

# **IMPULSBERATUNG FAHRRAD-MOBILITÄT BERATUNGSBERICHT FÜR STADT EMDEN**

**Auftraggeber: Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH  
Osterstr. 60  
30159 Hannover**

**Ansprechperson: Stadt Emden, FB Stadtentwicklung und Umwelt  
Thessa Gebhardt  
Ringstraße 38b  
26721 Emden**

**Auftragnehmer: PGT Umwelt und Verkehr GmbH  
Vordere Schöneworth 18  
30167 Hannover  
Telefon: 0511 / 38 39 4-0  
Telefax: 0511 / 38 39 450  
E-Mail: post@pgt-hannover.de**

**Bearbeitung: Dipl.-Ing. H. MAZUR  
K. MENKING, M.Sc.**

Hannover, 29. Oktober 2021

**INHALTSVERZEICHNIS:**

1	Ausgangslage .....	2
2	Heutige Situation / Problemlage.....	3
3	Lösungsansätze.....	9
4	Fördermöglichkeiten .....	14
5	Fazit und weiteres Vorgehen.....	15

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS:**

Abb. 1	Fuß- und Radverkehrsverbindung entlang des Wallrings.....	3
Abb. 2	Rad- und Fußverkehrsmengen am Knotenpunkt) .....	4
Abb. 3	Verkehrsmengen am Knotenpunkt.....	5
Abb. 4	Modal Split der Stadt Emden .....	6
Abb. 5	Bestandssituation am Wallübergang.....	7
Abb. 6	Bestandssituation und Problemaufriss .....	8
Abb. 7	Konzeptskizze .....	10
Abb. 8	Querschnitt für den Übergang zum Plateau .....	11

## 1 Ausgangslage

Die „Impulsberatung Fahrrad-Mobilität“ ist ein Beratungsangebot der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN). Gegenstand der Beratung ist es, erste Ideen und Impulse zu einer konkreten Fragestellung im Bereich der Radverkehrsförderung zu entwickeln. Die Stadt Emden hat sich mit einem Beratungsbedarf für die PGT Umwelt und Verkehr GmbH an die KEAN gewandt. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben den Sachstand.

Der Wallring mit der betrachteten Querung ist im Netz der Stadt Emden für den Radverkehr sehr wichtig als ein zentraler innerstädtischer Verbindungsring für den Radverkehr, über den die Innenstadt zügig umfahren werden kann (vgl. Abb. 1). Seine Bedeutung für die vom Kfz-Verkehr weitgehend ungestörte und zielreine Erschießung der Innenstadt von außen ist hoch. Zudem ist der Wallring ein zentraler Bestandteil sowohl der kommunalen wie auch regionalen Routennetze für Tourismus und Freizeit. Es handelt sich um eine Hauptroute des Radverkehrs über die Ortsdurchfahrt der Kreisstraße 39, Abschnitt Nordertorstraße.

Bei der vorliegenden Verkehrssituation und dem Untersuchungsbereich handelt es sich um den Querungsbereich des im Zuge des Emdener Wallrings verlaufenden Rad- und Fußverkehrsrouten über die Nordertorstraße.

Ziel ist das Aufzeigen eines Lösungsvorschlags für die zu behandelnde Problematik.

## 2 Heutige Situation / Problemlage

Die Querung stellt im Berufs-, Alltags-, Freizeit- und Schulverkehr eine wichtige Route dar; insbesondere für Schülerinnen und Schüler der IGS Emden sowie weiterer Schulen westlich der Auricher Straße. Zudem ist die Verflechtung mit der Stadt aufgrund der dort vorgehaltenen Funktionen wie Einkauf etc. sehr hoch.

Am Knotenpunkt verhindern Umlaufsperrungen die zügige Querung bzw. Befahrung des Walls über die Nordertorstraße. Dies ist aus Radverkehrssicht eine Barriere; in jedem Fall aber ein Komforthindernis.<sup>1</sup>



Abb. 1 Fuß- und Radverkehrsverbindung entlang des Wallrings<sup>2</sup>

Radverkehrszahlen liegen für die betrachtete Querung nicht vor. Die Verkehrszählung<sup>3</sup> aus dem Jahr 2016 zeigt einen geringen Anteil an Radfahrenden am westlich gelegenen Knotenpunkt Nordertorstraße / Zwischen Beiden Bleichen / Philosophenweg (vgl. Abb. 2). Die 2016 erhobenen

<sup>1</sup> SHP Ingenieure (2019). Stadt Emden. Masterplan Radverkehr 40%. Abschlussbericht. Hannover.

<sup>2</sup> Ebd.

<sup>3</sup> SHP Ingenieure (2016). Stadt Emden. Gesamtstädtische Verkehrserhebung 2016. Hannover.

Radverkehrszahlen haben mit maximal 60 Radfahrenden / 24 h ein Steigerungspotenzial offenbart. Diese steht im Einklang mit den Zielsetzungen und Maßnahmenempfehlungen des Masterplans Radverkehr der Stadt Emden, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu steigern.<sup>4</sup>

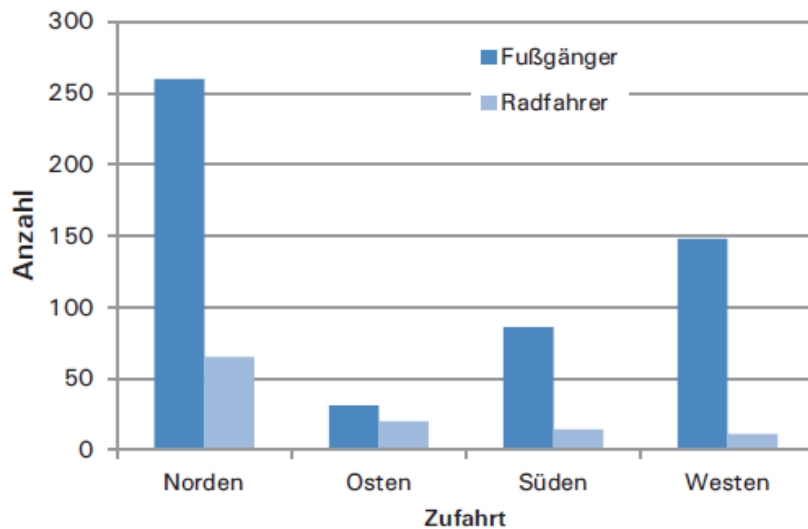


Abb. 2 Rad- und Fußverkehrsmengen am Knotenpunkt Nordertorstraße / Zwischen Beiden Bleichen / Philosophenweg in den Furten (24h)

Die Nordertorstraße stellt im Zuge der Kreisstraße 39 die wichtige Verbindung zwischen dem östlichen Stadtgebiet und der BAB 31 (AS 4, Emden-Wolthusen) her. Sie dient dem Quell- und Zielverkehr für die Erschließung des östlichen Stadtgebiets und der Anbindung der umliegenden Ortsteile an die Emdener Innenstadt. Das Verkehrsaufkommen auf der Nordertorstraße ist mit insgesamt etwa 4.800 einfahrenden Kfz / 24 h moderat; der Querschnitt zeigt mit 9.600 Kfz / 24 h dennoch ein erheblich hohes Aufkommen (vgl. Abb. 3).

<sup>4</sup> SHP Ingenieure (2019). Stadt Emden. Masterplan Radverkehr 40%. Abschlussbericht. Hannover.

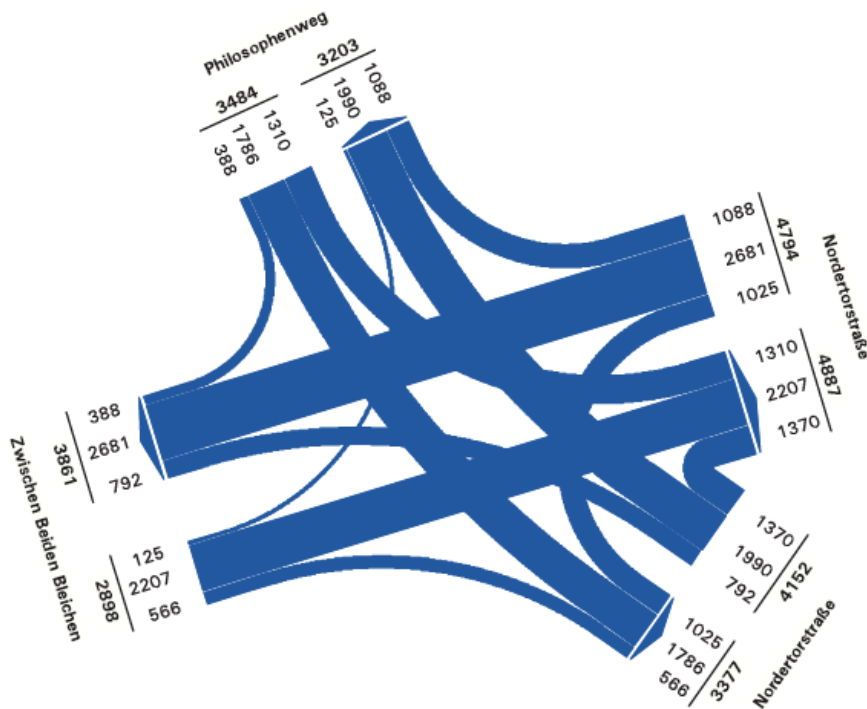


Abb. 3 Verkehrsmengen am Knotenpunkt Nordertorstraße / Zwischen Beiden Bleichen / Philosophenweg<sup>5</sup>

Der Modal Split beschreibt die Zusammensetzung des Verkehrs. Die Verkehrsmittelwahl in Bezug auf die am Stichtag zurückgelegten Wege für die Stadt Emden ist in Abb. 4 dargestellt. In der Stadt Emden werden ca. 28 % der Wege mit dem Rad zurückgelegt. Der jetzt schon hohe Anteil des Radverkehrs am Modal Split kann durch routenbezogenen Ausbau noch deutlich gesteigert werden. Ziel ist die Steigerung auf 40% bis 2040.<sup>6</sup>

Zurzeit müssen Radfahrende und Zufußgehende, die auf dem Wallring in Richtung Norden bzw. Süden die Norderdorstraße queren wollen, zwei Umlaufsperrern passieren. Der sich im Zuge des Wallrings bewegende Radverkehr ist beim Kreuzen der Nordertorstraße sowie beim Einbiegen in diese wartepflichtig. Die Nordertorstraße ist bevorrechtigt, denn der für den Fußverkehr durch den angeordneten Fußgängerüberweg geltende Vorrang, gilt für ihn hier nicht.

<sup>5</sup> SHP Ingenieure (2016). Stadt Emden. Gesamtstädtische Verkehrserhebung 2016. Hannover.

<sup>6</sup> Ebd.

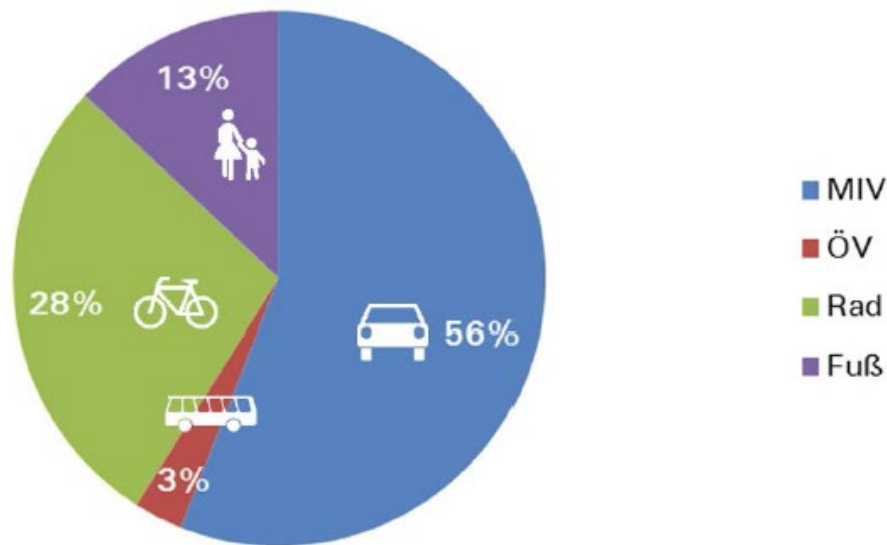


Abb. 4 Modal Split der Stadt Emden<sup>7</sup>

Auf der Nordertorstraße gilt im Einzugsbereich der Kreuzung ab ca. 60 m vor dem Knoten in beide Richtungen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Zeitraum von Montag bis Freitag von 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr durch das Verkehrszeichen 274-30.

Gesicherte Querungsanlagen für den Radverkehr (im Sinne eines dauerhaften oder temporären Vorrangs) sind nicht vorhanden. Radfahrende nutzen den Zebrastreifen mit der Folge von Konflikten mit Zufußgehenden und Kfz-Verkehr (vgl. Abb. 5).

<sup>7</sup> SHP Ingenieure (2019). Stadt Emden. Masterplan Radverkehr 40%. Abschlussbericht. Hannover.



Abb. 5 Bestandssituation am Wallübergang

Die Situation für den Radverkehr ist stark verbesserungswürdig (vgl. Abb. 6)

- Die Querungssituation für den Radverkehr ist aufgrund fehlender Sichtbeziehungen durch Gebäude und das Halten von Bussen an den Haltebuchten unübersichtlich und teilweise schlecht einsehbar. Dieses wird jedoch durch die 30 km/h und somit einer angemessenen Annäherungsgeschwindigkeit relativiert.
- Der Wall verläuft in Richtung Nordtorstraße leicht abschüssig; das direkte Queren durch Radfahrende wird durch Umlaufsperrern verhindert.
- Es kann kein angemessenes Geschwindigkeitsniveau beim Queren aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit des Walls erreicht werden.
- Aufgrund des Missachtens der Wartepflicht vor dem Queren, v.a. durch Schulverkehre auf dem Rad, entstehen vielfältige Verstöße gegen die StVO, die die Verkehrssicherheit der Querenden beeinträchtigt. Während des Querungsvorgangs kommt es häufig zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden aufgrund unklarer Flächenzuweisungen und beengter Verhältnisse.



- Als offensichtliches Problem erweist sich die für Rad- und Fußverkehr unterschiedliche Vorfahrtregelung beim Queren der Nordertorstraße. Verschärft wird diese Problematik dadurch, dass die Querungsbeziehungen beider Verkehrsarten räumlich auf der Fläche des Fußgängerüberwegs gebündelt werden. Der Radverkehr nähert sich der Konfliktfläche – trotz Umlaufsperrn – häufig mit unangemessen hohen Geschwindigkeiten und unachtsam aus den schwer einsehbaren Seitenräumen.
- Eine eindeutige Verkehrsführung für den Radverkehr auf der Nordertorstraße besteht nicht. Radverkehrsanlagen sind teilweise vorhanden; der kombinierte Geh- und Radweg ist auf beiden Seiten sehr schmal. In Richtung Wolthuser Straße verläuft ein Radschutzstreifen. Eine Führung auf den Wall ist nicht vorhanden. Der Zustand der Radverkehrsanlagen im Zuge des Wallrings ist insgesamt verbesserungswürdig und bedarf einer Optimierung.
- Kfz-Verkehr fährt zum Teil mit hohen Geschwindigkeiten auf die Querung zu, sodass es zu konfliktreichen Situationen mit Radfahrenden kommt, die den Wall fahrend überqueren.

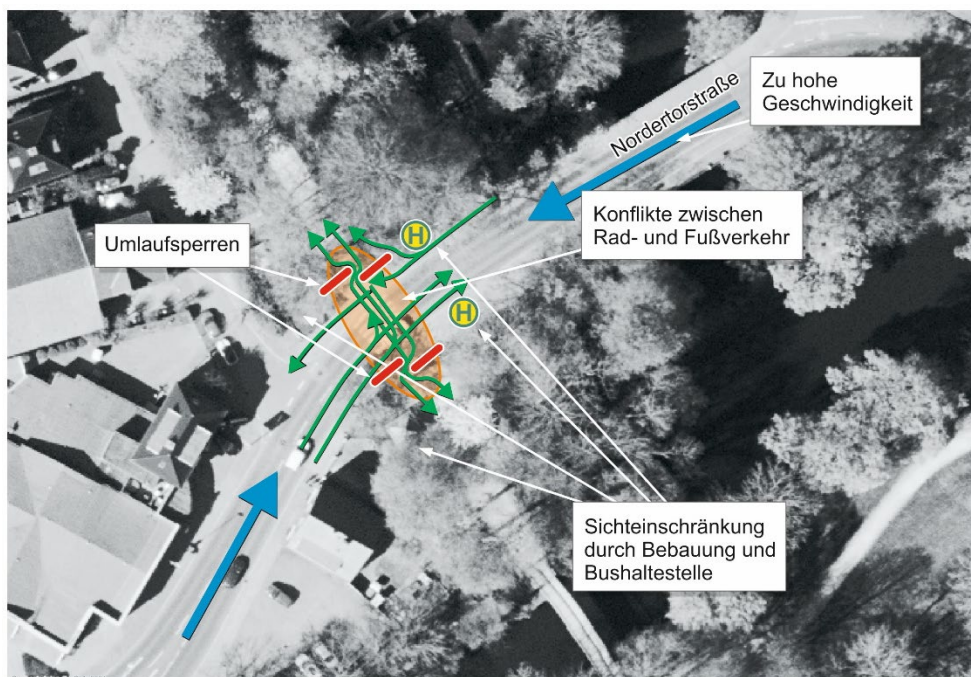


Abb. 6 Bestandssituation und Problemaufriss

### 3 Lösungsansätze

Bei der Entwicklung von Lösungsansätzen ist darauf zu achten, dass die vorhandene Situation an mehreren Stellen mangelhaft ist. So kann eine behutsame Verbesserung dadurch erzielt werden, dass die Sichtachsen verbessert werden und für den Radverkehr ein „Vorfahrt achten“ aufgestellt wird. Ebenso kann die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeiten der Kfz durch kontinuierliche Kontrollen und eine Geschwindigkeitsanzeige im Querungsbereich verbessert werden.

Weiterhin kommt als verkehrstechnische Lösung die Installation einer Fußgänger-Lichtsignalanlage in Frage. Diese sollte mit der Grundstellung DUNKEL-DUNKEL fungieren und eine Freigabe für den Fuß- und Radverkehr lediglich bei Anforderung geben. Eine solche Lösung ist jedoch kostenintensiv und verhilft nicht zu einem höheren Komfort und einer zügigen Befahrbarkeit für den Radverkehr entlang des Wallrings. Diese Lösung wird daher nicht priorisiert.

Die aufgezeigten Lösungen sind jedoch nicht geeignet, die streckenbezogene Funktion des Wallrings für den Radverkehr nachhaltig zu verbessern. Daher wird vorgeschlagen, innerhalb einer möglicherweise zunächst als Versuchsphase startenden Umsetzung, eine konsequente Bevorrechtigung für den Radverkehr im Zuge dieser Radhauptachse anzustreben (vgl. Abb. 1) Würde es sich um eine vergleichbare Hauptachse für den Kfz-Verkehr handeln, wäre hier ebenfalls eine Bevorrechtigung vorgesehen. Im Zuge der Abwägung ist ausdiskutieren, ob der nachfolgende Maßnahmenvorschlag dann geprobt und damit evaluiert werden kann. Die PGT ist zuversichtlich, mit diesem Vorschlag eine dauerhafte Realisierung sicherstellen zu können.

Folgender Lösungsansatz ist zur Optimierung der Radverkehrssituation denkbar und in der Abb. 7 übersichtsartig dargestellt. Er zeigt:

- Separierte Bewegungsflächen für Rad- und Fußverkehr im Querungsbereich
- Bevorrechtigte Führung im Zuge der Querung für das Rad (unabdingbar für das 40% Ziel)
- Flankierende Sicherungsmaßnahmen.

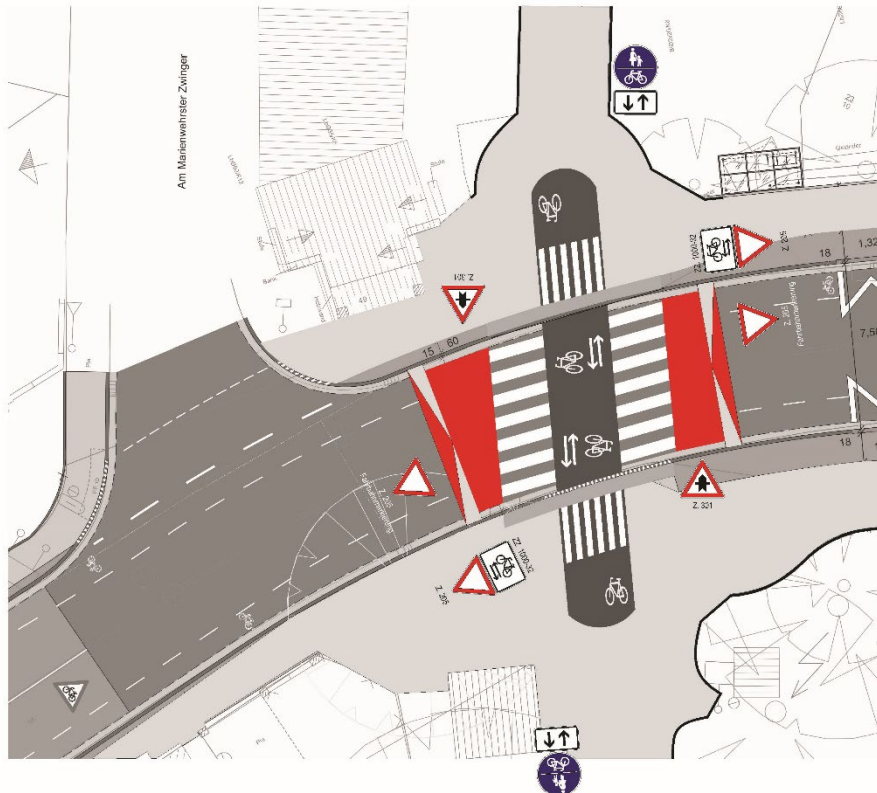


Abb. 7 Konzeptskizze

Um die Vorrangregelung bei der Querung der Nordertorstraße zu vereinheitlichen und ihre Begreifbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erleichtern, sollte der Radverkehr ebenso wie der Fußverkehr im Zuge des Wallrings gegenüber dem Fahrverkehr im Zuge der Nordertorstraße bevorrechtigt werden.

Dazu wird empfohlen, zunächst die nördliche und südliche Furt mit dem Zeichen 301 (Vorfahrt) und die westliche und östliche mit dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) und Zeichen 1000-32 (Kreuzender Radverkehr von links und rechts) auszustatten. Ebenso sollte eine Anhebung der Verkehrsfläche für querende Beziehungen des nichtmotorisierten Verkehrs im Sinne der baulichen Unterstützung und Verdeutlichung ihres Vorrangs erfolgen (vgl. Abb. 8).

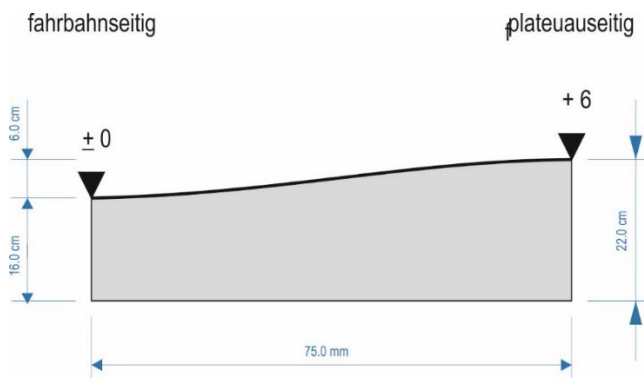


Abb. 8 Querschnitt des für den Übergang zum Plateau vorgesehenen Rampensteins mit Sinusanlauf

Zur Verbesserung der Radverkehrssituation sollten die Umlaufsperrern am Wallübergang Nord und Süd entfernt werden. Dazu sollte eine gesicherte Führung des Fuß- und Radverkehrs im Querungsbereich geschaffen werden. Um eine direkte Querung der Nordertorstraße für den Radverkehr zu erleichtern, sollte der Wallübergang über die Nordertorstraße durch eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einem Fußgängerüberweg nach dem Beispiel der „Göttinger Doppelzebra“-Lösung ergänzt werden. Dieses führt den Radverkehr in beide Richtungen zwischen den Zufußgehenden. Das Separieren der Verkehrsflächen verhilft zu einer konfliktfreien Flächenaufteilung zwischen Rad- und Fußverkehr, da die Belagfarben und -strukturen eine eindeutige Orientierung schaffen.

Die Querung muss weiterhin für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei gestaltet werden. Regelwerkskonform angewandte Leit- und Warnstrukturen (Bodenindikatoren, Noppen- und Rippenplatten), optimale Oberflächenbeschaffenheit, Kontraste sowie korrekte Bordauftrittshöhen sind dafür die Grundvoraussetzung. Gleichzeitig ermöglicht die Beachtung der Anforderungen an die Barrierefreiheit aber auch die gestalterische Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten in ihrer Mobilität nicht eingeschränkten Verkehrsteilnehmenden.

Die Verdeutlichung des Erfordernisses eines durch gegenseitige Rücksichtnahme gekennzeichneten Verkehrsverhaltens ist wichtige Voraussetzung u.a. auch für das Einhalten angemessener Geschwindigkeiten.

Verkehrsberuhigte Maßnahmen für den MIV werden durch eine Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs über die Nordertorstraße erlangt: Der MIV muss Vorfahrt gewähren. Die Sicherheit an der Querung kann nebst des Zeichens 205 weiterhin durch eine rote Fahrbahnmarkierung östlich und westlich der Querung forciert werden.

Die Leistungsfähigkeit an der Querung bzw. am naheliegenden Knotenpunkt Nordertorstraße / Zwischen Beiden Bleichen / Philosophenweg sollte vor dem Hintergrund der bevorrechtigten Radverkehrsführung überprüft werden.

Wenn eine Bevorrechtigung des Radverkehrs und das Entfernen der Umlaufsperrn, wie bereits im Masterplan Radverkehr vorgeschlagen<sup>8</sup>, nicht möglich ist, kann auch die Wartepflicht des Radverkehrs gegenüber der Nordertorstraße beibehalten werden. Im Grundprinzip kann dazu die vorliegende Konzeptskizze unter Berücksichtigung einer angepassten Beschilderung als Entwurf genutzt werden.

In der Praxis wird eine Diskussion der geeigneten Beschilderung und Sicherung erforderlich. Beispiele sind von der PGT an verschiedenen Orten mitgestaltet bzw. umgesetzt worden, die als Grundprinzip das vorgeschlagene Modell enthalten. Häufig wird zur Sicherung des Radverkehrs ein Stoppschild für den Autoverkehr mit einer entsprechenden Haltelinie vorgesehen. Ebenso wird zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht häufig zusätzlich auf den Blickkontakt zwischen den Beteiligten verwiesen, hierzu werden Schilder häufig aufgestellt mit „Achtung Blickkontakt herstellen“.

Ebenfalls gibt es weitere Möglichkeiten, die insbesondere in der Umstellungsphase auf die vorgeschlagene Lösung helfen, die Verkehrsteilnehmer auf die geänderte Verkehrsführung hinzuweisen. Alle diese Möglichkeiten sollten diskutiert und abgewogen werden, aber im Sinne einer entsprechenden versuchsweise Einführung der bevorrechtigten Querung umgesetzt werden.

Unabhängig von den Verbesserungen der Radverkehrssituation der Querung besteht Handlungsbedarf im Verlauf der Norderstorstraße und Wolthuser Straße stadtauswärts. Die Radverkehrsführung im gesamten Abschnitt

---

<sup>8</sup> SHP Ingenieure (2019). Stadt Emden. Masterplan Radverkehr 40%. Abschlussbericht. Hannover.

der Nordertor Straße / Wolthuser Straße sollte in beide Richtungen optimiert werden. Vorgesehen sind hier u.a. rot markierte Querungsbereiche, Piktogramme sowie Aufstellflächen für linkseinbiegende Radfahrende an der Einmündung Nordertorstraße / Wolthuser Straße / Außer dem Nordertor. Umgestaltungen mit einer roten Oberflächenfarbe sollten weiter etabliert jedoch lediglich für spezielle Situation aufgetragen werden.

## 4 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.

Insbesondere das Sonderförderprogramm Stadt und Land (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 für die Maßnahme erwogen werden, sofern die Maßnahme bis spätestens Dezember 2023 abgeschlossen ist.

Darüber hinaus bietet die Kommunalrichtlinie (Zeile 7) Zuschüsse für c und e und könnte damit für die Umsetzung der Maßnahme in Frage kommen. Auch das in Zeile 10 genannte Förderprogramm kann in Betracht gezogen werden.

## 5 Fazit und weiteres Vorgehen

Die Lösung der Situation kann durch eine Bevorrechtigung des Radverkehrs, das Entfernen der Umlaufsperrn rechtfertigen. Die damit einhergehende Umgestaltung der Kreuzung durch Aufpflasterungen sowie Fahrbahnmarkierungen verhilft weiterhin zu Verkehrsberuhigung.

Empfohlen wird, möglicherweise vor weiterer Diskussion der konkreten Maßnahme eine Verkehrszählung im Knotenbereich durchzuführen, um das Verhältnis von querenden Fahrzeugen zu querenden Rad- und Fußgängern außerhalb der Spitzenstunden über einen längeren Tageszeitraum zu beleuchten. Ebenso wird empfohlen, die Trasse auf dem Wall im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahmen auch an anderen Stellen nachzubessern, um so die Qualität dieser sehr wichtigen örtlichen Wegeverbindung weiter aufzuwerten.

Die vorgeschlagene Maßnahme kann und sollte im politischen Raum unter Abstimmung und kritischer Betrachtung der alternativ vorgeschlagenen Dunkelampel bzw. einer Lösung, die den Doppel Zebra mit einem Vorfahrt achten für den Radverkehr vorsieht, alternativ diskutiert werden. Eine ergebnisoffene Abwägung der Stärken und Schwächen der einzelnen Varianten wird im Zuge der Diskussion ebenfalls empfohlen, um die Transparenz, aber auch die Alternativlosigkeit der vorgeschlagenen Lösung vor dem Hintergrund des von der Stadt selbst gesteckten Klimaziels zu erreichen.

Das Umsetzen und eine Übertragung auf den Wallübergang in der Boltentorstraße bedarf die Abstimmung diverser Interessen. Vorgeschlagen wird, die als Vorzugsvariante vorgelegte Lösungsvariante zunächst politisch abzusichern. Im Anschluss daran sollte mit der Verkehrsbehörde Einvernehmen über die Notwendigkeit und die dringende Herstellung einer solchen Lösung erzielt werden, um dann in einem Gespräch mit dem Straßenbaulastträger den notwendigen Druck auszuüben, die Maßnahme kurzfristig umzusetzen. Hierzu kann der Ansatz mittels der Erprobungsklausel § 45 (1) Punkt 6 der StVO angewandt werden, um einen Verkehrsversuch zu etablieren.

In einem weiteren Arbeitsschritt sollten konkrete Vereinbarungen mit den Baulastträgern beschlossen werden, damit die Maßnahme in Regie der Stadt eigenständig umgesetzt werden kann und ggf. Fördermittel akquiriert werden können.



Hannover, 29. Oktober 2021



Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführer -  
PGT Umwelt und Verkehr GmbH

## Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen

Stand: 01.10.2021

### 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.

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	link zum Programm/ Förderquoten
LANDES-PROGRAMME	<b>1 Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)</b>	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 Halteplätzen 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. Kommunalrichtlinie, Zeile 7) prinzipiell zulässig	<a href="#">externer link</a>
	<b>2 Fördererlass Radschnellwege gem. §2 Abs. 2 g NGVFG (mit Bundesmitteln)</b>	Radschnellwege (RSW) mit einer Mindestlänge von 5 km, die Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitte 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 NLStBV (Han, Lü, OL, WF)	Kumulierung mit Drittmitteln prinzipiell zulässig	<a href="#">externer link</a>
	<b>3 Bürgerradwege</b>	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	regionalen Geschäftsbereiche der NLStBV (Han, Lü, OL, WF)	./.	<a href="#">Präsentation</a>
	<b>4 Sonderförderprogramm Stadt und Land (mit Mitteln des BMVI)</b>	- 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	<a href="#">externer Link</a>
	<b>5 Richtlinie Lastenräder Niedersachsen</b>	Die Anschaffung neuer Lastenräder, e-Lastenräder oder Lasten-S-Pedelegs (ohne Zubehörteile). Kommunale Gebietskörperschaften können Förderung für mindestens 3, maximal 10 Lastenräder beantragen, die sie im Rahmen eines unentgeltlichen 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	<a href="#">externer Link</a>
	<b>6 Energetische Stadtsanierung – integrierte Quartierskonzepte (in Verbindung mit KfW 432)</b>	vgl. KfW-Programm 432 (Zeile 12)	ganzjährig	NBank (mit Kopie KfW-Bewilligungsbescheid)	ausschließlich in Kumulation zu KfW 432 (vgl. Zeile 12)	<a href="#">externer Link</a>

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/ Förderquoten	
BUNDES-PROGRAMME	7	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommualrichtlinie, 2.11.2 Verbesserung des Radverkehrs)</b>	Investitionen in a) die Einrichtung von Wegweisungssystemen für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl, b) die Errichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss), c) den Bau neuer Wege für den Radverkehr (Errichtung von Fahrradwegen, -straßen und -schnellwegen), d) hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr e) die Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z.B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung), f) die Umgestaltung von Knotenpunkten (z.B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs, 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, 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, i) technische Maßnahmen (z.B. Hinweisschilder) zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projekträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderung und Förderkrediten des Landes Niedersachsen	<a href="#">externer Link</a>
	8	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommualrichtlinie, 2.7.1.c )</b>	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.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projekträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	Prinzipiell möglich.	<a href="#">externer Link</a>
	9	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommualrichtlinie, 2.11.1)</b>	Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, die die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. Fuß-, Radverkehr, Car-Sharing und ÖPNV) im lokalen Kontext überdurchschnittlich miteinander verknüpfen.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projekträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderung und Förderkrediten des Landes Niedersachsen (vgl. NBank Zeile 6).	<a href="#">externer Link</a>
	10	<b>Programm "Klimaschutz durch Radverkehr" (ergänzt um die NKI-Antragshilfe der KEAN)</b>	Investive regionale Maßnahmen (=Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter zur - klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, - Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie - Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Die Maßnahmen müssen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen und sich deutlich von ohnehin geplanten Investitionen in die lokale Infrastruktur abgrenzen. >> KEAN unterstützt im 2-Stufigen Antragsverfahren mit der NKI-Antragshilfe	Bis 2024 jährlich jeweils 2 Antragsfenster: 1.3.-30.4. und 1.9.– 31.10.	Projekträger Jülich (PtJ)		<a href="#">externer Link</a>

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/
BUNDES-PROGRAMME	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	<a href="#">externer Link</a>
	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	<a href="#">externer Link</a> <a href="#">KfW</a>
	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)		<a href="#">externer Link</a>
	14 Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) <sup>1</sup>	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 - Antragstellung auch außerhalb eines Aufrufs möglich	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)		<a href="#">externer link</a>

<sup>1</sup> 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, Dienstfahrten, Verwaltung, Bildung, Fahrradkultur, Verknüpfung von Verkehrsträgern, Logistik und Lastenräder.

Herausgeberin

Klimaschutz- und Energieagentur  
Niedersachsen GmbH

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

[www.klimaschutz-niedersachsen.de](http://www.klimaschutz-niedersachsen.de)

Gefördert durch:



Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz