

Stadt Friesoythe

Radverkehrskonzept Friesoythe



IRS.

Impressum

Auftraggeber

Stadt Friesoythe
Alte Mühlenstraße 12
26169 Friesoythe

Sven Stratmann (Bürgermeister)
Henning Wilken (Koordinator Radverkehrskonzept)

Auftragnehmer

IRS – Ingenieurbüro Roelcke & Schwerdhelm GbR
Obernstraße 8
26316 Varel
www.i-rs.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Jan B. Schütter (Projektleitung)
B. Eng. Fabian Roelcke
B. Eng. Jana Reuter
Andrea Mehnert

Projektnummer: 0131

Stand: 27.06.2023

Hinweis

Bei planerischen Projekten gilt es, unterschiedliche Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb bevorzugt geschlechtsneutrale Formulierungen oder beide Geschlechter gleichberechtigt verwendet. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	1
VERWENDETE RICHTLINIEN, EMPFEHLUNGEN, MERKBLÄTTER UND HINWEISE:.....	1
1 EINLEITUNG.....	6
1.1 Situation	6
1.2 Aufgabenstellung	7
1.3 Untersuchungsgebiet.....	7
1.4 Vorgehensweise	8
2 RAHMENBEDINGUNGEN DER RADVERKEHRSPLANUNG.....	10
2.1 Motivation	10
2.2 Zahlen, Daten, Fakten: Aktuelle Entwicklungen rund um's Rad	12
2.3 Rechtlicher Rahmen: Gesetze und Regelwerke.....	15
2.4 Entwurfsgrundlagen: Vorauswahl der Radverkehrsführung.....	19
2.4.1 Vorauswahl der Radverkehrsführung innerorts	19
2.4.2 Vorauswahl der Radverkehrsführung außerorts	21
2.5 Entwurfsgrundlagen: Wegebreiten	22
2.6 Vorhandene Konzepte und Planungen in der Stadt Friesoythe	25
3 BESTANDSERHEBUNGEN	28
3.1 Vorhandene Netzplanungen	28
3.2 Bestand der Radverkehrsanlagen.....	30
3.3 Modal Split	35
3.4 Netz des Kfz-Verkehrs.....	37
3.5 Bestand der Abstellanlagen	38
3.6 Vorhandene Radwegweisung in Friesoythe.....	39
3.7 Verkehrssicherheit und Radverkehrsunfälle.....	40
3.7.1 Objektive Verkehrssicherheit – Auswertung des Unfallgeschehens	40
3.7.2 Subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit	45
4 NETZANALYSE	46
5 BETEILIGUNGSFORMATE	56
5.1.1 Auftaktveranstaltung.....	56
5.1.2 Wegedetektiv.....	58
5.1.3 Fragebogen	59
5.1.4 Arbeitskreis.....	64

6	LEITBILD FÜR DIE RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN FRIESOYTHE.....	65
7	ZIELKONZEPT.....	71
7.1	Netzplanung Alltagsradverkehr.....	71
7.1.1	Wunschliniennetz	72
7.1.2	Haupttradroutennetz Alltagsradverkehr	73
7.2	Zielstandard	74
7.2.1	Führungsformen	74
7.2.2	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten	79
7.3	Handlungsempfehlungen für die Wegeinfrastruktur	80
7.4	Netzergänzungen.....	82
7.5	Abstellanlagen	82
7.6	Radwegweisung	84
7.7	Serviceangebote.....	86
7.8	Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	89
7.9	Verkehrssicherheitsarbeit	93
8	UMSETZUNGSSTRATEGIE	95
9	FÖRDERMÖGLICHKEITEN	96
10	FAZIT	98

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Stadt Friesoythe	8
Abbildung 2: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	15
Abbildung 3: Einordnung der Rechtsnormen und technischen Regelwerke	15
Abbildung 4: Radwegebenutzungspflicht	16
Abbildung 5: Nicht-benutzungspflichtige Nebenanlage	16
Abbildung 6: Gehweg, Radfahrer frei (beide Richtungen)	16
Abbildung 7: Kinder auf dem Gehweg	16
Abbildung 8: Beginn eines Radschutzstreifens	17
Abbildung 9: Radfahrstreifen in der Stadt Leer	17
Abbildung 10: Fahrradstraße in der Stadt Cloppenburg	17
Abbildung 11: Belastungsbereiche von Radverkehrsführungen (in Anlehnung an die ERA, Bild 7)	20
Abbildung 12: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen (ERA, Tabelle 8)	20
Abbildung 13: Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen (ERA, Tabelle 19)	21
Abbildung 14: Anhaltswerte für die Zweckmäßigkeit gemeinsamer Geh- und Radwege an Straßen der EKL 3	22
Abbildung 15: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs (ERA, Bild 3)	22
Abbildung 16: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen gemäß ERA und VwV-StVO	23
Abbildung 17: Führungsformen und Regebreiten Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (RSV, Tabelle 6)	24
Abbildung 18: Einsatzgrenzen für gem. Führung von straßenbegleitenden Fuß- und Radverkehr (ERA, Bild 15)	24
Abbildung 18: Knotenpunktsystem auf der Homepage Stadt Friesoythe	29
Abbildung 19: Übersicht der vorhandenen Radverkehrsanlagen (Auszug aus Anlage 1.2)	30
Abbildung 20: benutzungspflichtige (links) und nicht-benutzungspflichtige Nebenanlage (rechts)	31
Abbildung 21: Oberflächenmaterial und Komfort (Auszug aus Anlage 1.3)	32
Abbildung 22: Ziel- und Mindeststandards der Breiten vorhandener Radverkehrsanlagen	33

Abbildung 23: vorhandene Breiten der Radverkehrsanlagen (Auszug aus Anlage 1.4)	34
Abbildung 24: vorhandene Breiten der Sicherheitstrennstreifen (Auszug aus Anlage 1.5)	35
Abbildung 25: Anlehnbügel BBS Außenstelle	39
Abbildung 26: Vorderradhalter Bücherei	39
Abbildung 27: Unfälle mit Radbeteiligung 2018 - 2021	41
Abbildung 28: Unfälle mit Radbeteiligung nach Unfalltyp 2018 - 2021	42
Abbildung 29: Auszug aus der Mängelkarte, Anlage 2	46
Abbildung 30: Hauptstraße (L 831)	47
Abbildung 31: Barßeler Straße (L 832)	47
Abbildung 32: Am Alten Hafen	47
Abbildung 33: Thüler Straße	47
Abbildung 34: Altenoyther Straße (L 831)	48
Abbildung 35: Töpkes Höhe (K 300)	48
Abbildung 36: Alte Hauptstraße (K 147)	48
Abbildung 37: Südlicher Küstenkanal	48
Abbildung 38: Sedelsberger Straße (K 343)	49
Abbildung 39: Kurfürstendamm (K 300)	49
Abbildung 40: Scheefenkamp	49
Abbildung 41: Alte Hauptstraße (K 147)	49
Abbildung 43: Niedersachsenring (L 832)	50
Abbildung 42: Oldenburger Ring (L 831)	50
Abbildung 44: Überleitung Bahnhofstraße	51
Abbildung 45: Konflikt KVP Schwaneburger Str. (K 297)	51
Abbildung 46: Konflikt Überleitung / Ringstraße	51
Abbildung 47: Zufahrt Einzelhandelszentrum	51
Abbildung 49: K 300 / Thüler Kirchstr. / Über dem Worberg	52
Abbildung 48: Knotenpunkt L 831 / L 63.	52
Abbildung 50: Sedelsberger Str. (K 343) / Am Alten Hafen	52
Abbildung 51: Fehlende Furt Altenoyther Str. (L 831)	53
Abbildung 53: Fehlerhafte Furt LSA Barßeler Str. / Scheefenkamp	53
Abbildung 52: Fehlende Furt Am Alten Hafen	53
Abbildung 55: Engstelle Kanalbrücke Süddorf	54
Abbildung 54: Umlaufsperre	54
Abbildung 56: FG-Brücke Ahrensdorf	54
Abbildung 57: Engstelle Kanalbrücke K 147	54
Abbildung 58: LSA Barßeler Str. / Scheefenkamp	55
Abbildung 59: Knotenpunkt K 300 / Dwerger Straße	55
Abbildung 60: Knotenpunkt B 401 / L 832 (Kampe)	55
Abbildung 61: Knotenpunkt K 343 / Dr. Niemann-Str.	55
Abbildung 62: Beteiligung bei der Auftaktveranstaltung	57
Abbildung 63: Diskussionen bei der Auftaktveranstaltung	57
Abbildung 64: Rückmeldungen bei der Auftaktveranstaltung	57
Abbildung 65: Arbeitskreissitzung	64
Abbildung 66: Ergebnisse Arbeitskreissitzung	64
Abbildung 67: Radabstellanlage Rathaus Cloppenburg	84
Abbildung 68: Radwegweiser Jever	85
Abbildung 69: Umleitungsbeschilderung Wilhelmshaven	87
Abbildung 70: Randmarkierung bei Nacht	87
Abbildung 71: Servicestation in Wilhelmshaven	88
Abbildung 72: Dein Deichrad „Fritz“ in Varel	88
Abbildung 73: AGFK-Mitgliedskommunen Niedersaschen	92
Abbildung 74: Geisterradler	93

Abkürzungsverzeichnis

bspw.	beispielsweise	MIV	Motorisierter Individualverkehr
bzw.	beziehungsweise	Pkw	Personenkraftwagen
ca.	circa	RVK	Radverkehrskonzept
d.h.	das heißt	Sph	Spitzenstunde des Verkehrs
EKL	Entwurfsklasse	Str.	Straße
FG-LSA	Fußgänger-Lichtsignalanlage	StVO	Straßenverkehrsordnung
ggf.	gegebenenfalls	u.a.	unter anderem
h	Stunde	v.a.	vor allem
i.d.R.	in der Regel	vgl.	vergleiche
Kfz	Kraftfahrzeug	VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur StVO
km	Kilometer	VZ	Verkehrszeichen
km/h	Kilometer / Stunde	V _{zul}	zulässige Höchstgeschwindigkeit
Lkw	Lastkraftwagen	z. B.	zum Beispiel
LSA	Lichtsignalanlage	z.T.	zum Teil
m	Meter	zzgl.	zuzüglich

Verwendete Richtlinien, Empfehlungen, Merkblätter und Hinweise:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015); Ausgabe 2015
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL); Ausgabe 2012
- Richtlinien für die Anlage von Gemeindestraßen (RASt 06); Ausgabe 2006
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA); Ausgabe 2015
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN); Ausgabe 2008
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA); Ausgabe 2002
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); Ausgabe 2010
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M UKo); Ausgabe 2012
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren; Ausgabe 2006
- Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (H EBRA); Ausgabe 2021
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), Ausgabe 2021
- Hinweise zum Fahrradparken; Ausgabe 2012
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr; Ausgabe 1998

1 Einleitung

1.1 Situation

Mit dem Beschluss des Rates für die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes möchte sich die Stadt Friesoythe in Bezug auf die Mobilität mit neuen Herausforderungen und Bedürfnissen auseinandersetzen und darauf angemessene Antworten finden. Zu diesen Herausforderungen gehören unter anderem die Sicherung Friesoythes als attraktiver Wohn- und Arbeitsort, die gesellschaftlichen Veränderungen durch den demographischen und strukturellen Wandel, die soziale Integration sowie die wichtigen Themen Klimawandel, Energiewende und Krisenmanagement. Diese Dinge münden in einem veränderten Wertebewusstsein der Gesellschaft, woraufhin dem Radverkehr ein hoher Stellenwert zukommt.

Die Stadt Friesoythe strebt an, als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ durch die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/ Bremen e.V. (AGFK) zertifiziert zu werden. Dafür wurde die Mitgliedschaft in der AGFK als erster Baustein bereits umgesetzt und die weiteren notwendigen Maßnahmen sollen nun angegangen werden.

Die aktuellen Planungen und Bestrebungen der Stadt Friesoythe münden darin, die in einigen Bereichen bereits angeschobenen positiven Entwicklungen nachhaltig zu stärken und zu erweitern. Zu den aktuell umgesetzten sowie in Planung und Umsetzung befindlichen Maßnahmen zählen vor allem

- Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Innenstadt, die beim bundesweiten Wettbewerb „plan F – Impulse für die kommunale Fahrradmobilität“¹ mit dem 2. Platz in der Kategorie „Verkehrsberuhigung“ gewürdigt wurde.
- Die Fortführung der Umgestaltung der Innenstadt mit dem Grünen Hof als nächstem Straßenzug, in dem insbesondere die Fuß- und Radverkehrsführung verbessert werden soll. Auch der Bau des Münsterlandrings als letztem Stück der Entlastungsstraßen rund um die Friesoyther Innenstadt ist in diesem Zusammenhang zu nennen, da mit dieser Maßnahme die Innenstadt weiter vom Kfz-Verkehr entlastet werden soll.
- Die Umsetzung des Dorfentwicklungsplans für die „Dorfregion Kanaldörfer Friesoythe“ und der „Sozialen Dorfentwicklung Friesoythe Süd“. Diese spielen bei der zukünftigen Entwicklung der Ortschaften Friesoythes eine tragende Rolle und es bestehen Wechselwirkungen mit der Radverkehrsplanung.

Die Informationen und Entwicklungen im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden laufend auf der Homepage der Stadt Friesoythe² zur Verfügung gestellt, wozu z. B. auch der durchgeführte Fragebogen und der genutzte Wegedetektiv zählten.

Parallel zur Aufstellung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friesoythe erarbeitet der Landkreis Cloppenburg ein Konzept für Radvorrangrouten mit dem Ziel, den Radverkehr zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreis und darüber hinaus besser zu vernetzen.

¹ <https://plan-f.info/>, abgerufen am 02.01.2023

² <https://www.friesoythe.de/wirtschaft-bauen/bauen-und-wohnen/radverkehrskonzept/>, abgerufen am 02.01.2023

1.2 Aufgabenstellung

Der Wunsch nach sicheren und attraktiven Radverkehrsverbindungen der Ortsteile in die Kernstadt Friesoythe als auch untereinander war anstoßgebend für die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes.

Um dies zu erreichen, sollen die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt werden:

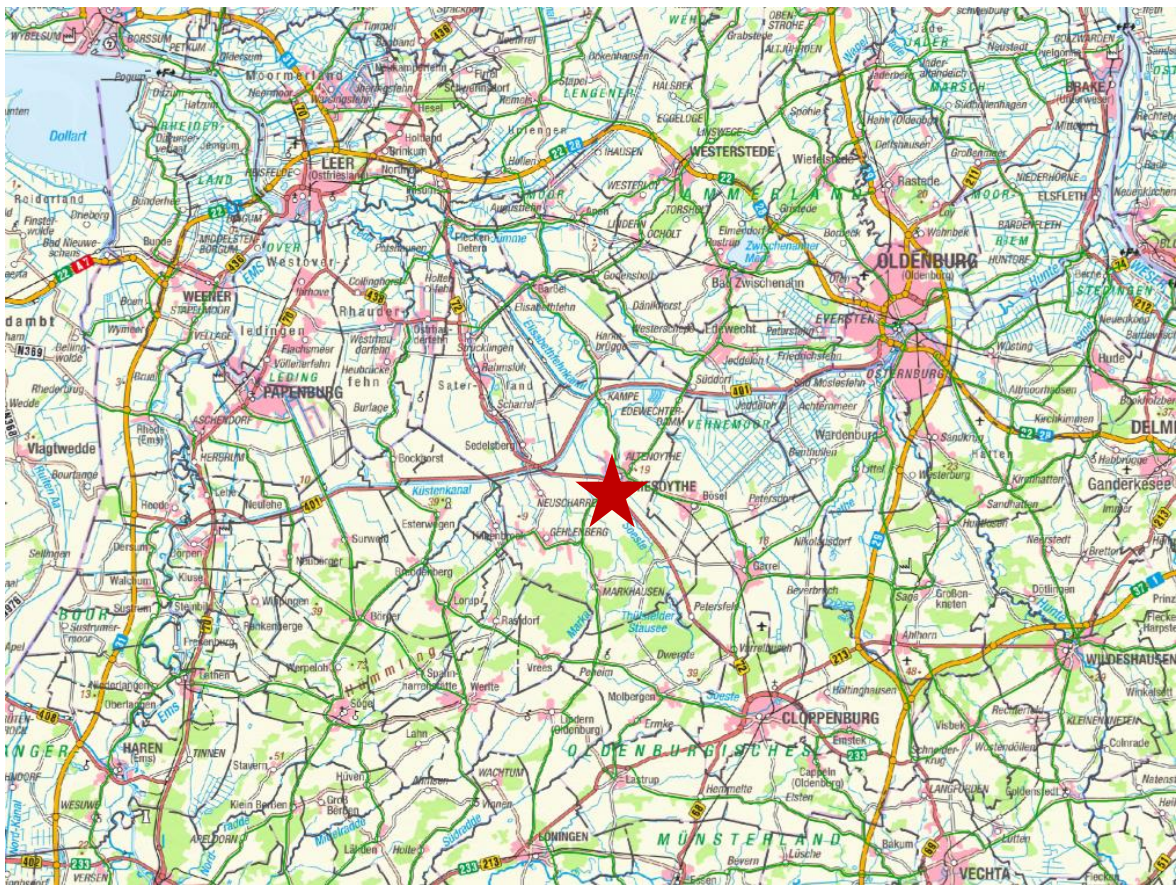
- Erhebung und Dokumentation der vorhandenen Infrastruktur des aktuellen Radverkehrsnetzes zwischen den Ortsteilen und der Verbindungen in die Innenstadt, der Ausstattung (z. B. Radabstellanlagen), sowie von Informationen und Serviceangebote zum Radverkehr
- Analyse des Unfallgeschehens
- Erhebung der Bedürfnisse der Bevölkerung in Friesoythe
- Definition zukünftig anzustrebender Standards für den Radverkehr
- Definition eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr
- Ableitung von Handlungsempfehlungen für das Radverkehrsnetz
- Priorisierung der Handlungsempfehlungen nach Kostenrahmen, Dringlichkeit und Zuständigkeit
- Entwicklung einer Umsetzungsstrategie
- Begleitung des Radverkehrskonzeptes durch einen Arbeitskreis

1.3 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Friesoythe liegt im Landkreis Cloppenburg ca. 38 Kilometer südwestlich des Oberzentrums Oldenburg (Abbildung 1) und erfüllt raumordnerisch die Funktion eines Mittelzentrums. Sie besteht aus den sechs Ortschaften Altenoythe, Friesoythe, Gehlenberg, Markhausen, Neuscharrel und Neuveeres. Mit ca. 11.000 Einwohnern stellt die Kernstadt Friesoythe den größten Ortsteil dar vor Altenoythe mit ca. 5.800 Einwohnern. Insgesamt unterteilen sich die sechs Ortschaften in 22 Ortsteile.

Die Ortsteile der Stadt Friesoythe liegen über das gesamte Stadtgebiet verteilt, wobei sich die Kernstadt Friesoythe etwa mittig im Stadtgebiet befindet. Die Innenstadt, mit der Versorgung des täglichen und periodischen Bedarfs, vielen Arbeitsplätzen sowie den weiteren Einrichtungen wie Verwaltung und Schulen, ist aus den meisten Ortsteilen in Entfernungen zwischen ca. 2,5 und 10 Kilometern erreichbar, was einer gut mit dem Fahrrad, insbesondere mit dem Pedelec, zu bewältigenden Strecke entspricht. Die Entfernung aus einzelnen Ortsteilen kann aber auch bis zu 15 km betragen. Die topografischen Bedingungen ohne größere Steigungen und die landschaftlich ansprechende Lage lassen auf ein grundsätzlich ein hohes Radverkehrspotenzial schließen.

Untersuchungsgebiet ist das gesamte Stadtgebiet Friesoythe, der Schwerpunkt liegt dabei auf der eigentlichen Kernstadt sowie der Anbindung der Stadt- bzw. Ortsteile.

Abbildung 1: Lage der Stadt Friesoythe

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen

1.4 Vorgehensweise

Das vorliegende Radverkehrskonzept gliedert sich methodisch in die Kapitel 2 – 9. Die Themen werden im Folgenden zusammengefasst:

Kapitel 2: Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung

Das Kapitel gibt einen Überblick über den Rahmen, innerhalb dessen sich die Radverkehrsplanung einordnet. Neben allgemeinen Zielen und Vorteilen des Radverkehrs werden aktuelle Entwicklungen aufgezeigt, die rechtlichen Grundlagen gelegt und einige wichtige Entwurfsgrundlagen vermittelt.

Weiterhin werden bestehende Konzepte und Planungen in Friesoythe mit Bezug zum Radverkehrskonzept dargestellt.

Kapitel 3 und 4: Bestandserhebungen und Netzanalyse

Die Kapitel 3 und 4 beschäftigt sich mit der Analyse des bestehenden Radverkehrsnetzes:

- Aufzeigen vorhandener Netzplanungen
- Erhebung und Analyse der vorhandenen Infrastruktur (Führungsformen, Breiten, Oberflächen-

material, bauliche Zustände, Knotenpunktformen, Überquerungshilfen, Abstellanlagen, vorhandene Informations- und Servicemöglichkeiten).

- Analyse der Verkehrssicherheit und Unfallsituation des Radverkehrs.
- Darstellung des Straßennetzes (nach Baulastträgern) mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und vorhandener Daten über Verkehrsmengen.

Kapitel 5: Beteiligungsformate

In diesem Kapitel werden die Vorgehensweise und die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsformate zusammengefasst:

- Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch eine Auftaktveranstaltung sowie eine anschließende Fragebogenaktion. Die Formate zielten darauf ab, die Bedürfnisse und das Wissen der Menschen vor Ort im Radverkehrskonzept einzubeziehen.
- Über den Wegedetektiv konnten online Rückmeldungen zu Mängeln, fehlenden Verbindungen und Wünschen im Radverkehrsnetz gegeben werden.
- Die Nachbarkommunen wurden befragt, um die Radnetzplanung über die Stadtgrenze Friesoythe hinaus weiterzudenken.
- Ein Arbeitskreis unter Beteiligung örtlicher Akteure begleitete die Erstellung des Radverkehrskonzeptes, um das Fachwissen vor Ort einzubeziehen und Ziele zu definieren.

Kapitel 6 - 9: Leitbild, Zielkonzept und Handlungsempfehlungen

Diese Kapitel fassen auf der Basis eines Leitbildes das Zielkonzept und Handlungsempfehlungen für den Radverkehr in der Stadt Friesoythe zusammen:

- Entwicklung eines Leitbildes auf Basis der Beteiligungsformate und der Bestandsanalyse.
- Einbeziehung der zukünftigen strukturellen Stadtentwicklung und Ableitung eines Hauptradroutennetzes für den Alltagsradverkehr, welches Gegenstand der Radverkehrsförderung werden soll.
- Definition angestrebter Standards im Hauptradroutennetz.
- Ableitung ortskonkreter Handlungsempfehlungen für das Hauptradroutennetz.
- Priorisierung der Handlungsempfehlungen nach Kostenrahmen, Dringlichkeit und Zuständigkeit.
- Vorschläge zu Umfang und Gestaltung von Service- und Informationsangeboten.
- Vorschläge für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr.
- Empfehlung einer Umsetzungsstrategie.

2 Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung

2.1 Motivation

Radverkehr hat zahlreiche positive Auswirkungen auf die Umwelt, auf eine nachhaltige Gesellschafts- und Verkehrsstruktur und nicht zuletzt auf die Gesundheit und das körperliche Wohlbefinden. Zudem ist die Bereitstellung von Infrastruktur für den Radverkehr im Vergleich zu derer des motorisierten Verkehrs ausgesprochen günstig.

Die möglichen Fördermaßnahmen des Radverkehrs umfassen sowohl die verkehrsplanerische Gestaltung der Infrastruktur als auch eine Vielzahl von begleitenden Maßnahmen der verkehrspolitischen Meinungsbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Der Fuß- und Radverkehr soll möglichst selbstverständlich in Lebensabläufe integrierbar und durch ein gutes Mobilitätsklima gestärkt werden. Subjektive Hinderungsgründe für das Radfahren sollen durch die Schaffung guter Voraussetzungen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit abgebaut werden.

Soziale Nachhaltigkeit und Teilhabe

In einem fahrradfreundlichen Umfeld können sich auch Kinder und ältere Menschen sicher und leicht bewegen und sind in geringerem Maße auf andere angewiesen. Radverkehr ist in diesem Sinne ein wichtiger Baustein einer eigenständigen Mobilität mit besonderen Ansprüchen an die Verkehrssicherheit. Förderlich ist dabei die Erhaltung und Stärkung kleinräumiger (Versorgungs-)Strukturen und kurzer Wege.

Ökonomische Nachhaltigkeit

Der Besitz und die Nutzung eines Fahrzeugs verursachen dem Eigentümer und der Allgemeinheit Kosten. Die individuellen Nutzungskosten eines Fahrrades liegen bei ca. 0,10 € je zurückgelegtem Kilometer inkl. Ausstattung³. Die Nutzungskosten eines Pkw liegen laut ADAC-Autokosten-Rechner⁴ unter Berücksichtigung von Wertverlust, Reparatur, etc. zwischen 0,40 € und deutlich über 1,00 € je Kilometer für durchschnittlich genutzte Mittelklassewagen.

Radverkehr verursacht darüber hinaus keine beachtenswerten externen Kosten, wohingegen Pkw-Fahrten im Durchschnitt ca. 10 Cent pro Kilometer an externen Kosten verursachen. Zu den externen Kosten gehören u.a. Natur, Lärm, Unfallkosten, Luft und Klima sowie auch Gesundheitskosten⁵.

Einige Studien zeigen auf, dass Investitionen in den Fuß- und Radverkehr durch ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis lohnend für Kommunen als auch Betriebe sind. Die positiven Wirkungen im Verhältnis zu z. B. Gesundheitskosten, Krankenständen und Staukosten sind jeweils größer als die zu investierenden Kosten. Auch in Bezug auf den örtlichen Handel gibt es einige Studien⁶ die belegen, dass durch die Förderung des Radverkehrs eine hohe lokale Wertschöpfung in Geschäften besteht.

³ BMVBS (Hrsg.) 2008: Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen

⁴ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/>, abgerufen am 04.01.2023

⁵ <https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/externe-kosten/>, abgerufen am 04.01.2023

⁶ z. B.: <https://ecf.com/groups/shopping-bike-best-friend-your-city-centre>, abgerufen am 04.01.2023

Ökologische Nachhaltigkeit

Das Einsparungspotential von Kohlendioxid und anderen Schadstoffen durch das Fahrrad ist beachtlich. Ein Verkehrsträgervergleich zeigt, dass durch Rad- und Fußverkehr rund 140 g Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer gegenüber der Nutzung des Pkw eingespart werden können. In der Praxis bedeutet dies z. B., dass ein Berufspendler bei einem Arbeitsweg von 5 km mit dem Rad im Jahr rund 300 kg CO₂-Emissionen im Vergleich zur Nutzung des Pkw einsparen kann⁷. Radverkehr ist gemeinsam mit dem Fußverkehr die klimaschonendste Fortbewegungsart. Unter Berücksichtigung, dass das Auto in mehr als 40 % aller Fälle für Fahrten unter 5 km genutzt wird⁸ und auf diesen Distanzen das Rad ein ideales Alltagsverkehrsmittel darstellt, lässt sich ein deutliches Umsteigepotenzial auch in Friesoythe erkennen. Das Fahrrad verursacht keinen Lärm und braucht deutlich weniger Stellfläche als ein Pkw. Besonders in Bereichen mit angestrebter hoher Aufenthalts- und Lebensqualität wie in Innenstädten, Ortszentren und Wohngebieten kann die Steigerung des Radverkehrsanteils einen wichtigen Beitrag zu Reduzierung von Emissionen leisten.

Verkehrssicherheit

Länder mit hohen Radverkehrsanteilen weisen eine geringere Unfallgefährdung von Radfahrern auf als Länder mit geringeren Radverkehrsanteilen. Dies hängt neben häufig vorhandener und geeigneter Radverkehrsinfrastruktur auch damit zusammen, dass Radverkehr ein stets gegenwärtiger, sichtbarer Teil des Straßenverkehrs und gesellschaftlichen Lebens ist und dementsprechend bewusster wahrgenommen wird.

Gesundheit

Regelmäßige idealerweise tägliche Bewegung von mindestens 30 Minuten (Empfehlung der WHO) stärkt das Herz-Kreislauf-System. Im Beruf bewegen sich viele Menschen häufig nicht ausreichend genug. Das Fahrrad ist geeignet, dem entgegenzuwirken. In fahrradfreundlichen Betrieben konnte beispielsweise festgestellt werden, dass Mitarbeitende, die ganzjährig mit dem Rad zur Arbeit fahren, im Durchschnitt deutlich weniger krank waren, was sich positiv auf die Leistungsfähigkeit und Kosten der Betriebe auswirkt⁹.

Technik

Die seit einigen Jahren zunehmende Dynamik in der Marktentwicklung der Elektromobilität, also von E-Bikes, sorgt für eine Vergrößerung der zurücklegbaren Distanzen und der Transportmöglichkeiten durch Lastenräder. Die topografischen Voraussetzungen in der Stadt Friesoythe sind für den Radverkehr ohnehin sehr gut geeignet. Gegenwind verliert mit dem Pedelec seine Kraft und so wird die tägliche Nutzung für mehr Menschen zu einer praktikablen Option – auch über längere Strecken.

⁷ <https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/niedersachsen/co2rechner.php>, abgerufen am 04.01.2023

⁸ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf, abgerufen am 04.01.2023

⁹ <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/radfahrer-sind-weniger-krank/>, abgerufen am 04.01.2023

Mobilität von Kindern

Mit dem Fahrrad entdecken Kinder ihre Umwelt und können eigenständig mobil sein. Kinder, die körperlich aktiv sind, stärken darüber hinaus Muskulatur, Gleichgewichtssinn und das Herz-Kreislaufsystem. Studien zufolge verbessert Radfahren bei Kindern das Körpergefühl, macht sie selbstbewusster und die Koordination der Bewegungen trainiert dabei auch das Gehirn; ihre Zellen sind besser verschaltet und damit leistungsfähiger¹⁰. Weiterhin zeigt sich, dass Rad fahrende Kinder auch mit zunehmendem Alter tendenziell eher das Fahrrad für die Alltagsmobilität nutzen und dabei sicherer unterwegs sind.

Mobilität von Frauen

Studien zeigen, dass Frauen einen deutlich niedrigeren CO₂-Fußabdruck aufweisen als Männer. Grund ist vor allem das spezifische Mobilitätsverhalten, das sich bei Männern häufig durch größere Autos, häufigerer Nutzung und längere Wegstrecken kennzeichnet. Frauen sind durchschnittlich häufiger mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß unterwegs¹¹. Dies hängt vor allem mit unterschiedlichen Wegezwecken zusammen. Viele Männer fahren nach wie vor überwiegend morgens zur Arbeit und abends wieder zurück. Die Wegeketten von Frauen sind häufig komplexer, da diese neben der Arbeit regelmäßig die Versorgung der Familie übernehmen, Kinder bringen oder abholen, ältere Angehörige unterstützen, einkaufen und Besorgungen erledigen. Sie verbinden Wege miteinander und weisen dadurch ein komplexes Wegenetz auf. Ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz, dass komfortabel und sicher zu nutzen ist, soll insbesondere auch diesen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden.

2.2 Zahlen, Daten, Fakten: Aktuelle Entwicklungen rund um's Rad

Radverkehr steht aktuell auf nahezu allen Ebenen in einem starken gesellschaftlichen Fokus. Die aktuellen Entwicklungen zeigen vielschichtige Chancen aber auch Handlungsbedarfe auf, um der zukünftigen Bedeutung des Radverkehrs gerecht zu werden.

Der **Radverkehrsanteil** am Modal-Split (Anteil eines Verkehrsmittels am Gesamtverkehrsaufkommen) bezogen auf die Anzahl zurückgelegter Wege betrug 2017 rund 22 %¹². Verkehrsforscher prognostizieren, dass sich in Städten bis zu 30 % der aktuellen, noch vorhandenen Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern lassen könnten. Die Erschließung dieses Potenzials zur Entlastung der Umwelt und der Menschen ist eine wichtige Aufgabe der aktuellen Stadt- und Verkehrsplanung. Dass sich dieses Ziel erreichen lässt, zeigt sich in Städten wie Kopenhagen und Amsterdam oder auch in einigen deutschen Städten wie Münster oder Freiburg, wo der Radverkehrsanteil (gemessen an der Anzahl der Wege) mit bis zu 40 % bereits den MIV-Anteil deutlich übersteigt. Die Stadt Oldenburg weist sogar einen Radverkehrsanteil von 43 %¹³ auf. Auch in ländlichen Räumen und Gemeinden, die der Charakteristik der Stadt Friesoythe ähneln, bestehen beachtliche Verlagerungspotenziale vom Pkw auf

¹⁰ https://www.zeitschrift-sportmedizin.de/bewegung-neuroplastizitaet-das-gehirn-kein-muskel-und-doch-unglaublich-trainierbar/?_ga=2.220061841.944993432.1642769223-1893321960.1642769222, abgerufen am 04.01.2023

¹¹ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, abgerufen am 04.01.2023

¹² http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf, abgerufen am 04.01.2023

¹³ https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Haushaltsbefragungen_Verkehr/OL-Verkehrsmittelumfrage-PRINT2010-LOW.pdf, abgerufen am 04.01.2023

das Rad, was sich am Beispiel des Landkreises Grafschaft Bentheim belegen lässt: Dort wurde 2017 ein Radverkehrsanteil von 31,4 %¹⁴ am Modal Split erhoben, was deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Die mittlere Wegelänge im Bundesdurchschnitt lag 2017 bei ca. 12,5 Kilometern, wovon 50 % der Wege jedoch unter 3,8 Km lang waren¹⁵. Auch wenn die Auswertungen auf Bundesebene die Bedingungen des ländlichen Raumes nicht vollständig widerspiegeln können, kann nicht nur am Beispiel der Grafschaft Bentheim vermutet werden, dass es grundsätzlich für eine zunehmende Anzahl von Menschen relevant ist, die täglichen Strecken auch gut mit dem Fahrrad zurücklegen zu können. Hierbei spielt auch die immer stärkere Verbreitung von E-Bikes eine wichtige Rolle, um das Fahrrad auch auf längeren Wegen zu einem wichtigen Bestandteil der Mobilität im ländlichen Raum zu etablieren.

Die aktuellen **gesellschaftlichen Themen und Entwicklungen**, insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, den zunehmenden Diskussionen für eine notwendige Verkehrswende, dem Ziel „Vision Zero“ (keine Verkehrstoten und Schwerverletzten) sowie nicht zuletzt auch stark steigenden Energiepreisen, haben die Bedeutung und Nutzung des Fahrrads als Teil der Alltagsmobilität nochmals erhöht. Die Ergebnisse der repräsentativen Bevölkerungsumfrage „Fahrrad-Monitor 2021“ zeigen z. B. auf, dass ca. ein Viertel der Menschen in Deutschland im Jahr 2021 häufiger mit dem Rad gefahren ist als vor der Pandemie im Jahr 2019.

Die in den Jahren 2021 und 2022 veröffentlichten Teilberichte des sechsten Sachstandsberichtes des *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC)¹⁶ zum **Klimawandel** zeigen auf, dass in allen Wirtschafts- und Lebensbereichen schnelle und einschneidende klimafreundliche Veränderungen notwendig sind.

Klimaschutz, Energiepolitik und Corona-Pandemie verstärken die Anstrengungen zur Verkehrswende

Der steigende Anteil an E-Bikes erhöht den Radius mit dem Fahrrad komfortabel erreichbarer Ziele

In den vergangenen Jahren hat der **Absatz von Fahrrädern** in Deutschland stetig leicht zugenommen, während der Anteil von E-Bikes dabei stark gestiegen ist. Während der Corona-Pandemie und der genannten Veränderung des Mobilitätsverhaltens kam es im Jahr 2020 zu einem regelrechten Fahrrad-Boom. In vielen Großstädten wurden kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr umgesetzt. Nach Zahlen des Branchenverbands ZIV wurden im Jahr 2020 knapp 17 % mehr Fahrräder und E-Bikes verkauft als im Jahr 2019. Die Verkaufszahlen in Deutschland haben sich seit dem Jahr 2010 von ca. 200.000 E-Bikes auf 2 Mio. im Jahr 2021 gesteigert. Der Marktanteil von E-Bikes an allen verkauften Fahrrädern lag im Jahr 2021 bereits bei 43 % und wird in den nächsten Jahren steigend erwartet. Auch die Anzahl von Lastenrädern, Anhängern, etc. hat in den vergangenen Jahren zugenommen¹⁷.

¹⁴ https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2020/FKT_2020_Vortrag_Stadt_Nordhorn_Thomas_Berling.pdf, abgerufen am 04.01.2023

¹⁵ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, abgerufen am 04.01.2023

¹⁶ <https://www.ipcc.ch/reports/>, abgerufen am 04.01.2023

¹⁷ https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV_Marktdatenpraesentation_2022_fuer_Geschaeftsjahr_2021.pdf, abgerufen am 04.01.2023

Bundesweit gibt es inzwischen 53 sogenannte **Radentscheide** mit fast 1.100.000 Unterschriften von engagierten und interessierten Bürgerinnen und Bürgern nach dem Bottom-Up-Prinzip („von unten nach oben“). Die Ziele der Radentscheide sind i.d.R. der anspruchsgerechte Ausbau der Radinfrastruktur. In vielen Städten wurden die aufgestellten Forderungen der Radentscheide durch die politischen Gremien positiv bestätigt¹⁸.

Radverkehrsförderung zeigt sich in vielen Fällen mehrheitsfähig!

Die Verkehrswende erfordert einen nachhaltigen Umbau der Städte, welchem Bund und Länder mit umfangreichen Förderprogrammen begegnen

Auf **politischer Ebene** findet ebenfalls eine Fokussierung und programmatische Förderung des Radverkehrs und der Verkehrswende im Allgemeinen statt. Die bereits bestehenden Förderprogramme wurden gestärkt und es wurden weitere Förderprogramme aufgelegt, die dem kurzfristigen Förderbedarf der Kommunen gerecht werden und gleichzeitig Motivation zur Radverkehrsförderung geben sollen. Hier sind beispielhaft das Sonderprogramm „Stadt und Land“ sowie weitere Förderungen im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 zu nennen, mit denen für die Jahre 2020 – 2023 allein gut 900 Mio. € an zusätzlichen Fördermitteln bereitgestellt wurden.

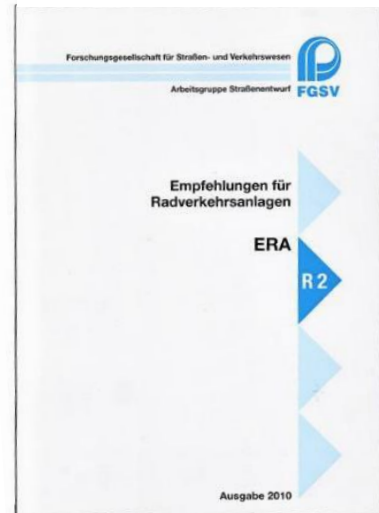
¹⁸ <https://changing-cities.org/radentscheide/>, abgerufen am 04.01.2023

2.3 Rechtlicher Rahmen: Gesetze und Regelwerke

Regelwerke und verkehrsrechtlicher Rahmen

Der aktuelle Wissensstand zur Führung des Radverkehrs werden in den gängigen **Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)** dokumentiert. Hier sind vor allem (nicht abschließend) die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. Abbildung 2), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) maßgebend für die Radverkehrsplanung. Die genannten Regelwerke besitzen unterschiedliche Verbindlichkeiten. Vor allem die RASt besitzen als Richtlinien (R-1-Regelwerk) eine hohe Verbindlichkeit und greifen viele Punkte der ERA auf, die wiederum als R-2-Regelwerk (abgestimmte Empfehlungen; allgemeiner Stand der Technik) eingeordnet werden. Durch den Verweis in der VwV-StVO auf die ERA wie auch infolge der Rechtsprechung sind die ERA als Stand der Technik anerkannt und in der Regel verbindlich anzuwenden, wenn es um Anlagen für den Radverkehr geht. Eine **Aktualisierung der ERA** mit Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und teilweise erhöhten Standards wird in Kürze erwartet und sollte zukünftig berücksichtigt werden. Auch die RASt werden absehbar eine Aktualisierung erhalten. Die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) gewährleisten einen höheren Standard für den Radverkehr. Sie können in Friesoythe für die Verbindung mit den umliegenden Grund- und Mittelzentren in Betracht kommen. Dies gilt insbesondere auch für die mit der Machbarkeitsstudie für Radvorrangrouten des LK Cloppenburg angestoßenen Planungen.

Abbildung 2: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)



Der **verkehrsrechtliche Rahmen** wird des Weiteren durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt. Die beiden Vorschriften stellen zwingendes Recht für Behörden und Verkehrsteilnehmende dar und beschreiben dahingehend einen gewissen „Mindeststandard“, vor allem für bestehende Radverkehrsanlagen. Für Neuplanungen bzw. Optimierungen der vorhandenen Infrastruktur sind die oben genannten Regelwerke der FGSV heranzuziehen (vgl. Abbildung 3). Die VwV-StVO äußert zu § 1 Grundregeln: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „**Vision Zero**“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Abbildung 3: Einordnung der Rechtsnormen und technischen Regelwerke

Einordnung der Rechtsnormen und technischen Regelwerke	
Straßenverkehrsordnung (StVO)	Zwingendes Recht für Behörden und Verkehrsteilnehmende
Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)	Zwingendes Recht für Behörden
Technische Regelwerke (Richtlinien, Empfehlungen, Hinweise)	Planungsmaßstäbe für öffentliche Verwaltungen und Planungsbüros

Führungsformen nach der StVO

Den Gesetzestexten und Regelwerken kann eine Vielzahl von Möglichkeiten entnommen werden, wie und wo der Radverkehr geführt werden kann.

- Grundsätzlich ist ein Fahrrad ein Fahrzeug, mit dem die **Fahrbahn** benutzt werden muss. Daneben müssen Radfahrende Radwege benutzen, die mit den Verkehrszeichen 237 (Radweg, Radfahrstreifen), 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) oder 241 (getrennter Fuß- und Radweg) gekennzeichnet sind (**Radwegebenutzungspflicht**, vgl. Abbildung 4).
- Ferner gibt es **nicht-benutzungspflichtige Radwege**, deren Nutzung erlaubt, aber nicht vorgeschrieben ist (vgl. Abbildung 5). Radfahrende dürfen die Fahrbahn nutzen. Die Kennzeichnung erfolgt ohne Schild: entweder ist eine gestalterische Trennung von Fuß- und Radweg erkennbar, oder das Sinnbild Fußgänger / Radfahrer ist auf der Verkehrsfläche markiert.
- Und letztlich gibt es noch **Fußwege** (Verkehrszeichen 239), die durch Zusatzzeichen für Radfahrende freigegeben sein können (vgl. Abbildung 6). Auch hier dürfen Radfahrende auf der Fahrbahn fahren. Radfahrende auf dem Gehweg müssen auf die zu Fuß gehenden Rücksicht nehmen und sind ihnen untergeordnet. Im Zweifelsfall müssen sie absteigen oder warten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist Schrittgeschwindigkeit.
- Ausnahmen gibt es für **Kinder**, die (unabhängig der Beschilderung / Freigabe) bis zum 8. Lebensjahr Fußwege nutzen müssen und bis zum 10. Lebensjahr nutzen dürfen (auch in Begleitung mindestens 16-jährigen Person, vgl. Abbildung 7).

Abbildung 4: Radwegebenutzungspflicht



Quelle: <https://www.stvo2go.de>, abgerufen am 04.04.2022

Abbildung 5: Nicht-benutzungspflichtige Nebenanlage



Abbildung 6: Gehweg, Radfahrer frei (beide Richtungen)



Abbildung 7: Kinder auf dem Gehweg



- Generell gilt auch für Radfahrende das **Rechtsfahrgebot**. Sofern nicht der linksseitige Weg durch die Anordnung eines Zeichens für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben ist, haben Radfahrende stets am rechten Fahrbahnrand oder auf der rechten Nebenanlage zu fahren.

- **Radfahrstreifen und Radschutzstreifen** sind Führungsformen auf Fahrbahnniveau und können eingerichtet werden, wenn die bloße Führung im Mischverkehr nicht vertretbar ist und ausreichend Platz auf der Fahrbahn vorhanden ist. Sie gelten aufgrund des allseitig guten Sichtkontakts als objektiv sehr sicherer Führungsformen, die zügig befahren werden können.

Radschutzstreifen (vgl. Abbildung 8) dürfen nur innerorts bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angelegt werden und sind Teil der Fahrbahn. Sie dürfen nur im Bedarfsfall von Kfz mitbenutzt werden (z. B. Begegnungsverkehr mit LKW). Schutzstreifen gelten als nicht-benutzungspflichtige Führungsform. Die Kombination von Schutzstreifen mit einer (nicht-benutzungspflichtigen) Führung im Seitenraum ist daher grundsätzlich möglich, um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden.

Radfahrstreifen (vgl. Abbildung 9) sind ein Sonderweg für Radfahrende und werden mit einem Breitstrich von der Fahrbahn abgegrenzt. Sie dürfen nicht von Kfz mitgenutzt werden. Vorhandene Radfahrstreifen müssen genutzt werden, es gilt die Radwegebenutzungspflicht.

- Die Führung des Radverkehrs im **Mischverkehr auf der Fahrbahn** gilt (wie auf der vorherigen Seite beschrieben) als Regellösung, wenn nichts anderes ausgewiesen ist. Dies ist vor allem auf schwächer belasteten Straßen und niedrigeren Geschwindigkeiten der Fall. Auch **Fahrradstraßen** (vgl. Abbildung 10) oder **Fahrradzonen** sind eine Form des Mischverkehrs, falls neben Radverkehr auch anderer Fahrzeugverkehr zugelassen ist. Sie kommen auf netzwichtigen Strecken des Radverkehrs abseits von Hauptverkehrsstraßen zum Einsatz.

Abbildung 8: Beginn eines Radschutzstreifens



Abbildung 9: Radfahrstreifen in der Stadt Leer



Abbildung 10: Fahrradstraße in der Stadt Cloppenburg



Radwegebenutzungspflicht

In der **Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)** werden die Anordnungsvoraussetzungen der Führungsformen, insbesondere zur **Radwegebenutzungspflicht**, weiter konkretisiert.

Eine Anordnung einer Benutzungspflicht ist gemäß der VwV-StVO eine Beschränkung des fließenden Verkehrs.

§45 Abs. 9 StVO: „Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Benutzungspflichtige, bauliche Radwege dürfen deshalb nur dann mit dem Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 (vgl. Abbildung 4) beschildert werden, wenn

- es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern,
- ausreichend Flächen für den Fußgängerverkehr vorhanden sind,
- die Beschaffenheit und der Zustand zumutbar ist,
- die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist
- und eine gewisse Mindestbreite der Radverkehrsanlage eingehalten ist. Die Mindestbreite beinhaltet einen Sicherheitsraum (gegenüber Einbauten, fahrenden oder parkenden Fahrzeugen, etc.).

Der Nachweis der **besonderen Gefahrenlage gem. §45 Abs. 9 StVO**, um die Erforderlichkeit in besonderem Maße zu begründen, muss nicht für außerörtliche Radwege nach Zeichen 237, 240 oder 241 erbracht werden. Innerorts sind Radfahrstreifen, Radschutzstreifen, Fahrradstraßen und Fahrzonen vom Nachweis der besonderen Gefahrenlage ausgenommen.

Die Abwägung der Gefahrenlage bedarf immer einer örtlichen Abwägung durch die Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Baulastträger. Hierzu liefern die Gesetzte und Regelwerke Hinweise. Neben gesetzlichen Mindestvorgaben enthält die VwV-StVO hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen einen Verweis auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Die wichtigsten Eckpfeiler werden in den Kapiteln 2.4 und 2.5 zusammengefasst.

Hinsichtlich der **linksseitigen Führung** von Radfahrenden wird die VwV-StVO deutlich:

„Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.“ (VwV-StVO, zu §2, Abs. 4, Satz 3 und 4)

Innerorts wird der Radverkehr demnach richtungsgetrennt auf beiden Seiten geführt, während außerorts einseitige Zweirichtungsradwege die Regel sind. Dies hängt mit der erhöhten Unfallgefahr zusammen, die auf innerörtlichen Zweirichtungsradwegen besteht.

2.4 Entwurfsgrundlagen: Vorauswahl der Radverkehrsführung

Radverkehrsnetze lassen sich im Wesentlichen durch die

- **Radverkehrsführung entlang der Strecke** und die
- **Radverkehrsführung an den Knotenpunkten**

(Zufahrten, Kreuzungen, Einmündungen, Überquerungsstellen) differenzieren.

Den Knotenpunkten kommt eine besondere Bedeutung zu, weil das Unfallrisiko dort aufgrund der Überschneidung von Verkehrsräumen verschiedener Verkehrsarten generell höher ist als entlang der Strecke.

Die Verkehrssicherheit in den Knotenpunkten auch davon ab, wie die Radverkehrsführung bzw. welche Führungsform entlang der Strecke umgesetzt wird (Führung auf dem baulichen Radweg oder auf der Fahrbahn, gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg, Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr).

Aufgrund dieser Abhängigkeit ist zunächst die angemessene Vorauswahl der Radverkehrsführung entlang der Strecken zu treffen.

Hierzu bildet die VwV-StVO den rechtlichen Rahmen (vgl. Kap. 2.3). In den Regelwerken der FGSV konkreter ausgeführt. Außerörtliche und innerörtliche Abschnitte werden unterschiedlich behandelt, worauf die nachfolgenden Kapitel 2.4.1 und 2.4.2 separat eingehen.

2.4.1 Vorauswahl der Radverkehrsführung innerorts

Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt im Wesentlichen von der Verkehrsbelastung des Kfz-Verkehrs höchstbelasteten Stunde des Tages und den gefahrenen Geschwindigkeiten ab und wird auf dieser Grundlage nach den ERA in vier Belastungsbereiche unterschieden. Die in Abbildung 11 aufgeführten Belastungsbereiche zeigen auf, welche Radverkehrsführung angemessen ist, wobei die Übergänge nicht als harte Trennlinien zu werten sind.

Beispielhaft sind dort zwei Szenarien dargestellt, welche die Abhängigkeit der möglichen Führungsformen zur Kfz-Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsmenge darstellen.

Die Zuordnung der Belastungsbereiche zu den Führungsformen des Radverkehrs wird in Abbildung 12 dargestellt. Die Belastungsbereiche III und IV erfordern i.d.R. benutzungspflichtige und vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen, während die Belastungsbereiche I und II keine oder nicht-benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorsehen.

Der Intuition aller Regelwerke und Gesetzestexte folgend sollte der Radverkehr im Sinne der Verkehrssicherheit und des Komforts innerorts möglichst auf der Fahrbahn oder fahrbahnnah geführt werden. Auf Basis der Belastungsbereiche und der weiteren, im Anschluss an die Abbildungen dargestellten Kriterien ist die örtliche Situation im Einzelfall abzuwägen.

Abbildung 11: Belastungsbereiche von Radverkehrsführungen (in Anlehnung an die ERA, Bild 7)

Die Auswahl der richtigen Radverkehrsführung ist eines der wichtigsten Kriterien zur Bewertung und im Zuge von Planungen von Radverkehrsanlagen

Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

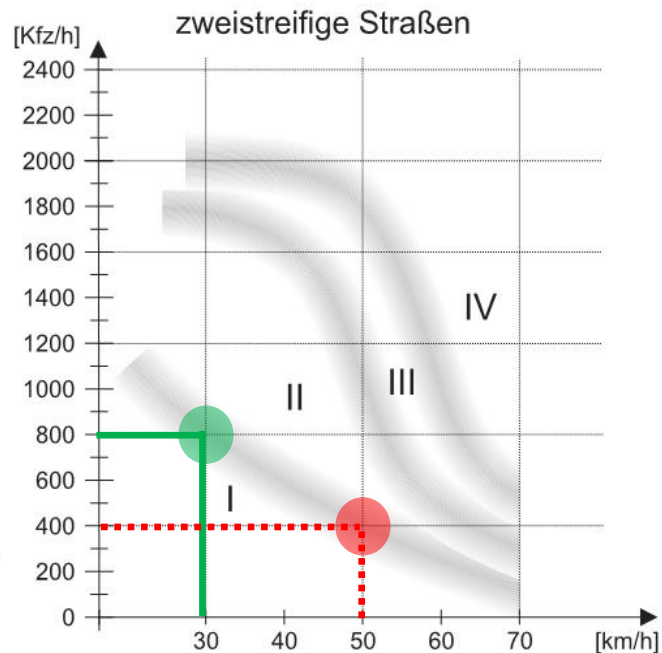


Abbildung 12: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen (ERA, Tabelle 8)

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	– Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Für die Wahl der richtigen Radverkehrsführung sind weitere Kriterien zu berücksichtigen:

- **Flächenverfügbarkeit** - Nicht ausreichende Flächen im Seitenraum sprechen eher für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn.
- **Schwerverkehrsanteil** - Je höher der Schwerverkehrsanteil, desto eher sollte der Radverkehr separat vom Kfz-Verkehr geführt werden.
- **Parken** - Häufige Parkwechselvorgänge und unzureichende Sicherheitsräume sprechen eher für eine getrennte Radverkehrsführung im Seitenraum als auf der Fahrbahn.
- **Anzahl der Einmündungen und Zufahrten** - Viele Einmündungen und Zufahrten sowie die ausgeprägte Frequentierung derselben sprechen eher für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn.

Problematisch sind Verkehrsbelastungen ab 400 Kfz/h bei **Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m**, wenn der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Hier entsteht die Problematik, dass Radfahrende regelmäßig auch bei Gegenverkehr, dann jedoch ohne ausreichenden Sicherheitsabstand überholt werden, da das Überholen dann in vielen Fällen optisch möglich erscheint. Geringere und größere Fahrbahnbreiten lassen im Einzelfall auch höhere Kfz-Belastungen zu, um den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen.

2.4.2 Vorauswahl der Radverkehrsführung außerorts

Außerorts auf Landstraßen wird der Radverkehr in der Regel dort, wo eine Nebenanlage vorhanden ist, einseitig im Zweirichtungsverkehr benutzungspflichtig auf der Nebenanlage geführt. Ob eine Radverkehrsanlage vom Grundsatz notwendig wird, hängt wie auch innerorts maßgeblich von den Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten ab. Anhaltswerte gibt die Tabelle 19 der ERA (vgl. Abbildung 13). Losgelöst von den dargestellten Parametern kann der Bedarf durch den Nachweis der Netzbedeutung für den Fuß- und Radverkehr oder aus Verkehrssicherheitsgründen erbracht werden, wobei

Abbildung 13: Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen (ERA, Tabelle 19)

Entwurfsklasse nach den RAL	Betriebsform	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL1	Kraftfahrstraße	straßenunabhängig	zur straßenunabhängigen Führung vgl. Abschnitt 1.2
EKL2	allgemeiner Verkehr	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	
EKL3	allgemeiner Verkehr	fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei DTV > 2.500 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 100$ km/h) oder DTV > 4.000 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 70$ km/h) oder soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen (vgl. Abschnitt 1.2)
EKL4	allgemeiner Verkehr	auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll, soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen (vgl. Abschnitt 1.2)

die Prioritätensetzung der Baulastträger i.d.R. eine Einzelfallentscheidung darstellt, die auch von der wirtschaftlichen Situation und der Bedarfe im gesamten Verantwortungsbereich abhängig ist.

Bezüglich der Fallunterscheidung im Zuge der Bedarfsprüfung an Straßen der EKL 3 geben die RAL Hinweise zu Fuß- und Radverkehrsstärken im Zusammenhang mit den Kfz-Belastungen (vgl. Abbildung 14, RAL Tabelle 11), wobei auch diese Werte durch den Nachweis der besonderen Netzbedeutung relativiert werden können.

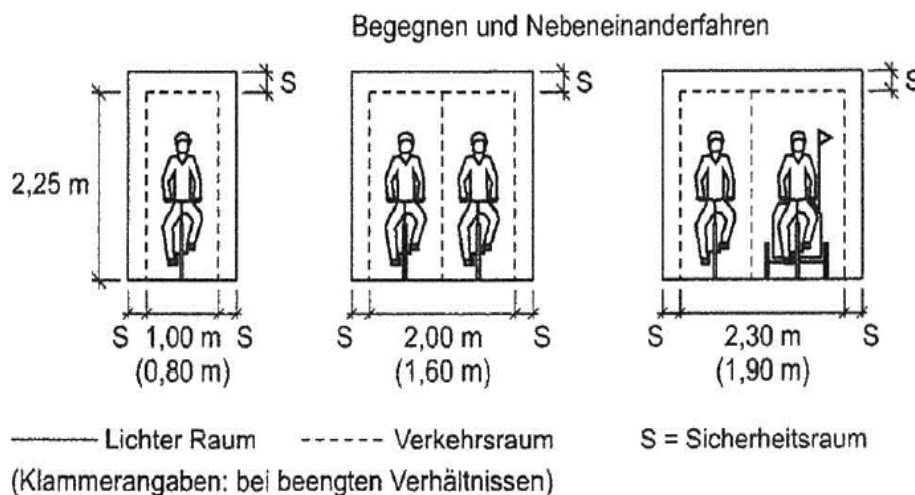
Abbildung 14: Anhaltswerte für die Zweckmäßigkeit gemeinsamer Geh- und Radwege an Straßen der EKL 3

durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr [Kfz/24 h]	tägliche Belastung im Rad- und Fußgängerverkehr [R und F/24 h]
2.500 – 4.000	> 200
4.000 – 7.000	> 100
7.000 – 10.000	> 50

2.5 Entwurfgrundlagen: Wegebreiten

Die erforderlichen Breiten von Radverkehrsanlagen basieren auf der Grundlage von Bewegungsspielräume, die für die Verkehrsteilnehmenden angesetzt werden. Die Abbildung 15 zeigt das Bild 3 der ERA, welches die Grundmaße der Verkehrsräume und seitlichen Sicherheitsräume beschreibt. Ausreichend breite Radverkehrsanlagen minimieren das Auftreten möglicher Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Zudem steigt die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs gegenüber Kfz-Führenden.

Abbildung 15: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs (ERA, Bild 3)



Basierend auf den Grundmaßen, die Radfahrende zur Fortbewegung im Straßenverkehr mindestens benötigen, werden in der VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) sowie in den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) konkrete Breiten angesetzt.

Die Breitenangaben der VwV-StVO stellen einen rechtlichen Mindeststandard dar und gelten für die Überprüfung vorhandener Radverkehrsanlagen sinngemäß. Im Sinne erfolgreicher Radverkehrsförderung und generell bei Planungen und Optimierungen soll jedoch stets ein Standard gemäß ERA angestrebt werden, deren Anwendung grundsätzlich auch in der VwV-StVO empfohlen wird, da die in der VwV-StVO angegebenen Mindestmaße oftmals unter den Anforderungen der ERA bleiben. Auch aus Sicht aktueller Förderkulissen können hohe Förderquoten oft nur mit der Realisierung des ERA-Standards ausgelöst werden.

Die Abbildung 16 zeigt die unterschiedlichen Führungsformen mit den jeweiligen Regel- und Mindestmaßen. Die Regelmaße ergeben sich jeweils aus den ERA und die Mindestbreiten i.d.R. aus der VwV-StVO.

Abbildung 16: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen gemäß ERA und VwV-StVO

Anlagentyp	Regelbreite (inkl. Markierung)	Mindestbreite (inkl. Markierungen)
Schutzstreifen	1,50 m – ERA	1,25 m – ERA
Radfahrstreifen	1,85 m – ERA	1,50 m (lichte Breite) – VwV-StVO
Einrichtungsradschweg (vom Gehweg getrennt)	2,00 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsstärke) – ERA	1,50 m (lichte Breite) – VwV-StVO
beidseitiger Zweirichtungsradschweg	2,50 m (2,00 m bei geringer Radverkehrsstärke) – ERA	2,00 m (lichte Breite) – VwV-StVO
einseitiger Zweirichtungsradschweg (vom Gehweg getrennt)	3,00 m (2,50 m bei geringer Radverkehrsstärke) in begründeten Ausnahmefällen – ERA	2,00 m (lichte Breite) – VwV-StVO
gemeinsamer Geh- und Radschweg (innerorts)	≥ 2,50 m (bis zu 4,00 – abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke) – ERA	2,50 m (lichte Breite) – VwV-StVO
gemeinsamer Geh- und Radschweg (außerorts)	2,50 m – ERA	2,00 m (lichte Breite) – VwV-StVO
- Die Breitenangaben nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) verstehen sich zzgl. seitlicher Sicherheitsräume und Sicherheitstrennstreifen, die lichte Breite nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) hingegen umfasst diese bereits (falls diese Räume frei von Hindernissen sind). - Die Freigabe der Nebenanlage im Zweirichtungsverkehr setzt nach VwV-StVO grundsätzlich eine lichte Breite von 2,40 m (2,00 m) voraus, soll innerorts grundsätzlich aber nicht angeordnet werden.		

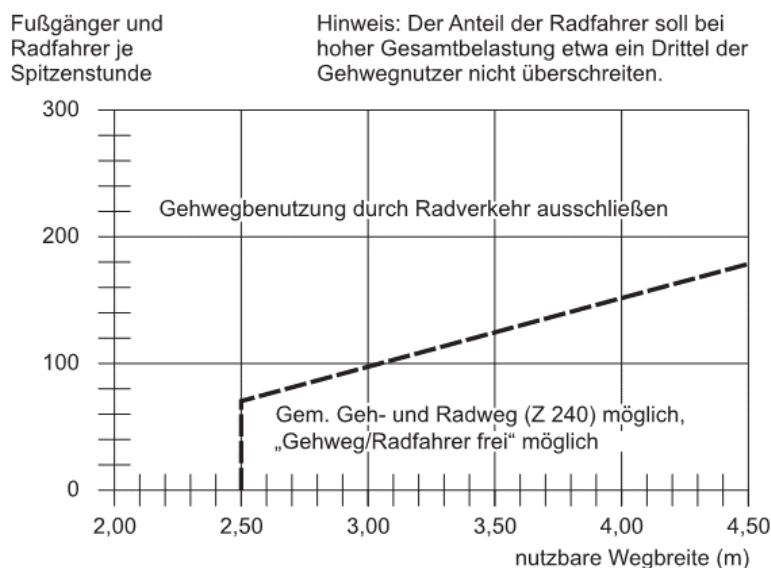
Für die Realisierung von Radvorrangrouten gelten noch größere Maße, die in den Hinweisen zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) nachgelesen werden können (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17: Führungsformen und Regebreiten Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (RSV, Tabelle 6)

Tabelle 6: Übersicht der für RSV bzw. RVR möglichen Führungsformen und Regelbreiten
(zzgl. gegebenenfalls erforderlicher Sicherheitsräume, vgl. Abschnitt 4.5).
(grün = Regellösung; gelb = in Ausnahmefällen, rot = nicht geeignet)

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Abschnitt 4.5.1)
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen)	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	4,60 m (4,10 m)	4,75 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag; außerorts bis 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.2)
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradschweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.3)
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradschweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.3)
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsradschweg)		4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Abschnitt 4.5.3)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradschweg)		5,00 m	4,00 m	3,50 m	(vgl. Abschnitt 4.5.1 und 4.5.3)
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	3,25 m		2,75 m		auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.4)
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	3,50 m		3,50 m		max. 6 Busse/h und Richtung (vgl. Abschnitt 4.5.4)
Schutzstreifen			2,00 m		1.500 bis 10.000 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.5)
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m		4,50 m	(vgl. Abschnitt 4.5.6)
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50				5,00 m	bis 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.7)
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30				4,70 m	bis 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.7)
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)				4,00 m	bis 2.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.7)

Bezüglich der erforderlichen Breite für innerörtliche, gemeinsame Geh- und Radwege (VZ 240 und VZ 239+1022-10) ist das Bild 15 der ERA heranzuziehen, welches die Breite in Abhängigkeit der auftretenden Fuß- und Radverkehrsmengen darstellt. Es zeigt sich, dass entlang stärker frequentierter Routen des Fuß- und Radverkehrs häufig höhere Breiten als 2,50 m umgesetzt werden sollten (vgl. Abbildung 18). Bei hoher Gesamtbelastung und anteilig vielen Fahrrädern sollte eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen.

Abbildung 18: Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung von straßenbegleitenden Fuß- und Radverkehr (ERA, Bild 15)

2.6 Vorhandene Konzepte und Planungen in der Stadt Friesoythe

In der Stadt Friesoythe bestehen bereits verschiedene Konzepte und Planungen, die bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt werden, sofern diese Konzepte Aussagen zum Radverkehr treffen. Im Folgenden werden diese Konzepte und die relevanten Inhalte kurz dargestellt.

ISEK Friesoythe 2030

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Friesoythe „ISEK Friesoythe 2030“ wurde im Jahr 2014 fertiggestellt. In dem Konzept wird besonders die Innenstadt betrachtet, die in Friesoythe die zentrale Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt übernimmt und wo zahlreiche wichtige kulturelle und soziale Einrichtungen ansässig sind. Im September 2022 wurde eine Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes veröffentlicht. In der Fortschreibung wurden insbesondere Maßnahmen zum Klimaschutz und Anpassungen an die Folgen des Klimawandels ergänzt.

In Bezug auf den Radverkehr wurde im ISEK festgestellt, dass aufgrund der relativ weiten Entfernungen zwischen der Kernstadt und den Ortschaften der motorisierte Individualverkehr voraussichtlich auch zukünftig das wichtigste Verkehrsmittel bleiben wird, wobei dem Fahrrad als alternatives, klimafreundliches Verkehrsmittel innerhalb der Kernstadt Friesoythe eine größere Bedeutung eingeräumt wurde. Diese Aussagen haben grundsätzlich auch im Jahr 2023 noch Bestand, durch die aktuellen Entwicklungen der Motorisierung des Fahrradmarktes erhöhen sich aber auch im ländlichen Raum die Potenziale für einen höheren Radverkehrsanteil. In Friesoythe können mit Blick auf den Alltagsradverkehr als auch den touristischen Radverkehr Potenziale in der besseren Nutzbarmachung von Wirtschaftswegen als attraktive Alternativrouten gesehen werden.

Auch in der Fortschreibung wurde insbesondere im Zusammenhang mit dem Klimaschutz die Stärkung des Radverkehrs hervorgehoben. Mit der Schaffung eines Attraktiven Fuß- und Radverkehrsnetz möchte Friesoythe eine fahrradfreundliche Stadt werden („fahrradfreundliche Stadt Friesoythe“). Das Leitbild Friesoythe 2030/40 wurde um den Punkt Fahrradgerecht, mobil, barrierefrei von A nach B ergänzt.

Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in der Innenstadt wurden als verbesserungswürdig festgestellt durch teilweise mangelhafte Radverkehrsführung, unzureichende Querungen, schmale Querschnitte der Radwege und Durchgänge und fehlende Wegeverbindungen im südlichen Bereich der Innenstadt. Die in einigen Bereichen vorhandene Doppelnutzung der Nebenanlagen, die zu Nutzungskonflikten führt, wurde ebenfalls bemängelt. In der Folge wurde in vielen Bereichen die Benutzungspflichten von Nebenanlagen für den Radverkehr aufgehoben und durch die Umgestaltung des Straßenraums oder Benutzungsrechte ersetzt.

Für die Innenstadtentwicklung wurden als wichtige Ziele vor allem die Verkehrsentwicklungen in der Innenstadt sowie die Vollendung des Entlastungsringes gesehen. Außerdem wurde allgemein die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation (barrierefreie, attraktive und sichere Wege; dezentrale Fahrradabstellplätze) als Ziel formuliert sowie auch die Anbindung der touristischen Radrouten an die Innenstadt. Auch diese Bausteine befinden sich aktuell in Umsetzung oder Planung.

Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume in der Innenstadt

Unter intensiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der verschiedenen Akteure in der Innenstadt wurde die Innenstadt Friesoythe in den letzten Jahren umgestaltet, um den Ortskern zu stärken und Durchgangs- Kfz-Verkehr zu reduzieren. Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des zentralen Innenstadtbereiches umfasst die Moorstraße, Kirchstraße und Lange Straße, die als Straßenräume nach dem Shared-Space-Prinzip (Tempo-20-Zone) umgebaut worden sind und die sich am zentralen Knotenpunkt der drei Straßenzüge an der St.-Marien-Kirche treffen und dort einen platzartigen Charakter herstellen. Die angestoßenen Entwicklungen, die auch maßgeblich zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr beitragen sollen, werden aktuell mit den Planungen zur Umgestaltung des Straßenzuges **Grüner Hof** weitergeführt, um die Fuß- und Radverkehrsführung zu verbessern.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Entwicklungen war der Bau der **Entlastungsstraßen** rund um die Innenstadt, wodurch der Schwerlastverkehr und Teile des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt herausgehalten werden können. Der letzte Baustein dieser Entwicklung wird mit dem Bau des **Münsterlandrings** aktuell fertig gestellt. Da der Abschnitt des Münsterlandrings ohne begleitende Radverkehrsanlage geplant und umgesetzt wird, wird die parallele Erschließungsstraße In den Späten ebenfalls so ausgebaut, dass sie für den Radverkehr komfortabel nutzbar wird.

In der Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes wurde festgelegt, dass die Verkehrsverhältnisse in der Barßeler Straße verbessert werden sollen. Ziel ist es durch eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes, Sanierung des Straßenkörpers, sowie der Begrünung des Seitenraumes eine verkehrssichere und fahrradfreundliche Gestaltung der Straße zu erreichen.

Dorfentwicklungsplan Dorfgregion Kanaldörfer Friesoythe

Die Dorfgregion Kanaldörfer Friesoythe liegt am nördlichen Rand Friesoythes und wird durchzogen von den Binnenwasserstraßen Küstenkanal, Friesoyther Kanal und Elisabethfehnkanal, die eine Verbindung zu Weser und Ems darstellen.

Die Dorfgregion Kanaldörfer Friesoythe umfasst die Ortschaften Schwaneburgermoor, Kampe, Ikkenbrügge, Kamperfehn, Ahrendorf und Edewechterdamm und wurde am 21.12.2018 in das Dorfentwicklungsprogramm aufgenommen und der Dorfentwicklungsplan im Jahr 2022 fertiggestellt und durch den Rat der Stadt Friesoythe beschlossen. Aufgrund des verstärkten Strukturwandels im ländlichen Raum ist das Ziel, die Dörfer als Wohn-, Arbeits-, Sozial- und Kulturraum künftigen Erfordernissen anzupassen.

Dabei liegt der Fokus vor allem auf dorfökologischen Aspekten, dem demografischen Wandel, dem Natur- und Klimaschutz, der Sicherung der Landwirtschaft und der Entwicklung alternativer Mobilitätskonzepte. Der Dorfentwicklungsplan Dorfgregion Kanaldörfer Friesoythe wurde u.a. von Arbeitskreisen der Region, bei öffentlichen Dorfggesprächen, sowie durch Umfragen, auch speziell für Jugendliche, erarbeitet und folgt dem Leitbild: „Vergangenheit bewahren – Zukunft neu denken“. Konkretere Ziele sind dabei die Entwicklung neuer Infrastrukturen, der Erhalt der Versorgungsangebote und alternative Lösungen für Mobilitätsprobleme, sowie ein tragfähiges Mobilitäts-/Verkehrskonzept mit kurzen Wegen zu den relevanten Infrastruktureinrichtungen. Außerdem soll der Tourismus durch Kulturformate am Kanal und weitere Radfahrrouten hervorgehoben werden.

Das Hauptalleinstellungsmerkmal der Dorfregion ist die Kanalstruktur mit teilweise historischen Schleusen und Brücken. Die Dorfregion besitzt drei Kfz-Brücken und zwei Fuß-/Radwegbrücken über den Küstenkanal, wodurch die Verbindungsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Die Fußgängerbrücke in Ahrensdorf besitzt zwar Führungsschienen für Fahrräder, aber das Passieren mit schweren Rädern wie z. B. E-Bikes oder Lastenrädern ist schwer bis unmöglich. Besonders dort soll in Zukunft die **Verkehrssicherheit für Radfahrende** und zu Fuß Gehende gefördert werden, wie das Dorfentwicklungsprogramm hervorhebt. Als besondere Schwachstellen werden die Bereiche um die Brücken in Ahrensdorf, Kampe und Schwaneburgermoor hervorgehoben, was auch im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Schwerlastverkehren gesehen wird.

Weiterhin wurden zur Radverkehrsförderung der Ausbau von touristischen Radwegen, Bürgerradwegen an Landstraßen, Radschnellwegen, Kanalrouten und Querverbindungen, Förderung von Bike+Ride Anlagen, digitalen Vernetzungen und elektrisch unterstützter Fahrräder sowie die Ausgestaltung und Erreichbarkeit des ÖPNV-Netzes hervorgehoben.

Es wurde festgestellt, dass die geografischen Gegebenheiten für den Radverkehr sehr gut sind und das Knotenpunktsystem (digital und vor Ort ausgeschildert) in Radwanderkarten integriert ist. Eine gemeinsame Radroute in der Dorfregion besteht aktuell noch nicht, ist aber in Planung. Als Schwäche wurde darüber hinaus identifiziert, dass die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in Teilen nicht mehr aktuellen Standards entspricht und die Verkehrssicherheit daher nicht überall gewährleistet werden kann. Dazu kommen häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Kfz innerhalb der Ortschaften.

Soziale Dorfentwicklung Friesoythe Süd

Die Ortsteile Gehlenberg, Markhausen, Mittelstenthüle und Neuvrees bilden gemeinsam die Dorfregion Friesoythe Süd. Insgesamt umfasst die Dorfregion 5.862 Einwohner auf einer Gesamtfläche von 11,642 Hektar, was einer Einwohnerdichte von ca. 50 Einwohnern pro Quadratkilometer entspricht. Die Dorfregion gehörte in der Förderperiode 2014 bis 2020/22 zur LEADER-Region „Soestniederung“.

Die „Soziale Dorfentwicklung“ verfolgt einen innovativen und kommunikativen Ansatz, um die Ideen und das Tun von engagierten Bürgerinnen und Bürgern, Vereinen und Gruppen in den Orten anzuregen. Die erste Phase startete im Januar 2020 mit einer Einwohnerversammlung. Zuvor identifizierte und qualifizierte Dorfmoderator:innen halfen bei der Durchführung der Dorfgespräche, die sowohl in der Phase I (Kommunikationsphase) als auch in der Phase II (Planungsprozess) als Beteiligungsformate dienten. Wesentlicher Bestandteil der Dorfentwicklungsplanung hinsichtlich des Radverkehrs¹⁹ stellt der Radtourismus dar, der aufgrund der Lage im Erholungsgebiet Thülsfelder Talsperre für die Dorfregion von großer Bedeutung ist. Außerdem sollte nach diesem Konzept das vorhandene (Straßen-)Wegenetz entsprechend den heutigen Anforderungen und Bedarfen angepasst werden und die Verkehrssicherheit damit einhergehend verbessert werden.

¹⁹ Mit Entwurfsstand Juni 2022

3 Bestandserhebungen

Die Analyse von Radverkehrsnetzen berührt in der Regel auch die Belange des Fußverkehrs und des motorisierten Verkehrs, da die Netze der Verkehrsarten i.d.R. in direkter Abhängigkeit zueinanderstehen. Dementsprechend beinhaltet die Analyse des Radverkehrsnetzes auch z.T. die Analyse des bestehenden Kfz-Netzes. Die Bestandsanalyse beinhaltet die folgenden Arbeitsschritte:

- Aufzeigen vorhandener Netzplanungen
- Erhebung und Analyse der vorhandenen Infrastruktur (Führungsformen, Breiten, Oberflächenmaterial, bauliche Zustände, Knotenpunktformen, Überquerungshilfen, Abstellanlagen, vorhandene Informations- und Servicemöglichkeiten, stichpunktartige Überprüfung der wegweisenden Beschilderung).
- Abschätzung des Modal Split
- Verkehrssicherheit und Unfallsituation des Radverkehrs.
- Darstellung des Straßennetzes (nach Baulastträgern) mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und vorhandener Daten über Verkehrsmengen.

3.1 Vorhandene Netzplanungen

Alltagsradverkehr

Bislang besteht in der Stadt Friesoythe noch keine eigenständige Netzplanung für den Alltagsradverkehr. Um ein solches Netz zu entwickeln, müssen die wichtigen Quellen und Ziele bekannt sein, die bei der täglichen oder regelmäßigen Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eine Rolle spielen können.

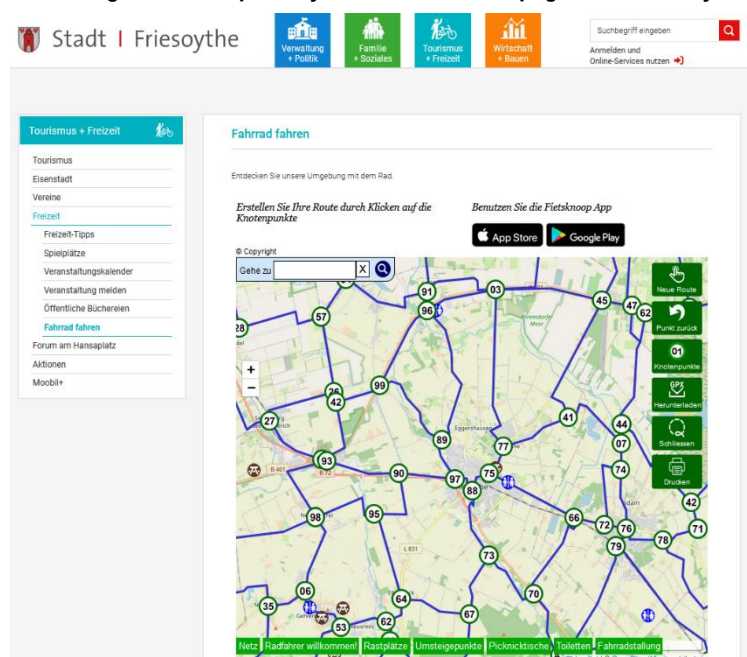
Die Anlage 1.1 (Quell- und Zielplan) zeigt die räumliche Verortung der relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs. Zu den dargestellten Quellen und Zielen zählen neben den Ortsteilen und Siedlungsbereichen die Einrichtungen wie Kindergärten und Schulen, Einrichtungen der Stadt, des Einzelhandels sowie Gewerbegebiet und größere Arbeitgeber, Treffpunkte und kirchliche Einrichtungen, Freizeitziele (z. B. Aquaferrum, Thülsfelder Talsperre und der Tier- und Freizeitpark) und Sportstätten. Im Rahmen des kommunalen Radverkehrskonzept für die Stadt Friesoythe wird eine Netzplanung für den Alltagsradverkehr geschaffen (vgl. Kapitel 7.1).

Neben dem kommunalen Radverkehrskonzept für die Stadt Friesoythe wird durch den Landkreis Cloppenburg zurzeit eine Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Leer - Cloppenburg - Vechta erstellt. Die Studie schlägt in diesem Rahmen eine Route mit Anbindung von Friesoythe in Richtung Saterland und Bösel in bislang 3 Varianten vor. Die Machbarkeitsstudie und die Auswertung der potenziellen Routenverläufe sind mit der Fertigstellung des kommunalen Radverkehrskonzeptes noch nicht abschließend fertiggestellt und es zeichnet sich bislang auch keine deutliche Tendenz ab, sodass die Ergebnisse im Nachgang im kommunalen Radverkehrskonzept berücksichtigt werden sollten.

Radtouristische Routen

Es gibt fünf verschiedene Friesoyther Radrouten nach dem Knotenpunktsystem. Die „3-Seen-Route“ verbindet Dümmer, Thülsfelder Talsperre und Zwischenahner Meer mit einer Länge von 261 km (Tagesetappen zw. 40 und 65 km). Außerdem gibt es die Touren „Auf alten Wegen“, „Erlebnistour für kleine Abenteurer (Thülsfelder Talsperre)“, „Friesoythe - Entdeckertour mit dem Rad“ und die „Torftour“, die jeweils zwischen ca. 15 km und 35 km lang sind und durch das Stadtgebiet sowie die Nachbarkommunen führen.

Abbildung 19: Knotenpunktsystem auf der Homepage Stadt Friesoythe



Die Stadt Friesoythe stellt auf der Homepage einen Planer für das Knotenpunktsystem zur Verfügung, mit dem sich individuelle Routen planen lassen (vgl. Abbildung 19). Daneben werden verschiedene Angebote zur Routenplanung verlinkt, u.a. zum Erholungsgebiet Thülsfelder Talsperre und zum Oldenburger Münsterland.

Auf der Homepage des Erholungsgebiet Thülsfelder Talsperre e.V. werden die verschiedenen Radrouten²⁰ rund um die Talsperre und im Oldenburger Münsterland beworben, die ebenso auf dem Internetauftritt des Oldenburger Münsterlandes²¹ zu finden sind.

²⁰ <https://www.thuelfelder-talsperre.de/Fahrrad/Touren/>, abgerufen am 10.01.2023

²¹ <https://www.oldenburger-muensterland.de/freizeit-urlaub/entdecken/radtouren/>, abgerufen am 10.01.2023

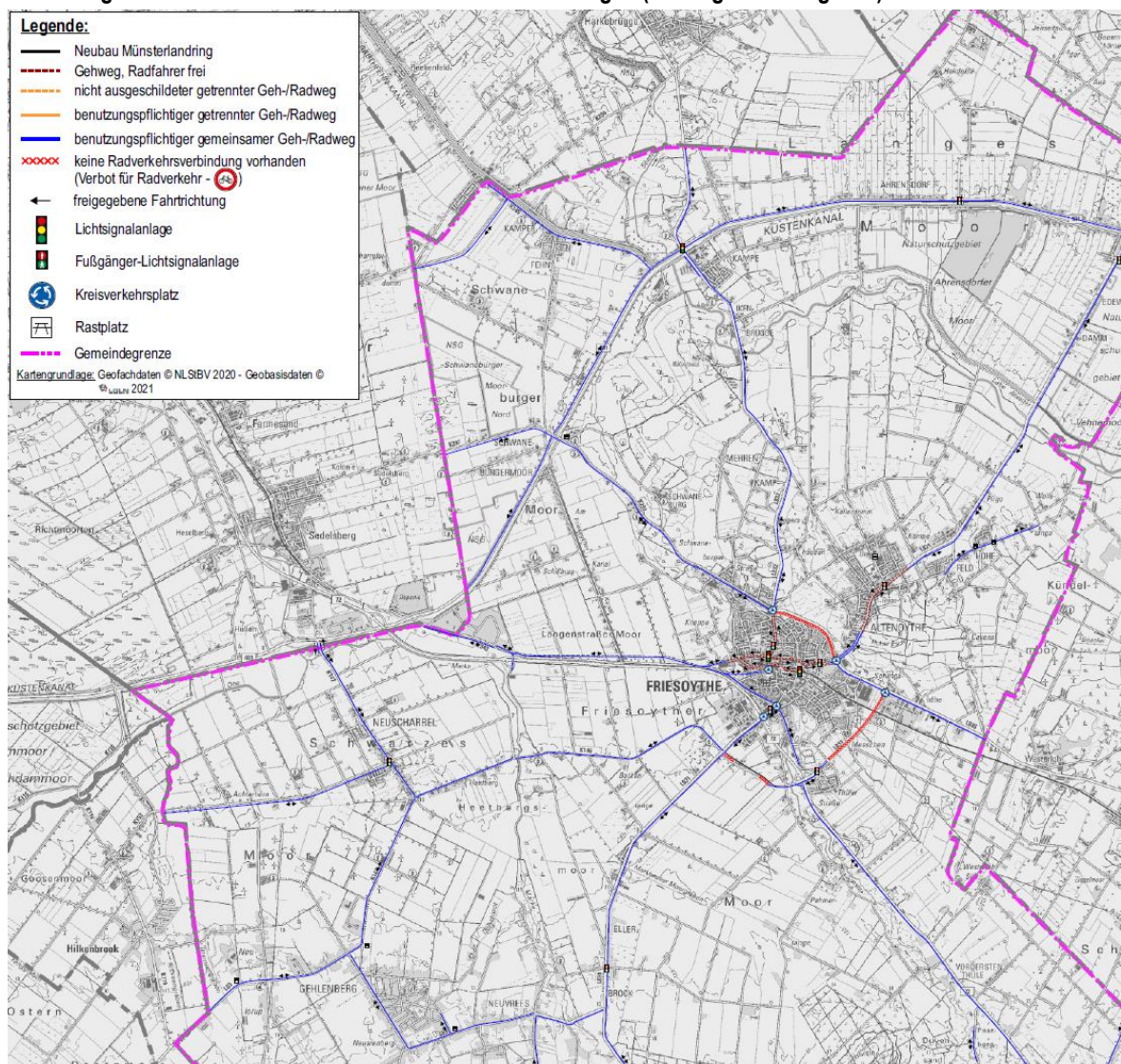
3.2 Bestand der Radverkehrsanlagen

Der Bestand an Radverkehrsanlagen wurde hinsichtlich der Führungsformen, Wegebreiten und Oberflächenqualität erhoben und ausgewertet.

Führungsformen

Die Anlage 1.2 und Abbildung 20 zeigen die vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs in der Stadt Friesoythe und geben Aufschluss darüber, in welcher Fahrtrichtung die Radverkehrsanlagen freigegeben sind. Darüber hinaus enthält dieser Plan die vorhandenen Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre und Überquerungshilfen (Fußgängerlichtsignalanlagen, Radverkehrsbrücken, Mittelinseln).

Abbildung 20: Übersicht der vorhandenen Radverkehrsanlagen (Auszug aus Anlage 1.2)



Innerhalb der geschlossenen Ortschaft ...

- gibt es noch einige für den Radverkehr benutzungspflichtige Nebenanlagen, was vor dem Hintergrund der VwV-StVO kritisch gesehen werden muss. Innerörtliche, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen bestehen z. B. in den Ortsdurchfahrten der Ortsteile sowie bestanden während der Bestandsaufnahme in der Innenstadt in der Ellerbrocker Straße, Thüler Straße und Am Alten Hafen. Diese Benutzungspflichten in der Innenstadt wurden zwischenzeitlich bereits aufgehoben.
- sind die vorhandenen Nebenanlagen, die für den Radverkehr nicht-benutzungspflichtig freigegeben sind, als Gehweg + Radverkehr frei ausgewiesen. Das Radfahren auf der Fahrbahn ist hier erlaubt.
- wird Radverkehr innerhalb der Sammelstraßen, Wohnstraßen und Wohnwege i.d.R. im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führung besteht auch im umgestalteten und verkehrsberuhigten Innenstadtbereich der Straßenzüge Moorstraße, Kirchstraße und Lange Straße.
- gibt es keine markierten Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen und Radfahrstreifen).

Die **linksseitige Freigabe innerörtlicher Geh- und Radwege** soll gemäß VwV-StVO aufgrund der erhöhten Unfallgefährdung nur in Ausnahmefällen angeordnet werden. Die benutzungspflichtigen Nebenanlagen in Friesoythe sind alle im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Die nicht-benutzungspflichtig ausgewiesenen Nebenanlagen sind jeweils nur in Fahrtrichtung für Radverkehr freigegeben, werden dennoch häufig auch (regelwidrig) entgegen der Fahrtrichtung genutzt („Geisterradler“). Auch Gehwege, die grundsätzlich nicht (mehr) für den Radverkehr freigegeben sind, werden regelmäßig durch Radfahrende genutzt.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaft ...

- wird der Radverkehr entlang der klassifizierten Straßen (Landes- und Kreisstraßen) weitestgehend benutzungspflichtig auf einseitig vorhandenen, gemeinsamen Geh- und Radwegen (VZ 240) im Zweirichtungsverkehr geführt.
- gibt es außerörtlich im klassifizierten Straßennetz flächendeckend Nebenanlagen, die mit Ausnahme der K 300 vollständig als gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen sind. Entlang der K 300 besteht im südlichen Abschnitt die Ausweisung als Gehweg, Radfahrer frei.

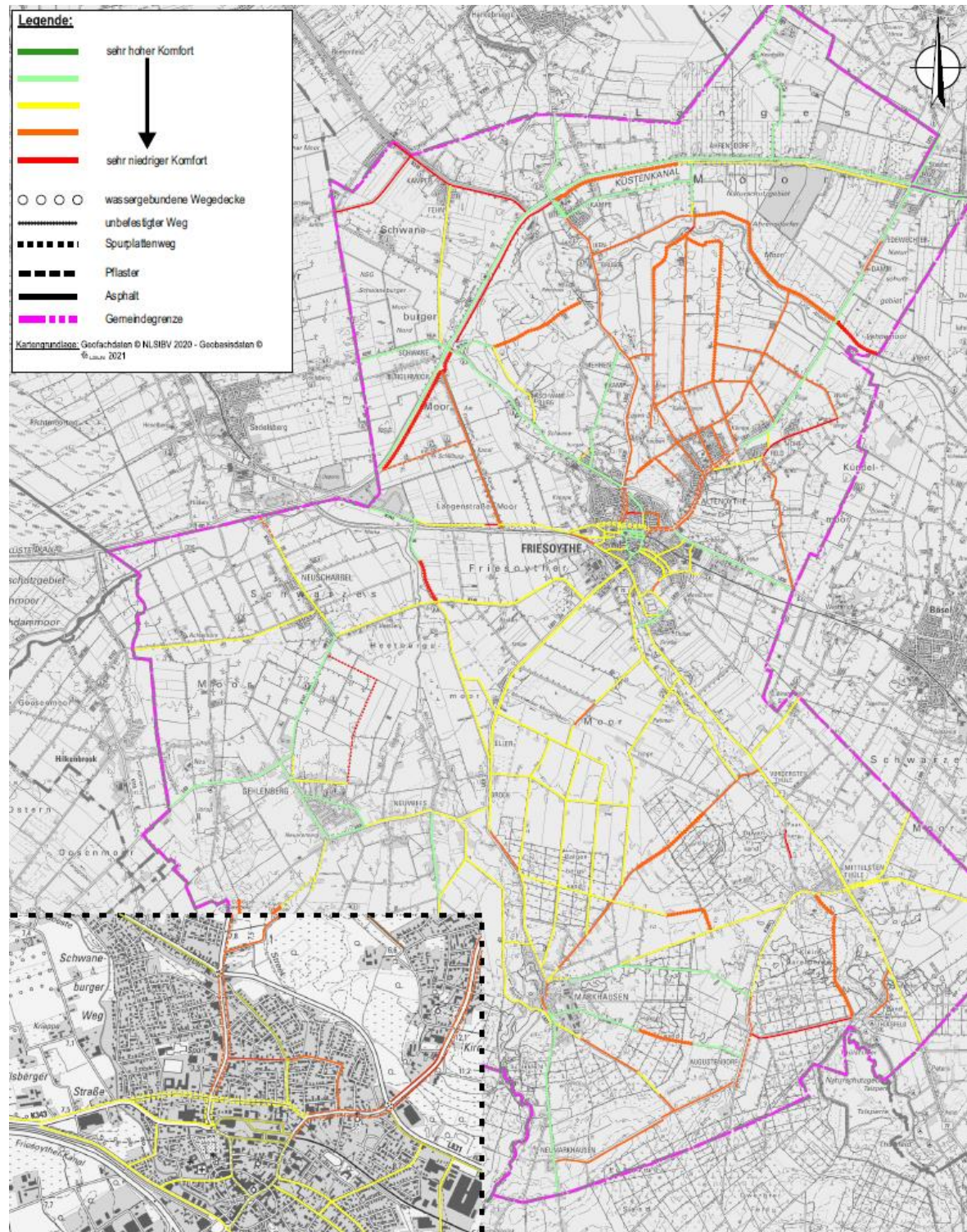
Abbildung 21: benutzungspflichtige (links) und nicht-benutzungspflichtige Nebenanlage (rechts)



Oberflächen und Komfort

Die Anlage 1.3 und Abbildung 22 zeigen die Oberflächenmaterialien und baulichen Zustände der vorhandenen Radverkehrsanlagen. Neben Radverkehrsanlagen aus Asphalt sind auch Pflasteroberflächen vorhanden. Der bauliche Zustand wurde in Intervallen von „sehr hoher Komfort“ bis „sehr niedriger Komfort“ bewertet und farblich dargestellt. Der bauliche Zustand vieler Radverkehrsanlagen ist gut bis ausreichend. Einige Abschnitte lassen aber auch einen Sanierungsbedarf erkennen.

Abbildung 22: Oberflächenmaterial und Komfort (Auszug aus Anlage 1.3)



Breiten der Radverkehrsanlagen

Die Breiten der Radverkehrsanlagen wurden gemessen und hinsichtlich vorhandener Mindeststandards und Zielstandards differenziert in der Anlage 1.4 / Abbildung 24 dargestellt.

Die Abbildung 23 zeigt die Definition von Ziel- und Mindeststandards, die sich aus den Vorgaben der ERA (**Zielstandard**) und der VwV-StVO (**Mindeststandard**) ableiten lassen. Bei den meisten vorhandenen Radverkehrsanlagen handelt es sich um gemeinsame Geh- und Radwege. Für diese ist der rot eingerahmte Bereich relevant.

Abbildung 23: Ziel- und Mindeststandards der Breiten vorhandener Radverkehrsanlagen

Anlagentyp	Zielstandard	Mindeststandard
Einrichtungsradschulweg (vom Gehweg getrennt)	2,00 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsstärke) – ERA	1,50 m (lichte Breite) - VwV-StVO
einseitiger Zweirichtungsradschulweg (vom Gehweg getrennt)	3,00 m (2,50 m bei geringer Radverkehrsstärke) – ERA	2,00 m (lichte Breite) - VwV-StVO
gemeinsamer Geh- und Radschulweg (innerorts)	≥ 2,50 m (bis zu 4,00 - abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke) – ERA	2,50 m (lichte Breite) - VwV-StVO
gemeinsamer Geh- und Radschulweg (außerorts)	2,50 m – ERA	2,00 m (lichte Breite) – VwV-StVO

Die Breitenangaben nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) verstehen sich zzgl. seitlicher Sicherheitsräume und Sicherheitstrennstreifen, die **lichte Breite** nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) hingegen umfasst diese bereits (falls diese Räume frei von Hindernissen sind).

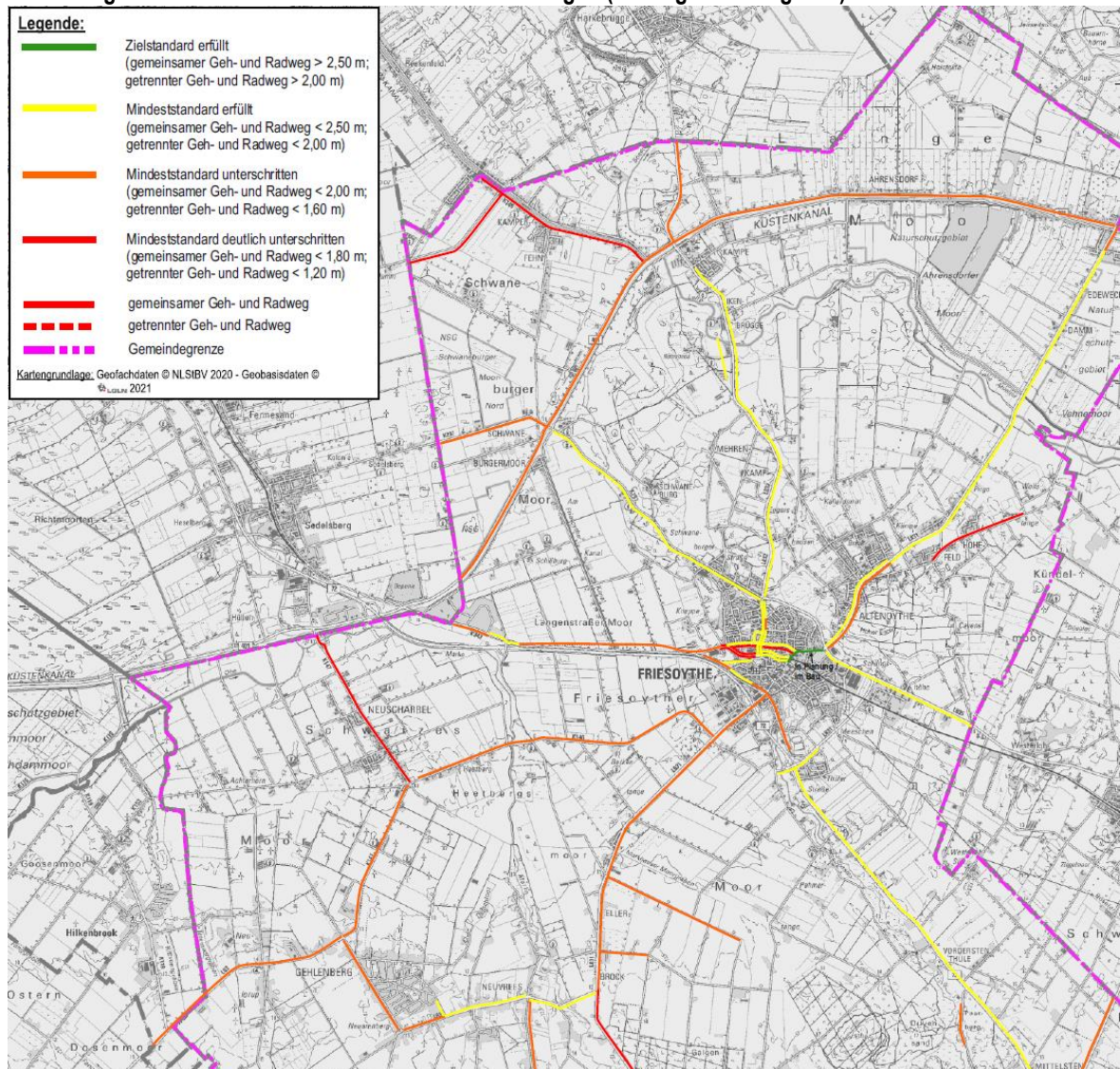
Die Freigabe der Nebenanlage im **Zweirichtungsverkehr** setzt nach VwV-StVO grundsätzlich eine lichte Breite von 2,40 m (2,00 m) voraus, soll innerorts grundsätzlich aber nicht angeordnet werden.

Das Maß zur Bewertung der Radverkehrsanlagen nach **Zielstandard** beinhaltet die befestigte Verkehrsfläche, zuzüglich der seitlichen Sicherheitsräume zu Gebäuden und festen Einbauten sowie Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder Parkstreifen. Der **Zielstandard** wird in Friesoythe aktuell noch nicht auf längeren Abschnitten erreicht. Für den geplanten Umbau des Straßenzugs Grüner Hof wird der Zielstandard nach den vorliegenden Planungen eingehalten.

Die Bewertung des **Mindeststandards** erfolgt auf der Basis der VwV-StVO. Die in der Abbildung 23 dargestellten Breiten (lichte Breite) beinhalten neben der befestigten Verkehrsfläche auch die seitlichen Sicherheitsräume, sofern diese frei von Hindernissen sind (Ausweichmöglichkeit im Begegnungsfall, mehrspurige Fahrräder, etc.). Ein vorhandener Grünstreifen wurde hier nicht aufgerechnet.

Für Gehwege nach VZ 239 (auch mit VZ 1022-10) sind in der VwV-StVO keine Wegebreiten vorgegeben, sondern lediglich für „benutzungspflichtige Geh- und Radwege“ nach VZ 240. Die ERA sagen jedoch aus, dass nicht-benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen denselben Anforderungen genügen sollen, wie benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen. Zur einheitlichen Bewertung wurde daher für die innerörtlichen Gehwege die lichte Mindestbreite von 2,50 m und außerorts von 2,00 (ohne Grünstreifen) angesetzt. In der Auswertung (Abbildung 24) zeigt sich, dass einige wenige Radverkehrsanlagen den **Mindeststandard** erfüllen. Kurze Teilschnitte, die den Mindeststandard erfüllen, wurden nicht gesondert ausgewiesen.

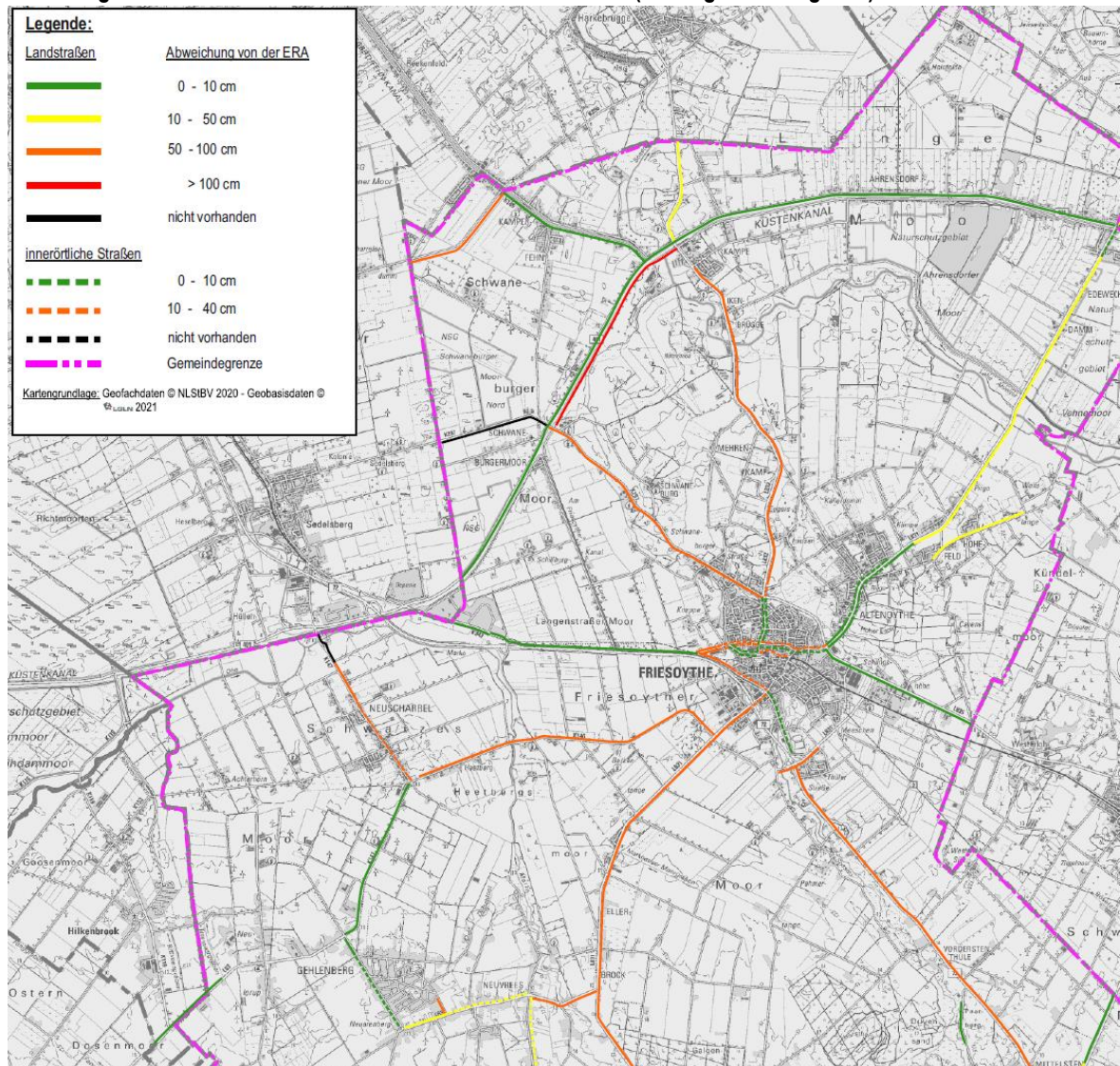
Abbildung 24: vorhandene Breiten der Radverkehrsanlagen (Auszug aus Anlage 1.4)



Breiten der Sicherheitstrennstreifen

Die Breiten der Sicherheitstrennstreifen wurden innerhalb der Straßenzüge mit für den Radverkehr freigegebenen Nebenanlagen erhoben und mit den vorhandenen Zielstandards der ERA abgeglichen in der Anlage 1.5 / Abbildung 25 dargestellt (Mindeststandard nach VwV-StVO: keine Breiten vorgegeben). Während diese in weiten Teilen vorhanden und oft auch ausreichend bemessen sind, bestehen entlang einiger Verbindungen deutlich zu schmale Sicherheitstrennstreifen oder sind nicht vorhanden.

Abbildung 25: vorhandene Breiten der Sicherheitstrennstreifen (Auszug aus Anlage 1.5)



3.3 Modal Split

Der Modal Split beschreibt die relativen Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen, d.h. der Anzahl zurückgelegter Wege, oder an der Verkehrsleistung, also den zurückgelegten Personenkilometern.

Für das Land Niedersachsen weisen die Daten der „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) einen Radverkehrsanteil in Bezug auf das Verkehrsaufkommen von 14 % aus, der über dem deutschlandweit ermittelten Wert von 11 % liegt. Grundsätzlich liegt der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in urbanen Räumen deutlich über dem in ländlichen Gebieten.

Da für die Stadt Friesoythe keine eigenständige Erhebung des Modal Splits durchgeführt wurde, wird der Radverkehrsanteil anhand der MiD 2017 abgeschätzt. Aus der Regionalisierung der MiD-Ergebnisse wird für den Landkreis Cloppenburg ein Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen von 16,6 % angegeben. Die Ergebnisse der MiD zum Alltagsverkehr werten die erfassten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner aller Altersgruppen der betrachteten Region für einen Normalwerktag aus. Touristische Verkehre oder externen Pendlerverkehre, die in der betrachteten Region verursacht werden, werden dabei nicht berücksichtigt²².

Im Folgenden wird die Abschätzung des Modal-Split für Friesoythe konkretisiert:

Die Stadt Friesoythe ist im zentralörtlichen System als Mittelzentrum festgelegt, so dass insbesondere vom Zentrum eine gewisse regionale Anziehungskraft ausgeht.

Gemäß der „Regionalstatistischen Raumtypologie“, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr bestimmt wird, wird die Stadt Friesoythe als Mittelstadt im Raumtyp stadtreionsnahe, ländliche Region definiert. Diesem Raumtypen ist in der MiD 2017 ein entsprechender Radverkehrsanteil am Modal Split zugeordnet, der in Niedersachsen mit 18 % angegeben wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Kommunen und Landkreise, wie z. B. Leer den Durchschnitt nach oben beeinflussen könnten.

Grundsätzlich bestehen im Stadtgebiet Friesoythe gute Bedingungen für den Radverkehr, auch wenn insbesondere die Barriere Küstenkanal vorhandene Potenziale eindämmt, die charakteristisch nicht bei allen Kommunen ähnlich und damit vergleichbar auftreten. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Datenlage, der zugeordneten Raumtypologie, der regionalen und lokalen Besonderheiten und der Gegebenheit, dass in den vergangenen Jahren seit 2017 wichtige Projekte zur Förderung des Radverkehrs in Friesoythe umgesetzt worden sind, wird für das gesamte Stadtgebiet ein Radverkehrsanteil des Verkehrsaufkommens am Modal Split von ca. 17 % abgeschätzt.

²² Quelle: MiD 2017 (<https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html>); abgerufen am 23.01.2023

3.4 Netz des Kfz-Verkehrs

Um den Radverkehr zu fördern, ist es wichtig, auch die Situation des Kfz-Verkehrs zu betrachten, da sich beide Verkehrssysteme beeinflussen und die Netze sich regelmäßig überlagern. In diesem Zusammenhang sind vor allem die folgenden Dinge relevant:

- Klassifizierung des Kfz-Netzes, um einzuordnen, welche Funktion die Straßen übernehmen und welche Baulastträger betroffen sind.
- Verkehrsmengen und zulässige Höchstgeschwindigkeiten, um in erster Linie infrage kommende Führungsformen des Radverkehrs einordnen zu können.

Die **klassifizierten Straßen** (Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen) werden in der Anlage 1.6 dargestellt. Diese Straßenzüge erfüllen eine verbindende Funktion im regionalen und überregionalen Verkehr und haben damit im Wesentlichen die Aufgabe, den Verkehr möglichst sicher und flüssig durch das Stadtgebiet zu führen. In der Stadt Friesoythe stellt das klassifizierte Straßennetz gleichzeitig viele der wichtigsten Verbindungen zwischen den Ortsteilen her. Es zeigt sich, dass der Radverkehr mit wenigen Ausnahmen flächendeckend auf einseitig vorhandenen, gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt wird, teilweise aber auch auf Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind (vgl. Kapitel 3.2). Der Niedersachsenring (L 832), der überwiegende Teil des Oldenburger Rings sowie der geplante Münsterlandring werden ohne begleitende Radverkehrsanlage geführt. Der Radverkehr ist hier durch das VZ 254 (Verbot für Radverkehr) untersagt.

Die **kommunalen Straßen** ergänzen das Netz der klassifizierten Straßen und erstrecken sich im Wesentlichen auf die Sammel-, Wohn- und Erschließungsstraßen. Auch die meisten Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt Friesoythe sowie einige Verbindungsstraßen in und zwischen den Ortsteilen sind in kommunaler Baulast. Die Radverkehrsführung findet sowohl auf der Fahrbahn als auch auf Nebenlagen, benutzungspflichtig und nicht-benutzungspflichtig statt.

Die Anlage 1.7 zeigt die **zulässigen Höchstgeschwindigkeiten** in der Stadt Friesoythe. Die innerörtlichen klassifizierten und kommunalen Hauptverkehrsstraßen in Friesoythe sowie die Ortsdurchfahrten dürfen i.d.R. mit 50 km/h befahren werden. Ausnahmen hiervon gibt es insbesondere in der Innenstadt, die im bereits genannten Shared-Space-Bereich als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) ausgewiesen ist. Die Sammel- und Erschließungsstraßen sind teilweise mit 50 km/h und teilweise mit Tempo 30 oder weniger ausgewiesen. Die Landstraßen sind überwiegend ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgewiesen.

Die vorhandenen Daten über **Kfz-Verkehrsbelastungen**, die für das Radverkehrskonzept zur Verfügung gestellt werden konnten, sind in der Anlage 1.8 dargestellt. Neben einigen aktuellen Verkehrserhebungen des Kfz-Verkehrs liegen in vielen Bereichen auch ältere Verkehrsdaten vor, die teilweise noch vor den Entwicklungen in der und um die Innenstadt Friesoythe erhoben wurden. Diese sollten bei Bedarf neu erhoben werden. Für die Vorauswahl und Bewertung der Führungsform des Radverkehrs nach den ERA sind die spitzenstündlichen Verkehrsbelastungen relevant, die näherungsweise mit 10 % der Tagesbelastungen angenommen werden können.

Die Verkehrsbelastungen folgen grundsätzlich den zu erwartenden Verhältnissen in Bezug auf die vorliegende Straßenkategorie. Die Verbindung Grüner Hof, Kirchstraße, Moorstraße und Ellerbrocker Straße führt nach den vorliegenden Verkehrsdaten die meisten Verkehre in Friesoythe, gefolgt von der Altenoyther Straße (L 831) und der Barßeler Straße. Die B 72, B 401, der Oldenburger Ring (L 831) und die Böseler Straße (L 835) sind auf der Grundlage der vorhandenen Verkehrsdaten und ihrer Lage und Bedeutung im Netz ebenfalls höher belastet. Mit der Fertigstellung des Münsterlandrings und weiteren Umbaumaßnahmen der Straßenzüge in der Innenstadt ist mit einer weiteren Verlagerung von Kfz-Fahrten von den innerstädtischen Straßenzügen auf den Entlastungsring zu rechnen, die bereits im Vergleich der vorhandenen Verkehrsdaten feststellbar ist. Einige klassifizierte Straßen weisen nur sehr geringe Verkehrsbelastungen auf oder können sehr gering vermutet werden.

Radverkehrsmengen konnten im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes nicht zur Verfügung gestellt werden. Im Sinne einer Angebotsplanung sollte jedoch auf der Basis der Potenziale geplant werden, welche sich infolge der Struktur der Quellen und Ziele des Radverkehrs abschätzen lassen können.

3.5 Bestand der Abstellanlagen

Förderbausteine für den Radverkehr umfassen neben der Verbesserung der Situation auf den Straßen und Wegen auch die Erfüllung weiterer Bedürfnisse Radfahrender vom Start bis zum Ziel, weshalb dem Fahrradparken eine hohe Bedeutung beigemessen wird. An wichtigen öffentlich zugänglichen Stellen in Friesoythe wurden die vorhandenen Abstellanlagen begutachtet und aufgenommen. Hierzu zählen z. B. die Schulen, Sportanlagen, das Rathaus und das Zentrum sowie weitere Ziele im gesamten Stadtgebiet Friesoythe.

Die Anlage 1.9.1 zeigt die Übersicht der Bereiche, in denen die Radabstellanlagen innerhalb des Stadtgebietes aufgenommen wurden und in denen die jeweiligen Abstellanlagen nummeriert und im Plan verortet dargestellt sind. Insgesamt wurden die Abstellanlagen an 67 Standorten erhoben. Die Anlage 1.9.2 beinhaltet eine tabellarische Auswertung der Abstellanlagen hinsichtlich der folgenden Kriterien:

- Nummerierung
- Bezeichnung der Lage der Abstellanlage
- Anzahl der Stellplätze gesamt
- Anzahl Stellplätze an Anlehnbügel (2 je Anlehnbügel)
- Anzahl Vorderradhalter
- Anzahl überdachter Stellplätze
- Anzahl E-Bike-Lademöglichkeiten

Die Anlage 1.9.3 zeigt die dazugehörige **Fotodokumentation** der erhobenen vorhandenen Radabstellanlagen.

Die Analyse zeigt, dass an den meisten wichtigen Zielen des Radverkehrs, vor allem auch an den Schulen im Wesentlichen **Vorderradhalter** angeboten werden, wobei es bereits auch einige Standorte mit Anlehnbügeln gibt.

An ausgebauten Bushaltestellen, am Rathaus, am Forum am Hansaplatz, an den Standorten der BBS sowie auch weiterer Schulen, am Aquaferum und im Bereich einiger Einzelhändler sind überwiegend **Anlehnbügel** vorhanden, an denen Fahrräder sicher angeschlossen werden können. Öffentliche **La-demöglichkeiten für E-Bikes** konnten im Rahmen der Erhebung nicht ausfindig gemacht werden.

Abbildung 26: Anlehnbügel BBS Außenstelle



Abbildung 27: Vorderradhalter Bücherei



3.6 Vorhandene Radwegweisung in Friesoythe

Eine Erhebung des gesamten ausgewiesenen Wegweisungsnetzes wurde im Rahmen des vorliegenden Konzeptes nicht durchgeführt, da diese für den Alltagsradverkehr weniger relevant ist, sondern eher ortsfremde Menschen anspricht (Radtourismus). Sie funktioniert aber auch als Werbung für Menschen, die noch nicht auf das Rad umgestiegen sind und trägt zu einem guten Radfahrklima bei.

Neben der zielorientierten wegweisenden Beschilderung ist die Ausweisung von Alternativrouten, z. B. bei fehlenden Radverkehrsanlagen, von Bedeutung. In Friesoythe wird der Radverkehr beispielsweise wie zuvor beschrieben im Abschnitt des Niedersachsenrings (L 832), des Oldenburger Rings (L 831) und zukünftig des Münsterlandrings ausgeschlossen, da hier keine begleitenden Nebenanlagen vorhanden sind. Die vorhandenen Alternativrouten sind bislang nicht als diese ausgewiesen.

In Abhängigkeit zu den Radverkehrsführungen kann teilweise bemängelt werden, dass die Standorte der Wegweiser nicht immer den angeordneten Führungsformen des Radverkehrs entsprechen, also z. B. für Wegeführungen „auf der falschen Seite“ gedacht sind. Auch sind die verschiedenen Ziele der Radwegweisungen an Knotenpunkten oftmals als Pfeilwegweiser an einem einzigen Mast befestigt und damit nicht aus allen Richtungen einer Kreuzung gut erkennbar.

3.7 Verkehrssicherheit und Radverkehrsunfälle

Die Sicherheit ist einer der wichtigsten Aspekte im Verkehr. Insbesondere gilt dies für den nicht motorisierten Verkehr, also den Fuß- und Radverkehr, da es sich hier um die sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmenden handelt (kein Schutzbereich, wie die „Knautschzone“ beim Kfz).

Die Sicherheit des Radverkehrs lässt sich generell aus zwei Perspektiven beschreiben:

- Die **objektive Sicherheit**, die anhand des festgestellten Unfallgeschehens, welches von der Polizei erfasst wird, ausgewertet werden kann.
- Die **subjektive Sicherheit**, welche die individuelle Wahrnehmung einer Situation beschreibt. Die persönliche Wahrnehmung von Verkehrssituationen ist abhängig von Geschlecht, Alter, Erfahrung, Gesundheit und weiteren Einflussfaktoren und kann stark unterschiedlich ausgeprägt sein. Um die Fahrradnutzung effektiv zu fördern, sollte dieser Aspekt bei der Bewertung und Planung von Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden.

Generell, jedoch insbesondere bei Unfällen zwischen Radfahrenden sowie mit zu Fuß Gehenden, kann von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden, da diese im Gegensatz zu Unfällen mit Kfz oftmals nicht gemeldet oder von der Polizei aufgenommen werden²³.

Im Folgenden wird die objektive Verkehrssicherheit für den Radverkehr anhand des Unfallgeschehens der letzten Jahre bewertet. Zur subjektiven Sicherheit wird eine Einschätzung gegeben.

3.7.1 Objektive Verkehrssicherheit – Auswertung des Unfallgeschehens

Statistisch gesehen ist der Unfall ein zufälliges Einzelereignis. Bei der Auswertung der Unfallstatistiken werden jedoch Unfallopfälle sichtbar, die hinsichtlich ihrer Charakteristik bestimmte Rückschlüsse auf örtliche Mängel zulassen. Um Aussagen zum Unfallgeschehen im Hinblick auf den Radverkehr im Untersuchungsgebiet und damit auch über die Auswirkungen auf das Zielkonzept treffen zu können, wurde eine Unfallfallauswertung der letzten vier vollständigen Jahre 2018 – 2021 für das gesamte Stadtgebiet bei der zuständigen Polizeiinspektion Cloppenburg/Vechta angefordert. Im Folgenden wird das Unfallgeschehen beschrieben und bewertet.

Die Anlage 1.10.1 stellt die räumliche Verortung der durch die Polizei festgestellten Unfälle mit Radbeteiligung für Friesoythe dar. Da sich das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung fast ausschließlich auf die Innenstadt und Altenoythe beschränkt, wird das Unfallgeschehen nur als Ausschnitt dieses Bereichs gezeigt. Jeder eingetragene Punkt bedeutet einen Unfall, wobei die Größe des Punktes Aufschluss über die Schwere des Unfalls gibt und die Farbe des Punktes den entsprechenden Unfalltyp anzeigt. Das vollständige Unfallgeschehen des Auswertungszeitraums wird weiterhin in tabellarischer Form mit den wesentlichen Unfallmerkmalen in Anlage 1.10.2 dargestellt.

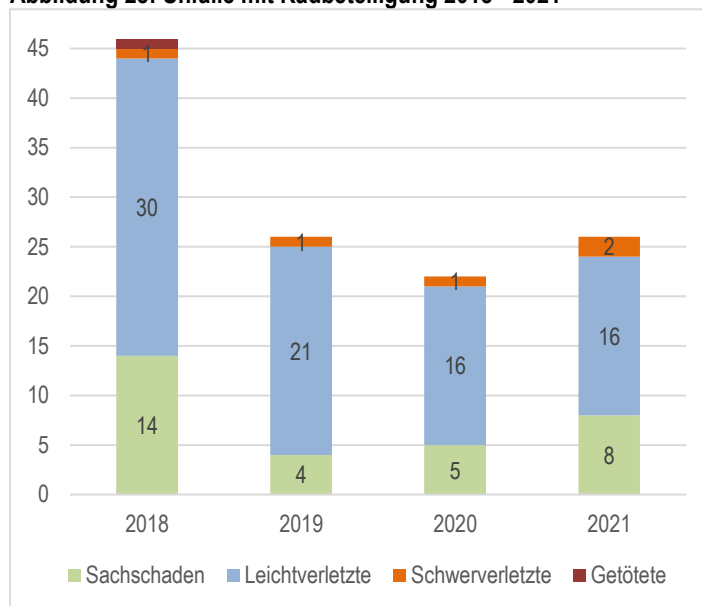
Es ist erkennbar, dass sich die aufgenommenen Unfälle vor allem in der Innenstadt Friesoythes konzentrieren und zu großen Teilen an den Hauptverkehrsstraßen bzw. den Knotenpunkten liegen.

²³ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/untersuchung-der-dunkelziffer>, abgerufen am 06.05.2022

Unfallauswertung 2018 – 2021

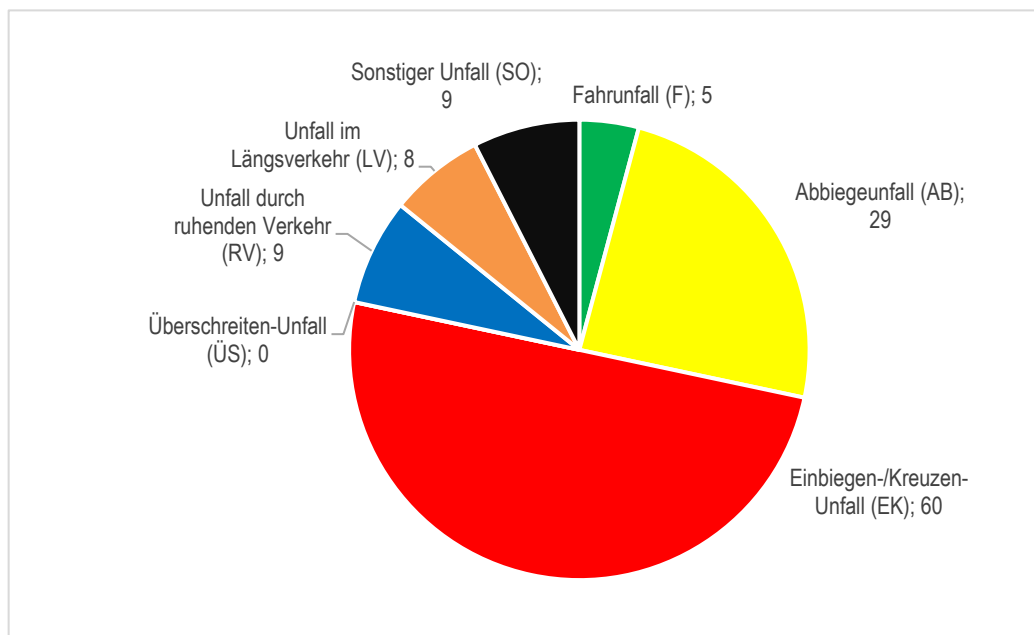
Die Polizeiinspektion Cloppenburg/Vechta hat in den Jahren 2018 - 2021 für das gesamte Stadtgebiet Friesoythe insgesamt 120 Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung erfasst. Im Jahr 2018 gab es 46 Unfälle mit Radbeteiligung, 2019 waren es 26 Unfälle, im Jahr 2020 wurden 22 Unfälle mit Radbeteiligung erfasst und 2021 insgesamt 26 Unfälle. Das Unfallgeschehen stellt sich damit über die letzten drei betrachteten Jahre in einer vergleichbaren Anzahl ein und liegt deutlich niedriger als noch im Jahr 2018 (vgl. Abbildung 28).

Abbildung 28: Unfälle mit Radbeteiligung 2018 - 2021



Quelle: PI Cloppenburg/Vechta; eigene Darstellung

Die häufigste festgestellte Unfallursache sind Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (EK), die mit 60 Unfällen die Hälfte aller aufgenommenen Unfälle ausmachen. Knapp ein Viertel (29 Unfälle) wurden dem Unfalltyp Abbiegeunfall (AB) zugeordnet. Somit sind 75 % aller Unfälle mit Radbeteiligung beim Einbiegen/Kreuzen oder Abbiegen passiert. Dies ist ein hoher Wert, der für innerörtliche Situationen im Radverkehr noch als typisch bezeichnet werden kann, in Friesoythe aber am oberen Ende der zu erwartenden Bandbreite liegt. Das Risiko des Radfahrens liegt oftmals nicht beim Befahren einer Straße entlang der Strecke, sondern ergibt sich an Einmündungen, Knotenpunkten und Grundstückszufahrten, was sich so auch innerhalb des Stadtgebietes Friesoythe, insbesondere in der Innenstadt und den zuführenden Straßenzügen zeigt. Des Weiteren wurden jeweils 9 Sonstige Unfälle (SO) und Unfälle durch ruhenden Verkehr (RV), 8 Unfälle im Längsverkehr (LV), 5 Fahrunfälle (F), 9, und kein Überschreiten Unfall (ÜS) erfasst (vgl. Abbildung 29).

Abbildung 29: Unfälle mit Radbeteiligung nach Unfalltyp 2018 - 2021

Quelle: PI Cloppenburg/Vechta; eigene Darstellung

Allgemeine Begleitumstände

Mit 62 Unfällen wurde der überwiegende Anteil der Radverkehrsunfälle **innerorts** festgestellt, die sich vorwiegend in der Kernstadt ereigneten. **Außerorts** wurden 5 Unfälle erfasst. Von den 120 Unfällen mit Radbeteiligung in den Jahren 2018 – 2021 wurden **89 Unfälle mit Personenschaden** erfasst, bei denen insgesamt 5 Personen schwer verletzt und 87 Personen leicht verletzt wurden. Es gab eine getötete Person im Zusammenhang mit dem ausgewerteten Unfallgeschehen bei der Querung der Sedelsberger Straße (K 343) von Am Alten Hafen kommend. Damit wurde bei gut 75 % der aufgenommenen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung auch mindestens eine verletzte Person festgestellt. Diese Zahlen verdeutlichen, dass **Unfälle mit Radbeteiligung im Regelfall eine Verletzung** nach sich ziehen. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass von einer gewissen **Dunkelziffer** von Radverkehrsunfällen ausgegangen werden muss, die nicht gemeldet oder von der Polizei erfasst wurden, da hier oftmals keine oder nur geringe Schäden auftreten oder diese untereinander geregelt werden. Dies kann sowohl Alleinunfälle betreffen sowie auch Unfälle zwischen Radfahrenden untereinander oder mit Fußverkehrsbeteiligung (vgl. Anlage 1.10.2)

Die **Verteilung über das Jahr** zeigt in den Monaten zwischen Mai und November durchschnittlich mehr Radverkehrsunfälle als in den Monaten Dezember bis April. Hier ist begründet zu vermuten, dass in der „hellen“ Jahreszeit aufgrund der Temperaturen, längeren Tagen und tendenziell besserem Wetter deutlich mehr Radverkehr stattfindet als in der „dunklen“ Jahreszeit, wodurch tendenziell auch die Unfallzahlen ansteigen. Die wenigsten Unfälle im Auswertungszeitraum wurden im Januar (2 Unfälle) festgestellt und die meisten Unfälle im Juni (19 Unfälle).

Hinsichtlich der **Verteilung des Unfallgeschehens über die Wochentage** lassen sich ebenfalls keine deutlichen Besonderheiten feststellen. Die festgestellten Unfälle verteilen sich mit Ausnahme des Sonntags relativ gleichmäßig über alle Wochentage, wobei die Tage Montag bis Mittwoche ein höheres Unfallaufkommen aufweisen als die weiteren Wochentage. Am Sonntag wurden die wenigsten Unfälle festgestellt, was damit zusammenhängen kann, dass zwischen Montag und Freitag insgesamt mehr Verkehr stattfindet, da viele Pendler innerhalb der 5-Tage-Woche unterwegs sind, was ebenso für die Schulen gilt. Der Samstag ist als Werktag ebenfalls noch stärker belastet als der Sonntag.

Die **Lichtverhältnisse** (Dämmerung oder Dunkelheit) stellten sich in 19 und der **Straßenzustand** (Nässe) in 14 von 120 Unfällen als Begleitfaktoren oder auch als Unfallgründe dar, die z.T. in Kombination wie z. B. Dunkelheit und Nässe auftraten. Es wurden keine Unfälle bei Glätte festgestellt. Auf Basis der Auswertung der Unfallhergänge sind diese mutmaßlich in vielen Fällen nicht als hauptsächlich unfallverursachender Faktor zu bewerten. Gleichwohl könnten diese Faktoren in einigen Fällen den Ausschlag zwischen Beinaheunfall und Unfall darstellen.

Die **Zeitpunkte** der festgestellten Unfälle zeigen auf, dass diese **insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten** stattfinden. Zwischen 6.00 Uhr und 9.00 Uhr finden in der Regel die Wege zur Arbeit, Schule, Ausbildung sowie weiteren Zielen statt, so dass mit erhöhten Verkehrsbelastungen auch die Auftretenswahrscheinlichkeit von Unfällen entsprechend erhöht sein kann. Zwischen 12.00 Uhr und 14.00 Uhr konnten ebenfalls einige der festgestellten Radverkehrsunfälle zugeordnet werden. Hier können sowohl die Mittags- und Feierabendzeiten vieler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie die Schul- und Kindergartenendzeiten ausschlaggebend sein. Die höchsten Verkehrsbelastungen treten i.d.R. in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit auf, da sich hier Arbeitswege und Freizeitwege überlagern. So stellt sich der Zeitbereich zwischen 16.00 Uhr und 19.00 Uhr hinsichtlich des Unfallgeschehens ebenfalls leicht auffällig dar. Insgesamt fanden ca. 60 % der Unfälle in der dargestellten Hauptverkehrszeit statt.

Auffällig beim **Alter der Unfallbeteiligten** (unabhängig vom Verkehrsmittel) ist, dass ca. 19 % der Unfallbeteiligten im Alter zwischen 5 und 18 Jahren und 12 % über 65 Jahre alt waren. Bei knapp einem Fünftel aller festgestellten Unfälle mit Radbeteiligung sind also jüngere Menschen beteiligt, die i.d.R. mit dem Rad unterwegs waren. Daraus ist eine verhältnismäßig **überproportionale Betroffenheit von Kindern und Jugendlichen** bei Radverkehrsunfällen abzuleiten. Hier kann vermutet werden, dass insbesondere im Zusammenhang mit den selbstständig zurückgelegten Wegen, z. B. in die Schule, ein Schwerpunkt besteht, bei dem präventiv angesetzt werden sollte. Die betroffenen Personen über 65 Jahren treten sowohl als Kfz-Führende als auch als Radfahrende auf, so dass hier nicht unmittelbar ein Schwerpunkt des Unfallgeschehens zu sehen ist.

Bewertung der Verkehrssicherheit in der Stadt Friesoythe

Insgesamt wurden die meisten Unfälle mit Radbeteiligung entlang in der Innenstadt an den Knotenpunkten entlang der Hauptverkehrsstraßen festgestellt. Bei der Unfallhäufungsstelle am Kreisverkehr **Grüner Hof / Böseler Straße / Niedersachsenring / Altenoyther Straße** kam es regelmäßig zu Unfällen, bei denen Radfahrende, welche die Furten überquerten, von abbiegenden Kfz umgefahren wurden. Hier wurden inzwischen Maßnahmen ergriffen, die zu einer Reduzierung des Unfallgeschehens an diesem Knotenpunkt geführt haben.

Im Knotenpunktbereich **Ellerbrocker Straße / Am Alten Hafen / Thüler Straße** kam es vorwiegend zu Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen, die zu Teilen mit den vorhandenen Zufahrten rund um den Kreisverkehrsplatz stehen. Ebenso stellt sich die Situation am Kreisverkehr **Bahnhofstraße / Sedelsberger Straße / Barßeler Straße / Europastraße** dar.

Die weiteren Unfälle verteilen sich vor allem im Bereich der Innenstadt. Durch die bereits umgesetzte Verkehrsberuhigung der zentralen Innenstadt sowie der angestoßenen Umgestaltung des Straßenzugs Grüner Hof ist hier tendenziell bereits eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Wie die Betrachtung der Unfallverursachenden zeigt, wurden Radfahrende (inkl. E-Bikes) zu ca. 42 % als Unfallverursachende festgestellt. Aus diesen Zahlen lässt sich herauslesen, dass in einigen Fällen mindestens eine Teilschuld am Unfall bei den Radfahrenden festzustellen ist. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Einige Unfälle sind bspw. ohne Fremdeinwirkung passiert („Alleinunfall“). In anderen Fällen wurde die Radverkehrsführung nicht korrekt genutzt, wobei die vorhandene **Beschaffenheit der Radverkehrsanlagen** in einigen Fällen falsches Verhalten begünstigen kann.

Die Auswertung der Unfallhergänge zeigt auf, dass die **linksseitige Nutzung der Nebenanlagen** in 15 Fällen eine regelmäßige Unfallursache oder einen zumindest unfallbegünstigenden Umstand darstellt. Dabei wird zunächst nicht differenziert, ob in den Einzelfällen die linksseitige Nutzung zulässig war oder nicht, denn der Fahrradrechtsverkehr sollte sich bei den Radfahrenden möglichst intuitiv ergeben. Tut es das nicht, sollten die Gründe hierfür vor allem in der Beschaffenheit des Radverkehrsnetzes gesucht werden. Allgemein im Stadtgebiet Friesoythe, insbesondere in der Innenstadt, führt die Nutzung von Nebenanlagen entgegen der Fahrtrichtung offensichtlich regelmäßig zu Konfliktsituationen an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten als auch zwischen dem Fuß- und Radverkehr sowie zwischen Radfahrenden. Die sich durch die Zunahme der Verbreitung von Pedelecs vergrößernden Geschwindigkeitsdifferenzen tragen zusätzlich zur Konfliktrichtigkeit bei.

Bei den festgestellten **Unfällen mit Kindern** kam es mehrfach zu Unfällen bei Querungen und linksseitigem Fahren auf den Nebenanlagen. Auch wenn das originäre Fehlverhalten hier regelmäßig bei den Kindern festzustellen war, lassen die aufgenommenen Situationen auch Rückschlüsse auf Probleme der Infrastruktur zu (z. B. fehlende Querungshilfen und die Sicht blockierende, parkende Kfz). Im Zusammenspiel mit Unsicherheiten zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr bei Kindern ergeben sich so stellenweise problematische Situationen, die auch zu Unfällen führen.

Neben den zuvor genannten Situationen im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr kam es bislang nur vereinzelt zu sogenannten **Dooring-Unfällen**. Das Risiko für diese Unfälle, bei denen Radfahrende von sich öffnenden Fahrzeugtüren getroffen werden, erhöht sich mit steigendem E-Bike-Anteil und den damit einhergehenden höheren Geschwindigkeiten, da die Bremswege länger werden und wirkt sich vor allem auch auf die subjektiv wahrgenommene (gefühlte) Verkehrssicherheit bei Radfahrenden Menschen aus.

3.7.2 Subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit

Neben der objektiven Verkehrssicherheit, also dem tatsächlichen Unfallgeschehen und den damit verknüpften Faktoren, spielt die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit eine wesentliche Rolle bei der individuellen Entscheidung für oder gegen das Verkehrsmittel Fahrrad. Wenn nach Auffassung eines Radfahrenden keine geeigneten, sicheren und komfortablen Radverkehrsverbindungen und/oder sichere Abstellanlagen vorhanden sind, sinkt die Wahrscheinlichkeit zur Nutzung des Fahrrades deutlich.

Dementsprechend ist bei der Radverkehrsplanung neben der Vermeidung / Beseitigung konkreter unfallbegünstigender Faktoren auch die **Einbeziehung der Wirkung und Wahrnehmung auf die subjektive Verkehrssicherheit** relevant. Dies gilt vor allem auch in dem Zusammenhang, wenn objektive „sichere“ Führungsformen, wie z. B. das Fahren auf der Fahrbahn, durch viele Radfahrende nicht als sicher empfunden wird und möglicherweise vorhandene Gehwege (auch in sehr schlechtem Zustand) genutzt werden. Ähnliches gilt für das regelwidrig linksseitige Fahren auf Radverkehrsanlagen oder Gehwegen. Es lauern besondere Gefahren, welche sich Radfahrende häufig nicht bewusst sind. Die Folge ist, dass Radfahrende sich bewusst oder unbewusst regelwidrig verhalten und sich damit (häufig unbewusst) einer objektiven Gefährdung aussetzen.

Wie die festgestellten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Friesoythe aufzeigen, spielt die (subjektiv wahrgenommene sicherere) Nutzung von Gehwegen bei der objektiven Unfallbewertung eine relevante Rolle, wie dies auch sonst vielerorts feststellbar ist. In Friesoythe stellen darüber insbesondere die Brücken über den Küstenkanal eine besondere Situation dar, da diese jeweils ohne oder viel zu schmale Nebenanlagen ausgestattet sind und auch die kurz darauffolgenden Knotenpunkte mit der B 401 häufig keine Querungshilfen aufweisen. Hierdurch besteht eine starke Barrierewirkung. Die objektive Verkehrssicherheit auf Basis der Unfallauswertung erscheint hier unauffällig, wobei dieser Umstand wahrscheinlich auch darauf zurückzuführen ist, dass dort aufgrund der Barrierewirkung kein nennenswerter Radverkehr stattfindet.

Um eine subjektiv sichere Nutzung des Radverkehrsnetzes zu erreichen, sollte neben guten örtlichen Bedingungen für die intuitiv richtige Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur eine wirksame und aufklärende Öffentlichkeitsarbeit begleitend umgesetzt werden. In Bereichen von Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn ist es von hoher Relevanz, auch die Wahrnehmung, Akzeptanz und Verträglichkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr zu erhöhen. Hier sind das Kfz-Parken, das Verkehrsaufkommen, die Kfz-Geschwindigkeiten sowie die Akzeptanz dafür, dass ein Fahrrad auf der Fahrbahn fährt, für das Si-

cherheitsempfinden von Radfahrenden und denen, die es noch werden sollen, relevant. Zur Reduzierung der linksseitigen Nutzung von Nebenanlagen müssen gute Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten sowie geeignete und ausreichend viele Querungshilfen vorhanden sein, oder die Fahrbahnnutzung muss deutlicher hervorgehoben werden.

Konkrete Belange der wahrgenommenen Verkehrssicherheit der Bevölkerung in Friesoythe vertieft das Kapitel 5 (Beteiligungsformate) mit der Auswertung des Fragebogens sowie der gesammelten Rückmeldungen aus der Bevölkerung und dem Arbeitskreis zum Radverkehrskonzept.

4 Netzanalyse

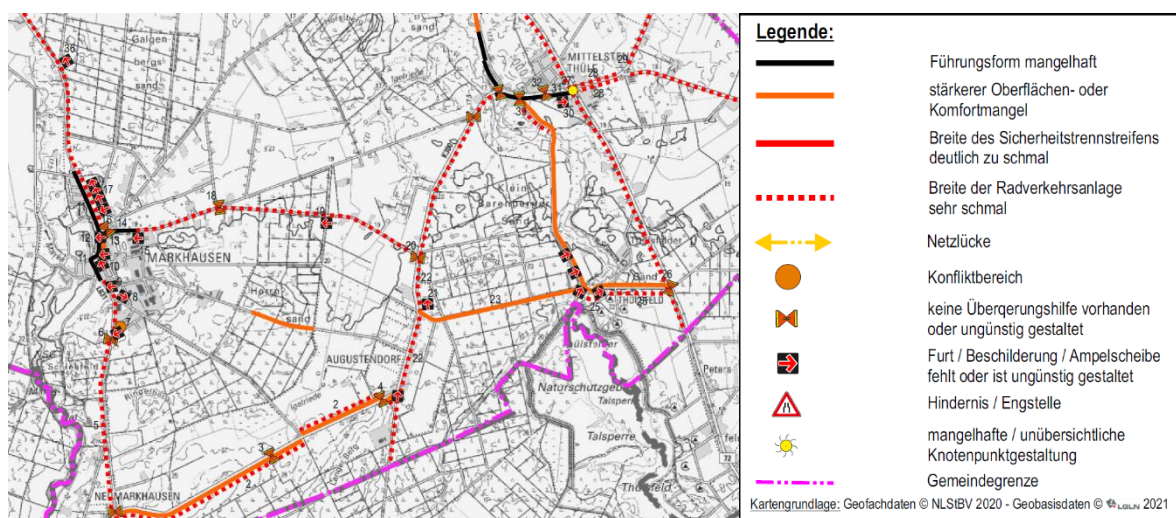
Die Netzanalyse zum Radverkehr in der Stadt Friesoythe auf der Grundlage der Bestandserhebungen und dem Abgleich mit der StVO und weiterer Regelwerke (insbesondere den ERA) wird im Folgenden zusammengefasst.

Gegenstand der Analyse sind die Straßen und Wege des Radverkehrsnetzes in Friesoythe.

Die Mängelkarte in der Anlage 2 dient als grafische Zusammenstellung aller Mängel (vgl. Abbildung 30). Die Mängel wurden nach Mängelkategorien geordnet, um die Darstellung übersichtlicher zu gestalten.

Die Mängelkategorien werden im Folgenden beschrieben und exemplarisch verdeutlicht. Oft überlagern sich mehrere Mängel, was die Situation verschärfen kann.

Abbildung 30: Auszug aus der Mängelkarte, Anlage 2



Mangelkategorie: Führungsform mangelhaft

Eine „falsche“ Führungsform für den Radverkehr kann zu einer Gefährdung von Radfahrenden führen. Vor allem innerorts ist das Befahren von (i.d.R. zu schmalen) Gehwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Gefahren verbunden. Dies gilt, wie beschrieben, insbesondere für innerörtlichen Zweirichtungsradverkehr auf einer Seite der Straße.

In der Hauptstraße (L 831) in Markhausen (Ortsdurchfahrt, vgl. Abbildung 31) besteht beispielsweise eine innerörtliche Benutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr. Die Nebenanlagen werden weiterhin durch zahlreiche Zufahrten begleitet. In der Barßeler Straße (vgl. Abbildung 32) bestehen beidseitig für den Radverkehr freigegebene Gehwege. Gleichzeitig liegen die Kfz-Verkehrsbelastungen in einem Bereich von ca. 800 Kfz/h, die gemäß den maßgeblichen Richtlinien im Grenzbereich einer noch akzeptablen und akzeptierten Fahrbahnnutzung von Radfahrenden liegt, jedoch nur in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung der Fahrbahn auf 30 km/h oder ausreichend breiten Gehwegen. In der tatsächlichen Nutzung ist zu beobachten, dass die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, insbesondere auch im Schulverkehr nicht akzeptiert wird und gleichzeitig beide Nebenanlagen in beiden Fahrtrichtungen genutzt werden.

Weiterhin besteht in den Straßenzügen Am Alten Hafen (vgl. Abbildung 33), Thüler Straße (vgl. Abbildung 34), Altenend (L 63), An der Feuerwehr, Gehlenberger Hauptstraße (L 63), Alte Hauptstraße (K 147) Kurfürstendamm / Glaßdorfer Straße (K 300), Barßeler Straße (L 832), Altenoyther Straße (L 831), Vorderthüler Straße / Mittelthüler Straße jeweils eine Radverkehrsführung, die überprüft und angepasst werden sollte.

Abbildung 31: Hauptstraße (L 831)



Abbildung 32: Barßeler Straße (L 832)



Abbildung 33: Am Alten Hafen



Abbildung 34: Thüler Straße



Mangelkategorie: Stärkerer Oberflächen- oder Komfortmangel

An den Nebenanlagen sowie auch Fahrbahnen, bei denen Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, bestehen im Stadtgebiet Friesoythe Oberflächenmängel in Form von Schlaglöchern, Wurzelaufbrüchen, Bodenwellen, Frostschäden, Randbewuchs und Verschmutzungen, die sich auf den Fahrkomfort auswirken. Dies ist z. B. an der Altenoyther Straße (L 831) (vgl. Abbildung 35), Töpkes Höhe (K 300) (vgl. Abbildung 36), Alte Hauptstraße (K 147) (vgl. Abbildung 37), Südlicher Küstenkanal (vgl. Abbildung 38) sowie einigen weiteren Straßenzügen der Fall.

Es wurden in der Mängelkarte nur Abschnitte dargestellt, die in der Bestandserhebung den schlechtesten beiden Kategorien zugeordnet werden konnten (sanierungsbedürftig und stark sanierungsbedürftig).

Abbildung 35: Altenoyther Straße (L 831)



Abbildung 36: Töpkes Höhe (K 300)



Abbildung 37: Alte Hauptstraße (K 147)



Abbildung 38: Südlicher Küstenkanal



Mangelkategorie: Breite der Radverkehrsanlage sehr schmal

Im Stadtgebiet konnten einige Radverkehrsanlagen festgestellt werden, bei denen die Breite der Radverkehrsanlage als mangelhaft bewertet wurde. Hierzu wurde die Bewertung im Kapitel 3.2 übernommen, nach welcher die lichte Breite gemeinsamer Geh- und Radwege von unter 2,00 m außerorts und unter 2,50 m innerorts als Unterschreitung des Mindeststandards bewertet wurde. In einigen Straßenzügen wird der Mindeststandard erreicht, während in vielen Teilen in Friesoythe die vorgefundenen Nebenanlagen die Mindestmaße unterschreiten. Dazu zählen u.a. die Sedelsberger Straße (K 343), der Kurfürstendamm (K 300), der Scheefenkamp und die Alte Hauptstraße, die exemplarisch in Abbildung 39 bis Abbildung 42 dargestellt sind. Der Zielstandard wird bislang nicht erreicht, wobei die Planungen für den Grünen Hof diesen berücksichtigen.

Abbildung 39: Sedelsberger Straße (K 343)**Abbildung 40: Kurfürstendamm (K 300)****Abbildung 41: Scheefenkamp****Abbildung 42: Alte Hauptstraße (K 147)**

Mangelkategorie: Netzlücke

Wie bereits in der Bestandsanalyse beschrieben, gibt es in Friesoythe entlang der Entlastungsstraßen rund um die Innenstadt stellenweise keine straßenbegleitenden Nebenanlagen. In den dargestellten Abschnitten handelt es sich um Verbindungen, die eine netzwichtige Funktion einnehmen könnten, da in einigen relevanten Relationen nur umwegige Alternativverbindungen bestehen. Für diese Verbindungen bestehen also keine oder nur bedingt geeignete Alternativrouten, so dass diese Abschnitte als Netzlücken definiert werden können. Betroffen sind hier der Oldenburger Ring (L 831) (vgl. Abbildung 43) und der Niedersachsenring (L 832) (vgl. Abbildung 44).

Die Brücken im Bereich des Küstenkanals / B 401 wurden aufgrund der widrigen Umstände für den Radverkehr teilweise ebenfalls als Netzlücken eingestuft.

Abbildung 43: Oldenburger Ring (L 831)



Abbildung 44: Niedersachsenring (L 832)



Mangelkategorie: Konfliktbereich

Als Konfliktbereiche werden punktuelle Situationen bewertet, in denen sich Verkehrsräume mit überdurchschnittlichem Konfliktpotenzial überlagern. Dazu gehören z. B. ungünstig gestaltete Überleitungen beim Wechsel der Radverkehrsführung (vgl. Abbildung 45 und Abbildung 47) oder Radverkehrsanlagen, die regelmäßig durch Kfz blockiert werden. Weiterhin stellen sich ungünstig gestaltete Knotenpunktbereiche ebenfalls als Konfliktbereiche (vgl. Abbildung 48) dar. Der Kreisverkehr Barßerler Straße (L 832) / Niedersachsenring (L 832) / Schwaneburger Straße (K 297) besitzt aufgrund der eng beieinanderliegenden Knotenäste eine Sperrfläche, die beim Überfahren hohe Abbiegegeschwindigkeiten zulässt (vgl. Abbildung 46).

Abbildung 45: Überleitung Bahnhofstraße



Abbildung 46: Konflikt KVP Schwaneburger Str. (K 297)



Abbildung 47: Konflikt Überleitung / Ringstraße



Abbildung 48: Zufahrt Einzelhandelszentrum



Mangelkategorie: Keine Überquerungshilfe vorhanden oder ungünstig gestaltet

Dort, wo Querungen durch Fußgänger und Radfahrer zu erwarten sind, ist besondere gestalterische Aufmerksamkeit geboten. Dies ist z. B. an den Ortsein- und Ausgängen regelmäßig der Fall, wenn die außerörtliche benutzungspflichtige Führung in die für Radverkehr freigegebenen Gehwege oder den reinen Mischverkehr auf der Fahrbahn über geht. An diesen Stellen sollen Überquerungshilfen zur Verfügung stehen, um den Wechsel der Führungsform zu sichern und zu unterstützen. Punktuell sind Überquerungshilfen weiterhin dort notwendig, wo Straßen mit höherer Verkehrsbelastung und/oder Geschwindigkeiten gequert werden müssen. Dies gilt z. B. bei Abzweigung von Radverkehrsrouten oder der Erreichbarkeit von Schulen und Einzelhandelsstandorten.

Als Mangel wurden neben fehlenden auch ungünstig gestaltete Überquerungshilfen, wie z. B. zu schmale Mittelinseln (< 2,50 m), aufgenommen, die in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt sind.

Abbildung 49: Knotenpunkt L 831 / L 63.**Abbildung 50: K 300 / Thüler Kirchstr. / Über dem Worberg****Abbildung 51: Sedelsberger Str. (K 343) / Am Alten Hafen**

Mangelkategorie: Furt / Beschilderung / Ampelscheibe fehlt oder ungünstig gestaltet

Bevorrechtigte Radverkehrsfurten an Vorfahrtstraßen sollten vollständig und korrekt markiert sein. An einigen Stellen im Stadtgebiet wurden fehlende, unvollständige oder abgenutzte Markierungen als Mangel festgestellt. Hierbei wurde die beidseitige Blockmarkierung (B 0,5 / 0,2) im Zuge von Radverkehrsfurten als Mindeststandard angesetzt (vgl. Abbildung 52 und Abbildung 53).

An allen Zweirichtungs-Radwegen ist an den untergeordneten Einmündungen die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen nach StVO VZ 1000-32 "Kreuzender Radverkehr von links und rechts" als Ergänzung des VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ oder VZ 206 „Halt. Vorfahrt gewähren“ vorzusehen, damit einbiegenden Fahrzeuge auf Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen hingewiesen werden. Als Mangel wird hier die fehlende bzw. unvollständige Beschilderungen aufgenommen.

An Lichtsignalanlagen (Ampeln) können falsche Ampelscheiben (z. B. mit dem Sinnbild Fuß- und Radverkehr bei nicht freigegebenen Gehwegen) Anreize zur falschen Nutzung des Straßenraums durch den Radverkehr geben. Diesbezüglich wurden jedoch keine unmittelbaren Mängel im Stadtgebiet festgestellt, jedoch stellt sich die LSA Barßeler Str. / Scheefenkamp / Dr. Niemann-Str. hinsichtlich der Markierungen der Radfurten (vgl. Abbildung 54) sowie der Signalisierung als ungünstig dar, da keine Haltlinien und Signalgeber für den Radverkehr vorhanden sind.

Abbildung 52: Fehlende Furt Altenoyther Str. (L 831)**Abbildung 53: Fehlende Furt Am Alten Hafen****Abbildung 54: Fehlerhafte Furt LSA Barßeler Str. / Scheefenkamp**

Mangelkategorie: Hindernis / Engstelle

Hindernisse und Engstellen im Verkehrsraum sind möglichst zu vermeiden oder besonders zu kennzeichnen. Zu den aufgenommenen Engstellen und Hindernissen zählen z. B. Umlaufsperrn und Poller oder die häufig zu schmalen Brückenköpfen im Bereich des Küstenkanals. Die Abbildung 55 bis Abbildung 58 zeigen die Situationen beispielhaft.

Abbildung 55: Umlaufsperrre**Abbildung 56: Engstelle Kanalbrücke Süddorf****Abbildung 57: FG-Brücke Ahrensdorf****Abbildung 58: Engstelle Kanalbrücke K 147**

Mangelkategorie: Mangelhafte / unübersichtliche Knotenpunktgestaltung

Eine mangelhafte und / oder unübersichtliche Knotenpunktgestaltung ergibt sich meist in Kombinationen mit verschiedenen Mängeln an den Knotenpunkten, die zusammengefasst eine mangelhafte Knotenpunktgestaltung ergeben. Dazu gehören z. B. unzureichende Verknüpfungen der vorhandenen Radverkehrsführungen über den Knotenpunkt hinweg (vgl. Abbildung 59), stark abgetragene und nicht mehr zu erkennende oder fehlende Markierungen (vgl. Abbildung 59 und Abbildung 60) und zu weit abgerückte Radverkehrsfurten. Wenn die Warteflächen an Knotenpunkten nicht ausreichend bemessen sind, kann der fließende Radverkehr gestört werden (vgl. Abbildung 61). In einigen Fällen an vorfahrtsregulierten Knotenpunkten können sich die einbiegenden Kfz nebeneinander aufstellen, wodurch die Sicht auf bevorrechtigten Radverkehr eingeschränkt sein kann (vgl. Abbildung 62).

Abbildung 59: LSA Barßeler Str. / Scheefenkamp**Abbildung 60: Knotenpunkt K 300 / Dwerger Straße****Abbildung 61: Knotenpunkt B 401 / L 832 (Kampe)****Abbildung 62: Knotenpunkt K 343 / Dr. Niemann-Str.**

5 Beteiligungsformate

Parallel zu der Bestandsaufnahme, der Erarbeitung des Konzeptes und der Maßnahmen wurden politisch und fachlich an der Radverkehrsplanung Beteiligte sowie die Bevölkerung als Nutzerinnen und Nutzer auf mehreren Ebenen eingebunden. Die Beteiligungsformate wurden sowohl in Präsenz als auch digital angeboten:

- Als Startschuss des Radverkehrskonzeptes wurde eine **Auftaktveranstaltung** durchgeführt.
- Über die **Online-Plattform „Wegedetektiv“** wurde der Bevölkerung die Möglichkeit zur kartenbasierten Rückmeldung ortskonkreter Vorschläge und Mängel gegeben.
- Ein **Fragebogen** lieferte Aufschluss über das Stimmungsbild zum Radverkehr in Friesoythe.
- Ein **Arbeitskreis**, bestehend aus Mitarbeitenden der Verwaltung, politischen Vertreterinnen und Vertretern, Angehörigen von Interessenverbänden, Beirat für Menschen mit Beeinträchtigungen, Seniorenbeirat sowie Straßenbulasträgern und der Polizei hat die Erarbeitung des Konzeptes fachlich begleitet.

Die Inhalte und Ergebnisse der Formate werden in den folgenden Kapiteln zusammengefasst.

Die Informationen und Entwicklungen im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden laufend auf der Homepage der Stadt²⁴ zur Verfügung gestellt, wozu z. B. auch der durchgeführte Fragebogen zählte. Eine Informationsseite zum (Alltags-)Radverkehr auf der Homepage der Stadt Friesoythe und die eingerichtete E-Mail-Adresse radverkehr@friesoythe.de sollen als dauerhafte Angebote beibehalten werden.

5.1.1 Auftaktveranstaltung

Zu Beginn der Bearbeitungsphase des Radverkehrskonzeptes wurde am 26.04.2022 eine öffentliche Auftaktveranstaltung im Forum am Hansaplatz in Friesoythe durchgeführt. Ziel der Veranstaltung war, im persönlichen Kontakt die Bedürfnisse der Bevölkerung zu Beginn des Prozesses herauszustellen, das Wissen zu aktuellen Entwicklungen im Radverkehr zu schärfen, auf die weiteren online-basierten Beteiligungsformate hinzuweisen und einen Überblick über den Prozess der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes zu geben.

Nach einigen begrüßenden und inhaltlich einleitenden Worten von Herrn Bürgermeister Sven Stramm zu Bestrebungen der Stadt Friesoythe hinsichtlich des Radverkehrs wurde das Projektteam vorgestellt, die Rahmenbedingungen und Grundlagen des Radverkehrs im Alltagsradverkehr vorgetragen und die Vorgehensweise für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Friesoythe vorgestellt.

Die Beteiligungsformate für interessierte Bürgerinnen und Bürger, die in Form eines Fragebogens und des Online-Tools „Wegedetektiv“ im Anschluss an die Veranstaltung möglich waren, wurden erläutert, vorgeführt und es wurde zur Teilnahme aufgerufen.

²⁴ <https://www.friesoythe.de/portal/seiten/radverkehr-in-friesoythe-907000496-23250.html>, abgerufen am 03.02.2023

Die Fragen und Anregungen der Anwesenden wurden im persönlichen Gespräch wahrgenommen und besprochen. Weiterhin wurden schriftliche Rückmeldungen eingebunden (vgl. Abbildung 65), hierzu lagen während der Vorträge und offenen Diskussion Kärtchen an den Plätzen aus. Anschließend wurden an Stellwänden auf Kartengrundlagen der Stadt Friesoythe weitere ortskonkrete Rückmeldungen aus dem Kreis aller Anwesenden gegeben und besprochen (vgl. Abbildung 63).

Abbildung 63: Beteiligung bei der Auftaktveranstaltung



Im Fokus der Beiträge standen vor allem die Verkehrssicherheit beim Radfahren in Friesoythe sowie der Bedarf nach attraktiven Verbindungen innerhalb und zur Kernstadt. Daneben wurden auch Rückmeldungen zu Inhalten für ein Leitbild und den wichtigen Themen, Service und Kommunikation im Radverkehr gegeben und besprochen (vgl. Abbildung 64 und Abbildung 65).

Abbildung 64: Diskussionen bei der Auftaktveranstaltung



Weitere Rückmeldungen durch Bürgerinnen und Bürger wurden auch im Nachgang an die eingerichtete E-Mail-Adresse radverkehr@friesoythe.de gerichtet. Diese wurden ebenfalls ausgewertet und finden sich ebenfalls in der Anlage 3.1 wieder.

Die gewonnenen Eindrücke und Rückmeldungen (vgl. Anlage 3.1) wurden in die Erstellung des Radverkehrskonzeptes eingebunden.

Abbildung 65: Rückmeldungen bei der Auftaktveranstaltung



5.1.2 Wegedetektiv

Der Wegedetektiv ist ein Online-Tool, welches es ermöglicht, kartenbasierte Rückmeldungen zu ortskonkreten Punkten oder Streckenabschnitten zu geben. Um das Wissen und die Bedürfnisse der Friesoyther Bevölkerung bei der Gestaltung des Radverkehrsnetzes zu nutzen und zu berücksichtigen, wurde die Nutzung des Wegedetektives angeboten und beworben. Innerhalb des Nutzungszeitraums vom 26.04.2022 bis zum 31.05.2022 gingen insgesamt 235 Rückmeldungen ein, die im Einzelnen durch die Verwaltung der Stadt Friesoythe sowie das Ingenieurbüro ausgewertet wurden. Neben den Hinweisen zur Teilnahme bei der Auftaktveranstaltung sowie über die Presse und die Homepage der Stadt wurden Schulen und Kindergärten von der Stadt Friesoythe über WhatsApp-Gruppen angeschrieben und ein Reminder über soziale Medien und verschiedene Multiplikatoren veröffentlicht und geteilt, was unmittelbar zu einer höheren Beteiligung geführt hat.

Die Anlage 3.1 zeigt die Übersicht der Rückmeldungen des Wegedetektivs im gesamten Stadtgebiet. Jede Rückmeldung ist durch Stecknadeln oder Linien gekennzeichnet. Weiterhin werden in der Anlage auch Rückmeldungen aus den Veranstaltungen der Öffentlichkeitsbeteiligung, des Arbeitskreises sowie aus dem Online-Tool RADar! (im Rahmen des „Stadtradelns“) zusammengefasst.

Auswertung

Es ist erkennbar, dass sich die meisten Hinweise und Vorschläge am Hauptverkehrsstraßennetz in der Stadt Friesoythe und vor allem in der Innenstadt orientieren. Hier stehen vor allem die Knotenpunkte und wichtige Verbindungen zu den Schulen, zum Einkauf und zum Arbeitsplatz im Fokus der Bevölkerung. Auch die ortsteilverbindenden Straßenzüge sowie die Verbindungen der Ortsteile mit dem Zentrum stellen einen Schwerpunkt der Rückmeldungen dar. Besonders häufig wurde auch der Bereich um die Kanalbrücke Kampe genannt, wie auch die weiteren Querungen des Küstenkanals und die touristische Nutzung im Paarberger Wald.

Entlang der oben genannten Bereiche wurden vor allem **Mängel an der Infrastruktur** (Breiten, Oberflächenbelag, Schadstellen durch Wurzeln und Schlaglöcher, fehlende Absenkungen, Beleuchtung) und die **Art der Radverkehrsführung** gerügt (z. B. fehlende Radwege).

Entlang der Straßen in Friesoythe, wo der Radverkehr teilweise oder ausschließlich im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn stattfindet, konzentrieren sich die Rückmeldungen zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Für viele Straßenzüge werden die aktuell **zulässigen Höchstgeschwindigkeiten** sowie auch die **gefahrenen Geschwindigkeiten** als zu hoch wahrgenommen und es wird in diesen Bereichen eine Reduzierung der zulässigen bzw. Einhaltung der Geschwindigkeiten gefordert.

Häufiger genannte **Probleme im Zuge von Querungen** wurden wiederum im Bereich der Hauptverkehrsstraßen und des Küstenkanals aufgeführt. Im Bereich Grüner Hof und Barßeler Straße wurden bessere Quermöglichkeiten für den Radverkehr gewünscht. Weiterhin wurde vorgeschlagen, den Radweg parallel zur Sedelsberger Straße gegenüber den kreuzenden Straßenzügen (z. B. Am Friesoyther Kanal) zu bevorzugen. An weiteren Stellen im Stadtgebiet wurde die mangelnde Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstraßen angemerkt, teilweise mit Bezug zu nicht vorhandenen Absenkungen oder die notwendige, nicht gesicherte Querung stärker befahrener Straßen durch Schulkinder.

Rückmeldungen zu **Abstellanlagen** gab es nur vereinzelt. In der Innenstadt, vor allem im direkten Umfeld der Geschäfte, wurden weitere hochwertige Abstellanlagen vorgeschlagen. Ebenso wurden Abstellanlagen am Aquaferum und am Kindergarten Burgwiese angemerkt.

Für die **Einbahnstraßen** Großer Kamp Ost und Burgstraße wurde die Öffnung für den Radverkehr gewünscht.

Als potenzielle **Fahrradstraße** wurde die Tecklenburger Straße als Innenstadtanbindung aus Richtung Süden und als mögliche attraktive Alternativroute zur Thüler Straße / Wangerooger Straße ebenso vorgeschlagen, wie die Gestaltung des Straßenzugs In den Späten als Fahrradstraße, da für den Münsterlandring zwischen In den Späten und Ellerbrocker Straße (L 831) kein Radweg geplant ist. Die Verbindung Scheefenkamp / Dr. Niemann-Straße wurde als wichtige Radverkehrsverbindung, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Schulanbindung, hervorgehoben.

Als **fehlende Radverkehrsverbindungen** wurden der Oldenburger Ring (L 831) und der Niedersachsenring (L 832) ebenso benannt wie z. B. die Wangerooger Straße, Hinter der Burgwiese, eine Verbindung parallel zur Böseler Straße (L 832) von und nach Bösel und im Bereich des c-Pots am Küstenkanal. Darüber hinaus gab es weitere Ideen für neue Verbindungen.

Einige der Beiträge können nicht unmittelbar mit der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt werden. Dies betrifft einerseits einige (gute) Vorschläge zu Netzergänzungen, die ausschließlich dem Freizeitverkehr zuzuordnen wären und für den Alltagsradverkehr aufgrund der fehlenden Verbindungsfunktion relevanter Ziele und / oder der fehlenden sozialen Sicherheit („Quer-Feld-ein“) z. B. im Paarberger Wald nicht geeignet sind. Mit der Zielrichtung des Radverkehrskonzeptes, den Alltagsradverkehr zu fördern, werden diese Hinweise thematisch zunächst ausgeklammert, stehen jedoch nachträglich für die Stadt Friesoythe zur Verfügung. Andere Hinweise beschreiben örtliche Mängel, die in den Bereich der laufenden Radwegunterhaltung fallen (z. B. Laub, Grünschnitt, vereinzelte Schlaglöcher, etc.). Auch diese Hinweise werden der Stadt Friesoythe nachträglich zur Verfügung gestellt.

5.1.3 Fragebogen

Ein weiterer Baustein der Öffentlichkeitsbeteiligung war die Durchführung einer Fragebogenaktion. Der Fragebogen war für den Zeitraum von fünf Wochen vom 24.04.2022 - 31.05.2022 online abruf- und ausfüllbar. Ziel der Fragebogenaktion war, einen strukturellen Eindruck von der Friesoyther Bevölkerung zu erlangen, was im Detail die folgenden übergeordneten Punkte betrifft:

- Hinweise zur Fahrradnutzung (Entfernungen, Fahrradtypen, Fahrtzwecke, Häufigkeit der Nutzung, Wetterabhängigkeit, ich würde das Fahrrad häufiger nutzen wenn..., Bike & Ride)
- Zufriedenheit der Befragten (z. B. zu Sicherheit, Komfort, Radverkehrsnetz, Bike & Ride)
- Nennung der persönlich wichtigsten Verbindungen
- Nennung von Wünschen zum Radverkehr in Friesoythe

Die Rückmeldungen als Darstellung individueller Erfahrungen stellen einen wichtigen Baustein der weiteren Planungen dar. Diese sind insbesondere für die Bewertung des subjektiven Sicherheitsempfinden und des wahrgenommenen Komforts bei der Fahrradnutzung elementar und können dabei helfen, geeignete Maßnahmen zu identifizieren, die das Radfahren in Friesoythe für mehr Menschen attraktiver werden lassen können.

Die detaillierten Auswertungsergebnisse sind in der Anlage 3.3 dargestellt. Die wichtigsten Erkenntnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

Teilnehmerstruktur

Insgesamt wurden 178 „gültige“ Fragebögen ausgewertet, die zu mindestens 50% beantwortet wurden. Die Werte können in Anbetracht der Teilnehmeranzahl und -struktur der Befragten keine repräsentative Stichprobe in Bezug auf die gesamte Bevölkerung in Friesoythe darstellen, was jedoch in Anbetracht der eingesetzten Mittel auch nicht das Ziel der Befragung war.

So wurden nur wenige Fragebögen von Personen unter 18 Jahren und über 65 Jahren („vulnerable Gruppen“) beantwortet; zusammen kommen diese Altersgruppen auf ca. 14 % der ausgewerteten Fragebögen. Im weiteren Prozess der Radverkehrsförderung sollten die Bedürfnisse diese Personengruppen daher besonders in die Planungen einbezogen werden.

Die Gruppe der 18 bis 29-jährigen war mit ca. 12 % ebenfalls schwächer beteiligt.

Der Großteil der Teilnehmenden kam aus der Gruppe der 30 bis 49-Jährigen mit knapp über 50 %. Die Gruppe der 50 bis 65-jährigen war mit 22 % die zweitgrößte beteiligte Altersgruppe.

Die Befragten gaben an, zu ca. 58 % weiblich und 41 % männlich zu sein.

Die meisten Teilnehmenden gaben an, in Friesoythe (ca. 41 %) zu wohnen. Die weiteren Teilnehmenden verteilen sich auf die Wohnorte Altenoythe (ca. 19 %), Kampe (ca. 6 %), Neuscharrel (ca. 4 %), Hohefeld und Mehrenkamp (je ca. 3 %) sowie die weiteren Ortsteile. Gut 9 % der Teilnehmenden machte keine Angabe zum Wohnort.

Hinweise zur Fahrradnutzung

Mit Ausnahme von einer teilnehmenden Person mit Enthaltung sind bei allen weiteren Befragten eigene Fahrräder im Besitz. Der Großteil der (hauptsächlich) genutzten Fahrräder konzentriert sich auf City-, Trekking- und Hollandränder (ca. 58 %) sowie Pedelects und S-Pedelects (zusammen ca. 34 %). Weitere genutzte Radtypen sind Mountainbikes (ca. 6 %), Rennräder (< 1 %) sowie Sonstige (< 1 %). Lastenräder und Klappräder wurden nicht genannt.

Die Teilnehmenden der Fragebogenaktion sind mit zusammen ca. 79 % überwiegend Menschen, die das Fahrrad täglich oder mehrmals wöchentlich nutzen. Ca. 9 % nutzen das Rad wöchentlich und ca. 12 % gelegentlich.

Während gut die Hälfte der Teilnehmenden angibt, das Fahrrad ganzjährig und witterungsunabhängig zu nutzen, beschränken sich andere auf „gutes Wetter“ oder auch die „helle“ Jahreszeit zwischen etwa März und Oktober.

Für den Weg zur Arbeit oder zur Schule nutzen etwa 48 % der Teilnehmenden das Fahrrad. Etwa 86 % der Befragten gaben an, das Fahrrad in der Freizeit zu nutzen und etwa 60 % nutzen das Fahrrad für alltägliche Wege wie zum Einkaufen, für Besorgungen oder Arztbesuche. Für Hol- und Bringwege von Kindern nutzt knapp ein Viertel der Teilnehmenden das Fahrrad und ähnlich viele auch für Reisen oder im Urlaub. Wege zum ÖPNV spielen mit ca. 1 % keine Rolle.

Die Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV (Bike & Ride) ist sehr gering ausgeprägt. Etwa 82 % der Befragten gaben an, das Fahrrad nie mit dem ÖPNV zu kombinieren. Lediglich knapp 2 % kombinieren die beiden Verkehrsmittel täglich oder mehrmals wöchentlich. Dies ist vor allem auf die fehlenden Verbindungen zu den nächsten Bahnhöfen sowie auf die eher geringe Taktung des ÖPNV in Friesoythe zurückzuführen. Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV dürfte bei den Schulverkehren vermutlich höher liegen.

Die Auswertung der Entfernungen, die grundsätzlich mit dem Fahrrad zurückgelegt würden, zeigt auf, dass vor allem im Entfernungsbereich bis zu 7 km (63 %) und im erweiterten Bereich von 8 bis zu 10 km (ca. 15 %) eine hohe Bereitschaft zur Fahrradnutzung angegeben wird. Doch auch weitere Entfernungen waren für einige der Befragten realistisch: So gaben etwa 22 % an, das Fahrrad prinzipiell auch für Entfernungen über 10 Kilometern zu nutzen. Hieraus ist erkennbar, dass die Fahrradnutzung in Friesoythe in Bezug auf die Entfernungen der Ortsteile untereinander und zum Stadtzentrum vorhandenes hohes Potenzial aufweist – insbesondere vor dem Hintergrund des stark steigenden Anteils elektrischer Antriebe im Radverkehr.

Auf die Frage, unter welchen Umständen das Fahrrad häufiger genutzt würde, fordern etwa 55 % aller Teilnehmenden ein besser ausgebautes Wegenetz, wobei deutlich die Verbesserung der Infrastruktur zur besseren Erreichbarkeit und der Verkehrssicherheit in der Innenstadt sowie die Kreuzung B 401 / Brücke Kampe im Fokus stehen. Auch die Forderung nach guten Abstellanlagen sowie Angebote zum Dienstradleasing sind zentrale Anliegen der Rückmeldungen zu diesem Punkt.

Zufriedenheit der Befragten

Radfahren in Friesoythe wird hinsichtlich des Spaßfaktors eher neutral bis leicht positiv bewertet. Auf die Frage, ob sich die Befragten als Radfahrende akzeptiert fühlen, wurde in einer größeren Bandbreite beantwortet, die insgesamt neutral ausfällt.

Dies bestätigt die Auswertung der Verkehrssicherheit: Diese wird durchschnittlich neutral bewertet, wobei vor allem an Einmündungen und Kreuzungen ein höheres Unsicherheitsempfinden deutlich wird (2,9). Tendenziell ergeben sich auf Basis der Auswertung eher Konflikte mit Pkw und in der sicheren und schnellen Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen. In Bezug auf die Straßen, welche als besonders unsicher empfunden werden, sticht besonders die Kamper Brücke / Kreuzung B 401 (insgesamt 26 Nennungen) hervor. Weitere häufiger genannte Verbindungen sind die Barßeler Straße mit 10 Nennungen und Grüner Hof mit 9 Nennungen, Lange Straße (8), Altenoyther Straße (7), Kirchstraße (7) und Cavens (6). Weiterhin wurden allgemein die Innenstadt und Hauptverkehrsstraßen (29) und die Kreisverkehre (11) am häufigsten genannt.

Etwas schlechter schneidet die Bewertung des Komforts beim Radfahren in Friesoythe ab: Die Aussage „Die Radwege sind ausreichend breit, komfortabel und sicher“ wurde durchschnittlich mit nur 3,0 von 6 möglichen Zustimmungspunkten bewertet.

Die Bewertung des Radverkehrsnetzes schneidet hingegen etwas besser ab, bleibt aber dennoch neutral bis leicht positiv. Die Erreichbarkeit des Zentrums wurde mit einer Bewertung von 4,3 bewertet. Interessant ist die stärker ausgeprägte Regelkenntnis unter den Befragten im Radverkehr: Durchschnittlich 4,5 Zustimmungspunkte erhielt die These „ich kenne die Unterschiede zwischen den verschiedenen Möglichkeiten, den Radverkehr zu führen“, wenngleich anzunehmen ist, dass viele der Teilnehmenden eine hohe Affinität zum Radverkehr haben und dieser Wert nicht repräsentativ auf die gesamte Bevölkerung Friesoythes bezogen werden kann.

Die Verknüpfung der Fahrradnutzung mit dem ÖPNV erscheint den Befragten als deutlich verbesserungswürdig. Vor allem die nutzbaren Verbindungen sowie als auch die Taktung wird mit 2,4 und 2,3 Punkten eher schlecht bewertet. Die vorhandenen Abstellanlagen werden neutral bewertet.

Nennung der wichtigsten Verbindungen

Für die Befragten ist die Erreichbarkeit des Zentrums von Friesoythe von herausgehobenem Interesse.

Am wichtigsten stellt sich dabei die Anbindung der Wohngebiete und Ortsteile an die Innenstadt mit den zentralen Zielen und Einrichtungen wie z. B. dem Schulzentrum heraus. Als häufigste Nennung wird dabei die Verbindung Friesoythe – Altenoythe vor der Verbindung Kampe – Kamperfehn (Brücke Kampe) hervorgehoben, die jeweils auch im Zusammenhang mit Schulverkehren stehen. Auch die Verbindungen zu den weiteren Schulen, Kindertagesstätten und Freizeiteinrichtungen sind bei den Befragten von Bedeutung.

Verbindungen in die Nachbargemeinden wurden nur vereinzelt in Richtung Saterland, Bösel und Barßel genannt.

Nennung von Wünschen zum Radverkehr

Auf die Frage „**Was sollte im Allgemeinen in Bezug auf den Radverkehr umgesetzt werden, damit Sie häufiger/lieber Rad fahren?**“ konnten die Teilnehmenden bis zu drei Maßnahmen benennen. Die Antworten wurden verschiedenen Kategorien zugeordnet. Die überwiegende Anzahl der genannten Antworten bezog sich mit 149 Nennungen dabei auf die Verbesserung des Radnetzes und der Infrastruktur. Dazu zählen z. B. Instandhaltungs- und Ausbesserungsmaßnahmen, die Verbreiterung von Radwegen oder der Aus- und Neubau von Radwegen.

42 Nennungen ergaben sich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die sich vor allem auf Rücksichtnahme und richtiges Verhalten sowie auf die sichere Querung der Kanalbrücken beziehen. Weitere 19 Nennungen gab es zur Reduzierung von Konflikten des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr, 12 Nennungen zur Verbesserung der Erreichbarkeiten sowie weitere Nennungen, die keiner der zuvor genannten Kategorien zugeordnet wurden.

Resümee

Der Zusammenhang der Zufriedenheit mit dem vorhandenen Angebot der Radinfrastruktur und der gefühlten, subjektiven Verkehrssicherheit lässt sich durch die durchgeführte Befragung bestätigen.

Der vorhandene Anteil elektrifizierter Fahrräder in Friesoythe lässt darauf schließen, dass die Quellen und Ziele in Friesoythe grundsätzlich in vielen Bereichen in Radentfernung liegen und somit ein hohes Potenzial für mehr Radverkehr besteht.

Die Herausstellung der als besonders unsicher empfundenen Straßenzüge wie auch der wichtigsten Verbindungen der Befragten deckt sich im Wesentlichen auch mit den Rückmeldungen des Wegedetektives und sollte im Folgenden als Einflussgröße für die Priorisierung von Maßnahmen herangezogen werden.

5.1.4 Arbeitskreis

Die Aufstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Friesoythe wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, der zu diesem Zweck initiiert wurde. Mitwirkende des Arbeitskreises waren Herr Bürgermeister Stratmann, Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung der Stadt Friesoythe sowie auch der politischen Fraktionen des Rates, die Straßenbaulastträger (Landkreis Cloppenburg und NLStBV Lingen), die Polizei, des Radsportclubs Thüle, des Seniorenbeirats, des Beirats für Menschen mit Beeinträchtigungen sowie weitere Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Interessengruppen.

Ziel des Arbeitskreises war die fachliche Rückkopplung der Zwischenergebnisse sowie die konsensorientierte Entwicklung von Leitlinien und Zielen für den Radverkehr, die auch auf den Rückmeldungen der Öffentlichkeit basierten.

Die Arbeitskreissitzung wurde am 23.03.2022 im Ratssaal im Rathaus Friesoythe durchgeführt. Nach einer Vorstellung der Bestandsaufnahme wurden in einem offenen Diskussions- und Brainstorming-Prozess verschiedene, für die Radverkehrsförderung in Friesoythe relevante Themen gesammelt und unter den Teilnehmenden diskutiert. Auch das Monitoring und die Evaluation der Radverkehrsförderung sowie die bereits erzielten Erfolge wurden angesprochen. Weiterer Diskussionsbestandteil war die Frage der zukünftigen Finanzierung der Radverkehrsförderung.

Nach einer weiteren Einordnung der Rolle der Beteiligten an der Radverkehrsförderung, insbesondere auch in der späteren Umsetzung von Maßnahmen, wurden in einer Planungswerkstatt Ideen der beteiligten Akteure zu einem Leitbild für die Radverkehrsförderung in der Stadt Friesoythe gesammelt. Die Ergebnisse fanden Einfluss in das für das Radverkehrskonzept entwickelte Leitbild, welches im folgenden Kapitel 6 dargestellt wird.

Abbildung 67: Ergebnisse Arbeitskreissitzung



Abbildung 66: Arbeitskreissitzung



6 Leitbild für die Radverkehrsförderung in Friesoythe

Ein Leitbild zur Radverkehrsförderung für die Stadt Friesoythe kann konkret bewirken, dass eine Radverkehrsförderung mit nachvollziehbaren, zielgerichteten Handlungsimpulsen erreicht wird. Es beschreibt Ziele und Visionen sowie handlungsorientierte Beschreibungen, wie diese erreicht werden können. Darin soll es eine Grundlage bieten, auf der sich alle Maßnahmen für die Radverkehrsförderung in Friesoythe einordnen lassen.

Ein Leitbild

- dient als Rahmengeber und Kontrollmechanismus für ein langfristiges und kontinuierliches Handeln.
- erhöht die Wahrnehmbarkeit der Radverkehrsförderung in der Öffentlichkeit und bietet somit Orientierung und Aussicht.
- soll für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar sowie gut zu bewerben sein. Dafür soll es vorstellbar, erlebbar und mit positiven Assoziationen besetzt sein.

Das Leitbild braucht möglichst ein Motto und ein Logo, dass transparent und klar nachvollziehbar macht, welche Ziele verfolgt werden und die möglichst wiedererkennbar sind. Diesem Motto folgend werden in dem Leitbild Grundsätze, Leitziele, Handlungsfelder und konkrete Projekte benannt, anhand derer die zukünftige Förderung des Radverkehrs und Umsetzung von Maßnahmen folgen soll. Innerhalb des durchgeführten Leitbildprozesses wurden die Bedürfnisse und Vorschläge des Arbeitskreises sowie der Öffentlichkeit einbezogen.

Als Resultat wird das im Folgenden aufgeführte Leitbild aus 14 Punkten vorgeschlagen.:

Radfahren in Friesoythe – gemeinsam, sicher & komfortabel

1. Radverkehr in Friesoythe als System verankern
2. Bewertung und Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung durchführen
3. Fortlaufende Maßnahmenprogramme umsetzen
4. Radverkehrsförderung in Politik, Verwaltung und Haushalt dauerhaft verankern
5. „Fachgruppe Radverkehr“ etablieren
6. Verkehrssicherheit erhöhen
7. Wegeinfrastruktur verbessern
8. Hauptrouten für Friesoythe herausstellen
9. Angebote zum Fahrradparken verbessern
10. Fahrradnutzung im Berufsverkehr fördern
11. Radtourismus in Stadt und Region stärken
12. Regionales Engagement ausbauen
13. Fahrradklima verbessern – Kommunikation stärken
14. Serviceangebote schaffen

1. Radverkehr in Friesoythe als System verankern

Die Stadt Friesoythe strukturiert und bündelt die punktuellen Einzelmaßnahmen zu einer systematischen Radverkehrsförderung, die sich am Hauptradnetz orientiert und entwickelt sich als radverkehrsfreundliche Kommune weiter. Radverkehrsförderung dient den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes, der Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, der Senkung von Schadstoffen und Treibhausgasen, Lärminderung, Reduzierung des Flächenverbrauchs und ist ein strategisch wichtiges Ziel der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere des Radverkehrs, ist für die Stadt Friesoythe daher von hoher Bedeutung. Das Ziel einer radverkehrsfreundlichen Kommune stellt einen aktiven Beitrag zum kommunalen Klimaschutz dar. Um dieses Ziel zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Friesoythe auch an dem Leitbild „Radverkehr als System“ des Nationalen Radverkehrsplans 3.0.

Der flächendeckende Ausbau einer einladenden und für alle Menschen verständlichen Radverkehrsinfrastruktur ist dabei entscheidend für mehr, besseren und sicheren Radverkehr, insbesondere für die Verbindungen im Zentrum von Friesoythe als auch der guten Anbindung der Ortsteile. Überall, mindestens jedoch entlang des Hauptroutennetzes sowie der touristischen Routen (siehe Punkt 11) wird ein **in sich geschlossenes Netz** für den Radverkehr vorgehalten. Das „korrekte“ Verhalten im Straßenraum soll sich **intuitiv, klar und ersichtlich** ergeben. Die Festlegung dieser Handlungsziele und Behandlung des Themas Radverkehr sollte auf politischer Ebene erfolgen.

2. Bewertung und Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung durchführen

Evaluationen und Wirkungskontrollen der Radverkehrsförderung sind unverzichtbar, um die Entwicklung der Zielgrößen zu begleiten und zu evaluieren. Der erforderliche Handlungsbedarf wird regelmäßig fortgeschrieben und Realisierungsphasen zugeordnet. Das Erreichen der Ziele wird mit zu definierenden Wirksamkeitskontrollen überprüft, dokumentiert und veröffentlicht (z. B. regelmäßiger Kurzbericht zur Radverkehrsentwicklung, Zufriedenheitsbefragungen, Unfalldaten, etc.).

Die mengenmäßige Einschätzung der Radverkehrsnutzung oder Zahlen zum **Modal Split** kann als Indikator für Radverkehrsförderung dienen. Auf Basis von Erhebungen können Ziele z. B. zur Steigerung des Radverkehrsanteils aller Wege im Vergleich zum Status quo formuliert werden.

Weiterhin ist es das Ziel, durch eine konsequente Radverkehrsförderung die Zahl der **Radverkehrsunfälle** und die Zahl der schwerverletzten Radfahrenden in Relation zum steigenden Radverkehrsanteil zu senken (siehe auch Punkt 6).

Die Bewertung des Radverkehrs sowie der **Zufriedenheit** in Bezug auf die Radverkehrsnutzung sollen regelmäßig überprüft werden und bei identifizierten Mängeln entsprechende Maßnahmen ins Auge gefasst werden.

Eine dauerhafte Verankerung zur **Rückmeldung** von Mängeln, Netzlücken, etc. durch Bürgerinnen und Bürger sowie andere Nutzergruppen kann zur besseren Bewertung und Wahrnehmbarkeit des aktuellen Stands der Radverkehrsförderung in Friesoythe dienen und ist daher wünschenswert.

3. Maßnahmenprogramm inkl. Sofortmaßnahmen umsetzen und fortschreiben

Die umfangreichen Aufgaben der Radverkehrsförderung, für die mit dem Radverkehrskonzept zunächst eine Grundlage gelegt wird, erfordern eine **jährliche Bündelung der Einzelmaßnahmen in umsetzbaren, kurz- und langfristigen Projekten**. Die Radwegeunterhaltung ist bereits ein fester Haushaltsposten der Stadt Friesoythe und soll gestärkt werden. Sofortmaßnahmen sind solche, die entweder aufgrund drängender (Sicherheits-)Mängel, konkreter Förderhintergründe oder des geringen Aufwandes ad-hoc umgesetzt werden sollen.

4. Radverkehrsförderung in Politik, Verwaltung und Haushalt dauerhaft verankern

Die Förderung des **Radverkehrs ist Daseinsvorsorge und Daueraufgabe**, daher werden die damit verbundenen Aufgaben der Kommunikation nach Innen und Außen, der Planung, Umsetzung, Pflege und Wartung als Querschnittsaufgabe begriffen und dauerhaft in der Verwaltung verankert.

Eine strukturierte Radverkehrsförderung ist bislang nach außen in Teilen durch die umgesetzten und angestoßenen Umgestaltungen in der Innenstadt sowie die Kommunikation im Rahmen des Radverkehrskonzeptes zu erkennen. Die Politik der Stadt Friesoythe bekennt sich zur Umsetzung der Radverkehrsförderung in Friesoythe und es werden die notwendigen finanziellen Mittel und eine angemessene Personalausstattung mit festen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern für die Aufgaben der Radverkehrsförderung sichergestellt. Die Höhe des festen Radverkehrsbudgets wird in Anlehnung an den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) festgesetzt. Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch die Akteure soll sich perspektivisch an einem zu definierenden Betrag je Einwohner und Jahr orientieren, wobei zwischen Eigenanteilen der Baulastträger und möglicher Fördermittel differenziert wird. Der NRVP 3.0 schlägt für ein festes jährliches Radverkehrsbudget von insgesamt 30 € / Einwohner und Jahr vor. Dieses Budget zielt nicht ausschließlich auf die Infrastruktur des Radverkehrs ab, sondern ist auch in den Bereichen Service und Kommunikation zu sehen.

5. „Arbeitsgruppe Radverkehr“ einrichten und etablieren

Die Radverkehrsförderung sollte von relevanten Akteuren, Institutionen und Menschen aus verschiedenen Bereichen in Friesoythe getragen werden. Aktuell besteht kein übergeordneter Austausch oder eine Koordinierung im Austausch mit den verschiedenen Akteuren in der Radverkehrsförderung. Dazu sollte eine **„Arbeitsgruppe Radverkehr“** eingerichtet werden, welche sich in regelmäßigen Zeiträumen und anlassbezogen zusammenfinden und den zuständigen Fachausschüssen kompetent und nach außen transparent zuarbeiten kann. Neben einer Arbeitsgruppe Radverkehr sollte ebenfalls die Position einer oder eines Radverkehrsbeauftragten etabliert werden.

6. Verkehrssicherheit erhöhen

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eines der vorrangigen Ziele der Radverkehrsförderung in Friesoythe. **Allen straßen- und verkehrsplanerischen Maßnahmen soll daher die Verkehrssicherheit und der Komfort der Radfahrenden zugrunde gelegt werden.** Ziel ist es, durch eine konsequente Radverkehrsförderung die Zahl der Radverkehrsunfälle und die Zahl der schwerverletzten Radfahrenden in Relation zum steigenden Radverkehrsanteil zu senken. Dabei wird konsequent das Leitbild „Vision Zero“ verfolgt („null Verkehrstote“), zu dem im Sinne einer gemeinsamen Verantwortung alle Beteiligten einen Beitrag für die Radverkehrssicherheit leisten: Politik, Verwaltung, Planung, Polizei und Verkehrsteilnehmende.

Es wird dabei ein besonderer Fokus auf die **Verkehrssicherheit von Kindern und älteren Menschen** gelegt, da diese im Verkehr die schwächsten Glieder sind und eine kinderfreundliche und sichere Verkehrsinfrastruktur auch Sicherheit für alle weiteren Zielgruppen bedeutet. Dies gilt insbesondere auch unter der Beachtung des stetig steigenden Anteils von E-Bikes und den damit einhergehenden Geschwindigkeiten.

Radverkehr in Friesoythe soll nicht nur sicher sein, sondern sich auch so anfühlen. Die gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden stellen dabei zu erreichende Zielvorstellungen dar. Wo dies möglich ist, erhält der Radverkehr eigene Räume. Die Geschwindigkeiten des Verkehrs sollen dort, wo Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder unter beengten Verhältnissen stattfindet, möglichst auf ein ähnliches Niveau gesenkt (z. B. Tempo 30) werden.

7. Wegeinfrastruktur verbessern & Ausbaustandards definieren

Bereits umgesetzte und konkret geplante Maßnahmen und Konzepte in Friesoythe, wie z. B. die Umgestaltung der zentralen Innenstadt, die Umgestaltung Grüner Hof und die Radverbindung „In den Späten“ als auch die Dorfentwicklungskonzepte, werden aufgegriffen und in weiteren Bereichen gemäß des Radverkehrskonzeptes weitergeführt. Die Neuplanung und Weiterentwicklung der Wegeinfrastruktur erfolgt nach einheitlichen Kriterien entsprechend dem Stand der Technik und im Hinblick auf die Anforderungen eines zukünftig wachsenden und schnelleren Radverkehrs. Hierzu werden orientiert am aktuellen Stand der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr (FGSV) **Ausbaustandards für Friesoythe** abgeleitet. Diese setzen bestimmte Breiten für Radverkehrsanlagen auf Nebenanlagen voraus und die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr ist an konkrete Bedingungen geknüpft. Auch Standards hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit sollten vorgesehen werden. Für Gestaltung von Verbindungen mit höherwertigerem Standard, wie z. B. Radvorrangrouten, werden die Hinweise für Radschnellverbindungen (H RSV) der FGSV herangezogen. Hier sind vor allem die Verbindungen aus den umliegenden Grundzentren (Bösel, Saterland) und Altenoythe in die Kernstadt Friesoythe von Interesse.

Zusätzlich motivierend für die Anwendung von Ausbaustandards, die sich an den **Regelwerken der FGSV** orientieren, sind hohe Förderquoten für Maßnahmen zur Optimierung der Wegeinfrastruktur sowie die stark zunehmende Nutzung von Pedelecs als auch Anhängern und Lastenrädern, wodurch sich die Anforderungen an die Infrastruktur grundsätzlich weiter ändern und erhöhen.

8. Haupttrouten in Friesoythe herausstellen

Die Stadt Friesoythe definiert zentrale Hauptachsen, die für den Radverkehr durchgängig attraktiv und zügig zu befahren sind und mit hoher Priorität gemäß den aktuellen Regelwerken ertüchtigt und Verlustzeiten nach Möglichkeit reduziert werden. Die kontinuierliche Unterhaltung der Routen ist zu sichern. **Die Haupttrouten sind erkenn- und erlebbare Schrittmacher** auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt, sie verbinden die Stadtteile und das Umland mit der Innenstadt auf direkten, sicheren und möglichst verkehrsarmen Routen – die Eröffnung wird öffentlichkeitswirksam begleitet und erfahrbar gemacht.

9. Angebote zum Fahrradparken verbessern

Die Ausstattung mit anforderungsgerechten **Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielen des Radverkehrs** (Einkaufs-, Bildungs-, Freizeiteinrichtungen sowie an Betriebs- und Wohnstandorten) im Stadtgebiet Friesoythe wird verbessert und erweitert, da diese Angebote elementar für die Attraktivität und Nutzung des Radverkehrs sind. Im erweiterten Fokus steht hier auch die Verknüpfung des Radverkehrs mit den Angeboten des ÖPNV. Auch die Belange von Pedelecs und Lastenräder oder Fahrrädern mit Anhängern sollen dabei berücksichtigt werden.

Auch an Pendlerparkplätzen und entsprechend genutzten Orten sollten Abstellanlagen für den Radverkehr vorgesehen werden.

10. Fahrradnutzung im Pendlerverkehr fördern

Die Stadt Friesoythe setzt sich verstärkt für die Fahrradnutzung unter den Bediensteten ein. Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit mit örtlichen Gewerbe- und Industriebetrieben sowie auch den Schulen und Kindergärten in Friesoythe gesucht, um die Nutzung des Fahrrads im Pendlerverkehr zu fördern. Bei bestehenden Gewerbebetrieben und Neuansiedlungen wird aktiv für die Umsetzung betrieblicher Mobilitätsmanagementkonzepte sowie der Umstieg auf das Rad (Dienststradleasing, Lastenradnutzung, ...) geworben. In Zusammenarbeit mit den Schulen werden schulische Mobilitätskonzepte vorgesehen, um das Radfahren in der Schülerschaft stärker in den Fokus zu rücken. Zur ganzjährigen Nutzung wichtiger Haupttrouten und Schulwegverbindungen werden diese Strecken im Winterdienst bevorzugt berücksichtigt. An Parkplätzen bzw. Pendlerparkplätzen werden nach Möglichkeit überdachte Radabstellanlagen vorgesehen.

11. Radtourismus in Stadt und Region stärken

Das für Friesoythe aus touristischer Sicht bereits bestehende vorteilhafte und förderliche Image einer fahrradfreundlichen und serviceorientierten Stadt wird weiter genutzt und ausgebaut – Potenziale und Chancen bieten die bestehenden touristischen Angebote sowie die bereits bestehenden touristischen Radrouten. **Der Freizeitverkehr sowie der Radtourismus in Friesoythe werden gestärkt und gefördert.** Als landschaftlich attraktiv gelegene Kommune im Oldenburger Münsterland gilt es, auch die radtouristischen Potenziale der Stadt Friesoythe auszuschöpfen. Hierzu wird eine Zusammenarbeit mit den entsprechenden Akteuren in der Stadt Friesoythe sowie auch in der Region angestrebt und das touristische Potenzial weiterhin öffentlichkeitswirksam beworben.

12. Regionales Engagement ausbauen

Die Stadt Friesoythe sucht weiter die regionale Vernetzung und Kooperation, um das Engagement im Bereich der regionalen Zusammenarbeit auszubauen. Eine Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.“ (AGFK-NDS) wurde bereits umgesetzt und sollte durch aktive Beteiligung gelebt werden. Planungen der Anrainerkommunen sowie des Landkreises werden aktiv begleitet.

13. Fahrradklima verbessern – Kommunikation stärken

Radfahren ist stadtverträglich, familienfreundlich, gesund und macht Spaß – das auszuprobieren und zu einer guten Gewohnheit in Alltag und Freizeit werden zu lassen ist Aufgabe einer konstanten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Stadt und anderer Akteure und Dienststellen. Weitere Akteure beteiligen sich an der Öffentlichkeitsarbeit, weil Radverkehrsförderung z. B. im Eigeninteresse der Wirtschaft, der Krankenkassen, der Schulen, der Eltern und Senioren liegt. Wunsch und Zielvorstellung hierbei ist die Entstehung und Förderung einer gemeinsamen und anerkannten Fahrradkultur um auch einen angemessenen Nährboden eine „bottom up“-Beteiligung zu schaffen.

Das Radfahren in Friesoythe wird verstärkt beworben. Hierbei kommen vor allem digitale Plattformen zum Einsatz, die durch gängige Printmedien ergänzt werden. Durch Informationen und eine gute Öffentlichkeitsarbeit soll ein positives Radverkehrsklima in der Stadt geschaffen und eine Verbesserung der Außenwahrnehmung erreicht werden. Die Kommunikation wird sowohl innerhalb der Verwaltung als auch zwischen Verwaltung und Politik bzw. den Verbänden intensiviert, wobei die anzustrebende „Arbeitsgruppe Radverkehr“ in Abstimmung mit der Verwaltung einen Beitrag leisten kann.

Regelmäßig (mind. einmal pro Jahr) sollen Aktionen mit Bezug zum Radverkehr und mit besonderer Öffentlichkeitswirksamkeit statt. Friesoythe beteiligt sich zukünftig weiterhin an der Aktion „Stadtradeln“.

14. Serviceangebote schaffen

Die Stadt Friesoythe prüft, inwieweit bestehende Serviceangebote kommuniziert und welche Serviceleistungen (z. B. Luftpumpen, Gepäckstationen, Schließfächer, Ausgabe von Reparatur-Sets, Schlauch-o-mat) von ihr selbst angeboten oder initiiert werden können, um mit entsprechenden Dienstleistungs- und Serviceangeboten zu einer häufigeren Fahrradnutzung anzuregen, den Radverkehr in den Fokus zu rücken und für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen.

7 Zielkonzept

Um den Radverkehr in Friesoythe zukünftig nach dem Leitbild zu gestalten, sind neben den infrastrukturellen Maßnahmen im Radverkehrsnetz auch nicht-investive Maßnahmen bedeutsam, welche zusammenwirken und den „Radverkehr als System“ fördern.

Betroffen sind die Handlungsfelder Infrastruktur, Service und Information sowie Kommunikation.

Mit dem Zielkonzept werden eine Netzplanung und ein Zielstandard für das Radverkehrsnetz in der Stadt Friesoythe erarbeitet. Mit der Umsetzung wird ein Beitrag geleistet, das Radfahren in Friesoythe auf eine neue Ebene zu heben und die Stadt als Wohn- Geschäfts- und Tourismusstandort zukunftsfähig zu gestalten. Das Zielkonzept greift die vorhandenen Defizite und Wünsche auf und leitet auf dieser Grundlage konkrete Handlungsempfehlungen ab, welche von den verantwortlichen Stellen umgesetzt werden können.

7.1 Netzplanung Alltagsradverkehr

Grundlage der Radverkehrsförderung sollte ein Wegenetz sein, welches die Verbindungen zwischen den Quellen und den wichtigen Zielen enthält. Netze des Alltagsradverkehr enthalten vor allem die Verbindungen der Wohnstandorte mit den alltäglichen Zielen wie z. B. Schul- und Arbeitsplatzstandorte oder Einzelhandelsschwerpunkte.

Hierzu erfolgt zunächst die **Zielauswahl**. Anschließend wird festgelegt, welche Ziele miteinander verbunden werden sollen. Hierzu wird u.a. nach dem Prinzip der zentralen Orte verfahren, wodurch die Quellen und Ziele hinsichtlich ihrer lokalen oder regionalen Bedeutung hierarchisiert werden (z. B. Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum). Ziele gleicher raumordnerischer Funktion („Austauschfunktion“) oder Ziele mit unterschiedlicher raumordnerischer Funktion („Versorgungsfunktion“) werden demnach direkt miteinander verbunden. Hierbei soll i.d.R. vermieden werden, dass sich die Luftlinien überschneiden. Es ergibt sich, je nach Dichte der Zielauswahl, ein engmaschiges Netz an Luftlinienverbindungen. Auf der nähräumigen Ebene verflechten sich die Verbindungen i.d.R. engmaschiger und die Distanzen sind kürzer, während die Verbindungen höherwertigerer Zentren (z. B. zwischen Grundzentren oder zwischen Grundzentrum und Mittelzentrum) weniger engmaschig und häufig auch länger sind. Es entsteht ein sogenanntes Wunschliniennetz („direkte Verbindungen ohne Umwege“). Generell kann bei der Entwicklung von Radnetzen für den Alltagsradverkehr unterstellt werden, dass Routen von über 20 km Länge i.d.R. nicht angenommen werden, weshalb dies neben der Bewertung der zentralörtlichen Funktion der Ziele ein weiteres Kriterium für die Auswahl der Verbindungen darstellt. Die relevanten Verbindungen werden nach dem oben beschriebenen Ablauf gemäß ihrer Verbindungsfunktionsstufe kategorisiert, wodurch eine Priorisierung stattfinden kann.

Für die anschließende **Abwägung der Routenauswahl** sind folgende Kriterien zur Bewertung der Ansprüche des Alltagsradverkehrs relevant, die sich von denen des touristischen Radverkehrs unterscheiden, denn Radfahren im Alltag soll nicht als Selbstzweck, sondern als praktische Mobilität im Alltag angesehen werden.

- Alltagsradelnde erwarten eine möglichst kurze, direkte Strecke, um schnell ans Ziel zu kommen. Die **Direktheit des Weges** wird über den sogenannten Umwegfaktor bewertet, welcher die tatsächliche Routenlänge mit der Länge der Luftlinienverbindung ins Verhältnis setzt. Der Faktor 1,2 sollte hierbei nicht überschritten werden (1,1 bei parallel vorhandenem Weg für Kfz).
- Aufgrund der ganztägig angestrebten Radnutzung, auch zur dunklen Jahreszeit, ist der Aspekt der **sozialen Sicherheit** nicht zu vernachlässigen. Dies spielt dann eine Rolle, wenn es z. B. um die Beleuchtung von Radrouten oder die Abwägung der Routenführung geht (durch bebautes Gebiet oder daran vorbei; an verkehrsreichen Straßen entlang oder „Quer-Feld-ein“).
- Um hohe Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen, sollten die Radverkehrsanlagen einen ausreichenden **Standard** aufweisen (Breite, Oberflächenmaterial, Komfort).

7.1.1 Wunschliniennetz

Als wichtige Ziele wurden zunächst die innerhalb und außerhalb der Stadt Friesoythe liegenden Ortschaften sowie die Kernstadt Friesoythe festgelegt. In Anlehnung an die vorliegende raumordnerische Struktur wurden die Ortschaften in und um Friesoythe gemäß ihren zentralörtlichen Eigenschaften bewertet und kategorisiert, wie in der **Anlage 4.1 „Wunschliniennetz“** dargestellt.

Regionale Radhauptverbindungen

Als **Mittelzentrum** stellt Friesoythe das zentrale Ziel innerhalb des raumordnerischen Einzugsgebietes in Radentfernung (20 km-Radius) dar. Das in Entwicklung befindliche Gewerbegebiet rund um den C-Port wurde als Arbeitsplatzstandort mit der Priorität eines Mittelzentrums versehen, sodass sich zwischen dem Mittelzentrum Friesoythe und dem C-Port eine Verbindung von höchster Priorität ergibt. In dieser Kategorie ist auch die in Untersuchung befindliche Radvorrangroute des Landkreises Cloppenburg einzuordnen. Die Vorzugsvariante der Streckenführung steht dabei aktuell noch nicht fest, so dass zunächst die Verbindungen entlang der aktuell direktesten bestehenden Verbindung dargestellt werden. Als **Grundzentren** in Radentfernung wurden die Kommunen Bösel, Garrel, Nordhümmling Saterland und Edewecht mit dem Mittelzentrum Friesoythe verbunden, da Friesoythe eine Versorgungsfunktion der Grundzentren wahrnimmt.

Die Anbindung des Mittelzentrums Friesoythe an die umliegenden Grundzentren und den C-Port werden im Folgenden als **regionale Radhauptverbindungen** zusammengefasst.

Radhauptverbindungen

Auch die Grundzentren Lindern, Werlte und Molbergen wurden in das Wunschliniennetz aufgenommen. Sie erhalten aufgrund Nähe zur Stadt Cloppenburg keine Verbindung zur deutlich weiter entfernten Kernstadt Friesoythe. In Bezug auf die **Ortsteile** Neumarkhausen, Augustendorf oder Markhausen ergibt sich jedoch eine gewisse Versorgungsfunktion, sodass hier eine Luftlinienverbindung gezogen wurde.

Dieses Vorgehen beschreibt grundsätzlich das Prinzip der Netzebene der **Radhauptverbindungen**: Jeder Ortsteil in Friesoythe wurde mit dem nächsten Grund- oder Mittelzentrum angebunden. Hierbei wurden Ortsteile mit und ohne zentralörtlicher (Teil-)Funktion gleichwertig behandelt. Die Unterscheidung wurde nur informativ aufgeführt und zeigt lediglich an, ob in einem Ortsteil gewisse Versorgungsstrukturen wie Nahversorger oder Tankstellen vorhanden sind.

Radverkehrsverbindungen

Die **Radverkehrsverbindungen** in Friesoythe beschreiben ausschließlich die Verbindungen der Ortsteile untereinander, die nicht in eine der höheren Kategorien eingeordnet werden können.

Freizeitverbindungen

Als **Freizeitziele** von überörtlichem Charakter, auch für den Alltagsradverkehr, wurden die Thülsfelder Talsperre, der Tier- und Freizeitpark Thüle sowie der Eleonorenwald aufgenommen. Die in Radentfernung liegenden Grund- und Mittelzentren wurden als Freizeitverbindungen der Kategorie 1 aufgenommen, während die Ortsteile als Freizeitverbindungen der Kategorie 2 aufgenommen worden sind.

7.1.2 Hauptradroutennetz Alltagsradverkehr

Die kategorisierten Luftlinien des Wunschliniennetzes wurden auf der Grundlage der Abwägung der Routenwahl auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz umgelegt.

Das sich ergebende **Hauptdroutennetz des Alltagsradverkehrs** wird in der **Anlage 4.2** dargestellt. Neben den im Wunschliniennetz dargestellten Verbindungen werden hier auch die hervorzuhebenden Verbindungen innerhalb der Innenstadt Friesoythe dargestellt. Die Kategorien entsprechen jeweils den Verbindungsfunktionsstufen wie in Kapitel 7.1.1 beschrieben.

Als zusätzliche Kategorie wurden im Hauptradroutennetz Vorschläge zur Prüfung von sinnvollen Netzergänzungen abgebildet, die vor allem auch aus den Beteiligungsformaten hervorgegangen sind.

7.2 Zielstandard

Die in der Netzplanung (Kapitel 7.1) dargestellten Hauptrouten des Alltagsradverkehrs sollten auf einen hohen Standard ertüchtigt werden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen, insbesondere bei der Bedarfsplanung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen, sollte die spätere Nutzung im Sinne einer **Angebotsplanung** im Fokus stehen (Planung für „mehr Radverkehr“). Der Zielstandard für das Hauptradroutennetz leitet sich aus den gängigen Regelwerken ab.

ERA-Basis-Standard und Radvorrangroutenstandard

Im Zuge der Neuauflage der ERA, die in Kürze herausgegeben werden soll, wird der ERA-Standard voraussichtlich als „Basis-Standard“ für Radverkehrsanlagen in die Regelwerke einfließen. Gehobene Standards sind dann die sogenannten Radvorrangrouten und Radschnellwege. Diese geben Radfahrenden mehr Komfort beim Befahren der Routen, was sich durch breitere und möglichst eigene Verkehrsräume ergibt. Fahrradstraßen sind in diesem Zusammenhang ein wichtiges Element eines komfortablen Radverkehrsnetzes. Radschnellwege können vor allem im Einzugsbereich von Metropolregionen und Oberzentren eingesetzt werden und spielen in Friesoythe keine Rolle, während Radvorrangrouten generell auch auf Hauptradrouten zum Einsatz kommen können, die einen besonders hochwertigen Standard aufweisen sollen und eine Bündelung des Radverkehrs erwarten lassen.

Für Friesoythe wird grundsätzlich der Ausbau nach dem **ERA-Basis-Standard** empfohlen.

Der **Radvorrangroutenstandard** kann vor allem im zentralen Bereich von Friesoythe angedacht werden, wo eine Bündelung des Radverkehrs auftritt. Mögliche Tendenzen für eine Planung nach dem Radvorrangroutenstandard auf kommunalübergreifenden Verbindungen sollten aufgegriffen werden. Hier bietet sich vor allem die (Teil-)Verbindung Saterland - C-Port - Friesoythe - Bösel an, die bereits vom Landkreis Cloppenburg näher auf Umsetzbarkeit einer Radvorrangroute untersucht wird. Die Aufwertung kommunalübergreifenden Verbindungen sollte v.a. auch auf Landkreisebene kommuniziert werden, da die überörtlichen Verbindungen häufig Bestandteil einer landkreisweiten Netzplanung sind.

7.2.1 Führungsformen

Die beschriebenen Standards beinhalten unterschiedliche Führungsformen, die jeweils mit den Regeln und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zum Einsatz kommen können.

Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt im Wesentlichen von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab (vgl. Kapitel 2). Die resultierenden anzustrebenden Führungsformen können in der Übersicht der Belastungsbereiche in der ERA, Bild 7 eingesehen werden.

Besonders ist auf mögliche **Wechsel zwischen den Führungsformen** zu achten, damit diese intuitiv im Sinne eines zusammenhängenden Netzes und im Sinne der Kriterien Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit genutzt werden können (z. B. Wechsel von der Nebenanlage auf die Fahrbahn).

Im Folgenden werden die Führungsformen mit Relevanz für das Zielnetz des Radverkehrs in der Stadt Friesoythe zusammengefasst.

Mischverkehr auf der Fahrbahn

Die Führungsform Mischverkehr auf der Fahrbahn soll innerorts bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nur bis etwa 400 Kfz/h vorgesehen werden.

Markierungen von **Fahrradpiktogrammen** auf der Fahrbahn tragen dazu bei, die Führung auf der Fahrbahn sowohl gegenüber Radfahrenden als auch Kfz-Führenden zu verdeutlichen, was die Akzeptanz in jeder Hinsicht erhöht²⁵. Sie sollten jedoch nicht überall zum Einsatz kommen, sondern in erster Linie dort, wo nicht-benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden sind und das Fahren auf der Fahrbahn nicht die gewünschte Akzeptanz erfährt.

Auch Fahrradstraßen sind eine Form des Mischverkehrs, wenn Kfz-Verkehr zugelassen wird.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein besonders sichtbares Instrument der Radverkehrsförderung. Sie kommen auf Straßen zum Einsatz, die für den Radverkehr aktuell oder zukünftig eine besonders relevante Bedeutung darstellen. Die Ausweisung erfolgt mit dem Verkehrszeichen 244, gemäß StVO.

Die wichtigsten Regeln in einer Fahrradstraße sind:

- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr dürfen in Fahrradstraßen nur dann fahren, wenn dies durch entsprechende Zusatzzeichen angeordnet wird (z. B. „Anlieger frei“).
- Es darf nebeneinander gefahren werden, auch wenn Kfz-Verkehr dadurch behindert wird.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen beträgt 30 km/h, der Kfz-Verkehr muss seine Geschwindigkeiten jedoch denen des Radverkehrs anpassen.
- In Fahrradstraßen gilt grundsätzlich Rechts-vor-Links, wobei eine Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen häufig zu empfehlen ist.

Voraussetzung für die Anordnung ist, dass eine hohe **Radverkehrsdichte** zu erwarten ist, was z. B. durch die Einbindung in das kommunale Alltagsradverkehrsnetz mit der Netzbedeutung nachgewiesen werden kann. Konkrete Zahlen sind für den Nachweis nicht bekannt. Weiterhin empfiehlt es sich, nur in Ausnahmefällen anderen Fahrzeugverkehr zuzulassen. Dies kann beispielsweise durch die Ausweisung „Anlieger frei“ erfolgen. Eine weitere Möglichkeit ist die Einrichtung baulicher modaler Filter. Hierzu kann die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr durch Poller o.ä. unterbrochen werden, sodass nur noch Quell- und Zielverkehr die Fahrradstraße nutzt. Für die Verträglichkeit solcher Maßnahmen in Bezug auf mögliche Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz sollten vorab eine Analyse und ggf. Zählungen durchgeführt werden.

Fahrradstraßen sollten so realisiert werden, dass der Charakter der Straße vom Radverkehr geprägt ist. Dies wird einerseits durch einen möglichst hohen Radverkehrsanteil erreicht, andererseits spielt die Gestaltung von Fahrradstraßen eine wichtige Rolle, damit eine Fahrradstraße als solche erkennbar ist und sich vom übrigen Verkehrsnetz abhebt.

²⁵ https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Forschungsbericht_WirkungPiktogramme.html?nn=3723098,
abgerufen am 05.01.2023

Die **Gestaltung** einer Fahrradstraße erfolgt einerseits durch Beschilderung. Darüber hinaus sollte das Sinnbild „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch an den Einfahrtsbereichen und möglichen Einmündungen großflächig auf die Fahrbahn markiert und wiederholt werden. Die Bevorrechtigung einer Fahrradstraße gegenüber Einmündungen sollte durch das Verkehrszeichen 301 („Rakete“) erfolgen, da Fahrradstraßen auf ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen (gem. VZ 306) nicht möglich sind und ansonsten wie beschrieben „Rechts-vor-Links“ gilt. Die Knotenpunktbereiche sollten darüber hinaus besonders hervorgehoben werden, was beispielsweise durch die Einfärbung des Asphalts mit roter Farbe geschehen kann. Das Parken durch Kfz in einer Fahrradstraße sollte auf ein notwendiges Mindestmaß reduziert und möglichst gesichert werden (z. B. Sicherheitsabstände durch Markierung). Besondere Anforderungen bestehen an die Breiten der Fahrgasse; diese sollte so breit sein, dass Radfahrende stets auch nebeneinander fahren können. Dies gilt auch im Bereich von Parkständen und bei Begegnungsverkehr mit Kfz. Bei Freigabe einer Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr können geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sinnvoll sein, welche den Radverkehr aber nicht behindern sollten.

Mit der Realisierung von Fahrradstraßen sollte eine begleitende **Öffentlichkeitsarbeit** stattfinden, was einerseits durch mediale Bekanntmachungen aber auch durch Informationen vor Ort geschehen kann. Für letzteres hat sich das Aufstellen von Bauzaunbannern o.ä. mit Informationen über die Regeln zur Nutzung der Fahrradstraße bewährt. Die betroffenen Anlieger sollten darüber hinaus bereits im Planungsprozess einbezogen werden.

In Friesoythe kommen Fahrradstraßen einerseits im zentralen Stadtgebiet in Betracht. Die Tecklenburger Straße wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch im Zusammenhang mit Diskussionen zwischen der Verwaltung und Anwohnern bereits als mögliche Fahrradstraße diskutiert. Hier bestünde die Möglichkeit, vom am Oldenburger Ring (L 831) endenden Radweg über Hinter der Burgwiese und die Tecklenburger eine adäquate Radverkehrsverbindung in die Innenstadt und darüber hinaus zu schaffen.

Auch auf überörtlichen Verbindungen kann die Einrichtung von Fahrradstraßen im Einzelfall geprüft werden, die aber wie zuvor beschrieben auf Landkreisebene abgestimmt werden sollten. Bei möglichen Routen sollten die Vor- und Nachteile sehr sorgsam abgewogen werden, um das Prinzip der Fahrradstraße in der Öffentlichkeit nicht „falsch“ zu vermitteln. Beispielhaft für außerörtliche Fahrradstraßen kann die Fahrradstraße von Bad Zwischenahn nach Oldenburg genannt werden.

Gehweg, Radfahrer frei

Einige Straßen in Friesoythe, wie z. B. die Barßeler Straße, Scheefenkamp, Europastraße und Seidelsberger Straße, sind mit Gehwegen ausgestattet, die für den Radverkehr zur Nutzung freigegeben sind. Diese Form der Anordnung kann häufig beobachtet werden, wenn aus Sicherheitsgründen nicht mehr rechtmäßige, alte Benutzungspflichten zurückgenommen werden und den Radfahrenden dennoch die Möglichkeit gegeben werden soll, auf der Nebenanlage zu fahren. Damit wird dem allgemeinen Interesse der Radfahrenden Rechnung getragen, auf möglichst vom Kfz-Verkehr getrennter Infrastruktur zu fahren. Die damit einhergehenden Pflichten, die Radfahrende auf derartigen Gehwegen zu erfüllen haben („Schrittgeschwindigkeit, Fußgänger haben Vorrang“) werden in der Praxis i.d.R.

jedoch nicht beachtet. Für den Radverkehr freigegebene Gehwege werden meist genutzt wie Radwege. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit wird somit nicht herbeigeführt. Sowohl durch Kfz-Führende als auch durch Radfahrende wird das Radfahren auf der Fahrbahn, obwohl erlaubt, häufig nicht zufriedenstellend akzeptiert. Hinzu kommt die Gefährdung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf den Gehwegen, die innerorts regelmäßig miteinander in Konflikt geraten. Weiterhin bestehen Flächenkonflikte mit abgestellten Mülltonnen und die Gefährdung an Einmündungen und Grundstückszufahrten. Viele Gehwege sind darüber hinaus zu schmal.

Mit der Umsetzung des Konzeptes sollte daher eine neue Grundhaltung zu Gehwegen und deren Freigabe für den Radverkehr eingenommen werden.

Das Radfahren auf der Fahrbahn sollte innerhalb solcher Regelungen deshalb einhergehend so attraktiv wie möglich gestaltet und gefördert werden, damit nur jene Nutzergruppen die Gehwege befahren, die das Radfahren anderenfalls nicht in Betracht ziehen. Hierzu kann das Radfahren auf der Fahrbahn durch markierte Piktogramme verdeutlicht werden, was die Akzeptanz auch bei den Kfz-Führenden gegenüber Radfahrenden erhöhen kann. Auch Querungshilfen und Überleitungen in die fahrbahnorientierte Führungsform leisten ihren Beitrag.

Erfüllen die freigegebenen Nebenanlagen die Grundanforderungen hinsichtlich ihrer Breite und Beschaffenheit nicht (mindestens 2,50 m Breite) und kann die Breite auch nicht nachträglich hergestellt werden, sollte die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr grundsätzlich überdacht werden. Häufig wird sich Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglich herstellen lassen können, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit der betreffenden Strecken auf 30 km/h abgesenkt wird (verkehrsbehördliche Prüfung notwendig).

Die Abwägung, ob die Gehwege auch mit zu geringer Breite für den Radverkehr freigegeben werden sollen, ist von den örtlichen Bedingungen abhängig. Bei weiterer Freigabe der Nebenanlagen sollte, wie oben beschrieben gleichzeitig ein Verkehrsklima für den Radverkehr geschaffen werden, welches zum Fahren auf der Fahrbahn einlädt (verkehrsbehördliche Prüfung Tempo 30, Piktogramme).

Benutzungspflichtige Nebenanlagen

Einige Benutzungspflichten von Nebenanlagen für den Radverkehr sind in Friesoythe bereits zurückgenommen worden, was den aktuellen Entwicklungen und Vorschriften grundsätzlich entspricht.

Andererseits besteht vor allem entlang einiger Straßenzüge weiterhin ein Bedarf, eigene Radverkehrsanlagen herzustellen, da die Verkehrsbelastungen stellenweise hoch sind oder die benutzungspflichtig ausgewiesenen Nebenanlagen nicht vorhanden sind oder für die aktuelle Form der Führung des Radverkehrs geeignet sind.

Die begonnen Planungen für die grundsätzliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt von Friesoythe zeigen am Grünen Hof, dass eine Umsetzung von ausreichend dimensionierten, eigenständigen Radverkehrsanlagen prinzipiell möglich ist und entsprechend weiter vorangetrieben werden sollte. Hinsichtlich der Übertragbarkeit dieser Maßnahme sollte jedoch bedacht werden, dass fahrbahnorientierte Lösungen für den Radverkehr gemäß der VwV-StVO – innerorts – stets prioritär geprüft werden sollen. Diese Abwägung wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum

Grünen Hof durchgeführt, die zur Anlage beidseitiger getrennter Geh- und Radwege geführt hat.

Dies sollte aus Gründen der Einheitlichkeit der Radverkehrsführungen in der Stadt Friesoythe bedacht werden, wenngleich sich einige Führungsformen bei guter Verknüpfung auch geeignet kombinieren lassen.

Generell sollten Hochbordradwege im Zuge von Zufahrten und Einmündungen von Wohn- und Erschließungsstraßen möglichst nicht abgesenkt werden („Berg- und Talfahrt“). Idealerweise sollten diese Bereiche als Radwegüberfahrten gestaltet werden.

Freigabe in Gegenrichtung

Die Freigabe von Radwegen in Gegenrichtung **innerhalb geschlossener Ortschaften soll nur in Ausnahmefällen** erfolgen und ist an verschiedene Bedingungen geknüpft:

- Die Breite muss ausreichend bemessen sein.
- Es sollen nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten gequert werden. An den untergeordneten Ästen sind die Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) oder 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) mit dem Zusatzzeichen 1000-32 (Radfahrer kreuzt aus beiden Richtungen) zu versehen.
- Die Sicht zwischen Kfz und Radfahrenden soll ausreichend sein.
- Am Anfang und am Ende sind sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr notwendig.

Generell sollte, auch aus Gründen der Einheitlichkeit und damit der Begreifbarkeit, möglichst **flächendeckend ein Fahrradrechtsverkehr** eingeführt werden. Dies gilt vor allem dort, wo viele Einmündungen und Grundstückszufahrten mit regelmäßiger Frequentierung vorhanden sind und damit insbesondere für die Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten.

Außerorts ist, wie auch in den RAL vorgesehen, meist nur eine Nebenanlage vorhanden, die Freigabe in Gegenrichtung ist daher der Regelfall.

Grundsätzlich sollte an den **Übergängen des Ein- und Zweirichtungsverkehrs** deutlich kenntlich gemacht werden, wo weitergefahren werden darf und wo nicht. Dies ist in Friesoythe beispielsweise an den Kreisverkehren bereits so umgesetzt, dass Piktogramme auf den Nebenanlagen die korrekten Wege anzeigen und die Wegweiser für den Radverkehr ebenfalls die korrekte Führung abbilden. Eine begleitende öffentlichkeitswirksame Kampagne zum Thema Geisterradeln wird bereits betrieben und sollte weitergeführt werden.

7.2.2 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Führungsform innerhalb eines Knotenpunktes richtet sich nach der Führungsform außerhalb des Knotenpunktes. Einen Wechsel sollte es im Regelfall nicht geben. Befindet sich ein Knotenpunkt im Übergangsbereich zwischen zwei Führungsformen, so ist der Wechsel entweder vor oder hinter dem Knotenpunkt durchzuführen.

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an Knotenpunkten mit LSA sind bei Radverkehrsführungen auf Nebenanlagen grundsätzlich **Radverkehrsfurten** zu markieren. Dies ist in Friesoythe nicht immer der Fall. Die fehlenden Furten sollten ergänzt werden. Die folgenden Situationen konnten beobachtet werden:

- Die Furt wurde nicht markiert.
- Die Pflasterung deutet den Übergang des (Geh-) und Radwegs an, weshalb mutmaßlich auf die Furtmarkierungen verzichtet wurde,
- Es wurde nur eine Seite der Furtmarkierung umgesetzt, weil die Furt in Nähe der Fahrbahnrandbegrenzung der übergeordneten Fahrbahn liegt und diese als Begrenzung der Furt „missbräuchlich“ verwendet wird.
- Die Furt ist stark abgenutzt.

Die **Sichtfelder** in Knotenpunkten auf bevorrechtigten Radverkehr sollten freigehalten werden, insbesondere bei **linksseitig** fahrendem Radverkehr. In diesem Zusammenhang ist auf die Beschilderung „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) zu achten, die an dem vorfahrtregelnden Verkehrszeichen der untergeordneten Zufahrt angebracht werden muss und in Friesoythe flächendeckend vorgefunden wurde.

Die Radverkehrsführungen entlang der übergeordneten Strecke sind an den Knotenpunkten aus Sicherheitsgründen möglichst **fahrbahnnah** über die untergeordnete Zufahrt zu führen. Bei zu großer Absetzung der Furt sollte diese gegenüber dem Kfz-Verkehr nicht mehr bevorrechtigt werden. Bereits im Vorfeld des Knotenpunktes sollte der Radverkehr fahrbahnnah geführt werden, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig auf die Situation einstellen können. Unmittelbare Verschwenkungen kurz vor dem Knotenpunkt sind zu vermeiden.

Vor allem im Bereich vorhandener Bedarfssignalisierungen und fahrbahngeführten Radverkehr können **vorgezogene Anforderungstaster** für den Radverkehr bewirken, das Radfahrende nicht auf die Nebenanlage wechseln müssen, um eine Signalphase anzufordern. Besonders wirksam ist diese Maßnahme, wenn der Radverkehr über einen Kreuzungsbereich hinweg im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Es sind grundsätzlich **Querungshilfen** anzubieten, um den Wechsel im Zuge der Übergänge des Ein- und Zweirichtungsverkehrs, vor allem an den Ortseingängen, zu vollziehen. Dies können Mittelinseln, Bedarfssignalisierungen oder Fahrbahnverengungen sein. Auch im Verlauf von Einrichtungsrädwegen sind Querungshilfen anzubieten, um die Zielpunkte des Radverkehrs komfortabel und sicher erreichen zu können. Bei knapper Flächenverfügbarkeit können die Querungshilfen als Mittelinseln auch gestreckt und schmaler gestaltet werden (Breite bis zu 1,50 m), so dass ein Längsaufstellen mit dem

Rad möglich wird. Hierbei finden Radfahrende Schutz zwischen den Inselköpfen, die bei Kreuzungen auch vor und hinter dem Kreuzungsbereich liegen und gleichzeitig als Abbiegehilfe für Kfz angelegt werden können. Fußgängern bieten sie im Bereich der Inselköpfe gleichermaßen Schutz.

Radverkehrsführungen über **Rechtsabbiegebypässe** sind grundsätzlich problematisch. An Lichtsignalanlagen sollten solche Situationen in die Signalisierung einbezogen werden. In Friesoythe ist hier der Rechtsabbiegebypass von der B 401 nach Norden in die L 832 zu erwähnen, der aber bereits signalisiert ist.

Die **Warteflächen** an Knotenpunkten und Überquerungsanlagen sollten sich mit denen des fließenden Radverkehrs nicht überschneiden, was jedoch häufig der Fall ist.

An **Kreisverkehren** wird der Radverkehr bei Führungen auf der Nebenanlage i.d.R. abgesetzt von der Fahrbahn geführt (etwa 4,00 m), weil die Sichtverhältnisse zwischen Rad und Kfz so besser sind („Kopfdrehen“).

7.3 Handlungsempfehlungen für die Wegeinfrastruktur

Die Handlungsempfehlungen für die Wegeinfrastruktur umfassen sowohl linienhafte als auch punktuelle Maßnahmenvorschläge. Die Maßnahmentypen werden im Folgenden aufgelistet:

Die **linienhaften Maßnahmenvorschläge** umfassen

- das vollständige Redesign von Straßenräumen bzw. Straßenzügen,
- die Änderung der Ausweisung der Führungsform, wenn z. B. eine ungerechtfertigte Pflicht zur Benutzung der Nebenanlage besteht,
- die Überprüfung von freigegebenen innerörtlichen Zweirichtungsradwegen,
- die Verbreiterung, Sanierung oder Neubau von Radverkehrsanlagen,
- die Prüfung von Lückenschlüssen zur Etablierung von Alternativrouten (Netzergänzungen),
- begleitende linienhafte Korrekturen,
- flankierende Maßnahmen wie z. B. Fahrradpiktogramme oder geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen bei fahrbahnorientierten Führungsformen.

Die **punktuellen Maßnahmenvorschläge** umfassen

- die Einrichtung oder Verbesserung von Überquerungshilfen an wichtigen Netzübergängen,
- die Optimierung von Querungsstellen ohne Überquerungshilfe,
- die einheitliche Gestaltung von Radverkehrsfurten an Einmündungen,
- die Beseitigung von Fahrthindernissen und Barrieren,
- die Erhöhung von Sicherheit und Komfort an Knotenpunkten durch die Korrektur von Detailmängeln (Sichtbeziehungen, Direktheit, Übersichtlichkeit),
- Die Änderung von Knotentypen oder Änderungen der Verkehrsführung.

Die Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur werden in der Anlage 5 auf einer Übersichtskarte dargestellt. Die Erläuterungen zu den Handlungsempfehlungen werden in der Anlage 5.1 dargestellt. Die Anlage 5.2 beinhaltet die tabellarische Übersicht der punktuellen Infrastrukturmaßnahmen, z. B. an Knotenpunkten. Die Anlage 5.3 beinhaltet die linienhaften Infrastrukturmaßnahmen entlang definierter Abschnitte bzw. Strecken. Die Handlungsempfehlungen im Themenbereich Service werden in der Anlage 5.4 zusammengefasst und die Handlungsempfehlungen hinsichtlich der Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Information in Anlage 5.5.

Die Anlage 5.6 führt abschließend für die einzelnen zu verortenden Maßnahmen Maßnahmensteckbriefe auf, welche jeweils die konkrete Situation, Handlungsempfehlungen, Zuständigkeiten, Fotos und weitere Informationen enthalten. Die räumliche verortete Darstellung der Maßnahmennummern in der Anlage 5 unterscheidet zwischen streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen. Die Einfärbungen geben einen Überblick über die Priorität. Die vorläufigen Prioritäten werden in 3 Kategorien geordnet. Durch weitere Priorisierung (siehe Kapitel 8) kann sich in der Umsetzung aber auch eine andere Reihenfolge ergeben.

- Die **Priorität 1 (hohe Priorisierung)** beschreibt Abschnitte mit Maßnahmen zur Beseitigung akuter Sicherheitsdefizite oder zur Gewährleistung der Funktionalität eines Routenabschnitts. Solche Abschnitte weisen beispielsweise sehr deutlich unterschrittene Breiten auf, führen den Radverkehr mittels nicht geeigneter Führungsformen oder die Netzschlüssigkeit zweier Abschnitte ist nicht hergestellt.
- Die **Priorität 2 (mittlere Priorisierung)** beschreibt Abschnitte mit Maßnahmen, welche deutliche Verbesserungen am betrachteten Routenabschnitt bewirken, ohne dass grundsätzliche Mängel der Priorität 1 vorhanden sind. Hierzu zählen beispielsweise Abschnitte mit schmalen Nebenanlagen aber grundsätzlich richtiger Führungsform oder Bereiche, die Optimierungspotenziale aufweisen, welche die Attraktivität der Route steigern können.
- Die **Priorität 3 (nachgeordnete Priorität)** beschreibt Abschnitte mit Maßnahmen, die eine Verbesserung des Routenabschnitts bewirken oder perspektivisch angedacht werden könnten und nicht in die Priorität 1 oder 2 fallen.

7.4 Netzergänzungen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Vorschläge für Routen und Lückenschlüsse abseits des klassifizierten Straßennetzes benannt. Die entsprechenden Vorschläge für Netzergänzungen werden in der Anlage 4 mit dem Hauptradrouthenetz dargestellt. Im Folgenden werden diese kurz aufgeführt:

- Für den Straßenzug Am Küstenkanal sollte die durchgehende Durchlässigkeit für den Radverkehr inkl. der Verbindung am C-Port geprüft und hergestellt werden. Hier wurden mehrfach Rückmeldungen gegeben, da die Verbindung sowohl für die Kanaldörfer als auch für touristische Verkehre eine Bedeutung hat.
- Zur Schaffung einer Alternativverbindung zum Abschnitt entlang der B 72 zwischen Vordersten Thüle und Mittelsten Thüle wurden vielfach Wünsche hinsichtlich der Verbindung vom Pehmertanger Weg über Im Paarberger Wald bis zum Kurfürstendamm (K 300) geäußert. Hier spielen sowohl ein Lückenschluss eines fehlenden Verbindungsstückes als auch die Befahrbarkeit eine tragende Rolle.
- Zwischen Gehlenberg, Neuvrees und Neuscharrel wurden Vorschläge für Netzergänzungen jenseits des klassifizierten Netzes entlang vorhandener Wirtschaftswege, aber auch mit aktuell fehlenden Verbindungen vorgeschlagen. Hier ist vor allem die potenzielle Nutzung einer vorhandenen Querung eines Gewässers interessant, die allerdings im Bereich einer Hofstelle liegt.
- Östlich von Markhausen wurde eine Netzergänzung entlang des Kronendamms vorgeschlagen, wofür eine Verbesserung der Oberflächenqualität notwendig erscheint.

7.5 Abstellanlagen

Im Sinne einer Angebotsplanung sollten nicht nur die vorhandenen Abstellanlagen und deren Auslastung für die Bedarfsermittlung herangezogen werden, sondern das Anfahren der Ziele mit dem Fahrrad sollte durch das Vorhalten „guter“ Abstellanlagen „beworben“ werden. Diese sollen einen stabilen und sicheren Halt sowie einen ausreichenden Diebstahlschutz gewährleisten. Es sollte weiterhin immer ein ausreichender Seitenabstand vorhanden sein, damit Fahrräder problemlos ein- und ausgeparkt werden können und das Beladen möglich ist.

Prinzipiell sollten möglichst viele Abstellanlagen an wichtigen Punkten, insbesondere den Zielen des Alltagsverkehrs bereitstehen. An einigen Stellen ist dies in der Stadt Friesoythe bereits der Fall. An den Stellen, an denen es noch alte Systeme gibt („Felgenklemmer“), sollten die Abstellanlagen erneuert werden. Dazu sollten kurz- bis mittelfristig sukzessiv neue Abstellanlagen errichtet und bestehende Anlagen erneuert und erweitert werden. Dazu sollten je nach Standort die geeigneten vorhandenen Förderprogramme berücksichtigt werden, um möglichst viele Ziele für den Radverkehr zu attraktivieren. Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen bestehen beispielsweise Fördermöglichkeiten im Rahmen des geförderten barrierefreien Haltestellenausbaus.

Für einen bedarfsgerechten und nachhaltigen Ausbau von Abstellanlagen für den Radverkehr wird empfohlen, aufbauend auf dem vorliegenden Radverkehrskonzept die **Entwicklung eines Ausbauprogramms** zum Fahrradparken in Friesoythe zu erarbeiten. Das Ausbauprogramm soll dabei als Handlungsleitfaden für die sukzessive Aus-, Um- und Nachrüstung von angemessenen Abstellanlagen an radverkehrsrelevanten Zielen darstellen. Hierfür ist es zunächst erforderlich, neben der aktuellen Auslastung auch mögliche zukünftige Bedarfe abzuschätzen. Auf dieser Basis können eine Priorisierung vorgenommen, Kapazitäten für Abstellanlagen und konkrete Standortplanungen festgelegt werden. Für die Aufstellung und Umsetzung des Ausbauprogramms ist ein politischer Beschluss zu empfehlen, der einen jährlichen finanziellen Rahmen, Qualitätsstandards und Ausbauziele vorgibt.

Mit dem Ausbauprogramm sollten einheitliche Standards für Abstellanlagen in Friesoythe verbindlich festgelegt werden. Dabei sind weitergehende Anforderungen größerer Fahrräder wie z. B. Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern genauso zu berücksichtigen wie die sich aus der Art des Ziels ergebenden Anforderungen an die Beschaffenheit und Sicherheit der Abstellanlagen, was auch die soziale Sicherheit umfasst (z. B. Beleuchtung). Die Standorte für Fahrradparken sollten möglichst immer gut einsehbar und nah zum Ziel liegen. Die Kapazitäten sollten darüber hinaus so großzügig vorgehalten werden, so dass die Anlagen in der Regel nicht ganz ausgelastet sind und den Nutzenden verlässlich ein Stellplatz zur Verfügung steht.

Zur Förderung der Fahrradnutzung sind besonders auch im privaten Umfeld qualitativ hochwertige und gut erreichbare Abstellanlagen notwendig, da hier das stärkste Verlagerungspotenzial vom MIV auf das Fahrrad besteht. Dies bezieht sich zum einen auf die Quellen des Verkehrs wie den Wohnort und zum anderen auf Ziele, wie beispielsweise den Arbeitsplatz, Einzelhandel und Freizeitziele. Die Stadt Friesoythe sollte bei Eigentümern, Investoren und Entscheidungsträgern im Zuge von Modernisierungen und Neubauten entsprechend informieren und darauf hinwirken, dass qualitativ hochwertige Abstellanlagen vorgesehen werden. Hier sollten auch Fahrradservicestationen und Fahrradgaragen eingeplant und umgesetzt werden.

Um im privaten Umfeld ebenfalls einen hohen Standard der Abstellanlagen zu generieren, ist z. B. die **Erstellung eines Leitfadens für Investoren und Bauherren** zu empfehlen. Die Stadt sollte möglichst alle informellen, finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen (Förderprogramme, Bebauungsplanung, freiwillige Selbstverpflichtung von Bauherren, Auszeichnung besonders guter Praxisbeispiele), um eine möglichst flächendeckende Umsetzung von hochwertigen privaten Radabstellanlagen in Friesoythe zu erreichen.

Zur Stärkung der Innenstadt und dem „Einkaufen mit dem Rad“ sollten zusätzlich zu den vorhandenen, dezentralen Anlehnbügeln, weitere Abstellanlagen im unmittelbaren Zentrum errichtet werden. Die Abstellanlagen sollten witterungsgeschützt sein und nach Bedarf und Standort jeweils mit ca. 10 - 20 Anlehnbügeln sowie mit zusätzlichen Serviceelementen (Luftpumpe, Werkzeug und möglicherweise Schließfächer) ausgestattet werden (vgl. Abbildung 68). Bezüglich der Anzahl und Beschaffenheit der Abstellanlagen sollte nicht nur die Kundschaft angesprochen werden, sondern das Angebot sollte auch auf die Nutzung durch die Angestellten abzielen. Als mögliche Standorte könnten sich dabei der Be-

reich des zentralen Platzes der Innenstadt sowie entlang der Moorstraße, Lange Straße, Bahnhofstraße, Kirchstraße und Grüner Hof nach räumlicher Verfügbarkeit anbieten. Auch am Rathaus könnte eine entsprechende Abstellanlage vorgesehen werden. Im Bereich der Thüler Straße könnte eine Abstellanlage im Zusammenhang mit dem Aquaferum, den Sportanlagen und der geplanten „Multifunktionsfläche Hinter der Burgwiese“ angedacht werden. Weiterhin sollte für den geplanten Pendlerparkplatz an der Ellerbrocker Straße (L 831) / Neuscharreler Straße (K 146) eine geeignete Radabstellanlage mit Überdachung berücksichtigt werden. Die Standorte sind im Einzelfall zu prüfen.

Vorhandene und zukünftig geplante **öffentliche Einrichtungen** in der Baulast der Stadt Friesoythe (z. B. Kindergärten, Schulen, Freizeitziele wie Sport- oder Spielplätze, Rathaus, etc.) sollten standardmäßig anforderungsgerechte Abstellanlagen vorweisen. Richtzahlen für den Stellplatzbedarf bzw. die notwendige Anzahl von Stellplätzen für Fahrräder werden, in Abhängigkeit verschiedener Faktoren, wie z. B. der Nutzfläche oder Schülerzahlen, u.a. in den Hinweisen

zum Fahrradparken (FGSV) dargestellt. Weiterhin bestehen Planungshilfen des ADFC, der AGFK und auch einzelner Länder wie Baden-Württemberg oder Hessen, die eigene Qualitätsstandards und Musterlösungen entwickelt haben, an denen sich grundsätzlich orientiert werden kann.

Bei allen vorhandenen und zukünftigen Radabstellanlagen sollte die Auslastung regelmäßig kontrolliert werden, was gleichzeitig auch zur Evaluation der umgesetzten Maßnahmen dienen kann. Weiterhin könnte geprüft werden, ob und in welcher Anzahl die Anschaffung von **mobilen Fahrradabstellanlagen** für die Aufstellung bei größeren Veranstaltungen sinnvoll für die Stadt Friesoythe sein könnten. Durch die Bereitstellung geeigneter Abstellanlagen wird die Attraktivität der Anreise mit dem Fahrrad bei Veranstaltungen erhöht und kann so positive Impulse für den Radverkehr mit sich bringen.

Abbildung 68: Radabstellanlage Rathaus Cloppenburg



7.6 Radwegweisung

Die einheitliche und konsistente Beschilderung von Radverkehrsrouten ist ein zentrales Qualitätskriterium für eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Die Wegweisung dient dabei der Orientierung, fördert zusätzlich die Akzeptanz von empfohlenen Routen und wirkt als öffentlichkeitswirksamer Werbeträger für die Fahrradnutzung.

Der Radverkehrswegweisung in Niedersachsen soll auf kommunaler Ebene bei der Ausweisung von alltagsorientierten Radverkehrsnetzen grundsätzlich das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV zugrunde gelegt werden. Ebenso gilt diese Vorgabe für Radfernwege und weitere touristische Routen. Darüber hinaus besteht der Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, mit dem aufbauend auf den Grundsätzen des FGSV-Merkblatts Hinweise zur konkreten Umsetzung in Niedersachsen gegeben werden.

Nach Möglichkeit sollten alle **Radwegweiser auf der rechten Fahrbahnseite** angebracht sein, um eine schnelle Auffindbarkeit und Lesbarkeit während der Fahrt zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die Zwischenwegweiser, die aufgrund ihrer Größe möglicherweise übersehen werden könnten. An größeren oder unübersichtlichen Knotenpunkten kann es sinnvoll sein, mehrere **Zielwegweiser** vorzusehen, um Radfahrenden aus verschiedenen Richtungen die Orientierung zu ermöglichen. Gerade an den größeren, signalisierten Knotenpunkten ist die Radwegweisung auf der gegenüberliegenden Seite häufig nicht gut zu erkennen, sodass die Straße zunächst überquert werden muss, um dann möglicherweise in entgegengesetzter Richtung weiterzufahren. Darüber hinaus sollten die Standorte der Wegweiser den gelten Radverkehrsführungen angepasst werden, was vor allem die wegweisende Beschilderung betrifft, die noch aus Zeiten der flächendeckenden Radwegebenutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr stammt. Die Beschilderungen sind auf die aktuellen und geplanten Führungsformen hin zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Gleichwohl scheint die Nutzung vorhandener Befestigungsmöglichkeiten in übersichtlichen Straßenräumen vertretbar, um zusätzliche Masten zu vermeiden. Darüber hinaus sollten Informationen wie Routenplaketten, Knotenpunktnummern und Übersichtspläne immer an den Masten der Zielwegweiser untergebracht werden. Routenplaketten und Knotenpunktnummern können dabei direkt unter dem jeweiligen Zielwegweiser befestigt werden. Sofern aus unterschiedlichen Richtungen eine Wegweisung angebracht wird, sollten sich dort auch die weiteren genannten Informationen wiederholen.

Abbildung 69: Radwegweiser Jever



Die **ausgewiesenen Knotenpunkte** des Knotenpunktsystems werden in einigen umliegenden Kommunen stellenweise deutlicher hervorgehoben, in dem die Knotenpunktnummer jeweils zusätzlich auf dem Mast angebracht ist und so bereits von weitem gut zu erkennen ist (vgl. Abbildung 69). Dies ist in Friesoythe bislang nicht der Fall. Eine diesbezügliche Ergänzung der Radwegweisung wird empfohlen.

Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr sollte regelmäßig kontrolliert und gereinigt werden. Dabei sollte auch geprüft werden, ob die Zwischenwegweiser in ausreichender Anzahl vorhanden sind oder ob an einzelnen Stellen Ergänzungen vorgenommen werden sollten. In einigen Kommunen wird diese Aufgabe beispielsweise durch ehrenamtliche Bürgerinnen und Bürger übernommen, was aber nicht vorausgesetzt werden sollte.

Weiterhin können mit Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes und dem vorgesehenen Haupttroutennetz für den Alltagsradverkehr auch Änderungen und Ergänzungen an der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr notwendig werden, die bereits frühzeitig eingeplant werden sollten. Außerdem sollte bei den Kontrollen auch auf möglicherweise notwendigen Grünschnitt geachtet werden, damit die Beschilderung gut und frühzeitig erkennbar ist. Die Zuständigkeiten sollten, falls bisher nicht geschehen, geklärt und entsprechend festgehalten werden.

7.7 Serviceangebote

Die Straßenreinigung in Friesoythe, zu der u.a. die Beseitigung von Schmutz, Laub, Schnee und Eis zählt, gehört zur **Verkehrssicherungspflicht** und wird durch die „Verordnung über Art, Maß und räumliche Ausdehnung der Straßenreinigung in der Stadt Friesoythe“ geregelt. Innerhalb der geschlossenen Ortslage bzw. mit der Verordnung festgelegter Straßenräume sind die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke durch diese Satzung verpflichtet, Geh- und Radwege zu säubern und den Schnee zu räumen. Der Straßenraum wird in Abhängigkeit der Bedeutung im Verkehrsnetz (u.a. Verkehrsbelastung) durch die Stadt oder die Eigentümer gereinigt. Nach Möglichkeit sollte zukünftig in der Priorisierung im Herbst für die Reinigung der Wege vom Laub und im Winter vom Schnee auch ein Grundnetz an Radwegen geräumt werden, welches sich am Haupttroutennetz des Alltagsradverkehrs orientiert. Dies sollte idealerweise jeweils vor dem allgemeinen Schul- und Arbeitsbeginn geschehen, um Schülern und Pendlern ein verlässliches ganzjährig befahrbares Radnetz zu gewährleisten. Außerorts ist der jeweilige Straßenbaulastträger für die Reinigung und den Winterdienst zuständig, mit dem im Einzelfall Gespräche zur Reinigung und Räumung entlang der Haupttrouten geführt werden sollten. Dies gilt insbesondere aufgrund der fast flächendeckend schmalen Nebenanlagen, die durch Bewuchs und Laub zusätzlich in der nutzbaren Breite verringert werden.

Ein weiterer Aspekt der Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit dem Radverkehr ist die **Pflege und Unterhaltung** der Radverkehrsanlagen. Der jeweilige Straßenbaulastträger ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit von öffentlichen Straßen und Wegen bei zweckmäßiger Nutzung verpflichtet. Es sollte dementsprechend generell eine möglichst schnelle Entfernung von Schäden und Hindernissen geschehen, um Gefährdungen für den Radverkehr zu vermeiden. Dies betrifft auch die Erkennbarkeit von Markierungen sowie die Pflege von Straßenbegleitgrün, welches nicht in die Verkehrsanlagen ragen und keine Einschränkungen der Sichtbeziehungen verursachen soll.

Die **Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes** sollte weiterhin verbessert und laufend überprüft werden. Wenn die Voraussetzungen erfüllt werden, sollten vorhandene oder zukünftige **Einbahnstraßen** in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sein bzw. deren Freigabe geprüft werden. Die Gestaltung der Freigabe sollte idealerweise so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden jederzeit gegeben ist. **Sackgassen** sollen mit dem Verkehrszeichen VZ 357-50 kenntlich gemacht werden, wenn diese für Fuß- und Radverkehr durchlässig sind. Die vorhandenen Sackgassen im Stadtgebiet sollten hierauf geprüft und bei Bedarf neu beschildert werden. Dies gilt insbesondere im Streckenverlauf von Radhauptverbindungen und Radverkehrsverbindungen.

Weiterhin stellen **Umlaufsperrern** oftmals ein unnötiges und stellenweise gefährliches Hindernis auf Radwegen und daher ab- oder umzubauen. Konfliktstellen können mit einer verkehrsrechtlichen Beschilderung („Vorfahrt gewähren“, VZ 205) und gegebenenfalls weitergehenden Maßnahmen (z. B. zusätzliche Markierungen im Vorlauf, Verschwenk des Radwegs) gesichert werden. Ebenso sind **Poller bzw. Sperrpfosten** Hindernisse, die häufig gezielt auf einem Radweg eingesetzt werden, um ein widerrechtliches Befahren von Kfz zu unterbinden. Ein Abbau sollte geprüft werden. Sind diese zwingend notwendig, müssen sie abgesichert werden. Die Absicherung geschieht durch sichtbar machen des Pfostens mit retro-reflektierendem Material und eine Bodenmarkierungen.

Auch notwendige **Bordabsenkungen** an Einmündungen oder Querungsstellen sollten laufend überprüft und bei Bedarf so angepasst werden, dass diese komfortabel mit dem Fahrrad befahrbar sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zu beachten. In diesem Zusammenhang sollten auch bei neuen Einmündungen und Zufahrten sowie bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen **Gehwegüberfahrten** berücksichtigt und umgesetzt werden.

Eine geeignete **Führung des Radverkehrs an Baustellen** (vgl. Abbildung 70) im Stadtgebiet vollständig berücksichtigt werden. Die Beschilderungen „Radfahrer absteigen“ oder „Radweg Ende“ sollten nur dort zur Anwendung kommen, wo keine andere Lösung umgesetzt werden kann. Grundsätzlich sind Baustellen so zu planen, dass eine vorhandene Radverkehrsführung auch im Baustellenbereich fortgeführt wird und deutlich gekennzeichnet ist. Nur wenn keine gesicherte Radverkehrsführung möglich ist oder aber ein Abschnitt vollständig gesperrt wird, wird für den Radverkehr eine Umleitung eingerichtet und beschildert.

Abbildung 70: Umleitungsbeschilderung Wilhelmshaven



Standards zur Radverkehrsführung an Baustellen und Umleitungsbeschilderung haben verschiedene Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen, u.a. die AGFK Bayern²⁶, veröffentlicht, an denen sich grundsätzlich orientiert werden kann. Darüber hinaus sollte eine regelmäßige Baukontrolle stattfinden, um die Einhaltung der Anordnungen auch zu überwachen.

Im Bereich vieler Radverkehrsanlagen, sowohl straßenbegleitend als auch selbstständig geführt, wurden über die verschiedenen Beteiligungsmöglichkeiten viele Rückmeldungen zu fehlender **Beleuchtung** entlang der Radverbindungen gegeben. Entlang der Hauptradrouten sollte die Ergänzung „intelligenter“ Beleuchtungskonzepte geprüft werden. Bei Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen außerhalb bebauter Gebiete können **weiße Randmarkierung** (Schmalstrich) auf beiden Seiten angebracht werden, um die Sichtbarkeit der Radverkehrsführung für Fahrradfahrer bei Dunkelheit und schlechter Sicht zu erhöhen, auch wenn (zunächst) keine Beleuchtung vorhanden ist oder umgesetzt werden kann (vgl. Abbildung 71). Darüber hinaus ist die Radverkehrsanlage auch für den Kfz-Verkehr besser sichtbar. Diese Maßnahme empfiehlt sich mindestens im Bereich von Verschwenkungen der Radverkehrsanlagen.

Abbildung 71: Randmarkierung bei Nacht



²⁶ „Leitfaden Baustellen“ und „Leitfaden Umleitungen“

Eine **öffentliche Servicestation** bietet den Radfahrenden eine nötige Grundausrüstung an Werkzeugen, um ihr Fahrrad reparieren zu können. In Kooperation mit den ansässigen Fahrradhändlern könnten **Serviceangebote** wie Lufttankstellen, Schlauchautomaten und Infotafeln mit wichtigen Informationen (Stadtplan mit Radverkehrsnetz / Hauptroutennetz, wichtige Adressen etc.) oder ein „**Servicepoint**“ errichtet werden, der für Radtourismus und Alltagsradverkehr gleichermaßen Anlaufstelle

Abbildung 72: Servicestation in Wilhelmshaven



sein könnte (vgl. Abbildung 72). Hierfür eignen sich zentrale Bereiche wie das Zentrum und das Rathaus. Für diese Standorte bieten sich auch **Mobilitätsstationen** an, bei denen eine Verknüpfung des ÖPNV, überdachte Radabstellanlagen, Fahrradboxen, Lastenradverleih, Carsharing & Pkw-Stellplätze für eine Vernetzung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger mit einem entsprechenden Konzept denkbar sind. Weiterhin könnte sich auch an der Thülsfelder Talsperre

eine öffentliche Servicestation für die Radverkehr anbieten, die auch mit Lademöglichkeiten ergänzt werden könnte.

Es sollten auch **Leihangebote** von Pedelecs und Lastenrädern geschaffen werden. Entsprechende Angebote können die Mobilität ohne eigenes (Zweit-)Auto verbessern und ermöglichen dies ohne Risiko auf die eigene finanzielle Situation hin zu testen. Dabei sollten mögliche Kooperationen mit lokalen Händlern oder die Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements berücksichtigt werden. Beispielsweise besteht in Aurich der Verein „auriculum“, deren Mitglieder kostenlos Lastenräder leihen können. Weiterhin gibt es in der Region Friesland / Ostfriesland den Verein „Dein Deichrad“ mit eigenen Lastenrädern, aber auch von Dritten zur Verfügung gestellten Lastenrädern (vgl. Abbildung 73). Die Räder können von Interessierten auch ohne Mitgliedschaft kostenlos gebucht werden.

Abbildung 73: Dein Deichrad „Fritz“ in Varel



Die Ergänzung von **Rastmöglichkeiten und Schutzhütten** kann insbesondere im Zusammenhang mit dem Freizeitradverkehr und touristischen Verkehren ein sinnvolles Serviceangebot darstellen. Vorzugsweise könnten Standorte identifiziert werden, die sowohl im Freizeitverkehr als auch im Alltagsradverkehr eine entsprechende Bedeutung haben. Der Nabu Friesoythe schlägt weiterhin die Anpflanzung von Obstbäumen an Schutzhütten und Ruheplätzen vor.

Mit dem Förderprogramm des **barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen** der LNVG, welches durch die Aufgabenträger des ÖPNV und Kommunen in Anspruch genommen werden kann, werden i.d.R. auch neue Fahrradabstellanlagen umgesetzt. Dieses sollte auch in Friesoythe weiterhin vorangetrieben werden.

Die Siedlungsstruktur und die Gestaltung von Straßen und Umfeld können das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner wesentlich beeinflussen. Gleichzeitig sind Menschen bei persönlichen Veränderungen wie einem Umzug oder Jobwechsel deutlich offener, auch ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und Verhaltensmuster zu ändern. Durch eine **fahrradfreundliche Gestaltung von Neubaugebieten**, wie diese in Friesoythe an einigen Stellen in Planung sind, liegt daher auch eine große Chance zur Stärkung des Radverkehrs und des Umweltverbundes. Voraussetzung ist hier, dass bei der Planung und Gestaltung die entsprechenden Anreize geschaffen werden. Dazu sollten bei der Planung neuer Gebiete in Friesoythe die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sowie möglichst auch des ÖPNV berücksichtigt werden. Die Erschließung von Neubaugebieten sollte eine hohe Durchlässigkeit für den Radverkehr bieten und die Wege sollten möglichst direkt an das Hauptroutennetz anschließen.

Entsprechend der in Kapitel 2 und Kapitel 0 ausgeführten Grundbedingungen und Empfehlungen für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn sollten weiterhin die Möglichkeiten der Ausweitung von **Tempo 30-Zonen** im kommunalen Erschließungsnetz und von streckenbezogenem **Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen** ohne geeignete Radverkehrsanlagen geprüft und umgesetzt werden. Diese Maßnahmen tragen wesentlich zur Steigerung der Verträglichkeit zwischen Rad- und Kfz-Verkehr bei.

7.8 Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils zu erreichen, ist es notwendig, die aktuelle Mobilitätskultur zu verändern. Dafür ist es ratsam, das Alltagsradfahren im Allgemeinen zu bewerben. Hier sollen die gesundheitlichen, finanziellen sowie ökologischen Vorteile der Fahrradnutzung, aber auch das Radfahren als „Lebensgefühl“ im Vordergrund stehen. Gleichzeitig sollen die Menschen in Friesoythe explizit auf das entwickelte und nun auszugestaltende Hauptroutennetz des Alltagsradverkehrs hingewiesen werden.

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit ist somit die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen im Bereich des Radverkehrs und beinhaltet zusammengefasst:

- Informationen über geplante und realisierte Radinfrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Hervorhebung der positiven Aspekte und Vorteile des Radfahrens und
- Motivation für die Nutzung des Fahrrades.

Eine gute Möglichkeit das **Fahrradfahren öffentlichkeitswirksam zu bewerben** und in den Fokus zu rücken, stellen Aktionstage, wie Radverkehrstage bzw. Verkehrssicherheitstage oder zielgruppenorientierte Aktionen unter Beteiligung der betroffenen Akteure und Multiplikatoren, Radsportclub Thüle, Polizei, Verkehrswacht, Fahrradgeschäften, Schulen, Kindergärten und den lokalen Vereinen und Gewerbetreibenden dar. Der Radverkehr und damit einhergehend die geplanten Maßnahmen

können dadurch stärker in den Fokus der breiten Masse der Friesoyther Bevölkerung gebracht werden. Hierbei sollte die Zusammenarbeit mit den oben beschriebenen Akteuren gesucht werden.

Aktuelle Informationen zum Radverkehr im Allgemeinen und den konkret geplanten und umgesetzten Maßnahmen sollten laufend auf der Homepage der Stadt Friesoythe veröffentlicht werden. Die Erfahrungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung während der Erstellung des Radverkehrskonzeptes könnten mit Hilfe eines **Mängelmelders** weiterbetrieben und verstetigt werden. Der Mängelmelder sollte auf der Homepage der Stadt Friesoythe integriert werden, dass dieser zusammen mit weiteren Informationen zum Radverkehr einfach und schnell zu finden ist.

Weiterhin sollte angestrebt werden, die Teilnahme von Bürgerinnen und Bürgern an der alle zwei Jahre bundesweit stattfindenden Befragung des **ADFC-Fahrradklimatest** möglichst breit zu bewerben (Presse, Schulen, Kindergärten, Vereine, Social Media, etc.), so dass die Anzahl der ausgewerteten Antworten mindestens für die Wertung ausreicht (50 Antworten), dauerhaft kontinuierlich steigt und mindestens 100 - 150 Teilnehmende erreichen sollte. In der Vergangenheit gab es nicht ausreichend viele Antworten. Die Teilnahme am Fahrradklimatest 2022 wurde durch die Stadt Friesoythe beworben, die Auswertung liegt zum aktuellen Zeitpunkt allerdings noch nicht vor.

Mit Hilfe von Flyern oder einer Seite bzw. aufbauenden **Informationsserien** in den relevanten Tageszeitungen könnte auf das richtige Verhalten im Straßenverkehr hingewiesen werden. Insbesondere die Themenfelder Radwegebenutzungspflicht und für den Radverkehr freigegebenen Gehwege sind prädestinierte Themen, da viele Verkehrsteilnehmende unzureichend informiert sind. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit der empfohlenen zukünftigen Radverkehrsführung in der Stadt Friesoythe, da Änderungen gegenüber der bisherigen Radverkehrsführungen anstehen könnten und erfahrungsgemäß ein längerer Zeitraum bis zum Erreichen der gewünschten Akzeptanz erwartet werden kann. Hier kann auch eine übergeordnete Kommunikation wichtiger Radverkehrsthemen auf Landkreisebene eine sinnvolle Bündelung darstellen, die im Zusammenhang mit den beabsichtigten Radvorrangrouten stehen könnten.

Ein weiterer Baustein zur öffentlichkeitswirksamen Förderung des Radverkehrs können **Fahrradzählstellen** an einer oder mehreren höher frequentierten Radverbindungen sein. Die Daten aus den Fahrradzählern können in die weiteren Planungen einfließen und Entwicklungen der Radverkehrsmengen werden sichtbar. Über verschiedene Analysefaktoren können die Daten untersucht und beispielsweise mit Witterungsverhältnissen wie Regen, Temperaturen, Fahrtrichtungen und Tageszeitbelastungen in Verbindung gesetzt werden. So lassen sich Entwicklungen und Einflüsse im Radverkehr sowie unterschiedliche Ströme wie Pendler, Schüler, Freizeit nachvollziehen und die gewonnenen Erkenntnisse für die weitere Entwicklung der Radinfrastruktur herangezogen werden.

Die Förderung von Fahrradklima und Klimaschutz in der Stadt Friesoythe kann weiterhin öffentlichkeitswirksam durch die **Aktion Stadtradeln** (www.stadtradeln.de) unterstützt werden, bei der bereits regelmäßig teilgenommen wurde. Der Wettbewerb „Stadtradeln“ besteht seit 2008 als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung. Während im Startjahr 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, lag die Teilnehmerzahl im Jahr 2022 bei 2.557 Teilnehmerkommunen in Deutschland bei fast 925.000 Radfahrenden und gut 180 Mio. km, die mit dem Fahrrad zurückgelegt

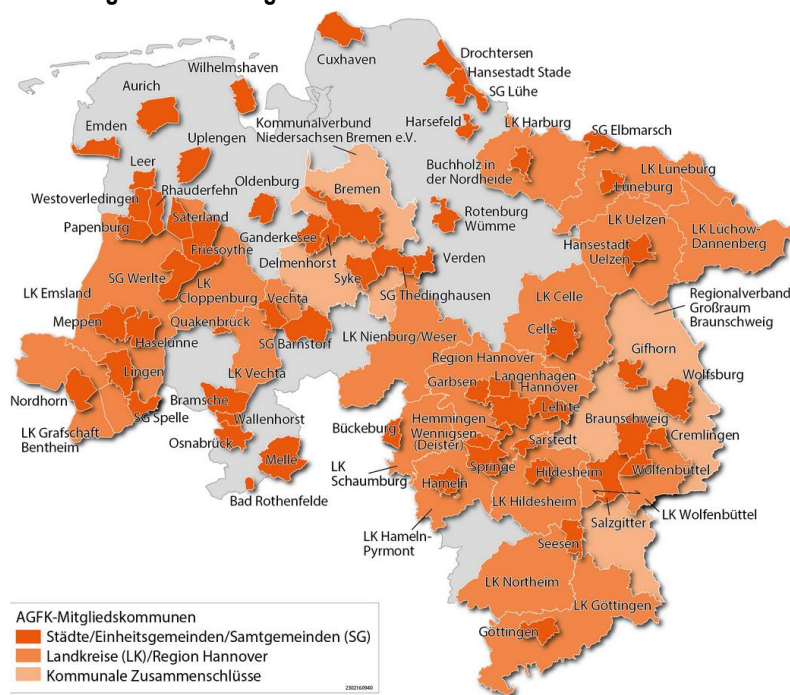
wurden. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen auf das Fahrrad im Alltag gewonnen werden. Der Landkreis Cloppenburg und die Kommunen haben zuletzt bereits mit einem koordinierten Termin am Stadtradeln teilgenommen. In Friesoythe haben im Jahr 2022 vom 01.05. - 21.05. über 1.000 Radfahrende in 40 Teams teilgenommen und knapp 185.000 gefahrene Kilometer zurückgelegt. Im Vergleich zum Jahr 2021 konnte die Anzahl der Teilnehmenden fast verdoppelt werden. Die Hälfte der Ratsmitglieder hat ebenfalls teilgenommen und so auch die politische Bedeutung hervorgehoben. Diese Aktion sollte weiter fortgeführt und beworben werden.

Sinnvoll wäre die Suche bzw. Ernennung einer/s (ehrenamtlichen) **Radverkehrsbeauftragten** als Ansprechperson, offenes Ohr und Bindeglied zwischen (interessierten) Radfahrenden, Bürgern, Verwaltung und Politik. Diese Person könnte beispielsweise im Rahmen einer regelmäßigen Sprechstunde wahrgenommene Missstände aufnehmen, Aufklärung betreiben und vermittelnd zwischen verschiedenen Gruppen auftreten, wenn es um Themen des Radverkehrs geht. Dabei sollten nach Möglichkeit Räumlichkeiten und ein jährliches Budget zur Verfügung gestellt werden. Eine Verankerung der Stelle der/s Radverkehrsbeauftragten innerhalb der Verwaltung, z. B. mit der Stelle zum Klimaschutzmanagement wäre ebenfalls denkbar. Aktivitäten der Radverkehrsförderung oder Ergebnisse von Ratsitzungen, Veranstaltungen etc. sollten durch geeignete Medien verfügbar gemacht werden, um Informationen und Aufklärung zu bieten und um die Aktivität der Stadt Friesoythe nach „Außen“ in Bezug auf die Radverkehrsförderung darzustellen und zu bewerben. Auch dies könnte durch einen Radverkehrsbeauftragten gebündelt werden.

Die **Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen / Bremen (AGFK)** ist Voraussetzung, um vom Land Niedersachsen als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zertifiziert zu werden. Die Beantragung der Mitgliedschaft der Stadt Friesoythe bei der AGFK wurde am 08.12.2022 politisch beschlossen und der Antrag ist am 17.12.2022 eingegangen. Die Mitgliedschaft und infolgedessen eine angestrebte Zertifizierung lässt die Erfolge und das Engagement der Radverkehrsförderung in Friesoythe nach außen sichtbar werden. Darüber hinaus eröffnet sich die Möglichkeit für die Stadt Friesoythe, Erfahrungen in einem Netzwerk aus zurzeit 80 Mitgliedskommunen auszutauschen (vgl. Abbildung 74).

Die Bereitschaft, in der AGFK mitzuarbeiten und sie zu unterstützen sowie das Hinwirken auf die Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ sind aktive Bestandteile der Mitgliedschaft, die aktiv von der Stadt Friesoythe umgesetzt werden.

Abbildung 74: AGFK-Mitgliedskommunen Niedersaschen



Quelle: <https://www.agfk-niedersachsen.de/>

Um eine kontinuierliche Umsetzung und/oder Fortschreibung der Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs sicherzustellen, sind regelmäßige Zusammenkünfte der politischen Entscheider mit fachlicher Begleitung in der Form einer Steuerungsgruppe bzw. „**Fachgruppe Radverkehr**“ wichtig. Zusätzlich sind verwaltungsinterne Arbeitssitzungen aller zuständigen Fachabteilungen notwendig.

Durch ein **betriebliches Mobilitätsmanagement** können Betriebe die interne Mobilität hinterfragen, verbessern und so auf allen Ebenen nachhaltiger gestalten. Dazu gehört auch, dass Möglichkeiten zum Dienstradleasing geboten werden. Dies ist für Arbeitgeber und Arbeitnehmer sowohl steuerlich („Dienstradprivileg“) als auch hinsichtlich weiterer Faktoren wie Gesundheit und Zufriedenheit attraktiv. Mit guten Abstellmöglichkeiten, Umkleide- und ggf. Duschmöglichkeiten können weitere positive Rahmenbedingungen zur Steigerung der Fahrradnutzung geschaffen werden.

Die Stadt Friesoythe kann hier zum einen als wichtiger Arbeitgeber als Vorbild vorangehen und gleichzeitig als Anstoßgeber für die ansässigen Unternehmen dienen, damit sie in dieser Hinsicht tätig werden. In diesem Rahmen sollte auch geprüft werden, welche Wege der Stadtverwaltung (inkl. Bauhof) mit Fahrrädern und Lastenfahrrädern zurückgelegt werden können und entsprechende Dienstfahräder bereitgestellt werden. Durch Ansprache und Bereitstellung geeigneter Informationen für Betriebe sowie der Darstellung möglicher Förderhintergründe kann die Stadt diese Aufgabe wahrnehmen.

7.9 Verkehrssicherheitsarbeit

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen sind begleitend auch nicht-investive Maßnahmen im Bereich der **Aufklärungsarbeit** zur Reduzierung von Radverkehrsunfällen und der Verbesserung der gefühlten Verkehrssicherheit notwendig. Generell ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit also notwendig, um vermeidbare Gefahrensituationen und Ärgernisse abzumindern. Dabei sollten die Zielgruppen spezifisch angesprochen werden. Kraftfahrzeugführende sollten „lernen“, dass das Fahren und Parken auf Radwegen nicht zulässig ist und Radfahrende auf der Fahrbahn fahren dürfen. Dies gilt in Friesoythe insbesondere auch für die Nebenstraßen ohne begleitende Radwege, bei denen überhöhte Geschwindigkeiten und enges Überholen Gründe für das vorhandene Unsicherheitsempfinden beim Befahren dieser Straßenräume darstellen. Der Mindestabstand bei Überholvorgängen von 1,50 - 2,00 m wird erfahrungsgemäß regelmäßig nicht eingehalten.

In Kooperation mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC oder anderen Partnern **könnten themenbezogene Schwerpunktaktionen** umgesetzt werden, um einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. So könnte z. B. im Herbst die Beleuchtung der Fahrräder im Vordergrund stehen. Dies sollte allerdings nach Möglichkeit nicht in maßregelnder, sondern in aufklärerischer Weise umgesetzt werden und könnte beispielsweise durch ein Angebot für „schnelle“ Reparaturen vor Ort ergänzt werden.

Auf schmalen Nebenstrecken und Wirtschaftswegen besteht z. B. die Kampagne **"Rücksicht macht Wege breit"**, die initiiert vom Landkreis Göttingen und dem Landvolk Göttingen 2021 beim Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Kommunikation“ den zweiten Platz gewonnen hat. Die AGFK Niedersachsen hat diese Kampagne adaptiert und unterstützt Kommunen bei deren Umsetzung. Für Friesoythe könnte eine solche Kampagne die Nutzung entsprechender Wege in gegenseitiger Rücksichtnahme und Akzeptanz verbessern, wo der Bedarf gesehen wird. Begleitende Unterstützung bzw. Hilfestellungen sowie Erfahrungswerte anderer Kommunen können durch die Mitgliedschaft in der AGFK eingeholt werden.

Dem auch in Friesoythe stellenweise bestehenden Problem des Linksfahrens sollte begleitend mit Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit begegnet. So macht die Verkehrswacht Niedersachsen in Kooperation mit Kommunen mit entsprechenden Schildern auf das regelwidrige Linksfahren aufmerksam. Entlang der Radwege und Nebenanlagen werden die Schilder „Geisterradler gefährden!“ an unfallträchtigen oder stark durch „Geisterradler“ betroffenen Stellen in Fahrtrichtung des regelwidrig links fahrenden Radverkehrs aufgestellt und sind somit auch nur für diese zu sehen (vgl. Abbildung 75). Standorte, an denen Probleme bestehen könnten, sollten laufend geprüft und in die Öffentlichkeitsarbeit mit aufgenommen werden.

Abbildung 75: Geisterradler



Die „**Schulwegsicherheit**“ ist ein Maßstab, an dem sich die Bemühungen der Radverkehrsförderung in Friesoythe messen können lassen sollte. Für die Schulen sollten Schulwegpläne gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern, Lehrkräften und Eltern erarbeitet werden. Die Zusammenarbeit mit den Eltern und Kindern ist hier besonders wichtig, um die Akzeptanz der Schulwegpläne bzw. der

Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Schule zu stärken und dem Phänomen „Elterntaxi“ entgegenzuwirken. Zum Schutz der Schülerinnen und Schüler und um Anreize zur Nutzung des Fahrrads zu schaffen, sollten über die Erstellung von Schulwegplänen hinaus geeignete Maßnahmen im direkten Schulumfeld zur Verbannung oder Steuerung von Hol- und Bringverkehren geprüft werden.

Das **Curriculum Mobilität (CM)** ist ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen und hat zum Ziel, Entwicklungen im Bereich Mobilität zu thematisieren und unter der Perspektive nachhaltiger Entwicklung zu reflektieren. Bereits seit 2002 verfügen die Schulen des Landes Niedersachsen über ein Curriculum zum Themenfeld Mobilität, welches den Schulen Informationen, Hilfen und Bausteine anbietet, um die inhaltliche Umsetzung des Lernbereichs Mobilität z. B. mit dem „Tag der Verkehrssicherheit“, „Sicher mit dem Rad zur Schule“ oder „Mit dem Bus zur Schule“ zu unterstützen. Schülerinnen und Schüler sollen damit ermutigt und befähigt werden, das eigene Leben nachhaltig zu gestalten sowie an gesellschaftlichen Prozessen nachhaltiger Entwicklung partizipieren zu können. Sie sollen ein natürliches Selbstverständnis für eigenes zukunftsfähiges Handeln entwickeln. Durch die Stärkung des Curriculum Mobilität und zielgruppenspezifischer Aktionen an den Schulen soll Schülerinnen und Schüler selbstbestimmte Mobilität und Spaß am Radfahren vermittelt werden. Eine Erweiterung hin zu einem schulischen Mobilitätsmanagement bietet sich insbesondere auch für die weiterführenden Schulen an, bei denen die meisten Schülerinnen und Schüler eigenständig und z.T. auch motorisiert den Schulweg bestreiten.

8 Umsetzungsstrategie

Die sich aus dem Zielkonzept ergebenden Handlungsempfehlungen werden in vier verschiedene Kategorien gegliedert: Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur, Maßnahmen für Serviceangebote und Maßnahmen zur Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Information.

Die **Maßnahmen der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** sowie der **Serviceangebote** sollten wie beschrieben umgesetzt werden. Hier bedarf es keiner Priorisierung, da es sich vorwiegend um nicht-investive, aber dauerhafte Maßnahmen und Aufgaben handelt. Die Maßnahmen sollten möglichst vollständig umgesetzt werden, wobei vor allem die Zuständigkeiten geklärt werden müssen.

Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur belasten den Haushalt einer Kommune i.d.R. stärker und erfordern häufig einen hohen Abstimmungsaufwand. Aufgrund der Vielzahl der Handlungsempfehlungen sollte deshalb eine Umsetzungsstrategie entwickelt werden, an der sich die Stadt Friesoythe für die Umsetzung des Konzeptes orientieren kann. Hierbei wird es aufgrund der Vielzahl an Abhängigkeiten nicht möglich sein, eine endgültige Priorisierung mit dem Konzept vorzugeben. So könnten beispielsweise höher priorisierte Einzelmaßnahmen später umgesetzt werden, wenn stattdessen ein Maßnahmenbündel entlang einer Route in Gänze ertüchtigt werden kann. Auch mögliche „Sowieso-Maßnahmen“ im Zuge von anstehenden Maßnahmen eröffnen oftmals Handlungsspielräume für die vorgezogene Umsetzung von Maßnahmen, die eigentlich später an der Reihe wären. Auf Basis der vorhandenen Einordnung der Dringlichkeiten und Kostenrahmen je Maßnahme kann eine für sich stehende Priorisierung vorgenommen werden. Es empfiehlt sich jedoch, Maßnahmen möglichst als **Maßnahmenbündel** umzusetzen. Der Aufwand aller Akteure wird deutlich höher, wenn jede Maßnahme einzeln bearbeitet wird, da der Prozess der Kommunikation, Planung und Ausschreibung jeweils einzeln abgestimmt und durchgeführt werden muss, sodass eine zeitnahe Umsetzung des Konzeptes aufgrund der begrenzten Kapazitäten vor allem innerhalb vergleichsweise kleinerer Gebietskörperschaften nicht möglich ist. Zudem können Maßnahmenbündel häufig einfacher mit Fördermitteln ausgestattet werden, weil es hierzu gesonderte Programme gibt.

Bei **aktuellen und zukünftigen Planungen** („Sowieso-Maßnahmen“) sollte immer geprüft werden, ob Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf der Basis der Handlungsempfehlungen umgesetzt werden können. Dies gilt sowohl im Rahmen öffentlicher als auch privater Bauvorhaben, die der Stadt Friesoythe zur Genehmigung vorliegen.

Verkehrsbehördliche Anordnungen, wie z. B. Temporeduzierungen oder Beschilderungen für den Radverkehr müssen durch die Verkehrsbehörde angeordnet und umgesetzt werden. Das Radverkehrskonzept, die politischen Gremien oder auch eine mögliche „Fachgruppe Radverkehr“ können hier lediglich als Beratungsgrundlage für die Entscheidung und Umsetzung dienen und ersetzen keine rechtliche Prüfung durch die Verkehrsbehörden. Daher wird empfohlen, die Verkehrsbehörde bei allen Planungen frühzeitig zu informieren und zu beteiligen.

Die Schaffung neuer **Radabstellanlagen** sowie die Ertüchtigung der vorhandenen Anlagen sollte wie vorgeschlagen vorgenommen werden. Ein Ausbauprogramm, das auf dieser Basis durch die Stadt Friesoythe entwickelt und politisch beschlossen werden wird, sollte den Prozess steuern.

Die Radverkehrsförderung in Friesoythe und somit auch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes könnte wie beschrieben von einer „**Fachgruppe Radverkehr**“ begleitet werden, die politisch beschlossen werden müsste. Dieser könnte bspw. in die Planungen der Stadt Friesoythe zum Radverkehr einbezogen werden und als beratendes Gremium Empfehlungen an die Verwaltung und den Rat der Stadt Friesoythe vorschlagen.

Teil der Umsetzungsstrategie sollten **Grundsatzbeschlüsse des Rates der Stadt Friesoythe** sein. Diese können sich am Leitbild des Radverkehrskonzeptes orientieren. Mindestens die folgenden Grundsatzbeschlüsse sollten gefasst werden:

- Förderung des Radverkehrs in Friesoythe,
- Förderung des Hauptradroutenetzes,
- Planung, Umsetzung und Betrieb der Radverkehrsanlagen möglichst nach ERA-Standard.

Auf der Basis der politischen Grundsatzbeschlüsse wird die Verwaltung der Stadt Friesoythe legitimiert, die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes dem Standard entsprechend zu planen und diese dem Rat der Stadt Friesoythe sukzessive zur Beschlussfassung vorzulegen.

9 Fördermöglichkeiten

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes für die Stadt Friesoythe und den daraus hervorgehenden Handlungsempfehlungen gibt es verschiedene Förderprogramme, die für einzelne Maßnahmen beantragt werden können.

Eine konkrete Zuweisung von Förderprogrammen zu empfohlenen Maßnahmen ist nur sehr eingeschränkt möglich, da die aktuell bestehenden Förderprogramme z.T. zeitlich begrenzt sind und die Förderfähigkeit weiterhin im Einzelfall mit der fördermittelgebenden Stelle abgeklärt werden muss.

Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) stellt eine Übersicht über Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen zur Verfügung, die online unter <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de> abrufbar ist. Im Folgenden werden kurz vorhandene Beratungsstellen und einige denkbare Förderprogramme für Maßnahmen des Radverkehrs vorgestellt:

Einen besonders wichtigen Baustein stellt die Förderung nach dem **Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)** dar. Gemäß §2 (2) NGVFG stellen sich u.a. folgende Vorhaben als förderfähig dar:

- verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
- verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen,
- Verkehrsleitsysteme und Verkehrsinformationssysteme (auch verkehrsträgerübergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen,
- Radwege und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs

Unter Erfüllung der ebenfalls im NGVFG formulierten Voraussetzungen der Förderung (§3 NGVFG), können entsprechende Vorhaben mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

Im Rahmen der **Nationalen Klimaschutzinitiative** (NKI) fördert und initiiert das Bundesumweltministerium (BMU) Klimaschutzprojekte. Als Beratungsstellen für geeignete Förderprogramme stehen das Service- und Kompetenzzentrum: Kommunal Klimaschutz (SK:KK) sowie auch die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) zur Verfügung. Es bestehen z. B. auch Möglichkeiten für Fokusberatungen im Zusammenhang mit der Kommunalrichtlinie (KRL) und dem Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“.

Die neue **Kommunalrichtlinie** (gültig ab 01.01.2023) bietet für Mobilitätsstationen und Radverkehrsinfrastruktur eine Förderquote von 50% und für Bike+Ride Radabstellanlagen 70 %. Für finanzschwache Kommunen ergeben sich jeweils noch höhere Förderquoten.

Das Förderprogramm für **Bürgeradwege in Niedersachsen** der NLStBV ermöglicht es Kommunen, durch bürgerschaftliches Engagement den Neubau von Radwegen an Landesstraßen umzusetzen. Zur Unterstützung ist eine Leistungsübernahme von Kommunen notwendig. Übernehmen Bürgervereine oder die Kommune die Aufgaben der Planung und des Grunderwerbs zu 100 %, baut das Land den Radweg und übernimmt die Baulast.

Das **Sonderprogramm „Stadt & Land“** wurde im Sommer 2021 gestartet und fördert Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs, die bis Ende 2023 abgeschlossen sein müssen. In diesem Programm wurde im Prozess der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ein Förderantrag durch die Stadt Friesoythe gestellt. Aktuell ist eine Antragstellung nicht mehr möglich, da die zur Verfügung gestellten Mittel vollständig abgerufen wurden. Es steht in Aussicht, dass das Programm verlängert werden könnte.

Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) unterstützt die NKI in verschiedenen Programmen, vor allem bei der Energieeffizienz, hat aber beispielsweise auch ein Förderprogramm für die Anschaffung von gewerblichen E-Lastenrädern. Für die vom Land Niedersachsen über die NBank eingerichtete Förderung für private Lastenräder ist derzeit keine Antragstellung möglich, da die zur Verfügung gestellten Mittel verbraucht sind.

Der **Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0** – wurde am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen. In diesem Zusammenhang soll es fortlaufend vielschichtige Fördermöglichkeiten geben. Einen guten Überblick über mögliche zur Verfügung stehende Förderprogramme gibt die Förderfibel auf der Internetplattform <https://www.mobilitaetsforum.bund.de/> des Bundesamtes für Logistik und Mobilität. Die „Förderfibel“ gibt neben dem relevanten Bundesland weitere verschiedene Filterfunktionen, mit deren Hilfe anlassbezogen mögliche Förderprogramme für konkrete Maßnahmen gesucht werden können. So können beispielsweise Klimaschutzprojekte zur Erhöhung des Radverkehrsanteils ebenso Förderanlass sein wie eine Tourismusförderung oder die Dorfentwicklung (Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE)).

Nicht zuletzt gibt es die Möglichkeit für Kommunen zur **Bedarfsanmeldung von Radverkehrsmaßnahmen** bei den zuständigen Baulastträgern.

10 Fazit

Die aktuellen Bedingungen des Radverkehrs in der Stadt Friesoythe wurden auf ihre Vollständigkeit, Qualität, Beschaffenheit hin überprüft sowie Chancen und Bedarfe aufgezeigt. Anhand von rechtlichen Vorgaben und Empfehlungen sowie Erfahrungen aus der Praxis wurde ein Konzept erstellt, welches die zukünftige Gestaltung des Verkehrsnetzes für eine anspruchsgerechte Radverkehrsführung vorschlägt. Die dafür notwendigen Handlungsempfehlungen wurden zusammengefasst.

Mit dem vorliegenden Konzept kann das bestehende Radverkehrsnetz den aktuellen Entwicklungen entsprechend angepasst werden und bietet die Grundlage für eine systematische Radverkehrsförderung. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Handlungsbedarf, der für die vollständige Realisierung des Netzes erforderlich ist, sind die Handlungsschwerpunkte der nächsten Jahre für die Stadt Friesoythe benannt und ermöglichen die Planung von Ressourcen.

Varel, im Juni 2023



Dipl.-Ing. Jan B. Schütter



B. Eng. Fabian Roelcke