

Radverkehrskonzept Gemeinde Wallenhorst

2. Treffen des Projektteams am 11. April 2019

**Heike Prahlow
Jonas Göber
Maximilian Alicke**

**Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR, Hannover**

Inhalt

- Zusammenfassung Auftaktworkshop 28.03.19
 - Radverkehrsnetz & Infrastruktur
 - Fahrradparken & Orientierung
 - Angebote und Wünsche
- Info Klimaaspekte, Büro KEEA – Auftrag & erste Ansätze
- Radverkehrsnetz
- Maßnahmenkonzeption (Beispiele und Vorgehen)
- Weiteres Vorgehen

Offener Workshop 28.03.2019

- Ca. 40 Teilnehmende
- Viele konstruktive Anregungen und Diskussionen in den Kleingruppen
- Erster Eindruck überwiegend bestätigt bzw. erweitert



Foto: Thomas Remme/
Gemeinde Wallenhorst



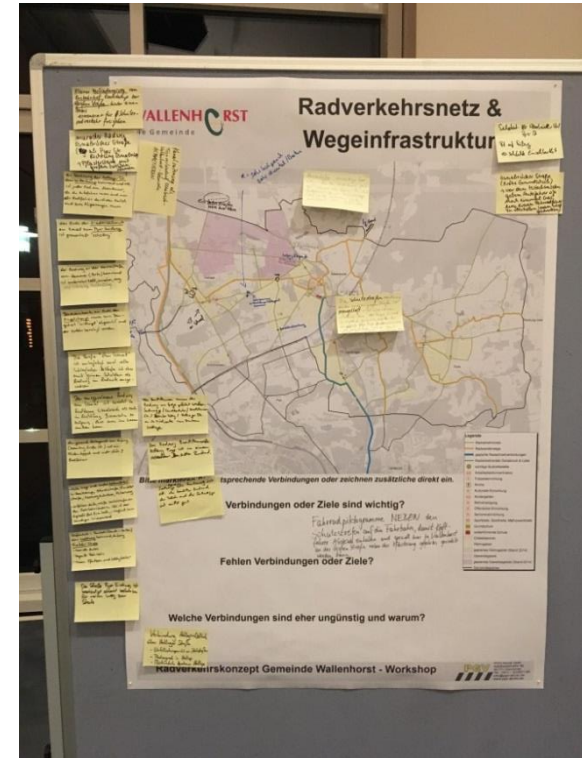
Foto: Thomas Remme/
Gemeinde Wallenhorst



Foto: Thomas Remme/
Gemeinde Wallenhorst

Zusammenfassung: Radverkehrsnetz & Infrastruktur

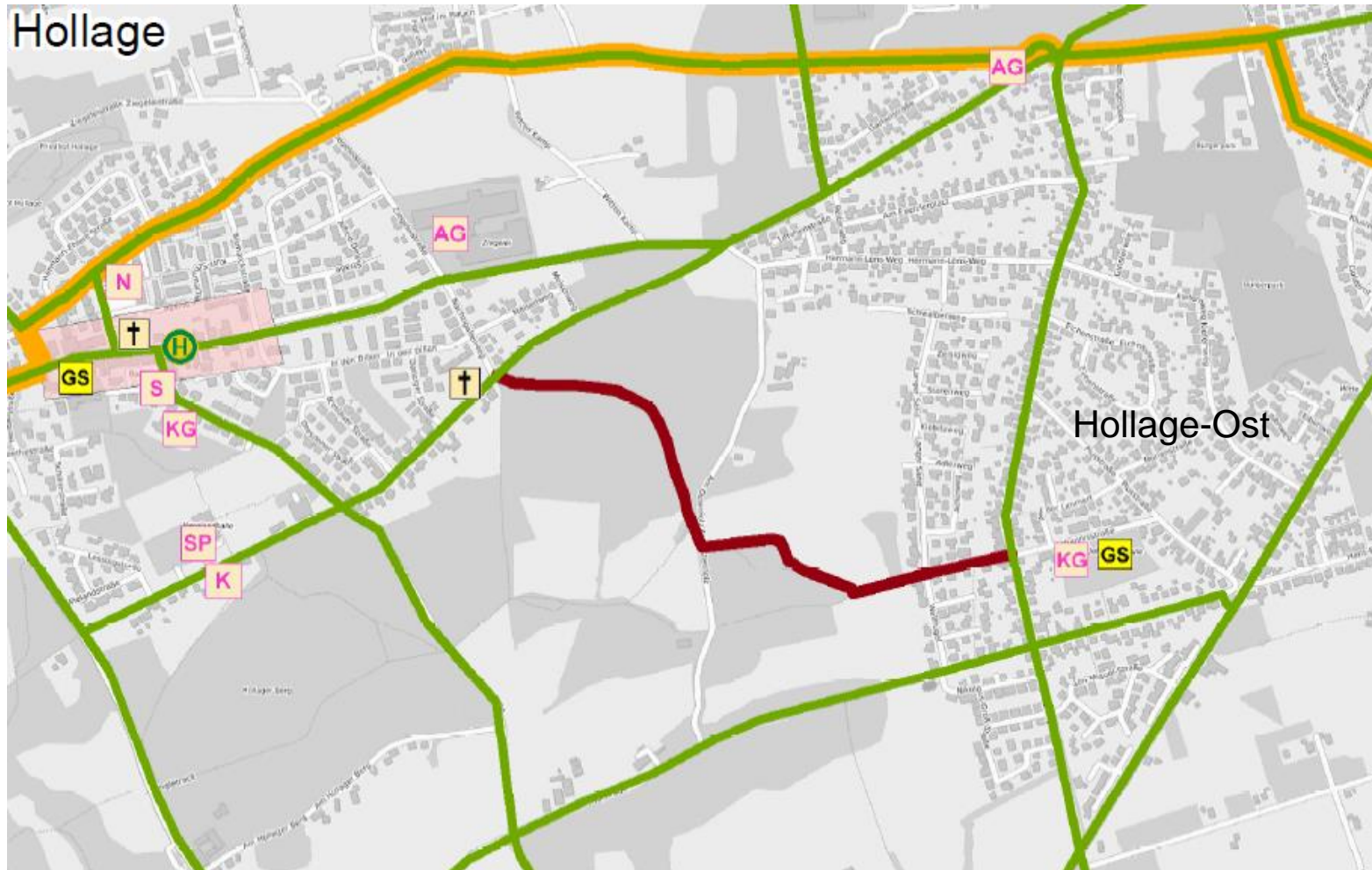
- Wenig Ergänzungen/Kritik zum geplanten Netz
- Schwerpunkt auf Verbesserungswünschen der Wegeinfrastruktur
 - Häufig angesprochene Verbindungen waren die Hollager Straße, Große Straße, Hansastrasse, Osnabrücker Straße sowie die Wegeverbindung am Stichkanal
- Wunsch nach Vereinheitlichung der Radverkehrsführung in Kreisverkehren
- Kontroverse Diskussion über Nutzen der Fahrradstraße (Pyer Straße, Hellingstraße, Wessels Str., Boerskamp)



Ergänzungen aus Workshop zum Radverkehrsnetz



Ergänzungen aus Workshop zum Radverkehrsnetz

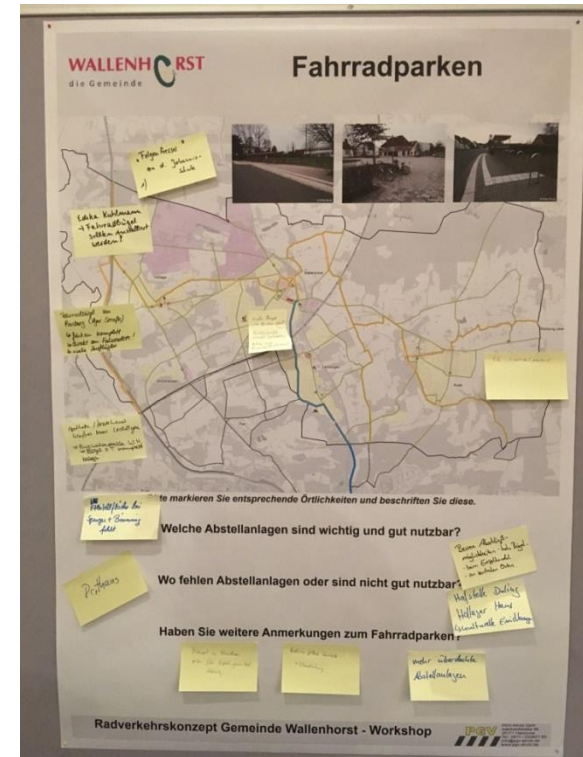


Ergänzungen aus Workshop zum Radverkehrsnetz



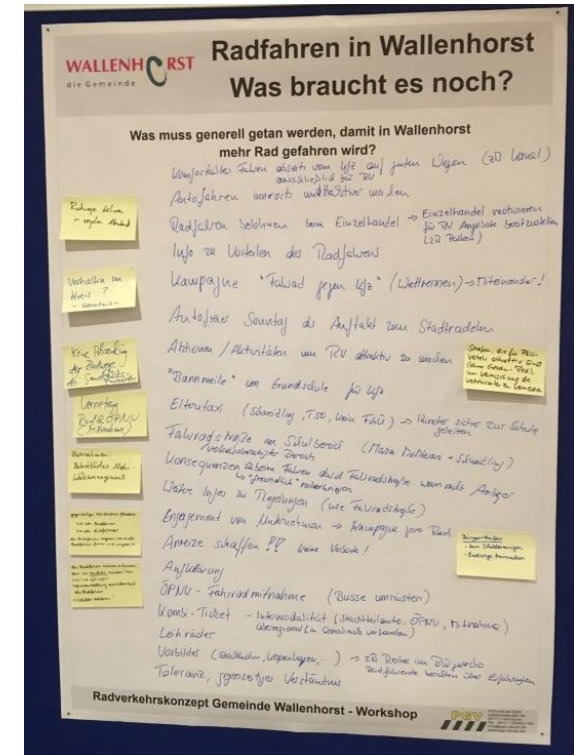
Zusammenfassung: Fahrradparken & Orientierung

- Quantität von Abstellanlagen
 - Besonderer Mangel bestehe an Einzelhandelsstandorten und öffentlichen Einrichtungen
- Qualität von Abstellanlagen
 - Abgerundete Bügel mit ausreichender Höhe und Abstand zueinander stellen die Vorzugsvariante dar
 - Vorderradklemmen wurden als untauglich kritisiert
 - Überdachungen wünschenswert
- Anregung zur Wegweisung
 - Fernradwege in den Ortszentren ausschildern und bessere Pflege der Beschilderungen



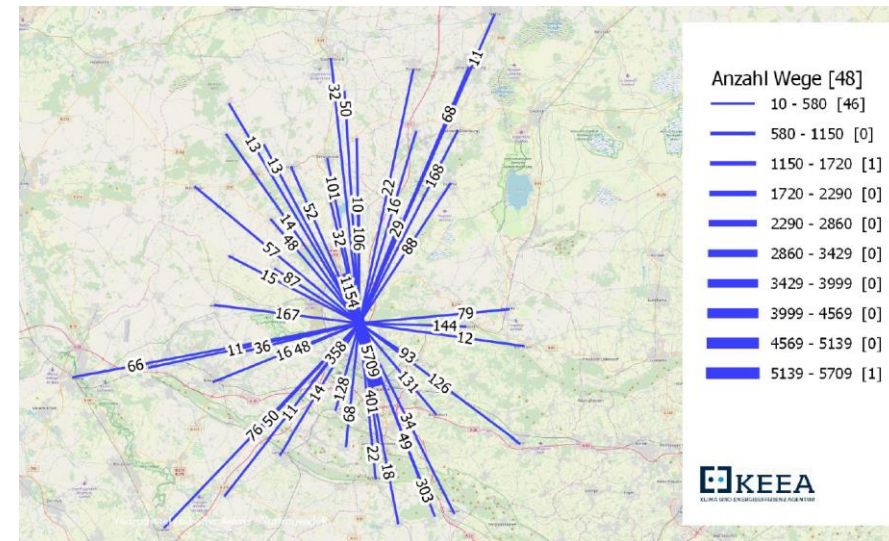
Zusammenfassung: Angebote und Wünsche

- Öffentlichkeitsarbeit
 - Aufklärung zu Führungsformen
 - Verständnis zwischen allen Akteuren
 - Verschiedene Anreize für das Radfahren schaffen und medial wirksam machen
- Zahlreiche Konflikte mit den „Elterntaxis“
- Service rund um's Rad ausbauen (z.B. Servicetreffs)
- Wunsch nach mehr Engagement von Seiten des Einzelhandels/Unternehmen/Arbeitgebern
- Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr
- Radverkehr auch mal gegenüber Kfz priorisieren
- Radwege instand halten/pflegen

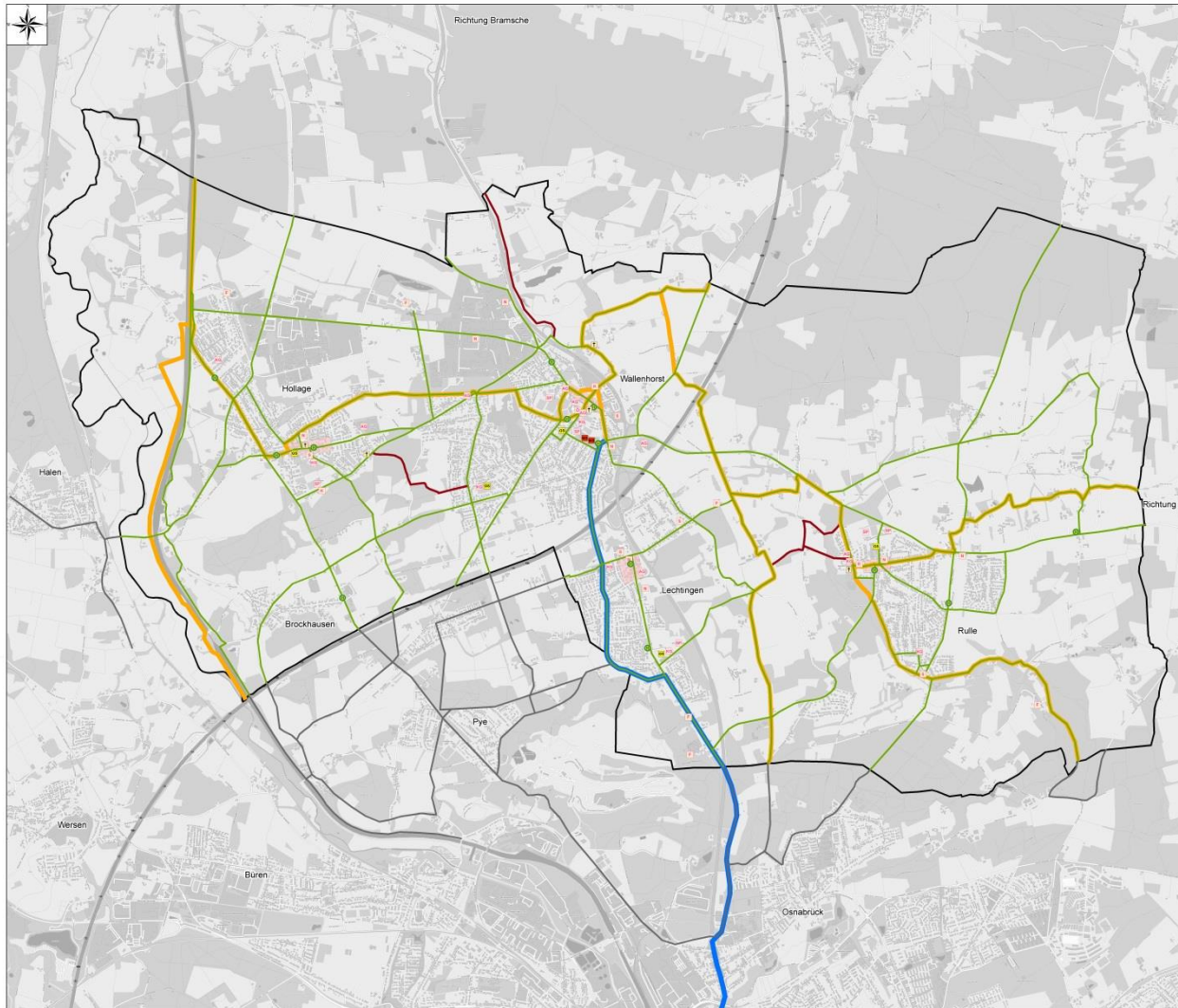


Klimaaspekte – Büro KEEA, Herrn Wangelin

- Radverkehrskonzept als Klimaschutzteilkonzept
- Wichtige Bestandteile:
 - Energie- und Treibhausgas-Bilanzen
 - Potenzialabschätzung zur Reduktion von Emissionen
 - Verstetigung und Controlling um die Radverkehrsförderung als wichtige Aufgabe der Zukunft langfristig und dauerhaft im Wallenhorst zu verankern
- Erste Analyse:
 - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendelnde im Radius 30 km
 - Nach Entfernungsklassen
- Abgleich mit Netzkonzeption



Radverkehrsnetz – aktueller Entwurf



Legende

- Prüfnetz
- Anregungen aus Workshop
- Radwanderwege
- geplante Radschnellverbindung (2014)
- Radverkehrsnetz Osnabrück & Lotte
- H wichtige Bushaltestelle
- AG Arbeitsplatzkonzentration
- F Freizeiteinrichtung
- † Kirche
- K Kulturelle Einrichtung
- KG Kindergarten
- N Nahversorgung
- Ö Öffentliche Einrichtung
- S Senioreneinrichtung
- SP Sportplatz, Sporthalle, Mehrzweckhalle
- GS Grundschule
- WS weiterführende Schule
- Ortsteilzentren
- Wohngebiet
- geplantes Wohngebiet (Stand 2014)
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet (Stand 2014)
- Gemeindegrenze

Maßnahmenkonzeption - Grundzüge

Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Radverkehr ist Fahrverkehr** und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.
- Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr: Möglichst **durchgängige Radverkehrsführung**.
- Führungskontinuität verbessert die **Nachvollziehbarkeit** und die **Akzeptanz**.
- Eindeutige Führung des Radverkehrs in größeren **Knotenpunkten**.

Ziele:

- **StVO-Konformität und nachvollziehbare Regelungen**
- **Möglichst Maßnahmen ohne aufwändigen Umbau**
- **Radverkehr der Zukunft berücksichtigen: Mehr und schneller !**

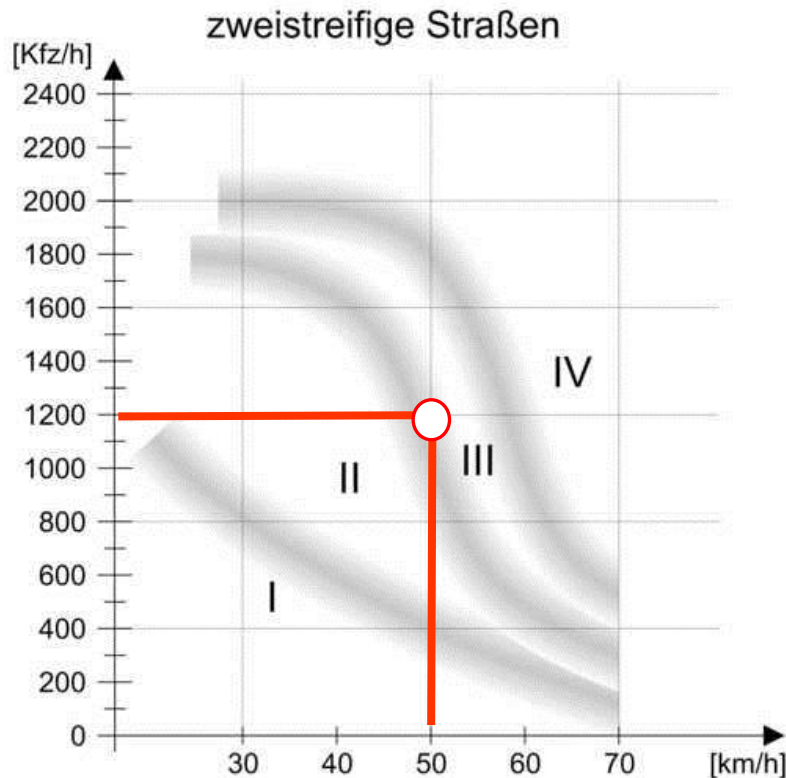


Führungsformen Radverkehr – kurzer Überblick

Auswahl der Radverkehrsführung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

1. Schritt	Vorauswahl	Kriterien: Stärken und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
2. Schritt	Prüfung der Realisierbarkeit auf Grundlage der weiteren Einflusskriterien	Weitere Kriterien: Flächenbedarf, Schwerverkehr, Knotenpunkte, Parken, Längsneigung
3. Schritt	Formalisierte Prüfung im Anhang der ERA	Punktbewertung entsprechend der Ausprägung der Kriterien

Vorauswahl der Radverkehrsführung nach ERA



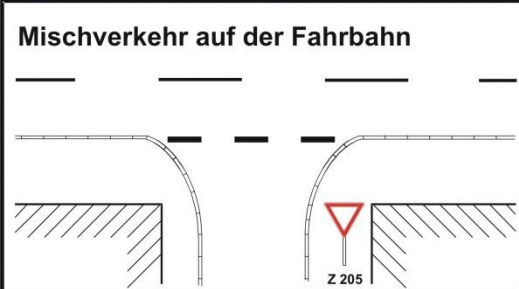

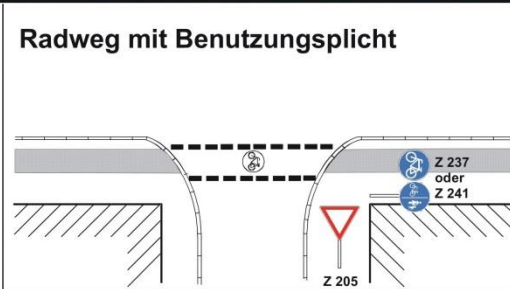
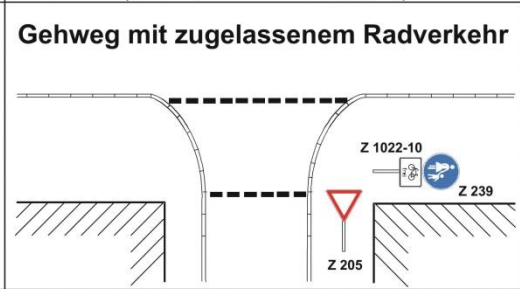
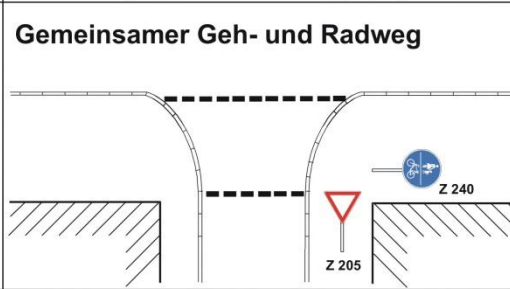
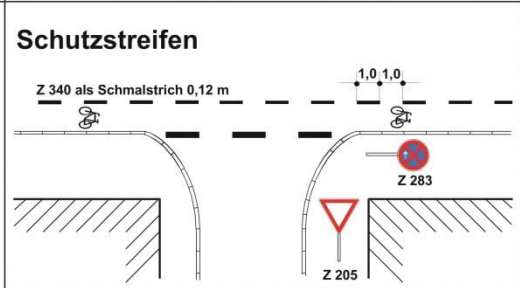
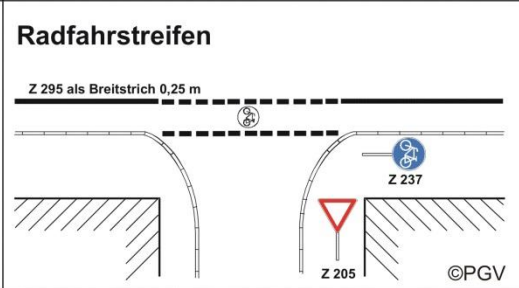
Belastungsbereiche nach Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radverkehr frei
- III Regeleinsatzbereich für Trennen: Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren!

**Nachvollziehbare Entscheidungsfindung
(auch für verkehrsbehördliche Anordnungen)**

Führungsformen Radverkehr – kurzer Überblick

Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr (mit teilweiser Separation)	Trennen vom Kfz-Verkehr
<p>Mischverkehr auf der Fahrbahn</p> 	<p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p> 	<p>Radweg mit Benutzungspflicht</p> 
	<p>Gehweg mit zugelassenem Radverkehr</p> 	<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg</p> 
	<p>Schutzstreifen</p> <p>Z 340 als Schmalstrich 0,12 m</p> <p>1,0 1,0</p> 	<p>Radfahrstreifen</p> <p>Z 295 als Breitstrich 0,25 m</p>  <p>©PGV</p>

Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen

Einrichtungsrادweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsrادweg

3,00 m (2,00 m)

Radfahrstreifen

1,85 m

Schutzstreifen

1,50 m (1,25 m)

Gemeinsamer

Geh- und Radweg

4,00 m (2,50 m)



jeweils zzgl. Sicherheitstrennstreifen (0,5 bzw. 0,75 m)

Bei Neuplanungen:

- Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs
- Vermeidung von Mindestmaßen!

Führungsformen Radverkehr – kurzer Überblick

Anforderungen an die Radwegebenutzungspflicht:

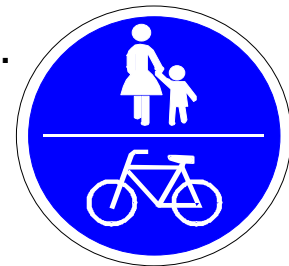
Radwege dürfen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn

- dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs tatsächlich erforderlich ist,
- die Mindestanforderungen der VwV-StVO eingehalten sind,
- ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.



Bundesverwaltungsgericht 11/2010:

- Radverkehr ist Fahrverkehr und hat deshalb im Regelfall die Fahrbahn zu benutzen.
- Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage angeordnet werden.
- **Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist an hohe Anforderungen gebunden und deshalb verkehrsrechtlich der Ausnahmefall.**



Führungsformen Radverkehr – kurzer Überblick

Radwege ohne Benutzungspflicht



- Radfahrende können den Radweg benutzen, sie dürfen aber auch auf der Fahrbahn fahren.
- Die Radwege werden von vielen Radfahrenden weiterhin genutzt. Sie dürfen deshalb nicht als „Radwege 2. Klasse“ behandelt werden.
- Autofahrende müssen grundsätzlich mit beiden Gruppen von Radfahrenden rechnen.
- Geringe Kenntnis der Regelung bei den Verkehrsteilnehmenden
 - **Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.**



Grundsätze der Radverkehrsführung nach ERA

Sicherheitsräume schaffen!

Sichtkontakt gewährleisten!



Grundsätze der Radverkehrsführung nach ERA

**Ausreichende Breiten!
Auch für den Fußverkehr!**

**Kein Ausklammern von
Problembereichen!**



Alltag in vielen Städten

- Minimalmaße für den Radverkehr: Wo es eng wird, trifft es zuerst den Fuß- und Radverkehr.
- Gefährlicher Irrglaube: Besser eine schlechte, als gar keine Radverkehrsanlage.
- **Investitionen in Minimalelemente heute können sich morgen als Fehlinvestitionen erweisen.**



Grundzüge der Handlungsstrategien für Wallenhorst

- Planung und Entwurf nach StVO bzw. nach Grundsätzen der ERA
- Prüfung Anordnung Radwegebenutzungspflicht
 - Radverkehrsführungen ohne Benutzungspflicht als dauerhafte Lösungsansätze
 - Strategie bei Aufhebung Benutzungspflicht bzw. Rückbau Radverkehrsanlagen
- Im bebauten Bereich richtungstreue Führung für den Radverkehr
- Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr überwiegend verträglich
- Einsatz von Schutz-/Radfahrstreifen bei ausreichender Flächenverfügbarkeit auf der Fahrbahn
- „Intuitiv erkennbare“ Radverkehrsführung
 - Führungskontinuität und einheitliche Gestaltung
 - Klare Führung an Übergängen bzw. Knoten und Kreisverkehren

Ausbaustandards Radverkehrsanlagen nach ERA

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gemeinsamer Geh- u. Radweg	≥ 2,50 m	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
<p>* bei geringer Radverkehrsbelastung ** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung zu Fuß Gehende und Radfahrende/Stunde</p>		

Maßnahmenkonzeption - Beispiele

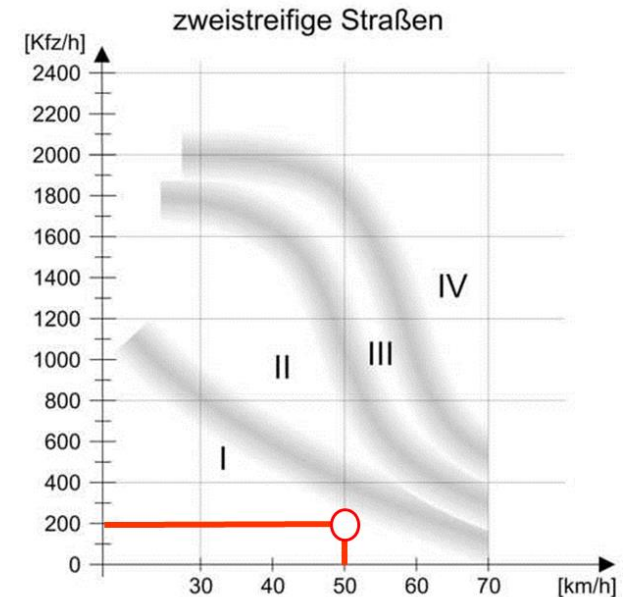
Am Haupthügel

Bestand

- Führung im Mischverkehr
- DTV: 1800 Kfz/24h, Tempo 50
- Eingeschränkte Belagsqualität
- z.T. scharfe Abbruchkanten in Randbereichen

Möglicher Lösungsansatz

- Weiterhin Mischen auf der Fahrbahn (nach ERA)
- Verbesserung der Belagsqualität
- Verdeutlichung Übergang in unbefestigten Bereich



Maßnahmenkonzeption - Beispiele

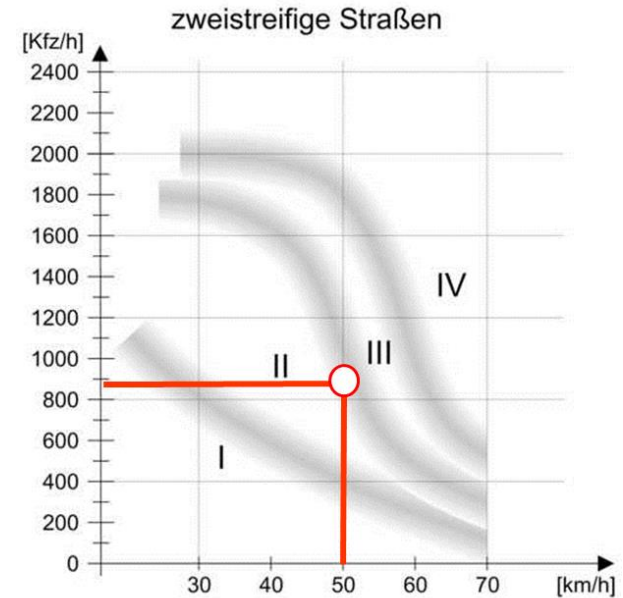
Hansastraße

Bestand

- Einseitiger gem. Geh- und Radweg in Zweirichtungsführung
- Unzureichende Breiten
- DTV bis zu 8.600 Kfz/24h, hoher SV-Anteil
- Eingeschränkte Belagsqualität
- Abruptes, ungesichertes Radwegeende
- Verschwenkte Führung an Einmündungen

Möglicher Lösungsansatz

- Ausbau gemäß Standards
- Übergang in Mischverkehr sichern



Maßnahmenkonzeption - Beispiele

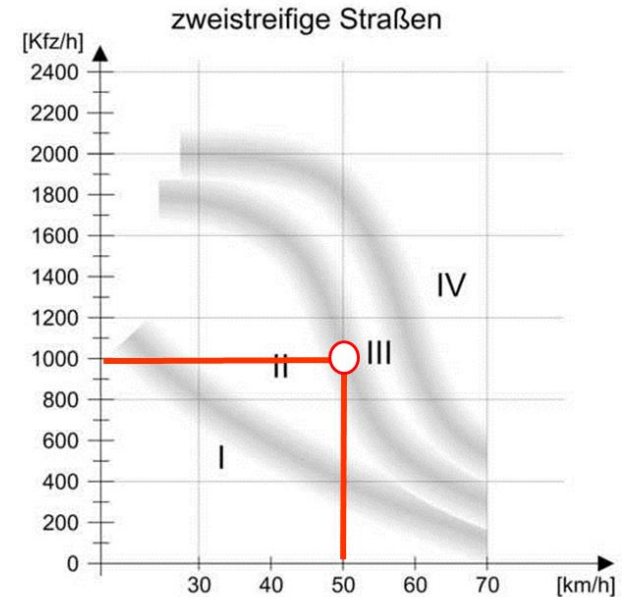
Große Straße

Bestand

- Führung im Mischverkehr
- Gepflasterter Randbereich stellt Mangel in Belagsqualität dar
 - Wird gleichermaßen durch Auto- und Radfahrende kritisiert
- DTV: abschnittsweise bis 9.800 Kfz/24h

Möglicher Lösungsansatz

- Ersatz des gepflasterten Randstreifens durch Asphalt
- Schutzstreifen



Maßnahmenkonzeption – Beispiele

Beispiel: OE Wallenhorst (Kreuzung Boerskamp – Nasse Heide)

Bestand

- Ungesicherter Übergang von Gehweg, RV frei in den Mischverkehr
- Unfallauffällig
- Wichtige Verbindung im Schulverkehr zwischen Wallenhorst und Lechtingen

Möglicher Lösungsansatz

- Gesicherte Querungshilfe
- Richtungsetreue Führung



Maßnahmenkonzeption - Beispiele

Beispiel Maria-Montessori-Straße

Bestand

- Starker Bring- und Abholverkehr zu Schulbeginn/-schluss
- Hoher Anteil Rad fahrender Schüler*innen

Lösungsansatz

- Ausweisung zur Fahrradstraße
- Öffentlichkeitswirksames Instrument zur Radverkehrsförderung mit entsprechender Bewerbung
- Realisierbarkeit weiterer Fahrradstraßen im Schulumfeld prüfen



Maßnahmenkonzeption – Beispiele

Beispiel: Fahrradparken an Einzelhandel und Schulen

Bestand:

- Häufig lediglich Vorderradklemmen vorhanden
- Nur z.T. Überdachung an Schulen

Möglicher Lösungsansatz:

- Schaffung von anforderungsgerechten Abstellanlagen (Fahrradbügel)
- Anreize und Information für Einzelhandel schaffen (Vorteile deutlich machen)



Weitere Themen für heute oder die nächsten Male ...

- Was brennt Ihnen sonst noch „akut auf den Nägeln“?
- Was soll in dieser Runde noch angesprochen bzw. diskutiert werden?
- Welche Themen sollen für die nächste Sitzung vorbereitet werden?

Weiteres Vorgehen

- Netzkonzeption finalisieren
- Befahrung abschließen (geplant bis Ende April)
- Protokoll vom Workshop (geplant noch vor Ostern)
- Weitere Bearbeitung der Klimaaspekte durch KEEA
- Maßnahmenkonzeption für:
 - Wegeinfrastruktur
 - Fahrradparken
 - Serviceangebote
 - Intermodale Verknüpfung

Weitere Vorgehen

	11/18	12/18	01/19	02/19	03/19	04/19	05/19	06/19	07/19	08/19	09/19
Bestandsanalyse		■	■								
Bilanzen		■	■	■				■			
Netzentwicklung		■	■	■	■						
Stärken-Schwächen-Analyse			■	■	■	■	■				
THG-Potenzial		■	■	■	■						
Akteursbeteiligung AG, Projektteam, Politik	■		■		■		■		■		■
Akteursbeteiligung Bürgerinnen und Bürger				■				■			
Maßnahmenkatalog					■	■	■	■	■		
Verstetigungsstrategie, Controlling, Kommunikationsstrategie									■	■	
Ferien Niedersachsen		24.- 31.12.	1.-4.1. 31.1.	1.2.		6.4.- 23.4.		11.6.	4.7.- 31.7.	1.8.- 14.8.	

Vielen Dank für Ihr Interesse!



Heike Prahlow
Jonas Göber
Maximilian Alicke
Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220 601 83
Email: prahlow@pgv-hannover.de
www.pgv-alrutz.de