

Radverkehrskonzept Neustadt am Rübenberge - Gesamtstadt



Vorstellung der Ergebnisse

**Dipl.-Ing. Heike Prahlow
Leander Fricke B.A.**

PGV-Alrutz GbR, Hannover



Inhalt

- Ziele des Radverkehrskonzeptes
- Vorgehen
- Netzkonzeption
- Maßnahmenkataster (Anlagenband)

- Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur
 - Handlungsschwerpunkte für Neustadt a.Rbge.

- Weitere Handlungsfelder
- Umsetzungsstrategie



➤ **Fortschreibung der Gesamtstrategie für den Radverkehr in Neustadt a. Rbge.**

Ziele des Radverkehrskonzeptes

- Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag
- Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Zukunft
- Gewährleistung von Komfort, Sicherheit und Spaß beim Radfahren
- Grundlage für die Bereitstellung von Fördermitteln
- Bestandsaufnahme

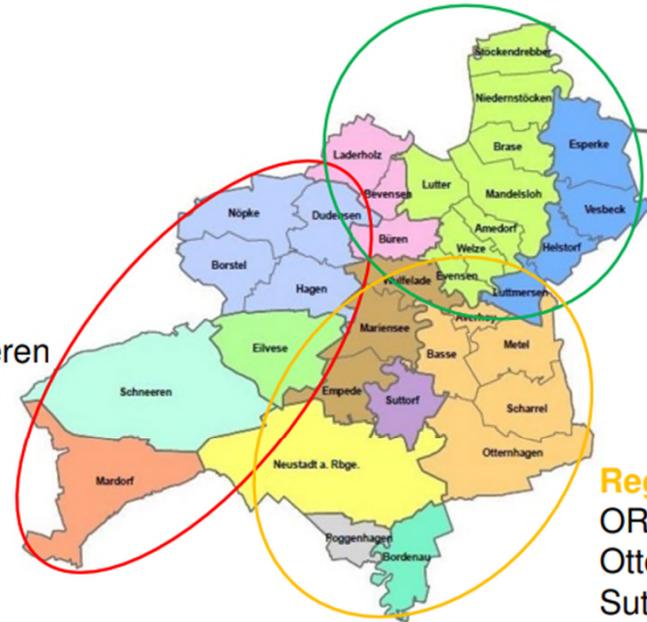


- Aufzeigen von wichtigen Verbindungen zum Radfahren in und zwischen den Stadtteilen sowie zu den Nachbarkommunen
- Ableiten des Handlungsbedarfs zur Förderung des Radverkehrs für einen längerfristigen Zeitraum

Vorgehen

- Auswertung vorhandener Unterlagen
- Entwickeln einer Netzkonzeption
- Öffentliche Regionalkonferenzen

Region 1:
OR Eilvese, Mardorf,
Mühlenfelder Land, Schneeren
05.07.2022



Region 2:
OR Bevensen, Helstorf,
Mandelsloh
07.07.2022

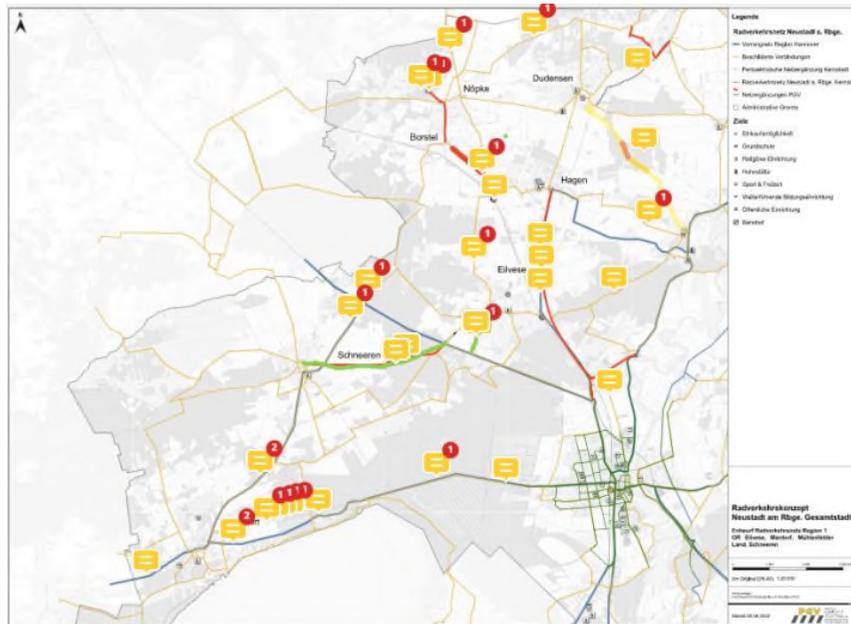
Region 3:
OR Bordenau, Mariensee,
Otternhagen, Poggenhagen,
Suttorf
08.07.2022

Stadt Neustadt a. Rbge. –
Ortschaften mit den zugeordneten Stadtteilen

Bevensen	Mardorf	Poggenhagen
Bordenau	Mariensee	Schneeren
Eilvese	Mühlenfelder Land	Suttorf
Helstorf	Neustadt a. Rbge.	
Mandelsloh	Otternhagen	

Radverkehrsnetz – Herleitung

- 3 digitale Workshops mit Bevölkerung
- Quell-/ Zielanalyse



Ich wünsche mir auch auf den Dörfern mehr Radspuren auf der Fahrbahn. Wie z.B. Hagener Berg in Hagen.	Es wäre eine Anbindung an die Touristischen Regionen Heidekreis (Lüneburger Heide ab Schwarmstedt) sinnvoll.	S-Bahnhof Hagen fehlen Fahrradbügel o.ä.	Ich würde mir noch mehr Transparenz bei Planung und Ausbau von Fahrradwegen wünschen. Hier z.B. die Bewegungspläne auf dem Stadtplan in Planungen berücksichtigen!	Insgesamt schlechte Wegstrecken im Bereich Ortsteil Bevensen schon für PKW - dort auch noch Fahrräder ist eher Lebensgefährlich
Inmitten eines Ortes müsste ich lieber auf der Straße fahren. Die Bürgersteige sind meistens sehr schmal und Hofzufahrten sind potenzielle Gefahrenstellen.	Eine Anbindung an den Landkreis Harburg mit guten öffentlichen Radwegen wäre über Wendenborstel denkbar oder über Wenden.	Mehr Werbung für und mehr ausgearbeitete touristische Radrundwege Meerregion!!!	Hinweise an den Bahnhöfen wo die Fahrradständer aber auch Abzweigungen in den Zügen sich befinden berücksichtigen durch Signale	Wegstrecke Nöpke und Dudensen Richtung Laderholz wird viel genutzt - gern weiter ausbauen
In Mandern muss man laut Beschreibung für ca. 100m auf dem Bürgersteig dann die Straße überqueren um auf dem Fahrradweg zu kommen. Ortsaufahrt Richtung Wulfelake. So etwas finde ich sehr unangenehm.	Eine direkte Verbindung über die K222 von Borstel nach Hagen ist für die Schüler und zur nächsten Einkaufsmöglichkeit um dort sicher ankommen	Ein Fahrradweg von Borstel nach Nöpke (Bruchlandsweg/Terweg) zum Freibad ist ebenfalls dringend notwendig		

- **Ableitung Prüfnetz** als Grundlage für die Befahrung
 - Befahrung durch geschultes Personal
 - Prüfung von Verbindungen auf Plausibilität

- **Weiterentwicklung zum Zielnetz** für den Alltagsradverkehr in Neustadt a. Rbge

Zielnetz Neustadt a. Rbge.

Legende

□ Administrative Grenze

Ziele

🛒 Einkaufsmöglichkeit

🚲 Fahrradverleih

🏫 Grundschule

🎭 Kulturelle Einrichtung

⛪ Religiöse Einrichtung

🏠 Ruhestätte

🏞️ Sport & Freizeit

🎓 Weiterführende Bildungseinrichtung

🏛️ Öffentliche Einrichtung

🚉 Bahnhof

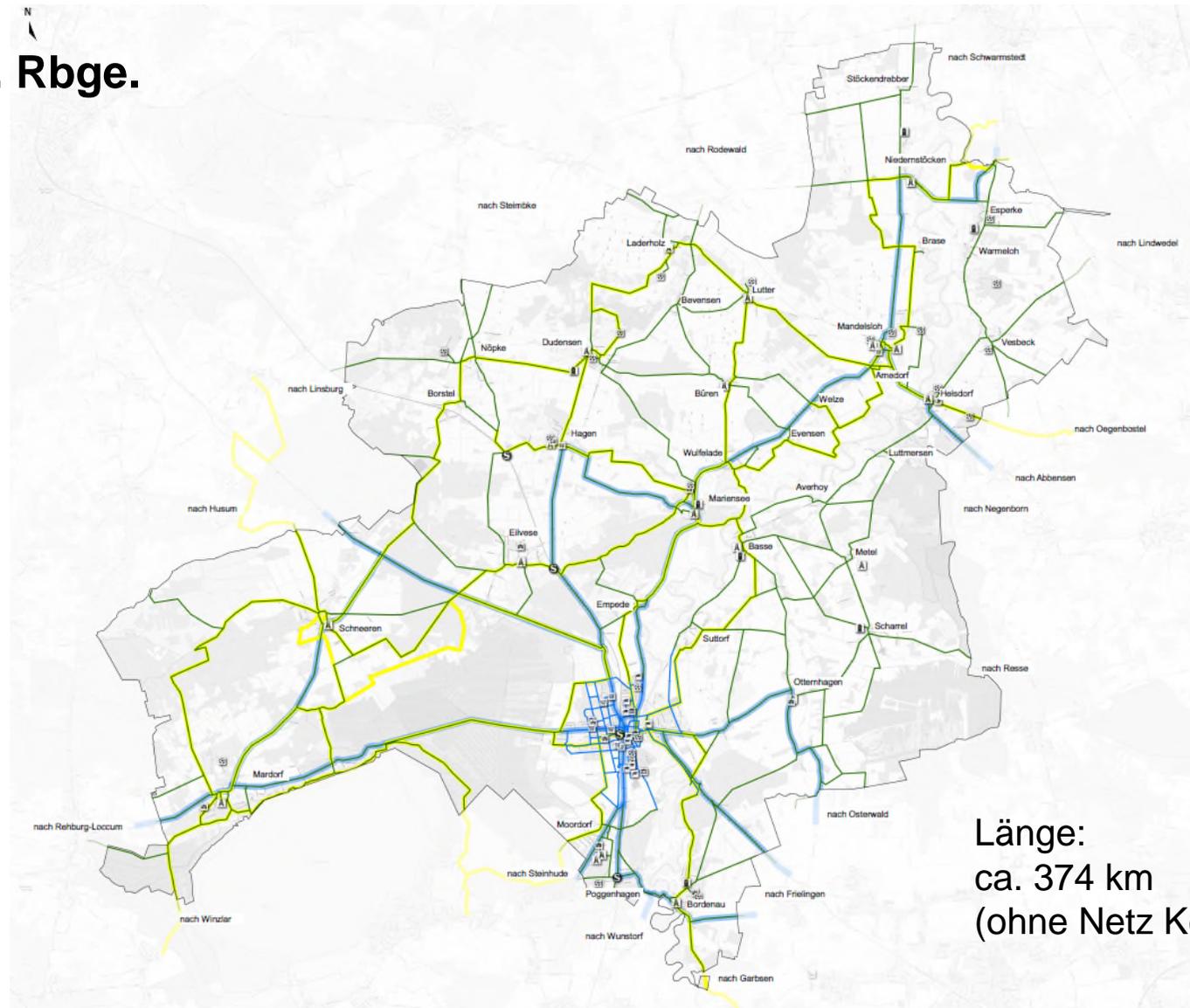
Radverkehrsnetz

— Kommunales Radverkehrsnetz (Zielnetz)
Gesamtstadt

— Kommunales Radverkehrsnetz
Kernstadt

— Vorrangnetz Radverkehr Region Hannover

— Touristische Radroute
("Regionsroute 7", "Wasserlandweg",
"Kirchen und Klöster", "Kulturroute",
"Leineradfernweg", "Moorroute",
"Mühlenroute", "Neustädter Landroute",
"Pilgerweg", "Regionsradiale", "Regionsring",
"Steinhuder Meer Rundweg")



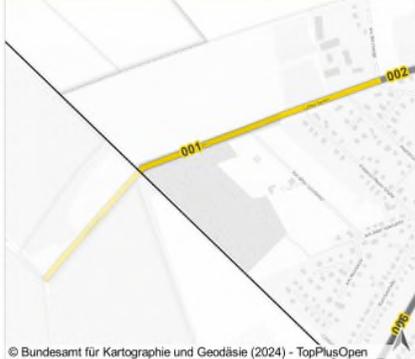
Länge:
ca. 374 km
(ohne Netz Kernstadt)

Maßnahmenkonzeption – Dokumentation

- Entwicklung von **Maßnahmenempfehlungen** im gesamten Radverkehrsnetz
 - Einordnung in Prioritäten (nach verkehrssicherheitstechnischen Aspekten)
 - Überschlägige Kostenschätzung
 - Ca. 270 Abschnitte **mit** Handlungsbedarf
 - Über 130 Abschnitte **ohne** Handlungsbedarf
- **Handlungsempfehlungen zur sukzessiven Umsetzung über einen längerfristigen Zeitraum**

001
Luther Damm



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024) - TopPlusOpen

Allgemein		Bestand	
Strecke von	Gemeindegrenze	Breite [m] RVA STS	1.8 —
Strecke bis	Im Eichenbrink	Belag – Zustand	Schotter – erheblich eingeschränkt
Länge	990 m	ruhender Verkehr	—
Baulasträger	teilweise privat	Steigung	keine
Ortslage	innerorts	Einbahnstraße	—
zul. Geschw.	—		
DTV	—		
Anmerkung	Auch touristische Routenführung		
Führungsform	Selbstständige Wegeverbindung		
Problemstellung	Wegeverbindung in unzureichender Breite und Belagsqualität. Unzureichende Sicherung und Durchlassbreite bei Poller.		
Beteiligung, Bemerkung	—		
Planung			
Maßnahme	Ausbau der Wegeverbindung auf mind. 2,50 m (besser: 3,0 m) Breite. Belagsqualität durch regelmäßige Instandsetzung aufrecht erhalten. Asphaltierung der Wegestrecke prüfen. Sicherung Poller durch retroreflektierende Elemente. Durchlassbreite von mind. 1,50 m gewährleisten.		
Kostenschätzung	223.000 €		
Priorität	2 - Mittlere Priorität		

Stand 09.01.2024
Radverkehrskonzept Neustadt am Rübenberge

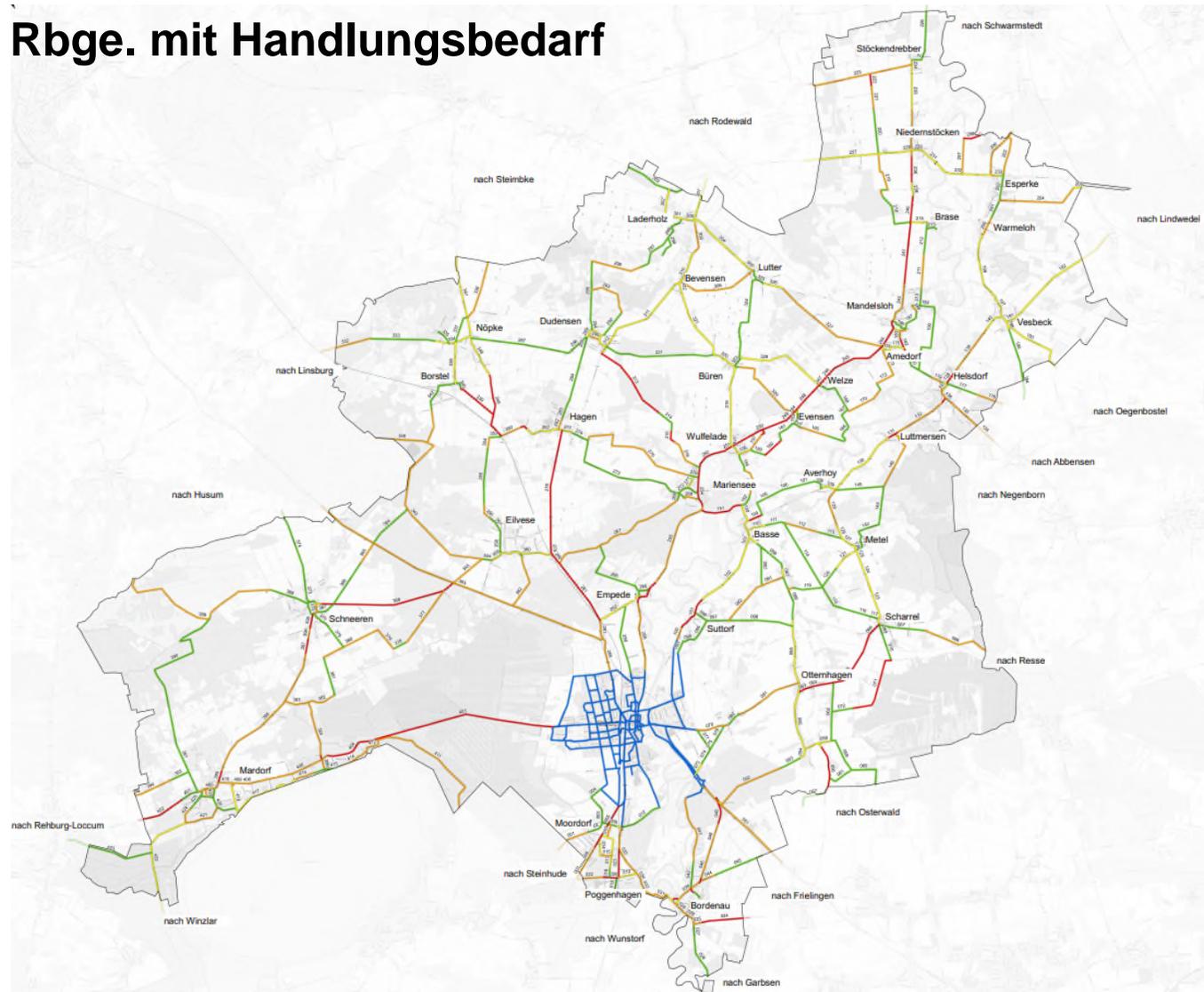

Maßnahmenkonzeption – Prioritäten

- Nutzen:**

- Vergabe von Prioritäten zur Einschätzung der Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Fahrkomfort

Prioritätsstufe 1 – Hohe Priorität	Prioritätsstufe 2 – Mittlere Priorität	Prioritätsstufe K – Kleinstmaßnahmen
Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Fehlende Radverkehrsanlage	Unzureichende Belagsqualität	Durchlassbreite und Sicherung Poller
Bsp. Frielinger Straße, K 339	Bsp. An der Auter	Bsp. Brücke über den Hagener Bach

Zielnetz Neustadt a. Rbge. mit Handlungsbedarf



Legende

Kommunales Radverkehrsnetz

- 1 - Hohe Priorität
- 2 - Mittlere Priorität
- K - Kleinmaßnahmen
- Kein Handlungsbedarf
- Kommunales Radverkehrsnetz Kernstadt
- Administrative Grenze

Maßnahmenkonzeption – Übersicht Netzlänge

Netzlänge	Priorität 1	Priorität 2	Kleinstmaßnahmen	Kein Handlungsbedarf	Gesamt
Bund	ca. 1,3 km	ca. 13,4 km	-	-	ca. 14,6 km
Land	ca. 26,2 km	ca. 21,7 km	ca. 18,1 km	ca. 1,6 km	ca. 67,6 km
Region Hannover	ca. 17,8 km	ca. 9,3 km	ca. 32,0 km	ca. 4,9 km	ca. 64 km
Stadt Neustadt a. Rbge.	ca. 3,1 km	ca. 52,8 km	ca. 19,6 km	ca. 88,4 km	ca. 163,8 km
(teilweise) privat	ca. 4,2 km	ca. 33,4 km	ca. 1,9 km	ca. 23,5 km	ca. 62,9 km
Gesamt	ca. 52,6 km	ca. 130,6 km	ca. 71,6 km	ca. 118,4 km	ca. 374 km

- Ca. 50 % des Radverkehrsnetzes in Neustadt a. Rbge. sind bereits heute ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar.
- Ca. 50 % des Radverkehrsnetzes weisen einen größeren Handlungsbedarf zur Ertüchtigung auf.

Maßnahmenkonzeption – Übersicht Kosten

Kosten	Priorität 1	Priorität 2	Kleinstmaßnahmen	Gesamt
Bund	ca. 0,5 Mio. €	ca. 3,0 Mio. €	-	ca. 3,5 Mio. €
Land	ca. 15,5 Mio. €	ca. 5,4 Mio. €	ca. 0,1 Mio. €	ca. 21,0 Mio. €
Region Hannover	ca. 8,1 Mio. €	ca. 2,1 Mio. €	ca. 0,2 Mio. €	ca. 10,4 Mio. €
Stadt Neustadt a. Rbge.	ca. 0,5 Mio. €	ca. 8,4 Mio. €	ca. 0,1 Mio. €	ca. 9,0 Mio. €
(teilweise) privat	ca. 0,8 Mio. €	ca. 5,5 Mio. €	< 0,1 Mio. €	ca. 6,3 Mio. €
Gesamt	ca. 25,4 Mio. €	ca. 24,4 Mio. €	ca. 0,5 Mio. €	ca. 50 Mio. €

* auf Grundlage einer überschlägigen Kostenschätzung, u.a. ohne Angabe für in Planung befindliche oder perspektivische Maßnahmen und ohne Berücksichtigung von ggf. erforderlichem Grunderwerb o.ä.

- Ein Großteil der Kosten (ca. 70 % bzw. 35 Millionen Euro) bezieht sich auf Maßnahmen an klassifizierten Straßen (Bund, Land, Region Hannover).

Wegeinfrastruktur – Radverkehrsführung innerorts, Ortsdurchfahrten

- **Bestand:**
 - i.d.R. Mischverkehrsführung auf Hauptverkehrsstraßen oder/und zu schmale für den Radverkehr frei gegebene Gehwege
- **Situation:**
 - überwiegend schmale Straßenquerschnitte: Neuanlage baulicher Radverkehrsanlagen nicht/kaum möglich
- **Lösungsansatz:**
 - Aufgabe Gehwegfreigabe für Radverkehr bei geringen DTV-Werten
 - Markierungslösungen (als z.T. bereits bestehende Lösungsansätze)
 - Piktogrammketten (möglicher Einsatz bei Fahrbahnbreite < 6,0 m)
 - Schutzstreifen (möglicher Einsatz bei Fahrbahnbreite > 7,50 m)
 - Kombination aus Piktogrammkette und Schutzstreifen (möglicher Einsatz bei Fahrbahnbreite 6,0 - 7,50 m)



Piktogrammkette (Bahnhofstraße Poggenhagen)



Ottenhagener Straße (Ottenhagen)

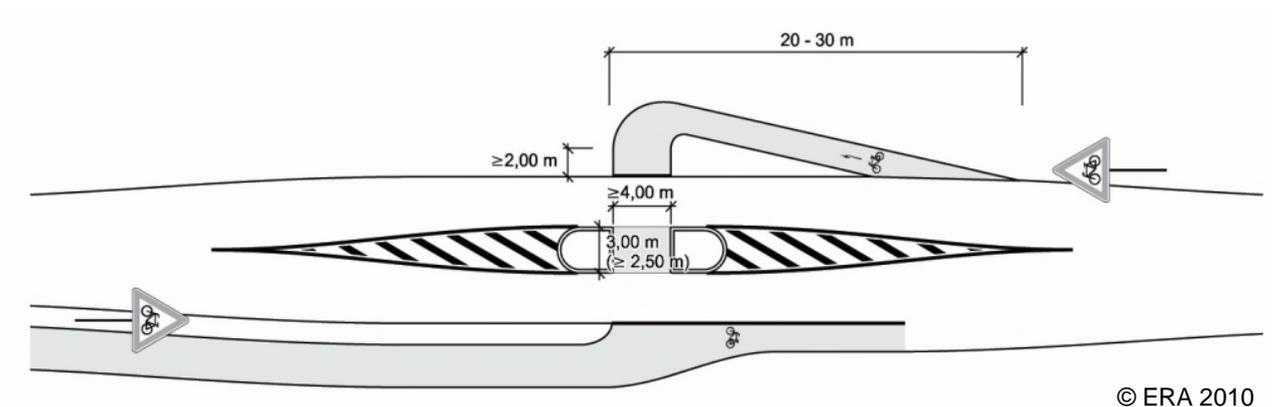
Wegeinfrastruktur – Ortseingänge

Situation:

- Übergang vom einseitigen Zweirichtungsradweg außerorts in die richtungstreue Führung innerorts - Querungsbedarfe

Lösungsansatz:

- Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang, entweder baulich oder deutlich auf der Fahrbahn markiert
- Positiver Nebeneffekt: Durch Verschwenkung der Fahrbahn auch Geschwindigkeitsreduzierung im Ortseingangsbereich



Wegeinfrastruktur – Radverkehrsanlagen außerorts

- **Erforderlichkeit einer Radverkehrsanlage** ist u.a. abhängig vom Kfz-Verkehrsaufkommen in Kombination mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
 - Sofern nicht vorhanden, DTV prüfen
 - Bei hohem DTV: Empfehlung zum Neubau einer Radverkehrsanlage (mind. 2,50 m Breite + weiße Randmarkierungen) oder alternativ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- **Bestehende Radverkehrsanlagen** in unzureichender Qualität
 - Berücksichtigung bzw. Ergänzung weißer Randmarkierungen zur besseren Sichtbarkeit bei Dämmerung bzw. Dunkelheit



Wegeinfrastruktur – Einrichten von Fahrradstraßen – Generelles

Gemäß VwV-StVO 2021:

Fahrradstraßen können eingerichtet werden, auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden **hohen Fahrradverkehrsdichte**, einer **hohen Netzbedeutung** für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich **untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr**.

• Regelungen bei Fahrradstraßen

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Motorisierter Verkehr kann zugelassen werden (Anlieger frei, Kfz frei, etc.), muss sich aber dem Radverkehr anpassen und besondere Rücksicht nehmen
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren

• Empfehlungen

- Einheitliche und deutliche Gestaltung (corporate design)
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit



Wegeinfrastruktur - Einrichten von Fahrradstraßen

Einsatzbereiche in Neustadt:

- Empfehlung zum Einsatz grundsätzlich auch außerhalb der Kernstadt
 - Im Schulumfeld, z.B.
 - Heinrich-Brandes-Straße (Grundschule Poggenhagen)
 - Am Dorfteich (Scharnhorstschule Bordenau)
 - Als alternative Verbindung zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen, z.B.
 - Tenor, Meißtor (Schneeren)
 - Meerstraße (Mardorf)



Wegeinfrastruktur – Wirtschaftswege

- Gemeinsame Nutzung Rad und landwirtschaftliche Verkehre kann konflikträftig sein

Lösungsansatz zum besseren Miteinander

- Werbung für gegenseitige Rücksichtnahme
- Einrichtung von Begegnungsstellen



Wegeinfrastruktur – Kleinmaßnahmen z.B. Poller

- Bei Pollern auf eine Mindestdurchlassbreite von 1,5 m achten.
- Poller mit reflektierenden Elementen wählen und idealerweise mit einer Bodenmarkierung ergänzen

Beispiel mit Handlungsbedarf in Neustadt
(Am Kampe, Bordenau)



Fahrradparken – Generelle Empfehlungen für Neustadt a. Rbge.

- Erweiterung des Angebots an Anlehnbügeln durch Abstellanlagen im öffentlichen Raum
- Sukzessiver Austausch der noch übrigen Vorderradhalter durch Anlehnbügel an unterschiedlichen Quell- und Zielorten
- Regelmäßig Kapazität sowie Auslastung prüfen
- Weitere Ausstattung von Bushaltestellen mit Anlehnbügeln (je nach Bedeutung)
- Berücksichtigung Lastenräder, Räder mit Hänger, etc.



Umsetzungsstrategie

- Aufstellen eines **Handlungsprogramms** für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z.B. bis 2030)
 - Festlegen der Maßnahmen, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können
 - Möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisieren
 - Frühzeitig Gespräche mit anderen Baulastträgern führen
 - Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen starten → **Signale setzen**
 - z.B. Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Poller-Programm
 - Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung → **schnelles, bedarfsorientiertes Handeln**
 - Regelmäßige **Evaluation und Qualitätskontrolle** (z.B. Zählungen Kfz/Rad, Unfallanalysen)
 - Intensive **Öffentlichkeitsarbeit** (jährliches Budget bereitstellen) und **Serviceangebote**
- **WICHTIG: Bereitstellen personeller & finanzieller Ressourcen**

In Neustadt bewegt sich was – Ausruhen gilt nicht!

prahlow@pgv-hannover.de

0511-220 601 83

fricke@pgv-hannover.de

0511-220 601 996

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Telefon: 0511 – 220 0601 80

www.pgv-alrutz.de

