

Fahrradstraßenkonzept

als Ergänzung zum 2019
erstellten Radverkehrskonzept
der Gemeinde Wallenhorst



Inhalt

- 1 Ausgangslage und Zielsetzung
- 2 Auswahl geeigneter Straßenzüge
- 3 Gestaltungskriterien

Verfasser: Gemeinde Wallenhorst
Fachbereich Planen Bauen Umwelt

Wallenhorst, im Mai 2024

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Gemeinde Wallenhorst hat sich auf den Weg gemacht, die Situation für den Fahrradverkehr zu verbessern und eine nachhaltige Steigerung des Radverkehrsanteils zu erzielen. Um dieses Ziel zu verwirklichen, wurde mit Unterstützung des Planungsbüros PGV-Alrutz aus Hannover ein Radverkehrskonzept erarbeitet.

Ein solches Konzept versteht das Fahrradfahren als ganzheitliches System mit dem Ziel Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Sinne einer integrierten Radverkehrsförderung zu entwickeln. Bausteine eines solchen Konzeptes sind u.a. der Aufbau eines Radverkehrsnetzes, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie intermodale Verknüpfungen. Im Zuge der Erstellung des Konzeptes wurden die Ausgangslage des Radverkehrs, die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur, die bestehende Verkehrsmittelverteilung sowie die Verkehrssicherheit näher betrachtet. Darauf aufbauend sind verschiedene Maßnahmen entwickelt worden, um den Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen. Denn ein flächendeckendes, sicheres, komfortables Radverkehrsnetz ist Voraussetzung für die Entwicklung des Radverkehrs.

Die Erstellung des Konzeptes ist von einem fünfzehnköpfigen Projektteam begleitet worden, dem neben Mitarbeitern der Verwaltung und des beauftragten Büros auch Akteure von Seiten der Polizei, der Verkehrswacht, des ADFC, des Seniorenbeirats und aus der Schülervertretung angehörten. Ebenfalls fanden im Zuge der Aufstellung des Konzeptes zwei offene Bürgerworkshops statt, bei denen zusammen rund 100 Bürgerinnen und Bürger Anregungen und Ideen eingebracht haben.

Im Dezember 2019 wurde das Radverkehrskonzept vom Rat der Gemeinde Wallenhorst beschlossen. Insgesamt 83 Maßnahmen beinhaltet das Konzept, die seitdem sukzessive umgesetzt werden. So wurde die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes mit dem Ausbau des östlichen Abschnitts der Uhlandstraße (heute: Alter Dörnter Kirchweg) zwischen Hollager Straße und Nachtigallenweg zu einem drei Meter breiten, asphaltierten und beleuchteten Geh- und Radweg gestartet. Daneben wurde der Radweg an der Klosterstraße und der Radweg am Haster Berg grundlegend saniert. Die Straße Am Kanal wurde ebenfalls zu einem drei Meter breiten, asphaltierten Geh- und Radweg ausgebaut. An bislang vier Schulen (u.a. der Alexanderschule und der Grundschule Lechtingen) wurden zeitgemäße sichere Radabstellanlagen installiert und zahlreiche kleinere Maßnahmen und Markierungslösungen, wie die Aufbringung von Sharrows auf der Boerskampbrücke, umgesetzt.

Das Radverkehrskonzept wurde bewusst so erstellt, dass es nicht abschließend ist, sondern fortlaufend durch ergänzende Maßnahmen fortgeschrieben werden kann. So heißt es in dem Konzept ausdrücklich, dass eine Weiterentwicklung der Maßnahmenkonzeption sinnvoll ist. Dies soll nun mit dem vorliegenden Fahrradstraßenkonzept erfolgen. Ziel des Fahrradstraßenkonzeptes ist es zum einen, einen einheitlichen Gestaltungskatalog festzulegen, wie eine Fahrradstraße in der Gemeinde Wallenhorst gestaltet werden soll, da dies aufgrund von sehr überschaubaren Regelwerken und Gesetzen zum Element Fahrradstraße gegenwärtig noch zu einem großen Teil den jeweiligen Kommunen obliegt. Zum anderen soll mit dem Fahrradstraßenkonzept festgelegt werden, welche Straßen sich grundsätzlich zur Ausweisung als Fahrradstraße eignen und mit welcher Priorisierung diese in den kommenden Jahren einzurichten sind.

2 Auswahl geeigneter Straßenzüge

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist ein Radverkehrsnetz erarbeitet worden, welches auch für die Auswahl der geeigneten Straßen für das Fahrradstraßenkonzept als Grundlage dienen soll. Das Radverkehrsnetz hat zum Ziel, innerhalb des Gemeindegebietes sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen, die so realisiert werden können, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfes möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrenden stehen natürlich auch weiterhin alle Fahrbeziehungen offen.

Das Radverkehrsnetz verbindet die einzelnen Ortsteile mit dem Ortszentrum. Darüber hinaus werden wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs (z. B. öffentliche und kulturelle Einrichtungen, Einzelhandels- und Arbeitsplatzkonzentrationen, Schul- und Kita-Standorte, wichtige Bushaltestellen und Freizeiteinrichtungen) angebunden. Auch die Anbindung Wallenhorsts an die Nachbarkommunen ist berücksichtigt. Im Vordergrund der Planungsüberlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, einbezogen werden jedoch auch die bestehenden Freizeit-routen.

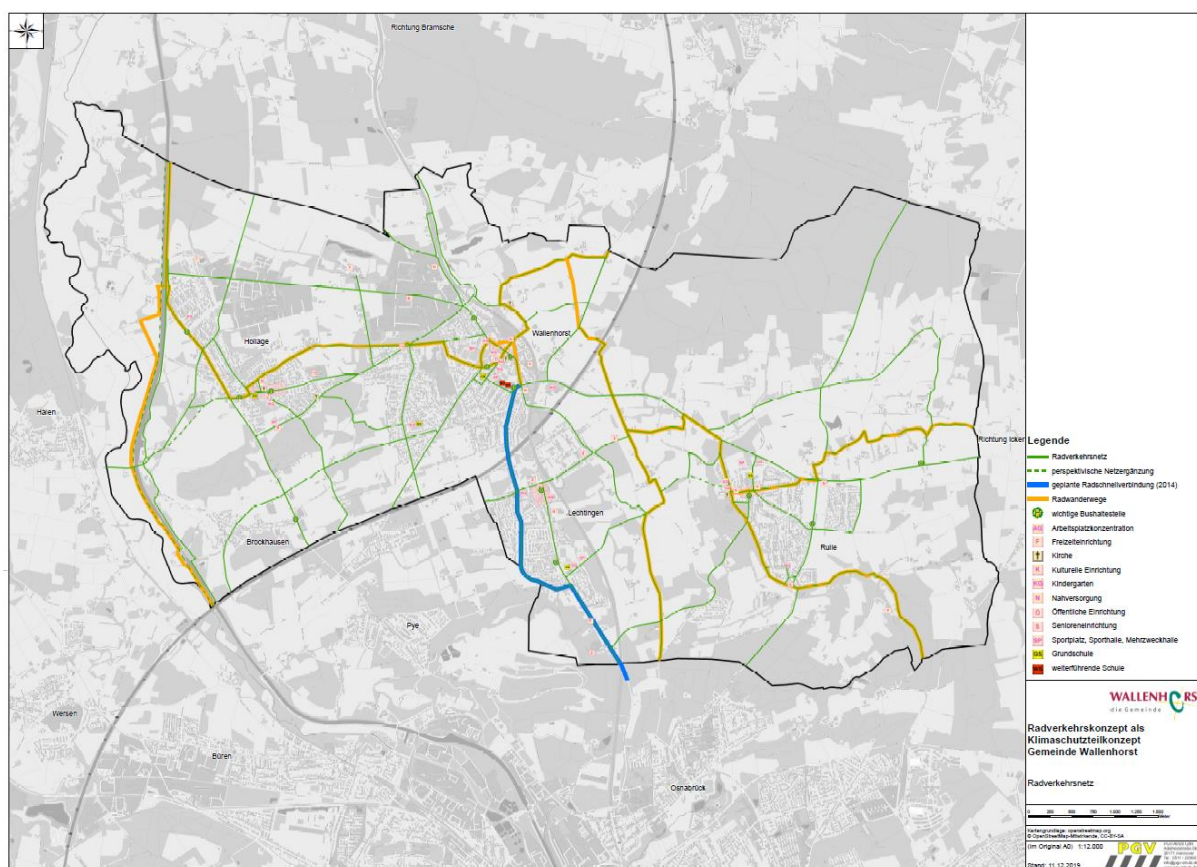


Abb. 1: Radverkehrsnetz Gemeinde Wallenhorst
Quelle: Radverkehrskonzept der Gemeinde Wallenhorst.

Das nach den im Radverkehrskonzept skizzierten Grundsätzen entwickelte Radverkehrsnetz für Wallenhorst umfasst innerhalb des Gemeindegebietes eine Länge von ca. 96,5 km. Das Netz ist im gesamten Gemeindegebiet ungefähr gleich stark verdichtet.

Im Folgenden wurde das Radverkehrsnetz dahingehend überprüft, auf welchen Straßen sich grundsätzlich Fahrradstraßen eignen. Hierzu wurde auf die rechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der dazugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zurückgegriffen. Laut StVO können Fahrradstraßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5) angeordnet werden. Jede Straße des Radverkehrsnetzes wurde folgend dahingehend untersucht, ob sie für die Ausweisung als Fahrradstraße die notwendigen Mindeststandards der Fahrbahnbreite, die Notwendigkeit zur Regelung des ruhenden Verkehrs und die daraus resultierenden Sicherheitsräume aufweist. Zudem wurden Ausschlusskriterien festgelegt, wann eine Straße aus dem Radverkehrsnetz nicht als Fahrradstraße in Betracht kommt:

- Straße nicht im Eigentum der Gemeinde Wallenhorst
- Vorhandensein eines benutzungspflichtigen, regelkonformen Radwegs
- Verkehrsstärke (max. 3.000 Kfz/ 24 h), Schwerlastverkehrsanteil (max. 5 %)
- Buslinienverkehr (mit Ausnahme des Bürgerbusses)

Weiter wird auch das Vorbehaltsstraßennetz berücksichtigt. Auch hierbei sollten Straßen, die als Vorbehaltsstraße definiert sind, möglichst nicht oder, wenn dann nur für einen kurzen Streckenabschnitt als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Nach Anwendung dieser Ausschlusskriterien verbleibt folgendes Straßennetz für das Fahrradstraßenkonzept:



Abb. 2: Potenzielles Fahrradstraßennetz

Diese Strecken wurden anschließend nach ihrer Bedeutung für den Radverkehr priorisiert. Die vorgenommene Priorisierung folgt zum einen der im Radverkehrskonzept festgelegten Priorisierung, die unter anderem im Rahmen der Bürgerworkshops erfolgte, zum anderen der Radverkehrsfrequenzierung der jeweiligen Straße. Neben der bereits bestehenden Fahrradstraße in Lechtingen (Boerskamp/ Wessels Straße/ Hellingstraße, Pyer Straße) befinden sich mit dem Dörnter Weg/ der Hermannstraße in Hollage sowie der Maria-Montessori-Straße in Wallenhorst gegenwärtig (Stand Mai 2024) zwei weitere Fahrradstraßen in Bearbeitung, deren Einrichtung bereits beschlossen ist. Diese beiden Fahrradstraßen sind in der Abbildung entsprechend farblich berücksichtigt.

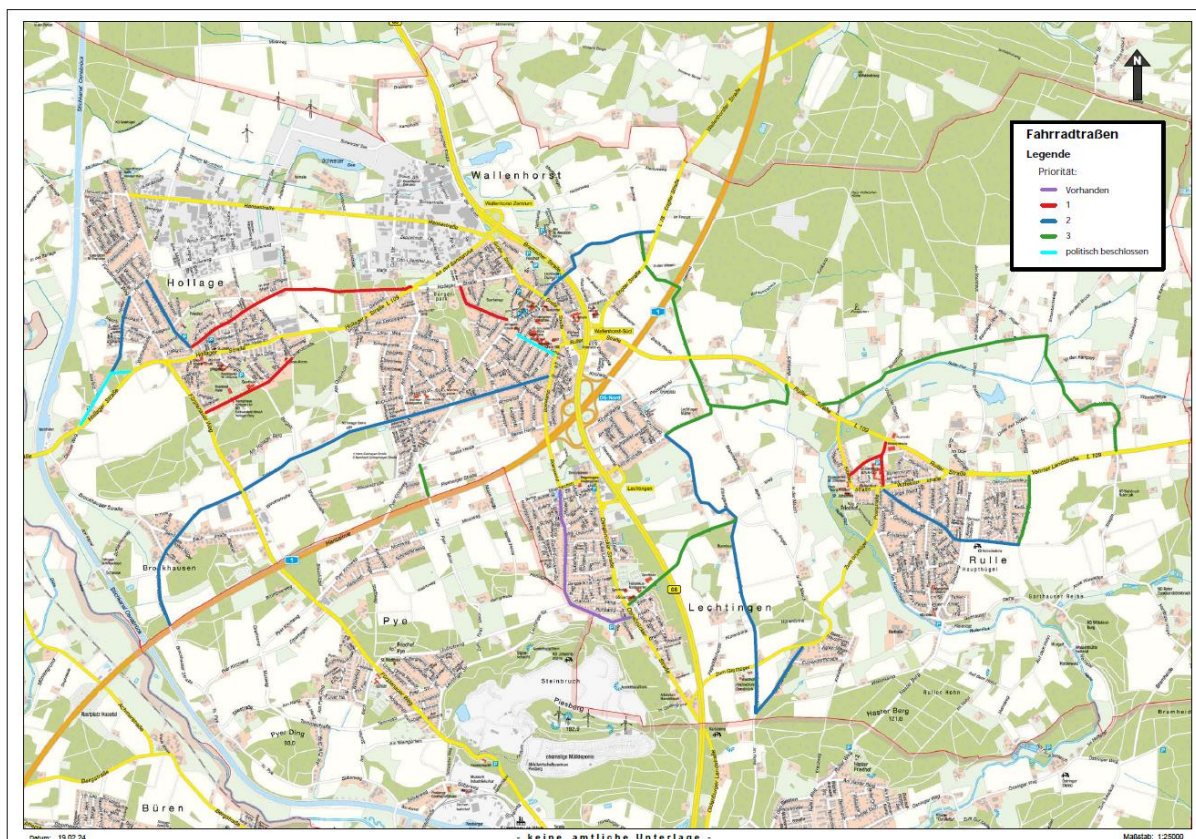


Abb. 3: Priorisiertes Fahrradstraßennetz

Bei der Priorisierung wurden die Straßen in drei Stufen kategorisiert, wobei zunächst die Straßen der Priorisierungsstufe 1 für eine Ausweisung als mögliche Fahrradstraße umzusetzen sind. Namentlich sind dies folgende vier Straßenzüge:

- Fiestelerstraße/ Waldstraße (zwischen Egbersstraße und KVP Pingelstrang)
- Zum Sportplatz (zwischen Hollager Straße und KVP Niedersachsenstraße)
- Uhlandstraße (zwischen Fürstenauer Weg und Nachtigallenweg)
- St. Bernhardsweg/ Prozessionsweg (zwischen Ruller Straße und Wittekindstraße bzw. Klosterstraße)

Zu der Priorisierungsstufe 2 zählen folgende Straßenzüge:

- Dörnter Weg (zwischen Hermannstraße und Fürstenauer Weg)
- Egbersstraße (zwischen Penter Straße und Hollager Straße)
- Brockhauser Straße/ Sachsegge/ Talstraße/ Hans-Böckler-Straße (zwischen der Gemeindegrenze und Boerskamp)

- Franksmannstraße/ Schwalenbergstraße (zwischen Große Straße und Engter Straße)
- Buchgarten/ Am Lechtinger Berg/ Frankenstraße/ Sachsenstraße (zwischen Mühlenstraße und Gemeindegrenze)
- Eschweg/ Im Esch (zwischen Wittekindstraße und Brunnenweg)

Zu der Priorisierungsstufe 3 zählen folgende Straßenzüge:

- Steinkamp/ Mühlenstraße (zwischen Engter Straße und Buchgarten)
- Mühlenheide (zwischen Mühlenstraße und Ruller Straße)
- Schulweg (zwischen Osnabrücker Straße und Am Lechtinger Berg)
- Auf der Heide/ Vor dem Bruch/ Erftenbecksweg/ Zum Bruch/ Ostenort (zwischen Ruller Straße und Vehrter Landstraße)
- Brunnenweg (zwischen Vehrter Landstraße und Im Esch)

Wichtig bei der Einrichtung von Fahrradstraßen, die an die Grenzen der umliegenden Kommunen treffen, ist die Bereitschaft, dass die Fahrradstraße auf dortigem Gebiet auch fortgeführt wird und nicht abrupt endet. Dies ist bei der Brockhauser Straße sowie der Sachsenstraße der Fall. Beide Straßen grenzen an die Stadt Osnabrück. Eine Ausweisung dieser beiden Straßen als Fahrradstraße sollte nur gemeinsam in Abstimmung mit der Stadt Osnabrück erfolgen. Die Gemeinde Wallenhorst befindet sich beim Thema Radverkehr regelmäßig im entsprechenden Austausch mit Stadt und Landkreis Osnabrück.

3 Gestaltungskriterien

Fahrradstraßen in der Gemeinde Wallenhorst sollen eine einheitliche Gestaltung erhalten, um eine bessere Erkennbarkeit und eine Anpassung des Verkehrsverhaltens herbeizuführen. Dies beeinflusst auch wesentlich die Verkehrssicherheit und erhöht die Attraktivität zur Nutzung einer Fahrradstraße.

Das vorliegende Konzept legt nachfolgend wichtige Gestaltungselemente fest, die zukünftig in neuen Fahrradstraßen in der Gemeinde Wallenhorst Anwendung finden sollen. Dabei wurde sich sehr eng an den Gestaltungsempfehlungen des Leitfadens Fahrradstraßen, herausgegeben von der Bergischen Universität Wuppertal und dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu), gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und an den Leitfaden Fahrradstraßen, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS), gefördert von dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, erarbeitet von der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss orientiert. Diese beiden Leitfäden berücksichtigen allumfassend die rechtlichen Rahmenbedingungen aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO).

Zudem hat auch die Stadt Osnabrück eigene Gestaltungskriterien festgelegt, die bei der Ausweisung von Fahrradstraßen zur Anwendung kommen (Musterlösungen für Fahrradstraßen, Leitfaden der Stadt Osnabrück, erarbeitet vom Planungsbüro VIA, Köln). Die Wallenhorster Gestaltungskriterien orientieren sich sehr stark an den Gestaltungskriterien der Stadt Osnabrück, um eine große Einheitlichkeit in der Region Osnabrück zu erhalten.

Um das vorliegende Fahrradstraßenkonzept möglichst übersichtlich zu gestalten und sich nicht in Details zu verlieren, beschränkt es sich auf die wesentlichen Gestaltungsmerkmale. Die aufgeführten Leitfäden sowie die Musterlösungen der Stadt Osnabrück zeigen darüber hinausgehend für viele besondere Situationen Möglichkeiten auf, auf die im Bedarfsfall bei der Einrichtung einer Fahrradstraße zurückgegriffen werden soll.

Straßenquerschnitt

Damit ein Fahrrad einem Kraftfahrzeug begegnen kann, ohne von seiner Fahrlinie abweichen zu müssen, ist eine Regelbreite für die Fahrgasse von 4,00 m notwendig. Diese Breite ermöglicht auch eine problemlose Begegnung von zwei nebeneinander fahrenden Fahrrädern. Die Leitfäden beschreiben aber auch, dass auch bei einer Fahrbahnbreite von 3,00 m immer noch ein fließender Verkehrsablauf beobachtet werden konnte, so dass, sofern nicht anders möglich, auch ein Querschnitt von nur 3,00 m möglich ist. Dies ist von der Verkehrsbelastung der Straße abhängig, weshalb kein einheitlicher Straßenquerschnitt festgelegt werden sollte.

Knotenpunkte

Generell ist eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen anzustreben. Nur wenn diese eine übergeordnete Straße mit entsprechendem Verkehrsstärken (laut Leitfäden ab 3.500 Kfz/Tag) kreuzt, ist auf eine Bevorrechtigung zu verzichten.

Bevorrechtigungen im Verlauf einer Fahrradstraße sind innerorts mit der baulichen Ausgestaltung einer Gehwegüberfahrt umzusetzen. So reduzieren sich Untersuchungen zu Folge die Konflikte mit einbiegenden Kfz-Verkehr. Wichtig ist die korrekte Ausbildung der Gehwegüberfahrt. Der Bordstein muss dabei durchgehend parallel zur bevorrechtigten Fahrradstraße verlaufen. Auf Fahrbahnanhebungen in Fahrradstraßen sollte grundsätzlich verzichtet werden. Nur im begründeten Einzelfall sollten sie zur Anwendung kommen.

Beschilderung und Markierung

Beginn und Ende einer Fahrradstraße sind mit den Verkehrszeichen nach StVO zu kennzeichnen (Zeichen 244.1 und 244.2). Sollen andere Verkehrsarten zugelassen werden, ist dies durch Zusatzzeichen kenntlich zu machen.



Abb. 4: VZ 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ und VZ 244.2 „Ende einer Fahrradstraße“
Quelle: AGFS (2023), Leitfaden Fahrradstraßen, 2.5.

Um den Beginn einer Fahrradstraße und ihre Wirkung zu verstärken, ist eine Markierung des Zeichens 244.1 "Beginn einer Fahrradstraße" auf der Fahrbahn in der Größe 2,00 m x 3,00 m aufzubringen.



Abb. 5: Prinzipskizze des Piktogramms „Beginn einer Fahrradstraße“ auf Rotmarkierung
Quelle: AGFS (2023), Leitfaden Fahrradstraßen, 2.11.

Grundsätzlich sollen alle neuen Fahrradstraßen in der Gemeinde Wallenhorst zur Verdeutlichung eine rote Einfärbung des Asphaltes nach niederländischem Vorbild erhalten. Wichtig

dabei ist, dass es sich um Heiasphalt/ Pigmente im Mischgut handelt und keine Kaltplastik- oder Epoxidharzmischung zum Einsatz kommt, da diese keine gute Haltbarkeit aufweisen.

Zur optischen Einengung der Fahrbahn und als begleitende Leitmarkierung soll die Fahrradstraße auf ganzer Länge eine Furtmarkierung als Breitstrichmarkierung (0,25 m Breite, Strichlckenverhltnis 0,5 m x 0,5 m) am Fahrbahnrand erhalten. Diese Breitstrichmarkierung ist 0,25 m vom Fahrbahnrand entfernt oder, bei Vorhandensein einer breiteren Rinne, direkt nach dieser aufzubringen.

In Knotenpunkten ist das Piktogramm „Zwei-Richtungs-Rad“ in der Größe 1,80 m x 2,64 m aufzubringen. Ebenfalls ist das Piktogramm VZ 244.1 "Beginn einer Fahrradstraße" im Knotenpunkt identisch zur Beschilderung am Beginn der Fahrradstraße wiederholend in der Fahrbahnmitte zu markieren.

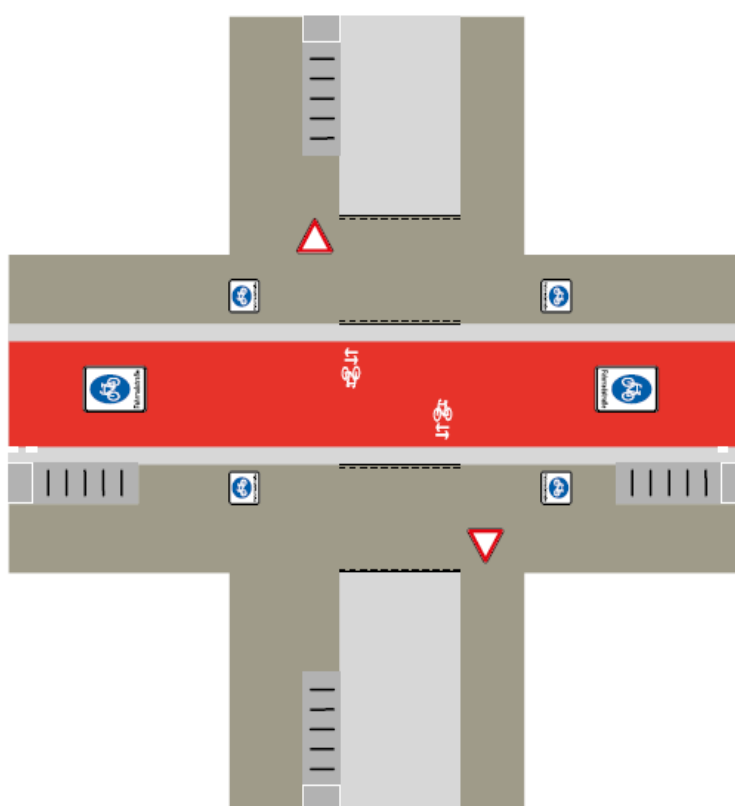


Abb. 6: 4-armiger Knotenpunkt, Vorfahrt der Fahrradstraße
Quelle: AGFS (2023), Leitfaden Fahrradstraßen, KP 2.1.

Sollte nach 100 m keine Einmündungen vorhanden sein (so dass nicht das VZ 244.1 markiert wird), ist das Sinnbild „Fahrrad“ auf der Fahrbahn (jeweils in der Fahrgasse in der Mitte) aufzubringen.

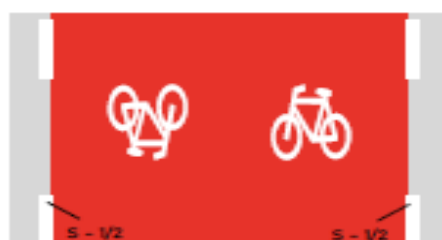


Abb. 7: Prinzipskizze der Markierungsvarianten des linienhaften Elements einer Fahrradstraße.
Quelle: AGFS (2023), Leitfaden Fahrradstraßen, 2.11

Ruhender Verkehr

Verschiedene Untersuchungen auf Fahrradstraßen haben gezeigt, dass der ruhende Kfz-Verkehr eine Hauptursache für Konflikte mit dem Radverkehr ist. Aus diesem Grund ist ruhender Verkehr auf der Fahrbahn in einer Fahrradstraße grundsätzlich auszuschließen. Dies ist mit VZ 283 zu beschildern. Ruhender Verkehr soll sich in Fahrradstraßen ausschließlich auf baulich angelegte, zumindest aber markierte Parkstände beschränken.

Sind Parkstände vorhanden, dann ist eine bauliche oder markierungstechnische Anlage eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr bei Längsparkständen von mindestens 0,75 m erforderlich. Schräg- oder Senkrechtparkstände sind zu vermeiden. Sofern sie doch aufgrund des Bestandes vorhanden sind, ist eine bauliche oder markierungstechnische Anlage eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr von mindestens 1,10 m erforderlich.

Die Markierung des Sicherheitstrennstreifens ist als unterbrochene Breitstrichmarkierung auszuführen. Nach den aktuellen FGSV-Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) ist der Breitstrich mit einer Breite von 0,25 m anzulegen und im Verhältnis 1:1 oder 2:1 zu unterbrechen.

Elemente zur Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs

Die Qualität und der Komfort einer Fahrradstraße stehen und fallen mit dem dort vorhandenen oder nicht vorhandenen Durchgangsverkehr der Kfz. Existierender Durchgangsverkehr ist mit Hilfe von Diagonalsperren (Modale Filter, vgl. Abb. 8, S. 12), sonstigen Durchfahrtsperren oder gegenläufigen Einbahnstraßen aus der Straße zu nehmen. Die Ausgestaltung eines Modalen Filters ist analog zu der Musterlösung der Stadt Osnabrück zu übernehmen. Auf zusätzliche Einbauten wie Berliner Kissen sollte, wenn möglich, verzichtet werden, da diese für den Radverkehr eine gefährliche Barriere darstellen können. Ebenfalls ist auf die Belange des landwirtschaftlichen Verkehrs Rücksicht zu nehmen. Diese erzeugen beim Überfahren solcher verkehrsberuhigenden Elemente mitunter einen hohen Geräuschpegel, so dass die eigentliche Intention einer Lärminderung dann nicht gegeben sein kann.

Die Anwendung der in diesem Konzept dargelegten Gestaltungskriterien sollte grundsätzlich bei allen in der Gemeinde Wallenhorst neu einzurichtenden Fahrradstraßen eingehalten werden. Dennoch müssen bei der Einrichtung einer Fahrradstraße verschiedenste Interessen abgewogen und der vorhandene Straßenquerschnitt berücksichtigt werden. Dies kann dazu führen, dass es in Einzelfällen notwendig sein kann, von den Gestaltungskriterien abzuweichen. Wichtig ist, dass bei der Einrichtung von neuen Fahrradstraßen im grundsätzlichen Ziel dieses Konzeptes, den Radverkehr in der Gemeinde Wallenhorst sicherer und attraktiver zu gestalten, gehandelt wird.

Modale Filter - Neubau innerorts

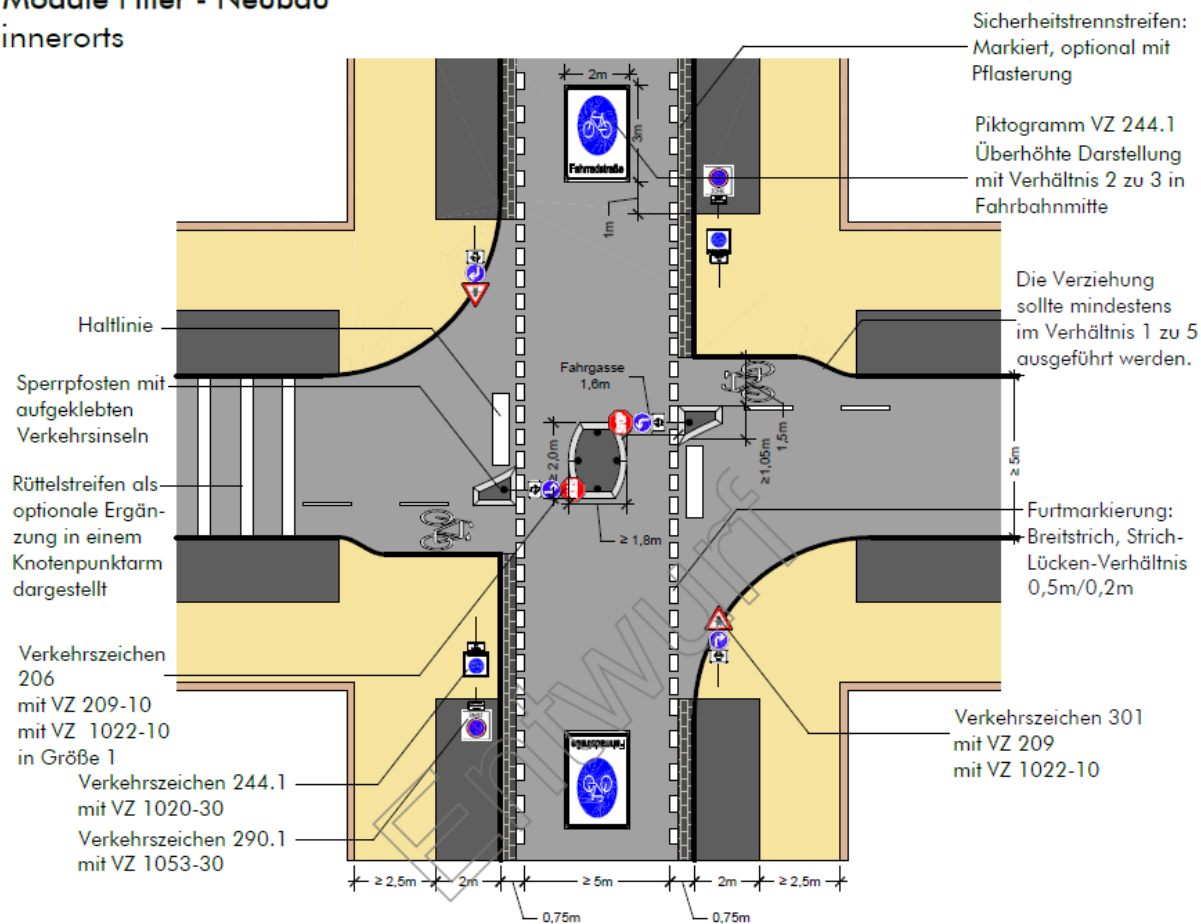
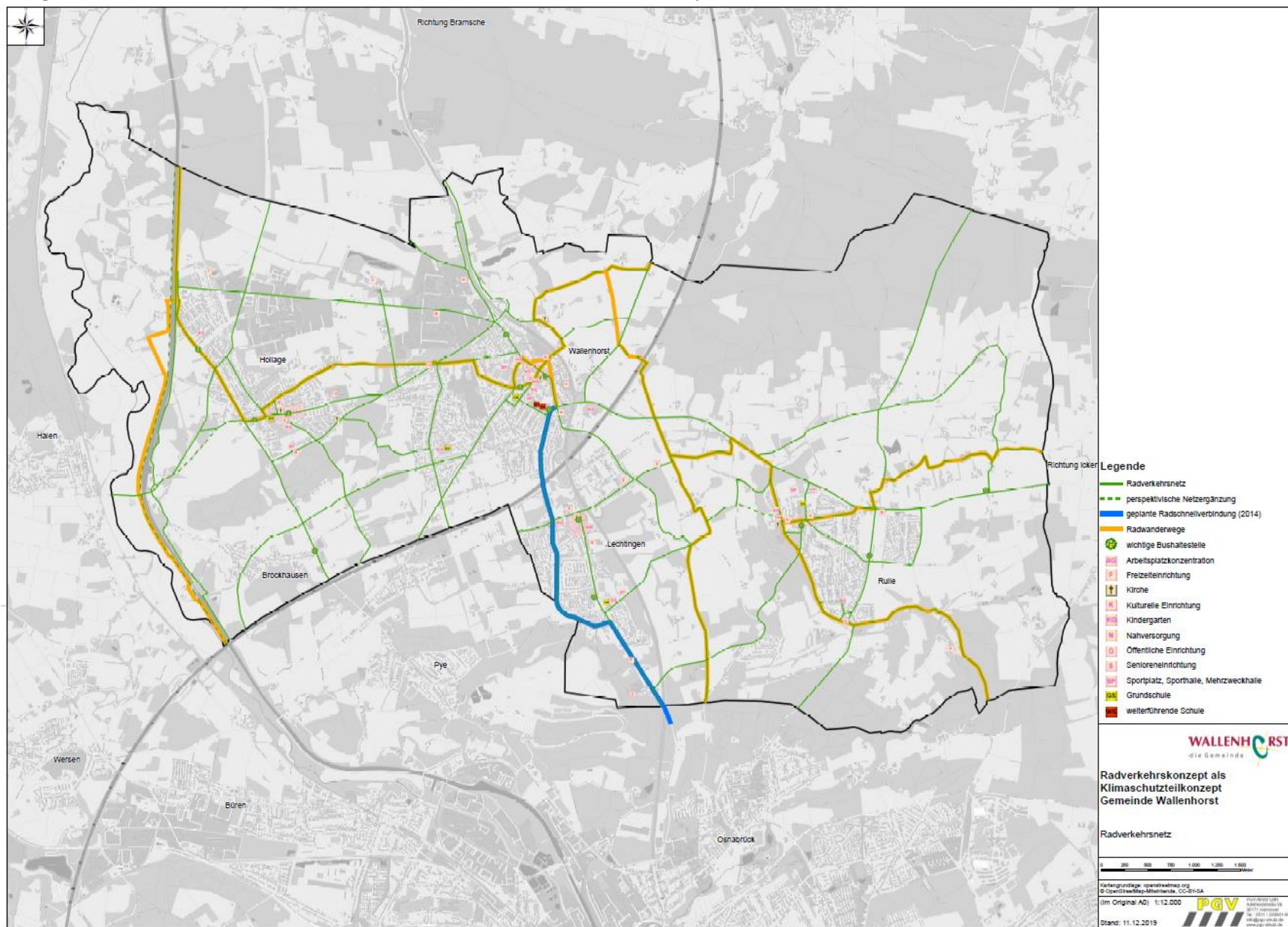


Abb. 8: Modale Filter – Neubau innerorts

Quelle: Planungsbüro VIA (2023): Musterlösungen für Fahrradstraßen, Musterblatt 4.3.

Anlage 1: Radverkehrsnetz Gemeinde Wallenhorst, Quelle: Radverkehrskonzept der Gemeinde Wallenhorst



Anlage 2: Potenzielles Fahrradstraßennetz



Anlage 3: Priorisiertes Fahrradstraßennetz

