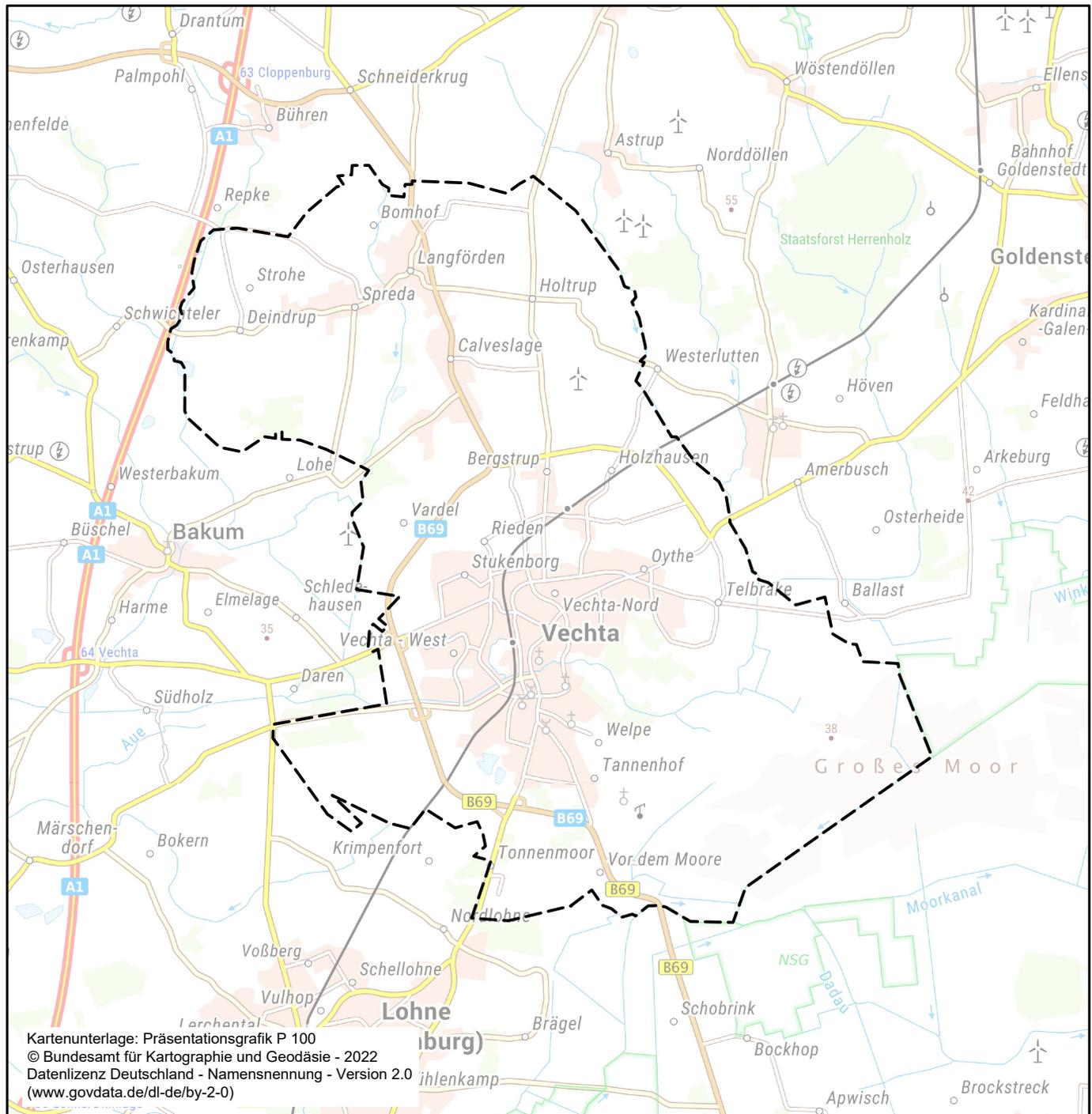


Stadt Vechta

Radverkehrskonzept 2022

Erläuterungsbericht



Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1
49086 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org

pbh
PLANUNGSBÜRO HAHM

Stadt Vechta –
Radverkehrskonzept 2022

Erläuterungsbericht

Planungsbüro Hahm

Am Tie 1

49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Ab/Fr-21174011-02 / 20.06.2022

Inhalt:

I	Abkürzungen / Definitionen	3
I.I	Abkürzungen	3
II	Literaturverzeichnis	3
II.I	Allgemeine verkehrsplanerische Richtlinien, Empfehlungen, Prognosen.....	3
II.II	Spezielle ortsspezifische Planungsgrundlagen	4
1.	Einführung	5
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	5
1.2	Untersuchungsgebiet.....	7
2.	Grundstruktur des Planungsraumes	8
2.1	Geografische Lage, Topografie und raumordnerische Funktion	8
2.2	Siedlungsstruktur und städtebauliche Situation.....	8
2.3	Einbindung in das überregionale und regionale Radwegenetz.....	11
3.	Analyse der örtlichen Verkehrsinfrastruktur	12
3.1	Radverkehrsnetz	12
4.	Analyse der Verkehrsnachfrage	15
4.1	Radverkehrsaufkommen	15
4.2	Schülerverkehr.....	16
4.3	Pendler.....	17
5.	Schwachstellenanalyse	18
5.1	Radverkehrsnetzstruktur	18
5.2	Radverkehrsnetzstruktur - Schülerverkehr	24
5.3	Pendler.....	25
5.4	Velorouten	26
6.	Planungsempfehlungen zur Neustrukturierung der Radverkehrsinfrastruktur	26
6.1	Radverkehrsnetz	26
6.2	Radverkehrsnetz – Schülerverkehr.....	35
6.3	Interkommunale Radwege und Velorouten.....	36
7.	Untersuchungsfazit und Zukunftsplanungen	38
 Anhang:		
Anhang 1:	Übersichtslageplan	
Anhang 2:	Radwegenetz Bestand 2022 Vechta Nord	
Anhang 3:	Radwegenetz Bestand 2022 Vechta Süd	
Anhang 4:	Radwegenetz Bestand 2022 Kernstadt Vechta	

I Abkürzungen / Definitionen

I.1 Abkürzungen

MIV	motorisierter Individualverkehr
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h] als Jahresmittelwert aller Tage (incl. Sonn- und Feiertage)
FNP	Flächennutzungsplan
Kfz	Kraftfahrzeuge (alle motorisierten Straßenfahrzeuge)
Lkw	Lastkraftwagen
LSA/LZA	Lichtsignalanlage / Lichtzeichenanlage (Ampel)
Modal-Split	Aufteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrssektoren (MIV, Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV usw.)
Pkw	Personenkraftwagen (einschl. Kombi etc.)
VUS	Verkehrsuntersuchung
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

II Literaturverzeichnis

II.1 Allgemeine verkehrsplanerische Richtlinien, Empfehlungen, Prognosen

- /1/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (kurz RIN), Köln 2008
- /2/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln, 2012
- /3/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln, 2006
- /4/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA'2010), Köln, 2010
- /5/ Bundesanzeiger: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, 2021
- /6/ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. - Unfallforschung der Versicherer; Planerheft - Schulwegsicherung; Ausgabe 2010; Berlin, 2010
- /7/ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist
- /8/ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Verkehrstechnik, Heft V/37 Bergisch-Gladbach, 1997
- /9/ Deutsches Institut für Urbanistik (HRSG.): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Berlin, 2021

II.II Spezielle ortsspezifische Planungsgrundlagen

- /10/ ADFC Fahrradklima-Test 2020
- /11/ Lageplan: Entlastungsstraße – Vechta West; Abschnitt: Falkenrotterstraße – An der Paulus-Bastei, Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR, 2009
- /12/ Lageplan Geh- und Radweg: Entlastungsstraße – Vechta West; Beseitigung der Bahnübergänge Falkenrotterstraße – An der Paulus-Bastei, Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR, 2010
- /13/ Übersichtsplan: Entlastungsstraße – Vechta West; Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR, 2009
- /14/ Lageplan - Entwurf: Ausbau der Kolpingstraße im Bereich von der „Bahnhofstraße“ bis zum „Neuen Markt“, Tiefbauamt der Kreisstadt Vechta, 2010
- /15/ Lageplan - Entwurf: Anlegung eines Radweges an der Westseite der „Diepholzer Straße“ zwischen den Straßen „Vor dem Moore“ und „Heidewinkel“ in Vechta, Tiefbauamt der Kreisstadt Vechta, 2010
- /16/ Klage gegen die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht; BverwG; Urteil 3 C 42.09 vom 18.10.2010, Bundesverwaltungsgericht Dresden 2010
- /17/ Entwurf: Fahrradachse am Kino, Tiefbauamt der Kreisstadt Vechta, 2010
- /18/ Entwurf: Ausbildung Cityring, Tiefbauamt der Kreisstadt Vechta
- /19/ Entwurf: Sonderflächen für Seniorenwohnen am Dominikanerweg, Tiefbauamt der Kreisstadt Vechta
- /20/ Pendleratlas 2022. Pendlerströme und Statistiken für Deutschland (Stand Pendlerstatistik: 06/2021) <https://www.pendleratlas.de/niedersachsen/landkreis-vechta/stadt-vechta/>

1. Einführung

Bei dem vorliegenden Radverkehrskonzept 2022 handelt es sich um eine Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2011.

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Vechta liegt im Herzen des Oldenburger Münsterlandes, sie ist die Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und mit fast 33.000 Einwohnern die größte Stadt im Landkreis. Das Mittelzentrum Vechta ist ein attraktiver Lebensmittelpunkt in der Region.

Aufgrund der hohen Geburtenrate und des in letzter Zeit erfolgten Bevölkerungszuwachses ist die Stadt Vechta eine „Junge Stadt“ mit einem hohen Anteil Jugendlicher und Schüler (rd. 7.000 Schüler und 3.000 Studenten in Vechta). Der Radverkehr spielt daher und aufgrund der topografischen Gegebenheiten / Stadtgröße in Vechta eine besonders große Rolle. Wichtige Zielbereiche sind der Bahnhof, das Famila-Einkaufszentrum, die Uni/FH, Schulen und das Stadtzentrum.

Die Stadt Vechta hat beschlossen, im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes, das vorhandene Radwegenetz auf der Basis aktueller Regelwerke zu überprüfen und Mängel zu identifizieren, um eventuelle Missstände bei zukünftigen Planungen abstellen zu können. Die oben genannten Zielbereiche sind daher besonders intensiv hinsichtlich vorhandener Lücken im Radwegenetz zu untersuchen. Zu klären ist insbesondere die Frage nach der Regelkonformität des Radwegenetzes.

Aufgabe des Radverkehrskonzeptes ist die strukturelle Analyse des Radwegenetzes, die Identifikation von strukturellen Mängeln und die Erarbeitung einer netzkonzeptionellen Prioritätenliste für die Mängelbeseitigung. Das Ziel ist Förderung des Radverkehrs auch unter ökologischen Fragestellungen sowie dem Verkehrsverbund ÖPNV / Radverkehr und damit Entlastung des motorisierten Individualverkehrs.

Seit Mitte 2021 ist die Stadt Vechta Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK). Die AGFK bietet eine Plattform mit wichtigen und aktuellen Themen und Informationen zum Radverkehr, sowie Materialien zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Fahrradfachtagungen, Arbeitskreise und der direkte Kontakt mit anderen Kommunen bieten die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch, mit dem Ziel die Stadt Vechta fahrradfreundlicher zu gestalten.

Radfahren in Vechta wird bereits heute im Vergleich zu anderen Städten relativ positiv bewertet. Nicht umsonst belegte die Stadt 2020 den achten Platz im ADFC Fahrradklimatest von 415 teilnehmenden Städten in der Stadtgrößengruppe von 20.000 bis 50.000 Einwohner. Besonders gut bewertet wurden die Kriterien

- gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums,
- Ziele sind zügig per Rad erreichbar und
- geöffnete Einbahnstraße in Gegenrichtung.

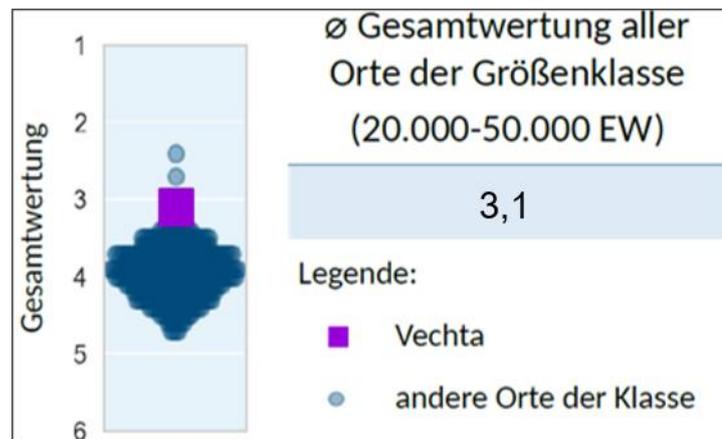


Abb. 1: Platzierung der Stadt Vechta in der Stadtgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner¹

Die Gesamtbewertung mit 3,1 ist auch im Vergleich zu anderen Städten positiv zu sehen, in der eigenen Stadtgrößengruppe in Niedersachsen wird nur Westerstede mit 3,0 besser bewertet.

¹ Grafik geändert nach <https://fahrradklima-test.adfc.de>, abgerufen am 07.03.2022

1.2 Untersuchungsgebiet

Die planerischen Aussagen beziehen sich auf den Kernort Vechta (d.h. Ortszentrum, Wohngebiete, Gewerbegebiet einschl. geplanter Erweiterungen) und die umliegenden Ortsteile Calveslage, Deindrup, Holtrup, Holzhausen, Langförden und Spreda. Abgegrenzt wird das Untersuchungsgebiet durch die Gemeindegrenze.

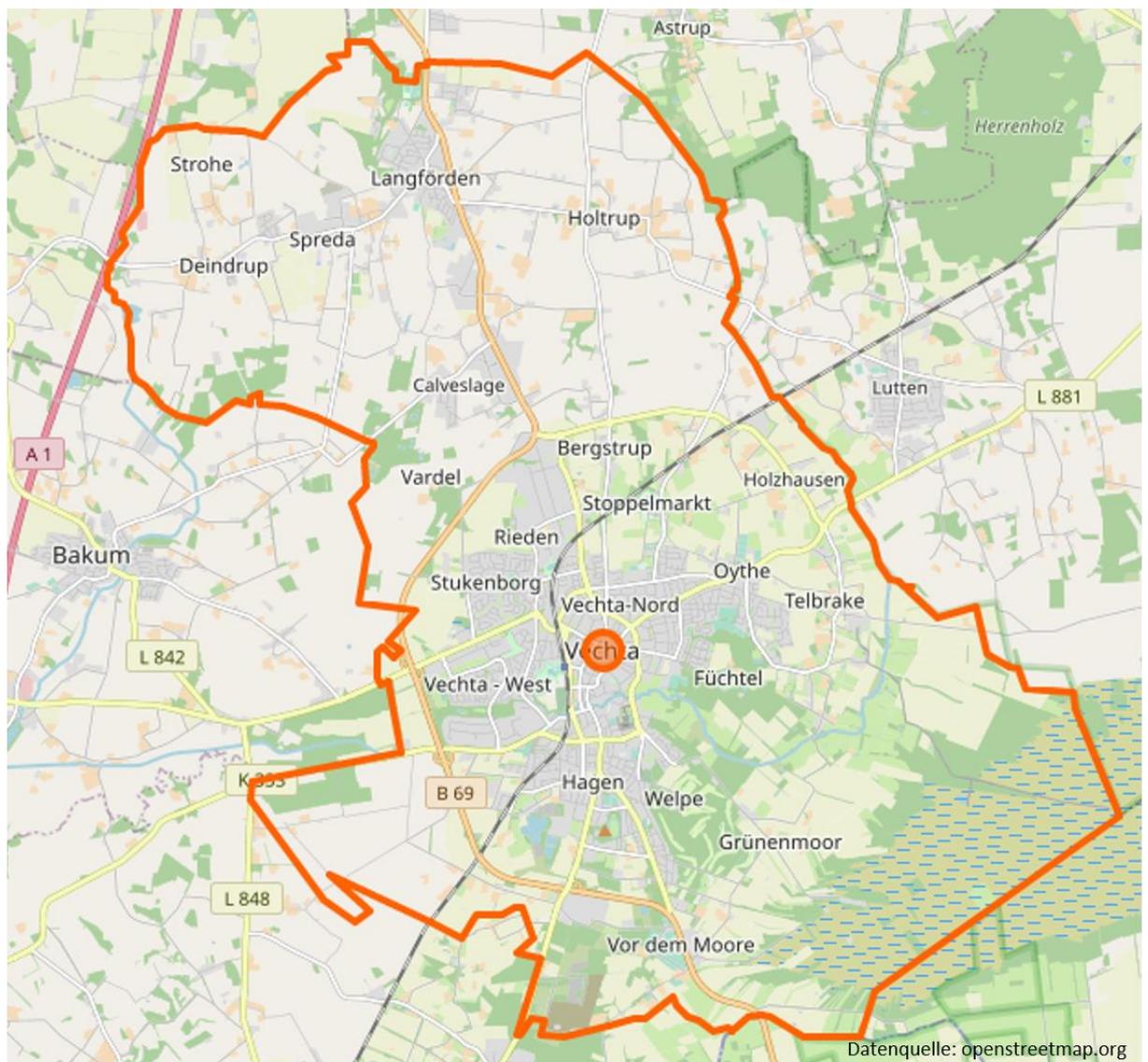


Abb. 2: Planungsraum Stadt Vechta

2. Grundstruktur des Planungsraumes

2.1 Geografische Lage, Topografie und raumordnerische Funktion

Die Stadt Vechta liegt geografisch im Dreieck der Großstädte Bremen, Oldenburg und Osnabrück.

Vechta ist durch die nahegelegene Autobahn A 1 und die Bundesfernstraße B 69 an das deutsche Fernstraßennetz angebunden. Die Stadt liegt an der Bahnstrecke Delmenhorst–Hesepe und es verkehren stündlich Züge nach Bremen und Osnabrück.

Verwaltungsmäßig ist Vechta eine selbständige Gemeinde und Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises in Niedersachsen.

Die Topografie des Planungsraumes wird stark durch die flache, ebene Landschaft und die nahegelegenen Moorgebiete geprägt. Höhenzüge und Hügel sind nicht vorhanden. Die Geländehöhe liegt knapp (ca. 30 m) über dem Meeresspiegel.

2.2 Siedlungsstruktur und städtebauliche Situation

Im eigentlichen Stadtkern mit Zentrumsfunktionen, um den Bereich der Großen Straße und den angrenzenden Straßenräumen sind kontinuierlich Maßnahmen zur baulichen Verdichtung und funktionalen Aufwertung durchgeführt worden. So wurde mit der Fertigstellung des Rathauses 1998 mitten im Zentrum von Vechta an der Burgstraße eine wichtige zentralörtliche Funktion in den Bereich des Stadtzentrums zusammengelegt. Insbesondere in den letzten Jahren fand eine Reihe von weiteren Entwicklungsmaßnahmen zur Stärkung der Zentrumsfunktion statt, so beispielsweise auf der Großen Straße:

- Ein verkehrsberuhigender Straßenumbau (1999) und Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h auf gesamter Länge zwischen Marschstraße und Bremer Tor (2019),
- dadurch Attraktivitätssteigerung des Einkaufsbereiches und des Zentrums und
- damit einhergehend eine Konzentration von Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsunternehmen.

Insgesamt bildet der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich um die Große Straße einen starken Einkaufsmagneten im Stadtzentrum. Aus verkehrsplanerischem Blickwinkel stellt eine derartige Konzentration stark verkehrserzeugender Publikumsmagneten an Standorten im Zentrum nicht den Idealfall dar, da in der Regel beengte Verhältnisse im Innenstadtbereich vorherrschen, welche durch Parksuch- und Einkaufsverkehre zusätzlich belastet werden, was zu verhältnismäßig hohen Verkehrsbelastungen in sensiblen Bereichen führt. Es existieren jedoch Maßnahmen, die gleichzeitig eine Reduzierung dieser Belastungen bewirken.

Eine zentrale Baumaßnahme in diesem Sinne war der Bau der Ortsumfahrung (B 69), welche westlich um die Stadt Vechta verläuft. Durch den Bau der Ortsumfahrung wird die Stadt erheblich von Durchgangsverkehren entlastet.

Die 2015 eröffnete Unterführung der Bahnstrecke im Zuge der Falkenrotter Straße hat zu einer weiteren Entspannung der verkehrlichen Situation beigetragen, da es gerade im Bereich von Bahnquerungen verstärkt zu Rückstaubildungen kommt. Durch den Bau einer Unterführung (Abb. 3) unter der Bahnstrecke Delmenhorst–Hesepe wird die Rückstaubildung im MIV vermieden und die Reisezeiten verkürzt. Zudem wird durch diese Maßnahme eine neuralgische Querung für Radfahrer und Fußgänger entschärft und die Verbindung zur Innenstadt verbessert. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurden vor und hinter dem Trogbauwerk je ein Kreisverkehrsplatz errichtet. Die Radwegfurten sind in beide Fahrrichtungen zugelassen, ein Hinweisschild weist ausdrücklich auf kreuzende Radfahrer hin (Abb. 4). Eine solche Führung an Kreisverkehren ist als problematisch anzusehen. Generell sollten Radfahrer Kreisverkehre in Fahrtrichtung passieren, Autofahrer rechnen innerorts nicht mit Radfahrern von rechts. Besser wäre es die Radfahrer mit den Kraftfahren auf der Fahrbahn passieren zu lassen. Der Autofahrer hat dann den Radfahrer vor sich im Blick.



Abb. 3: Bahnunterführung Falkenrotter Straße



Abb. 4: Kreisverkehrsplatz Falkenrotter Straße

Eine weitere Reduzierung der Barrierewirkung der Bahnstrecke für den Rad- und Fußverkehr ist durch die 2018 eingeweihte Überführung der Bahnstrecke im Bereich des Bahnhofes erreicht worden (Abb. 5). Diese planfreie Querung reduziert zudem das Gefährdungspotenzial, das ebenerdige Bahnquerungen für Radfahrer und Fußgänger darstellen.

2019 wurde die „Mobilitätsstation“ am Bahnhof Vechta eröffnet, hierzu gehört ein zweistöckiges Fahrrad-Parkhaus, ein Geschäft für Fahrradbedarf, eine Werkstatt sowie eine Waschanlage für Zweiräder (Abb. 6).



Abb. 5: Überführung der Bahnstrecke



Abb. 6: Mobilitätsstation am Bahnhof

2.3 Einbindung in das überregionale und regionale Radwegenetz

Die Stadt Vechta ist durch den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, straßenbegleitenden Radweg an der Bundesfernstraße B 69 an die Städte Cloppenburg im Nordwesten und Diepholz im Süden angeschlossen. Der Radweg entlang der B 69 beginnt in Fahrtrichtung Norden am Vardeler Weg / Oldenburger Straße und in Fahrtrichtung Süden an der Diepholzer Straße / Balzweg. Für die Nord/Süd-Verbindung ist das Radwegenetz im Stadtgebiet von Vechta zu nutzen. Die Ortsumfahrung ist nicht mit einem Radweg ausgestattet.

Weitere überregionale Radwegeverbindungen bestehen über die Landesstraßen L 843 in Richtung Essen (Oldenburg), L 846 in Richtung Lohne (Oldenburg), L 861 in Richtung Dinklage und L 881 in Richtung Goldenstedt.

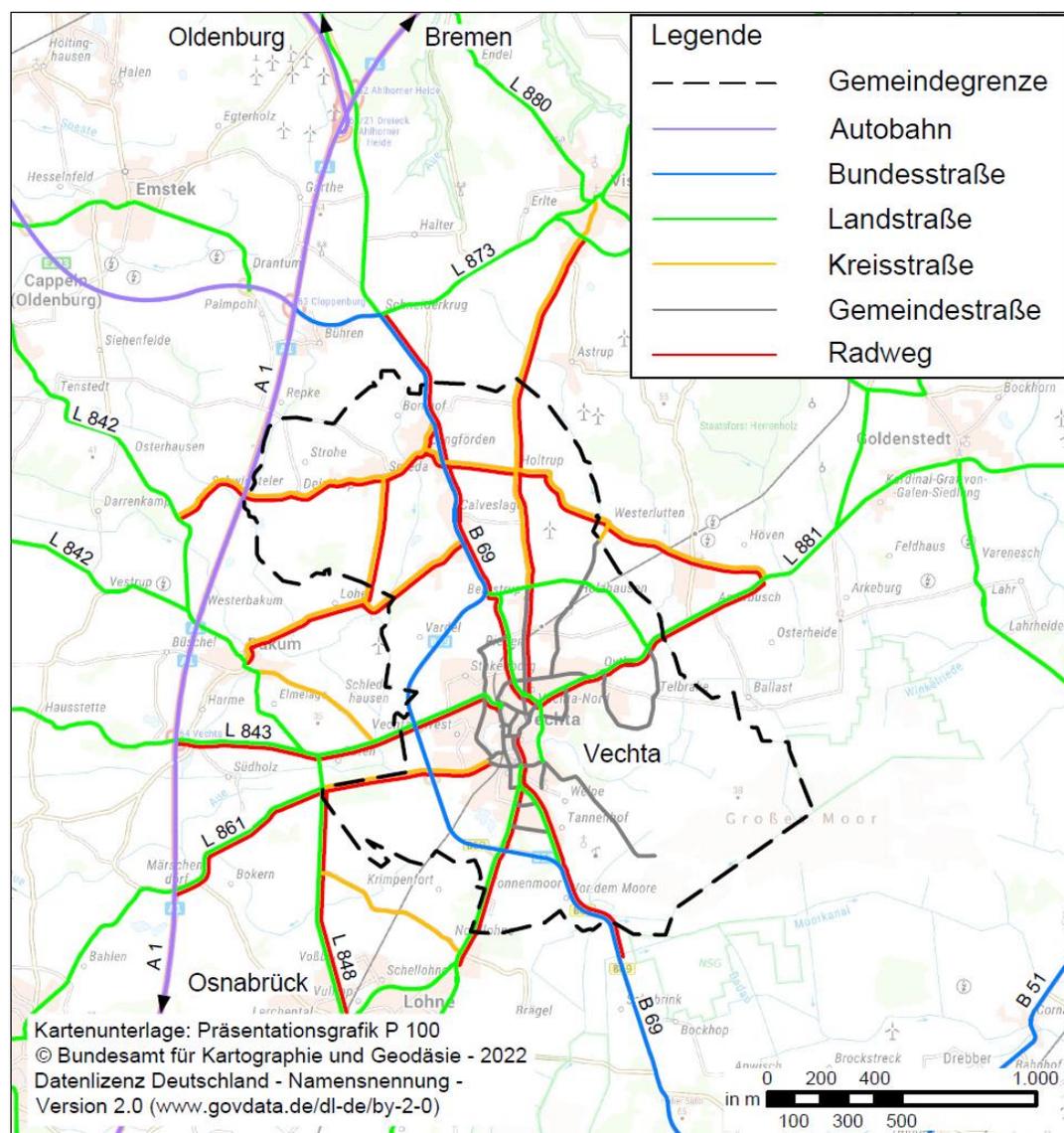


Abb. 7: Einbindung der Stadt Vechta in das überregionale und regionale Radwegenetz (rote Darstellung)

3. Analyse der örtlichen Verkehrsinfrastruktur

3.1 Radverkehrsnetz

Erhoben und dokumentiert wurden die im Untersuchungsgebiet der Stadt Vechta vorhandenen Radverkehrsnetzelemente nach der Kategorisierung gemäß der StVO (Lit. /7/) und der zugehörigen VwV-StVO (Lit. /5/) vom 8. November 2021.

In der StVO wird eine Radwegebenutzungspflicht für beschilderte Radwege verbindlich festgelegt. Voraussetzung ist jedoch, dass beschilderte Radwege seitdem genau definierte Mindestanforderungen hinsichtlich bestimmter komfort- und sicherheitsrelevanter Kriterien wie beispielsweise Trassierung, Fahrbahnbreite, Fahrbahnzustand und -beschaffenheit sowie hinsichtlich der sicheren Führung des Radverkehrs insbesondere an den Querungen einmündender und kreuzender Straßen erfüllen müssen. Die VwV-StVO nennt weitere Voraussetzungen, welche für die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges erfüllt werden müssen.

Demnach darf für einen Radweg nur dann die Benutzungspflicht angeordnet werden, wenn zusätzlich zu den vorgenannten Punkten ausreichende Flächen für die Fußgänger vorhanden sind. Als weiteres Kriterium laut VwV-StVO und StVO dürfen benutzungspflichtige Radwege nur dort angeordnet werden, wo dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes erforderlich ist. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten. Derartige beschilderte Radwege müssen von Radfahrern zwingend benutzt werden (sog. „Pflicht-Radwege“).

Radwege, welche die genau definierten Mindestanforderungen, bzw. die Vorgaben laut Straßenverkehrsordnung, nicht erfüllen, begründen keine Benutzungspflicht. Sie können als sog. „andere Radwege“ (auch „Kann-Radwege“) jedoch weiterhin Bestand haben, dürfen jedoch nicht beschildert werden. Derartige „andere Radwege“ können von Radfahrern weiterhin benutzt werden; jedoch müssen Radfahrer sie nicht zwingend benutzen; d. h. der Radfahrer hat in diesem Fall Wahlfreiheit zwischen Kann-Radweg-Benutzung und Benutzung der Fahrbahn der jeweiligen Straße.

Ohne an dieser Stelle im Detail auf die exakten Anforderungen an die unterschiedlichen Radverkehrsanlagen eingehen zu wollen², seien die im Untersuchungsraum vorhandenen Kategorien von Radverkehrsnetzelementen nachfolgend kurz stichwortartig aufgelistet:

- Baulich angelegte Radwege: mit Zeichen 241 StVO (getrennte Geh-/Radwege) beschilderte straßenbegleitende, baulich angelegte Radwege sind innerorts bei Verkehrsbelastungen von über 10.000 Kfz/24h erforderlich³ und müssen eine Mindestbreite von 1,50 m⁴ (zzgl. Sicherheitsstreifen) aufweisen. Im Innerortsbereich sind straßenbegleitende Radwege i. d. R. im Einrichtungsverkehr zu betreiben. Diese Radwege unterliegen, sofern sie die Mindestanforderungen erfüllen, der Radwegebenutzungspflicht.

² Hier sei auf die entsprechende Fachliteratur, insbesondere die „ERA 2010“ (Lit. /4/) verwiesen.

³ Bei einer niedrigeren Geschwindigkeit als 50 km/h sogar erst ab 15.000 Kfz/Tag

⁴ Empfohlene Regelbreite 2,00 m

- Radfahrstreifen (z. B. Oyter Straße): von der Hauptfahrbahn abmarkierte, ausschließlich für den Radverkehr bestimmte, nicht baulich, sondern mit Zeichen 295 „Fahrbahnbegrenzung“ abgetrennte und mit Zeichen 237 „Sonderweg Radfahrer“ gekennzeichnete Fläche für den Radverkehr. Radverkehrsstreifen weisen im Wesentlichen die gleichen Einsatzgrenzen wie baulich angelegte Radwege auf, können jedoch bei ausreichender Fahrbahnbreite im vorhandenen Straßenraum im Vergleich zu Radwegen häufig kostengünstiger und schneller realisiert werden. Sie werden i. d. R. nur in einer Fahrtrichtung ausgewiesen (entsprechend Rechtsfahrgebot). Die Mindestbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,85 m. Für Radfahrstreifen gilt, ebenso wie für baulich angelegte Radwege, die den Mindestanforderungen gemäß StVO entsprechen, Radwegebenutzungspflicht.
- Schutzstreifen/Radschutzstreifen (z. B. Kolpingstraße, Neuer Markt, Falkenrotter Straße, Buchholzstraße und Allensteiner Straße): auf der Fahrbahn abmarkierte "Leitlinie" (Zeichen 340, unterbrochene dünne Markierung, "Schmalstrich") mit dem Sinnbild Radfahrer. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sollten Schutzstreifen eine Breite von mindestens 1,25 m (in der Regel 1,5 m) ausweisen, die Fahrgasse für den Kfz-Verkehr muss eine Mindestbreite von 2,25 m je Fahrtrichtung haben. Für Schutzstreifen gilt eine Benutzungspflicht (resultierend aus dem Rechtsfahrgebot). Kraftfahrzeuge dürfen den Schutzstreifen bei Bedarf überfahren, der Radverkehr darf jedoch nicht gefährdet werden. Das Parken und auch das Halten ist auf Schutzstreifen verboten.
- Gemeinsame Geh- und Radwege: Sie werden mit Zeichen 240 StVO beschildert und müssen innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m, außerorts eine Mindestbreite von 2,00 m aufweisen. Sie begründen ebenfalls eine Radwegebenutzungspflicht. Sie können straßenbegleitend oder auf separater Trasse geführt werden.
- Freigabe „Linker Radwege“: baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen mit Zeichen 237, 240 oder 241, welche zusätzlich zu den Bedingungen der zugehörigen Beschilderung eine lichte Breite des Radweges, einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume, von 2,40 m aufweisen, mindestens jedoch eine lichte Weite von 2,00 m. Linke Radwege werden zusätzlich zur „normalen“ Fahrtrichtung auch in Gegenrichtung mit dem zugehörigen Schild ausgewiesen und dürfen auch in Gegenrichtung benutzt werden. Aufgrund der besonderen Gefahren, insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften, soll die Benutzungspflicht von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung nicht angeordnet werden. Bei baulich angelegten Radwegen kann jedoch, nach sorgfältiger Prüfung, die Benutzungspflicht durch das Zeichen 1022-10 (Radverkehr frei) angeordnet werden. Benutzungspflichtige „linke“ Radwege sind außerorts der Regelfall, innerorts die Ausnahme.
- Sogenannte „andere Radwege“: Hierunter versteht die StVO baulich angelegte „erkennbar für die Benutzung für den Radverkehr bestimmte“ Radwege, welche jedoch nicht die baulichen Mindestanforderungen erfüllen und daher nicht mit Zeichen 237, 240 oder 241 StVO gekennzeichnet werden dürfen. Derartige Radwege können von Radfahrern in Fahrtrichtung rechts benutzt werden, es besteht jedoch keine Benutzungspflicht, d. h. der Radfahrer kann hier die parallel verlaufende Fahrbahn für den Kfz-Verkehr nutzen.

- Mischverkehr auf der Fahrbahn: Gemäß „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA'2010, Lit. /4/) stellt der „Mischverkehr des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn den Standardfall der Radverkehrsführung auf allen vom Kraftfahrzeugverkehr weniger belasteten Straßen (z.B. Erschließungsstraßen)“ dar. Als Grenzbelastung gilt eine Verkehrsstärke von 5.000 Kfz/24h.

Das nach diesen Kategorien sich ergebende Radverkehrsnetz im Gebiet der Stadt Vechta ist in der Anlage dargestellt.⁵

Die Stadt Vechta verfügt entlang der Hauptverkehrsstraßen über ein relativ lückenloses Radwegenetz. Dabei handelt es sich innerorts überwiegend um baulich angelegte getrennte straßenbegleitende Geh- und Radwege (Z. 241-30/31 StVO). Vereinzelt finden sich innerorts auch baulich angelegte kombinierte Geh- und Radwege (Z. 240 StVO) wie z.B. auf der Falkenrotter Straße zwischen Falkenweg und Oldenburger Straße, sowie auf den östlichen Abschnitten der Rombergstraße und der Marschstraße. Das Zentrum (Große Straße) wird radverkehrstechnisch über einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h für den motorisierten Individualverkehr (MIV), erschlossen. Radschutzstreifen sind am Neuen Markt und in der Allensteiner Straße vorhanden. Tempo-30-Zonen finden sich in den Randbereichen der Stadt Vechta und erschließen die Wohngebiete Stuckenborg, Vechta-West und Oythe.

Dort wo die baulich angelegten Radwege nur entlang einer Straßenseite verlaufen, sind sie in der Regel als „Linke Radwege“ für beide Fahrtrichtungen freigegeben und beschildert.

Die baulich angelegten Radwege in der Stadt Vechta sind überwiegend mit den Zeichen 241 oder 240 StVO ausgeschildert. Die nicht ausgeschilderten, baulich angelegten Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen weisen in der Regel nicht die nach StVO geforderte Mindestbreite für eine Beschilderung auf. Andere, nicht beschilderte Radwege liegen im Nebenstraßennetz und in den Tempo-30-Zonen.

Entlang der Wohn- und Sammelstraße befinden sich in der Regel keine baulich angelegten Radwege.

Außerorts befinden sich entlang der Landes- und Kreisstraßen, sowie entlang der Bundesstraße B 69 (in Richtung Norden ab dem Knotenpunkt B 69 / Oldenburger Straße und in Richtung Süden ab der Einmündung B 69 / Diepholzer Straße) baulich angelegte, gemeinsame Geh- und Radwege (Z. 240 StVO). Weitere baulich angelegte, gemeinsame Geh- und Radwege befinden sich an der Straße Bokerner Damm und entlang der Verbindung Vechta-Stoppelmarkt-Holzhausen-Westerlütten.

Die Ortsteile Langförden, Spreda, Calveslage, Holtrup und Telbrake sind über baulich angelegte, gemeinsame Geh- und Radwege mit dem Ortszentrum Vechtas verbunden.

⁵ Bei der Erarbeitung des Bestandsnetzes wurden aktuelle Baumaßnahmen berücksichtigt.

4. Analyse der Verkehrsnachfrage

4.1 Radverkehrsaufkommen

Auf eine Erhebung des Radverkehrsaufkommens wurde aus Gründen der Repräsentativität verzichtet, da Erhebungen im Fahrradverkehr sehr starken Schwankungen unterliegen, je nachdem wie z.B. die Wetterlage ist oder zu welcher Jahreszeit erhoben wird. Die Qualität und der Ausbaustandard des Radwegenetzes hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen. Für das Ableiten von erhobenen Radverkehrsmengen auf den tatsächlichen durchschnittlichen täglichen Radverkehr stehen derzeit keine geeigneten Umrechnungsverfahren zur Verfügung, so dass der erhobene Radverkehr immer nur eine Momentaufnahme widerspiegelt und lediglich ein Trend abzuleiten ist, wenn die Einflussfaktoren für eine Erhebung günstig sind.

Ganz abgesehen von den Problemen der Repräsentativität der Radverkehrsstärken, sind diese nach heutiger fachplanerischer Auffassung ohnehin nicht als maßgeblich für die Planung der Radverkehrsanlagen anzusehen, da sie bei neuzeitlichen Verkehrs- und Radverkehrskonzepten i. d. R. angebotsorientiert geplant werden. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine geringe Radfahrradverkehrsstärke in bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten oder sogar auf speziellen Radverkehrsanlagen nicht zwangsläufig auf einer geringen Radverkehrsnachfrage auf den entsprechenden Fahrtrelationen beruhen muss.

Denn im Fall unzureichender Radverkehrsanlagen, unzureichender Verkehrssicherheit oder unzureichender sozialer Sicherheit wird eine latente Verkehrsnachfrage im Fahrradverkehrssektor häufig gar nicht in die Realität umgesetzt. Dies trifft verstärkt für den Schülerradverkehr zu, bei dem Eltern insbesondere ihre jungen Kinder nur dann selbstständig mit dem Rad zur Schule fahren lassen, wenn auf der gesamten Fahrtroute eine ausreichende Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit gegeben ist. Dieses Phänomen kann bei unzureichenden Radverkehrsanlagen dazu führen, dass trotz starker latenter Radverkehrsnachfrage in der Realität nur ein geringes Radverkehrsaufkommen auf den in Frage kommenden Radverkehrsrouten zu beobachten ist.

Im Rahmen von kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen oder kommunalen Teilverkehrskonzepten, z.B. Radwegenetzkonzeptionen, konnte jedoch in der Vergangenheit durchweg das Phänomen beobachtet und empirisch nachgewiesen werden, dass diese latente Nachfrage durch Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur auf dem Radverkehrssektor für die entsprechenden Fahrtrelationen häufig zu einem starken Anstieg des Radverkehrsaufkommens auf den entsprechenden Radverkehrsrouten führt.

Vor diesem Hintergrund hat sich eine planerische Vorgehensweise bei der Konzeption von innerörtlichen Radverkehrsnetzen herauskristallisiert, die sich nicht an dem tatsächlich realisierten Verkehrsaufkommen im Radverkehrssektor, sondern an der vermuteten latenten Nachfrage potenzieller Fahrradfahrer orientiert. Diese latente Nachfrage wird insbesondere zwischen den Quellbereichen des Radverkehrs (Wohnquartiere) und den wichtigsten Zielbereichen des Radverkehrs (insbesondere Schulen, Freizeit- und Sportstätten, Stadtzentrum sowie Bahnhof und tlw. auch Bushaltestellen) gesehen, soweit es das werktägliche Radverkehrsgeschehen der Fahrzwecke Ausflugsverkehr, Berufsverkehr und Einkaufsverkehr betrifft.

Daneben wird in letzter Zeit bei innerörtlichen Radverkehrsnetzplanungen verstärkt auf die Belange des Freizeitverkehrs eingegangen, wobei zwischen innerörtlichem Freizeitverkehr und überörtlichem Radwanderverkehr unterschieden werden kann. Im Gegensatz zum werktäglichen Verkehr kommt es hierbei nicht auf die kürzestmögliche Route zwischen Quelle und Ziel an, die im werktäglichen Verkehr aufgrund der Umwegempfindlichkeit der Radfahrer von besonderer Bedeutung ist, sondern vielmehr auf eine Routenführung abseits viel befahrener Straßen durch ein attraktives Umfeld.

4.2 Schülerverkehr

Im Stadtgebiet Vechtas liegen 8 Grundschulen, 3 Gymnasien und 2 Oberschulen sowie ein Berufsbildungszentrum. Für die Betrachtung des Schülerverkehrs im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes sind Schülergruppen interessant, welche mit dem Fahrrad zur Schule fahren, bzw. fahren könnten.

Schutzbedürftig im Sinne der Schulwegsicherung sind insbesondere Schüler der Primarstufe. Kinder und Jugendliche bis zum Alter von 16 Jahren sind dabei besonders gefährdet, da sie nicht über eine ausreichende Erfahrung im Umgang mit den Gefahrensituationen im Straßenverkehr verfügen und im Alter bis 16 Jahren die Wahrnehmungsfähigkeiten (gerade im Hinblick auf Geschwindigkeitseinschätzungen und Gefahrenpotenziale) noch nicht voll entwickelt sind.

Eine Übersicht über die Schulen der Primarstufe und der Sekundarstufen sind der Abb. 8 zu entnehmen.

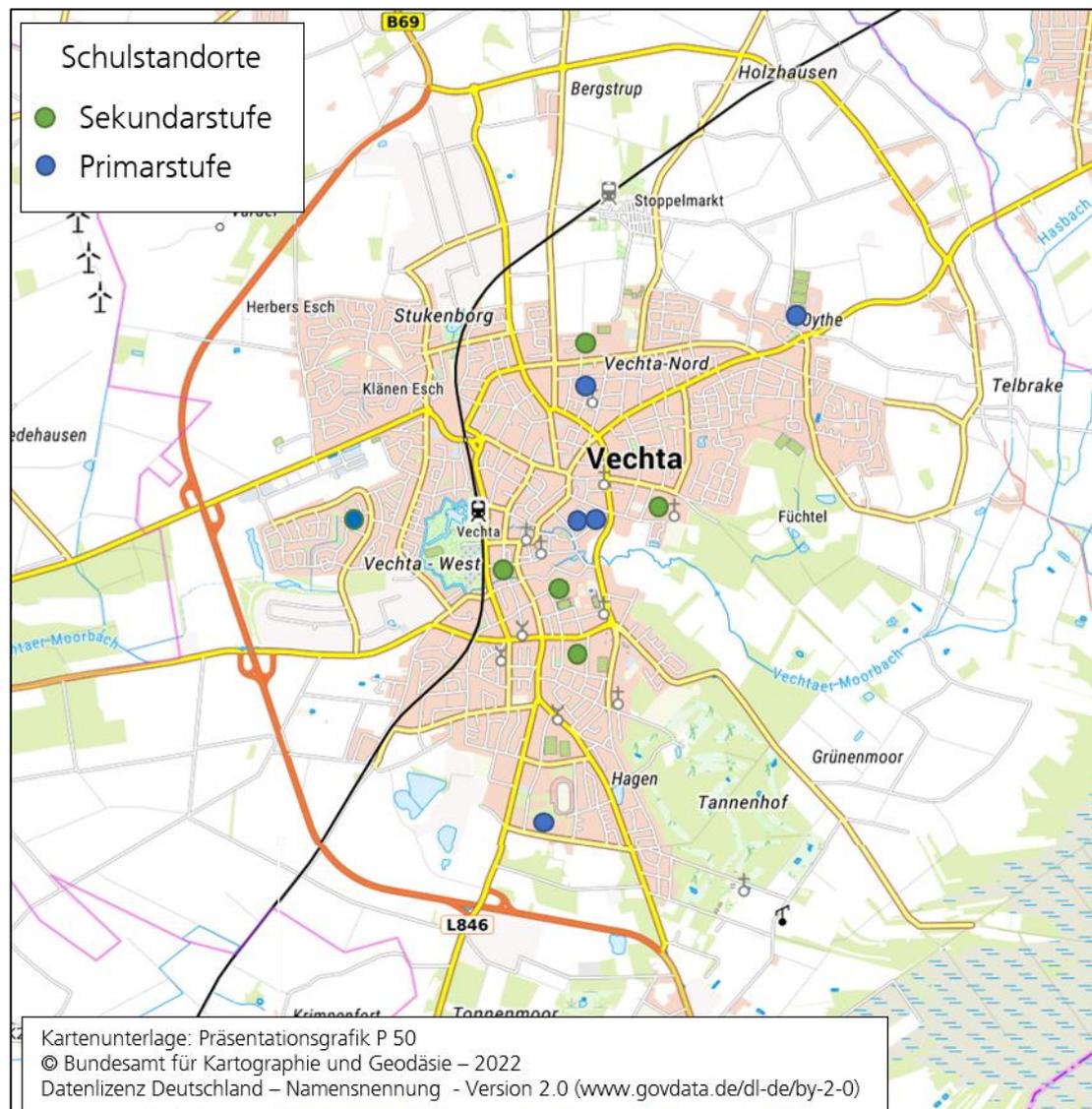


Abb. 8: Schulen in der Stadt Vechta

4.3 Pendler

In Vechta gibt es insgesamt 27.330 Pendlerbewegungen. 12.676 Personen pendeln in das Gebiet der Stadt Vechta hinein und 7.111 pendeln aus Vechta in die Nachbargemeinden hinein. Innerhalb des Stadtgebietes pendeln 7.543 Personen (Lit. /20/). Den Pendlern sollte ein attraktives Angebot gemacht werden, um auf das Fahrrad umzusteigen. Hierfür müssen sichere und gut zu befahrende Radverkehrsanlagen in Vechta und aus den umliegenden Gemeinden nach Vechta einfahrend geschaffen werden. Wichtig sind hierbei auch schnelle Radverbindungen zu schaffen, damit es nicht zu hohen Zeitverlusten, im Vergleich zur Fahrt mit dem PKW kommt.

5. Schwachstellenanalyse

Das Ortszentrum, insbesondere die Große Straße, stellt das eigentliche Zentrum und den Haupteinkaufsbereich der Stadt Vechta dar. Durch seine in den letzten Jahren erfolgte städtebauliche Aufwertung ist eine urbane, attraktive Einkaufsatmosphäre entstanden, die jedoch durch starke Kfz-Verkehrsströme insbesondere im Bereich der durch das Ortszentrum führenden Großen Straße (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) beeinträchtigt wird.

Im Zuge der Schwachstellenanalyse sollen u.a. Gefährdungspotenziale (z. B. fehlende Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen), neuralgische Knotenpunkte, einheitliche Führung, Netzlücken und die Regelkonformität der vorhandenen Radverkehrsanlagen näher beleuchtet werden.

Die Schwachstellenanalyse wird, neben der Analyse des bestehenden Radwegenetzes, auch für das Themenfeld Schülerverkehr durchgeführt.

5.1 Radverkehrsnetzstruktur

Betrachtet man die explizit ausgewiesenen Radverkehrsanlagen im Bereich des Stadtzentrums Vechta, so kann festgestellt werden, dass entlang der Hauptverkehrsstraßen und der wichtigen Verkehrsstraßen ein relativ lückenloses Netz an Radwegen besteht.

Im Bereich der Falkenrotter Straße und des Bremer Tors wird derzeit ein Verkehrsversuch unternommen. Es wurden Schutzstreifen für den Radverkehr und aufgeweitete Radaufstellstreifen in gelber Farbe abmarkiert (Abb. 9). Zusätzlich wurde der „Grüne Pfeil für Radfahrer“ an Ampelkreuzungen im „Bremer Tor“ angebracht. Dies erlaubt dem Radfahrer das rechts abbiegen auf Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radwegen während einer Rotphase für PKW. Wichtig: Fußgänger dürfen nicht gefährdet werden!

Die Verbindung in Richtung des Stadtteils Oythe im Nordwesten Vechtas (Oyter Straße) wurde im Jahr 2021/2022 komplett erneuert und mit Radfahrstreifen ausgestattet (Abb. 10).



Abb. 9: Verkehrsversuch Falkenrotter Straße



Abb. 10: Neu gestaltete Oyter Straße

In der Buchholzstraße ist ein Schutzstreifen eingerichtet worden (Abb. 11). Zwischen der Buchholzstraße und dem KVP Falkenweg ist ein gemeinsamer Geh-/Radweg eingerichtet worden.



Abb. 11: Schutzstreifen Buchholzstraße



Abb. 12: neuer Rad-/Gehweg zwischen Buchholzstraße und KVP Falkenweg

In den Sammel- und Erschließungsstraßen sind in der Regel keine baulich angelegten Radwege vorhanden. Ausnahmen bilden einige Sammelstraßen in Tempo-30-Zonen. Hier verlaufen teilweise entlang der Sammelstraßen baulich angelegte Radwege, die jedoch nicht explizit ausgewiesen sind. In Tempo-30-Zonen sind eigentlich auch keine Radwege vorgesehen, der Radverkehr verläuft mit dem KFZ-Verkehr auf der Straße.

Die Tempo-30-Zonen und die wenigen verkehrsberuhigten Bereiche gem. Zeichen 325 StVO befinden sich in den Wohnquartieren, wohingegen die Hauptradverkehrsrouten im Wesentlichen den Verläufen der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen folgen.

Bei baulich angelegten Radverkehrsanlagen gelten folgende Planungsgrundsätze für Hauptverkehrsstraßen:

Innerörtliche Straßen	bis 50 km/h	ab 10.000 Kfz/24h	=> bauliche Trennung Geh-/Radwege oder Anlage von Radfahrstreifen
Innerörtliche Straßen	bis 30 km/h	ab 18.000 Kfz/24h	=> bauliche Trennung Geh-/Radwege oder Anlage von Radfahrstreifen

Dies betrifft in der Regel die Hauptverkehrsstraßen, im konkreten Fall sind dies

1. die Ein- und Ausfallstraßen:
 - Falkenrotter Straße (ehem. L 843)
 - Oldenburger Straße (alte B 69)
 - Visbeker Damm (ehem. K 334)
 - Oyther Straße (ehem. L 881)
 - Diepholzer Straße (alte B 69)
 - Lohner Straße (ehem. L 846) und
 - Bokerner Damm

2. die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen:

- Falkenrotter Straße
- Oldenburger Straße
- Visbeker Damm
- Falkenweg
- Lattweg
- Oyther Straße
- Telbraker Straße
- Bremer Straße
- Große Straße
- Ravensberger Straße*
- Windallee*
- Kuhmarkt*
- An der Gräfte*
- Franz-Vorwerk-Straße*
- Wintermarsch
- Marschstraße
- Rombergstraße
- Bokerner Damm
- Kolpingstraße
- Driverstraße*
- Münsterstraße
- Lohner Straße
- Diepholzer Straße

Die Große Straße sticht hier besonders heraus, da sie als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ neben hohen Verkehrsbelastungen auch ein starkes Aufkommen an Fahrrad- und Fußgängerverkehr aufweist.

Im Nebenstraßennetz mit geringeren Verkehrsstärken und/oder geringerem Geschwindigkeitsniveau stellt dagegen auch gemäß StVO, der Mischverkehr (Kfz-Verkehr und Fahrradverkehr) auf der Fahrbahn, den Regelfall dar. Mischverkehr auf der Fahrbahn ist in Erschließungsstraßen die unter Sicherheitsaspekten zu favorisierende Regelführungsform des Radverkehrs. Dies gilt bis zu einem im untergeordneten Straßennetz nur selten überstiegenen Kfz-Verkehrsaufkommen von etwa 5.000 bis 6.000 Kfz/24h und ist dementsprechend auch auf Sammelstraßen anzuwenden.⁶

Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz sind demnach insbesondere herzustellen in der Straße

- Marschstraße
- Füchteler Straße

Die Anlage baulicher Radwege bedingt nicht zwingend, dass diese auch mit den entsprechenden Verkehrszeichen

⁶ BAST: Bundesanstalt für Straßenwesen-Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Verkehrstechnik, Heft V/37 Bergisch-Gladbach, 1997

* Diese Straße bilden das innerörtliche Verteilernetz, auch Tangentenviereck genannt.

- Radfahrer (Z. 238)
- gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240)
- getrennter Geh- und Radweg (Z. 241)
- Fahrradstraße (Z. 244)

ausgeschildert und somit als benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen werden müssen. Vielmehr beruft sich die aktuelle Rechtsprechung auf das Einhalten des § 45 Abs. 9 StVO, nach dem Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (auch Radfahrer zählen hierzu) nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Angeordnete, benutzungspflichtige Radwege stellen demnach eine Ausnahme dar. Im Regelfall sind Radverkehrsanlagen als sog. Angebotsradwege zu verstehen.

Sind Radwege nach § 45 anordnungsfähig, sind zudem die entsprechenden Vorgaben gemäß VwVStVO bei der Anordnung zu berücksichtigen. Wird mindestens ein Kriterium nach VwV-StVO (z.B. Breite, baulicher Zustand des Radweges) nicht erfüllt, darf die Benutzungspflicht nicht angeordnet werden.

Die Analyse der bestehenden Radverkehrsanlagen der Stadt Vechta hat ergeben, dass mit Ausnahme der Radverkehrsanlagen an den Straßen

- Vechtaer Straße (Richtung Goldenstedt)
- Lattweg (kleiner nördlicher Abschnitt)
- Landwehrstraße
- Driverstraße
- Bremer Straße
- Botenkamp und
- Oldenburger Straße (östlicher Abschnitt zwischen Blumenstraße und Am Kuhmarkt)

alle vorhandenen Radverkehrsanlagen benutzungspflichtig angeordnet sind.

Nahezu 90 % der angeordneten Radwege weisen nicht die erforderliche Regelbreite gemäß VwVStVO auf. Einige Radwegbreiten liegen sogar unterhalb der geforderten Mindestbreite von 1,60 m für getrennte Geh- und Radwege bzw. für gemeinsame Geh- und Radwege innerorts von 2,50 m und außerorts von 2,00 m.

Als weiteres Kriterium ist bei getrennten Geh- und Radwegen auch die Mindestbreite des Gehweges einzuhalten.

Radverkehrsanlagen, an denen die Mindestbreiten für eine verkehrsrechtliche Anordnung nicht eingehalten worden sind oder die in einem schlechten baulichen Zustand sind:

- Lohner Straße
- Driverstraße
- Münsterstraße
- Füchteler Straße
- Oldenburger Straße
- Visbeker Damm



Abb. 13: angeordneter benutzungspflichtiger Geh-/Radweg an der östlichen Seite der Lohner Straße (zwischen Am Schützenplatz und Landwehrstraße)



Abb. 14: Verlauf des Geh-/Radweges parallel zur Lohner Straße



Abb. 15: Beschilderter Radweg im Lattweg (Zweirichtungsverkehr)



Abb. 16: Radweg in der Oldenburger Straße



Abb. 17: Radwegschäden Bokerner Damm
(zwischen Westmark und Rombergstraße)



Abb. 18: Umlaufsperrn am neu angelegten
Geh-/ Radweg im Kreuzungsbereich der
Schweriner Straße

Querungshilfen:

Entlang einiger Ein- und Ausfallstraßen, aber auch auf einigen stark befahrenen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, ist das Queren der Fahrbahn in den Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen schwierig. Dies gilt vor allem dann, wenn über die Straße eine Hauptroute im Radverkehr verläuft.

Als Straßen mit möglicher Erfordernis zusätzlicher Querungsstellen wurden die Straßen

- Bokerner Damm
- Marschstraße
- Lattweg
- Visbeker Damm
- Holzhausen

identifiziert.

An den nachfolgenden Straßen wurden Querungshilfen oder LSA eingerichtet:

- Falkenrotter Straße (Höhe Kolpingstraße)
- Falkenweg (Höhe REWE/Aldi)
- Ravensberger Straße (neue LSA in Höhe Füchteler Straße)

Als neuralgischer Punkt bezüglich der Querung der Fahrbahn, aber auch aufgrund der unübersichtlichen Verkehrsführung hat sich der Knotenpunkt Falkenrotter Straße / Oldenburger Straße herauskristallisiert. Dieser Knotenpunkt ist Bestandteil des Verkehrsversuches.

Hier wird der Verkehr teilweise auf der Fahrbahn und teilweise auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt.

Wegeverbindungen:

Zwischen dem Stadtteil Stuckenborg und dem westlich zwischen den Gewerbegebieten gelegenen Wohngebiet in Richtung Zentrum besteht seit der Fertigstellung der Bahnunterführung an der Falkenrotter Straße auch eine direkte Radwegeverbindung in das Zentrum.

Innerhalb der Wohngebiete der Stadt Vechta erfolgt der Radverkehr in der Regel vermischt mit dem MIV auf der Fahrbahn. Die meisten Wohngebiete sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Das Mischungsprinzip stellt den Normalfall abseits der Hauptverkehrsstraßen dar und der Fahrradverkehr kann dort in der Regel verträglich mit dem MIV abgewickelt werden.

Neben diesen Defiziten im Radverkehrsnetz fielen im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 auch fehlende Abstellanlagen in ausreichender Anzahl für Fahrräder z.B. an den Eingangsbereichen des Haupteinkaufsbereiches „Große Straße“ auf. In der Großen Straße sind inzwischen einige Radabstellanlagen entstanden (Abb. 19).



Abb. 19: Neu geschaffene Radabstellanlage in der Großen Straße



Abb. 20: Radabstellplätze am Rathaus

5.2 Radverkehrsnetzstruktur - Schülerverkehr

Grundlage der Analyse eines für den Schülerverkehr geeigneten Radwegenetzes ist die Analyse des Bestandsnetzes, sowie eine Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrern und Fußgängern im Zuge der Schülerverkehrsrouten. Aus dieser Analyse ergeben sich die notwendigen baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen sowie die Empfehlungen von bestimmten Radfahrtrouten.

Im Rahmen der Unfallanalyse ist insbesondere zu überprüfen, wo

- Radfahrer auf der Strecke oder an Kreuzungen und Einmündungen mit Kraftfahrzeugen verunglücken,
- Radfahrer häufig wegen schlechter Radweg- oder Fahrbahnoberfläche stürzen oder
- auf dem Gehweg oder auf Geh- und Radwegen mit Fußgängern oder Radfahrern kollidieren.

Schulwege sollen generell auf sicheren Wegen zur Verfügung stehen. Daher ist zunächst die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur auf ihre Eignung, sowie vorhandene Mängel und Netzlücken zu prüfen.

Einschränkungen in der Sicherheit der Schulwege entstehen überwiegend durch überhöhte Geschwindigkeiten, aber auch durch mangelnde Sichtbeziehungen und fehlende Querungsmöglichkeiten. Rein verkehrsregelnde Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achtung Schulweg-Schilder oder Halteverbote an Stellen mit schlechten Sichtbeziehungen haben sich in der Praxis nicht bewährt. Die Reduzierung von überhöhten Geschwindigkeiten kann in der Regel nur durch bauliche Begleitmaßnahmen erzielt werden. Um die Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen zu verbessern hat sich das Installieren von Pollern bewährt, wodurch z.B. unrechtmäßige Parkvorgänge unterbunden werden können.

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen können bei der Schulwegsicherung nachfolgenden Zielsetzungen unterschieden werden:

- Verringerung der Geschwindigkeiten im MIV
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens (z.B. in Wohngebieten)
- Verbesserung der Sichtverhältnisse an Querungsstellen
- Sicherung von Überquerungsstellen durch Querungshilfen (Zebrastrifen haben sich in der Praxis nicht bewährt, da sie den Schülern eine trügerische Sicherheit vermitteln. Hier treten vermehrt Unfälle mit dem MIV auf).
- Schaffen von Flächen für Radfahrer und Fußgänger

Laut den Hinweisen für Radverkehrsanlagen an Schulwegen (Lit. /7/) sollen nach Möglichkeit

- keine Kreisverkehrsplätze im Zuge von Schulwegen angelegt werden, wenn viele Radfahrer diese queren müssen und große Verkehrsstärken im MIV vorhanden sind.
- Zweirichtungsradswege vermieden werden, oder dort, wo sie bereits vorhanden sind, an den Querungsstellen besonders gesichert werden.
- Radfahrer entlang der Hauptstraße, bei einseitigen Radwegen, durch Fahrbahnanhebungen vor ein und ausbiegenden Fahrzeugen aus und in die Nebenstraße gesichert werden.
- Querungshilfen angeboten werden, wenn Radfahrer im Rahmen des Schulweges Hauptverkehrsstraßen oder andere wichtige Straßen kreuzen müssen.
- ausreichend Querungshilfen vorhanden sein und Querungshilfen in Form von Mittelinseln so errichtet werden, dass durch Versatz der Fahrbahn eine Geschwindigkeitsreduzierung im MIV erreicht wird.

5.3 Pendler

Für die Pendler, die aus den umliegenden Ortsteilen und den benachbarten Gemeinden in die Kernstadt von Vechta einpendeln oder die in die benachbarten Gemeinden pendeln, sollen entsprechende Radverkehrsanlagen zur Verfügung gestellt werden. Eine der Hauptpendlerbewegungen wird zwischen

dem etwa 8 km entfernten Lohne und Vechta gesehen. Weitere Pendlerstrecken sind aus den nördlichen Ortsteilen (Langförden, Calveslage, ...) in die Kernstadt zu sehen. Aber auch aus allen anderen benachbarten Gemeinden gibt es Pendlerbewegungen nach Vechta und umgekehrt.

5.4 Velorouten

Um sichere und direkte Verbindungen zwischen den Gemeinden und den Ortsteilen mit der Kernstadt von Vechta zu schaffen, könnten Velorouten eingeführt werden, die höhere Mindeststandards aufweisen als „normale“ Radwege.

6. Planungsempfehlungen zur Neustrukturierung der Radverkehrsinfrastruktur

6.1 Radverkehrsnetz

Langfristiges Ziel ist es, ein lückenloses, engmaschiges Radverkehrsnetz zu realisieren, welches

- sowohl für den werktäglichen Innerortsverkehr (Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehr)
- als auch für den innerörtlichen Freizeitverkehr und überörtlichen Radwanderverkehr

sichere (d. h. sowohl in punkto verkehrliche⁷ als auch in punkto soziale Sicherheit⁸), attraktive und komfortable Radverkehrsrouten anbietet.

Die Stadt Vechta verfügt bereits in weiten Teilen über ein attraktives und komfortables Radwegenetz. Es kann jedoch auch festgestellt werden, dass eine Vielzahl von Mängeln bzgl. der Radwegeinfrastruktur festgestellt wurden.

Der Großteil der Mängel begründet sich aus der aktuellen Rechtsprechung bzgl. der Einhaltung der StVO und den zugehörigen Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen, nach welcher der Radverkehr die freie Wahl bei der Nutzung der Infrastruktur (Straße oder Radweg) hat. Benutzungspflichtige Radwege sollen nur die Ausnahme und nur dort vorhanden sein, wo dies aus Gründen der Sicherheit zwingend erforderlich ist. Die übrigen Radwege sollen als Angebotsradwege vorgehalten werden. Dem Radfahrer wird somit die Möglichkeit gegeben frei zu wählen, ob er mit dem motorisierten Individualverkehr gemeinsam die Straße befährt, oder die Angebotsradwege nutzt.

Neuzeitliche Verkehrs- und Radverkehrskonzepte werden i. d. R. angebotsorientiert geplant. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine geringe Radfahrerverkehrsstärke in bestimmten

⁷ Da die deutsche Sprache hier keine semantische Differenzierung anbietet, wird unter „Sicherheit“ im folgenden i. d. R. die verkehrliche Sicherheit, d. h. Schutz z. B. der Radfahrer und Fußgänger vor gefährlichen Einwirkungen anderer Verkehrsmittel, verstanden (entsprechend dem englischen Wort „safety“)

⁸ „Soziale Sicherheit“ bedeutet demgegenüber Schutz vor gefährlichen Übergriffen anderer Personen (entsprechend dem englischen Wort „security“)

Straßen oder Straßenabschnitten oder sogar auf speziellen Radverkehrsanlagen nicht zwangsläufig auf einer geringen Radverkehrsnachfrage auf den entsprechenden Fahrtrelationen beruhen muss.

Für die Ausgestaltung eines Radwegenetzes gibt es mehrere Variationsmöglichkeiten, die sich in der Regel jedoch am Komfort des Radwegenetzes orientieren. Dies sind u.a.:

- 1) Orientierung an den rechtlichen Mindestvorgaben ohne Zusatzangebote (Minimalkonzept).
- 2) Schaffung eines attraktiven Angebotsradwegenetzes unter Berücksichtigung vorhandener Randbedingungen (Querschnitte, Siedlungsräume...).
- 3) Großzügige Ausgestaltung des Radwegenetzes als „primäres“ Verkehrsmittel (Maximalkonzept).

Die Realisierung eines Minimalkonzeptes, das sich rein auf den rechtlichen Vorgaben ohne zusätzliche Angebote zur Steigerung der Attraktivität des Radwegenetzes orientiert, kann aus Sicht des Radfahrers keine Alternative sein, da gerade auf Grund der Verkehrsbelastungen zwar das Fahren auf der Fahrbahn möglich, jedoch nicht für alle Nutzer attraktiv ist. Diese Lösung bietet sich nur für sehr kleine Ortschaften ohne ausgeprägten Radverkehr an.

Die großzügige Ausgestaltung des Radwegenetzes entsprechend der Vorgaben der RAS 06 oder der ERA 2010 bietet sich gerade aufgrund der gewachsenen Strukturen und der vorhandenen Gegebenheiten in der Infrastruktur in der Stadt Vechta nicht an. Die in diesen Regelwerken und Empfehlungen angegebenen Ausbaustandards sind in Bestandsnetzen in der Regel nicht realisierbar, da die vorhandenen Querschnitte nicht für derartige Dimensionierungen ausgelegt sind. Zudem weisen nur die wenigsten Nebenanlagen in der Stadt Vechta eine Breite von mindestens 3,00 Metern (Breite für Rad und Gehweg) auf, so dass hier umfangreiche Investitionen erforderlich wären.

Als pragmatische und handhabbare Lösung für die Stadt Vechta konnte ein Maßnahmenpaket aus weichen (organisatorischen) und harten (baulichen) Maßnahmen identifiziert werden, das in verschiedenen Etappen (kurz-, mittelfristig) realisiert werden kann. Dabei sollte ein Radwegenetz geschaffen werden, das zum einen ein attraktives, komfortables und sicheres Angebot für die Radfahrer schafft, gleichzeitig aber auch wirtschaftlich realisierbar ist.

Ausgangspunkt der Maßnahmenpakete, bzw. Planungsempfehlungen ist, dass der Radfahrer generell auf der Fahrbahn fahren darf (außer, wo dies aufgrund der Sicherheit nicht geboten ist), zudem aber an den Hauptverkehrsstraßen und den Hauptrouten des Radverkehrs Angebotsradwege vorfindet, die einem definierten Mindeststandard entsprechen sollten. Auf den übrigen Verkehrswegen (in der Regel das Nebenstraßennetz, Erschließungs- und Wohnstraßen) sollte die Sicherheit für das Fahren auf der Straße verbessert werden.

Die Empfehlungen gliedern sich in weiche (organisatorische) und harte (bauliche) Maßnahmen.

Organisatorische Maßnahmen (Phase 1): Prüfung

- Herstellung eines rechtssicheren Zustandes der Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen. Anordnung der Benutzungspflicht der Radwege nur an Strecken wo dies aus Gründen der Sicherheit zwingend erforderlich ist und zudem die Mindestbreiten nach VwV-StVO und der Zustand der Radverkehrsanlagen die Anordnung ermöglichen.
- Rückbau der anordnenden Beschilderung an allen übrigen Radwegen. Radwege gelten hier als Angebotsradwege.
- Reduzierung der Geschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr durch organisatorische Maßnahmen wie z.B. Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren.
- Überwachung der zulässigen Geschwindigkeiten z.B. in der Großen Straße mittels Geschwindigkeitskontrollen.
- Freihalten der Lichtraumprofile von Bewuchs (Wartung).
- Bereitstellung ausreichender Mittel zur Wartung und Pflege der bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen.

Die organisatorischen Maßnahmen sind in der Regel kurzfristig realisierbar. Die Identifikation von Radwegen an denen die anordnende Beschilderung eingerichtet, bzw. zurückgebaut werden kann, könnte z.B. im Rahmen einer Verkehrsschau für Radwege erfolgen.

Fahrradstraßen können auch für Vechta eine Alternative zu den herkömmlichen Radverkehrsanlagen darstellen. Sie können eine Radverkehrsverbindung an Strecken schaffen in denen kein Platz für andere Radverkehrsanlagen vorhanden ist.

Merkmale einer Fahrradstraße:

- Radfahrer haben gegenüber PKW Vorrang und dürfen weder gefährdet noch behindert werden,
- Radfahrer dürfen Nebeneinander fahren.
- Radfahrer geben die Geschwindigkeit vor. Sie dürfen nur überholt werden, wenn ein ausreichender Abstand von 1,50 m eingehalten wird.
- Nur durch Zusatzschilder sind weitere Verkehrsteilnehmer zugelassen (z.B. „Anlieger frei“).
- Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h.

Nach der neuen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV –StVO 2021) muss der Radfahreranteil in einer geplanten Fahrradstraße zum jetzigen Zeitpunkt oder in Zukunft nicht mehr der „vorherrschende Verkehr“ /Anteil Radverkehr -mind. 50 %- sein.

So könnten Verbindungen aus dem Vechtaer Westen über die Dornierstraße und die Stresemannstraße als Fahrradstraßen durch den Zitadellen-Park ins Stadtzentrum von Vechta geschaffen werden. Eine weitere Fahrradstraße könnte im Kreuzweg eingerichtet werden als Verbindung vom Stadtzentrum Richtung Norden zur Ludgerus-Schule und zur Elisabeth-Schule und den Freizeiteinrichtungen wie das Hallenwellen/Freibad und das Stoppelmarktgelände.

Die Einrichtung von Fahrradzonen wurde mit der StVO-Novelle 2020 eingeführt. Die VwV-STVO führt zu Fahrradzonen noch nichts aus. Die künftige Version der VwV-STVO wird hier sicherlich darauf eingehen.

Fahrradzonen beinhalten mehrere Straßen in einem Gebiet. In einer Fahrradzone gelten überwiegend die gleichen Regeln wie in Fahrradstraßen. In Fahrradzonen gilt generell die „Rechts-vor Links-Regel“ in Kreuzungsbereichen. Im § 45 Absatz 1i STVO wird zusätzlich ergänzt, dass Fahrradzonen insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte in Frage kommen. Eine Fahrradzone „darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Verkehrszeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (VZ 295) umfassen. Aus dieser Formulierung ist abzuleiten, dass der Radverkehrsanteil den Hauptanteil aller Verkehrsteilnehmer darstellen sollte. Ebenso sind beschriebene Voraussetzungen der Straßenzüge zu erfüllen.

Im Stadtgebiet Vechta ist derzeit ein Gebiet mit Hauptanteil von Radverkehr nicht gegeben. Daher ist von einer Anordnung einer Fahrradzone abzuraten. Weiter ist die neue VwV –StVO abzuwarten, die Inhalte und Anordnung einer Fahrradzone beinhalten wird.

Bauliche Maßnahmen (Phase 2 + 3):

Die baulichen Maßnahmen unterteilen sich in zwei Phasen, wobei die Phase 2 die kurzfristig zu realisierenden Maßnahmen und die Phase 3 die mittelfristigen Maßnahmen enthält.

Phase 2 (Kurzfristig)

- Überprüfung der Qualität der Radverkehrsanlagen bzgl. der Ausbauquerschnitte und der Oberflächenbeschaffenheit (kann z.B. im Rahmen einer Verkehrsschau für Radwege erfolgen).
- Erfassung der Oberflächenzustandes und Erstellung einer Prioritätenliste für Instandhaltungsmaßnahmen.
- Wartung und Instandhaltung der Radverkehrsanlagen, um eine adäquate Nutzung zu ermöglichen.
- Wo dies ohne umfangreiche Begleitmaßnahmen möglich ist, die Nebenanlagen in einer entsprechenden Breite herstellen.
- Schaffen von Querungsmöglichkeiten (z.B. Mittelinseln, Fahrbahneinengungen).
- Farbliche Markierung der Radwege auf der Fahrbahn im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen.

Phase 3 (Mittelfristig)

- Herstellen der Regelbreiten gemäß VwV-StVO an den benutzungspflichtigen Radwegen bei Straßenneubaumaßnahmen.
- Schaffen von Querungsmöglichkeiten in Form von Lichtsignalanlagen.
- Schließen von Netzlücken zur Herstellung eines durchgehendes Radwegenetzes.
- Herstellen von Ortsteilverbindungen durch Neubau von Radverkehrsanlagen.
- Anpassung der Nebenanlagen im Zuge von Sanierungsmaßnahmen von Fahrbahnen.

Bei den baulichen Maßnahmen sollte darauf geachtet werden, dass die Herstellung der Nebenanlagen in einer zumindest optisch einheitlichen Art und Weise geschieht, um den Wiedererkennungswert der Radverkehrsanlagen und der Querungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Hier hat sich die farbliche Trennung von Geh- und Radwegen bewährt. Radwege sollten durchgehend in Rot und Gehwege in Grau oder Anthrazit hergestellt werden. Ggf. kann ein weißer Läufer zwischen Geh- und Radweg die

Trennung weiter verdeutlichen. Dabei sollten Materialien genutzt werden, die nach Möglichkeit nicht ausbleichen.

Im Zuge von Einmündungen und Kreuzungen sind die Bordsteine abzusenken und die Radwege auf der Fahrbahn farblich zu markieren, um den Vorrang der Radfahrer vor dem MIV zu verdeutlichen.

Ein nach diesen Grundsätzen komplettiertes Radverkehrsnetz mit Darstellung der Netz- und Verbindungslücken sowie weiterer Maßnahmen sind in den anliegenden Plänen dargestellt. Es bezieht konsequent verkehrsarme und/oder verkehrsberuhigte Straßen in die Gesamtnetzstruktur einschließlich der vorhandenen Radverkehrsnetzelemente mit ein, so dass ein geschlossenes, lückenloses Netz entsteht.

Einzelmaßnahmen:

Da im Rahmen einer konzeptionellen Überprüfung des Radwegenetzes keine detaillierten Angaben zu konkreten Projekten oder Straßenzügen gemacht werden können, sind im Folgenden nur einzelne Streckenabschnitte oder besondere punktuelle Maßnahmen aufgeführt:

- Oyther Straße (Umgestaltung 2022 abgeschlossen)
- Kolpingstraße und Neuer Markt
- Falkenrotter Straße
- Große Straße
- Bremer Tor

Oyther Straße:

Die Oyther Straße verbindet die Innenstadt Vechtas mit den östlichen Ortsbereichen (u.a. Oythe) und der Nachbargemeinde Goldenstedt.

Im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 ist die Oyther Straße noch bemängelt worden. Der damalige Angebotsradweg mit einer Breite von etwa 1,40 m war in einem mangelhaften baulichen Zustand (vor allem durch Wurzelschäden). Querungshilfen waren an der viel befahrenen Straße nicht vorhanden.

Im Jahr 2021/2022 ist die Oyther Straße erneuert worden. Es sind beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet worden. Für linksabbiegende Radfahrer sind eigene Aufstellbereiche eingerichtet worden. Mehrere Querungsstellen sind im Streckenverlauf in Form von LSA eingerichtet worden (siehe Abb. 21 - 23).



Abb. 21: Radfahrstreifen mit Aufstellbereich für linksabbiegende Radfahrer.



Abb. 22: Rot markierte Radfahrerrfurt an einmündenden Straßen.



Abb. 23: Neu geschaffene Querungsmöglichkeiten.

Kolpingstraße und Neuer Markt

Als parallelen Verlauf zur Großen Straße ist die Kolpingstraße zu sehen, die fast komplett erneuert wurde und mit Schutzstreifen ausgerüstet wurde (Abb. 24). Für Radfahrer sind im Bereich der Kreuzungen aufgeweitete Radaufstellstreifen eingerichtet worden (Abb. 25). Als positives Beispiel für eine komfortable fahrradfreundliche Gestaltung ist die Anlage zum Festhalten und Fußabsetzen am Neuen Markt zu nennen (Abb. 26).



Abb. 24: neu gestaltete Kolpingstraße



Abb. 25: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
Kolpingstraße



Abb. 26: Halterung zum Festhalten und
Fußabsetzen am Neuen Markt

Falkenrotter Straße:

Die Falkenrotter Straße ist eine Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Erschließungsfunktion und verbindet das Stadtzentrum Vechtas mit der B69 und der A 1. Der Straßencharakter der Falkenrotter Straße und der Ausbauquerschnitt wechselt im Verlauf der Streckenführung mehrfach. Die hohen Verkehrsbelastungen auf der Falkenrotter Straße bedingen eine Anordnung der Benutzungspflicht, da hier ansonsten eine Gefährdung der Radfahrer beim Fahren auf der Straße gegeben wäre.

Von Westen kommend, unmittelbar hinter der B 69 hat die Falkenrotter Straße den Charakter einer anbaufreien Außerortsstraße. Der Radweg verläuft hinter einem Entwässerungsgraben und ist mit dem Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) ausgeschildert und für beide Fahrtrichtungen freigegeben (Abb. 27).

Bis zum Kreisverkehrsplatz Falkenweg weist der Radweg eine ausreichende Breite für die angeordnete Benutzungspflicht auf.

Zwischen dem Falkenweg und An der Gräfte ist ein neuer Radweg im Zweirichtungsverkehr errichtet worden (Abb. 28 und Abb. 29).



Abb. 27: getrennter Geh-/Radweg an der Einmündung der Osloer Straße im Außerortsbereich



Abb. 28: gemeinsamer Geh-/ Radweg zwischen KVP Falkenweg und Bahnunterführung



Abb. 29: Bahnunterführung

Die Falkenrotter Straße ist im weiteren Verlauf mit Schutzstreifen ausgestattet worden. Ab der Einmündung der Oldenburger Straße ist die Falkenrotter Straße Teil des Verkehrsversuchs Bremer Tor.

Große Straße:

Die Große Straße ist das Zentrum der Stadt Vechta. Sie ist als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) ausgeschildert und verfügt über eine sehr schmale Fahrbahn für den Pkw und den Radverkehr. Die Große Straße ist der zentrale Einkaufsbereich der Stadt und wird von vielen Fußgängern und Radfahrern genutzt. Entlang der Straße sind Längsparkplätze angelegt, um dem motorisierten Einkaufsverkehr aufzunehmen.

Die Verkehrsbelastungen auf der Großen Straße sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Zu wenigen Zeiten des Tages ist das Verkehrsaufkommen bezogen auf den schmalen Querschnitt als sehr hoch einzustufen. Aufgrund des geringen Straßenquerschnittes und hoher Geschwindigkeiten ist das „Mitschwimmen“ im Straßenverkehr für die Radfahrer problematisch. Zudem ist in diesen Zeiten das Queren der Fahrbahn schwierig.

In der Überwiegenden Tages- und während der Nachtzeiten ist das Befahren und Queren der Großen Straße unproblematisch, da das Verkehrsaufkommen als gering eingestuft werden kann. Eine bauliche Umgestaltung der Großen Straße ist vor dem Hintergrund, dass sich die Probleme auf einen sehr kurzen Zeitraum beschränken, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu empfehlen.

Bzgl. der zu hohen Geschwindigkeiten im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich empfehlen sich vor allem organisatorische Maßnahmen infolge vermehrter Kontrollen der motorisierten Verkehrsteilnehmer und entsprechende Hinweise im Nachgang in der Presse. Hier sollte versucht werden durch „erzieherische Maßnahmen“ auf die motorisierten Verkehrsteilnehmer einzuwirken und durch offensive Pressearbeit dem Radfahrer das „mulmige Gefühl“, das beim Befahren der Großen Straße entsteht, zu nehmen.



Abb. 30: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Große Straße



Abb. 31: Fahrradabstellanlage Große Straße



Abb. 32: Straßenquerschnitt Große Straße

Empfehlung:

Der MIV nimmt in der Großen Straße derzeit die größten Flächen in Anspruch. Um für die anderen Verkehrsteilnehmer mehr Platz in der Großen Straße zur Verfügung zu stellen, sollte der MIV nur in einer Richtung als Einbahnstraße geführt werden. Dies würde zudem auch zu mehr Sicherheit für Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn führen.

6.2 Radverkehrsnetz – Schülerverkehr

Schulwegsicherung für die weiterführenden Schulen umfasst – über die Anforderungen an die Schulwegsicherung für die Primarstufe hinaus - vor allem

- Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und
- Empfehlungen für Schulwege mit dem Fahrrad.
- Schulwegpläne: Darstellung getrennt für jede Schule, umfangreiche Erhebungen nach Quell- und Zielverkehren.

Nach Möglichkeit Befahrung mit Schülern und Erläuterung der Gefahrenpunkte.
Einüben des Schulweges.

Im Rahmen der Schulwegsicherung ist das Radwegenetz der Stadt Vechta weiterhin zu optimieren.

Dies beinhaltet überwiegend Maßnahmen, die nicht explizit auf den Schülerverkehr ausgelegt sind, aber für die sichere Abwicklung des Schülerverkehrs hilfreich sind.

Die Mängelanalyse im Schülerverkehr hat ergeben, dass überwiegend das starke Verkehrsaufkommen, zu hohe Geschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr und das Queren stark befahrener Straßen die Problembereiche im Schülerverkehr sind. Anders als die Empfehlungen im normalen Radverkehr sollten insbesondere auf den wichtigen Schulwegen Angebotsradwege vorhanden sein, um die schwächeren Verkehrsteilnehmer vom motorisierten Individualverkehr zu trennen. Dazu ist eine umfassende Analyse der Haupttrouten im Schülerverkehr erforderlich. Auf den identifizierten

Hauptrouen sollten vorhandene Netzlücken konsequent geschlossen und attraktive Radwege angeboten werden.

An Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sollten ausreichend Querungsmöglichkeiten für die Radfahrer vorgehalten werden und hier auch konsequent die zugehörigen Begleitmaßnahmen (Verbesserung der Sichtbeziehungen, Halteverbote im Nahbereich der Querungsstellen etc.) umgesetzt werden.

Im Nebenstraßennetz können Gefahrenpotentiale infolge erhöhter Geschwindigkeiten abgemindert werden, indem das Geschwindigkeitsniveau durch geeignete Maßnahmen reduziert wird. Dies können u.a. punktuelle Einengungen oder Verschwenkungen der Fahrbahn sein.

Bei der zukünftigen Ausgestaltung eines sicheren Schülerverkehrs wird empfohlen:

- Vorhandene Lücken im Radwegenetz schließen.
- An stark belasteten Straßen ausreichend Querungsstellen vorhalten.
- Das Geschwindigkeitsniveau im motorisierten Individualverkehr flächendeckend reduzieren.
- Fehlende Ortsteilverbindungen herstellen.

6.3 Interkommunale Radwege und Velorouten

Für eine bessere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in das Stadtzentrum von Vechta, auch aus den Umlandgemeinden, sollten entsprechende Verbindungen geschaffen werden. Dies kann durch interkommunale Radwege und Velorouten geschaffen werden. So könnten insbesondere interkommunale Velorouten in die Stadt Lohne, die Gemeinde Bakum, die nördlichen Ortsteile (Calveslage, Deindrup, Holtrup, Langförden und Sprede) geschaffen werden. Aber auch die weiter entfernt liegenden Städte und Gemeinden (z.B. Dinklage, Diepholz, Goldenstedt, etc.) können mit Interkommunalen Velorouten erreicht werden und Alternativen zur Pkw-Nutzung bieten.

Folgende interkommunale Radwege (Pendlerradwege) sind geplant:

- Bakum – Vechta
- Dinklage – Vechta
- Lohne – Vechta
- Goldenstedt – Vechta
- Lutten – Vechta
- Bühren/Langförden – Vechta (z.Zt. in Bau; Fertigstellung Sommer 2022)

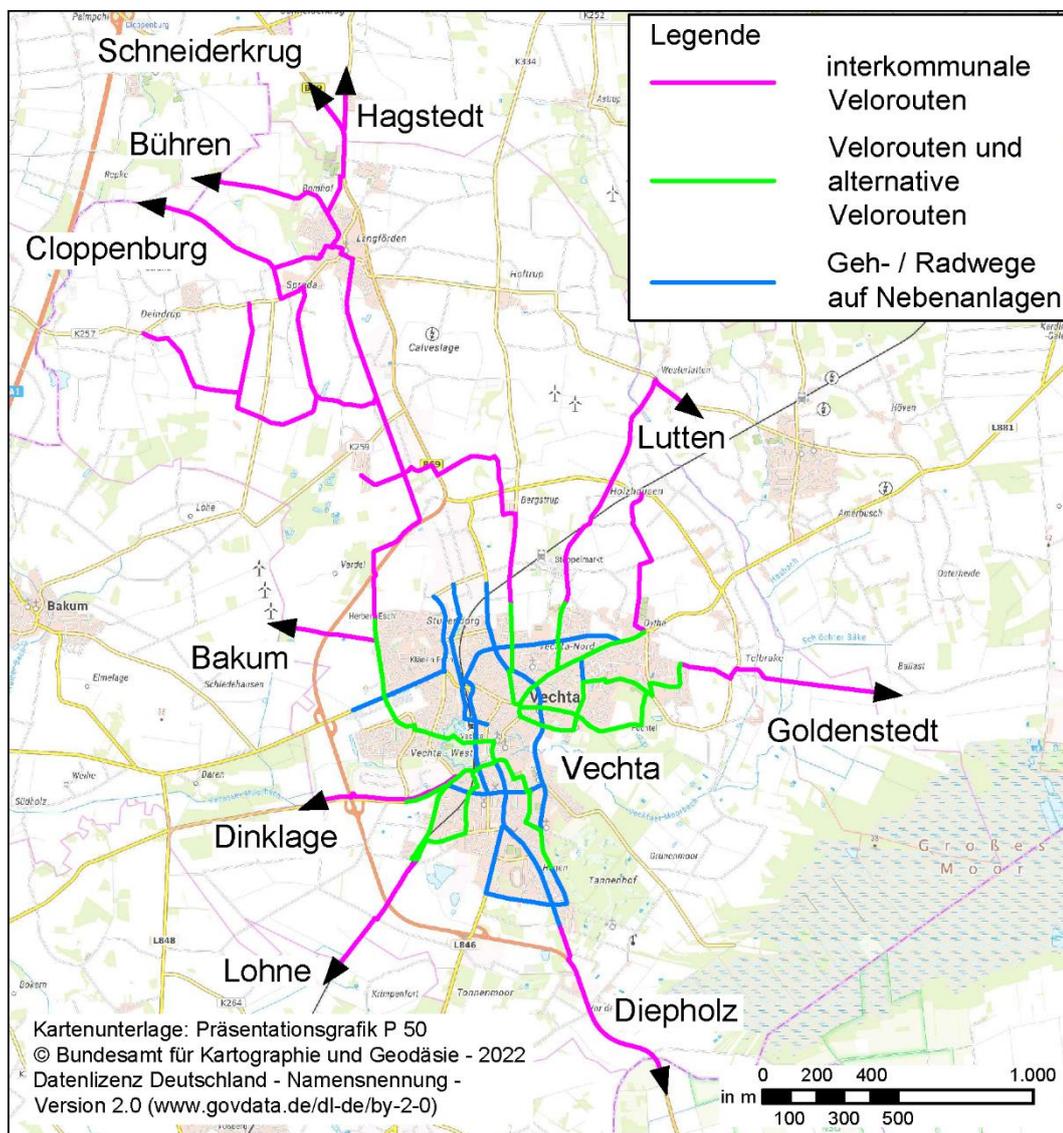


Abb. 33: Interkommunale Radwege und Velorouten

Wichtig für die Annahme der Velorouten durch die Radfahrer sind Standards die für die Velorouten einzuführen sind. Wichtige Voraussetzung für ein funktionierendes Veloroutensystem sind komfortabel zu befahrende Radwege, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen in einer erhöhten Ausbauqualität. Im Stadtraum integriert sollte es an Kreuzungen und Einmündungen für den Radverkehr nur zu geringen Zeitverlusten kommen. Auf den Velorouten sollte der Radverkehr nach Möglichkeit durchgängig Vorrang vor den MIV haben.

Daraus ergeben sich dann die Vorteile von Velorouten:

- Zeitersparnis gegenüber herkömmlichen Radwegen.
- Durchgängig, sicher und komfortabel befahrbar.
- Nach Möglichkeit direkte Verbindung von Wohn- und Arbeitsorten.
- Umweltfreundliche individuelle Mobilität.

7. Untersuchungsfazit und Zukunftsplanungen

Die Stadt Vechta hat beschlossen, im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes, das vorhandene Radwegenetz auf der Basis aktueller Regelwerke zu überprüfen und Mängel zu identifizieren, um eventuelle Missstände bei zukünftigen Planungen abstellen zu können. Aufgabe des Radverkehrskonzeptes ist die strukturelle Analyse des Radwegenetzes, die Identifikation von strukturellen Mängeln und die Erarbeitung einer netzkonzeptionellen Prioritätenliste für die Mängelbeseitigung.

Inhalt ist die Analyse und Bewertung des Radwegenetzes und des Schülerverkehrs der Stadt Vechta. Dazu wurden der Bestand der Radverkehrsanlagen in Lage, Ausbaustandard und Art der Beschilderung, sowie Querungsmöglichkeiten erhoben.

Um Aussagen zum Schülerverkehr treffen zu können, wurde seitens der Stadt Vechta eine Elternbefragung im Jahr 2021 durchgeführt, in welcher nach den gefahrenen Routen und einer subjektiven Bewertung bzgl. der genutzten Wegstrecke gefragt wurde.

Bei der Elternbefragung haben sich fünf Problemstellen herauskristallisiert:

- Bokener Damm/Marschstraße/Rombergstraße
Hier soll ein Kreisverkehr eingerichtet werden, die Bauausführung ist für das Jahr 2024 vorgesehen.
- Grundschule Oyte
Radwegfurten (Telbraker Straße und Im Kühl) sind bereits rot abmarkiert. Die Straßenbeleuchtung im Kreuzungsbereich der Oyter Straße/Telbraker Straße wird noch ergänzt. Für Juni 2022 ist eine Verkehrsdatenerhebung vorgesehen. Auf Grundlage der Verkehrsdatenerfassung werden weitere Vorschläge erarbeitet.
- Bushaltestelle Pariser Straße/Heinestraße
Von der Stadtverwaltung wurde eine Verkehrszählung in der Straße Stukenborg vorgenommen, auf Grundlage der Zählergebnisse und der Anzahl der „Buskinder“ soll die Notwendigkeit einer Anforderungsampel in Höhe der Pariser Straße überprüft werden. Eine neue Bushaltestelle soll an der Pariser Straße errichtet werden.
- Kreisverkehr Falkenrotter Straße / Theodor-Heuss-Straße
Ein Unfallschwerpunkt am Kreisverkehr besteht seit Jahren. Um die Sichtverhältnisse zu verbessern, wird die Firma gr. Beilage aufgefordert, einen Teil der Ausstellungsfläche zu räumen, um eine bessere Sicht für Radfahrer und Kfz-Führer zu schaffen. Auf der Fahrbahn wird ein Hinweis auf die Gefahrenstelle (Z. 101 StVO) abmarkiert.

- Allensteiner Straße
Der einseitig im Zweirichtungsverkehr befahrbare Radfahrstreifen wurde im Frühjahr 2022 durch zwei im Einrichtungsverkehr befahrbare Schutzstreifen ersetzt.

Die Stadt Vechta verfügt entlang der Hauptverkehrsstraßen über ein relativ lückenloses Radwegenetz. Dabei handelt es sich innerorts überwiegend um baulich angelegte getrennte straßenbegleitende Geh- und Radwege (Z. 241-30/31 StVO). Vereinzelt finden sich innerorts auch baulich angelegte kombinierte Geh- und Radwege (Z. 240 StVO). Das Zentrum (Große Straße) wird radverkehrstechnisch über einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h für den motorisierten Individualverkehr (MIV), erschlossen. Radfahrstreifen wurden bspw. in der Oyter Straße eingerichtet, Radschutzstreifen sind z.B. am Neuen Markt und in der Allensteiner Straße vorhanden.

Sämtliche - bis auf einige wenige Ausnahmefälle - baulich angelegten Radwege in der Stadt Vechta sind mit den Zeichen 241 oder 240 StVO ausgeschildert. Entlang der Wohn- und Sammelstraße befinden sich in der Regel keine baulich angelegten Radwege. Ausnahmen sind hier z.B. die Tempo-30-Zonen, in denen die Radwege jedoch nicht ausgeschildert sind.

Mittelfristiges Ziel ist es, ein lückenloses, engmaschiges Radverkehrsnetz zu realisieren, welches

- sowohl für den werktäglichen Innerortsverkehr (Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehr),
- als auch für den innerörtlichen Freizeitverkehr und überörtlichen Radwanderverkehr,
- sowie den Pendlerverkehr aus den Ortsteilen und den Nachbargemeinden.

sichere (d. h. sowohl in punkto verkehrliche als auch in punkto soziale Sicherheit), attraktive und komfortable Radverkehrsrouten anbietet.

Die Stadt Vechta verfügt bereits in weiten Teilen über ein attraktives und komfortables Radwegenetz. Es kann jedoch auch festgestellt werden, dass noch einige Mängeln bzgl. der Radwege-Infrastruktur bestehen.

Benutzungspflichtige Radwege sollen nur die Ausnahme und nur dort vorhanden sein, wo dies aus Gründen der Sicherheit zwingend erforderlich ist. Die übrigen Radwege sollen als Angebotsradwege vorgehalten werden. Dem Radfahrer wird somit die Möglichkeit gegeben, frei zu wählen, ob er mit dem motorisierten Individualverkehr gemeinsam die Straße befährt oder die Angebotsradwege nutzt.

Neuzeitliche Verkehrs- und Radverkehrskonzepten werden i. d. R. angebotsorientiert geplant. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine geringe Radfahrerverkehrsstärke in bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten oder sogar auf speziellen Radverkehrsanlagen nicht zwangsläufig auf einer geringen Radverkehrsnachfrage, auf den entsprechenden Fahrtrelationen beruhen muss.

Für die Ausgestaltung eines Radwegenetzes gibt es mehrere Variationsmöglichkeiten, die sich in der Regel jedoch am Komfort des Radwegenetzes orientieren. Als pragmatische und handhabbare Lösung für die Stadt Vechta konnte ein Maßnahmenpaket aus „weichen“ (organisatorischen) und „harten“ (baulichen) Maßnahmen identifiziert werden. Dabei sollte ein Radwegenetz geschaffen werden, dass

zum einen ein attraktives, komfortables und sicheres Angebot für die Radfahrer schafft, gleichzeitig aber auch wirtschaftlich realisierbar ist.

Ausgangspunkt der Maßnahmenpakete, bzw. Planungsempfehlungen ist, dass der Radfahrer generell auf der Fahrbahn fahren darf (außer, wo dies aufgrund der Sicherheit nicht geboten ist), zudem aber an den Hauptverkehrsstraßen und den Hauptrouten des Radverkehrs Angebotsradwege vorfindet, die einem definierten Mindeststandard entsprechen sollten. Auf den übrigen Verkehrswegen (in der Regel das Nebenstraßennetz, Erschließungs- und Wohnstraßen) sollte die Sicherheit für das Fahren auf der Straße verbessert werden.

Fahrradstraßen

Das Einrichten von Fahrradstraßen sollte im Gebiet der Stadt Vechta intensiv geprüft werden. Sie stellen eine Alternative zu den herkömmlichen Radverkehrsanlagen dar. Jedes Projekt sollte mit einem Ablaufplan für die Öffentlichkeitsarbeit strukturiert vorgeplant werden. Wichtig ist, dass jede umgesetzte Maßnahme offensiv und publikumswirksam begleitet wird (siehe Beispiel der Goldstraße in Münster, Abb. 33) und dass der Dialog mit den Bürgern über das Ziel der Stadt Vechta, noch fahrradfreundlicher zu werden, gestartet wird. Beim Einrichten der Fahrradstraßen sollten gewisse Standards eingehalten werden. Um den Autofahrern zu verdeutlichen, dass der Radverkehr hier Vorrang hat, kann beispielsweise die Fahrbahn rot markiert werden (siehe Abb. 34).



Abb. 33: Hinweis auf eine Fahrradstraße in Münster (2021)



Abb. 34: Gestaltung der Goldstraße in Münster (2021)

Bei den baulichen Maßnahmen sollte darauf geachtet werden, dass die Herstellung der Nebenanlagen in einer zumindest optisch einheitlichen Art und Weise geschieht, um den Wiedererkennungswert der Radverkehrsanlagen und der Querungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Hier hat sich die farbliche Trennung von Geh- und Radwegen bewährt. Radwege sollten durchgehend in Rot und Gehwege in Grau oder Anthrazit hergestellt werden. Ggf. kann ein weißer Läufer zwischen Geh- und Radweg die Trennung weiter verdeutlichen. Dabei sollten Materialien genutzt werden, die nach Möglichkeit nicht ausbleichen. Im Zuge von Einmündungen und Kreuzungen sind die Bordsteine abzusenken und die Radwege auf der Fahrbahn farblich zu markieren, um den Vorrang der Radfahrer vor dem MIV zu verdeutlichen.

Bestehende Radverkehrsanlagen sind stetig zu erneuern.

Ein nach diesen Grundsätzen komplettiertes Radverkehrsnetz mit Darstellung der Netz- und Verbindungslücken sowie weiterer Maßnahmen bezieht konsequent verkehrsarme und/oder verkehrsberuhigte Straßen in die Gesamtnetzstruktur einschließlich der vorhandenen Radverkehrsnetzelemente mit ein, so dass in der Stadt Vechta ein geschlossenes, lückenloses Netz entstehen kann.

Konkrete Zukunftsplanungen und Ziele:

Die Stadtverwaltung plant eine Reihe von Vorhaben bezüglich des Radverkehrs in naher Zukunft:

1. Oberflächenzustandserfassung der Geh- und Radwege, um festzustellen welche Geh- und Radwege saniert werden müssen.
2. Fortsetzung des Programms „Fahrradschutzstreifen“ bei Straßenneubauten.
3. Ausweisung von Fahrradstraßen.
4. Separate Radfahrersignale an Kreuzungen mit Lichtsignalanlage.
5. Planung und Bau von Velorouten (Radschnellverbindungen).
6. Prüfung und Anordnung von Einbahnstraßen, um den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern mehr Platz zu bieten.
7. Markierung von Radfahrpiktogrammen auf der Fahrbahn, um mehr Akzeptanz für den Radverkehr zu schaffen.
8. Neubau und Umbau von Knotenpunkten zur Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer auf Velorouten.
9. Rotmarkierung von Radwegfurten an Einmündungen.
10. Aufrumpfung von Straßeneinmündungen zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern.
11. Planung und Bau von interkommunalen Radwegen.

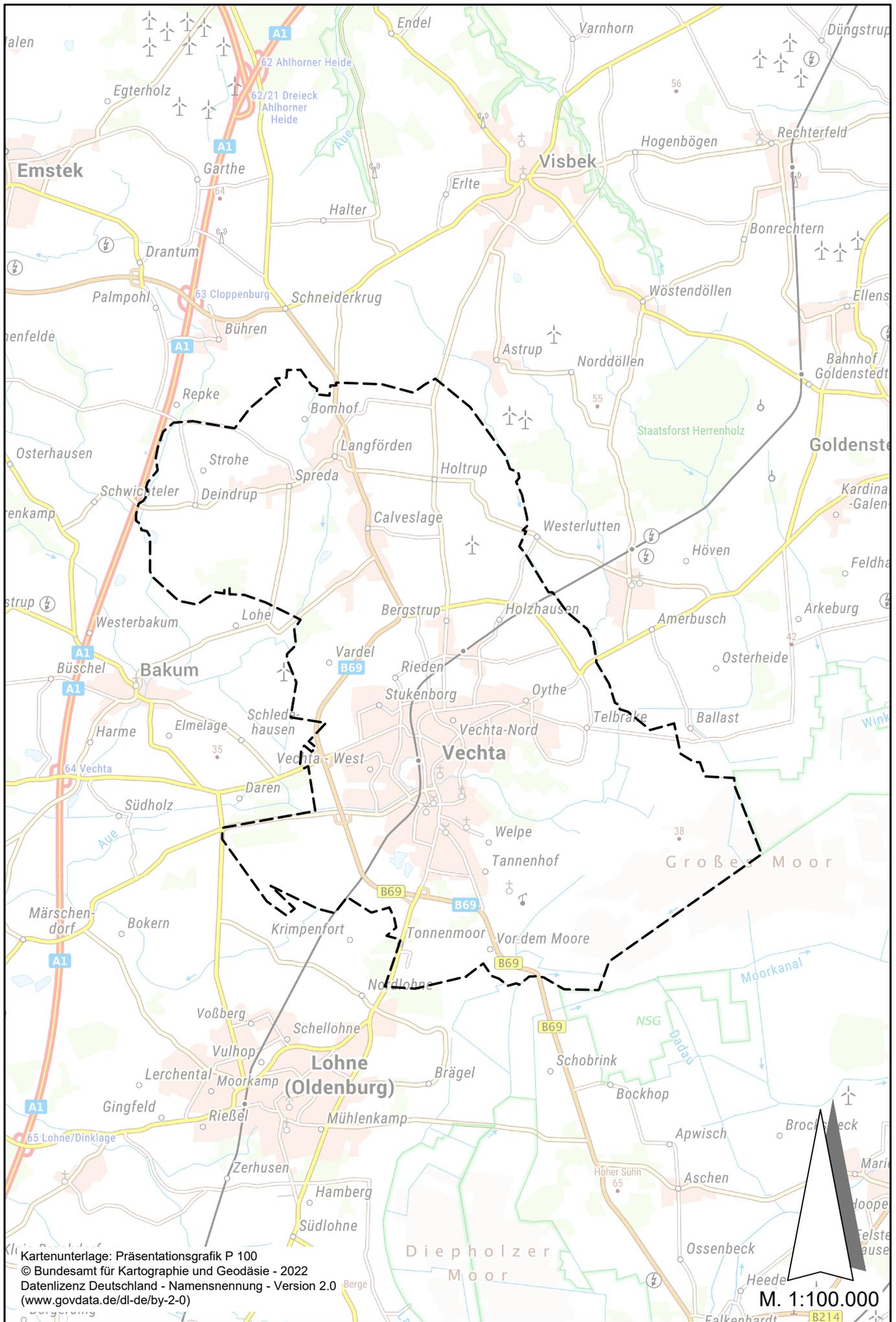
Aufgestellt:

Osnabrück, 20.06.2022

Ab/Fr-211704011-02

Planungsbüro Hahm GmbH

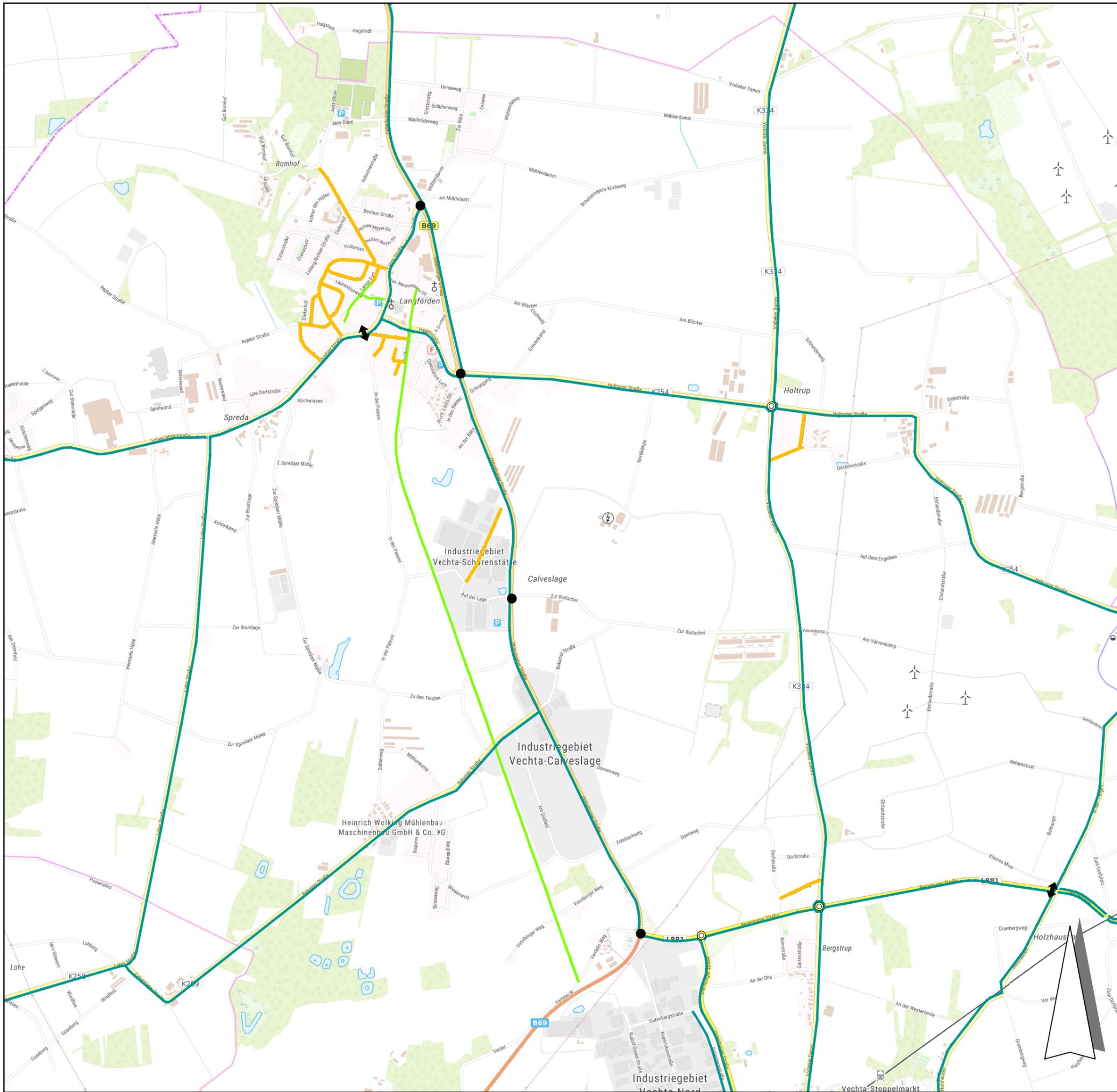
Anhang 1: Übersichtslageplan



Anhang 1: Übersichtslageplan

Anhang 2: Radwegenetz Bestand 2022 Vechta Nord

21174011_Bestandsanalyse-Radverkehr_02.dwg
 H:\A12\126\21174011_Vechta_Radverkehrskonzept-Aktualisierung\Pläne



VECHTA Nord

**Radwegenetz
 Bestand 2022**

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

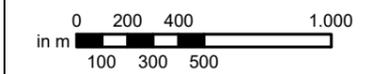
Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen)
- Kreisverkehrsplatz

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 06/2022

M. 1:20.000

Beratung • Planung • Bauleitung

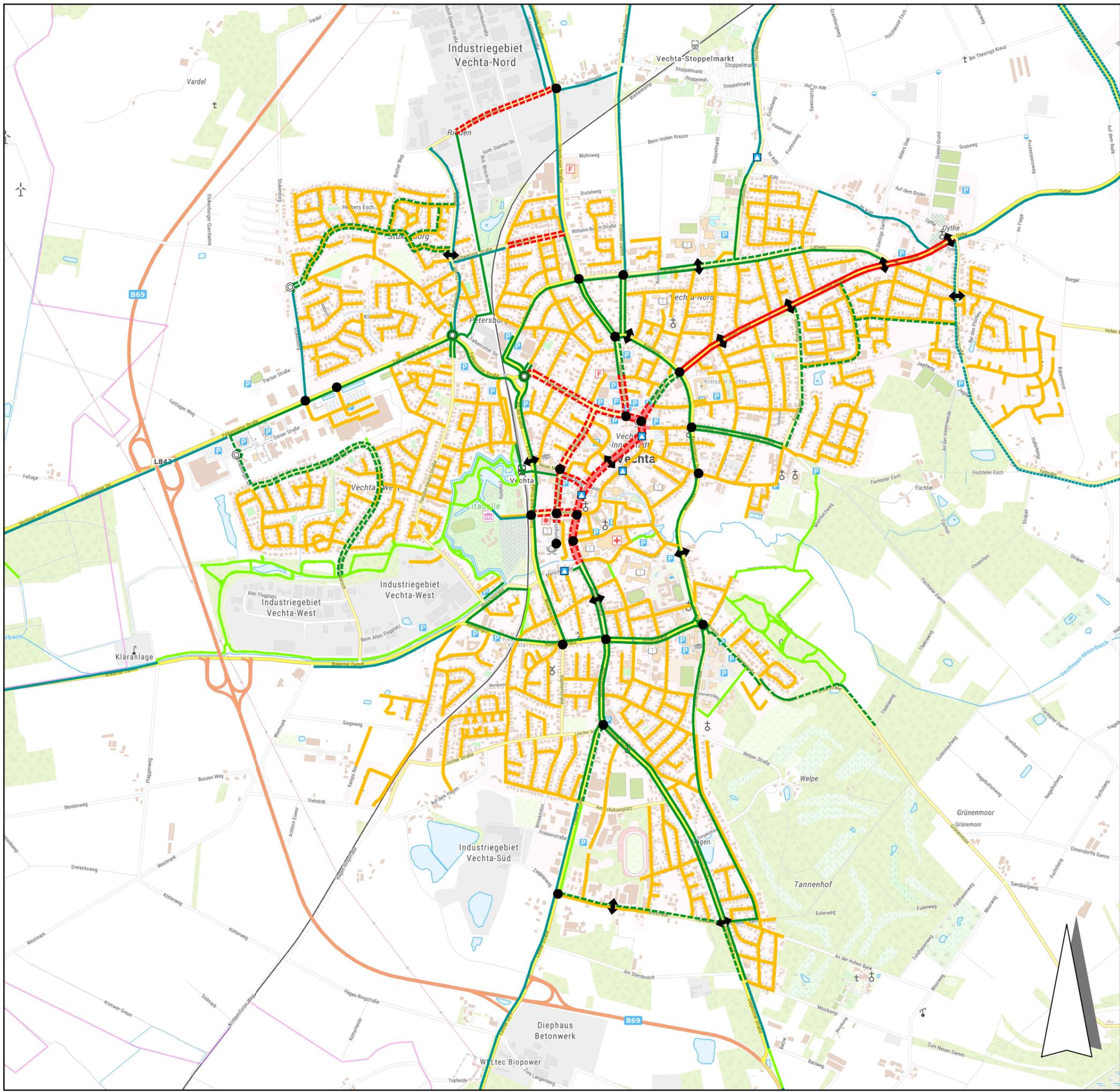
Am Tie 1
 49086 Osnabrück
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
 Telefax (0541) 1819 - 111
 Internet: www.pbh.org



Anhang 3: Radwegenetz Bestand 2022 Vechta Süd

21174011_Bestandsanalyse-Radverkehr_02.dwg
 H:\A12\126\21174011_Vechta_Radverkehrskonzept-Aktualisierung\Pläne



VECHTA Süd

**Radwegenetz
 Bestand 2022**

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- - - Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- - - Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- - - Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- - - Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

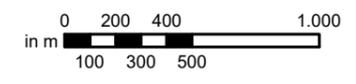
Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- ↕ Fußgängersignalanlage
- ▲ Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen)
- Kreisverkehrsplatz

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 06/2022 M. 1:20.000

Beratung • Planung • Bauleitung

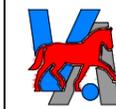
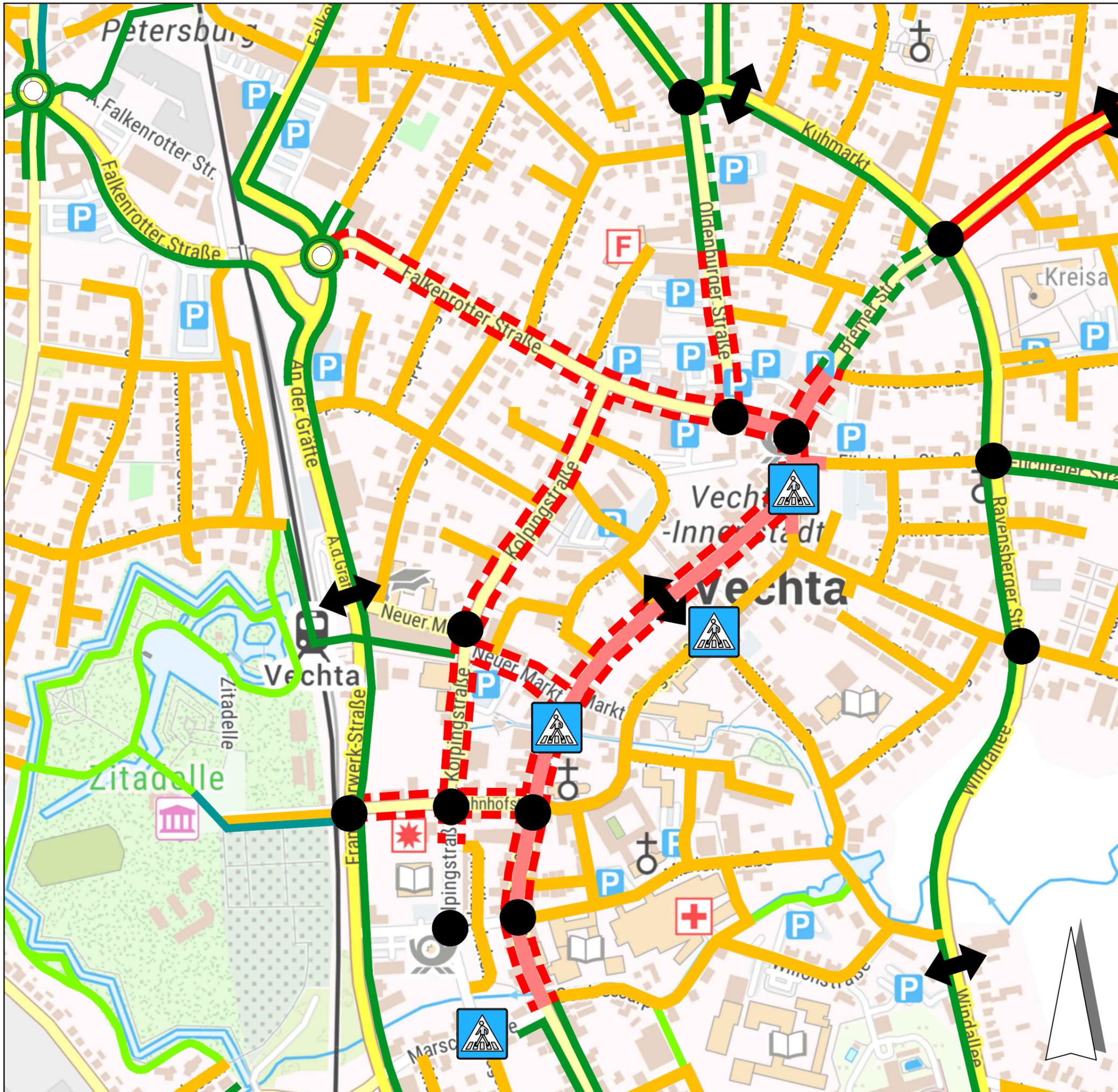
Am Tie 1
 49086 Osnabrück
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819-0
 Telefax (0541) 1819-111
 Internet: www.pbh.org



Anhang 4: Radwegenetz Bestand 2022 Kernstadt Vechta

21174011_Bestandsanalyse-Radverkehr.dwg
H:\A12\126\21174011_Vechta_Radverkehrskonzept-Aktualisierung\Pläne



STADT VECHTA
Radverkehrskonzept

VECHTA Kernstadt

Radwegenetz Bestand 2022

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

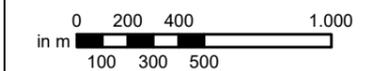
Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
- Kreisverkehrsplatz

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 06/2022

M. 1:5.000

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1
49086 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org

