

Stadt Neustadt am Rübenberge

Radverkehrskonzept Kernstadt



Stadt Neustadt am Rübenberge

Radverkehrskonzept Kernstadt

Auftraggeber: Stadt Neustadt am Rübenberge
Fachdienst Tiefbau

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

Bearbeitung: Dipl. Ing. Heike Prahlow
Linn Schröder, M. Sc.

Hannover, im September 2021

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	3
2	Gründe zur Förderung des Radverkehrs.....	4
3	Derzeitige Situation zum Radverkehr in Neustadt	9
3.1	Status Quo.....	9
3.2	Aktuelle verkehrliche und städtebauliche Vorhaben der Stadt Neustadt a. Rbge. mit Einfluss auf die Radverkehrssituation.....	15
4	Netzkonzeption.....	18
4.1	Grundsätze und Vorgehen.....	18
4.2	Struktur des Radverkehrsnetzes.....	21
5	Maßnahmenkonzeption Weeginfrastruktur	23
5.1	Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs	23
5.1.1	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen.....	25
5.1.2	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	41
5.1.3	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	47
5.2	Generelle Handlungsschwerpunkte für Neustadt a. Rbge.	53
5.3	Gesamtübersicht Handlungsbedarf Weeginfrastruktur.....	54
6	Fahrradparken (inkl. B+R)	61
6.1	Anforderungen an Fahrradparkanlagen	61
6.2	Fahrradparken in Neustadt a. Rbge.	65
6.3	Zusammenfassung und Empfehlungen zum Fahrradparken	72
7	Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen	74
7.1	Grundsätzliche Überlegungen	74
7.2	Bisherige Aktivitäten in Neustadt a. Rbge.....	75
7.3	Handlungsempfehlungen für Neustadt a. Rbge.....	79
7.3.1	Informationsmanagement und Förderung des Fahrradklimas	80
7.3.2	Schulische Verkehrssicherheitsarbeit.....	83
7.3.3	Außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit.....	85
7.3.4	Weitere mögliche Aktionen und Angebote	86

8	Umsetzungsstrategie.....	90
9	Fazit	93

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Neustadt am Rübenberge mit knapp 46.000 Einwohner*innen in der Gesamtstadt sowie knapp 20.000 Einwohner*innen in der Kernstadt (Stand: 31.12.2020) liegt ca. 25 km nordwestlich der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover und in unmittelbarer Nähe zum Steinhuder Meer, das in der Region ein beliebtes Freizeit- und Erholungsziel darstellt. Das insgesamt 357 km² große Stadtgebiet besteht aus 34 Stadtteilen mit zum Teil ländlichem Charakter.

Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zunächst v.a. im Bereich der Kernstadt zu fördern und den Anteil Radfahrender sowie die Sicherheit beim Radfahren zu erhöhen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Ausbau einer anforderungsgerechten Infrastruktur zum Radfahren. Durch die kompakte Größe der Neustädter Kernstadt sind hier bereits gute Voraussetzungen zur Fahrradnutzung im Alltag und in der Freizeit gegeben.

Das vorliegende Konzept knüpft an die bereits erarbeitete Konzeption zur Durchfahrung und Anbindung der zentralen Neustädter Innenstadt an, entwickelt dieses weiter und erweitert sie um die gesamte Kernstadt. Es wurde außerdem mit dem zum Zeitpunkt der Beauftragung in Erstellung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (InSEK) für den Bereich der zentralen Innenstadt sowie mit weiteren verkehrsplanerischen Vorhaben abgestimmt, um Synergien zu nutzen.

Mit dem Vorrangnetz der Region Hannover liegt darüber hinaus bereits eine Grundlage eines überörtlichen Radverkehrsnetzes vor, das in erster Linie auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet ist. Es ermöglicht die Anbindung der weiteren Stadtteile Neustadts außerhalb der Kernstadt.

Mit der Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur sollen anforderungsgerechte Radverkehrsführungen entlang der klassifizierten Straßen sowie geeignete Radverkehrsführungen im Nebenstraßennetz angeboten werden. Vorhandene Netzlücken sollen geschlossen und die Anbindung der wichtigen Quellen und Ziele im Kernstadtgebiet für den Radverkehr (v.a. Pendelnde, Schüler*innen) verbessert werden. Somit soll v.a. der Alltagsradverkehr gestärkt werden. Der Freizeitradverkehr innerhalb des Projektgebietes wird jedoch ebenfalls berücksichtigt.

Neben der Wegeinfrastruktur sind auch das Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen wichtige Aspekte der ganzheitlichen Radverkehrsförderung als System.

Aufgabenstellung und Zielsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes für die Neustädter Kernstadt sind:

- vorhandene Grundlagen zum Radverkehrsnetz auf Plausibilität zu prüfen und anhand der aktuell relevanten Quellen und Ziele zu einem flächendeckenden, integrierten und gesamtstädtischen Radverkehrsnetz für den Alltags- und

Freizeitradverkehr weiterzuentwickeln, welches den zukünftigen Anforderungen und Entwicklungen zur Radverkehrsförderung entspricht,

- die bestehende Situation zum Radfahren in Neustadt unter dem Aspekt der angestrebten Förderung des Radverkehrs zu erfassen und zu bewerten und dabei den Handlungsbedarf für eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs im Zuge des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes aufzuzeigen,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben (aktuelle Regelwerke, StVO) und der zunehmenden Nutzung von Pedelecs und weiterer Sonderräder (z. B. Lastenräder, Räder mit Anhänger) aufzuzeigen, sowie
- geeignete Maßnahmen aufzuzeigen, die zu einem fahrradfreundlichen Klima in der Stadt beitragen können.

Mit der vorliegenden Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Neustadt a. Rbge. am Rübenberge in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben werden und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht werden.

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie unter Einbeziehung der Öffentlichkeit im Rahmen eines öffentlichen Workshops entwickelt. Es stellt die strategische Grundlage zur Förderung des Radverkehrs in der Neustädter Kernstadt dar und soll bei weiteren verkehrlichen Überlegungen Berücksichtigung finden.

2 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bietet neben den klimarelevanten Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Diese können greifen, wenn es mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im aktuellen Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung dargelegt und daraus Visionen und Ziele für das "Fahrradland Deutschland 2030" abgeleitet.

Nachfolgend sind einzelne Aspekte zur Motivation und Begründung der Radverkehrsförderung dargestellt.

„Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität!“

- Fast jeder Mensch kann das Fahrrad als preisgünstiges und zeitlich flexibles Verkehrsmittel individuell nutzen. In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad einfacher und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von anderen Personen mit dem Auto fahren zu lassen.
- Vor allem auch in Bezug auf den anstehenden demografischen Wandel ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein. Er gewährleistet Mobilität und damit Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Zunehmend werden Senior*innen - auch aus Gründen der Gesundheitsförderung – mehr Wege mit dem Rad zurücklegen, und dabei verstärkt auch Pedelecs nutzen. Die Nutzung von elektrounterstützten Zweirädern (u.a. auch Elektrorollern) steigt deutschlandweit.
- Die Etablierung von Pedelecs und die Nutzung von Radwegen durch Elektroroller bedeutet jedoch auch durchaus mehr Komfortanspruch auf zügiges Fahren und damit hohe Anforderungen an sichere Radwege, Radverkehrsführungen bzw. attraktive Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Fahrradstraßen) sowie an Abstellanlagen.

„Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs!“

- Durchschnittlich werden mit einem normalen Fahrrad ca. 3,7 km pro Weg zurückgelegt, mit einem Pedelec ca. 6,1 km¹. Vor allem diese Streckenlängen bieten sich für die Fahrradnutzung an, so finden 90 % der Fahrten mit dem Rad derzeit in einem Distanzbereich bis 5 km statt. Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) zeigen gleichzeitig, dass die Länge der Wege, die mit dem Fahrrad gefahren wird, im Durchschnitt immer weiter anwächst. Durch die zunehmende Bedeutung von Pedelecs ist ein weiteres Wachstum der zurückgelegten Wegelängen zu erwarten. Mit zusätzlichen Reisezeitgewinnen durch den Ausbau der Radinfrastruktur und der Umsetzung von Radschnellverbindungen kann dieses Potenzial deutlich erweitert werden. Weitere Entfernungsbereiche können insbesondere auch durch eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV erschlossen werden.
- Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten anderer Verkehrsarten - wie z. B. Kfz - in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind

¹ Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2021), S. 14

häufig mit nur geringem baulichem Aufwand umzusetzen und dadurch relativ schnell realisierbar.

- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet die Straßen vom fließenden und ruhenden Verkehr. Dadurch können Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung der Kfz-Infrastruktur in erheblichem Ausmaß eingespart werden. Insbesondere eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitzenzeit kann Ausbaunotwendigkeiten an Knotenpunkten oder die Signalisierung eines Knotens vermeidbar machen. Auch durch die Vermeidung sonst erforderlicher Kapazitätserhöhungen für PKW-Stellplätze können die Städte Einsparungen erzielen.

„Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel!“

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. So können auf der Fläche eines einzelnen Pkw-Stellplatzes sechs bis acht Räder oder zwei Lastenräder bzw. Räder mit Anhänger abgestellt werden.
- Radfahrende tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmende. Fahrräder spielen immer mehr auch als Statussymbole und als Ausdruck urbaner Lebensstile eine Rolle.
- Radfahren spart dem Nutzenden Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.
- Durch die seit vielen Jahren zu verzeichnenden positiven Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität bei Zweirädern sind Pedelecs und mittlerweile auch Elektroroller immer mehr, nicht nur in Regionen mit ausgeprägterem Relief oder für längere Fahrten (z. B. zum Arbeitsplatz), anzutreffen. Im Wirtschaftsverkehr finden Fahrten auch zunehmend mit Lastenpedelecs statt.

„Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor!“

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Derzeit zeichnet sich in der Gesellschaft ein Wandel bezüglich der bevorzugten Mobilitätsformen ab. Insbesondere jüngere Personen bewegen sich zunehmend

multimodal durch die Kommunen, der Führerscheinbesitz nimmt ab und Fahrradfahren liegt zunehmend im Trend. Die gestiegene Wertschätzung des Fahrrades in der Gesellschaft zeigt sich auch an den steigenden Ausgaben für dieses Verkehrsmittel. So investierten die Menschen in Deutschland 2020 durchschnittlich 1.279 Euro in ihr neues Zweirad. Dieser Wert wird von dem über die letzten Jahre steil ansteigenden E-Bike-Anteil beeinflusst. Unter E-Bikes werden sowohl elektrisch angetriebene als auch elektrisch unterstützte Räder gefasst. Die in den letzten Jahren verkauften E-Bikes sind zu 95 % Pedelecs, also Räder, die mit einer Trittkraftunterstützung ausgestattet sind, die bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h genutzt werden kann. Auch bedingt durch die Corona-Pandemie wurden 2020 in Deutschland mit guten 5 Mio. Fahrrädern und E-Bikes knapp 17 % mehr abgesetzt als im Vorjahr. Der Umsatz mit Fahrrädern und E-Bikes machte mit rund 6,4 Mrd. € ein Plus von ca. 61 % im Vergleich zu 2019 aus. Der Anteil an E-Bikes daran betrug knapp 39 %. Damit wurden gut 40 % mehr E-Bikes verkauft als 2019. Der Bestand an Fahrrädern insgesamt (inkl. E-Bikes) in Deutschland betrug 2020 ca. 79,1 Mio. Stück, davon waren 7,1 Mio. E-Bikes.²

- Radfahrende stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Sie entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus. Durch die zunehmende Verbreitung von Lastenrädern und Anhängern (auch im Zusammenhang mit Elektromobilität) und damit die Vereinfachung des Lastentransportes ist eine Steigerung des Einkaufsverkehrs mit dem Fahrrad zu erwarten. Dieses Potenzial wird durch den Einzelhandel und Stadtmarketinggesellschaften bislang allerdings häufig immer noch unterschätzt.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzende liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzt etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z. B. ein

² Nationaler Radverkehrsplan: Zahlen - Daten-Fakten zum Fahrrad- und E-Bike Markt 2020. nrvp.de/22920 (Zugriff: 01.06.2021)

Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.

„Regelmäßiges Radfahren ist gesund!“

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kann schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, den Blutdruck senken, psychischen Stress abbauen und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw gefahrene Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Unternehmen zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeitenden, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, deutlich. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen. Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.

„Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz!“

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Gemeinde und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen und insbesondere dem Erreichen der deutschlandweiten Klimaziele bei.
- Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO₂-Emission aller Privathaushalte in Berlin.

3 Derzeitige Situation zum Radverkehr in Neustadt

In der Kernstadt von Neustadt a. Rbge. bestehen insgesamt gute Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. Mit einer Ost-West-Ausdehnung von ca. 4 km und einer Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 3,6 km liegen alle Ziele der Kernstadt in Entfernungsbereichen, die problemlos mit dem Rad zurückgelegt werden können.

3.1 Status Quo

Die in einem Großteil des Stadtgebietes vorhandenen Straßen im Nebenstraßennetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind bereits heute für den Radverkehr gut und sicher im Mischverkehr zu befahren. Die Stockhausenstraße beispielsweise ist eine Einbahnstraße, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. Dadurch wird eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleistet und Umwege können vermieden werden. Gleiches gilt für die zumindest in Abschnitten freigegebene Fußgängerzone, sodass hier Radfahrende die Ziele und Abstellanlagen im Zentrum erreichen können. An einzelnen Knotenpunkten sind bereits aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) markiert, die die Sichtbarkeit von Radfahrenden für Kfz-Fahrende auch an Knotenpunkten gewährleisten. Auf der Strecke wird der Radverkehr in einzelnen Straßen durch markierte Schutzstreifen sichtbar gemacht.

Neben diesen infrastrukturellen Aspekten, die positiv hervorgehoben werden können, stehen im Projektgebiet bereits vielerorts anforderungsgerechte Abstellanlagen zur Verfügung. Zu nennen sind hier beispielsweise die z.T. überdachten und gesicherten B+R-Angebote am Bahnhof von Neustadt a. Rbge. Aber auch an Freizeitzielen des Radverkehrs, wie beispielsweise das Balneon, oder an Schulen wurden im Rahmen der Befahrung anforderungsgerechte Abstellanlagen vorgefunden.



Ahnsförth

Tempo 30-Zone, Mischverkehr

**Stockhausenstraße**

Für den Radverkehr in
Gegenrichtung freigegebene
Einbahnstraße

**Fußgängerzone**

In Teilen für den Radverkehr
freigegeben

**Siemensstraße**

ARAS vor beschränktem
Bahnübergang



Königsberger Straße
Schutzstreifen



Michael-Ende-Schule
Anforderungsgerechte
Rahmenhalter in Eingangsnähe

Abb. 3-1: Positive Beispiele der Radverkehrssituation in Neustadt a. Rbge.

Demgegenüber werden die zentralen Hauptverkehrsstraßen, z.B. die Herzog-Erich-Allee, aufgrund der fehlenden Berücksichtigung des Radverkehrs negativ bewertet. Auch die Verbindung über die Löwenbrücke bietet keine anforderungsgerechte Führung des Radverkehrs. Dies wurde beispielsweise auch vermehrt im Rahmen der Bürgerbeteiligung erwähnt.

Durch die unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen, stellen diese auch eine Barriere für den Fuß- und Radverkehr dar. Neben den fehlenden Radverkehrsanlagen im Zuge der Straßen, fehlt es auch an sicheren Querungsmöglichkeiten. Auch hier ist die Herzog-Erich-Allee in Höhe des Amtsgericht-Parkplatzes beispielhaft zu erwähnen.

Entlang der Nienburger Straße nördlich der Gleisquerung wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt (Gehweg, Radverkehr frei bzw. gem. Geh-/Radweg), z.T. im Zweirichtungsverkehr und in unzureichender Breite.

Abschnittsweise fehlt ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr. Auf Landwehr verfügen die Radverkehrsanlagen, abschnittsweise Schutzstreifen und baulicher Radweg, durchgängig über nur unzureichende Breiten.

Auf der Wunstorfer Straße ist abschnittsweise beidseitige die Radwegebenutzungspflicht für die gleiche Fahrtrichtung beschildert. Dies ist rechtlich nicht zulässig.

Auch punktuelle Mängel wurden festgestellt, so beispielsweise schlecht sichtbare oder ungesicherte Poller mit unzureichender Durchlassbreite (Beispiel Verbindung zwischen Saarstraße und An der Eisenbahn), die ein Gefahrenpotenzial darstellen. Auch wurden, beispielsweise auf der Leinstraße (L 191), Belagsschäden durch Wurzelaufrübe festgestellt.

Neben den o.g. guten Beispielen zum Fahrradparken wurden auch nicht anforderungsgerechte Abstellanlagen dokumentiert. So wurden u.a. an Einzelhandelsstandorten vermehrt nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen vorgefunden.



Herzog-Erich-Allee

Fehlende Berücksichtigung
Radverkehr



Querung Herzog-Erich-Allee
Fehlende Querungsmöglichkeit
Höhe Amtsgericht



Nienburger Straße
Gemeinsame Führung Fuß- und
Radverkehr, z.T. im
Zweirichtungsverkehr in
unzureichender Breite, fehlender
Sicherheitstrennstreifen



Landwehr
Unzureichende Breite der
Radverkehrsanlage

**Wunstorfer Straße**

Nicht zulässige beidseitige
Benutzungspflicht

**Wegeverbindung zw.
Saarstraße und An der
Eisenbahn**

unzureichende Sichtbarkeit und
Sicherung Poller, unzureichende
Durchlassbreite

**Leinstraße (L 191)**

Belagsschäden durch
Wurzelaufbrüche



Einzelhandel

Nicht anforderungsgerechte
Vorderradklemmen

Abb. 3-2: Negative Beispiele der Radverkehrssituation in Neustadt a. Rbge.

3.2 Aktuelle verkehrliche und städtebauliche Vorhaben der Stadt Neustadt a. Rbge. mit Einfluss auf die Radverkehrssituation

Die Gesamtsituation zum Verkehrsaufkommen in der Neustädter Kernstadt soll durch ein Gesamtverkehrskonzept betrachtet werden. Derzeit liegen zahlreiche Planungsüberlegungen vor, die auch den Radverkehr tangieren. Eine Auswahl wird nachfolgend kurz beschrieben.

Bahnübergänge Siemensstraße und Nienburger Straße

Es ist geplant, den Bahnübergang Siemensstraße durch ein neues Brückenbauwerk südlich der Siemensstraße zu ersetzen. Diese soll auf Höhe der Tankstelle Wunstorfer Str. 56a die Gleise queren. Angebunden wird die Brücke von der Siemensstraße westlich entlang der Gleise. Auf der Ostseite erfolgt die Anbindung an die Wunstorfer Straße nördlich der Tankstelle. Beidseitig sind Geh- und Radwege (je Seite 5,00 m) geplant. Der Bahnübergang soll spätestens bis 2030 aufgehoben werden.

Der Bahnübergang der Nienburger Straße soll voraussichtlich ersatzlos geschlossen werden – ebenfalls bis 2030. Geplant ist aktuell ein Tunnel für den Fuß- und Radverkehr.

Herzog-Erich-Allee und Leinequerung

Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung wird mit der NLStBV verhandelt, ob die Herzog-Erich-Allee zukünftig als Bundesstraßenersatz Richtung B 6 dient oder ob eine andere Alternative möglich ist. Für den Abschnitt liegen der Stadt bereits Planungen aus dem Jahr 2018 vor, die durchgängig die Markierung von Schutzstreifen in einer Breite von ca. 1,30 m vorsehen.

Bei Umsetzung der Planung sollte die Radverkehrsführung entsprechend mitgedacht

und an den aktuellen Kenntnisstand angepasst werden. Insbesondere bei stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen ist dabei auf eine ausreichende Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zu achten.

Die Stadt hat für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem im Jahr 2020 erstellten INSEK einen Antrag beim Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ARL) gestellt. Die Entscheidung über die Bewilligung steht zum Zeitpunkt der Berichtserarbeitung noch aus. Mit der Förderung soll u.a. auch eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Leine finanziert werden, die eine deutliche und von der Bevölkerung viel gewünschte Angebotsverbesserung darstellen kann und langfristig eine Verlagerung des Fuß- und Radverkehrs weg von der Herzog-Erich-Allee und der Löwenbrücke hin zu der neuen Brücke bewirken soll.

Aufwertung der Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt

Durch die Förderung der INSEK-Maßnahmen soll ebenfalls eine Aufwertung der Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt v.a. für den Radverkehr erfolgen. Hierfür soll eine Fahrradstraße parallel zur Fußgängerzone Marktstraße über La-Ferte-Mace-Platz – Wallgraben - Am Wallhof – Apothekengasse eingerichtet und der La-Ferte-Mace-Platz zur besseren Anbindung und Aufwertung umgestaltet werden.

Memeler Straße

In 2021 soll die Memeler Straße saniert werden. In diesem Zuge sollen die zwei kreisverkehr-ähnlichen Flächen komplett zurückgebaut und direkte, höhengleiche Querungen (Überfahrten) für Fuß- und Radverkehr in diesen Bereichen geschaffen werden. Die Vorfahrtsregelung ist noch nicht festgelegt.

Landwehr

Die Straße Landwehr bzw. Hüttendamm soll in Gänze zwischen Nienburger Straße und Moorstraße umgebaut werden. Planungen liegen bereits vor. Diese sehen durchgängig die Markierung von Schutzstreifen in Regelbreite (1,50 m, inkl. gut befahrbarer Rinne) vor. Voraussichtlich kann die Umsetzung jedoch erst nach Sanierung der Moorstraße Richtung Mardorf erfolgen.

Anbindung Mies-van-der-Rohe-Weg an den Bahnhof

Während der Erstellung des Konzeptes wurden 2020 Maßnahmen aus dem Gesamtumfang des Konzeptes separiert, die kurzfristig umgesetzt werden sollten. Hierbei ist die Anbindung des Mies-van-der-Rohe-Wegs an den Bahnhof und die direkte Zuwegung zur Abstellanlage angegangen und Anfang 2021 umgesetzt worden. Auf der Fläche zwischen Mies-van-der-Rohe-Weg und An der Eisenbahn wurde ein gemeinsamer Geh-/Radweg mit einer Breite von 3,00 m gepflastert und beleuchtet. Die Straße An der Eisenbahn kann mit Vorrang über eine erhöhte Überfahrt gequert werden.



Abb. 3-3: Für den Radverkehr vorfahrtberechtigte Überfahrt der Straße An der Eisenbahn zur Anbindung der Fahrradabstellanlage am Bahnhof

Ergänzend hierzu soll die anschließende Grünwegeverbindung in Ost-West Richtung verbessert werden, die Querungen (Hans-Böckler, Kornstraße, Im Heidland) sollen 2021 analog zur Straße "An der Eisenbahn" neu gestaltet werden.

Neubau Rathausgebäude

Das Neustädter Rathaus erhält einen neuen Standort gegenüber vom Bahnhof. Die Vergabe der Planung ist bereits erfolgt. Bei der Gestaltung des Rathausgeländes soll der Radverkehr sowie die Anbindung für den nicht-motorisierten Verkehr zwischen Innenstadt und Bahnhof mitgedacht werden.

4 Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelte Radverkehrsnetz für die Kernstadt von Neustadt a. Rbge. hat zum Ziel, innerhalb des Kernstadtgebietes sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Diese sollen so realisiert werden, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen zur Erreichung von radverkehrsrelevanten Zielen, die dem Radverkehr nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfs möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Das Radverkehrsnetz verbindet insgesamt die Wohngebiete im Kernstadtbereich untereinander und bindet diese an die Innenstadt und den Bahnhof von Neustadt a. Rbge. an. Darüber hinaus werden wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs (z. B. öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsschwerpunkte, Schulen) angebunden. Auch die Anbindung der Kernstadt an die weiteren Stadtteile sowie die benachbarten Kommunen ist durch die Einbeziehung des überörtlichen Vorrangnetzes der Region Hannover berücksichtigt.

Im Vordergrund der Planungsüberlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, jedoch bietet das Radverkehrsnetz auch dem Freizeitradverkehr attraktive Verbindungen.

Mit der Entwicklung und sukzessiven Realisierung bzw. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht sowie
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs in Neustadt a. Rbge. bei und ist somit die zentrale Grundlage der weiteren Radverkehrsförderung.

4.1 Grundsätze und Vorgehen

Ein Radverkehrsnetz soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer

durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z. B. auch Überquerung von Barrieren).

- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits bewährte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere straßenbegleitende oder selbständige Radverkehrsanlagen sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden verfügen.
- Keine "Aussparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen - im Sinne der Führungskontinuität.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Die Netzkonzeption für Neustadt a. Rbge. erfolgte auf Basis einer umfassenden Quell- und Zielanalyse. Berücksichtigung fanden dabei die Wohngebiete als Quellen des Radverkehrs und definierte Ziele wie der Bahnhof, Schulen, öffentliche Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsstandorte sowie bedeutende Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorte.

Weiterhin in die Netzkonzeption einbezogen wurde das bestehende Vorrangnetz der Region Hannover, das auf den überörtlichen Alltagsradverkehr in der Region ausgerichtet ist.

Die vorhandenen Netzelemente wurden auf Plausibilität und Aktualität geprüft und um weitere sinnvolle Verbindungen zur Anbindung der Quellen und Ziele und somit einer Verdichtung im Kernstadtbereich ergänzt. In einem Workshop des INSEKs im Herbst 2019 sowie in einem Auftakt-Workshop zum Radverkehrskonzept im Frühjahr 2020 mit Beteiligung relevanter Akteure zum Radverkehr in Neustadt a. Rbge. sowie der interessierten Bevölkerung wurde ein erster Netzentwurf mit den bestehenden Verbindungen und möglichen Ergänzungen diskutiert. Dabei wurden weitere (Wunsch-)Verbindungen ergänzt, die in die Planungsüberlegungen einbezogen

wurden. Das Ergebnis dieser Netzabstimmung unter Einbeziehung des örtlichen Knowhows ist als „Prüfnetz“ im Übersichtsplan dargestellt (vgl. Abb. 4-1).

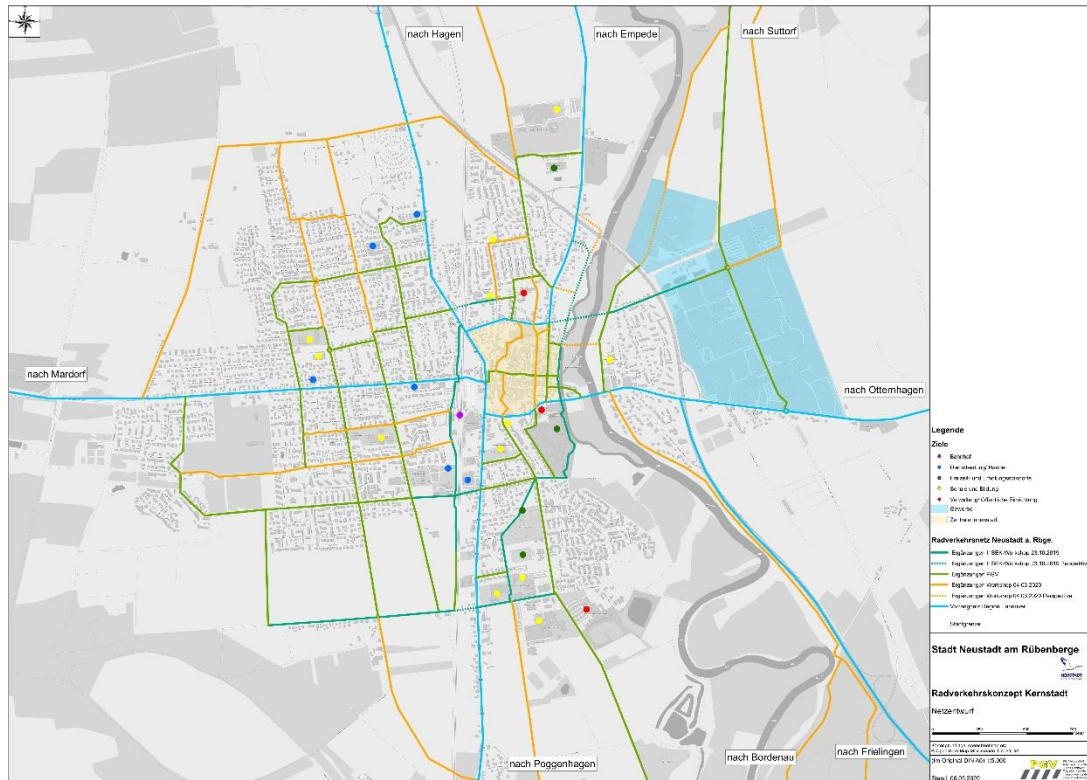


Abb. 4-1: Prüfnetz, Ergebnis der Netzabstimmung

Das „Prüfnetz“ wurde durch geschultes Personal mit dem Rad befahren und der erforderliche Handlungsbedarf zur Ertüchtigung der Verbindungen aufgezeigt. Anschließend erfolgte eine finale Plausibilitätsprüfung des Radverkehrsnetzes. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurden in diesem Zusammenhang einzelne Verbindungen gestrichen, die keiner Zielerreichung dienen bzw. die keine verbindende Funktion für andere Streckenabschnitte besaßen (z. B. Vor dem Moore) oder die zwar perspektivisch gewünscht waren (z. B. Querung der Gleistrasse zwischen Geibel- und Seidenberger Straße), von der Stadtverwaltung derzeit aber auch langfristig als nicht realisierbar eingeschätzt bzw. mit Blick auf aktuelle Planungen als nicht erforderlich angesehen werden.

Das so entstandene Radverkehrsnetz für Neustadt a. Rbge. übernimmt damit eine Verbindungsfunktion, insbesondere zum Erreichen wichtiger Einzelziele innerhalb der Kernstadt sowie in die weiteren Stadtteile, Nachbarorte und an das überörtliche Radverkehrsnetz.

Es dient darüber hinaus als Grundlage für die Feststellung des Handlungsbedarfs (vgl. Kap. 5.3).

4.2 Struktur des Radverkehrsnetzes

Das nach den skizzierten Grundsätzen entwickelte Radverkehrsnetz für die Kernstadt Neustadt a. Rbge. umfasst innerhalb des Projektgebietes eine Länge von ca. 56 km.

Das Radverkehrsnetz ist im Bereich der zentralen Innenstadt verdichtet, um die dort befindlichen Ziele des Radverkehrs anzubinden. Auch die Wohngebiete westlich der Bahntrasse werden über ein dichtes Netz angebunden. Dies ist insbesondere durch die Anbindung der Schulen und Einkaufsmöglichkeiten begründet. Über das Radverkehrsnetz sollen darüber hinaus durchgängige Verbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung aufgezeigt werden.

Nicht alle Abschnitte des Radverkehrsnetzes sind schon für die radverkehrliche Nutzung geeignet, sondern werden im Radverkehrsnetz als „perspektivische Netzerweiterung“ (ca. 2 km) berücksichtigt, da z.B. noch neue Wegeverbindungen geschaffen werden müssen. Als perspektivische Netzerweiterungen sind beispielsweise die Wegeverbindung zwischen Südstraße und Moordorfer Straße westlich der Gleise, die geplante Brücke über die Bahngleise südlich der Siemensstraße sowie die geplante Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Leine nördlich der Löwenbrücke (vgl. Kapitel 3.2) im Netz enthalten.

Die Leine wirkt mit aktuell nur einer Überquerungsmöglichkeit im Kernstadtbereich als Barriere mit deutlicher Trennwirkung zwischen der Kernstadt und dem Siedlungs- und Gewerbebereich östlich der Leine. Dieser Sachverhalt verdeutlicht, welche enorme Verbesserung die gewünschte Fuß- und Rad-Brücke erzielen kann.

Das Radverkehrsnetz bindet die Kernstadt in jeweils alle Himmelsrichtungen an die weiteren Stadtteile und Nachbarkommunen an. Die Netzdichte nimmt mit zunehmender Entfernung zur Innenstadt ab.

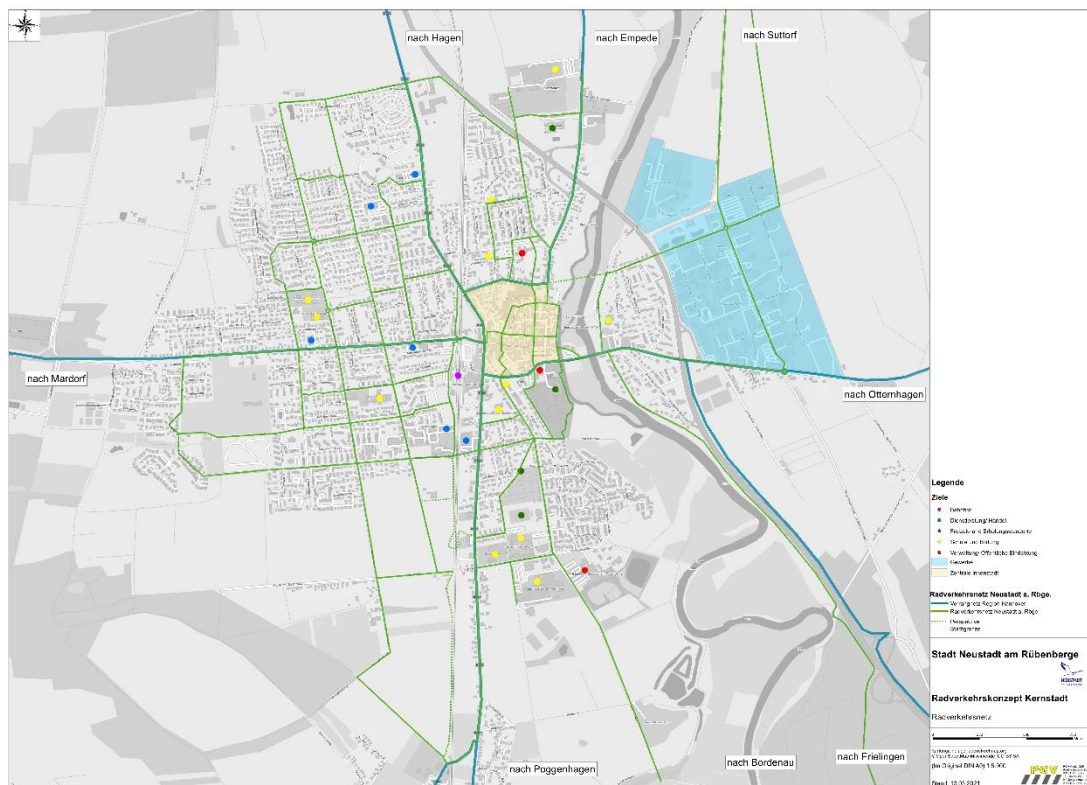


Abb. 4-2: Radverkehrsnetz der Stadt Neustadt a. Rbge.

Generell gilt, dass ein Radverkehrsnetz kein statisches Gebilde darstellt, sondern stetig den aktuellen Anforderungen bzw. neuen Planungen und Umbauten im Wegenetz oder an neue Ziele des Radverkehrs angepasst werden sollte. Dies gilt beispielsweise auch in Hinblick auf den Rathaus-Neubau, sowie das geplante gesamtstädtische Verkehrsgutachten, bei denen der Radverkehr jeweils mitgedacht werden muss.

5 Maßnahmenkonzeption Weeginfrastruktur

Der Radverkehr in Neustadt a. Rbge. soll insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z. B. ERA 2010³) sowie deren Fortschreibungen zu berücksichtigen.

Die Aussagen der derzeit geltenden Richtlinien sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Diese bilden die Grundlage für den festgestellten Handlungsbedarf (siehe tabellarische Auflistung im separaten Anlagenband).

Der Konkretisierungsgrad der empfohlenen Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

5.1 Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.

³ Die derzeit geltenden ERA 2010 befinden sich in der Überarbeitung. Mit einer neuen Fassung ist nach derzeitigem Stand in 2022 zu rechnen. Die neuen "ERA 2022" werden u.a. die Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelecs) thematisieren.

- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe der ERA 95 und der StVO 1997 liegen umfängliche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen war es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Darüber hinaus wurde für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen der nötige Nachweis der Gefahrenlage aufgehoben und weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeführt.

Die aktuell geltende Fassung der StVO wurde im April **2020 eingeführt**. Auch sie enthält weitere Neuerungen den Radverkehr betreffend. Diese umfassen neben der Klarstellung, dass Nebeneinander fahren generell möglich und gestattet ist, die Einführung einer Fahrradzone sowie eines Grünpfeils für den Radverkehr. Darüber hinaus wird der Überholabstand u.a. für Radfahrende mit mind. 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts klar benannt. An Engstellen kann zukünftig ein Überholverbot angeordnet werden. Auf Schutzstreifen ist mit der Neufassung der StVO auch das Halten von Kfz verboten. Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist nicht mehr mit dem Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart zu begründen. Als neue Verkehrszeichen werden darüber hinaus Sinnbilder für Lastenfahrräder und Radschnellwege eingeführt.

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus den geltenden StVO und VwV-StVO und den Regelwerken (insbesondere RSt 06 und ERA 2010) ergibt, dargestellt. Die Aussagen bilden damit eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radverkehrskonzept.

5.1.1 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen **Erkennbarkeit**, **Begreifbarkeit** und **Befahrbarkeit** zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des **Sichtkontaktes** von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Zur Führung des Radverkehrs steht dabei eine Vielzahl möglicher Radverkehrsanlagen mit bzw. ohne Benutzungspflicht zur Verfügung:

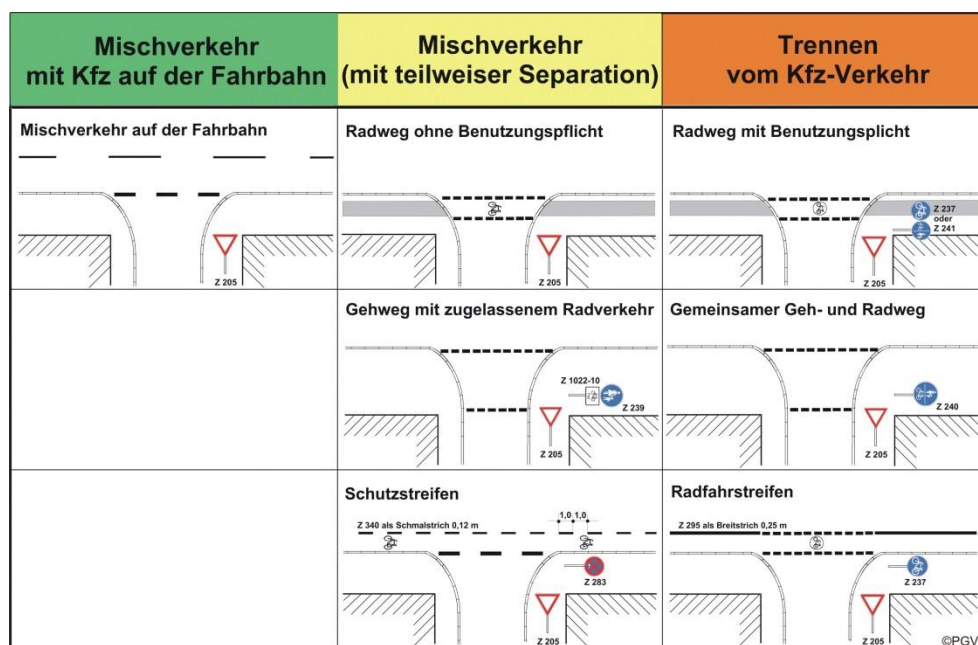


Abb. 5-1: Übersicht Führungsformen Radverkehr

Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben der ERA 2010.

Die nachfolgend aufgezeigten Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. Die Übergänge sind jedoch nicht als harte Grenzen zu verstehen.

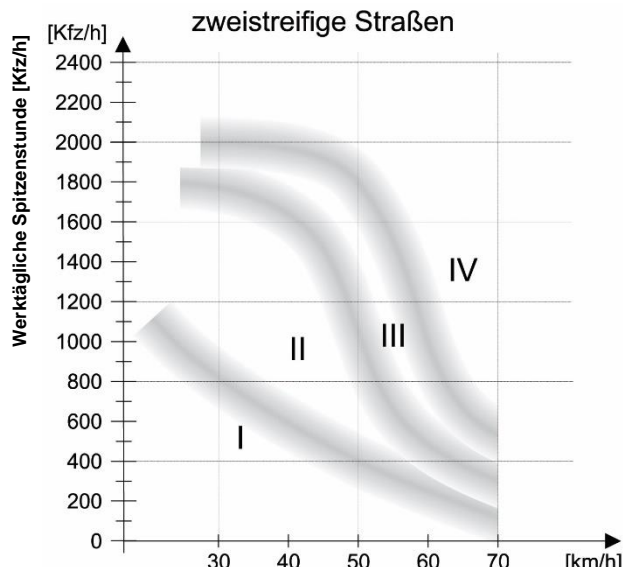


Abb. 5-2: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Belastungsbereich I

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

Belastungsbereich II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

Belastungsbereich III

eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Belastungsbereich IV

eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:

- Flächenverfügbarkeit
- Schwerverkehrsstärke
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
- Kfz-Parken
Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechsellvorgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte
Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.

Weitere generelle Aspekte:

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt **innerorts** aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen **die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RAST 06 und der ERA 2010.
Im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei größerem Radverkehrsaufkommen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten. Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO 2017)
Zweirichtungsradweg	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO 2017)
Radfahrstreifen	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO 2017)
Schutzstreifen	1,50 m	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt 06)
Gemeinsamer Geh- u. Radweg	≥ 2,50 m	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO 2017)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		

Tab. 5.1: Regelbreiten für innerörtliche straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RASt 06 bzw. ERA 2010

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,5 - 0,75 m zum Längsparken
- 0,75 m zum Schräg-/Senkrechtparken (1,10 m inkl. Überhangstreifen bei baulichen Anlagen)
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)
- 1,75 m bei Landstraßen

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.

- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Alternativ können Piktogramme oder Furten markiert werden.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



Abb. 5-3: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Roteinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich die nachfolgenden Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.⁴

⁴ Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 5.1

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 5-4). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 5-4: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

Exkurs: Radwegebenutzungspflicht

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge – die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt.⁵

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben.

Für die Bewertung einer Anordnung der Benutzungspflicht sind neben dem Kriterium der Gefahrenlage auch die entwurfstechnischen Mindestanforderungen gemäß VwV-StVO⁶ § 2 zu Absatz 4 Satz 2 zu prüfen.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 („Radweg“), 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“) VwV-StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Seit der Neufassung der VwV-StVO in 2009 wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.

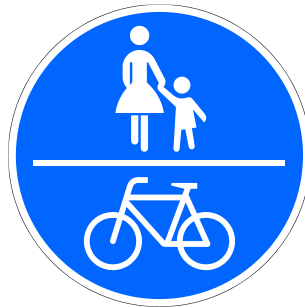
⁵ Nach einer Änderung der VwV-StVO vom Dezember 2016 sind innerörtliche Radfahrstreifen und außerörtliche Radwege von dieser Bestimmung ausgenommen. Die Empfehlungen dieses Gutachtens berücksichtigen diese Neuerung.

⁶ Hinweis: Die Verweise gelten für die VwV-StVO 2017. Die VwV zur aktuell geltenden StVO liegt im Stand Mai 2021 noch nicht vor.



Zeichen 237 VwV-StVO

„Radweg“



Zeichen 240 VwV-StVO

„Gemeinsamer Geh- und Radweg“



Zeichen 241 VwV-StVO

„Getrennter Geh- und Radweg“

Abb. 5-5: Verkehrszeichen zur Anordnung der Benutzungspflicht gemäß VwV-StVO



© PGV-Alrutz

Abb. 5-6: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (unzureichende Breite) (Neustadt a. Rbge., Nienburger Straße)

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrende dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen mit vorhandenen baulichen Radwegen, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmenden durch ihren Belag oder eine Markierung erkennbar. Sie sind verkehrsrechtlich ebenso Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmenden oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Sind die Breiten im Seitenraum zu gering für Fuß- und Radverkehr und ein Ausbau nicht möglich, sollte der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt und der vorhandene bauliche Radweg aufgegeben werden. Damit eine vollständige Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend umgebaut werden. Sofern der Radweg im Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung kurzfristig durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch für das Kfz-Parken umgenutzt werden.



Abb. 5-7: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht und Beibehaltung des baulichen Radweges als nicht benutzungspflichtige Anlage ist vor allem auch die „duale“ Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrende auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw. Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.



Abb. 5-8: Überleitung auf Fahrbahn (duale Führung) oder den nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg (Hannover)

Zweirichtungsradwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Vz 1022-10) erfolgen (dann also nur „Benutzungsrecht“, keine „Benutzungspflicht“). Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite.

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 5-9: Zweirichtungsweg (Hemer)

Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn

Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m inkl. Markierung) sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Für Radfahrstreifen gelten seit der VwV-StVO 2009 keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 5-10: Radfahrstreifen (Stuttgart)

Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Breite 12,5 cm, Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.



Abb. 5-11: Links: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Hildesheim); rechts: beidseitiger Schutzstreifen (Neustadt a. Rbge., Königsberger Straße)

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden,

die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrenden anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine nutzbare Breite von 1,50 m haben. Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Bei angrenzenden Parkständen sollten nach Möglichkeit Sicherheitstrennstreifen in mind. 0,5 m Breite zu den Parkständen markiert werden. Nach den ERA 2010 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein. Aus Gutachtersicht ist dies nicht mehr zu empfehlen, zumal auch die Kfz-Breiten immer größer werden. In den aktuellen Überarbeitungen der ERA und der RAST werden hier deutlichere Abstände diskutiert.
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radverkehrspiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht bzw. nur an punktuellen Konfliktstellen vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung 2020 gilt ein grundsätzliches Haltverbot auf Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung der Haltverbote in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig den Radfahrenden zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr oder weiteren nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen. So können den Radfahrenden je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 2010 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzer*innengruppen des Radverkehrs (z. B. Schüler*innen, Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.



Abb. 5-12: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der zu Fuß Gehenden vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 5-13: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Neustadt a. Rbge., Wunstorfer Straße)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrende auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.



Abb. 5-14: Gehweg, Radverkehr frei (Neustadt a. Rbge., Dietrich-Redeker-Weg)

Gemäß Entwurf zur VwV-StVO (Entwurf 2021) besteht mittlerweile auch die Möglichkeit, statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild zugelassenem Radverkehr, auch eine Regelung als „**nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg**“ anzuordnen. Diese Möglichkeit besteht in einzelnen Bundesländern (u.a. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen) bereits seit vielen Jahren und hat sich dort etabliert. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußverkehr und Fahrrad mit einem getrennten Querstrich dazwischen (analog Zeichen 240 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Einer Beschilderung bedarf es nicht.



Abb. 5-15:
Piktogramm für
gemeinsamen Geh- und
Radweg in Freiburg im
Breisgau (Baden-
Württemberg)

Diese Lösungen eröffnen insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Seitenraumnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.

Auch wenn in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege mit Radverkehr frei oder die nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh- und Radwegen erforderlich. Das bedeutet, dass die Breiten eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß VwV-StVO als Mindestvoraussetzung erfüllt sein müssen.

5.1.2 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zum motorisierten Verkehr zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrenden von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAST 06, ERA 2010 und StVO u. a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an **Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA)** sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Schutzstreifen sind an Knotenpunkten durchzuführen. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.



Abb. 5-16: Radverkehr wird im Vorfeld des Knotens an den Fahrbahnrand und damit ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z. B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrenden durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 5-17: Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)

Radfahrstreifen können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen

übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 5-18: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radverkehrssignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Eine gemeinsame Signalisierung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erfolgt grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten. Ist für den Radverkehr keine Signalisierung vorhanden (eigene oder gemeinsam mit Fußverkehr), gelten für ihn die Kfz-Signale.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet

sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist.



Abb. 5-19: Vorbeifahrtstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Bielefeld)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrende (und zu Fuß Gehende) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.



Abb. 5-20: Rückbau und Signalisierung eines konfliktträchtigen freien Rechtsabbiegefahrstreifens in Hannover (links vorher, rechts nachher)

Eine direkte Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmenden, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrtrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrende geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrende können ARAS eine sichere Lösung sein.

Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 5-21: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Neustadt a. Rbge., Siemensstraße)

Für **linksabbiegenden Radverkehr** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrenden erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RAS 06 und ERA 2010 genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrende zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Die Erfahrungen zeigen, dass Radfahrende an Kreuzungen mit indirektem Links

häufig die Markierungen zunächst nicht wahrnehmen oder verstehen. Daher bedarf es zum erfolgreichen Einsatz des indirekten Links Abbiegens der intensiven Information der Bevölkerung (z. B. über Pressemeldungen, Erläuterungen auf Webseite der Stadt, Flyer für Anlieger und als Auslage in öffentlichen Einrichtungen, Infoveranstaltungen, Kommunikation über Multiplikatoren wie den ADFC oder andere radaffine Verbände bzw. Schulen und Fahrschulen).



Abb. 5-22: Beispiele für direktes (links, Bocholt) und indirektes (rechts, Leipzig) Linksabbiegen

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

Zur **Führung des Radverkehrs an größeren innerörtlichen Kreisverkehren** gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen und diverse Untersuchungen. Die Diskussion zur Radverkehrsführung in Kreisverkehren ist im FGSV-Arbeitskreis "Kreisverkehre" und den höheren Gremien noch nicht abgeschlossen. Aktuell soll auch das "Merkblatt für Kreisverkehre" der FGSV aktualisiert werden, aber auch hier liegen derzeit noch keine abgestimmten Aussagen vor. Ein Vorhaben der BASt bezüglich "Einsatz und Verkehrssicherheit von Fußgängerüberwegen", das insbesondere Fußgängerüberwege an Kreisverkehren untersucht, befindet sich aktuell in der Schlussphase, abgestimmte Empfehlungen liegen jedoch auch hier noch nicht vor.

Bis diesbezüglich neue Erkenntnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll.

Innerorts wird generell empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen.

Sollte es aus örtlichen Gründen sinnvoll sein, Radwege anzulegen, sollten Fuß- und Radverkehr gegenüber ab- bzw. einbiegenden Fahrzeugen über die gleichen Vorrangregelungen verfügen.

5.1.3 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben. In jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Durch **Piktogramme** auf der Fahrbahn wird die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung für den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht. Diese ist vor allem sinnvoll, wenn gleichzeitig noch eine nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum besteht oder bis vor kurzer Zeit noch bestand. Vor allem im Übergangsbereich von der Seitenraumführung auf die Fahrbahnführung sollen Piktogramme die geänderte Führungsform verdeutlichen.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrende geschaffen werden oder der Radverkehr von Abbiegeverboten ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrende durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen

Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf von Hauptverbindungen durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist ein bereits derzeit erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. eine generelle Radverkehrsförderung der Stadt Neustadt a. Rbge. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen stellen eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen dar. Als Sonderweg für den Radverkehr ausgewiesen,

genießen Radfahrende bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen. Gemäß StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo 30-Zonen muss nach dem Entwurf der VwV-StVO die Tempo 30-Zone im Übergang zur Fahrradstraße (und umgekehrt) nicht mehr beendet werden.

Bei Fahrradstraßen beträgt die Fahrgassenbreite im Regelfall 4,00 m zzgl. zum Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz. Bei Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr sind auch geringere Breiten möglich. Bei breiteren Fahrbahnen kann die Überbreite für Gehwegnasen, Baumstandorte, Buskaps (jeweils punktuell) bzw. ein- oder beidseitiges Parken genutzt werden.



Abb. 5-23: Fahrradstraße (Hannover)

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Bei Bedarf sollte der Durchgangs-Kfz-Verkehr durch modale Filter (z.B. Unterbrechen der Verbindung durch Poller oder Einbahnstraßenlösungen) unterbunden werden. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes

Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.

Aus Gutachtersicht wird empfohlen, alle Fahrradstraßen in einer Kommune mit den gleichen Vorrangregelungen bzw. im gleichen Gestaltungsdesign (corporate design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht, und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.



Beispiel Kiel

Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten



Beispiel Hannover

Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.



Beispiel Freiburg

Piktogramme in Blau mit zusätzlichen Richtungspfeilen an allen Einmündungen



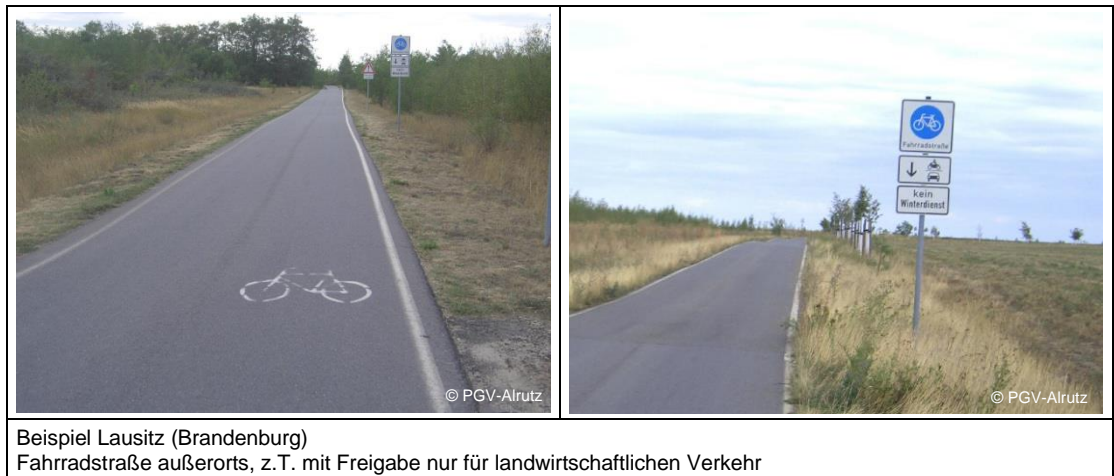
Beispiel Lemgo
Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand



Beispiel Leer
Besondere Pflasterkombination und Piktogramm mit Wiedererkennungswert; Piktogramme in Anlehnung an Verkehrszeichen



Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts)
Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO



Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.

Mit der in 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle besteht darüber hinaus die Möglichkeit, größere zusammenhängende Bereiche als „**Fahrradzone**“ mit entsprechenden Verkehrszeichen auszuweisen.

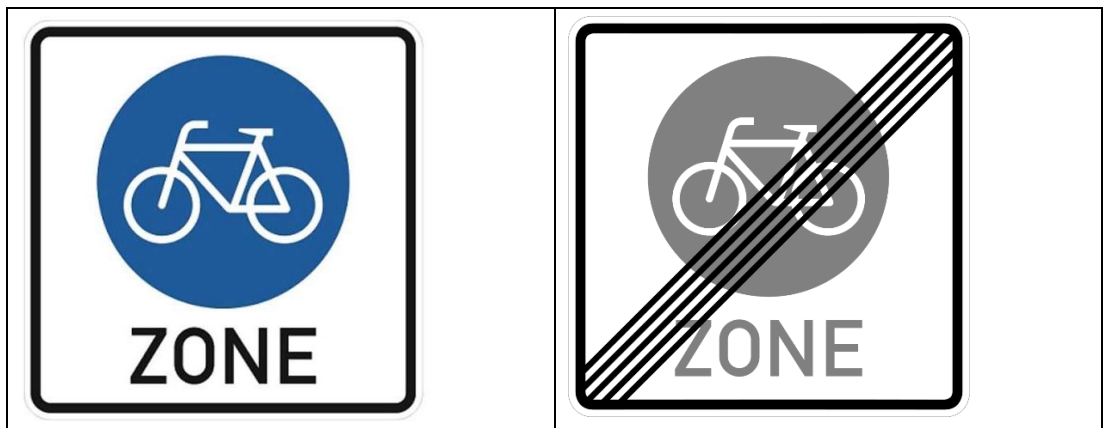


Abb. 5-24: Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.3 StVO) und „Ende einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.4 StVO)

Einbahnstraßen

Häufig verhindern Einbahnstraßen die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen⁷, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.



Abb. 5-25: Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Neustadt a. Rbge., Stockhausenstraße)

Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite (mind. 3,00 m) vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkerem

⁷ Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BAST, Heft V83, Bremerhaven 2001

Lkw-Verkehr beträgt diese mindestens 3,50 m (gemäß VwV-StVO, Entwurf 2021, sind hier 4,50 m anzusetzen).

- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.
- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z. B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr die Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.

Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

5.2 Generelle Handlungsschwerpunkte für Neustadt a. Rbge.

Ein im Kernstadtgebiet wiederkehrender Handlungsbedarf ist in einer ausreichenden Sicherung und Durchlassbreite von **Pollern** zu sehen. Diese sollten auf Erforderlichkeit geprüft und entsprechend entfernt oder durch reflektierende Poller ersetzt und durch Bodenmarkierung ergänzt werden, um Alleinunfällen vorzubeugen.

In der Kernstadt von Neustadt a. Rbge. sind vielerorts zu schmale Radverkehrsanlagen vorzufinden. Grundsätzlich sind **ausreichende Breiten** für Radverkehrsanlagen vorzusehen und ein Sicherheitstrennstreifen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu berücksichtigen. Auch die **Oberflächenbeschaffenheiten** sollten ein sicheres und komfortables Befahren mit dem Rad möglich machen.

Generell sollte die angeordnete **Benutzungspflicht** überprüft werden. Eine beidseitige Benutzungspflicht ist nicht zulässig, auch wenn die Situation die generelle Anordnung rechtfertigt (vgl. Kap. 5.1.1). In diesem Zusammenhang ist auch auf die Gewährleistung der **Führungskontinuität** entlang einer Achse zu achten, um eine intuitive Befahrbarkeit zu gewährleisten.

Grundsätzlich lässt sich mit der **Ausweisung von Fahrradstraßen** und deren Ausgestaltung in einem stadteigenen corporate design eine relativ kostengünstige und komfortable Lösung für den Radverkehr schaffen, die gleichzeitig die Radverkehrsförderung der Stadt deutlich sichtbar macht und somit auch einen

öffentlichkeitswirksamen Effekt hat. Gleiches gilt für Markierungslösungen wie aufgeweitete Radaufstellstreifen an untergeordneten Knotenarmen.

Die Eröffnung der ersten Fahrradstraße sollte von **intensiver Öffentlichkeitsarbeit** im Sinne von Aufklärung über die geltenden Regelungen begleitet werden. Dies kann beispielsweise mithilfe von Flyern (vgl. Kommunikationspaket der AGFK Niedersachsen/ Bremen e.V. Abb. 7-5) sowie einem Aktionstag in Anlehnung an den Radaktionstag im September 2020 erfolgen, bei dem mit verschiedenen Ständen für das Radfahren geworben und über die geltenden Regelungen informiert wird.

5.3 Gesamtübersicht Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur

Für die Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im Kernstadtgebiet von Neustadt a. Rbge. (Gesamtlänge ca. 56 km) wurde auf insgesamt 97 Streckenabschnitten und punktuellen Bereichen ein Handlungsbedarf festgestellt. Dabei wurden insgesamt 134 Einzelmaßnahmen auf einer Länge von ca. 32 km zzgl. punktueller Örtlichkeiten sowie gut 2 km perspektivische Netzergänzungen zur Beseitigung der Mängel vorgeschlagen. Während der Projektlaufzeit befanden sich bereits einzelne Maßnahmen in der Planung bzw. im Bau (ca. 4,5 km), 1 Maßnahmen (ca. 60 m Länge) wurden im Laufe der Konzepterarbeitung bereits umgesetzt.

Auf ca. 20 km wurde kein Handlungsbedarf festgestellt, somit ist bereits heute gut ein Drittel des Radverkehrsnetzes gut nutzbar.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in der Maßnahmentabelle im Anlagenband aufgeführt. Diese enthält jeweils eine kurze Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation (inkl. Foto) sowie den empfohlenen Lösungsansatz entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes und einen Hinweis zur Priorisierung der Maßnahmen.

Auf Wunsch der Stadt Neustadt a. Rbge. wurden die Abschnitte nach Zuständigkeiten unterteilt in Maßnahmen an:

- Bundesstraßen
- Landesstraßen
- Kreisstraßen

Für die Maßnahmen außerhalb der klassifizierten Straßen erfolgt eine Untergliederung in

- große Maßnahmen
- kleine Maßnahmen (z.B. Poller versetzen)
- Markierungsarbeiten.

Die Abschnitte, in denen verschiedene Zuständigkeiten greifen, wurden mehrfach angeführt und die entsprechende Maßnahme der Zuständigkeit gefettet. Die übrigen Maßnahmen dieses Abschnittes wurden eingegraut beibehalten und mit einem

Nummernverweis versehen, da diese immer im Zusammenhang geplant und umgesetzt werden sollten.

Prioritäten

Insgesamt ist die Maßnahmenkonzeption auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind.

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie (vgl. Kap. 8), die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Zur Einschätzung der **Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort** wurden den einzelnen Lösungsansätzen jeweils Prioritäten zugeordnet. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen (z. B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- **Prioritätsstufe 1** wurde vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich ist oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) notwendig ist.
- **Prioritätsstufe 2** wurde vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln als Querungshilfen.
- Unabhängig davon werden schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z.B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „**Kleinmaßnahme**“ (**Prioritätsstufe K**) eingestuft.

Prioritätsstufe 1 Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	Prioritätsstufe 2 Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Prioritätsstufe K Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Radverkehrsanlage fehlt bzw. in unzureichender Breite Bsp. Leinstraße (L 191) zw. Theodor- Heuss-Str. und südl. Zubringer B 6	Belagsschäden Bsp. Wegeverbindung zw. Sterntalerstraße und Im Wiebusche	Poller mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung Bsp. Wegeverbindung zw. Saarstraße und An der Eisenbahn

Abb. 5-26: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Darüber hinaus wurden zusätzlich folgende Prioritäten definiert und zugeordnet:

- Maßnahmen, die im Zusammenhang mit einer perspektivischen Netzerweiterung empfohlen werden, erhielten die Priorität „**2p**“.
- Maßnahmen, für die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits Planungen oder konkretere Überlegungen vorlagen, erhielten die Priorität „**In Planung**“.
- Maßnahmen, die sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits in der Umsetzung befanden, erhielten den Vermerk „**In Bau**“
- Problembehaftete Bereiche, deren Fertigstellung bereits während der Konzepterstellung erfolgte, wurden in der Übersichtstabelle mit „✓“ gekennzeichnet.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen:

Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:	
1	Prioritätsstufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
2	Prioritätsstufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
2p	Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wegestrecken im Zuge der perspektivischen Netzerweiterungen.
K	Kleinmaßnahme , die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt <ul style="list-style-type: none"> - Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme

In Planung	Maßnahme, für die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits Planungen oder konkretere Überlegungen vorlagen.
In Bau	Maßnahme befindet sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits im Bau
✓	Maßnahme, die bereits umgesetzt ist

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Im Übersichtsplan (vgl. Abb. 5-27) sind die Bereiche mit Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme und der laufenden Nummer, unter der der Abschnitt in der Maßnahmentabelle aufgeführt ist, aufgezeigt.

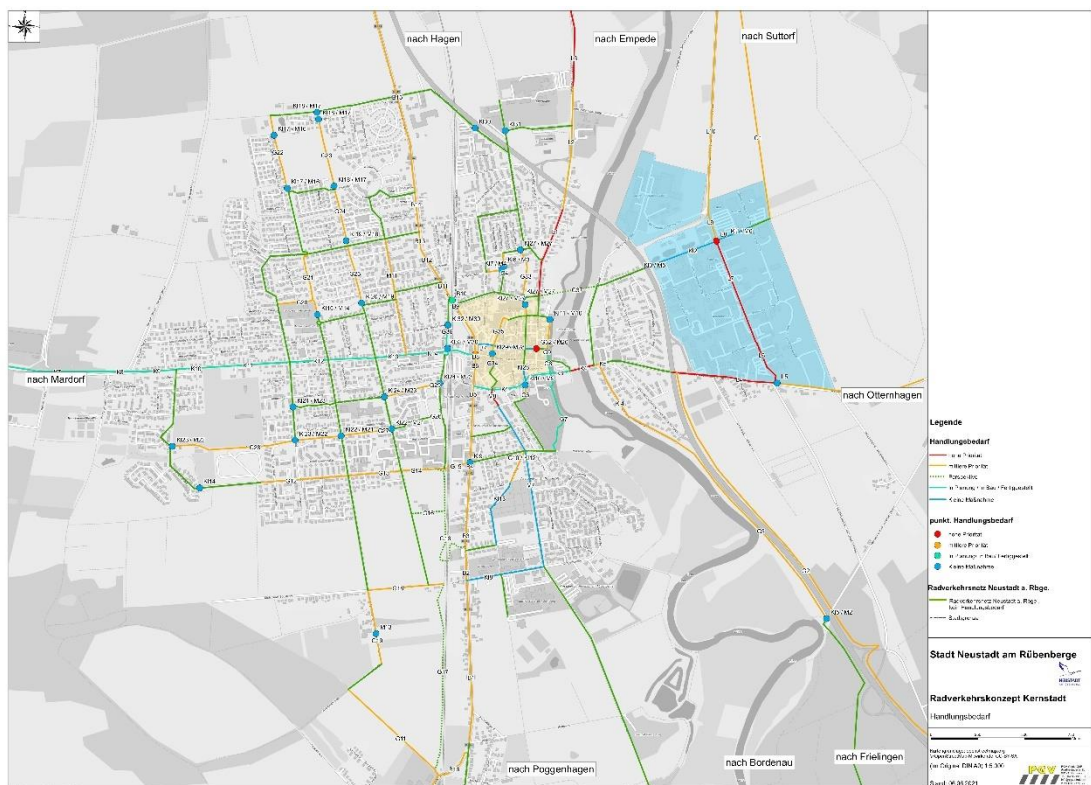


Abb. 5-27: Plan Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz Kernstadt

Überschlägige Kostenschätzung

Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung der Radinfrastruktur im Radverkehrsnetz vorgenommen. Da es sich beim Handlungsbedarf z.T. auch um Belagserneuerungen der Fahrbahn handelt, sind die in der Kostenschätzung angenommenen Kosten zwar überwiegend, jedoch nicht als reine Maßnahmen für den Radverkehr zu sehen. Darüber hinaus lassen sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen auch noch nicht näher bestimmen. Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Die zugrunde gelegten Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten der Gutachter und sind mit dem Auftraggeber abgestimmt. Dabei wurden die einzelnen vorgeschlagenen Lösungsansätze jeweils danach bewertet, ob voraussichtlich sehr geringer, geringer, mittlerer, hoher oder sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig wird. Unterschieden wurden der Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, der unter Berücksichtigung des Längenbezugs errechnet wurde, und der Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen. Der Kostenansatz für punktuelle Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand wurde auf volle 500 € aufgerundet. Die verwendeten Anhaltspunkte zur Schätzung sind nachfolgend angegeben.

Pauschale Kostenansätze (brutto) für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen im Bereich Wegeinfrastruktur

- Streckenabschnitte

Geringer Aufwand	
z. B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen	
Poller entfernen 100€/ versetzen 300€/ neu setzen 500€	25-30€/lfm
Mittlerer Aufwand	40 €/lfm
z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von	(einseitig) bzw.
Schutzstreifen, Fahrradstraße), ohne Beleuchtung	60 €/lfm
Hoher Aufwand	
z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung, Deckensanierung	100€/lfm
Sehr hoher Aufwand	Je nach
z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten	Ausbaustandard
bei Umbau an einer Straße, Wegeneubau	150€/lfm
Neubau Geh-/Radweg außerorts	300-400 €/lfm
Neubau Radweg (Asphalt)	120€/m ²
- Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen

Sehr geringer Aufwand z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme	200 €/Schild (mind. 500 € pro Maßnahme)
Geringer Aufwand z. B. Bordabsenkungen, Drängelgitter, Furtmarkierungen	5.000 – 10.000 €
Mittlerer Aufwand z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage	20.000 – 50.000 € ohne Bordversatz; 50.000-100.000€ mit Bordversatz
Hoher Aufwand z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz, Rückbau freier Rechtsabbieger	50.000 – 100.000 € bzw. 150.000- 200.000€ bei größerer Umgestaltung

Folgende Maßnahmen werden bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

- Maßnahmen, für die eine (Vor-)Planung seitens der Stadt oder der Region Hannover bereits vorliegt. Hier ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Planung genauere Kostenangaben vorliegen oder in Kürze erstellt werden.
- Maßnahmen, die bereits während der Projektlaufzeit durchgeführt wurden.
- Prüfaufträge und Alternativvorschläge.
- Maßnahmen, die als Daueraufgabe eingeschätzt werden (Straßenreinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc.).
- Kosten für Ingenieurbauwerke wie die perspektivische Brücke über die Leine.

Da sich zahlreiche Maßnahmen erst im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Konzeption konkretisieren lassen, entfällt die Kostenschätzung hierfür. Für die Umsetzung der übrigen Maßnahmen wurden Gesamtkosten von rund 4,3 Mio. € ermittelt. Zuzüglich weiterer Planungskosten und einer pauschalen Reserve („Unvorhergesehenes“, ca. 25 %) ist von einem Kostenansatz von rund 5,4 Mio. € auszugehen.

Die geschätzten Kosten teilen sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Kosten in €	% der Kosten
Kurzfristige Maßnahmen	84	482.000	9
Maßnahmen der Prioritätsstufe 1	15	889.000	16
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2	82	4.052.000	75
Gesamt	100 %	5.423.000	100 %

Tab. 5.2: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Dringlichkeiten

Untergliedert in die vorgenommene Unterteilung nach Maßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie nach Maßnahmen an Straßen in städtischer Baulast – große Maßnahmen, kleine/ kurzfristige Maßnahmen sowie Markierungsarbeiten - lässt sich folgende Verteilung der Kosten aufzeigen:

	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Kosten in €	% der Kosten
Bundesstraßen	16	599.000	11
Landesstraßen	10	878.000	16
Kreisstraßen	15	161.000	3
Städt. BL – große Maßnahmen	37	3.221.000	59
Städt. BL – kleine Maßnahmen	32	202.000	4
Städt. BL - Markierungsarbeiten	30	362.000 ⁸	7
Gesamt	100 %	5.423.000	100 %

Tab. 5.3: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach abgestimmten Zuständigkeiten (Straßenkategorie und Umfang der Maßnahme)

Aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen entlang von klassifizierten Straßen ergibt sich ein entsprechender Abstimmungsbedarf mit den jeweiligen Baulasträgern.

Insgesamt sollte bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z. B. Kanalisation) durchzuführen. Im umgekehrten Sinne gilt natürlich entsprechend, dass bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab geprüft werden sollte, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung.

⁸ Die Kosten für Markierungsarbeiten beziehen sich auf reine Markierungsmaßnahmen. Maßnahmen, bei denen neben den Markierungen noch weiterer Handlungsbedarf besteht (z.B. Poller versetzen), wurden pauschal zu den jeweiligen Kleinmaßnahmen hinzugerechnet.

6 Fahrradparken (inkl. B+R)

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

6.1 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- **Bedienungskomfort**
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Beschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad, Lastenrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung

hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstellrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.

- **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**

Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein Parken außerhalb der bereitgestellten Anlagen („frei“ abgestellte Räder) ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmender führen.

- **Leichte Erreichbarkeit**

Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die immer stärker zunehmende Nutzung von Pedelecs, die in der Regel deutlich schwerer sind als normale Fahrräder.

- **Soziale Sicherheit**

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Schutz vor Diebstahl und Vandalismus sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt sind:

- **Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis**

Vorderradhalter sind zwar überwiegend preisgünstig, sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrenden zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen. Dies ist beispielsweise bei einfachen Anlehnbügeln der Fall.

- **Geringe Unterhaltskosten**

Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine

Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.

- **Städtebauliche Verträglichkeit**

Fahrradständer sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.

- **Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken**

Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrenden gern angenommen. Sie verhindern damit ‚wildes‘ Parken und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.

- **Flexibilität**

Abstellelemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.

- **Geringer Flächenbedarf**

Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o. a. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d. h. zwei Räder pro Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen.



Abb. 6-1: Rahmenhalter mit Doppelholm

Oft werden Abstellanlagen auch vom Einzelhandel aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder meist nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele, die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abb. 6-2: Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich, die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung mit einer Bodenhülse eine einfache Demontage zu ermöglichen.



Abb. 6-3: Beispiele für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen,

enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

6.2 Fahrradparken in Neustadt a. Rbge.

Die Fahrradparksituation in Neustadt a. Rbge. weist sowohl qualitativ gute als auch schlechte Anlagen auf. Quantitativ sind sie aktuell häufig ausreichend, an „Fahrradpark-Hotspots“ besteht jedoch Erweiterungsbedarf. Auch vor dem Hintergrund der angestrebten Förderung des Radverkehrs zur Steigerung der Radnutzung sind Erweiterungen der bestehenden Anlagen zumindest punktuell sinnvoll.

Einzelhandel und Dienstleister

Bei den Zielen Einzelhandel und Dienstleister zeigt sich ein gemischtes Angebot zum Fahrradparken. An der Sparkasse in der Erika-Narjok-Straße sind anforderungsgerechte Rahmenhalter eingangsnah vorhanden. An der Postbank Am Walle hingegen sind nur nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen vorzufinden, die weder Standsicherheit noch ausreichend Diebstahlschutz bieten.



Abb. 6-4: Oben: Anforderungsgerechte Rahmenhalter an der Sparkasse (links); nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen an der Postbank (rechts). Unten: Anforderungsgerechte Abstellanlagen bei REWE (links), nicht anforderungsgerechte Anlagen, sowie frei abgestellte Räder bei Edeka (rechts)

Die Abstellanlagen am REWE Markt in der Wunstorfer Straße stellen eine Alternative zu Anlehnbügel dar. Das Vorderrad wird dabei in eine Schiene eingestellt, der zusätzliche Bügel ermöglicht das Anschließen des Fahrradrahmens und bietet somit ebenfalls Standsicherheit. Am Edeka Landwehr sind nur Vorderradklemmen vorhanden. „Frei“ an der Wand abgestellte Fahrräder zeigen, dass diese nicht angenommen werden.

In der Innenstadt ist ein qualitativ gutes Angebot vorhanden. Die Rahmenhalter am La-Ferte-Mace-Platz sind anforderungsgerecht und zum Zeitpunkt der Begutachtung nicht ausgelastet. In der Mittelstraße sind Rahmenhalter mit Doppelholm vorhanden, die auch das Abschließen von Kinderrädern ermöglichen. Hier sind „frei“ daneben angestellte Fahrräder ein Indiz dafür, dass die Anzahl nicht ausreichend ist und an diesem Standort ein höherer Bedarf besteht.



Abb. 6-5: Oben: Rahmenhalter am La-Ferte-Mace-Platz (links) und Rahmenhalter mit Doppelholm in der Mittelstraße; unten: mobile Vorderradgabelhalter

An mehreren Standorten in der Innenstadt sind außerdem mobile Vorderradgabelhalter aufgestellt, die nur eine rudimentäre Standsicherheit bzw. Diebstahlschutz gewährleisten, wenn sie nicht fest verankert sind.

Öffentliche Einrichtungen

Am Stadtbüro befinden sich eingangsnah mobile Vorderradgabelhalter. Hier wäre Platz vorhanden, um diese durch anforderungsgerechte, fest verankerte Rahmenhalter zu ersetzen und ggf. um einzelne Stellplätze zu erweitern. Am Stadtjugendpflegehaus sind anforderungsgerechte Rahmenhalter vorhanden. Hier sollte geprüft werden, ob diese qualitativ noch ausreichend oder bereits zu sehr in die Jahre gekommen sind und erneuert werden sollten. Auch eine Erweiterung der Anlage könnte dabei geprüft werden.



Abb. 6-6: Mobile Abstellanlagen an Stadtbüro (links); Rahmenhalter am Stadtjugendpflegehaus (rechts)

Schulstandorte

Von der Fahrradparksituation an Schulen lässt sich überwiegend ein qualitativ positives Bild zeichnen. Da der Schülerverkehr ein großes Potenzial für den Radverkehr birgt und die Distanzen innerhalb Neustadts fahrradgeeignet sind, kommt diesem Aspekt eine große Bedeutung zu.

An der KGS sind eine große Anzahl Vorderradgabelhalter vorhanden. Auch gibt es weitere überdachte Abstellmöglichkeiten.



Abb. 6-7: Oben: Abstellanlagen an der KGS im Freien (links) und überdacht (rechts); unten: Rahmenhalter am Gymnasium, z.T. überdacht (links), Abstellanlagen an der Michael-Ende-Schule (rechts)

Auch am Gymnasium sind anforderungsgerechte Rahmenhalter vorhanden, z.T. sind auch hier Stellplätze überdacht. Es sollte geprüft werden, ob die Kapazitäten, auch eingangsnah, weiter erhöht werden können.

An der Michael-Ende-Schule ist eine Vielzahl an Abstellplätzen vorhanden, allerdings wird der hier verwendete Anlagentyp als nicht anforderungsgerecht angesehen.

Freizeitorientierte Einrichtungen

Am Balneon ist eine Vielzahl von anforderungsgerechten Rahmenhaltern vorhanden. Somit ist hier ein gutes Angebot gegeben.



Abb. 6-8: Rahmenhalter am Balneon Schwimmbad

Wohngebäude

Auch die Fahrradparksituation an Wohngebäuden als Quellen des Radverkehrs spielen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung, das Rad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen. Das Antrittshemmnis hierfür ist geringer, wenn anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden sind, die ausreichend Diebstahlschutz bieten, sodass das Fahrrad auch über Nacht ohne Sorge abgestellt werden kann. Ein gutes Beispiel liefert der Wohnkomplex in der Siemensstraße, vor dessen Eingang eine Vielzahl von Rahmenhaltern vorhanden ist. Hingegen werden an den Wohngebäuden in der Königsberger Straße nur Vorderradklemmen vorgehalten, die meist nicht angenommen werden.



Abb. 6-9: Rahmenhalter am Wohnhaus Siemensstraße 62 (links); Vorderradklemmen an Wohnhaus Königsberger Straße 37 (rechts)

Bike+Ride am Bahnhof sowie an Bushaltestellen

Das Angebot an Bike+Ride-Anlagen am Neustädter Bahnhof ist qualitativ überwiegend gut zu bewerten. Mit Sammelanlagen auf beiden Seiten des Bahnhofs ist ein Angebot an gesicherten Abstellanlagen vorhanden. Hinter dem Bahnhof ist die Sammelanlage auch um Schließfächer ergänzt. Die Anlagen sind gut einsehbar und bieten somit auch soziale Sicherheit. Eine relativ hohe Auslastung zeigt, dass diese

gut angenommen werden und dass vor dem Hintergrund verstärkter Radverkehrsförderung auch die Schaffung weiterer Fahrradgaragen sinnvoll erscheint. Weitere überdachte Anlagen mit Rahmenhaltern ergänzen das gesicherte Angebot auf beiden Seiten des Bahnhofs. Während auf der Vorderseite des Bahnhofs weitere nicht überdachte Abstellmöglichkeiten mit Vorderradklemmen gegeben sind, sind hinter dem Bahnhof weitere nicht überdachte Rahmenhalter installiert. Dennoch sind hier auch Räder am Treppengeländer abgestellt, was auf Bedarf nach weiteren zugangsnahen Angeboten schließen lässt. Zudem wird eine Ergänzung um Einzelboxen für Fahrräder empfohlen (vgl. Kap. 6.3).



Abb. 6-10: Fahrradparksituation am Bahnhof Neustadt a. Rbge.

Die Notwendigkeit direkter und eingangsnaher Angebote wird auch dadurch bestätigt, dass die ca. 130 m vom Bahnhofszugang entfernt liegende überdachte Anlage nicht genutzt wird. Hier wurde zwar ein gutes Angebot geschaffen, dieses wird jedoch aufgrund der Entfernung nicht bzw. nur kaum angenommen.

Generell kann bei einem erhöhten Bedarf und fehlenden Platzkapazitäten auch der Austausch der vorhandenen Anlagen durch Doppelstockanlagen sinnvoll sein.



Abb. 6-11: Doppelstockparker am Bahnhof München-Pasing

An Bushaltestellen wurden ebenfalls vermehrt Fahrradabstellanlagen vorgefunden. Diese sind zur Stärkung der kombinierten Nutzung Rad und ÖPNV zur Unterstützung des Rades auf der letzten Meile zur Haltestelle sehr wichtig. In der Theodor-Heuss-Straße beispielsweise befinden sich Rahmenhalter an der Bushaltestelle, während in der Lindenstraße Vorderradklemmen die Bushaltestelle säumen.



Abb. 6-12: Fahrradparksituation an Bushaltestellen: mit Rahmenhaltern (links) und Vorderradklemmen

Auch hier sollten Vorderradklemmen sukzessive gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter ausgetauscht werden.

6.3 Zusammenfassung und Empfehlungen zum Fahrradparken

In Neustadt a. Rbge. ist vielerorts bereits ein gutes Angebot zum Fahrradparken vorhanden. Vor allem an den Schulen und am Bahnhof ist die Qualität der Anlagen überwiegend gut. Die Kapazitäten sollten mit Blick auf das Ziel der Steigerung der Fahrradnutzung jedoch noch weiter erhöht werden.

Zur Berücksichtigung der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder sowie Pedelecs, die enorme Potenziale für den Umstieg auf das Fahrrad besitzen, wird insgesamt empfohlen, v. a. am Bahnhof neben einer Erweiterung der bereits bestehenden Fahrradkäfige auch Fahrradboxen als weitere gesicherte Abstellmöglichkeit einzurichten. **Fahrradboxen** sind kleine Garagen, in die ein oder mehrere Räder eingeschoben und verschlossen werden können. Ein Flächenbedarf von mindestens 200 mal 100 cm bei einer Höhe von ca. 125 cm wird benötigt. In individuellen Fahrradboxen können neben dem Rad auch Gepäck, Helm oder weitere Utensilien eingeschlossen werden. Die Boxen z. B. an Haltestellen des ÖPNV werden meist längerfristig vermietet und sind mit fest installierten Schlössern ausgestattet. Generell sind auch Doppelstockboxen erhältlich.



Abb. 6-13: Beispiele für Fahrradboxen an Bahnhöfen in Offenburg (links) und Kirchheim unter Teck

Die überdachte Anlage, die in ca. 130 m Entfernung zum Bahnhofszugang vorhanden ist, sollte zulasten einzelner Pkw-Parkplätze näher an den Bahnhof herangelegt werden, damit auch diese genutzt wird. Die freiwerdende Fläche kann wiederum für Ausgleichsparkstände oder als Grünfläche (Baumpflanzung) umgenutzt werden.

Auch in der Innenstadt bzw. an verschiedenen Zugängen in die Innenstadt sind bereits unterschiedliche Arten von anforderungsgerechten Rahmenhaltern vorhanden. An den häufig überlasteten Standorten sollte geprüft werden, ob die Kapazitäten erhöht werden können sowie ob an weiteren Zugängen zur Innenstadt weitere Anlagen aufgestellt werden können. In diesem Zuge ist zu überlegen, ob bei den Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet generell auf einen Anlagentypen gesetzt werden sollte, um einen stadttypischen Anlagentyp – im Sinne eines corporate designs - zu etablieren, der sich in das Stadtbild einfügt.

An Wohngebäuden, Einzelhandels- bzw. Dienstleistungsstandorten und Bushaltestellen sind zum Teil sowohl qualitativ hochwertige als auch nicht anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden. Diese „Altlasten“, meist in Form von Vorderradklemmen, sollten im gesamten Stadtgebiet sukzessive und systematisch gegen Rahmenhalter ausgetauscht werden. Für Anlagen, die nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegen, könnten Informationen an die Betreiber der Geschäfte bzw. die Wohnungsgesellschaften verteilt werden oder Angebote zur Unterstützung bei der Anlage anforderungsgerechter Standorte angeboten werden. Unterstützung könnte z.B. durch das zur Verfügung stellen öffentlicher Flächen oder das Besorgen einheitlicher Bügel erfolgen.

An Einzelhandelsstandorten kann die Ausweisung von Parkplätzen speziell für Lastenräder dazu beitragen, dass mehr Menschen ihren Einkauf mit einem solchen Fahrrad erledigen.



Abb. 6-14: ausgewiesene Lastenrad-Parkplätze (links: Hannover; rechts: Gröbenzell)

Mehrfach kommen bereits mobile Anlagen im Stadtgebiet zum Einsatz. Diese bieten sich vor allem für Veranstaltungen oder an Standorten an, an denen sie nicht dauerhaft stehen können. Dort, wo eine dauerhafte Lösung möglich ist, sollten in den Boden verankerte Rahmenhalter aufgestellt werden. Dort wo bewusst auf mobile Anlagen zurückgegriffen wird, sollten diese dennoch für den Zeitraum der Aufstellung im Boden verschraubt werden, um mehr Diebstahlschutz zu bieten. Aufgrund der am Boden verlaufenden Streben der mobilen Anlagen sammelt sich zwischen diesen Müll und Laub, dessen Entfernung aufwendiger ist.

Das Angebot von mobilen Fahrradabstellanlagen ist v.a. für größere Veranstaltungen und Feste eine gute Lösung, um anforderungsgerechte Anlagen anbieten zu können. Sie sollten jeweils nah zu den Zugängen verortet werden. Wenn das Angebot entsprechend kommuniziert und gut auffindbar ist, kann es dazu beitragen, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad anreisen.

7 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erzielen, sind nicht nur gute Infrastruktur und Abstellanlagen von entscheidender Bedeutung, sondern ebenso Öffentlichkeitsarbeit und weitere Serviceelemente, die die Nutzung des Fahrrades komfortabler machen.

7.1 Grundsätzliche Überlegungen

Die Ziele des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen „rund ums Rad“. Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Fahrrades.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürgerschaft zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z. B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung herausstellen.

Für die Zielgruppe der Schüler*innen ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der jungen Leute zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen sowie der Vorbildfunktion der Lehrenden eine besondere Bedeutung zu. Für andere Zielgruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrenden von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum

Handlungsfeld „Service rund ums Rad“ und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Zum Handlungsfeld Serviceleistungen zählen alle Angebote, die das Radfahren komfortabler machen und die Antrittshemmnisse einer Fahrradfahrt verringern. Dies können beispielsweise Gepäckaufbewahrungsboxen an wichtigen Punkten sein, die vor allem in der Innenstadt und für Radtouristen sehr attraktiv sind. Auch sehr beliebt bei Radfahrenden sind selbst zu bedienende Serviceangebote wie z. B. Schlauch-O-Maten oder Luftpumpstationen, die auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, eher den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

7.2 Bisherige Aktivitäten in Neustadt a. Rbge.

Die städtische Webseite verfügt über einen eigenen Reiter für Radverkehr (<https://www.neustadt-a-rbge.de/leben-in-neustadt/mobilitaet/radfahren/>), auf dem hauptsächlich Informationen zu radtouristischen Routen sowie zum Lastenradverleih gebündelt werden. Darüber hinaus existiert die separate Website "Neustadt bewegt sich" mit dem Reiter "Radverkehr" (<https://neustadtbewegtsich.de/radverkehr/>), unter der aktuelle Artikel zum Radfahren in Neustadt gesammelt werden.

Planungswerkstatt im Rahmen des InSEK am 23.10.2019

Bei der Planungswerkstatt waren Politik, Verwaltung sowie die Bevölkerung eingeladen, gemeinsam zu Themen des Integrierten Städtebaulichen Innenstadtentwicklungskonzeptes (InSEK) zu diskutieren. Durch den Abend führte das Büro plan zwei, das für die Bearbeitung des InSEK beauftragt ist.

Es wurden Ziele und Maßnahmen vorgestellt, die die Innenstadtentwicklung positiv beeinflussen können. Ein Schwerpunkt lag dabei auch auf dem Themenfeld Mobilität, bei dem u.a. auch der Radverkehr in Neustadt thematisiert wurde. Die Diskussionsbeiträge zum Radverkehr wurden gesammelt und in die anschließende Projektbearbeitung zum Radverkehrskonzept einbezogen.

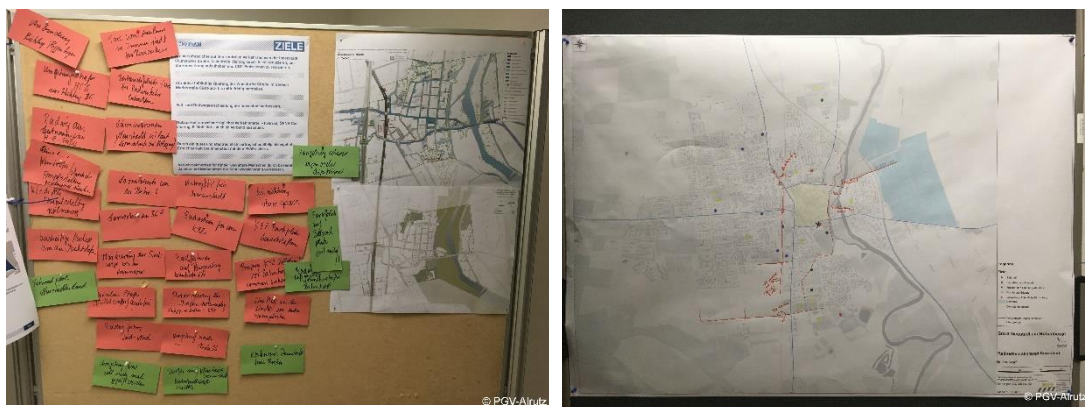


Abb. 7-1: Anregungen im Themenfeld Mobilität bei der Planungswerkstatt zum InSEK

Workshop zum Start der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes

Am 04.03.2020 fand zu Beginn der Konzepterarbeitung ein Workshop im Sitzungssaal des Verwaltungssitzes der Stadt statt, bei dem interessierte Bürger*innen über die Schritte und Ziele der Konzepterstellung informiert wurden. Auch konnten sie in den direkten Austausch mit dem Bürgermeister, Vertretenden der Stadtverwaltung und den Bearbeitenden des Konzeptes treten und Ideen, Wünsche, Anregungen und Meldungen zu Problemstellen an Stellwänden vorbringen. Alle zusammengetragenen Informationen wurden zur Berücksichtigung im Radverkehrskonzept aufgenommen und in weiteren Bearbeitungsschritten geprüft und weiterverfolgt.



Abb. 7-2: Bürgermeister Dominic Herbst ging in den Dialog (oben links), an Stellwänden wurde diskutiert und Wünsche sowie Problemstellen benannt.

Radaktionstag „Fahr Rad, Neustadt!“

Am 18.09.2020 fand ein Radaktionstag in der Neustädter Innenstadt statt, bei dem Interessierte über aktuelle Vorhaben und Planungen der Stadt informiert wurden und mit dem Bürgermeister sowie Vertretenden der Stadtverwaltung in den Dialog treten konnten. Der Aktionstag war Teil der Europäischen Mobilitätswoche, die zum Ziel hatte, Bürger*innen die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität zu vermitteln. Dafür wurden die Mittelstraße, die Windmühlenstraße und angrenzende Stichstraßen für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der Aktionstag sollte Lust aufs Radfahren machen. Auch konnte man eine Probefahrt mit dem Lastenrad nutzen, um diesen Radtypen besser kennen zu lernen und ein Gefühl für das Fahren damit zu entwickeln. Auch war das Testen von Pedelecs sowie die Codierung des eigenen Fahrrades möglich.

Der Radaktionstag war gleichzeitig auch der Auftakt für das Neustädter Stadtexperiment (siehe unten), das die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem Mobilnetzwerk der Region Hannover plant.



Abb. 7-3: Die Stadt stellte aktuelle Planungen mit Radverkehrsbezug vor, Bürger*innen konnten mit Vertretenden der Stadtverwaltung in den Dialog treten und sich informieren.

Stadtexperiment

Die Stadtverwaltung erarbeitet aktuell gemeinsam mit dem Mobilnetzwerk der Region Ideen für das „Stadtexperiment“. Dieses ist dafür gedacht, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität in Kommunen zu verbessern. Die Stadt Neustadt setzt hierbei auf das Thema Radfahren in der Innenstadt.

Teilnahme am Stadtradeln

Die Stadt Neustadt a. Rbge. nimmt seit 2014 jährlich an der deutschlandweiten **Aktion „Stadtradeln“** teil. Der Wettbewerb besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hat sich die Zahl in 2021 auf 2.157 teilnehmende Kommunen bereits auf ein Vielfaches gesteigert. Im Rahmen dieser Kampagne lässt sich vor allem die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen.

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO₂-Ersparnis sowie das allgemeine Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens. Aber auch die Imageförderung und Informationsverbreitung zum Thema Radfahren gehört zu den Zielsetzungen des Wettbewerbes. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürger*innen sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden. Ergänzend zu der Aktion werden vielerorts weitere Fahrradfeste initiiert, beispielsweise als Startschuss des Stadtradeln-Zeitraumes.

Pressemeldungen

Die Stadt informiert bereits regelmäßig über die aktuellen Planungen, Vorhaben und Veranstaltungen mit Radbezug.

Sonabend, 19. September 2020 | Seite 11 | *Ärter-Zeitung*

NEUSTADT



Bürgermeister Dominic Herbst lässt sich eine Probefahrt auf dem Lastenrad „Hannah“ nicht nehmen. FOTO: ALEXANDER PLOGER

Neustadt präsentiert sich fahrradfreundlich

Bürgermeister Dominic Herbst stellt neues Verkehrskonzept vor / Bürger steuern Ideen bei / Angebote rund um nachhaltige Mobilität am Aktionstag finden Anklang

Von Alexander Ploger

Neustadt. Gestern drehte sich in Neustadt alles um ein Rad. Mit dem Aktionstag unter dem Motto „Fahr Rad, Neustadt!“ winkt die Stadt für nachhaltige Mobilität. Im Rahmen der Initiative hat Bürgermeister Dominic Herbst die Pläne der Stadt für ein fahrradfreundliches Verkehrskonzept präsentiert.

Als erste Maßnahmen werden zwei neue Radwegenverbindungen am Bahnhof entworfen. Demnächst ist noch für dieses Jahr geplant.

Trampelpfad wird befestigt

Die zwei beachtlichen Änderungen entstehen auf Anregung von Bürgern. Am Westparkplatz des Bahnhofs wird der Steigpflasterweg zur Landwehr-Unterführung mit einem abweisenden Betonstein fahrradtauglich. „Dadurch muss man immer absteigen“, erläutert Sebastian Fleischer, Verkehrsplaner der Stadt. Im Süden, neben dem Fahndäckel, münden Radfahrer und Fußgänger den Schottierplatz schon länger als Verbindung zum Mies-Van-der-Broe-Weg. „Man erkennt schon Trampelpfade“, so Fleischer. Deshalb entstehen dort nun ein befestigter Weg.

Fahrrad als Alternative zum Auto

Auch wenn diese Maßnahmen jetzt kurzfristig umgesetzt werden, sind sie

dennoch Teil eines langfristigen Verkehrskonzepts. „Wir wollen erst mal deutlich machen, dass etwas passiert“, erklärt Fleischer. Ziel sei, ein flächendeckendes Radverkehrsnetz zu etablieren. Das Rad soll in Neustadt eine Alternative zum Auto werden. Dazu hat die Stadt die Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) aus Hannover hinzugezogen. Die Firma ist ein Cabot spezialisiert und arbeitet deutschlandweit an ähnlichen Projekten.

Blicke über die Leine für Radfahrer

„Anregungen der Bürger sind enorm wichtig“, sagt Projektleiterin Linn Schröder von der PGV. In Workshops am Anfang des Jahres konnten Bürger ihre Beobachtungen einbringen. Sie dienen der Stadt nun als Leitfaden. Es sind unter anderem ambitionierte Projekte: etwa eine neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Leine südlich der Leinewerke.

Zusätzlich sollen weitere Verkehrsachsen für Radfahrer geschaffen werden, beispielsweise von der Nienburger Straße bis zum Leinewerk parallel zur Fußgängerzone. „Dazu braucht es aber bewusste Änderungen. Schieber allein reichen nicht“, sagt Schröder. Das Ganze sei ein langfristiger Prozess – sich nicht werde es Anpassungen an neue Erfahrungen ein der Praxis geben. Verkehrsplaner Fleischer hat sich bereits inspirieren

lassen in Gesprächen mit niederländischem Kollegen geholt. „Die dortigen Verkehrskonzepte rücken Radfahrer deutlich in den Fokus“, sagt er.

Aktionstag kommt gut an

Auf dem Fahrradaktionstag in der Innenstadt konnten Radler mehrheitlich so einen kleinen Vorgeschmack des Konzeptes genießen. Die Windmühlen und Müllabfälle sowie ihre angrenzenden Straßen waren für den Aktionstag gesperrt.

Aussteller wie der Arbeitskreis Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), die Fahrrad-Workstatt der Kooperativen Gemeinschaft (KCG) und die Polizei präsentierten ihre Angebote rund ums Rad. Der Tag sei ein Beitrag Neustadt zur europäischen Mobilitätswoche, die Bürger für nachhaltige Mobilität sensibilisieren soll.

Polizeistand besonders beliebt

Bürgermeister Herbst sprach mit Ausstellern und Besuchern und zeigte eine Probefahrt auf dem Lastenrad Hannah, welches ab Mitte Oktober in Neustadt stehen soll. Besonderer Beliebtheit erfreute sich der Stand der Polizei, an dem Beamten in Aktionarbeit Räder codierten. Besucherin Elisabeth Finkenwallers kam für den Aktionstag sogar extra aus Wülfsberg nach Neustadt – natürlich mit dem Fahrrad.

Umland | Neustadt | Neustadt setzt sein Radwegkonzept um



Neustadt

19:15 Uhr / 04.05.2021

Neustadt setzt sein Radwegkonzept um

Hinter dem Bahnhof findet sich die erste Querungshilfe in Neustadt, auf der Radfahrer Vorrang vor Autofahrern haben. Sie ist eine der ersten Veränderungen im Radwegenetz, mit der die Stadtverwaltung Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit im Radwegenetz verbessern will.



Linn Schröder (von links), Sebastian Fleischer und Wendy Pfeil freuen sich mit Bürgermeister Dominic Herbst über die neue Radwegquerung am Bahnhof-Quelle. Katrin Götze

Neustadt. In Neustadt ist es noch ein Unikum: Die neu gebaute Querung für Radfahrer über die Straße An der Eisenbahn ist die erste im Stadtgebiet, bei der die Radfahrenden Vorrang vor den Autofahrenden haben. Und sie ist die erste spürbare Verbesserung aus dem Radverkehrskonzept, das die Stadtverwaltung in den vergangenen eineinhalb Jahren erarbeitet hat – unter anderem auch bei einem Bürgerworkshop im März 2020. Nun geht es an die Umsetzung: „Wir schauen, wo wir mit kleineren Maßnahmen mehr Sicherheit im Radwegenetz erreichen können“, erläutert Sebastian Fleischer vom städtischen Fachdienst Tiefbau.

Abb. 7-4: Beispiele der Neustädter Berichterstattung

Lastenradverleih

Im Rahmen der Initiative „Hannah“ ist eine kostenlose Ausleihe von Lastenrädern mit Elektromotor in der Region Hannover möglich. Seit Herbst 2020 sind auch in Neustadt a. Rbge. nun 2 dieser Räder für ein halbes Jahr verfügbar.

7.3 Handlungsempfehlungen für Neustadt a. Rbge.

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr in Neustadt a. Rbge. sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radfahren verbessern, die Verkehrssicherheit insgesamt erhöhen und Spaß am Radfahren vermitteln. Darüber hinaus sollten Politik, Verwaltung und weitere Interessengruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam gemacht werden. Auch der Ausbau weiterer Serviceangebote sollte angedacht werden.

Ziel sollte es dabei sein, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potenziell Beteiligten einer Stadt geprägt. Nachfolgend werden erste mögliche Ansätze angeführt. Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden. Aus den verschiedenen Beispielen können je nach Finanz- und Personalverfügbarkeit Maßnahmen für Neustadt a. Rbge. abgeleitet werden, die den oben genannten Handlungsempfehlungen entsprechen.

7.3.1 Informationsmanagement und Förderung des Fahrradklimas

Um das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit stets präsent zu halten sowie Politik und Entscheidungsträger auf dessen Relevanz hinzuweisen, ist ein kontinuierliches Informationsmanagement nötig. Auch die generelle Aufklärung über wichtige Regelungen zum Radverkehr ist von entscheidender Bedeutung, um mehr Akzeptanz zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Wichtige Instrumente für Neustadt a. Rbge. könnten Folgende sein:

- Die bestehende **Internetseite zum Radverkehr** sollte vor allem auch für den Alltagsradverkehr ausgeweitet und stetig aktuell gehalten werden. Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z.B. mit einem Flyer informiert werden. Auf der Internetpräsenz der Stadt Neustadt a. Rbge. sollten Informationen zu verschiedenen Radverkehrsthemen dargestellt werden. Detaillierte Informationen über das Radverkehrsnetz, über gesetzliche Regelungen, relevante Baumaßnahmen, geänderte Verkehrsführungen sowie Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug etc. sollten dort ebenso zu finden sein wie die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt und für Mängelmeldungen. Die bislang auf verschiedenen Seiten aufgeteilten Informationen zum Radverkehr sollten gebündelt oder klar strukturiert verknüpft werden und auf einer eigenen Seite zum Radverkehr der städtischen Internetpräsenz verfügbar sein. Weitere wichtige Seiten sollten dort verlinkt werden. Eine gute Auffindbarkeit des Radverkehrs – am besten sehr präsent auf der Startseite ist ebenfalls von besonderer Bedeutung.

Eine solche Internetpräsenz muss nicht nur einmalig aufgebaut, sondern auch kontinuierlich gepflegt werden. Dies muss entsprechend gewährleistet werden.

Ein umfassendes Informationsportal bietet beispielsweise die Stadt Offenburg (<https://www.offenburg.de/html/content/radverkehr6090.html>). Neben aktuellen Informationen findet man dort Informationen zu verschiedenen Einrichtungen wie Abstellanlagen, Ladestationen und dem Fahrradverleihsystem, Angebote wie Radtourenkarten, Kontaktmöglichkeiten und Scherbentelefon, Tipps und Serviceangebote sowie weiterführende Links. In einer gesonderten Rubrik sind Informationen und Links zu Mobilitätsstationen zu finden, die eine entscheidende Rolle bei der Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten spielen.

- Das Wissen, wer, wann, wie und wo Radfahren darf oder muss, ist entscheidend für das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmenden. Dies bezieht die Radwegebenutzungspflicht, die Zweirichtungsführung, die Erlaubnis für Kinder auf Gehwegen und weitere Regelungen mit ein. Immer wieder wird deutlich, dass vielen Menschen diese Regelungen nicht bekannt sind. Zur Förderung des Radverkehrs sollte hier angesetzt und entsprechende **Aufklärungsarbeit** betrieben werden. Entsprechende Artikel und Ausführungen können beispielsweise auch in die Internetseite eingebettet werden.
- Zur Verbreitung von Informationen zu verschiedenen fahrradbezogenen Themen wie z. B. zu neuen Führungsformen des Radverkehrs wie Schutzstreifen und Fahrradstraßen, zur Aufklärung der rechtlichen Grundlagen und Verkehrssicherheitsaspekten (z. B. StVO-Änderungen, Linksfahren, Radwegebenutzungspflicht, Radwegparken) oder auch zu neu umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen haben sich **Broschüren und Flyer** seit langem bewährt, die über die Informationen auf der Internetseite hinaus auch sinnvoll sind, um weitere Zielgruppen und Menschen zu erreichen, die sich nicht aktiv informieren. Broschüren und Flyer sollten nach Möglichkeit mit einem städtischen und thematischen „corporate design“ den Wiedererkennungswert erhöhen und so z. B. als Serie zu erkennen sein.

Als ein gutes Beispiel ist in diesem Zusammenhang das Kommunikationspaket „Fahrradstraße ist...“ der AGFK Niedersachsen/ Bremen e.V. für ihre Mitgliedskommunen, zu nennen.



Copyright: AGFK



Copyright: AGFK



Copyright: AGFK

Abb. 7-5: Kommunikationspaket „Fahrradstraße ist...“ der AGFK Niedersachsen/ Bremen e.V. (Auszug)

- Eine regelmäßige **Berichterstattung** über radverkehrsrelevante Themen in der örtlichen Presse dient dazu, das Thema im Bewusstsein der Bevölkerung zu halten bzw. zu steigern und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, zeitnah über neue Maßnahmen und Angebotsverbesserungen zu berichten. Ein positiver Grundtenor ist dabei natürlich ebenfalls wichtig, um das Fahrradklima zu stärken.
- Eine gute Möglichkeit, auch die neuen Bewohner*innen Neustadts auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen, ist das Zusammenstellen von „**Begrüßungspaketen für Neubürger**“. Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv.

Die Neubürger*innen der Stadt Paderborn konnten sich beispielsweise über ein Begrüßungspaket freuen, das im Rahmen der Kampagne „Neustart fürs Klima“ der Verbraucherzentrale NRW entwickelt wurde. Dabei wird auch das Radfahren in Paderborn thematisiert. Darin enthalten war z. B. ein Gutschein für die Fahrradkarte Paderborn und die Einladung zu einer Neubürger-Radtour, bei der interessante Sehenswürdigkeiten und wichtige Orte für den Alltag (z. B. Einkaufsmöglichkeiten) angeradelt wurden. Inwieweit die Aktion aktuell noch besteht, ist nicht bekannt.



Abb. 7-6: Begrüßungspaket der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen für Paderborn

- Für ein positives Fahrradklima in der Stadt können auch innerstädtische **Wettbewerbe** z. B. zum „Fahrradfreundlichen Geschäft“ oder „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ veranstaltet werden. Bei einem von der Stadt Potsdam ausgelobten Wettbewerb konnten sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können oder anderweitig radverkehrsfreundlich in Erscheinung treten. In der Region Hannover können sich Unternehmen zur Wahl des

fahrradfreundlichsten Arbeitgebers bewerben. Eine Fachjury ermittelt dabei verschiedene Aspekte wie z. B. Abstellplätze oder vorhandenes Flickzeug für den Notfall.

7.3.2 Schulische Verkehrssicherheitsarbeit

Neben der generellen Information und Erhöhung der Wahrnehmung des Fahrrads im Straßenverkehr sind Schüler*innen eine wichtige Zielgruppe für den Radverkehr. Durch den Umschwung von den „Elterntaxis“ auf die eigenständige Mobilität per Fahrrad kann ein enormes Potenzial entfacht werden. Für die Entwicklung und Umsetzung der nachfolgend skizzierten Schulprojekte ist es unerlässlich, die Schulen als Kooperationspartner zu gewinnen, denn nur in einer engen Zusammenarbeit zwischen Schule, Verwaltung, Polizei und möglichen weiteren Akteuren kann eine erfolgreiche Umsetzung erfolgen.

- Die Einführung eines „**Cyclingbus**“ bei dem maximal 12 Schüler*innen von z. B. einem Elternteil oder anderen erfahrenen Personen mit dem Fahrrad zur Schule und zurück begleitet werden, wird als ein wichtiger und sinnvoller Baustein eines Schulprojektes gesehen. Das Projekt eignet sich besonders gut für die 5. Klassen, die nach dem Verlassen der Grundschule gerne eigenständig die Wege zu den weiterführenden Schulen zurücklegen möchten.

Empfohlen wird das begleitende Fahren zur Schule in den ersten Wochen nach den Sommerferien und ggf. noch einmal zur Auffrischung nach den Herbstferien. Die Fahrten werden jeweils zu festen Zeiten, mit festen Routen und festen Haltestellen, an denen sich Kinder der Gruppe anschließen können, durchgeführt. Die Organisation eines solchen „Cyclingbus“ obliegt im Regelfall den Schulen in Zusammenarbeit mit engagierten Eltern.

- Bei dieser Problematik setzen auch **Radschulwegpläne** an, die für jede Schule erstellt werden sollten. Diese können den Cyclingbus unterstützen und die Wahrnehmung von Gefahrenstellen auf eine andere Art unterstützen.
- Die Aktion „**FahrRad! Fürs Klima auf Tour**“ ist ein VCD-Projekt, welches mit Unterstützung des BMVBS 2006 initiiert und im Februar 2011 von der deutschen UNESCO-Kommission als Projekt der UN-Dekade »Bildung für nachhaltige Entwicklung« ausgezeichnet wurde. Es richtet sich an Schüler*innen zwischen 12 und 18 Jahren. Ziel des Klimaschutz-Projekts ist es, junge Menschen für die Nutzung des Fahrrades als umweltschonendes Verkehrsmittel auf Schul- und Freizeitwegen zu motivieren.

Insbesondere die gezielte Ansprache dieser Altersgruppe ist dabei positiv zu sehen, da die Jugendlichen kurz vor dem Erlangen des Führerscheins noch positive Erfahrungen mit dem Fahrrad sammeln.

Dabei bringt jeder auf Schul- und Freizeitwegen erradelte Kilometer die Jugendlichen auch auf einer virtuellen Tour durch Deutschland und Europa voran

(www.klima-tour.de). An verschiedenen virtuellen Stationen werden Fahrrad- und Klimathemen altersgerecht präsentiert. Attraktive Geld- und Sachpreise können dabei gewonnen werden. Für die Lehrkräfte werden verschiedene unterrichtsbegleitende Materialien angeboten.

- **Fahrradwartung**

Der verkehrssichere Zustand der Fahrräder ist ebenfalls als wichtiger Baustein der Schulwegsicherheit anzusehen. Es gibt verschiedene Modelle, wie die Wartung der Fahrräder an Schulen erfolgen kann.

Ein erfolgreiches Modell hat sich in der Grafschaft Bentheim, durchgeführt von der Verkehrswacht, unter dem Namen „Fahrradengel“ etabliert. Hier werden Fahrradkontrollen und kleine sicherheitsrelevante Reparaturen, v. a. zu Beginn der dunklen Jahreszeit, von Seiten der Verkehrswacht an Grundschulen durchgeführt. Das benötigte Material wird aus den Mitteln der Verkehrswacht bezahlt.

Auch in der Stadt Offenburg wurden jährlich Schulklassen mit einem Beitrag in die Klassenkasse belohnt, die bei der Überprüfung der Verkehrssicherheit der Schülerräder ohne Beanstandungen geblieben sind.

- **Fahrraddetektive, Kinder als Verkehrsexperten**

Schüler*innen wissen oft besser als zuständige Planende oder Verkehrsexperten, wo auf ihren täglichen Wegen die Probleme liegen. Von daher sind in den letzten Jahren viele Projekte entstanden, die dieses Wissen aufgreifen. Entsprechende Projekte sind immer in einer Kooperation zwischen Stadt und Schule zu sehen und benötigen gegenüber den oben genannten Projekten auch einen größeren zeitlichen Rahmen. Schulen, die entsprechende Projekte angeboten haben, haben dies im Rahmen von Schulprojektwochen oder AGs umsetzen können.

Kinder und Jugendliche sollen dabei ihren Schulweg genau analysieren und Defizite wie Gefahrenstellen aufzeigen. Im Rahmen einer solchen Analyse werden sie für die Gefahrenstellen sensibilisiert. Nach Möglichkeit sollten sie sich dabei auch Gedanken zu Lösungen überlegen und Gelegenheit erhalten, ihre Analysen und Maßnahmenvorschläge auch mit der Verwaltung zu diskutieren. Für ältere Schüler kann die Vorstellung ihrer Arbeit im Verkehrsausschuss auch ein weiterer Anreiz sein. Die hieraus gewonnenen Ergebnisse können wiederum bei der Erstellung der oben genannten Radschulwegpläne genutzt werden.

Da die Schulen meist wenige Kapazitäten für Aktivitäten außerhalb des Lehrplanes vorhalten können, ist es u. U. nicht leicht, Schulen zu finden, die sich an entsprechenden Projekten beteiligen möchten. Von daher wird angeregt, zunächst in einem Modellvorhaben mit einer Schule zu starten und

entsprechende Anreize (z. B. Renovierung der Fahrradabstellanlage) anzubieten.

7.3.3 Außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit

Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen nicht nur an Schulen stattfinden. Im Folgenden werden weitere Vorschläge aufgelistet, die sich an Fahrradfahrende jeden Alters richten.

- Ein wichtiger Aspekt ist die **gegenseitige Rücksichtnahme** aller Verkehrsteilnehmenden. Dies kann durch das „Belohnen“ eines positiven Verhaltens unterstützt werden. Hierfür bieten sich beispielsweise Aktionen auf dem Bahnhofsvorplatz oder auf der Löwenbrücke an, bei der Radfahrende, die sich rücksichtsvoll verhalten, mit kleinen „Dankeschöns“ (Schokoherzen mit Aufdruck, Bonbons, etc.) belohnt werden.
- Das regelwidrige Linksfahren stellt eine häufige Unfallursache im Radverkehr dar. **Eine Kampagne gegen das regelwidrige Linksfahren**, macht auf das Fehlverhalten aufmerksam und erläutert die Gefahren aus Sicht aller Verkehrsteilnehmenden. Wichtig ist allerdings auch, im Vorfeld zu prüfen, ob es einen konkreten Anlass zum Fahren auf der falschen Fahrbahnseite gibt (z. B. fehlende Querungsstellen, Lage von Zielen).

Ein entsprechendes Beispiel findet sich in Regensburg. Hier wurde von der Verkehrswacht Regensburg eine Kampagne gegen „Geisterradler“ initiiert und durchgeführt. Große Schilder mit dem Hinweis „Geisterradler gefährden“ wurden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrern gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt.

Auch die Stadt Freiburg hat im Rahmen eines umfangreichen Verkehrssicherheitsprogrammes das Thema Linksfahren öffentlichkeitswirksam aufgegriffen. Zur Verringerung des regelwidrigen Linksfahrens wurden im Freiburger Stadtgebiet Piktogramme direkt auf der Fahrbahn angebracht. Die Markierung erfolgt mittlerweile auf Anregungen aus der Bürgerschaft bzw. der Stadtverwaltung. Erste Beobachtungen lassen auf einen positiven Effekt der Aktion schließen.



Abb. 7-7: Logo zur Geisterradler-Kampagne in Regensburg (links, Quelle: <http://www.verkehrswacht-regensburg.com>) und Piktogramme auf Radwegen in Freiburg (rechts)

Auch bei Aufhebung einer Zweirichtungsführung ist eine solche Kampagne sinnvoll, da viele Radfahrende die Beschilderung weniger beachten als Piktogramme auf dem Boden.

- Der ADFC bietet in Baden-Württemberg an unterschiedlichen Standorten **Fahrrad-Praxis-Seminare** zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr an. Neben einer theoretischen Schulung lernen die Teilnehmenden im praktischen Teil (Übungsfahrten) sich souverän und selbstbewusst als Radfahrende im Straßenverkehr zu behaupten.

In Zusammenarbeit mit dem ADFC könnten entsprechende Kursangebote auch für Neustadt a. Rbge. erarbeitet werden und somit über die bestehenden Touren zum gemeinsamen Radfahren hinaus auch gezielt generelles Wissen zum Radfahren vermittelt werden.

- Auch ein Angebot aus der Stadt Aachen, „**Radfahrersicherheitstraining 60 plus**“, das sich speziell an ältere Radfahrende richtete, wäre für Neustadt a. Rbge. geeignet. Neben geführten Touren, bei denen ein Einblick in die Neuerungen des Radverkehrs der Stadt aufgezeigt werden, sind auch Pedelec-Probefahrten oder das Prüfen der Fahrräder auf Sicherheit denkbar.

7.3.4 Weitere mögliche Aktionen und Angebote

- Eine kleine und verhältnismäßig kostengünstige Maßnahme, die jedoch eine deutliche Komfortsteigerung für Radfahrende an Knotenpunkten bedeutet, ist das Anbringen von **Ampelgriffen**, an denen sich Radfahrende beim Warten festhalten können, ohne vom Rad absteigen zu müssen.

- **Ampeltritte** für Radfahrende auf straßenbegleitenden Radwegen ermöglichen ein bequemes Warten auf Grün. Dabei muss nicht vom Rad abgestiegen werden, auch das Anfahren wird dadurch erleichtert.



Abb. 7-8: Ampelgriff und Ampeltritt

- Um auch Fahrradtouristen zu einem Zwischenstopp in der Neustädter Innenstadt einzuladen und Ihnen die Möglichkeit zu geben, die Stadt in Ruhe und ggf. ohne Gepäck zu erkunden, können sogenannte **Ladestellenschränke** ein gutes Serviceelement darstellen. Diese kombinieren die Lademöglichkeit des Pedelecs mit Schließfächern für das Ladegerät während des Ladevorgangs sowie für Helme und Gepäck. Sie sollten in Kombination mit anforderungsgerechten Abstellanlagen eingerichtet werden. Ergänzt werden kann das Angebot durch **Sitzmöglichkeiten, Infotafeln, Luftdrucktankstellen und Reparatursets oder Schlauch-O-Maten**, die natürlich auch von Neustädter Bürger*innen genutzt werden können. Sinnvolle Standorte sind Örtlichkeiten mit längerer Verweildauer, wie beispielsweise dem Marktplatz und Schloss Landestrost.



Abb. 7-9: Beispiele öffentlicher Serviceangebote für den Radverkehr:
 Oben: Schlauch-O-Mat (links) und Luftpumpstation (rechts),
 Unten: Reparaturset (links), Schließfächer in Innenstadt (rechts)

- Zur Meldung von Scherben, Bewuchs oder anderen Verunreinigungen auf Radwegen hat sich die Einrichtung von **Scherbentelefonen** bewährt. Die Stadt Offenburg wirbt offensiv mit einer Rufnummer, bei der ein Anrufbeantworter die Meldungen aufnimmt. Diese werden zeitnah, z.T. sogar noch am gleichen Tag, durch den Technischen Betrieb der Stadt behoben. Eine solche Möglichkeit kann auch im Zeitraum des Stadtradeln hinzugebucht werden. Im „RADar“ können dann während des Aktionszeitraumes Mängel und Problemstellen mit Koordinaten und Fotos gemeldet werden. So kann die Funktion eines Mängelmelders ausprobiert werden. Insgesamt ist jedoch eine dauerhafte Einrichtung eines Mängelmelders zu empfehlen.
- Zur Image- und Bewusstseinsbildung kann ein eigenes **Logo für den Radverkehr** hilfreich sein. Viele deutsche Städte haben ein stadtweites Fahrradlogo entwickelt, das der Radverkehrsförderung einer Stadt „ein Gesicht“ und einen Rahmen gibt. Die Stadt Nordhorn liefert hierfür ein schönes Beispiel, indem sie das Fahrradlogo an das Logo der Stadt angepasst hat.



Abb. 7-10: Fahrradlogo der Stadt Nordhorn (links) in Anlehnung an das Stadtlogo
(Quelle: <https://www.nordhorn.de/portal/seiten/radverkehrskonzept-900000206-26710.html>)

- Besonders öffentlichkeitswirksam sind **Fahrradtouren mit dem Bürgermeister**, bei denen es zu konstruktivem Austausch kommt. Damit wird das Bild einer fahrradfreundlichen und aktiven Stadt vermittelt. In Nürnberg beispielsweise gibt es die „Mobilen Bürgerversammlungen“, bei denen der Austausch zwischen interessierten Bürger*innen und u. a. dem Oberbürgermeister und Vertretenden der Stadtverwaltung an Stationen einer zuvor geplanten Tour mit einem ausgewählten Themenschwerpunkt stattfindet.

8 Umsetzungsstrategie

Es wird empfohlen, die Umsetzung der **Maßnahmenvorschläge zur Wegeinfrastruktur** entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln **im Zuge einzelner Verbindungen** zu bündeln.

Trotz auch enthaltener Kleinstmaßnahmen, die in der Regel schneller verwirklicht werden können, ist der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung aller Maßnahmen in Neustadt a. Rbge. ergibt, **mittel- bis langfristig** zu sehen, da diese im Gesamtzusammenhang mit den größeren gesamtverkehrsplanerischen Vorhaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb kürzerer Zeit erlauben.

Maßnahmen im gesamtverkehrsplanerischen Zusammenhang

Mit dem Rathausneubau, den geplanten Schließungen der Bahnübergänge Nienburger Straße und Siemensstraße sowie der südlich an die Siemensstraße anschließende geplante Neubau eines Brückenbauwerkes über die Bahngleise bestehen in Neustadt a. Rbge. gleich mehrere langfristige, gesamtverkehrsplanerische Vorhaben, bei denen ein relativ langer Planungszeitraum mit eingerechnet werden muss und durch die sich die verkehrliche Gesamtsituation in Neustadt a. Rbge. von Grund auf ändern wird. Die Realisierung wird großräumige Verkehrsverlagerungen mit sich bringen, bei denen v.a. die wichtigen und damit stark belastete zentrumsnahen Hauptverkehrsstraßen Wunstorfer bzw. Nienburger Straße (B 442) sowie Landwehr (K 347), Herzog-Erich-Allee bzw. Ludwig-Eneccerus-Platz (K 347) und in weiterer Verlängerung Mecklenhorster Straße (K 347/ L 193) zu berücksichtigen sind. Hierbei muss außerdem von zusätzlicher Zeit für die Abstimmung mit unterschiedlichen Baulastträgern ausgegangen werden. Für Landwehr sowie für die Herzog-Erich-Allee liegen bereits konkrete Planungen vor.

Diskutiert wird für die **Herzog-Erich-Allee** seit längerem, welche Funktion die Straße in Zukunft übernehmen soll und wie die Verkehre großräumig geführt werden sollen. Aufgrund der überwiegend zu geringen Flächenverfügbarkeiten sowie einer Vielzahl an Nutzungsansprüchen, kann unter den aktuellen Gegebenheiten im Rahmen des Radverkehrskonzeptes keine kompromissfreie Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden gefunden werden. Hierfür muss der Gesamtzusammenhang der verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben der Stadt berücksichtigt werden.

Das Vorhaben, eine zusätzliche Rad- und Fußbrücke über die Leine nördlich der Löwenbrücke zu bauen, bedarf eines langen Planungsvorlaufes und kann bei Realisierung durch ein deutlich attraktiveres Angebot zu einer Verlagerung der Fuß- und Radverkehre weg von der Herzog-Erich-Allee, ggf. auch zu Steigerungen im Fuß- und Radverkehrsaufkommen zwischen dem westlichen und östlichen Stadtgebiet, führen. Dennoch sollte die Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr auch im Zuge der Herzog-Erich-Allee gewährleistet und in die entsprechenden Überlegungen einbezogen werden. Die mit ca. 1,30 m Breite in den aktuellen Planungen enthaltenen

Schutzstreifen entlang der Herzog-Erich-Allee werden aufgrund der bereits heute unter dem Standard liegenden Breiten als weniger zielführend angesehen. Zu berücksichtigen ist ein zukünftig schneller werdender und vermehrter Radverkehr, dem somit nicht gerecht werden kann. Dementsprechend sollten bei einer kompletten Neugestaltung der Herzog-Erich-Allee ausreichende Flächenverfügbarkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden bedacht werden.

Auch auf der **Wunstorfer bzw. Nienburger Straße** sind im Bestand aufgrund unzureichender Breiten beengte Platzverhältnisse vorzufinden, die nicht allen Nutzungsansprüchen und Verkehrsarten gerecht werden können. Gleichzeitig stellen kombinierte Mindestmaße Gefahrenquellen dar. Bei der Lösungsfindung für diesen Straßenzug müssen die geplante Schließung des Bahnüberganges Nienburger Straße sowie der Rathausneubau, dessen Anbindung sowie die sich dadurch ergebenden großräumigen Verkehrsverlagerungen bedacht und entsprechend eingeplant werden.

Auch die **Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt** muss in diesem Zusammenhang mitgedacht und verbessert werden. Die Wunstorfer Straße stellt hierbei eine Barriere dar, die nur mithilfe eines Drückers an der Lichtsignalanlage überwunden werden kann. Die Verbindung führt über den Omnibus-Haltepunkt und ist weder für Fuß- noch für Radverkehr einladend und intuitiv auffindbar. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des La-Ferte-Mace-Platzes zur Anbindung und Aufwertung sollte eine Verbesserung der Wegebeziehung hergestellt werden. Auch das InSEK greift diesen Aspekt im Zusammenhang mit der Entwicklung der Innenstadt auf.

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Während der Konzepterarbeitung wurde bereits eine erste Maßnahme umgesetzt, um die Anbindung der westlichen Wohngebiete an den Bahnhof zu optimieren. Mit der neu hergestellten Wegeverbindung und der aufgepflasterten, bevorrechtigten Querung der Straße An der Eisenbahn zwischen Mies-van-der-Rohe-Weg und der Fahrradparkgarage westseitig des Bahnhofes wurde eine komfortable und direkte Führung geschaffen. Eine bessere Anbindung der Brücke über Landwehr zwischen An der Eisenbahn und Saarstraße nördlich davon ist bereits in Planung, der Auftrag wurde bereits vergeben.

Weitere Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur

Ergänzend zu der bereits umgesetzten Maßnahme bietet sich die Aufwertung der Wegeverbindung An der Torfbahn an, um die genannte Anbindung der westlichen Wohngebiete weiter zu verbessern. Hierzu gehören neben der Entfernung bzw. Sicherung von Pollern auch die niveaugleiche Bordabsenkung, gesicherte, ggf. ebenfalls bevorrechtigte Überfahrten der kreuzenden Straßen Hans-Böckler-Straße,

Kornstraße und Im Heidland sowie langfristig der Ausbau der Verbindungen mit einer größeren Breite, um Konflikte mit zu Fuß Gehenden zu vermeiden.

Eine weitere Maßnahme, die relativ kurzfristig umgesetzt werden sollte und einen deutlichen und öffentlichkeitswirksamen Effekt pro Radverkehr mit sich bringen würde, ist die Ausweisung der Straße Am Wallhof zwischen La-Ferté-Macé-Platz und Apothekengasse zur Fahrradstraße. Hierdurch entstünde eine komfortable und erkennbare Führung des Radverkehrs durch die Innenstadt, parallel zur Fußgängerzone, auf der der Radverkehr gebündelt und sehr komfortabel und sicher geführt werden könnte. Sie sollte ein stadt eigenes corporate design aufweisen, das einen Wiedererkennungswert garantiert und die besondere Art der Regelung verdeutlicht. Auch sollte Ihre Einweihung öffentlichkeitswirksam kommuniziert und beispielsweise mit einem Aktionstag begangen werden, sodass die Bürger*innen über die neue Führungsform informiert werden können. Parallel dazu könnten auch Flyer erstellt und verteilt werden.

Mit einer Reihe von „Kleinmaßnahmen“ kann ebenfalls relativ kurzfristig ein deutlicher Sicherheitsgewinn für den Radverkehr im Kernstadtgebiet erzielt werden. So sollte z.B. bei Pollern eine ausreichende Sicherung und Durchlassbreite von mind. 1,50 m gewährleistet sein, um Alleinunfälle zu verhindern. Mit beispielsweise einem „Pollerprogramm“ könnte diese Problematik systematisch beseitigt und alle im Radverkehrsnetz enthaltenen Poller entfernt bzw. optimiert werden.

Weitere Maßnahmen

Neben infrastrukturellen Maßnahmen im Radverkehrsnetz sollte auch die Fahrradparksituation im Stadtgebiet verbessert werden. Hierfür kann beispielsweise ein „Bügelprogramm“ systematisch alle „Altlasten“ in Form von Vorderradklemmen nach und nach gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter ersetzen. Auch die Beratung und Information von Wohnungsunternehmen und dem Einzelhandel kann dazu beitragen, dass auch an diesen Zielen des Radverkehrs anforderungsgerechte Anlagen aufgestellt werden.

Um die Akzeptanz von Maßnahmen aber auch die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu erhöhen, ist es generell wichtig, die Bevölkerung regelmäßig und auf verschiedenen Kanälen über aktuelle Vorhaben zu informieren und über Regelungen aufzuklären. Darüber hinaus bieten Aktionstage oder Wettbewerbe gute Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung und der Vermittlung von Spaß beim Radfahren.

9 Fazit

Die Kernstadt von Neustadt a. Rbge. weist eine ebene Topographie auf und erstreckt sich über Distanzen, die gut mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Neustadt a. Rbge. bietet somit optimale Voraussetzungen, das Rad im Alltag regelmäßig zu nutzen. Aufgrund der relativ starken Zersiedelung der weiteren Stadtteile nimmt das bereits vorhandene Vorrangnetz der Region Hannover eine wichtige Rolle ein, um die weiteren Stadtteile mit der Kernstadt zu verbinden. Durch die Nähe zum Steinhuder Meer als ein großräumiges Naherholungsgebiet spielt auch der touristische Radverkehr mit dem Wunsch nach radtouristischen Angeboten, Serviceleistungen und Orientierung eine nicht zu vernachlässigende Rolle.

Mit Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden die Ziele "Erhöhung der Verkehrssicherheit" und "Komfortsteigerung der Infrastruktur" verfolgt, sie dienen aber auch dem Erreichen der Klimaschutzziele. Darüber hinaus ist die Radverkehrsförderung auch als ein wichtiges Element zur Stärkung der einheimischen Wirtschaft zu sehen, denn Radfahrende im Einkaufsverkehr sind beispielsweise eine nachweislich bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort. Dies gilt es insgesamt auch zu kommunizieren und örtliche Unterstützung zu rekrutieren.

Mit der vorliegenden Konzeption sind die wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr in einem Radverkehrsnetz aufgezeigt. Sie stellt nun die Grundlage für die weitergehende systematische Radverkehrsförderung dar. Der erforderliche Handlungsbedarf zur vollständigen Realisierung des Radverkehrsnetzes ist durch die aufgezeigten Maßnahmen für die nächsten Jahre klar benannt. Damit ist sowohl ein gezielter Einsatz der Haushaltsmittel als auch der personellen Ressourcen möglich. Da die Verkehrssituation in einer Stadt nicht statisch ist, müssen Radverkehrsnetz und Konzeption regelmäßig fortgeschrieben werden. So stehen in Neustadt a. Rbge. mit dem geplanten Rathaus-Neubau sowie mit weiteren langfristigen städtebaulichen Vorhaben auch große gesamtverkehrliche Änderungen bevor, bei denen der Radverkehr berücksichtigt werden muss.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen sowie der Konzeptfortschreibung sind weitere Konzeptionen, Belange und aktuelle Vorhaben immer einzubeziehen.

Bereits heute sind Teile des Radverkehrsnetzes ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar. Dies betrifft vor allem die zahlreichen Erschließungsstraßen westlich der Bahntrasse, im Zuge derer der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr mitfahren kann. Während der Konzepterstellung hat die Stadt Neustadt a. Rbge. bereits die erste hieraus hervorgegangene Maßnahme umgesetzt. Die neu geschaffene Wegeverbindung zwischen Mies-van-der-Rohe-Weg und westlicher Bahnhofseite sowie die bevorrechtigte Querung der Straße An der Eisenbahn stellen eine komfortable und öffentlichkeitswirksame Verbindung der westlichen Wohngebiete mit dem Bahnhof dar.

Zukünftig sollen möglichst einheitliche Standards bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur Anwendung finden, die die Planungen erleichtern, die Kosten minimieren und das Verständnis bei allen Verkehrsteilnehmenden erhöhen.

Für den Ausbau der Wegeinfrastruktur ist von einem Kostenansatz von rund 5,4 Mio. Euro⁹ auszugehen. Dabei handelt es sich um eine überschlägige Kostenschätzung der Gesamtkosten, unabhängig von den Baulastträgern.

In der Umsetzungsstrategie werden die Maßnahmen und Handlungsansätze für die nächsten Jahre thematisiert. Neben Projekten zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur sind hier vor allem auch sukzessive Verbesserungen beim Fahrradparken durch Austausch der noch vorhandenen Vorderradklemmen und im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit anzugehen. Hier schafft insbesondere eine kontinuierliche Information der Bevölkerung über aktuelle Vorhaben aber auch die regelmäßige Aufklärung über (neue) Verkehrsregelungen größere Akzeptanz für umzusetzende Maßnahmen. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wie beispielsweise der Radaktionstag im September 2020 tragen zu einem besseren und fahrradfreundlicheren Klima bei.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und einer damit verbundenen erfolgreichen Weiterführung der Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz finanzieller Mittel als auch die Bereitstellung personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung. Hier sind sowohl in den nächsten Haushalten als auch im personellen Bereich entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

Um umgesetzte Maßnahmen zu evaluieren, haben sich u.a. Radverkehrszählungen als hilfreich erweisen. Darüber hinaus tragen auch regelmäßige Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu erfassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides - Zählungen und Unfallanalysen - sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für Neustadt a. Rbge. wird zusammenfassend folgende Förderstrategie empfohlen:

- Aufstellen eines konkreten Maßnahmenprogramms für zwei Jahre sowie eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen.
- Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden (z. B. Ausweisung einer zentralen Fahrradstraße, Poller-Programm, Austauschprogramm von Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen).

⁹ Hierin nicht enthalten sind die Kosten für Maßnahmen, die erst im Zuge der gesamtverkehrlichen Konzeption näher ausgearbeitet werden können.

- Insgesamt ist die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen für die Umsetzung des Konzeptes unerlässlich.
- Im jährlichen Haushalt sollte außerdem ein Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung etabliert werden, um bei Bedarf schnell reagieren zu können. Auch für eine aktive und intensive Öffentlichkeitsarbeit sollte ein jährliches Budget eingeplant werden. Hierbei sollte insbesondere die Information der Bevölkerung im Fokus stehen.

Neben der Verbesserung für den Radverkehr ist hierbei auch die Sicherheit des Fußverkehrs, vor allem in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen wie u.a. zwischen Bahnhof und Fußgängerzone, zu beachten. Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.

Ziel der Förderung des Radverkehrs in Neustadt a. Rbge. sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein.

Mit der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes und den ersten bereits umgesetzten Maßnahmen sowie öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten hat die Stadt ein Zeichen für eine aktive Radverkehrsförderung gesetzt. Diese gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen und zu intensivieren. Langfristiges Ziel könnte auch die Mitgliedschaft in der AGFK Niedersachsen/ Bremen e.V. sein, um der Radverkehrsförderung durch Nutzung von Synergien weiteren An Schub zu geben.