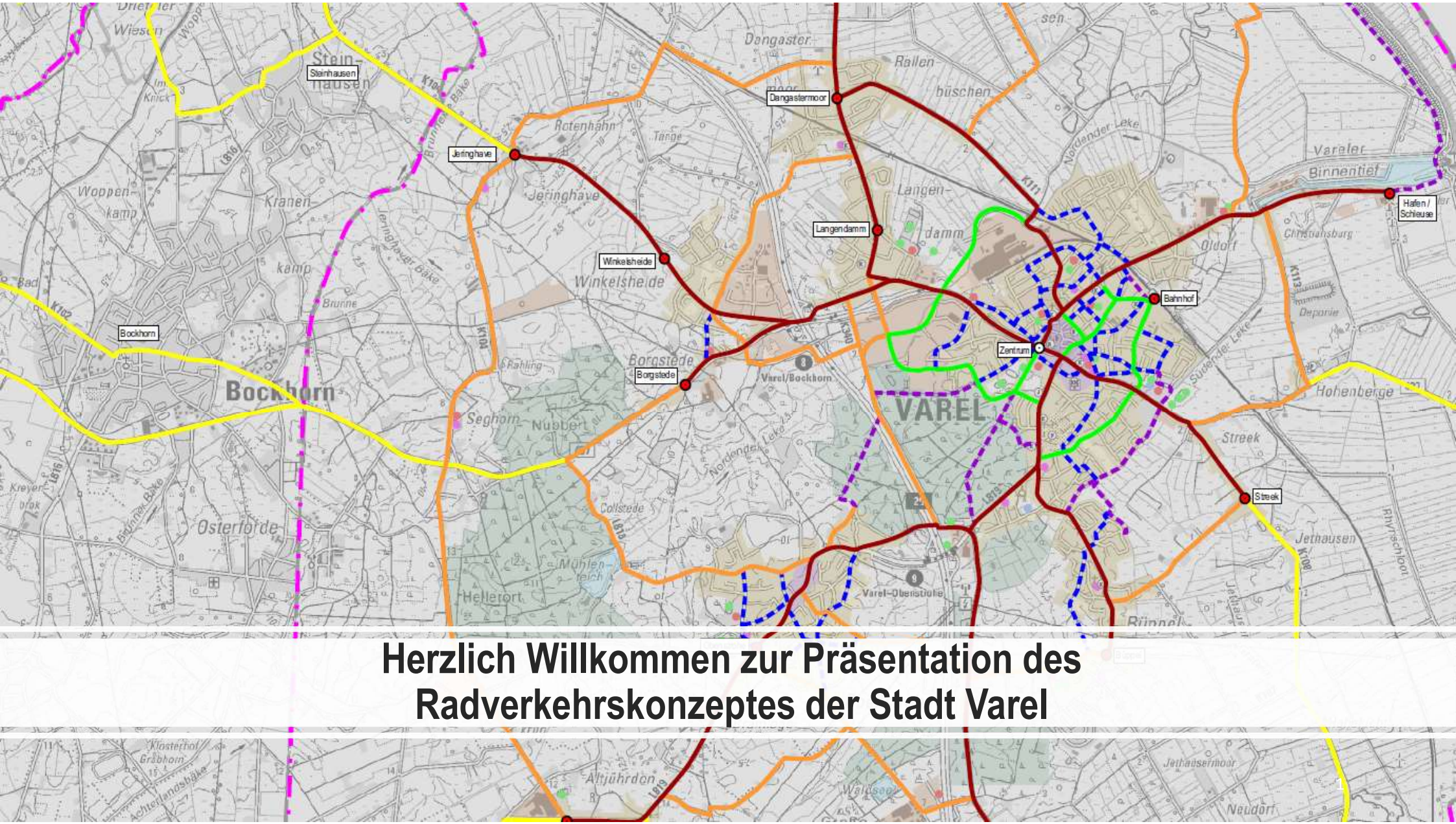


Herzlich Willkommen zur Präsentation des Radverkehrskonzeptes der Stadt Varel

AGENDA

1. Begrüßung
2. Rückblick
3. Radverkehrskonzept: Worüber reden wir?
4. Öffentlichkeitsbeteiligung & Arbeitskreis
5. Vorstellung des Radverkehrskonzeptes
6. Nach dem Radverkehrskonzept: Zusammenarbeit der Beteiligten
7. Varel im Dialog (ca. 30 min)
8. Abschlussdiskussion im Plenum

Vorstellung **Ingenieurbüro Roelcke und Schwerdhelm**

IRS. Ingenieurbüro Roelcke & Schwerdhelm
Verkehrsplanung • Verkehrstechnik • Mobilität

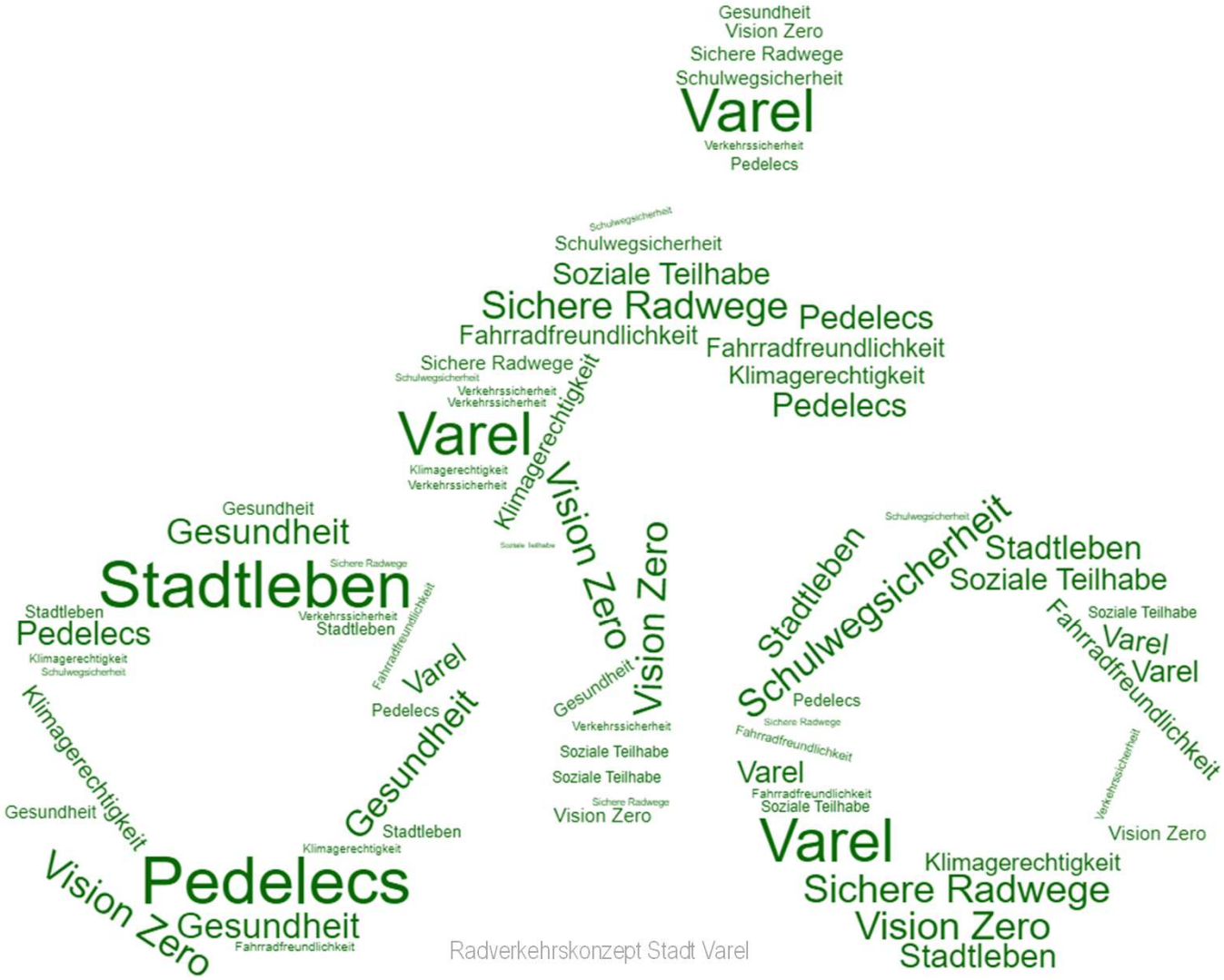
- Aus der Region für die Region – Tätig im Nordwesten
- Gründung des Büros im Oktober 2018 mit Sitz in Varel
- Langjährige Tätigkeit in der Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Jan B. Schütter

B. Eng. Fabian Roelcke

Prof. Dr. Rainer Schwerdhelm

- Auszüge inhaltlicher Schwerpunkte des Büros:
  - Konzeptionelle Verkehrs- und Mobilitätsplanung
  - Konzepte für den Radverkehr und Fußverkehr → Aktuell in Spelle, Varel, Uplengen, Wiesmoor
  - Gutachten zu Verkehrssicherheitsfragen & Sicherheitsaudits (nach RSAS)
  - Begleitung von Entwurfsarbeiten nach HOAI
  - Verkehrstechnische Begleitgutachten für Bauleitplanverfahren
  - Verkehrssimulationen
  - Beratung in verkehrsplanerischen Einzelfragestellungen


Gesundheit
Vision Zero
Sichere Radwege
Schulwegsicherheit
Varel
Verkehrssicherheit
Pedelecs
Schulwegsicherheit
Soziale Teilhabe
Sichere Radwege
Pedelecs
Fahrradfreundlichkeit
Fahrradfreundlichkeit
Klimagerechtigkeit
Pedelecs
Sichere Radwege
Schulwegsicherheit
Verkehrssicherheit
Verkehrssicherheit
Varel
Klimagerechtigkeit
Verkehrssicherheit
Klimagerechtigkeit
Vision Zero
Soziale Teilhabe
Gesundheit
Gesundheit
Stadtleben
Sichere Radwege
Stadtleben
Pedelecs
Verkehrssicherheit
Stadtleben
Klimagerechtigkeit
Schulwegsicherheit
Fahrradfreundlichkeit
Varel
Pedelecs
Klimagerechtigkeit
Gesundheit
Gesundheit
Stadtleben
Klimagerechtigkeit
Vision Zero
Pedelecs
Gesundheit
Fahrradfreundlichkeit
Gesundheit
Vision Zero
Verkehrssicherheit
Soziale Teilhabe
Soziale Teilhabe
Sichere Radwege
Vision Zero
Schulwegsicherheit
Stadtleben
Schulwegsicherheit
Stadtleben
Soziale Teilhabe
Soziale Teilhabe
Fahrradfreundlichkeit
Varel
Varel
Pedelecs
Sichere Radwege
Fahrradfreundlichkeit
Varel
Fahrradfreundlichkeit
Soziale Teilhabe
Verkehrssicherheit
Varel
Vision Zero
Klimagerechtigkeit
Sichere Radwege
Vision Zero
Stadtleben

Radverkehrskonzept: Worüber reden wir?

„In einem Radverkehrskonzept wird der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit) festgelegt.“

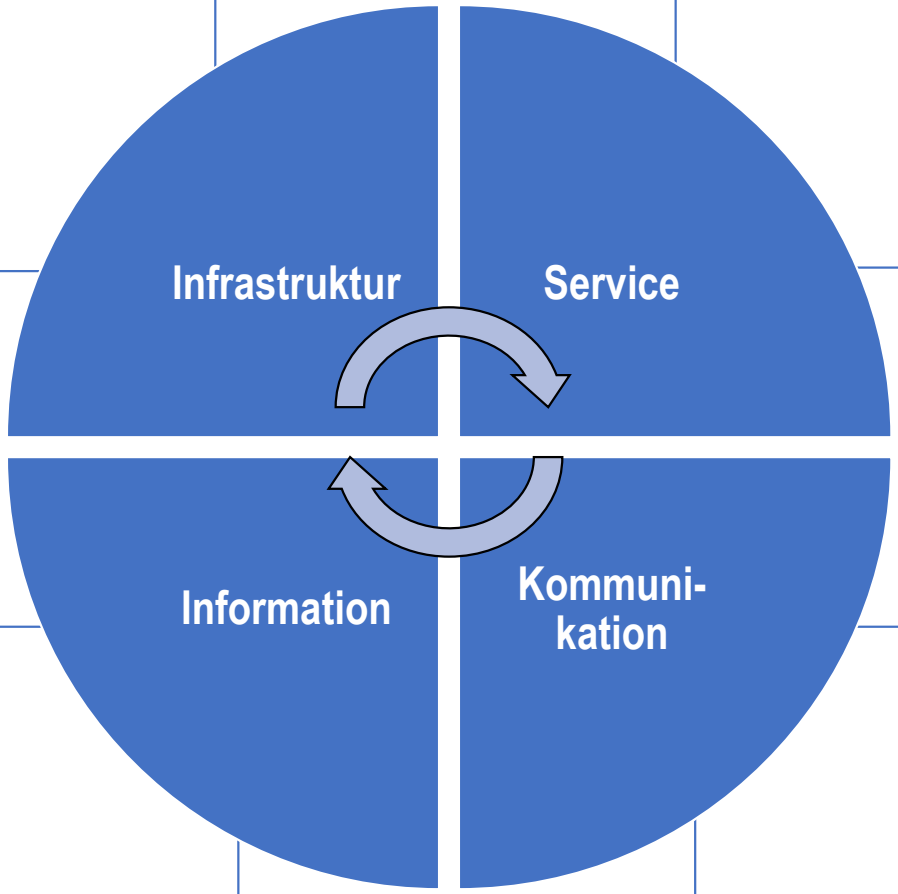
(Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – FGSV)

- strategische Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die Verwaltung sowie die politischen Gremien
- zukünftige Planungen können die aufgezeigten Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen in Bezug auf den Radverkehr berücksichtigen und auf die Belange des Radverkehrs hin überprüft werden
- Rahmen und Grundlage für mögliche Förderungen
- aktiver Beitrag zur Verkehrswende und zur nachhaltigen Stadtentwicklung

„Wie bauen wir die Stadt der Zukunft ?“

- Sicheres, lückenloses und komfortables Wegenetz
- Radwegweisung
- Gute Abstellanlagen

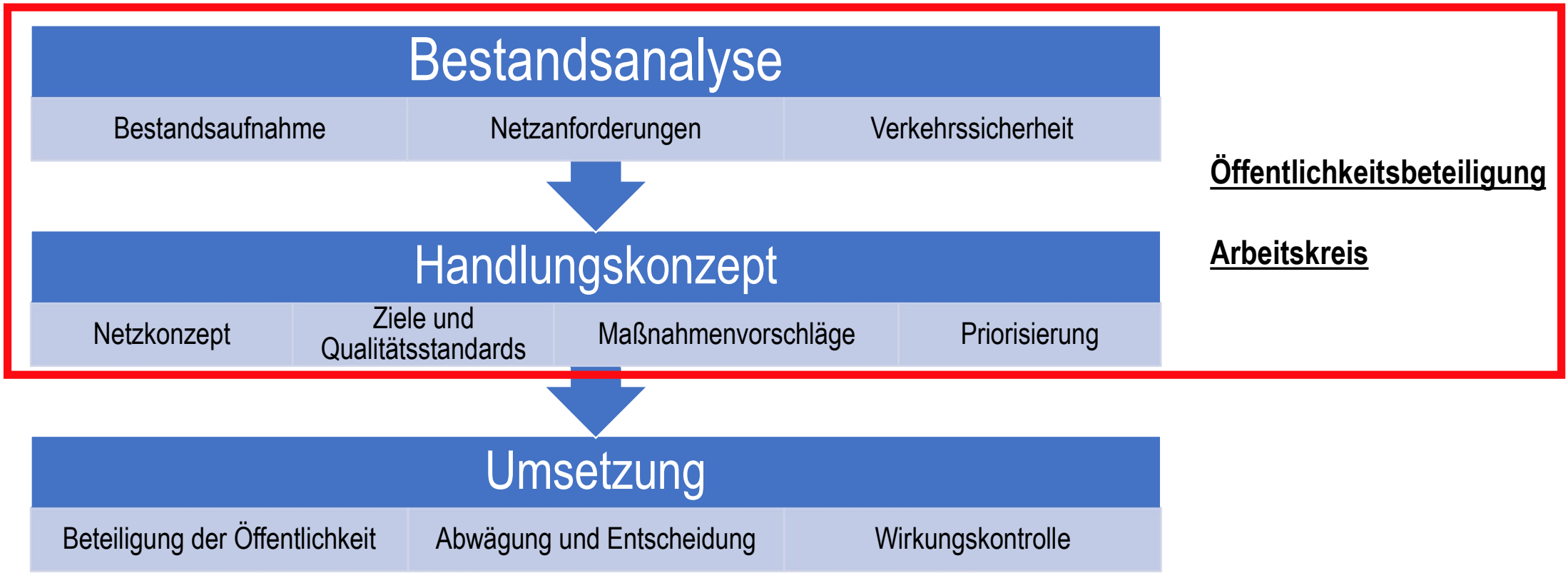
- Fahrradverleih
- Fahrradverkauf
- Möglichkeiten zur Reparatur und Pflege
- Verknüpfung Radverkehr + ÖPNV oder „Mitfahren“

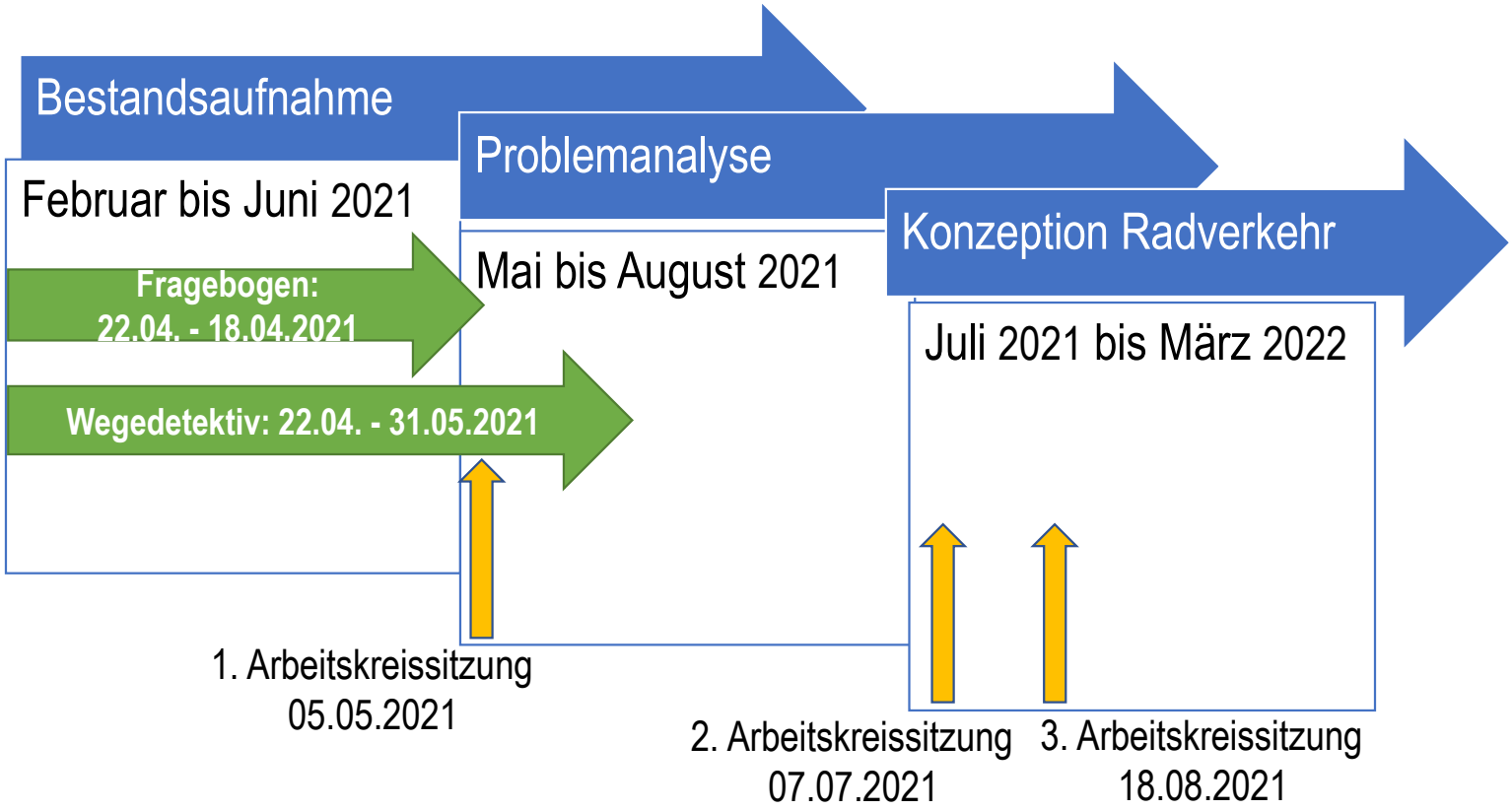


- Routenpläne
- Broschüren
- Internetauftritt
- Veranstaltungen

- Öffentlichkeitsarbeit
- Arbeitskreise
- Ansprechpartner

Radverkehrsförderung als Prozess





April 2022: Öffentliche Vorstellung in der Weberei in Varel

Öffentlichkeitsbeteiligung & Arbeitskreis

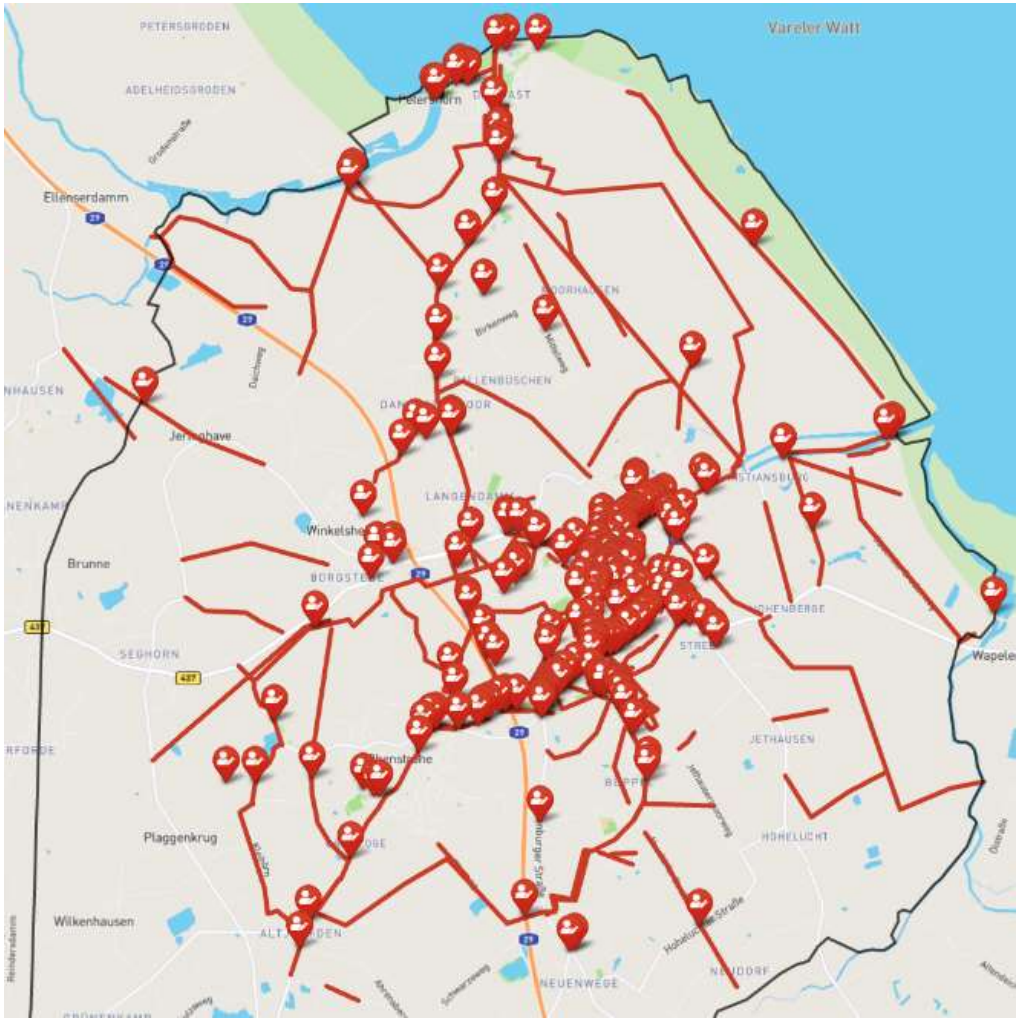
Wegedetektiv

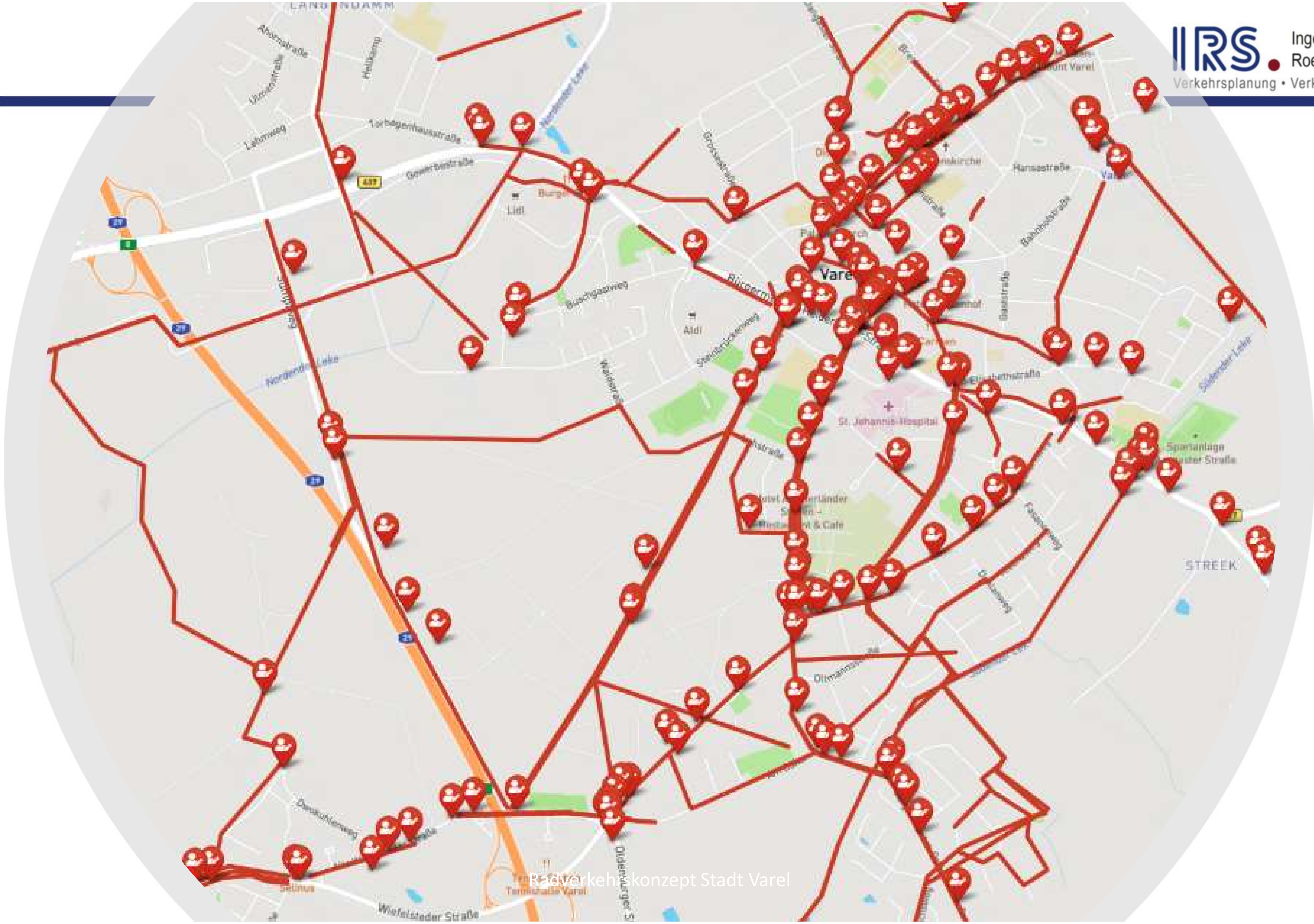
- 362 Rückmeldungen

- Mängel und Maßnahmenvorschläge vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen
  (Oldenburger Straße - Neue Straße, Tweehörnweg, Windallee – Mühlenstraße, Büppeler Weg, Wiefelsteder Straße, Zum Jadebusen)

- Themen:
  (nicht vorhandene) Radwege (vor allem Gehweg + Radfahrer frei), Konflikte Kfz-Verkehr (Parken, Geschwindigkeiten, Abstellanlagen, Querungsstellen…)

- Hinweise bilden die Basis für die Problemanalyse und Konzeption und stehen der Stadt Varel auch weiterhin zur Verfügung



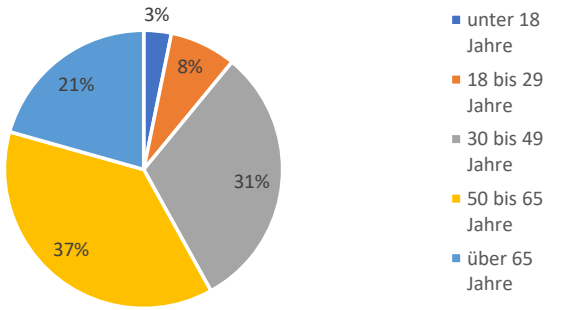

Ahornstraße
Ulmenstraße
Lehmweg
Torhegenhausstraße
Gewerbestraße
Lidl
Buschgaatweg
Aldi
Grünstraße
Varel
Hansastraße
Bahnhofstraße
Gaststraße
Elisabethstraße
St. Johannis-Hospital
Spartanlage
Südender Leke
Nordender Leke
STREEK
Oltmannsstraße
Dornkuhlenweg
Wiefelsteder Straße
Oldenburger Straße

Nr.	Nachricht	Datum	Rückmeldungen	Im Handlungs-konzept berücksichtigt	Kommentar IRS	Unter-haltung Stadt	Vorschlag Freizeit-verkehr
20	Schäden am neuen Radweg durch setzen der Leiplanken mit Bagger etc	22.03.21	"ja": 0, "egal": 0, "nein": 0	ja		ja	
21	Gefahrenstelle: hoher Absatz am Rand des Weges durch neuen Asphalt. Der Weg wurde nicht ausreichend an den begrenzenden Zaun herangeführt, sodass man mit dem Rad seitlich Abrutschen und Stürzen kann	22.03.21	"ja": 3, "egal": 0, "nein": 0	nein		ja	
22	keine Möglichkeit von der Brücke kommend in den Straßenverkehr einzugliedern	22.03.21	"ja": 1, "egal": 0, "nein": 1	ja			
23	Schmale und schlechte Fußwege auf beiden Seiten, keine Radwege, teilweise viele Kurven und Querstraßen, gefährliche Überholmanöver	22.03.21	"ja": 3, "egal": 0, "nein": 1	ja			
24	Sehr schlechte, enge, kurvige Straße, ohne Fuß- und Radwege. Lebensgefährlich für jeden Fuß- und Radfahrer!	22.03.21	"ja": 3, "egal": 0, "nein": 0	ja	Radweg in Planung		
25	Stadteinwärts auf der Straße sehr gefährlich. LKW Verbot möglich? Parkverbot würde außerdem ausreichend Platz für Radschutzstreifen oder sogar Radwege bieten. Umfahrung über A29 und B437?	22.03.21	"ja": 2, "egal": 0, "nein": 0	ja			
26	30er Zone durchgehend würde Akzeptanz für Radfahrer auf der Straße erhöhen	22.03.21	"ja": 3, "egal": 0, "nein": 3	ja			
27	Einrichtungen von Radfahrstreifen, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, Halteverbot in und vor den Kurven,	23.03.21	"ja": 3, "egal": 0, "nein": 2	ja	Radfahrstreifen nicht möglich		
28	In Absprache mit dem Anlieger abbau der fahrbahneinengenden frei stehenden Stehlen gegen bodenschweller. Die Stehelen haben schon zu vielen Unfällen durch Unachtsamkeit geführt.	23.03.21	"ja": 1, "egal": 1, "nein": 0	nein		ja	

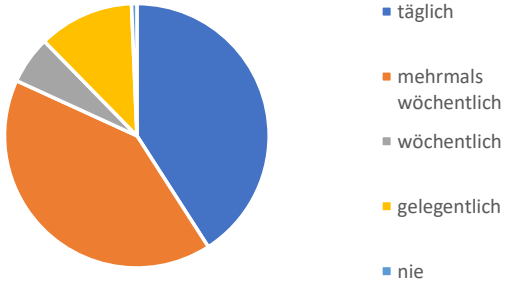
Fragebogen

- Hinweise zur Fahrradnutzung (Entfernungen, Fahrradtypen, Fahrtzwecke, Häufigkeit der Nutzung, Wetterabhängigkeit, ich würde das Fahrrad häufiger nutzen wenn…., Bike & Ride)
- Zufriedenheit der Befragten (Allgemein, Sicherheit, Komfort, Radverkehrsnetz, Bike & Ride)

Wie alt sind Sie?



Wie oft nutzen Sie das Fahrrad?



- 156 beantwortete Fragebögen (ca. 60% m / 40% w)
- Genutzte Fahrräder (inkl. Mehrfachnennungen):
  - ca. 55 % City- / Trekking- / Hollandrad
  - ca. 25 % Pedelecs
  - ca. 20 % Weitere (Rennrad, Mountainbike, Lastenrad, Klapprad,…)
- Aktivitäten:

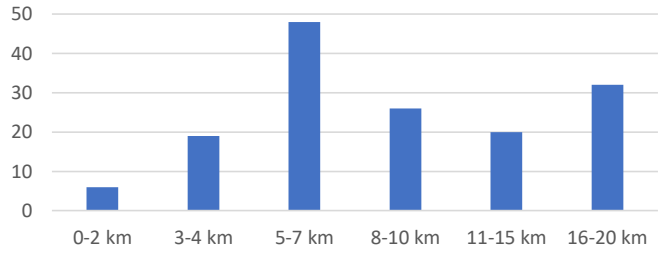
1. Freizeit	137
2. Einkaufen, Besorgungen, Arztbesuche	121
3. Arbeitsweg	59
4. Urlaub / Reise	46
5. Weg zum ÖPNV	24
6. Schule Ausbildung / Kinder (Zsfg.)	29

- Häufigere Nutzung, wenn…

1. Wege besser ausgebaut	68
2. bessere Abstellanlagen	26
3. Lademöglichkeiten	12
4. Dienstradleasing	10
5. Weitere (Infrastruktur, Trennung Kfz, Sicherheit,…)	

- Nennung der persönlichen wichtigsten Verbindungen
- Nennung von bis zu 3 allgemeinen Wünschen zum Radverkehr in Varel

Welche Entfernung würden Sie grundsätzlich mit dem Fahrrad zurücklegen?



Was sollte im Allgemeinen in Bezug auf den Radverkehr umgesetzt werden, damit Sie häufiger/lieber Rad fahren?

Sicherheit	35
Sicherheit Kinder	8
Infrastruktur (Aus- und Neubau, Zustand, Breiten,…)	193
Breitere Wege	40
Oberfläche (Schadfrei, eben, "glatt")	32
Radnetz ausbauen	22
Radfahrstreifen / Schutzstreifen	14
Fahrradstraßen	13
Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30-Zonen)	12
Ergänzung Nebenanlagen (Hafenstr, Mühlenstr, Friedrich-Ebert-Str)	10
Trennung Fuß- und Radverkehr	8
Zweirichtungsnutzung	8
Umwegefreiheit (Vermeidung mehrfachen Querens)	5
Pflege und Unterhalt (auch Winter)	4
Schilder / Markierungen Radverkehr Fahrbahn	4
Lückeschluss fehlender Verbindungen	5
(Bessere) Beleuchtung	3
Aufstelltaschen Radverkehr LSA	3
Entflechtung Kfz-/Radverkehr / Autofreie Zonen	19
Verbesserung Erreichbarkeiten	16
Innenstadt	5
Obenstrohe (inkl. Brücke A29)	4
Stadtteil-/Ortsteilverbindungen	3
Büppel	2
Dangast	2
(Bessere) Abstellmöglichkeiten (Bügel, Überdachungen, Sicherheit)	15
Nebenstrecken / Alternativrouten ausweisen / ausbauen	14
Ampelphasen (Wartezeiten / Länge Grünphase/Detektion/Vorrang)	12
Wegweisung / Beschilderung (auch touristisch)	10
Gleichberechtigung Verkehrsteilnehmer / Akzeptanz Rücksicht	6
Nicht auf der Fahrbahn fahren müssen	7
Durchsetzung der StVO (Park-/Halteverbote, Geschindigkeiten,…)	6

Welche (Radverkehrs-)Verbindung ist für Sie am wichtigsten?

1. Varel Innenstadt
2. Innenstadt - Büppel
3. Innenstadt - Obenstrohe
4. Innenstadt - Dangast
5. Innenstadt – Hafen / Schleuse

Auf welcher Straße fühlen Sie sich als Radfahrer besonders unsicher und gefährdet?

1. Oldenburger Straße
2. Büppeler Weg / Bgm-Osterloh-Str.
3. Mühlenstraße
4. Zum Jadebusen
5. B 437 (inkl. KVP)
6. Dangaster Straße
7. Mühlenteichstraße
8. Tweehörnweg
9. Wiefelsteder Straße
10. Neue Straße (Einbahnstraße)
11. Windallee

…

Wünsche zum Thema Radverkehr, um die sich die Stadt Varel aus Ihrer Sicht kümmern sollte.

1. (Eigene) Breite(re) Radwege / Infrastruktur
2. Ausbau Radwege (Oberfläche, Breite, …)
3. Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst verbessern, Beseitigung Bewuchs
4. Sicherheit (Kreuzungen, Entflechtung Fuß-/Radverkehr, Mülltonnen, Überholabstände, Furtmarkierungen)
5. Abstellanlagen (Innenstadt, Bahnhof, Dangast) (Überdacht, Boxen, mit Lademöglichkeiten, Servicestation)

3 Arbeitskreissitzungen: Ziele für das Leitbild, Wissenstransfer, Handlungsempfehlungen

Was sind für Sie Merkmale erfolgreicher Radverkehrsförderung?

- gute und sichere Radverkehrsanlagen
- Transporträder (Verleih/Förderung
- Hoher Radverkehrsanteil
- Hoher Anteil Rad fahrender Frauen
- Aufenthaltsqualität in der Stadt
- Zielkonflikte werden auf höchster Ebene verantwortet. Tenor: wir wollen das (Rat) siehe Groningen 70iger
- Schnelle Wege für E-Mobilität
- Autofreie Sonntage
- Sicherheit für Rad fahrende Kinder
- Stadt der kurzen Wege
- Verkehrssicherheit
- Sicherheit wird nicht anhand der Zahlen, sondern der Vision (gefühlte Sicherheit/Vision Zero) bewertet
- Sichere Abstellanlagen
- Tatsächlich realisierte Projekte
- Gegenseitige Rücksichtnahme und Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer
- Fahrradstation und -service
- Menschen aufs Rad bringen, die dies bisher aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht ziehen. Verbesserung der Sicherheit und der gefühlten Sicherheit!
- Einladende und komfortable Infrastruktur
- Guter Rechtsrahmen; Finanzen klar; Bürger mitnehmen; Utopien verhindern
- Die Bürger sind von der Radverkehrsinfrastruktur begeistert.
- Weniger Kfz mehr Raum für Fahrräder weniger Abstellmöglichkeit für Kfz absoluter Vorrang für die Sicherheit der Kinder Duldung von verschwitzten Radfahrenden im öffentlichen Raum
- Attraktive Radwege, kurze Wege, Parkhaus für Räder
- Akzeptanz, Verkehrssicherheit, Gleichwertigkeit Auto-Fahrrad
- Zunahme des Radverkehrsanteils
- Gute Integration Rad und ÖV
- Mutige Entscheidungen zur Herstellung der Gleichwertigkeit der Verkehrsmittel
- Der Bürgermeister geht visionär voran (Wagner ist Hildago (BGM Paris) im Nordwesten)
- Stadt und Verwaltung verstehen sich als [illegible] Bewegung (sieht man auch im internationalen Vergleich)

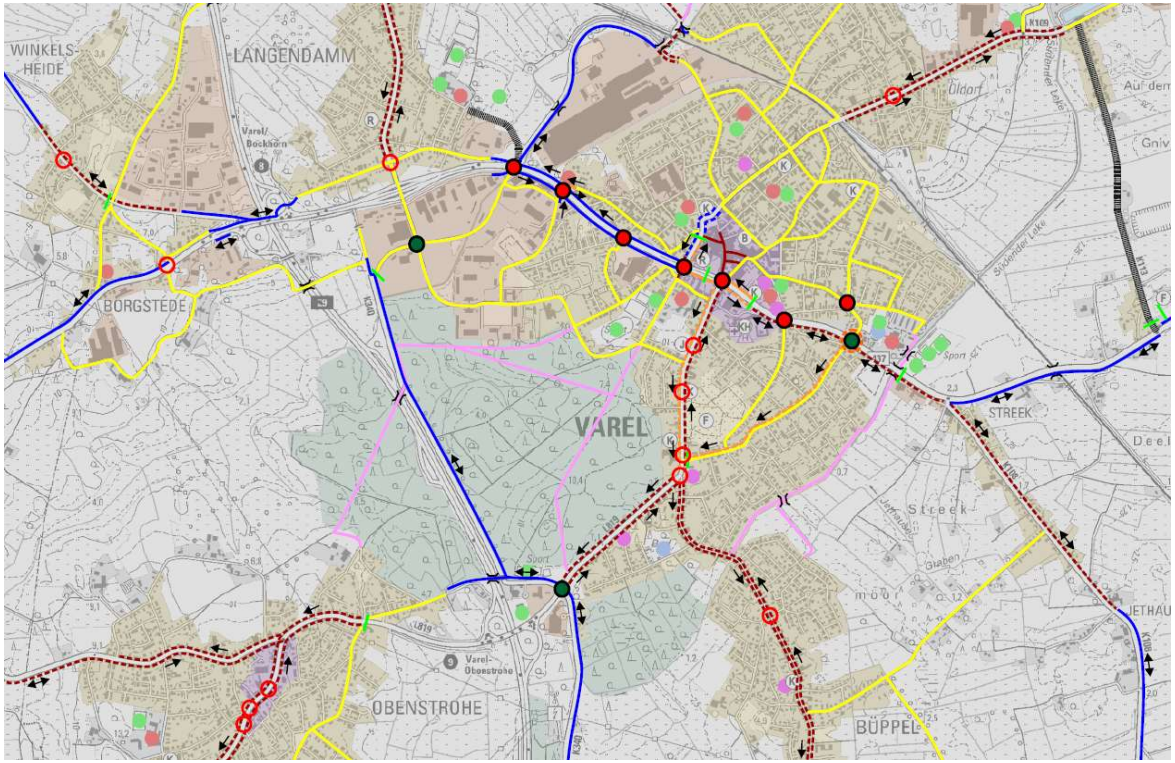
Vorstellung des Radverkehrskonzeptes

Bestandsanalyse

Bestandsaufnahme | Netzanforderungen | Verkehrssicherheit

Erhebung und Bewertung:

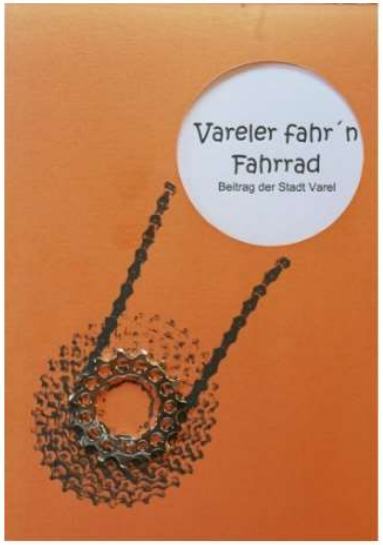
- Vorhandene Strukturen der Radverkehrsförderung in Varel
- Radverkehrsinfrastruktur
  Befahrung und Bewertung der Infrastruktur (Führungsformen, Breiten, Bauliche Zustände)
- Ausstattung: Abstellanlagen, Querungsanlagen, ÖPNV-Verknüpfung
- Verkehrsmengen Kfz und Rad (soweit vorhanden)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

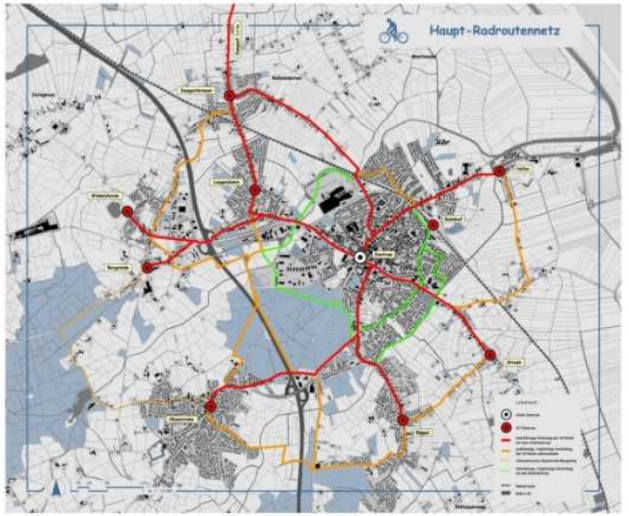


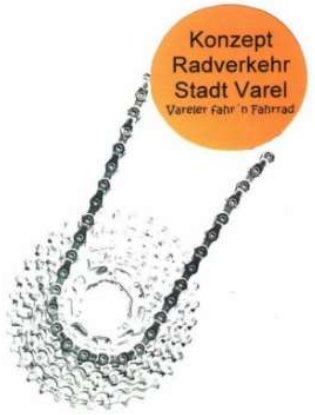
- Vieles wurde schon erarbeitet:
  hochwertige Problemanalyse!

- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit werden in Varel in herausragendem Maße ehrenamtlich umgesetzt
  → Ressourcen nutzen!

- Problemanalyse und Lösungsvorschläge sowie das Netz
  sind in das Radverkehrskonzept 2022 eingebunden und fortgeschrieben







„…Grundtenor war, dass wenn die Verkehrsführung für Rad fahrende Kinder sicher und eindeutig sei, dann sei sie auch für alle anderen Radfahrenden ausreichend“.

Bestandsanalyse

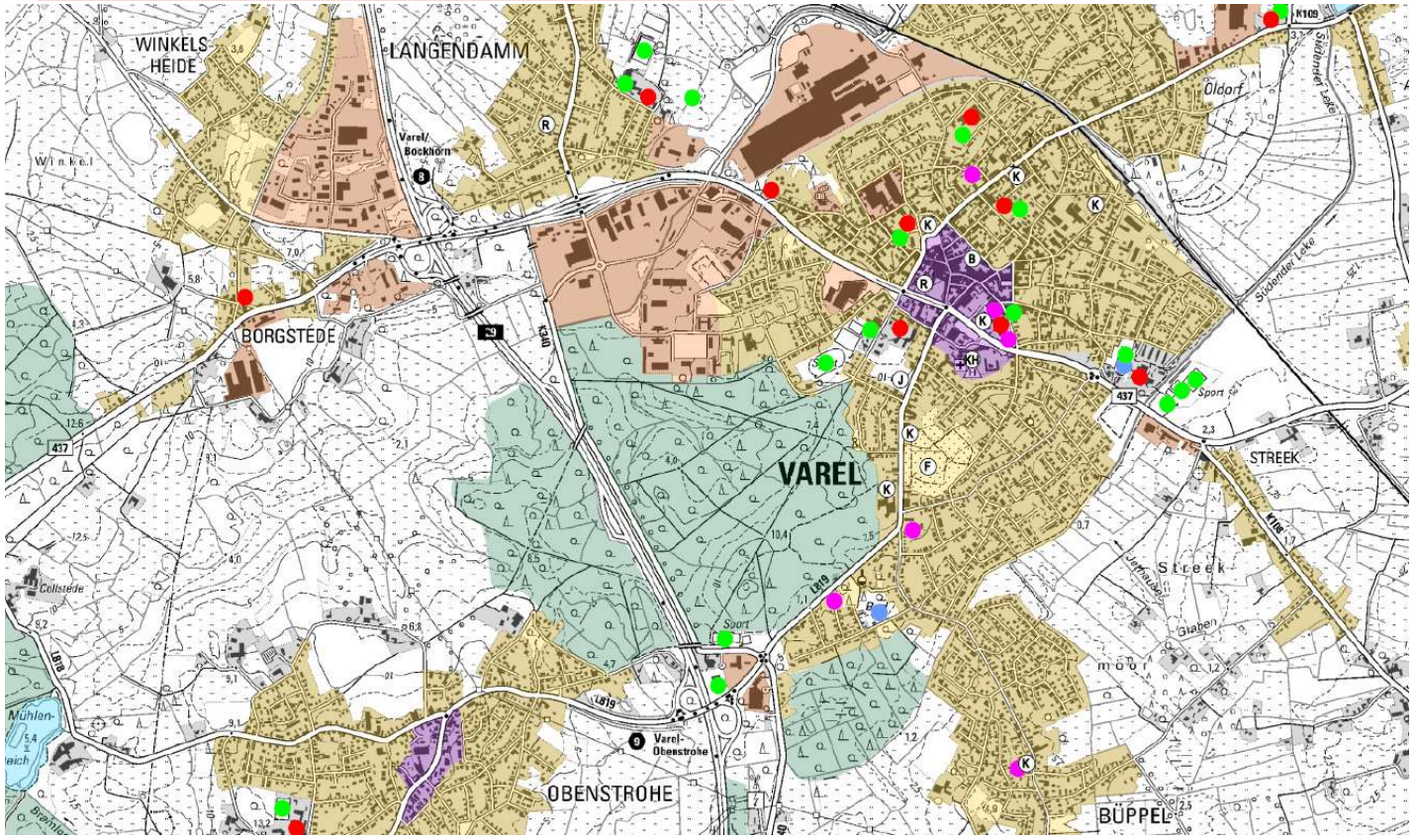
Bestandsaufnahme | **Netzanforderungen** | Verkehrssicherheit

Ermittlung der Quellen und Ziele

Legende:

- B = Bibliothek; F = Friedhof; J = Jugendeinrichtung; K = Kirche; KH = Krankenhaus; R = Rathaus
- Ausbildungsstätte / Schule
- Sportplatz / Sporthalle
- Kindergarten
- Schwimmbad
- Innenbereich, überwiegend Gewerbe / Einzelhandel
- Überwiegend Wohnen
- Gewerbe / Industrie
- Naherholung Wald
- Naherholung Wasser
- Stadtgrenze

Kartengrundlage: Geofachdaten © NLStBV 2020 - Geobasisdaten © LGLN 2021



Bestandsanalyse

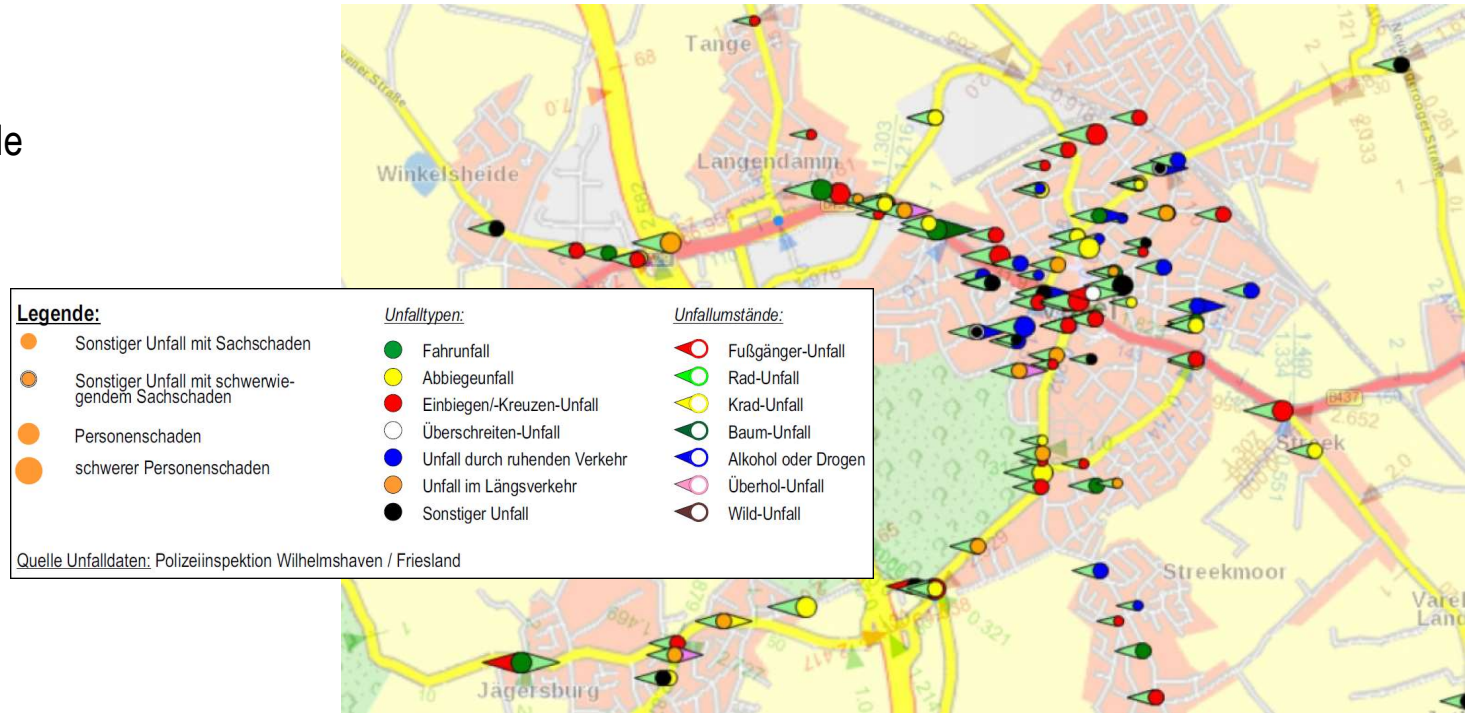
Objektive Verkehrssicherheit

- Auswertung der (gemeldeten) Unfälle mit Radbeteiligung von 2017 - 2019

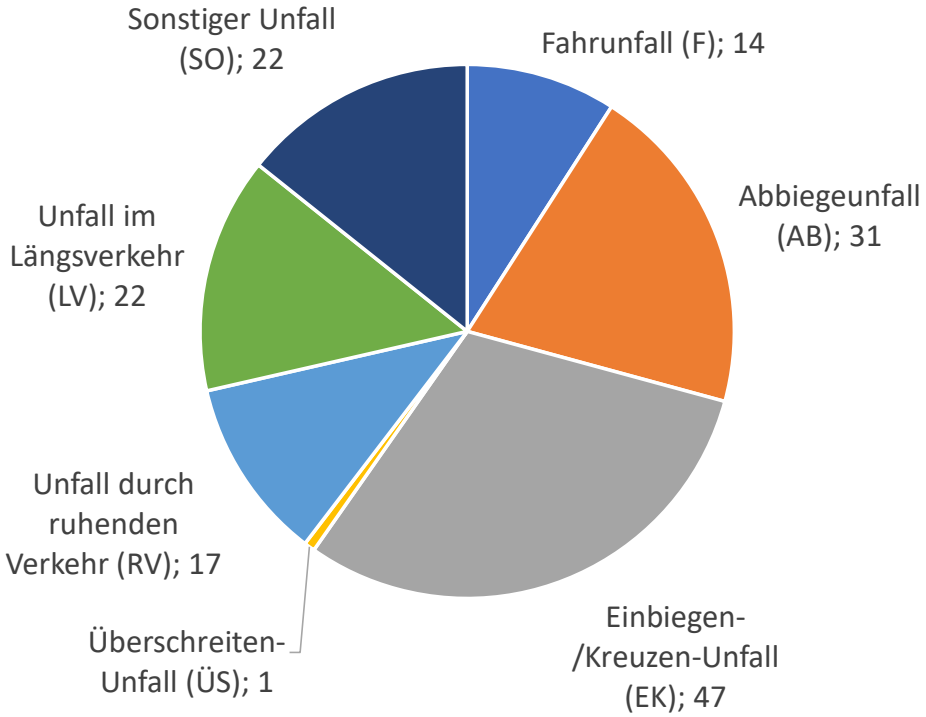
…. ergänzt durch:

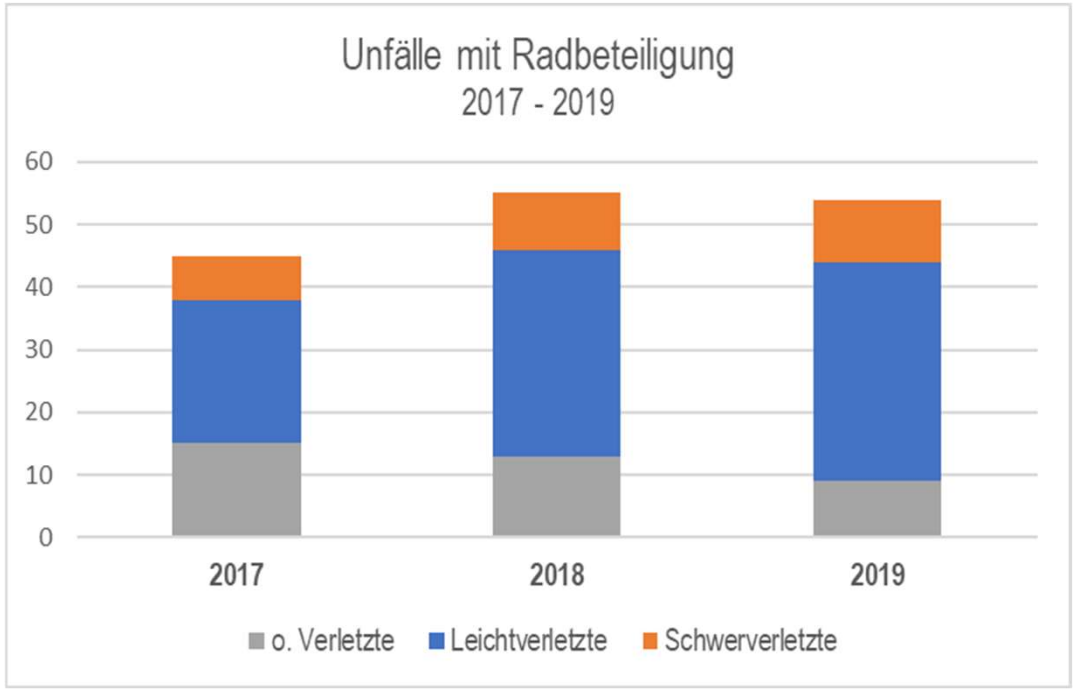
Subjektive Verkehrssicherheit

- Interpretation der Ergebnisse der Bestandsaufnahme
- Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

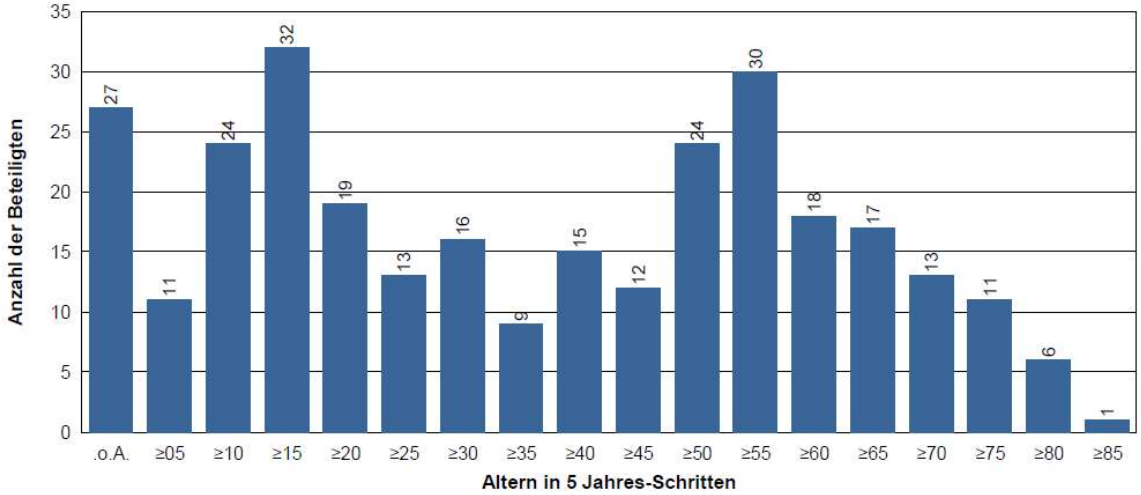


Unfallauswertung (2017 – 2019)



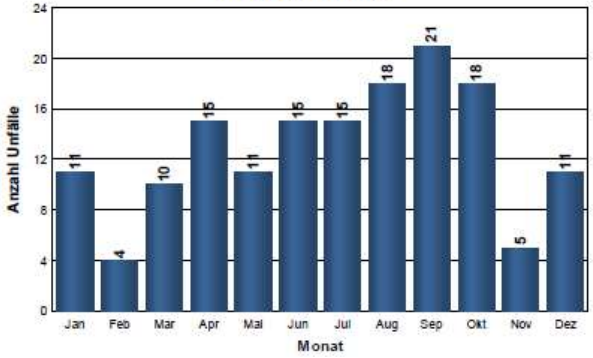


Lebensalter der Beteiligten

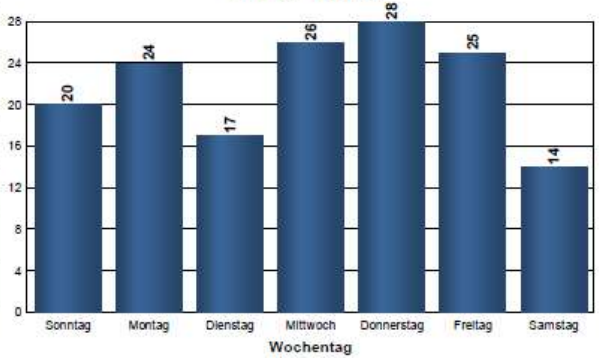


2017 - 2019

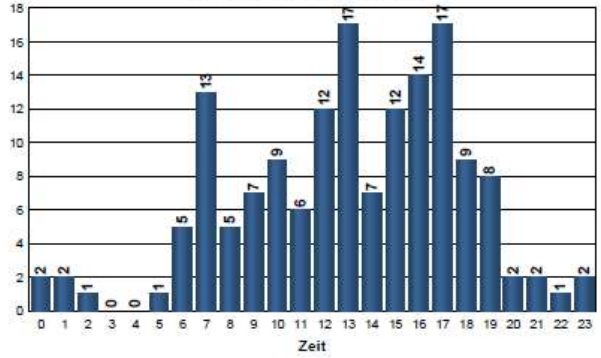
VU in Monaten



VU an Tagen



VU im Tagesverlauf

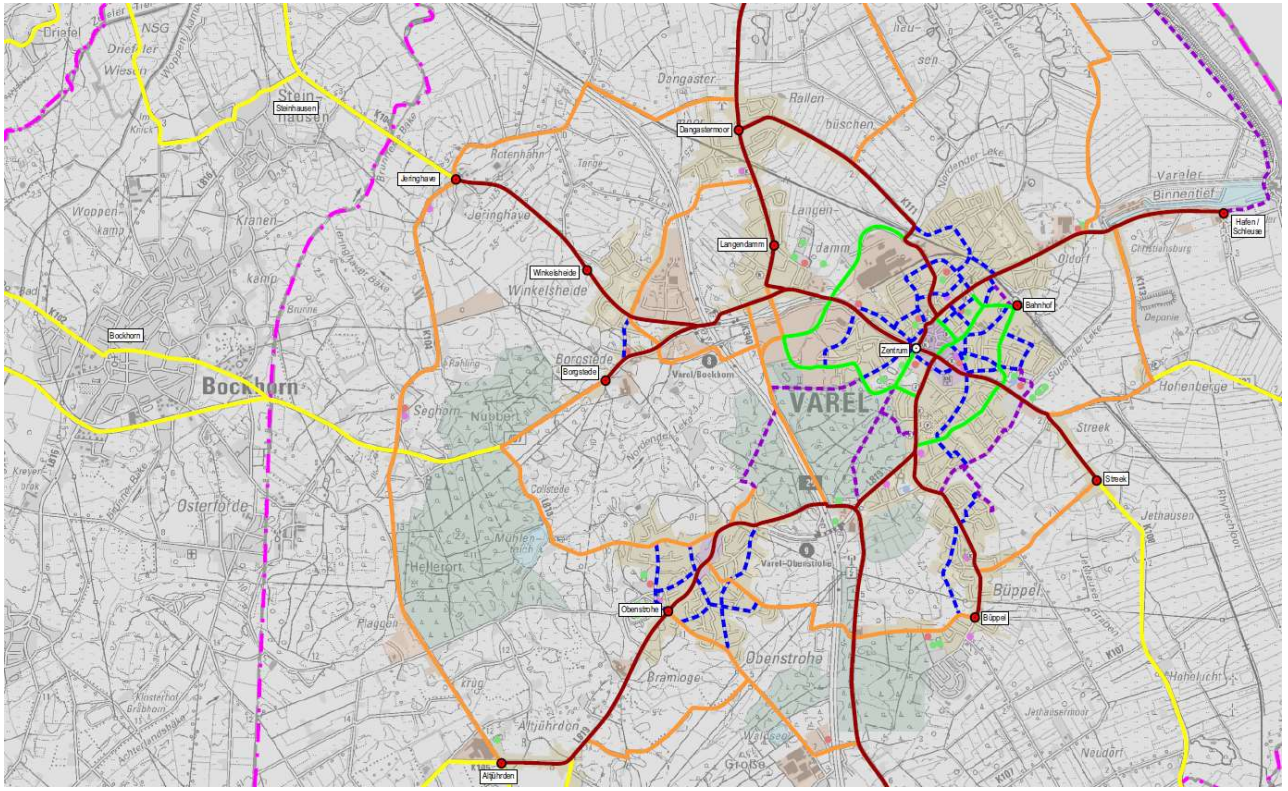


Handlungskonzept

Netzkonzept | Definition von (Leit-) Zielen | Maßnahmenvorschläge | Priorisierung

Definition eines Hauptradroutennetzes für Varel:

- Verbindung der Stadt- und Ortsteile zum Stadtzentrum Varel
- Verbindung der Ortsteile untereinander
- Regionale Radverkehrsverbindungen (Anbindung Varel an die umliegenden Grundzentren



Quelle: http://st-pedali.blogspot.com

Quelle: https://www.augsburger-allgemeine.de

Quelle: https://www.oeamtc.at

„DER“ Radfahrer…

Quelle: https://ios-hybrid.giessener-allgemeine.de

© IRS

Menschen: Frauen, Männer, Kinder, Senioren, …
Fahrzeuge: Fahrrad, E-Bike, Anhänger, Lastenrad, neue Fahrzeuge
Fahrtzwecke: Alltag, Freizeit, touristisch, …

Quelle: https://www.recumbent.news

Zielgruppen der Radnetzplanung

Das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept zielt in erster Linie auf die Förderung des **Alltagsradverkehrs** ab, wenngleich Freizeitverkehr und touristische Routen in das Netz sinnvoll eingebunden werden können.

Definition „Radverkehrsnetz“

- Ein Radverkehrsnetz umfasst alle Verbindungen (Strecken und Knotenpunkte) zwischen Quell- und Zielverkehrspunkten für den Radverkehr

- Ein Radverkehrsnetz beschreibt ausschließlich die Verbindungen und kann unterschiedliche Führungsformen beinhalten (Radwege, Führungen auf der Fahrbahn)

- Bei zukünftigen Bauleitplanungen oder Planungen anderer Vorhaben, z.B. bei „Sowieso-Maßnahmen“, können Radverkehrsnetze den Bedarf des Radverkehrs sichern

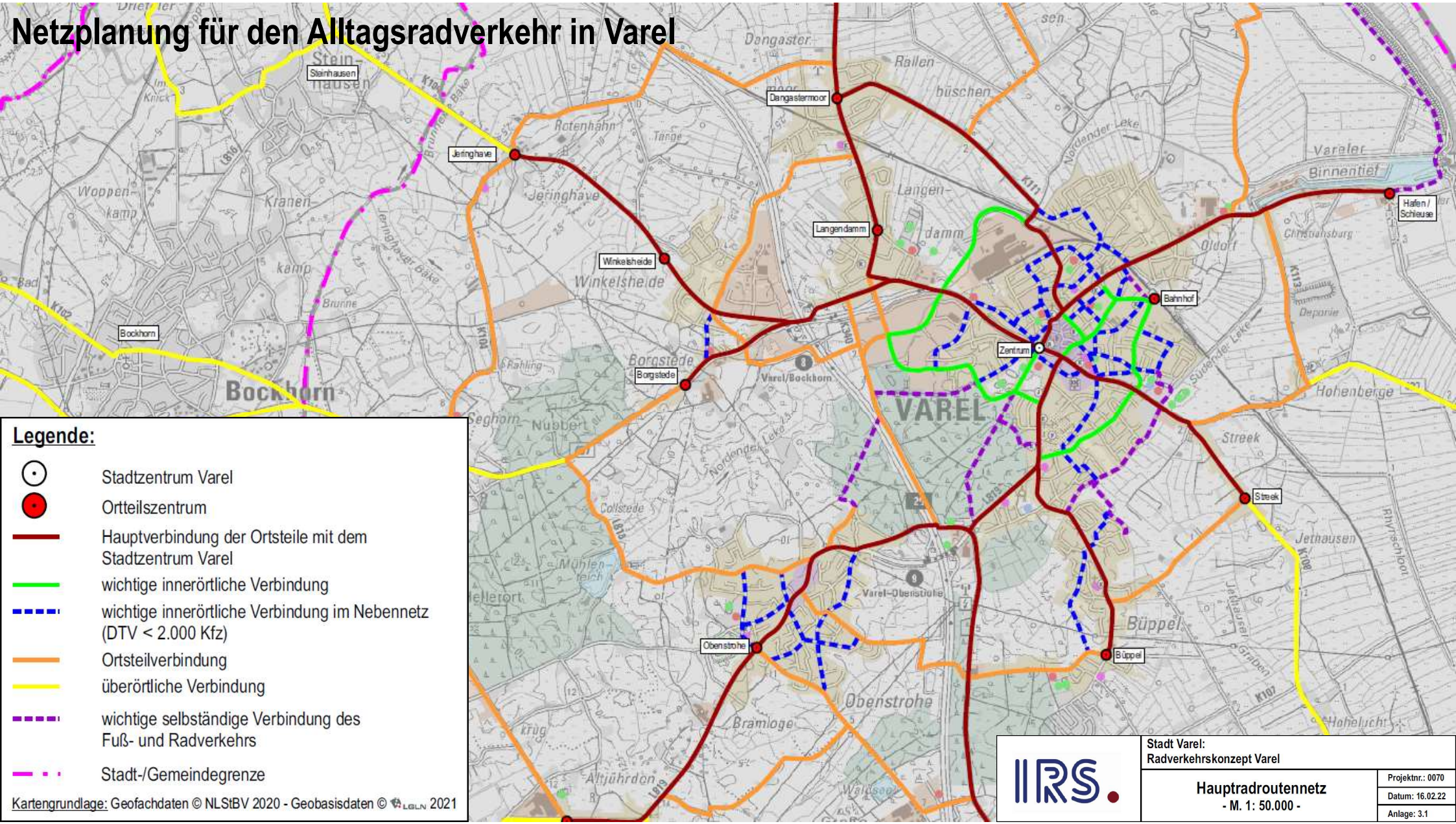
- **Nicht jeder bauliche Radweg oder jede gut geeignete Nebenstraße eignet sich für das Netz!**

Besondere Netzanforderungen im Alltagsradverkehr

- Erschließung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten, Schulen, wichtigen Freizeitzielen
- Minimale Umwege: Bedarf ergibt sich daher grundsätzlich an allen Hauptverkehrsstraßen!
- Winterdienst
- Soziale Sicherheit (Beleuchtung, soziale Kontrolle)
- Subjektive Sicherheit (wie sicher fühle ich mich auf dem jeweiligen baulichen Weg oder der Fahrbahn)

z.T. große Unterschiede bei geübten und ungeübten Radfahrern!

Netzplanung für den Alltagsradverkehr in Varel



Legende:

- Stadtzentrum Varel
- Ortteilszentrum
- Hauptverbindung der Ortsteile mit dem Stadtzentrum Varel
- wichtige innerörtliche Verbindung
- wichtige innerörtliche Verbindung im Nebennetz (DTV < 2.000 Kfz)
- Ortsteilverbindung
- überörtliche Verbindung
- wichtige selbständige Verbindung des Fuß- und Radverkehrs
- Stadt-/Gemeindegrenze

Kartengrundlage: Geofachdaten © NLStBV 2020 - Geobasisdaten © LGLN 2021

IRS.

Stadt Varel:
Radverkehrskonzept Varel

Hauptradroutennetz
- M. 1: 50.000 -

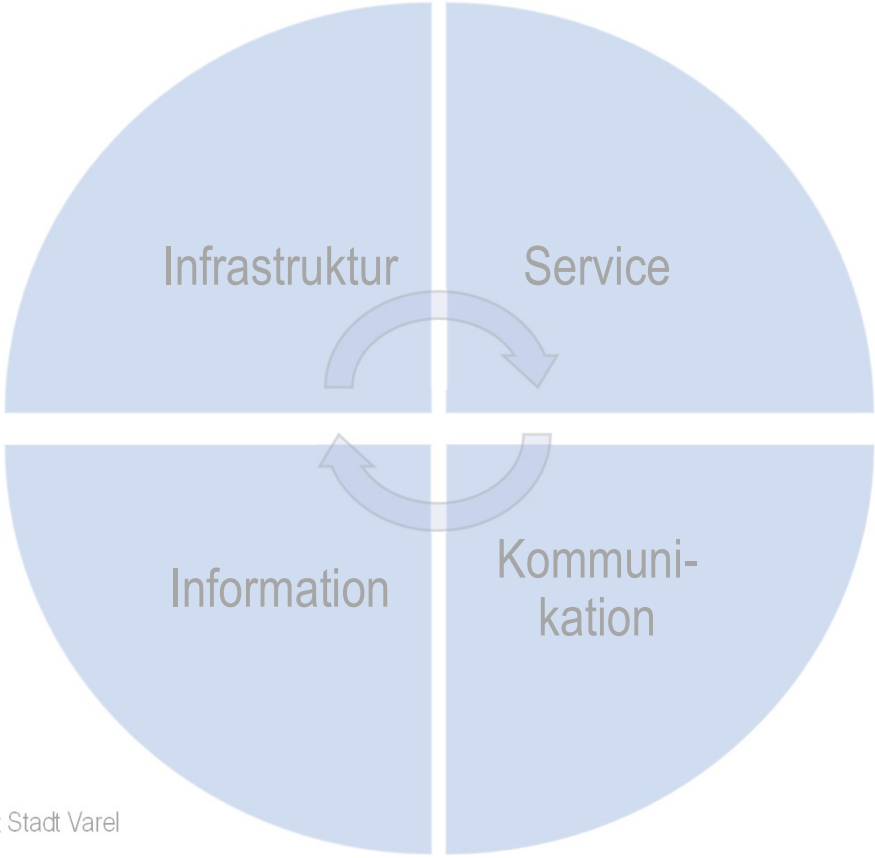
Projektnr.: 0070
Datum: 16.02.22
Anlage: 3.1

Handlungskonzept

Netzkonzept	**Ziele und Qualitätsstandards**	Maßnahmenvorschläge	Priorisierung

Erarbeitung von Zielen und Qualitätsstandards

- aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Arbeitskreis
- Orientierung zur Definition von Standards
- Rahmengebend für Maßnahmenentwicklung
- Orientierung, Aussicht und Kontrollmechnismus

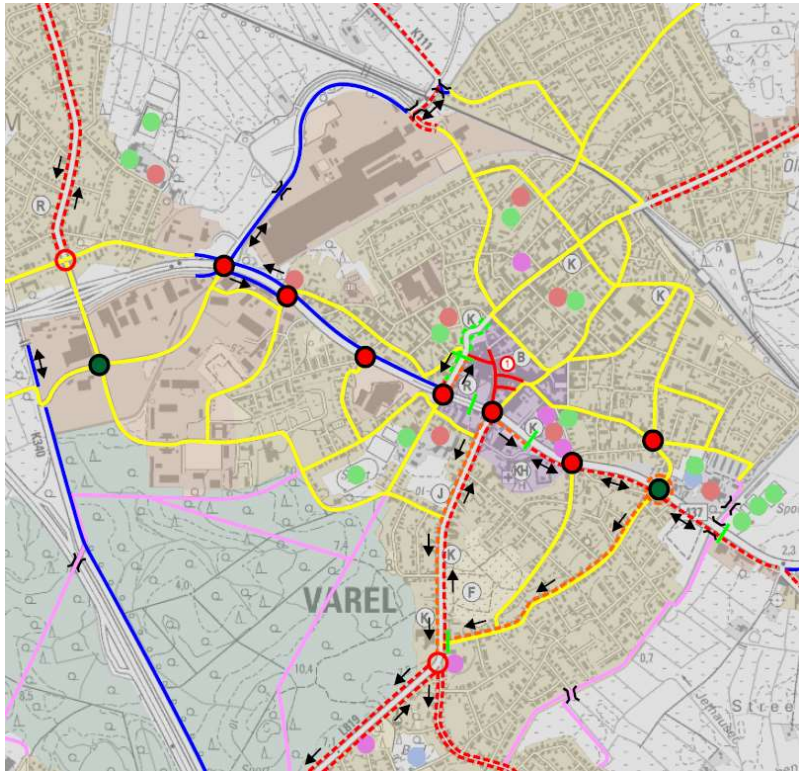


Fahrradfreundliches Varel – sicher, komfortabel und mit Spaß ans Ziel

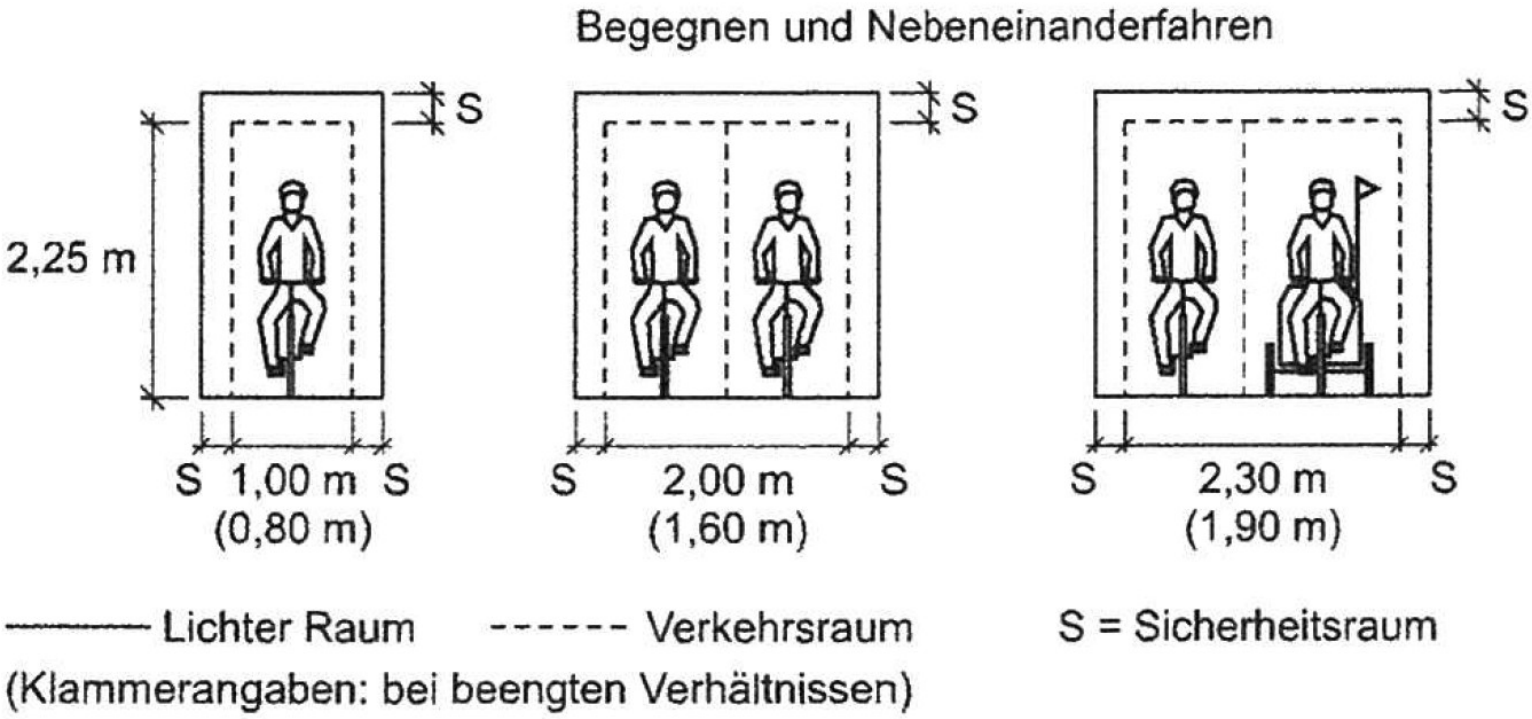
1. Lückenlosen Radverkehr in Varel als System verankern
2. Konkrete Ziele zur Bewertung der Radverkehrsförderung formulieren
3. Fortlaufende Maßnahmenprogramme inkl. Sofortmaßnahmen umsetzen
4. Radverkehrsförderung in Verwaltung und Haushalt dauerhaft verankern
5. Monitoring: Wirkungskontrolle und Fortschreibung
6. „Fachgruppe Radverkehr“ etablieren
7. Verkehrssicherheit erhöhen
8. Wegeinfrastruktur verbessern
9. Hauptrouten für Varel herausstellen
10. Angebote zum Fahrradparken verbessern
11. Radtourismus in Stadt und Region stärken
12. Fahrradnutzung im Berufsverkehr fördern
13. Regionales Engagement ausbauen
14. Fahrradklima verbessern – Kommunikation stärken
15. Serviceangebote schaffen

Qualitätsziele für den Radverkehr in Varel

- Radverkehrsplanung als Angebotsplanung begreifen
- Die Radverkehrsführung soll begreifbar, in den Übergängen schlüssig und auch subjektiv sicher sein (Maßstab: Radfahrende Kinder)
- Die Freigabe von Geh- und Radwegen im Gegenverkehr soll innerorts grundsätzlich ausgeschlossen werden
- Gehwege sollen nur in seltenen Ausnahmefällen freigegeben werden
- Dort, wo Radverkehr auf der Fahrbahn fährt (auch bei Gehweg, Radfahrer frei), sollen die Geschwindigkeiten der Kfz ein ähnliches Niveau aufweisen (Abstimmung Verkehrsbehörde!)
- Ausgeprägtes Parken auf der Fahrbahn sinnvoll steuern
- Radverkehr auf ERA-Standard ist das Ziel!



Qualitätsstandards umsetzen



Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010; FGSV (Hrsg.)

Qualitätsstandards umsetzen

Breitenanforderungen für Radwege im Seitenraum, innerorts (ohne Zuschlag für mögliche Gehwege)

Breitenanforderungen für gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum, innerorts

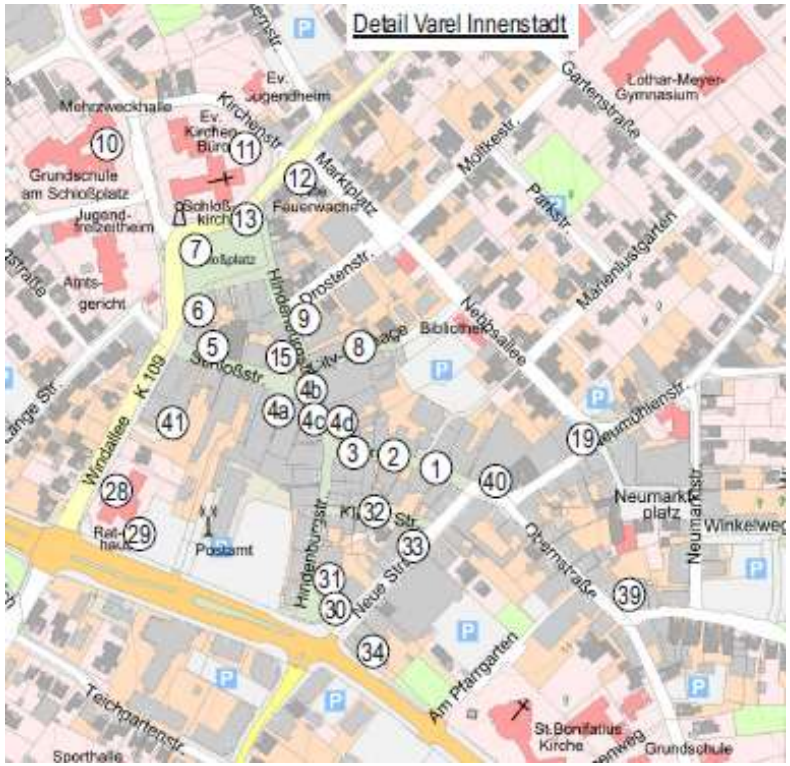
Breitenanforderungen für gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum, außerorts

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum[1]: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)			
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m		0,75 m	
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)			
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m			
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

[1] Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Qualitätsstandards umsetzen

Radabstellanlagen: Ausschnitt Erhebung Innenstadt



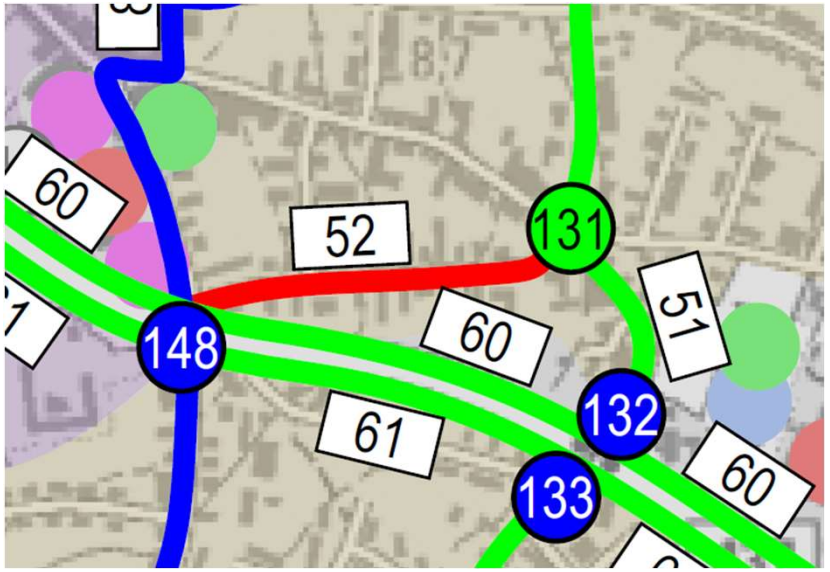
Innenstadt Varel							
Nummer	Stellplätze	Bezeichnung	Anlehnbügel	Vorderradhalter	Überdachte Stellplätze	E-Bike	Bemerkung
1	4	Obernstraße ost	2	0	0	0	
2	6	Obernstraße mitte	0	6	0	0	Apotheke
3	4	Obernstraße west	2	0	0	0	
4a	6	Schloßstraße Kik	0	6	0	0	Kik
4b	4	Hindenburgstraße	2	0	0	0	
4c	6	Hindenburgstraße	0	6	0	0	Rossmann
4d	5	Seitenweg	5	0	0	0	
5	6	Schloßstraße	3	0	0	0	
6	6	Windallee, Schloßplatz	3	0	0	0	
7	4	Schloßplatz	2	0	0	0	
8	4	City-Passage	2	0	0	0	
9	4	Drostenstraße	2	0	0	0	
12	4	Marktplatz / Schloßplatz	0	4	0	0	
13	6	Schloßplatz	3	0	0	0	
15	5	Schlossstraße Dieler	0	5	5	0	
19	14	Nebbsallee / Neumühlenstraße	0	14	0	0	
30	4	Neue Straße / B437	2	0	0	0	
32	8	Kleine Straße	4	0	0	0	
33	6	Neue Straße	0	3	0	0	
39	8	Haferkampstraße	0	8	0	0	
40	4	Obernstraße / Neumühlenstraße	2	0	0	0	

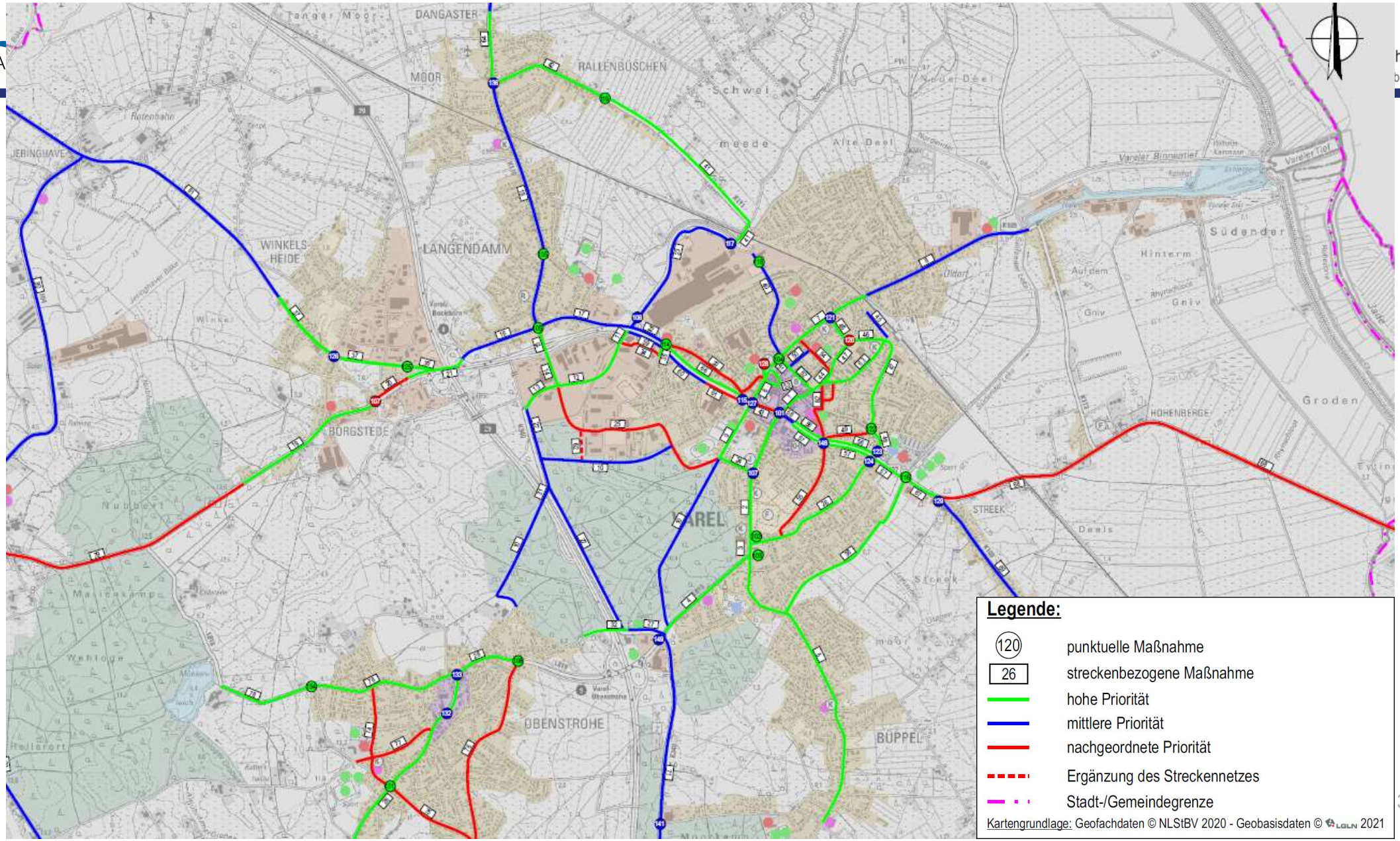
Handlungskonzept

Netzkonzept | Definition von (Leit-) Zielen | **Maßnahmenvorschläge und Priorisierung**

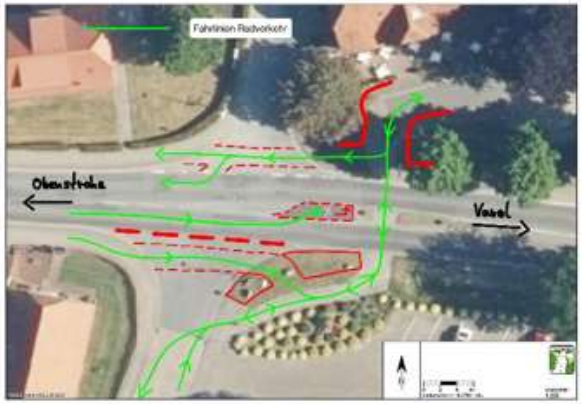
Maßnahmenentwicklung

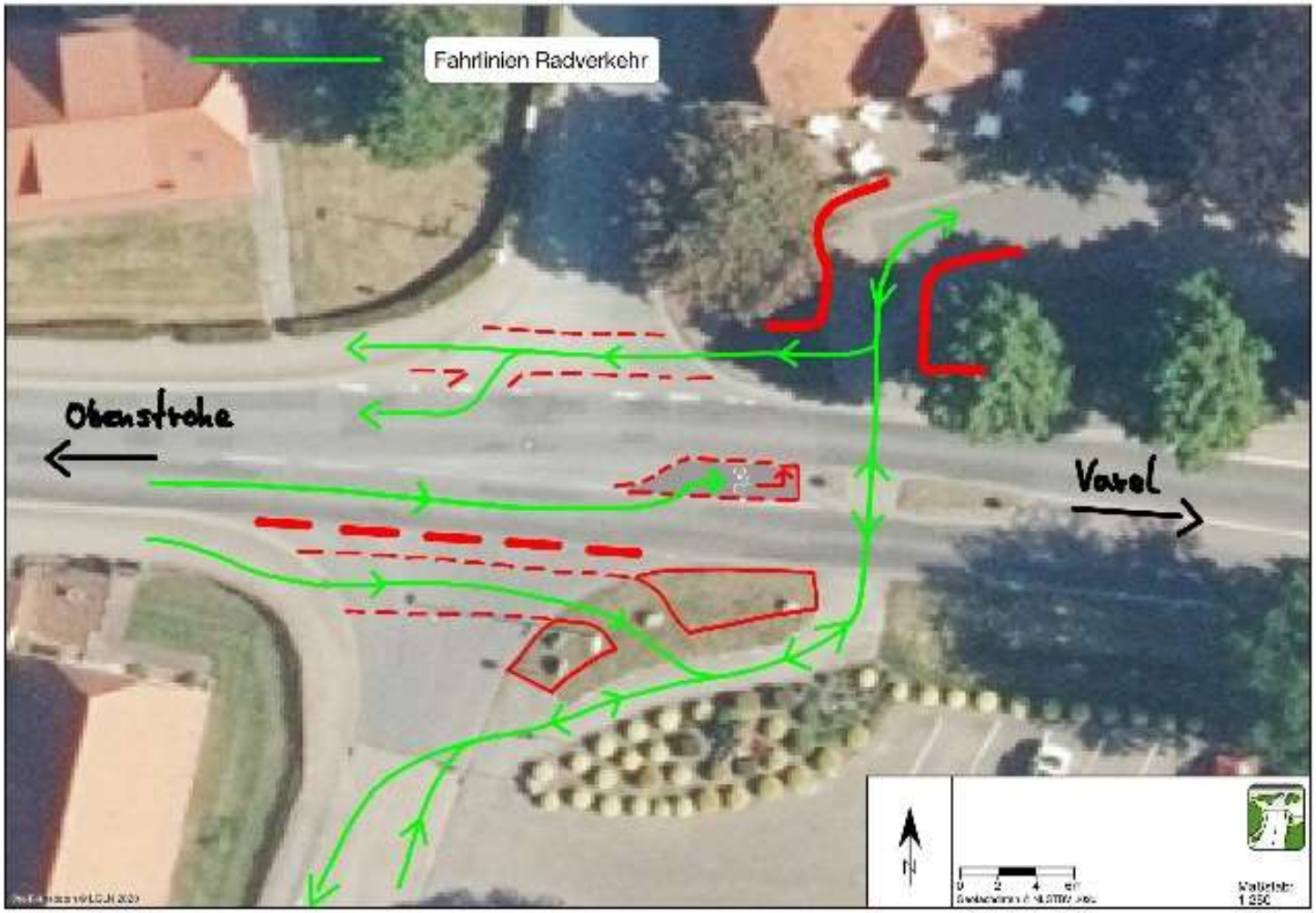
- 89 streckenbezogene Maßnahmen
- 40 punktuelle oder knotenpunktbezogene Maßnahmen
- Darstellung kartenbasiert und katalogisiert
- Ordnung in 3 Ebenen: Dinglichkeit, Kostenbereiche, Baulastträger
- Die Maßnahmenvorschläge bedürfen vor Umsetzung weiterer Abstimmungen und sind nicht abschließend!
  Umsetzungshorizont: kurz- bis langfristig




DANGASTER
RALLENBÜSCHEN
MOOR
LANGENDAMM
WINKELS-
HEIDE
BORGSTEDE
OBENSTROHE
BÜPPEL
STREEK
HOHENBERGE
Legende:
120
punktuelle Maßnahme
26
streckenbezogene Maßnahme
hohe Priorität
mittlere Priorität
nachgeordnete Priorität
Ergänzung des Streckennetzes
Stadt-/Gemeindegrenze
Kartengrundlage: Geofachdaten © NLStBV 2020 - Geobasisdaten © LGLN 2021

Nr.	Bereich	Mangel	Maßnahme	Fotos	P	K	Baulast
3	Oldenburger Str. Büppeler Weg bis Tweehörnweg	Nebenanlage Richtung Zentrum deutlich zu schmal (Gehweg + Radfahrer frei in Fahrtrichtung) Nebenanlage nur mit Schrittgeschwindigkeit befahrbar	Nebenanlage stadteinwärts zu Lasten des Grünbeets verbreitern und getrennten Geh- und Radweg einrichten		1	2	NLStBV
4	Oldenburger Str. Büppeler Weg bis Kaffeehauskreisel	Nebenanlage in Richtung Kaffeehauskreisel deutlich zu schmal Nebenanlage in Richtung Varel in schadhaftem Zustand und zu schmal Nebenanlagen nur mit Schrittgeschwindigkeit befahrbar	Nebenanlage in Richtung Kaffeehauskreisel verbreitern, getrennten Geh- und Radweg einrichten Nebenanlage in Richtung Varel sanieren, wenn möglich verbreitern, Gehwegüberfahrten an den Grundstückszufahrten ausbilden, getrennten Geh- und Radweg einrichten Klare Ausweisung der Radführung Richtung Zentrum ab Kaffeehauskreisel, ggf. Zweirichtungsradverkehr zwischen Kreisel und Waldeingang	 	1	4 - 5	NLStBV

Nr.	Bereich	Mangel	Maßnahme	Fotos	P	K	Baulast
108	Wiefelsteder Str. / Heidebergstr. / Georg-Ruseler-Str.	Trotz für den Radverkehr freigegebener Gehwege fehlen Radverkehrsfurten über die Heidebergstr. und Georg-Ruseler-Str. Mittelinsel zu schmal	Fahrbahnnahe Radverkehrsfurten über Georg-Ruseler-Str. und Heidebergstr. realisieren, baulicher Veränderungen erforderlich (Bordabsenkungen, Grünbeet Heidebergstr. unterbrechen), Fahrradweiche einrichten Vorhandene Nebenanlage als Anbindung zur Mittelinsel auf mindestens 3,00 m verbreitern Linksabbiegestreifen Radverkehr in Richtung Varel Nebenanbindung Radverkehr im Bereich Georg-Ruseler-Str. nur für Fußgänger freigeben (zweites Bild) Mittelinsel verbreitern Teilsignalisierung prüfen, wenn Mittelinsel nicht verbreitert werden kann	*Skizze Maßnahmen und Fahrlinien Radverkehr:*  	1	3 NLStBV (Wiefelsteder Str.) Stadt Varel (Heidebergstr., Georg-Ruseler-Str.)	

Nr.	Bereich	Mangel	Maßnahme	Fotos	P	K	Baulast
108	Wiefelsteder Str. / Heidebergstr. / Georg-Ruseler-Str.				1	3	NLStBV (Wiefelsteder Str.) Stadt Varel (Heidebergstr., Georg-Ruseler-Str.)

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen am Hauptradroutennetz

- ✓ Nutzungs- und regelwerksgerechte Führungsformen netzschlüssig etablieren
- ✓ Verbreiterung und Sanierung von Radwegen
- ✓ Erhöhung der Verträglichkeit zum Fahren auf der Fahrbahn (Parken, Geschwindigkeiten Kfz)
- ✓ Fahrradstraßenkonzept für besonders wichtige Verbindungen des Radverkehrs (Einfallsachsen zur Innenstadt, Schulen, Bahnhof)
- ✓ Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen und Knotenpunkten
- ✓ Konzept für Abstellanlagen (Lage, Bauart): Innenstadt, B+R (Bahnhof, Pendlerparkplätze), Schulen, Freizeiteinrichtungen
- ✓ Umsetzungsstrategie (Planung und Realisierung von Maßnahmenbündel, Fachgruppe Radverkehr, …)
- ✓ Vorschläge für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit als Daueraufgabe für alle Beteiligten

Nach dem Radverkehrskonzept: Zusammenarbeit der Beteiligten

Worum geht es?

- Die Stadt Varel als zentralem Schauplatz der Mobilitäts- und Verkehrswende
- Die Rollen, Positionen und Erwartungshaltungen der Beteiligten
- Die Rahmenbedingungen für das Handeln, einschließlich ihrer Restriktionen (Ressourcen, Recht, politisches Umfeld, Diskussionskultur, etc.)
- Ein breites Spektrum an Handlungsfeldern und Maßnahmen, die das Radverkehrskonzept bereitstellt

… den Spagat zwischen Ambition und Pragmatismus

Zusammenarbeit bei der Radverkehrsförderung…

- ist die Grundlage für die Umsetzung von schönen Ideen und Plänen in die Realität
- schafft die Voraussetzungen für das „einfach mal machen“
- betrifft die unterschiedlichen Akteure auf unterschiedlichen Ebenen
  - innerhalb der Verwaltung
  - zwischen Verwaltung und Politik
  - zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft
- muss bei der notwendigen Interessenabwägung Konsensorientierung im Fokus haben (aber nicht um den Preis von Stagnation)

Akteure der (Rad-) Verkehrsplanung: Verwaltung und Politik

Idealfall:

- Politik gibt Leitlinien vor, Verwaltung sorgt für die Umsetzung
- Politik stellt die notwendigen Ressourcen zur Verfügung, stärkt der Verwaltung den Rücken, nimmt ihren fachlichen Rat ernst
- Politik und Verwaltung agieren als Team

dazu braucht es:

- Gegenseitiges **Vertrauen**
- **Wertschätzung** der Arbeit
- **Arbeitsfähigkeit** der Verwaltung (Ressourcen, Aufgabenpriorisierung, Konsistente Zielvorgaben)

Akteure der (Rad-) Verkehrsplanung: Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft

- **Diskurs zur Mobilitäts- und Verkehrswende**, der in möglichst breite Teile der Gesellschaft hineinwirkt und auch Skeptiker adressiert
- Rechtzeitige, transparente und kontinuierliche **Kommunikation / Beteiligung** bei allen wichtigen Maßnahmen
- **Kommunikation, die mehr ist als Marketing** (Zusammenhänge erläutern, Zielgruppenorientierung, Einsatz von Social-Media)
- Aufbau bzw. Weiterentwicklung von **Ressourcen und Kompetenzen** zu diesem Handlungsfeld
- **Mobilitätsmanagement** auch als Teil strategischer Kommunikation begreifen

Akteure der (Rad-) Verkehrsplanung: Weitere Schritte der Vareler Radverkehrsförderung

Die **Zusammenarbeit** sollte **auf allen Ebenen über das Konzept hinaus** verstetigt werden.

Hierfür bietet sich z.B. die Installation einer „Fachgruppe Radverkehr“ an.

Ein wichtiger erster Schritt für die systematische Radverkehrsförderung in Varel ist ein **Grundsatzbeschluss, den Radverkehr zu fördern.**

Weitere Grundsatzbeschlüsse zu Zielen, Strukturen oder unterstützenden Maßnahmen können dem untergeordnet und ergänzt werden (z.B. Beschluss zur Förderung des Hauptradroutennetzes).

VARel

Radverkehr

gestalten

Herzlichen Dank für Ihr Mitwirken und Ihr Engagement!