



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

Handreichung Radverkehrskonzepte

Möglichkeiten und Nutzen eines Radverkehrskonzeptes



Niedersachsen. Klar.

Handreichung Radverkehrskonzepte

Möglichkeiten und Nutzen eines Radverkehrskonzeptes

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

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

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

Bearbeitung: Dankmar Alrutz †
Leander Fricke
Elke Willhaus

Hannover, im August 2024

Inhalt

1.	Bedeutung der Radverkehrsförderung.....	2
2.	Zielsetzungen und Funktion Radverkehrskonzept.....	4
3.	Handlungsfelder Radverkehrskonzept.....	4
4.	Vorgehen.....	5

Möglichkeiten und Nutzen eines Radverkehrskonzeptes

1. Bedeutung der Radverkehrsförderung

Die zunehmende Nutzung des Fahrrades bietet

- eine Stärkung des umweltschonenden kommunalen Verkehrs, wenn es gelingt, im Binnenverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen sowie
- soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile.

Folgende Aspekte unterstreichen die derzeitige Bedeutung der Fahrradnutzung

- 2017 wurden bundesweit täglich 28 Millionen Wege und 112 Millionen Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt.
Ein Weg mit einem konventionellen Fahrrad betrug im Durchschnitt 3,7 km, mit dem Pedelec 6,1 km. Neuere Untersuchungen zeigen, dass die Wegelängen in den letzten Jahren zunehmen.
- In Niedersachsen nutzten die Menschen das Fahrrad für 15 % ihrer Wege und damit liegt die Nutzung deutlich über dem bundesweiten Wert von 11 %.
Die Radnutzung nimmt besonders in großen Städten und Gemeinden zu, wohingegen sie in ländlichen Regionen eher stagniert. Das Land möchte den Radverkehrsanteil bis 2030 landesweit auf mindestens 25 % steigern.
- Insgesamt lag der Fahrradbestand in Deutschland im Jahr 2022 bei fast 83 Millionen Fahrrädern. Zumindest statistisch verfügen damit fast jede/r Einwohnerin / Einwohner über ein Fahrrad.
- Rund 40-50 % der Pkw-Fahrten führen über eine Strecke von weniger als fünf Kilometern Länge. Sie liegen damit in einem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad oft sogar Reisezeitvorteile hat.
- Die Zahl der verkauften Pedelecs nimmt von Jahr zu Jahr zu. In Niedersachsen besitzen entsprechend einer repräsentativen Umfrage bereits 27 % der Befragten ein Fahrrad mit Elektroantrieb. Dies bietet gerade für den ländlichen Raum gute Chancen für eine steigende Fahrradnutzung.

Durch eine zielgerichtete Radverkehrsförderung können weitere Potenziale für eine Mobilitätswende gewonnen werden. Der gezielte Ausbau einer verkehrssicher und komfortabel nutzbaren Radinfrastruktur trägt maßgeblich dazu bei, diese Potenziale zu aktivieren.

Ein vermehrtes Radfahren bietet sowohl gesamtgesellschaftliche Vorteile als auch individuellen Nutzen:

- **Das Fahrrad eröffnet fast allen Menschen eine eigenständige Mobilität.** Das Fahrrad ist ein kostengünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel, das in einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen leicht und sicher nutzen können. Auch in Bezug auf den demografischen Wandel ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein bei der Sicherung der Mobilität und damit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.
- **Schon eine halbe Stunde regelmäßiges Radfahren ist gesund.**
In Betrieben, die die Fahrradnutzung unterstützen, sinkt die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeitenden, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kommen. Entsprechend kann die Arbeitsproduktivität von Mitarbeitenden steigen.
Kinder, die das Fahrrad regelmäßig nutzen, entwickeln Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn besser als Kinder, die sich weniger eigenständig bewegen.
Durch die positiven Gesundheitseffekte regelmäßigen Radfahrens werden außerdem die gesellschaftlichen Kosten für das Gesundheitswesen reduziert.
- **Radverkehr ist eine kosteneffiziente Form der Mobilität.**
Die Investitionskosten für die Radinfrastruktur sind im Vergleich zu vergleichbaren Kosten für den Kfz-Verkehr – auch in Bezug auf die Fahrleistung – ausgesprochen günstig. Ein hoher Radverkehrsanteil in einer Kommune kann zudem die notwendigen Kosten zum Ausbau und zur Instandhaltung der Infrastruktur für den Kfz-Verkehr senken.
- **Das Fahrrad ist ein schnelles, zeitgemäßes Verkehrsmittel.**
Im Entfernungsbereich bis zu 10 km kann das Fahrrad einen zeitlichen Vorteil gegenüber dem Pkw ermöglichen. Außerdem verbraucht es im Vergleich zum Pkw weniger Fläche und trägt als sichtbarer Verkehr zur Belebung des öffentlichen Raumes bei.
- **Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor.**
Es stärkt insbesondere in mittleren und größeren Kommunen den lokalen Einzelhandel in der Nahversorgung. Zudem besitzt der Fahrradtourismus in vielen Regionen wirtschaftlich eine erhebliche Bedeutung.
- **Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.**
Niedersachsen hat das Thema Klimaschutz als Staatsziel in der Landesverfassung verankert. Die Treibhausgasneutralität soll bis 2040 erreicht werden. Ein Verkehrsträgervergleich zeigt, dass durch Rad- und Fußverkehr rund 140 g Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer gegenüber dem Pkw eingespart werden können.

Festzuhalten ist:

- **Radfahren bietet individuellen Nutzen.**

Es ist kostengünstig, flexibel nutzbar, gesund und – last but not least – es macht Spaß.

Darüber hinaus bestehen gesamtgesellschaftliche Vorteile in reduzierten gesellschaftlichen Kosten für das Gesundheitswesen, vergleichsweise niedrigen Investitions- und Instandhaltungskosten, der Belebung des öffentlichen Raumes, wirtschaftlichen und ökologischen Vorteilen.

2. Zielsetzungen und Funktion Radverkehrskonzept

In einem zukunftsorientierten Radverkehrskonzept werden für einen mittelfristigen Zeitrahmen (ca. 5-10 Jahre) die wesentlichen Inhalte der Radverkehrsförderung festgelegt.

Es enthält im Idealfall Ziele, Maßnahmen, Prioritäten, Kosten und Verantwortlichkeiten. Es dient somit

- als Grundlage für das zukünftige Verwaltungshandeln,
- als Entscheidungsgrundlage für Politik zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln und personellen Ressourcen,
- zur Integration der Radverkehrsmaßnahmen in den Gesamtrahmen der baulichen und verkehrlichen Entwicklung einer Kommune,
- zur Ableitung von Prioritäten im Interesse einer zielgerichteten Verwendung der Haushaltsmittel sowie
- zur frühzeitigen Abstimmung mit betroffenen Baulastträgern und Sicherung von Trassen und Flächen für den Ausbau der Infrastruktur in z. T. langwierigen Planungsprozessen.
- Außerdem ist ein Radverkehrskonzept oft eine wichtige Voraussetzung zur Beantragung und Gewährung von Fördermitteln.

3. Handlungsfelder Radverkehrskonzept

Ein Radverkehrskonzept umfasst in der Regel folgende Bausteine:

- **Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr**

Es beinhaltet die wesentlichen Verbindungen zwischen Quellen und Zielen, wird losgelöst von der Baulastträgerschaft geplant und bezieht alle Führungsformen des Radverkehrs ein.

- **Handlungsempfehlungen für die Wegeinfrastruktur**

Die Anforderungen für den anzustrebenden Ausbaustandard werden benannt

und Handlungsbedarf für die sichere Nutzbarkeit der Verbindungen im Netz abgeleitet. Durch die Hinterlegung der Maßnahmen mit Prioritäten und Kosten können zeitlich gestufte Umsetzungsschritte ermittelt werden.

- **Handlungsempfehlungen für das Fahrradparken**

Neben der Frage der Wege kommt dem Fahrradparken eine große Bedeutung zu. Die Zahl der Pedelecs steigt und daher nimmt auch der Wert der abzustellenden Fahrräder spürbar zu. Sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten reduzieren die Diebstahlgefahr und bieten bestenfalls auch einen guten Witterungsschutz.

- **Empfehlungen für Bike + Ride-Anlagen**

Moderne Bike + Ride-Anlagen machen das Fahrrad als Ergänzung zu Bus und Bahn attraktiver.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Neben den infrastrukturellen Aspekten tragen Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation dazu bei, das Fahrradklima einer Kommune positiv zu entwickeln und für das Radfahren zu werben. Dies fördert Spaß und Sicherheit im Radverkehr.

Weitere Handlungsfelder können in einem Radverkehrskonzept sinnvoll sein. Hier sind die jeweilige Ausgangslage und die Ziele einer Kommune ausschlaggebend. So können z.B. der Radtourismus, die Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegsicherung, Serviceangebot oder Radverkehrswegweisung als eigene Handlungsfelder betrachtet werden.

Empfehlenswert ist bei der Auswahl der weiteren Handlungsfelder immer auch der Blick auf die Zuständigkeiten. Beispielsweise liegt die Wegweisung vielfach nicht in der Verantwortung kleinerer Kommunen, sondern wird übergeordnet (z.B. vom Landkreis) behandelt.

4. Vorgehen

Im Idealfall beginnt die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes mit einem politischen Beschluss oder einer politischen Willenserklärung, um so frühzeitig auch die Grundlage für die spätere Umsetzung zu legen.

Für die Erstellung des Konzeptes sollte ein Zeitraum von bis zu einem Jahr eingeplant werden. Folgende wesentliche Arbeitsschritte sind dabei zu berücksichtigen:

- Zielsetzung und Vorgehensweise klären,
- Vereinbarung über die zu beteiligenden Akteure und den Ablauf des Beteiligungsprozesses,
- Grundlagen und Kenntnisse, auf denen aufgebaut werden kann, ermitteln,
- Handlungsfelder und Radverkehrsnetz festlegen,
- Handlungsbedarf ermitteln und Maßnahmen daraus ableiten,

- Umsetzungsplan aufstellen.

Genauere Hinweise zum Vorgehen finden sich im Handbuch zur Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte. Darüber hinaus bietet der Konzept-Generator Anhaltspunkte und Bausteine für das Zusammenstellen der erarbeiteten Inhalte des Radverkehrskonzeptes.

Link Handbuch zur Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte:

<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208103>

Link Konzept-Generator:

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

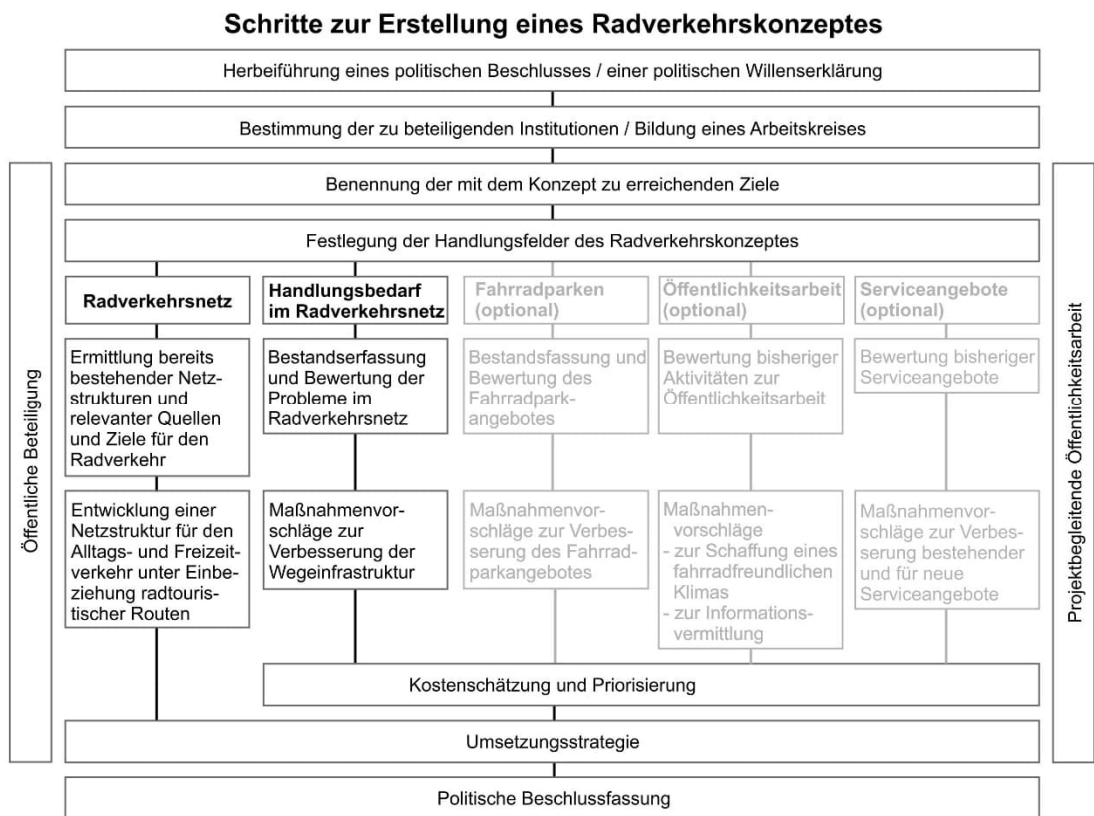


Abbildung 1: Schritte zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes