



# Stadt Neustadt am Rübenberge

Radverkehrskonzept Gesamtstadt (ohne Kernstadt)





# **Stadt Neustadt am Rübenberge**

Radverkehrskonzept Gesamtstadt (ohne Kernstadt)

Erläuterungsbericht

Auftraggeber: Stadt Neustadt am Rübenberge  
Fachdienst Tiefbau

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

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Heike Prahlow  
Leander Fricke B.A.  
Christoph Herrmann B.A.

Hannover, im Mai 2024



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Zielsetzung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Derzeitige Situation zum Radverkehr in der Gesamtstadt.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Netzkonzeption .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Grundsätze und Vorgehen .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2</b>	<b>Struktur des Radverkehrsnetzes.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur.....</b>	<b>11</b>
<b>4.1</b>	<b>Aktuelle Änderungen in den Aussagen der Richtlinien zur Führung des Radverkehrs.....</b>	<b>11</b>
<b>4.2</b>	<b>Thematische Handlungsschwerpunkte für Neustadt am Rügenberge (Gesamtstadt) .....</b>	<b>18</b>
<b>4.2.1</b>	<b>Gestaltung von Ortsdurchfahrten und Ortseingangsbereichen .....</b>	<b>18</b>
<b>4.2.2</b>	<b>Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen außerorts .....</b>	<b>22</b>
<b>4.2.3</b>	<b>Einrichtung von Fahrradstraßen .....</b>	<b>23</b>
<b>4.2.4</b>	<b>Breiten und Belagsqualitäten bei Wirtschaftswegen .....</b>	<b>26</b>
<b>4.2.5</b>	<b>Sicherung von Knotenpunkten und Querungsstellen .....</b>	<b>27</b>
<b>4.2.6</b>	<b>Einsatz und Sicherung von Pollern und Umlaufsperrern.....</b>	<b>27</b>
<b>4.2.7</b>	<b>Empfehlungen für die Verwendung radfahrfreundlicher Belagsarten .....</b>	<b>29</b>
<b>4.3</b>	<b>Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur.....</b>	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>Weitere Handlungsfelder .....</b>	<b>36</b>
<b>5.1</b>	<b>Fahrradparken (inkl. Bike+Ride).....</b>	<b>36</b>
<b>5.2</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen .....</b>	<b>41</b>
<b>6</b>	<b>Umsetzungsstrategie und Fazit.....</b>	<b>45</b>
	<b>Anhang 1: Dokumentation der Regionalkonferenzen.....</b>	<b>51</b>
	<b>Anhang 2: Übersichtsplan Prüfnetz inkl. Quellen und Ziele .....</b>	<b>56</b>
	<b>Anhang 3: Übersichtsplan Entwicklung vom Prüfnetz zum Zielnetz.....</b>	<b>57</b>
	<b>Anhang 4: Übersichtsplan Kommunales Radverkehrsnetz .....</b>	<b>58</b>
	<b>Anhang 5: Übersichtsplan Handlungsbedarf .....</b>	<b>59</b>



# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Neustadt am Rübenberge liegt etwa 20 km nord-westlich der Landeshauptstadt Hannover. Sie ist Teil der Region Hannover und bietet rund 45.000 Einwohner\*innen ein Zuhause. Die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge besteht neben der Kernstadt aus 33 weiteren Stadtteilen. Das Neustädter Land ist durch flache land- und forstwirtschaftliche Flächen sowie durch die mäandrierende Leine geprägt. Im westlichen Stadtgebiet liegt das Steinhuder Meer, eine große Seelandschaft, die auch überregional touristisch bedeutsam ist.

Für die Kernstadt Neustadt am Rübenberge wurde in den Jahren 2020/2021 ein Radverkehrskonzept mit Schwerpunkt auf den Alltagsradverkehr erstellt. Dieses wurde mit der vorliegenden Konzeption auf die Gesamtstadt ausgeweitet. Dabei wurde die radverkehrliche Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt und untereinander sowie an die Nachbarkommunen betrachtet (Netzkonzeption). Die vorhandene Wegeinfrastruktur für den Radverkehr wurde geprüft und der Handlungsbedarf zur Ertüchtigung der Verbindungen aufgezeigt. Neben der Wegeinfrastruktur wurden ebenfalls die Aspekte Fahrradparken sowie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen zur Verbesserung des Fahrradklimas in Neustadt am Rübenberge in die Gesamtkonzeption einbezogen.

Das Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge

- basiert auf den grundlegenden Aussagen zur Förderung des Radverkehrs aus dem Radverkehrskonzept für die Kernstadt (2021) und ergänzt dies,
- zeigt die wichtigen Verbindungen zum Radfahren (Alltags- und Freizeitradverkehr) in und zwischen den Stadtteilen sowie zu den Nachbarkommunen in einem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz auf,
- prüft die Situation des Radverkehrs im Zuge der Netzverbindungen und zeigt den Handlungsbedarf zur Ertüchtigung der geprüften Verbindungen auf Basis der aktuellen Empfehlungen der Regelwerke auf,
- betrachtet die Aspekte zur Verbesserung des Fahrradklimas (Öffentlichkeitsarbeit und Service) sowie zum Fahrradparken in den Stadtteilen qualitativ und zeigt entsprechende Verbesserungspotenziale auf.

Mit der Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs für die Gesamtstadt soll nun flächendeckend

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

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung entwickelt und im politischen Raum vorgestellt.

## 2 Derzeitige Situation zum Radverkehr in der Gesamtstadt

Die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge besitzt durch die zahlreichen und zum Teil weit auseinanderliegenden Stadtteile eine sehr weiträumige und stark gegliederte Siedlungsstruktur. Aufgrund der überwiegend ebenen Topografie bietet sie jedoch grundsätzlich gute Grundvoraussetzungen für das Radfahren im Alltag und in der Freizeit. Mit dem Steinhuder Meer befindet sich am Rand des Stadtgebietes darüber hinaus ein auch überregional bedeutsames Freizeitziel, das ebenfalls zahlreiche Radtouristen anzieht.

Für die Kernstadt Neustadt am Rübenberge wurde durch die PGV Alrutz GbR in den Jahren 2020/2021 ein Radverkehrskonzept erarbeitet, welches grundsätzlich zum Ziel hatte, den Radverkehrsanteil in der Kernstadt zu erhöhen sowie die Sicherheit der Radfahrenden zu verbessern. Hierbei waren auch die Anbindung der Kernstadt an die anliegenden Stadtteile thematisiert worden.

Im regionalen Zusammenhang verläuft das Vorrangnetz der Region Hannover durch das Stadtgebiet. Neben den Alltagsverbindungen sind hier auch Freizeitverbindungen aufgezeigt. Neben dem Vorrangnetz der Region bestehen im Stadtgebiet auch weitere touristische Radrouten, die über eine überregionale Radwegweisung beschildert sind.

Zur Anbindung der einzelnen Stadtteile untereinander bzw. mit der zentralen Kernstadt bestehen meist klassifizierte Straßen, die häufig über keine oder eine zu schmale separate Radverkehrsanlage verfügen. Darüber hinaus stellen Wirtschaftswege oder selbständige Wegeverbindungen teilweise parallele und damit alternative Routen zum Radfahren abseits vom Kfz-Verkehr dar.



Abb. 2-1: Mischverkehrsführung im Zuge Evensener Straße (L 191) (links) sowie gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite und Zweirichtungsführung im Zuge Zur Jürse (L 193) (rechts).

Im Zuge von Ortsdurchfahrten einzelner Stadtteile bestehen vereinzelt Markierungslösungen, die jedoch überwiegend in zu geringer nutzbarer Breite vorgefunden wurden.



Abb. 2-2: Schutzstreifen in unzureichender Breite in Am Gäsenberg (links) und einseitig im Steinweg (K 335) (rechts)

Darüber hinaus sind in den Ortsdurchfahrten vielfach auch die Gehwege für den Radverkehr frei gegeben. Allerdings entsprechen diese nahezu ausnahmslos nicht den Breitenanforderungen für eine vom Rad- und Fußverkehr gemeinsam genutzte Verkehrsfläche. Die Freigabe der Gehwege besteht teilweise auch für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen.

An Knotenpunkten, an denen ein Führungsformwechsel stattfindet, fehlen oftmals sicher gestaltete und intuitiv wahrnehmbare Übergänge bzw. die Weiterführung für den Radverkehr. Darüber hinaus sind auch Querungsbedarfe im Netzverlauf Mischverkehrsführungen, die insbesondere bei Straßen mit hohen Kfz-Stärken bzw. Geschwindigkeitsniveaus einer zusätzlichen Sicherung des querenden Radverkehrs bedürfen, zumeist nicht (ausreichend) gesichert.



Abb. 2-3: Querungsbedarf der Kreisstraße Nöpker Straße (K 301) / Dickenhoopsweg (links) und ungesicherter Übergang vom Radweg im Seitenraum auf die Fahrbahn im Knoten Walsroder Straße (L 193) / Schmiedestraße / Zur Reiterheide (rechts)

Auch im Übergang von einer vorhandenen außerörtlichen einseitigen Zweirichtungsführung in die innerörtlich richtungstreue Führung an Ortseingängen fehlen in der Regel gesicherte Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr.



Abb. 2-4: Ortseingang Helstorf (links) und Ortseingang Wulfelade (rechts) mit jeweils gemeinsamem Geh- und Radweg außerorts, der an die innerörtliche Mischverkehrsführung anschließt

### 3 Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelte Radverkehrsnetz für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge schließt an das Radverkehrsnetz der Kernstadt an und weitet dieses in die übrigen Stadtteile bzw. auf das gesamte Stadtgebiet aus. Ziel dieser Erweiterung des Radverkehrsnetzes ist es, auch auf Ebene der Gesamtstadt sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Diese sollen so realisiert werden, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen zur Erreichung von radverkehrsrelevanten Zielen, die dem Radverkehr nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfs möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Das Radverkehrsnetz verknüpft neben den Stadtteilen untereinander diese auch mit der Kernstadt und den dort befindlichen wichtigen Zielen hinsichtlich Nahversorgung, Bildung und Arbeit. Das Radverkehrsnetz der Kernstadt und die Übergänge in die weiteren Stadtteile werden dabei berücksichtigt. Im Vordergrund der Netzkonzeption für die Gesamtstadt stand wie auch schon für die Kernstadt der Alltagsradverkehr und damit einhergehende Verbindungsansprüche. Aufgrund der hohen Bedeutung des touristischen und freizeitorientierten Radverkehrs wurden jedoch auch diese im Rahmen der Netzkonzeption für die Gesamtstadt mit betrachtet.

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

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

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

### 3.1 Grundsätze und Vorgehen

Die Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung eines Radverkehrsnetzes entsprechen den im Radverkehrskonzept für die Kernstadt aufgeführten Grundsätzen.

Die Netzkonzeption erfolgte auf Basis einer Quell-Zielanalyse. Als wichtige Quellen des Radverkehrs werden die Ortsteile und die Kernstadt angesehen. Auch wichtige Ziele liegen in der Kernstadt (Nahversorgungsmöglichkeiten, Arbeitsplatzstandorte, weiterführende Bildungseinrichtungen). Abseits der Kernstadt stellen u.a. Bahnhaltestellen, Einzelhandelsstandorte, Grundschulen, Kitas und Sportstätten relevante Ziele für den Radverkehr dar.

Vorhandene Netzstrukturen, wie die Anschlüsse an das Radverkehrsnetz für die Kernstadt oder das auf den überörtlichen Alltagsradverkehr ausgerichtete Vorrangnetz der Region Hannover wurden im gesamtstädtischen Netz einbezogen. In der Netzkonzeption ebenfalls berücksichtigt wurde auch eine Vielzahl auf kommunaler Ebene bedeutender Freizeitrouten und touristische Radrouten, u.a. Regionsroute 7, Wasserlandweg, Kirchen und Klöster, Kulturroute, Leineradfernweg, Moorroute, Mühlenroute, Neustädter Landroute, Pilgerweg, Regionsradiale, Regionsring, Steinhuder Meer Rundweg.

Ein gemäß den formulierten Grundsätzen und auf Basis vorhandener Netzstrukturen sowie der Verknüpfung wichtiger Quellen und Ziele entwickelter Entwurf für das kommunale Radverkehrsnetz für die Gesamtstadt wurde im Rahmen von drei Regionalkonferenzen öffentlich mit relevanten Akteuren sowie der interessierten Bevölkerung diskutiert. Die Regionalkonferenzen fanden digital statt. Dabei bestand die Möglichkeit, gewünschte Verbindungen im Netzzusammenhang sowie Hinweise zu bekannten Problemstellen (der Wegeinfrastruktur) oder weiteren Handlungsfeldern (z.B. Fahrradparken) zu geben. Alle Hinweise und Anregungen wurden im Zuge der weiteren Bearbeitung geprüft und berücksichtigt.

Im Anschluss an die Regionalkonferenzen wurde unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligung sowie weiteren Plausibilitätsprüfungen ein erster Netzentwurf („Prüfnetz“) mit einer Gesamtlänge von ca. 440 km abgeleitet. Dieser diente als Grundlage für die systematische Bestandsaufnahme und Mängelerfassung im Stadtgebiet. Das Prüfnetz wurde von geschultem Personal systematisch mit dem Rad befahren. Dabei wurden Bestand und erste festgestellte Mängel in einer digitalen Datenbank dokumentiert.



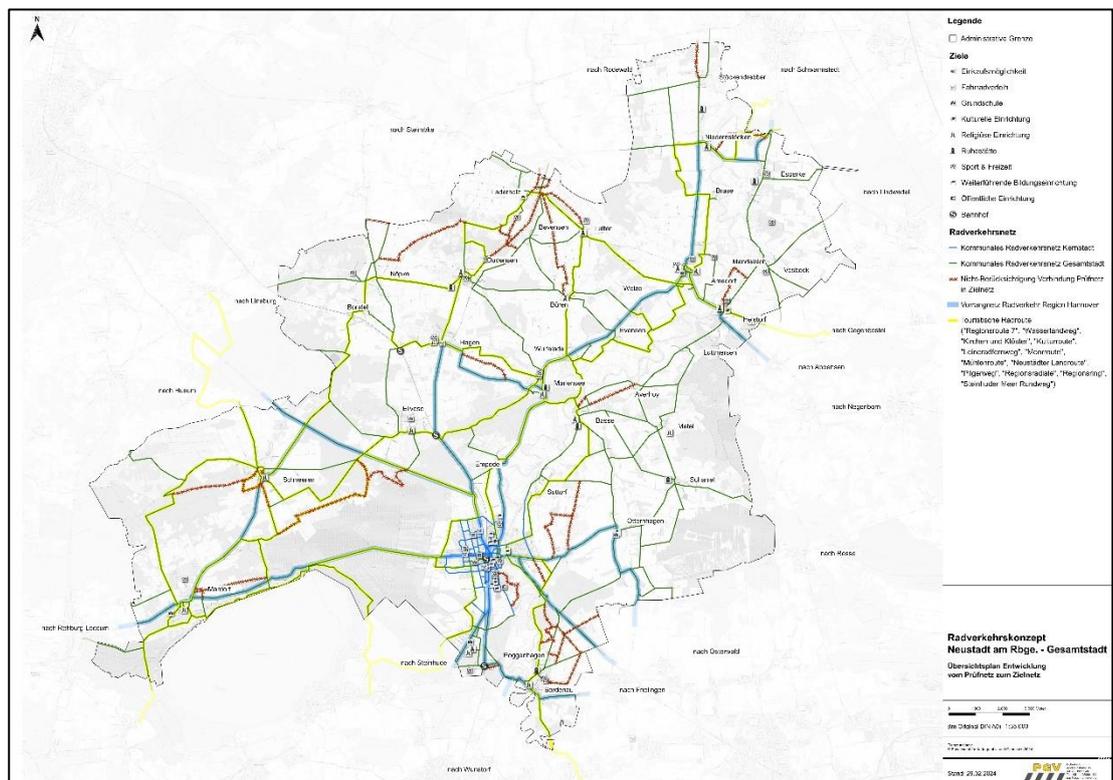


Abb. 3-2: Übersichtsplan zur Darstellung der Entwicklung vom Prüfnetz zum Zielnetz

### 3.2 Struktur des Radverkehrsnetzes

Das nach den aufgezeigten Grundsätzen entwickelte Radverkehrsnetz für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge erweitert das Radverkehrsnetz der Kernstadt um weitere rund 374 km im gesamten Stadtgebiet.

Das kommunale Radverkehrsnetz für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge übernimmt

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Stadtteile untereinander sowie mit dem zentralen Versorgungsbereich der Kernstadt sowie
- die Anbindung weiterer wichtiger Einzelziele (u.a. Grundschulen, Kitas, Sportstätten, Bahnhaltelpunkte) im gesamten Stadtgebiet.

Dabei bestehen Verbindungen sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen als auch entlang des umfangreichen Wirtschaftswegenetzes, wodurch den Ansprüchen unterschiedlicher Nutzer\*innengruppen gerecht wird.

Im gesamtstädtischen Radverkehrsnetz bestehen zum Teil parallel verlaufene Verbindungen von Hauptverkehrsstraßen und Wirtschaftswegen (z.B. zwischen Mandelsloh und Stöckendrebber). Diese beruhen auf der Berücksichtigung bereits heute gut befahrbarer, jedoch zum Teil umwegig verlaufener Wirtschaftswegen als Parallelen zu zwar direkter verlaufenden Hauptverkehrsstraßen, welche trotz hoher Kfz-Verkehrsstärken und gefahrenen Geschwindigkeiten keine straßenbegleitenden



## 4 Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur

Der Radverkehr in Neustadt am Rübenberge soll insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z. B. ERA 2010<sup>1</sup>) sowie deren Fortschreibungen zu berücksichtigen.

Die Aussagen der derzeit geltenden Richtlinien und Empfehlungen sind grundlegend im Erläuterungsbericht zum Radverkehrskonzept für die Kernstadt aufgeführt. Nachfolgend werden lediglich neuere Entwicklungen und Empfehlungen der letzten Jahre zusammenfassend aufgeführt (u.a. in StVO, E-Klima. Diese bilden die Grundlage für den festgestellten Handlungsbedarf.

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

### 4.1 Aktuelle Änderungen in den Aussagen der Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

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

Auch der aktuelle **Nationale Radverkehrsplan 3.0** der Bundesregierung legt die Vorteile einer Förderung des Radverkehrs dar und leitet daraus Visionen und Ziele für das „Fahrradland Deutschland 2030“ ab.

Sowohl die **ERA** als auch die **RASt** befinden sich derzeit in Überarbeitung. Bei der Aktualisierung werden die Aspekte einer kapazitätsorientierten Radverkehrsplanung bezüglich der Zunahme der Nutzung von Rädern mit Elektrounterstützung, die zunehmende Länge an zurückgelegten Strecken sowie die insgesamt zunehmende Nutzung des Rades im Alltagsradverkehr berücksichtigt. Auch der höhere Platzbedarf in Bezug auf die Verbreitung von Lasten- und Transporträdern findet dabei Berücksichtigung.

---

<sup>1</sup> Die derzeit geltenden ERA 2010 befinden sich in der Überarbeitung. Mit einer neuen Fassung ist nach derzeitigem Stand in 2024/2025 zu rechnen. Die Fortschreibung der ERA werden u.a. die Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelecs) thematisieren.

Im Vorfeld der finalen Fassungen der Regelwerke ist hier anzumerken, dass die Anforderungen an die Infrastruktur zum Radfahren zunehmen, der Radverkehr muss insgesamt größer und mutiger gedacht werden.

Die unterschiedlichen **Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen** für den Alltagsradverkehr werden in den aktuellen bzw. in Überarbeitung befindlichen Regelwerken aufgezeigt werden. Dabei werden nach aktuellem Kenntnisstand insgesamt drei Stufen an Qualitätsstandards definiert:

- Basisstandard: Regelstandard für kommunale und regionale Radverkehrsnetze (Schwerpunkt der ERA)
- Radvorrangrouten: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021<sup>2</sup>)
- Radschnellverbindungen: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021)

Mit den „**E Klima 2022**“<sup>3</sup> wurden Empfehlungen bezüglich der Anpassung vorhandener Regelwerke und Veröffentlichungen zusammengestellt. Diese verfolgen das Ziel, die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen und geben konkrete Hinweise und Vorgaben zur Berücksichtigung klimaschonender Mobilitätsformen.

### Entwicklungen in der StVO

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

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

---

<sup>2</sup> Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurden im Sommer 2021 veröffentlicht. Sie ersetzen die bisherigen Hinweise für Radschnellverbindungen und zeigen u.a. aktuelle deutschlandweite Standards bezüglich der Wegeinfrastruktur im Radverkehr auf.

<sup>3</sup> E Klima 22. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2022

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

Weitere Neuerungen sind auch durch die 2021 veröffentlichte **VwV-StVO** eingetreten. Fahrradstraßen können demnach auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden. Der Hinweis auf die vorhandene oder alsbald zu erwartende vorherrschende Verkehrsart des Radverkehrs ist nicht mehr enthalten.

Bei einer gemeinsamen und nicht benutzungspflichtigen Führung von Rad- und Fußverkehr im Seitenraum besteht gemäß aktueller VwV-StVO auch die Möglichkeit statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild „Radverkehr frei“ auch eine Regelung als „nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg“ anzuordnen. Diese Möglichkeit besteht in einzelnen Bundesländern (u.a. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen) bereits seit vielen Jahren und hat sich dort etabliert. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

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

Die Aussagen der geltenden StVO und VwV-StVO sowie der aktuellen Regelwerke (insbesondere RAST 06 und ERA 2010) bilden eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radverkehrskonzept.

### **Grundsätzliche Vorgaben zur Führung des Radverkehrs**

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

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

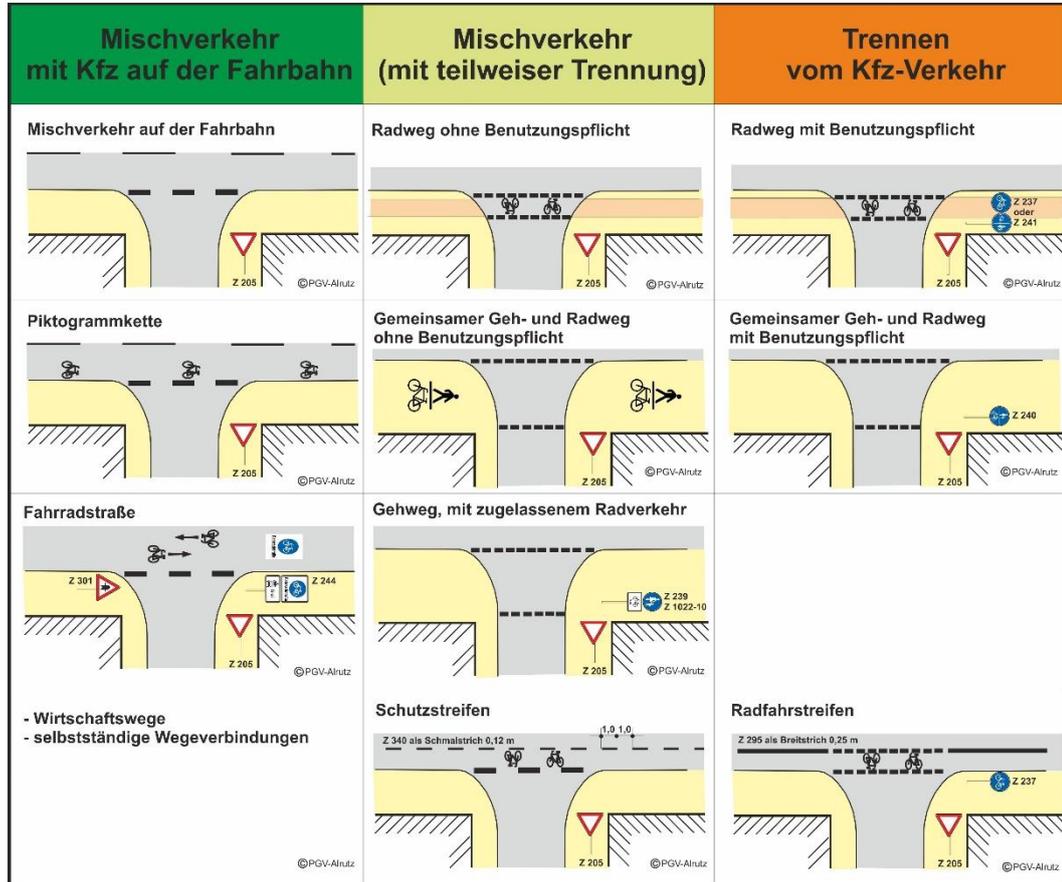


Abb. 4-1: Übersicht Führungsformen Radverkehr

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

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

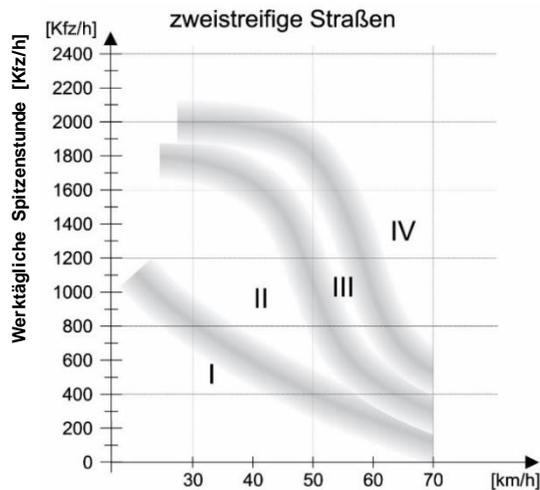


Abb. 4-2: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

### Belastungsbereich I

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

### Belastungsbereich II

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

### Belastungsbereich III

eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

### Belastungsbereich IV

eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

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

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

#### Weitere generelle Aspekte:

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt innerorts die richtungstreue Führung zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RASt 06 und der ERA 2010 sowie deren Fortschreibungen.

Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite <sup>4</sup>
<b>Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)</b>	2,00 m	1,60 m (ERA 2010) Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Zweirichtungsweg</b>	2,50 m	2,00 m (ERA 2010) Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
<b>Radfahrstreifen</b>	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Schutzstreifen</b>	1,50 m	1,25 m (ERA 2010) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt 06)
<b>Gemeinsamer Geh- u. Radweg</b>	≥ 2,50 m	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)

Tab. 4-1: Regelbreiten für innerörtliche straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach derzeit noch geltender RASt 06 bzw. ERA 2010

Im Verlauf wichtiger Hauptrouten, bei größerem Radverkehrsaufkommen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch

<sup>4</sup> Hinweis: Nach aktuellem Stand (12/2023) sollen die Mindestbreiten der ERA 2010 (Klammerwerte) in der Fortschreibung entfallen.

größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten.

Darüber hinaus sind bei der Planung v.a. zu parkenden Kfz zusätzlich Sicherheitstrennstreifen (mind. 0,75 m)<sup>5</sup> zu berücksichtigen

- Für an Radwege angrenzende **Gehwege** (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.
- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Alternativ können Piktogramme oder Furten markiert werden.

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



Abb. 4-3: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

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

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch

---

<sup>5</sup> Gemäß E-Klima 2022

generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

## 4.2 Thematische Handlungsschwerpunkte für Neustadt am Rübenberge (Gesamtstadt)

In einem umfassenden Maßnahmenkataster zur Wegeinfrastruktur wurden für die einzelnen Abschnitte des gesamten kommunalen Radverkehrsnetzes jeweils entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet. Zusätzlich werden nachfolgend einzelne ausgewählte Themen, die für eine geeignete Radverkehrsführung im Radverkehrsnetz für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge relevant sind, beispielhaft näher erläutert.

### 4.2.1 Gestaltung von Ortsdurchfahrten und Ortseingangsbereichen

Ortsdurchfahrten und die Eingangsbereiche der Ortsteile stellen im Stadtgebiet Neustadts am Rübenberge nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den Radverkehr relevante und zentrale Bereiche dar. Die Gestaltung dieser Bereiche besitzt somit, insbesondere vor dem Hintergrund von begrenzten Straßenraumbreiten und der Erforderlichkeit einer anforderungsgerechten Berücksichtigung auch der Belange des Fußverkehrs, eine besondere Bedeutung.

Die in den **Ortsdurchfahrten** der Ortsteile befindlichen Radverkehrsführungen in den Seitenräumen (überwiegend für den Radverkehr freigegebene Gehwege und gemeinsame Geh- und Radwege) weisen häufig, insbesondere für die aktuell teilweise auch zugelassene Nutzung in Zweirichtungsführung, unzureichende Breiten auf. Sie bieten gleichzeitig ein nur geringes Ausbaupotenzial, bzw. würden für einen anforderungsgerechten Ausbau der Radverkehrsanlagen erhebliche Eingriffe bei Baumstandorten oder Grunderwerb erforderlich sein.

Hier sollten bei geeigneten Rahmenbedingungen (z.B. mittleres Verkehrsaufkommen) Markierungslösungen ein alternatives Angebot für eine anforderungsgerechte Radverkehrsführung schaffen. Auch bei derzeitiger Radverkehrsführung im Mischverkehr können Markierungslösungen zu einer sichereren Radverkehrsführung beitragen.

Zahlreiche Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen Neustadts am Rübenberge verfügen allerdings über schmale Fahrbahnbreiten unter 7,50 m. Gemäß den skizzierten Standards können hier keine beidseitigen Schutzstreifen in Regelbreite markiert werden. Die Neumarkierung von Schutzstreifen in Mindestbreite gemäß ERA 2010 (1,25 m) wird generell nicht mehr empfohlen. Daher sollte sich anderen Markierungsoptionen bedient werden, um den Radverkehr als Fahrverkehr auf der Straße sichtbar zu machen.

Dies kann z.B. durch die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Regelbreite (1,50 m) erfolgen, der bei längeren Strecken auch alternierend markiert werden kann.

In Gegenrichtung können Radpiktogramme (Piktogrammreihe)<sup>6</sup> markiert werden. Diese besitzen zwar keine verkehrsrechtliche Relevanz, können die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aber verdeutlichen und somit ein größeres Bewusstsein für den auf der Straße stattfindenden Radverkehr schaffen.

Bei vorhandener bewegter Topografie wird empfohlen, stets das Angebot des Schutzstreifens für den langsameren bzw. bergauf fahrenden Radverkehr zu schaffen und die Piktogrammreihe auf der Gegenseite (bergab) zu markieren.

Sollten im Bestand zusätzlich Parkstände existieren, die nicht aufgegeben werden können, ist stets zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,50 m (gemäß E-Klima 2022: 0,75 m) zu den Parkständen beim Einsatz des Schutzstreifens einzuplanen und auch zu markieren.

Bei sehr schmalen Straßen (< 6,0 m) können auch beidseitig Piktogramme markiert werden, sollte der Einsatz von Radverkehrsanlagen in Regelbreite zuzüglich der Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz nicht möglich sein.



Abb. 4-4: Links: Beispiel für Einsatz eines Schutzstreifens und einer gegenüber liegenden Piktogrammreihe auf der Fahrbahn (Celle, Niedersachsen); rechts: Beispiel für den Einsatz beidseitiger Piktogrammreihen (Region Hannover)

<sup>6</sup> Nach derzeitiger Auffassung sieht das Land Niedersachsen noch keine Möglichkeit zur Markierung von Piktogrammreihen, da diese noch nicht in den Rechts- und Regelwerken verankert sind. Da andere Bundesländer diese bereits ausdrücklich fördern und insgesamt gute Erfahrungen – auch in Niedersachsen – mit dieser Lösung vorliegen, ist zu erwarten, dass auch Niedersachsen absehbar die Option ermöglicht.



Abb. 4-5: Beispiele für die Anwendung von Markierungslösungen im Stadtgebiet Neustadts am Rübenberge  
 links: Empfehlung zur Markierung beidseitiger Piktogrammketten (Frielinger Straße, Bordenau)  
 rechts: Empfehlung zur Markierung einer Kombination aus Schutzstreifen und Piktogrammkette (An der Waldbühne, Otternhagen)

Weitere Beispiele für die Anwendung von Markierungslösungen befinden sich z.B. in Borstel und Mandelsloh. Darstellungen der Querschnitte sind nachfolgend beispielhaft aufgezeigt.

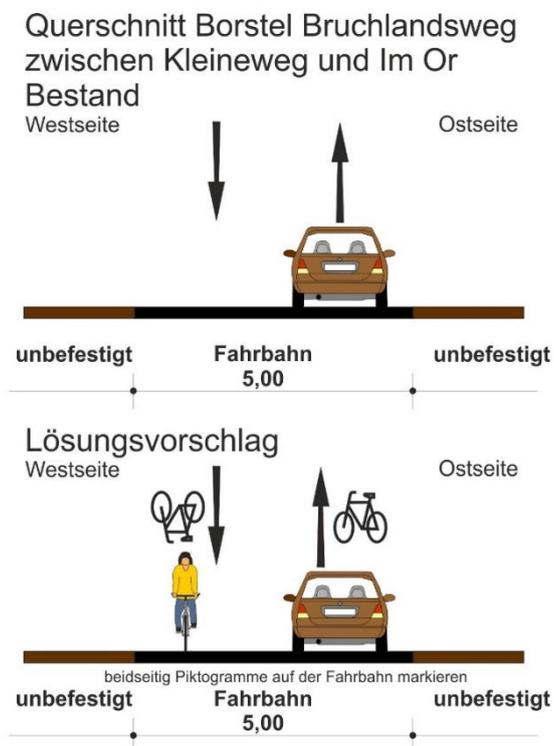


Abb. 4-6: Beispiel für die Anwendung von Markierungslösungen am Bruchlandsweg in Borstel

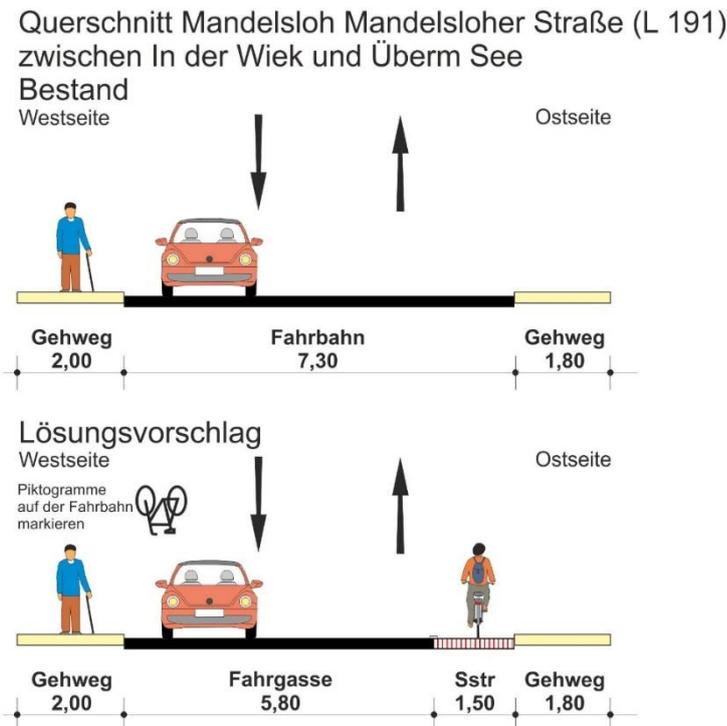


Abb. 4-7: Beispiel für die Anwendung von Markierungslösungen an der Mandelsloher Straße in Mandelsloh

Eine Sicherung des Übergangs vom einseitigen Zweirichtungsradverkehr außerorts in die richtungstreue Führung innerorts ist gemäß StVO erforderlich und dient auch der besseren Akzeptanz der innerorts richtungstreuen Führung. Diese Situation liegt i.d.R. an **Ortseingangsbereichen** vor.

Neben baulichen Lösungen können Markierungslösungen oder auch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geeignete Maßnahmen darstellen. Welche Lösung zum Tragen kommt, hängt von den örtlichen Gegebenheiten wie Platz- und Sichtverhältnissen ab. Da Mittelinseln im Zusammenhang mit einer Fahrbahnverschwenkung neben der Sicherung des Radverkehrs auch eine spürbare geschwindigkeitssenkende Wirkung auf den Kfz-Verkehr ausüben, wird diese Form der Sicherung als Regellösung gesehen und eine entsprechende Einrichtung an den Ortseingängen im Neustädter Stadtgebiet grundsätzlich empfohlen.

Für ein zusätzliches Angebot für tendenziell unsichere Radfahrende kann und sollte neben einer im Schatten der Mittelinsel markierten Aufstellfläche auch eine Aufstellfläche im Seitenraum sowie eine separate Aufstellfläche für den Radverkehr (mind. 2,50 m) bei der Mittelinsel berücksichtigt werden, um so ein sicheres Queren der Straße in zwei Schritten zu ermöglichen.



Abb. 4-8 Beispiel zur Gestaltung eines Ortseingangs mit Überführung des Radverkehrs von einseitiger Führung im Seitenraum außerorts in die richtungstreue Führung innerorts unter Berücksichtigung von zwei Querungsangeboten (Beispiel Rosenheim).

Dieser Lösungsansatz ist für zahlreiche Ortsteile im Maßnahmenkataster empfohlen.

#### 4.2.2 Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen außerorts

In einigen Bereichen des Stadtgebiets fehlt es außerorts an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen mit hohen Geschwindigkeiten bzw. hohen Kfz-Stärken. Vor dem Hintergrund des Ziels einer weiteren Steigerung der Radnutzung im Stadtgebiet Neustadts am Rügenberge sollten hier an wichtigen und teilweise alternativlosen Verbindungen der Neubau von Radverkehrsanlagen weiterverfolgt und Gespräche mit den jeweils zuständigen Baulastträgern angeregt bzw. initiiert werden (z.B. Dinstorfer Straße (L191)).

Um Begegnungsverkehre oder Überholvorgänge von Radfahrenden (insb. mit Blick auf ein vermehrtes Aufkommen von Lasten- und Sonderrädern) sowie zu Fuß Gehenden zu ermöglichen, sind mittel- bis langfristig die Breiten auch der außerorts befindlichen Radverkehrsanlagen entsprechend den Empfehlungen der Regelwerke auf mind. 2,50 m (besser: 3,0 m) anzupassen.

Ein Einsatz von weißen Randmarkierungen kann im Zusammenhang einer sich stetig verbesserten Eigenbeleuchtung der Fahrräder zu einer höheren Verkehrs- und Fahrsicherheit auf den außerorts gelegenen Radverkehrsanlagen auch bei Dämmerung und Dunkelheit führen, ohne eine zusätzliche Beleuchtung zu erfordern.



Abb. 4-9: links: Beispiel eines gemeinsamen Geh- und Radwegs außerorts in unzureichender Breite und Belagsqualität ohne Randmarkierung in Neustadt am Rübenberge (Welzer Straße (L191))  
rechts: Beispiel für einen gemeinsamen Geh- und Radweg in Regelbreite mit weißer Randmarkierung (Singen Hohentwiel)

Nachfolgend wird anhand des Beispiels der straßenbegleitenden Radverkehrsanlage entlang der Straße Zur Jürse (L 193) verdeutlicht, inwieweit durch eine Belagserneuerung inkl. der Verbreiterung und dem Markieren von Randmarkierungen eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr geschaffen werden kann.



Abb. 4-10: Beispiel für Belagserneuerung inkl. Wegeverbreiterung und Markieren von Randmarkierungen an einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage (Zur Jürse, L 193) (links: Bestandssituation, rechts: Fotomontage)

### 4.2.3 Einrichtung von Fahrradstraßen

Grundsätzlich lässt sich mit der Ausweisung von **Fahrradstraßen** und deren Ausgestaltung in einem einheitlichen corporate design eine relativ kostengünstige und komfortable Lösung für den Radverkehr schaffen. Durch die öffentlichkeitswirksamen Funktion wird dabei gleichzeitig die Radverkehrsförderung der Kommune deutlich und sichtbar gemacht.

Für Neustadt am Rübenberge ist die Ausweisung von Fahrradstraßen sowohl zur besseren Anbindung von Grundschulen als auch als Alternative zu parallelen Hauptverkehrsstraßen ein sinnvolles Maßnahmenelement, auch abseits der

Kernstadt. Wünschenswert ist die einheitliche Ausgestaltung der Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet, um für alle Verkehrsteilnehmenden den Wiedererkennungswert und somit die bestmögliche Akzeptanz zu erzielen. Vorgeschlagen wird

- den Radverkehr bevorrechtigt über einmündende Knoten zu führen,
- im Streckenverlauf das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ großflächig auf der Fahrbahn zu markieren,
- eine seitliche Randmarkierung zu markieren,
- bei angrenzendem ruhendem Verkehr einen Sicherheitstrennstreifen vorzusehen,
- Durchgangsverkehre zu unterbinden und
- die Eröffnung der Fahrradstraße mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

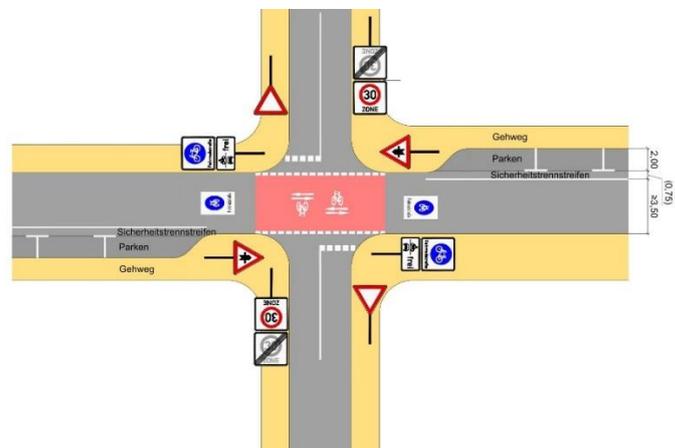


Abb. 4-11: Prinzipskizze: Beispielhafte Markierung und Beschilderung von Fahrradstraßen (© PGV-Alrutz)

Zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Stadtgebiet abseits der Kernstadt wird beispielsweise die Meerstraße in Mardorf vorgeschlagen. Durch die Ausweisung als Fahrradstraße kann eine attraktive Radverbindung parallel zum Uferweg (Verbindung insbesondere hoch frequentiert vom Fußverkehr) und zum Pferdeweg (Verbindung insbesondere hoch frequentiert vom Kfz-Verkehr) geschaffen werden.

Die Gestaltungsempfehlung (Aufstellen und Markieren Vz 244.1 StVO sowie Randmarkierungen) kann nachfolgender Fotomontage entnommen werden.



Abb. 4-12: Beispiel (Fotomontage) zur Gestaltung einer Fahrradstraße (Meerstraße, Mardorf)

Als weiterer Vorschlag zur Einrichtung einer Fahrradstraße wird die Straße Am Dorfteich in Bordenau genannt. Hier kann die Einrichtung einer Fahrradstraße insbesondere vor dem Hintergrund der Bedeutung der Verbindung für den Schulverkehr zur Anbindung der Scharnhorstschule einen Attraktivitäts- und Sicherheitsgewinn für den Radverkehr bewirken.

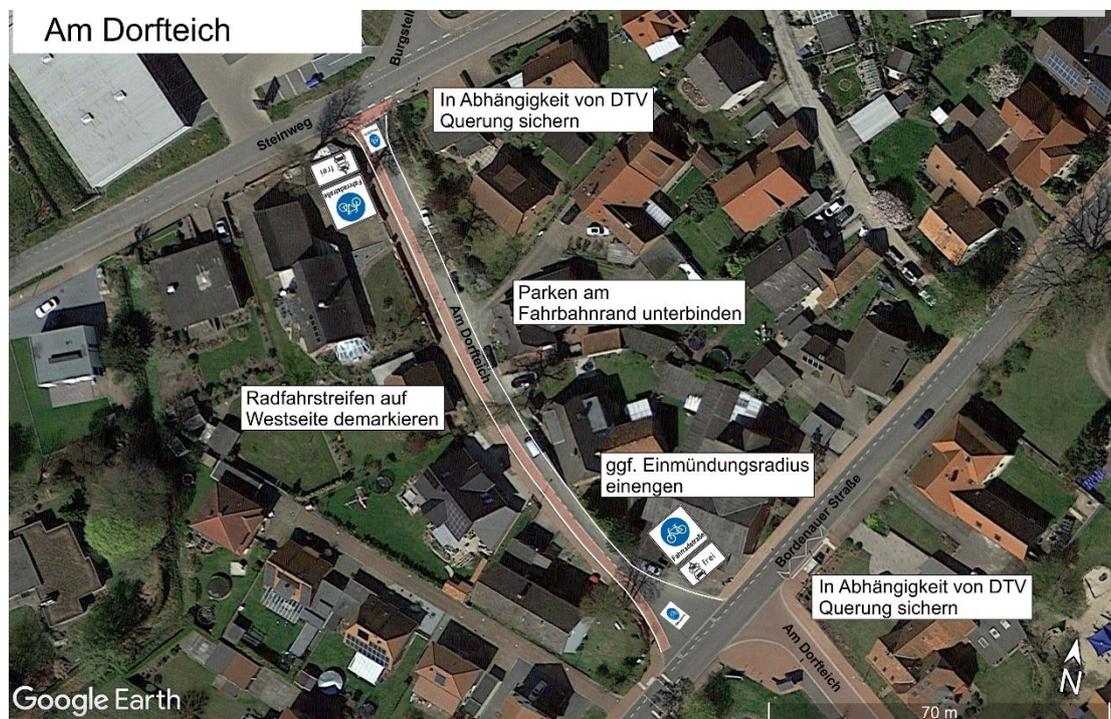


Abb. 4-13: Luftbildskizze zur Gestaltung und Kennzeichnung der Straße Am Dorfteich in Bordenau als Fahrradstraße (Quelle: Google Earth)

#### 4.2.4 Breiten und Belagsqualitäten bei Wirtschaftswegen

Das gesamtstädtische Radverkehrsnetz in Neustadt am Rübenberge führt in nicht unerheblichem Maße auch über Wirtschaftswege oder selbständige Wegeverbindungen. Hier sind insbesondere eine stets gute Belagsqualität für eine sichere und komfortable Nutzung durch den Radverkehr von großer Bedeutung. Neben Asphalt, ungefastem Pflaster und auch Beton als grundsätzlich für den Radverkehr optimale Belagsarten, können jedoch aufgrund naturschutzrechtlicher oder unterhaltungstechnischer Belange auch wassergebundene Decken zum Einsatz kommen. Hierbei ist jedoch insbesondere die Gewährleistung einer regelmäßigen Instandhaltung relevant, um die Nutzung der Wege auch ganzjährig für den Alltagsradverkehr attraktiv zu gestalten.

Auch eine ausreichende Wegebreite für Verbindungen, die auch von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden, ist von großer Bedeutung. Mit Blick auf die Entwicklung der modernen Landwirtschaft, in der immer größere und auch breitere Maschinen eingesetzt werden, sind konfliktfreie Begegnungen zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr auf schmalen Wegen kaum möglich.

Um dieser Problemlage in Neustadt zu begegnen, wird empfohlen, die Wirtschaftswege, die Bestandteile des Radverkehrsnetzes sind, hinsichtlich der Intensität und Belastung durch landwirtschaftliche Verkehre zu prüfen. Bei höherer Nutzungsintensität wird empfohlen, die Wegebreiten anzupassen bzw. mindestens regelmäßige Begegnungsstellen einzurichten.

Darüber hinaus kann auch eine entsprechende Öffentlichkeitskampagne zum Werben für mehr Rücksichtnahme zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr der Sache an dieser Stelle förderlich sein.



Abb. 4-14: Beispiele für Begegnungsstellen (links, Landkreis Leer) und zur Sensibilisierung für Rücksichtnahme auf Wirtschaftswegen (rechts, Weserradweg bei Bodenwerder)

#### 4.2.5 Sicherung von Knotenpunkten und Querungsstellen

Die Sicherung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Querungsstellen sowie eine intuitiv erkennbare Führung sind elementare Bestandteile einer fahrradfreundlichen Wegeinfrastruktur und können in erheblichem Maße auch zur Akzeptanz gesamter Verbindungen beitragen. In Neustadt am Rübenberge besteht hinsichtlich einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet Handlungsbedarf.

Eine Sicherung von **Querungsstellen** innerhalb des Radverkehrsnetzes ist insbesondere an Hauptverkehrsstraßen mit höherem Kfz-Verkehrsaufkommen, an Bereichen mit schlechten Sichtbeziehungen (z.B. Kurvenlagen) sowie an Ortseingängen von besonderer Relevanz. Bei relativ geringem Kfz-Verkehrsaufkommen und guten Sichtbeziehungen kann bereits durch eine zusätzliche Beschilderung (z.B. Vz 138-10) und einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (außerorts z.B. auf Tempo 70, innerorts z.B. auf Tempo 30) ein deutlicher Sicherheitsgewinn erzielt werden. Bei höherem Kfz-Verkehrsaufkommen (außerorts > 2.500 Kfz/ 24 h; innerorts: > 5.000 Kfz/ 24 h) sollten weitere Sicherungsmaßnahmen in Form von baulichen Maßnahmen (z.B. Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen) angestrebt werden.

Auch an **Knotenpunkten** sollte der Radverkehr sicher geführt werden. Hier bestehen insbesondere bei Knotenpunkten innerhalb der Ortsteile bedeutende Handlungsbedarfe, an denen jeweils eine unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs in den Abbiegebeziehungen bemängelt werden kann.

Neben einer durchgängig und intuitiv erkennbaren Radverkehrsführung ist auf eine ausreichende Dimensionierung und gute Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden untereinander zu achten.

#### 4.2.6 Einsatz und Sicherung von Pollern und Umlaufsperrern

Ein wiederkehrender Handlungsbedarf ist in einer Sicherung und ausreichenden Durchlassbreite an Pollern sowie bei Umlaufsperrern zu sehen. In entsprechend zu definierenden Einzelfällen (bei Verbindungen mit hohem durch Pkw nicht zugelassenen Nutzungsverhalten) kann das Aufstellen von Pollern die entsprechende Durchfahrt nicht erwünschter Verkehre verhindern und das Durchfahren des Radverkehrs weiterhin ermöglichen. Durch die Möglichkeit des Umklappens der Poller mittels z.B. der Vergabe von Schlüsseln an berechnigte Personen, kann die Wegenutzung, durch z.B. erforderliche landwirtschaftliche Verkehre, weiterhin gewährleistet werden.



Abb. 4-15: Umklappbare Poller in hoch- und runtergeklapptem Zustand (Weserradweg, bei Hameln)

Bei dem Einsatz von Pollern ist neben der beschriebenen Funktion des Verhinderns des Durchlasses nicht erwünschter Verkehre v.a. auf ausreichende Durchlassbreiten für den Radverkehr sowie die Sicherung der Poller zu achten. Hier bedarf es im Neustädter Stadtgebiet einer systematischen Prüfung aller im Bestand befindlichen Pollern. Dabei ist auch zu prüfen, ob diese wirklich erforderlich sind oder auch ein Entfernen möglich bzw. sinnvoll sein kann. Weiterhin benötigte Poller bzw. Umlaufsperrern sollten durch reflektierende Poller, ausreichende Durchfahrbreiten und deutliche Bodenmarkierung gesichert werden.



Abb. 4-16: Beispiele für Poller mit Bodenmarkierungen

In der nachfolgenden Darstellung wird am Beispiel von Pollern am Wehmeweg in Dudensen gezeigt, wie die Sicherung erfolgen werden könnte, um ein anforderungsgerechtes und sicheres Passieren der Poller für den Radverkehr zu ermöglichen.



Abb. 4-17: Beispiel für die Sicherung von Pollern am Wehmeweg (Dudensen)  
(links: Bestandssituation, rechts: Fotomontage)

#### 4.2.7 Empfehlungen für die Verwendung radfahrfreundlicher Belagsarten

Verbindungen für den Alltagsradverkehr sollten in Hinblick auf Witterungsbeständigkeit und eine entsprechende anzustrebende ganzjährige Nutzbarkeit für den Radverkehr grundsätzlich befestigt sein. Anforderungsgerechte Befestigungen von Wegeoberflächen stellen sowohl Asphalt-, Pflaster- als auch Betonbeläge dar. Wassergebunde Decken sollten auf Verbindungen für den Alltagsradverkehr nur dort zum Einsatz kommen, wo andere Befestigungsarten, z.B. aufgrund naturschutzrechtlicher Belange, nicht zum Einsatz kommen können. Zusätzlich ist bei wassergebundenen Decken aufgrund der höheren Anfälligkeit für Verformungen der Oberfläche durch Beanspruchungen (insb. bei Nässe und/oder durch schwere Fahrzeuge aus der Land- und Forstwirtschaft) vermehrt auf die Gewährleistung einer anforderungsgerechten Oberflächenqualität zu achten. Dies geht i.d.R. mit einer im Vergleich zu Asphalt-, Pflaster- und Betonbefestigungen höheren Instandsetzungsfrequenz einher.

Asphalt stellt aufgrund seiner stoßfreien Oberfläche und einem relativ geringen Rollwiderstand ein für den Radverkehr komfortables Oberflächenmaterial dar. Nach Möglichkeit sollte auf Verbindungen innerhalb des Radverkehrsnetzes demnach die Verwendung von Asphalt angestrebt werden.

Alternativ stellt auch ungefastes Pflaster eine anforderungsgerechte Belagsart dar. Die Vorteile von Pflasterbelägen werden dabei insbesondere innerorts bei i.d.R. häufiger stattfindenden Tiefbauarbeiten und entsprechend auch häufiger erforderlichen Aufriss- und Wiederherstellungsarbeiten gesehen. Hier können Pflasteroberflächen flexibel aufgenommen aber auch wieder eingebaut werden.

Auf Verbindungen mit hohen Belastungsansprüchen (z.B. durch land- und forstwirtschaftliche Verkehre), kann auch Beton eine sinnvolle Belagsart darstellen. Die bei Betonoberflächen zur Spannungsprävention erforderlichen Fugen sollten nach Möglichkeit so gefüllt werden, damit eine stoßfreie Befahrbarkeit ermöglicht wird.

Grundsätzlich ist zu betonen, dass die Materialwahl für die Oberflächen der Radinfrastruktur im Einzelfall abzuwägen ist und die geeignete Wahl von verschiedenen Faktoren, wie z.B. anstehender Boden, Klimabedingungen, Nutzungsansprüche, monetäre Neubau- und Instandsetzungsaufwände, abhängig ist.

Bei Empfehlungen im Maßnahmenkataster zur Asphaltierung von Wegeverbindungen kann aus den oben genannten Gründen auch die Verwendung anderer Befestigungsarten sinnvoll und zielführend sein – wichtig ist dabei vorrangig den Anforderungen des Alltagsradverkehrs einer ganzjährigen, komfortablen und effizienten (im Sinne eines geringen Rollwiderstands) Oberflächenbeschaffenheit gerecht zu werden.

### **4.3 Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur**

Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde das insgesamt ca. 374 km lange Radverkehrsnetz (ohne Radverkehrsnetz der Kernstadt) in über 400 streckenbezogene Abschnitte und punktuelle Bereiche unterteilt. Zur weiteren Ertüchtigung des Netzes wurde auf insgesamt ca. 270 Streckenabschnitten und punktuellen Bereichen ein Handlungsbedarf festgestellt und entsprechende Handlungsempfehlungen mit kleinerem oder größerem (finanziellen) Aufwand abgeleitet.

Alle definierten Streckenabschnitte und Knoten sind in Form abschnittsbezogener Maßnahmenblätter in einem Maßnahmenkataster zusammengefasst. Die Maßnahmenblätter enthalten zu jedem gebildetem Abschnitt neben einer Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation eine Kurzbeschreibung des Handlungsbedarfs entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes, charakteristische Fotos zu den skizzierten Örtlichkeiten sowie eine Priorisierung der Maßnahmen und eine grobe Kostenschätzung.

Der nachfolgende Übersichtsplan zum Handlungsbedarf zeigt die Bereiche mit punktuell und linienhaftem Handlungsbedarf im gesamtstädtischen Radverkehrsnetz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme und der lfd. Nummer, unter der der Abschnitt im Maßnahmenkataster aufgeführt ist.



- Eine **mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)** wurde vergeben, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, bzw. absehbar erforderlich werden (z.B. Optimierung des Belages).
- Zusätzlich zu den beiden Prioritätsstufen werden schnell durchführbare Maßnahmen als **Kleinmaßnahmen** gekennzeichnet (z.B. Sicherung von Pollern). Auch wurden spezifische Prüfaufträge als Kleinmaßnahmen benannt (z.B. zum Prüfen von DTV-Werten zur Abschätzung der Erforderlichkeit von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen), auch wenn die erforderliche Maßnahme nach der Prüfung einen größeren Aufwand darstellen können würde.

<b>Prioritätsstufe 1</b> Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	<b>Prioritätsstufe 2</b> Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	<b>Prioritätsstufe K</b> Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Fehlende Radverkehrsanlage (Bsp. Frielinger Straße, K 339)	Unzureichende Belagsqualität (Bsp. An der Auter)	Poller mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung (Bsp. Kälberbruch, Brücke über den Hagener Bach)

Abb. 4-19: Beispiele für Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen in Hinblick auf die verkehrssicherheitstechnischen Belange:

Priorität	Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen
<b>1</b>	<b>Hohe Priorität:</b> Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit bzw. Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist  Beispiel: - Neubau einer Radverkehrsanlage bei im Bestand fehlender Radverkehrsanlage bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen - Ausbau einer Radverkehrsanlage in Regelbreite bei deutlich zu schmaler Radverkehrsanlage
<b>2</b>	<b>Mittlere Priorität:</b> Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt  Beispiel: - Belagserneuerung bei unzureichender Belagsqualität (jedoch ohne unmittelbare Sturzgefahr)

<b>K</b>	<p><b>Kleinstmaßnahme</b>, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme</li> </ul> <p>Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewährleistung einer ausreichenden Sicherung und Durchlassbreite bei Pollern</li> </ul>
----------	---

Im Radverkehrsnetz für die Gesamtstadt wurden für den festgestellten Handlungsbedarf die definierten Prioritätsstufen wie folgt vergeben:

- keinen Handlungsbedarf auf ca. 120 km Radverkehrsnetz
- Prioritätsstufe 1 auf ca. 53 km Radverkehrsnetz
- Prioritätsstufe 2 auf ca. 131 km Radverkehrsnetz
- Kleinstmaßnahmen auf ca. 72 km Radverkehrsnetz

Hinsichtlich der Zuständigkeiten ergibt sich dabei folgende Verteilung:

	<b>Priorität 1</b>	<b>Priorität 2</b>	<b>Kleinst- maßnahmen</b>	<b>Kein Handlungs- bedarf</b>	<b>Gesamt</b>
Bund	ca. 1,3 km	ca. 13,4 km	-	-	ca. 14,6 km
Land	ca. 26,2 km	ca. 21,7 km	ca. 18,1 km	ca. 1,6 km	ca. 67,6 km
Region Hannover	ca. 17,8 km	ca. 9,3 km	ca. 32,0 km	ca. 4,9 km	ca. 64 km
Stadt	ca. 3,1 km	ca. 52,8 km	ca. 19,6 km	ca. 88,4 km	ca. 163,8 km
(teilweise) privat	ca. 4,2 km	ca. 33,4 km	ca. 1,9 km	ca. 23,5 km	ca. 62,9 km
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 52,6 km</b>	<b>ca. 130,6 km</b>	<b>ca. 71,6 km</b>	<b>ca. 118,4 km</b>	<b>ca. 374 km</b>

Tab. 4-2: Verteilung der ermittelten Handlungsbedarfe entsprechend der Längen nach Baulasträgern

### Überschlägige Kostenschätzung

Die **Kosten** für alle Maßnahmen wurden anhand einer ersten groben Kostenschätzung überschlägig ermittelt. Diese Kostenermittlung beruht auf einer mit der Stadt abgestimmten Annahme von Kostenansätzen, die auf Erfahrungswerten beruhen. Hinzu kommen Aufschläge für Unvorhergesehenes (ca. 10 %) sowie für Konjunkturschwankungen (ca. 25 %).

Die verwendeten Anhaltspunkte zur überschlägigen Kostenschätzung sind nachfolgend angegeben.

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

### • Streckenabschnitte

#### Geringer Aufwand

z. B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen oder einseitige  
Piktogrammreihe **30-35 €/lfm**

#### Mittlerer Aufwand

z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von  
Schutzstreifen, Fahrradstraße) **45-65 €/lfm**  
(einseitig)

#### Hoher Aufwand

z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung,  
Deckensanierung **110-160 €/lfm**

#### Sehr hoher Aufwand

z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten  
bei Umbau an einer Straße, Wegeneubau **270 €/lfm**

Neubau Geh-/ Radweg außerorts **450-550 €/lfm**

Je nach

Ausbaustandard

### • Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen

#### Sehr geringer Aufwand

z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Wegweiser,  
Markierung einzelner Piktogramme **mind. 250 €/Schild**  
(mind. **500 € - 700 €**  
pro Maßnahme)

#### Geringer Aufwand

z. B. Bordabsenkungen, Umlaufgitter,  
Furtmarkierungen **5.000 – 10.000 €/**  
Maßnahme

#### Mittlerer Aufwand

z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage **mind. 50.000 €** pro  
Maßnahme ohne  
Bordversatz; mind.  
**80.000 €** pro  
Maßnahme mit  
Bordversatz

#### Hoher Aufwand

z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff  
in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz, Rückbau  
freier Rechtsabbieger **mind. 120.000 €** pro  
Maßnahme  
bzw. **160.000 €** bei  
größerer  
Umgestaltung

Folgende ggf. in Einzelfällen erforderliche Maßnahmen wurden bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

- Grunderwerb
- Ausgleichsmaßnahmen
- Alternativvorschläge, optionale Maßnahmenvorschläge (z.B. für nach Prüfung DTV), langfristige Empfehlungen
- Hinweise auf Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen

- Maßnahmen, die als Daueraufgabe eingeschätzt werden (Straßenreinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc.)
- Die Verrohrung von Gräben, die für einzelne Maßnahmen ggf. erforderlich sein wird.

Auf Basis dieser Kostenansätze ergeben sich für die Umsetzung aller Handlungsempfehlungen Kosten in Höhe von ca. 50 Millionen Euro, wovon sich ein Großteil der Kosten (ca. 35 Millionen Euro) auf Maßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen bezieht, für die die Stadt Neustadt am Rübenberge keine Baulastträgerschaft besitzt.

Der hohe Kostenaufwand insgesamt ist v.a. in einer Vielzahl an Neubaumaßnahmen straßenbegleitender Radverkehrsanlagen im Zuge klassifizierter Straßen begründet. Beispielhaft kann hier die Empfehlung für den Neubau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage entlang der L 360 (Schneerener Straße) zwischen Schneeren und der B 6 genannt werden, welche in der überschlägigen Kostenschätzung mit ca. 3 Millionen Euro enthalten ist.

Bei einer differenzierten Betrachtung der Kostenverteilung ergeben sich folgende Aufteilung der Kosten nach Priorität und Baulastträgerschaft.

	<b>Priorität 1</b>	<b>Priorität 2</b>	<b>Kleinst- maßnahmen</b>	<b>Gesamt</b>
Bund	ca. 0,5 Mio. €	ca. 3,0 Mio. €	-	ca. 3,5 Mio. €
Land	ca. 15,5 Mio. €	ca. 5,4 Mio. €	ca. 0,1 Mio. €	ca. 21,0 Mio. €
Region Hannover	ca. 8,1 Mio. €	ca. 2,1 Mio. €	ca. 0,2 Mio. €	ca. 10,4 Mio. €
Stadt	ca. 0,5 Mio. €	ca. 8,4 Mio. €	ca. 0,1 Mio. €	ca. 9,0 Mio. €
(teilweise) privat	ca. 0,8 Mio. €	ca. 5,5 Mio. €	< 0,1 Mio. €	ca. 6,3 Mio. €
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 25,4 Mio. €</b>	<b>ca. 24,4 Mio. €</b>	<b>ca. 0,5 Mio. €</b>	<b>ca. 50 Mio. €</b>

Tab. 4-3: Verteilung der ermittelten Handlungsbedarfe entsprechend der Kosten nach Baulastträgern

Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Bundes- bzw. Landesfördermittel beantragt werden (u. a. Klimaschutzförderung).

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

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

## 5 Weitere Handlungsfelder

Im Sinne einer Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs werden nachfolgend weitere Themen und Handlungsfelder aufgeführt, die neben der Wegeinfrastruktur einen weiteren wichtigen Aspekt zur Verbesserung des Fahrradklimas darstellen. Dabei kann die Neustadt am Rügenberge an verschiedene bereits durchgeführte und laufende Aktivitäten anknüpfen und darauf aufbauen.

### 5.1 Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellanlagen an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Mit Blick auf zunehmend hochwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen noch höheren Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch in Bezug auf Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung. Bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten wird von vielen Radfahrenden häufig ein nur weniger hochwertiges „Zweitrad“ genutzt, welchen es aber oft an ausreichend sicherheitstechnischer Ausstattung mangelt.

Die Anforderungen an gute Fahrradabstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, entsprechen den im Radverkehrskonzept für die Kernstadt aufgeführten Anforderungen.

Angebote zum Fahrradparken finden sich in Neustadt außerhalb der Kernstadt lediglich sporadisch bzw. im Zusammenhang mit Bike+Ride an Bushaltestellen sowie an prominenter Stelle am Nordufer des Steinhuder Meeres. Im restlichen Stadtgebiet gibt es jedoch an wichtigen Alltagszielen nur vereinzelt Fahrradabstellanlagen.



Abb. 5-1: Anforderungsgerechte Rahmenhalter an der Bushaltestelle Mandelsloh (Mühlenweg) (links) und am Hotel Restaurant Fischerstübchen am Steinhuder Meer (rechts)

Während es sich bei den Anlagen an Haltestellen überwiegend um anforderungsgerechte Rahmenhalter handelt, welche für einen sicheren und stabilen Stand der Räder sorgen, finden sich an den weiteren Zielen, u.a. auch an den

Grundschulstandorten, neben Rahmenhaltern auch noch vereinzelt nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen.



Abb. 5-2: Nicht anforderungsgerechte Vorderradhalter beim Einzelhandel in Mardorf (links) und am Spielplatz Esperke (rechts)

Grundsätzlich und zur Förderung des Alltagsradverkehrs sollten die vorhandenen nicht anforderungsgerechten Vorderradhalter an allen Standorten sukzessive durch Rahmenhalter ausgetauscht werden. In Hinblick auf die geplante Förderung des Radverkehrs und die entsprechende gewünschte Steigerung der Anzahl an Radfahrenden wird auch ein weiter steigender Bedarf an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen zu erwarten sein. Vor diesem Hintergrund sollte der Austausch von Vorderradhaltern immer auch mit einer bedarfsgerechten Erweiterung der Kapazitäten einher gehen. Dies gilt insbesondere für Ziele des Radverkehrs mit längeren Standzeiten, wie z.B. Grundschulstandorte.

Vor allem an **Bushaltestellen** mit Umsteigebedeutung (vom Fahrrad auf den ÖPNV) wird die Etablierung anforderungsgerechter Abstellanlagen empfohlen. Die Anlehnbügel sollten auf befestigtem Grund errichtet werden und nach Möglichkeit überdacht sein.

Als erweitertes Angebot wurden kürzlich in der Gemeinde Illingen (Saarland) an mehreren Stellen (Bahnhöfen und Ortszentren) im Gemeindegebiet Fahrradboxen mit integrierten Lademöglichkeiten installiert. Die Boxen können kostenfrei gemietet werden und wurden über Fördermittel finanziert.



Abb. 5-3: E-Bike-Ladeboxen am Bahnhof in Illingen (links) und Bushaltestelle Wustweiler (rechts)

Dieses Angebot könnte auch an strategisch wichtigen Bushaltestellen in Neustadt am Rübenberge den Umstieg vom Kfz auf Rad und ÖV unterstützen.

Der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder sowie Pedelecs, die enorme Potenziale für den Umstieg auf das Fahrrad besitzen, sollte grundsätzlich durch gesicherte Fahrradparkangebote (z.B. Fahrradboxen) sowie der Ergänzung von Witterungsschutz für Rahmenhalter als qualitative Aufwertungen insbesondere an den Bahn- sowie wichtigen Bushaltestellen mit längeren Standzeiten der Fahrräder Rechnung getragen werden. Insbesondere im ländlichen Raum stellen die Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad und ÖV einen wichtigen Schlüsselpunkt für die Förderung der Mobilität durch eine Erweiterung des Aktionsradius' dar.



Abb. 5-4: Beispiele für überdachte Rahmenhalter an einem Bahnhof (links: Langenhorn in Nordfriesland) und an einer Bushaltestelle mit Umsteigebedeutung im ländlichen Raum (rechts: Grafschaft Bentheim)

Darüber hinaus sollten an wichtigen **Freizeiteinrichtungen** sowie an Standorten des **Einzelhandels** grundsätzlich dezentrale Anlagen in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. An Standorten in Zuständigkeit der Stadt (z.B. öffentliche Freizeiteinrichtungen wie Sportstätten oder in den Ortszentren) sollten entsprechende Angebote vorgehalten und die z.T. vorhandenen Vorderradklemmen entsprechend ausgetauscht werden.

Darüber hinaus sollte die Stadt auch den Einzelhandel dazu anregen, Rad fahrenden

Kund\*innen anforderungsgerechte Fahrradparkangebote zu schaffen. Dies könnte z.B. durch Informationen, die den Einzelhandel über die Vorteile von Rahmenhaltern informieren, erfolgen oder über finanzielle Anreize zum Austausch auch an den Einzelhandelsstandorten. Gegebenenfalls könnten Kooperationen oder Flächen zur Verfügung gestellt werden, um den Einzelhandel mit ausreichend Abstellanlagen auszustatten.

Grundsätzlich wird das Angebot ausreichender anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen besonders an den **Schulen** für wesentlich betrachtet. Hierbei sollte vor allem der Diebstahl- und Witterungsschutz berücksichtigt werden. Bei der konkreten Ermittlung potenzieller Bedarfe sollten jedoch stets die Beteiligten (Lernende, Lehrende und Eltern) eingebunden werden.

Darüber hinaus sind Tretroller bei Grundschulkindern ein beliebtes Fortbewegungsmittel. Es wird empfohlen, an Grundschulen entsprechende Abstellmöglichkeiten für Tretroller anzubieten.



Abb. 5-5: Beispiel Tretrollerparken an Grundschulen<sup>7</sup>

An **Kindertagesstätten** haben standsichere und vielseitige Abstellanlagentypen einen besonderen Stellenwert. Grund hierfür ist die Nutzung durch Kleinkinder und der Transport von Kindern auf Kindersitzen, in Lastenrädern oder Anhängern. Auch hier sollten Angebote für anforderungsgerechte Abstellanlagen geschaffen werden, die neben Rahmenhaltern mit Doppelholm zusätzlich eine überdachte Möglichkeit des Parkens von Anhängern oder Kinderwägen bieten.

**Lastenräder** werden zunehmend als Ergänzung oder Alternative zum privaten Pkw genutzt. Aufgrund der größeren Fahrzeugdimension wird empfohlen, für diesen Fahrradtyp eigene Anlagen zu errichten und dabei auch die Rangierbereiche zu berücksichtigen. Größere Abstellflächen für Sonderräder kommen auch solchen Standardrädern mit Anhängern zu Gute. Als Standorte kommen hier v.a. Standorte des Einzelhandels sowie vor Kitas in Frage.

<sup>7</sup> Stindl, VCD Rhein-Neckar <https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/rollerstaender-fuer-schulen/> [April, 2022]



Abb. 5-6: Ausgewiesene Parkplätze für Sonderräder (links: Emmendingen; rechts: Gröbenzell)

**Zusammenfassend betrachtet**, sollten in Neustadt am Rübenberge insbesondere in den Ortszentren, an öffentlichen Einrichtungen sowie an relevanten Bus- und Bahnhaltstellen ausreichend anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen etabliert werden. Ein besonderer Handlungsbedarf stellt sich auch im Bereich der Schulen dar, welchen es in Kooperation mit den entsprechenden Lehrkräften sowie der Schüler\*innenschaft zu konkretisieren gilt.

Der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder sowie Pedelecs, die enorme Potenziale für den Umstieg auf das Fahrrad besitzen, sollte durch gesicherte und überdachte Fahrradparkangebote Rechnung getragen werden.

Ein **Fahrradabstellanlagen-Programm** könnte helfen, die Situation schnell und kontinuierlich zu verbessern. Darin sollte die Einrichtung einer festgelegten Anzahl an Stellplätzen pro Jahr an notwendigen Zielen festgelegt werden. Vor allem an Standorten mit hohen Kapazitäten für den ruhenden Kfz-Verkehr kann schon eine Umnutzung von nur wenigen Kfz-Stellplätzen ein deutliches Signal in Richtung Fahrradfreundlichkeit sein.



Abb. 5-7: Fahrradabstellanlagen auf bisherigen Kfz-Stellplätzen (links: Region Hannover; rechts: Cuxhaven)

## 5.2 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Neben der Förderung und Verbesserung der Situation der Wege- und Fahrradparkinfrastruktur sind für eine Steigerung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet auch die Bereiche der Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen von großer Bedeutung, um den Radverkehr zu bewerben und die Nutzung des Fahrrades komfortabler zu machen.

Auch im Bereich des Fahrradservice bestehen im Stadtgebiet außerhalb der Kernstadt Angebote in Form von Reparaturstationen, Ladestationen (inkl. Hinweistafeln) und auf einen (privaten) Fahrradverleih. Diese Angebote sind jedoch nur vereinzelt und nicht in der Fläche vorzufinden.



Abb. 5-8: Beispiele für Angebote des Fahrradservice in Neustadt am Rübenberge abseits der Kernstadt: Hinweistafeln auf Ladestationen und Fahrradverleih (oben) und Reparaturstationen (unten)

In Zusammenarbeit mit der Region Hannover wurden 2021 in den Ortsteilen Eilvese und Hagen auch erste Mitfahrbänke aufgestellt. Diese sollen v.a. die Hilfsbereitschaft der Menschen in der Stadt fördern. Gleichzeitig können durch diese spontanen Fahrgemeinschaften auch einzelne Fahrten mit dem Pkw eingespart werden.

Auf der städtischen Webseite gibt es einen eigenen Bereich für Informationen zum Radverkehr. Neben generellen Informationen und der Benennung von Ansprechpersonen im Zusammenhang mit v.a. touristischem Radverkehr, wird beispielsweise

auch auf die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für den Alltagsradverkehr verwiesen und darüber informiert sowie Ansprechpersonen benannt.

Die Stadt nimmt seit einigen Jahren bereits am Stadtradeln teil und begleitete dieses mit verschiedenen öffentlichkeitswirksamen Aktionen, wie z.B. einer „VeloCityNight“ im Zeitraum des Stadtradelns im Sommer 2023. Die Anzahl der Teilnehmenden und auch die gefahrenen Kilometer im Stadtradeln-Zeitraum ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen.<sup>8</sup>

Auf der städtischen Internetseite besteht darüber hinaus auch die Möglichkeit, über eine digitale Beschwerdestelle Schäden oder Anregungen und Hinweise zu konkreten Örtlichkeiten zu melden.<sup>9</sup> Dieser sollte auch im Zusammenhang mit den Hinweisen zum Radverkehr auf der städtischen Webseite benannt und ggf. verlinkt werden.

Die grundsätzlichen Empfehlungen in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen entsprechen den Ausführungen im Radverkehrskonzept für die Kernstadt. Weitere Empfehlungen mit einem Fokus auf den Einsatzbereich im eher ländlich geprägten Raum sind nachfolgend aufgeführt. Dabei haben die Anforderungen an Öffentlichkeitsarbeit und insbesondere an Serviceleistungen im ländlicheren Raum abseits der Kernstadt noch einmal eine leicht andere Dimension.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit sollte neben den im Radverkehrskonzept für die Kernstadt beschriebenen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit auch auf jeweils etablierte lokale Printmedien in den jeweiligen Ortsteilen zurückgegriffen werden, die z.B. von Vereinen oder Kirchengemeinden publiziert werden. Auch Dorf- oder Vereinsfeste können dabei zur Werbung fürs Radfahren genutzt werden.

Dabei können insbesondere Informationen mit lokalem Bezug zum Radverkehr noch einmal eine andere Zielgruppe erreichen, die z.B. über Social-Media-Kanäle nicht erreicht werden.

Als grundlegende Ziele der zukünftigen Öffentlichkeitsarbeit in der Gesamtstadt gilt es, ein positives Fahrradklima zu schaffen und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten. Öffentlichkeitsarbeit ist generell keine „Eintagsfliege“, sondern benötigt Kontinuität, um die gewünschten Veränderungen „im Kopf“ zu bewirken. Deshalb wird empfohlen, ein jährliches Budget zur Realisierung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit in der Gesamtstadt, aber auch den einzelnen Ortsteilen bereitzustellen und die Zuständigkeiten klar zu regeln.

Nachfolgend werden beispielhaft mögliche Ansätze für eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit und mögliche Servicedienstleistungen im Bereich Fahrradförderung angeführt. Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden. Bei den aufgezeigten

---

<sup>8</sup> <https://www.stadtradeln.de/neustadt-am-ruebenberge>

<sup>9</sup> <https://www.neustadt-a-rbge.de/rathaus/beschwerdestelle/>

Beispielen handelt es sich um Maßnahmen und Serviceleistungen, die sich vor allem zur Förderung eines positiven Fahrradklimas bewährt haben:

- Eine gute Möglichkeit das Fahrradfahren positiv zu bewerben und öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen, stellen **Aktionstage** oder **Fahrradfeste** dar. Solche Aktionen vermitteln viel vom Spaßfaktor, der mit dem Radfahren verbunden ist. Sie bieten sich auch besonders an, um bereits durchgeführte Maßnahmen aufzuzeigen und zu erläutern. So könnten beispielsweise bestehende Routen oder Verbesserungen bzw. geänderte Radverkehrsführungen im Zuge wichtiger Verbindungen (z.B. Einrichtung von Fahrradstraßen) auf entsprechenden Events thematisiert werden. Darüber hinaus können solche Events auch mit Aktionen fahrradverwandter Dienstleistungen und Betriebe stattfinden, die damit für sich und das Fahrradfahren in Neustadt am Rübenberge werben.

- Auch die Etablierung eines eigenen stadtweiten **Leihradsystems** oder auch der **Verleih von Lastenrädern** könnten wichtige Aspekte bei der Förderung eines positiven Fahrradklimas darstellen. Hierbei könnten auch Kooperationen mit ansässigen Fahrradgeschäften gesucht werden.

Ein Beispiel für einen kommunalen Lastenradverleih ist in der Region Hannover seit 2015 zu finden. Dabei wurden durch eine Vielzahl von Förderern (überwiegend ADFC) über 30 Lastenräder angeschafft und in der Region verteilt. Zwei Räder sind auch in Neustadt an wechselnden Standorten stationiert.

Mit der Evaluation der bisherigen Ausleihen könnte geprüft werden, inwieweit das Angebot mit zusätzlichen Rädern erweitert werden kann. Ggf. ist auch die Bewerbung des Projektes zu intensivieren.

- Zur Förderung der Elektromobilität könnten **Anreize beim Kauf von Pedelecs oder Möglichkeiten zum Laden von Pedelec-Akkus** geschaffen werden. Diesbezügliche Maßnahmen könnten die Einrichtung von Akkuladestationen, das Anbieten von Testfahrten, Kaufanreize durch örtliche Stromanbieter oder öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und Evaluationen darstellen. Auch verkehrsträgerübergreifende Stationen sind denkbar.

Das Laden von Fahrrad-Akkus hat im Rahmen der stetig gestiegenen Kapazitäten und damit auch der Reichweiten im Alltagsradverkehr an Bedeutung und Notwendigkeit verloren. Im radtouristischen Bereich können Ladesäulen an attraktiven Standorten jedoch auch weiterhin sinnvoll sein und ein gern genutztes Angebot darstellen. Wichtig ist bei Standortwahl und Ausstattung insbesondere die Berücksichtigung von Anforderungen an die Nutzbarkeit, wie z.B. einer gewissen Aufenthaltsqualität und -funktion, Angebote für Diebstahlschutz (für Fahrrad und Gepäck) sowie gute Zugänglichkeit und auch Hinweise auf die Standorte (z.B. durch Wegweisung).

- Zur Förderung der aktiven Mobilität ist grundsätzlich auf den Aspekt der „kurzen Wege“ im ländlichen Raum hinzuweisen. Dabei stellen **Mobilitätsstationen** in zahlreichen Kommunen bereits die Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten dar und bündeln grundlegend die unterschiedlichen Angebote von ÖV und Radverkehr (Parken, Reparaturservice, Leihangebote etc.). Darüber hinaus können auch weitere regionale Angebote zur Versorgung im ländlichen Raum im Sinne der Förderung der Nahmobilität ergänzt werden. Die Vielseitigkeit der Ausstattung ist dabei von großer Bedeutung und trägt zur Frequentierung bzw. Nutzung bei. Geeignete Angebote wären beispielsweise der Fahrkartenverkauf für den ÖV, Übersichtspläne zu Wegeverbindungen mit dem Rad, kostenfreies WLAN, Ladesäulen für Räder und Kfz oder auch Werkzeuge zur Fahrradreparatur.  
Darüber hinaus ist vorstellbar, dass auch ansässige Landwirte oder Einzelhändler ihre Produkte wie Eier, Milchprodukte, Obst, Gemüse etc. in Verkaufsboxen an den Mobilitätsstationen anbieten. Hierbei ist darauf zu achten, dass die hierfür ausgewählten Stationen über eine ausreichende soziale Kontrolle verfügen und die Belieferung der Stationen gut möglich ist.  
Insgesamt sollte die Station durch Funktionalität und Gestaltung zur Benutzung einladen sowie ihre Nutzung leicht verständlich sein. Auch das An- und Abfahren sollte zügig und barrierefrei möglich sein.

Die wichtigsten Anforderungen an Mobilitätsstationen bestehen in der Praxistauglichkeit und der öffentlichen Wahrnehmung. Es wird empfohlen, sie an ausgewählten, gut wahrnehmbaren Standorten einzurichten. Die Stationsgröße muss sich an der örtlichen Situation orientieren: Nachfrage/Bevölkerungsdichte, Erreichbarkeit, Entfernung zur nächsten Station, Flächenverfügbarkeit etc. Grundsätzlich ist anzunehmen, dass Stationen in den zentralen Bereichen am stärksten frequentiert werden. Doch um Netzlücken zu schließen und den Radverkehr an den ÖPNV anzubinden, eignen sich auch Standorte in der peripheren Lage. Hierfür bieten sich beispielsweise die Ortszentren, die Bahnhöfe, wichtige Bushaltestellen, Gewerbegebiete und zentrale Knotenpunkte von Alltagsradverbindungen an.

Neben den aufgezeigten Beispielen zur Öffentlichkeitsarbeit und für Serviceangebote sollte insgesamt auch die Kommunikation der Akteure in der Stadt, aber auch der gesamten Region, betrachtet und verbessert werden. Dabei ist bei den Aktivitäten auch die Politik weiter einzubinden und zu beteiligen, z. B. über eine regelmäßige Radtour mit politischen Vertreter\*innen. Auch Partnerschaften und Kooperationsmodelle zur Radverkehrsförderung (Unternehmen, Zweiradhändler, Einzelhandel, Schulen etc.) sollten weiter aufgebaut und gepflegt werden. Hierzu sollten alle Akteure „an einem Strang ziehen“.

Insgesamt gilt jedoch zu beachten, dass Öffentlichkeitsarbeit eine verlässliche personelle und finanzielle Ausstattung und einen „langen Atem“ braucht.

## 6 Umsetzungsstrategie und Fazit

Das Stadtgebiet der Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge erstreckt sich größtenteils über Distanzen, die gut mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Insbesondere vor dem Hintergrund einer zu beobachtenden allgemein steigenden Nutzung von Pedelecs werden auch Entfernungen von mehr als 10 km für viele Radfahrende attraktiv. Lediglich die im nordöstlichen Stadtgebiet befindlichen Ortsteile (u.a. Stöckendrebber, Niedernstöcken, Esperke) liegen mit Entfernungen zur Kernstadt von über 15 km in einem Bereich, der nur noch geringere Potentiale für Fahrten im Alltagsradverkehr vermuten lässt. Allerdings bestehen hier fahrradfreundliche Entfernungen zur Nachbargemeinde Schwarmstedt, die ebenfalls als Nahversorgungsstandort fungiert.

Weitere Rahmenbedingungen, wie die Topografie oder die für Freizeit und Tourismus vorhandenen Radrouten bilden insgesamt in weiten Teilen des Stadtgebiets gute Voraussetzungen für die weitere Steigerung der Radnutzung im Alltag und in der Freizeit.

Die Förderung des Radverkehrs dient neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Komfortsteigerung der Infrastruktur grundsätzlich auch den Zielen des Klimaschutzes. Darüber hinaus ist die Radverkehrsförderung auch als ein wichtiges Element zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den Ortsteilen zu sehen, was die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Situation für den Fußverkehr innerorts verbessert. Gleichzeitig kann auch eine Stärkung der einheimischen Wirtschaft erfolgen. Radfahrende im Einkaufsverkehr sind beispielsweise eine nachweislich bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort. Diese grundsätzlichen Aspekte gilt es insgesamt auch zu kommunizieren und örtliche Unterstützung zu rekrutieren.

Das vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Grundlage für die systematische Radverkehrsförderung in der Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge dar und ist auch in engem Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept für die Kernstadt zu sehen. In diesem Radverkehrskonzept sind die wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr in einem kommunalen Radverkehrsnetz aufgezeigt und Entwicklungen, wie z.B. die Elektrifizierung im Radverkehr und dadurch entstehende Möglichkeitsfenster der Radnutzung, entsprechend berücksichtigt. Der erforderliche Handlungsbedarf zur vollständigen Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes ist durch die aufgezeigten Maßnahmen für die nächsten Jahre klar benannt. Damit ist sowohl ein gezielter Einsatz der Haushaltsmittel als auch der personellen Ressourcen möglich.

Bereits heute ist über die Hälfte des Radverkehrsnetzes ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar. Dies trifft vor allem die Erschließungsstraßen in Wohngebieten mit Tempo 30 zu, im Zuge derer der Radverkehr überwiegend verträglich im Mischverkehr mitfahren kann. Aber auch ausreichend breite Wirtschaftswege und selbstständige Wegeverbindungen mit guter Belagsqualität stellen große Teile des Radverkehrsnetzes dar.

Für die weitere Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur im Radverkehrsnetz wurden Lösungsansätze abgeleitet und zum Teil auch weiter konkretisiert. Dabei wurden auch Maßnahmen aufgezeigt, bei denen bereits mit wenig Aufwand vorhandene Wegeverbindungen für den Radverkehr attraktiver gestaltet bzw. nutzbar gemacht werden können.

Zur Realisierung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehrsnetz ist von einem Kostenansatz von rund 50 Mio. € auszugehen. Dabei handelt es sich um eine überschlägige Kostenschätzung der Gesamtkosten, unabhängig von den Straßenbaulastträgern. Der Großteil der überschlägig ermittelten Kosten wird dabei dem Land bzw. der Region Hannover für den Neubau straßenbegleitender Radinfrastruktur zugeordnet.

### Umsetzungsstrategie

Grundsätzlich wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge zur Wegeinfrastruktur entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge zusammenhängender Verbindungen zu bündeln. Um bereits zügig für die Radfahrenden spürbare Verbesserungen herbeizuführen, werden nachfolgend zeitlich gestaffelte Umsetzungsempfehlungen aufgezeigt:

### Maßnahmen vor einem zeitlich kurzfristigen Umsetzungshorizont

- Als Maßnahme vor einem kurzfristigen Umsetzungshorizont wird ein „**Pollerprogramm**“ vorgeschlagen. Bei Pollern (und Umlaufsperrern) sollte bei einer Erforderlichkeit des Erhalts eine ausreichende Sicherung der Poller selbst (Poller mit retroreflektierenden Eigenschaften sowie einer Bodenmarkierung) sowie eine ausreichende Dimensionierung der Durchlassbreite (1,50 m) gewährleistet werden, um v.a. Alleinunfälle zu verhindern. Dies sollte systematisch im gesamten Stadtgebiet (auch abseits des Radverkehrsnetzes) geprüft und vorgenommen werden. Zusätzlich kann ein kontinuierlich vorgenommenes **niveaugleiches Absenken von Borden** zu einer erheblichen Steigerung des Komforts für den Radverkehr beitragen.
- Als öffentlichkeitswirksame Maßnahme wird die **Einrichtung einer ersten Fahrradstraßen** außerhalb der Kernstadt empfohlen (z.B. Am Dorfteich in Bordenau, Meerstraße in Mardorf). Dabei ist sowohl die Berücksichtigung ausreichender Sicherheitsräume zum Kfz-Parken als auch eine eindeutige Gestaltung im Sinne einer Erkennbarkeit der Führungsform Fahrradstraße gemäß eines einheitlichen corporate designs zu berücksichtigen. Die Eröffnung sollte mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.
- Zur Herstellung attraktiver und anforderungsgerechter Radinfrastruktur bieten sich, insbesondere in engeren oder weniger hoch vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen, **Markierungslösungen** an, die teilweise auch ohne größere Umbauarbeiten einzurichten wären. Neben (alternierenden) Schutzstreifen und

Kombinationen von einseitigen Schutzstreifen und Piktogrammketten<sup>10</sup> könnte dies in den besonders schmalen Straßenzügen auch durch beidseitige Piktogrammketten geschehen.

Diese Maßnahmen werden insbesondere für die Ortsdurchfahrten der verschiedenen Ortsteile empfohlen, um dort auf den Radverkehr hinzuweisen und diesen ohne bauliche Anpassungen zu sichern.

- Empfohlen wird darüber hinaus auch eine konsequente **Überprüfung hinsichtlich der Aufgabe der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr**. Dies gilt v.a. für Seitenräume, deren Breite nicht den Regelwerken zur Freigabe für den Radverkehr entspricht und die somit auch die Sicherung des Fußverkehrs beinhaltet. Diesbezügliche Änderungen von Führungsformen sollten grundsätzlich von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. In der Anfangszeit könnten ebenfalls auf der Fahrbahn markierte Piktogramme auf die geänderte Führungsform hinweisen. Die Aufgabe der Gehwegfreigabe wird auch im Umfeld von Grundschulen als verträglich eingeschätzt, da Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr ohnehin noch Gehwege mit dem Fahrrad benutzen dürfen.

### **Maßnahmen vor einem mittel- bis längerfristigen Umsetzungshorizont**

Als wichtiges mittelfristig zu verfolgendes Ziel werden sowohl die Erreichbarkeit der Kernstadt aus den Ortsteilen als auch die Verknüpfung der Ortsteile untereinander gesehen. Für eine entsprechende alltagstaugliche Attraktivierung der Verbindungen sind insbesondere wichtige Hauptverkehrsstraßen aber auch Wegeverbindungen für den Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr weiter zu ertüchtigen.

- Als Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind in Baulastträgerschaft der Stadt Neustadt am Rübenberge **Belagserneuerungen**, v.a. im Zuge der Wirtschaftswege zu nennen. Durch die Ertüchtigung der zum Teil alternativen Verbindungen abseits des Kfz-Verkehrs kann der Radverkehr im gesamten Stadtgebiet attraktiviert werden.
- Im Zuge der verbesserten Nutzbarkeit der **Wirtschaftswege** zur Anbindung der Ortsteile untereinander ist neben der zum Teil notwendigen Belagserneuerungen auch das Ermöglichen von **Begegnungsverkehren** durch punktuelle Ausbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Wirtschaftswege werden bereits heute intensiv auch vom Alltagsradverkehr genutzt und stellen wichtige, sichere Verbindungsfunktionen abseits der klassifizierten Straßen dar. In diesem Zusammenhang sollte die Stadt auch eine enge Zusammenarbeit mit den örtlichen Realverbänden anstreben, denn nicht

---

<sup>10</sup> Zustimmung der Verkehrsbehörde nötig

wenige im Radverkehrsnetz berücksichtigte Wirtschaftswege befinden sich in deren Zuständigkeit.

- An Straßen und v.a. Knotenpunkten, an denen die Stadt Neustadt am Rübenberge nicht Baulastträgerin ist, ist es wichtig, dass die Stadt auch die **Kommunikation und Abstimmung mit den verschiedenen Baulastträgern** in Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen weiter vorantreibt. Dabei sollten insbesondere empfohlene Neubauten von Radverkehrsanlagen entlang der klassifizierten Straßen (v.a. L 191, L 192, L 360), die Sicherung des Radverkehrs im Zuge der betreffenden Ortsdurchfahrten sowie die Gestaltung der Ortseingänge in den Ortsteilen vorangetrieben werden.

### **Maßnahmen zum Fahrradparken und weiteren Handlungsfeldern**

Neben infrastrukturellen Maßnahmen im Radverkehrsnetz sollte auch die **Fahrradparksituation im Stadtgebiet weiterhin verbessert** werden. Hier ist die Stadt grundsätzlich zwar bereits gut aufgestellt, doch bedarf es auch weiterer kontinuierlicher Aktivitäten zur Verbesserung des Angebots an Fahrradabstellanlagen. Es sollten Bestand und Bedarf regelmäßig geprüft, nicht anforderungsgerechte Anlagen sukzessive durch neue Anlagen ersetzt bzw. ergänzt werden.

Vor allem an den Bahnhaltedpunkten und den Bushaltestellen mit Umsteigebedeutung sowie auch an den Schulen sollte (in Kooperation mit Lehrkräften und Schüler\*innen) ein bedarfsgerechter Ausbau eines anforderungsgerechten Fahrradparkangebotes kurz- bzw. mittelfristig weiterverfolgt werden. Dabei sind insbesondere an diesen Standorten mit potenziell längeren Standzeiten der Fahrräder auch Aspekte des Witterungsschutzes und der Diebstahlsicherheit zu berücksichtigen.

Weiterhin können die Beratung und Information des Einzelhandels dazu beitragen, dass auch an diesen Zielen des Radverkehrs anforderungsgerechte Anlagen aufgestellt werden. Auch für Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern kann darüber hinaus die Etablierung eines Angebots an entsprechenden Sonderparkflächen eine deutliche Angebotsverbesserung im Bereich des Fahrradparkens darstellen.

Zur Verbesserung des Fahrradklimas sollten **weitere Serviceelemente** und öffentlichkeitswirksame Aktionen und Events etabliert und die Einrichtung eines bedarfsorientierten **Fahrradverleihsystems** (z.B. mit Berücksichtigung von Lastenrädern, Pedelecs) weitergedacht werden.

Darüber hinaus ist auch die Akzeptanz von Maßnahmen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu erhöhen. Dazu ist es generell wichtig, die Bevölkerung regelmäßig und auf verschiedenen Kanälen über aktuelle Vorhaben zu informieren und über (neue) Verkehrsregelungen aufzuklären. Regelmäßige und öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Aktionstage oder Wettbewerbe) bieten gute Möglichkeiten zur Steigerung der Radnutzung und der Vermittlung von Spaß beim Radfahren. Sie tragen darüber hinaus auch zu einem fahrradfreundlicheren Klima bei.

## Fazit und Empfehlungen

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

Zur Umsetzung der Maßnahmen für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge sind im Gesamtzusammenhang mit den Maßnahmen der Kernstadt zu sehen.

- Ergänzen des städtischen Handlungsprogramms der Kernstadt um kurz- und mittelfristige Maßnahmen in den weiteren Ortsteilen.  
Dabei sollten Maßnahmen – möglichst im Netzzusammenhang - festgelegt werden, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können.
- Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen beginnen und damit auch in den Ortsteilen Signale setzen, z.B. durch die Einrichtung erster Fahrradstraßen außerhalb der Kernstadt, durch Markierungsarbeiten, durch Angebote zu anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen und durch das Reduzieren von Engstellen bzw. der Sicherung von Pollern.
- Frühzeitig Gespräche mit den weiteren Baulastträgern führen, um so v.a. für den örtlichen Radverkehr wichtige Neubaumaßnahmen von Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen voranzutreiben.
- Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit und zu Angeboten von Serviceleistungen sollten auf die Gesamtstadt bezogen werden. Hierfür sind entsprechende Kapazitäten hinsichtlich Finanzen und Personal einzuplanen.

Für die Förderung des Radverkehrs in Neustadt am Rübenberge sind neben dem Einsatz ausreichender finanzieller Mittel auch die Bereitstellung personeller Ressourcen eine unerlässliche Voraussetzung. Hier sind sowohl in den nächsten Haushalten als auch im personellen Bereich entsprechende Ressourcen zu etablieren.

Neben den Verbesserungen für den Radverkehr ist auch in der Gesamtstadt, bzw. v.a. den Ortsteilen, die Sicherheit des Fußverkehrs zu beachten. Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.

Ziel der Förderung des Radverkehrs in Neustadt am Rübenberge sollte weiterhin ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein.

Dabei stehen bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Steigerung der Fahrradnutzung und eine generelle Komfortsteigerung im Fokus. Auch die Erreichung der Klimaschutzziele, die Verbesserung der Lebensqualität sowie die Stärkung der einheimischen Wirtschaft (Radfahrende kaufen eher vor Ort) stellen weitere grundsätzliche Ziele dar.

Mit der Ausweitung der Radverkehrskonzeption auf die Gesamtstadt, der bereits erfolgten Umsetzung von Maßnahmen aus dem Konzept für die Kernstadt sowie weiterer in Planung befindlicher Maßnahmen und eine stetige Öffentlichkeitsarbeit wurden bereits Zeichen für eine aktive Förderung des Radverkehrs in Neustadt am Rübenberge gesetzt. Diese gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen, zu verstetigen und zu intensivieren.

## Anhang 1: Dokumentation der Regionalkonferenzen

<b>Anlass:</b>	Radverkehrskonzept Neustadt am Rübenberge, Online-Workshops		
<b>Ort:</b>	Online		
<b>Datum:</b>	05., 07. und 08.07.2022	<b>Uhrzeit:</b>	17:30-19:30

<b>Protokoll durch:</b>	PGV-Alrutz
<b>Anzahl Teilnehmende:</b>	Insgesamt ca. 60 Teilnehmende

Die Online-Workshops dienten zu Beginn des Projektes der Diskussion mit der interessierten Öffentlichkeit v.a. über das zu prüfende Radverkehrsnetz. Die Teilnehmenden konnten wichtige bzw. bestehende und gewünschte Verbindungen im Stadtgebiet selbst in den Plan eintragen sowie textliche Hinweise geben. Neben Kommentaren im Plan, die Problemstellen im Netz oder Anmerkungen zu bereits aufgezeigten Verbindungen betrafen, wurden auch weitere Anregungen genereller Art und zu weiteren Themen der Radverkehrsförderung (z.B. Fahrradparken) abgefragt.

Die Rückmeldung der Teilnehmenden erfolgte über „digitale Pinnwände“ bzw. direkt im gezeigten Netzplan. Nachfolgend sind beispielhaft die im Workshop bearbeiteten Unterlagen aufgezeigt.

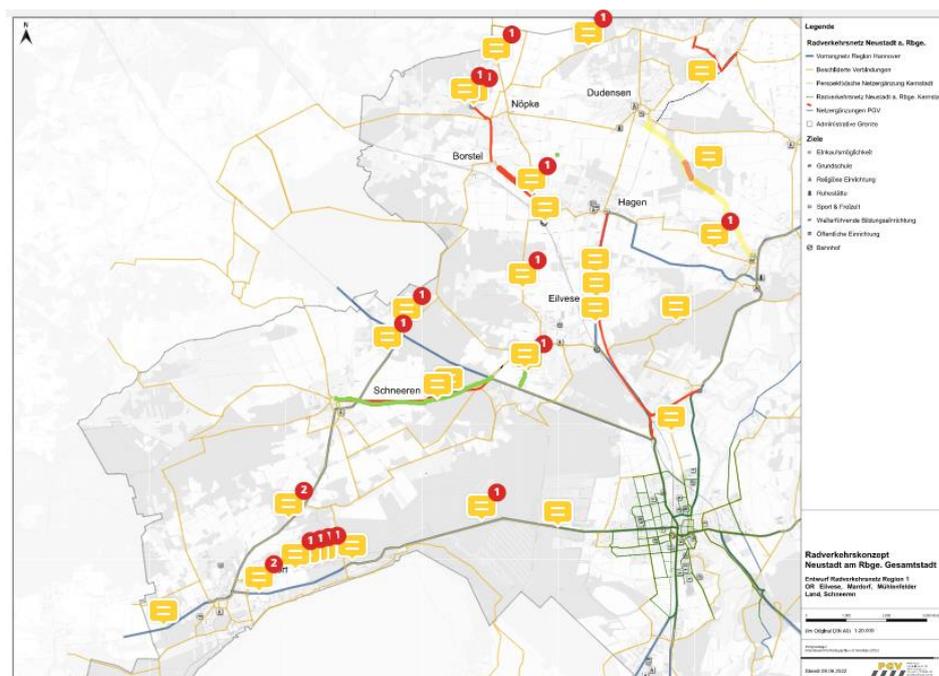


Abb. 9: Plan mit Eintragungen aus dem Workshop Region 1.

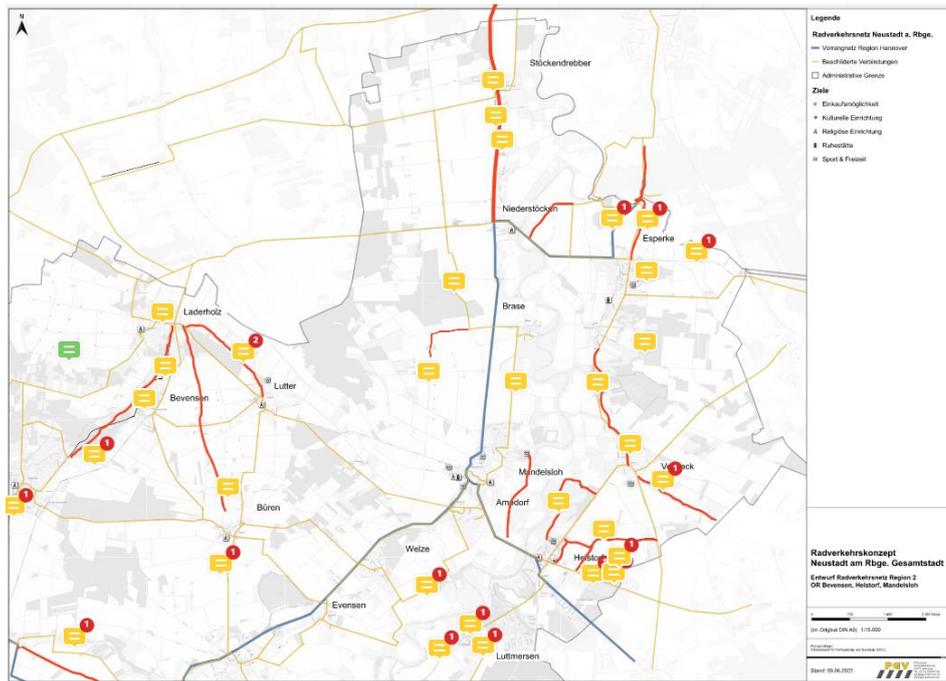


Abb. 10: Plan mit Eintragungen aus dem Workshop Region 2.

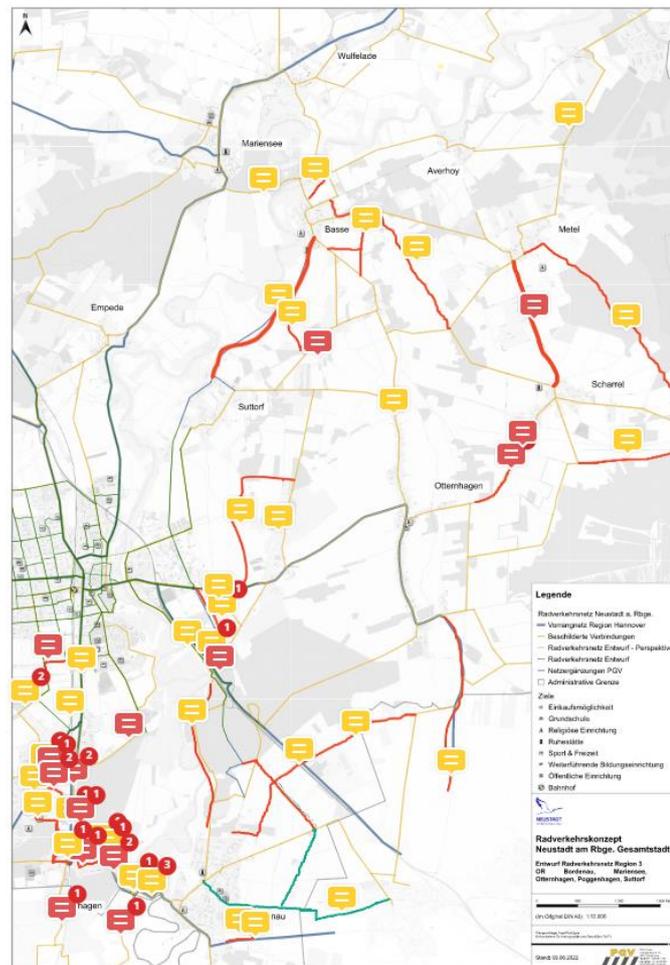


Abb. 11: Plan mit Eintragungen aus dem Workshop Region 3.



Abb. 12: Auszug aus weiteren Anregungen auf „Post-its“ – Region 1



Abb. 13: Auszug aus weiteren Anregungen auf „Post-its“ – Region 2



Abb. 14: Auszug aus weiteren Anregungen auf „Post-its“ – Region 3

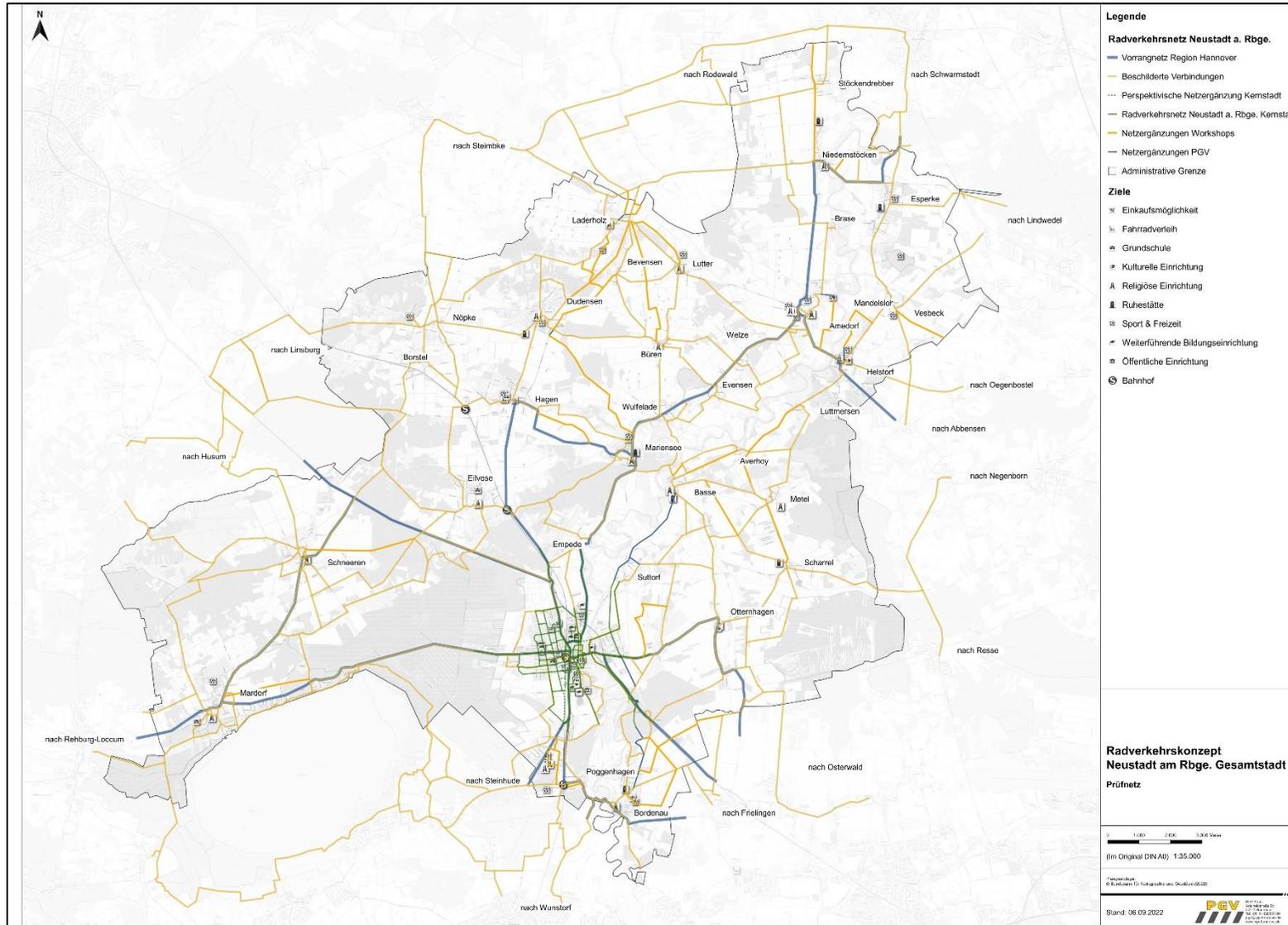
Alle Anregungen und Eingaben aus den drei Workshops wurden geprüft. Dabei wurden die neu aufgezeigten Verbindungen auf Plausibilität bzgl. des Alltagsradverkehrs bzw. auf Realisierbarkeit geprüft und überwiegend in den Netzentwurf übernommen. Auch weitere für den Radverkehr wichtige Ziele wurden genannt und in den Plänen ergänzt. Der anschließend abgeleitete Netzentwurf kann der Anlage entnommen werden. Er stellt die Grundlage für die Erfassung der Wegeinfrastruktur vor Ort dar. In diesem Zusammenhang werden auch die Hinweise zu konkreten Örtlichkeiten (z.B. Belagsmängel, fehlende Querung) direkt vor Ort geprüft bzw. bei der Befahrung berücksichtigt.

Die genannten Hinweise bezogen sich u.a. auf fehlende Radverkehrsanlagen entlang von Außerortsverbindungen und die damit als gering empfundene subjektive Sicherheit, schlechte Oberflächenbeschaffenheiten, unzureichende bzw. unsichere Anbindung von Schulen, fehlende Querungsmöglichkeiten sowie unzureichende Anschlüsse an die Nachbarkommunen. Es wurden vermehrt alternative Verbindungen über Wirtschaftswege aufgezeigt, in diesem Zusammenhang aber auch auf Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr sowie dem Bedarf nach gegenseitiger Rücksichtnahme hingewiesen.

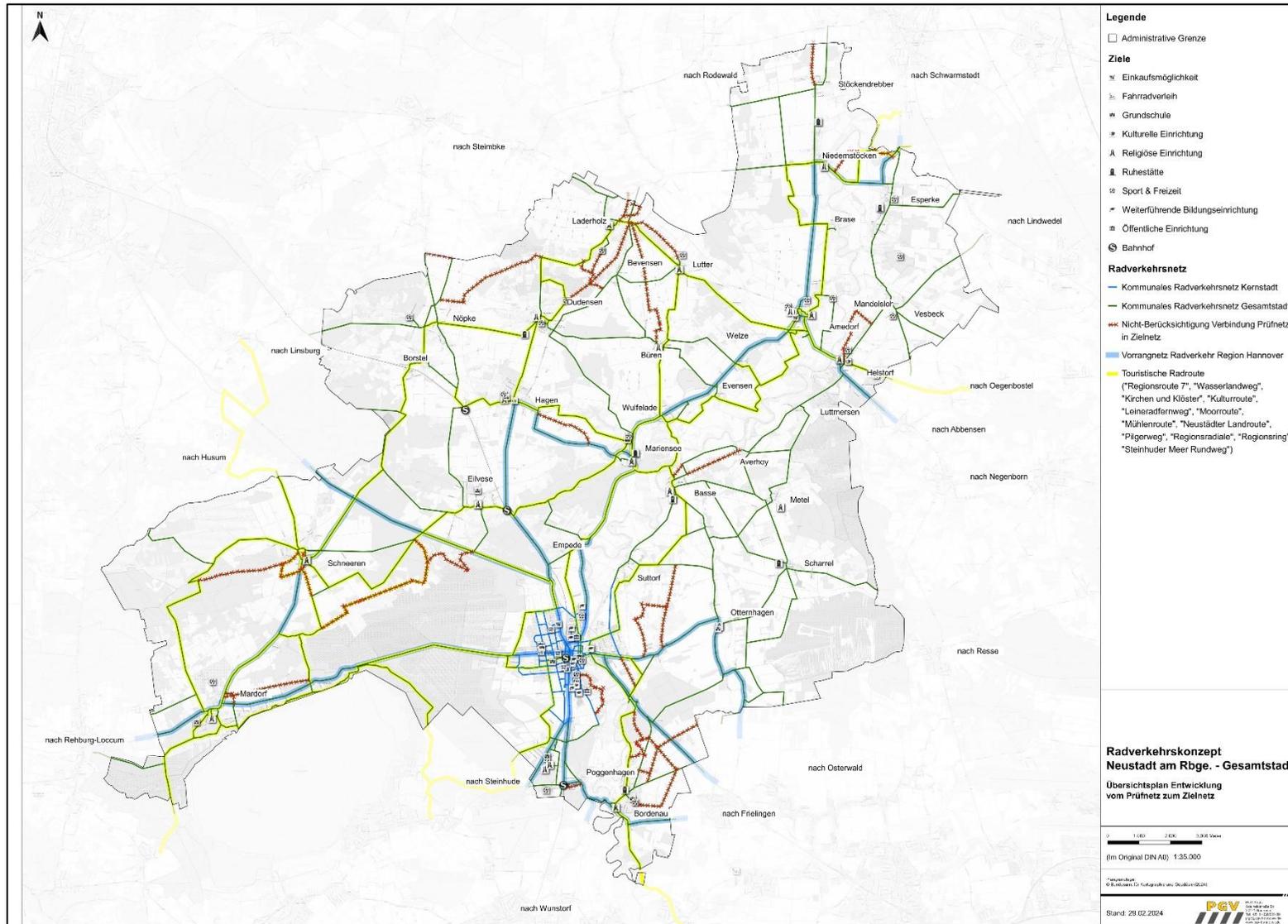
Bei den textlichen Hinweisen gab es darüber hinaus auch Hinweise zu vorhandenen bzw. gewünschten Fahrradabstellanlagen an konkreten Örtlichkeiten (auch Bike+Ride zur Kombination mit dem ÖPNV) sowie deren entsprechende Nutzbarkeit (ausreichender Abstand zwischen den Bügeln).

An allgemeinen Hinweisen und Anregungen wurden u.a. mehr Öffentlichkeitsarbeit für die ausgearbeiteten Radrundwege, mehr Transparenz bei der Planung und dem Ausbau von Radverkehrsanlagen (werden Stadtradeln-Daten genutzt?), umständliche Radverkehrsführungen entsprechend der Wegweisung (Beispiel Mariensee) und der generelle Wunsch von flächendeckender Wegweisung sowie Hinweise zu fehlendem Grünschnitt und Reinigung gegeben.

## Anhang 2: Übersichtsplan Prüfnetz inkl. Quellen und Ziele



### Anhang 3: Übersichtsplan Entwicklung vom Prüfnetz zum Zielnetz



## Anhang 4: Übersichtsplan Kommunales Radverkehrsnetz



## Anhang 5: Übersichtsplan Handlungsbedarf

