

Entwurf eines Radverkehrsplanes für ein „fahrradfreundliches Wennigsen“

überreicht vom
Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC)
Ortsgruppe Wennigsen/Barsinghausen
c/o Martin Klein
Suhlenstr. 3, 30890 Barsinghausen

an die Verwaltung und den Rat der Gemeinde Wennigsen

sowie zur Information an:

alle Ortsräte der Gemeinde Wennigsen
Polizei Wennigsen
Tourismus-Service Wennigsen
Straßenmeisterei Wennigsen
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Region Hannover, Untere Straßenverkehrsbehörde (Team Straßenaufsicht)
Region Hannover, Team Planungsverwaltung und regionale Naherholung
Wirtschaftliche Interessengemeinschaft Wennigsen
Verkehrs- und Verschönerungsverein Wennigsen
Naturschutzbund Wennigsen
Wennigser Schulen
Verwaltung der Freiherr-Kniggeschen Miteigentümerschaft



Text und Fotos:

Ingo Laskowski
Am Schönen Hoop 26
30974 Wennigsen
05109/63631
Ingo.Laskowski@htp-tel.de

unter Mitwirkung von:

Martina Behrens
Marlene Haacks
Martin Klein
Hans-Heinrich Schwalenberg

Der fachliche Text wurde z.T. den Quellen im Anhang entnommen bzw. angelehnt

Entwurf eines
Radverkehrsplanes
für ein „fahrradfreundliches Wennigsen“

1. Einführung	S. 3
2. Bausteine einer „systematischen Radverkehrsförderung“	S. 5
3. Verbesserung der Radverkehrs – Infrastruktur	S. 6
3.1. Radverkehrsführung	S. 6
3.1.1. Außerörtliche Verbindungen	S. 6
3.1.2. Innerörtliche Verbindungen	S. 11
3.1.2.1. Hauptverkehrsstraßen	S. 12
3.1.2.2. Tempo-30-Zonen	S. 17
3.1.2.3. Einbahnstraßen	S. 17
3.1.2.4. Sackgassen	S. 18
3.1.2.5. Fußgängerwege	S. 19
3.1.2.6. Absenkungen im Kreuzungsbereich	S. 20
3.2. Fahrradabstellanlagen	S. 20
3.3.1. im öffentlichen Bereich	S. 21
3.3.2. im privaten Bereich	S. 23
3.3. Fahrradwegweisung	S. 24
3.4. Übergang zum öffentlichen Nahverkehr	S. 25
4. Service	S. 27
4.1. Serviceangebote	S. 27
4.2. Fahrradfreundlicher Einzelhandel	S. 27
4.3. Fahrradfreundliche Unterkünfte	S. 28
4.4. Fahrradfreundliche Betriebe	S. 28
5. Öffentlichkeitsarbeit / Schaffung eines fahrradfreundlichen kommunalen Klimas	S. 29
5.1. Informationen / Öffentlichkeitsarbeit	S. 29
5.2. Stellenwert in der Verwaltung	S. 30
5.3. Fahrradförderung in den Schulen	S. 30
6. Sonstiges	S. 32
7. Ausblick	S. 32
- Quellen -	S. 35

1. Einführung

Am 24.04.2002 hat die Bundesregierung den **Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012** beschlossen. Ziel des Planes ist es, den Radverkehr in Deutschland attraktiver und sicherer zu machen und so den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu steigern.

Die Maßnahmen und Vorhaben des Planes sollten in Deutschland in den nächsten 10 Jahren zu einer deutlichen Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr führen, sodass aus Umwelt- und Klimaschutzgründen insbesondere im Kurzstreckenverkehr ein Umstieg vom Auto aufs Fahrrad attraktiver wird.

Der Stellenwert des Fahrrades innerhalb einer nachhaltigen, integrierten Verkehrsplanung (Verknüpfung z.B. auch mit dem öffentlichen Nahverkehr) soll gestärkt und ausgebaut werden. Dieses entspricht insbesondere auch dem Grundsatz der Nachhaltigkeit der Agenda 21.

Vorbild sind die Niederlande mit einem Radverkehrsanteil von 27 % (zum Vergleich: Deutschland 12 %).

Der **Bund** selbst schuf verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen für eine verbesserte Radverkehrsförderung, startete Öffentlichkeitskampagnen, übernahm die bundesübergreifende Koordination und verdoppelte (zeitlich begrenzt) die Geldmittel für den Radwegebau an Bundesstraßen.

Im Rahmen unseres föderativen Systems schrieb er die Hauptverantwortung für die Förderung des Fahrradverkehrs den Ländern und Kommunen zu.

Die Initiative des **Landes Niedersachsen** zur Radverkehrsförderung hält sich im Gegensatz zu manch anderem Bundesland (wie z.B. Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Bayern) noch sehr in Grenzen. Eine landesweite systematische Radverkehrsstrategie ist bislang noch nicht erarbeitet worden. Die Hauptaktivität liegt in der Umsetzung eines touristischen Niedersachsennetzes und der jährlichen Aus-

lobung der fahrradfreundlichsten Kommune Niedersachsens. Anträge zu weiterführenden Maßnahmen wurden eingebracht.

Die hauptsächliche Radverkehrsförderung, insbesondere des Alltagsverkehrs, liegt natürlich bei den **Kommunen**. Viele Städte und Gemeinden haben deshalb einen Radverkehrsplan als Gesamtkonzept zur systematischen Förderung des Radverkehrs erstellt, der die Impulse des Nationalen Radverkehrsplanes aufnimmt und für die konkrete Situation vor Ort weiterentwickelt.

Wir möchten mit den folgenden Ausführungen Verwaltung und Politik der Gemeinde Wennigsen dazu anregen, einen solchen **Radverkehrsplan** für Wennigsen zu erstellen, um die Rahmenbedingungen für den Radverkehr im Sinne eines „**fahrradfreundlichen Wennigsen**“ zu verbessern und damit den Radverkehrsanteil wesentlich zu erhöhen. Ein „fahrradfreundliches Wennigsen“ - dieses würde bestimmt auch dem Profil Wennigsen als Naherholungsort gut zu Gesichte stehen.

Die Gründe für eine Radverkehrsförderung liegen auf der Hand:

- Radfahren ist neben dem Zu-Fuß-Gehen die **umweltverträglichste** Fortbewegungsart:

Ein Ersatz von Autofahrten durch Fahrradfahren reduziert Luftschadstoffe und den Verbrauch an erschöpfbaren Energieressourcen. (Der Verkehrssektor ist der einzige Verursacherbereich in Deutschland, dessen CO²-Emissionen in den 90er Jahren nicht gesunken, sondern aufgrund erhöhter Verkehrsleistungen sogar gestiegen sind. Modellrechnungen stützen die Annahme, dass die Förderung des Radverkehrs einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Klimaschutzzieles der Bundesregierung für den Verkehrssektor leisten kann.)

Mehr als 40 % aller Autofahrten haben eine Entfernung von weniger als 5 km. Bei

dieser Entfernung weist zumindest im städtischen Bereich die Benutzung des Autos gegenüber dem Fahrrad noch keinen Zeitvorteil auf, die Schadstoffemissionen sind im Kurzstreckenbetrieb aber immens hoch!



- Radfahren ist **gesundheitsfördernd**. Gerade bei den heutigen Zivilisationskrankheiten, wie Herz-Kreislaufkrankheiten, Erkrankungen des Bewegungsapparates, etc. verringert regelmäßige körperliche Aktivität wie Radfahren das Risiko um ein Vielfaches. Fahrradfahren entlastet also langfristig auch das Gesundheitssystem.

- Fahrradfahren ermöglicht eine **Mobilität** unabhängig vom Alter und Einkommen.

- Die Infrastrukturmaßnahmen zum Fahrradfahren benötigen gegenüber denen des Autoverkehrs **wenig Platz** und verursachen viel **weniger Kosten**.

- Radfahren **entlastet die Straßen und den Parkraum** vom Kfz-Verkehr und trägt damit zu mehr Lebensqualität im innerstädtischen Bereich (z.B. der Weniger Hauptstraße) bei.

- Radfahren verursacht **keinen Lärm**.

Gründe genug also auch für Wennigsen, die Förderung des Radverkehrs noch mehr als bisher in den Mittelpunkt zu stellen und einen systematischen Radverkehrsplan zur Förderung des Fahrradverkehrs zu entwickeln.

Wir wollen mit folgenden Darstellungen, Anregungen und Maßnahmen ein Konzept vorstellen, das aus unserer Sicht möglich und erforderlich ist, damit Wennigsen noch fahrradfreundlicher wird.

Sicherlich können die Ausführungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben, andererseits kann ein solches Konzept auch nicht von heute auf morgen umgesetzt werden. Dann wieder müssen dritte beteiligt werden (Landwirte, Schulen, etc.), denn positiv kann nur geregelt werden, was miteinander passiert.

Wichtig aber ist, einen Anfang zu machen und zunächst einmal zu überlegen, was notwendig ist, was möglich ist und in welcher Prioritätenfolge es umgesetzt werden kann.

Es kann das Ganze nicht umsonst geben, doch in der Regel sind Maßnahmen zur Radverkehrsförderung relativ schnell realisierbar, effektiv und preiswert und mit verhältnismäßig geringen Betriebs- und Unterhaltungskosten verbunden. Und für einiges gibt es sogar Fördermittel.

Zu einzelnen konkreten Situationen finden Sie Fotos auf anliegender CD-ROM, hierauf wird im Text mit der jeweiligen Foto-Nummer (F 1) verwiesen.

Werden inhaltliche Bezüge zu den enthaltenen Karten hergestellt, so geschieht dieses durch eine Nummerierung ohne „F“, aber mit Fett-Druck im Text: (1)

Da die meisten Karten aus Kostengründen handkoloriert wurden, können beim Übertragen Flüchtigkeitsfehler entstanden sein – wir bitten dieses zu entschuldigen.

2. Bausteine einer „systematischen Radverkehrsförderung“

Viele verstehen heute das Fahrrad als ein Sportgerät, nicht aber als Alltagsverkehrsmittel. Um ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad gerade im Kurzstreckenbereich zu erwirken (alltägliche Fahrten zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf, zu Freunden, etc.), müssen fahrradfreundliche Strukturen gegeben und das Fahrrad als „normales Verkehrsmittel“ akzeptiert sein. Eine Radverkehrsförderung wird heute nicht mehr nur als Verbesserung der Radwegeverbindungen verstanden, sondern als ein Komplex verschiedener förderlicher Bedingungen.

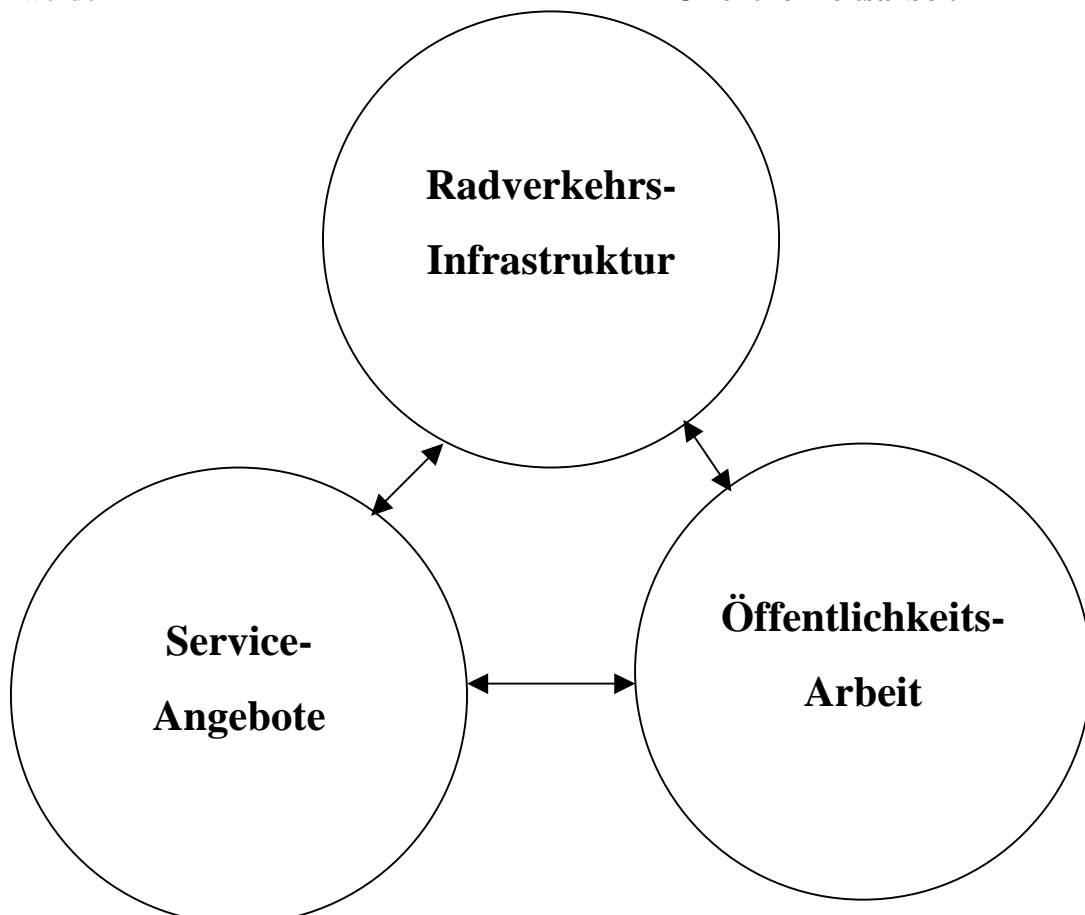
- Wegweiser die Orientierung erleichtern
- der Fahrradverkehr optimal mit den öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft ist
- Dienstleistungen rund um das Fahrrad angeboten werden, wie Reparaturservice, Lieferdienste, Fahrradvermietung, etc.
- das Fahrrad als selbstverständliches Fortbewegungsmittel kommuniziert und praktiziert wird, also ein fahrradfreundliches kommunales Klima herrscht.

Radfahren ist dann attraktiv, wenn...

- ein Radverkehrsnetz vorhanden ist, das direktes, sicheres, schnelles und bequemes Radfahren zwischen vielen Quell- und Zielorten im Gemeindegebiet ermöglicht
- für das Fahrrad sichere und praktische Parkmöglichkeiten angeboten werden

So versteht man Radverkehrsförderung heute als „System“, das sich aus drei Elementen zusammensetzt:

- Verbesserung der **Radverkehrs-Infrastruktur**
- Erweiterung der **Service-Angebote** und
- **Öffentlichkeitsarbeit**



3. Verbesserung der Radverkehrs – Infrastruktur

Eine Infrastruktur, die in einer sicheren Verkehrsumgebung direktes und komfortables Fahren mit dem Fahrrad ermöglicht, ist die Basis einer wirkungsvollen Förderung des Radverkehrs.

Neben einer guten **Radverkehrsführung** gehören dazu bequem nutzbare und wirk-

sam vor Diebstahl und Vandalismus schützende **Fahrradparkanlagen**, eine gute **Verknüpfung** der Fahrradnutzung **mit dem ÖPNV** und eine **Wegweisung**, die Radfahrer auf möglichst verkehrsarmen Routen führt.

3.1. Radverkehrsführung

Zunächst soll es um den Entwurf eines **flächendeckenden Radverkehrsnetzes** gehen, denn erst ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz macht das Radfahren attraktiv. Ziel einer fahrradfreundlichen Infrastruktur ist deshalb ein lückenloses Netz an Radrouten, das alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Gemeinde miteinander verbindet.

Quell- und Zielpunkte sind: Wohngebiete, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleister des Gesundheitssystems, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, Arbeitsplatz-Konzentrationen, Naherholungsgebiete, Sportstätten, Bäder, etc.

Es gilt also zunächst einmal, die **Quellen und Ziele** im Gemeindegebiet **zu erfassen**, die sich daraus ergebenden **notwendigen Wunsch-Verbindungen mit dem bestehenden Straßen- und Wegenetz ab-**

zugleichen und daraus dann **Verbesserungs-Maßnahmen** (mit Prioritäten) abzuleiten.

Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf Unfallschwerpunkte, Schulwegsicherung und den Lückenschluss von Hauptverkehrsverbindungen zu richten.

Exkurs: Unfallschwerpunkte für Fahrradfahrer liegen nach Aussagen der Wennigser Polizei nicht vor, ein Schwerpunkt in Verbindung mit Fahrrädern ist in Wennigsen beim Diebstahl und Vandalismus zu sehen.

Der Übersichtlichkeit halber wollen wir das Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet zunächst außerörtlich und dann innerörtlich betrachten und hieraus aus unserer Sicht notwendige Maßnahmen ableiten.

3.1. 1. Außerörtliche Verbindungen

Radverkehr zwischen den Ortschaften kann entweder entlang der Straßen auf baulich getrennten Radwegen geführt werden (aufgrund des meist hohen Kfz-Vorkommens) oder über Wirtschaftswege durch die Feldmark.

In der folgenden **Karte Nr. 1** haben wir die unterschiedlichen **Nutzungsverteilungen im Gemeindegebiet** sowie die daraus folgenden **Quell- und Zielverbindungen**

zwischen den Ortsteilen dargestellt – hieraus können die gewünschten notwendigen Radverbindungswege geschlossen werden.

Karte 2 stellt eine Kartierung aller **Wennigser Straßen und Wege in Bezug auf ihre Fahrradtauglichkeit** dar, die der ADFC 2005 erstellt und aktuell z.T. überarbeitet hat.

Aus der Kombination der beiden Karten ergeben sich im Groben die wichtigsten Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen

- mit bereits vorhandener und ausreichender Wegeführung und
- mit Sanierungs- bzw. Neubaubedarf folgendermaßen:

Wennigser Mark <-> Wennigsen (L 391)
(Einkauf/Schulen/Gesundheit/Freizeit)
durch die Feldmark möglich aber nicht empfehlenswert

- ➔ **Radweg notwendig an der L 391** zwischen Wald-Ende Wennigser Mark und Hauptstraße Wennigsen (F 1)

Dieses verfolgt die Gemeinde ja z.Zt. vorbildlich durch das Vorhaben von Landkauf.



- ➔ Vorhandener Fuß-/Radweg von Wennigser Mark bis zum Waldende (im Bereich Georgsplatz bis Waldende) teilweise schadhaft und somit **teilsanierungsbedürftig** (F 2)

Bis zur Realisierung eines Neubaus sollte die Verbindung durch die Feldmark für den überregionalen Verkehr durch Wegweiser gekennzeichnet werden.

Wennigser Mark <-> Egestorf (Bahnhof)
-> Barsinghausen (L 391)

- ➔ **Fuß-/Radweg vorhanden** aber in Teilbereichen schadhaft -> **teilsanierungsbedürftig** (F 3)

Waldkater <-> Wennigsen

(Kindergarten/Schule/Bahnhof/Einkauf/Gesundheit/Freizeit)

Der Radverkehr wird auf der Straße geführt, aufgrund des wenigen Kfz-Verkehrs und der Tempo-50-Limitierung aber gut befahrbar. (F 4)

Degersen <-> Wennigsen (L 390)

(Bahnhof/Einkauf/Schulen/Gesundheit/Freizeit)

Der Radverkehr wird auf der sehr viel befahrenen Straße geführt. (F 5)

- ➔ **Fußweg/“Radfahrer frei“ notwendig** vom Neubaugebiet auf der rechten Seite der Landesstraße bis zur Lichtsignalanlage an der Möllerburg

Sorsum <-> Wennigsen (L 391)

(Kindergarten/Schulen/Einkauf/Gesundheit/Freizeit)

Der Radverkehr wird auf der sehr viel befahrenen Straße geführt. (F 6)

- ➔ **Radweg dringend notwendig** entlang der Landesstraße.

Auch dieses Vorhaben verfolgt die Gemeinde ja bereits intensiv.

Sorsum <-> Lemmie (Bahnhof) (K 230)

-> Gehrden

Fuß-/Radweg an der K 230 vorhanden, einigermaßen akzeptabel. (F 7)

Sorsum <-> Weetzen (Bahnhof)

-> Hannover

Sehr gut ausgebauter Wirtschaftsweg von kurz hinter Sorsum nach Weetzen. (F 8)

- ➔ Wünschenswert wäre hier ein kleines Hinweisschild für die durch Sorsum fahrenden Radfahrer auf den Wechsel der Fahrbahnseite, bzw. die Wegeführung nach Weetzen (Wirtschaftsweg ist nicht gekennzeichnet) oder die Kennzeichnung des Wirtschaftsweges.

Evestorf <-> Wennigsen

(Schule/Einkauf/Gesundheit/Freizeit)

Radverbindung gut möglich durch die Feldmark (F 9)

- ➔ **Ausschilderung für Freizeitverkehr wünschenswert**

**Evestorf <-> Weetzen** (Bahnhof)

Fuß-/Radweg -> Wirtschaftsweg vorhanden, Wirtschaftsweg sehr gut ausgebaut (F 10)

Evestorf <-> Holtensen (->Bredenbeck)

(Kindergarten/Schule/Einkauf/Gesundheit/Freizeit)

Radverbindung gut möglich auf wenig befahrener alter B 217 und anschließenden Wechsel auf den Radweg,

- ➔ **alter Fuß-/Radweg aber dringend sanierungsbedürftig** für Fußgängerbedarf (z.B. ältere Menschen mit Rollator o.ä.). (F 11) Hier sollte die Gemeinde bei Rücknahme vom Bund auf einen akzeptablen Zustand achten.

Holtensen <-> Bredenbeck (L 389)

(Schule/Einkauf/Gesundheit/Freizeit/Bahnhof (für Bredenbeck))

„Fußweg /Radfahrer frei“ von Holtensen aus an der L 389 vorhanden (F 12), Zustand akzeptabel (in Holtensen schadhaft – siehe Bild), **von Bredenbeck aus keine Ausschilderung****Holtensen <-> Linderte** (Bahnhof) (L 389) gemeinsamer Rad-/Fußweg vorhanden,

- ➔ Zustand **punktuell sanierungsbedürftig** (F 13)

Steinkrug <-> Bredenbeck (L 390)

(Kindergarten/Schule/Einkauf/Gesundheit/Freizeit)

Radweg vorhanden, Zustand bis zur Brücke B 217 und etwas weiter gut,

- ➔ ab ca. 400 m. vor Bredenbeck **dringend sanierungsbedürftig** (hier auch Radverkehr Bredenbeck-> Schwimmbad Bennigsen) (F14).



Die Querung der Landesstraße aus Bredenbeck kommend kurz vor dem Ortseingang Steinkrug vom östlichen Fuß-/Radweg auf den westlichen „Fußweg-/Radfahrer frei“ ist für Radfahrer gut ausgeschildert, (F 15)

- ➔ **aus der Gegenrichtung fehlt diese Ausschilderung** (Karte 4 (11)) (F 16).

Steinkrug <-> Bennigsen (L 460)

(Bahnhof/Einkauf/Schwimmbad)

- ➔ **Fußweg/Radfahrer frei** vorhanden, **sanierungsbedürftig** (F17), aus der Gegenrichtung nicht mehr gekennzeichnet

Bredenbeck <-> Argestorf (-> Wennigsen)

(Schule/Einkauf/Gesundheit/Freizeit)(L390)

- ➔ **Radweg vorhanden, bis Argestorf z. Zt. noch dringend sanierungsbedürftig** (F 18a/b)

Die Sanierung dieses Radweges konnte durch gemeinsame Anstrengungen der Gemeinde, Ortsrat, Landespolitikern und ADFC für dieses Jahr erreicht werden.

Bredenbeck <-> Sorsum (Schule) (L 391)

-> Gehrden (Krankenhaus)

Diese Verbindung muss z.Zt. über Holtensen und Evestorf gefahren werden.

- ➔ **Wünschenswert** wäre eine **direktere Verbindung** durch die Feldmark Bredenbeck-Evestorf entlang des Schweinemastbetriebes (ab dort bereits ausgebaut) oder **noch empfehlenswerter: Ausbau des Feldweges ab „Untere Mühle“ Richtung Sorsum.** (F 19a/b) (siehe Karte 3), zur Not auch mit wassergebundener Decke

Argestorf <-> Wennigsen (L 390)

(Kindergarten/Schule/Einkauf/Gesundheit/ Freizeit/Bahnhof)

Die Sanierung dieses Radweges konnte durch gemeinsame Anstrengungen der Gemeinde, Ortsrat, Landespolitikern und ADFC im letzten Jahr erreicht werden, der Radweg hat einen sehr guten Zustand.

(F 20)



Radwegeverbindungen in die Nachbargemeinden sind beschrieben für **Barsinghausen** (über Wennigser Mark) und **Ronnenberg/Weetzen** (über Sorsum). Nach **Gehrden** (Krankenhaus) besteht ein Radweg entlang der K 230 von Lemmie, nach **Springe** entlang der B 217 ab Steinkrug.

Für den **Freizeitverkehr** gibt es weitere gute Radwegverbindungen über Feldwege von Degersen (Glockenstraße) nach Egestorf, von Degersen (Niedernfeldstraße) nach Gehrden und von Holtensen nach Vörie (Richtung Hannover).

Wünschenswert wäre der Ausbau weiterer Freizeitstrecken (Karte 3):

- vom **Wennigser Bahnhof südlich der Bahntrasse Richtung Weetzen** (ein Drittel der Strecke vor dem Lemmier Bahnhof und weiter bis nach Weetzen bereits gut ausgebaut, weiterer Weg Richtung Wennigsen auf Karte vorhanden, real aber nicht) (F 21a/b)
- vom **Argestorfer Waldrand am Hahnschen Holzweg bis Argestorfer Waldrand an der Hannoverschen Heerstraße** (F 22). als Lückenschluß der Waldrandverbindung nord-östlicher Deister (da von Wennigser Mark bis Argestorf /Hahnscher Holzweg und von Argestorf/Hannoversche Heerstraße bis Steinkrug schon jetzt gut nutzbar).
- **nordöstlich der Wennigser Mark ist südlich der Bahn** ab Höhe Rehrenborn ein Wirtschaftsweg sehr gut ausgebaut, er endet aber dann kurz vor dem Bach (F 23). Hier wäre eine **Verlängerung bis zum Querweg zur Wennigser Mark wünschenswert**, sodass eine gut zu befahrende Verbindung von Degersen in die Wennigser Mark/Egestorf bestände. Alternativ könnte die Strecke über den kurz vor Ende der bahnbegleitenden Trasse nach links abzweigenden Feldweg Richtung Wennigser Mark ausgeschildert werden. (F 24)

Sicherlich lassen sich noch andere notwendige Wegebeziehungen aufzeigen, wir wollen es aber hierbei belassen.

Zusammenfassend lassen sich aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsfrequenzen folgende Prioritäten für ausserörtliche Radverkehrsverbindungen benennen (Karte 3):

Neubau (blau/rot):

1. Neubau des Radweges Wennigsen – Sorsum
2. Neubau des Radweges Wennigsen – Wennigser Mark
3. Neubau eines „Fußweges/Radfahrer frei“ Degersen – L391/K229

auch alle anderen ausserörtlichen Radwege sollten zeitnah überprüft und instandgehalten werden, bevor ihr Zustand eine Grundsanie rung erfordert

Sanierung (rot):

- Sanierung des Radweges Bredenbeck – Argestorf wird aktuell umgesetzt
1. Sanierung des Fußweges/Radfahrer frei in der Ortsdurchfahrt Argestorf, möglichst mit Verbreiterung, so dass anschließend eine Kennzeichnung als Fuß-/Radweg möglich ist (Schulverkehr). *(aufgrund der Gesamtverbindung Bredenbeck - Wennigsen trotz der Innerörtlichkeit an dieser Stelle zu nennen)*
 2. Sanierung des ersten Drittels des Radweges Bredenbeck-Steinkrug
 3. Teilsanierung des Radweges Wennigser Mark – Egestorf
 4. punktuelle Sanierung des Radweges Holtensen – Linderter Bahnhof
 5. punktuelle Sanierung des Radweges Wennigser Mark Rchtg. Wennigsen bis zum Waldrand
 6. Sanierung des Fuß-/Radweges Evestorf – Holtensen (für den Fußgängerverkehr)

Wünschenswerte Verbesserungen (grün):

- Ausbau eines Feldweges aus Bredenbeck Richtung Sorsum (ggfls. über Evestorf)
- Ausbau der Waldrandverbindung von Argestorf/Hahnscher Holzweg bis Argestorf/Hannoversche Heerstraße



- Neuanlage eines Weges vom Wennigser Bahnhof südlich der Bahntrasse Richtung Weetzen
- Verlängerung des Wirtschaftsweges (als Fuß-/Radweg) nördlich der Wennigser Mark südlich der Bahntrasse bis zum Querweg zur Wennigser Mark



3.1.2. Innerörtliche Verbindungen

Die StVO bietet durch ihre Überarbeitung in den Jahren 1997 und 2001 („Fahrradnovelle“) den örtlichen Behörden ein vielseitiges Instrumentarium zur Förderung des Radverkehrs.

Für den innerörtlichen Radverkehr sind folgende Führungs-Varianten möglich:

Führung auf der Straße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr:

Eine gemeinsame Führung im Straßenraum kann bis zu einem gewissen Kfz-Aufkommen akzeptiert werden. Insbesondere kann der Radverkehr natürlich in verkehrsarmen oder durch Tempo-30 verkehrsberuhigten Erschließungsstraßen auch im Mischverkehr mit dem Kfz sicher und zügig fließen.

Radwege:



Bei Radwegen wird der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr geführt. Hier muss insbesondere auf eine sichere und akzeptable Führung der Radfahrer an Kreuzungen und Grundstückszufahrten geachtet und auf die Belange der Fußgänger Rücksicht genommen werden. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr in Frage.

Gehweg/Radfahrer frei:



Die Regelung „Gehweg/Radfahrer frei“ ermöglicht Radfahrern die Wahl, entweder die Fahrbahn oder den Gehweg (dort gilt

Schrittgeschwindigkeit!) zu benutzen. Diese Führung bietet sich anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwegen an, wenn bestimmten Gruppen von Radfahrern (z.B. Schüler, ältere Menschen) die Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr nicht zuzumuten ist. Sie beschränkt sich auf Gehwege mit geringem Fußgängerverkehr, ausreichender Breite und keinem starken Gefälle.

Radstreifen:



Radstreifen werden auf der Fahrbahn durch einen durchgezogenen Breitstrich markiert und dürfen nur von Radfahrern genutzt werden. Vor allem aufgrund der guten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern sowie der klaren Trennung von den Fußgängern bieten sie bei entsprechender Ausgestaltung Gewähr für einen sicheren Radverkehr. Sie können im Vergleich zu Radwegen häufig kostengünstiger und schneller realisiert werden.

Schutzstreifen:



Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z.B. im Kfz-Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr Kfz/Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radstreifen angelegt werden können (siehe Degerser Straße).

Fahrradstraßen:



Eine Straße kann als Fahrradstraße ausgewiesen werden, wenn sie überwiegend von Radfahrern genutzt wird oder dies alsbald zu erwarten ist. Auf Fahrradstraßen genießen Radfahrer Vorrang und dürfen z.B. nebeneinander fahren. Kraftfahrzeuge können zugelassen werden, wobei für alle Fahrzeuge mäßige Geschwindigkeit vorgeschrieben ist.

Fahrradstraßen werden oft im Wege der Schulwegsicherung eingesetzt.

Andere Radwege:

Radwege, die nicht durch Schilder (Zeichen 237, 240 oder 241) als solche gekennzeichnet sind, aber baulich angelegt und nach außen erkennbar für die Benutzung durch den Radverkehr bestimmt sind, heißen „andere Radwege“.

Auf Straßen mit anderen Radwegen **in Fahrtrichtung rechts** dürfen Radfahrer zwischen Fahrbahnnutzung und Radwegbenutzung wählen.

Fahrradpiktogramme können die Erkennbarkeit anderer Radwege insbesondere für Ortsfremde unterstützen.

Radwege werden oft zu „anderen Radwegen“ umgewidmet, wenn die Voraussetzungen für einen Radweg (Breite, Zustand, etc.) nicht gegeben sind.

Quelle: „Bausteine für ein fahrradfreundliches Nürnberg“

3.1.2.1. Hauptverkehrsstraßen

Die Radverkehrssituation in den Hauptverkehrsstraßen bzw. Durchgangsstraßen der Wennigser Ortsteile stellt sich wie folgt dar:

(die Verweise auf eine fehlende Radwegkennzeichnung innerorts sind in Karte 4 visualisiert)

Zu empfehlen wäre für die meisten Wennigser Ortsteile die Ausschilderung der Fußwege als „Fußweg/Radfahrer frei“, da der Radverkehr dann die Wahl hätte, den Fußweg (im Schrittempo) oder die Straße zu benutzen. Aber auch die vorhandene Führung kann größtenteils als durchaus fahrradfreundlich angesehen werden.

Wennigser Mark

- Egestorfer Straße (L 391):

der Radverkehr wird auf einem Fuß/Radweg gemeinsam mit den Fußgän-

gern auf der südlichen Straßenseite geführt. (F 25)

Aufgrund der ausreichenden Breite des Weges ist dieses eine **gute Möglichkeit**.

An dem Weg fehlen an folgenden Stellen Ausschilderungen als Fuß-/Radweg: Ecke Bierweg Richtung Wennigsen (1)/ Ecke Georgsplatz in beide Richtungen (2)/ am Anfang des Weges aus Richtung Wennigsen kommend (3).



Degersen:

- Danquardstraße (L 390):

der Radverkehr wird auf der Straße geführt. Erst vor der zweiten Kurve aus Richtung Redderse kommend wird der Verkehr bis kurz hinter der Straße „Am Kindergarten“ auf 30 km/h reduziert. (F26)

Aufgrund des recht hohen Verkehrsaufkommens ist diese Radverkehrsführung nicht ungefährlich. Der vorhandene Fußweg ist aufgrund seiner geringen Breite für eine gemeinsame Nutzung nicht geeignet, **die Geschwindigkeit auf der Landesstraße sollte im gesamten Ortsbereich auf 30 km/h reduziert werden** (Begründung auch durch Kurvenbereich / Kindergartenquerung / Fußgängerüberweg / Bushaltestelle).



Desweiteren wäre ein **Fußweg/Radfahrer frei westlich der Danquardstraße** von der Erschließung des Neubaugebietes (Helene-Weber-Straße) bis zur Bönninger Straße (Möllerburg) wünschenswert. (F 27)

- Bönninger Straße (K 229):

der Radverkehr wird von Lemmie kommend bis zur Möllerburg (Kreuzung Degerser Straße/Danquardstr.) auf der nördlichen Seite auf einem kombinierten Fuß-/Radweg geführt (F27a). **Dieses ist eine gute Lösung.** Von der Möllerburg bis zur Ecke Wennigsen/Hauptstraße existiert südlich der L 391 ein Weg, der gemeinsam von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird, von der Möllerburg aus aber **nicht als solcher ausgeschildert ist. (anderer Radweg).** (F 28) Damit der aus Lemmie kommende Radverkehr die weitere Führung über einen „anderen Radweg“ auf der

anderen Straßenseite erkennen kann, sollte der Seitenwechsel durch ein kleines Hinweisschild verdeutlicht (4), alternativ der Weg auch von dieser Seite als Fuß-/Radweg beschildert werden.

Wennigsen:

- Degerser Straße (L 390):

der Radverkehr wird ab Ecke Neustadtstraße bis zur Möllerburg in beiden Richtungen auf einem Schutzstreifen geführt. Dieses ist aufgrund der recht großen Straßenbreite eine vorbildliche Lösung! (F 29a/b)



- Hauptstraße:

die Hauptstraße ist Bestandteil der Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-Links-Regelung. (F 30) Dieses ist aus unserer Sicht eine gute Lösung, da die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge angeglichen werden. Dennoch gibt es vor allem im Bereich der ein- und ausparkenden Autos häufig gefährliche Situationen für Radfahrer.

- Sorsumer Straße (L 391):

Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße geführt. Da dieser Weg sowohl der Verbindungsweg für Lastverkehr vom süd-östlichen Gewerbegebiet zur B 217 als auch der Schulweg von Wennigsen zur Waldorfschule darstellt, muss hier **auch innerörtlich dringend ein Fuß-/Radweg angelegt** werden. (F 31) (Hier liegen im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet „Langes Feld“ Planungen vor, für die bereits ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde – eine Umsetzung sollte zeitnah erfolgen.)

- Argestorfer Straße (L 390):

Dieser Wegeführung ist insofern besondere Bedeutung zuzumessen, als sie auch den Schulweg zur Sophie-Scholl-Gesamtschule darstellt.

Der Radverkehr wird ab der Straße „Im Lindenfelde“ auf einem kombinierten Fuß-/Radweg westlich der Straße geführt. Dieses ist gut gelöst. (F 32)

Allerdings ist der vorherige Abschnitt ab Ecke Hauptstraße bis zum Lindenfelde sehr unbefriedigend für die Radverkehrssituation. Gerade hier macht es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Parkbuchten im Bereich der Geschäfte Ecke Hauptstraße Sinn, den Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. Der Radverkehr kann hier aber die Straße benutzen, alternativ den Fußweg (mit „Fahrrad frei“). **Die Situation auf dem Fußweg ist äußerst desolat**, da der gemeinsam genutzte Weg mit nur 160 cm Breite in starken Knicken um die Parkbuchten herumgeführt wird und es somit nur zu Interessenkonflikten kommen kann. (F 33)



Eine Lösungsmöglichkeit könnte hier nur eine **Verbreiterung des Fußweges (Fahrradfahrer frei) auf Kosten der Parkbuchten und Ausweisung als gemeinsamer Fuß-/Radweg sein** - evtl. durch **Umbau der Parkbuchten zur Bushaltestelle** (wie von Seiten der Verwaltung schon vor einiger Zeit angedacht wurde) **oder Längs-Parkbuchten**.

Alternativ müsste es darum gehen, den vorhandenen Radverkehr **möglichst durch verkehrsberuhigte Nachbargebiete zu leiten**. (Schulweg über das Wohngebiet um die Hagemannstraße bzw. für Degerser

Schüler über Gottlieb-Daimler-Str., Stichweg zur Sorsumer Str., über das Neubaugebiet Langes Feld und die Friedrich-Ludwig-Jahn-Str). An der Einmündung der Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. ist auf der Argestorfer Str. **eine Mittelinsel vorhanden** (F33a-Bild fehlt noch), die das Überqueren in zwei Zügen und somit sicherer möglich macht. Auch der Schülerverkehr von Bredenbeck sollte aufgrund der desolaten Argestorfer Durchfahrt vor Argestorf östlich durch die Feldmark abgeleitet werden und würde dann ebenso aus der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße zur Schule kommen.

Der Fahrradverkehr aus Bredenbeck/ Argestorf, der über den Fahrradweg an der Argestorfer Straße kommt und zum Zentrum/Bahnhof will, sollte **per Ausschilderung über die Wiesen- und Hagemannstraße** geleitet werden.

Der Fuß-/Radweg entlang der Argestorferstraße ab Ecke Hauptstraße bis zum bereits sanierten Stück am Ortsausgang ist **stellenweise sanierungsbedürftig**. (F 34)

Sorsum

- Lemmier Straße (K 230):

der Radverkehr wird westlich der Straße auf einem kombinierten Fuß-/Radweg geführt. Dieses ist eine gute Lösung, auch wenn der Radweg einige Schadstellen aufweist. (F 35)

- Weetzener Straße (L 391):

Der Radverkehr wird auf einem kombinierten Fuß-/Radweg am südlichen Rand der Straße geführt. (F 36) Dieses ist zu begrüßen, da die Ortsdurchfahrt sehr kurvig und das Verkehrsaufkommen nicht gering ist. Am Ortsausgang Richtung B 217 beginnt nördlich der Weetzener Straße ein gut ausgebauter Wirtschaftsweg. Hier sollte wie oben beschrieben dem Radverkehr der **Fahrbahnwechsel** bzw. die **Wegeführung** nach Weetzen durch ein kleines Schild **angekündigt (5)** werden (wie das Beispiel aus Gehrden: F 37) und der **Autoverkehr** auf den **Fahrbahnwechsel** der Radfahrer **hingewiesen** werden.

Evestorf

– **Hannoversche Straße (frühere B 217):** der Radverkehr wird westlich der Straße auf einem kombinierten Fuß-/Radweg geführt. (F 38) Auch wenn die Trennung vom Kfz-Verkehr hier ausserorts Richtung Sorsum aufgrund der hohen Geschwindigkeiten Sinn macht, so kann aus unserer Sicht innerorts der Radverkehr aufgrund des sehr schmalen Fußweges und des sehr geringen Verkehrsaufkommens ruhig **auf der Straße geführt werden, bzw. in freier Wahl durch die Beschilderung „Fußweg – Radfahrer frei“.**

Holtensen

– **Hamelner Straße (B 217):** die Führung des Radverkehrs ist hier nicht eindeutig geregelt. Ab der Kreuzung bei Mac Donalds wird der Radverkehr auf einem neu mit roten Pflastern gestalteten kombinierten Fuß-/Radweg südwestlich der Hamelner Straße geführt (39a). Dieser rot gepflasterte Weg wird mit einer Absenkung in ganzer Breite in Höhe der ersten Häuser auf die B 217 geführt und stößt dort auf parkende Autos. (F 39b)



Daneben fängt der alte asphaltierte Fußweg an und läuft weiter Richtung Süden (zur Kreuzung mit Lichtsignalanlage nach Bredenbeck/L 389). Da entgegengesetzt ab der Kreuzung/L 389 der Weg nicht als Fuß-/Radweg ausgeschildert ist, **(6)** (F 40) ist nicht klar, ob der Weg durch den ganzen Ort für den Radverkehr zugelassen ist oder

ob er in Höhe der ersten Häuser auf die Straße geleitet werden soll. **Eine eindeutige Ausschilderung ist erforderlich.**

Zudem muss der Radverkehr aus Richtung Steinkrug aufgrund der z.Zt. nicht vorhandenen Ausschilderung die B 217 benutzen.

Dieses ist inakzeptabel.

Nach Auskunft der Straßenmeisterei wird z.Zt. an einem neuen Konzept für die Verkehrsführung in der Holtenser Ortsdurchfahrt gearbeitet, in der auch der Fahrradverkehr besser berücksichtigt werden soll.

Ab der Ampelkreuzung/L 389 beginnt entlang der B 217 Richtung Steinkrug ein unbeschilderter Weg auf der gegenüberliegenden Straßenseite (F 41) (also nordöstlich). Er mündet nach ca. 100 Metern in den die B 217 begleitenden Wirtschaftsweg, der sehr gut mit dem Fahrrad bis zur Steinkrüger Brücke befahrbar ist. Für ortsunkundige Radfahrer sollte der **Seitenwechsel/Richtungshinweis** aus beiden Richtungen angekündigt und der Weg beschildert werden. **(7)**

- Linderter Straße (L389):

Hier wird der Radverkehr auf der Straße geführt. (F 42a) Aufgrund des schmalen Fußweges, des nicht übermäßigen Verkehrsaufkommens sowie der durch Kurven bedingten gemäßigten Geschwindigkeit scheint dieses akzeptabel (F 42b).

Steinkrug

- Bennigser Straße (frühere B 217):

Hier hat der Radverkehr (aus Richtung Bredenbeck kommend) die Möglichkeit, den westlichen Fußweg zu benutzen (Fußweg – Radfahrer frei) (F 43). Aus Richtung Bennigsen kommend ist der Weg **nicht ausgeschildert (8)** (F 43a), sodass von hier kommende Fahrradfahrer eigentlich die Straße benutzen müssten. Aus unserer Sicht herrscht im Steinkrug ein so hohes Verkehrsaufkommen, dass die Radfahrer aus beiden Richtungen eigentlich auf einem **kombinierten Fuß- und Radweg**

geführt werden müssten (Austausch der Schilder aus Evestorf?). Auch weiter nach Bennigsen wird der Radverkehr auf dem Fußweg südlich der Straße geführt. (F 44)

Bredenbeck

- Wennigser Straße (L 390):

Der Radverkehr wird hier auf der Straße geführt (F 45).



Dieses ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten in Richtung Ortsausgängen z.T. gefährlich. Dennoch scheint keine andere Lösung sinnvoll. Wichtig wäre, dem Kfz-Verkehr nach Ende der Radwege aus Wennigsen und Steinkrug den **Straßenseitenwechsel** der Radfahrer (wie in Argestorf) durch ein Schild „Radfahrer kreuzen“ **anzukündigen**. Dieses gilt sowohl für den Ortseingang (9) wie auch für den Ortsausgang nach Steinkrug (10).

- Am Brink (L 389):

es verläuft ein Weg nordwestlich der Straße, der von Holtensen aus als „Fußweg-Radfahrer frei“ beschildert ist. Von der Wennigser Straße aus ist der Weg nicht beschildert, obgleich für die Autofahrer ein Schild „Radfahrer kreuzen“ vorhanden ist. (F 46) Da der Weg durch die Nichtauschilderung von dieser Seite nicht als Fahrradweg erkennbar ist, sollte dem Radfahrer

zumindest mit einem kleinen Hinweisschild der **Straßenseitenwechsel und damit die Benutzbarkeit angekündigt** werden. Alternativ wäre die Ausweisung auch von dieser Seite als „**Fußweg/Radfahrer frei**“ sinnvoll. (12).

Argestorf

- Calenberger Straße (L 390):

Der Radverkehr kann den süd-westlich der Straße gelegenen Fußweg benutzen (Fußweg – Radfahrer frei), was aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der engen Fahrbahn sinnvoll erscheint. Der Fußweg selbst ist z.T. sehr schmal und marode, es herrscht aber aufgrund der geringen Einwohnerzahl wenig Fußgängerverkehr, sodass dieses die sinnvollere Lösung darstellt als die Straßenbenutzung. Der Fußweg müsste allerdings **dringend saniert und dabei verbreitert** (z.Zt. z.T. nur 1,10 m breit) **werden** (F 47).

Da der Radverkehr aus Bredenbeck vor dem Ort die Fahrbahn wechseln muss und dann auf dem schmalen Fußweg geführt wird, sollte der Schulverkehr aus Bredenbeck eher vor Argestorf bei Sauers Wiese östlich durch das Feld Richtung Wennigsen geführt werden und an der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße über die Mittelinsel die Argestorfer Straße kreuzen (s.o.).

Im **Waldkater** gibt es keine Hauptverkehrsstraße (F 48), es herrscht insgesamt so wenig Verkehrsaufkommen, dass der Radverkehr gut und sicher auf allen Straßen fahren kann.

Um den Radverkehr sicher zu leiten, sollten o.g. Beschilderungsvorschläge zeitnah überprüft und ggfls. umgesetzt werden.

3.1.2.2. Tempo-30-Zonen

Die innerörtlichen Erschließungsstraßen und Wohngebiete wurden in den letzten Jahren auch in den Wennigser Ortsteilen weitgehend flächenhaft als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Durch verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten ist eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn so gewährleistet.



Karte 5 stellt die **ausgewiesenen Tempo-30-Zonen in den Wennigser Ortsteilen dar.**

Um eine verkehrsberuhigte und damit fahrradfreundliche Führung auch in den anderen Wohngebieten möglich zu machen, **folgt hieraus die Forderung nach Aus-**

weisung als Tempo-30-Zonen auch der folgenden Gebiete:

- **Holtensen:** Wohngebiet südlich der Linderter Straße (F 49a/b)
- **Sorsum:** Wohngebiet südlich der Durchgangsstraße (F50)
- **Bredenbeck:** Wohngebiet „Am Weinberg“ (F 51)
- **Degersen:** Wohngebiet zwischen Bönigser-Danquardstr.-Neuer Hagen (F 52)
- **Wennigsen:** Wohngebiet „Im Langen Feld“ – *zur Zeit schon durch Tempo-30-Schilder reduziert, aber noch nicht als Zone ausgewiesen* (F53)
- **Wennigsen:** Mischgebiete nördlich der Bahnstrecke (F 53a)
- **Waldkater:** gesamter Ortsbereich – aufgrund geringen Verkehrsaufkommens nicht zwingend erforderlich. (F54)

Trotz der Ausweisung als Tempo-30-Zone animieren manche Straßen immer noch zum schnellen Fahren (z.B. in Bredenbeck im oberen Bereich der Deisterstraße). Hier sollte durch zusätzliche bauliche Maßnahmen (Kissen o.ä.) die Verkehrsberuhigung unterstützt werden.

3.1.2.3. Einbahnstraßen

Für den flüssigen Radverkehr stellen Einbahnstraßen in Gegenrichtung oft Hemmnisse dar, die umfahren werden müssen. Auch die Anlieger können ihre eigene Straße mit dem Rad nur in einer Richtung befahren und werden so schon zu Beginn der Fahrt zu Umwegen gezwungen – nicht gerade ein Zeichen von Radverkehrsförderung.

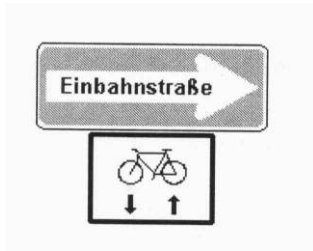


Seit der Änderung der StVO 1997 ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung möglich. Zunächst war dieses als Versuch befristet, seit dem Jahr 2000 ist dieses aufgrund positiver Erfahrungen in der Erprobungszeit als dauerhafte Regelung installiert worden.

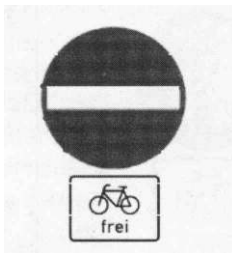
Die StVO-Novelle 2007 geht sogar noch weiter: bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h **soll** der Radverkehr zukünftig sogar entgegen der Fahrtrichtung zugelassen werden, vorher als Voraussetzung geltende Mindestmaße der Straße entfallen zukünftig.

Die Kennzeichnung für Radfahrer der im Zweirichtungsverkehr geöffneten Einbahnstraße erfolgt durch Zeichen 220 StVO

„Einbahnstraße“ mit dem Zusatzschild 1000-33



während aus der Gegenrichtung unter Zeichen 267 StVO das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ angebracht wird.



Wir empfehlen deshalb im Rahmen der Radverkehrsförderung, alle bestehenden Einbahnstraßen in den Wenninger Ortsteilen diesbezüglich zu überprüfen und „umzuwidmen“.

In **Karte 6** sind die **Einbahnstraßen** grün markiert:

Wennigsen:

- **Runde Straße (1)** - (F 55)

Degersen:

- **Steinkamp (2)** - (F 56)



Bredenbeck:

- **Asternstraße (3)** - (F 57)

- **Am Schönen Hoope (4)** - (F 58)

- **Lange Gasse (5)** - (F 59)

3.1.2.4. Sackgassen

In vielen Sackgassen endet die Straße zwar für den Kfz-Verkehr, am Ende der Sackgasse geht aber dennoch ein Weg weiter, der von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzt werden kann und so häufig eine Abkürzung darstellt oder gar ganz neue Wege erschließt.

Durch die StVO-Novelle 2007 wird es ein neues Verkehrszeichen geben: „die „unechte Sackgasse“:



Kostengünstiger, und deshalb von uns vorgeschlagen, kann dieses mit Aufklebern an vorhandenen Schildern umgesetzt werden, die beim ADFC-Bundesverband in Bremen bezogen werden können.



Wir empfehlen deshalb im Rahmen einer Radverkehrsförderung alle entsprechenden Sackgassen in den Wenniger Ortsteilen diesbezüglich „umzuwidmen“ (Karte 6, rote Markierung):

Wennigen:

- **Verlängerung Evestorfer Straße am Friedhof vorbei (6)** (F 60)

hier ist aus Gegenrichtung der Radverkehr sogar bewusst zugelassen (F 61)



- **Bröhnweg** (Schild an der Hauptstraße (7) (F 62) und am Elan
hier führt in der Verlängerung sogar der Weg 3 der Radregion lang

Degersen:

- **Glockenstraße (8)** (F 64)

hier führen in der Verlängerung Feldwege bis Egestorf, etc.

- **Lendorfstraße (9)** (F 65)

hier führt ein Weg in der Verlängerung zur Danquardstraße

- **Helene-Weber-Str. (22)** (F66)

hier führen Wege aus dem Neubaugebiet auf die Glockenstraße und die Straße „Am Kindergarten“

Argestorf:

- **Knustweg (10)** (F 67)

hier führen in der Verlängerung Feldwege bis in die Nachbarorte

Sorsum:

- **von der Dorfstraße abgehender Feldweg (11)** (F 68)

hier führen in der Verlängerung Feldwege bis in die Nachbarorte

Holtensen:

- **Stichstraße (12)** (F 69a/b)

hier führt die Verlängerung auf die Bergstraße

Bredenbeck:

- **Bachwinkel (13)** (F70a/b)

hier führt sogar der Deisterkreisel weiter in der Verlängerung über den Wanderweg durch die Ortsratscheune

- **August-Warnecke-Weg (14)** (F71a/b)

hier führen am Ende Wege zur Deisterstraße und zum Sport-Parkplatz weiter

- **Leoschachtstraße (15)** (F 72a/b)

hier führt am Ende ein Weg zur Straße „An den Rottekuhlen“ weiter.

3.1.2.5. Fußgängerwege

Ebenso gibt es einige Fußgängerwege als Verbindung zwischen Straßen, die mit dem Ziel überprüft werden sollten, sie im Rahmen einer fahrradfreundlichen Wegeverbindung mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ zu versehen.

Aufgrund der niedrigen Nutzungsfrequenz durch Fußgänger dürfte es hierbei nicht zu gegenseitigen Beeinträchtigungen kommen.

Folgende Fußgängerwege sollten überprüft werden (**Karte 6 - gelbe Kennzeichnung**):

Degersen:

- **Bürgermeister-Lemgo-Weg (16)** (F 73)

als Verbindung/Abkürzung zwischen „Neuer Hagen“ und „Am Niederhof“

- **Bürgermeister-Sennholz-Weg (17)** (F 74) als Verbindung/Abkürzung zwischen „Neuer Hagen“ und „Danquardstraße“, ggfls. zur Danquardstraße mit „Drängelgitter“.

- **Verbindung Kampstr. – Bönninger Straße (17a)** (F 74a)

- **Rundweg um das Neubaugebiet Steinkamp (17b)** (F 74b)

Wennigser Mark:

- Fußgängerweg zwischen Suerser Weg und Egestorfer Straße (18) (F 75) ggfls. zur Egestorfer Straße mit „Drängelgitter“.

Bredenbeck:

- Fußgängerweg zwischen Liegnitzerstr. und Am Brink (19) (F 76)
mit Beseitigung/Veränderung des „Drängelgitters“ an der Liegnitzerstraße

- Verbindungsweg zwischen „An der Beeke“ und „Am Rittergut“ (20) (F 77)

Wennigsen:

- Mühlendammweg (21) – (F 78)
als Verbindung von Wennigser Sehenswürdigkeiten gerade im Rahmen der Naherholung

3.1.2.6. Absenkungen in Kreuzungsbereichen

Fußwege sollten an Kreuzungsbereichen eine Absenkung auf das Straßenniveau aufweisen. Nicht vorhandene Absenkungen stellen für Kinder bis 8 Jahren, die den Fußweg mit dem Fahrrad benutzen müssen, eine Gefahrenquelle dar.

Ferner sind sie im Rahmen der Behinderten-Gleichstellung (Rollstühle) und für ältere Mitbürger (Rollatoren) kontraindiziert.

Wir empfehlen deshalb die Überprüfung aller Fußwege im Gemeindegebiet auf Absenkungen im Kreuzungsbereich auf Straßenniveau sowie ggfls. eine entsprechende Korrektur.

Auch am Mühlendammweg sollten die Bordsteine an der Kreuzung der Hauptstraße abgesenkt werden. (F 79)

3.2. Fahrradabstellanlagen

Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Nutzung des Fahrrades als tägliches Verkehrsmittel hat neben guten Radverkehrsverbindungen auch **das Angebot an bedarfsgerechten Abstellmöglichkeiten sowohl am Start als auch am Ziel einer Fahrt.**



Wer sein Fahrrad bei Fahrtantritt schnell zur Verfügung hat und es am Zielort sicher und benutzerfreundlich abstellen kann, wird schneller einmal zum Fahrrad greifen und das Auto stehen lassen.

Für eine Radverkehrsförderung empfiehlt es sich also, an den Zielpunkten Fahrradabstellanlagen in ausreichendem Maß und bedarfsgerechten Qualitäten anzubieten, die in unmittelbarer Nähe der Radfahrerziele aufgestellt sind.

Hierbei spielen unterschiedliche Nutzungsansprüche eine Rolle für die Gestaltung der Abstellmöglichkeiten:

- für Kurzzeitparker sind schnell zu erreichende und bequem zugängliche Fahrradständer wichtig,
- zum Einkaufen sind vor allem kipp sichere Ständer notwendig, an

denen auch Fahrradkörbe und Päcktaschen am Fahrrad beladen werden können,

- für Langzeitparker (Bahnhof, Schulen, etc.) empfehlen sich diebstahl- und vandalismussichere, möglichst auch wettergeschützte Anlagen.



Einfache Vorderradklemmbügel („Felgenkiller“), wie sie an vielen Bushaltestellen,

Schulen, Geschäften, etc. vorhanden sind, sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich: der Halt ist unzureichend, der Rahmen kann nicht angeschlossen werden und die Felge wird leicht verbogen (F80).

Außerdem kann wegen des geringen Seitenabstandes höchstens jede zweite Halterung genutzt werden. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügel (F 81).

Bestehende „Felgenkiller-Anlagen“ sollten deshalb dringend durch Anlehnbügel o.ä. ersetzt werden. Einfache, verzinkte Bügel kosten ca. 60,- - 120,- €.

(Eine Liste mit ADFC – empfohlenen funktionsgerechten Abstellanlagen wird im Internet veröffentlicht unter http://www.adfc.de/1852_1)

3.2.1. im öffentlichen Bereich

Zielorte im öffentlichen Bereich sind vornehmlich Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergärten, Schwimmbad, Sportstätten, Büchereien, Gemeindeverwaltung, kirchliche Einrichtungen, Bahnhof, wichtige Bushaltestellen, etc.

Nach Aussage der Wennigser Polizei liegt der Schwerpunkt bei Fahrrad-Delikten wie Diebstahl oder Vandalismus am Bahnhof, am Wasserpark und z.T. an der Sophie-Scholl-Gesamtschule.

Beim Neubau des Wennigser Rathauses wurden vorbildlich Anlehnbügel vor dem Gemeindezentrum installiert. Bis auf wenige weitere Ausnahmen (Bonhoeffer-Haus in Bredenbeck, Volksbank, Kreissparkasse,..) weisen alle weiteren öffentlichen Einrichtungen (und hierunter verstehen wir im Folgenden auch Geschäfte, Praxen, etc.) zumindest keine bedarfsgerechten, oft aber auch nicht ausreichende Fahrradabstellanlagen auf.

Hier besteht ein großer Nachhol-/Erneuerungsbedarf, der vornehmlich umgesetzt werden sollte.

Wir empfehlen deshalb der Gemeinde im Sinne einer Radverkehrsförderung folgende Maßnahmen:

1. Um die Wennigser Hauptstraße (und damit den Einkaufsverkehr) für Fahrradfahrer attraktiver zu machen: das Aufstellen von Anlehnbügel in kleinteiliger Streuung an folgenden Orten:

- **im Bereich Kreuzung Heitmüller** (F 82) (die Bügel vor der Gemeinde sind für den Bürger durch die vorgelagerten Geschäfte nicht als solche präsent)

- **im Bereich Kreuzung Hagemannstraße/Post** (F 83)

- **im Bereich Ecke Häuserhof/Eisdiele** (2 x 5 Felgenklemmer vorhanden – Austausch an gleicher Stelle möglich (F 84)).

Wir empfehlen 6 – 8 Anlehnbügel pro Standort.

Für die Bereiche Kreuzung Heitmüller und Post bieten sich die großzügigen Eckbereiche auf dem Fußweg an. Sollte dieses nicht möglich sein, empfiehlt sich die Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes zu einer Fahrradabstellanlage (auf 1 Kfz-Stellplatz lassen sich 6 – 8 Fahrräder parken).

2. Überprüfung und anschließende Nachrüstung der Fahrradabstellmöglichkeiten an allen öffentlichen Einrichtungen, z.B.

- Sporthalle Wennigsen (10 Felgenkiller) (F 85)
- KSG (Überdachte Anlage, allerdings mit wenig Aufforderungscharakter und Felgenkiller) (F 86a/b)



- Grundschule Wennigsen (viele Felgenkiller) (F 87)
- Grundschule Bredenbeck (überdachte Anlage, keine Fahrradständer) (F 88a/b)
- Sportplatz Bredenbeck (keine Fahrradständer) (F 89)
- Sportplatz Wennigsen
- Wasserpark (sehr viele Felgenkiller) (F 90)
- wichtige Bushaltestellen (für den Schülertransport – z.B. Holtensen: 20 Felgenkiller (F 91), Bredenbeck 40 Felgenkiller (F 92) – hier werden nach wie vor die Anlehnbügel vor der Kreissparkasse mit benutzt)
- Kindergärten, Büchereien, etc.

Die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-

Westfalen“ hat Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze entwickelt, z.B. für:

Sporthallen: 0,05 Stpl. je Besucherplatz, mindestens 1 Stpl. je 50 m² Sportfläche

Sportplätze: 0,05 Stpl. je Besucherplatz, mindestens 1 Stpl. je 250 m² Sportfläche

Allgemeinbildende Schulen: 0,5 Stpl. je Ausbildungsplatz

Grundschulen: 0,25 Stpl. je Ausbildungsplatz

Kindergärten: 0,1 Stpl. je Kindergartenplatz

Freibäder: 1 Stellplatz je 100 m² Grundstücksfläche, etc.

In Niedersachsen gibt es ähnliche (ältere) Vorgaben in den Ausführungsbestimmungen zu § 47 b der Niedersächsischen Bauordnung.

Auch an den **Waldparkplätzen**, an denen die Wanderwege beginnen (z.B. die aktuell vom Tourismus-Service Wennigsen initiierten „Wandern ab Wennigsen“ - Routen), sollten Anlehnbügel (vielleicht aus massivem Holz?) aufgestellt werden.

Auf die Abstellmöglichkeiten am Bahnhof soll unter Punkt „3.4 Übergang zum öffentlichen Nahverkehr“ eingegangen werden.

3. Anschreiben/Kontaktaufnahme mit Einzelhandel, Dienstleistungsbetrieben, Praxen, etc. in allen Ortsteilen mit dem Hinweis auf die Vorteile einer Fahrradförderung und der Bitte, vorhandene Fahrradabstellanlagen im Sinne eines fahrradfreundlichen Wennigsen zu überprüfen und nachzurüsten.

Hier wäre es auch hilfreich, wenn die Gemeinde bei mangelndem Platz auf privatem Grundstück die Möglichkeit der Erstellung auf öffentlichem Bereich anbietet.

Die Vorteile für den Einzelhandel liegen auf der Hand:

Fahrradfahrer kaufen vor Ort ein und entlasten den innerörtlichen Bereich vom Verkehr.

Aus den Empfehlungen der nordrhein-westfälischen Arbeitsgemeinschaft:

Verkaufsstätten für Waren des täglichen

Bedarfs: 1 Stpl. je 40 m² Verkaufsfläche

Fachgeschäfte: 1 Stpl. je 50 m² Verkaufsfläche

Praxen: 1 Stpl. je 40 m² Nutzfläche

Fahrschulen: 6 Stpl. je Lehrsaal

Gewerbebetriebe: 0,25 Stpl. je Beschäftigtem

Gaststätten: 0,15 Stpl. je Sitzplatz

Kirchen: 0,05 Stpl. je Besucherplatz

Fitness- und Sportstudios: 0,2 Stpl. je Kleiderablage

In Wennigsen gibt es Sportplätze, Geschäfte, etc. ohne jegliche Fahrradabstellmöglichkeit.

3.2.2. im privaten Bereich

Die überwiegende Anzahl der Haushalte verfügt über mindestens ein Fahrrad. Die einfache, schnelle und wohnungsnaher Verfügbarkeit des Fahrrades hat einen großen Einfluss auf die tatsächliche Nutzung des Fahrrades.

Die Musterbauordnung vom November 2002 sieht folgende Regelungen vor: Gemeinden können durch Fahrradabstellordnungen die Schaffung von Fahrradabstellplätzen, deren Anzahl, Größe, Lage und Gestaltung verbindlich festschreiben. In Durchführungsvorschriften sind Bedarfswerte und nach Abstelldauer differenzierte Qualitätsmerkmale (leicht erreichbar, überdacht, diebstahlsicher, gut beleuchtet, leicht zu handhaben, fester Stand,...) für die nachzuweisenden Fahrradstellplätze festzulegen.

Seit Novellierung des Baugesetzbuches 2004 (§ 9 Abs. 1 Nr. 11) können Flächen für Fahrradparkplätze in kommunalen Bebauungsplänen (sowohl als öffentliche wie auch private Flächen) verbindlich festgelegt werden. Damit besteht die gesetzliche Grundlage, Vorsorge für das Fahrradparken zu treffen.

Wir empfehlen deshalb der Gemeinde, im Sinne der Radverkehrsförderung eine Satzung „zur Einrichtung anforderungsgerechter Abstellanlagen im Wohnungsbau“ zu erlassen und hiermit beim Bau oder wesentlichen Änderungen von

Gebäuden die Anlage von Abstellmöglichkeiten in ausreichender Größe und Beschaffenheit vorzuschreiben.

Ferner könnten Bauträger vorhandener Wohnblocks angeschrieben werden mit der Bitte, im Sinne eines fahrradfreundlichen Wennigsen die vorhandenen Felgenkilleranlagen an ihren Objekten gegen fahrradfreundliche Anlehnbügel auszutauschen (wie die KSG es in Springe z.T. bereits getan hat).



3.4. Fahrradwegweisung

Die allgemeine Wegweisung ist zumeist für den Autoverkehr gedacht und nimmt auf die speziellen Belange des Radverkehrs keine Rücksicht. Fehlende Wegweisung von Radrouten erschwert das Radfahren insbesondere für Ortsunkundige. **Eine umfassende Radverkehrsförderung beinhaltet deshalb eine einheitliche Fahrradwegweisung, die auf sichere, schnelle und landschaftlich schöne Routen hinweist.** Vorausgehend hierzu ist eine sorgfältige Radverkehrsnetzplanung notwendig. Hierbei sollte sowohl eine **Ausschilderung für den Freizeitverkehr** (touristisch interessante Punkte, Radwanderrouuten) **als auch für den Alltagsverkehr** (Abkürzungen durch die Feldmark zwischen den Orten) berücksichtigt werden.

Schon jetzt sei vorausgeschickt: Eine Ausschilderung aufgrund einer Netzplanung ist (genau wie selbständige Radwege) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG - § 2 Abs. 1, Ziffer 1 f) finanziell förderbar.

Zudem kann eine Beschilderung z.T. an vorhandenen Pfosten/Lichtmasten angebracht werden, sodass sich hierdurch die Kosten minimieren lassen.

In der Stadt Barsinghausen ist dieses aktuell in Zusammenarbeit mit der Region erfolgt, ohne dass der Stadt Kosten entstanden sind.

In der Gemeinde Wennigsen gibt es bislang folgende durch die Region ausgeschilderte Radwege (**Karte 7**):



- **Deisterkreisel** (grün) (F 93)
- **Fahrradregion 3** (rot) (F 94)

Weitere Wege der Fahrradregion sind in einer 2. Ausbaustufe geplant (lt. Region Vorbereitung und Materialbestellung in der 2. Jahreshälfte 2007, örtliche Installation durch die kommunalen Bauhöfe Anfang 2008):

- **Fahrradregion 2** (blau – gestrichelt)
- **Verbindung zwischen Fahrradregion 2 und 3** am Deisterrand entlang (gelb)

Die Region benutzt für die Radwegeausschilderung eine Beschilderung nach dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), wie sie zukünftig bundeseinheitlich verwendet werden soll, in rot (F 94a).



Auch wenn das Land Niedersachsen eine grüne Schrift empfiehlt, sollte der Einheitlichkeit halber die Beschilderung der Region auch für eine weitergehende Beschilderung in Wennigsen fortgesetzt werden.

Wir regen deshalb für Wennigsen an, eine Netzplanung als Grundlage einer ergänzenden Beschilderung zu erarbeiten und mit der Region eine diesbezügliche Förderwürdigkeit abzuklären.

Ohne hier in alle Details einsteigen zu wollen, seien hier kurz folgende Anregungen gegeben:

- für den **touristischen Verkehr** sollten vom Bahnhof und von den Regionsrouten aus die Wennigser Sehenswürdigkeiten ausgeschildert werden
- von Evestorf sollte der Weg **durch die Feldmark nach Wennigsen** (und Sorsum) ausgeschildert werden (F 95)
- da für die Ortsdurchfahrt Argestorf (s.o.) keine befriedigende Lösung in Sicht ist, sollte **von Bredenbeck kommend der Weg** durch die Feldmark vor Sauers Wiese rechts **nach Wennigsen** ausgeschildert werden (F 96)
- aufgrund der für Radfahrer gefährlichen Situation in Wennigsen im Bereich Rossmann/Kreuzung Heitmüller (Parkbuchten, enger Fußweg für Radverkehr zugelassen)

sollte der Verkehr **aus Bredenbeck zur Wennigser Ortsmitte / Bahnhof** durch Ausschilderung über die **Wiesenstraße** (F 97) **und weiter über Hagemann-/Hirten-/Neustadt-/Neue Straße** geführt werden.

- die Route der Fahrradregion 3 führt vom Wennigser Bahnhof die Bahnhofstraße hinunter zur Neustadtstraße und weiter über den Bröhnweg zum Deister. Da die Bahnhofstraße mit ihrem (schönen) Kopfsteinpflaster fahrradungeeignet ist (F 98), sollte die Region angeregt werden, die Route **über die Neue Straße** zur Neustadtstraße zu verlegen (F99).

Anzumerken ist noch, dass der **Verkehrs- und Verschönerungsverein Wennigsen** aktuell in Zusammenarbeit mit dem ADFC einen **Rad-Rundwanderweg für Wennigsen** plant, der die Sehenswürdigkeiten der Gemeinde miteinander verbindet.

3.4. Übergang zum öffentlichen Nahverkehr

Fahrrad und Öffentlicher Nahverkehr ergänzen sich zu einer **umweltfreundlichen Mobilitätskette**, es sollten deshalb möglichst gut nutzbare Verknüpfungspunkte geschaffen werden.

Die Verknüpfung besteht zum einen in der Nutzung des Fahrrades von und zur Haltestelle (**Bike & Ride**), zum anderen in der Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln.



Zur Fahrradmitnahme im Öffentlichen Nahverkehr (GVH):

Sowohl die heutigen S-Bahn-Waggons der DB Regio AG als auch die Regio-Busse sind im Gegensatz zu früher sehr viel fahrradfreundlicher geworden: sie bieten niedrigere Einstiegsmöglichkeiten und Stellplätze für Fahrräder (wie Rollstühle und Kinderwagen). (F100a/b)

In Zügen können Fahrräder außer in Berufsverkehrszeiten umsonst mitgenommen werden, in Bussen (bis zu zwei Fahrräder pro Bus) werktags nach 19 Uhr. An Wochenenden und Feiertagen gilt dieses ganztägig.

Im Sinne einer umfassenden Radverkehrsförderung wäre hier die Aufhebung der Sperrzeiten (und stattdessen eine Erhöhung des Platzangebotes) sinnvoll, insgesamt sind die Bedingungen aber durchaus begrüßenswert.

Die Bahnsteige des Wennigser Bahnhofes sind durch die Unterführung bequem und barrierefrei erreichbar, also auch sehr fahrradfreundlich. (F 101)

Zum Bike & Ride:

Bike & Ride wird neben der Erreichbarkeit der Haltestelle maßgeblich von der Qualität und Quantität der vorhandenen Abstellanlagen beeinflusst.

Da es sich bei Nutzern des Öffentlichen Nahverkehrs um „Langzeitparker“ handelt, sollten diese diebstahlsicher und möglichst witterungsgeschützt sein.

Die Situation der Fahrradabstellplätze am Wennigser Bahnhof stellt sich wie folgt dar:

nördlich der Bahnsteige eine überdachte Anlage mit 22 Anlehnbügel (F 102), südlich der Bahnsteige links eine überdachte Anlagen mit 18 Anlehnbügel (F 103a/b), eine überdachte Anlage mit 48 Felgenkillern (F 104), rechts eine überdachte Anlage mit 48 Felgenkillern (F 105).

Dieses scheint nicht ausreichend und sicher zu sein, da viele Fahrräder am Geländer zum Abgang angeschlossen werden (F 106) und hierdurch den Weg für Rollstuhlfahrer etc. behindern.



Am Bahnhof Lemmie (Sorsum) gibt es 10 überdachte Anlehnbügel (F 107), am Bahnhof Linderte/Holtensen 10 überdachte Anlehnbügel im östlichen Bereich (F 108) und

eine große überdachte Fläche, bei der Fahrräder nur an den vorhandenen Pfosten angeschlossen werden können, im westlichen Bereich (F 109a/b).

Wir regen deshalb folgende Verbesserungsvorschläge bezgl. der Park und Ride – Situation in Wennigsen an:

Wennigsen/Bahnhof:

- **gemeinsam mit Region und Bahn die „Felgenkiller“ im südlichen Bereich gegen diebstahlsicherere Anlehnbügel auszutauschen,**
- **zur Erhöhung der Sicherheit, speziell auch für Abend- und Nachtparker eine eingezäunte Abstellanlage (Fahrradkäfig) nach Barsinghäuser Modell (F 110) (allerdings mit sichererer Schlüsselvergabe) einzurichten**

Bredenbeck:

- **an der Bushaltestelle am Bredenbecker Denkmal Austausch der „Felgenkiller“anlage gegen Anlehnbügel**

Holtensen:

- **in Holtensen an der Bushaltestelle/Feuerwehr Austausch der „Felgenkiller“anlage gegen Anlehnbügel und ggfls. leichte Erhöhung der Anzahl.**
- **am Holtenser Bahnhof Schaffung von abschließbaren Möglichkeiten im westlichen Bereich**

Zu bedenken ist hierbei, dass erfahrungsgemäß eine Verbesserung des Angebotes auch eine (beabsichtigte) vermehrte Nutzung nach sich zieht.

4. Service

Neben dem Grundbaustein Infrastruktur stellt der **Service „rund ums Fahrrad“**

eine weitere wichtige Komponente der Radverkehrsförderung dar.

4.1. Serviceangebote

Der Servicebereich umfasst vielfältige Dienstangebote, die das Radfahren attraktiv machen, z.B.

- **Service- und Reparatereinrichtung**
- **Verleih** von Fahrrädern
- **Codierung** von Fahrrädern (zur Minimierung von Fahrraddiebstählen)
- auch eine **abschließbare Fahrradunterstellmöglichkeit am Bahnhof** könnte hier genannt werden
- sowie Angebote aus den nächsten drei Unterpunkten

Eine Service- und Reparaturmöglichkeit, Zubehör zum Fahrrad und einen Fahrrad-

verleih mit 10 Fahrrädern bietet in Wennigsen die Firma Reifen-Röttger/ Bullerdiek.

Zum Service kann auch der **winterliche Räumdienst der Fahrradwege** gezählt werden: spät einsetzender oder fehlender Winterdienst führt dazu, dass viele Menschen in der kalten Jahreszeit das Fahrrad nicht benutzen.

Serviceangebote (wie die folgenden) können von der öffentlichen Hand nur initiiert und angeregt werden, sie werden eher auf privatwirtschaftlicher Basis betrieben.

4.2. Fahrradfreundlicher Einzelhandel

Noch immer erledigen Deutschlands Konsumenten 75 % ihrer Einkäufe in einem Radius von nur 3 Kilometern – einer Entfernung, in der das Fahrrad eine bessere Alternative als das Auto darstellt. **Eine radverkehrsfördernde Infrastruktur gekoppelt mit einem fahrradfreundlichen Einzelhandel trägt zur Sicherung der innerörtlichen Einkaufsattraktivität und somit zur Stärkung der Hauptstraße bei.**



Ein fahrradfreundlicher Einzelhandel zeichnet sich aus durch:

- **ausreichende Fahrradabstellanlagen** in direkter Nähe zum Geschäft, an denen das Fahrrad auch sicher beladen werden kann, ohne umzufallen
- **Lieferservice** für größere Warenmengen und sperrige Güter
- **Aufbewahrungsmöglichkeit** von großvolumigen und schweren Einkäufen

Einige Geschäfte in Wennigsen bieten diesen Service bereits an, **Nachholbedarf besteht sicherlich bei den Fahrradabstellanlagen. Hier könnte die Gemeinde anregend tätig werden.**

4.3. Fahrradfreundliche Unterkünfte

Fahrradtourismus entwickelt sich zu einem ernst zu nehmenden Wirtschaftsfaktor. Radtouristen sind Qualitätstouristen. Ihre Ausgaben liegen im Durchschnitt gut 20 % über denen anderer Touristen.

Es ist also anzustreben, dass auch Weniger Übernachtungsbetriebe zu fahrradfreundlichen Betrieben werden, damit Wennigsen auch für Radtouristen attraktiv wird.

Der ADFC erkennt Betriebe mit einem fahrradfreundlichen Angebot nach bestimmten Qualitätskriterien als „**Bett & Bike – Betriebe**“ an und veröffentlicht jährlich ein Verzeichnis dieser Betriebe. Zu den **Qualitätskriterien** dieser Betriebe gehören:

- Übernachtungsmöglichkeit für nur 1 Nacht,
- Möglichkeit der diebstahlsicheren Fahrrad-Unterbringung
- Trockenmöglichkeit für nasse Kleidung, Reparaturwerkzeug für den Notfall
- Informationsmaterial über die Umgebung insbesondere für Fahrradfahrer
- Frühstücksmöglichkeit



Hier könnte die Gemeinde Überzeugungsarbeit leisten.

4.4. Fahrradfreundliche Betriebe

Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, sind nicht nur frischer, motivierter und leistungsfähiger, sie weisen auch die geringere Zahl von Fehltagen auf und bewältigen Streß viel besser.

Betriebe, die ihren Mitarbeitern fahrradfreundliche Infrastruktur und Service bieten, profitieren deshalb immens davon. Außerdem transportieren fahrradfahrende Mitarbeiter den Eindruck eines motivierten und dynamischen Unternehmens täglich in die Öffentlichkeit.

Betriebe können ihre Mitarbeiter zum Fahrradfahren motivieren durch:

- genügend sichere, möglichst überdachte Fahrradstellplätze

- Umkleieräume, evtl. Wasch- oder Duschmöglichkeiten, Trockenmöglichkeit
- Bereitstellung von Luftpumpe und Werkzeug
- Firmenräder, die für Dienstfahrten im Nahbereich genutzt werden
- firmeninterne Anreize zur Fahrradnutzung durch Aktionen („mit dem Rad zur Arbeit“, Bonussysteme, o.ä.)
- Kommunikation des fahrradfreundlichen Angebotes

Auch hier könnte die Gemeinde Überzeugungsarbeit leisten.

5. Öffentlichkeitsarbeit / Schaffung eines fahrradfreundlichen kommunalen Klimas

Es ist nicht ausreichend, gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu haben, wenn die Verkehrsteilnehmer nichts davon wissen. Deshalb ist es immens wichtig, Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrsplanes geschaffen und umgesetzt werden, an die Öffentlichkeit zu transportieren und für das Radfahren zu werben.

Eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer vom Auto- auf das Fahrradfahren wird dann erreicht werden, wenn insgesamt ein fahrradfreundliches Klima in der Gemeinde herrscht, in dem das Fahrrad als alltagstaugliches Verkehrsmittel „gelebt wird“ und allgegenwärtig ist.

5.1. Informationen / Öffentlichkeitsarbeit

Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit muss es sein, Meinungen und Einstellungen zu ändern und so zum Gebrauch des Fahrrades insbesondere im Alltagsverkehr zu motivieren.

Ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel kann nur über informierende, aufklärende, motivierende und verhaltensstabilisierende Informations- und Kommunikationsmaßnahmen erreicht werden.

Information und Motivation kann hier insbesondere zielgruppenspezifisch geleistet werden:

Schul- und Ausbildungsverkehr / Arbeits- und Berufsverkehr / Einkaufs- und Erledigungsverkehr / Freizeitverkehr / Erledigungsverkehr.

Anregungen hierzu sind:

- **Pressearbeit**
- **Aktionstage**
- **Plakataktionen** in den Schaufenstern des örtlichen Einzelhandels
- **Bereitstellung von Informationen**, wie Fahrradkarten, ADFC-Programmen etc. an möglichst vielen Stellen
- **Werbeträger „fahrradfreundliches Wennigsen“**
- Aufnahme von Radfahrmöglichkeiten/Informationsquellen in der **Neubürgerbroschüre** (da gerade in Umbruchsituationen wie Umzügen eine Veränderung/Neuanfang des Mobilitätsverhaltens erreicht werden kann)
- **etc., etc.**



Hervorzuheben ist hierbei, dass der Tourismus-Service Wennigsen Informationsmaterial für Radtouren, z.B. zum Deisterkreis und grünen Ring, bereithält.

Auch hat dieser im Gastgeberverzeichnis zwei Piktogramme neu aufgenommen: „Fahrradabstellmöglichkeit vorhanden“ und „Fahrradfreundlicher Betrieb“.

5.2. Stellenwert in der Verwaltung

Die Verwaltung hat für die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Kommune eine immense Vorreiter- und Vorbildfunktion für die Öffentlichkeit.

Die Verwaltung sollte deshalb die eigene Fahrradfreundlichkeit überprüfen/verstärken in Bezug auf:

- **ist die Verwaltung selbst ein fahrradfreundlicher Betrieb?** (genügend überdachte Fahrradabstellanlagen / Wasch-/Dusch-/Trockenmöglichkeit / Anreize für die Mitarbeiter?) – werden Dienstfahrten im Kurzstreckenbereich konsequent mit dem Dienstfahrrad gefahren?

Sehr positiv hervorzuheben ist diesbezüglich die diesjährige Teilnahme von 15 Gemeindemitarbeitern an der Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“ und das Bereitstellen und Nutzen von Diensträdern in der Gemeinde.

- **welchen Stellenwert hat der Radverkehr in der Verwaltung?** (wird der Radverkehr bei allen Konzepten der Verkehrs- und Gemeindeentwicklung entsprechend berücksichtigt? Gibt es einen öffentlich bekannten Ansprechpartner für den Radverkehr? Erhalten die zuständigen Mitarbeiter regelmäßig Fortbildung zu allen Fragen des Radverkehrs?)

5.3. Fahrradförderung in den Schulen

Die Zielgruppe der Schüler ist zum einen besonders wichtig, weil sie in Ermangelung eines eigenen Autos und der relativ kurzen Wege geradezu prädestiniert ist für das Radfahren. Zum anderen nimmt diese Zielgruppe einen besonderen Stellenwert ein, weil in diesem Alter oft die Grundlagen für das spätere Verkehrsverhalten als Erwachsener gelegt werden.



Für Kinder ist das Fahrrad das einzige Verkehrsmittel, das ihnen eine eigenständige Mobilität ermöglicht. Zwischen 10 und 17 Jahren wird deshalb innerhalb aller Altersgruppen am meisten Rad gefahren (16 % Fahrradnutzung).

Deshalb kann durch fahrradfreundliche Schulen (und z.T. auch schon Kindergärten) immenser Einfluss auf die frühzeitige Fahrradnutzung genommen werden durch:

- **ausreichende sichere und offen einsehbare Abstellanlagen**
- **Werbung für das Radfahren auf dem Schulweg**
- **Integration des fahrradfreundlichen Gedankens in den Unterricht, evtl. Radfahr-AG**
- **Berücksichtigung des Fahrrades als Verkehrsmittel bei Ausflügen/Klassenfahrten**
- **Fahrradansprechpartner an jeder Schule**
- **Projektstage**

Hervorzuheben ist hierbei, dass in den Grundschulen ab dem 3. Schuljahr das Thema Fahrrad im Rahmen der Verkehrserziehung im Unterricht behandelt und im 4. Schuljahr eine Fahrradprüfung in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht absolviert wird, mit der die Kinder auf die längeren Wege zur weiterführenden Schule vorbereitet werden.

Auch die Wennigser Polizei bietet in den Schulen in diesem Rahmen die Überprüfung der Fahrräder auf Verkehrssicherheit an.

Die Eltern müssen dringend als Adressaten in die Öffentlichkeitsarbeit einbezogen werden, da **Elternbringverkehre zu Kindergärten und Schulen einen erheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen ausmachen**. Möchten Eltern aus Sicherheitsgründen ihre Kinder nicht alleine mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen (z.B. durch die Feldmark), so bietet sich die Gründung von **Fahrradgemeinschaften** an.

Die Fahrradabstellanlagen an allen Wennigser Schulen haben keinen besonderen Aufforderungscharakter und bieten nur wenig Sicherheit. Die Gemeinde sollte ihnen deshalb durch **Aufstellen von Anlehnbügeln, Schaffung von besserer Einsehbarkeit und Verschönerung eine Attraktivitätssteigerung verschaffen**:

- Die Grundschule Bredenbeck hat eine überdachte Fahrradständer-Anlage, bei der die Fahrräder aber nur mit langen Ketenschlössern zu befestigen sind (F111). Hier wäre jeweils 1 Anlehnbügel zwischen den Pfosten der linken Anlage zu empfehlen.

- Die Grundschule Wennigsen weist eine Vielzahl von unüberdachten Fahrradständern in „Felgenkiller“-Ausführung auf (F112). Hier ist das Auswechseln gegen einige Anlehnbügel und eine Überdachung zu empfehlen.



- An der Sophie-Scholl-Gesamtschule besteht eine überdachte Anlage mit wenig Einsehbarkeit und „Felgenkillern“ (F113). Auch hier sollten Anlehnbügel eingesetzt werden und dem Vandalismus durch soziale Kontrolle (mehr Einsehbarkeit) entgegengewirkt werden.

- An der Waldorf-Schule werden die Fahrräder an einem Provisorium aus Baugittern angeschlossen (F114). Auch wenn dieses aus Sicht des Diebstahlschutzes sicherlich wirkungsvoll ist, wäre auch hier eine überdachte Anlage mit Anlehnbügeln empfehlenswert.

Die Schulwegsicherung für fahrradfahrende Kinder ist weitestgehend durch Zebrastreifen bzw. Lichtsignalanlagen an Überquerungspunkten größerer Straßen und der Mittelinsel vor der Gesamtschule gut geregelt. An der Bredenbecker Grundschule gibt es hierzu auch einen Elternbrief für die Erstklässler.

Zu wünschen wäre für Bredenbeck eine Umwidmung der **Schulstraße** im Bereich nordöstlich der Tulpenstraße (also direkt vor der Schule) als **Spiel- oder Fahrradstraße**, da es hier immer wieder zu schwierigen Situationen zwischen wendenden/ausparkenden Autos und Fahrrädern/Fußgängern kommt.

An der Wennigser Gesamtschule benutzen nach Aussage der Verkehrs-Obfrau viele Rad fahrende Kinder den Fußweg (F115), da auf der Einfahrt zur Schule (F116) in Stoßzeiten sehr viel Kfz-Verkehr zu den Parkplätzen und zum Kindergarten herrscht.

Visionär ist hier an einen Radfahrstreifen neben dem Fußweg o.ä. zu denken. Problematisiert wurde in unserem Gespräch auch das Radfahren auf dem Schulgelände, da es häufig zu gefährlichen Situationen mit anderen Schülern kommt.

Bis vor zwei Jahren hat ein Mitarbeiter des ADAC die Schule Fahrrad fördernd unterstützt, seitdem besteht hier Vakanz.

Die Verkehrsobfrau regt eine Überprüfung der Fahrrad-Verkehrssicherheit zu Beginn der dunklen Jahreszeit durch die Polizei an.

Eine weitere Fahrradfördermaßnahme wäre ein Sponsoring von „Signal-Fahnenstangen“ für das Hinterrad zur Einschulung, um fahrradfahrende Kinder für den Kfz-Verkehr beim Parken, Wenden, etc. besser sichtbar zu machen.

6. Sonstiges

- Bei der Anlage des **Neubaugebietes am Weinberg** in Bredenbeck ist der Übergangsbereich zwischen der Straße „Am Brink“ (L 389) und der Erschließungsstraße zum Neubaugebiet Weinberg mit einem **Höhenunterschied von 3,5 cm** angelegt worden. (F 117)



Dieses mag zwar für Kfz-Fahrer zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit führen, stellt aber für Radfahrer (Rollstuhlfahrer, etc.) eine Hemmschwelle, wenn nicht sogar ein Gefahrenpotential dar. Sollte es sich hierbei um einen Fehler in der Bauausführung handeln, wäre eine Regulie-

rung angebracht. Wenn es sich um eine absichtliche Planung handelt, sollte zukünftig zumindest an den Randbereichen der Bordstein auf das gleiche Niveau wie die Anschlussstraße abgesenkt werden und dieses auch noch für den Weinberg nachgeholt werden.

- Auf Anregung der Wennigser Polizei sollte regelmäßig auf den **Vegetationsrückschnitt der begrünten Verkehrsinseln** und Kreuzungsbereiche geachtet werden, da es durch mangelnde Sichtmöglichkeit hier oft zu Gefährdungssituationen gerade des langsam fahrenden Fahrradverkehrs kommt.

- Des weiteren wäre es wünschenswert, einen „**runden Tisch**“ zum **Thema Fahrradverkehr** in Wennigsen einzurichten, an dem Gemeinde, Polizei, Straßenmeisterei, ADFC, Verkehrs- und Verschönerungsverein, etc. halbjährlich Fragen des Radverkehrs erörtern und die Umsetzung eines Radverkehrsplanes begleiten.

7. Ausblick

Oben genannte Anregungen erscheinen auf den ersten Blick sehr viel und umfassend, da wir uns bemüht haben, alle Facetten der Radverkehrsförderung für Wennigsen zu analysieren. Natürlich wissen wir, dass der Wennigser Haushalt knapp bemessen ist, dass für bestimmte Maßnahmen andere

Behörden zuständig sind, dass evtl. auch Grundeigentümer betroffen sind.

Dennoch ist es aus unserer Sicht zunächst einmal wichtig, sich zum Grundgedanken der Radverkehrsförderung zu bekennen und einen Radverkehrsplan

für Wennigsen aufzustellen, der Ziele und Prioritäten beschreibt.

Die Umsetzung wird immer von finanziellen Gegebenheiten abhängig sein.

Vieles ist aber auch mit geringen Geldmitteln umsetzbar (Ausweisung unechter Sackgassen, Öffnung von Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung für Fahrradfahrer, Ergänzung von Schildern, Aufstellung von Anlehnbügel, ...).

Einiges ist vielleicht durch Zusammenarbeit mit anderen Ämtern regelbar (Aus-

schilderung der Radwege mit der Region, ...).

Wichtig ist, dass bei allen baubezogenen und verkehrsbehördlichen Entscheidungen konsequent das Fahrrad als Verkehrsmittel „mitgedacht“ wird, dass der Gedanke des alltäglichen Fahrradfahrens gelebt wird, dass ein fahrradfreundliches kommunales Klima herrscht.

Wir bitten deshalb die Gemeinde, aufgrund unserer Ausführungen einen Radverkehrsplan für ein „fahrradfreundliches Wennigsen“ zu erstellen (und diesen im Dialog mit den Ortsräten und den zuständigen Behörden abzustimmen und weiterzuentwickeln), der zusammengefasst u.a. folgende Maßnahmen beinhaltet und verfolgt:

- Planung eines Radverkehrsnetzes für das Gemeindegebiet
- Verfolgung der Neubau- und Sanierungsmaßnahmen notwendiger Radwege
- Überprüfung und Ergänzung der fehlenden Radwegkennzeichnung
- Ausweisung der noch fehlenden Tempo-30-Zonen
- Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung
- Ausweisung „unechter Sackgassen“
- Überprüfung und ggfls. Veränderung der Absenkungen bei Fußwegen in Kreuzungsbereichen
- Aufstellung von Fahrradanhängern in kleinteiliger Streuung im Ortsmittelpunkt
- Überprüfung und Nachrüstung der Fahrradabstellmöglichkeiten an allen öffentlichen Einrichtungen zumindest nach Landesvorgabe
- Kontaktaufnahme mit Dienstleistern, Geschäften, Praxen, Betrieben, um auf ausreichende und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten hinzuwirken
- Erlass einer Satzung zur Einrichtung anforderungsgerechter Abstellanlagen im Wohnungsbau
- Erarbeitung einer Netzplanung zur Ausschilderung von Fahrradrouten für touristischen und Alltags-Verkehr (in Zusammenarbeit mit der Region) und Umsetzung der Ausschilderung

- Austausch der „Felgenkiller“ gegen Anlehnbügel am Bahnhof, Wasserpark und den Haupt-Bushaltestellen in Bredenbeck und Holtensen
- Einrichtung eines abschließbaren „Fahrradkäfigs“ am Bahnhof
- Öffentlichkeitskampagne für ein „fahrradfreundliches Wennigsen“
- Anregung und Unterstützung von fahrradfreundlichem Einzelhandel
- Anregung und Unterstützung von fahrradfreundlichen Unterkünften
- Anregung und Unterstützung von fahrradfreundlichen Betrieben
- Einrichtung eines „Fahrradaktionstages“
- Information über die Wennigser Fahrradförderung und Fahrradfahrmöglichkeiten in der Neubürgerbroschüre
- Benennung eines Ansprechpartners für Radverkehrsfragen in der Gemeinde
- Überprüfung der Gemeindeverwaltung als fahrradfreundlichen Arbeitgeber
- Überprüfung und Verbesserung des Stellenwertes des Radverkehrs in den Verwaltungsabläufen
- Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten an den Schulen sowie Verstärkung der schulischen Fahrradförderung
- Einrichtung eines „runden Tisches“ für Radverkehrsfragen (z.B. mit Gemeinde, Straßenmeisterei, Polizei, ADFC, etc.), der halbjährlich aktuelle Radverkehrsproblematiken im Gemeindegebiet erörtert und die Umsetzung des Radverkehrsplanes begleitet

Und natürlich wäre es wünschenswert, dass im Haushalt 2008 ein kleiner Posten zur Umsetzung von ersten Maßnahmen eingesetzt würde.

Gerne unterstützen wir Sie als ADFC bei all diesen Dingen tatkräftig, denn

wo ein Wille ist, ist auch ein (Rad-)Weg!

Mit fahrradfreundlichen Grüßen,

Martin Klein
(Sprecher der Ortsgruppe)

Ingo Laskowski
(Verfasser des Entwurfes)

Wir bedanken uns für die sehr produktiven Vorgespräche mit der **Wennigser Polizei** (Herrn Gerber), der **Gemeinde Wennigsen** (Bauamtsleiter Herrn Koch), der **Straßenmeisterei Wennigsen** (Leiter Herr Hatesohl), dem **Tourismus-Service Wennigsen** (Frau Adam), Vertretern der **örtlichen Schulen** (Frau Landoulsi, Verkehrsobfrau Grundschule Bredenbeck / Frau Schmidt, stellvertretende Schulleiterin Grundschule Wennigsen / Frau Lillpopp, Verkehrsobfrau Sophie-Scholl-Gesamtschule) und den Verwaltern der **Freiherr-Kniggeschen Miteigentümerschaft** (Herrn Voigts, Herrn Schickhaus).

Quellen:

- Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012 FahrRad – Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland / Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- direkt 59/2004: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden: Fahrradverkehr / Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- Mobilität in Deutschland 2002: Fahrradverkehr / Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- mobil:nrw – FahrRad in NRW / Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
- Fahrradfreundliches Nordrhein-Westfalen – Meilensteine der NRW-Radverkehrsförderung / Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
- Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW / Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
- An in die Pedale: Radfahren in NRW / Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
- Bausteine für ein fahrradfreundliches Nürnberg / ADFC Kreisverband Nürnberg und Umgebung e.V.
- Radverkehrskonzept Friedrichshafen – Verbesserungen für den Radverkehr / ADFC Kreisverband Bodenseekreis
- ... und wo steht Ihr Fahrrad? – Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren / Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW
- Meine Stadt kommt in die Gänge: Wichtige Information für die fahrradfreundliche Stadt / ADFC
- Kraft des Amtes: Wichtige Informationen für die fahrradfreundliche Verwaltung / ADFC
- Der neue Chefsessel: Wichtige Informationen für fahrradfreundliche Unternehmen / ADFC
- So klingelt´s in der Kasse: Wichtige Informationen für den fahrradfreundlichen Einzelhandel / ADFC
- Position des ADFC zur Landespolitik in Niedersachsen: Handlungsbedarf für das Land Niedersachsen zur Radverkehrsförderung, Juni 2004
- Fahrradfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung (www.adfc.de/521_1)
- ERA 2007 – Neue Planungsunterlagen für den Radverkehr, Peter Gwiasda, März 2007
- Fahrradwegweisung, FAF 3, ADFC Bundesverband
- Mit dem Rad zur Arbeit, ADFC