

Ingenieurvermessung

Städtebau

Freiraumplanung

Verkehrswesen

Wasserwirtschaft



Radverkehrskonzept 2022



Stadt Vechta

15. Juni 2022

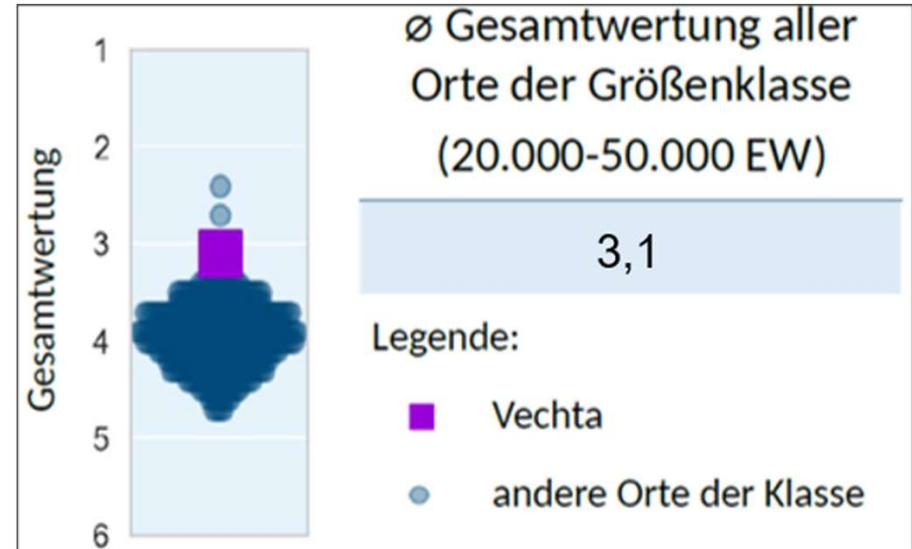
Aufgabe des Radverkehrskonzeptes ist die

- strukturelle Analyse des Radwegenetzes,
- die Identifikation von strukturellen Mängeln und die
- Erarbeitung einer netzkonzeptionellen Prioritätenliste für die Beseitigung der Mängel.

Fahrradklimatest 2020 des ADFC

Radfahren in Vechta wird bereits heute im Vergleich zu anderen Städten relativ positiv bewertet. Vechta belegt 2020 den achten Platz im ADFC Fahrradklimatest von 415 teilnehmenden Städten in der Stadtgrößengruppe.

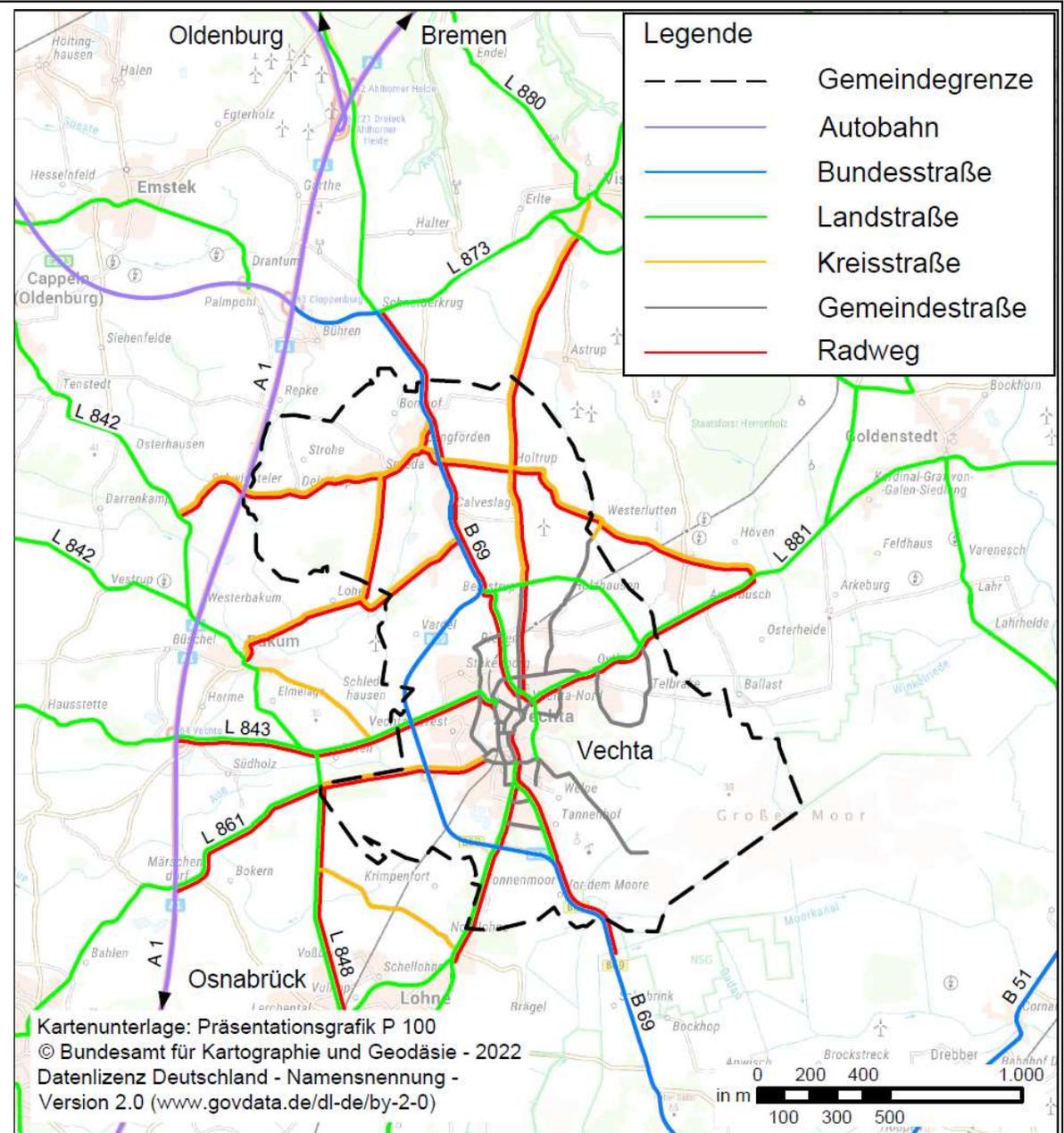
Die Gesamtbewertung mit 3,1 ist auch im Vergleich zu anderen Städten positiv zu sehen, in der eigenen Stadtgrößengruppe in Niedersachsen wird nur Westerstede mit 3,0 besser bewertet.



Einbindung in das überregionale Radwegenetz

Vechta ist durch einen Radweg an die Städte Cloppenburg im Nordwesten und Diepholz im Süden angeschlossen.

Weitere überregionale Radwegverbindungen bestehen in Richtung Essen, Lohne, Dinklage und Goldenstedt.



Die **STVO** sieht verschiedene Radverkehrsanlagen vor:

Baulich angelegte getrennte **Radwege** innerorts bei Verkehrsstärken von über 10.000 Kfz/24h erforderlich. Mindestbreite 1,50 m (+ Sicherheitsstreifen).



Radfahrstreifen (auf Fahrbahn abmarkierte Fahrbahnbegrenzung) nur für den Radverkehr bestimmte Fläche. Mindestbreite 1,85 m.



Schutzstreifen (auf Fahrbahn abmarkierte gestrichelte Linie) für den Radverkehr bestimmte Fläche. Minimalbreite 1,25 m (Regelbreite 1,50 m).



Gemeinsame **Geh-/Radwege**. Mindestbreite 2,50 m (innerorts) bzw. 2,0 m (außerorts).



Freigabe sogenannter „**Linker Radwege**“ baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen. Minimalbreite 2,00 m, die in beiden Fahrtrichtungen zu befahren sind. Müssen in beiden Fahrtrichtungen ausgeschildert sein. Sie sollten innerorts den Ausnahmefall darstellen.

Sogenannte „**andere Radwege**“ für den Radverkehr baulich angelegte Radwege, die den Mindestanforderungen nicht entsprechen, dürfen von Radfahrern benutzt werden, Radfahrer können auch auf der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs fahren.

Mischverkehr auf der Fahrbahn, Standardfall der Radverkehrsführung auf weniger belasteten Straßen (maximale Verkehrsstärke von 5.000 Kfz/24h).

Fahrradstraßen sind dem Fahrradverkehr vorbehalten. Anderen Fahrzeuge dürfen dort nur benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen erlaubt ist. Höchstgeschwindigkeit: 30 Km/h.



Fahrradzonen sind dem Fahrradverkehr vorbehalten. Andere Fahrzeuge dürfen dort nur fahren, wo dies durch Zusatzzeichen erlaubt ist. Höchstgeschwindigkeit: 30 Km/h. Vorfahrtregel: Rechts vor Links.



In den letzten Jahren sind im Gebiet der Stadt Vechta einige (Rad-)verkehrsanlagen neu gebaut, bzw. erneuert worden:

- Bahnunterführung im Zuge des Falkenrotter Weges
- Bahnüberführung für Radfahrer und Fußgänger am Bahnhof
- Mobilitätsstation am Bahnhof
- Umbau Oyter Straße
- Umbau Kolpingstraße/Neuer Markt
- Markierung von Angebotsstreifen in der Buchholzstraße, Allensteiner Straße
- Radweg auf ehemaligen Bahndamm zwischen Buchholzstraße und Falkenrotterstraße
- Verkehrsversuch Bremer Tor

Bahnunterführung im Zuge der Falkenrotter Straße



Bahnüberführung am Bahnhof und Mobilitätsstation



Oyter Straße



Kolpingstraße/Neuer Markt



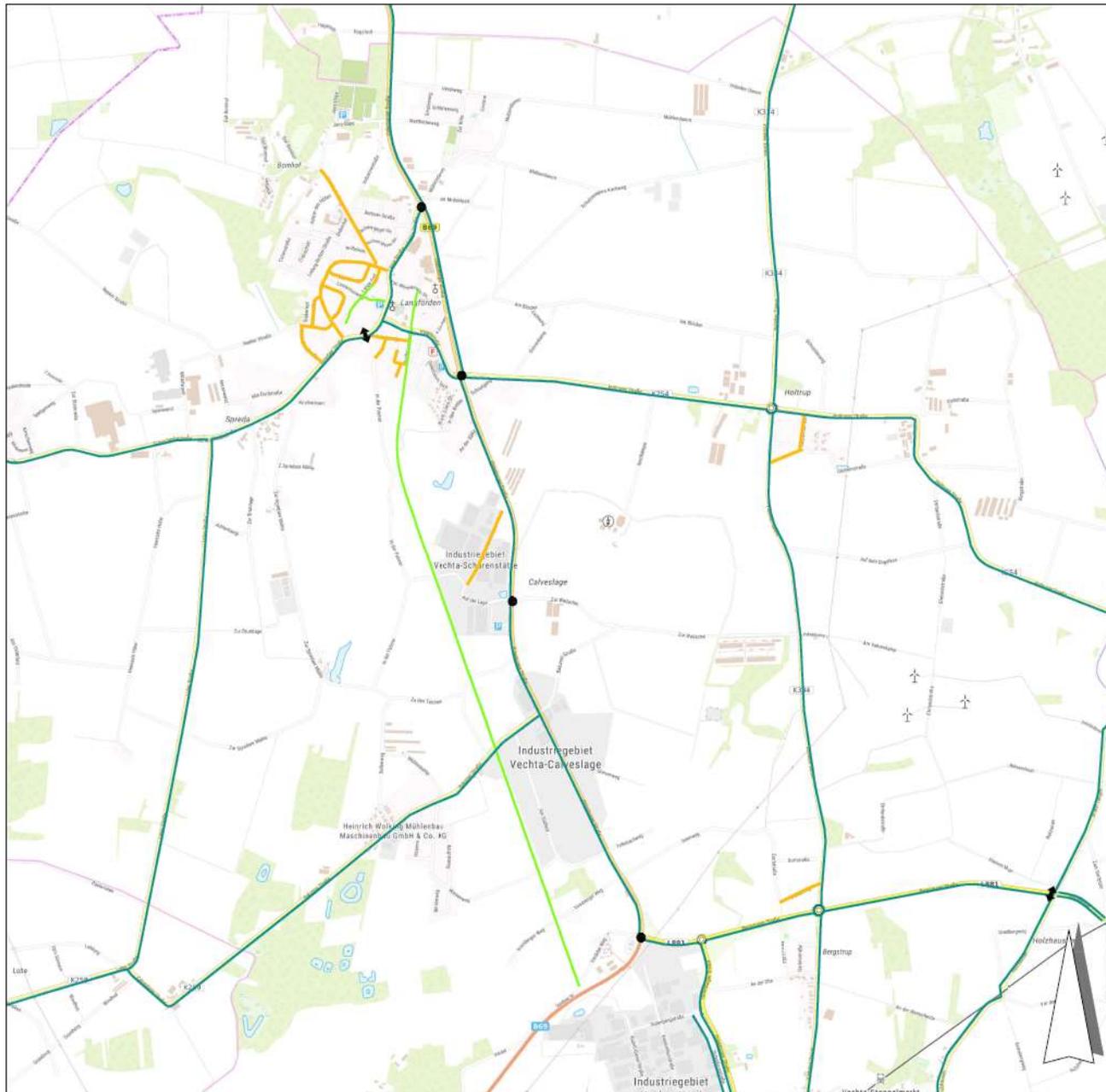
Buchholzstraße / Geh- & Radweg auf ehemaligen Bahndamm



Verkehrsversuch Bremer Tor / Bremer Straße



Radwegenetz Bestand 2022 (Nord)



STADT VECHTA
Radverkehrskonzept

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

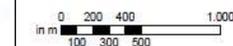
Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

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

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- ↑↓ Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)
- 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

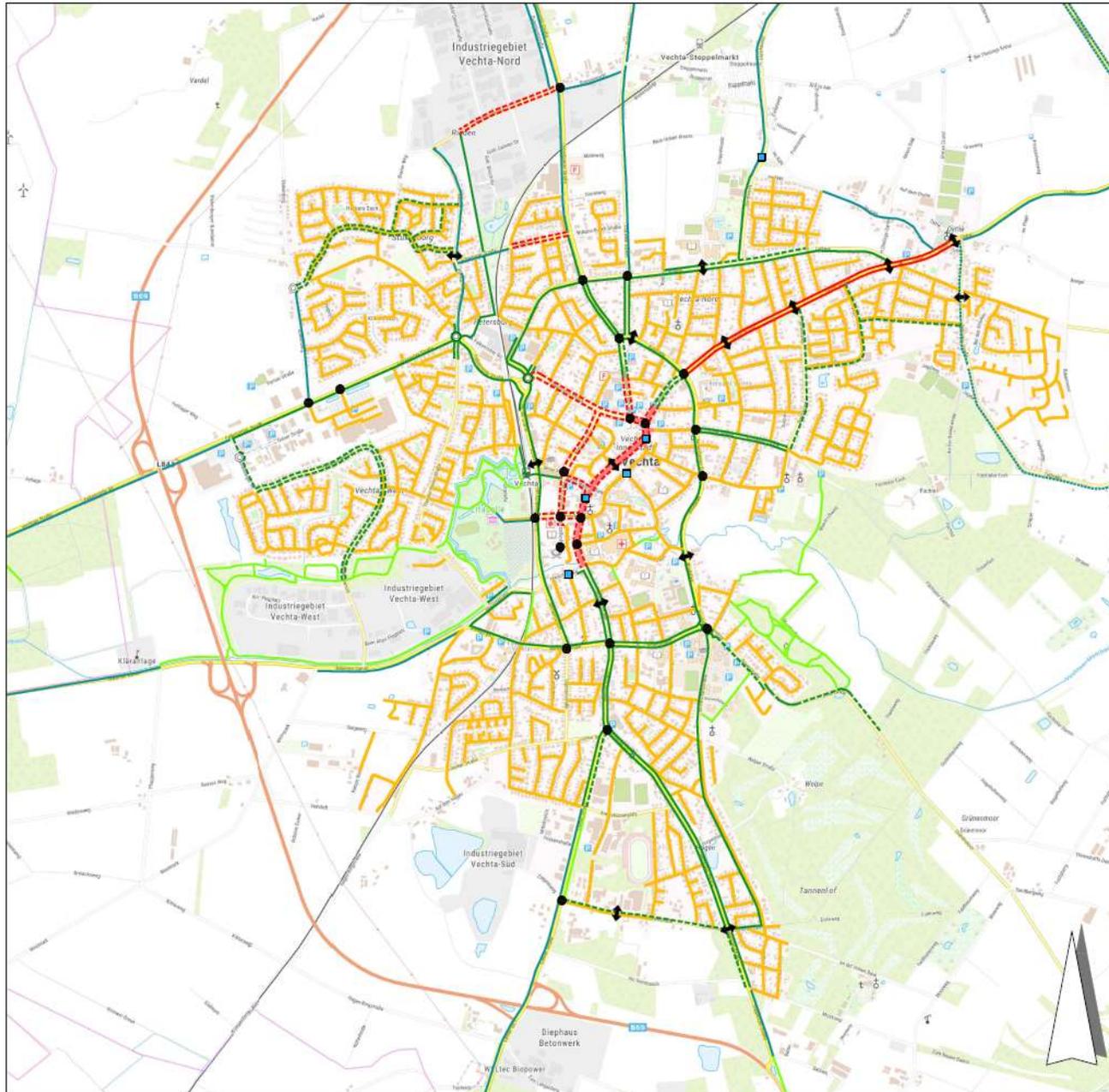
Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1
49088 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 1111
Internet: www.pbh.org



Radwegenetz Bestand 2022 (Süd)



STADT VECHTA
Radverkehrskonzept

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)
- - - Angebotstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- - - Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

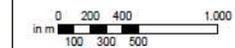
Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

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

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- ↓ Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)
- 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)



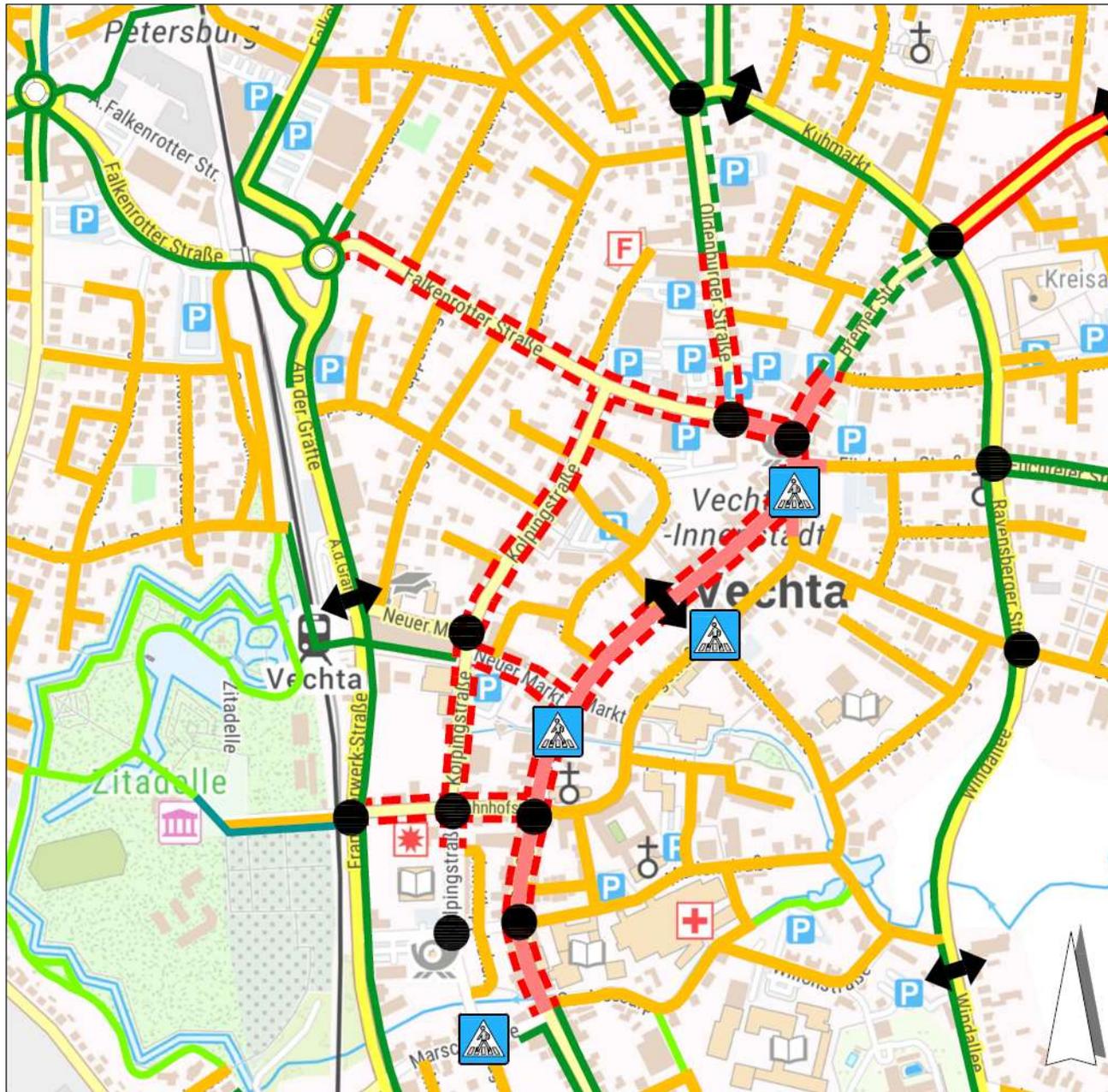
Stand: 06/2022 M. 1:20.000

Beratung • Planung • Bauleitung

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

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

Radwegenetz Bestand 2022 (Kernstadt)



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)
- - - Angebotstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- - - Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

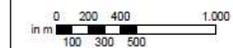
Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

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

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)
- 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: 08/2022 M. 1:5.000

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1
49086 Osnebrück
E-Mail: osnebrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 1111
Internet: www.pbh.org

An vielen Radverkehrsrouten in Vechta ist in den letzten Jahren einiges gemacht worden.

Es gibt aber immer noch einige Struktur­mängel die angegangen werden müssen.

- Radweg parallel zur Lohner Straße (zwischen Landwehrstraße – Am Schützenplatz)
- Bokener Damm
- Einseitige Zweirichtungsradwege (z.B. Lattweg)
- Umlaufsperrern für Radfahrer

benutzungspflichtiger Geh-/Radweg an der Lohner Straße



Radwegschäden am Bokener Damm - fehlende Querungshilfe



Umlaufsperrn Schweriner Straße:



Zweirichtungsrادweg:



Grundlage der Analyse eines für den Schülerverkehr geeigneten Radwegenetzes ist die Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrern und Fußgängern im Zuge der Schülerverkehrsrouten.

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.

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

- Verringerung der Geschwindigkeiten
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens
- Verbesserung der Sichtverhältnisse an Querungsstellen
- Sicherung durch Querungshilfen
- Schaffen von Flächen für Radfahrer und Fußgänger

Für die Pendler, die aus den umliegenden Ortsteilen und den benachbarten Gemeinden in die Kernstadt von Vechta einpendeln, sollen entsprechende Radverkehrsanlagen geschaffen werden.

Eine der Hauptpendlerbewegungen wird zwischen dem etwa 8 km entfernten Lohne und Vechta gesehen.

Weitere Pendler Strecken sind aus den nördlichen Ortsteilen (Langförden, Calveslage, ...) in die Kernstadt zusehen.

Aber auch aus allen anderen benachbarten Gemeinden gibt es Pendlerbewegungen aus und nach Vechta.

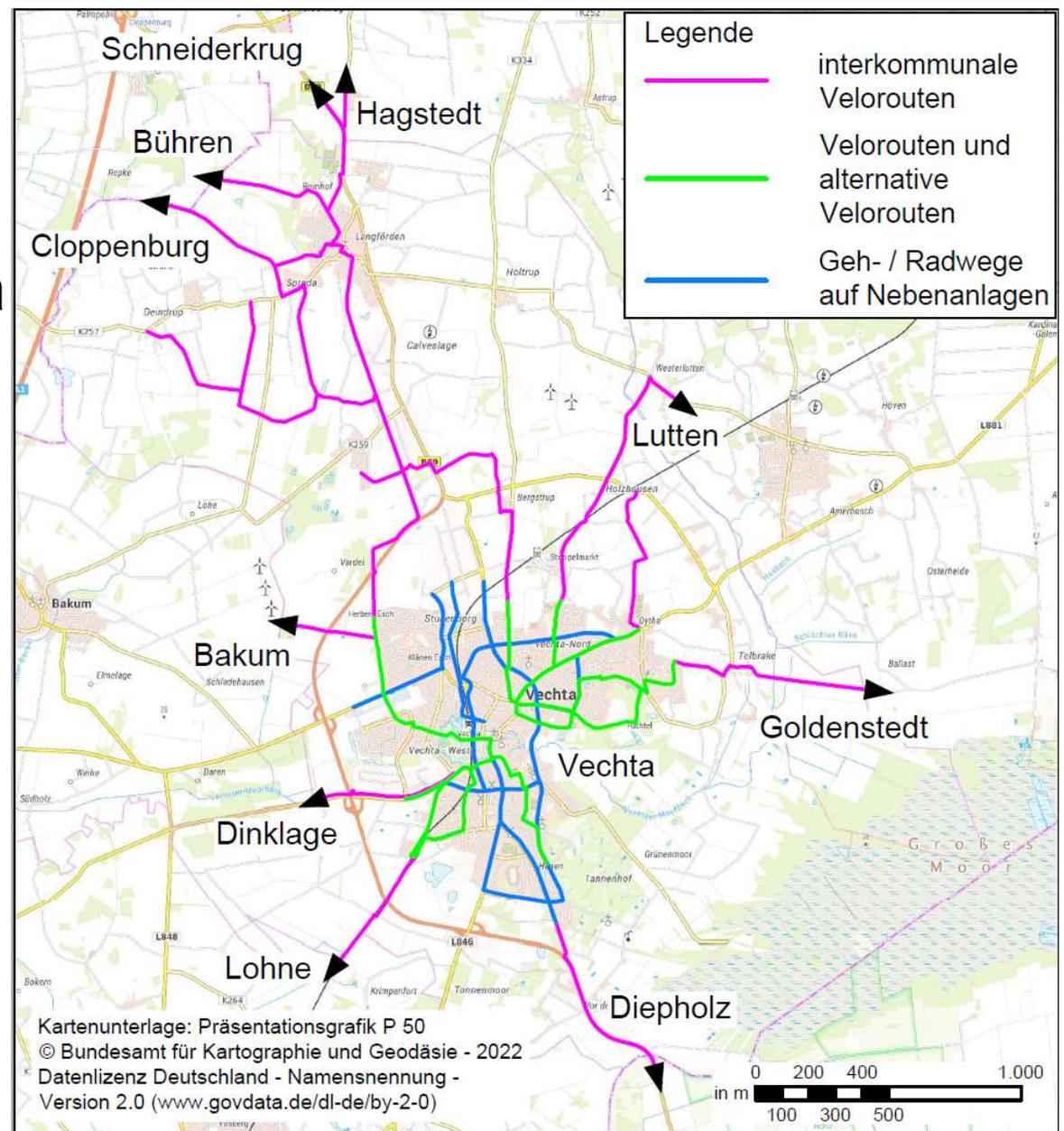
Für eine bessere Erreichbarkeit aus den Umlandgemeinden ins Zentrum Vechtas, sollen durch interkommunale Radwege und Velorouten Verbindungen geschaffen werden.

Interkommunale Velorouten können in die Stadt Lohne, die Gemeinde Bakum, die nördlichen Ortsteile (Calveslage, Deindrup, Holtrup, Langförden und Sprede) geschaffen werden.

Aber auch weiter entfernt liegende Städte und Gemeinden (z.B. Dinklage, Diepholz, Goldenstedt, etc.) können mit Interkommunale Velorouten erreicht werden und Alternativen zur Pkw-Nutzung bieten.

Interkommunale Radwege und Velorouten

- Bakum - Vechta
- Dinklage - Vechta
- Lohne - Vechta
- Goldenstedt - Vechta
- Lutten - Vechta
- Bühren/Langförden - Vechta
- Cloppenburg/Langförden - Vechta



Vechta verfügt entlang der Hauptverkehrsstraßen über ein relativ lückenloses Radwegenetz.

Innerorts überwiegen baulich angelegte getrennte straßenbegleitende Geh- und Radwege.

Teilweise auch baulich angelegte kombinierte Geh- und Radwege.

Die Große Straße wird über einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich erschlossen.

Radfahrstreifen sind in der Oyter Straße eingerichtet worden.

Radschutzstreifen sind z.B. am Neuen Markt und in der Allensteiner Straße vorhanden.

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 Radwandererverkehr,
- sowie den Pendlerverkehr aus den Ortsteilen und den Nachbargemeinden,

sichere, attraktive und komfortable Radrouten bietet.

Fahrradstraßen

Das Einrichten von Fahrradstraßen sollte im Gebiet Vechtas intensiv geprüft werden. Sie stellen eine Alternative zu den herkömmlichen Radverkehrsanlagen dar.

Beim Einrichten der Fahrradstraßen sollten gewisse Standards eingehalten werden, um den Autofahrern zu verdeutlichen, dass der Radverkehr hier Vorrang hat.

Beispiel Goldstraße in Münster:



Hinweis zur Fahrradstraße:

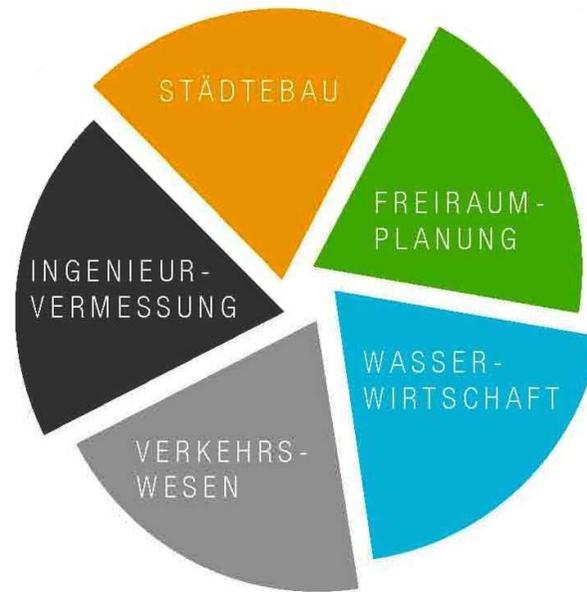


Konkrete Zukunftsplanungen und Ziele

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

- Oberflächenzustandserfassung der Geh- und Radwege, um festzustellen welche Geh- und Radwege saniert werden müssen.
- Fortsetzung des Programms „Fahrradschutzstreifen“ bei Straßenneubauten.
- Ausweisung von Fahrradstraßen.
- Separate Radfahrersignale an Kreuzungen mit Lichtsignalanlage.
- Planung und Bau von Velorouten (Radschnellverbindungen).

- Prüfung und Anordnung von Einbahnstraßen, um den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern mehr Platz zu bieten.
- Markierung von Radfahrpiktogrammen auf der Fahrbahn, um mehr Akzeptanz für den Radverkehr zu schaffen.
- Neubau und Umbau von Knotenpunkten zur Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer auf Velorouten.
- Rotmarkierung von Radwegfurten an Einmündungen.
- Auframpung von Straßeneinmündungen zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern.
- Planung und Bau von interkommunalen Radwegen.



„DAS GANZE IST MEHR
ALS DIE SUMME SEINER TEILE“

Aristoteles

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit