

Gemeinde Ritterhude



Radförderkonzept 2021

Gemeinde Ritterhude

Radförderkonzept 2021

Auftraggeber: Gemeinde Ritterhude
Sachgebiet Bau, Planung und Umwelt

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
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlow
Jonas Göber
Jakob Groß
Benedikt Even

Hannover, im Juni 2021

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	4
2	Gründe zur Förderung des Radverkehrs.....	6
3	Derzeitige Situation zum Radfahren in Ritterhude.....	10
3.1	Strukturen und Zuständigkeiten	10
3.2	Konzeptionelle Grundlagen.....	10
3.3	Überblick Status Quo.....	10
4	Netzkonzeption.....	18
4.1	Grundsätze und Vorgehen.....	18
4.2	Struktur des Radverkehrsnetzes.....	21
5	Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur	22
5.1	Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs	22
5.1.1	Entwicklungen in der StVO	23
5.1.2	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen.....	24
5.1.3	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	38
5.1.4	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	44
5.2	Generelle Handlungsschwerpunkte für Ritterhude	51
5.3	Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur.....	61
6	Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)	68
6.1	Anforderungen an Abstellanlagen	68
6.2	Fahrradparken in Ritterhude	71
6.3	Zusammenfassung Fahrradparken und weitergehende Empfehlungen .	73
7	Wegweisung	75
7.1	Generelle Aspekte	75
7.2	Wegweisung in Ritterhude	77
8	Öffentlichkeitsarbeit und Service.....	79
8.1	Grundsätzliche Überlegungen	79
8.2	Aktivitäten in Ritterhude	80

8.2.1	Informationsmanagement und Förderung des Fahrradklimas	81
8.2.2	Schulische Verkehrssicherheitsarbeit.....	83
8.2.3	Außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit.....	84
	Weitere mögliche Aktionen und Angebote	85
9	Umsetzungsstrategie und Fazit	89

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die niedersächsische Gemeinde Ritterhude mit rund 15.000 Einwohner:innen liegt im Landkreis Osterholz, nördlich der Hansestadt Bremen. Die Gemeinde besitzt eine ländliche Siedlungsstruktur. Der Kernbereich (Alt-Ritterhude) erstreckt sich länglich (Südwest nach Nordost) zwischen Hamme und den Hauptverkehrsstrassen (Bahn, Bundesstraße). Die umliegenden Ortsteile sind räumlich gut mit dem Kernbereich verbunden. Ein überwiegend ebenes Relief mit gelegentlichen Steigungen und kurze Wege ermöglichen eine gute Alltagsmobilität mit dem Rad. Neben dem Alltagsradverkehr hat auch der touristische Radverkehr mit dem Anschluss an den Weserradweg sowie mehreren regionalen Radrouten Bedeutung.

Auf Grundlage des Regionalen Mobilitätskonzept Radverkehr (RMK:R), welches 2019 die Rahmenbedingungen zur Radförderung auf regionaler Ebene vorgibt, wurde das vorliegende Radförderkonzept beauftragt, welches eine Leitlinie für die Förderung des kommunalen Radverkehrs bieten soll.

Um die notwendigen Voraussetzungen für eine dauerhafte, nachhaltige und effiziente Radverkehrsförderung zu schaffen, wurden die bereits bestehenden Ansätze in dem nun vorliegenden Radverkehrsförderkonzept aufgegriffen und weiterentwickelt. Dementsprechend berücksichtigt das vorliegende Konzept die folgenden Bausteine:

- **Aufgreifen und Weiterentwickeln** vorhandener Vorüberlegungen zum Radverkehrsnetz für den **Alltags- und Freizeitverkehr** auf Grundlage der wesentlichen Zielpunkte und Quellen sowie unter Berücksichtigung der Stadtentwicklung und Ableiten eines gesamtgemeindlichen **Radverkehrsnetzes..**
- **Herausarbeiten und Bewerten der Schwachstellen für den Radverkehr** innerhalb des abgestimmten Radverkehrsnetzes und **Aufzeigen des Handlungsbedarfs im Radverkehrsnetz** unter Berücksichtigung des aktuellen Kenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben.
- **Aufzeigen von Verbesserungspotenzialen für die begleitende Infrastruktur** (Fahrradparken, Wegweisung).
- **Entwicklung von Ansätzen zu einer geeigneten Öffentlichkeitsarbeit** für Ritterhude und von möglichen Serviceangeboten zur **Fahrradförderung**.
- **Aufzeigen guter Beispiele (Best-Practice)** zur Verbesserung des Fahrradklimas, deren Anwendung auch für Ritterhude denkbar wäre. Hierbei wurden auch neue Entwicklungen in der Fahrradnutzung, wie Elektromobilität und der zunehmende Einsatz mehrspuriger Fahrräder berücksichtigt.

Mit dem Radförderkonzept wird

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

Das vorliegende Förderkonzept, welches auf einen mittelfristigen Zeitrahmen ausgelegt ist, wurde in enger Abstimmung mit den Auftraggebenden erstellt. Darüber hinaus fanden Treffen mit einem Expert:innenkreis statt, der sich aus Vertreter:innen der Stadtverwaltung, des Ordnungsamtes, des ADFC und der Polizei zusammensetzt. Bei diesen Treffen wurden die einzelnen Konzeptbausteine inhaltlich vorgestellt und abschließend diskutiert, aber auch Probleme aus Bürgersicht erörtert und in die weiteren Überlegungen aufgenommen. Ergänzend dazu wurden in zwei Bürger:innen-Werkstätten zum Integrierten Gemeindeentwicklungskonzept die Bevölkerung beteiligt.

2 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bietet neben den klimatischen Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Wenn es gelingt, im Gemeindeverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen, können mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung diese positiven Effekte greifen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im aktuellen Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung dargelegt und daraus Visionen und Ziele für das "Fahrradland Deutschland 2030" abgeleitet. Nachfolgend sind einzelne Aspekte zur Motivation und Begründung der Radverkehrsförderung dargestellt.

„Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität!“

- Fast jeder Mensch kann das Fahrrad als preisgünstiges und zeitlich flexibles Verkehrsmittel individuell nutzen. In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad einfacher und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von andere Personen mit dem Auto fahren zu lassen.
- Vor allem auch in Bezug auf den anstehenden demografischen Wandel ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein. Er gewährleistet Mobilität und damit Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Zunehmend werden Seniorinnen und Senioren - auch aus Gründen der Gesundheitsförderung - mehr Wege mit dem Rad zurücklegen, und dabei verstärkt auch Pedelecs nutzen. Die Nutzung von elektrounterstützten Zweirädern (u.a. auch Elektrorollern) steigt deutschlandweit.
- Die Etablierung von Pedelecs und die Nutzung von Radwegen durch Elektroroller bedeutet jedoch auch durchaus mehr Komfortanspruch auf zügiges Fahren und damit hohe Anforderungen an sichere Radwege, Radverkehrsführungen bzw. attraktive Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Fahrradstraßen) sowie an Abstellanlagen.

„Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs!“

- Durchschnittlich werden mit einem normalen Fahrrad ca. 3,7 km pro Weg zurückgelegt, mit einem Pedelec ca. 6,1 km¹. Vor allem diese Strecken bieten sich für die Fahrradnutzung an, so finden 90 % der Fahrten mit dem Rad derzeit in einem Distanzbereich bis 5 km statt. Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) zeigen gleichzeitig, dass die Länge der Wege, die mit dem Fahrrad gefahren wird, im Durchschnitt immer weiter anwächst.

¹ Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2021), S. 14

Durch die zunehmende Bedeutung von Pedelecs ist ein weiteres Wachstum der zurückgelegten Wegelängen zu erwarten. Mit zusätzlichen Reisezeitgewinnen durch den Ausbau der Radinfrastruktur und Radschnellverbindungen kann dieses Potenzial deutlich erweitert werden. Weitere Entfernungsbereiche können insbesondere auch durch eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV erschlossen werden.

- Durch intensive Radverkehrsförderung können die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km kostengünstig ausgebaut werden. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten anderer Verkehrsarten - wie z.B. Kfz - in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den Parkraum in der Ortsmitte. Außerdem können Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung der Kfz-Infrastruktur in erheblichem Ausmaß eingespart werden. Insbesondere eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitzenzeit kann Ausbaunotwendigkeiten an Knotenpunkten oder die Signalisierung eines Knotens vermeidbar machen. Auch durch die Vermeidung sonst erforderlicher Kapazitätserhöhungen für PKW-Stellplatzanlagen können die Städte Einsparungen erzielen.

„Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel!“

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. So können auf der Fläche eines einzelnen Pkw-Stellplatzes sechs bis acht Räder oder zwei Lastenräder bzw. Räder mit Hänger abgestellt werden.
- Radfahrende tragen zur Belebung des Gemeindebildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmende. Fahrräder spielen immer mehr auch als Statussymbole und als Ausdruck urbaner Lebensstile eine Rolle.
- Radfahren spart dem Nutzenden Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.

- Durch die seit vielen Jahren zu verzeichnenden positiven Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität bei Zweirädern sind Pedelecs und mittlerweile auch Elektroroller immer mehr, nicht nur in Regionen mit ausgeprägterem Relief oder für längere Fahrten (z.B. zum Arbeitsplatz), anzutreffen. Im Wirtschaftsverkehr finden Fahrten auch zunehmend mit Lastenpedelecs statt.

„Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor!“

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Derzeit zeichnet sich in der Gesellschaft ein Wandel bezüglich der bevorzugten Mobilitätsformen ab. Insbesondere jüngere Personen bewegen sich zunehmend multimodal durch die Kommunen, der Führerscheinbesitz nimmt ab und Fahrradfahren liegt zunehmend im Trend. Die gestiegene Wertschätzung des Fahrrades in der Gesellschaft zeigt sich auch an den steigenden Ausgaben für dieses Verkehrsmittel. So investierten die Menschen in Deutschland 2020 durchschnittlich 1.279€ Euro in ihr neues Zweirad. Dieser Wert wird von dem über die letzten Jahre steil ansteigenden E-Bike-Anteil (in 95 % Pedelecs) beeinflusst. Auch bedingt durch die Corona-Pandemie wurden 2020 in Deutschland mit guten 5 Mio. Fahrrädern und E-Bikes knapp 17% mehr abgesetzt als im Vorjahr. Der Umsatz mit Fahrrädern und E-Bikes machte mit rund 6,4 Mrd. € ein Plus von ca. 61% im Vergleich zu 2019 aus. Der Anteil an E-Bikes daran betrug knapp 39%. Damit wurden gut 40% mehr E-Bikes verkauft als 2019. Der Bestand an Fahrrädern insgesamt (inkl. E-Bikes) in Deutschland betrug 2020 ca. 79,1 Mio. Stück, davon waren 7,1 Mio. E-Bikes.²
- Radfahrende stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Sie entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus. Durch die zunehmende Verbreitung von Lastenrädern und Anhängern auch im Zusammenhang mit Elektromobilität und damit die Vereinfachung des Lastentransportes ist eine Steigerung des Einkaufsverkehrs mit dem Fahrrad zu erwarten. Dieses Potenzial wird durch den Einzelhandel und Stadtmarketinggesellschaften bislang allerdings häufig immer noch unterschätzt.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für

² Nationaler Radverkehrsplan: Zahlen - Daten-Fakten zum Fahrrad- und E-Bike Markt 2020. nrvp.de/22920 (Zugriff: 01.06.2021)

Pkw-Nutzende liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.

- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzt etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z.B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.

„Regelmäßiges Radfahren ist gesund!“

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kann schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, den Blutdruck senken, psychischen Stress abbauen und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw gefahrene Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeitenden, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, deutlich. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen. Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert.

„Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz!“

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Gemeinde und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen und insbesondere dem Erreichen der deutschlandweiten Klimaziele bei.
- Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO₂-Emission aller Privathaushalte in Berlin.

3 Derzeitige Situation zum Radfahren in Ritterhude

Die Gemeinde Ritterhude bietet hinsichtlich der Siedlungsstruktur und der überwiegend günstigen Topografie sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Auch die Nähe der radaffinen Hansestadt Bremen mit zahlreichen Alltags- und Freizeitangeboten laden zum Radfahren ein. Die Ausdehnung in Alt-Ritterhude beträgt rund 3 km. Die umliegenden Ortsteile sind mit maximalen Wegstrecken von rund 5 km im gewöhnlichen Aktionsradius des Fahrrads erreichbar. Nach Norden hin steigt das Relief in Alt-Ritterhude an. Mehrere Streckenalternativen machen eine Umfahrung dieses Reliefs möglich. Auch die angrenzenden Ortsteile im Norden sind durch leichte Steigungen gut erreichbar.

3.1 Strukturen und Zuständigkeiten

Die Gemeinde Ritterhude übernimmt die Aufgabe als untere Straßenverkehrsbehörde. In der Gemeindeverwaltung ist der Radverkehr in mehreren Sachgebieten (SG) angesiedelt. Die Hauptzuständigkeit für den Radverkehr liegt beim SG für Bau, Planung und Umwelt. Es ist für Planung, Bau und Unterhaltung von Radwegen verantwortlich. Die Zuständigkeit für die landkreisweite Wegweisung obliegt dem Landkreis Osterholz und wird durch das SG Sicherheit und Ordnung seitens der Gemeinde begleitet.

3.2 Konzeptionelle Grundlagen

Für das Gemeindegebiet liegen mit dem Radwegenetz Landkreis Osterholz und dem Regionalen Mobilitätskonzeptes Radverkehr (RMK:R) des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. bereits überregionale Netzkonzeptionen vor. Diese gilt es für den Alltags- und Freizeitradverkehr in Ritterhude weiterzuentwickeln bzw. zu verdichten. Das Forschungsprojekt AFOOT (Bestandsanalyse im Reallabor „Aktiv mobil – länger gesund“) und die darin gewonnenen Erkenntnisse zur Mobilität in Ritterhude fließen ebenfalls in die Konzeptüberlegungen mit ein.

3.3 Überblick Status Quo

Rund 80 km Verkehrsnetz wurden für den Radverkehr untersucht. Im Bestand wird der Radverkehr überwiegend mit dem Kfz-Verkehr geführt (48%). Bereits zwei Drittel dieser Abschnitte sind mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Dort ist der Verkehrsraum vermehrt ergänzend mit verkehrsberuhigenden Elementen gestaltet. In einigen Ortsteilen wird durch informelle Hinweisschilder auf die Temporeduzierung hingewiesen. Ein Fünftel der Strecken führt über selbstständige Wegeverbindungen und Wirtschaftswege, meist zur Erschließung der umliegenden Ortsteile. Einige Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Bestehende Radverkehrsführungen im Netz

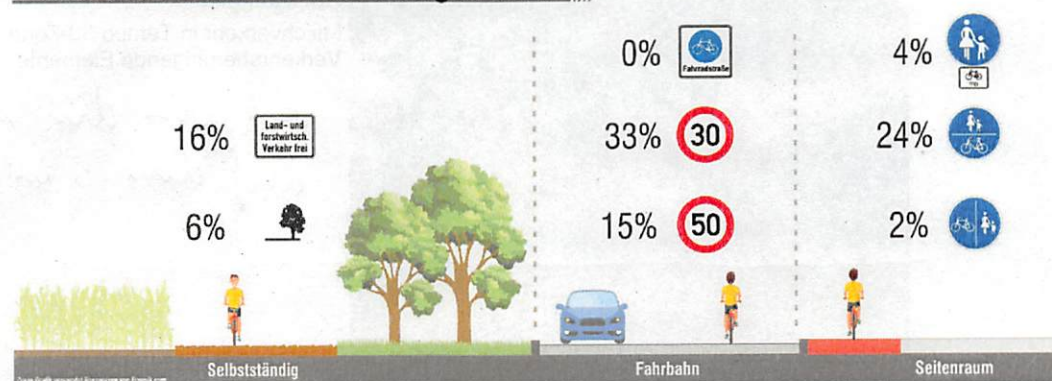


Abb. 3-1: Anteile der Führungsformen am untersuchten Radverkehrsnetz in Ritterhude

Fast die Hälfte aller Wege ist asphaltiert. Rund 38% sind mit Kopfstein oder Ziegelstein gepflastert. Die verbleibenden 15% sind Wege mit wasserdurchlässigeren Materialien. Rund zwei Drittel der bestehenden Wege ist für den Radverkehr bezüglich der Beschaffenheit gut befahrbar.

Bestehende Beläge und Zustand im Netz

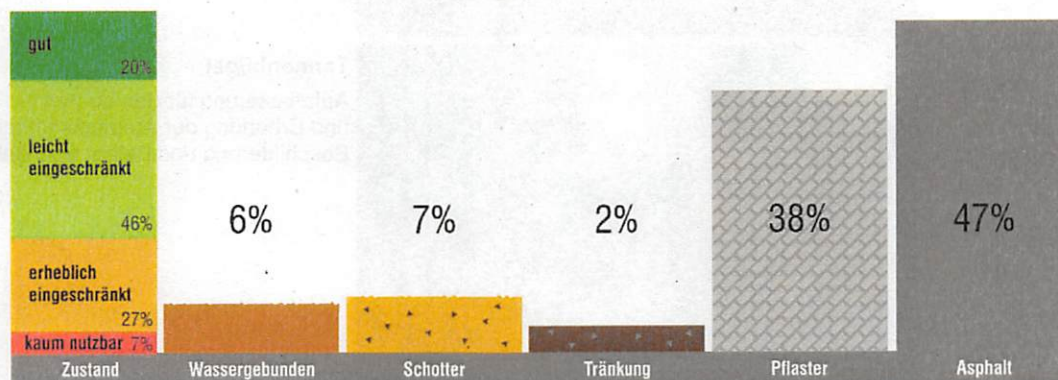


Abb. 3-2: Anteile der Belagsarten und -qualität am untersuchten Radverkehrsnetz in Ritterhude

Zum Fahrradparken stehen in der Gemeinde an einigen Bushaltestellen, dem Bahnhof Ritterhude sowie einigen Einzelhandelsstandorten anforderungsgerechte Abstellanlagen zur Verfügung. Die Schulstandorte sind ebenfalls mit einer Grundausstattung versorgt.



Am Denkmal

Mischverkehr in Tempo 30-Zone
Verkehrsberuhigende Elemente

*hier fahr dir misch
auf dem Bürgersteig*



Alter Postweg

Einbahnstraße für Radverkehr in
Gegenrichtung freigegeben



Tannenhügel

Aufpflasterung für den querenden Radverkehr
und Erhöhung der Aufmerksamkeit durch
Beschilderung und Belagswechsel



Bushaltestelle Werschenrege Rathjen
Anlehnbügel für B+R-Nutzende



Westseite Bahnhof Ritterhude
Sammelschließenanlage mit E-Ladestation



Infotafel Radverkehr
Radfahren im Landkreis Osterholz

Abb. 3-3: Positive Beispiele der Radverkehrssituation in Ritterhude

An wichtigen Verbindungen für den Radverkehr (Riesstraße (L 151), Am Großen Geeren) besteht jedoch Mischverkehr bei Tempo 50. Hinweisschilder zum Überholabstand, die auf das Miteinander im Straßenverkehr aufmerksam machen, fehlen.

Die Radverkehrsführung am Knotenpunkt Riesstraße (L 151)/ Oslebshauer Landstraße (Hamme Forum) stellt für Radfahrende ein Sicherheitsrisiko dar, aufgrund einer mangelnden konsistenten Führung vom Seitenraum in den Mischverkehr.

Querungen wie an der Stubbener Straße/ Bellmers Wiese sind aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen eine potenzielle Gefahrenstelle für den Radverkehr.

Bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum (30 % aller Strecken) werden Fuß- und Radverkehr überwiegend gemeinsam geführt. Dies führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden und stellt ein zusätzliches Sicherheitsrisiko dar. Durch eine inkonsistente Beschilderung und Führung des Radverkehrs ist eine intuitive Befahrbarkeit nicht möglich. Dies kann Regelverstöße zur Folge haben.

Die Radverkehrsführung entlang der Ihlpohler Heerstraße (L135) weist unzureichende Breiten für den Radverkehr auf. Zudem bestehen nur erschwerte Querungsmöglichkeiten an den Knotenpunkten Lesumstoteler Straße (K 34), Heidkamp (K 37) sowie Großenhalm für diesen Abschnitt.

Rund ein Drittel, zumeist Abschnitte mit Kopfsteinpflaster und getränkten Decken, sind in einem für den Radverkehr schwer oder nicht befahrbaren Zustand (Auf den Rathen, Struckbergstraße, Wollaher Straße, Alter Postweg).

Wichtige Verbindungen der umliegenden Ortsteile weisen derzeit keine Beleuchtung auf, was sich unmittelbar auf das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden auswirkt. Die Verbindungen stellen auch wichtige Strecken für den Schulverkehr dar.

Dessen Routen sollten grundsätzlich zunehmend gestärkt werden.

Verkehrsberuhigende Elemente wie Bremsschwellen sind für den Radverkehr nicht umfahrbar oder vermindern aufgrund von Kopfsteinpflasterung den Fahrkomfort.



Riesstraße (L 151)

Mischverkehr mit Tempo 50

Gehweg für Radverkehr freigegeben, jedoch aufgrund von Einfahrten und regem Fußverkehr kein Fahrkomfort



**Knotenpunkt Riesstraße (L 151)/
oslebshauer Landstraße**

Die Kreuzung ist für den Radverkehr nur schwer zu queren. Eine Führung vom Seitenraum auf die Fahrbahn fehlt.



Stubbener Straße/ Bellmers Wiese

Fehlende Sichtbeziehung an der Querung für den Radverkehr. Keine direkte Wegeführung.



Stader Landstraße

Gemeinsamer Geh-/ Radweg in
Zweirichtungsführung mit Wurzelschäden



Ihlpohler Heerstraße (L135)

Gemeinsamer Geh-/ Radweg mit erheblich eingeschränktem Belag, Grundstückszufahrten und Gittern



Ihlpohler Heerstraße (L135)/ Großenhalm

Signalisierter Knotenpunkt an dem der Radverkehr nur unzureichend berücksichtigt wird



Struckbergstraße

Kopfsteinpflaster mit erheblich eingeschränktem Fahrkomfort bei leichter Steigung

Auch hier fahren die Radler auf dem Gehweg



Mühlenweg

Außerortsverbindung zwischen Stendorf und Alt-Ritterhude ohne Beleuchtung

© PGV-Alrutz



Großenhalm

Aufgepflasterte Bremschwellen ohne Randabsenkung für ein Vorbeifahren des Radverkehrs

© PGV-Alrutz

Abb. 3-4: Negative Beispiele der Radverkehrssituation in Ritterhude

4 Netzkonzeption

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz für Ritterhude wurde mit dem Ziel konzipiert, die einzelnen Ortsteile an das Ortszentrum mit seiner Versorgungsfunktion anzubinden, sowie auch die Anbindung der Ortsteile untereinander und nach Bremen zu berücksichtigen. Im Vordergrund der Planungsüberlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, einbezogen werden jedoch auch die bestehenden Freizeittrouten und Radwanderwege.

Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung des Radverkehrsnetzes kann

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

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

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

4.1 Grundsätze und Vorgehen

Das Radverkehrsnetz für Ritterhude soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z.B. auch Überquerung von Hauptverkehrsstraßen).

- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits ausgewählte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere bei straßenbegleitenden oder selbständigen Radwegen Gewährleistung ausreichender Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden.
- Keine "Ausparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z.B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

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

Des Weiteren wurde eine Analyse bereits vorhandener Netzkonzeptionen zu Grunde gelegt. Darüber hinaus wurden Hinweise und Ausarbeitungen der Politik mit in die Betrachtung aufgenommen.

Als Ergebnis dieser Analyse wurde ein Prüfnetz entwickelt, das im Rahmen eines Expert:innen-Workshops – unter Beteiligung von Politik, Polizei, Schüler:innen-Vertretung und weiteren Multiplikatoren diskutiert und weiterentwickelt wurde.

Das weiterentwickelte Prüfnetz wurde durch geschultes Personal mit dem Rad befahren und der nötige Handlungsbedarf zur Ertüchtigung der Verbindungen aufgezeigt.

Im Zuge der Befahrung und nach Prüfung des Handlungsbedarfs erfolgte eine finale Plausibilitätsprüfung des Radverkehrsnetzes. In Abstimmung mit der Verwaltung wurden in diesem Zusammenhang einzelne Verbindungen gestrichen, die keiner Zielerreichung dienen bzw. die keine verbindende Funktion für andere

Streckenabschnitte besaßen oder die zwar perspektivisch gewünscht waren, von der Verwaltung derzeit, aber auch langfristig als nicht realisierbar eingeschätzt werden.

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Ortsteile untereinander bzw. mit dem Ortszentrum Ritterhude,
- die Anbindung wichtigen Einzelziele sowie
- die kleinräumige Erschließung des Ortskerns und bedeutender Wohn- und Gewerbegebiete.