

Radverkehrskonzept Gemeinde Wallenhorst

3. Treffen des Projektteams am 17. Juni 2019

PGV-Alrutz:

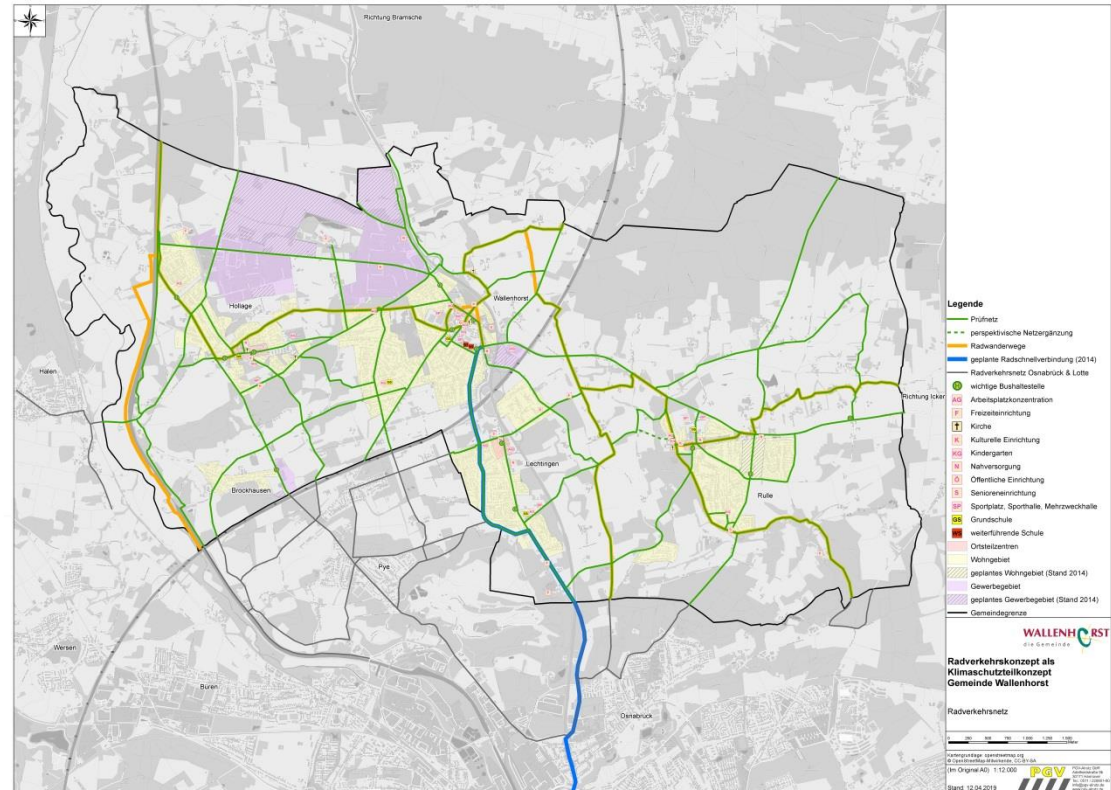
**Heike Prahlow
Jonas Göber
Maximilian Alicke**

Inhalt

- Kurze Übersicht Sachstand
- Maßnahmenkonzeption
 - Generelles
 - Wegeinfrastruktur
 - Fahrradparken
 - Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote
 - Intermodale Verknüpfung
- Weiteres Vorgehen

Übersicht Sachstand

- Radverkehrsnetz ist abgestimmt
- Befahrung mit dem Rad ist im gesamten Netz erfolgt
- Bereiche mit Handlungsbedarf sind lokalisiert
- Erste Lösungsansätze sind vorhanden – werden heute beispielhaft präsentiert



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 !**



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 (innerorts 0,5 bzw. 0,75 m)

Bei Neuplanungen:

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

Grundsätze der Radverkehrsführung nach ERA

Sicherheitsräume schaffen!

Sichtkontakt gewährleisten!



Grundsätze der Radverkehrsführung nach ERA

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

**Kein Ausklammern von
Problembereichen!**



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

Beispiel Hansastraße

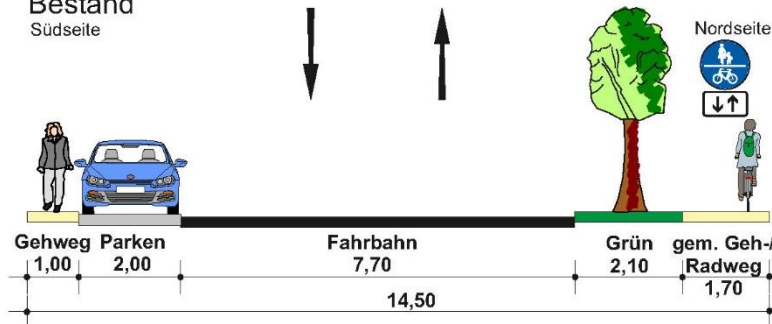
Bestand

- Einseitiger gem. Geh- und Radweg in Zweirichtungsführung
- Unzureichende Breiten (1,7 – 2,0 m)
- DTV bis zu 8.600 Kfz/24h, hoher SV-Anteil
- Abschnittsweise außerorts
- Unzureichende Sicherung des Zweirichtungsradverkehrs an Einmündungen und Grundstückszufahrten
- Verschwenkte Führung an Einmündungen
- Belagsunterbrechung an Grundstückszufahrten
- Eingeschränkte Belagsqualität
- Abruptes, ungesichertes Radwegende

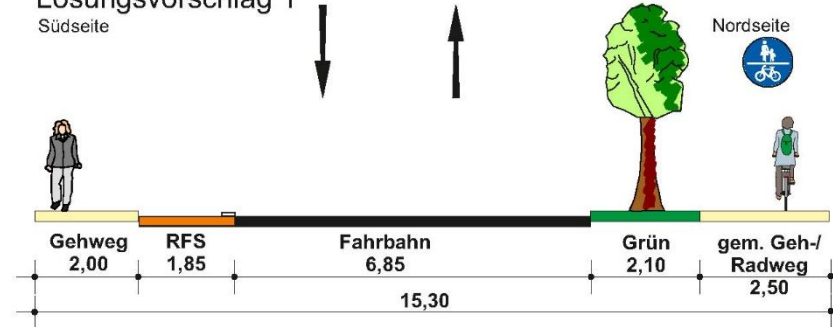


Beispiel Hansastraße

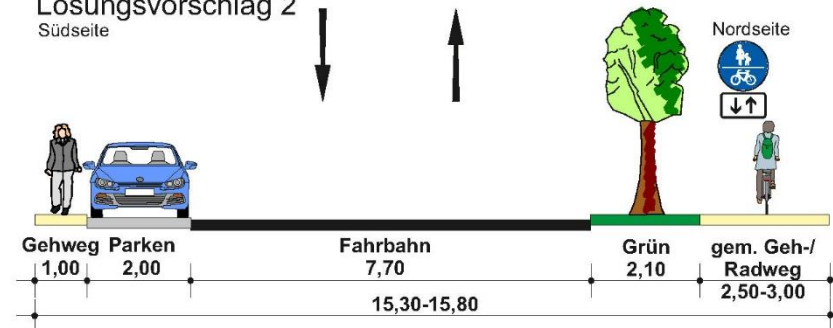
Querschnitt A, Hansastraße,
zwischen Kreisverkehr und Zeppelinstraße (innerorts)
Bestand



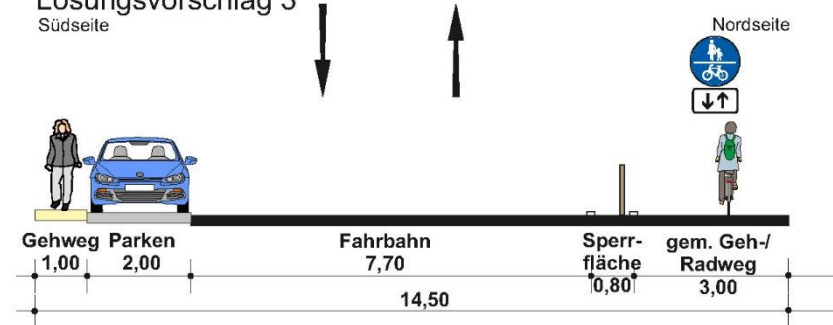
Lösungsvorschlag 1
Südseite



Lösungsvorschlag 2
Südseite

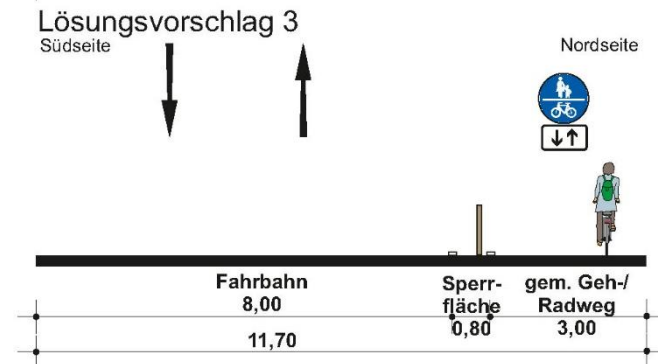
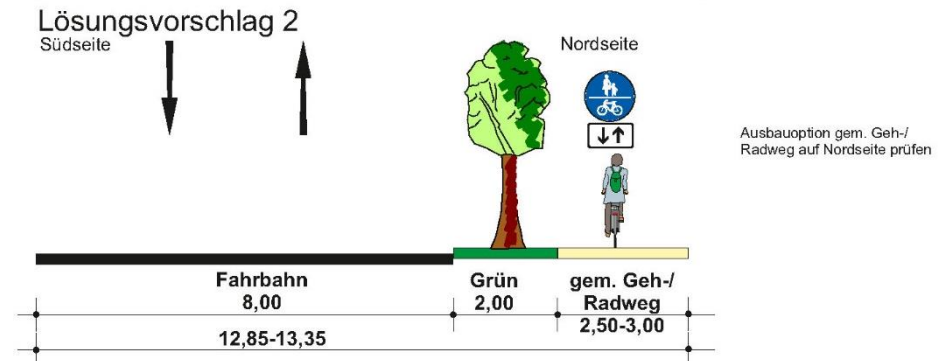
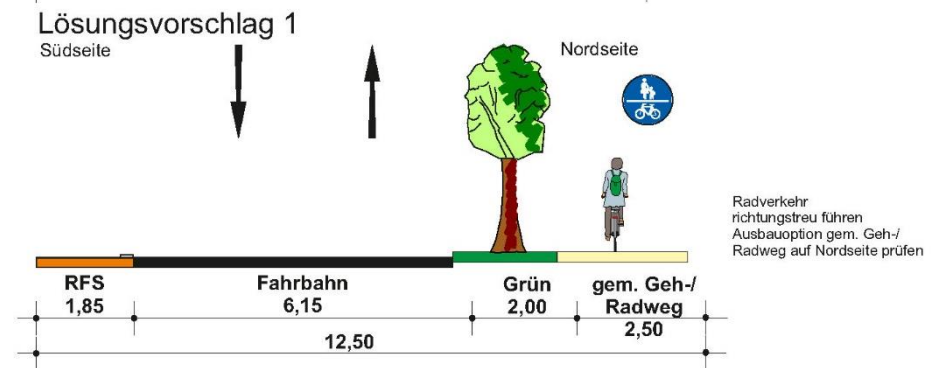
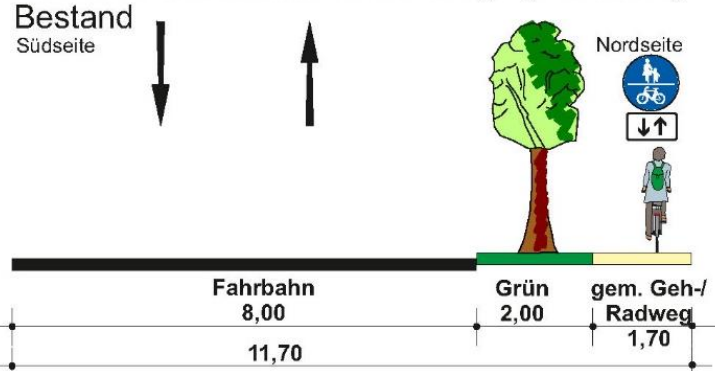


Lösungsvorschlag 3
Südseite



Beispiel Hansastraße

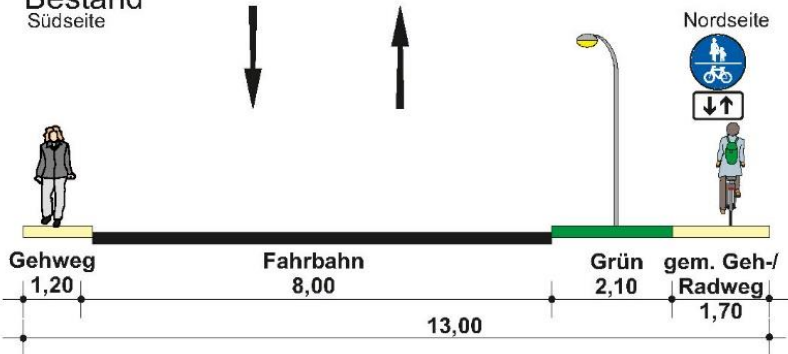
Querschnitt B, Hansastraße,
zwischen Wallenhorst und Hollage (außerorts)



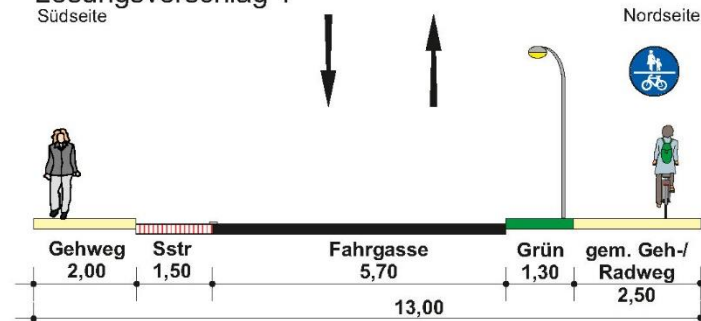
Beispiel Hansastraße

Querschnitt C, Hansastraße,
zwischen Siemensstraße und Peuter Straße (innerorts)

Bestand
Südseite

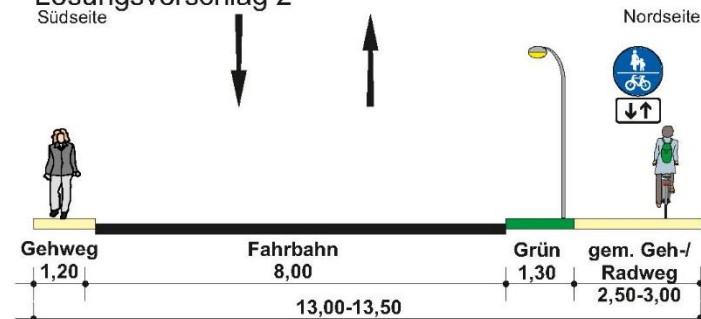


Lösungsvorschlag 1
Südseite



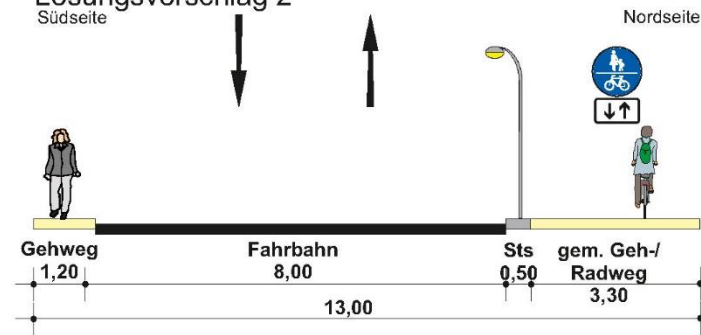
Radverkehr
richtungstreu führen
keine Ausbaupoption auf Nordseite

Lösungsvorschlag 2
Südseite



Ausbaupoption gem. Geh-/
Radweg auf Nordseite prüfen

Lösungsvorschlag 2
Südseite



Straßenbeleuchtung
versetzen

Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen



Beispiele für Übergänge von Radwegen auf Fahrbahn



Beispiel Osnabrücker Straße (K 13)

Bestand:

- DTV ca. 5.700 Kfz/Tag
- Beidseitig Gehweg, Radverkehr frei (Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr) in 1,9 m Breite
- Belagsqualität leicht eingeschränkt
- Fahrbahnbreite z.T. < 7 m
- Weit abgesetzte Furt Höhe Hubertusring

Lösungsansatz:

- Beidseitige Schutzstreifen nicht möglich
- Freigabe Radverkehr beibehalten (richtungstreu)
- Furt fahrbahnnah führen



Beispiel Bushaltestellen

Bestand:

- Teilweise Engstellen an Bushaltestellen
- Wartende Buspassagiere behindern Radverkehr

Lösungsansätze – je nach Situation:

- Radverkehrsanlage hinter Wartefläche führen
- Richtungstreiben Radverkehr per Markierung über Busbucht führen
- Freigaben für Radverkehr zugunsten Fußverkehr aufgeben
- Z.T. Wegeausbau nötig



Beispiel Fürstenauer Weg

Bestand:

- DTV < 5.000 Kfz/Tag
- Fahrbahnbreite überwiegend > 7,50 m
- Beidseitig Schutzstreifen in unzureichender Breite (ca. 1,1 m)
- Belagsschäden bzw. Kantenabbrüche
- Schutzstreifen an Haltestellen durchgeführt
- Furtmarkierungen z.T. stark abgefahren

Lösungsansatz:

- Schutzstreifen in Regelbreite markieren
- Furten rot einfärben
- Schutzstreifen an Haltestellen unterbrechen



Beispiel Wegeverbindung Uhlandstraße

Bestand:

- Selbständige Wegeverbindung
- Alternative zur Hollager Straße
- Unzureichende Belagsqualität
- Poller

Lösungsansatz:

- Wegeausbau
- Poller entfernen oder reflektierende Poller mit Durchlassbreite 1,50 m und Bodenmarkierung



Bauliche Details - Poller



Beispiel Moorlandstraße (innerorts)

Bestand:

- DTV < 900 Kfz/Tag
- Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (ca. 2,0 m breit)
- Zweirichtungsradverkehr
- Abruptes Radwegende



Lösungsansatz:

- Radweg zugunsten Fußverkehr aufgeben
- Radverkehr im Mischverkehr führen



Beispiel Mischverkehr außerorts

Bestand:

- DTV überwiegend > 2.000 Kfz/Tag
- Z.T. Abbruchkanten (Sturzgefahr)
- Sichtbarkeit – subjektive Unsicherheit

Lösungsansatz:

- Belagsausbesserung
- Reflektierende Fahrbahnbegrenzung markieren



Beispiel Maria-Montessori-Straße

Bestand

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

Lösungsansatz

- Ausweisung Fahrradstraße prüfen
- Öffentlichkeitsarbeit nötig
- Realisierbarkeit weiterer Fahrradstraßen im Schulumfeld prüfen
- Alternativ:
 - Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
 - Durchlässigkeit für Kfz-Verkehr einschränken



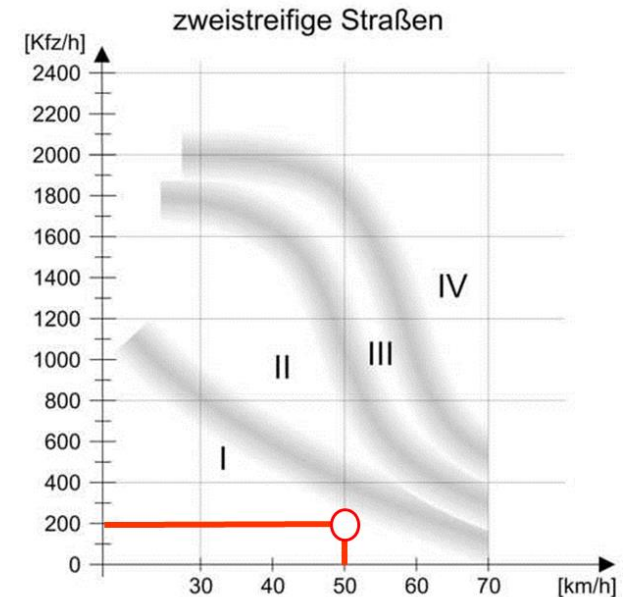
Gestaltungsbeispiele Fahrradstraßen



Beispiel Am Haupthügel

Bestand

- Radverkehr im Mischverkehr
- DTV ca. 1.300 – 1.800 Kfz/Tag (2,9% SV)
- Fahrbahnbreite: ca. 5,0 m
- Eingeschränkte Belagsqualität, z.T. scharfe Abbruchkanten in Randbereichen



Lösungsansatz

- Weiterhin Mischen auf der Fahrbahn (nach ERA)
- Verbesserung der Belagsqualität
- Seitenränder ausbessern
- Randmarkierung ergänzen
- Ausbau in 2020 geplant



Beispiel Haster Berg

Bestand

- DTV ca. 2.700 Kfz/Tag (2,9 % SV)
- Fahrbahnbreite: ca. 5,0 m
- Westseite: Gehweg, RV frei in Zweirichtungsbetrieb (ca. 1,7 m breit)
- Tempo 50 (innerorts, außerorts)

Lösungsansatz

- Innerorts Radverkehr im Mischverkehr
- Querungshilfe am Ortseingang (Höhe Auf dem Hohn)
- Außerorts Wegeneubau Westseite in Regelbreite zzgl. STS
- Anschluss an Radweg Höhe Wellenkamp



Beispiel Querung Ruller Straße (L109)

Bestand:

- DTV 2014: 9.800 Kfz/Tag (7,8 % SV)
- Außerorts, Tempo 80
- Fahrbahnbreite: ca. 6,5 m

Lösungsansatz:

- Geschwindigkeitsreduktion
- Querungshilfe Höhe Auf der Heide



© PGV-Alrutz

Beispiel Boerskamp, vor Einmündung Nasse Heide

Bestand:

- DTV ca. 2.600 – 4.100 Kfz/Tag
- Gehweg, Radverkehr frei (2,1 m breit)
- Zweirichtungsradverkehr
- Übergang außerorts/innerorts
- Tempo 50
- Fahrbahnbreite: ca. 5 m

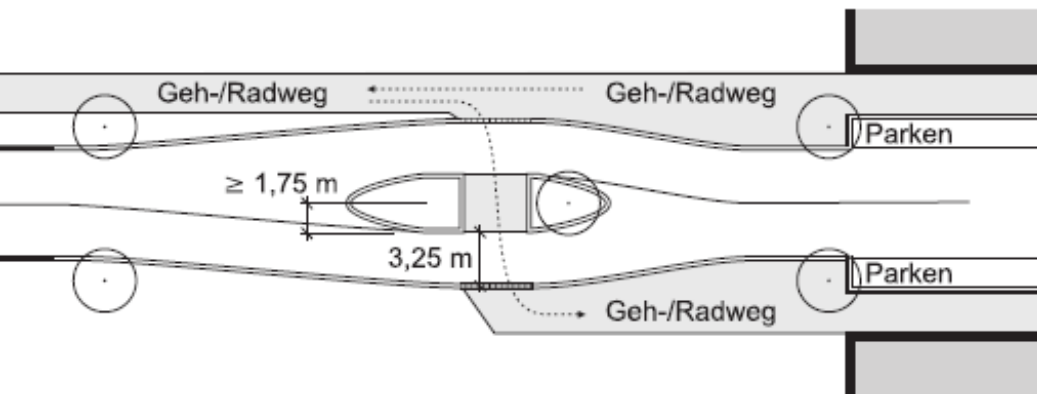
Lösungsansatz - Möglichkeiten:

- Freigabe für Radverkehr aufheben
- Zweirichtungsradverkehr aufgeben
- Wegeausbau
- Mittelinsel am Ortseingang



Einsatzbereiche von Querungshilfen (Quelle: ERA, S. 57)

- Geschwindigkeit ≤ 50 & DTV ≥ 1.000 Kfz
- Geschwindigkeit > 50 & DTV ≥ 500 Kfz
- Übergang von einseitigem Radverkehr außerorts auf richtungstreue Führung innerorts
- Hohe Schüler-, Senioren- oder Freizeitverkehre
- Unfallauffälligkeiten
- **Nutzen für Rad- und Fußverkehr**



Quelle: ERA 2010 S.57



Thema Fahrradparken

Das Parken ist eine Grundvoraussetzung zur Fahrradnutzung

Gut nutzbare Abstellanlagen in ausreichender Zahl zu Hause und an den Zielen des Radverkehrs

- vermindern die Diebstahl- und Vandalismusgefahr
- erleichtern die Nutzung qualitativ guter Fahrräder und dienen damit auch der Verkehrssicherheit



Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)

Anforderungen an gute Abstellanlagen:

- **Diebstahlsicherheit:** Möglichkeit des Anschließens von Rahmen und einem Laufrad sollte gegeben sein
- **Standsicherheit:** bei Beladen des Fahrrades oder bei Transport von einem Kind im Kindersitz besonders wichtig
- **Bedienungskomfort:** damit Rahmenhalter von beiden Seiten genutzt werden können, sollte ein Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) eingehalten werden
- **Leichte Erreichbarkeit:** Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden
- **Witterungsschutz:** dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrades (besonders bei längerem Abstellen wichtig)

→ **Gewichtung je nach Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer unterschiedlich!**

Beispiel Fahrradparken an Schulen

Bestand:

- Häufig lediglich Vorderradklemmen
- Nur z.T. Überdachung

Lösungsansatz:

- Austausch der Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Bügel
- Überdachung nach Möglichkeit nachrüsten



Beispiel Fahrradparken beim Einzelhandel

Bestand:

- Häufig lediglich Vorderradklemmen vorhanden

Lösungsansatz:

- Information und Anreize schaffen
- Vorteile deutlich machen
- Ggf. Kooperationen oder Flächen zur Verfügung stellen



Beispiel Fahrradparken in Wohngebieten

Bestand:

- Vereinzelt Anlagen vorhanden

Lösungsansatz:

- Information und Anreize schaffen



Beispiel aus Freiburg: Fahrradabstellplätze für Räder mit Anhänger oder Tandems

- Überdurchschnittlich große Abstellplätze an mehreren Stellen im Stadtgebiet



Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

- Information über (neue) Maßnahmen und Angebote
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr
- Verbesserung des „Fahrradklimas“ und Werbung für die Fahrradnutzung
- Service für Alltagsradler und Radtouristen

Waschanlage

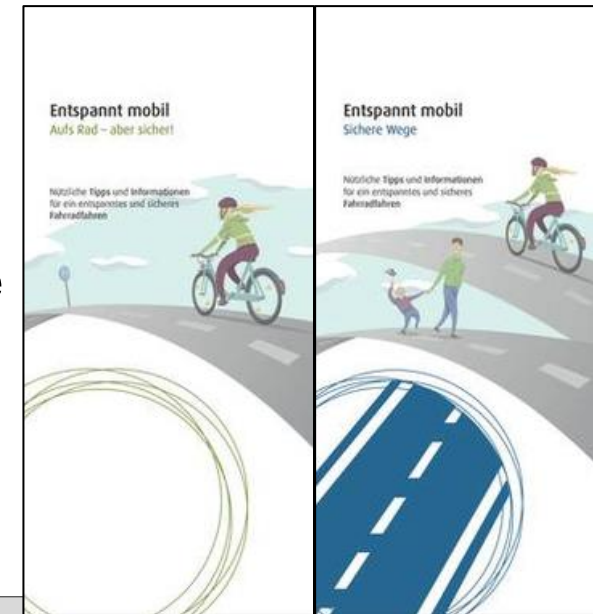


Solar-Ladestation für Pedelecs



Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

- Fördern eines positiven Fahrradklimas und eines rücksichtsvollen Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden
 - Beispiel: Fahrrad-Graffiti-Postkarten (Marl)
 - Schüler besprühten legal eine Betonwand mit fahrradfreundlichen Graffiti.
 - Diese wurden fotografiert und davon Postkarten gedruckt
- Regelmäßige (positive) Berichterstattung über radverkehrliche Themen in der örtlichen Presse
- Themenspezifische Flyer (z.B. Fahrradstraßen, rechtliche Grundlagen)



Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

„Besser Rad fahren“-Kurs des ADFC

- Fahrrad-Praxis Seminar des ADFC zur Schulung eines sicheren, korrekten und entspannten Radfahrens im Stadtverkehr.
- Theorie: Vermitteln von Vorschriften, Verkehrsregeln und technischen Hinweisen
- Praxis: Übungsfahrten um sich souverän und selbstbewusst im Straßenverkehr zurecht zu finden



Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

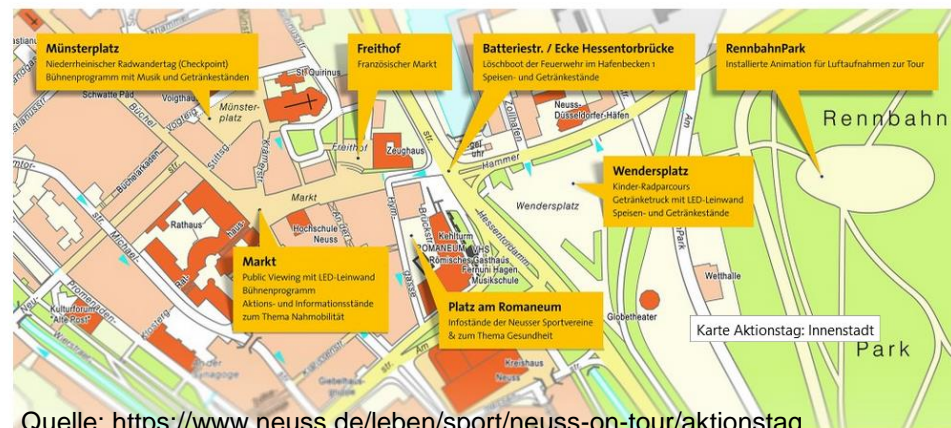
Aktionstage und Kampagnen

- Ziel: Positive Grundstimmung in Politik und Gesellschaft für Nahmobilität erreichen
- Zahlreiche Imagekampagnen in Deutschland
 - Umweltbundesministerium: „Kopf an: Motor aus“
 - Konzept „Radlhauptstadt München“
 - „Meerbusch fährt Rad“
 - ...

Programm-Übersicht in Neuss am 2. Juli 2017:

Verkaufsoffener Sonntag in der Innenstadt von 13–18 Uhr

- Aktionstage ohne Auto
- Stadtteilstefte
- ...



Quelle: <https://www.neuss.de/leben/sport/neuss-on-tour/aktionstag>



<http://www.kopf-an.de/presse/pressebilder/>
© fairkehr



© PGV-Ärutz

Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

- Neubürgerinfo
- ... nicht nur für Neubürger



**NEU IN DER STADT?
TIPPS FÜR DEN START!**

In Paderborn unterwegs.
Stromkosten sparen.
Regional einkaufen.

Wir sagen wie!
(05251) 68349-05
paderborn.umwelt@vz-nrw.de

paderborn.de
Paderborn
überzeugt.

verbraucherzentrale
Nordrhein-Westfalen

Aktuelle Termine und nützliche Adressen finden Sie hier:
www.vz-nrw.de/Paderborn

Herzogsbergerweg im Projekt „Knektart fürs Klima“
Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Raumordnung
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

Einflugh was fürs Klima machen!

Herausgeber: Verbraucherzentrale NRW e. V./Stadt Paderborn; Grafiken: Fotolia

verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen

Neu in Paderborn?
Jetzt aufsteigen!

Arbeit Freizeit

Einkaufen

Entdecken Sie die schönsten und schnellsten Wege in Ihrer neuen Stadt.

paderborn.de
Paderborn
überzeugt!

www.vz-nrw.de/Paderborn
www.paderborn.de

Herzogsbergerweg im Projekt „Knektart fürs Klima“
Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Raumordnung
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

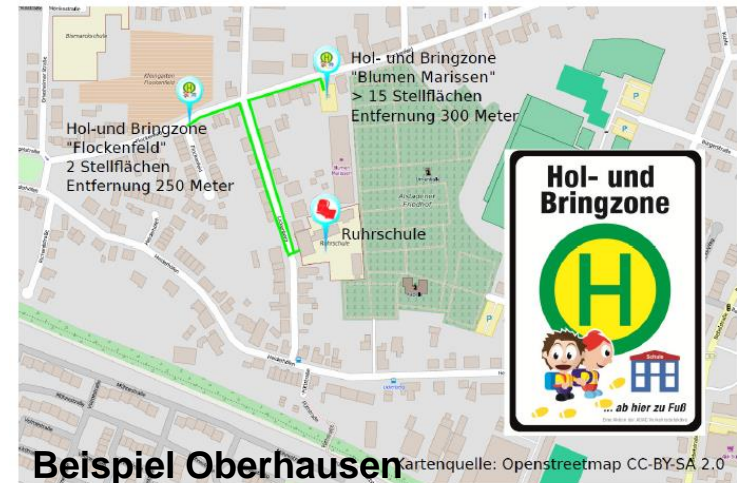
Einflugh was fürs Klima machen!

Hol- und Bringzone - „Elternhaltestellen“

- Speziell ausgewiesene Bereiche, an denen Kinder gefahrlos aussteigen können
- Ca. 250 m (Luftlinie) zur Schule (Empfehlung ADAC)
- Ziel:
 - Verkehrschaos zu entzerren
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Förderung der selbstständigen Mobilität der Kinder



Beispiel Garbsen



Beispiel Oberhausen

„Schüler aufs Rad“ - Diverse Beispiele

- Rad-Aktionstage und Radausflüge in Schulen
- Radtouren zum Start in die weiterführende Schule
 - Im Rahmen der „Kennenlernwoche“
 - Jede Klasse fährt den Schulweg aller Schülerinnen und Schüler mit dem Rad ab
- AGs zur „Selbsthilfe“ bei kleineren Reparaturen
 - Unterstützung durch Ehrenamtliche
 - Kooperation mit Fahrradläden
- Radfahren als Sportkurs in der Oberstufe
- Schülerradroutenplaner, Schulweg-Check
- Wettbewerbe, z.B. „Fahrradfreundliche Schule“, „Fahrradaktivste Klasse“, „Bestes Plakat zum Radfahren“, ...
- Sponsoren und „Unterstützer“
-

Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen



Intermodale Verknüpfung - Leihradsysteme



Erfolgreichstes deutsches Stadtradsystem (Hamburg)



Verknüpfung mit ÖPNV (Potsdam)



Kommunales Leihfahrrad (Chemnitz)

Intermodale Verknüpfung - Kommunalen Fahrradverleih

- Kostenlose Ausleihe verschiedener Räder
- Etabliert seit vielen Jahren
 - ständige Zunahme in Anzahl der Leihräder und Verleihtage
 - Anfang 2012: 14 Fahrräder, 2 Tandems, 2 E-Bikes
 - Zusätzliche Serviceleistungen (Ausleihe von Helmen und Kindersitzen)
- 3 Verleihstationen im Stadtgebiet
 - Parkgarage „Sparkasse“
 - City-Parkhaus Wasserstraße
 - Minigolfplatz „Stegermatt“
- jährlich eingeplante Kosten ca. 3.000 €



Intermodale Verknüpfung - Mobilitätsstationen



Intermodale Verknüpfung - Fahrradmitnahme im Bus



www.rems-murr-kreis.de/bauen-umwelt-verkehr/oepnv/oepnv-im-rems-murr-kreis/fahrrad2go/

Weiteres Vorgehen

	11/18	12/18	01/19	02/19	03/19	04/19	05/19	06/19	07/19	08/19	09/19	10/19	11/19
Bestandsanalyse													
Bilanzen													
Netzentwicklung													
Stärken-Schwächen-Analyse													
THG-Potenzial													
Akteursbeteiligung AG, Projektteam, Politik	30.10.		11.01.			11.04.		4.6. mit AG 17.6.			04.09.		28.11.
Akteursbeteiligung Bürgerinnen und Bürger					28.03.							22.10.	
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.		04.- 18.04	

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