



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
*Wir in Niedersachsen: mobil. regional. sicher!*

# Handreichung Radverkehrskonzepte

Handbuch zur Erstellung kommunaler  
Radverkehrskonzepte



**Niedersachsen. Klar.**

## **Handreichung Radverkehrskonzepte**

### Handbuch zur Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte

**Auftraggeber:** Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover  
Telefon (0511) 3034-01  
Telefax (0511) 3034-2099  
E-Mail [poststelle@nlstbv.niedersachsen.de](mailto:poststelle@nlstbv.niedersachsen.de)  
[www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de)

in Kooperation mit dem Niedersächsischen  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und  
Digitalisierung (MW) und der Arbeitsgemeinschaft  
Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)  
Niedersachsen/Bremen

**Auftragnehmer:** Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9 B  
30171 Hannover  
Telefon (0511) 220601-80  
Telefax (0511) 220601-990  
E-Mail [info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

**Bearbeitung:** Dankmar Alrutz †  
Leander Fricke  
Elke Willhaus

Hannover, im August 2024

## **Inhalt**

	<b>Einführung in das Handbuch.....</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>Vorüberlegungen zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (RVK).....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Öffentliche Beteiligung zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Konzeption Radverkehrsnetz (Alltag und Freizeit).....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Ermittlung Handlungsbedarf für die Wegeinfrastruktur.....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Option: Fahrradparken inkl. Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV .....</b>	<b>23</b>
<b>6</b>	<b>Option: Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen.....</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Option: Serviceangebote rund um's Rad .....</b>	<b>30</b>
<b>8</b>	<b>Hinweise zu nächsten Schritten .....</b>	<b>32</b>
<b>9</b>	<b>Fördermöglichkeiten .....</b>	<b>35</b>

## Einführung in das Handbuch

Radverkehrskonzepte helfen auf der einen Seite, den Radverkehr in der Kommune zielgerichtet voranzubringen und sind auf der anderen Seite immer häufiger Voraussetzung zur Umsetzung von Maßnahmen mittels Fördergeldern. Daher ist es zunehmend für alle Kommunen wichtig, ein Radverkehrskonzept zu haben (weitere Ausführungen zu Möglichkeiten und Nutzen eines Radverkehrskonzeptes finden sich unter Link: <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208102>). Das Handbuch ist eine Arbeitshilfe, um es besonders kleineren Kommunen zu ermöglichen, ein Radverkehrskonzept in Eigenregie, also ohne Hinzuziehung eines externen Planungsbüros, zu erstellen.

Das Handbuch beschreibt die einzelnen Arbeitsschritte entsprechend der zeitlichen Abfolge zum Vorgehen. Daran schließen sich möglicherweise auftretende Fragen mit entsprechenden Antworten an (FAQ), die bei der Erstellung ggf. weiterhelfen.

Aufgebaut ist das Handbuch in folgende Kapitel

- Vorüberlegungen zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (Kapitel 1)
- öffentliche Beteiligung zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (Kapitel 2)
- Konzeption Radverkehrsnetz (Kapitel 3)
- Ermittlung Handlungsbedarf für die Wegeinfrastruktur (Kapitel 4)
- Option: Fahrradparken inkl. Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV (Kapitel 5)
- Option: Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen (Kapitel 6)
- Option: Serviceangebote rund ums Rad (Kapitel 7)
- Hinweise zu nächsten Schritten (Kapitel 8)
- Fördermöglichkeiten (Kapitel 9)

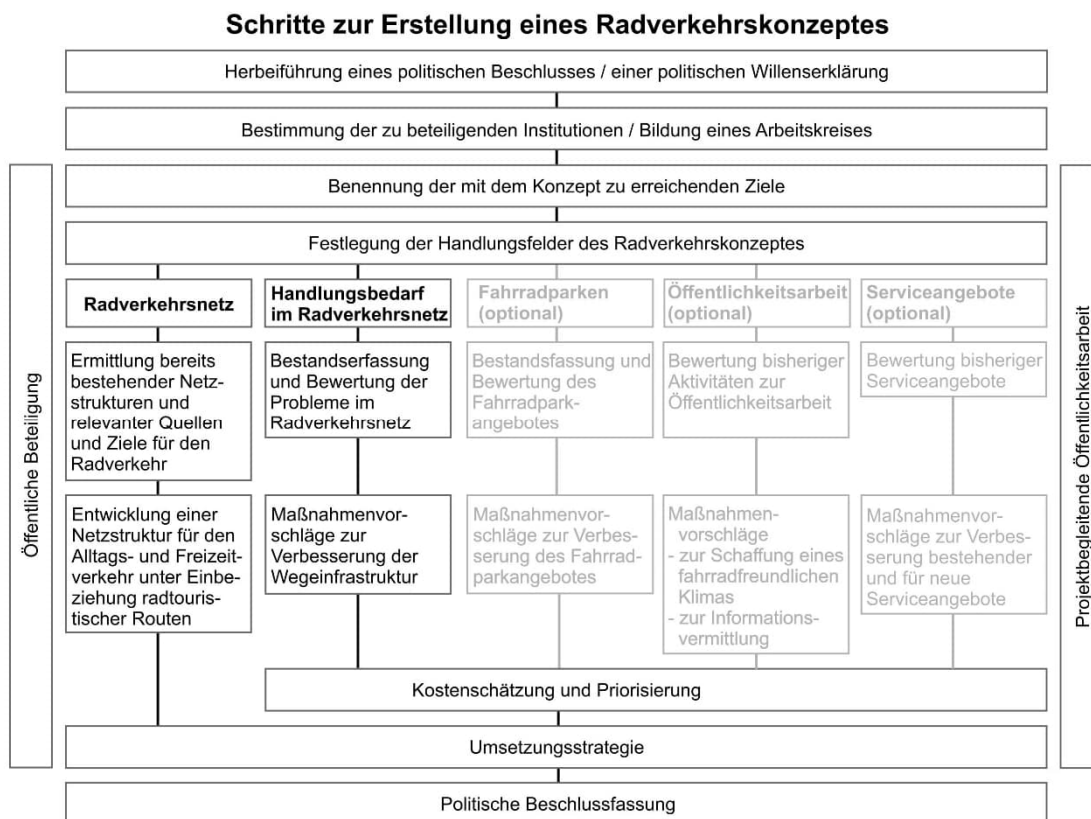


Abbildung 0-1: Übersicht der Schritte zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

Das nachfolgende Schaubild fasst die Schritte, die zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes erforderlich werden zusammen.

Zur Aufbereitung und Zusammenstellung der Ergebnisse in ein finales Radverkehrskonzept steht ein Konzept-Generator zur Verfügung.

Link: <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208105>

Für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen wird auf den bereitgestellten Maßnahmenkatalog auf der Internetseite der AGFK Niedersachsen/Bremen verwiesen.

Link: <https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

## 1 Vorüberlegungen zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (RVK)

Bevor die eigentliche Erstellung des RVK beginnt, ist es hilfreich, einige Aspekte im Vorfeld zu durchdenken. So kann die Herbeiführung eines politischen Beschlusses zur Erstellung eines RVK die spätere Umsetzung erleichtern. Die Klärung der Fragen nach den zu bearbeitenden Handlungsfeldern, den zu verfolgenden Zielen oder der Prozessbegleitung tragen dazu bei, das Vorgehen zielgerichtet und effizient zu gestalten.

Darüber hinaus gibt es noch projektbegleitende Bausteine, die möglichst von Beginn an mitgedacht werden sollten. Dies betrifft die öffentliche Beteiligung (Kapitel 3) sowie die Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen (Kapitel 6).

Nachfolgend finden sich relevante Fragen mit Vorüberlegungen, die wenn möglich frühzeitig geklärt werden sollten.

### Wie wird die Politik eingebunden?

- Eine frühzeitige Einbeziehung der kommunalen Politik erleichtert die spätere Umsetzung des RVK im Regelfall deutlich. Sollte die Veranlassung zur Aufstellung eines RVK nicht ohnehin aus der Politik kommen, empfiehlt sich die Herbeiführung einer politischen Willenserklärung.

### Wer kann oder sollte mitwirken?

- Die Bildung eines Arbeitskreises als begleitendes Gremium zur Erstellung des RVK (und ggf. auch darüber hinaus zur Umsetzung von Maßnahmen) hilft, die Aufgaben zu verteilen, das vorhandene Wissen zu bündeln und durch regelmäßige Termine den Prozess zu strukturieren.
- Wer kann im Arbeitskreis mitwirken oder gezielte Zuarbeiten leisten bzw. Ansprechperson für bestimmte Fragestellungen sein? Wo gibt es engagierte Ansprechpersonen mit fachlichem Bezug zum Radverkehr?
  - Kolleginnen und Kollegen aus der Verwaltung?
  - Klimaschutzmanager/in / (ehrenamtliche/r) Radverkehrsbeauftragte/r?
  - Baulastträger?
  - Landkreis als Planungsbehörde?
  - Polizei und/oder zuständige Straßenverkehrsbehörde?
  - Vertreterinnen oder Vertreter aus der Politik?
  - Vertreterinnen oder Vertreter aus dem Tourismus?
  - Vertreterinnen oder Vertreter von Verbänden oder Vereinen (z. B. Mobilitätsvereine, Senioren oder Schul- oder Elternvertretung) die vor Ort aktiv sind?

### Was sind die Ziele eines Radverkehrskonzeptes?

- Die Formulierung von Zielen ist hilfreich, um in der weiteren Planung und Umsetzung zielgerichtet vorgehen zu können. Zudem lässt sich so im Rahmen einer Evaluation ermitteln, ob die umgesetzten Maßnahmen erfolgreich sind und die gesetzten Ziele erreicht wurden oder ob zumindest eine Annäherung erfolgt ist.
- Um Ziele formulieren zu können, ist eine Kenntnis bzw. Einschätzung der Ausgangslage wichtig. Je genauer der Kenntnisstand ist, umso konkreter können die Ziele formuliert werden.
- Allgemeine Ziele sind in der Regel die *Steigerung der Fahrradnutzung* und die *Erhöhung der Verkehrssicherheit*.

Die Formulierung von weiteren konkreten Einzelzielen kann helfen, das Vorgehen und den Handlungsbedarf zu konkretisieren. Vorstellbar sind z. B. Ziele im Sinne von mehr Sicherheit auf den Schulwegen, eine verbesserte Radverkehrsführung in den Ortsdurchfahrten oder mehr Radverkehr im Einkaufsverkehr.

### Was gehört in ein Radverkehrskonzept?

- Ein Radverkehrskonzept kann alle Handlungsfelder und Themen, die Einfluss auf die radverkehrliche Situation einer Kommune haben, umfassen. Als Kernbestandteile sollten folgende Handlungsfelder berücksichtigt werden (vgl. auch „*Möglichkeiten und Nutzen eines Radverkehrskonzeptes*“):
  - **Radverkehrsnetz** für den Alltags- und Freizeitradverkehr
  - **Handlungsbedarf** für die Wegeinfrastruktur (Qualitätsverbesserung)
  - **Fahrradparken** (auch an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs)

Darüber hinaus kann das Handlungsfeld **Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen** optional ein wichtiger Baustein im RVK werden.

- Für kleine Kommunen können ggf. auch sektorale Fragestellungen relevant sein, sowohl auf Gebiets- als auch auf thematischer Ebene. So kann beispielsweise zunächst nur die Betrachtung eines Ortsteils einer Gemeinde, die Sicherung wichtiger Schulwege oder das Thema Fahrradparken wichtig sein. Umgekehrt können weitere Handlungsfelder in einem RVK behandelt werden, wie etwa die Bereitstellung bestimmter Serviceangebote für Radfahrende, radtouristische Aspekte oder Verkehrssicherheitsarbeit.
- Eine frühzeitige Klärung, welche Themen das RVK beinhalten soll, ist erforderlich, um die Aufgabenstellung gezielt bearbeiten zu können.

### Wie lange dauert die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes?

- Ein Zeitplan dient einem strukturierten Ablauf und sollte deshalb frühzeitig aufgestellt werden. In Abhängigkeit des vorgesehenen Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses sowie der zu behandelnden Handlungsfelder kann die Bearbeitungszeit ca. 6 bis 12 Monate erfordern.  
Bei umfangreicheren RVK kann in diesem Zusammenhang auch das Benennen von Meilensteinen (z. B. Abschluss Netzkonzeption) hilfreich sein, um den Prozess der Erstellung durch Zwischentappen zu strukturieren.

### Für welchen Zeitraum soll das Radverkehrskonzept gelten?

- In einem zukunftsorientierten Radverkehrskonzept werden die wesentlichen Inhalte der Radverkehrsförderung für einen mittelfristigen Zeitraum von ca. 5 bis 10 Jahren festgelegt.

### Soll das Radverkehrskonzept evaluiert werden?

- Eine Evaluierung des Radverkehrskonzeptes ist empfehlenswert, aber nicht notwendig. Ziele einer Evaluierung liegen insbesondere in der Untersuchung der Wirksamkeit ergriffener Maßnahmen. Sie betrachtet z. B. die Akzeptanz oder Anregung zu Verhaltensänderungen, die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens oder des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden. Auch die Legitimierung von durchgeführten Maßnahmen – z. B. vor einem Fördermittelgeber – kann Anlass für eine Evaluierung sein.

Die Ziele sowie ggf. zu beschreibende Indikatoren sollen dabei gewissen Anforderungen genügen: Sie sollten spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, und terminiert sein. Bei der Definition von für eine Evaluierung erforderlichen Messgrößen sollte z. B. stets die Verfügbarkeit bzw. die Möglichkeit des Generierens von Daten berücksichtigt werden, sowohl im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes (als Ausgangsbasis) und auch zu späteren nach Möglichkeit konkret festgelegten Zeitpunkten.

Vorüberlegungen zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes - Arbeitsschritte	Umfassendes Radverkehrskonzept	Einfaches Radverkehrskonzept (ggf. mit Teilnetz Radverkehr)
Festlegung der Handlungsfelder	Notwendig	Notwendig
Pol. Willenserklärung	Empfehlenswert	Empfehlenswert
Zieldefinition	Empfehlenswert	Empfehlenswert
Festlegung Zeitrahmen Bearbeitung	Empfehlenswert	Empfehlenswert
Beteiligung (Mitwirkung/Abstimmung)	Notwendig	Empfehlenswert
Festlegung Zeitrahmen Umsetzung	Empfehlenswert	Empfehlenswert



Vorüberlegungen zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes - Arbeitsschritte	Umfassendes Radverkehrskonzept	Einfaches Radverkehrskonzept (ggf. mit Teilnetz Radverkehr)
Evaluierung	Empfehlenswert	Empfehlenswert

## 2 Öffentliche Beteiligung zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

Im Zusammenhang mit Netzentwicklung (Kapitel 3), Wegeinfrastruktur (Kapitel 4) und Fahrradparken (Kapitel 5) wird auf die Möglichkeit verwiesen, die Öffentlichkeit aktiv einzubinden, da diese durch regelmäßige Fahrradnutzung ortsbezogenes Expertenwissen hat und Hinweise geben kann, welche Anforderungen erfüllt sein sollten, um zukünftig mehr Radverkehr zu erreichen.

Für die Kommune liegt der Mehrwert in der Hinzuziehung des Expertenwissens der (zukünftigen) Radfahrenden als Erweiterung der eigenen Kenntnisse. Dies trägt zu einer verbesserten Akzeptanz der späteren radverkehrlichen Angebote und zu einer höheren öffentlichen Wahrnehmung für das Thema Radverkehr bei.

Im Zusammenhang mit der öffentlichen Beteiligung können folgende Fragen entstehen:

### Welche Beteiligungsformate gibt es?

Es gibt dabei verschiedene Formate, die sich je nach Fragestellung anbieten. Dies können z. B. sein:

- Workshop
- Online-Beteiligung
- öffentliche Radtour
- öffentliche Aufrufe im Internet und/oder der örtlichen Presse
- Aktionstag, Marktstand
- Mängelerfassung über RADar (im Rahmen des Stadtradelns)

## Welches Beteiligungsformat ist wann geeignet?

Mögliche Beteiligungsformate	Was ist zu bedenken?
<p><b>Workshop</b></p> <p>Gute Möglichkeit eine breite Öffentlichkeit oder eine bestimmte Zielgruppe konzentriert einzubinden.</p> <p>Das Format ist vielen vertraut und von daher in den Abläufen einfach umzusetzen.</p> <p>Es schließt niemanden aus (keine technischen Zugangserfordernisse) etc.).</p> <p>Möglichkeit für Dialog mit den Projektverantwortlichen, aber auch untereinander.</p> <p>Erkenntnisse für die weitere Arbeit liegen zeitnah vor.</p>	<p>Klärung: Wer soll eingeladen werden? Öffentlichkeit allgemein, Politik, andere Zielgruppen?</p> <p>Welches Thema soll besprochen werden, Netzstrukturen, Ausbaustandards, Angebote für Fahrradparken, anderes?</p> <p>Bereitstellung von Räumlichkeiten und Technik</p> <p>Welcher Zeitrahmen ist erforderlich (z. B. ca. zwei Stunden am frühen Abend?)</p> <p>Wer übernimmt die Moderation?</p> <p>Wie erfolgt die Einladung (Presse, gezielt?)</p> <p>Strukturierung des Ablaufs (Einführung durch wen? Arbeit in Kleingruppen – Betreuung durch wen? Bereitstellung von Plangrundlagen als Diskussionsgrundlage? etc.)</p> <p>Dokumentation der wichtigen Ergebnisse.</p>
<p><b>Öffentliche Radtour</b></p> <p>Gute Möglichkeit, eine breite Öffentlichkeit oder eine bestimmte Zielgruppe konzentriert einzubinden.</p> <p>Eingeschränkte Möglichkeit für Dialog mit den Projektverantwortlichen. Austausch konzentriert auf die Punkte, die im Rahmend er Streckenführung angefahren werden.</p> <p>Erkenntnisse für die weitere Arbeit liegen zeitnah vor.</p>	<p>Welche Zielgruppe (Bevölkerung? Politik? Andere?)?</p> <p>Wie erfolgen die Ankündigung und Anmeldung?</p> <p>Welche Strecke und welche Haltepunkte (genügend Platz für gesamte Gruppe?) sind vorzusehen?</p> <p>Absicherung der Gruppe erforderlich?</p> <p>Wer führt die Gruppe, wer begleitet am Ende und achtet darauf, dass niemand zurückbleibt?</p> <p>Räumlichkeiten für Abschlussrunde (optional)?</p> <p>Dokumentation der wichtigen Ergebnisse.</p>

<b>Mögliche Beteiligungsformate</b>	<b>Was ist zu bedenken?</b>
<p><b>Online-Beteiligung</b></p> <p>Gute Möglichkeit, eine breite Öffentlichkeit oder eine bestimmte Zielgruppe für einen längeren Zeitraum einzubinden.</p> <p>Fragestellungen müssen gezielt und selbsterklärend sein, da kein direkter Austausch zwischen Teilnehmenden und Kommune erfolgt.</p> <p>Technische Voraussetzungen und Betreuung durch Kommune muss gewährleistet werden können.</p> <p>Kaum Möglichkeit für Dialog mit den Projektverantwortlichen oder untereinander.</p> <p>Teilnehmende sind zeitlich flexibel, müssen aber die technischen Voraussetzungen erfüllen.</p> <p>Zeitraum ist länger gefasst und erfordert eine anschließende Auswertung, so dass die Erkenntnisse erst mit zeitlicher Verzögerung bereitstehen.</p>	<p>Welches Thema soll behandelt werden, Netzstrukturen, Ausbaustandards, Angebote für Fahrradparken, anderes?</p> <p>Wie erfolgt die Informationsbereitstellung (z. B. Netzgrundlage erforderlich?)?</p> <p>Wie sind die technischen Abläufe (Rückmeldungen per Mail? Eintragungen in Karten?)</p> <p>Welcher zeitliche Rahmen wird gesetzt?</p> <p>Dokumentation der wichtigen Ergebnisse.</p>
<p><b>Öffentlicher Beteiligungsaufruf</b></p> <p>Gute Möglichkeit eine breite Öffentlichkeit oder eine bestimmte Zielgruppe für einen längeren Zeitraum einzubinden.</p> <p>Fragestellungen müssen gezielt und selbsterklärend sein, da kein direkter Austausch zwischen Teilnehmenden und Kommune erfolgt.</p> <p>Technische Voraussetzungen sind nicht erforderlich.</p> <p>Keine Möglichkeit für Dialog mit den Projektverantwortlichen oder untereinander.</p> <p>Teilnehmende sind zeitlich flexibel.</p> <p>Zeitraum ist länger gefasst und erfordert eine anschließende Auswertung, so dass die Erkenntnisse erst mit zeitlicher Verzögerung bereitstehen.</p>	<p>Pressemitteilung mit Beschreibung des Anliegens/des Ziels (Ermittlung von fehlenden oder schlechten Fahrradabstellmöglichkeiten, Ermittlung von Gefahrenstellen für den Radverkehr etc.)</p> <p>Bereitstellung ggf. erforderlichen Informationen (z. B. wie erfolgt die Meldung?)</p> <p>Benennung einer Kontaktperson</p> <p>Benennung des Zeitrahmens in dem die Aktion läuft</p>
<p><b>Mängelerfassung</b></p>	<p>Unterschiedliche Formate möglich (per Mail, per Mängelmelder-Funktion im Rahmen der Teilnahme am Wettbewerb Stadtradeln etc.)</p>

### 3 Konzeption Radverkehrsnetz (Alltag und Freizeit)

Ein Radverkehrsnetz beinhaltet die wichtigen radverkehrlichen Verbindungen in einer Kommune. Es ist Grundlage für den Ausbau der Wegeinfrastruktur (Kapitel 4) und bietet nach Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen den Radfahrenden eine zuverlässige Führung, die sicher und attraktiv ist. Durch die Netzstruktur wird gewährleistet, dass viele der anfallenden Wege innerhalb der Kommune bzw. auch die wesentlichen Verbindungen in Nachbarkommunen abgebildet werden.

Unabhängig davon, ob ein flächendeckendes Radverkehrsnetz für die gesamte oder nur für einen Teil der Kommune (z. B. Ortsteil oder Ortsdurchfahrt) geplant wird, ist somit eine Ermittlung der Straßen- und Wegeverläufe, für die die Radverkehrsführung verbessert werden soll, erforderlich (Netz- bzw. Teilnetzplanung). Zu unterscheiden ist dabei, ob die Wegebeziehungen dem Alltagsradverkehr dienen und somit eine möglichst direkte Verbindung mit ganzjährig guter Befahrbarkeit bieten müssen (z. B. Vermeidung von Wegen mit wassergebundenen Decken) oder dem Freizeitradverkehr dienen und somit z. B. durch landschaftlich reizvolle Abschnitte geführt werden.

Die Planung eines Radverkehrsnetzes beginnt mit der Ermittlung, welche Netzstrukturen bzw. Routenverläufe es bereits gibt. Hierzu ist der Austausch mit den Verantwortlichen Ansprechpersonen (z. B. beim Kreis für das Kreisnetz oder bei den touristischen Stellen für Radfernwege) zu suchen.

Parallel dazu sind die wichtigen Quellen und Ziele zu ermitteln, die für den Radverkehr Relevanz haben. Diese werden über das vorhandene Straßen- und Wegenetz miteinander verbunden. Hierbei erfolgt auch die Integration der vorhandenen Netzstrukturen, die im Idealfall nur noch zu verdichten sind, um Ziele, die nur auf lokaler Ebene Bedeutung haben (z. B. Grundschule, Kindergarten oder Nahversorger) einzubinden.

Im letzten Schritt erfolgt eine Plausibilitätsprüfung, um zu ermitteln, ob alle relevanten Quellen und Ziele an das Netz angebunden sind (ggf. auch über Verbindungen, deren Nutzbarkeit erst noch hergestellt werden muss) und ob überflüssige Parallelführungen vermieden werden können.

Bei der Erstellung eines Radverkehrsnetzes können folgende Fragen entstehen:

#### Was ist ein Radverkehrsnetz?

- Ein Radverkehrsnetz verbindet Ortsteile miteinander und führt den Radverkehr auf geeigneten Straßen und Wegen in die Wohngebiete bzw. zu den wichtigen Zielen. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Verbindungen in die Nachbargemeinden sowie bereits bestehende (übergeordnete) Netzstrukturen (z. B. auf Landkreisebene oder radtouristische Verbindungen).

- Das Netz umfasst nicht nur Radwege entlang von (Hauptverkehrs-)Straßen, sondern auch weitere geeignete Straßen, auf denen der Radverkehr zusammen mit Kfz auf der Fahrbahn geführt wird, wie etwa in Tempo-30-Zonen. Ferner können auch Wirtschaftswege oder straßenunabhängige Wege zum Radverkehrsnetz gehören.
- Somit kann und sollte ein Radverkehrsnetz nach Möglichkeit auch abseits der Hauptverkehrsstraßen und baulastträgerübergreifend gedacht und geplant werden.

### **Was ist Ihre Ausgangslage beim Radverkehrsnetz?**

- Im ersten Planungsschritt sollte ermittelt werden, ob es bereits Netzstrukturen wie z. B. touristische Routen oder ein übergeordnetes Kreisnetz im Gemeinde- bzw. Stadtgebiet gibt. Diese können ein gutes Grundgerüst für eine Netzverdichtung auf kommunaler Ebene sein.
- Es empfiehlt sich hier frühzeitig mit den Verantwortlichen (z. B. dem Kreis für das Kreisnetz) in Kontakt zu treten, um sich gegenseitig über Planungsvorhaben zu informieren und mögliche Anpassungen miteinander abzustimmen.

### **Was sind die wichtigsten Quellen und Ziele für den Radverkehr?**

- Zu den Quellen des Radverkehrs zählen alle Wohngebiete bzw. Ortsteile einer Kommune.
- Zu den Zielen zählen z. B. die Versorgungsstandorte, Schulen und Kindergärten, bedeutende Arbeitgeber, wichtige Freizeiteinrichtungen wie Sportstätten, Bahnhöfe, Haltepunkte des Schienenverkehrs und relevante Bushaltestellen.

### **Wie geht man mit Verbindungen in die Nachbarkommunen um?**

- Das Radverkehrsnetz sollte immer auch die Übergänge und Anschlüsse an die Nachbarkommunen berücksichtigen. Hierfür sollte eine Abstimmung mit diesen im Planungsprozess vorgesehen und auch ggf. bereits bestehende Netzstrukturen in den Nachbarkommunen berücksichtigt werden.

### **Welche Straßen und Wege sollten Bestandteil eines Radverkehrsnetzes sein?**

- Schon derzeit gut oder vielfach genutzte Verbindungen geben einen ersten Anhaltspunkt für geeignete Verbindungen im Netz. Bei der Auswahl geeigneter Verbindungen sollte zudem darauf geachtet werden, ob der Radverkehr sicher und komfortabel geführt wird oder ob eine betrachtete Verbindung entsprechend ausgebaut werden kann.
- Verbindungen innerhalb des Radverkehrsnetzes müssen nicht zwangsweise schon im Bestand gut und sicher mit dem Rad nutzbar sein. Insbesondere bei

fehlenden alternativen Wegeverbindungen sollte auch geprüft werden, wie solche Verbindungen durch geeignete Maßnahmen als gut geeignete Bestandteile des Radverkehrsnetzes hergerichtet werden können. Entsprechende Hinweise ergeben sich aus der Ermittlung des Handlungsbedarfs (Kapitel 4).

- Die sichere Radverkehrsführung sollte nicht enden, bevor das Ziel erreicht werden kann.
- Bei der Streckenauswahl kann es hilfreich sein, das Wissen der Bevölkerung oder der örtlichen Mobilitätsverbände hinzuzuziehen (s. Kapitel 2, Beteiligung).

#### **Auf welche Plausibilitäten sollte das erarbeitete Netz geprüft werden?**

- Ein Radverkehrsnetz sollte so konzipiert sein, dass für alle gewünschten Quell- und Zielverbindungen durchgängig gut nutzbare Straßen- bzw. Wegeverbindungen vorliegen bzw. geschaffen werden können. Lücken im Netz sind dabei zu schließen und eine zu hohe Netzdichte nach Möglichkeit zu vermeiden.
- In Ausnahmefällen können Parallelführungen sinnvoll sein, wenn eine gemeinsame Führung für den Freizeit- und Alltagsradverkehr nicht möglich ist. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn aufgrund von unzureichender (Möglichkeit der Verbesserung der) Belagsqualität die alltägliche witterungsunabhängige Nutzung auszuschließen ist.
- Die Plausibilitätsprüfung sollte auch berücksichtigen, dass vorhandene und zukünftige (personelle sowie finanzielle) Ressourcen eine Ertüchtigung und dauerhafte Unterhaltung des Radverkehrsnetzes gewährleisten können.

#### **Ist das Netz in einem Plan darzustellen?**

- Die Plandarstellung ist grundsätzlich empfehlenswert und bei flächendeckenden Radverkehrsnetzen auch notwendig. Die Pläne dienen der Kommunikation nach außen ebenso wie der internen Abstimmung.

Eine Plandarstellung kann beispielsweise wie folgt aussehen:

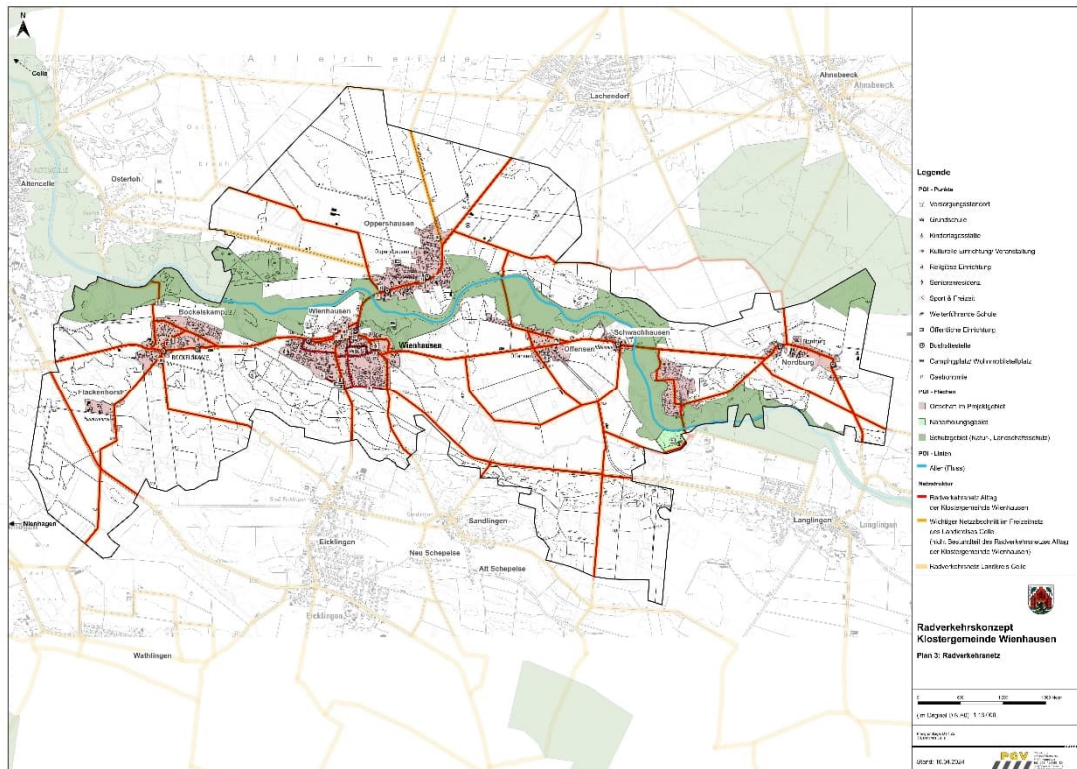


Abbildung 3-1: Beispielhafte Darstellung eines Übersichtsplans für ein Radverkehrsnetz (ohne Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenrouten)  
© Klostergemeinde Wienhausen

### Wann sollte zwischen Haupt- und Nebenrouten unterschieden werden?

- Je komplexer ein Netz ist, umso eher ist eine Netzhierarchie empfehlenswert. Eine solche Hierarchisierung gibt Hinweise auf angestrebte Ausbaustandards und die Prioritäten der Umsetzung. Ein Hauptnetz hat ggf. eine höhere Ausbauqualität und erfordert Unterhaltung (Stichwort Winterdienst).

### Mit wem ist das Netz abzustimmen?

- Sofern es bereits Radverkehrsnetze gab, deren Verläufe angepasst werden sollen, ist eine Abstimmung mit den Verantwortlichen zu suchen (z. B. Landkreis für ein Kreisnetz, Betreiber touristischer Routen o. Ä.)
- Die Anschlüsse an die Nachbarkommunen sind mit diesen abzustimmen
- Das Netz sollte nach Möglichkeit auch mit den übergeordneten Baulastträgern abgestimmt werden.

<b>Konzeption Radverkehrsnetz (Alltag und Freizeit) - Arbeitsschritte</b>	<b>Umfassendes Radverkehrskonzept</b>	<b>Einfaches Radverkehrskonzept (ggf. mit Teilnetz Radverkehr)</b>
<b>Ermittlungen vorhandene Netzstruktur, Routen</b>	Notwendig	Empfehlenswert
<b>Quell-/ Zielanalyse</b>	Notwendig	Empfehlenswert
<b>Relevante Verbindungen in Nachbarkommunen</b>	Notwendig	Empfehlenswert
<b>Darstellung der Ausgangslage im Plan</b>	Notwendig	Empfehlenswert
<b>Netzentwicklung bzw. Teilnetzentwicklung</b>	Notwendig	Notwendig
<b>Plausibilitätsprüfung</b>	Notwendig	Notwendig
<b>Öffentliche Beteiligung</b> (zu möglichen Beteiligungsformen Kap. 2 – öffentliche Beteiligung)	Empfehlenswert	Empfehlenswert
<b>Plandarstellung</b>	Notwendig	Empfehlenswert
<b>Unterteilung in Haupt- und Nebenrouten</b>	Empfehlenswert	Empfehlenswert
<b>Abstimmung</b>	Notwendig	Notwendig



## 4 Ermittlung Handlungsbedarf für die Wegeinfrastruktur

Auf Grundlage des Radverkehrsnetzes, erfolgt die Ermittlung von Problemstellen im Netz sowie die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite. Das Radverkehrsnetz soll sicher und komfortabel befahrbar sein, um möglichst vielen Menschen eine attraktive Nutzung zu ermöglichen.

Für die Ermittlung des Handlungsbedarfs ist es hilfreich, sich frühzeitig darüber zu verständigen, welche Ausbaustandards das Radverkehrsnetz zukünftig haben soll. Hierbei sind beispielsweise Fragen zur Belagsqualität ebenso relevant wie die Fragen zu erforderlichen Breiten der Wege und wann der Radverkehr gemeinsam mit anderen Verkehrsarten (z. B. Kfz-Verkehr, Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr) geführt werden kann bzw. wann eine separierte Führung vorzusehen ist. Hilfestellung liefern die aktuellen Regelwerke für die Radverkehrsplanung wie z. B. insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Darüber hinaus ist die Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. deren Verwaltungsvorschrift als rechtliche bindende Grundlage zu beachten. Hilfreich ist in diesem Zusammenhang zudem der Maßnahmenkatalog zu den zahlreichen Formen der Radverkehrsführung sowie die entsprechenden Ausführungen im Konzept-Generator.

Link Maßnahmenkatalog:

<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

Link Konzept-Generator:

<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208105>

Für die Ermittlung des Handlungsbedarfs kann es bei guter Ortskenntnis der an der Erstellung des RVK beteiligten Akteure ausreichend sein, die Problemstellen aufzuzeigen und geeignete Lösungen anhand der Regelwerke und dem Maßnahmenkatalog abzuleiten. Sollten die vorhandenen Ortskenntnisse nicht ausreichen, sind verschiedene Optionen möglich, die Kenntnisse zu den Problemstellen im Netz zu vervollständigen. Neben einer eigenen Ortsbesichtigung (möglichst mit dem Fahrrad), können auch die Kenntnisse der Bevölkerung einbezogen werden. Hierfür kann z. B. ein Workshop zielführend sein, bei dem die Probleme gesammelt werden (s. Kapitel 2, Beteiligung).

Die Ableitung der Maßnahmen erfolgt im Anschluss an die Problemerkennung und ergibt sich durch die Abweichung der konkreten örtlichen Situation von den angestrebten Ausbaustandards. Dabei werden aufgrund der konkreten örtlichen Gegebenheiten auch Abweichungen von den Standards bzw. Kompromisse mit den Belangen anderer Verkehrsteilnehmender vorzusehen sein. Beispielsweise können die Ausbaureserven eingeschränkt sein oder nur über schwer realisierbaren Grunderwerb aktiviert werden. Oder aber Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind zu berücksichtigen und erfordern Kompromisslösungen.

Um entscheiden zu können, ob Handlungsbedarf gegeben ist, kann es auch erforderlich sein, weitere Informationen hinzuzuziehen. So ist es beispielsweise bei

stärker belasteten Straßen ggf. erforderlich, das Kfz-Verkehrsaufkommen zu kennen, um entscheiden zu können, ob eine gemeinsame Führung Rad- und Kfz-Verkehr verträglich ist oder nicht. Sollten die entsprechenden DTV-Daten (auch bei den Baulastträgern klassifizierter Straßen) nicht verfügbar sein, ist eine gezielte Erfassung empfehlenswert.

Für alle Maßnahmen wird empfohlen, Prioritäten gemäß verkehrssicherheitstechnischen Belangen zu vergeben und grobe Kosten zu ermitteln. Beides hilft, die zukünftigen Aufgaben der Kommune im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten zu steuern. Die Prioritäten orientieren sich im Regelfall an den Abweichungen von den angestrebten Ausbaustandards. Beispielsweise ist eine Maßnahme an einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße ohne Radverkehrsanlage im Regelfall mit hoher Priorität zu sehen, während eine Radverkehrsführung mit punktuellen Belagsmängeln eine geringere Priorität aufweist. Eine hohe Priorität ist dabei nicht gleichzusetzen mit einer zeitnahen Realisierung, da hier ggf. Planungsprozesse und andere Prioritätensetzungen bei den Baulastträgern zu berücksichtigen sind.

Bei der Ermittlung des Handlungsbedarfs in der Wegeinfrastruktur können folgende Fragen auftreten:

### **Welche Gesetze und Regelwerke sind für die Ermittlung der Maßnahmen wichtig?**

- Rechtlich sind die StVO (Straßenverkehrsordnung) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) verbindlich zu beachten. Beide stehen kostenfrei im Internet zur Verfügung.
- Basiswissen für die Ermittlung der geeigneten Maßnahmen findet sich u. a. in den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)). Als weitere relevante technische Regelwerke sind auch die RAS (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV) und RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, FGSV) zu nennen.
- Darüber hinaus gibt es viele weitere Richtlinien, Empfehlungen und Leitfäden (z. B. über die FGSV, einzelne Bundesländer oder Verbände), die themenbezogen nützliche Hinweise liefern können.
- Als einfacher Zugang zu wesentlichen Aussagen der wichtigsten Gesetze und Regelwerke können einzelne Bausteine anderer Dokumente dienen:  
Link Übersicht zu Maßnahmen der Radverkehrsführung:  
<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208104>  
Link Maßnahmenkatalog:  
<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.htm>  
Link Konzept-Generator:  
<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208105>

### **Welche Qualitätsstandards gibt es?**

- In Abhängigkeit von der Netzfunktion unterscheiden die Regelwerke zwischen verschiedenen Qualitätsstufen der Radverkehrsführung. Für ein klassisches Radverkehrsnetz in einer Kommune ist der Regelstandard der ERA ausreichend. In den ERA finden sich neben Hinweisen zu anzustrebenden Ausbaubreiten auch Übersichten zur Radverkehrsführung. So finden sich dort auch die Informationen, ab welcher Verkehrsstärke die Trennung Radverkehr / Kfz-Verkehr empfohlen wird.
- Neben dem Regelstandard, der in den ERA aufgeführt wird, gibt es Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mit höheren Ausbaustufen und einem eigenen Regelwerk, den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV).

### **Welche infrastrukturellen Probleme sollten gelöst werden?**

Mögliche Probleme können sein:

- eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr bei zu hohem Verkehrsaufkommen oder zu hoher Kfz-Geschwindigkeit.
- unzureichende Radverkehrsführung in der Ortsdurchfahrt, z. B. gemeinsam mit dem Fußverkehr in zu engen Seitenräumen, ggf. im Zweirichtungsverkehr.
- fehlende Querungssicherung, wenn stärker befahrene Straßen überquert werden.
- zu geringe Wegebreiten.
- schadhafte oder ungeeignete Beläge, Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche oder fehlende Befestigung.
- unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (lange Wartezeiten bei Signalsierungen, fehlende Berücksichtigung aller Fahrbeziehungen)
- fehlende Bordabsenkungen
- fehlende Beleuchtung
- eng stehende Poller

### **Wie wird der Handlungsbedarf ermittelt?**

- Zur Ermittlung des Handlungsbedarfs sind verschiedene Vorgehensweisen möglich:
  - Gerade in kleineren Kommunen ist oft schon das eigene Wissen bzw. das Wissen in einem ggf. gebildeten Arbeitskreis zu möglichen Problemlagen sehr umfassend.
  - Im Rahmen von öffentlicher Beteiligung kann der Kenntnisstand durch gezielte Hinweise – z. B. aus der Bevölkerung – erweitert werden. Möglich sind hier z. B. ein Workshop oder bei Teilnahme am Stadtradeln die Nutzung der Meldeplattform RADar im Zusammenhang mit dem Stadtradeln.
  - Durch eine gezielte Befahrung mit dem Fahrrad und Prüfung vor Ort können Defizite vollständig ermittelt werden. Dies ist in Abhängigkeit vom vorliegenden Kenntnisstand zur Problemlage und der Komplexität der Netzstruktur empfehlenswert. Die Befahrung kann z. B. über die eigene Verwaltung oder auch einen örtlichen Mobilitätsverband übernommen werden.

### **Können Problemstellen durch eine Stärken-Schwächen-Analyse ermittelt werden?**

- Es kann hilfreich sein, die Stärken und Schwächen der Kommunen zusammenzutragen. Dabei können auch Erfahrungen zu bekannten konfliktbehafteten Bereichen (Regelverstöße, Beinaheunfälle) abseits polizeilich erfasster Daten berücksichtigt werden. In kleineren Kommunen kann so ggf. schon ein umfassendes Bild zu den Problemlagen entstehen. Anhand der ermittelten Stärken können Vorbildlösungen für vergleichbare Fragestellungen aufgezeigt werden.

### **Wie werden Maßnahmen abgeleitet?**

- Sind die Kenntnisse der Wegeinfrastruktur und potenziellen Problemstellen ermittelt, sind Vorschläge für die Verbesserung der Situation zu prüfen und festzulegen. Für die ermittelten Problemstellen sind Maßnahmen abzuleiten. Dies können beispielsweise Belagserneuerungen, Verbreiterung von Wegen, Verbesserung der Sichtverhältnisse, Sicherung einer Querung einer Hauptverkehrsstraße etc. sein. In den einschlägigen Regelwerken und Rechtsgrundlagen finden sich hilfreiche Hinweise und Lösungen. Darüber hinaus ist auf der Seite der AGFK Niedersachsen/Bremen ein Maßnahmenkatalog mit vielen wichtigen und nützlichen Inhalten zu finden.

Link Maßnahmenkatalog:

<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

### **Für welche Straßen sollte man die Kfz-Verkehrsstärken kennen?**

- Bei erkennbaren Defiziten in der Radverkehrsführung, die Maßnahmen erforderlich machen, sind Informationen über die Verkehrsstärke wichtige Anhaltspunkte zur Ausarbeitung konkreter Maßnahmen.
- Bei Kfz-Hauptverkehrsstraßen im Zuge des Radverkehrsnetzes, die im Bestand noch keine gute Radverkehrsführung aufweisen, sollte u. a. anhand des Kfz-Verkehrsaufkommens geprüft werden, inwieweit eine Separierung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr (weiterhin) erforderlich ist.
- Bei der Querung von Straßen ist die Kenntnis des Verkehrsaufkommens (aller Verkehrsteilnehmenden) ebenfalls hilfreich, um die Notwendigkeit einer Querungssicherung (z. B. Mittelinsel oder Ampel) einschätzen zu können.

### **Wie können Informationen zu Verkehrsstärken erhalten oder ermittelt werden?**

- Die Kfz-Verkehrsstärken für Bundes-, Landes- und auch Kreisstraßen lassen sich beim jeweiligen Straßenbaulastträger der betroffenen Straßen erfragen (z. B. Landkreis für Kreisstraße oder Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) für Landes- und Bundesstraßen). Sollte an der betroffenen Strecke bereits eine größere Baumaßnahme durchgeführt worden sein, kann auch im Zusammenhang damit das Kfz-Verkehrsaufkommen ermittelt worden und in entsprechenden Planungsunterlagen verfügbar sein.
- Für die Erfassung der Verkehrsstärken kann ansonsten auf automatische Zählgeräte zurückgegriffen werden, die ggf. bei anderen Baulastträgern (z. B. dem Kreis) geliehen werden können. Alternativ kann ein Auftrag zur Durchführung von Zählungen auch an externe Dienstleister vergeben werden.
- Hinweis:  
Bereits vorhandene Daten und Informationen zu Verkehrsstärken sind stets hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit und Belastbarkeit für den jeweiligen Einzelfall zu prüfen. Beispielsweise ist die Lage der Zählstelle entscheidend für die Ableitung auf die konkrete individuelle Örtlichkeit. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass bereits vorhandene Daten helfen können, um eine erste Einschätzung für die Situation vor Ort zu bekommen. Für die Ableitung konkreter Maßnahmen sind aktuelle und ortsspezifische neue Erhebungen aber zu empfehlen, um mit einer belastbaren Datengrundlage arbeiten zu können.

### **Sollte der Radverkehr gezählt werden?**

- Die Durchführung von Radverkehrszählungen ist nicht zwingend erforderlich, um ein Radverkehrskonzept aufzustellen. Die Erfassung des Radverkehrsaufkommens ermöglicht eine Erfolgskontrolle. Nur dann lässt sich genauer feststellen, ob der Radverkehr aufgrund umgesetzter Maßnahmen

gestiegen ist.

Radverkehrszählungen lassen sich beispielsweise über Radzählgeräte durchführen. Diese können bei der AGFK Niedersachsen/Bremen ausgeliehen werden.

### **Sollten Unfalldaten analysiert werden?**

- Die Durchführung einer Unfallanalyse auf der Basis polizeilich erfasster Unfälle ist zu empfehlen und dient u. a. der Ermittlung von Gefahrenstellen und möglicher besonders gefährdeter Personengruppen (Ältere, Kinder etc.). In kleineren Kommunen sind entsprechende Informationen zumeist ohnehin bekannt (z. B. aus Verkehrsschauen) bzw. ist die Zahl der verunfallten und polizeilich erfassten Radfahrenden ggf. sehr gering, sodass der zusätzliche Erkenntnisgewinn eher gering ist.

Da die Daten zur Unfallanalyse über die Polizei bereitgestellt werden und dies auch für zurückliegende Zeiträume möglich ist, kann eine Unfallanalyse ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, sofern es relevante Anhaltspunkte zur Gefährdungslage gibt, die näher betrachtet werden sollen. Die Unfalldaten und die Verteilung der Unfallorte liegt heute in der Regel bei den Polizeidienststellen digital in grafischer und tabellarischer Form vor. Darüber hinaus kann auch der frei verfügbare „Unfallatlas Deutschland“ wichtige Anhaltspunkte zu Unfallhäufungspunkten geben.

- Hinweis:  
Kritische Bereiche und Gefährdungssituationen, die auf allgemeinen Erfahrungen der Kommune beruhen (nicht aber in Daten fassbar sind) (z. B. Beinaheunfälle, zu beobachtende Regelverstöße u. Ä.), sollten im Rahmen der Stärken-Schwächen-Analyse aufgezeigt und berücksichtigt werden.

### **Sollten Maßnahmen priorisiert und nach Dringlichkeiten differenziert werden?**

- Der ermittelte Handlungsbedarf übersteigt im Regelfall die kurzfristigen Umsetzungskapazitäten (sowohl finanziell wie personell), von daher ist es empfehlenswert, die einzelnen Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Dringlichkeit (vor einem verkehrssicherheitstechnischen Hintergrund) sowie ihrer Priorität (vor einem zeitlichen (möglichen und realistischen) Hintergrund) zu differenzieren und mit einer groben Kostenschätzung zu hinterlegen.
- Bei Dringlichkeiten und Prioritäten kann sinnvoll zwischen Dringlichkeiten vor einem verkehrssicherheitstechnischen Hintergrund sowie Prioritäten vor einem zeitlichen (möglichen und realistischen) Hintergrund unterschieden werden.
  - Dringlichkeiten vor einem verkehrssicherheitstechnischen Hintergrund beschreiben die Bedeutung der Maßnahme(n) für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten und zur Herstellung der Funktionsfähigkeit einzelner Verbindungen.

- Prioritäten vor einem zeitlichen Hintergrund beschreiben den voraussichtlichen zeitlichen Umsetzungshorizont der Maßnahme(n), u. a. in Abhängigkeit von planungsrechtlichen Erfordernissen, Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben oder auch der Sicherstellung der Finanzierung.
- Diese Einstufung hilft eine Entscheidung zu treffen, welche Maßnahmen mit besonderer Dringlichkeit bzw. Priorität zeitnah weiterverfolgt werden sollten und welche Maßnahmen auch nachgeordnet behandelt werden können bzw. aufgrund der Rahmenbedingungen ggf. auch müssen.

### **Sollten Maßnahmen mit Kostenschätzungen hinterlegt sein?**

- Die grobe Abschätzung von Kosten hilft einer angemessenen Bereitstellung von Haushaltsmitteln.
- Hierzu lassen sich pauschale Kostenansätze heranziehen, die auf Erfahrungswerten aus anderen Bauvorhaben beruhen oder eventuell auch von Ansprechpersonen aus größeren Verwaltungen (z. B. beim Landkreis oder Landesstraßenbauverwaltung) bereitgestellt werden können.
- Anhaltspunkte zur ungefähren Abschätzung der Dimension von Kosten finden sich u.a. im Maßnahmenkatalog wieder.

Link: <https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

### **Wie sollten Maßnahmen aufbereitet werden?**

- Die Maßnahmen sollten textlich – z. B. in tabellarischer Form – mit einem jeweiligen Hinweis auf die betreffende Örtlichkeit gefasst werden. Eine zusätzliche Verortung im Plan sowie ggf. Verdeutlichung der Situation durch ein Foto ist hilfreich und empfehlenswert.

### **Bis wann soll das Radverkehrsnetz nutzbar sein?**

- Das gesamte Radverkehrskonzept betrachtet einen mittelfristigen Zeitrahmen von 5-10 Jahren (danach haben sich kommunale sowie rechtliche Rahmenbedingung sowie die weiterentwickelten Aussagen der Regelwerke vielfach so verändert, dass eine Fortschreibung empfehlenswert ist). In diesem Zeitrahmen sollte das Radverkehrsnetz möglichst gut hergerichtet und nutzbar sein. Bei größeren baulichen Maßnahmen kann es aber sein, dass der Zeitrahmen nicht ausreichend ist und die Maßnahme dann in eine Fortschreibung des RVK aufgenommen werden muss.

### Wann erfolgt die Abstimmung mit anderen Baulastträgern und der Verkehrsbehörde?

- Die Einbeziehung der Baulastträger und der Verkehrsbehörde sollte möglichst frühzeitig (spätestens bei der Abstimmung der Maßnahmen) erfolgen.

<b>Ermittlung Handlungsbedarf für die Wegeinfrastruktur - Arbeitsschritte</b>	<b>Umfassendes Radverkehrskonzept</b>	<b>Einfaches Radverkehrskonzept (ggf. mit Teilnetz Radverkehr)</b>
<b>Festlegung Qualitätsstandards</b>	Notwendig	Notwendig
<b>Ermittlung Handlungsbedarf</b>	Notwendig	Notwendig
<b>Aufzeigen von Stärken und Schwächen</b>	Empfehlenswert	Empfehlenswert
<b>Ableitung von Maßnahmenvorschlägen</b>	Notwendig	Notwendig
<b>Kfz-Verkehrsstärken</b>	bei Bedarf	bei Bedarf
<b>Zählung Radverkehr</b>	Empfehlenswert	Empfehlenswert
<b>Unfallanalyse</b>	Empfehlenswert	Empfehlenswert
<b>Priorisierung</b>	Empfehlenswert	Empfehlenswert
<b>Kostenschätzung</b>	Notwendig	Notwendig
<b>Aufbereitung</b>	Notwendig	Notwendig
<b>Abstimmung andere Baulastträger / Verkehrsbehörde</b>	Notwendig	Notwendig



## 5 Option: Fahrradparken inkl. Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV

Das Fahrradparken erhält zunehmend Bedeutung. Insbesondere die immer höherwertiger werdenden Räder erfordern ein standsicheres, diebstahlsicheres und bei längerer Standzeit auch witterungsgeschütztes Abstellen. Zum Teil verzichten Menschen beim Fehlen tauglicher Abstellanlagen auf die Nutzung ihrer Räder oder sie nutzen ihre alten, weniger verkehrstauglichen Räder, weil sie für ihre „guten“ Räder Diebstahl oder Vandalismus fürchten.

Durch die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr durch ein gutes und sicheres Fahrradparkangebot an den Bahnhöfen und Bushaltestellen können zudem die Reichweiten der umweltfreundlichen Nahmobilität erweitert werden.

Gleichzeitig kommt ein gutes Fahrradparkangebot auch dem Fußverkehr zugute. Ein anspruchsgerechtes Angebot an Fahrradabstellplätzen verhindert, dass Fahrräder behindernd – z. B. auf Gehwegen – abgestellt werden.

Um ein anspruchsgerechtes Fahrradparkangebot zu schaffen, ist es wichtig, dass die Abstellanlagen Standsicherheit und Diebstahlschutz bieten. Dies wird im Regelfall durch die Aufstellung einfacher Rahmenhalter gewährleistet, die in bedarfsgerechter Anzahl montiert werden können. Bei längeren Standzeiten der Räder sind zudem Überdachungen oder auch abschließbare Räume, die ggf. noch mit Schließfächern und Ladeoptionen kombiniert werden, empfehlenswert. Die Akzeptanz einer Fahrradabstellanlagen hängt darüber hinaus an der Wahl des Standortes, er sollte zielnah gewählt werden sowie gut erreichbar und möglichst einsehbar sein. Weitergehende Hinweise zu den Grundanforderungen an das Fahrradparken finden sich im Konzept-Generator und im Maßnahmenkatalog.

Link Konzept-Generator:

<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208105>

Link Maßnahmenkatalog:

<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

Um das Fahrradparkangebot einer Kommune zu verbessern, ist es erforderlich, den Bestand und den Bedarf zu ermitteln. Dabei sind folgende Fragen zu berücksichtigen:

- Wo stehen Abstellanlagen, die nur die Möglichkeit bieten, das Vorderrad einzustellen?  
⇒ Austausch gegen Rahmenhalter erforderlich.
- Wo stehen Fahrräder frei abgestellt neben vorhandenen Abstellanlagen?  
⇒ Möglichkeiten zur Bestandserweiterung prüfen, ggf. in Verbindung mit Austausch vorhandener nicht anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen

- Wo stehen frei abgestellte Fahrräder im öffentlichen Straßenraum abseits von Abstellanlagen?  
⇒ Bedarf für neue Abstellanlagen, neuen Standort im Nahbereich schaffen.
- Wo befinden sich ungenutzte Fahrradabstellanlage im öffentlichen Straßenraum?  
⇒ Bei fehlender Nachfrage Abstellanlage entfernen bzw. je nach Möglichkeit an geeigneteren Standort versetzen.

Bei guter Ortskenntnis der an der Aufstellung des RVK beteiligten Akteure ist die eigene Ortskenntnis häufig ausreichend, um die wesentlichen Standorte von Abstellanlagen mit Handlungsbedarf zu ermitteln und die passenden Maßnahmen zu planen. Alternativ können Ortsbesichtigungen erforderlich werden. Unterstützt werden kann die Bedarfsermittlung auch durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit, z. B. im Rahmen eines Workshops oder durch einen öffentlichen Aufruf im Internet oder durch die örtliche Presse (s. Kapitel 2).

Im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Handlungsfeldes Fahrradparken können folgende Fragen auftreten:

#### **Welche Fahrradabstellanlagen sind empfehlenswert, welche sollten ausgetauscht werden?**

- Einfache Vorderradhalter genügen nicht den Ansprüchen an Standsicherheit und Diebstahlschutz, da Vorderradhalter z. B. schädlich für die Felgen der Fahrradreifen sind (sog. „Felgenkiller“).
- Anspruchsgerechte Rahmenhalter bieten Standsicherheit und Diebstahlschutz.



Abbildung 5-1: Beispiele für nicht anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen (Vorderradhalter)



Abbildung 5-2: Beispiele für anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen (Rahmenhalter)

### Wie erfolgt die Ermittlung fehlender Fahrradabstellanlagen?

- In Abhängigkeit von der Größe einer Kommune kann es vollkommen ausreichend sein, aus der eigenen Kenntnis bzw. dem Wissenstand des begleitenden Arbeitskreises heraus zu bewerten, wo Abstellanlagen fehlen, d. h., wo z. B. regelmäßig frei abgestellte Fahrräder stehen. Dies kann entweder sein, weil Kapazitäten vorhandener Abstellanlagen unzureichend sind oder aber Abstellanlagen vollständig fehlen.
- In größeren Kommunen ist ggf. eine Ermittlung durch eine systematische Begehung der relevanten Ziele erforderlich.
- Alternativ kann auch die Bevölkerung einbezogen werden. Vorstellbar ist dies z. B. im Rahmen eines Workshops (s. Kapitel 2) oder durch einen öffentlichen Aufruf (örtliche Presse, Internet etc.).

### Welche Fahrradabstellanlagen sollten ausgetauscht werden?

- Vorderradhalter, die weder Standsicherheit bieten noch die Möglichkeit, den Rahmen diebstahlsicher anzuschließen, sind durch Rahmenhalter auszutauschen.

### Wie wird der Bedarf an Fahrradabstellanlagen abgeschätzt?

- Hinweise zur Ermittlung der zu berücksichtigten Kapazitäten finden sich in den *Hinweisen zum Fahrradparken* der FGSV.
- Erste Anhaltspunkte liefern aber auch die bereits abgestellten Räder in den Spitzenzeiten. Bei Neuplanung oder Erweiterungen sollte mindestens eine 10-prozentige Reserve eingeplant werden, damit bei steigender Nachfrage nicht unmittelbar nachgerüstet werden muss.

### **Was ist bei der Standortbewertung zu berücksichtigen?**

- Geeignete Standorte liegen zielnah, sind barrierefrei, sicher erreichbar und gut einsehbar.  
Um die Akzeptanz der Abstellanlagen zu gewährleisten, ist dementsprechend die Erreichbarkeit sowie die Nähe zu den Zielen bzw. zu den Eingängen besonders relevant.
- Ggf. finden sich bei der Bestandsbewertung Abstellanlagen, die ungenutzt sind. Dies kann entweder an einem ungeeigneten Standort liegen (z. B. schwer erreichbar oder zu weit vom eigentlichen Ziel entfernt) oder an der unzureichenden Qualität der Abstellanlagen. Dementsprechend ist ein besser geeigneter Standort zu suchen oder aber die vorhandene Abstellanlage durch anspruchsgerechte Rahmenhalter zu ersetzen.  
Zu beachten ist bei aktuell ungenutzten Abstellanlagen, ob sie ggf. temporären Bedarf haben. Beispielsweise können Abstellanlagen in den Sommermonaten wenig genutzt sein, weil Pendel- und Schulverkehre durchgehend mit dem Rad erfolgen, in den Wintermonaten hingegen das Rad als Zubringer zum Bus genutzt wird.
- Bedarf ist auch an Standorten zu erkennen, an denen Fahrräder frei abgestellt werden (Freiparker), ohne dass bislang Abstellanlagen vorhanden sind.

### **Wie erfolgt die Montage von Rahmenhaltern?**

- Hinweise zur Montage geben die „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV (z. B. sollte der Abstand zwischen den Rahmenhaltern möglichst bei 1,50 m liegen, um ein komfortables Nutzen von beiden Seiten zu ermöglichen).
- Als einfacher Zugang zu wesentlichen Aussagen der wichtigsten Gesetze und Regelwerke können auch einzelne Bausteine anderer Dokumente dienen.  
Link Konzept-Generator:  
<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208105>  
Link Maßnahmenkatalog:  
<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

### **Wann sind Überdachungen oder abschließbare Fahrradparkangebote empfehlenswert?**

- Werden Fahrräder länger abgestellt (z. B. Bahnhof, stärker frequentierte Bushaltestellen, Arbeitsplatz oder Schule) ist ein entsprechender Witterungsschutz durch Überdachungen empfehlenswert.

### **Wann sollten abschließbare Fahrradgaragen oder -räume installiert werden?**

- An Standorten mit langer Abstelldauer und ggf. erhöhtem Vandalismusrisiko empfiehlt sich ein ergänzendes Angebot an gesicherten Fahrradparkplätzen in abschließbaren Einheiten. Dies sind z. B. relevante Bike + Ride-Standorte. Aber

auch an Schulen oder Arbeitsplätzen (z. B. eigener Verwaltungsstandort) können solche Angebote empfehlenswert sein.

<b>Option: Fahrradparken inkl. Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV - Arbeitsschritte</b>	
<b>Bestandsbewertung</b>	Notwendig
<b>Bedarfsermittlung</b>	Notwendig
<b>Priorisierung</b>	Empfehlenswert
<b>Kostenschätzung</b>	Notwendig

## 6 Option: Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen

Grundsätzlich empfiehlt es sich, die Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes mit Öffentlichkeitsarbeit bzw. öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten und Aktionen zu begleiten. So wird sichergestellt, dass

- erfolgte Maßnahmen von der Bevölkerung wahrgenommen und verstanden werden,
- neue Impulse gesetzt werden können und
- insgesamt ein Beitrag zu einem fahrradfreundlichen Klima geleistet wird.

Da die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation an die Ausgangslage der Kommune anzupassen sind, sollte auf dem aufgebaut werden, was in der Kommune bereits etabliert ist. Gibt es beispielsweise bereits eine Flyer-Serie zu verschiedenen Themen, kann auch das Thema Radverkehr aufgegriffen werden. Ggf. kann das Thema Radverkehr auch gut in die Struktur des eigenen Internetauftritts integriert werden. Darüber hinaus sollten Themen pressewirksam aufbereitet werden, damit in der örtlichen Presse regelmäßig zum Radverkehr berichtet werden kann. Hierzu ist die Zusammenarbeit mit den in der Kommune für die Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Personen erforderlich.

Berichtsanslässe können z. B. sein

- Bekanntmachung zum Vorhaben Erstellung RVK,
- Einladung zum Workshop, zur öffentlichen Radtour etc.,
- Aufruf zur Meldung von Problemen in der Wegeinfrastruktur, fehlende Fahrradabstellanlagen etc.,
- Informationen zu neuen Maßnahmen (Eröffnung Fahrradstraße etc.) oder geplanten baulichen Maßnahmen (neuer Radweg).

Durch Fahrradfeste oder die Teilnahme am Stadtradeln kann das Thema Radverkehr für eine breite Öffentlichkeit wahrnehmbar werden und zu einem positiven Fahrradklima beitragen.

Weitere Hinweise finden sich im Konzept-Generator und im Maßnahmenkatalog.

Link Konzept-Generator:

<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208105>

Link Maßnahmenkatalog:

<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

Im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Handlungsfeldes öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen können folgende Fragen auftreten:

### Welche Form der öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten und Aktionen ist zu berücksichtigen?

- Die Form der öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten und Aktionen ist vielfältig und sollte sich an den schon bewährten Bausteinen in einer Kommune orientieren, kann aber auch zielführend ergänzt bzw. weiterentwickelt werden.
- Wichtig ist, dass die Öffentlichkeitsarbeit zu den tatsächlichen Angeboten passt.
- Inhaltlich sollte sowohl die Information berücksichtigt werden (z. B. zu neuen Maßnahmen oder rechtlichen Änderungen) als auch ein Beitrag zum Fahrradklima geleistet werden. Hier sind z. B. auch Fahrradfeste, gemeinsame Radtouren mit Politik und Bevölkerung oder auch das Stadtradeln als gute Beispiele zu nennen.

### Kann auf fremde Beispiele zurückgegriffen werden?

- Empfehlenswert ist auch, zu schauen, welche Angebote über Dritte bereitgestellt werden. Zu nennen sind z. B.
  - Angebote der AGFK Niedersachsen/Bremen  
<https://www.agfk-niedersachsen.de/>
  - Informationen der Rad.SH  
<https://rad.sh/wp-content/uploads/2020/10/RAD.SH-good-practise-Oeff-Arbeit-fuer-Radverkehr.pdf>
  - Zudem bietet der Konzept-Generator weitere Hinweise.  
Link: <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208105>

<b>Option: Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen - Arbeitsschritte</b>	
Auswahl geeigneter Bausteine	Notwendig
Regelmäßig wiederkehrende Aktionen	Empfehlenswert

## 7 Option: Serviceangebote rund ums Rad

Neben dem Infrastrukturausbau und der Durchführung öffentlichkeitswirksamer Aktivitäten und Aktionen kann der Ausbau von Serviceangeboten dazu beitragen, das Fahrradklima einer Kommune zu verbessern. Hierbei können vielfältige Angebote zum Tragen kommen, die nicht immer in der Zuständigkeit der Kommune liegen, sondern auch von Dritten angeboten werden können.

Mögliche Angebote könnte auf Seite der Kommunen beispielsweise die Einrichtung eines Mängelmelders (Internet oder Telefon Hotline) sein, damit Schäden schnell und unkompliziert gemeldet werden können. Oder die Aufstellung einer Reparatursäule. Auf Privatinitiative könnte ein mobiler Pannenservice wünschenswert sein (z. B., wenn in der eigenen Kommunen kein Reparaturangebot besteht). Auch Kooperationsprojekte zwischen Kommune und Dritten sind möglich. Hier kann exemplarisch die Bereitstellung eines freien Lastenrades genannt werden. Bei einem solchen Projekt können Anschaffung und Betreuung / Wartung als Kooperation erfolgen.

Im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Handlungsfeldes Serviceangebote rund ums Rad können folgende Fragen auftreten:

### **Welche Aufgabe übernimmt die Kommune?**

- Welche Serviceangebote etabliert werden, hängt stark von den Möglichkeiten der Kommune ab, Angebote einzurichten und zu betreuen. Bei Angeboten durch Dritte kann die Kommune ggf. nur begleiten ggf. Anregungen geben und Partner für die Umsetzung gewinnen.

Die Einrichtung eines Mängelmelders ist von daher z. B. nur zielführend, wenn auch gewährleistet werden kann, dass die gemeldeten Mängel beseitigt werden können bzw. den Meldenden eine Rückmeldung gegeben werden kann. Bei Infrastrukturellen Angeboten (z. B. Lastenrad oder Reparatursäule) ist sicherzustellen, dass die Wartung geregelt ist.

### **Kann auf Beispiele zurückgegriffen werden und worauf ist bei der Auswahl zu achten?**

- Im Internet finden sich viele Beispiele für mögliche Angebote, auch im Konzeptgenerator werden Beispiele aufgeführt.
- Wichtig ist grundsätzlich die Nachfrage eines Angebotes für die eigene Kommune zu prüfen. Eine Reparatursäule kann z. B. hilfreich sein, wenn viele Radtouristen die Kommune besuchen und andere Angebote fehlen. Der mobile Pannenservice, z. B. mit einem Zweiradmonteur aus einer Nachbarkommune, ist eine geeignete Maßnahme, wenn in der Kommunen keine Fahrradwerkstatt ansässig ist.



---

<b>Option: Serviceangebote rund um's Rad - Arbeitsschritte</b>	
Auswahl geeigneter Angebote	Notwendig
Sicherstellung der Betreuung	Notwendig

## 8 Hinweise zu nächsten Schritten

Nach Abschluss der Ermittlung des erforderlichen Handlungsbedarfs ist es zielführend, eine Umsetzungsstrategie zu entwickeln, in der

- Maßnahmen sinnvoll gebündelt und ggf. in haushaltswirksame Bau- oder Maßnahmenprogramme gegliedert werden,
- die politische Zustimmung eingeholt wird und die Umsetzung finanziell und personell abgesichert wird und
- weitere umsetzungsbegleitende Schritte und Weiterentwicklungen des Konzeptes aufgezeigt werden.

Maßnahmenvorschläge gebündelt werden, die zielführend zusammen umgesetzt werden sollen. Dies kann z. B. eine zusammenhängende Verbindung des Kernortes mit einem Ortsteil sein oder aber eine thematische Zusammenführung von Maßnahmen (z. B. Beseitigung von Pollern oder Verbesserung des Fahrradparkangebotes).

### Wie können die Maßnahmen für die Umsetzung zeitlich gestaffelt werden?

- Unabhängig von einer Einstufung der Prioritäten aus dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Erforderlichkeit heraus (vgl. Kap. 4) sind für die zeitliche Umsetzung weitere Aspekte zu berücksichtigen. Dies betrifft u. a.:
  - den planerischen Vorlauf für eine Maßnahme. Ist z. B. ein baurechtliches Verfahren wie ein B-Plan oder eine Planfeststellung erforderlich?
  - Welche finanziellen Handlungsspielräume hat die Kommune?
  - Gibt es durch eine angestrebte Förderung zeitliche Vorgaben (z. B. Antragsfristen)?
  - Sind andere Baulastträger und deren Prioritätensetzungen zu berücksichtigen?
  - Gibt es Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben?

So können auch dringlichen Maßnahmen einen längeren zeitlichen Umsetzungshorizont haben.

- Ggf. können auch räumliche Aspekte für die Umsetzung eine Rolle spielen. So kann es sinnvoll sein, zunächst die Maßnahmen in den zentralen Ortsbereichen in einer frühen Umsetzungsphase zu bündeln. Oder auch die Maßnahmen im Verlauf einer wichtigen Ortsteilverbindung.
- Eine hohe positive öffentliche Aufmerksamkeit kann durch die Umsetzung erster Maßnahmen, die schnell und kostengünstig zu realisieren sind, erzielt werden. Dies können z. B. Maßnahmen zum Fahrradparken, die Beseitigung von Hindernissen (Poller), die Teilnahme am Stadtradeln oder die Ausweisung einer Fahrradstraße sein. Mit solchen Maßnahmen können der Bevölkerung und der

Politik schnelle Erfolge gezeigt werden und die Motivation für weitere Umsetzungsschritte erhöht werden („Quick wins“).

### **Warum kann es sinnvoll sein, ein Bauprogramm aufzustellen?**

- Mit der Aufstellung eines Bauprogrammes, das über einen mindestens Zweijahreszeitraum geht, ist die Strukturierung der personellen und finanziellen Ressourcen möglich.
- Zielführend ist es, wenn das Bauprogramm auch andere Maßnahmen berücksichtigt, die sich nicht aus dem RVK heraus ergeben, um die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen besser berücksichtigen zu können.

### **Welche personellen Ressourcen sind erforderlich?**

- Für die Umsetzung sind ggf. andere Personen erforderlich, als die an der Konzepterstellung beteiligten. Entsprechend den Planungen aus einem Bauprogramm o. Ä. sollten die personellen Erfordernisse der Verwaltung realistisch abgeschätzt werden.

Zu prüfen ist: Kann die Umsetzung durch die jetzige Personalstruktur gesichert werden? Sollten Aufgabenfelder neu zugeordnet werden? Sind Neueinstellungen erforderlich oder sollen Aufträge an externe Dienstleister vergeben werden?

### **Ist ein politischer Beschluss des RVK notwendig?**

- Ein politischer Beschluss ist notwendig, um die Grundlage zu legen, dass die notwendigen Haushaltsmittel und die personellen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Nach Möglichkeit sollte der Finanzbedarf für das erste Haushaltsjahr (bzw. zwei Jahre bei einem Doppelhaushalt) der Umsetzung bereits festgestellt werden.
- Mit einem politischen Beschluss wird nicht jede Einzelmaßnahme beschlossen, sondern die grundsätzliche Linie des Handlungsbedarfs und des Vorgehens zur Umsetzung. Für den weiteren Planungsprozess müssen noch Spielräume bleiben, um Einzelmaßnahmen an sich verändernde Rahmenbedingungen anpassen zu können.

### **Wie kann die Finanzierung erfolgen?**

- Für die Finanzierung sind die Baulastträger zuständig, von daher ist die Zuordnung der Kosten zu den Baulastträgern bedeutend.
- Für die meisten Maßnahmen sind Förderungen über Bundes- und Landesmittel verfügbar (s. Kapitel 9). Dementsprechend ist frühzeitig zu prüfen, welche

Förderung in Anspruch genommen werden kann, welche Fristen für eine Antragstellung zu beachten sind und welche Unterlagen dafür erforderlich sind.

### **Was ist während der Umsetzung zu beachten?**

- Es kann sinnvoll sein, den projektbegleitenden Arbeitskreis auch in der Umsetzungsphase (ggf. bedarfsweise mit weniger oder anderen Personen), um die Umsetzung zu begleiten, die Einhaltung der zeitlichen Umsetzung zu überprüfen und ggf. nach zu justieren und um ggf. Maßnahmen anzupassen.
- Für größere Maßnahmen ist ggf. die Ausschreibung von Planungsaufträgen erforderlich. Nach Praxiserfahrungen sind Planungskosten in Höhe von 15 bis 20 % der Baukosten zu erwarten.
- Eine Umsetzungsstrategie sollte auch Vorschläge für eine Erfolgs- und Qualitätskontrolle enthalten, um die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen beurteilen zu können und um ggf. nach zu steuern.

### **Wie lange gilt ein Radverkehrskonzept?**

- Ein RVK enthält Aussagen für einen 5- bis 10-jährigen Zeitraum. Spätestens nach diesem Zeitraum ist eine *Fortschreibung* erforderlich.

## 9 Fördermöglichkeiten

Kommunen können für eine Vielzahl von Maßnahmen auf Förderprogramme zurückgreifen und somit die eigenen finanziellen Aufwände z. T. deutlich reduzieren.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die einzelnen Förderprogramme in der Antragsstellung und auch beim Monitoring mit unterschiedlichem und nicht zu unterschätzendem finanziellem und personellem Aufwand verbunden sind. Demgegenüber stehen Förderprogramme, deren Antragsverfahren sehr einfach gestaltet sind.

Grundsätzlich gilt, dass die Förderlandschaft aufgrund dynamischer (politischer) Prozesse stetigen Änderungen unterliegt. Eine umfassende Übersicht über existierende Förderprogramme bietet die Förderfibel auf der Internetseite des Mobilitätsforum Bund ([Mobilitätsforum Bund - Förderfibel](#)).

### **Welche Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen gibt es?**

Hierzu gibt die untenstehende Tabelle zu den wichtigsten Förderinstrumenten einen ersten Überblick (ohne Gewähr und Anspruch auf Vollständigkeit). Darüber hinaus können sowohl bei der NLStBV als auch beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) direkt aktuelle Informationen eingeholt und Rückfragen zu Fördermöglichkeiten gestellt werden.

- Kontakt NLStBV: [poststelle@nlstbv.niedersachsen.de](mailto:poststelle@nlstbv.niedersachsen.de)
- Kontakt MW: [radverkehr@mw.niedersachsen.de](mailto:radverkehr@mw.niedersachsen.de)

<b>Hinweis:</b> Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. Eine umfassende Übersicht über existierende Förderprogramme bietet die Förderfibel auf der Internetseite des Mobilitätsforum Bund ( <a href="#">Mobilitätsforum Bund - Förderfibel</a> ).			
Zeile	Förderprogramm	Gegenstand der Förderung	Institution und Zeitpunkt für Antragsstellung
1	<b>Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u.a. von - verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen - Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen - Radwegen und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs (75 % Förderquote).	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF)  dauerhaft/ ganzjährig
2	<b>Sonderprogramm Stadt und Land</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	- Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, Optimierung von Knotenpunkten - 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 min. einer investiven Maßnahme gefördert wird.	NBank  bis 2028 verlängert
3	<b>Bürgerradwege in Niedersachsen</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	Bürgerschaftliches Engagement, das den Neubau von Radwegen an Landesstraßen unterstützt.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF)  dauerhaft/ ganzjährig
4	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	- Investitionen in die Infrastruktur des Alltagsradverkehrs (und Freizeitradverkehrs, wenn diese auch dem Alltagsradverkehr dient) - Errichtung neuer und Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen - Erstellung von Machbarkeitsstudien bei umfassenden Investitionen durch fachkundige externe Dienstleister. - Planung, Konzeption und personelle Unterstützung von integrierten Klimaschutzkonzepten und einzelne Maßnahmen des Klimaschutzmanagements - Erstellung von Fokuskonzepten (Mobilität)	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH  ganzjährig bis 31.12.2027; Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate
5	<b>Programm zur Förderung der Dorfentwicklung („Dorfentwicklungsprogramm“)</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	u. a. Gestaltung von dörflichen Plätzen, Straßen, Wegen und Freiflächen	Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

6	<b>Radverkehrs- tauglicher Ausbau Betriebswege an Bundeswasserstraßen</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
7	<b>Förderung von Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	Bike+Ride-Anlagen	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen  bis zum 31.05. eines Jahres für Baumaßnahmen, die im Folgejahr realisiert werden sollen
8	<b>Förderaufruf „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“</b>  <a href="#">Link für weitere Informationen</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (modulare) Fahrradparkhäuser und große Sammelschließanlagen</li> <li>- Automatische Fahrradparktürme</li> <li>- Umnutzungen von ungenutzten oder leerstehenden Flächen in Bestandsgebäuden im Bahnhofsumfeld</li> <li>- bauliche Erweiterung bestehender Fahrradparkhäuser</li> </ul>	Bundesamt für Logistik und Mobilität  voraussichtlich bis 2026