

Radverkehrskonzept Neustadt am Rübenberge - Gesamtstadt



Vorstellung der Ergebnisse

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

PGV-Alrutz GbR, Hannover



Themenfelder und Inhalte des Konzeptes

- Rahmenbedingungen und Grundlagen zum Radverkehr
 - Ausgangslage, Vorgehen und Zielsetzung
 - Derzeitige Situation zum Radfahren in Neustadt a. Rbge.
- Netzkonzeption
- Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur
 - Aussagen der Richtlinien und generelle Aspekte
 - Handlungsschwerpunkte
 - Maßnahmenkataster (Anlagenband)
- Weitere Handlungsfelder
 - Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)
 - Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen
- Umsetzungsstrategie und Empfehlungen



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

Ziele des Radverkehrskonzeptes

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

- **Aufgreifen und Weiterentwickeln vorhandener Ansätze und neuer Aspekte**
(u.a. Anschlüsse an Radverkehrsnetz der Kernstadt, Vorrangnetz Region Hannover, touristische Routen)
- **Ableiten des Handlungsbedarfs zur Förderung des Radverkehrs für einen längerfristigen Zeitraum (z.B. 10 Jahre)**
 - Wegeinfrastruktur
 - Fahrradparken, Service und Öffentlichkeitsarbeit

- **Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen Aktivitäten**
- **Gesamtstrategie mit Handlungsempfehlungen für den Radverkehr in Neustadt**
- **Zukunftsweisende Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung**

Vorgehen

- 
- Auswertung vorhandener Unterlagen, Auftakttermin mit der Verwaltung (Frühjahr 2022)
 - Entwickeln einer Netzkonzeption
 - Öffentliche Regionalkonferenzen zur Beteiligung der Bevölkerung (Sommer 2022)
 - Problemanalyse (Befahrung mit dem Rad) – Konkretisieren der Netzkonzeption (Herbst 2022 bis Frühling 2023)
 - Verwaltungsinterne Abstimmung zu Qualitätsstandards für Maßnahmen
 - Ableiten + Abstimmung von Maßnahmen zur Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes (Sommer bis Herbst 2023)
 - Bearbeitung weiterer Handlungsfelder:
 - Fahrradparken, Verknüpfung ÖPNV
 - Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen
 - Dokumentation (inkl. Umsetzungskonzeption)
 - **Vorstellung der Ergebnisse (Mitte 2024)**
- Kontinuierliche Abstimmung mit der Stadtverwaltung

Netzkonzeption – kurze Erläuterung

Ein Radverkehrsnetz

- enthält empfohlene Verbindungen – vorrangig für den Alltagsradverkehr
- bezieht die wichtigen freizeitorientierten und touristischen Routen ein
- verknüpft alle Ortsteile und die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs
- soll den Ansprüchen von verschiedenen Nutzenden gerecht werden

➤ **Ziel: optimaler Fahrkomfort und hohe Sicherheit für Radverkehr**

- Grundlage für die Festlegung des Handlungsbedarfes für den Radverkehr
- Nicht jede Wegebeziehung, nicht jeder Radweg ist automatisch Netzbestandteil

➤ **Ein gut befahrbares Radverkehrsnetz ist ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Radnutzung!**

➤ **Netzkonzeption und Radverkehrskonzept sind i.d.R. Voraussetzung bei Beantragung von Fördermitteln.**

Radverkehrsnetz Gesamtstadt – Herleitung

- Einbindung bestehender Netze
 - Vorrangnetz Region Hannover (2015)
 - Ausgewiesenes Netz der Stadt Neustadt a. Rbge. (2014)
 - Konzept Kernstadt mit Anbindung an die nächsten Ortsteile (2021)
 - Quell-/ Zielanalyse
 - Anbindung u.a. Wohngebiete, Schulen, öffentliche Einrichtungen, ...
 - Anbindung der Ortsteile untereinander sowie an die Kernstadt
-
- Entwickeln eines **ersten Netzentwurfes**
 - **Abstimmung** in 3 Netzkonferenzen (digitale Workshops) mit Bevölkerung
 - **Ableitung Prüfnetz** als Grundlage für die Befahrung und Bestandserfassung
 - **Weiterentwicklung zum Zielnetz** für den Alltagsradverkehr in Neustadt a. Rbge.
 - **Ein Radverkehrsnetz besteht nicht nur aus Radwegen**
 - **Ein Radverkehrsnetz ist nicht statisch**

Maßnahmenkonzeption – Dokumentation

- Entwicklung von **Maßnahmenempfehlungen** im gesamten Radverkehrsnetz
 - Berücksichtigung der Regelwerke (inkl. derzeitiger Sachstände der Überarbeitungen) und E-Klima der FGSV
 - Einordnung in Prioritäten (nach verkehrssicherheitstechnischen Aspekten)
 - Überschlägige Kostenschätzung
 - Einteilung des Netzes in über **400 Abschnitte** und Ausgabe von übersichtlichen Maßnahmenblättern für jeden Abschnitt
 - Ca. 270 Abschnitte **mit** Handlungsbedarf (unterschiedlicher Größenordnung und Prioritäten)
 - Über 130 Abschnitte **ohne** Handlungsbedarf (v.a. Wirtschaftswege in ausreichender Breite und guter Belagsqualität + Mischverkehrsführungen in Tempo-30-Zonen)
- **Handlungsempfehlungen zur sukzessiven Umsetzung über einen längerfristigen Zeitraum**

Allgemein		Bestand	
Strecke von	Gemeindegrenze	Breite [m] RVA STS	1,8 —
Strecke bis	Im Eichenbrink	Belag – Zustand	Schotter – erheblich eingeschränkt
Länge	990 m	ruhender Verkehr	—
Bausträger	teilweise privat	Steigung	keine
Ortslage	innerorts	Einbahnstraße	—
zul. Geschw.	—		
DTV	—		
Anmerkung	Auch touristische Routenführung		
Führungsform	Selbstständige Wegeverbindung		
Problemstellung	Wegeverbindung in unzureichender Breite und Belagsqualität. Unzureichende Sicherung und Durchlassbreite bei Poller.		
Beteiligung, Bemerkung	—		
Planung			
Maßnahme	Ausbau der Wegeverbindung auf mind. 2,50 m (besser: 3,0 m) Breite. Belagsqualität durch regelmäßige Instandsetzung aufrecht erhalten. Asphaltierung der Wegestrecke prüfen. Sicherung Poller durch retroreflektierende Elemente. Durchlassbreite von mind. 1,50 m gewährleisten.		
Kostenschätzung	223.000 €		
Priorität	2 - Mittlere Priorität		

Stand 09.01.2024 Radverkehrskonzept Neustadt am Rügenberge

Maßnahmenkonzeption – Prioritäten

- **Nutzen:**

- Vergabe von Prioritäten zur Einschätzung der Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
- Einschätzung unabhängig weiterer Randbedingungen (u.a. finanzieller Aufwand, Planungsvorlauf)

- **Erläuterung der Prioritäten:**

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

Maßnahmenkonzeption – Übersicht Netzlänge

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

- Ca. 50 % des Radverkehrsnetzes in Neustadt a. Rbge. sind bereits heute ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar.
 - Kleinstmaßnahmen oder kein Handlungsbedarf
- Ca. 50 % des Radverkehrsnetzes weisen einen größeren Handlungsbedarf zur Ertüchtigung auf.
 - Davon liegen ca. 30 % in der Zuständigkeit der Stadt Neustadt am Rübenberge (Prioritäten 1 oder 2) – entspricht damit ca. 15 % des Gesamtnetzes

Maßnahmenkonzeption – Übersicht Kosten

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

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

- Ein Großteil der Kosten (ca. 70 % bzw. 35 Millionen Euro) bezieht sich auf Maßnahmen an klassifizierten Straßen (Bund, Land, Region Hannover).
- Der hohe Kostenaufwand insg. ist v.a. in einer Vielzahl an kostenintensiven Neubau- und Sanierungsmaßnahmen von Radverkehrsanlagen im Zuge klassifizierter Straßen begründet.

Wegeinfrastruktur – Radverkehrsführung innerorts, Ortsdurchfahrten

- **Bestand:**

- i.d.R. Mischverkehrsführung auf Hauptverkehrsstraßen oder/und zu schmale für den Radverkehr frei gegebene Gehwege
- Vereinzelt Markierungslösungen (Schutzstreifen, Piktogrammketten)

- **Situation:**

- überwiegend schmale Straßenquerschnitte: Neuanlage baulicher Radverkehrsanlagen nicht/kaum möglich

- **Lösungsansatz:**

- Aufgabe Gehwegfreigabe für Radverkehr bei geringen DTV-Werten
- Markierungslösungen (als z.T. bereits bestehende Lösungsansätze)
 - Piktogrammketten (möglicher Einsatz bei Fahrbahnbreite < 6,0 m)
 - Schutzstreifen (möglicher Einsatz bei Fahrbahnbreite > 7,50 m)
 - Kombination aus Piktogrammkette und Schutzstreifen (möglicher Einsatz bei Fahrbahnbreite 6,0 - 7,50 m)



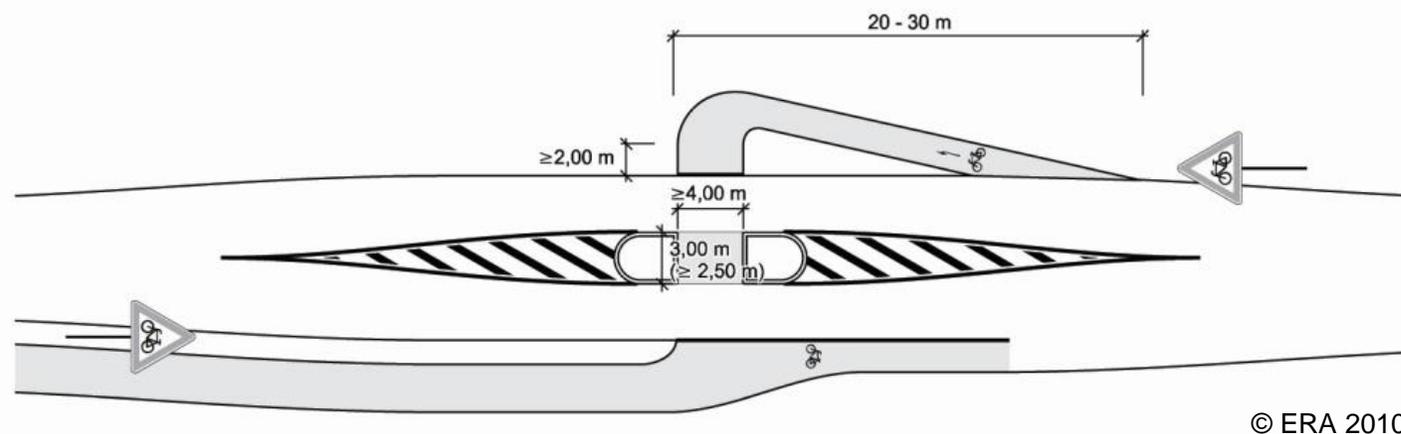
Wegeinfrastruktur – Ortseingänge

Situation:

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

Lösungsansatz:

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



Wegeinfrastruktur – Radverkehrsanlagen außerorts

- **Erforderlichkeit einer Radverkehrsanlage** ist u.a. abhängig vom Kfz-Verkehrsaufkommen in Kombination mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
 - Sofern nicht vorhanden, DTV prüfen zur Abschätzung der Erforderlichkeit einer Radverkehrsanlage
 - Bei hohem DTV: Empfehlung zum Neubau einer Radverkehrsanlage (mind. 2,50 m Breite + weiße Randmarkierungen) oder alternativ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (in Abstimmung mit dem Baulasträger)
- **Bestehende Radverkehrsanlagen** in unzureichender Qualität (Breite und/oder Belag)
 - Bei Radverkehrsanlagen im Bestand deutlich < 2,50 m, Empfehlung zur Prüfung des Ausbaus der Radverkehrsanlage, Priorität in Abhängig der Breite und Zustand des Belags
 - Berücksichtigung bzw. Ergänzung weißer Randmarkierungen zur besseren Sichtbarkeit bei Dämmerung bzw. Dunkelheit



Wegeinfrastruktur – Einrichten von Fahrradstraßen – Generelles

Gemäß VwV-StVO 2021:

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

• Regelungen bei Fahrradstraßen

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

• Empfehlungen

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



Wegeinfrastruktur – Einrichten von Fahrradstraßen

Einsatzbereiche in Neustadt:

- Empfehlung zum Einsatz grundsätzlich auch außerhalb der Kernstadt
 - Im Schulumfeld, z.B.
 - Heinrich-Brandes-Straße (Grundschule Poggenhagen)
 - Am Dorfteich (Scharnhorstschule Bordenau)

 - Als alternative Verbindung zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen (auch außerorts grundsätzlich möglich), z.B.
 - Tenor, Meßtor (Schneeren)
 - Meerstraße (Mardorf)



Wegeinfrastruktur – Wirtschaftswege

- Gemeinsame Nutzung Rad und landwirtschaftliche Verkehre kann konflikträchtig sein

Lösungsansatz zum besseren Miteinander

- Werbung für gegenseitige Rücksichtnahme
- Einrichtung von Begegnungsstellen



Wegeinfrastruktur – Kleinstmaßnahmen z.B. Poller

- Bei Pollern auf eine Mindestdurchlassbreite von 1,5 m achten.
- Bei Wegen und Verbindungen mit einer Breite unter 3,0 m, Poller nicht mittig platzieren, sondern in Randlage, sodass die Durchlassbreite von mindestens 1,5 m gegeben ist.
- Poller mit reflektierenden Elementen wählen und idealerweise mit einer Bodenmarkierung ergänzen, sodass diese im Dunkeln und bei schlechten Witterungsbedingungen gut zu sehen sind.



Fahrradparken – Generelle Empfehlungen für Neustadt a. Rbge.

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



Umsetzungsstrategie

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

In Neustadt bewegt sich was – Ausruhen gilt nicht!

prahlow@pgv-hannover.de

0511-220 601 83

fricke@pgv-hannover.de

0511-220 601 996

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Telefon: 0511 – 220 0601 80

www.pgv-alrutz.de

