




Beratungsbericht

Impulsberatung Fahrrad-Mobilität

für die Stadt Oldenburg

**Klimaschutz- und
Energieagentur
Niedersachsen** 

Im Auftrag der

**Klimaschutz- und Energieagentur
Niedersachsen GmbH**

Osterstr. 60 | 30159 Hannover

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Johannes Pickert

Sabrina Wörmann

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Beratung	4
2	Anschrift und Ansprechpartner der Kommune	5
3	Beschreibung Beratungsareal	5
	3.1 Anschrift	5
	3.2 Karte	6
	3.3 Problemstellung	7
4	Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge	11
5	Fördermöglichkeiten	19
6	Fazit	20
7	Anhang	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum	6
Abbildung 2: Bestandsquerschnitt des Infanteriewegs.....	7
Abbildung 3: Auswahlbereiche für die Radverkehrsinfrastruktur innerorts	8
Abbildung 4: Fehlender Gehweg im Bereich der Einfahrt.....	9
Abbildung 5: Abzweigung des Gehwegs in die Einbahnstraße.....	9
Abbildung 6: Einbahnstraße nicht geöffnet für Radverkehr	9
Abbildung 7: Konfliktstellen entlang des Infanteriewegs.....	10
Abbildung 8: Musterquerschnitt Infanterieweg – Variante I Radfahrstreifen und Schutzstreifen.....	11
Abbildung 9: Musterquerschnitt Infanterieweg – Variante II geschützter Radweg und baulicher Geh- und Radweg	12
Abbildung 10 Geschützter Radweg in Berlin	12
Abbildung 11: Musterquerschnitt Infanterieweg – Variante III beidseitig Radwege	13
Abbildung 12: Markierungslösung indirektes Linksabbiegen.....	14
Abbildung 13: Vorschlag zur Signalisierung der einzelnen Phasen am Knoten Infanterieweg/Pophankenweg/Artillerieweg	15
Abbildung 14: Konfliktstelle Abzweigung Einbahnstraße.....	16
Abbildung 15: Engstelle am Übergang zwischen den Grünanlagen auf Höhe der Hausnummer 30.....	17

1 Anlass der Beratung

Einleitung und Zielsetzung

Auf kommunaler Ebene ist die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und den öffentlichen Nahverkehr eine konkrete Möglichkeit, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken und gleichzeitig die Lebensqualität vor Ort entscheidend zu verbessern. Voraussetzung hierfür ist eine sichere und attraktive Infrastruktur für Radfahrende – für jedes Alter und für die unterschiedlichen Ansprüche an Platz (Lastenräder) und Geschwindigkeit (E-Bikes).

Die „Impulsberatung Fahrrad-Mobilität“ bietet niedersächsischen Kommunen die Möglichkeit, einfach und unkompliziert Expertenwissen zu einer akuten Fragestellung zur Förderung des Radverkehrs zu erhalten. Es handelt sich dabei um ein Beratungsangebot der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN). Die Stadt Oldenburg hat sich mit einer spezifischen Planungsfrage um die Impulsberatung beworben. Gemeinsam mit den Expert:innen des Planungsbüros soll eine fahrradfreundliche Lösung gefunden werden. Ziel ist es, einen Bericht zu erstellen, der die Problemlage darstellt sowie umsetzbare Maßnahmen und Informationen zu Förderprogrammen für die Umsetzung der Maßnahmen beinhaltet. Das Ergebnis soll zur Lösungsfindung in der Kommune beitragen.

Aufgabenstellung der Kommune

Der Pophankenweg in Oldenburg besitzt eine wichtige Verkehrsfunktion zu Zielpunkten wie z. B. der Universität und dem Gewerbe- und Einkaufspark Wechloy. Um diese Funktion auch für den Alltagsradverkehr zu stärken, erfolgt derzeit der Bau einer Nebenanlage für den Rad- und Fußverkehr am Pophankenweg. Dadurch erhält die Straße eine Bedeutung für das Radverkehrsnetz und ist künftig dem Hauptnetz für den Radverkehr zuzuordnen.

Für eine adäquate Netzanbindung des Pophankenwegs fehlt bislang eine radverkehrsgerechte Gestaltung des Infanteriewegs. Der Infanterieweg verbindet den Pophankenweg mit der Jägerstraße, die sich ebenfalls im Hauptnetz des Radverkehrs befindet.

Jägerstraße, Infanterieweg und Pophankenweg befinden sich im Hauptverkehrsstraßennetz (Tempo 50) und weisen hohe Kfz-Verkehrsaufkommen auf. Der Radverkehr spielt im Infanterieweg bislang eine untergeordnete Rolle. Mit Abschluss der Baumaßnahme im Pophankenweg wird allerdings auch die Bedeutung des Infanteriewegs für den Radverkehr deutlich gesteigert. Die an den Infanterieweg anschließende Jägerstraße verfügt beidseitig über Nebenanlagen für den Rad- und Fußverkehr.

Die Planungsfrage der Kommune lautet: Wie kann die Führung des Radverkehrs im Infanterieweg verbessert werden, um den Pophankenweg adäquat ans Radverkehrsnetz anzubinden und so einen Lückenschluss herzustellen?

2 Anschrift und Ansprechpartner der Kommune

Ansprechpartnerin der Stadt Oldenburg

Frau Damaris Böhm

Fachdienst Mobilität

Industriestraße 1g, 26121 Oldenburg

damaris.boehm@stadt-oldenburg.de

Telefon 0441 235 - 4198

Weitere Teilnehmende der Beratung vor Ort

Andrea Bächle (Fachdienst Tiefbau)

Michael Becker (Fachdienstleiter Verkehrslenkung)

Durchführung der Beratung vor Ort

Datum: 01. Oktober 2021

Zeit: 11:00 Uhr – 12:30 Uhr

3 Beschreibung Beratungsareal

3.1 Anschrift

Infanterieweg, 26121 Oldenburg

- Beginn im Südosten:
 - Jägerstraße
 - Schützenweg
- Ende im Nordwesten
 - Pophankenweg
 - Artillerieweg
- Ergänzung Infanterieweg Einbahnstraße

3.2 Karte

Abbildung 1: Untersuchungsraum



Quelle: Planersocietät

3.3 Problemstellung

Infanterieweg – Beschreibung

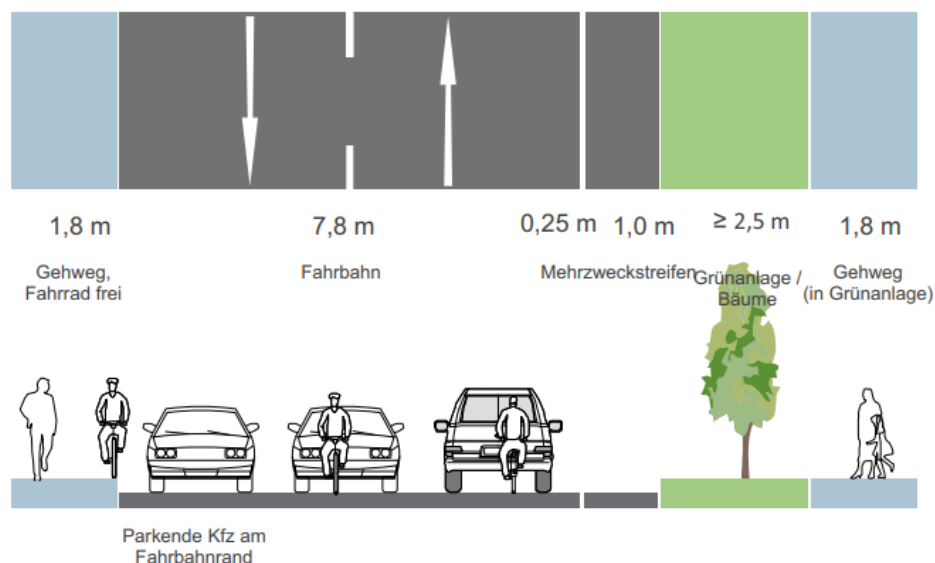
Der Infanterieweg ist eine Hauptverkehrsstraße im Nordosten der Stadt Oldenburg mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Durch die fehlende Radverkehrsinfrastruktur besteht am Infanterieweg eine Netzlücke für den Radverkehr, die durch den Bau des Zweirichtungsradwegs am Pophankenweg verschärft wird. Ziel ist es, diese Lücke zu schließen, indem ein adäquates Angebot für den Radverkehr geschaffen wird. Dies ist von Bedeutung, denn im Umkreis des Infanteriewegs liegen wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs, zum Beispiel die Universität, einige Fachdienste der Stadt Oldenburg, Schulen sowie Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte.

Der Infanteriewegs ist im Straßenquerschnitt etwa 11 m breit. Der Straßenraum ist aufgeteilt in zwei Fahrspuren, die nicht durch einen Mittelstreifen getrennt sind. Darüber hinaus existiert ein Mehrzweckstreifen im Osten (1 m + 0,25 m Markierung), der teilweise vom Radverkehr befahren wird, sowie einen Gehweg im Westen, der derzeit für den Radverkehr freigegeben ist (1,8 m). Der Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Süden wird durch parkende Kfz belegt. Aufgrund der Vielzahl der auswärtigen Kennzeichen wird angenommen, dass vorwiegend Pendler:innen ihre Fahrzeuge dort abstellen. Die Anwohner:innen verfügen über eigene Stellplätze auf ihren Grundstücken.

Im Osten des Infanteriewegs existiert ein weiterer Gehweg, der weit abgesetzt in der angrenzenden Grünanlage verläuft. Der Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben, wird aber dennoch widerrechtlich vom Radverkehr genutzt. Die Grünanlage ist Teil eines Landschaftsschutzgebiets und enthält einen dichten geschützten Baumbestand.

Auf dem Infanterieweg verkehrt eine Buslinie im 30-Minuten-Takt in eine Fahrtrichtung, sodass im Regelfall zwei Durchfahrten pro Stunde durch den Bus zu erwarten sind. An beiden Übergängen zu den angrenzenden Straßen gibt es signalgesteuerte Knoten. Laut Verkehrszählung von August 2018 liegt die Verkehrsbelastung auf dem Infanterieweg werktags bei etwa 7.500 Kfz (DTVw).

Abbildung 2: Bestandsquerschnitt des Infanteriewegs

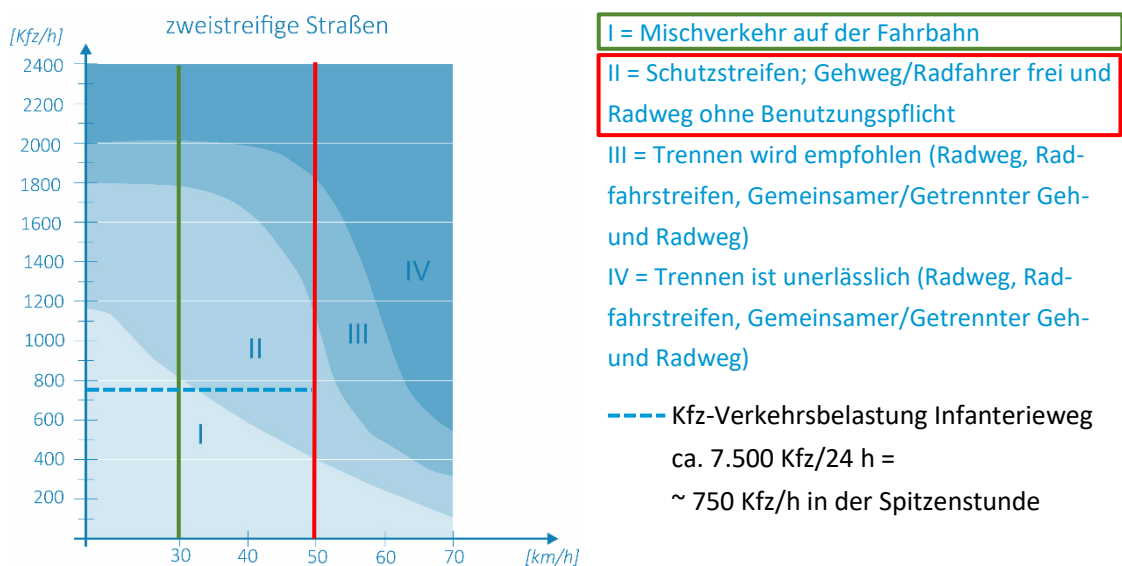


Quelle: Planersocietät

Infanterieweg – Problemlage

Die derzeitige Führung des Radverkehrs auf dem Infanterieweg ist unzureichend. Der Mehrzweckstreifen ist deutlich zu schmal, um dort komfortabel mit dem Fahrrad zu fahren. Dieser schmale Mehrzweckstreifen ruft nicht nur Unsicherheit bei den Radfahrenden hervor, sondern provoziert auch unzureichende Überholabstände des Kfz-Verkehrs. Nach dem Stand der Technik (FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ist bei dem vorhandenen Kfz-Verkehrsaufkommen bei 50 km/h ein Angebot für den Radverkehr zu schaffen, das im Regelfall aus Markierungslösungen bestehen kann (siehe Abbildung 3). Aber auch bauliche Radwege können erwogen werden.

Abbildung 3: Auswahlbereiche für die Radverkehrsinfrastruktur innerorts



Quelle: Planersocietät nach Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Radfahrende dürfen den bestehenden Gehweg in Fahrtrichtung Süden nutzen (Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“), dennoch hat der Fußverkehr hier rechtlich Vorrang vor dem Radverkehr. Auf die zu Fuß Gehenden ist besondere Rücksicht zu nehmen, sodass die Radfahrenden auf dem Gehweg meist nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Bei Bedarf ist anzuhalten. Diese rechtliche Regelung ist für beide Verkehrsteilnehmenden nicht optimal. Zum einen wird der Radverkehr durch die zahlreichen Grundstückszufahrten gefährdet und zum anderen wird der Fußverkehr durch Begegnungs- oder Überholvorgänge mit dem Radverkehr gefährdet.

Auf der Ostseite des Infanteriewegs, auf Höhe der Hausnummer 30, besteht darüber hinaus derzeit eine Engstelle, an der der Gehweg in den Grünanlagen durch eine Grundstückszufahrt unterbrochen wird. Zu Fuß Gehende müssen an dieser Stelle auf die Fahrbahn ausweichen. Sie sind zwar ein Stück weit durch die Markierung des Mehrzweckstreifens geschützt, dennoch wird hier dringend eine Verbesserung empfohlen.

Während der Begehung vor Ort ist außerdem aufgefallen, dass die bestehende Einbahnstraße (südlicher Ast des Infanteriewegs in Richtung Schützenweg) bereits heute vom Radverkehr in Gegenrichtung genutzt wird, obwohl diese nicht für den Radverkehr freigegeben ist. Um auf dem Schützenweg in Richtung Süden weiterzufahren, nutzen die Radfahrenden an der Abzweigung den Seitenraum der Einbahnstraße und es kommt zu Konflikten mit dem Fußverkehr (s. Abb. 5).

Abbildung 4: Fehlender Gehweg im Bereich der Einfahrt



Abbildung 5: Abzweigung des Gehwegs in die Einbahnstraße



Abbildung 6: Einbahnstraße nicht geöffnet für Radverkehr



Quelle (alle Bilder): Planersocietät

Abbildung 7: Konfliktstellen entlang des Infanteriewegs



Quelle: Planersocietät

4 Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge Strecken

Nach Rücksprache mit der Stadt Oldenburg wurden drei Varianten zur Umgestaltung des Infanteriewegs entwickelt. Die Varianten sind in den folgenden Musterquerschnitten mit zentralen Vor- und Nachteilen abgebildet. Da der Querschnitt sich im Bereich der Knoten etwas verbreitert, sind die Musterquerschnitte nicht überall gleich anzuwenden.

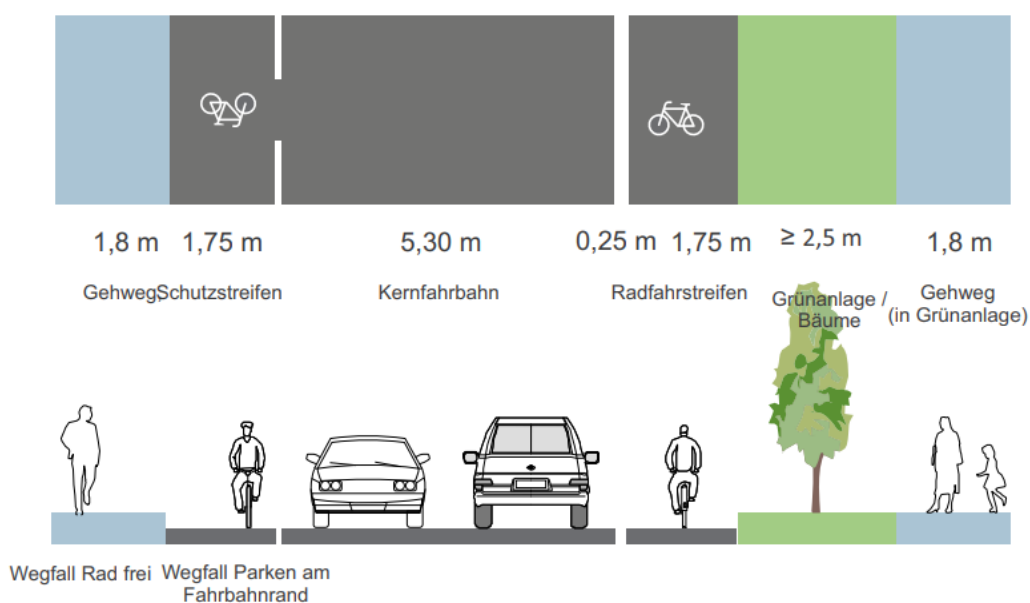
Im Ergebnis zeigt sich, dass zwei der Lösungsansätze mit einem Umbau des Straßenquerschnitts und einem Eingriff in den ortsbildprägenden Baumbestand verbunden wären. Um das zu verhindern, wird vorgeschlagen, eine reine Markierungslösung zur Förderung des Radverkehrs umzusetzen. Die Markierungslösung dürfte am schnellsten umgesetzt werden können, somit würde zeitnah ein Netzschluss herbeigeführt. Aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens wurde die Beibehaltung des nur 1,8 m breiten Gehwegs als verträglich erachtet (Regelmaß für innerörtliche Gehwege lt. EFA: 2,5 m).

Vorzugsvariante I: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Markierung von einem Radfahrstreifen und einem Schutzstreifen im bestehenden Fahrbahnquerschnitt. Die Dimensionierung der Seitenräume wird beibehalten.

- **Vorteile:** Bestandsorientierung – kein tiefgreifender Umbau notwendig, kurzfristig umsetzbar, geringe Kosten für Markierung, Erhalt des Baumbestands und schnelle Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr
- **Nachteile:** Ablehnende Haltung vieler Nutzender gegenüber Schutzstreifen, geringere subjektive Sicherheit auf Schutzstreifen, kritische Haltung ADFC, Parken am Fahrbahnrand fällt weg

Abbildung 8: Musterquerschnitt Infanterieweg – Variante I Radfahrstreifen und Schutzstreifen



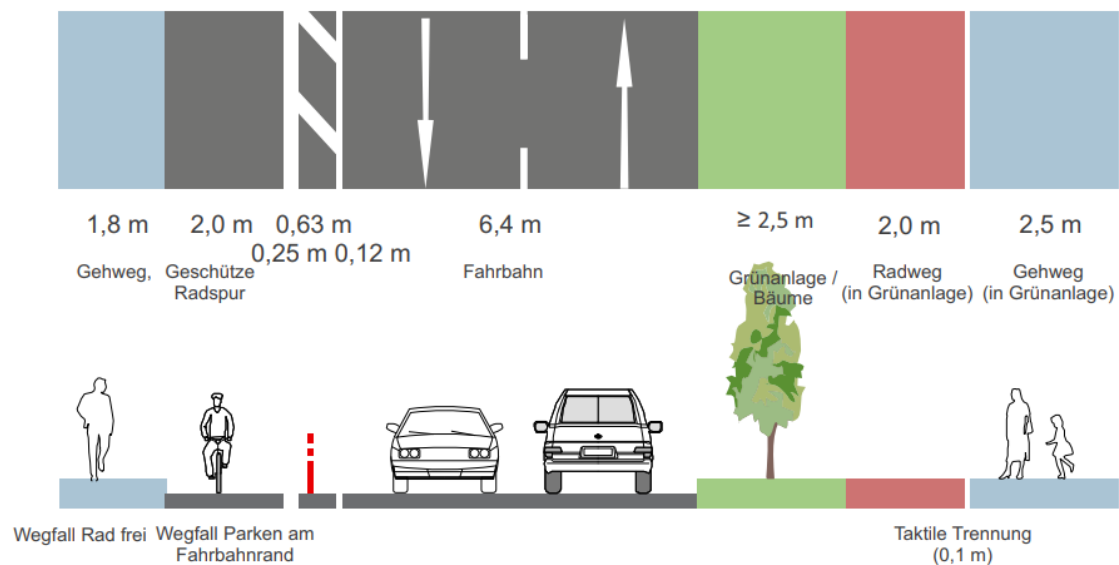
Quelle: Planersocietät

Variante II: Geschützter Radweg + baulicher Geh- und Radweg

Bau eines geschützten Radwegs, der mit Pollern/Baken und Markierungen von der Fahrbahn abgegrenzt wird. Ergänzender Neubau eines getrennten Geh- und Radwegs in der Grünanlage (auch abgesetzt?). Die Ausführung des geschützten Radwegs entspricht den in Berlin erprobten Querschnitten. Eine Vergrößerung des geschützten Radwegs z. B. auf 2,15 m oder 2,4 m ist möglich bei einer entsprechenden Verringerung des Fahrbahnquerschnittes auf 6,25 m oder 6 m.

- **Vorteile:** Hohe subjektive Sicherheit der Radfahrenden, keine Mitbenutzung des geschützten Radwegs durch (haltenden) Kfz-Verkehr, Präferenz des ADFC
- **Nachteile:** Intensiver Eingriff in die Grünanlage erforderlich mit Entfall zahlreicher Bäume, geschützter Radweg wird durch Grundstückszufahrten häufig unterbrochen, Parken am Fahrbahnrand fällt weg, Überholmöglichkeit auf geschütztem Radweg eingeschränkt durch Poller

Abbildung 9: Musterquerschnitt Infanterieweg – Variante II geschützter Radweg und baulicher Geh- und Radweg



Quelle: Planersocietät

Abbildung 10 Geschützter Radweg in Berlin



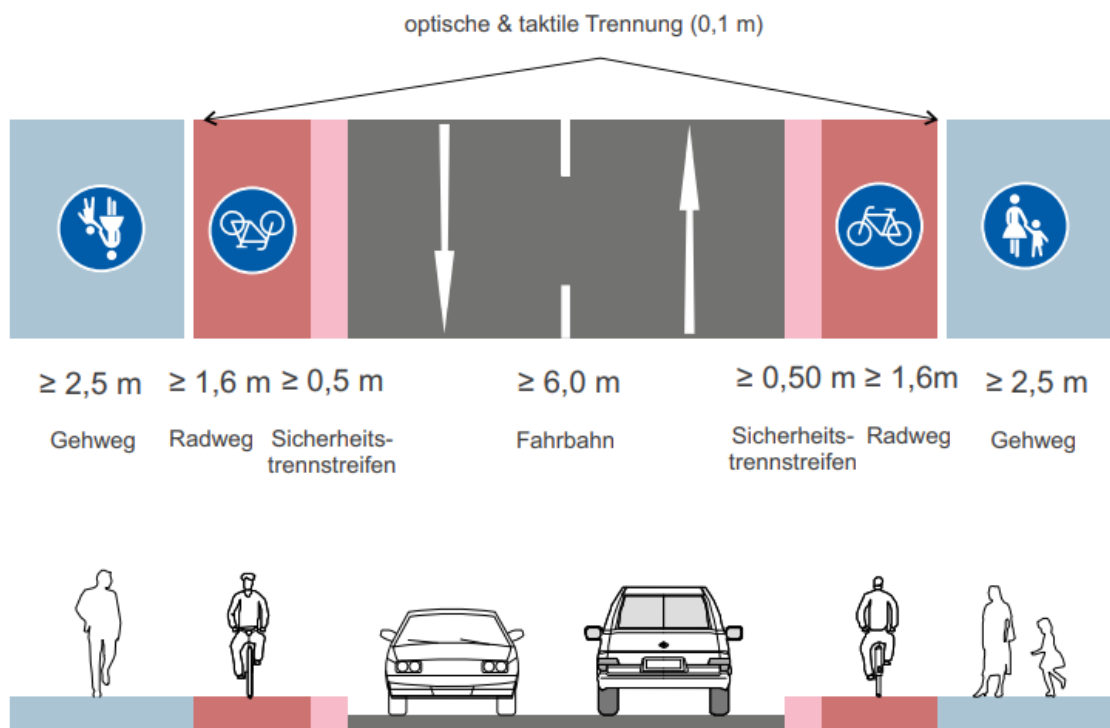
Quelle:
Planer-
societät

Variante III: Beidseitig Radwege

Neubau von baulich getrennten Radwegen und Ausbau der Gehwege. Ertüchtigung der Gehwege auf das EFA-Regelmaß von 2,5 m. Ausbau der Radwege auf mindestens 1,6 m (ERA-Mindestmaß), besser aber 2,0 m (ERA-Regelmaß), zzgl. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Die Trennung der Geh- und Radwege wird mit einem taktilen und kontrastierenden Leitelement durchgeführt. Alternativ kann der nordöstliche Geh- und Radweg auch abgesetzt dem Verlauf des jetzigen Gehwegs in der Grünanlage folgen.

- **Vorteile:** komfortables Angebot für den Radverkehr, Förderung der Fußverkehrs, hohes subjektives Sicherheitsempfinden
- **Nachteile:** Komplettumbau des Straßenraums, hohe Kosten, hoher Flächenverbrauch und Neuversiegelung, Wegfall des Parkens am Fahrbahnrand, intensiver Eingriff in die Grünanlage mit Entfall zahlreicher Bäume, Angstraum in der Grünanlage wegen fehlender sozialer Kontrolle/Beleuchtung?

Abbildung 11: Musterquerschnitt Infanterieweg – Variante III beidseitig Radwege



Quelle: Planersocietät

- **Varianten 2 und 3 verworfen**, aufgrund des intensiven Eingriffs in den Baumbestand

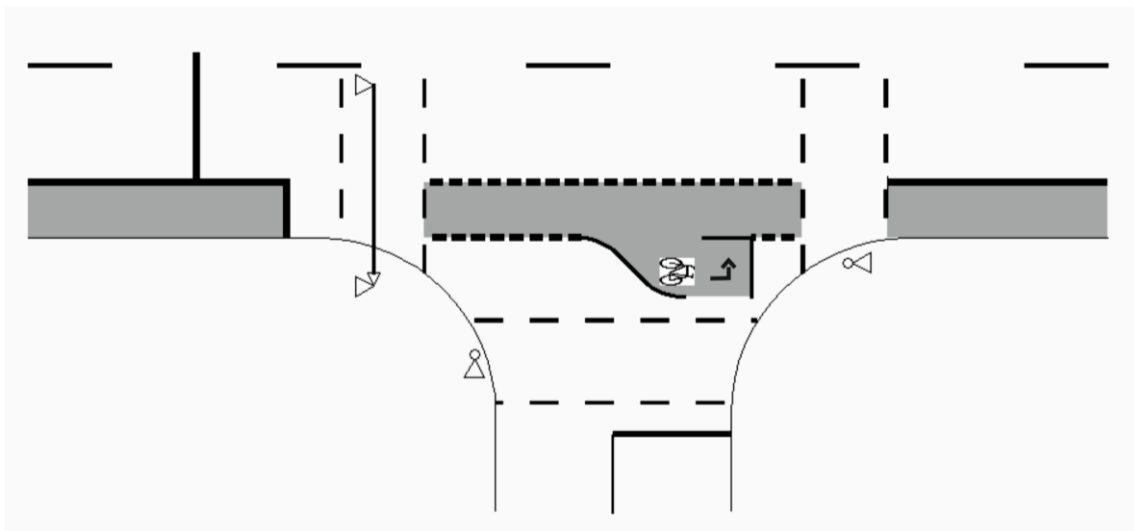
Maßnahmenvorschlag Knotenpunktgestaltung

Infanterieweg/Jägerstraße/Schützenweg

Die Stadt Oldenburg plant, den Knoten Infanterieweg/Jägerstraße/Schützenweg in Zukunft umzugestalten. Derzeit wird der Radverkehr, der aus der Jägerstraße kommt, vor dem Knoten auf das Fahrbahnniveau herabgeführt. Entlang der Schützenstraße wird der Radverkehr durchgehend im Seitenraum geführt.

Es wird empfohlen, den Radverkehr auf der Fahrbeziehung Jägerstraße/Infanterieweg auch in Zukunft auf der Fahrbahn zu führen. Um den Abbiegevorgang aus der Jägerstraße in den Schützenweg zu erleichtern, wird vorgeschlagen, das indirekte Linksabbiegen durch die Markierung von Furten und Aufstelltaschen zu ermöglichen. Ergänzt wird die Markierung durch den erforderlichen Signalgeber für den Radverkehr auf der Gegenseite (nur grüne Streuscheibe).

Abbildung 12: Markierungslösung indirektes Linksabbiegen



Quelle: Planersocietät

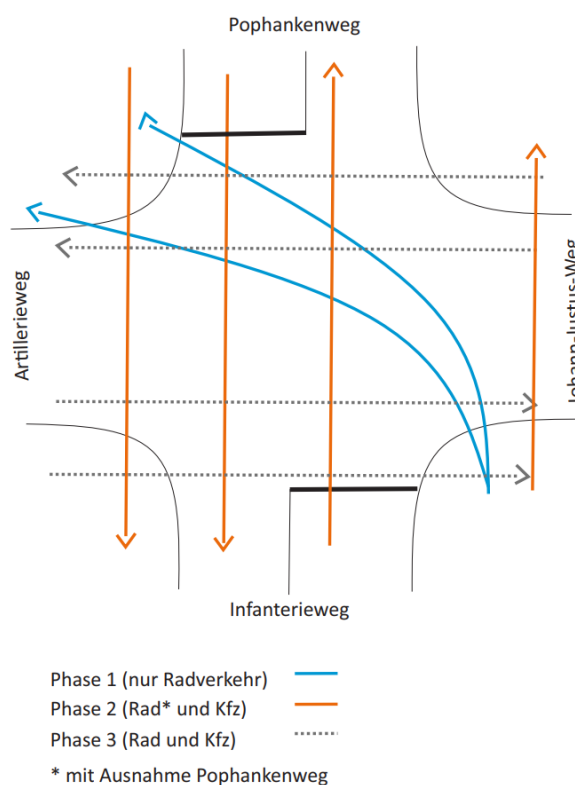
Infanterieweg/Pophankenweg/Artillerieweg

An diesem Knoten besteht die Herausforderung darin, dass es einen Wechsel in der Richtungsführung gibt und Radfahrende aus dem Infanterieweg zukünftig von dem geplanten Radfahrstreifen auf den Zweirichtungsradweg auf der Südseite des Pophankenwegs wechseln müssen. Um dieses Problem zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten, die gemeinsam mit der der Stadt Oldenburg diskutiert und abgewogen wurden.

- Signalisierung eines getrennten Linksabbiegers → Verworfen – überdimensioniert
- Kreisverkehr mit Furten für den Radverkehr im Seitenraum (der Zeitverlust für den Radverkehr wird dadurch deutlich minimiert) → Verworfen - überdimensioniert
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (rot markiert) – Verworfen - Sicherheitsbedenken
- Diagonalgrün ohne Markierung (Radfahrer kann in einer Sonderphase in alle Richtungen abbiegen) - **Empfehlung**

Empfohlen wird die letzte Option. Es wird präferiert eine Sonderphase in der Signalisierung einzurichten. Somit erhält der Radverkehr aus dem Infanterieweg ein Diagonalgrün durch ein eigenes Signal. Damit wird den Radfahrenden ermöglicht, die Kreuzung diagonal zu queren, denn der Kfz-Verkehr erhält währenddessen keine Freigabe. Die Signalisierung des Knotens ist somit in drei Phasen unterteilt. In der ersten Phase erhält nur der Radverkehr aus dem Infanterieweg grün und kann somit konfliktfrei abbiegen. In Phase 2 und 3 folgen dann die übrigen Richtungen. Eine diagonale Furtmarkierung wurde verworfen, da begründete Bedenken zur Rechtssicherheit bestehen.

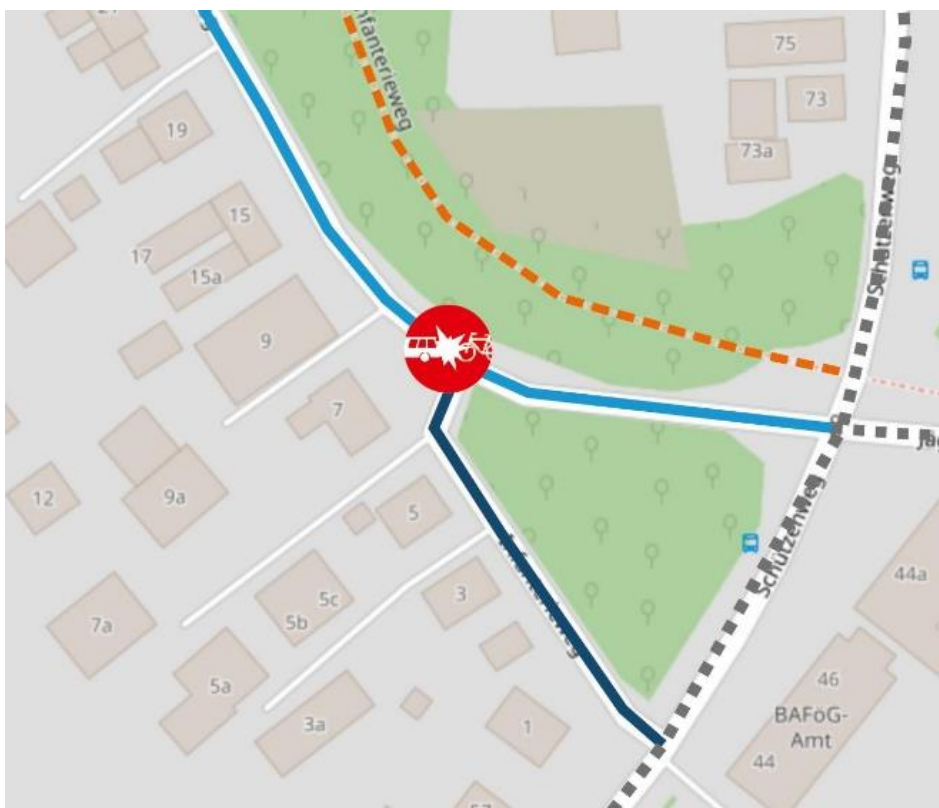
Abbildung 13: Vorschlag zur Signalisierung der einzelnen Phasen am Knoten Infanterieweg/Pophankenweg/Artillerieweg



Maßnahmenvorschlag Öffnung Einbahnstraße

Um auf dem Schützenweg in Richtung Süden weiterzufahren, nutzen die Radfahrenden heute schon an der Abzweigung des Infanteriewegs nach Süden den Seitenraum der Einbahnstraße. In Zukunft ist die Nutzung des Seitenraums entlang der Hauptverbindung zu vermeiden, um dem Fußverkehr mehr Qualität bieten zu können. Dazu wird empfohlen, Vorzugsvariante I umzusetzen: Markierung von einem Schutzstreifen und einem Radfahrstreifen. Damit entfällt die Möglichkeit, legal über den Gehweg in die Einbahnstraße in Gegenrichtung einzufahren. Es wird empfohlen den Übergang baulich aufzuweiten, den Kantenstein auf 0-Niveau abzusenken und die Einbahnstraße für den Radverkehr freizugeben, um die Fahrbeziehung weiterhin zu ermöglichen und die Netzdurchlässigkeit für den Radverkehr auf einem hohen Niveau zu halten.

Abbildung 14: Konfliktstelle Abzweigung Einbahnstraße



Quelle: Planersocietät

Maßnahmenvorschlag Ausbau Gehweg bei Engstelle Hausnummer 30

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Streckenmaßnahme ist es erforderlich im Bereich der Hausnummer 30 einen neuen Gehweg anzulegen, um die Situation für den Fußverkehr zu verbessern (siehe Abbildung 15). Die Vorzugsvariante I der Streckenmaßnahme sieht vor, auf der Ostseite einen Radfahrstreifen zu markieren. Dazu muss der bestehende Mehrzweckstreifen umgewidmet werden. Dementsprechend entfällt auch die Möglichkeit für den Fußverkehr, die Engstelle am Übergang zwischen den Grünanlagen zu überwinden. Es wird empfohlen, im Bereich der Grundstückszufahrt einen ausreichend breiten Gehweg (möglichst 2,5 m) einzurichten und dafür kurzfristig die Möglichkeit des Grunderwerbs zu prüfen. Ebenfalls ist an dieser Stelle eine geeignete Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zu prüfen.

Abbildung 15: Engstelle am Übergang zwischen den Grünanlagen auf Höhe der Hausnummer 30



Quelle: Planersocietät

Maßnahmenvorschlag Tempo 30

Zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit des Infanteriewegs wird eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Streckengebot) angeregt. Besonders bei der Nutzung von Schutzstreifen kann dies zu einer erheblich besseren Akzeptanz der Radfahrenden beitragen. Selbst bei Tempo 30 ist allerdings kein Mischverkehr auf der Fahrbahn zu empfehlen (siehe Abbildung 3).

Kostenschätzungen

Auf Basis von Erfahrungswerten werden grobe Kostenschätzungen vorgenommen. Angenommen wird eine Streckenlänge von 350 m. Nicht berücksichtigt werden weitere Kosten wie Grunderwerb, Rodungen, Änderungen der Wasserführung, naturschutzfachrechtliche Gutachten, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Streckenabschnitte:

Variante I Radfahrstreifen und Schutzstreifen | 17.500 €

- Markierung Radfahrstreifen/Schutzstreifen: 50 €/lfdm. beidseitig = 17.500 €, ggf. zzgl. Demarkierung

Variante II Geschützter Radweg + baulicher Geh- und Radweg | 209.350 €

- Erweiterung Gehweg in Grünanlage mit wasseregebundener Decke: 150 €/m² (0,7 m Breite) = 36.750 €
- Neubau Radweg in Grünanlage mit Asphaltdecke: 200 €/m² (2,0 m Breite) = 140.000 €
- Optional Beleuchtung: 150 €/lfdm. = 52.500 €
- Geschützter Radweg 32.600 €
 - Markierung Schraffen und Linien: 50 €/lfdm. = 17.500 €
 - Aufstellung Poller/Baken: 100 €/Stück (Abstand 2,0 m) = 15.100 (Exklusive 16 x 3,0 m Einfahrten)
 - *Optional flächige Grüneinfärbung: 50 €/m² (2,0 m Breite) = 35.000 €*

Variante III Neubau bauliche Geh- und Radwege | 574.000 €

- Ausbau Gehweg Bebauungsseite mit Betonstein: 200 €/m² (0,7 m Breite) = 49.000 €
- Neubau Radweg Bebauungsseite mit Asphaltdecke: 200 €/m² (2,5 m Breite) = 175.000 €
- Neubau Radweg Grünflächenseite mit Asphaltdecke: 200 €/m² (2,5 m Breite) = 175.000 €
- Neubau Gehweg Grünflächenseite mit Betonstein: 200 €/m² (2,5 m Breite) = 175.000 €
- *Alternative: Ausbau Gehweg in Grünfläche mit wasseregebundener Decke: 150 €/m² (0,7 m Breite) = 36.750 €*

Knotenpunkte:**Indirektes Linksabbiegen Knoten Infanterieweg/Jägerstraße/Schützenweg | 150.000 €**

- Barrierefreier Ausbau mit Versetzung der Ampelmasten, Markierung Radverkehrsfurt, neues Signalprogramm und Signalgeber für Radverkehr = 150.000 € (pauschal)
- *Alternative (falls möglich) Markierung Radverkehrsfurt, neues Signalprogramm und Signalgeber für Radverkehr = 50.000 € (pauschal)*

Direktes Linksabbiegen Knotenpunkt Infanterieweg/Artillerieweg/Pophankenweg | 150.000 €

- Barrierefreier Ausbau mit Versetzung der Ampelmasten, Markierung Radverkehrsfurt, neues Signalprogramm und Signalgeber für Radverkehr = 150.000 € (pauschal)
- *Alternative (falls möglich) Markierung Radverkehrsfurt, neues Signalprogramm und Signalgeber für Radverkehr = 50.000 € (pauschal)*

Weitere Maßnahmen:

- Temporeduktion prüfen & anordnen: 1.500 € (pauschal)
- Einbahnstraße friegeben und Einfahrt baulich anpassen: 2.500 € (pauschal)

5 Fördermöglichkeiten

Mit Blick auf die Erreichung der international vereinbarten Klimaschutzziele fördern Bund und Land Radverkehrsprojekte in Kommunen. Als Anlage zu diesem Bericht ist eine Übersicht der aktuellen Förderprogramme angefügt (siehe Tabelle 1).

Insbesondere das Sonderförderprogramm Stadt und Land (Tabelle 1, Zeile 4) bietet mit einer Förderung in Höhe von bis zu 75 Prozent (bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 Prozent) attraktive Zuschüsse. Eine Antragsstellung könnte in Hinblick auf die **Vorzugsvariante I Markierungslösungen und Tempo 30** erwogen werden, sofern die Maßnahme bis spätestens Dezember 2023 abgeschlossen ist.

Darüber hinaus bietet die Kommunalrichtlinie (Tabelle 1, Zeile 7) Zuschüsse für die Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des alltagsbezogenen Radverkehrs durch die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die Umgestaltung von bestehenden Radverkehrswegen (z. B. Wegeverbreiterung, Beleuchtung). Demnach könnte diese Fördermöglichkeit für die Umsetzung der **baulichen Maßnahmen der Varianten II und III** in Frage kommen.

6 Fazit

Das Ziel der Impulsberatung Radverkehr in Oldenburg ist es, die zukünftige Lücke im Radverkehrsnetz zwischen Jägerstraße und Pophankenweg zu schließen und eine attraktive, sichere Infrastruktur für den Radverkehr zu schaffen. Dazu wurden mehrere Lösungsvarianten für Streckenmaßnahmen entwickelt, die sich in der Art und Weise des Eingriffs in den Straßenraum unterscheiden.

Empfehlung Vorzugsvariante I

Empfohlen wird auf Grund der kurzfristigen Umsetzbarkeit innerhalb von maximal 2 Jahren und des geringen planerischen und finanziellen Aufwands die Vorzugsvariante I als reine Markierungslösung. Der Erhalt des geschützten Baumbestandes sowie der Grünanlage in vollem Umfang sind weitere Vorteile der Vorzugsvariante. Die Markierung von einem Schutz- und einem Radfahrstreifen verbessert die Situation für den Rad- und Fußverkehr deutlich. Aus gutachterlicher Sicht ist diese Lösung nach dem Stand der Technik angemessen sowie hinreichend sicher und komfortabel für den Radverkehr. Dagegen sprechen allerdings gewisse Vorbehalte seitens der Radverkehrsverbände gegenüber dem subjektiven Sicherheitsempfinden von Markierungslösungen – insbesondere Schutzstreifen. Es werden zu dichte Überholungen durch den Kfz-Verkehr befürchtet. Aus Sicht der Gutachter*innen ist dies nachvollziehbar, zumal die Oldenburger Radfahrenden eine starke Sozialisierung zum Radfahren im Seitenraum haben. Selbst auf sehr schmalen freigegeben Gehwegen fahren viele Radfahrende bereitwillig und mit durchaus hohem Tempo. Eine Verbesserung der subjektiven Sicherheit kann möglicherweise eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit herbeiführen (siehe unten).

Mittelfristig kann auch eine umfangreichere Ausbaulösung nach den Varianten II und III erwogen werden, die allerdings zwangsläufig mit einem starken Eingriff in die geschützte Grünfläche einhergeht.

Sinnvolle kurzfristige ergänzende Maßnahmen

Zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden und der objektiven Sicherheit des Radverkehrs wird eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen.

Weiterhin kann kurzfristig die Einfahrsituation des Radverkehrs in die Einbahnstraße im südlichen Ast des Infanteriewegs verbessert werden.

Für den Fußverkehr erscheint der Bau bzw. die Markierung eines Gehwegs bei der bestehenden Engstelle auf Höhe der Hausnummer 30 sinnvoll.

7 Anhang

Tabelle 1: Übersicht der Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen



Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen

Stand: 01.10.2021

Zelle Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	link zum Programm/ Förderquoten
<p>Hinweise: Aufgeführt sind Förderprogramme, für die Kommunen / kommunale Zweckverbände zur Verwirklichung gemeinsamer Radverkehrsprojekte zuwendungsberechtigt sind. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. So gibt es weitere Fördermöglichkeiten für spezielle Vorhaben, wie beispielsweise zur Tourismusförderung oder den ländlichen Wegebau.</p>					
1 Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)	Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u.a. von - verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen, - Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch verkehrsträger-übergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halleplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen, - Radwegen und sonstigen investiven Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs.	dauerhaft/ ganzjährig	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionalen Geschäftsbereichen)	Kumulierung mit Drittmitteln (z.B. Kommunalfinanzlinie, Zelle 7) prinzipiell zulässig	externer Link
2 Fördererlass Radschnellwege gem. §2 Abs. 4 g NGVFG (mit Bundesmitteln)	Radschnellwege (RSW) mit einer Mindestlänge von 5 km, die Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitt direkt und möglichst umwegfrei verbinden. Förderfähig sind alle investiven Kosten für RSW-Neubau; RSW-gerechten Ausbau, Beschilderung und Markierung und eigenständige Beleuchtung.	dauerhaft/ ganzjährig	regionale Geschäftsbereiche der NLSiBV (Han, LÜ, OL, WF)	Kumulierung mit Drittmitteln prinzipiell zulässig	externer Link
3 Bürgerradwege	Bürgerschaftliches Engagement, das den Neubau von Radwegen an Landesstraßen unterstützt. Im Sinne einer schnellen Umsetzung ist die Mithilfe/Leistungsübernahme von Kommunen beim Bausträger (Land NDS) willkommen.	dauerhaft/ ganzjährig	regionale Geschäftsbereiche der NLSiBV (Han, LÜ, OL, WF)	/.	Präsentation
4 Sonderförderprogramm Stadt und Land (mit Mitteln des BMV)	- Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten bzw. eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, verkehrstechnische Ausstattung, die Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr sowie Fahrradstellanlagen - Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder - Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr - Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von mind. einer investiven Maßnahme gefördert wird.	Ende des Förderzeitraums für alle Maßnahmen ist der 31.12.2023	NBank	prinzipiell möglich; vorausgesetzt wird ein angemessener Eigenanteil, der nicht mit Bundes- oder EU-Mitteln finanziert ist	externer Link
5 Richtlinie Lastenräder Niedersachsen	Die Anschaffung neuer Lastenräder, e-Lastenräder oder Lasten-S-Pedelecs (ohne Zübelhörteile). Kommunale Gebietskörperschaften können Förderung für mindestens 3, maximal 10 Lastenräder beantragen, die sie im Rahmen eines entgeltlichen Verleih-Systems anbieten. Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn die Beschaffung nach den Förderrichtlinien des Bundes (vgl. Zeile 12) förderfähig ist oder mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert wird.	31.12.2021	NBank	mit öffentlichen Mitteln ausgeschlossen	externer Link
6 Energetische Stadtsanierung – integrierte Quartierskonzepte (in Verbindung mit KfW 432)	vgl. KfW-Programm 432 (Zeile 12)	ganzjährig	NBank (mit Kopie KfW-Bewilligungsbescheid)	ausschließlich in Kumulation zu KfW 432 (vgl. Zeile 12)	externer Link

LANDES-PROGRAMME

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/ Förderquoten
7	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalfachlinie, 2.11.2 Verbesserung des Radverkehrs)	<p>Investitionen in</p> <p>a) die Einrichtung von Wegweisungssystemen für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl,</p> <p>b) die Errichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss),</p> <p>c) den Bau neuer Wege für den Radverkehr (Errichtung von Fahrradwegen, -straßen und -schnellwegen),</p> <p>d) hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geforderte Wege für den Radverkehr</p> <p>e) die Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z.B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung),</p> <p>f) die Umgestaltung von Knotenpunkten (z.B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs,</p> <p>g) die Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen (z.B. Fahrradbügel) an öffentlichen Einrichtungen bzw. an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr (Bike+Ride-Offensive mit erhöhten Förderquoten) sowie auf grundstückszugehörigen Flächen,</p> <p>h) die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen, dienlich für längeres Fahrradparken gemäß den FGSV-Hinweisen. Zuwendungsfähig sind sowohl die Errichtung von Neuanlagen als auch die Umrüstung bestehender, für Fahrradparken nutzbarer Infrastruktur,</p> <p>i) technische Maßnahmen (z.B. Hinweisschilder) zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln.</p>	<p>Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig</p>	<p>Projekträger Jülich (PU); Änderung ab 2022 geplant</p>	<p>prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderung und Förderkrediten des Landes Niedersachsen</p>	<p>externer Link</p>
8	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalfachlinie, 2.7.1.c)	<p>Sach- und Personalausgaben für Fachpersonal für die Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes im Bereich "Klimafreundliche Mobilität" sowie die Umsetzung erster Maßnahmen (Kommuneninterne Klimaschutzmanagerinnen oder Klimaschutzmanager). Diese Fördermöglichkeit kann nur einmal je Kommune beantragt werden.</p>	<p>Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig</p>	<p>Projekträger Jülich (PU); Änderung ab 2022 geplant</p>	<p>Prinzipiell möglich.</p>	<p>externer Link</p>
9	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalfachlinie, 2.11.1)	<p>Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, die die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. Fuß-, Radverkehr, Car-Sharing und ÖPNV) im lokalen Kontext überdurchschnittlich miteinander verknüpfen.</p>	<p>Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig</p>	<p>Projekträger Jülich (PU); Änderung ab 2022 geplant</p>	<p>Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderung und Förderkrediten des Landes Niedersachsen (vgl. NBank Zeile 6).</p>	<p>externer Link</p>
10	Programm "Klimaschutz durch Radverkehr" (ergänzt um die NKI-Antragshilfe der KEAN)	<p>Investive regionale Maßnahmen (=Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter zur</p> <ul style="list-style-type: none"> - klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, - Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie - Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. <p>Die Maßnahmen müssen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen und sich deutlich von ohnehin geplanten Investitionen in die lokale Infrastruktur abgrenzen.</p> <p>>> KEAN unterstützt im 2-Stufigen Antragsverfahren mit der NKI-Antragshilfe</p>	<p>Bis 2024 jährlich jeweils 2 Antragsfenster: 1.3.-30.4. und 1.9.-31.10.</p>	<p>Projekträger Jülich (PU)</p>	<p>externer Link</p>	

BUNDES-PROGRAMME

Zelle Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/
11 E-Lastenfahrrad-Richtlinie	Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Wirtschaft und Kommunen	die RL endet am 29. Februar 2024	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	Die Kumulierung mit anderen Fördermitteln des Bundes ist ausgeschlossen	externer Link
12 Energetische Stadtsanierung - Zuschuss Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier (KfW-Programm 432 Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement)	Im Rahmen von integrierten Quartierskonzepten können Fragen der Gestaltung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität im Quartier behandelt werden. Dazu gehören z.B. Aussagen zur Förderung von aktiver Mobilität (z.B. Rad- und Fußverkehr), zur Verbesserung der Attraktivität von ÖPNV, alternative Antriebsformen, die Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch Parkraummanagement oder durch den Einsatz digitaler Technologien für die Steuerung und Vermeidung von Verkehrsströmen. Gefördert werden Sach- und Personalkosten für (A) die Konzepterstellung und (B) das Sanierungsmanagement zur Konzeptumsetzung.	dauerhaft / ganzjährig	KfW-Bank	ja, mit Landesprogramm, vgl. Zeile 6	externer Link KfW
13 Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMVI)	Innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die (...) – einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten (z. B. richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen) und/oder – die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern (z. B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln).	RL gültig bis 31.12.2026; Aktuell kein Aufruf - Projektskizzen können dennoch eingereicht werden	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)		externer Link
14 Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) ¹	Nicht-investive Vorhaben, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten und/oder die nachhaltige Mobilität mit neuen Ideen und Konzepten sichern. Die Umsetzung und Erprobung der jeweiligen Projekte soll auch für andere Orte der Bundesrepublik modellhaft sein. Gefördert werden auch Vorhaben und Untersuchungen, die besonderen Handlungs- und Erkenntnisbedarf aufzeigen und somit die nachhaltige Mobilität sichern: Informations- und Kommunikationskampagnen (z. B. zur Verbesserung des Verkehrsklimas), Wettbewerbe, technische Innovationen sowie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben.	NRVP 3.0 bis 2030. Aktuell kein Projektauftrag - Antragsstellung auch außerhalb eines Aufrufs möglich	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)		externer Link

¹ **Nationaler Radverkehrsplan 3.0**

Der neue Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0 – wurde am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen. Der Plan beschreibt die Leitlinien und Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2030. Er beinhaltet viele Ziele, Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen in den Bereichen: Förderung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur, Fahrradparkplätze, Dienstreifen, Verwaltung, Bildung, Fahrradkultur, Verknüpfung von Verkehrsträgern, Logistik und Lastenfäder.

Herausgeberin

Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH

Osterstr. 60, 30159 Hannover
Telefon: 0511 897039-0

www.klimaschutz-niedersachsen.de

Gefördert durch:

