

# Stadt Verden (Aller)

Radverkehrsförderkonzept 2012

Schlussbericht - Entwurf



## **Stadt Verden (Aller)**

Radverkehrsförderkonzept 2012

Schlussbericht

Auftraggeber: Stadt Verden - Fachbereich Straßen und Stadtgrün

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz  
Große Barlinge 72 a  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [pgv@pgv-hannover.de](mailto:pgv@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

Bearbeitung: Dankmar Alrutz  
Heike Prahlow  
Juliane Rudert  
Annika Wittkowski

Hannover, im Juli 2012

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND BAUSTEINE DES KONZEPTE</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>GRÜNDE ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHR UND RADVERKEHRLICHE POTENZIALE</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>DERZEITIGE SITUATION ZUM RADFAHREN IN VERDEN</b> .....	<b>6</b>
3.1	Überblick Status Quo .....	6
3.2	Anbindung Verden an überregionale touristische Radwege .....	10
3.3	Aktuelle Planungen mit Berücksichtigung des Radverkehrs .....	11
3.4	Wegweisung für den Radverkehr .....	13
<b>4</b>	<b>RADVERKEHRSNETZ</b> .....	<b>16</b>
4.1	Netzkonzeption .....	16
4.2	Struktur des Radverkehrsnetzes .....	18
<b>5</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPTION ZUR VERBESSERUNG DER WEGEINFRASTRUKTUR IM RADVERKEHRSNETZ</b> .....	<b>21</b>
<b>5.1</b>	<b>Aktueller Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs</b> .....	<b>21</b>
5.1.1	Einführung.....	21
5.1.2	Entwicklungen in der StVO .....	22
5.1.3	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen .....	23
5.1.4	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten .....	32
5.1.5	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen .....	36
<b>5.2</b>	<b>Grundsätzliche Vorgaben und Ausbaustandards für Verden</b> .....	<b>39</b>
<b>5.3</b>	<b>Strategien zur Radverkehrsführung im Netz</b> .....	<b>43</b>
5.3.1	Vorbehaltsnetz für den Radverkehr .....	43
5.3.2	Zweirichtungsradwege .....	44
5.3.3	Kreisverkehre und größere Knotenpunkte.....	47
5.3.4	Erreichbarkeit/Umfahrung/Öffnung Fußgängerzone .....	49
5.3.5	Qualitätsverbesserung durch Ausweisung einer Fahrradstraße .....	52

<b>5.4</b>	<b>Übersicht Handlungsbedarf und Kosten.....</b>	<b>54</b>
5.4.1	Übersicht Handlungsbedarf .....	54
5.4.2	Prioritäten.....	56
5.4.3	Umsetzungsstrategie .....	58
5.4.4	Kostenschätzung .....	58
<b>6</b>	<b>FAHRRADPARKEN.....</b>	<b>61</b>
6.1	Anforderungen an Fahrradparkanlagen.....	61
6.2	Erhebungsergebnisse und Handlungsbedarf Verden .....	65
<b>7</b>	<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND SERVICELEISTUNGEN....</b>	<b>76</b>
7.1	Grundsätzliche Überlegungen.....	76
7.2	Bisherige Aktivitäten in Verden .....	77
7.3	Handlungsfelder für Verden .....	77
7.4	Workshop am 28. April 2012.....	80
<b>8</b>	<b>FAZIT UND ERSTE UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN.....</b>	<b>86</b>

## **ANHANG**

- 1. Übersichtspläne**
  - Plan 1 Radverkehrsnetz - Übersicht
  - Plan 1a Radverkehrsnetz - Innenstadtatzug
  - Plan 2 Vorbehaltsnetz
  - Plan 3 Handlungsbedarf im Netz - Übersicht
  - Plan 3a Handlungsbedarf - Innenstadtatzug
- 2. Maßnahmenkonzeption - Bestand und Handlungsbedarf**
- 3. Auflistung guter Beispiele zur Fahrradförderung**

## 1 Ausgangslage und Bausteine des Konzeptes

Die Stadt Verden (Aller) besitzt durch ihre Lage an der Aller im Mündungsbereich in die Weser, einer im Kernbereich kompakten Stadtstruktur und der ebenen Topografie günstige Voraussetzungen zum Radfahren. Neben dem Alltagsradverkehr hat auch der touristische Radverkehr mit der Schnittstelle von Weser- und Allerradweg sowie mehreren regionalen Radrouten Bedeutung.

Auf Grundlage eines politischen Beschlusses im Jahr 2009 wird beabsichtigt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken. In diesem Zusammenhang wurde das vorliegende Radverkehrsförderkonzept beauftragt, welches eine Leitlinie für die Förderung des Radverkehrs bieten soll.

Um die notwendigen Voraussetzungen für eine dauerhafte, nachhaltige und effiziente Radverkehrsförderung zu schaffen, wurden die bereits bestehenden Ansätze in dem nun vorliegenden Radverkehrsförderkonzept aufgegriffen und weiterentwickelt. Dabei fand nicht nur der infrastrukturelle Ausbau Berücksichtigung, sondern alle Aspekte der Radverkehrsförderung, die unter dem Leitbild „Radverkehr als System“ zu finden sind. Dementsprechend berücksichtigt das vorliegende Konzept die folgenden Bausteine

- Aufgreifen und Weiterentwickeln vorhandener Vorüberlegungen zum Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr auf Grundlage der wesentlichen Zielpunkte und Quellen sowie unter Berücksichtigung der Stadtentwicklung (vgl. Kapitel 3).
- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes (vgl. Kapitel 4).
- Herausarbeiten und Bewerten der Schwachstellen für den Radverkehr innerhalb des abgestimmten Radverkehrsnetzes und Festlegen eines Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr (vgl. Kapitel 5).
- Aufzeigen von Lösungsansätzen für Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen.
- Aufzeigen des Handlungsbedarfs im Radverkehrsnetz unter Berücksichtigung des aktuellen Kenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben.
- Aufzeigen von Ausbaumöglichkeiten für die begleitende Infrastruktur (Fahrradparken, Wegweisung).
- Entwicklung von Ansätze zu einer geeigneten Öffentlichkeitsarbeit für Verden und von möglichen Serviceangeboten zur Fahrradförderung.
- Aufzeigen guter Beispiele zur Verbesserung des Fahrradklimas, deren Anwendung auch für Verden denkbar wäre. Hierbei wurden auch neue Entwicklungen in der Fahrradnutzung, wie Elektromobilität und der zunehmende Einsatz mehrspuriger Fahrräder berücksichtigt.

Mit dem Handlungskonzept wird

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben,
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht und
- die Grundlage für Förderanträge für Radverkehrsmaßnahmen geschaffen.

Das vorliegende Förderkonzept, welches auf einen mittelfristigen Zeitrahmen ausgelegt ist, wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber erstellt. Darüber hinaus fanden mehrere Treffen mit einem Arbeitskreis statt, der sich unter Beteiligung des Bürgermeisters aus Vertretern der Stadtverwaltung, des Ordnungsamtes, des ADFC und der Polizei zusammensetzt. Bei diesen Treffen wurden die einzelnen Konzeptbausteine inhaltlich vorzustellen und abschließend diskutiert aber auch Probleme aus Bürgersicht erörtert und in die weiteren Überlegungen aufgenommen.

## 2 **Gründe zur Förderung des Radverkehr und radverkehrliche Potenziale**

Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012 der Bundesregierung eingehend dargelegt, der derzeit zum Nationalen Radverkehrsplan 2020 weiterentwickelt wird.

### **Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität**

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen.
- In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von anderen mit dem Auto fahren zu lassen.

### **Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs**

- Die Stadt Verden kann durch Radverkehrsförderung die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km kostengünstig ausbauen. 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 häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den Parkraum in der Verdener Innenstadt.

### **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 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- Radfahrer tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmer.

- Radfahren spart dem Nutzer 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.

### **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.
- Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die radfahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Die Rad-Einkäufer entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzer 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 nutzen 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 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 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 transportierte Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen.
- Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftliche Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.<sup>1</sup>

### **Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz**

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt 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 bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden an Hand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.

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 CO<sub>2</sub> bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO<sub>2</sub>-Immission aller Privathaushalte in Berlin<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://www1.adfc.de/Gesundheit/Gesund-bleiben/Studie-Radfahrer-und-das-Gesundheitssystem/Jeder-Radfahrer-erspart-dem-Gesundheitssystem-1200-Euro> vom 02.09.2009

<sup>2</sup> Pressemitteilung der AGFS-NRW vom März 2007

### 3 **Derzeitige Situation zum Radfahren in Verden**

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 1993 wurde aus vorhandenen Radwegen im Stadtgebiet Verden und Vorschlägen zu wichtigen Netzergänzungen ein Radwegenetz für Verden entwickelt. Die Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet wurden 1998 bei der Bestandsaufnahme anlässlich der StVO-Novelle 1997 erhoben und nach damaligem Kenntnisstand bewertet. Die Benutzungspflicht einiger Radwege wurde daraufhin aufgehoben (z. B. Nikolaiwall, Andreaswall).

Im Jahr 2009 wurde auf Grundlage eines politischen Beschlusses beabsichtigt, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Verden zu stärken. Neben der Förderung des Radverkehrs wurden hierbei auch die Einführung eines Sozialtickets, die aktive Förderung der Elektromobilität sowie Anschaffungszuschüsse für neue Fahrradanhänger, Pedelecs und Elektroroller in Aussicht gestellt.

Der Beschluss sieht vor, neben der Stärkung der radverkehrlichen Infrastruktur (Netzgestaltung, Fahrradparken, etc.) vor allem auch das Dienstleistungsangebot, die Öffentlichkeitsarbeit und das Angebot von Serviceleistungen für den Radverkehr zu verbessern. Ziel des politischen Beschlusses ist die Etablierung Verdens als Fahrradstadt.

Seit 2010 hat sich im Rahmen der Erarbeitung des Fahrradförderkonzeptes ein projektbegleitender Arbeitskreis zum Radverkehr etabliert.

#### 3.1 **Überblick Status Quo**




Verden verfügt aufgrund seiner Stadtstruktur mit einer kompakten Kernstadt sowie der ebenen Topografie über günstige Voraussetzungen für eine weitere Stärkung des Radverkehrs. Ein Radwegeplan für den Alltagsradverkehr liegt in Verden jedoch nicht vor. Lediglich die touristischen Routen stehen den Radfahrern als Pläne sowie auch im Internet zur Verfügung (vgl. auch Kapitel 3.2).

#### **Infrastruktur für den Radverkehr im Stadtgebiet Verden**

Die Führung der Radfahrer im Stadtgebiet erfolgt überwiegend auf baulichen Radwegen. Die Qualität der Radwege ist nach den heutigen Maßstäben häufig verbesserungsbedürftig. Zum Teil entsprechen die vorhandenen Breiten nicht den Regelwerken, Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder auch zu parkenden Kfz sind nur selten vorhanden. Häufig sind die Seitenräume für den Zweirichtungsverkehr ausgewiesen, ohne die notwendigen Breiten oder Sicherungen an den Einmündungen einzuhalten (vgl. auch Kapitel 5.3.2).

Zu kritisieren ist häufig auch eine fehlende Führungskontinuität, d. h. geeignete Radverkehrsanlagen sind nicht durchgängig vorhanden bzw. die Art der Radverkehrsführung wechselt auf kurzen Abschnitten mehrfach. An Knoten und Kreisverkehren ist der Radverkehr auch im Zuge einer Vorfahrtstraße meist nicht vorfahrtberechtigt. Die zentrale Fußgängerzone der Verdener Innenstadt ist in den

Abendstunden für den Radverkehr geöffnet, weitere Fußgängerbereiche sind zusätzlich auch für den Kfz-Verkehr befahrbar (z. B. Ostertorstraße).

	<p><b>Bremer Straße</b> Gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite</p>
	<p><b>Lindhooper Straße</b> Radweg in unzureichender Breite bei gleichzeitig unzureichenden Gehwegbreiten</p>
	<p><b>Borsteler Chaussee</b> Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite</p>

**Johanniswall**

Fehlende Radverkehrsanlage

**Walsroder Straße**

Belagsschäden auf baulichem Radweg

**Eisseler Straße**

Fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn



Abb. 3-1: Beispiele für Mängel an Radverkehrsanlagen in Verden

In den letzten Jahren wurden im Bezug auf den Radverkehr zahlreiche Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Situation durchgeführt. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die konsequente Freigabe der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr sowie der neue Kreisverkehr Bremer Straße/Nordbrücke. Weiterhin gibt es aktuelle Planungen zum Umbau der Ortsdurchfahrt Walle sowie zur Umgestaltung des Aller-Ufer-Parks und des Bahnhofvorplatzes. Bei allen aktuellen Planungen wird der Radverkehr berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.2).

Neben dem Alltagsradverkehr hat auch der touristische Radverkehr mit der Schnittstelle von Weser- und Allerradweg sowie mehreren regionalen Radrouten eine große Bedeutung für Verden. In Kapitel 3.2 wird die Anbindung an das überregionale Radroutennetz näher beschrieben.

### Weitere Handlungsfelder

Im Verdener Stadtgebiet stehen den Radlern zahlreiche Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Im zentralen Innenstadtbereich sind überwiegend einheitliche Rahmenhalter installiert, die jedoch vor allem in den Sommermonaten in puncto Quantität nicht ausreichen. Beim Einzelhandel sowie an Schulen ist auch bei der Qualität der vorhandenen Anlagen noch deutliches Verbesserungspotenzial festzustellen. Die Kapazität der Abstellanlagen am Bahnhof ist ebenfalls nicht ausreichend. Hier sollte im Rahmen der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsbereiches diesbezüglich eine deutliche Verbesserung vorgesehen werden. Eine genauere Analyse zum Thema Fahrradparken befindet sich in Kapitel 6 dieses Berichtes.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und dem Angebot an Serviceleistungen für den Radverkehr ist von Seiten der Stadt Verden noch deutliches Verbesserungspotenzial festzustellen. Im privatwirtschaftlichen Bereich gibt es einzelne Angebote v. a. für Radtouristen (Fahrradboxen, fahrradfreundliche

Unterkünfte, Schlauchomat, etc.). Ein erster Schritt in Richtung Förderung der Elektromobilität ist die Aktion der Stadtwerke Verden GmbH. Diese bietet ihren Kunden seit Anfang 2011 einen Zuschuss in Höhe von 250 Euro beim Kauf eines Pedelecs bei Verdener Fahrradfachgeschäften.

### 3.2 Anbindung Verden an überregionale touristische Radwege

Der Landkreis Verden verfügt über ein gut ausgebautes und komplett ausgewiesenes Radwegenetz mit einer Gesamtlänge von ca. 720 km. Das Netz verfügt sowohl über Strecken für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr. Die Beschilderung erfolgt mittels Zielwegweisern, die zusätzlich auch Hinweise auf Sehenswürdigkeiten geben bzw. auch auf vorhandene Fernradwege und Radwanderwege hinweisen.

Durch das Stadtgebiet Verden verlaufen insgesamt ca. 20 km des Kreisnetzes für den Alltagsradverkehr sowie 130 km für den Freizeitradverkehr (vgl. Abb. 3-2).

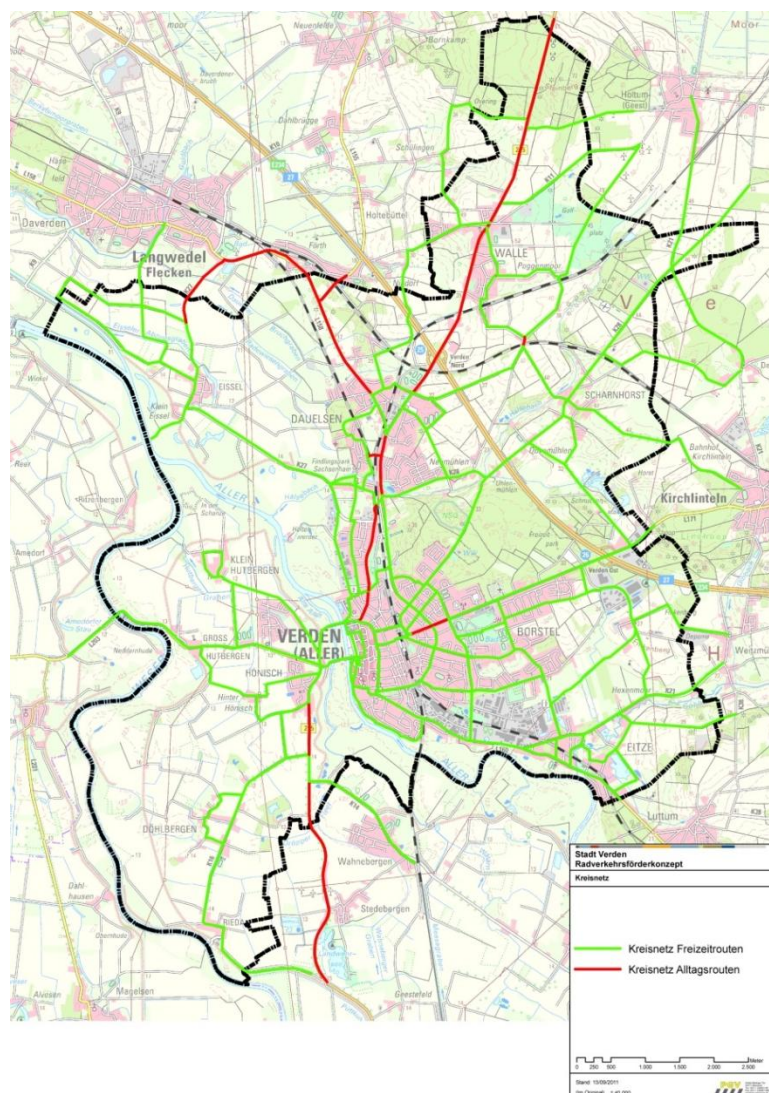


Abb. 3-2: Übersicht Radverkehrsnetz des Landkreises Verden im Stadtgebiet Verden

Der Weser-Radweg gehört zu den beliebtesten Radwanderwegen in Deutschland. Mit einer Gesamtlänge von über 500 km entlang der Weser verläuft er von Hann. Münden bis zur Mündung der Weser in die Nordsee. Im Stadtgebiet Verden durchquert der Weser-Radweg die Orte Groß- bzw. Klein-Eissel und die Verdener Innenstadt bis zur Südbrücke. Nach dem Überqueren der Aller haben die Radtouristen die Möglichkeit, zwischen Alternativrouten auf beiden Weserseiten zu wählen. Östlich der Weser verläuft die Route weiterhin auf Verdener Stadtgebiet durch die Orte Hönisch, Döhlbergen und Rieda. Von hier führt der Weser-Radweg dann weiter nach Dörverden.

Als weitere überregional touristische Radwege sind der Aller-Radweg, der auch Bestandteil des niedersächsischen Radfernweges (N-Netz) ist, sowie der Aller-Heide Radweg zu nennen. Beim Aller-Heide-Radweg handelt es sich um einen ca. 56 km langen Rundkurs des Kreises durch die Verdener Heide über Verden, Kreepen, Kirchlinteln, Groß Heins, Neddenaverbergen, Eitze und wieder zurück nach Verden.



Abb. 3-3: Flyer zu touristischen Radrouten durch Verden (Hrsg. Landkreis Verden)

### 3.3 Aktuelle Planungen mit Berücksichtigung des Radverkehrs Umgestaltung des Allerpark

Der Bereich am Allerpark soll verkehrlich neu geordnet und eine städtebauliche Aufwertung erfahren. Die Planungen, die insbesondere die Straßenzüge Reeperbahn sowie Am Nordertor (neuer Verlauf) betreffen, werden bei der Netzkonzeption bereits aufgegriffen.

## **Umgestaltung des Bahnhofsbereiches**

Die Stadt Verden plant bereits seit einigen Jahren eine stufenweise Umgestaltung des Bahnhofsbereiches. Vor diesem Hintergrund wurden im Sommer 2004 umfangreiche Erhebungen zum Park + Ride, Bike + Ride, ÖPNV, Kurzzeitparken und Taxiverkehr seitens der PGV durchgeführt. Daraufhin wurden erste Verbesserungen seitens der Infrastruktur für das Fahrradparken durchgeführt, was zu positiven Veränderungen bezüglich der Nachfrage nach Bike + Ride sowie Park + Ride führte. Auch die Rahmenbedingungen für den Fahrzeugeinsatz im Schülerverkehr haben sich im Laufe der letzten Jahre verändert, so dass die ursprünglichen Ansätze für einen Abstellbedarf der am ZOB haltenden Busse überdacht werden mussten.

In einer ergänzenden Untersuchung im Jahr 2009 wurden aktuelle Nachfragewerte in puncto Park + Ride, Bike + Ride, Taxi, Kurzzeitparken sowie dem ÖPNV ermittelt und bewertet und entsprechende Vorschläge für eine nachfrageangepasste Infrastruktur entwickelt.

Die Ergebnisse zum Thema Fahrradparken am Bahnhof beinhalten die Empfehlung, bei der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatz vor allem auch das dortige Angebot an anforderungsgerechten Anlagen auszuweiten.

Anfang des Jahres 2011 wurde ein Wettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes durchgeführt. Die Umbaumaßnahmen sollten nach Angaben der Stadt Verden zeitnah beginnen.

## **Ortsdurchfahrt Walle**

Für die Ortsdurchfahrt Walle der Bundesstraße 215 (B 215) wird von der PGV im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eine Entwurfsplanung zur Umgestaltung der Straße mit besonderer Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs erstellt. In diesem Zusammenhang wurde die derzeitige Situation für den Fuß- und Radverkehr wie folgt bewertet:

- Die Fahrbahn ist überdimensioniert, die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sehr hoch. Insgesamt ist der Eindruck, eine bebaute Ortslage zu durchfahren, nur gering ausgeprägt.
- Die nur einseitig vorhandenen baulichen Geh- und Radwege genügen in größeren Abschnitten nicht den Mindestanforderungen der StVO an eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung. Zudem fehlen ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeit.

Für die laufende Entwurfsplanung wurden folgende grundsätzlichen Planungsziele abgeleitet:

- Verringerung der Fahrbahnbreite auf eine den heutigen verkehrlichen Anforderungen genügende Dimensionierung (7,00 m)
- Schaffung einer durchgängigen und anforderungsgerechten Fußgänger- und Radverkehrsverbindung auf der westlichen Seite der OD für beide Fahrtrichtungen
- Anordnung einer durchgängigen Führung für Fußgänger und Radfahrer auf der östlichen Seite im Kernbereich zwischen den beiden Querungshilfen
- Anlage von Mittelinseln, die zudem als Querungshilfen dienen und eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung haben sollen
- Straßenräumliche Aufwertung durch Entsiegelung der verkehrlich nicht benötigten befestigten Flächen (Anordnung durchgehender Grünstreifen, tlw. mit Baumbestand)
- Vorhalten punktueller Parkmöglichkeiten nach Bedarf

### 3.4 Wegweisung für den Radverkehr

#### Generelle Vorgaben

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegwahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht berücksichtigt werden. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt im Rahmen der Umsetzung des für Verden neu entwickelten Radverkehrsnetzes aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

- Auch Radfahrer benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrer für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV benutzen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind besonders durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Radfahrt oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.

- Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrer auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des „Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1998) haben sich mittlerweile zum bundesweiten Standard entwickelt und sollten auch für die Wegweisung in Verden als Grundlage dienen.

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster unerlässlich. Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege im Sinne einer „wachsenden“ Wegweisung.

Als Element der Qualitätssicherung werden vielfach Service-Aufkleber genutzt, die, an den Masten aufgeklebt, aufmerksamen Radfahrern die Möglichkeit geben, Schäden und Mängel an den Wegweisern über eine Service-Nr. der für die Wartung zuständigen Dienststelle zu melden (Abb. 3-4).



Abb. 3-4: Beispiel eines Serviceaufklebers

## Wegweisung für den Radverkehr in Verden

Das Radwegenetz des Landkreises Verden ist auch im Stadtgebiet Verden bereits flächendeckend ausgewiesen. Der Kreis unterscheidet durch die Schriftfarbe in Alltagsrouten (rot) und Freizeitrouten (grün). Im Rahmen des Kreisnetzes sind auch die Radfernwege ausgeschildert, deren Logos als Einschübe in den Zielwegweisern vorzufinden sind. Ergänzend weisen braune Wegweiser auf Sehenswürdigkeiten im Kreis hin.



Abb. 3-5: Wegweisung im Landkreis Verden

Die städtischen Routen oder Ziele sind bislang noch nicht ausgeschildert.

Im Zuge der Realisierung des nun vorliegenden Radverkehrsnetzes sollte die Wegweisung innerhalb des Stadtgebietes Verden nach FGSV-Standard entsprechend ergänzt werden.

## 4 Radverkehrsnetz

### 4.1 Netzkonzeption

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz für Verden wurde mit dem Ziel konzipiert, die einzelnen Stadtteile an das Stadtzentrum mit seiner gesamtstädtischen Versorgungsfunktion anzubinden, sowie auch die Anbindung an die Umlandgemeinden zu berücksichtigen. Einbezogen wurden dabei sowohl die Belange des Alltags- wie die des Freizeitradsverkehrs. Im Vordergrund der Planungsüberlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, einbezogen werden jedoch auch die bestehenden Freizeitrouten und Radwanderwege.

Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung dieses Radverkehrsnetzes kann

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

Damit trägt die Etablierung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Attraktivierung und Sicherung des Radverkehrs in Verden bei und ist somit die zentrale Grundlage einer jeden Radverkehrsförderung.

Das Radverkehrsnetz kennzeichnet empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrern stehen allerdings weiterhin alle Fahrbeziehungen offen. Dies ist insbesondere im Zuge der Hauptverkehrsstraßen auch außerhalb des Netzes von Bedeutung, da die Verkehrssicherungspflicht hier in besonderem Maße notwendig ist.

Das Radverkehrsnetz für Verden 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 Hauptverkehrsstraßen).

- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits ausgewählte 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 bei straßenbegleitenden oder selbständigen Radwegen ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrern ohne Benachteiligung oder Gefährdung der Fußgänger.
- Keine "Aussparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrer und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefähderungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Die Netzkonzeption für Verden erfolgte auf Basis einer umfassenden Quell-Zielanalyse. Berücksichtigung fanden dabei die Wohngebiete als Quellen des Radverkehrs und Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulen und Kindergärten sowie u. a. der Bahnhof, Sport- und Freizeitstätten, Museen, die Jugendherberge, größere Reitställe sowie bedeutende Einzelhandelsstandorte bzw. die Innenstadt von Verden als Flächenziel. Einbezogen wurden auch die geplanten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen soweit bekannt.

Des Weiteren wurde eine Analyse des bereits vorhandenen radverkehrlichen Angebotes zu Grunde gelegt. Hierbei wurden vor allem die Radverkehrsverbindungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2002, dem Radverkehrskonzept 1993 sowie die Alltags- und Freizeittrouten des Kreisnetzes ausgewertet und als Planungsgrundlage verwendet.

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Stadtteile untereinander bzw. mit der Verdener Innenstadt,
- die Anbindung wichtigen Einzelziele sowie
- die kleinräumige Erschließung der Innenstadt und bedeutender Wohngebiete.

## 4.2 Struktur des Radverkehrsnetzes

Das nach den skizzierten Grundsätzen entwickelte Radverkehrsnetz für Verden umfasst innerhalb des Stadtgebietes eine Gesamtlänge von insgesamt rund 110 km (vgl. Abb. 4-1 und Plan 1 im Anhang).

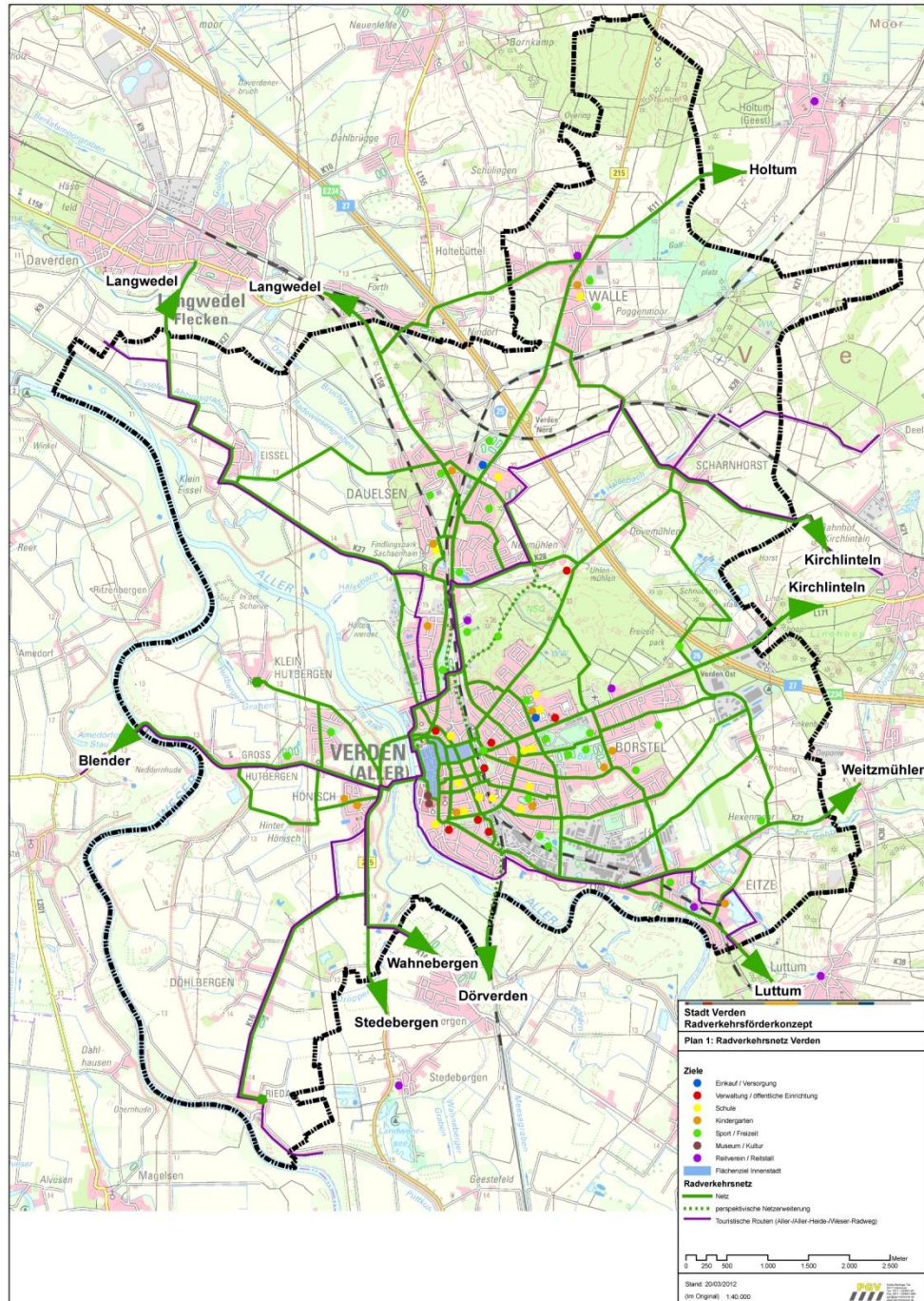


Abb. 4-1: Übersicht Radverkehrsnetz Verden (Plan 1)

Das Netz ist im innerstädtischen Bereich – der Stadtstruktur entsprechend - stark verdichtet und verbindet radial die vom Zentrum weiter entfernt liegenden Stadtteile Klein- bzw. Groß Eissel, Walle, Dovemühlen oder Döhlbergen mit dem Zentrum. Neben der Binnenerschließung des Zentrums bietet das Netz für alle Radfahrer, die ihr Ziel nicht im Zentrum haben, auch die Möglichkeit, zügig daran vorbei zu fahren. Hierzu verläuft das Radverkehrsnetz ringartig auf verkehrsberuhigten Straßen um die Verdener Innenstadt. Im nördlichen bzw. westlichen Bereich sind die Streckenzüge Piepenbrink, Große Straße, Am Nordtor, Reeperbahn und Untere Straße Bestandteile des Radverkehrsnetzes. Der Radverkehr findet hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Eine Separierung des Radverkehrs ist nicht angedacht, abschnittsweise wird die Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen. Die geplante Straßenführung Am Nordtor zum Kreisverkehr Bremer Straße wird aufgegriffen.

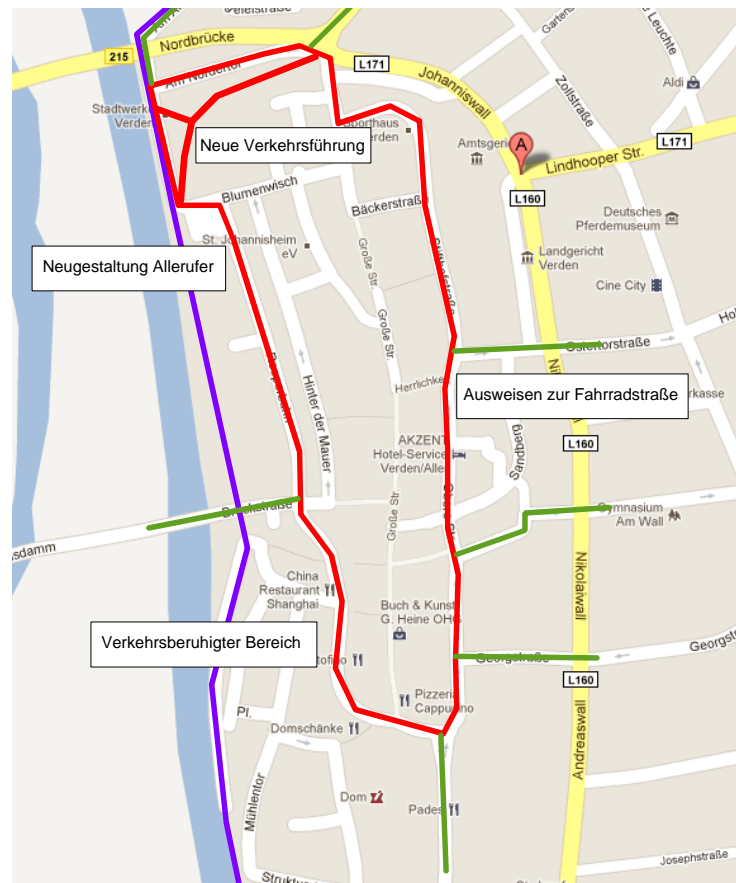


Abb. 4-2: Radverkehrsführung im Innenstadtbereich

Eine wichtige Nord-Süd-Achse im Radverkehrsnetz stellt die Bundesstraße B 215 dar, die das gesamte Stadtgebiet durchzieht. Davon abzweigend stellen die Landesstraßen weitere wichtige Verbindungen dar. Während L 171 (Lindhooper Straße, Osterkrug) das Zentrum mit den östlichen Stadtgebieten sowie mit Kirchlinteln verbindet und für den Kfz-Verkehr den Anschluss an die Autobahn darstellt, gewährleistet die L 160 (Walsroder Straße) die Anbindung an die

südlichen Nachbarkommunen. Im Nord-Westen bindet die L 158 (Achimer Straße) das Stadtgebiet an Langwedel an. Die Radialverbindungen enden nicht an der Stadtgrenze, sondern führen weiter in die Nachbarkommunen.

Neben den Hauptverkehrsstraßen ergänzen zahlreiche Erschließungsstraßen und auch selbständige Wegeverbindungen das Netz. Sie dienen vor allem der Netzverdichtung und sichern die Verbindung zwischen den Hauptverkehrsstraßen.

Auf seiner vollen Länge im Stadtgebiet einbezogen wurden der Weser-Radweg, der Aller-Radweg sowie der Aller-Heide-Radweg. Diese touristischen Routen (ca. 40 km Länge) erfahren als Radfernwege auch überregional hohe Beachtung und sind als die wichtigsten radtouristischen Zubringer für Verden zu sehen.

Nicht alle Abschnitte des Radverkehrsnetzes sind schon für die radverkehrliche Nutzung geeignet, sondern werden z. T. als perspektivische Netzerweiterung berücksichtigt, da z. B. noch neue Wegeverbindungen geschaffen werden müssen. Als perspektivische Netzerweiterungen sind die geplante Radverkehrsführung parallel zur Bahntrasse Richtung Dörverden, ein Lückenschluss entlang der Bahntrasse nördlich der Verdener Innenstadt, Wegeverbindungen innerhalb des Bürgerparks sowie ein Wegebau nördlich des Naturschutzgebietes Verdener Dünen definiert. Sie umfassen insgesamt rund 6 km.

## 5 Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Weginfrastruktur im Radverkehrsnetz

Die Radverkehrsführung in Verden soll eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausführung entsprechend dem Stand der Technik erhalten. Dies dient sowohl der besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmer als auch der Vereinfachung der planungs- und Abstimmungsprozesse. Darüber hinaus wirkt eine einheitliche Ausbildung auch im Sinne eines „corporate design“ öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs.

Ausgehend von dem in Kapitel 5.1 dargestellten aktuellen Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs werden anschließend die mit der Stadt Verden abgestimmten Einsatzbereiche und Ausbildungsanforderungen ausgewählter für Verden relevanter Aspekte der Radverkehrsführung skizziert und Handlungsschwerpunkte abgeleitet.

In der Maßnahmentabelle im Anhang des Berichtes sind die Ergebnisse zum Bestand und Handlungsbedarf für alle Streckenabschnitte des Radverkehrsnetzes aufgeführt. Der Konkretisierungsgrad der 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.

Eine Erläuterung der den erforderlichen Maßnahmen zugeordneten Prioritätsstufen sowie eine überschlägige Kostenschätzung schließen dieses Kapitel zur Maßnahmenkonzeption ab.

### 5.1 Aktueller Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs

#### 5.1.1 Einführung

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den neu überarbeiteten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der 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 ab. Die wichtigsten Grundsätze der neuen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrer erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!

- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- 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.

### 5.1.2 Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe von ERA 95 und der StVO-Novelle 1997 liegen umfangreiche 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 September 2009 eine StVO-Novelle in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält.<sup>3</sup> Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO-Novelle 2009 (StVO und VwV-StVO):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine „Rangordnung“ zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- *Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.*

---

<sup>3</sup> Auf Grund von Formfehlern wurde die StVO-Novelle im April 2010 zurückgezogen. Sie soll in 2012 erneut in Kraft treten. Die vorliegenden Inhalte beziehen sich auf den Entwurf zur Neufassung der StVO vom Januar 2012. Er enthält gegenüber der Fassung von 2009 keine gravierenden inhaltlichen Änderungen bzgl. des Radverkehrs. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) vom September 2009, die die wesentlichen Neuerungen enthält, ist von den Formfehlern nicht betroffen und weiterhin gültig. Nachfolgend sind die Bestimmungen, die sich auf die StVO beziehen, kursiv gesetzt.

- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.
- *Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (z. B. 240 StVO) müssen Radfahrer bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.*
- *Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.*
- *Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.*
- *Radfahrer müssen sich nicht mehr nach Fußgängersignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit Fußgängern sind Kombisignale notwendig. Es gibt eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2015.*
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.
- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.
- Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen; *Höchstgeschwindigkeit dort 30 km/h.*
- *Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.*

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

### 5.1.3

#### **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.

In Tab. 5-1 werden die angestrebten Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAS 06 und ERA 2010 aufgeführt, wobei im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei höheren Radverkehrsbelastungen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung auch größere Breiten erforderlich werden können. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten.

	Regelbreite	Mindestbreite
<b>Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)</b>	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Zweirichtungsradweg</b>	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
<b>Radfahrstreifen</b>	1,85 m (1,60*) m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Schutzstreifen</b>	1,50 m (inkl. Markierung)	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
<b>Gem. Geh- u. Radweg</b>	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		
** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde		

Tab. 5-1: Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RASt 06 bzw. ERA 10 (Breitenangaben ohne Sicherheitstrennstreifen von in der Regel 0,75 m bzw. mind. 0,50 m bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen)

Die Einhaltung von Regemaßen 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 folgende 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<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 5-1; Richtwerte für Gehwege nach RASt 06 bzw. nach „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2001) mindestens 2,50 m

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt 06 und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 5-1). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 5-1: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

**Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht** werden mit den Zeichen 237 oder 241 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. Nach der Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.



Abb. 5-2: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg in Verden (Lindhooper Straße)

**Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht** können als nicht gekennzeichnete Radwege<sup>5</sup> Bestand haben. Radfahrer dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrern aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.



Abb. 5-3: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg in Verden (Andreaswall)

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag oder ggfls. Piktogramme erkennbar. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen. Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrsrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern 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.

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge<sup>6</sup> - die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der

<sup>5</sup> Bisher: sogenannte „andere“ Radwege

Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Dabei sollte der Standard dieser Radverkehrsanlagen sich je nach Netzbedeutung für den Radverkehr weiterhin nach der Anforderung der Regelwerke richten. Der Mindeststandard ergibt sich aus der Verkehrssicherungspflicht. 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 10 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

**Zweirichtungsradswege** 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-Novelle kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erfolgen (dann also ohne Benutzungspflicht).* Für Zweirichtungsradswege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite (vgl. Tab. 5-1).

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 Zweirichtungsradsweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 5-4: Zweirichtungsradsweg (Braunschweig)

<sup>6</sup> Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

## Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrer. Die neuen Bestimmungen der VwV-StVO enthalten für Radfahrstreifen 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 Kraftfahrern und Radfahrern 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. 5-5: Radfahrstreifen (Rotenburg (W.), B 215)

## Schutzstreifen

Schutzstreifen sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (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.

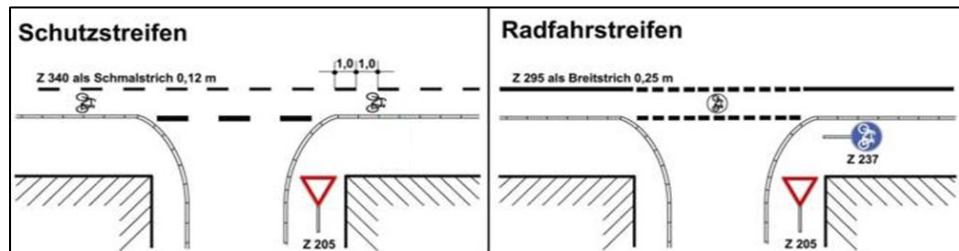


Abb. 5-6: Gegenüberstellung Markierung Schutzstreifen und Radfahrstreifen

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 (vgl. Abb. 5-7 - Abb. 5-8).



Abb. 5-7: Schutzstreifen als Schonraum für Radfahrer und als „Reservefläche“ für große Fahrzeuge (Bonn)



Abb. 5-8: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Lemgo)

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. 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 Radfahrern anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- 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.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RASSt 06 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein. Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechselforgängen nach Möglichkeit Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).
- 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 Radfahrerpiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.

*Nach der StVO-Novelle 2009 gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund mehr für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrern zur Verfügung steht.*

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrern je nach individuellem

subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 10 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schüler und 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.

### **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 Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 5-9: Gemeinsamer Geh- und Radweg in Verden (Max-Planck-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. *Radfahrer dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.* Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Borsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrern, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen (Abb. 5-10).



Abb. 5-10: Gehweg, Radverkehr frei (Dillingen, Saarland)

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich.

#### 5.1.4 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 zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrer gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kraftfahrern 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 RAS 06, ERA 10 und StVO u.a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an Knotenpunkten mit LSA sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. 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.

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 Radfahrer durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 5-11: 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 Radfahrern 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 Radfahrern ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 5-12: 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 spürbare Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrer 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 Radfahrersignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrer (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. Fußgänger und Radfahrer sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. *Nach der StVO-Novelle 2009 erfolgt die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern ab zukünftig grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten, wobei für die erforderliche Umsetzung eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2015 gilt.*

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind (Abb. 5-13). Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist. Nach RAST 06 und ERA beträgt die Mindestbreite von Schutzstreifen 1,25 m.



Abb. 5-13: Vorbeifahrtstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt mit zusätzlicher Rotmarkierung (Leipzig, Foto GloBat)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrer (und Fußgänger) 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 (vgl. Abb. 5-12).

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

**Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)** erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmer, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrer geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrer 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 Knotenpunkteistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 5-14: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Kempen)

Für **linksabbiegende Radfahrer** 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 Radfahrer erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RAS 06 und ERA genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrer zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrer 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.

### 5.1.5 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.

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

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

**Fahrradstraßen** sind eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen. Als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen, genießen Radfahrer bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Dieser kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrer anpassen. *Nach der StVO-Novelle beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h.* Fahrradstraßen sind so auch beschilderungstechnisch gut in vorhandene Tempo 30-Zonen zu integrieren.

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. 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 mit der StVO-Novelle 2009 nicht mehr erforderlich.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Abb. 5-15: Fahrradstraße (Lemgo, Foto Kloppmann)

**Einbahnstraßen** verhindern häufig die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für Radfahrer im Erschließungsstraßennetz. Radfahrer werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>7</sup>, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet, lässt erkennen, 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.

<sup>7</sup> Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BASt, Heft V83, Bremerhaven 2001



Abb. 5-16: Einbahnstraße mit zugelassenem gegenläufigen Radverkehr in Verden (Windmühlenstraße)

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

## 5.2 Grundsätzliche Vorgaben und Ausbaustandards für Verden

Ausgehend von den im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Defiziten im Verdener Radverkehrsnetz erfolgte die Entwicklung der Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Weeginfrastruktur. Dabei wurde das nach heutigem Kenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr gezielt in Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt (vgl. Kapitel 5.1).

Bei Hauptverkehrsstraßen ist insbesondere 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.

Der Maßnahmenplanung wurden folgende Grundsätze zugrunde gelegt:

- Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach der Vorgabe der ERA 2010 (vgl. Abb. 5-17).

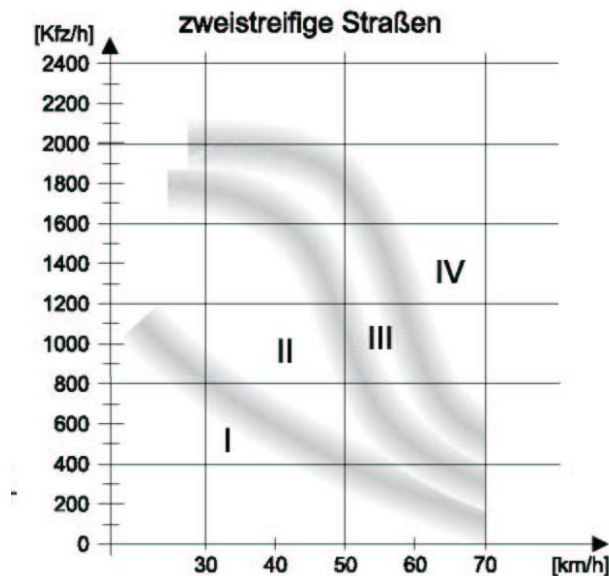


Abb. 5-17: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Die Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. In keinem Fall sind jedoch die Übergänge als harte Grenzen zu verstehen.

#### I

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

#### 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“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

## III

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein.

## IV

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich.

- 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 Parkwechselforgänge 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.
- 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 ERA 2010. Folgende **Breiten** sind danach als Regelwerte für Radverkehrsanlagen in Verden anzustreben:

	Baulicher Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg	Radfahrstreifen	Schutzstreifen
Einrichtungsverkehr	(1,60)-2,00 m	≥ 2,50 m (innerorts)	1,60 m (zzgl. 0,25 m Markierung)	(1,25)-1,50 m (inkl. Markierung)
Zweirichtungsverkehr	beidseitig: (2,0)-2,50 m einseitig: (2,5)-3,00 m	≥ 2,50 m (außerorts)	---	---

Abb. 5-18: Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen nach ERA 10 einschließlich Markierung

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

- 0,75 m zum Längsparken
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)

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 Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen.

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



Abb. 5-19: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

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

Je nach örtlichen Rahmenbedingungen können auch Kompromisse hinsichtlich der anzustrebenden Standards erforderlich sein. Letztlich dienen die Maßnahmen, die den genannten Grundsätzen folgen, aber auch einem geordneten Verkehrsablauf, von dem alle Verkehrsteilnehmer profitieren.

## 5.3 Strategien zur Radverkehrsführung im Netz

Ausgehend von der derzeitigen Situation in Bezug auf die Infrastruktur für den Radverkehr in Verden wurden die im Folgenden näher erläuterten Handlungsschwerpunkte herausgearbeitet und entsprechende Strategien entwickelt.

### 5.3.1 Vorbehaltsnetz für den Radverkehr

Für den Radverkehr auf stärker belasteten Straßen im Verdener Stadtgebiet wurde ein „**Vorbehaltsnetz für den Radverkehr**“ definiert. Hierbei handelt es sich überwiegend um Hauptverkehrsstraßen bzw. um Straßenzüge, auf denen aufgrund hoher Kfz-Stärken, hohem Lkw-Anteil oder z. T. hohen Kfz-Geschwindigkeiten ein erhebliches Gefahrenpotenzial für den Radverkehr besteht.

Im Vorbehaltsnetz ist grundsätzlich eine geeignete straßenbegleitende Radverkehrsführung erforderlich. Die Anordnung der Benutzungspflicht ist im Einzelfall nach Erforderlichkeit und den vorliegenden Ausbaumöglichkeiten zu prüfen. Eine Übersicht über die Straßen, die in das Vorbehaltsnetz aufgenommen wurden, ist der Abb. 5-20 zu entnehmen (siehe auch Plan 2 im Anhang).

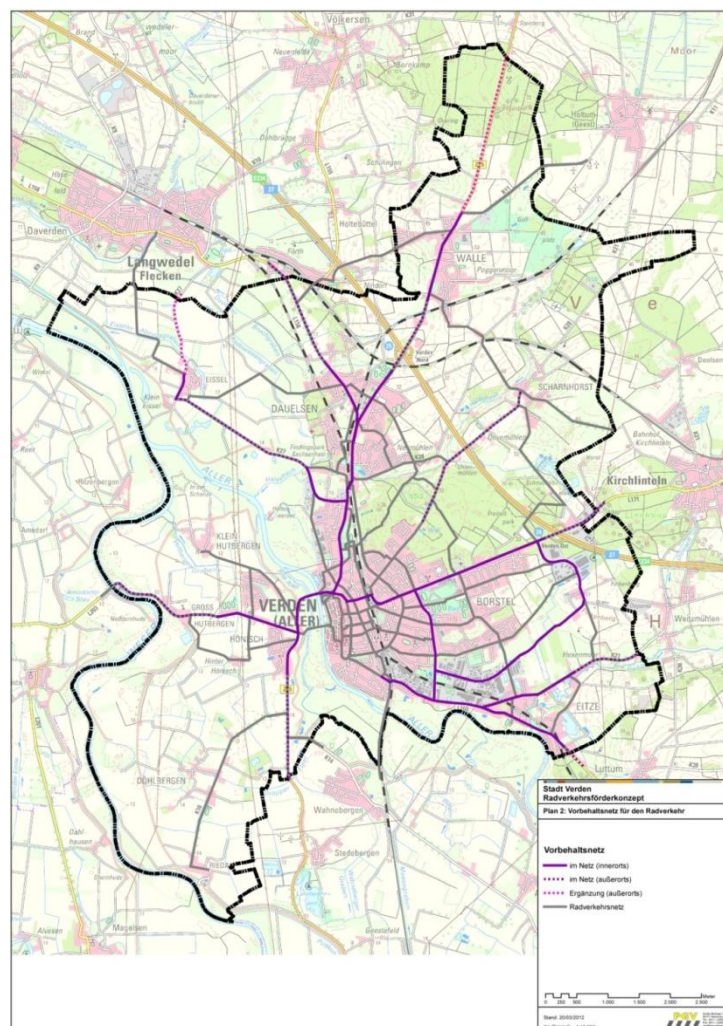


Abb. 5-20: Übersicht Vorbehaltsnetz

Für große Teile des Vorbehaltsnetzes werden innerorts beidseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, die ein richtungstreues Fahren ermöglichen, empfohlen. Dies gilt vor allem für die das gesamte Stadtgebiet durchquerende Bundesstraße **B 215 (Waller Heerstraße, Hamburger Straße, Bremer Straße, Nordbrücke, Nienburger Straße)**, wobei hier auf längeren Abschnitten eine Neuaufteilung des Straßenquerschnittes notwendig wird. Für den Bereich der Waller Heerstraße existieren bereits Entwurfsplanungen, die diese Empfehlungen unterstützen (vgl. Kap. 3.3).

Die für den Radverkehr wichtige West-Ost-Achse **Johanniswall, Lindhooper Straße bzw. Osterkrug** verfügt derzeit nicht durchgängig über beidseitige Radverkehrsanlagen. Zusätzlich sind die vorhandenen Anlagen in unzureichender Breite angelegt. Im Bereich des Johanniswalls ist eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts nötig, im weiteren Verlauf sind einseitige Ausbauoptionen bzw. die Markierung von Radfahrstreifen zu prüfen. Der Kreisverkehr am Knoten mit der Max-Planck-Straße verteilt den Radverkehr und bindet den anschließenden Außerortsradweg im Zweirichtungsverkehr (Osterkrug) optimal an.

Die Verbindung **Memelstraße, Eisseler Straße, Langwedeler Straße (K 27)** verläuft überwiegend außerorts und verfügt über einen entsprechenden gemeinsamen Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr. Im Ortsteil Klein Eissel bzw. Groß Eissel ist dieser allerdings in unzureichender Breite angelegt und bietet nur ungünstige Sichtbeziehungen an den Einmündungen. In diesem Bereich sollte der gemeinsame Geh- und Radweg ausgebaut und die Radverkehrsfurten für den Zweirichtungsverkehr entsprechend gesichert werden. Aufgrund der eher geringeren Kfz-Belastung (< 5.000 Kfz/Tag, 1999) ist die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht hier nicht zwingend erforderlich.

Ähnlich verhält es sich auch im Bereich der **Thedingshauser Straße, Groß Hutberger Straße (L 203)**. Auch diese Verbindung verläuft überwiegend außerorts und verfügt über einen gemeinsamen Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr. Die Breite der Radverkehrsanlage innerhalb der Ortslage Groß Hutbergen unterschreitet die Vorgaben der Regelwerke allerdings erheblich. Um den Radverkehr vor allem auch aufgrund des hohen Schwerlastverkehrs sicher im Seitenraum zu führen, ist ein entsprechender Ausbau mit Sicherung der Knoten und Querungsstellen nötig.

### 5.3.2 Zweirichtungsradwege

Zahlreiche Seitenräume in Verden sind für den Zweirichtungsradverkehr ausgewiesen. Zum Teil trotz Unterschreitung der Breitenvorgaben der Regelwerke und häufig ohne zusätzliche Kenntlichmachung und Sicherung des Zweirichtungsradverkehrs an Einmündung (z. B. Lindhooper Straße, Max-Planck-Straße, Eitzer Straße).



Abb. 5-21: Eitzer Straße in Verden - Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite

Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wird aus Sicherheitsgründen überwiegend die Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs empfohlen. Die Freigabe linker Radwege ist nur im Ausnahmefall vorzusehen (z. B. zum besseren Erreichen von Zielen oder zum Vermeiden von Querungsbedarf) und erfordert eine deutliche Kennzeichnung sowie besondere Sicherungsmaßnahmen an Knotenpunkten.

Für Zweirichtungsradswege gelten entsprechend den aktuellen Regelwerken innerorts folgende Empfehlungen:

- Im Zuge von Zweirichtungsradswegen soll eine Kennzeichnung mit Zusatzzeichen 1000-31 (StVO) für beide Richtungen erfolgen, um die Zulässigkeit der Ausnahmeregelung zu verdeutlichen und gleichzeitig ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass beim Fehlen dieser Beschilderung kein Zweirichtungsradsverkehr erlaubt ist.



Abb. 5-22: Beschilderung eines benutzungspflichtigen Radweges im Zweirichtungsverkehr mit Zusatzzeichen 1000-31 StVO (Leipzig)

- An Knotenpunkten ist eine besondere Sicherung der Zweirichtungsradwege erforderlich. Neben der Markierung von Piktogrammen und Pfeilen wird die Roteinfärbung der Radverkehrsfurten empfohlen.

Im Zuge der Zufahrten der Anschlussknoten ist zusätzlich eine Beschilderung mit Zeichen 1032 StVO zu empfehlen.

- Ist der Zweirichtungsverkehr nur auf einem ausgewählten Abschnitt zulässig, um z. B. das legale Erreichen einer gesicherten Querungsstelle zu ermöglichen, so kann für die weiterführende Strecke das Verbot des Linksfahrens durch Z 245 StVO verdeutlicht werden.



Abb. 5-23: Verdeutlichung des Endes eines Zweirichtungsradweges durch Z 245 StVO (Hannover)

- Zu Beginn und am Ende eines Zweirichtungsradweges sind sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr zum Erreichen der anschließenden richtungstreuen Führung erforderlich. Dies betrifft vor allem die Anbindung der Außerortsradwege (überwiegend Zweirichtungsverkehr) an die innerörtlich richtungstreue Radverkehrsführung (z. B. Walsroder Straße, Achimer Straße).

### 5.3.3 Kreisverkehre und größere Knotenpunkte

#### Kreisverkehre

Dem Radverkehr wird an zahlreichen Kreisverkehren im Stadtgebiet durch das Verkehrszeichen 205 für Radverkehr (StVO) Wartepflicht auferlegt. Zusätzlich wird der Radfahrer durch Beschilderung zum Absteigen angehalten.



Abb. 5-24: Kreisverkehr Hamburger Straße / Achimer Straße

Die Querungsstellen sind zum Teil weit abgesetzt, Radverkehrsfurten sind aufgrund der Wartepflicht in der Regel nicht vorhanden (z. B. Lindhooper Straße / Berliner Ring).

Für Kreisverkehre gelten entsprechend den aktuellen Regelwerken innerorts folgende Empfehlungen:

- Der Radverkehr soll auf bevorrechtigten und möglichst rot eingefärbten Furten mit ca. 4 m Absenkung geführt werden.
- Für den Fußgängerverkehr werden Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) angelegt.
- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen werden nur bevorrechtigte Radverkehrsfurten angelegt.
- Kurzfristig sollten in jedem Fall die Zeichen „Radfahrer absteigen“ entfernt werden.



Abb. 5-25: Kreisverkehr Bremer Straße / Nordbrücke

Die Ausbildung des neu angelegten Kreisverkehrs in Abb. 5-25 entspricht in der entwurfsmäßigen Ausbildung der Radverkehrsführung genau den Empfehlungen. Die Radverkehrsfurten sollten zusätzlich noch für den Zweirichtungsradsverkehr eingerichtet werden (Markieren von Piktogrammen und Pfeilen).

### **Knotenpunkte**

An größeren Knoten sind wichtige Abbiegebeziehungen für den Radverkehr zum Teil nur umwegig möglich. Für eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten muss vor allem der Sichtkontakt zu weiteren Verkehrsteilnehmern gewährleistet sein. Hierzu ist es erforderlich, dass

- das Parken im Einmündungsbereich unterbunden wird,
- der Radweg an die Fahrbahn herangeführt wird,
- die Radfahrer sich durch eine vorgezogene Haltlinie im Sichtfeld der Kraftfahrer aufstellen können,
- wichtige Abbiegebeziehungen für den Radverkehr an signalisierten Knoten berücksichtigt und
- nicht abgesetzte Furten markiert werden.

An größeren signalisierten Knotenpunkten sollen die Radfahrer in der Regel eigene Signale erhalten. Damit sind ihre speziellen Räumgeschwindigkeiten am besten zu berücksichtigen (z. B. durch Vorlaufgrün oder bei Bedarf aus Leistungsfähigkeitsgründen ggfls. eine frühere Rotzeit als für den Kfz-Verkehr). Eine Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr ist nach der StVO-Novelle zukünftig nur noch mit kombinierten Signalscheiben zulässig.

## Bordabsenkung

Stöße an den Bordsteinabsenkungen sind für den Radverkehr generell unkomfortabel und führen u. U. zu einer erhöhten Sturzgefahr. Sie sollten z. B. im Rahmen eines "Bordabsenkungsprogramms" oder auch bei laufenden Unterhaltungsarbeiten sukzessive durchgängig beseitigt werden.

Stand der Technik ist heute der stufenlos abgesenkte Bord (Abb. 5-26).



Abb. 5-26: Stoßfreie Radwegabsenkung (Hannover)

### 5.3.4

## Erreichbarkeit/Umfahrung/Öffnung Fußgängerzone

Die Große Straße stellt als zentrale Fußgängerzone die Haupteinkaufsstraße der Verdener Innenstadt dar. Sie ist lediglich in den Abend- und Nachtstunden für den Radverkehr freigegeben.



Abb. 5-27: Fußgängerzone Verden, Große Straße

Das für Verden entwickelte Radverkehrsnetz umgeht bewusst die dem Fußgängerverkehr vorbehaltenen Bereiche. Ein Radverkehrsnetz soll in erster Linie die Verbindungsfunktion für den Radverkehr erfüllen und ein zügiges Vorankommen gewährleisten. Dies wäre bei dem zu erwartenden hohen Fußgängeraufkommen in der Innenstadt nicht zu gewährleisten.

Im Zuge des Radverkehrsnetzes wird der Radverkehr in der Verdener Innenstadt auf einem engen Ring um die Große Straße geführt. Somit ist sowohl dem eher engen Straßenquerschnitt der Großen Straße und dem zu erwartenden hohen Fußverkehr Rechnung getragen als auch dem Radverkehr, der abends und nachts die Fußgängerzone passieren, sie tagsüber aber nur tangieren kann.

In einigen ausgewiesenen Fußgängerzonen im Verdener Stadtgebiet sind auch Kfz zugelassen, dies gilt zum Beispiel für die Ostertorstraße. Hier wird im Zuge des Radverkehrsförderkonzeptes die Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen (siehe auch Kap. 0).

Auch im nördlichen Bereich der Großen Straße besteht für den Kfz-Verkehr eine Freigabe, diese fehlt jedoch für den Radverkehr völlig. Die Straßenquerschnitte mit ihren zum Teil separierten Seitenräumen und klaren Trennungen der Verkehrsarten ähneln mehr einer „normalen“ Erschließungsstraße als einem dem Fußverkehr vorbehaltenen Bereich.



Abb. 5-28: Fußgängerzonen in Verden (links: Ostertorstraße, rechts: Große Straße mit fehlender Freigabe für den Radverkehr)

Für den Radverkehr innerhalb der Fußgängerzonen in Verden wird empfohlen klare Regelungen zu treffen. Dies bedeutet, dass die zeitliche Freigabe im gesamten Stadtgebiet einheitlich angeordnet wird und Fußgängerzonen überwiegend auch dem Fußverkehr vorbehalten bleiben. Eine Freigabe für Kfz wird grundsätzlich nicht für gut befunden. Bereiche, die auch mit dem Kfz zu befahren sein sollen, können zum Beispiel als Fahrradstraße, verkehrsberuhigter Bereich oder als Tempo 30-Zone beschildert werden. Zusätzlich sollte bei einer Freigabe für den Kfz-Verkehr auch eine Freigabe für den Radverkehr einhergehen.

Als zentraler Zubringer zur Innenstadt mit Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen ist die Grüne Straße vom Kfz-Verkehr stark frequentiert. Für den Schülerradverkehr ist sie gleichzeitig eine wichtige Achse zwischen Schulzentren und Wohngebieten. Fast durchgängig ist das einseitige lineare Parken am Fahrbahnrand möglich, zudem führt auch das Linienbusnetz durch die insgesamt recht enge Straße. Trotz Tempo 30-Zone und der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, fahren die meisten Radfahrer aufgrund eines subjektiv eher geringen Sicherheitsempfindens überwiegend auf den schmalen

Gehwegen. Im Verkehrsentwicklungsplan 2002 wird die Situation wie folgt beschrieben<sup>8</sup>:

- dominante Fahrbahn im ungegliedert wirkenden Straßenraum,
- nutzungsunverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten
- stadtgestalterische Mängel, insbesondere am Anita-Augspurg-Platz (Parkplatz),
- schmale Gehwege mit unebenem Belag,
- außerhalb des Domplatzes fehlen Straßenraumbegrünung,
- Einschränkung des Sicherheitsempfindens von Fußgängern und Radfahrern.

Für die sichere Führung des Radverkehrs in der Grünen Straße werden folgende Empfehlungen abgeleitet:

- Bei Beibehalten der Parkstände, für die ein erheblicher Bedarf besteht, ist die Anlage von Schutzstreifen nicht möglich. Für die Sicherung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn steht deshalb die Gewährleistung angepasster Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs im Vordergrund.
- Verkehrsberuhigung durch Plateau-Aufpflasterungen, die für Busse und Fahrräder ohne Einschränkungen passierbar sind.



Abb. 5-29: Plateau-Aufpflasterung - Beispiel Herne

- Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung („Starenkasten“)
- Aufgreifen des Vorschlags aus dem VEP 2002<sup>9</sup>:  
Verengung der Fahrbahn auf 5,50 m und Gliederung des Parkstreifens durch Gehwegnasen und Bäume.

<sup>8</sup> Auflistung aus Stadt Verden - Verkehrsentwicklungsplan 2002, Seite 58

<sup>9</sup> Vgl.: Stadt Verden - Verkehrsentwicklungsplan 2002, Seite 58f

### 5.3.5 Qualitätsverbesserung durch Ausweisung einer Fahrradstraße

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. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Verden. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen besitzen den Erfahrungen nach eine sehr hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und sind gut geeignet, die Akzeptanz von Radrouten zu erhöhen. Fahrradstraßen eignen sich besonders, um den Verlauf von Radrouten durch Erschließungsstraßen für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar zu machen. Sie betonen hier die besondere Stellung des Radverkehrs, ohne anderen „etwas weg zu nehmen“ (vgl. hierzu auch Kap. 5.1.5).

Die Ausweisung einer Fahrradstraße wird in Verden zum Einem für die östliche Umfahrung der zentralen Fußgängerzone, konkret für die bereits geschwindigkeitsreduzierten Straßen „Obere Straße“, „Stifthofstraße“ und „Piepenbrink“ zwischen „Lugenstein“ und „Große Straße“ sowie für die „Ostertorstraße“ zum Anderen für die Ostertorstraße empfohlen.

Da das Element Fahrradstraße für Verden neu ist, besteht die Chance, von vornherein ein einheitliches, Verden-typisches Design zu entwickeln, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele zeigen die folgende Abbildung.



Beispiel Kiel  
Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten



(Fotos Stadt Freiburg)

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

Abb. 5-30: Beispiele zur Ausgestaltung eine Fahrradstraße

Mit der Ausweisung einer Fahrradstraße kann ein wichtiges Zeichen für eine neue Form der Radverkehrsführung in Verden gesetzt werden. Mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit kann hierdurch als eine Art Aushängeschild für die Radverkehrsförderung der Stadt geworben werden, ohne hohe finanzielle Mittel einsetzen zu müssen.

## **5.4 Übersicht Handlungsbedarf und Kosten**

### **5.4.1 Übersicht Handlungsbedarf**

Insgesamt wurde das Radverkehrsnetz für Verden in 180 Streckenabschnitte und Knoten unterteilt. Für die Herrichtung des Radverkehrsnetzes wurden für insgesamt 114 Streckenabschnitte mit insgesamt etwa 60 km Länge etwa 150 Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der bei der Bestandsaufnahme ermittelten Defizite vorgeschlagen. Dies bedeutet aber auch, dass knapp die Hälfte des Radverkehrsnetzes bereits heute gut nutzbar ist.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in der Maßnahmentabelle im Anhang aufgeführt. Diese enthält neben einer kurzen Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation eine Kurzbeschreibung des Handlungsbedarfs entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes. Zur Verdeutlichung der empfohlenen Maßnahmen wurden vereinzelt auch Detailzeichnungen angefügt.

Der Übersichtsplan (Abb. 5-31) zeigt die Bereiche mit Handlungsbedarf im Netz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme (vgl. auch Pläne 3 und 3a im Anhang). Die Handlungsschwerpunkte sind beispielhaft dem Kapitel 5.3 zu entnehmen.

Insgesamt ist das Maßnahmenprogramm auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Einzelne Maßnahmen für den Radverkehr sind jedoch erst im Kontext mit aus anderem Anlass anstehenden Vorhaben sinnvoll durchzuführen. Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie, 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. Hierfür wurden die Handlungsempfehlungen einer Prioritätsbewertung unterzogen, die sich an den Erfordernissen einer anforderungsgerechten Herrichtung des Radverkehrsnetzes orientiert.

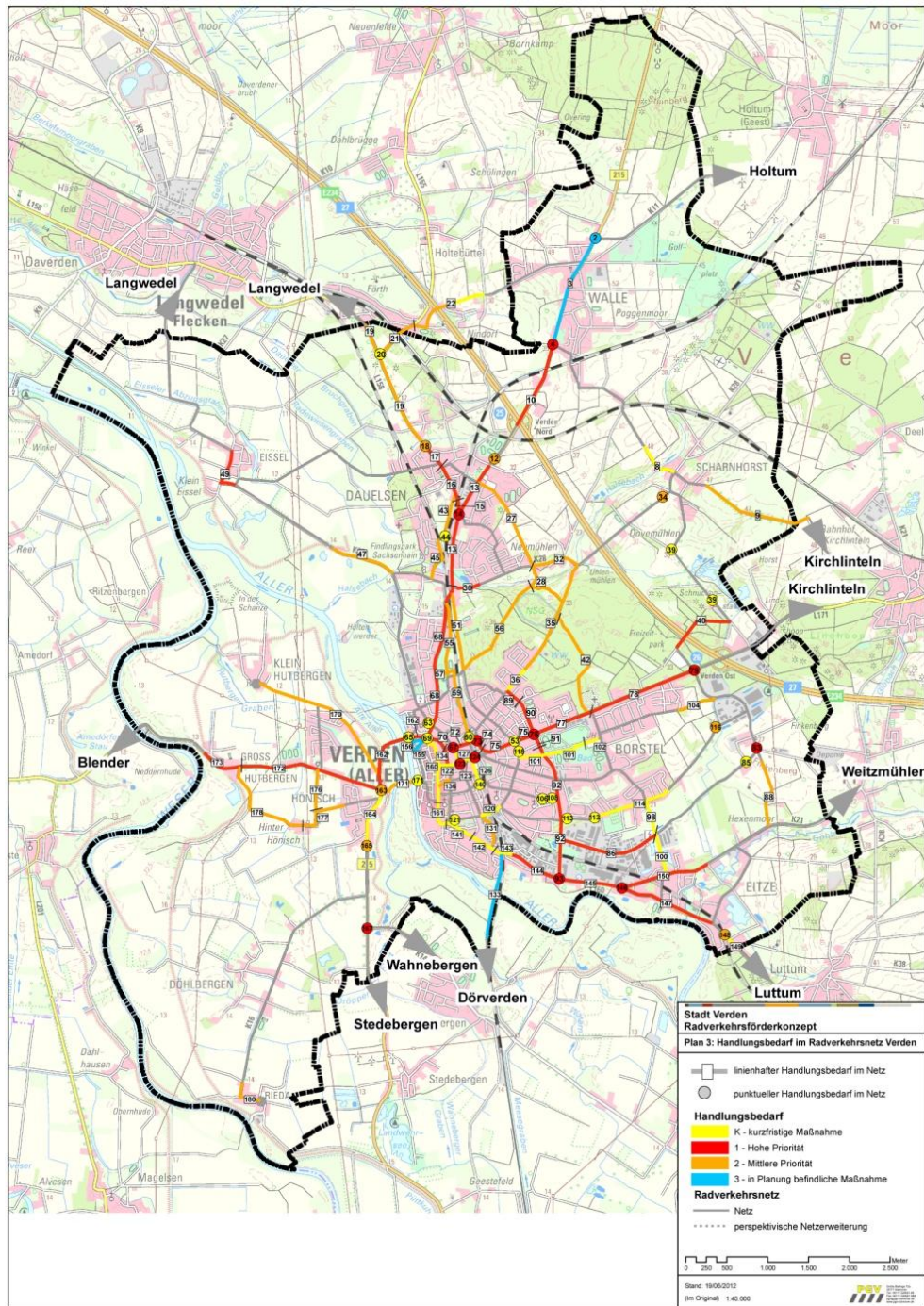


Abb. 5-31: Übersicht Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz Verden

## 5.4.2 Prioritäten

Die Realisierung aller Maßnahmen ist nur in einem längeren Zeitrahmen möglich. 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. Es werden daher Prioritäten vorgeschlagen, die auf folgenden Einstufungen des Handlungsbedarfs basieren:

- Eine hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) wird vorgesehen, wenn die Maßnahme zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. erhebliche Belagsprobleme oder Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen der StVO) oder zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite (z. B. Umbau einer stark verschwenkten, weit abgesetzten Radverkehrsfurt an einem Knotenpunkt) notwendig ist.
- Eine mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Radwegausbau zum Erreichen der vorgesehenen Breiten gemäß der Vorgaben der ERA 2010, Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln an Ortseingängen.
- Unabhängig davon werden schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z. B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „kurzfristige Maßnahme“ (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
		
Fahrbahnahe Führung der Radverkehrsfurt unter Rückbau der Grünflächen Lindhooper Straße (Vorbehaltsnetz)	Belagsqualität Groß Hutberger Straße	Verbreiterung der Durchlassbreite auf 1,50 m Ysostraße

Abb. 5-32: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

- Maßnahmen der laufenden Unterhaltung (z. B. Grünschnitt) werden keiner Prioritäteneinstufung zugeordnet. Sie werden als Daueraufgaben der Stadt Verden mit „D“ in der Maßnahmentabelle aufgeführt.

- Problembehaftete Bereiche, für die bereits Planungen vorliegen oder die bereits im Bau sind, wurden aus dieser Prioritäteneinstufung ebenfalls herausgenommen, da sich deren Realisierung nach den Prioritäten und Zeitabläufen der Gesamtmaßnahme richtet.

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten sind Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen.

Zu beachten ist, dass die angegebenen Prioritäten für sich genommen keine zeitliche Abfolge vorgeben können, da hier oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle spielen, wie z. B.

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

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen.

<b>Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:</b>	
<b>1</b>	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
<b>2</b>	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die zur Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserungen des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
<b>K</b>	Kurzfristig umzusetzende Maßnahme Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme - Kleinstmaßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt
<b>D</b>	Daueraufgabe der Stadt Verden
<b>in Planung</b>	In Planung befindliche Maßnahmen der Stadt Verden
<b>✓</b>	Bereits während der Bearbeitung der Radverkehrskonzeption umgesetzte Maßnahmen

Tab. 5-2: Ansatzpunkte zur Festlegung der Prioritäten des Handlungsbedarfes

Die insgesamt 153 Einzelmaßnahmen für Verden, verteilen sich über das gesamte Netz. Eine Übersicht zur Verteilung des Handlungsbedarfes auf die einzelnen Prioritätsstufen ist Tab. 5-3 zu entnehmen.

	Anzahl	Länge
Priorität 1	50	ca. 24 km
Priorität 2	50	ca. 25 km
kurzfristige Maßnahmen	46	ca. 9 km
Maßnahme in Planung	5	ca. 4 km
Daueraufgabe Stadt Verden	1	-
Maßnahme bereits umgesetzt	1	-

Tab. 5-3: Übersicht Handlungsbedarf nach Prioritäten

### 5.4.3 Umsetzungsstrategie

Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln und nicht im gesamten Stadtgebiet zu streuen. Der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung der Maßnahmen in Verden ergibt, ist längerfristig zu sehen, da viele der Handlungserfordernisse mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb der nächsten 10 Jahre erlauben. Aus diesem Grund ist eine zeitliche Strukturierung der Umsetzung von besonderer Bedeutung.

Vorrangig werden die Maßnahmen zur Herstellung des Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr gesehen. Hierbei sollte primär der Ausbau der Bundesstraße B 215 mit durchgängig anforderungsgerechten Radwegen sowie die Anlage von geeigneten Radverkehrsanlagen im Zuge des Johanniswalls und der Lindhooper Straße (L 171) angedacht werden. Eine kurzfristige und relativ zügig herzustellende Verbesserung für den Radverkehr stellt außerdem die Ausweisung von Fahrradstraßen im Zuge der Straßen Piepenbrink, Stifhofstraße und Obere Straße bzw. in der Ostertorstraße dar. Als Ergebnis des stattgefundenen Workshops (vgl. Kap. 7.4) stellt mit hoher Dringlichkeit auch die Situation in der Grünen Straße ein wichtiges Problem dar.

### 5.4.4 Kostenschätzung

Auf der Grundlage pauschaler Kostensätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung des Radverkehrsnetzes vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen noch nicht näher bestimmen lassen. Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Der Kostenschätzung wurden pauschale Kostenansätze zugrunde gelegt, die auf Erfahrungswerten der Gutachter beruhen. 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 Kostenwerte für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen:

- **Streckenabschnitte**

Geringer Aufwand z. B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen	20 €/lfm
Mittlerer Aufwand z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von Schutzstreifen, Fahrradstraße), Beleuchtung	40 €/lfm
Hoher Aufwand z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung, Deckensanierung	70 €/lfm
Sehr hoher Aufwand z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten bei Umbau an einer Straße	200 €/lfm

- **Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen**

Sehr geringer Aufwand z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Poller, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme	200 €/Schild (mind. 500 €/Maßnahme)
Geringer Aufwand z. B. Bordabsenkungen, Drängelgitter, Furtmarkierungen	5.000 – 10.000 €
Mittlerer Aufwand z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage	20.000 – 30.000 €
Hoher Aufwand z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz	50.000 – 100.000 €

Für die Kostenschätzung ist zu berücksichtigen, dass Maßnahmen, für die eine Planung ansteht oder bereits vorliegt, nicht kostenmäßig bewertet wurden, da davon auszugehen ist, dass hier die radverkehrsspezifischen Kosten Teil der Gesamtkosten sind. Dies gilt auch für Maßnahmen, die als Daueraufgabe der Stadt Verden eingeschätzt werden (z. B. regelmäßiger Grünschnitt) sowie optional angeführte Maßnahmen bzw. Alternativempfehlungen.

Für die Umsetzung aller Maßnahmen wurden Gesamtkosten von rund 6,3 Mio. € ermittelt. Zuzüglich weiterer Planungskosten und einer pauschalen Reserve (ca. 10 %) ist von einem Kostenansatz von rund 7 Mio € auszugehen. Dieser teilt sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

	<b>Verteilung Maßnahmen</b>	<b>Kosten in €</b>	<b>% der Kosten</b>
<b>Kurzfristige Maßnahmen</b>	32 %	100.000	2 %
<b>Maßnahmen der Prioritätsstufe 1</b>	34 %	4.200.000	67 %
<b>Maßnahmen der Prioritätsstufe 2</b>	34 %	2.000.000	31 %
<b>Summe</b>	<b>100 %</b>	<b>6.300.000</b>	<b>100 %</b>
<b>zzgl. Reserve</b> (pauschal ca. 10%)		700.000	
<b>Gesamtkosten</b>		<b>7.000.000</b>	

Tab. 5-4: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Dringlichkeiten

Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Kosten auch in die Zuständigkeit anderer Aufgabenträger (z. B. Bund, Land) fällt. Ferner stehen zahlreiche Maßnahmen auch in direktem Zusammenhang mit aus anderem Anlass anstehenden Handlungsbedarf (z. B. Allerpark, Ostertor, Johanniswall), so dass die hier angesetzten Kosten Teil der Gesamtmaßnahme sind. Ohnehin sollten bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z. B. Kanalisation etc.) durchzuführen bzw. –im umgekehrten Sinne- bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab zu prüfen, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

## 6 Fahrradparken

### 6.1 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

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 Radfahrern nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

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

- **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 Verschmutzen 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 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. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „wildes“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.
- **Leichte Erreichbarkeit**  
Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.
- **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 Diebstahls- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt sind:

- **Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis**  
Vorderradhalter sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrern zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- **Geringe Unterhaltskosten**  
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- **Städtebauliche Verträglichkeit**  
Fahrradparker 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 Radfahrer 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/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 Doppelrohr zum Einsatz kommen.



Abb. 6-1: Rahmenhalter mit Doppelholm

Für einzelne Standorte - wie z.B. für Bäder oder im Zentrum - empfiehlt es sich, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können.



Abb. 6-2: Anhängerparkplatz in Freiburg (Foto: Stadt Freiburg)

Oft werden Abstellanlagen auch von Einzelhändlern aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder oft nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele (Abb. 6-3), die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abb. 6-3: 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 eine einfache Demontage zu ermöglichen.



Abb. 6-4: Beispiel 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). Diese befinden sich derzeit noch in der Endabstimmung der FGSV, eine Veröffentlichung ist für 2012 angekündigt.

## 6.2 Erhebungsergebnisse und Handlungsbedarf Verden

Die Erhebung der Fahrradabstellanlagen in Verden erfolgte stichpunktartig an zwei Werktagen bei optimalem Fahrradwetter. Eine Vorerhebung mit einer Foto-Dokumentation der einzelnen Standorte wurde im Dezember durchgeführt. Die Abstellanlagen wurden in ihrem Bestand und ihrer absoluten sowie prozentualen Auslastung aufgenommen und anhand von Fotos dokumentiert. Zusätzlich wurden in der Nähe der jeweiligen Anlage befindliche Fahrräder als sogenannte „Wildparker“ vermerkt.

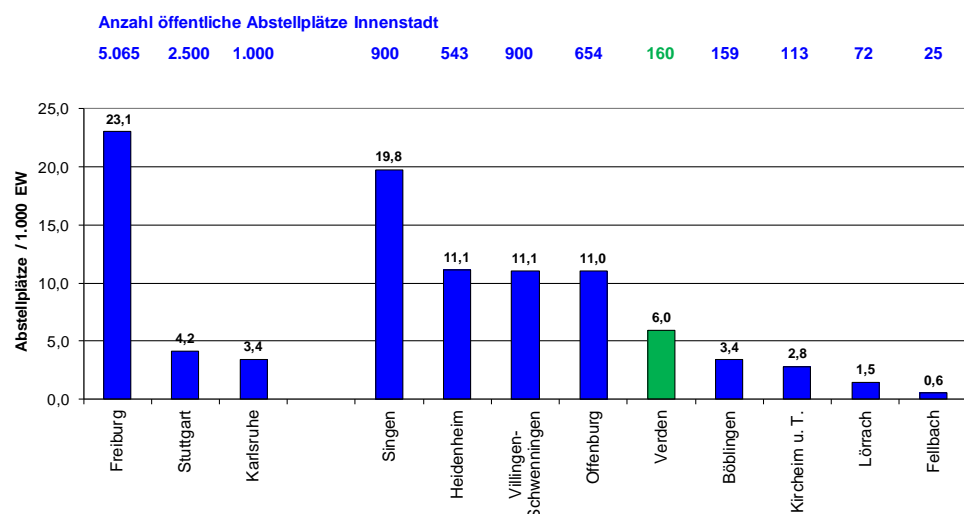


Abb. 6 5: Vergleich mehrerer Kommunen in Bezug auf die Anzahl öffentlicher Fahrradabstellplätze zur Einwohnerzahl

Insgesamt wurden in der Verdener Innenstadt 160 Fahrradabstellanlagen gezählt. Hierbei handelt es sich überwiegend um Bügel ohne Überdachung, die Auslastung ist mit hoch bis sehr hoch zu bewerten. Im Vergleich mit anderen Städten liegt Verden bei der Anzahl der Abstellanlagen in der Innenstadt zur Einwohnerzahl eher im Mittelfeld.

Die Auslastung der Fahrradabstellanlagen zeigt sich bei der Erhebung insgesamt sehr unterschiedlich. Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellplätzen in Verden weist sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bzgl. der Quantität noch Defizite auf. So sind insbesondere in den Sommermonaten die Kapazitäten der Abstellplätze im Zentrum als unzureichend zu bewerten. Dies hängt u.a. mit dem erhöhten Abstellbedarf durch die zahlreichen Radtouristen zusammen, die Verden im Sommer besuchen. Nachholbedarf vor allem in puncto Qualität wurde vor allem auch an zahlreichen Schulstandorten festgestellt. Darüber hinaus sind viele Einzelziele mit radverkehrlicher Bedeutung als weitere Handlungsfelder zu nennen. Ebenso zu erwähnen sind Einzelhandelsstandorte und das Fahrradparken an privaten Wohnhäusern.

Für die Abstellanlagen am Bahnhof wurde bereits im Jahr 2009 ein Konzept erstellt welchen im Rahmen des Fahrradförderkonzeptes nur kurz zusammenfassend erwähnt wird.

Grundsätzlich wird empfohlen, an wichtigen öffentlichen Zielen des Radverkehrs wie Sport- und Freizeitstätten sowie öffentlichen Gebäuden sukzessive den Austausch der vorhandenen Vorderradhalter durch anspruchsgerechte Rahmenhalter an zentralen, gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe vorzunehmen und damit eine deutliche Angebotsverbesserung zu erzielen.

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für Fahrradabstellanlagen in Verden exemplarisch für ausgewählte Standorte erläutert.

### **Innenstadt**

Die Innenstadt weist viele kleinere Abstellanlagen zwischen 5 und 15 Stellplätzen auf, deren Auslastung ist überwiegend gut. Die von der Stadt installierten Fahrradbügel fügen sich zudem gestalterisch gut in die Fußgängerzone ein.



Abb. 6-5: Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt - Herrlichkeit (links), Ostertorstraße (rechts)

Vor allem bei größeren Festen, wie z. B. der Domweihe, übersteigt der Bedarf an Fahrradabstellanlagen den Bestand. Hier werden dann Alternativen, wie die Absperrungen an der Kreissparkasse, entgegen der Aufforderung „Bitte keine Fahrräder anschließen!“, zur Diebstahlsicherung der Fahrräder genutzt.



Abb. 6-6: Erhöhter Bedarf an Abstellanlagen während größerer Feste. Anlehnbügel mit Wildparker (Hintergrund links) und frei stehende Fahrräder in der Innenstadt

Die gute Auslastung lässt auf einen großen Bedarf an Abstellanlagen schließen. Defizite im Fahrradparkangebot werden darüber hinaus dort deutlich, wo regelmäßig wild geparkte Fahrräder anzutreffen sind. Um dem Bedarf vollständig gerecht zu werden, müssen die Kapazitäten und Qualitäten der vorhandenen Anlagen geprüft und entsprechend verbessert werden. Nach Möglichkeit sollten die Standorte für neue Anlagen dort gewählt werden, wo die Wildparker stehen, da so die größtmögliche Akzeptanz erzielt wird. An ausgewählten Standorten bietet es sich an, die für Verden typischen Ständer mit Pferdemotiv weiter zu etablieren. Vor allem in städtebaulich sensiblen Bereichen können so besondere Akzente gesetzt werden.

Als weiterführende Serviceangebote für den Radverkehr wird empfohlen, an allen Zuwegungen zur Innenstadt, Fahrradabstellplätze einzurichten. Hierzu könnten z. B. auch Flächen bisheriger Kfz-Stellplätze umgenutzt werden.



Abb. 6-7: Beispiel zur Umnutzung von Kfz-Stellplätzen für Fahrradbügel (Beispiel Lemgo)

## Einkauf und Versorgung

Neben dem städtischen Angebot stellen auch die örtlichen Einzelhändler ihren Kunden häufig Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Diese dienen auch als Werbeträger und genügen meist nicht den Grundanforderungen. Die im Rahmen des Radverkehrsförderkonzeptes erhobenen Versorgungsziele beschränken sich auf den EDEKA-Markt am Holzmarkt, den KAUF LAND-Markt in Dauelsen und das Ökozentrum in der Artilleriestraße. Diese Anlagen wurden in den Nachmittagsstunden erhoben.

Die nicht überdachten Bügel am EDEKA-Markt waren mit 6 von 40 möglichen Fahrrädern sehr gering ausgelastet. Auch das Ökozentrum war mit 4 von 10 möglichen Fahrrädern an den nicht überdachten Bügeln und der KAUF LAND-Markt mit 2 von 8 Fahrrädern an überdachten Klemmen-Bügel-Kombinationen nicht voll ausgelastet.



Abb. 6-8: Sonderform der Vorderradklemmen am KAUF LAND in Dauelsen und Anlehnbügel am EDEKA am Holzmarkt

Zu empfehlen sind hier Modelle wie sie in Abb. 6-3 zu finden sind. In anderen Städten haben sich Kooperationen zwischen Verwaltung und Einzelhändlern bewährt. Um die gewünschte qualitative Angebotsverbesserung zu erzielen, bietet z. B. die Stadt Lemgo ihren Einzelhändlern einen kostenfreien Einbau der Abstellanlagen an, sofern diese in das von der Stadt für den Innenstadtbereich einheitlich zu verwendende Modell investieren.

## Schulen

An allen allgemeinbildenden Schulen sind insgesamt 1750 Stellplätze verfügbar. Die Berufsschule in Dauelsen verfügt über 228, die Volkshochschule über 35 und die Kreismusikschule über 18 Stellplätze für Fahrräder.

Im Regelfall stehen den Schülerinnen und Schülern Vorderradklemmen zur Verfügung (ca. 1300 Klemmenstellplätze gegenüber ca. 450 Bügelstellplätzen) und finden auch bei bereits gut ausgelasteten Bügel-Standorten als Notlösung zur Befriedigung des weiteren Bedarfs Verwendung. Vielfach können bei voller Belegung der Klemmen-Abstellanlagen Beschädigungen an Licht- und

Bremsanlagen nicht vermieden werden. Dadurch sind unerwünschte Auswirkungen auf die Verkehrstauglichkeit der Räder zu erwarten.

Überdacht sind von den insgesamt knapp 1750 Stellplätzen weniger als die Hälfte (ca. 920 an 9 Standorten). Wünschenswert wäre eine Überdachung als Witterungsschutz für alle Standorte. Für die Auswahl der Rahmenhalter an den Schulstandorten sollte die Wahl so getroffen werden, dass auch den Kinderrädern Standsicherheit geboten wird. Optimal wären Rahmenhalter mit einem Doppelholm, aber auch die einfachen Rahmenhalter, wie sie etwa am Haupt- und Hintereingang der Friedrich-Ludwig-Jahn-Schule zu finden sind. Rundbügel, wie sie bei der Außenstelle des Gymnasiums am Wall Verwendung finden, können eine Alternative sein. Die an der Grundschule Sachsenhain aufgestellten Abstellvorrichtungen bieten demgegenüber zwar die Möglichkeit, das Fahrrad anzuschließen, weisen aber mit Blick auf Standsicherheit deutliche Defizite auf und sollten von daher wie die Vorderradklemmen keine weitere Verwendung an Schulen finden.



Abb. 6-9: Doppelholmbügel an der Realschule in Verden im Winter und im Sommer (geringe Auslastung wegen Schulausflug)



Abb. 6-10: Überdachte Bügel an der Friedrich-Ludwig-Jahn-Schule und an der Außenstelle des Gymnasiums am Wall

Die Abstellanlagen an den Schulstandorten waren sehr unterschiedlich ausgelastet. Die Auslastung reicht von 0 bis 44 % an der Klaus-Störtebeker-Schule über 45 bis

87 % an den Grundschulen und 60 bis 138 % an einigen Abstellanlagen an den Gymnasien. Die Grundschule am Löhnsweg weist keine Abstellanlagen auf.

### Öffentliche Einrichtungen

Im Erhebungsgebiet liegen zahlreiche öffentlichen Einrichtungen. Einen Schwerpunkt bilden die Altstadt und ihre nähere Umgebung mit dem Rathaus, dem Landgericht und dem Finanzamt sowie die Lindhooper Straße mit dem Kreishaus. Insgesamt stehen hier ca. 330 Stellplätze zur Verfügung, die Hälfte davon allerdings als Vorderradklemmen.

Das Landkreishaus Verden verfügt über gute und überdachte Bügel an vier verschiedenen Standorten.



Abb. 6-11: Überdachte Fahrradabstellanlagen am Kreishaus in Verden

Ein gutes Beispiel stellen auch die Doppelholmbügel am Haupteingang des Rathauses dar, wobei auch an diesem Standort eine Überdachung wünschenswert wäre.



Abb. 6-12: Doppelholmbügel am Haupteingang der Touristeninformation (Rathaus-Altbau) und rückseitige Bügel

Beim Landgericht stehen den Besucherinnen und Besuchern insgesamt drei Abstellanlagen zur Verfügung. Hier werden vor allem die überdachten aber nicht anspruchsgerechten Vorderradklemmen direkt am Eingang genutzt. Hier zeigt sich deutlich, dass Abstellanlagen nicht nur in puncto Qualität überzeugen müssen,

sondern vor allem auch die richtige Platzierung (kurze Wege zum Ziel) wichtig sind.



Abb. 6-13: Fahrradabstellanlagen am Landgericht

Im Parkhaus an der Südbrücke können Fahrräder entweder im Einfahrtbereich des Parkhauses, außerhalb des Parkhauses in speziellen Fahrradgitterboxen oder aber direkt am Gebäude abgestellt werden. Alle Anlagen sind überdacht, allerdings handelt es sich nur bei den Anlagen in den Gitterboxen um Bügelhalter. Die Gitterboxen können über einen privaten Fahrradhändler bzw. über das Rathaus angemietet werden, dieses Angebot richtet sich vor allem an Radtouristen. Ein nahegelegenes Hotel hat vier Bügel für seine Gäste dauerhaft angemietet.



Abb. 6-14: Fahrradabstellanlagen am Parkhaus Südbrücke.

Oben: Gitterboxen v. a. für Radtouristen. Unten links: Abstellanlage im Parkhaus.

Unten rechts: Vorderradklemmen außerhalb des Gebäudes

Die Auslastung der einzelnen Angebote variiert deutlich. Während die Klemmen innerhalb des Parkhauses zu fast 50 % und auch über die Hälfte der Bügel in den Gitterboxen belegt waren, wurden die frei zugänglichen Bügel nur wenig frequentiert.

### Sport und Freizeit

An Sport- und Freizeiteinrichtungen in Verden sind zahlreiche Angebote zum Fahrradparken vorhanden, die Auslastung war bei der durchgeführten Erhebung allerdings sehr gering. Einige Anlagen, wie die Sportplätze in Verden und in Walle oder das Schwimmbad VERWELL verfügen über Anlehnbügel. Auch die frisch sanierte Aller-Weser-Halle verfügt über anforderungsgerechte, allerdings nicht überdachte Bügel. Demgegenüber stehen allerdings auch zahlreiche Ziele mit Vorderradklemmen vor allem an der Körbahn, am Magic-Park und an den Sportplätzen Dauelsen.



Abb. 6-15: Anlehnbügel am Schwimmbad VERWELL (links) und überwucherte Vorderradklemmen an der Körbahn

Anforderungsgerechte Abstellanlagen an Sport und Freizeitzielen sind bei den neueren Anlagen bereits vorhanden, allerdings besteht an zahlreichen Zielen in puncto Qualität noch Nachbesserungsbedarf. Keine der betrachteten Anlagen verfügt über eine Überdachung.

## Museum und Kultur

Zu den kulturellen Einrichtungen zählen unter anderem die Stadtbibliothek, die Stadthalle, das Pferdemuseum und das Domherrenhaus. Bis auf das Domherrenhaus und die Abstellanlage beim Eingang zum Dom herrschen unüberdachte Bügel vor.



Abb. 6-16: Anlehnbügel an der Stadtbibliothek bzw. am Pferdemuseum

Im Gebäudekomplex Stadtbibliothek, Pferdemuseum bzw. Stadthalle stehen den Besucherinnen und Besuchern mehrere Abstellanlagen mit Fahrradbügel zur Verfügung. Die Auslastung war hier insgesamt sehr gut, zum Teil wurden bei Vollausslastung der Anlage auch einzelne Räder neben den Bügel abgestellt. Auch am Dom wurden mehr Räder gezählt, als Vorderradklemmen vorhanden waren. Die unzureichende Qualität der Anlage veranlasste einige Besucher auch dazu, das Abstellangebot nicht zu beachten und ihre Räder direkt neben den Klemmen abzustellen.



Abb. 6-17: Vorderradklemmen nördlich des Domeingangs

Bei den auch für den Radtourismus interessanten Zielen ist sowohl in Hinblick auf Qualität als auch auf Quantität noch Nachholbedarf festzustellen.

## Reitvereine und Reitställe

An den Reitställen, die nicht zum öffentlichen Raum gehören, waren keine Abstellanlagen vorzufinden. Hier besteht noch Nachholbedarf.

## Bahnhof

Am Bahnhof in Verden stehen insgesamt zu wenige zentrale Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr zur Verfügung.

Die vorhandenen Abstellanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes sind durchweg gut ausgelastet. Eine Vielzahl an Wildparkern außerhalb der Anlagen deutet auf abweichende Bedürfnisse der Radler zum vorhandenen Angebot und/oder erweiterten Bedarf hin.



Abb. 6-18: Abstellanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes

Die Abstellanlagen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind ebenfalls durchweg ausgelastet, zahlreiche Wildparker weisen auch hier auf einen erhöhten Bedarf an anforderungsgerechten Abstellanlagen hin. Auch die eingerichtete Fahrradgarage ist nach Angaben der Stadt Verden voll ausgelastet.



Abb. 6-19: Abstellanlagen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes

Im Zuge der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sollten ausreichende Flächen für anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen eingeplant werden. Auch die Einrichtung einer Fahrradstation mit zusätzlichen Serviceangeboten wäre für Verden zu empfehlen.

### Fahrradparken an Bushaltestellen

Abstellanlagen an Bushaltestellen sind vor allem für den Schülerverkehr aus abgelegeneren Stadtteilen wichtig. Die beiden Anlagen in Klein Hutbergen waren zum Zeitpunkt der Erhebung sehr gut ausgelastet, an der Anlage in Walle wurde dagegen kein Fahrrad vorgefunden. Alle drei erhobenen Anlagen besitzen keine Überdachung.



Abb. 6-20: Abstellanlagen an Bushaltestellen in Klein Hutbergen (links) und in Walle (rechts)

Abstellanlagen sollen an Bushaltestellen aller Stadtteile außerhalb der Kernstadt eingerichtet werden, eine Überdachung wäre jeweils wünschenswert.

### Fahrradparken an Wohnungen

Laut Landesbauordnung Niedersachsen (NBauO, § 44) sollten Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen über „leicht erreichbare, gut zugängliche und ausreichend große Abstellräume für Kinderwagen und Fahrräder“ verfügen. Auch im Baugesetzbuch (BauGB § 9) ist die Festlegung von Flächen für das Abstellen von Fahrrädern über den Bebauungsplan formuliert.

Konkrete Anlagen privater Abstellplätze an Wohnhäusern wurden im Zuge der Erhebung nicht ermittelt.

In Bereichen mit dichter Bebauung sollten jedoch auch im Bestand Abstellplätze geschaffen werden. Die Übersicht guter Beispiele im Anhang zu diesem Bericht zeigt einige Möglichkeiten der Förderung privater Abstellanlagen durch die Stadt auf.

## 7 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

### 7.1 Grundsätzliche Überlegungen

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's 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 Rades.

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad" und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürger 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 die Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden. Für die Zielgruppe Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu. Für andere Verkehrsteilnehmergruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrer 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 (Politiker, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Rad fahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikatorfunktion).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, 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 Verden

Im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrsförderkonzeptes hat sich in Verden ein **projektbegleitender Arbeitskreis** gebildet, dem neben den Zuständigen der Stadtverwaltung auch der Bürgermeister, die Polizei und der ADFC angehören.

In puncto Öffentlichkeitsarbeit gibt es von Seiten der Stadt Verden noch deutliches Potential. Städtische Aktionen sind bislang nicht bekannt. Einzelne private Akteure und Firmen bieten für Radfahrer Serviceleistungen an. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Verdener Hotels und Pensionen, die fast durchgehend mit dem Schlagwort „fahrradfreundlich“ werben. Einzelne Fahrradhändler bieten Serviceleistungen wie den Schlauchomat oder Fahrradgaragen für Touristen an, der örtliche Energieversorger unterstützt den Kauf von Pedelecs. Die Ortsgruppe Verden des ADFC Kreisverbandes Verden bietet regelmäßige Radtouren in Verden an. Die Tourist Info Verden hat für den Sommer 2012 eine Stadtführung mit dem Rad geplant.

## 7.3 Handlungsfelder für Verden

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Verden sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr verbessern sowie Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam machen und auch einen Beitrag zum Ausbau weiterer Serviceangebote liefern. 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.

An der Zuwegung zur Innenstadt im südlichen Umbaubereich (2. BA), etwa auf Höhe des geplanten Spielplatzes (oder alternativ in Höhe der Schiffsanlegestelle), wird die Einrichtung eines „Info-Point“ für Radtouristen empfohlen. Hierzu sollten neben einer ausreichenden Anzahl anforderungsgerechter Fahrradbügel auch verschließbare Fahrradboxen zum Selbstverschließen mit eigenem Schloss und Gepäckschließfächer aufgestellt werden. Auch eine Info-Tafel mit Stadtplan und weiterführenden Informationen für Radtouristen wäre an dieser Stelle wünschenswert.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potentiell Beteiligten einer Stadt geprägt. Von daher findet sich im Anhang zu diesem Bericht eine Kurzdokumentation guter

Beispiele zur Fahrradförderung, in der denkbare Maßnahmen für Verden zusammengestellt wurden. Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden. Darüber hinaus wird nachfolgend das Thema „Fahrradklima“ näher betrachtet.

### **Fahrradklima**

Eine gute Möglichkeit das Fahrradfahren positiv zu bewerben und öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen, sind einzelne **Aktionstage** oder **Fahrradfeste**. Diese vermitteln viel vom Spaßfaktor, der mit dem Radfahren verbunden ist. Sie bieten sich auch besonders an, um bereits durchgeführte Maßnahmen aufzuzeigen und zu erläutern, wie beispielsweise die **Eröffnung der ersten Fahrradstraße** in Verden oder auch **Neuerungen im Zusammenhang mit der Markierung von Schutzstreifen**. Spielerisch und beispielhaft werden den Bürgerinnen und Bürgern die Veränderungen dargelegt. Gleichzeitig finden im gesamten Straßenverlauf Aktionen fahrradverwandter Dienstleistungen und Betriebe statt, die damit für sich und das Fahrradfahren in Verden werben. Alle Anlieger werden im Vorfeld zusätzlich durch Flyer (in alle Briefkästen) über die Neuerungen informiert und natürlich zum Aktionstag direkt eingeladen (vgl. auch Beispiel Leer im Anhang). Aktionstage und Fahrradfeste sollten eine feste Rolle im Fahrradkalender der Stadt spielen.

Ein wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung ist darüber hinaus auch die **Förderung der E-Mobilität**. Die Stadtwerke Verden bieten bereits Anreize für ihre Stromkunden beim Kauf eines Pedelecs. Fahrräder mit Batterieunterstützung etablieren sich auf den Straßen zunehmend und erleichtern einigen Zielgruppen (Senioren, Pendler mit weiterer Anfahrt, etc.) den Umstieg auf's Rad. Diesen Trend zu unterstützen und zu fördern sollte für die Stadt Verden ein wichtiges Anliegen darstellen. Die Anschaffung von Pedelecs als Diensträder oder die Einrichtung einer Solartankstelle im Stadtgebiet sind nur zwei mögliche Beispiele zur Förderung der E-Mobilität in Verden, weitere finden sich im Anhang.

Auch **Kampagnen mit Rad fahrenden Persönlichkeiten** z. B. aus der Politik, Vertretern bestimmter Berufsgruppen (z.B. Pressevertreter, Lehrer oder Theologen) oder bekannten Sportgrößen können zu einem positiven Fahrradklima in Verden beitragen. Welche Bedeutung solchen **Fahrradbotschaftern** beigemessen wird, zeigt der Vergabe des ersten Preises im bundesweiten Wettbewerb „best-for-bike“. Als Sieger der Kategorie „fahrradfreundlichste Entscheidung 2011“. Auf Anregung des ADFC ernannte der Bürgermeister in Moers Rad fahrende Multiplikatoren aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen der Stadt zu „Fahrradbotschaftern“. Diese nehmen an lokalen Aktionen und Veranstaltungen teil bzw. unterstützen sie. Durch positives Kommunizieren des Themas „Radfahren“ nach außen, aber auch innerhalb ihrer Institution (Sportverein, Ämter, Schulen, etc.), tragen sie zur Steigerung der Akzeptanz und zur Motivation zum Radfahren bei. Die direkte Verbindung zur Stadtverwaltung sowie der geringe finanzielle und organisatorische Aufwand sind weitere positive Aspekte der Fahrradbotschafter.

Ein konkretes Beispiel für die Aktivitäten der Fahrradbotschafter ist die Teilnahme an der deutschlandweiten Aktion „**Stadtradeln**“. Der Wettbewerb „Stadtradeln“ besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008 und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hatte sich die Zahl in 2011 mit 57 teilnehmenden Städten bereits mehr als verdoppelt.

Im Rahmen dieser Kampagne lässt sich vor allem die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen.



Abb. 7-1: Logo des Wettbewerbs „Stadtradeln“ (Quelle: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de))

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO<sub>2</sub>-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 Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden.

Bei einer Teilnahme werden Teams aus öffentlichen Persönlichkeiten und Bürgerinnen und Bürgern gebildet. In diesen Teams sollen dann innerhalb von 21 zusammenhängenden Tagen so viele Fahrradkilometer wie möglich gesammelt und in den Online-Radel-Kalender eingetragen werden. Diese „erradelten“ Kilometer werden anschließend in CO<sub>2</sub>-Ersparnis umgerechnet. Im Internet werden die Ergebnisse tagesaktuell dokumentiert und ermöglichen einen direkten Vergleich zu anderen Städten und Teams. Zusätzliche Anreize zur Teilnahme bieten sich auch durch z. B. Spendeneinsätze lokaler Sponsoren an.

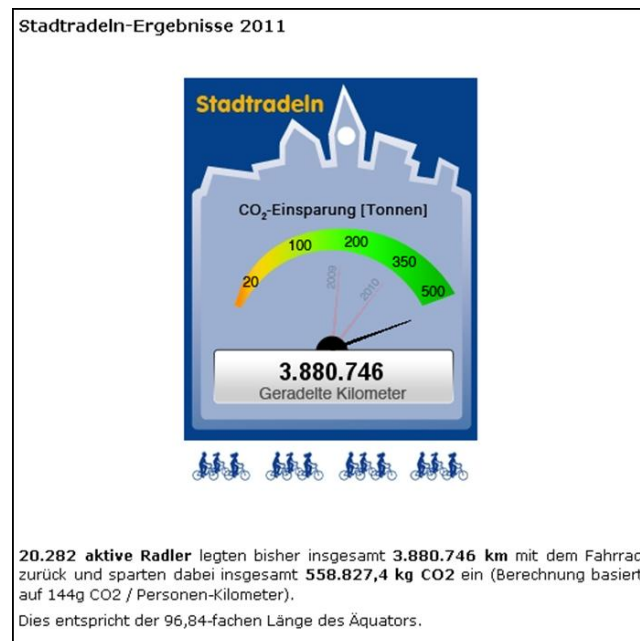


Abb. 7-2: Tagesaktuelle Ergebnisse im Internet (Quelle: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de))

## 7.4 Workshop am 28. April 2012

In der Endphase der Erstellung des Radverkehrsförderkonzeptes fand ein durch die PGV moderierter **Workshop zur Vorstellung und Diskussion des Konzeptes** statt. Eingeladen waren neben den Mitgliedern des projektbegleitenden Arbeitskreises auch interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie die Mitglieder der politischen Gremien der Stadt Verden, die Eltern der Schul- und KiTa-Beiräte, des Netzwerkes Jugendarbeit und die Behinderten- und Seniorenbeauftragten.



Abb. 7-3: Knapp 30 Personen folgten der Einladung des Bürgermeisters

Zu Beginn des Workshops begrüßte der Bürgermeister alle Anwesenden und bedankte sich für das Interesse an der Veranstaltung. Er erläuterte kurz die Bedeutung des Radverkehrs für die Stadt Verden und den v. a. auch durch die

Zunahme von E-Bikes sich verändernden Anforderungen an die Infrastruktur notwendigen Handlungsbedarf zur weiteren Förderung des Radverkehrs.

### Block 1: Aufgaben und Bausteine der Radverkehrsförderung

Herr Alrutz begrüßt die Anwesenden und stellt kurz das beauftragte Büro PGV-Alrutz sowie den Anlass und die Ziele zur Erarbeitung des Radverkehrsförderkonzeptes vor. Er gibt einen ersten Überblick über die bearbeiteten Handlungsfelder und über die derzeitige Situation zum Radverkehr in Verden.

In einer ersten Vorstellungsrunde konnten anschließend alle Anwesenden die aus ihrer Sicht wichtigen Aufgaben bzw. Anforderungen für die Radverkehrsförderung in Verden nennen.

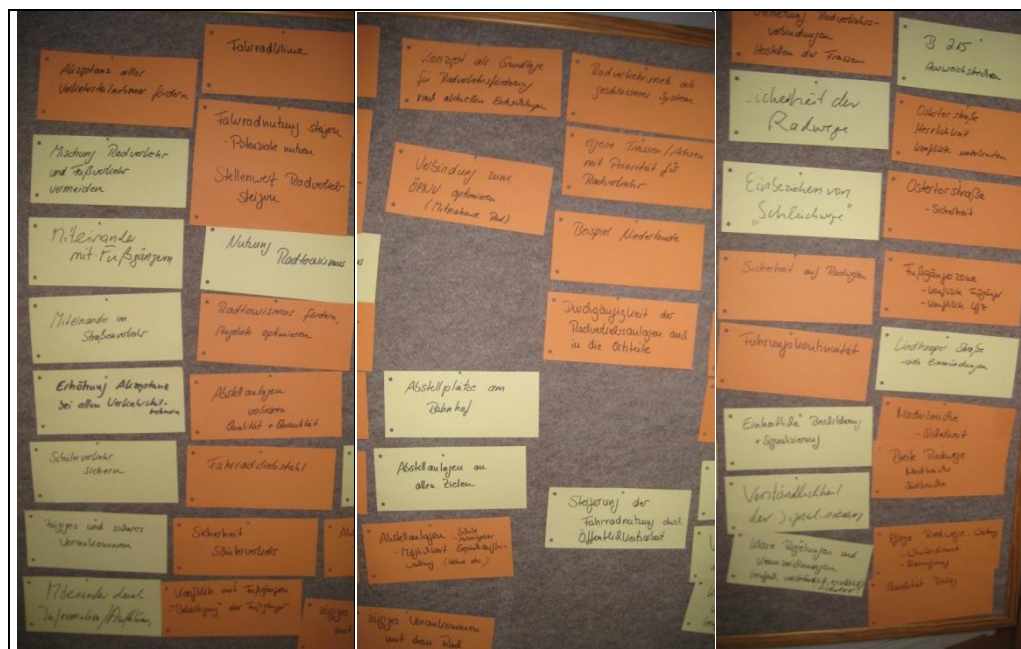


Abb. 7-4: Die Nennungen der Workshop-Teilnehmer wurden stichpunktartig notiert

Die Nennungen der Workshop-Teilnehmer wurden im Nachgang in übergeordnete Themenbereiche geordnet und nachfolgend aufgelistet.

#### Themenbereich Radverkehrsnetz:

1. Radverkehrsnetz als geschlossenes System
2. Durchgängigkeit der Radverkehrsanlagen auch in die Ortsteile
3. Vernetzung Radverkehrsverbindung – Herstellen der Trassen
4. eigene Trassen / Achsen mit Priorität für Radverkehr
5. Einbeziehen von „Schleichwegen“
6. Zügiges und sicheres Vorankommen
7. Zügiges Vorankommen mit dem Rad

**Themenbereich Radverkehrsanlagen und Verkehrsregelungen:**

1. Sicherheit der Radwege
2. Sicherheit auf Radwegen
3. Verständlichkeit der Signalisierung
4. Klare Regelungen und Kennzeichnungen (einfach, verständlich, ersichtlich)  
z. B. Ostertor
5. Einheitliche Beschilderung + Signalisierung
6. Führungskontinuität
7. Mischung Radverkehr und Fußverkehr vermeiden
8. Qualität Belag
9. Pflege Radwege, Wartung
  - Winterdienst
  - Reinigung

**Themenbereich Verkehrssicherheit / Verhalten im Verkehr:**

1. Erhöhung Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern
2. Miteinander im Straßenverkehr
3. Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer fördern
4. Miteinander durch Information / Aufklärung verbessern
5. Miteinander mit Fußgängern
6. Konflikte mit Fußgängern
  - „Belästigung“ der Fußgänger durch Radverkehr
7. Sicherheit Schülerverkehr
8. Schülerverkehr sichern

**Themenbereich Fahrradparken:**

1. Abstellanlagen an allen Zielen
2. Abstellplätze am Bahnhof
3. Abstellanlagen verbessern (Qualität + Quantität)
4. Abstellanlagen
  - Schule
  - Arbeitsgeber
  - Möglichkeit Gepäckaufbewahren ( Helme etc.)
5. Fahrraddiebstahl verhindern durch gute Abstellanlagen

**Themenbereich Fahrradklima / Öffentlichkeitsarbeit / Service:**

1. Konzept als Grundlage für Radverkehrsförderung nach aktuellen Entwicklungen
2. Fahrradklima
3. Steigerung der Fahrradnutzung durch Öffentlichkeitsarbeit
4. Stellenwert Radverkehr steigern
5. Radverkehr auf Augenhöhe mit Kfz
6. Verbindung zum ÖPNV optimieren ( Mitnahme Rad)
7. Fahrradnutzung steigern
  - Potenziale nutzen

**Themenbereich Radtourismus:**

1. Nutzung Radtourismus als Wirtschaftsfaktor
2. Radtourismus fördern, Angebote optimieren

**Themenbereich Konkrete Mängel im Radverkehrsnetz:**

1. B 215
2. geringe Breite Radwege
  - Nordbrücke
  - Südbrücke
3. Nordbrücke (Sicherheit)
4. Lindhooper Straße (Viele Einmündungen)
5. Fußgängerzone
  - Konflikte Fußgänger
  - Konflikte Kfz
6. Ostertorstraße (Sicherheit)
7. Ostertorstraße/Herrlichkeit
  - Konflikte unterbinden
8. Obere Straße
9. Grüne Straße

Die TeilnehmerInnen des Workshops wünschen sich für die Zukunft des Radverkehrs in Verden vor allem ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, verständliche Regelungen sowie ein zügiges Vorankommen auf attraktiven und sicheren Anlagen für den Radverkehr. Auch Themenbereiche wie anforderungsgerechtes Fahrradparken und die Förderung des Radtourismus wurden genannt. In puncto Wegeinfrastruktur waren neben dem Wunsch nach generell guten Anlagen auch konkrete Konfliktbereiche und Mängel genannt worden.

**Block 2: Radverkehrsnetz und Schwachstellen**

Frau Prahlow erläutert kurz die Herangehensweise zur Entwicklung sowie die Grundanforderungen an das Radverkehrsnetz Verden. Die einzelnen Elemente des Radverkehrsnetzes wurden kurz erläutert.

In der Pause hatten die Teilnehmer die Möglichkeit zur näheren Betrachtung des Radverkehrsnetzes, das als Übersichtsplan aushing. Gleichzeitig wurden alle dazu aufgefordert, die nach ihrer Meinung größten Schwachpunkte im Netz zu markieren.

Bei den angegebenen Konfliktbereichen handelt es sich um

- mehrere Knotenpunkte im Verlauf der B 215,
- Eitzer Straße,
- den Holzmarkt,
- die Grüne Straße sowie
- die Obere Straße.



Abb. 7-5: Das Radverkehrsnetz hing als Übersichtsplan aus

Die Problematik dieser Straßenzüge bzw. Knoten sind im Radverkehrsförderkonzept beschrieben und mit entsprechenden Handlungsempfehlungen versehen.

### **Block 3: Verbesserung des Radverkehrsnetzes**

Nach der Pause erläuterte Herr Alrutz die wichtigsten Grundsätze der Radverkehrsführung nach der aktuellen Gesetzeslage bzw. den Regelwerken. Vor allem die Neuerungen in Bezug auf die Radwegebenutzungspflicht wurden hierbei intensiv diskutiert. Er stellt ebenfalls die entwickelten Handlungsstrategien zur Radverkehrsführung in Verden vor und erläutert diese an einzelnen Beispielen.

Der Aspekt einzelne Straßenzüge als Fahrradstraße auszuweisen stieß auf reges Interesse. Vor allem für die Ostertorstraße, derzeit Fußgängerzone mit Kfz-Verkehr, könnte nach Ansicht der Workshop-Teilnehmer als Fahrradstraße umgestaltet werden.

### **Block 4: Verbesserung des Fahrradklimas**

Zur Stärkung eines fahrradfreundlichen Klimas in Verden wurden - nach einer kurzen Mittagspause - durch Frau Prahlow weitere Themenbereiche vorgestellt und dabei gute Beispiele aus anderen Kommunen, die auch auf Verden übertragbar wären, aufgezeigt:

- Themenbereich Fahrradparken:  
Gut nutzbare Abstellanlagen in ausreichender Zahl Zuhause und an den Zielen des Radverkehrs.
- Themenbereich Öffentlichkeitsarbeit:  
Werbung für das Radfahren und Informationen über Angebote für den Radverkehr in Verden sowie zur Förderung eines verträglichen Miteinanders im Verkehr.

- Themenbereich Kommunikation:  
Verlässliche Strukturen zur Verbesserung der Kommunikation unter den Handlungsträgern.
- Themenbereich Serviceleistungen:  
Dienstleistungen rund um's Rad, die das Radfahren angenehmer machen und die Hemmschwelle zur Fahrradnutzung reduzieren.

Es bestand Einigkeit darüber, dass vor allem auch im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit noch deutlicher Verbesserungsbedarf in Verden vorliegt.

### **Zusammenfassung und Fazit**

Zum Abschluss des Workshops fasst Herr Alrutz nochmals die Ergebnisse zusammen, stellt die Empfehlungen für eine Förderstrategie in Verden vor und zieht ein kurzes Fazit.

Der Bürgermeister beschließt den Workshop und bedankt sich bei allen Teilnehmern für die aktive und interessierte Mitarbeit.

Das Radverkehrsförderkonzept wurde im Anschluss unter Einbeziehung aller diskutierten Anregungen, Kritikpunkte, Wünsche und Informationen aus dem Workshop überarbeitet.

## 8 Fazit und erste Umsetzungsempfehlungen

Die Stadt Verden bietet hinsichtlich Stadtstruktur und Topographie beste Voraussetzungen für den Radverkehr. Bereits heute weist sie - unabhängig von der Altersstruktur der Bevölkerung - bedeutende Anteile im Alltagsradverkehr auf und bietet auch durch die Anbindung an die überregionalen touristischen Routen ein gutes Angebot für Freizeitradfahrer. Beide Bereiche auch zukünftig zu stärken, sollte ein zentrales Ziel der zukünftigen Verkehrsentwicklung sein.

Radverkehrsförderung ist darüber hinaus auch als wichtiges Element zur Stärkung der einheimischen Wirtschaft zu sehen, denn Radfahrer im Einkaufsverkehr beispielsweise sind nachweislich eine bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort. Darüber hinaus wird die nachhaltige Radverkehrsförderung mit Blick auf den Klimaschutz in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes stehen schließlich attraktive kostengünstige Alternativen zum Pkw auch auf längeren Distanzen zur Verfügung.

Mit dem vorliegenden Konzept ist das bestehende Radverkehrsnetz den neuen städtischen Entwicklungen entsprechend angepasst worden und stellt mit rund 110 km Netzlänge die Grundlage für die weitergehende systematische Radverkehrsförderung dar. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Handlungsbedarf, der für die vollständige Realisierung des Netzes erforderlich ist, sind die Handlungsschwerpunkte der nächsten Jahre für Verden im Bereich Radverkehr hiermit klar benannt und ermöglichen sowohl einen gezielten Einsatz der Haushaltsmittel, als auch der personellen Ressourcen für die nächsten Jahre.

Bereits heute ist ein gutes Grundangebot in puncto Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden. Zukünftig sollen möglichst einheitliche Standards Anwendung finden, die die Planungen erleichtern, die Kosten minimieren und das Verständnis bei den Verkehrsteilnehmern erhöhen sollen. Für den Ausbau der Wegeinfrastruktur ist von einem Kostenansatz von rund 7 Mio. Euro auszugehen.

Als Startsignal für die bevorstehenden Radverkehrsfördermaßnahmen der Stadt Verden sollte als kurzfristig wichtiger Handlungsschwerpunkt im Zuge der infrastrukturellen Maßnahmen die innerstädtische Verbesserung der Radverkehrsführung angegangen werden. Der geplante „Ring“ um die Fußgängerzone sollte inklusive der Einrichtung von Fahrradstraßen (östliche Umfahrung und Ostertorstraße) kurzfristig und öffentlichkeitswirksam für den Radverkehr optimiert werden. Die Umgestaltung des Knotens Holzmarkt / Zollstraße zum shared-space-Bereich könnte in diesem Zusammenhang ebenfalls realisiert werden.

Die Umsetzung der Handlungserfordernisse im Zuge der Bundesstraße B 215 als zentrale Achse durch das Stadtgebiet ist auch weiterhin zu verfolgen. Darüber hinaus ist auch im nördlichen Abschnitt des Johanniswalls dringender Handlungsbedarf aufgezeigt worden. Generell ist für die Verbesserung der

Radverkehrsführung im weiteren Vorbehaltsnetz für den Radverkehr eine hohe Priorität zu sehen.

Entsprechend dem Realisierungsstand des Radverkehrsnetzes sollten die Überprüfung der vorhandenen Wegweisung und die ggf. erforderliche Neuplanung für eine durchgehende Zielbeschilderung erfolgen. Insbesondere die attraktiven Verbindungen, die abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs verlaufen, können nur durch die Wegweisung einem großen Nutzerkreis bekannt gemacht werden. Darüber hinaus hat die Wegweisung auch einen hohen Werbeeffekt für das Verkehrsmittel Fahrrad bei den (Noch-)Nicht-Radfahrern.

Der anspruchsgerechte Ausbau der Fahrradabstellanlagen sollte innerhalb einer kurz- bis mittelfristigen Umsetzungsdauer erfolgen. Hierin ist eine deutliche Angebotsverbesserung - auch im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit - zu sehen. Ebenso wird durch eine positive Wahrnehmung der Maßnahme in der Öffentlichkeit ein Beitrag zur Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas geleistet. Der erforderliche Mitteleinsatz für diese Maßnahmen ist im Vergleich zum Mitteleinsatz beim Ausbau der Wegeinfrastruktur als eher gering zu betrachten.

Im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist für Verden ein deutlicher Schwerpunkt zu setzen. Empfohlen wird hier in erster Linie die Fortführung und Etablierung des projektbegleitenden Arbeitskreises. Weiterhin ist die Überarbeitung der Internetseite zum Radverkehr in der Stadt sowie die Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“ zu empfehlen. Der jährliche Haushaltsansatz für diesen Baustein sollte im Bereich von rund 10.000 € liegen.

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.

Um den Erfolg der Maßnahmen zukünftig auch bewerten zu können, sollten regelmäßige Zählungen des Radverkehrs Aufschluss darüber geben, ob Zuwächse im Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen sind. Darüber hinaus tragen regelmäßige Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu fassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides - Zählungen und Unfallanalysen - sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Zur Umsetzung des Fahrradförderprogrammes für Verden wird zusammenfassend folgende Förderstrategie empfohlen:

- Bildung eines Arbeitskreises Radverkehr und Bekanntmachung des Ansprechpartners zum Radverkehr in der Bevölkerung.
- Aufstellen eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z.B. 2012 -2016).

Hierzu sollten Maßnahmen festgelegt werden, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können. Dabei ist darauf zu achten, dass möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisiert werden.

- Mit weiteren Baulastträgern (z. B. NLStBV) sind zur Realisierung der geplanten Maßnahmen frühzeitig Gespräche zu führen.
- Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden (z.B. Fahrradstraße, Schutzstreifen).
- Im jährlichen Haushalt sollte ein Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung etabliert werden, um bei Bedarf schnell reagieren zu können.
- Auch zur Realisierung der Öffentlichkeitsarbeit sollte ein jährliches Budget eingeplant werden. Mit einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit sollte sofort begonnen werden.

## **ANHANG**

### **1. Übersichtspläne**

**Plan 1 Radverkehrsnetz - Übersicht**

**Plan 1a Radverkehrsnetz - Innenstadt auszugsweise**

**Plan 2 Vorbehaltsnetz**

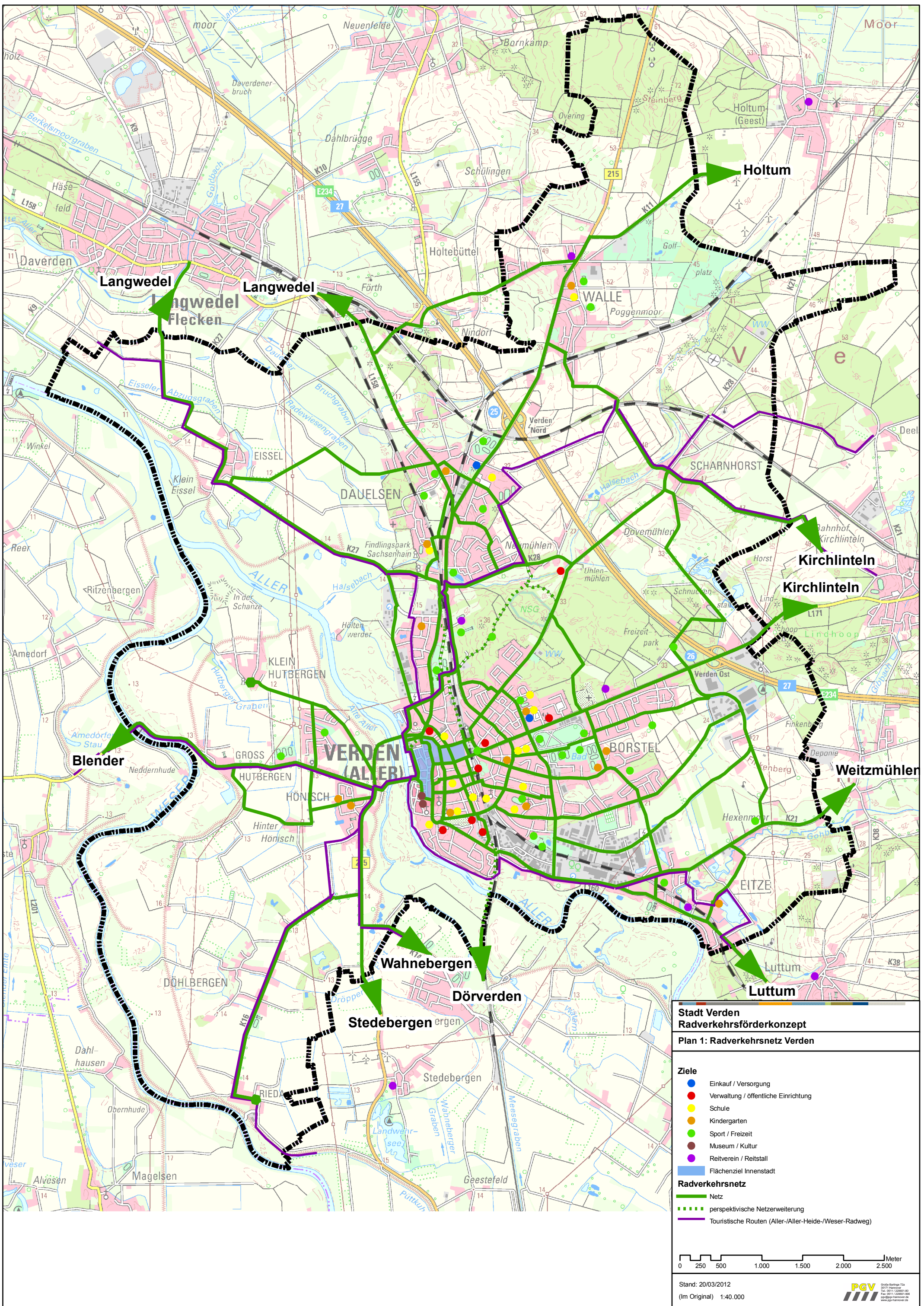
**Plan 3 Handlungsbedarf im Netz - Übersicht**

**Plan 3a Handlungsbedarf - Innenstadt auszugsweise**

### **2. Maßnahmenkonzeption**

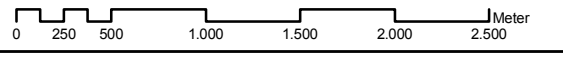
**Bestand und Handlungsbedarf**

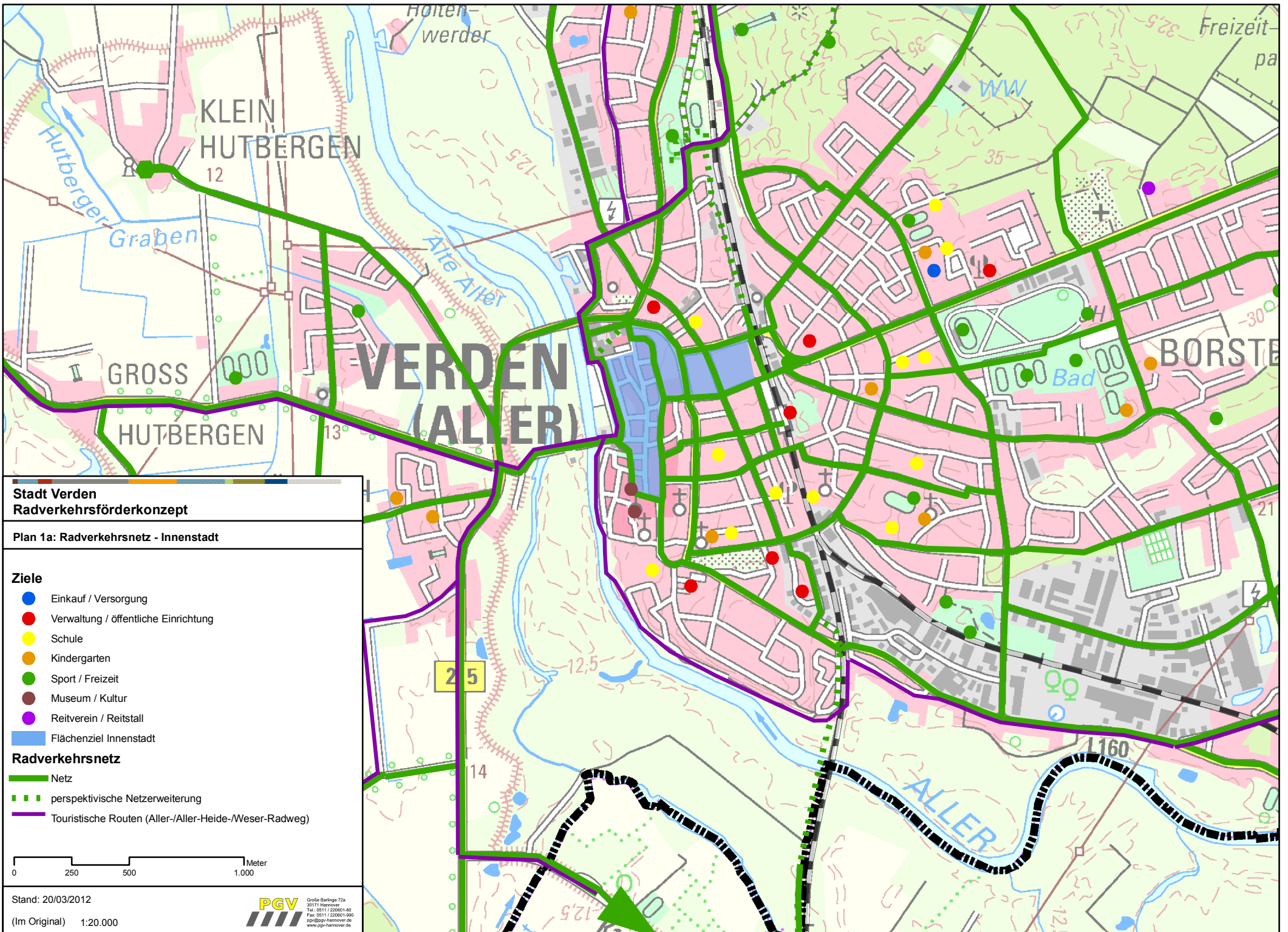
### **3. Auflistung guter Beispiele zur Fahrradförderung**

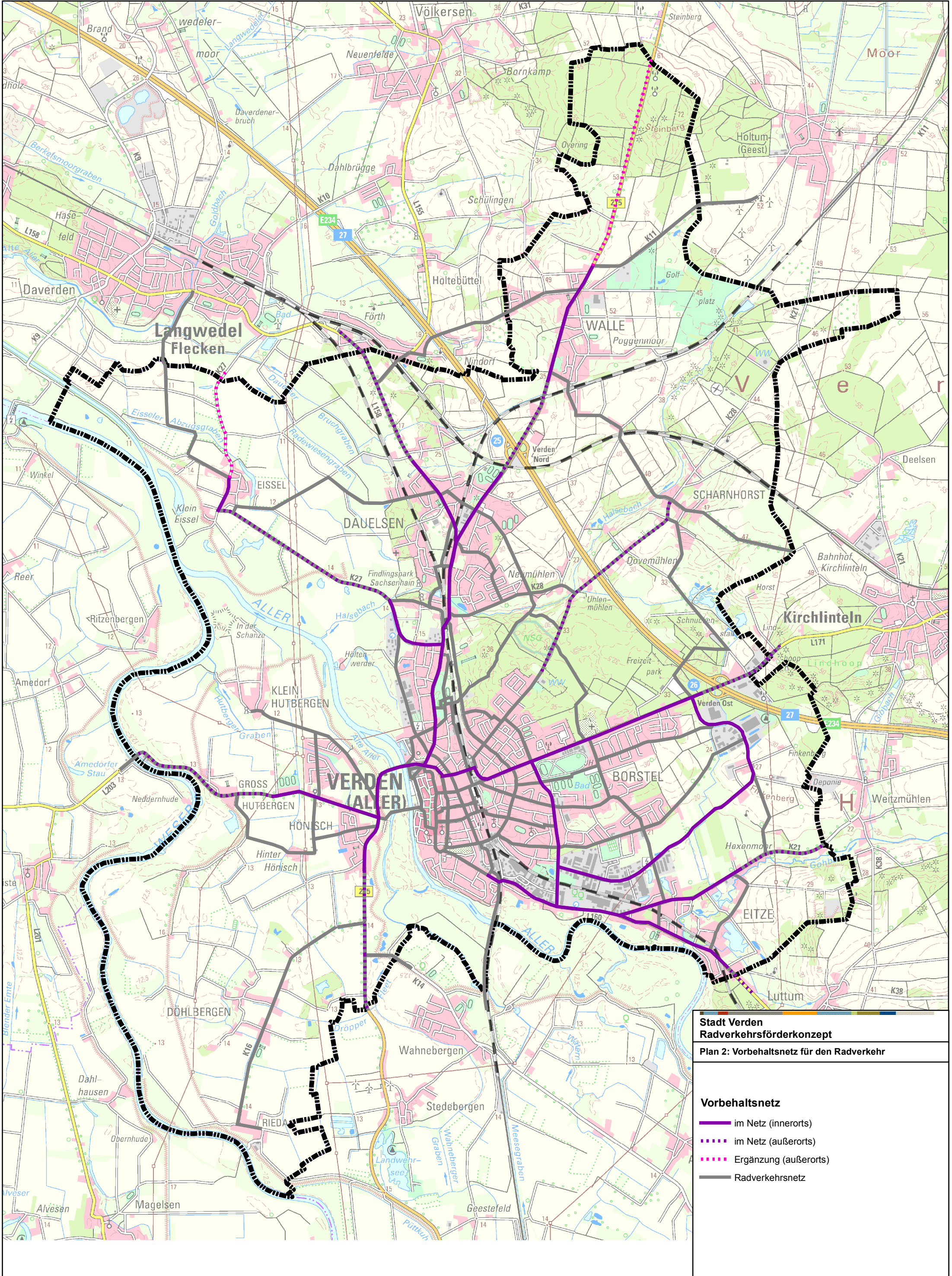


**Stadt Verden  
Radverkehrsförderkonzept  
Plan 1: Radverkehrsnetz Verden**

- Ziele**
- Einkauf / Versorgung
  - Verwaltung / öffentliche Einrichtung
  - Schule
  - Kindergarten
  - Sport / Freizeit
  - Museum / Kultur
  - Reitverein / Reitstall
  - Flächenziel Innenstadt
- Radverkehrsnetz**
- Netz
  - perspektivische Netzerweiterung
  - Touristische Routen (Aller-/Aller-Heide-/Weser-Radweg)



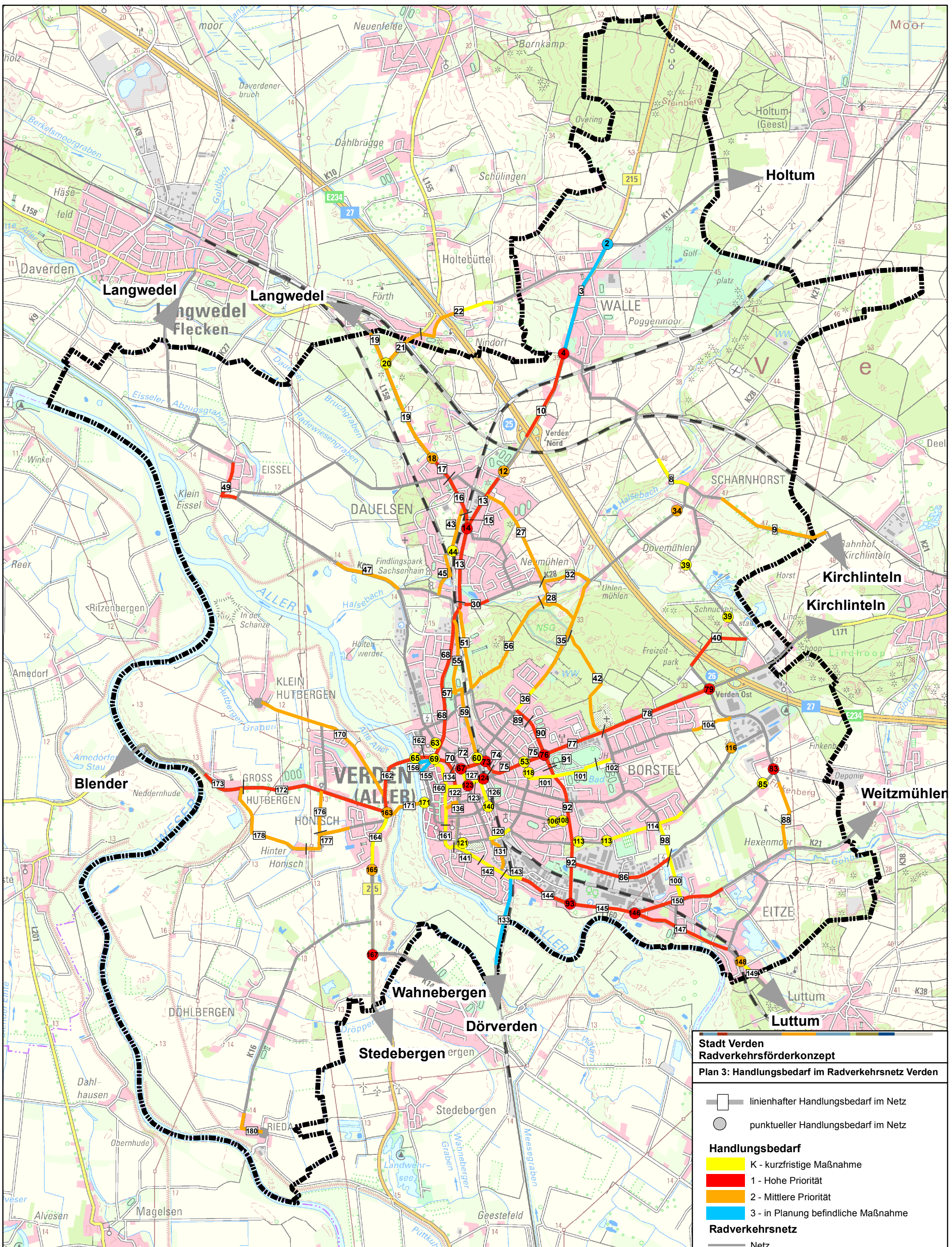












**Stadt Verden  
Radverkehrsförderkonzept  
Plan 2: Vorbehaltsnetz für den Radverkehr**

- Vorbehaltsnetz**
- im Netz (innerorts)
  - - - im Netz (außerorts)
  - · · Ergänzung (außerorts)
  - - - Radverkehrsnetz

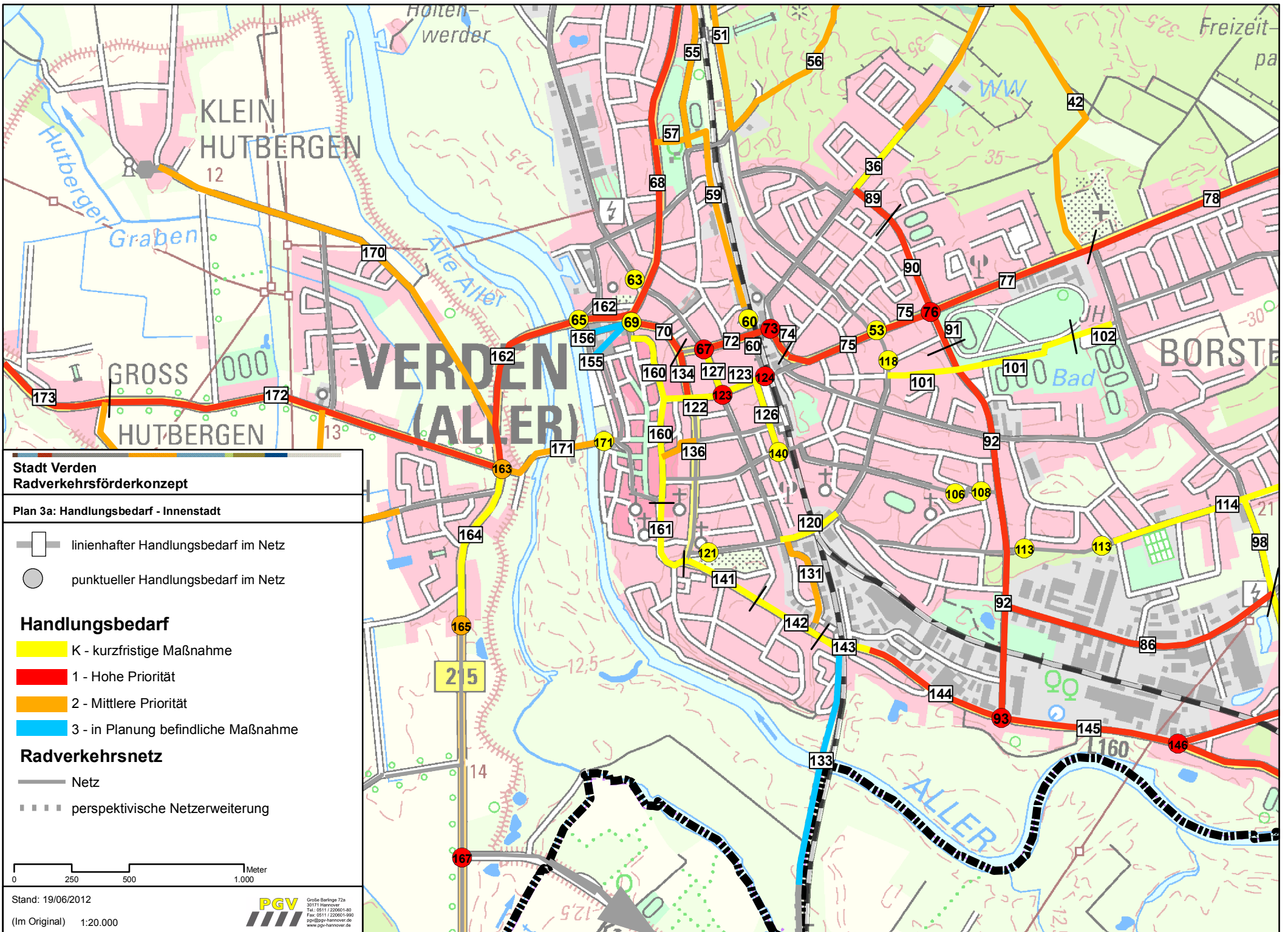




**Stadt Verden  
Radverkehrs-förderkonzept  
Plan 3: Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz Verden**



-  linienhafter Handlungsbedarf im Netz
-  punktueller Handlungsbedarf im Netz
- Handlungsbedarf**
-  K - kurzfristige Maßnahme
-  1 - Hohe Priorität
-  2 - Mittlere Priorität
-  3 - in Planung befindliche Maßnahme
- Radverkehrsnetz**
-  Netz
-  perspektivische Netzerweiterung









**Stadt Verden  
Radverkehrsförderkonzept**



**Plan 3a: Handlungsbedarf - Innenstadt**

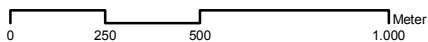
-  linienhafter Handlungsbedarf im Netz
-  punktueller Handlungsbedarf im Netz

**Handlungsbedarf**

-  K - kurzfristige Maßnahme
-  1 - Hohe Priorität
-  2 - Mittlere Priorität
-  3 - in Planung befindliche Maßnahme

**Radverkehrsnetz**

-  Netz
-  perspektivische Netzerweiterung






Stand: 19/06/2012

(Im Original) 1:20.000


**PGV**  
 Große Berlings 72a  
 30171 Hannover  
 Tel: 0511 / 22601-80  
 Fax: 0511 / 22601-990  
 pgv@gpv-hannover.de  
 www.pgv-hannover.de



## 2. Maßnahmenkonzeption - Bestand und Handlungsbedarf


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
1.	Holtumer Straße Zw. Waller Heerstraße (B 215) und Stadtgrenze Verden	Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Kein Handlungsbedarf		
2.	Waller Heerstraße (B 215) / Holtumer Straße	Unzureichend gesicherte Querung	Vorbehaltsnetz Mittelinsel als Querungshilfe (dient auch der Reduzierung der Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich)	In Planun g	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
3.	Waller Heerstraße (B 215) Zw. Holtumer Straße und Waller Bahnhof	Westseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr abschnittsweise in unzureichender Breite Unzureichende Sicherung an Einnündungen Abschnittsweise Belagsqualität	Vorbehaltsnetz Radverkehr auf baulichen Radwegen richtungstreu führen Mittelinseln als Querungshilfen zwischen den Einnündungen Im Saal und Waller Dorfstraße	In Planun g	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
4.	Waller Heerstraße (B 215) / Waller Bahnhof	Querungshilfe Belagsmängel (Rinne) Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Befahrbarkeit der Rinne im Bereich der Querungshilfe verbessern	1	
5.	Waller Bahnhof Zw. Waller Heerstraße (B 215) und Scharnhorster Straße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
6.	Scharnhorster Straße Zw. Waller Bahnhof und Waller Weg	Gemeindeverbindungsweg Innerorts Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
7.	Waller Weg	Mischverkehr	Kein Handlungsbedarf		
8.	Im Dorf Zw. Waller Weg und Im Brink	Mischverkehr Markierung (Tempo 30) verblasst	Markierung erneuern	K	

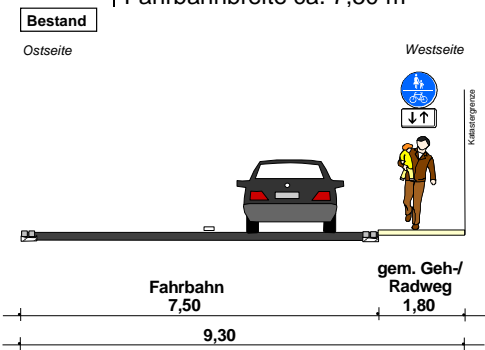

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
9.	Im Dorf Zw. Im Brink und östliche Stadtgrenze Verden	Mischverkehr Innerorts Tempo 30-Zone Belagsqualität außerorts	Außerorts Belag erneuern	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
10.	Waller Heerstraße (B 215) Zw. Waller Bahnhof und Autobahnbrücke	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Engstelle Unterführung (1,50 m) Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Optimierung der lichten Breite der Radverkehrsanlage durch Entfernen der baulichen Abtrennung zur Fahrbahn Verbreiterungsmöglichkeit der Radverkehrsanlage zur Fahrbahn prüfen	1	

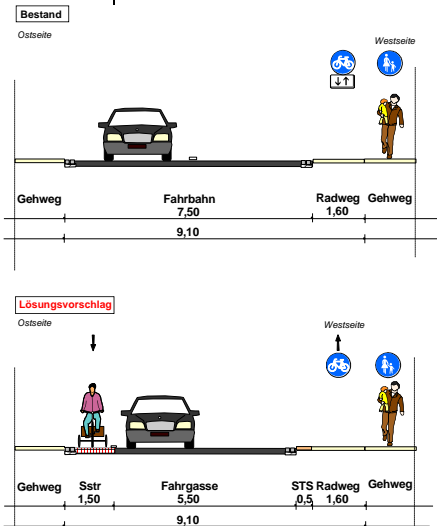
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
11.	Hamburger Straße (B 215) Zw. Autobahnbrücke und Dauelser Dorfstraße	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Kein Handlungsbedarf		
12.	Hamburger Straße (B 215) Ortseingangsbereich	Anbindung des westseitigen Außerortsradweges an die neu zu planende beidseitige Radverkehrsführung innerorts	Vorbehaltsnetz Mittelinsel am Ortseingang als Querungshilfe (dient auch der Reduzierung der Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich)	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
13.	Hamburger Straße (B 215) Zw. Dauelser Dorfstraße und Neumühlen	Fehlende Führungskontinuität Überwiegend einseitige gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr mit mehreren Seitenwechseln Abschnittsweise unzureichende Breite der Radverkehrsanlage Engstellen an Bushaltestellen	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Neu- bzw. Ausbau durchgängig beidseitiger richtungstreuer Radverkehrsanlagen z. T. unter Neuaufteilung des Straßenquerschnitts Möglichkeit von Radfahrstreifen prüfen Detailplanung erforderlich	1	

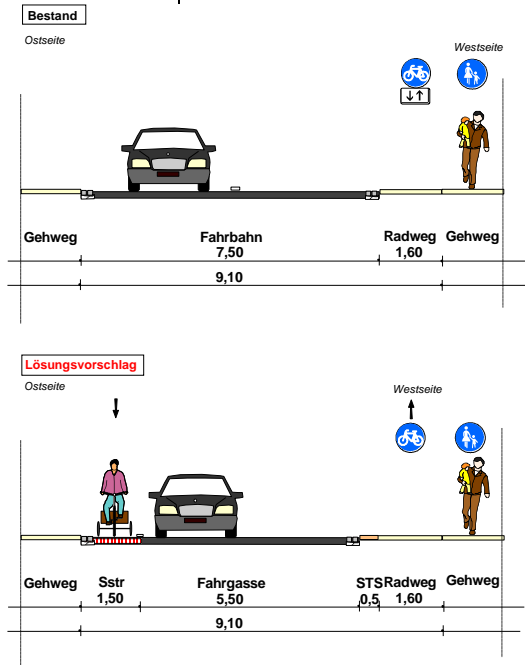
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
14.	Hamburger Straße (B 215) / Achimer Straße (L 158)	Kreisverkehr Verkehrszeichen 205 und „Radfahrer absteigen“	<p>Vorbehaltsnetz</p> <p>Konzept große Knoten und Kreisverkehre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorrang für Radverkehr im Kreis</li> <li>- Radverkehrsfurten und Fußgängerüberwege markieren</li> </ul> <p>Beschilderung „Radfahrer absteigen“ entfernen</p>	<p>1</p> <p>K</p>	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
15.	Achimer Straße (L 158) Zw. Hamburger Straße (B 215) und Bahnbrücke	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite  Kfz ca. 7.000/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 7,50 m  	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Westseite: Wegebau auf mind. 2,50 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn für den stadteinwärtigen Radverkehr Ostseite: Markierung von Schutzstreifen für den stadtauswärtigen Radverkehr  Detailplanung erforderlich	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
16.	Achimer Straße (L 158) Zw. Bahnbrücke und Dauelser Dorfstraße	Westseitiger Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Belagsqualität Engstelle an Bushalt Weit abgesetzte Furt und fehlender Hinweis auf Zweirichtungsverkehr an Einmündung Zum Thingplatz  Kfz ca. 7.000/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 7,50 m	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Westseite: Stadteinwärtigen Radverkehr auf vorhandenem Radweg richtungstreu führen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markieren Fahrbahnahe Führung und Rotmarkierung der Radverkehrsfurt an Einmündung Zum Thingplatz (evtl. unter Aufgabe der Busbucht) Belagsausbesserung  Ostseite: Markierung von Schutzstreifen für den stadtauswärtigen Radverkehr  Detailplanung erforderlich	1	






Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
17.	Achimer Straße (L 158) Zw. Dauelser Dorfstraße und Am Kamp	Westseitiger Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite  Kfz ca. 7.000/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 7,50 m	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Westseite: Stadteinwärtigen Radverkehr auf vorhandenem Radweg richtungstreu führen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markieren  Ostseite: Markierung von Schutzstreifen für den stadtauswärtigen Radverkehr  Detailplanung erforderlich	1	





Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
18.	Achimer Straße (L 158) Ortseingang Verden	Anbindung des westseitigen Außerortsradweges an den neu zu planenden ostseitigen Radfahr- bzw. Schutzstreifen	Vorbehaltsnetz Mittelinsel am Ortseingang als Querungshilfe (dient auch der Reduzierung der Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich)	2	
19.	Achimer Straße (L 158) Zw. Am Kamp und Stadtgrenze	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Abschnittsweise Belagsqualität Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Belagsausbesserung	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
20.	Achimer Straße (L 158) / Nindorfer Straße	Freier Rechtsabbieger Verkehrszeichen 205 und „Radfahrer absteigen“	Vorbehaltsnetz außerorts Rückbau freier Rechtsabbieger Beschilderung „Radfahrer absteigen“ entfernen	2 K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
21.	Nindorfer Straße Zw. Achimer Straße (L 158) und Waller Straße	Gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in nur knapp ausreichender Breite Belagsschäden außerorts	Wegeausbau auf mind. 2,50 m Breite	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
22.	<p>Waller Straße Zw. Nindorfer Landstraße und Becksende</p> <p>Außerhalb Stadtgebiet Verden</p>	<p>Mischverkehr Innerorts: Tempo 30-Zone Belagsqualität</p> <p>Außerorts: keine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kfz</p>	<p>Innerorts: Ebenen Pflasterstreifen in Mittellage</p> <p>Außerorts: Temporeduzierung auf durchgängig maximal 70 km/h</p>	<p>2</p> <p>K</p>	
23.	<p>Waller Straße, Im Saal Zw. Becksende und Waller Heerstraße (B 215)</p>	<p>Mischverkehr Tempo 30-Zone</p>	<p>Kein Handlungsbedarf</p>		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
24.	Im Knippsande, Alter Marschweg, Zum Eisseler See, Eisselort Zw. Achimer Straße (L 158) und Eisseler Straße	Mischverkehr Abschnittsweise Tempo 30-Zone Abschnittsweise Wirtschaftsweg	kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
25.	Dauelser Dorfstraße Zw. Achimer Straße (L 158) und Schulstraße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		
26.	Schulstraße	Mischverkehr	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
27.	Neue Schulstraße Zw. Hamburger Straße (B 215) und Neumühlen	Mischverkehr Abschnittsweise Wirtschaftsweg Abschnittsweise Tempo 30-Zone Belagsqualität Hindernis	Belagsausbesserung Hindernis entfernen oder deutlich kennzeichnen	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
28.	Verlängerung Neue Schulstraße durch Naturschutzgebiet „Verdener Dünen“ Zw. Neumühlen und Uhlemühlen perspektivische Netzerweiterung	Selbstständige Wegeverbindung Belagsqualität Zeichen 250 - Durchfahrt verboten Teilweise Privatgrund mit vertraglicher Absicherung der öffentlichen Nutzung, Unterhaltung durch Stadt Verden gewährleistet	Wegeausbau Aufhebung des Durchfahrtsverbotes für Radverkehr	2	 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a wide, gravel-paved path that curves slightly to the right. On the right side of the path, there is a wooden fence and a circular 'no entry' sign (Zeichen 250) mounted on a post. The background consists of dense green trees under a clear sky. The bottom photograph shows a narrow, unpaved dirt path winding through a lush green field. There are trees and a wooden fence on the left side, and a haystack is visible on the right. The overall scene is rural and green.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
29.	Elisabeth-Selbert-Straße, Am Zügel, Traversale Zw. Hamburger Straße (B 215) und Neumühlen	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		 A photograph showing a residential street scene. In the foreground, there is a wide, brick-paved path or cycleway that leads into the distance. The path is flanked by green grass and young trees. In the background, there are several houses with gabled roofs and some parked cars. The sky is overcast with grey clouds.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
30.	Neumühlen Zw. Hamburger Straße (B 215) und Ende südseitige Bebauung	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite	Wegeausbau auf mind. 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn Anbindung an richtungstreue Führung im Zuge der Hamburger Straße gewährleisten	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
31.	Neumühlen Zw. Beginn südseitige Bebauung und Neue Schulstraße	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr Außerortscharakter	Kein Handlungsbedarf		 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a paved path running alongside a road in a rural area with fields and trees. The bottom photograph shows a road intersection with a dedicated bicycle lane marked with white stripes and a blue circular sign with a white arrow pointing right.

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
32.	Neumühlen Zw. Neue Schulstraße und Uhlemühlen	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr Außerorts Abschnittsweise Belagsqualität	Belagsausbesserung  <i>Anmerkung: bereits erfolgt</i>	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
33.	Im Brink Zw. Im Dorf und Am Giersberg	Mischverkehr	kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
34.	Dovemühlen Zw. Am Giersberg und Uhlenmühlen	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr abruptes Radwegende an Einmündung Am Giersberg Außerorts	Radweg vor Einmündung Am Giersberg fahrbahnnah führen und gleitender Übergang auf die Fahrbahn (Additionsprinzip) Aufstellbereiche für querenden Radverkehr einrichten	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
35.	Uhlemühlen, Brunnenweg Zw. Neumühlen und Hans-Joachim-Köhler- Allee	Einseitiger benutzungspflichtiger Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite abschnittsweise Belagsqualität Außerorts	Radwegeausbau durchgängig auf mind. 2,50 m	2	




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
36.	Brunnenweg Zw. Hans-Joachim-Köhler-Allee und Artilleriestraße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo 30-Zone	Radverkehr im Mischverkehr führen Beschilderung entfernen	K	
37.	Brunnenweg Zw. Artilleriestraße und Lindhooper Straße (L 171)	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
38.	Am Giersberg, Schnuckenstaller Weg (OT Scharnhorst)	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		
39.	Schnuckenstall Zw. Nördlicher und Südlicher Einmündung Schnuckenstaller Weg	Wirtschaftsweg Fehlende Freigabe für Radverkehr	Freigabe für Radverkehr durch Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
40.	Schnuckenstaller Weg Zw. Schnuckenstall und Parkplatz Magic Park	Wirtschaftsweg Ungünstige Anbindung über Parkplatz Magic Park (Absperrung) Belagsqualität	Durchfahrbreite zum/vom Parkplatz Magic Park von 1,50 m einrichten Belag für Radverkehr optimieren (heller Asphalt oder ungefastes Pflaster verlegen)	K  1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
41.	Zufahrt Parkplatz Magic Park	Mischverkehr	Kein Handlungsbedarf		
42.	Tüttheide (Wegeverbindung) Zw. Uhlemühlen und Lindhooper Straße (L 171)	Selbstständige Wegeverbindung Belagsqualität	Belag für Radverkehr optimieren (heller Asphalt oder ungefastes Pflaster verlegen)	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
43.	Wegeverbindung westlich Bahngleise Zw. Achimer Straße (L 158) und Schülerweg	Selbständige Wegeverbindung Belagsqualität Poller	Belag für Radverkehr optimieren (heller Asphalt oder ungefastes Pflaster verlegen) Poller entfernen	2 K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
44.	Schülerweg	Selbstständige Wegeverbindung Poller	Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung und einer Durchfahrbreite von 1,50 m ersetzen   Beispiel Keilmarkierung in Lörrach	K	 


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
45.	Mühlenweg Zw. Schülerweg und Eisseler Straße	Mischverkehr Tempo 30-Zone Belagsqualität	Belagserneuerung	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
46.	Eisseler Straße Zw. Bremer Straße (B 215) und Memelstraße (K 27)	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
47.	Eisseler Straße (K 27) Zw. Memelstraße und Bushaltestelle Halswiese	Nordseitig benutzungspflichtiger Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts Fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	Vorbehaltsnetz außerorts Markierung von Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in ausreichender Breite	2	
48.	Eisseler Straße (K 27) Zw. Bushaltestelle Halswiese und Eisselort	Einseitiger benutzungspflichtiger Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
49.	Eisseler Straße, Langwedeler Straße Zw. Eisselort und Auf dem Esche (OD Eissel)	Ortsdurchfahrt Eissel Einseitig benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (ca. 2 m) Ungünstige Sichtbeziehungen am Knoten Langwedeler Straße	<p>Vorbehaltssystem</p> <p>Beibehalten des Zweirichtungsverkehrs aufgrund geringer Abschnittslänge möglich</p> <p>Radwegeausbau auf mind. 2,50 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen (0,75 m aufgrund Zweirichtungsverkehr)</p> <p>Ausreichende Sicherung des Zweirichtungsverkehrs an Einmündungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Furtmarkierung</li> <li>- Piktogramme</li> </ul> <p>Detailplanung erforderlich</p> <p>Alternativ: Querungshilfe an beiden Ortseingängen und Radverkehr innerorts im Mischverkehr führen</p>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
50.	Auf dem Esche, Wegeverbindung nach Langwedel Zw. Langwedeler Straße und Verlängerung Spiridonweg (Langwedel)	Wirtschaftsweg	Kein Handlungsbedarf		 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a paved road junction in a rural setting. A road from the left meets a road that continues straight ahead. There are bare trees on the right side of the road and a red circular sign on a post. The bottom photograph shows a long, straight paved road stretching into the distance, flanked by green fields and a line of trees in the background under an overcast sky.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
51.	Am Stadtwald Zw. Bremer Straße (B 215) und Am Bürgerpark	Mischverkehr (nur Anlieger-Kfz, u. a. Schützenverein) Belagsqualität Engstelle Umlaufsperr	Belag für Radverkehr optimieren (heller Asphalt oder ungefastes Pflaster verlegen) Umlaufsperrn versetzen (Durchfahrbreite 1,50 m) oder durch reflektierende Poller ersetzen	2	

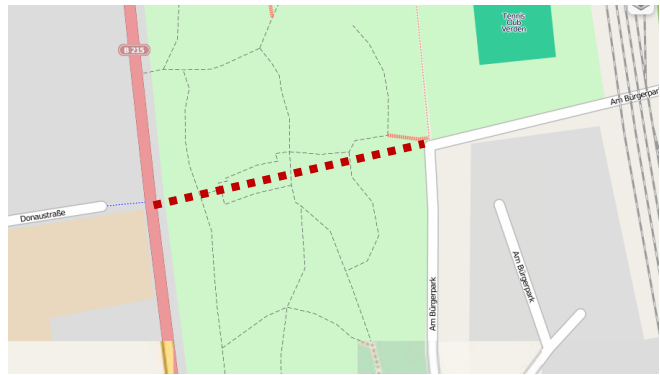
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
52.	Niedersachsenring Zw. Am Bürgerpark und Brunnenweg	Mischverkehr Abschnittsweise Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
53.	Niedersachsenring Zw. Brunnenweg und Lindhooper Straße (L 171)	Mischverkehr Tempo 30-Zone bzw. selbständige Wegeverbindung ohne Kfz-Verkehr Pfosten auf Höhe Einmündung Lindhooper Straße	Pfosten versetzen um eine Durchfahrbreite von 1,50 m zu gewährleisten	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
54.	Kleiststraße, Lessingstraße Zw. Niedersachsenring und Brunnenweg	Mischverkehr	Kein Handlungsbedarf		 A photograph showing a perspective view of a residential street. The foreground is dominated by a wide, brick-paved path or cycleway that runs parallel to a sidewalk. The path is made of reddish-brown bricks in a herringbone pattern. To the left of the path is a concrete sidewalk, and further left are residential houses with white walls and dark roofs. Bare trees and a tall hedge are visible along the left side. To the right of the path is another concrete sidewalk, followed by a dark metal fence and more residential buildings. The street extends into the distance under an overcast sky.



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
55.	<p>Wegeverbindung durch den Bürgerpark (nördlich der Tennisplätze)            Zw. REWE-Parkplatz Bremer Straße (B 215) und Am Bürgerpark            perspektivische Netz-erweiterung</p>	<p>Selbständige Wegeverbindung            Schranke mit unzureichender Durchfahrbreite            Anbindung über REWE-Parkplatz            Radverkehr über Privatgelände</p>	<p>Schranke verkürzen und eine Durchfahrbreite von 1,50 m ermöglichen            Anbindung an REWE-Parkplatz herstellen und Zugänglichkeit sicherstellen</p>	<p>K 2</p>	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
56.	Östliche Verlängerung Am Bürgerpark Am Stadtwald und südliche Verlängerung Neue Schulstraße perspektivische Netz- erweiterung	Selbständige Wegeverbindung Schranke mit unzureichender Durchfahrbreite Belagsqualität	Schranke verkürzen und eine Durchfahr- breite von 1,50 m ermöglichen Belag für Radverkehr optimieren (wassergebundenen Decke wegen Nähe zum Naturschutzgebiet)	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
57.	Wegeverbindung zwischen Am Bürgerpark und Donaustraße perspektivische Netzerweiterung	Potenziell günstige Anbindung der östlichen Stadtgebiete	Trasse herstellen	2	 <p>(Bild: www.gpsies.com)</p>




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
58.	Am Bürgerpark Zw. Am Stadtwald und Bremer Straße (B 215)	Mischverkehr abschnittsweise Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
59.	Ladestraße, Husarenstraße Zw. Bürgerparkbrücke und Ulanenstraße  Perspektivische Netzerweiterung	Potenziell günstige Anbindung vom Bahnhof in die nördlichen Stadtteile Große Höhenunterschiede (Bauwerke)	Trasse herstellen  <i>Nach Überlegungen seitens der Stadt führt            die neue Verbindung zwischen            Bürgerparkbrücke und Husarenstraße            parallel zu den Bahngleisen. Die            Anbindung an die Bürgerparkbrücke soll            über das Gelände des Tennisclubs            stattfinden.</i>	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
60.	Bahnhofstraße (nördliche Verlängerung) Zw. Husarenstraße und Holzmarkt	Selbstständige Wegeverbindung Poller	Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung und einer Durchfahrbreite von 1,50 m ersetzen   Beispiel Keilmarkierung in Lörrach	K	 


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
61.	Memelstraße (K 27) Zw. Eisseler Str und Weserstraße	Ostseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
62.	Weserstraße	Mischverkehr Abschnittsweise Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
63.	Nasse Straße	Mischverkehr Tempo 30-Zone Sackgasse für Kfz Poller ohne Reflektoren	Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung und einer Durchfahrbreite von 1,50 m ersetzen   Beispiel Keilmarkierung in Lörrach	K	
64.	Allerstraße Zw. Bremer Straße (B 215) und Am Allerufer	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
65.	Am Allerufer Zw. Allerstraße und Nordbrücke (B 215)	Mischverkehr Tempo 30-Zone Poller	Poller entfernen	K	
66.	Zollstraße Zw. Bremer Straße (B 215) und Lindhooper Straße (L 171)	Mischverkehr Tempo 30-Zone Einbahnstraße gegenläufiger Radverkehr zugelassen	kein Handlungsbedarf		

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
67.	Zollstraße / Lindhooper Straße (L 171)	Ungünstige Querung der Lindhooper Straße im Zuge der Zollstraße Drängelgitter	<p>Anforderungstaster für Fußgängerschutzanlage in Zollstraße installieren und für den Kfz-Verkehr auf der Lindhooper Straße in Richtung Innenstadt vor der Einmündung Zollstraße die Beschilderung „Bei Rot hier halten“ ergänzen</p> <p>Umlaufsperrn versetzen (Durchfahrbreite 1,50 m) oder durch reflektierende Poller ersetzen</p>  <p>Beispiel Anforderungstaster</p>	<p>1</p> <p>2</p>	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
68.	Bremer Str. (B 215) Zw. Neumühlen und Nordbrücke (B 215)	<p>Fehlende Führungskontinuität:</p> <p>Ostseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überwiegend gemeinsame Führung mit Fußverkehr</li> <li>- Überwiegend Zweirichtungsverkehr</li> <li>- abschnittsweise unzureichende Breite</li> <li>- Engstelle Unterführung nördlich Eisseler Straße</li> </ul> <p>Westseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überwiegend fehlende Radverkehrsanlage</li> <li>- Zwischen Werrastraße und Nordbrücke gemeinsamer Geh- und Radweg, abschnittsweise im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite</li> <li>- z. T. weit abgesetzte Radverkehrsfurten</li> </ul>	<p>Vorbehaltsnetz</p> <p>Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Neu- bzw. Ausbau durchgängig beidseitiger richtungstreuer Radverkehrsanlagen z. T. unter Neuaufteilung des Straßenquerschnitts</p> <p>Möglichkeit von Radfahrstreifen prüfen</p> <p>Im Bereich der Unterführung evtl. auch Schutzstreifen möglich</p> <p>Detailplanung erforderlich</p>	1	

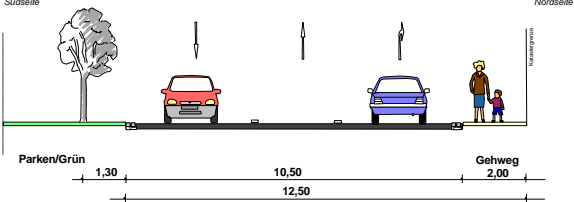
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
69.	Bremer Straße (B 215) / Nordbrücke (B 215) / Johanniswall	Neuer Kreisverkehr Fehlende Querungsmöglichkeit Bremer Straße	Vorbehaltsnetz Bestehende Furten für den Zweirichtungsradsverkehr einrichten	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
70.	Johanniswall Zw. Bremer Straße (B 215) und Lindhooper Straße (L 171)	Mischverkehr Fehlende Radverkehrsanlage bei hohem Kfz- und SV-Aufkommen  Kfz > 15.000-20.000/Tag (1999)	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Beidseitig Neubau von Radwegen in 1,60 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Reduzierung der Kfz-Fahrbahnbreite durch Markieren von überbreiten Fahrbahnen  Detailplanung auch unter Berücksichtigung des Knotens Lindhooper Straße erforderlich	1	

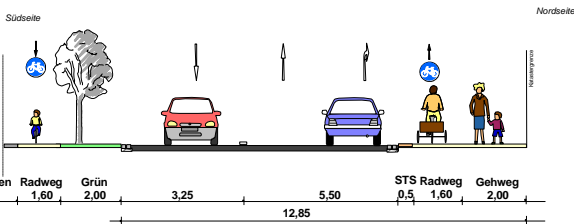
**Höhe Katharinenstraße**

**Bestand**



Parken/Grün 1,30      10,50      Gehweg 2,00  
-----  
12,50

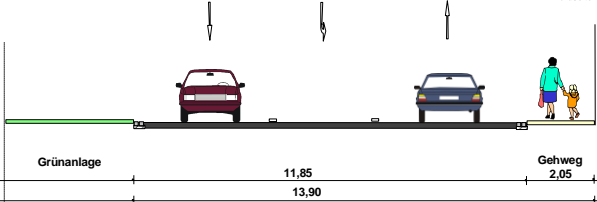
**Lösungsvorschlag**



Parken 1,60    Grün 2,00    3,25    5,50    STS Radweg 0,5    Radweg 1,60    Gehweg 2,00  
-----  
12,85

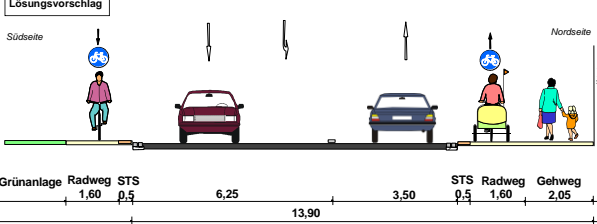
**Höhe Kleine Wallstraße**

**Bestand**





Grünanlage 11,85      Gehweg 2,05  
-----  
13,90


**Lösungsvorschlag**




Grünanlage 1,60    Radweg STS 0,5    6,25    3,50    STS Radweg 0,5    Radweg 1,60    Gehweg 2,05  
-----  
13,90

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
71.	Lindhooper Straße (L 171) Zw. Johanniswall und Zollstraße	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege	Vorbehaltsnetz Kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
72.	Lindhooper Straße (L 171) Zw. Zollstraße und Brunnenweg	<p>Südseitig: Baulicher Radweg in unzureichender Breite Führungswechsel und Engstelle auf Höhe Unterführung</p> <p>Nordseitig: Gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Weit abgesetzte und verblasste Furtmarkierung an Einmündung Hohe Leuchte</p> <p>Kfz ca. 15.000 - 19.000/Tag (1999)</p>	<p>Vorbehaltsnetz</p> <p>Ausbauoptionen des südseitigen Radeweges im Bereich der Bahnunterführung prüfen</p> <p>Nordseitige Zweirichtungsführung zur Anbindung Brunnenweg beibehalten</p> <p>Einmündung Hohe Leuchte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehrsfurt fahrbahnnah führen</li> <li>- Ausreichende Sicherung des Zweirichtungsverkehrs durch Roteinfärbung und Piktogramme</li> </ul>	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
73.	Lindhooper Straße (L 171) / Brunnenweg	Weit abgesetzte Radverkehrsfurt	Vorbehaltsnetz Radverkehrsfurt fahrbahnnah führen durch Rückbau der Grünflächen Ausreichende Sicherung des Zweirichtungsverkehrs: <ul style="list-style-type: none"><li>- Furtmarkierung</li><li>- Piktogramme</li></ul>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
74.	Lindhooper Straße (L 171) Zw. Brunnenweg und Lönsweg	<p>Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite</p> <p>Kfz ca. 12.300/Tag (1999)</p> <p>Fahrbahnbreite ca. 8,65 m</p> <div data-bbox="353 523 869 1114"> <p><b>Bestand</b></p> <p><b>Lösungsvorschlag</b></p> </div>	<p>Vorbehaltsnetz</p> <p>Nordseite: Markierung von Radfahrstreifen für den stadteinwärtigen Radverkehr</p> <p>Alternativ: Ausbau des nordseitigen Radweges auf mind. 1,60 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Südseite: Deutliche Trennung des südseitigen Radweges vom Gehweg durch Markierung eines 1,60 m breiten Radweges</p> <p>Markierung von Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p>Detailplanung erforderlich</p>	<p>1</p> <p>K</p>	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
75.	Lindhooper Straße (L 171) Zw. Lönsweg und Berliner Ring	<p>Beidseitig benutzungspflichtige Radwege in unzureichender Breite</p> <p>Südseitig abschnittsweise Zweirichtungsverkehr</p> <p>Nordseitig abschnittsweise zusätzlich unzureichende Gehwegbreiten</p> <p>Kfz &gt; 12.000/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 8,55 m</p>	<p>Vorbehaltsnetz</p> <p>Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Neu- bzw. Ausbau beidseitig richtungstreuer Radverkehrsanlagen unter Neuaufteilung des Straßenquerschnitts</p> <p>Möglichkeit von Radfahr- bzw. Schutzstreifen prüfen</p> <p>Detailplanung erforderlich</p>	1	






Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
77.	Lindhooper Straße (L 171) Zw. Berliner Ring und Carl-Hesse-Straße	Nordseite: gemeinsamer Geh- und Radweg Südseite: baulicher Radweg in unzureichender Breite zahlreiche Verschwenks  Kfz > 13.000/Tag (1999)	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Südseite: Wegeausbau auf mind. 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	1	
78.	Lindhooper Straße (L 171) Zw. Carl-Hesse-Straße und Max-Planck- Straße	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Belagsqualität Abschnittsweise Außerorts  Kfz >11.000/Tag (1999)	Vorbehaltsnetz Nordseite: Wegeausbau auf durchgängig mind. 2,50 m Breite Ausreichende Sicherung des Zweirichtungsverkehrs an Einmündungen: - Furtmarkierung - Piktogramme  Detailplanung erforderlich	2  1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
79.	Osterkrug / Max-Planck-Straße	Kreisverkehr	Vorbehaltsnetz Konzept große Knoten und Kreisverkehre: - Vorrang für Radverkehr am Kreis im Zuge Osterkrug - Rotmarkierung der Radverkehrsfurten	1	
80.	Osterkrug Zw. Max-Planck-Straße und Autobahnbrücke	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
81.	Osterkrug Zw. Autobahnbrücke und Ortsausgang	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Kein Handlungsbedarf		 A photograph showing a paved path on the left side of a road, leading towards a forested area. The road is asphalt and has a white line marking. There are several trees and a signpost visible in the background.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
82.	Max-Planck-Straße Zw. Osterkrug und Nikolaus-Kopernikus- Straße	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege Ostseitiger Geh- und Radweg endet etwa 50 m vor Kreisverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
83.	Max-Planck-Straße / Nikolaus-Kopernikus- Straße	Kreisverkehr Radverkehr ohne Vorrang	Vorbehaltsnetz Konzept große Knoten und Kreisverkehre - Vorrang für Radverkehr im Kreis - Furten markieren	1	
84.	Max-Planck-Straße Zw. Nikolaus- Kopernikus-Straße und ca. 20 m westlich Marie-Curie-Straße	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege	Vorbehaltsnetz Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
85.	Max-Planck-Straße Zw. ca. 20 m westlich Marie-Curie-Straße und Borsteler Chaussee	Südseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr  Abruptes Radwegende nordseitiger Radweg mit unzureichenden Sichtbeziehungen durch parkende Lkw	Vorbehaltsnetz außerorts  Stadteinwärtigen Radverkehr bereits ab Kreisel Nikolaus-Kopernikus-Straße auf dem südseitigen Radweg führen  Alternativ: Mittelinsel westlich Marie-Curie-Straße zur gesicherten Querung des stadteinwärtigen Radverkehrs (dient auch der Reduzierung der Geschwindigkeiten)  Sichtbeziehungen gewährleisten	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
86.	Max-Planck-Straße Zw. Borsteler Chaussee und Berliner Ring	Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Hoher Schwerverkehrsanteil Zahlreiche Grundstückszufahrten	<p>Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Neu- bzw. Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen unter Neuaufteilung des Straßenquerschnitts Besondere Sicherung an Einmündungen und Grundstückszufahrten</p> <p>Stadteinwärtigen Radverkehr am Knoten Borsteler Chaussee gesichert auf den neu zu bauenden nordseitigen Radweg führen</p> <p>Detailplanung erforderlich</p>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
87.	Nikolaus-Kopernikus-Straße Zw. Max-Planck-Straße und Finkenberg	Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr	Kein Handlungsbedarf		
88.	Finkenberg Zw. Nikolas-Kopernikus-Straße und Weizenmühlener Straße	Mischverkehr Wirtschaftsweg Belagsqualität	Belag für Radverkehr optimieren (heller Asphalt oder ungefastes Pflaster verlegen)	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
89.	Artilleriestraße Zw. Brunnenweg und Lönsweg	Mischverkehr Kfz ca. 6.500/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 6,05 m	<p>Ostseite: Markierung von Schutzsteifen für den Radverkehr Richtung Norden</p> <p>Westseite: Wegeausbau auf 2,50 m Breite und Beschilderung mit Gehweg, Radverkehr frei</p> <p>Detailplanung erforderlich</p> 	<p>1</p> <p>2</p>	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
90.	Artilleriestraße Zw. Lönsweg und Lindhooper Straße (L 171)	Ostseitig gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr  Kfz ca. 8.000/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 6,05 m	Ostseite: Benutzungspflicht aufheben und Beschilderung mit Gehweg, Radverkehr frei für beide Fahrtrichtungen zum Erreichen des anliegenden Einzelhandels Markierung von Schutzsteifen für den Radverkehr Richtung Norden  Westseite: Wegeausbau auf 2,50 m Breite und Beschilderung mit Gehweg, Radverkehr frei  Detailplanung auch unter Berücksichtigung des Knotens Lindhooper Straße erforderlich	K  2  1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
91.	Berliner Ring Zw. Lindhooper Straße (L 171) und Jahnstraße	Westseite: benutzungspflichtiger Radweg  Ostseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Teilung des Seitenraumes durch Baumreihe (Engstellen)	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Westseite: Deutliche Abtrennung von Fuß- und Radweg durch Markierung Ostseite: Beschilderung mit Verkehrszeichen 241 (StVO) und Radwegeausbau auf durchgängig mind. 1,6 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	K  1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
92.	Berliner Ring Zw. Jahnstraße und Eitzer Straße	<p>Westseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Freigabe für Mofas</p> <p>Ostseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Abschnittsweise in unzureichender Breite Freigabe für Mofas Abschnittsweise Belagsqualität</p> <p>Kfz ca. 7.000-10.000/Tag (1999)</p>	<p>Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Westseite: Freigabe für Mofas aufheben</p> <p>Ostseite: Radwegeausbau auf durchgängig mind. 2,50 m Breite Freigabe für Mofas aufheben</p>	<p>K</p> <p>1</p> <p>K</p>	




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
93.	Berliner Ring / Eitzer Straße	Kreisverkehr Keine Radverkehrsfurten Verkehrszeichen 205 und „Radfahrer absteigen“	Vorbehaltsnetz Konzept große Knoten und Kreisverkehre: - Vorrang für Radverkehr im Kreis - Markierung von Radverkehrsfurten  Beschilderung „Radfahrer absteigen“ entfernen	1  K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
94.	Carl-Hesse-Straße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		 A photograph of a residential street with a cobblestone crosswalk and a 30 km/h speed limit sign. The street is paved with cobblestones, and there are houses and trees in the background. A blue pedestrian crossing sign is visible on the right side of the road.
95.	Alter Borsteler Weg Zw. Unterführung Holzmarkt und Borsteler Weg	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		 A photograph of a residential street with parked cars and a cobblestone crosswalk. The street is paved with cobblestones, and there are houses and trees in the background. The road is lined with parked cars, and there are fallen leaves on the pavement.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
96.	Borsteler Weg Zw. Alter Borsteler Weg und Berliner Ring	Mischverkehr Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	kein Handlungsbedarf		
97.	Borsteler Dorfstraße Zw. Berliner Ring und Borsteler Trift	Radverkehr im Mischverkehr Anordnung Tempo 30	kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
98.	Borsteler Dorfstraße Zw. Borsteler Trift und Max-Planck-Straße	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr  Kfz < 2.000/Tag (1999)	Benutzungspflicht aufheben Radverkehr im Mischverkehr führen ggf. Anordnung Tempo 30	K	
99.	Borsteler Dorfstraße/ Max-Planck-Straße	Abgesetzte Führung am Knotenpunkt	Bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr kein Handlungsbedarf		




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
100.	Borsteler Chaussee	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (ca. 1,85 m)  Kfz < 3.500/Tag (1999)	Benutzungspflicht aufheben Radverkehr im Mischverkehr führen ggf. Anordnung Tempo 30	K	 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a street intersection with a red brick-paved area and a blue circular sign with a white bicycle symbol. The bottom photograph shows a paved path with a brick-paved section, a street lamp, and trees.

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
101.	Lüneburger Weg Zw. Am Alten Pulverschuppen und Saumurplatz	Selbstständige Wegeverbindung Wichtige Schülerroute Poller (mehrfach)	Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen Durchfahrbreite an Pollern von 1,50 m durchgängig gewährleisten   Beispiel Keilmarkierung in Lörrach	K	
102.	Saumurplatz	Einseitig Benutzungspflichtiger Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Uneinheitliche Beschilderung	Radverkehr im Mischverkehr führen	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
103.	Salzstraße Zw. Carl-Hesse-Straße und Lupinenweg	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		
104.	Salzstraße (östliche Verlängerung) Zw. Lupinenweg und Max-Planck-Straße	Wirtschaftsweg Belagsqualität	Wegeausbau	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
105.	Mühlenberg, Karl-Luhmann-Weg Zw. Unterführung Höhe Georgstraße und Wendeplatz Karl-Luhmann-Weg	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
106.	Karl-Luhmann-Weg (östliche Verlängerung) Zw. Wendehammer Karl-Luhmann-Weg und Drosselweg	Selbstständige Wegverbindung Uneinheitliche Beschilderung Engstelle durch Bewuchs	Verkehrszeichen 239 an Einmündung Drosselweg durch Verkehrszeichen 240 ersetzen Regelmäßiger Grünschnitt	K  D	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
107.	Drosselweg Zw. Karl-Luhmann- Weg (östliche Verlängerung) und Am Meldauer Berg	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		
108.	Drosselweg (östliche Verlängerung) Zw. Drosselweg und Berliner Ring	Selbstständige Wegeverbindung Poller	Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen   Beispiel Keilmarkierung in Lörrach	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
109.	Moorstraße Zw. Am Alten Pulverschuppen und Triftstraße	Mischverkehr	Kein Handlungsbedarf		
110.	Triftstraße Zw. Moorstraße und Am Meldauer Berg	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
111.	Triftstraße (östliche Verlängerung) Zw. Am Meldauer Berg und Berliner Ring	Selbständige Wegeverbindung ohne Kfz-Verkehr	Kein Handlungsbedarf		
112.	Nadelberg Zw. Berliner Ring und westliche Verlängerung Borsteler Trift	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
113.	Borsteler Trift (westliche Verlängerung) Zw. Nadelberg und Am Frederikenholz	Selbstständige Wegeverbindung Poller	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung und einer Durchfahrbreite von 1,50 m ersetzen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
114.	Borsteler Trift Zw. Am Frederikenholz und Am Schuhkamp	Mischverkehr Tempo 30-Zone Markierungen verblasst	Markierungen erneuern	K	 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a residential street with faded white markings on the asphalt, including a '30' speed limit sign. The bottom photograph shows the same street from a different angle, with a faded '30 ZONE' speed limit sign on a post and several cars parked on the side of the road.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
115.	Borsteler Trift Zw. Am Schuhkamp und Ende Tempo 30- Zone	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		
116.	Borsteler Trift (östliche Verlängerung) Zw. Ende Tempo 30- Zone und Justus-von- Liebig-Straße	Wirtschaftsweg Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Radverkehr frei Belagsqualität im Übergang zur Justus-von-Liebig-Straße	Belagswechsel stoßfrei ausbilden	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
117.	Justus-von-Liebig-Straße	Mischverkehr	Kein Handlungsbedarf		
118.	Am Alten Pulverschuppen (nördliche Verlängerung) Zw. Lindhooper Straße (L 171) und Jahnstraße	Selbständige Wegeverbindung ohne Kfz-Verkehr Poller	Poller entfernen	K	




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
119.	Am Alten Pulverschuppen Zw. Jahnstraße und Moorstraße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		
120.	Ysostraße Zw. Moorstraße und Bürgermeister-Münchmeyer-Straße	Beidseitig benutzungspflichtige Radwege  Kfz < 4.000/Tag (1999)	Benutzungspflicht aufheben Beschilderung mit Gehweg, Radverkehr frei im Bereich der Unterführung	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
121.	Ysoweg Zw. Bürgermeister- Münchmeyer-Straße und Andreaswall	Selbstständige Wegeverbindung Poller	Poller entfernen  Alternativ: Wegeausbau auf voller Breite Poller reflektierenden Poller mit Bodenmarkierung und einer Durchfahrbreite von 1,50 m ersetzen  	K	

Beispiel Keilmarkierung in Lörrach


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
122.	Ostertorstraße Zw. Stifthofstraße und Zollstraße	Beschilderung als Fußgängerzone, Charakteristik einer Erschließungsstraße Einbahnstraße für Kfz Gegenläufiger Radverkehr zugelassen	Ausweisung zur Fahrradstraße	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
123.	Holzmarkt Zw. Zollstraße und Unterführung	<p>Benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg</p> <p>Abschnittsweise Fußgängerzone mit Freigabe für Radverkehr</p> <p>Für Radverkehr ungeeigneter Belag auf der Fahrbahn</p> <p>Knotenpunkt Holzmarkt/ Marienstraße/ Ostertorstraße mit unklarer Verkehrsführung und ungünstige Sichtbeziehungen</p> <p>Unfallschwerpunkt für Radverkehr</p>	<p>Benutzungspflicht aufheben und Beschilderung mit Gehweg, Radverkehr frei</p> <p>Ggf. Anordnung Tempo 30</p> <p>Beidseitig ebenen Pflasterstreifen verlegen</p> <p>Umbau des Knotenbereiches zu einem Shared Space Bereich</p>	<p>K</p> <p>2</p> <p>1</p>	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
124.	Holzmarkt (östliche Verlängerung) Unterführung Bahngleise	Radweg Fahrrichtungen Radverkehr getrennt Belagsschäden (Ablauf) Konflikte aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen in der Unterführung bei gleichzeitig hoher Geschwindigkeit durch Gefälle (Unfallhäufungspunkt)	<p>Ablauf höhengleich setzen Ausweisung Gehweg sowie Radweg im Zweirichtungsverkehr ohne Trennung der Fahrtrichtung Roteinfärbung des Zweirichtungsradweges</p> <p>Alternativ oder Zusätzlich: Maßnahmen zur besseren Wahrnehmung des Gegenverkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wandverspiegelung</li> <li>- Dialog Display (wird digital ausgelöst und weist auf entgegenkommenden Radverkehr hin)</li> </ul> 	✓ 1	 

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
125.	Holzmarkt (Verlängerung östlich Bahngleise) Zw. Bahnbrücke und Lindhooper Straße (L 171)	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
126.	Bahnhofstraße Zw. Holzmarkt und Georgstraße	Mischverkehr nördlich des Bahnhofes baulicher Geh- und Radweg für den Radverkehr Richtung Holzmarkt Belagsqualität	Radverkehr durchgängig im Mischverkehr führen beidseitig ebenen Pflasterstreifen verlegen     Beispiel Berlin Kortestraße	K  2	  


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
127.	Zollstraße Zw. Lindhooper Straße (L 171) und Ostertorstraße	<p>beidseitig benutzungspflichtige Radwege</p> <p>abschnittsweise unzureichende Breite</p> <p>abschnittsweise unzureichende Flächen für den Fußverkehr</p> <p>Belagsqualität</p> <p>Kfz ca. 4.500/Tag (1999)</p>	Benutzungspflicht aufheben	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
128.	Marienstraße Zw. Ostertorstraße und Windmühlenstraße	Tempo 30-Zone Abschnittsweise Einbahnstraße mit Radverkehr auf baulichem Radweg entgegen der Kfz-Fahrtrichtung	kein Handlungsbedarf		

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
129.	Marienstraße Zw. Windmühlenstraße und Südstraße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		
130.	Bürgermeister- Schorcht-Straße, Zw. Südstraße und Ysostraße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
131.	Im Burgfeld Zw. Ysostraße und Eitzer Straße	Mischverkehr Tempo 30-Zone Abschnittsweise Belagsqualität (Kopfsteinpflaster)	Ebenen Pflasterstreifen in Mittellage	2	
132.	Alte Burg Zw. Aller und Im Burgfeld perspektivische Netz- erweiterung	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
133.	Wegeverbindung zw. Alte Burg und Dörverden perspektivische Netzerweiterung	fehlende Allerquerung für den Radverkehr	Entlang des in Planung befindlichen Neubaus der Eisenbahnbrücke über die Aller soll auch ein Weg für den Rad- und Fußverkehr angelegt werden  Siehe auch Gutachten PGV 2011	in Planung	 <p data-bbox="1480 842 1675 866">Bild: Google Earth</p>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
134.	Johanniswall Zw. Lindhooper Straße (L 171) und Ostertorstraße	Mischverkehr Fehlende Radverkehrsanlage bei hohem Kfz- und SV-Aufkommen Parkende Kfz auf Radverkehrsanlage  Kfz > 11.000/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 7 m	Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen prüfen Lösung Radwegende bzw. Übergang in Parkstreifen verbessern Detailplanung erforderlich	1  K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
135.	Nikolaiwall, Andreaswall Zw. Ostertorstraße und Eitzer Straße	Beidseitiger Radweg ohne Benutzungspflicht  Kfz ca. 9.000 – 10.500/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 7 m	Kein Handlungsbedarf		

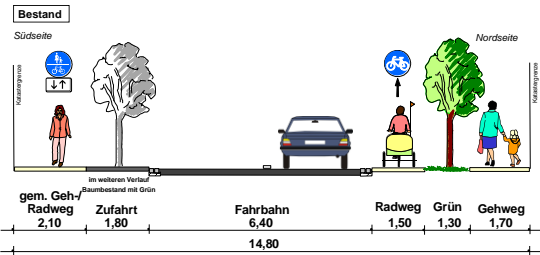
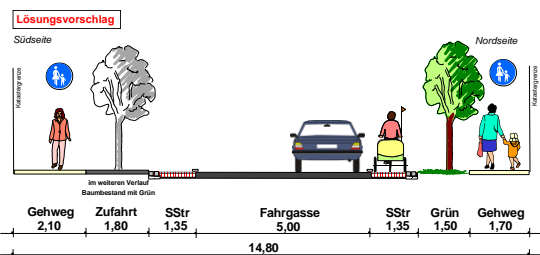

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
136.	Schleppenförerstraße Zw. Obere Straße und Nikolaiwall	Mischverkehr Tempo 30-Zone Einbahnstraße gegenläufiger Radverkehr zugelassen abschnittsweise Belagsqualität	Ebenen Pflasterstreifen in Mittellage	2	

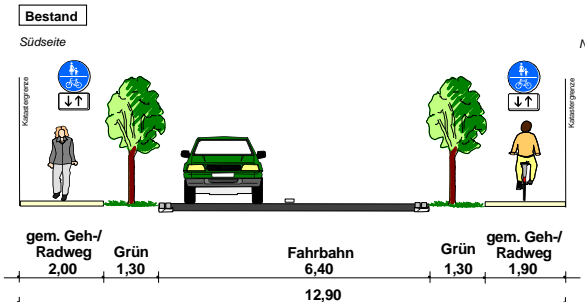
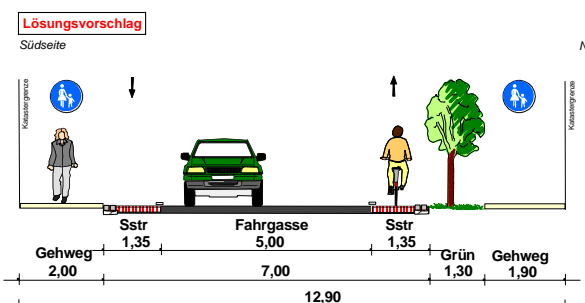

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
137.	Windmühlenstraße Zw. Nikolaiwall und Bahnhofstraße	Mischverkehr Tempo 30-Zone Einbahnstraße gegenläufiger Radverkehr zugelassen	Kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
138.	Georgstraße Zw. Obere Straße und Nikolaiwall	Mischverkehr	kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
139.	Georgstraße Zw. Nikolaiwall und Bahnhofstraße	Einbahnstraße gegenläufiger Radverkehr zugelassen	kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
140.	Georgstraße Unterführung	Gehweg fehlende Freigabe für den Radverkehr Drängelgitter	Freigabe für Radverkehr durch Zusatzzeichen 1022-10 Umlaufsperrren versetzen (Durchfahrbreite 1,50 m) oder durch reflektierende Poller ersetzen	K  2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
141.	Eitzer Straße Zw. Grüne Straße und Bürgermeister- Münchemeyer-Straße	<p>Stadteinwärts: Baulicher Radweg in unzureichender Breite Fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p>Stadtauswärts: Gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite ab Höhe Friedhof</p> <p>Zwischen Grüne Straße und Friedhof keine Radverkehrsanlage</p> <p>Schlechte Sichtbeziehungen an Grundstückszufahrten</p> <p>Kfz ca. 11.500/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 6,40 m</p>	<p>Radverkehr richtungstreu führen Benutzungspflicht aufheben Rückbau des nordseitigen Radweges und beidseitig Schutzsteifen markieren</p> <p>Zwischen Grüne Straße und Bgm.-Münchemeyer-Straße</p> <p><b>Bestand</b></p>  <p><b>Lösungsvorschlag</b></p> 	K 2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
142.	Eitzer Straße Zw. Bürgermeister-Münchemeyer-Straße und Bahnbrücke	<p>Beidseitig benutzungspflichtiger Geh- und Radweg für den Zweirichtungs-verkehr in unzureichender Breite</p> <p>Kfz ca. 11.500/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 6,40 m</p> <p>Zwischen Bgm.-Münchemeyer-Straße und Bahnbrücke</p> <p><b>Bestand</b></p>  <p><b>Lösungsvorschlag</b></p> 	<p>Radverkehr richtungstreu führen Benutzungspflicht aufheben</p> <p>Rückbau des südseitigen Grünstreifens Markieren beidseitiger Schutzstreifen</p> <p>Alternativ: Nordseite: Markieren von Schutzstreifen (1,50 m Breite) Südseite: Benutzungspflicht aufheben, Ausweisung als Gehweg, Radverkehr frei</p>	<p>K</p> <p>2</p> <p>2</p>	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
143.	Eitzer Straße Bahnbrücke	Beidseitig benutzungspflichtiger Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Belagsqualität	Vorbehaltsnetz Radverkehr auf vorhandenen Anlagen richtungstreu führen Belagsausbesserung	K  2	
144.	Eitzer Straße Zw. Bahnbrücke und Berliner Ring	Beidseitig benutzungspflichtiger Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Beidseitiger Radwegeausbau auf mind. 2,5 m Breite	1	

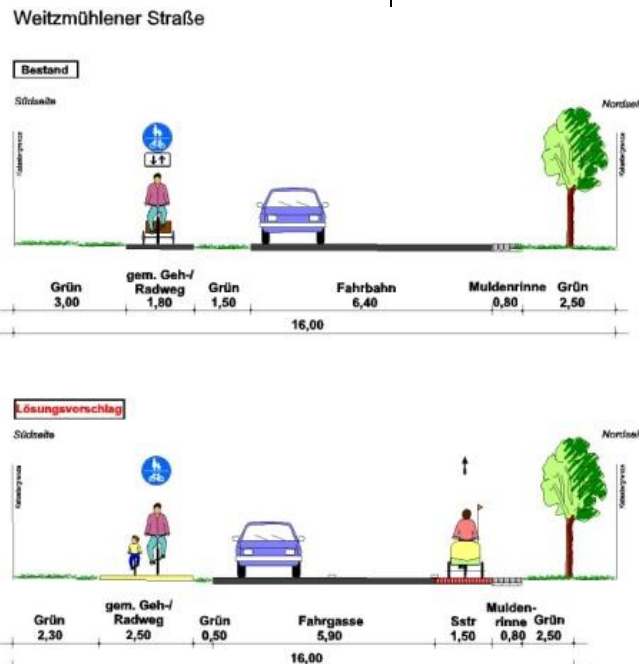
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
145.	Eitzer Straße Zw. Berliner Ring und Weitzenmühlener Straße	<p>Nordseite gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Belagsqualität</p> <p>Kfz ca. 11.000/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 7,0 m</p>	<p>Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Nordseite: Wegeausbau auf mind. 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn für den stadteinwärtigen Radverkehr</p> <p>Südseite: Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen für den stadtauswärtigen Radverkehr</p> <p>Detailplanung erforderlich</p>	1	
146.	Eitzer Straße / Walsroder Straße (L 160) / Weitzmühlener Straße	Weit abgesetzte Radverkehrsfurt Eitzer Straße	<p>Vorbehaltsnetz Radverkehrsfurt im Zuge der Eitzer Straße fahrbahnnah (vor Inselekopf) führen</p>	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
147.	Walsroder Straße (L 160) Zw. Weitzmühlener Straße und Eitzer Dorfstraße	<p>Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite</p> <p>Belagsqualität</p> <p>Fehlender Hinweis auf Zweirichtungsverkehr an Einmündungen</p> <p>Fahrbahnbreite ca. 7,0 m</p>	<p>Vorbehaltsnetz</p> <p>Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Neu- bzw. Ausbau durchgängig beidseitiger richtungstreuer Radverkehrsanlagen unter Neuaufteilung des Straßenquerschnitts</p> <p>Möglichkeit von Radfahr- bzw. Schutzstreifen prüfen</p> <p>Detailplanung erforderlich</p>	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
148.	Walsroder Straße (L 160) Ortseingangsbereich	Anbindung des westseitigen Außerortsradweges an die neu zu planende beidseitige Radverkehrsführung innerorts	Vorbehaltsnetz Mittelinsel am Ortseingang als Querungshilfe (dient auch der Reduzierung der Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich)	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
149.	Walsroder Straße (L 160) Zw. Ortseingang Verden und Stadtgrenze	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (1,80 m) Belagsqualität Fehlender Hinweis auf Zweirichtungsverkehr an Einmündungen Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Deutliche Kennzeichnung des Zweirichtungsverkehrs v. a. an den Einmündungen Radwegeausbau auf durchgängig mind. 2 m Breite	K  2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
150.	Weitzmühlener Straße Zw. Walsroder Straße (L 160) und Ortseingang	<p>Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Belagsqualität Fehlender Hinweis auf Zweirichtungs-verkehr an Einmündungen</p> <p>Kfz &lt; 3.500/Tag (1999) Fahrbahnbreite ca. 6,40 m</p>	<p>Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Südseite: Wegeausbau auf mind. 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn für den stadtauswärtigen Radverkehr Nordseite: Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen für den stadteinwärtigen Radverkehr</p> <p>Detailplanung erforderlich</p>	1	




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
151.	Weitzmühlener Straße Zw. Ortseingang und Stadtgrenze Verden	Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts kein Handlungsbedarf		
152.	Im Westerfeld	Mischverkehr Tempo 30-Zone	kein Handlungsbedarf		



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
153.	Eitzer Dorfstraße	Mischverkehr Abschnittsweise Tempo 30-Zone Geringes Verkehrsaufkommen, optisch wie Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		
154.	Große Straße Zw. Nordbrücke (B 215) und Syndikatstraße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
155.	Syndikatstraße perspektivische Netzerweiterung	Neue Routenführung nach Umsetzung Neugestaltung Allerpark	Umbauplanungen liegen bereits vor	In Planun g	
156.	Am Nordertor Zw. Große Straße und Allerufer	Belagsqualität Durchfahrt verboten Ausbau im Zuge Neugestaltung Allerpark geplant	Umbauplanungen liegen bereits vor	In Planun g	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
157.	Am Allerufer, Reeperbahn Zw. Nordbrücke (B 215) und Südbrücke	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
158.	Untere Straße Zw. Südbrücke und Lugenstein	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		
159.	Lugenstein	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
160.	Piepenbrink, Stifthofstraße, Obere Straße Zw. Große Straße und Anita-Augspurg-Platz	Mischverkehr Tempo 30-Zone Einbahnstraße gegenläufiger Radverkehr zugelassen	Ausweisung zur Fahrradstraße	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
161.	Anita-Augspurg-Platz, Grüne Straße Zw. Lugenstein und Eitzer Straße	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Linienbusverkehr Hohe Kfz-Geschwindigkeiten Schmale Gehwege mit unebenem Belag Subjektives Unsicherheitsempfinden der Radfahrer auf der Fahrbahn ( <i>Ergebnis des Workshops vom 28.04.2012</i> )	Verkehrsberuhigung durch Plateau- Aufpflasterung Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung Längerfristig: Verengung der Fahrbahn auf 5,50 m und Gliederung des Parkstreifens durch Gehwegnasen und Bäume    Plateau-Aufpflasterung (Beispiel Herne): Rad- und Busverkehr passieren die Aufpflasterung ohne Einschränkung	K  2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
162.	Nordbrücke (B 215) Zw. Johanniswall und Groß Hutberger Straße (L 203)	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Engstelle Brücke Belagsqualität	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen Radwegeausbau auf beidseitig mind. 2,50 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	1	 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a close-up view of a concrete sidewalk area with a drainage grate, adjacent to an asphalt road. The bottom photograph shows a wider view of a road with a car driving away, and a narrow, unpaved path on the right side of the road, bordered by trees and bushes.



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
163.	Nienburger Straße (B 215) / Nordbrücke (B 215) /Groß Hutberger Straße (L 203)	Lange Wartezeiten durch zahlreiche Anforderungstaster freie Rechtsabbieger	Vorbehaltsnetz Konzept große Knoten und Kreisverkehre: - Rückbau freie Rechtsabbieger - Radverkehr im Zuge Nienburger Straße bevorrechtigt führen  Alternativ: Umbau zum Kreisverkehr	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
164.	Nienburger Straße (B 215) Zw. Groß Hutberger Straße und Ortseingang	Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr	Vorbehaltsnetz Radverkehr richtungstreu führen	K	 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a wide, paved sidewalk on the right side of a road, with a dark building and a fence in the background. The bottom photograph shows a brick-paved path on the right side of a road, with residential houses and trees in the background.





Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
165.	Nienburger Straße (B 215) Ortseingangsbereich	Ungesicherte Querung zur Realisierung der innerorts richtungstreuen Führung des Radverkehrs	Vorbehaltsnetz Mittelinsel am Ortseingang als Querungshilfe (dient auch der Reduzierung der Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich)	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
166.	Nienburger Straße (B 215) Zw. Ortseingang und Verdener Straße	Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltsnetz außerorts Kein Handlungsbedarf		 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a paved road with a white line marking on the right side, bordered by trees and a clear blue sky. The bottom photograph shows a road junction with a roundabout-like structure, a signpost, and a clear blue sky.



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
167.	Nienburger Straße (B 215) / Verdener Straße (K 14)	Ungesicherte Querung	Vorbehaltsweg außerorts Querungshilfe (Mittelinsel) im Verziehungsbereich des Linksabbiegefahrstreifens Nienburger Straße einbauen  Bild: Google Earth	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
168.	Nienburger Straße (B 215) Zw. Verdener Straße und Stadtgrenze	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Vorbehaltssystem außerorts Kein Handlungsbedarf		
169.	Verdener Straße (K 14) Zw. Nienburger Straße (B 215) und Stadtgrenze Verden	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts	Kein Handlungsbedarf		


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
170.	Klein Hutberger Weg Zw. Nordbrücke (B 215) und Ortsmitte Klein Hutbergen	Mischverkehr Belagsqualität	Belagsausbesserung	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
171.	Kludamm, Südbrücke Zw. Nienburger Straße (B 215) und Reeperbahn	Beidseitig Gehweg, Radverkehr frei Zwischen Tempelpforte und Reeperbahn unzureichende Breite Belagsschäden	<p>Vorbehaltsnetz Belagsausbesserung Radverkehr ab Einmündung Tempelpforte im Mischverkehr führen, geschützter Übergang auf Fahrbahn herstellen</p> <p>alternativ Beidseitiger Ausbau auf mind. 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen</p>  <p>Fotomontage: Prinzipskizze geschützter Übergang auf Fahrbahn</p>	2 K	  


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
172.	Groß Hutberger Straße (L 203) Zw. Nienburger Straße (B 215) und Hönischer Straße	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Außerorts Belagsqualität	Vorbehaltsnetz außerorts Belagsausbesserung	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
173.	Thedinghauser Straße (L 203) Zw. Hönischer Straße und Ortseingang Groß Hutbergen	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Belagsqualität	<p>Vorbehaltsnetz</p> <p>Beibehalten des Zweirichtungsverkehrs aufgrund geringer Abschnittslänge möglich</p> <p>Radwegeausbau auf mind. 2,50 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen (0,75 m aufgrund Zweirichtungsverkehr) zulasten der Fahrbahn</p> <p>Ausreichende Sicherung des Zweirichtungsverkehrs an Einmündungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Furtmarkierung</li> <li>- Piktogramme</li> </ul> <p>Detailplanung erforderlich</p> <p>Alternativ:</p> <p>Querungshilfe an beiden Ortseingängen und Radverkehr innerorts im Mischverkehr führen</p>	1	
174.	Thedinghauser Straße (L 203) Zw. Ortseingang Groß Hutbergen und Stadtgrenze	Nordseitig gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Engstelle Brücke	<p>Vorbehaltsnetz außerorts</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>		

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
175.	Ziegeleiweg Zw. Klein Hutberger Weg und Groß Hutberger Straße	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Kein Handlungsbedarf		 <p>The 'Fotos' column contains three vertically stacked photographs. The top photo shows a paved road with a cyclist in the distance, surrounded by greenery and houses. The middle photo shows a gravel path or unpaved section of the road. The bottom photo shows a road intersection with traffic signs, including a blue circular sign with a white arrow and a red and white striped sign.</p>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
176.	Melkerweg Zw. Groß Hutberger Straße und Heckenweg	selbständige Wegeföhrung Belagsqualität	Wegeausbau	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
177.	Heckenweg Zw. Nienburger Straße (B 215) und Am Fleet	Mischverkehr Innerorts Tempo 30-Zone Belagsqualität außerorts	Außerorts Belag erneuern	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
178.	Hinterhönisch, Hönischer Straße Zw. Am Fleet und Thedinghauser Straße	Mischverkehr Belagsqualität	Belag erneuern	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Maßnahme	Priorität	Fotos
179.	Hauptstraße (K 16), In Rieda, Zw. Nienburger Straße (B 215) und Ortseingang Rieda	Mischverkehr Kfz < 1.000/Tag (1999)	Kein Handlungsbedarf		
180.	In Rieda Zw. Ortseingang Rieda und Ehlerskamp	Mischverkehr Tempo 30-Zone Belagsqualität (Kopfsteinpflaster)	Ebenen Pflasterstreifen in Mittellage	2	

### 3. Auflistung guter Beispiele zur Fahrradförderung

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
1.	Leer	Infrastruktur, Wegenetz	<p><b>Fahrradstraße</b></p> <p>Fahrradstraßen sind ein öffentlichkeitswirksames Element, um Radrouten über verkehrsarme Straßen im Netz zu betonen.</p> <p>Die Stadt Leer setzt Fahrradstraßen systematisch im Zuge ihrer Hauptnetzverbindungen ein (mittlerweile ca. 8). Bei jeder Neueröffnung wird die Fahrradstraße offiziell mit Beteiligung des Bürgermeisters im Rahmen eines kleinen Festes eingeweiht. In den ersten Wochen wird ein Banner über die Fahrradstraße gespannt, um allen Verkehrsteilnehmern die Regelung zu verdeutlichen.</p> <p>Auch Kiel verfügt über zahlreiche Fahrradstraßen im Zuge des Radverkehrsnetzes. Alle Fahrradstraßen sind einheitlich mit einem großen Fahrradpiktogramm gekennzeichnet.</p>	 <p>Einweihungsfest Fahrradstraße Leer</p>  <p>Fahrradstraße in Leer</p>  <p>Fahrradstraße in Kiel</p>	<p>Fotos: PGV</p> <p>Weitere Informationen:</p> <p><a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2133#2">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2133#2</a></p> <p><a href="http://www.stadmarketing-leer.de/fahrrad.html">http://www.stadmarketing-leer.de/fahrrad.html</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
2.	Bocholt	Infrastruktur, Wegenetz	<p><b>Radfahrgerechte Signalsteuerung an größeren Knoten</b></p> <p>Die Stadt Bocholt berücksichtigt auch im Zuge stark belasteter Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr mit eigenen Radfahrersignalen und Sonderregelungen für den abbiegenden Radverkehr.</p> <p>Beispielsweise bieten Fahrradschleusen linksabbiegenden Radfahrern eine konfliktfreie Möglichkeit zum Einordnen.</p>		<p>Fotos: W. Angenendt</p> <p>Weitere Informationen zur Signalsteuerung für den Radverkehr:  <a href="http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/Signale_Radverkehr.pdf">http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/Signale_Radverkehr.pdf</a></p>


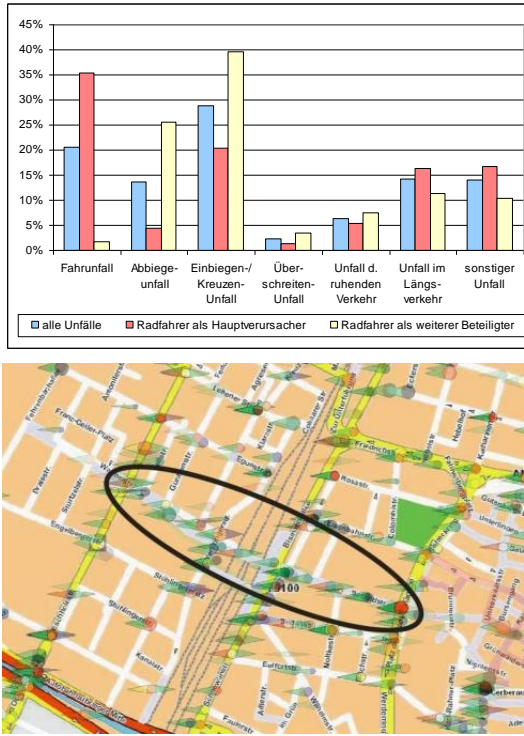
Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
3.	Lemgo	Infrastruktur, Wegenetz	<p><b>Vorgezogener Anforderungstaster</b></p> <p>Im Zuge der historischen Wallanlagen, über die eine Hauptroute des städtischen Radverkehrsnetzes verläuft, erhalten Radfahrer (und Fußgänger) an einer Querungsstelle signaltechnischen Vorrang. Dazu wurden auf beiden Seiten etwa 30 m vor der Querungsstelle Anforderungstaster aufgestellt.</p> <p>Nach Betätigung des Druckknopfes springt die LSA innerhalb von 12 Sekunden auf Grün</p> <p>Radfahrer können dann in angepasster Geschwindigkeit ohne Halt die Straße queren.</p> <p>Ein erneutes Betätigen des Anforderungstasters durch einen nachfolgenden Radfahrer (oder Fußgänger) verlängert die Grünzeit um 9 Sekunden (der Vorgang kann bis zu 3x wiederholt werden).</p>		<p>Foto: PGV</p> <p>Weitere Informationen:  <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2124#8">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2124#8</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
4.	Coesfeld	Infrastruktur, Wegenetz	<p><b>Vorrang für den Radverkehr</b></p> <p>Im Zuge der Hauptradroute über die historischen Wallanlagen wurde dem Radverkehrs an Knotenpunkten Vorrang gegenüber den kreuzenden Straßen eingeräumt. Der Belag des Radweges wurde durchgeführt und eine Radverkehrsfurt markiert.</p>		Foto Stadt Coesfeld
5.	Göttingen	Infrastruktur, Wegenetz	<p><b>Doppel-Zebra</b></p> <p>Göttinger Doppel-Zebra: Integration einer Radverkehrsfurt in einen Fußgängerüberweg.</p> <p>Durch die beidseitige Anordnung des Fußgängerüberweges können an dieser stark frequentierten Querungsstelle vor dem Göttinger Rathaus die Verkehrsströme der nichtmotorisierten Verkehrsarten besser entflochten werden.</p>		Foto: PGV Weitere Informationen: <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2091#2">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2091#2</a>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
6.	Stuttgart	Wegweisung	<p><b>Umleitungsbeschilderung bei Baustellen</b></p> <p>Die Landeshauptstadt Stuttgart hat ein systematisches Baustellenmanagement im Hinblick auf die Ausweisung von Umleitungsstrecken für den Radverkehr aufgebaut.</p> <p>Die ausgewiesenen Umleitungsstrecken werden in Zusammenarbeit des Fahrradbeauftragten mit der Straßenverkehrsbehörde festgelegt.</p>		Fotos PGV

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
7.	Kiel	Fahrradparken	<p><b>Zusammenarbeit mit Privaten bei Aufstellen von „Kieler Bügel“</b></p> <p>Ziel: Verbesserung der Fahrradabstellangebote in verdichteten Stadtvierteln (Gebäudebestand)</p> <p>Private beantragen und bezahlen Bügel, die Stadt übernimmt die Beschaffung und die Installation.</p> <p>Nach Aufstellen gehen die Bügel in den Besitz der Stadt über und stehen der Allgemeinheit zur Verfügung.</p> <p>An Gebäuden mit kommerzieller Nutzung: Beratung durch Stadtverwaltung.</p>	 <p>Landeshauptstadt Kiel </p> <p>Fahrradparken</p>  	<p>Weitere Informationen:  <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2024">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2024</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
8.	Lemgo	Fahrradparken	<p><b>Einheitliche Fahrradständer für den Einzelhandel</b></p> <p>Die Stadt Lemgo setzt in der historischen Innenstadt zwei Typen von Fahrradständern (Rahmenhalter bzw. ein platzsparendes Modell) ein, die auch vom Einzelhandel genutzt werden sollen. Die Stadt beschafft die Abstellanlagen zentral und gibt sie an interessierte Händler ab. Diese zahlen nur die Installation. Sukzessive konnte die Stadt so die Qualität der Abstellanlagen in der Innenstadt verbessern.</p>		Fotos PGV

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
9.	Freiburg	Fahrradparken	<p><b>Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und für Tandems</b></p> <p>extra viel Platz an Ständern Hinweisschilder auf Anhänger-Stellplatz</p>		<p>Foto: Stadt Freiburg <a href="http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=184">http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=184</a></p>
10.	Freiburg	Verkehrssicherheit	<p><b>Unfallanalyse und Ableitung Handlungsempfehlungen</b></p> <p>An nahezu 50% der Unfälle mit Personenschaden in Freiburg sind Radfahrer beteiligt. Die Stadt Freiburg hat deshalb das Unfallgeschehen für drei Jahre (2005-2007) systematisch überprüfen lassen und dadurch sowohl Unfalloberflächenbereiche und – punkte sowie typische kritische Verhaltensweisen und besonders gefährdete Personengruppen identifizieren können. Auf Basis dieser Analyse werden Maßnahmenplanungen zur Beseitigung der Defizite im Straßennetz durchgeführt. Eine umfangreiche Befragung von Verkehrsteilnehmern dient ferner dazu, ein zielgerichtetes, öffentlichkeitswirksames Verkehrssicherheitskonzept zu entwickeln.</p>		<p>Weitere Informationen: <a href="http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1224021_11/">http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1224021_11/</a></p>

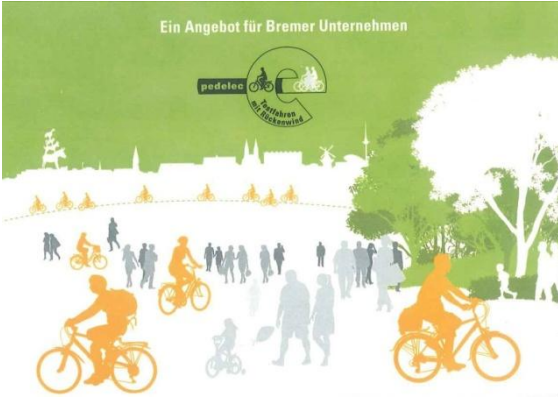
Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
11.	Münster	Verkehrssicherheit	<p><b>Verkehrssicherheitskonzept in Münster</b></p> <p>Als Radfahrerstadt hat Münster auch viele Unfälle mit Radfahrern zu beklagen. Die Stadt hat deshalb aufbauend auf einer Unfallanalyse eine Umfangreiche Verkehrssicherheitskonzeption mit Schwerpunkt auf dem Radverkehr ausgearbeitet. Dabei setzt die Stadt auf die 4 Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Verkehrstechnik</li> <li>• Verkehrserziehung / Verkehrssicherheitsberatung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Überwachung / Ahndung</li> </ul> <p>Bemerkenswert ist vor allem der Sicherheitscheck Radverkehrsnetz: jährlich werden 40-50 km Radwege hinsichtlich Sicherheitsmängel geprüft und die Mängel beseitigt.</p>	 <p>Zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit</p> <p>Verbesserung Infrastruktur mit Sofortmaßnahmen</p>	<p>Weitere Informationen:  <a href="http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrssicherheit.html">http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrssicherheit.html</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen																																							
12.	Krefeld	Verkehrssicherheit	<p><b>Krefelder Fairkehr</b></p> <p>Ausgangslage: In den 90ern sehr hohe Unfallzahlen mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Initiative Fairkehr (getragen von der Stadt Krefeld, Polizei, Verkehrswacht): Auf Grundlage detaillierter wissenschaftlicher Untersuchungen und eines darauf aufbauenden Handlungskonzeptes werden in vier Arbeitsgruppen interdisziplinär Maßnahmen zur Verkehrssicherheit auf 4 Handlungsebenen durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Überwachung und Ahndung</li> <li>→ Bau und Verkehrstechnik</li> <li>→ Verkehrserziehung</li> <li>→ Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul> <p>Ergebnis: Reduktion der Verkehrsunfälle von Kindern unter 14 Jahren zwischen 1999 bis 2010 um mehr als die Hälfte</p> <p>Hohe Öffentlichkeitswirksamkeit der Aktion durch das verbreitet eingesetzte Logo</p>	 <p>The image shows the 'Krefelder Fairkehr' logo, which consists of a yellow sign with the text 'Krefelder Fairkehr' and a graphic of a car and two children walking. Below the logo is a bar chart showing the number of injured children from 1999 to 2010. The chart has two series: 'Zahl der verunglückten Kinder' (orange bars) and 'davon passiv' (blue bars). A red line connects the top of the orange bars, showing a clear downward trend. The data points are as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Zahl der verunglückten Kinder</th> <th>davon passiv</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1999</td><td>185</td><td>40</td></tr> <tr><td>2000</td><td>154</td><td>34</td></tr> <tr><td>2001</td><td>149</td><td>24</td></tr> <tr><td>2002</td><td>151</td><td>38</td></tr> <tr><td>2003</td><td>155</td><td>36</td></tr> <tr><td>2004</td><td>103</td><td>18</td></tr> <tr><td>2005</td><td>131</td><td>19</td></tr> <tr><td>2006</td><td>107</td><td>16</td></tr> <tr><td>2007</td><td>128</td><td>25</td></tr> <tr><td>2008</td><td>97</td><td>15</td></tr> <tr><td>2009</td><td>126</td><td>43</td></tr> <tr><td>2010</td><td>87</td><td>20</td></tr> </tbody> </table>	Jahr	Zahl der verunglückten Kinder	davon passiv	1999	185	40	2000	154	34	2001	149	24	2002	151	38	2003	155	36	2004	103	18	2005	131	19	2006	107	16	2007	128	25	2008	97	15	2009	126	43	2010	87	20	<p>Quelle Bilder: unten: <a href="http://www.krefelder-fairkehr.de">www.krefelder-fairkehr.de</a> oben: <a href="http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,4145/ticket,guest/-/AGFS_Nahmobilit_t_27_10.pdf">http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,4145/ticket,guest/-/AGFS_Nahmobilit_t_27_10.pdf</a></p> <p>Weitere Informationen: Broschüre Nahmobilität Konkret (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen e.V.)</p>
Jahr	Zahl der verunglückten Kinder	davon passiv																																										
1999	185	40																																										
2000	154	34																																										
2001	149	24																																										
2002	151	38																																										
2003	155	36																																										
2004	103	18																																										
2005	131	19																																										
2006	107	16																																										
2007	128	25																																										
2008	97	15																																										
2009	126	43																																										
2010	87	20																																										


Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
13.	Hamm	Verkehrssicherheit	<p><b>K.i.d.S: Kinder in der Stadt</b></p> <p>Durchgängige Verkehrserziehung vom Vorschulalter bis zur Sekundarstufe I.</p> <p>Dieses Projekt wird von Polizei, Schulen sowie Kindertagesstätten durchgeführt.</p> <p>Verknüpfung und Weiterentwicklung der bisherigen Arbeiten zu einem einheitlichen Verkehrserziehungskonzept</p> <p>Zahlreiche Arbeitshilfen für Pädagogen sind zukünftig herunterzuladen auf der Homepage.</p> <p>Module A-D: nach erfolgreicher Teilnahme jeweils Dokumentation im K.i.d.S.-Führerschein.</p> <p>Ergebnis nach Fünfjährige Evaluation der Kriminalprävention: Rückgang der Unfälle mit aktiver Kinderbeteiligung um ca. 30%.</p>		<p>Quelle Bild: Broschüre Nahmobilität Konkret: <a href="http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,4145/ticket,guest/-/AGFS_Nahmobilit_t_27_10.pdf">http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,4145/ticket,guest/-/AGFS_Nahmobilit_t_27_10.pdf</a> S. 60</p> <p>Weitere Informationen: <a href="http://www.kinderinderstadt.de">www.kinderinderstadt.de</a></p>
14.	Freiburg	Verkehrssicherheit	<p><b>Trixispiegel</b></p> <p>An 145 Knotenpunkten wurden die sogenannten Trixispiegel angebracht, die Lkw-Fahrer unterstützen, Radfahrer im „toten Winkel“ zu erkennen. Die Finanzierung erfolgte größtenteils durch Sponsoring der privaten Initiative „Round Table“. Die Polizei berichtet von guten Erfahrungen.</p>		

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
15.	München	Mobilitätsförderung	<p><b>„Radl`n im Alter“ – Fahrradkurse für ältere Menschen</b></p> <p>Auf Senioren zugeschnittenes Radfahrprogramm</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Senior/innen Spaß am Radfahren vermitteln,</li> <li>• fit machen für kritische Situationen im Straßenverkehr,</li> </ul> <p>Fahrtrainings und Theorie außerhalb des Straßenverkehrs auf speziellen Parcours, sowie Radtouren in der Stadt</p> <p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Green City e.V. (Umweltschutzorganisation, Initiator, Projektkoordination und inhaltliche Gestaltung),</li> <li>• Projektpartner: hpv e.V. (Human Powered Vehicles, stellen seniorengerechte Fahrräder, ein Vertreter macht die theoretische Einführung, stellt einen Ergotherapeuten sowie einen Re-ha-Fachberater)</li> <li>• Seniorenzeitschrift Treffpunkt 55plus (redaktionelle Begleitung)</li> <li>• eingebunden sind auch die jeweiligen Alten- und Servicezentren und die Verkehrspolizei München</li> </ul>		<p>Copyright Bilder: Stefan Taschner</p> <p>Weitere Informationen:</p> <p><a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2034">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2034</a></p> <p><a href="http://www.eltis.org/index.php?id=13&amp;study_id=2845">http://www.eltis.org/index.php?id=13&amp;study_id=2845</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
16.	Tübingen	Förderung E-Mobilität	<p><b>Maßnahmenpaket zur Etablierung von Pedelecs</b></p> <p>Ziel: 1.000 Pedelecs sollen im Rahmen der Klimaschutzkampagne „Tübingen macht blau“ verkauft werden</p> <p>Aktion baut auf 4 Modulen auf:</p> <p>Anschaffung von drei Pedelecs als Dienstfahräder in der Verwaltung</p> <p>Service:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Testfahrten (Organisiert mit Partnern wie Fahrradgeschäften, Lokale Agenda-Gruppe),</li> <li>• 100 € Prämie von den Stadtwerken bei Kauf eines Pedelec und gleichzeitigem Wechsel zu Ökostromtarif der Stadtwerke,</li> <li>• extra Pedelec-Kredit bei Sparkasse</li> </ul> <p>Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Testfahrt mit Bürgermeister)</p> <p>Evaluation: Erhebung und Kommunikation von Daten zum Erfolg der Kampagne</p>		<p>Copyright Foto: Universitätsstadt Tübingen</p> <p>Weitere Informationen:</p> <p><a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2141#4">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2141#4</a></p> <p><a href="http://www.tuebingen-macht-blau.de/pedelec.html">http://www.tuebingen-macht-blau.de/pedelec.html</a></p>


Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
17.	Bremen	Förderung E-Mobilität	<p><b>Pedelec-Testfahrten</b></p> <p>Unternehmen können sich 10 Tage lang kostenlos bis zu 18 Pedelecs ausleihen, um diese durch die Mitarbeiter testen zu lassen.</p> <p>Werbung über Flyer, Karten, eigene Internetseite</p> <p>Kampagne des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa</p>		<p><a href="http://www.pedelec-bremen.de">www.pedelec-bremen.de</a></p>
18.	Offenburg	Förderung E-Mobilität	<p><b>Kostenlose Solar-Akku-Ladestation für Pedelecs</b></p> <p>Ladestation an zentral gelegener Bushaltestelle</p> <p>Den Nutzern stehen Schließfächer mit handelsüblichen Anschlüssen für das Aufladen der Akkus zur Verfügung. Der Strom wird durch Solar-Pannels auf dem Dach der Bushaltestelle erzeugt.</p> <p>Gemeinschaftsprojekt der Hochschule Offenburg, des E-Werkes Mittelbaden sowie der Stadt Offenburg.</p>	 <p>Foto: Stadt Offenburg (<a href="http://www.offenburg.de">www.offenburg.de</a>)</p>	<p><a href="http://www.offenburg.de/html/aktuell/aktuell_u.html?&amp;artikel=7600&amp;cataktuell=3">http://www.offenburg.de/html/aktuell/aktuell_u.html?&amp;artikel=7600&amp;cataktuell=3</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
19.	Nürnberg	Kommunikation	<p><b>Mobile Bürgerversammlungen</b></p> <p>Gemeinsame Touren mit Verwaltung, Politik und Bürgern: Erkundung von Projekten und Planungen in Stadtteilen mit dem Rad</p> <p>Projektdurchführung durch den Oberbürgermeister und seine Mitarbeiter</p> <p>6x im Jahr, beginnen immer am Rathaus und gehen ca. 25 km lang (nur Touren in der Altstadt werden zu Fuß zurückgelegt)</p> <p>Vor Ort stellen Stadtspitze, berufsmäßige Stadträte und Mitarbeiter aus der Verwaltung interessierten Bürgern sowie ehrenamtlichen Stadträten aktuelle, meist stadtteilbezogene Projekte und Planungen aus allen Bereichen des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens vor.</p> <p>Bürger können der Verwaltung Wünsche und Anregungen auf den Weg geben und die Verwaltung erhält einen Eindruck, mit welchen Einwänden oder Fragestellungen sie sich bei der Durchführung auseinandersetzen müssen.</p>		<p>Copyright Bild: Stadt Nürnberg</p> <p>Weitere Informationen: <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2106#0">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2106#0</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
20.	Kirchheim u.T.	Kommunikation	<p><b>Runder Tisch „Radfahren in Kirchheim“</b></p> <p>Verwaltungsübergreifender Arbeitskreis Der Runde Tisch wird mindestens einmal pro Jahr auf Initiative des Bürgermeisters zusammengerufen. Alle zwei Jahre wird ein umfangreicher Radverkehrsbericht mit Maßnahmenplan erstellt, der auch im Internet veröffentlicht wird</p>		<p><a href="http://www.fahrradland-bw.de/stadt-kirchheim-unter-teck/">http://www.fahrradland-bw.de/stadt-kirchheim-unter-teck/</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
21.	Fellbach, Karlsruhe, u.v.m.	Öffentlichkeitsarbeit	<b>Logo</b> Entwickeln eines eigenen Logos mit Radverkehrsbezug		<a href="http://www.fellbach.de/text/290/de/radverkehr.html">http://www.fellbach.de/text/290/de/radverkehr.html</a> <a href="http://www.karlsruhe.de">www.karlsruhe.de</a>
22.	Nürnberg	Öffentlichkeitsarbeit	<b>Kommunale Radverkehrskampagne mit eigenem Logo</b> Aktuelle Kampagne über Internet, Plakat- und Postkartenaktionen und eigenes Logo Dargestellt werden die Vorteile des Radfahrens und Infos zu Maßnahmen bzw. Serviceleistungen der Stadt		<a href="http://nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/">http://nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/</a>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
23.	Offenburg	Öffentlichkeitsarbeit	<p><b>Internetpräsenz Radverkehr</b></p> <p>Umfangreiche Informationen u. a. zu Aktionen und Serviceleistungen der Stadt zum Thema Radverkehr</p> <p>Regelmäßige Aktualisierung</p> <p>U. a. Scherbentelefon, Mängelmelder</p>		<p>www.offenburg.de</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
24.	Oldenburg, Rostock, ADFC, u.v.m.	Öffentlichkeitsarbeit	<p><b>Info-Broschüren, Flyer, etc.</b></p> <p>Übermitteln von Informationen rund um's Radfahren (z. B. Verkehrsregeln, Aktionen, neue Führungsformen, erklärende Infos) anhand von Flyern, Broschüren, Postkarten, etc.</p> <p>Beispiele:  Aktion „Hier wohne ich“ vom BUND Rostock  Aktion „Fahr mir nicht in die Hacken!“ vom ADFC Weyhe</p>		<p><a href="http://www.oldenburg.de">www.oldenburg.de</a></p> <p><a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2182">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2182</a></p> <p><a href="http://www.adfc-weyhe.de/file/FahrMirNichtInDieHacken.pdf">http://www.adfc-weyhe.de/file/FahrMirNichtInDieHacken.pdf</a></p>



Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
25.	Kopenhagen, Bozen, u.v.m.	Öffentlichkeitsarbeit	<p><b>Zählanlagen</b></p> <p>Automatische Zählanlagen, Fahrradbarometer oder Induktionsschleifen</p> <p>Ziel: Kontinuierliche Informationen über die Entwicklung des Radverkehrs</p> <p>In Verden z.B. an der Südbrücke denkbar</p>	 <p>Bozen</p>  <p>Kopenhagen (Foto Arne Koerdt)</p>	<p><a href="http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=181">http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=181</a></p> <p><a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2147#0">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2147#0</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
26.	Potsdam	Öffentlichkeitsarbeit	<p><b>Wettbewerb Fahrradfreundliches Geschäft</b></p> <p>Bei dem von der Stadt seit 2010 jährlich ausgelobten Wettbewerb können sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können.</p> <p>Ziele:</p> <p>Für das Einkaufen mit dem Fahrrad werben.</p> <p>Fahradfreundliches Klima schaffen.</p> <p>Förderung von Standorten, die gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind.</p>	 	<p>Quellen Bilder und weitere Informationen:</p> <p><a href="http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=200">http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=200</a></p> <p><a href="http://www.potsdam.de/cms/zieI/1002179/DE/">http://www.potsdam.de/cms/zieI/1002179/DE/</a></p>
27.	Karlsruhe	Öffentlichkeitsarbeit	<p><b>„Fahradfreundlichster Arbeitgeber“</b></p> <p>An dem 2008 und 2010 durchgeführten Wettbewerb haben sich bisher 25 Firmen mit insgesamt 22.000 Beschäftigten beteiligt.</p> <p>Die von den Firmen durchgeführten Maßnahmen betreffen zahlreiche Handlungsfelder.</p> <p>Die Jury besteht aus Stadtverwaltung, AOK, IHK, ADFC. Preise sind ein wertvolles Fahrrad sowie Preisgelder (insgesamt 3.000 €).</p>		<p>Quelle Bild und weitere Informationen:</p> <p><a href="http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/aktionen/arbeitgeber2010">http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/aktionen/arbeitgeber2010</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
28.	Duisburg	Service	<p><b>Fahrradstadtplan</b></p> <p>Der Fahrradstadtplan enthält alle wichtigen Radverbindungen innerhalb des Stadtgebietes sowie interessante Ziele für Radler</p> <p>Maßstab 1:20.000</p>		<p><a href="http://www.duisburg.de/micro2/fahrradportal/radtouren/fahrradstadtplan/102010100000327636.php">http://www.duisburg.de/micro2/fahrradportal/radtouren/fahrradstadtplan/102010100000327636.php</a></p>
29.	Kirchheim u.T.	Service	<p><b>Kirchheimer KinderKarte</b></p> <p>Fahrradstadtplan für Kinder mit Hinweisen auf gefährliche Stellen im Stadtgebiet und Infos zum verkehrssicheren Fahrrad bzw. zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr</p>		<p><a href="http://www.kirchheim-teck.de">www.kirchheim-teck.de</a></p>


Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
30.	Essen	Service	<p><b>Fahrradkalender</b></p> <p>Zusammenstellung aller Termine und interessanter Infos rund um`s Radfahren in der Stadt in einem Kalender</p> <p>Veröffentlichung im Papierformat oder online auf der Internetseite der Stadt</p>		<p><a href="http://www.essen.de/fahrradfreundlich">www.essen.de/fahrradfreundlich</a></p>
31.	Offenburg	Service	<p><b>Begrüßungspaket für Neubürger</b></p> <p>Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen. Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv.</p> <p>Die Stadt Offenburg schickt allen Neubürgern innerhalb von 2 Monaten nach der Ummeldung ein Begrüßungspaket, welches auf die günstigen Bedingungen zum Radfahren in Offenburg hinweisen und die Neubürger zum Fahrradfahren motivieren soll. Zusätzlich sind zahlreiche Infos und Gutscheine rund um`s Radfahren im Paket enthalten.</p>		<p><a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2155#0">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2155#0</a></p> <p>Internetseite der Stadt Offenburg:  <a href="http://www.offenburg.de/html/begruessungspaket_fuer_neubuerger.html">http://www.offenburg.de/html/begruessungspaket_fuer_neubuerger.html</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
32.	Bremen	Service	<p><b>Aktion Firmenfahrrad</b></p> <p>Unternehmen können Firmenfahrräder zu günstigen Konditionen erwerben, mit denen Mitarbeiter die Wege zu Terminen in der Stadt fahren können.</p> <p>Durchführung:</p> <p>Die Koordinierungsstelle der Bremer Umweltpartnerschaft „partnerschaft umwelt unternehmen“ übernimmt den Service (gegen monatliche Pauschale von 10 €) Darin enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Reparaturen (nur Ersatzteile müssen selber getragen werden),</li> <li>→ 2x /Jahr Wartung und Pflege</li> <li>→ Bei Panne auf dem Weg wird dem Fahrer ein Taxi bezahlt</li> </ul>	 <p>The image shows a promotional poster for the 'aktionfirmenfahrrad' project. The poster is blue and white with the headline 'Aufsteiger gesucht!' (Riders sought). It features a photograph of several bicycles parked in a row. Below the poster is a photograph of a group of men in business suits sitting on bicycles in a city square, demonstrating the service.</p>	<p>Copyright Bilder: ECOLO</p> <p>Weitere Informationen:  <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2117#1">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2117#1</a>  <a href="http://www.umwelt-unternehmen.bremen.de/Aktion_Firmenfahrrad.html">http://www.umwelt-unternehmen.bremen.de/Aktion_Firmenfahrrad.html</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
33.	Salzburg	Service	<p><b>Self-Service-Reparaturstation</b></p> <p>Der Radverkehrskordinator der Stadt hat gemeinsam mit einer Fahrradwerkstatt einen Prototypen für eine Reparaturstation entwickelt, an der Radfahrer ihr Fahrrad selbst reparieren können.</p> <p>Die Stationen enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werkzeug,</li> <li>• ausklappbare Radaufhängearme,</li> <li>• Druckluftarmatur,</li> <li>• Fahrradölspraydosen</li> <li>• Papierhandtuchhalter</li> </ul> <p>Probleme beim Prototyp (technische Probleme, Probleme mit Diebstahl) wurden festgestellt und bei der Weiterentwicklung berücksichtigt</p> <p>Die ersten Ausbaustufen wurden alleine durch die Stadt finanziert, für den weiteren Ausbau konnte die Firma Progress Außenwerbung gewonnen werden, welche sich um die Einholung der erforderlichen Bewilligungen, die Aufstellung und Reinigung der Stationen kümmert und diese finanziert.</p> <p>Die Wartung wird im Auftrag der Stadt vom Jugendbeschäftigungsprojekt Vellorep übernommen.</p>	 	<p>Copyright Fotos : Stadt Salzburg,</p> <p>Weitere Informationen:</p> <p><a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2061#3">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2061#3</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
34.	Marl, Lemgo, Stuttgart, Böblingen, u.v.m	Service	<p><b>Ampelgriff</b></p> <p>Radfahrer steigen bei Rot ungerne von ihrem Fahrrad ab. Daher halten sich viele Radfahrer an den Ampelmasten fest.</p> <p>Komfortabler für wartende Radfahrer ist aber ein Ampelgriff.</p> <p>2000 wurde der Ampelgriff von der Stadt Marl entwickelt und inzwischen in den verschiedensten Städten eingeführt.</p> <p>Die Masten, an denen Ampelgriffe angebracht werden, müssen an geeigneter Stelle platziert sein, so dass es nicht zu Konflikten zwischen wartenden Radfahrern und Fußgängern oder quer fahrenden Radfahrern kommt.</p> <p>Ampelgriffe werden u.a. vertrieben von VSF e.V. und kosten derzeit 38 € pro Ampelgriff. Häufig können die Städte auch Sponsoren gewinnen.</p>	 <p>Ampelgriff in Lemgo</p>  <p>Ampelgriff in Böblingen</p>	<p>Weitere Informationen:  <a href="http://www.ampelgriff.de">www.ampelgriff.de</a>  <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2073">http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2073</a></p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
35.	Eschwege, Kitzingen, u.v.m.	Service	<p><b>Gepäckaufbewahrung</b></p> <p>Schließfächer in der Innenstadt</p> <p>Größe auch ausreichend für Fahrradgepäcktaschen</p> <p>Bedienung z. B. durch Pfandmünzen</p>	  <p>Beispiel Eschwege</p>  <p>Beispiel Kitzingen</p>	PGV

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
36.	Weißenfels	Service	<b>Servicestation mit Gepäckaufbewahrung</b> Touristische Servicestation des Fremdenverkehrsvereins mit Fahrradverleih und Gepäckaufbewahrung Standort am Saaleradweg		PGV
37.	Cochem	Service	<b>Schließfächer</b> In der Innenstadt, direkt neben einer Fahrradabstellanlage		PGV