

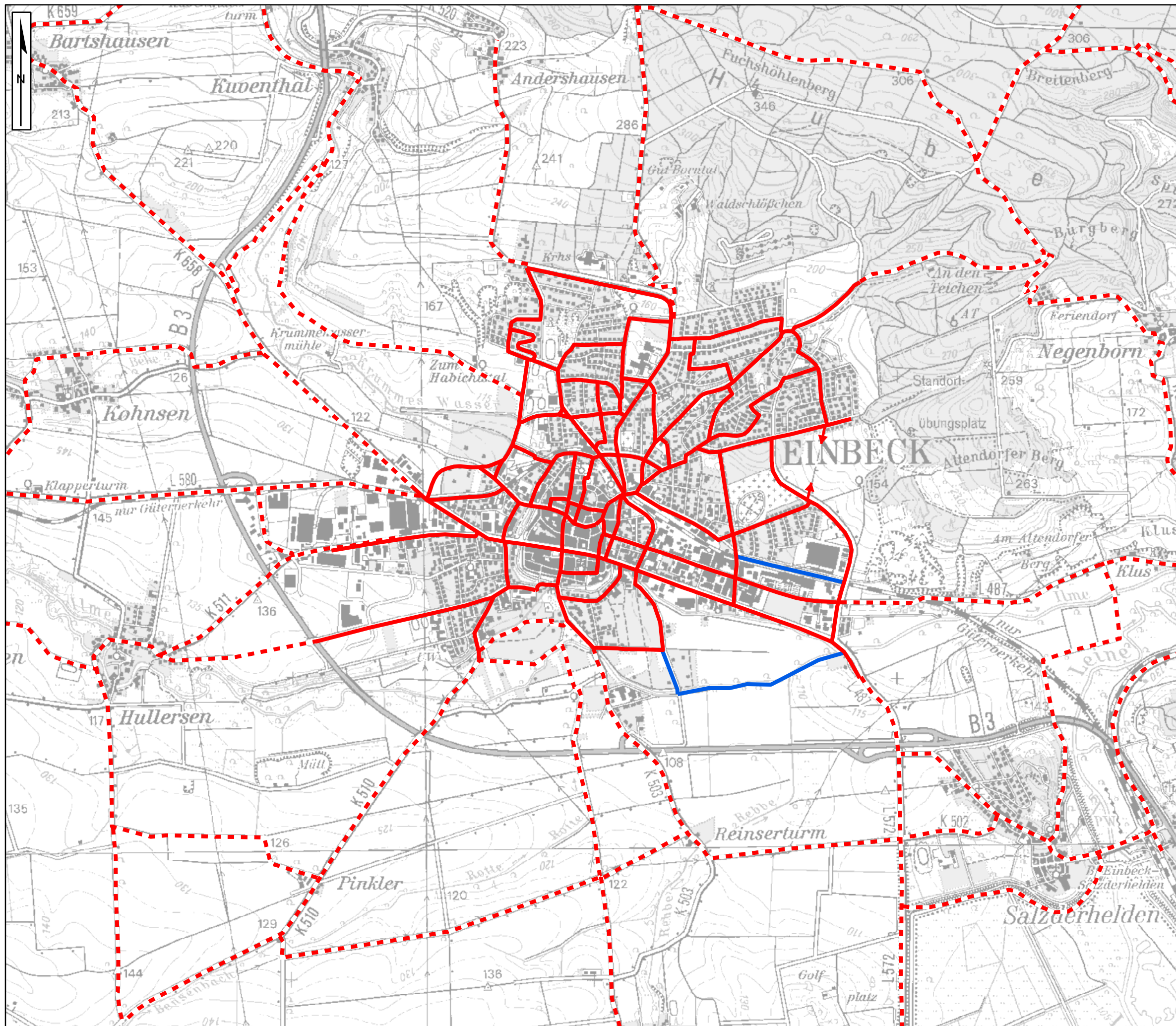
Pläne 1 bis 4

Gesamtnetz

Art der Radverkehrsführung Kernstadt - Bestand

Handlungsbedarf

Führung des Radverkehrs in der Innenstadt - Konzept



Radverkehrsnetz Stadt Einbeck

Plan ①

- Radverkehrsnetz Kernstadt
- perspektivische Netzabschnitte
- ➔ Netzschluss herstellen
- - - Touristische Radrouten und Radwegegesamtkonzept Landkreis Northeim (2000) (nachrichtlich übernommen)

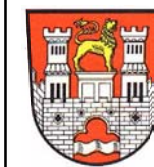
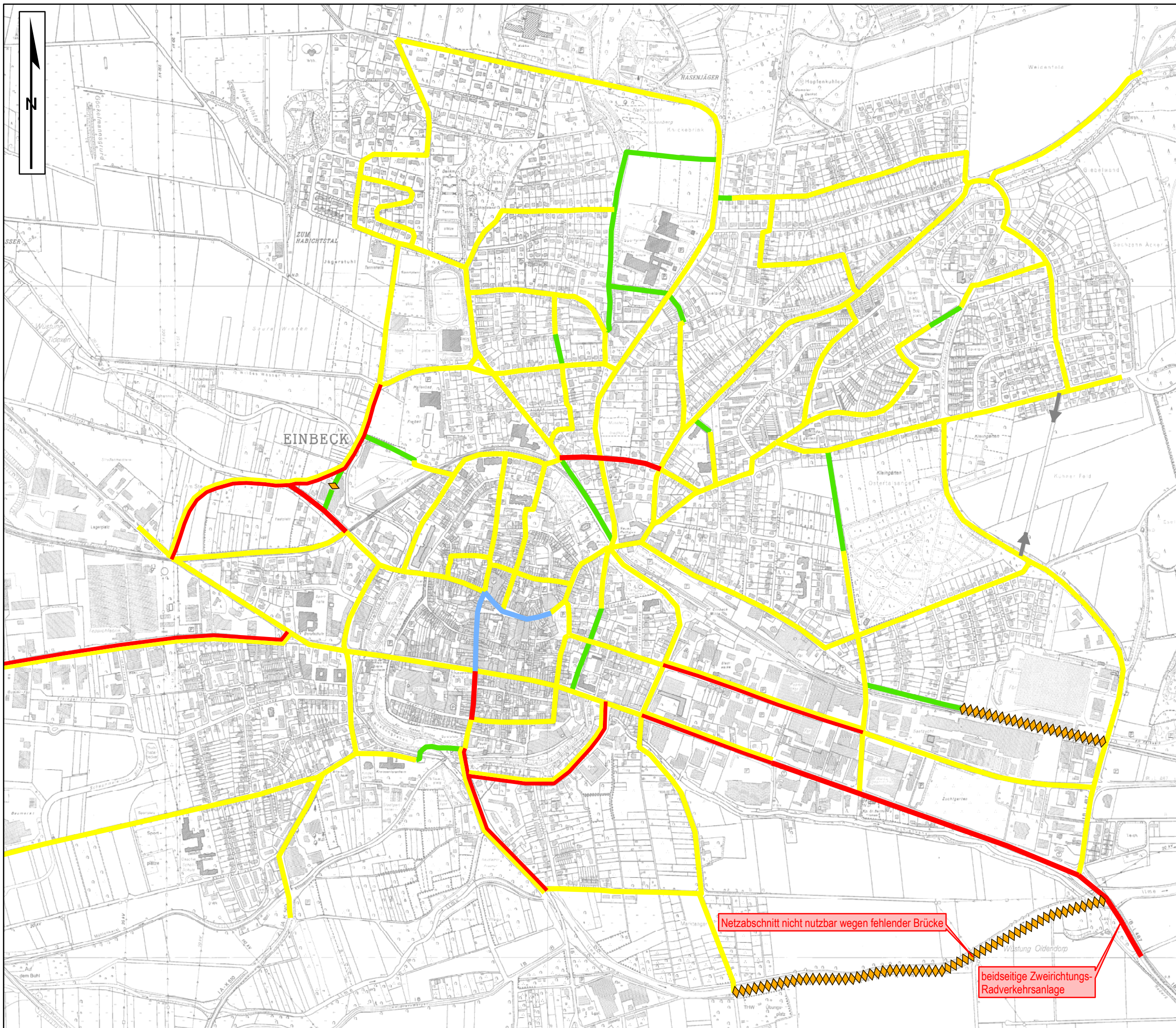
1:25.000

0 500 1.000 Meter

Auftraggeber: Stadt Einbeck
Stand: Mai 2006



Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Radverkehrsnetz Stadt Einbeck

Art der Radverkehrsführung
Kernstadt - Bestand

Plan ②

Führungsart

-  beidseitige Einrichtungs-Radverkehrsanlage
-  einseitige Einrichtungs-Radverkehrsanlage
-  Mischverkehr
-  selbständiger Weg
-  Fußgängerzone
-  nicht befahrbar
-  Netzschluss herstellen

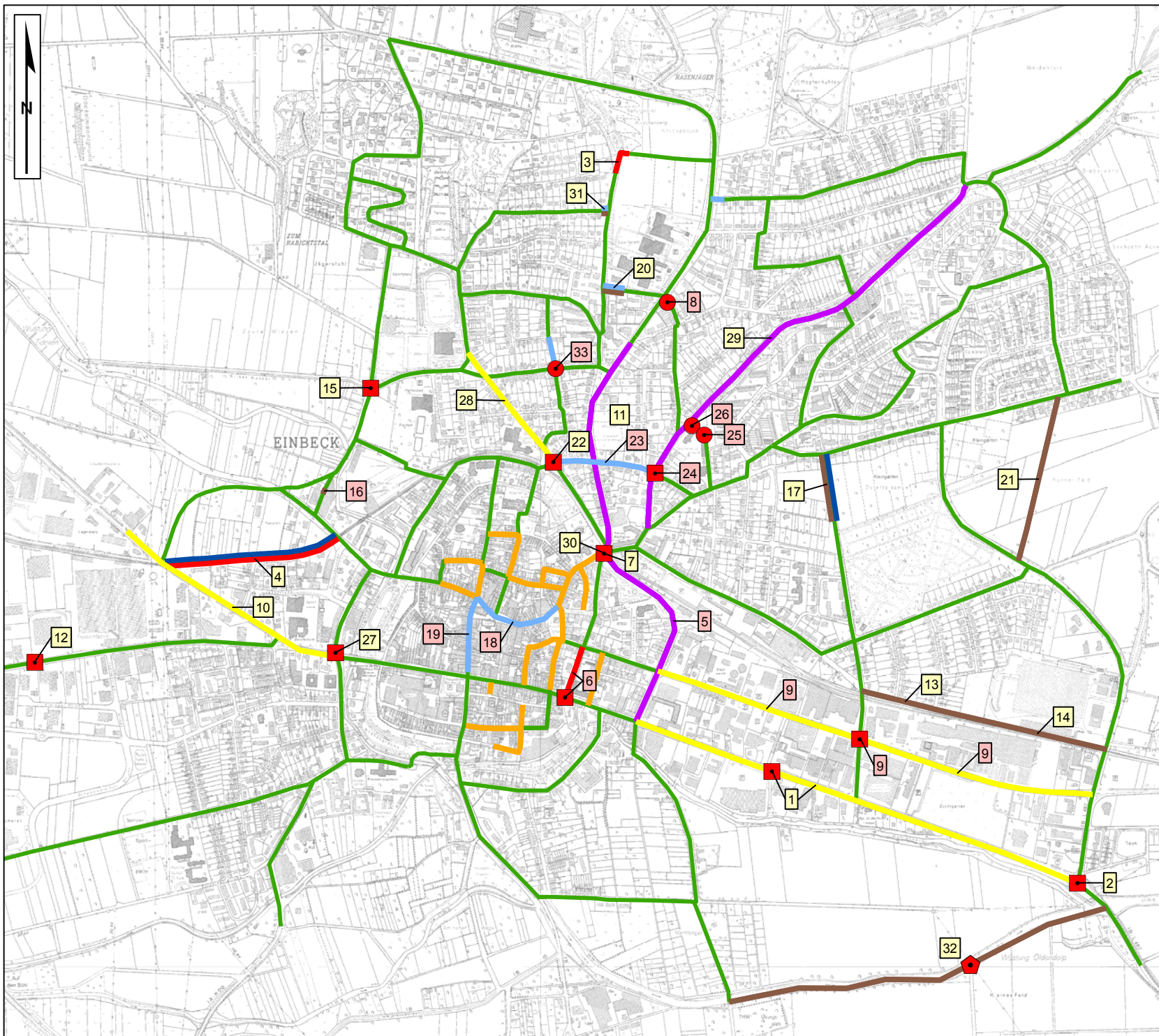
1:11.000

0 100 200 300 400 500 Meter

Auftraggeber: Stadt Einbeck
Stand: Mai 2006



Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Radverkehrsnetz Stadt Einbeck

Handlungsbedarf

Plan ③

Strecke

- kein Handlungsbedarf
- Radverkehrsführung überprüfen
- Fahrbahnmarkierung für Radverkehr
- Beschilderung/ Freigabezeiten anpassen
- Handlungsbedarf im Zuge Öffnung der Einbahnstraßen
- Belagsanierung
- Wegeaus- und Neubau
- Beleuchtung ergänzen

punktuell

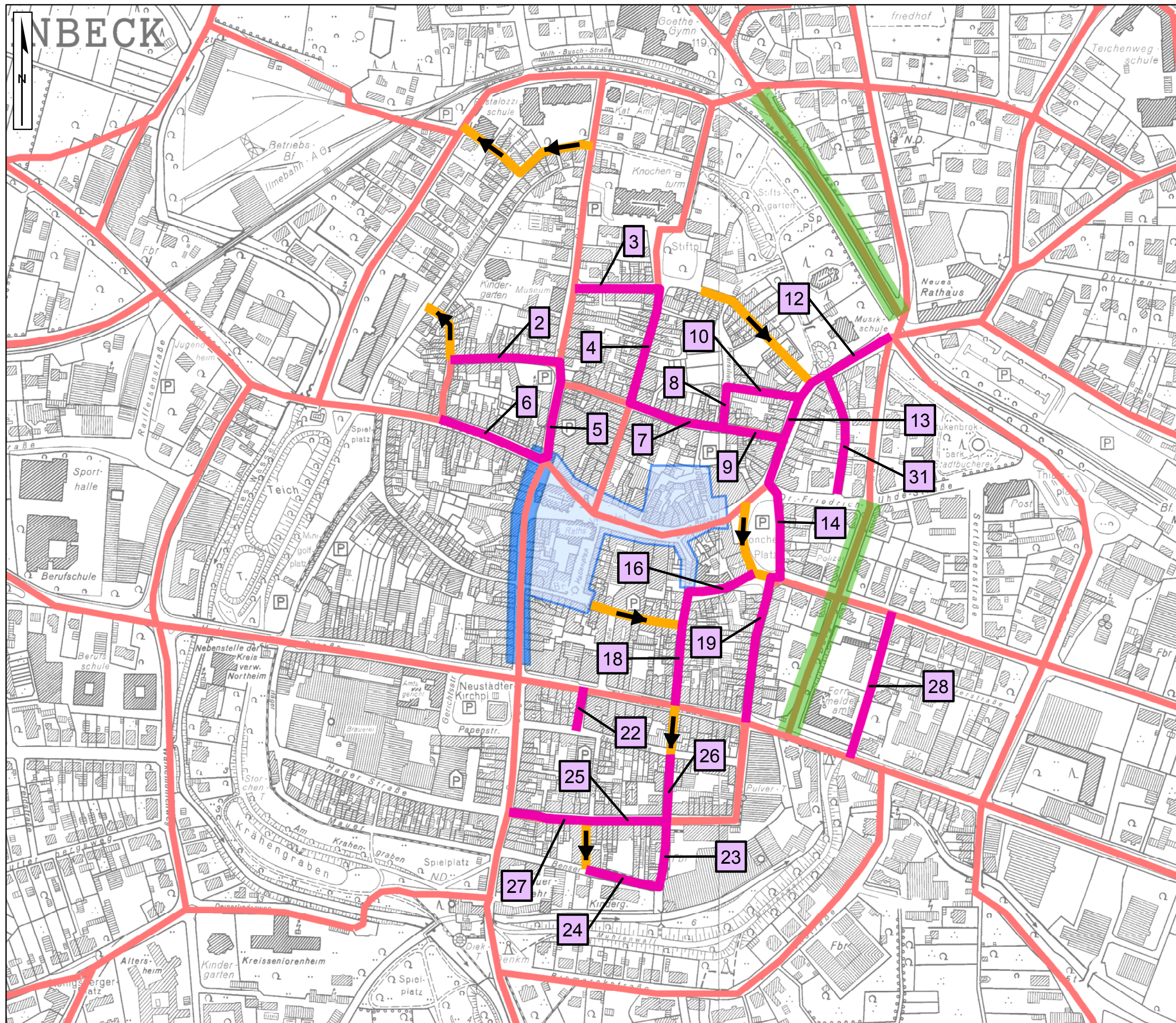
- Engstelle aufheben
- Führung im Knoten/ am Radwegende verbessern
- ◆ Brückenbauwerk anlegen
- 28 Nummer der Maßnahme in der Tabelle 3-1 - Sofortmaßnahme
- 14 Nummer der Maßnahme in der Tabelle 3-1 - Prioritäten 1+2

0 100 200 300 400 500 Meter

Auftraggeber: Stadt Einbeck
Stand: Juni 2006



Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Radverkehrsnetz Stadt Einbeck

Führung des Radverkehrs in der
Innenstadt - Konzept

Plan ④

Radverkehrsnetz Kernstadt

Einbahnstraße (für Öffnung
in Gegenrichtung vorgesehen)

Einbahnstraße mit zugelassener
Fahrtrichtung (nicht für Öffnung
in Gegenrichtung vorgesehen)

selbständige Wege mit zugelas-
senem Radverkehr in Grünzügen

Fußgängerzone,
Freigabe ganztägig

Fußgängerzone,
Freigabe eingeschränkt

Nummer der Maßnahme in der
Tabelle 4-1 - Einbahnstraßen in
der Innenstadt

1:4.000

0 50 100 150 200 Meter

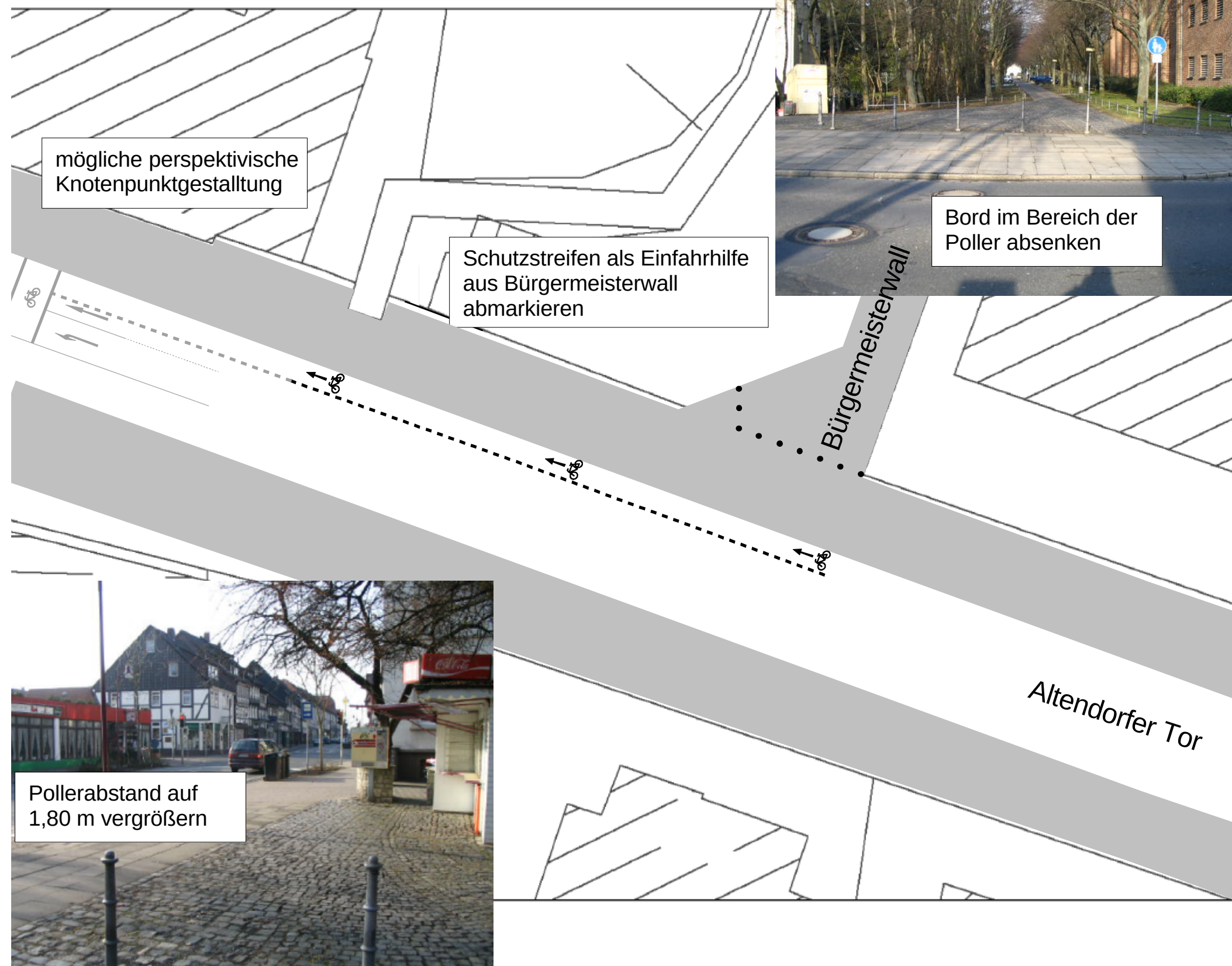
Auftraggeber: Stadt Einbeck
Stand: Mai 2006

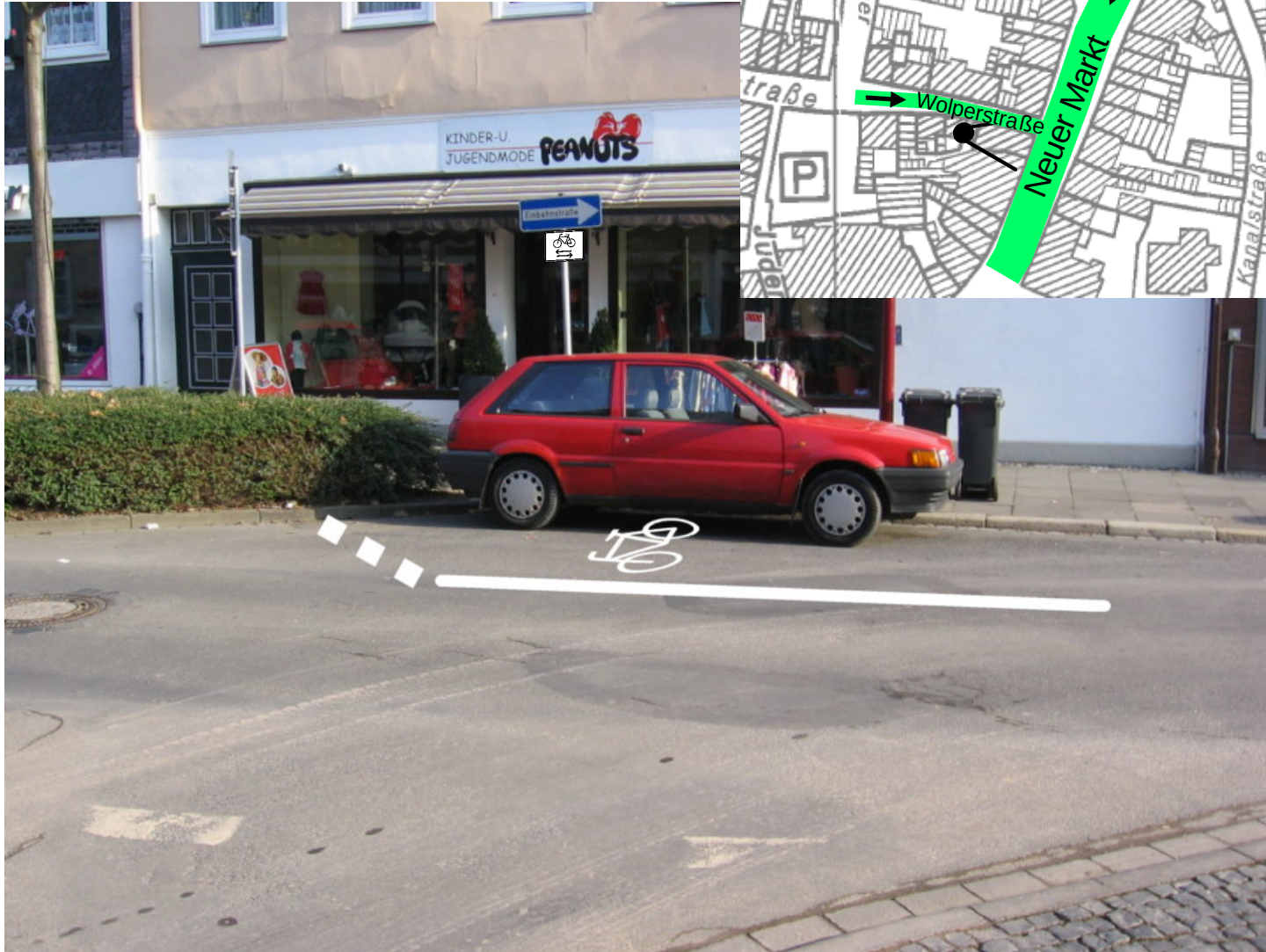


Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Planskizzen 1-5

**Maßnahmenvorschlag Bürgermeisterwall / Altendorfer Tor
Knoten Ostertor / Oststraße / Teichenweg / Hubeweg
Maßnahmenvorschlag Wolperstraße
Maßnahmenvorschlag Neuer Markt
Maßnahmenvorschlag Benser Mauer**





Stadt Einbeck



Maßnahmenvorschlag Wolperstraße

Planskizze ③



Fotoperspektive



Für Öffnung vorgesehene
Einbahnstraße



Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Stadt Einbeck



Maßnahmenvorschlag Neuer Markt

Planskizze ④



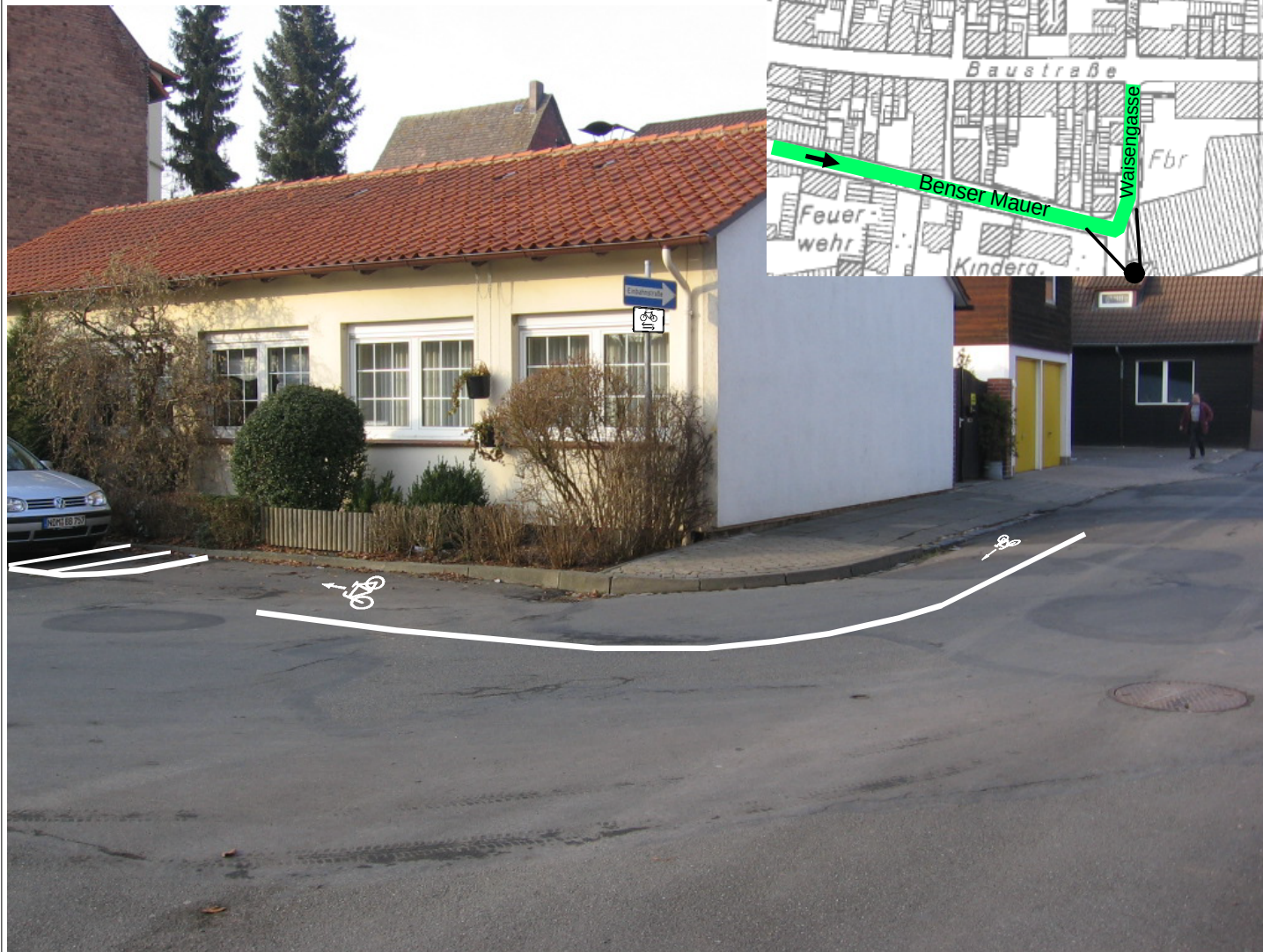
Fotoperspektive



Für Öffnung vorgesehene
Einbahnstraße



Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Stadt Einbeck



Maßnahmenvorschlag
Benser Mauer /
Waisengasse

Planskizze ⑤



Fotoperspektive



Für Öffnung vorgesehene
Einbahnstraße



Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Tabelle 3-1**Handlungsbedarf**

Tabelle 3-1: Radverkehrskonzept Einbeck - Handlungsbedarf

Nr. (vgl. Plan 3)	Streckenabschnitt / Knoten (alphabetisch geordnet)	Beschreibung Bestand	Problem / Handlungsbedarf	Maßnahmen*	Foto	Bemerkungen / Hinweise	DTV- Wert**	Priorität***	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	überschläg ige Kosten [in €]
1	Altendorfer Tor	HVS mit Radverkehrs- anlage (wechselnde Führung im Verlauf), Asphalt und Betonplatten	Unsichere Führung am Radwegende auf der Nordseite, Belagsmängel.	Prüfung von anderen Führungsmöglichkeiten im baulichen Bestand, markierungstechnische Lösung am Radwegende. Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.			12.100 - 14.600	2	keine Anmerkungen	
2	Altendorfer Tor / Barumstraße	unsignalisierter Knoten	Mangelhafte und unübersichtliche Führung im Knoten, v.a. für die Fahrbeziehung in Richtung Salzderhelden.	Umgestaltung gemäß VEP MIV, Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.		Überlegung im VEP MIV: Kreisverkehrsanlage, Führung im Knoten wird durch Radfernwegebeschilderung nachvollziehbarer.		2	Im VEP ist die Umgestaltung dieses Knotens als mittelfristige Maßnahme vorgesehen.	
3	Alter Hubeweg, östl. Oehlmannstraße in Richtung Norden	selbständiger Weg, Schotter, <= 0,50m Breite	Schotterbelag, Hanglage mit starker Steigung, Zustand und Breite sind zum Radfahren kaum geeignet.	Wegeausbau.				2	keine Anmerkungen	
4	An der Twetge	selbständiger Weg	Belagsmängel, fehlende Beleuchtung.	Belagssanierung, baldmöglichst Beleuchtung nachrüsten.				2	keine Anmerkungen	
5	Beverstraße - Ost- Straße zwischen Altendorfer Tor und Teichenweg	HVS mit Schutzstreifen	Schutzstreifenmarkierung ist nicht mehr durchgängig sichtbar.	Markierung erneuern und Fahrradpiktogramme ergänzen. Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.		Im Zuge der Neumarkierung des Schutzstreifens prüfen, ob auf die Mittelmarkierung der Fahrbahn verzichtet werden kann, um die Häufigkeit des Überfahrens der Schutzstreifen durch Kfz zu verringern.	10.500	A	Es besteht Einigkeit darüber, dass geprüft werden soll, ob der Straßenquerschnitt ausreichend ist für die Anlage von Radfahrstreifen.	6.600
6	Bürgermeisterwall, Altendorfer Tor bis Grimsehlstraße	selbständiger Geh- /Radweg	Belagsmängel, Einfädelung in den Längsverkehr Altendorfer Tor schwierig.	Führung im Einmün- dungsbereich Altendorfer Tor durch Markierung und verbreiterte Bordabsenkung (für beide Fahrbeziehungen) verbessern, Poller versetzen (1,80 m Abstand), Öffnung des Rosental für den Rad- gegenverkehr. (vgl. Plan- skizze 1 im Anhang)		Belag im südlichen Abschnitt des Bürgermeisterwalls ist nicht komfortabel befahrbar, jedoch aus stadtgestalterischer Sicht wünschenswert. Durch die Öffnung des Rosental für den Radgegenverkehr würde eine komfortable geradlinige Verbindung geschaffen und somit die Notwendigkeit der Belagssanierung auf diesem Abschnitt minimiert.		A	Vorschlag aus dem Projektgespräch: Poller versetzen und Borde absenken als Sofortmaßnahme; bei den Markierungslösungen ist zu prüfen, inwieweit sich diese in das vorliegende Verkehrskonzept für den Umbau Altendorfer Tor einbeziehen lassen.	450 (+400)

Tabelle 3-1: Radverkehrskonzept Einbeck - Handlungsbedarf

Nr. (vgl. Plan 3)	Streckenabschnitt / Knoten (alphabetisch geordnet)	Beschreibung Bestand	Problem / Handlungsbedarf	Maßnahmen*	Foto	Bemerkungen / Hinweise	DTV-Wert**	Priorität***	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	überschlägige Kosten [in €]
7	Bürgermeisterwall, Grimsehlstraße bis Ostertor	Mischverkehr, Sackgasse für Kfz	Nicht nachvollziehbare Führung für den Radverkehr im Kreuzungsbereich zum Ostertor.	Bordabsenkung am Ende des Wendehammers hin zum Ostertor einrichten, dort fädeln sich die in Radler in die Ausfahrtasche Ostertor ein und queren den Knoten am neu zu installierenden Signalgeber (siehe auch Maßnahme 30).				1	keine Anmerkungen	
8	Gerhard-Hauptmann-Weg	selbständiger Weg, Sackgasse für Kfz	Drängelgitter mit 1,30m Abstand.	Drängelgitter gegen Poller austauschen.				A	keine Anmerkungen	250
9	Grimsehlstraße zwischen Beverstraße und Barumstraße, Knoten Grimsehlstraße / Kapellenstraße	HVS mit Radverkehrsanlagen bzw. Gehweg / Radfahrer frei, gepflastert, Knoten mit LSA	Im Bereich Kapellenstraße stadtauswärts parkende Kfz auf dem Radweg, benutzungspflichtige Führung im Seitenraum auf Grund der Verkehrsbelastung nicht nachvollziehbar. Radweg endet kurz vor Ampelanlage Grimsehlstr./ Kapellenstr., unkomfortable Signalisierung für den Rad- und Fußverkehr.	Lösungen gemäß Verkehrsschau der Arbeitsgruppe Radverkehr am 27.04.05, Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.		Ergebnisse der Verkehrsschau am 27.04.05: 1. Der stadteinwärts führende Radweg auf dem Gehweg wird komplett auf die Fahrbahn verlegt. 2. Der stadtauswärts führende Radweg wird in regelmäßigen Abständen mit Fahrradpiktogrammen versehen.	5.800	A	Die AG Radverkehr diskutiert derzeit über Lösungen sowohl den Verlauf des Radweges, als auch den Knoten betreffend; auf Grund der im Bestand sehr unkomfortablen Führung und des bereits vorangeschrittenen Planungsprozesses in der AG kommt dieser Maßnahme die Priorität A zu.	noch keine Kosten-ermittlung möglich, da HVS
10	Hannoversche Straße	HVS, Mischverkehr	Fehlende Radverkehrsanlage.	Auf Grund der Zählergebnisse ist für die Hannoversche Straße eine Radverkehrsanlage vorzusehen. Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.		Zu berücksichtigen ist jedoch die entlastende Wirkung der neuen Nordspange.	11.700 - 19.200	2	Auf Grund der entlastenden Wirkung der Nordspange und damit der Verringerung des Kfz-Aufkommens kommt dieser Maßnahme die Priorität 2 zu.	
11	Hubeweg zwischen Teichenweg und Friedrich-Ebert-Straße	HVS mit Schutzstreifen	Schutzstreifen sind nicht mehr erkennbar, daher ist für die Verkehrsteilnehmer unklar, ob sie als Führungsform noch Bestand haben.	Überprüfung der Neuanlage von anforderungsgerechten Schutzstreifen, evtl. nur einseitig (östliche Seite). Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.		In diesem Zug Überprüfung, ob Mittelmarkierung und die Linksabbiegespur in Höhe Harlandstraße entfallen können. Überprüfen der derzeitigen Parkregelung.	8.100 - 4.900	1	keine Anmerkungen	
12	Hullersee Landstraße / Hansestraße	unsignalisierter Knoten	Unsichere Führung am Ende des Zweirichtungsradweges auf der Nordseite. Keine gesicherte Querungsmöglichkeit in Höhe Hansestraße.	Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.				2	keine Anmerkungen	

Tabelle 3-1: Radverkehrskonzept Einbeck - Handlungsbedarf

Nr. (vgl. Plan 3)	Streckenabschnitt / Knoten (alphabetisch geordnet)	Beschreibung Bestand	Problem / Handlungsbedarf	Maßnahmen*	Foto	Bemerkungen / Hinweise	DTV- Wert**	Priorität***	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	überschläg ige Kosten [in €]
13	In der Marsch	selbständiger Weg	Gehweg, für gemeinsamen Geh-/Radweg zu schmal, Treppe.	Weg verbreitern, Rampe neben der Treppe anlegen.		Als Erschließung für die Wohngebiete Weißdornweg, Holunderweg; nur geeignet, wenn Stichverbindungen ins Wohngebiet mit Bordabsenkungen ausgebaut werden.		2	keine Anmerkungen	
14	In der Marsch / Otto- Hahn-Straße		Im weiteren Verlauf kein Weg vorhanden.	Grunderwerb ist Voraussetzung für Maßnahmen. Wegeausbau.		Bleibt als optionaler Netzbestandteil, Grunderwerb notwendig.		2	keine Anmerkungen	
15	Ivenstraße / Ochsenhofweg	unsignalisierter Knoten	Radwegende wird im Kurvenbereich in den fließenden Verkehr eingeleitet.	Aus Sicherheitsaspekten sollte eine Einleitung des Radverkehrs in den fließenden Verkehr vor der Kurve stattfinden.		Bauliche Umgestaltung hat die Einführung eher gefährlicher gemacht.		1	keine Anmerkungen	
16	Ivenstraße	selbständiger Weg	Bauliche Unterbrechung der direkten Führung.	Herstellen des Lückenschlusses auf ca. 20 m Wegeneubau. Bordabsenkung auf beiden Seiten erforderlich.		Laut Aussage der Stadt wird die fehlende Wegeverbindung zeitnah hergestellt.		A	keine Anmerkungen	2.700
17	Kappellenstraße (nördlicher Teil)	selbständiger Weg	Treppe, starke Steigung, fehlende Beleuchtung.	Wegeausbau, Rampe anlegen, ggf. Grunderwerb notwendig.		Verbindung nur mit großem Aufwand (Erdarbeiten, Beleuchtung) herzustellen, jedoch handelt es sich um eine für das Netz wünschenswerte und wichtige Nord- Süd-Verbindung.		1	keine Anmerkungen	
18	Marktplatz und Lange Brücke	Fußgänger- zone	Freigabezeiten sind stark eingeschränkt.	Ausweitung der Freigabezeiten: Freigabe ganztägig, ggf. vorerst als Testphase - siehe dazu Kapitel 4.2 im Bericht.				A	Im Zuge der Abstimmung der Neuorganisation des Wochen- marktes soll der Lösungsvor- schlag mit einem erweiterten Teilnehmerkreis beraten werden. Grundsätzlich besteht Einvernehmen im Projektgespräch über die Freigaberegulierung für Marktplatz und Marktstraße unterschiedlich zu handhaben.	250 (Beschil- derung)

Tabelle 3-1: Radverkehrskonzept Einbeck - Handlungsbedarf

Nr. (vgl. Plan 3)	Streckenabschnitt / Knoten (alphabetisch geordnet)	Beschreibung Bestand	Problem / Handlungsbedarf	Maßnahmen*	Foto	Bemerkungen / Hinweise	DTV- Wert**	Priorität***	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	überschlä- gige Kosten [in €]
19	Marktstraße	Fußgänger- zone	Freigabezeiten sind stark eingeschränkt.	Ausweitung der Freigabezeiten, bzw. Anpassung an die Lieferzeiten - siehe dazu Kapitel 4.2 im Bericht.				A	keine Anmerkungen	250 (Beschil- derung)
20	Lönsweg, Verbindung Alter Hubweg - Hubweg	selbständiger Gehweg, 2,00m Breite	Treppe ohne Rampe, Gehweg nicht freigegeben, zu geringe Breite für Zweirichtungsbetrieb im Verlauf des Weges.	Fahrrad- und Kinderwagen- gerechte Rampe installieren, Weg für den Radverkehr freigeben, ggf. im Verlauf Lönsweg Wegeverbreiterung.				1	keine Anmerkungen	
21	Otto-Hahn-Straße Abknick ins Neubaugebiet Richtung NNO	selbständiger Weg	Unbefestigt, Grasbewuchs.	Weg ausbauen.		Im Zuge der Fertigstellung des Neubaugebietes prüfen, wie der Radverkehr konkret geführt werden soll.		2	keine Anmerkungen	
22	Rabbethgestraße / Langer Wall / Schützenstraße	unsignalisierter Knoten	Unübersichtliche Führung, Radwegenden werden nicht in den Längsverkehr eingeleitet.	Neuplanung im Zuge des Knotenumbaus.		Führung des Radverkehrs im Knoten ist derzeit mangelhaft und muss überplant werden - dies geschieht jedoch im Kontext mit dem Ausbau der Schützenstraße zu dem derzeit (noch) keine konkreten Planungen vorliegen. Im Zuge des Umbaus wird sich die Verkehrsregelung im kompletten Knoten ändern, alle relevanten Radverkehrsbeziehungen müssen dann mit berücksichtigt werden.		1	Im VEP ist die Umgestaltung dieses Bereichs als kurzfristige Maßnahme vorgesehen. Auf Grund des geplanten Umbaus für den Verlauf der Schützenstraße ist derzeit keine Aussage möglich.	
23	Rabbethgestraße	HVS, beidseitig Radwege	Radwege auf beiden Seiten (1,00 m) sind nicht anforderungsgerecht.	Benutzungspflicht aufheben oder Gehweg Radfahrer frei. Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.		hängt zusammen mit 24	9.400	A	keine Anmerkungen	bei Geh- weg, Rad frei: 500; bei Auf- hebung Be- nutzungs- pflicht: 200
24	Rabbethgestraße / Teichenweg	unsignalisierter Knoten	Radweg endet abrupt mit Einleitung auf die querende Fahrbahn. Schild "Radweg Ende" ist kaum zu sehen. Fehlende Bordabsenkung, dadurch ist die Möglichkeit zum Einordnen in den fließenden Verkehr nicht gegeben. Es besteht Konfliktpotential mit querenden Fußgängern.	Radverkehr im vorgelagerten Verlauf durch Abmarkierung oder Beschilderung auf die Straße in den fließenden Verkehr einfädeln, ggf. an entsprechender Stelle Bord absenken.		erübrigt sich bei Aufhebung Radweg (Maßnahme 23)		A	keine Anmerkungen	250

Tabelle 3-1: Radverkehrskonzept Einbeck - Handlungsbedarf

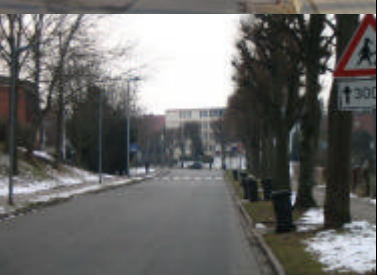
Nr. (vgl. Plan 3)	Streckenabschnitt / Knoten (alphabetisch geordnet)	Beschreibung Bestand	Problem / Handlungsbedarf	Maßnahmen*	Foto	Bemerkungen / Hinweise	DTV- Wert**	Priorität***	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	überschläg ige Kosten [in €]
25	Schulstraße	selbständiger Weg	Drängelgitter mit 1,06m Abstand	Drängelgitter gegen Poller austauschen.				A	keine Anmerkungen	250
26	Schulstraße / Teichenweg	selbständiger Weg	Drängelgitter mit 1,06m Abstand	Abstand zwischen den Drängelgittern auf 1,50 m Einfahrbreite vergrößern.		Drängelgitter bleibt bestehen um vor der Einmündung auf den Teichenweg die Geschwindigkeit auf der Gefällestrecke zu minimieren.		A	keine Anmerkungen	150
27	Schrammstraße / Hullerser Tor / Walkemühlenweg / Hullerser Straße	Knoten mit LSA	Ungesicherte und tw. unübersichtliche Führung im Knotenbereich.	Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.				2	keine Anmerkungen	
28	Schützenstraße	HVS, Mischverkehr	Derzeit noch nicht klar, wie Radverkehrsführung nach dem Umbau sein wird.	Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.		siehe 22, von einer Verkehrszunahme ist nach dem Umbau auszugehen.	2.200	1	Im VEP ist vorgesehen in der Schützenstraße zwischen Ochsenhofweg und Rabbethge- straße gemeinsame Geh- /Radwege beidseitig anzulegen. Ein erster Vorentwurf für den Umbau liegt vor. Als kurzfristige Maßnahme im VEP enthalten.	
29	Teichenweg, nördlich Einmündung Negenborner Weg	HVS, Mischverkehr	Unangepasste Geschwindigkeiten, ungesicherte Führung des Radverkehrs.	Anlage von Schutzstreifen, im nördlichen Teil ggf. nur einseitig auf der Ostseite. Konkretisierung von Maßnahmen im Zuge weiterer Planungen erforderlich.			2.500	1	keine Anmerkungen	

Tabelle 3-1: Radverkehrskonzept Einbeck - Handlungsbedarf

Nr. (vgl. Plan 3)	Streckenabschnitt / Knoten (alphabetisch geordnet)	Beschreibung Bestand	Problem / Handlungsbedarf	Maßnahmen*	Foto	Bemerkungen / Hinweise	DTV- Wert**	Priorität***	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	überschläg ige Kosten [in €]
30	Teichenweg / Oststraße / Ostertor / Hubeweg	Knoten mit LSA	Führung des Radverkehrs im Knoten ist derzeit mangelhaft, keine bzw. tw. umwegige Führungen. Notwendigkeit die Führung im Zuge der Öffnung des Ostertor für den Radgegenverkehr anzupassen.	Neuordnung der Führung des Radverkehrs im Knotenbereich: Einrichtung einer Ausfahrtasche für Radfahrer aus dem Ostertor kommend mit eigenem Signalgeber, Bodabsenkungen für Radfahrer aus dem Bür- germeisterwall kommend, Weg südlich der Gleise (Langer Wall) für Radfahrer freigeben (ggf. den Weg nördlich der Gleise nur für Fußgänger) um die Querungsbeziehungen in den Teichenweg über die vorhandene LSA zu vereinfachen (vgl. Plan- skizze 2 im Anhang).		Im Falle einer Umgestaltung des Knotens ist die Option einer Kreisverkehrsanlage zu prüfen.		1	Hinweis aus dem Projektgespräch: es muss sichergestellt sein, dass die neue Führung des Radverkehrs in diesem Bereich nachvollziehbar ist. Der Austausch LSA im Ostertor gegen einen Fußgängerüberweg wird befürwortet.	
31	Trojestraße, Zugang zu Alter Hubeweg	selbständiger Gehweg	Treppe inkl. Treppengeländer (2,20m).	Fahrradrampe installieren, für Radverkehr freigeben.				1	keine Anmerkungen	
32	Weg parallel zur Ilme	selbständiger Weg	Belagsmängel; im Verlauf des Wege parallel zur Ilme fehlt ein Brückenbauwerk zum Queren der Rebbe.	Belagssanierung und schaffung eines Brückenbauwerks.		Als perspektivischer Bestandteil im Netz, wünschenswerte Führung; auch für die Anbindung des Bahnhof Salzderhelden eine attraktive Alternative.		2	keine Anmerkungen	
33	Wilhelm-Raabe- Straße zwischen Prof.-Ellissen-Straße und Harlandstraße	selbständiger Gehweg, 2,65m breit, asphaltiert	Als Gehweg ausgewiesen, konfliktreiche Einmündung zur Harlandstraße: Drängel gitter mit nicht radfahrer gerechten Einfahrradien, Lichtmast steht im Verlauf der direkten fahrbeziehung, Bord zur Harlandstraße ist nicht abgesenkt.	Für Radverkehr freigeben, Drängelgitterabstand vergrößern und im Zuge des Umbaus Harlandstraße Lichtmast versetzen sowie Bord absenken.		Geplanten Umbau Harlandstraße berücksichtigen.		A / 1	keine Anmerkungen	300

* Im Rahmen dieses Gutachtens wurden Maßnahmen für das Nebenstraßennetz entwickelt.

** Die Zählwerte entstammen der Untersuchung zum VEP 2003 und berücksichtigen noch nicht die Auswirkungen der neuen Entlastungsspange, die sich vermutlich v.a. auf die Belastungen im Bereich Hannoversche Straße, Hullerser Straße, Schrammstraße auswirken werden. Sind zwei Zahlen aufgeführt, so sind dies Daten von verschiedenen Zählstellen im Verlauf der Straße.

*** Priorität A: Maßnahmen die ohne größeren zusätzlichen Planungsaufwand umgesetzt werden können (Sofortmaßnahmen),

Priorität 1: Maßnahmen, die zum Funktionieren des Netzes notwendig sind und / oder verkehrssicherheitsrelevante Verbesserungen nach sich ziehen,

Priorität 2: Maßnahmen, die für die Umsetzung des Netzes wünschenswert sind, im Regelfall jedoch größere Kosten bzw. einen höheren Planungsaufwand nach sich ziehen.

Abkürzungen:

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - aus Daten von Verkehrszählungen im Rahmen des VEP ermittelt

HVS: Hauptverkehrsstraße

KVP: Kreisverkehrsplatz

LSA: Lichtsignalanlage

Tabelle 4-1**Einbahnstraßen in der Innenstadt – Merkmale und Maßnahmen**

Tabelle 4-1: Einbahnstraßen in der Innenstadt - Merkmale und Maßnahmen

Nr. (vgl. Plan 4)	Straße	Netzbestand- teil	T30 bzw. T30- Zone* im Bestand	von [entgegen]	bis	Fahrgassenbreite [m]	Parken [aus Sicht entgegen der Einbahnrichtung fahrender Radler]	vorw. Nutzung	Straßenbelag	Knotensituation	Linien- verkehr	Falsch- parker	Besonderheiten	Vorh. VZ Einf.	Vorh. VZ Ausf.	Maßnahmen bei Öffnung, zusätzlich zur Standardbeschilderung	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	Maß- nahme Nr. gemäß Kap. 4.1.3	überschlägige Kosten [in €]
1	Kükenschnipp	nein	nein	Stadtgrabenstraße	Breil/Göttgengasse	3,20 - 3,60; in der Kurve zwischen 3,60 u. 4,00; Restbreite in Kurve neben parkenden Fahrzeug: 2,40	links, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt zu Stadtgraben- straße: RvL	nein	nein	teilweise sehr schmaler Gehweg; kurz vor Ausfahrt Stadtgrabenstraße Einmündung Münstermauer, Kennzeichnung mit: Z 260	Einfahrt aus Richtung Breil: Z 205, Z 283-30	zur Stadtgraben- straße: Z 267	nicht öffnen	Konsens		-
2	Breil	ja	nein	Kükenschnipp/ Göttgengasse	Steinweg/Pastoren- straße	5,00 - 5,80; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 3,00	rechts und links wechselnd, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt zu Kükenschnipp/ Göttgengasse: Vorfahrt beachten	nein	nein	Einmündung von zwei stark frequentierten Toreinfahrten in Richtung Ausfahrt Kükenschnipp; abschnittsweise Park- und Halteverbot	Einfahrt aus Richtung Stein- weg/Pastoren- straße links:Z 220, Z 286-20 rechts:Z 314-10 (mit Parkschein)	zum Küken- schnipp: Z 205, Z 283-20 aus Richtung Göttgengasse/ Kükenschnipp: Z 267	Im Kurvenbereich Göttgengasse/Breil Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote (Zeichen 299) auf einer Kfz-Länge vorsehen, um Einbiegen zu erleichtern und illegales Parken zu unterbinden.	Standpunkt/Bewertung UVB, Polizei, SG Tiefbau: Notwendigkeit für Öffnung wird nicht gesehen	6, 10	450,-
3	Haspel	nein	ja	Steinweg	Münsterstraße/ Stiftplatz	5,80; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 4,00 - 4,50	rechts, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt zu Steinweg: Vorfahrt beachten	nein	nein	Seniorenwohnheim links im Bereich der Einfahrt aus Münsterstraße/ Stiftplatz	Einfahrt aus Richtung Mün- sterstraße/ Stiftplatz: Z 220 rechts:Z 283-10	zum Stein- weg:Z 205, Z 274.2-50, Z 283 20 vom Steinweg: Z 267	ohne weitere Maßnahmen zu öffnen	Standpunkt/Bewertung UVB: Absolutes Halteverbot auf andere Straßenseite verlegen		-
4	Münsterstraße	ja	ja	Hohe Münsterstra- ße/Haspel	Wolperstraße/Ole Burg	4,40 - 4,50	keine park-enden Fahrzeug-ge beobachtet, vermutlich links längs zur Fahrbahn	Wohnen / Kino / Kiosk	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt zu Hohe Münster- straße/Haspel wohl RvL	nein	nein	letzter kurzer Abschnitt keine Ein- bahnstraße	Einfahrt aus Richtung Wol- perstraße/Ole Burg: Z 220	zu Hohe Münsterstraße/ Haspel:Z 125 von Hohe Mün- sterstraße/Has- pel: Z 267	Parkverbot auf der linken Seite entgegen der Einbahnrichtung, Durchfahrt zwischen Blumenkübeln an Einfahrt Ole Burg gewährleisten, ggf. Haltemöglichkeit für Kino vorsehen	Konsens	6	450,-
5	Pastorenstraße	ja	nein	Steinweg/Ole Burg	Tiedexer Straße/ Marktplatz	7,50 - 8,00; Restbreite neben parkenden Fahr- zeugen: 5,50	rechts, längs zur Fahrbahn	Geschäfte	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt Steinweg/Ole Burg Vorfahrt- straße	nein	nein	letzter kurzer Abschnitt keine Ein- bahnstraße; Parkhaus Aus-/Einfahrt	Einfahrt aus Richtung Tie- dexer Straße: Z 220 rechts:Z 283- 10 vor Parkhaus: Z 125	zu Ole Burg/ Steinweg: Z 306 von Ole Burg/ Steinweg: Z 267 (30 m) ab Parkhaus: Z 267	ohne Maßnahmen im Straßenverlauf Pastorenstraße zu öffnen, Maßnahme in Tiedexer Straße jedoch zwingend erforderlich	Begleitende bauliche Maßnahmen in Tiedexer Straße vorsehen (vgl. Nr. 6)		300,-
6	Tiedexer Straße	ja	nein	Pastorenstraße/ Marktplatz	Göttgengasse/ Tiedexer Straße	ca. 8,00; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: zwischen 4,10 u. 5,40	rechts, längs zur Fahrbahn; links, diagonal zur Fahrbahn	Geschäfte	Asphalt	an Ausfahrt Pastorenstraße Vorfahrtstraße	nein	nein	gebührenpflichtiges Parken	Einfahrt aus Richtung Gött- gengasse/ Tie- dexer Straße: Z 220	zu Pastoren- straße: Z 220	Entfernung eines Längs-Stellplatzes vor "Fotogen" auf Ecke zur Pastorenstraße; bauliche Maßnahme zur Vermeidung des Kurvenschneidens durch Kfz vornehmen, dabei jedoch den Platzbedarf für abbiegenden Lieferverkehr beachten; Längsparken auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung unterbinden,	Konsens	6, 10	3.450,-
7	Wolperstraße I	ja	ja	Münsterstraße/Ole Burg	Judenstraße	ca. 6,00; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: ca. 4,50	links, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Münsterstraße/ Ole Burg RvL	nein	nein	bereits für Radfahrer geöffnet	Einfahrt aus Richtung Juden- straße: Z 220, Z 1000-33, Z 283- 20	zu Münster- straße/Ole Burg: Z 267, Z 1022-10	bleibt geöffnet	Konsens		-
8	Petersilienwasser	nein	ja	Wolperstraße	Kurze Münsterstraße	4,70; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 3,80	links, längs zur Fahrbahn, halb auf Gehweg	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Wolperstraße RvL	nein	ja	keine	Einfahrt aus Richtung Kurze Münsterstraße: Z 220, Z 286-10, Z 209-30	von Wolperstraße: Z 267	Im Knotenbereich Wolperstraße bauliche Maßnahme zur Vermeidung des Kurvenschneidens durch Kfz vornehmen	Standpunkt/Bewertung UVB: Notwendigkeit zur Öffnung wird nicht gesehen	10	3.000,-
9	Wolperstraße II	ja	ja	Neuer Markt	Petersilienwasser/ Wolperstraße	3,40 - 6,70; Restbreite neben parkenden Fahr- zeugen: 3,20	links, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Neuer Markt Vorfahrt beach- ten	nein	nein	keine	Einfahrt aus Richtung Peter- silienwasser/ Wolperstraße: Z 220, Z 286-20	zu Neuer Markt:Z 205, Z 274.2-50, Z 209 20 von Neuer Markt: Z 267	Entfernung eines Längs-Stellplatzes vor "Peanuts" in Neuer Markt, Abmarkierung einer Wartefläche mit Fahrrad-Piktogramm, Längsparken auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung unterbinden (vgl. Planskizze 3 im Anhang)	Konsens	3, 6	650,-
10	Kurze Münsterstraße	nein	ja	Petersilienwasser	Neuer Markt	4,50	keine park-enden Fahrzeug-ge beobachtet	Wohnen	Kopfsteinpfla- ster mit As- phaltesten	an Ausfahrt Petersilien- wasser RvL	nein	nein	sehr schmale Gehwege	Einfahrt aus Richtung Neuer Markt: Z 220, Z 274.1-50	zu Petersilien- wasser: Z 267	Am Ausfahrbereich Petersilienwasser: partielle Abmarkierung eines Schutzstreifens mit Fahrrad- Piktogramm zur Reduzierung des Kurven- schneidens durch Kfz vornehmen, Längsparken auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung unterbinden, mögliche Konflikte an Hofeinfahrten minimieren	Standpunkt/Bewertung UVB: Notwendigkeit zur Öffnung wird nicht gesehen	5, 6, 10	650,-
11	Hohe Münsterstraße	nein	ja	Neuer Markt/Ostertor	Münsterstraße	3,10 - 5,30; Restbreite neben parkenden Fahrzeu- gen: 2,50 - 2,80	rechts und links wechselnd, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Neuer Markt Vorfahrt beach- ten	nein	nein	Fahrbahnschwellen im Verlauf	Einfahrt aus Richtung Mün- sterstraße: Z 220, Z 286-10, Z 209-30, Z 112	zu Neuer Markt: Z 205, Z 274.2- 50, Z 209-20 von Neuer Markt: Z 267	nicht öffnen	Konsens		-

Tabelle 4-1: Einbahnstraßen in der Innenstadt - Merkmale und Maßnahmen

Nr. (vgl. Plan 4)	Straße	Netzbestand- teil	T30 bzw. T30- Zone* im Bestand	von [entgegen]	bis	Fahrgassenbreite [m]	Parken [aus Sicht entgegen der Einbahnrichtung fahrender Radler]	vorw. Nutzung	Straßenbelag	Knotensituation	Linien- verkehr	Falsch- parker	Besonderheiten	Vorh. VZ Einf.	Vorh. VZ Ausf.	Maßnahmen bei Öffnung, zusätzlich zur Standardbeschilderung	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	Maß- nahme Nr. gemäß Kap. 4.1.3	überschlägige Kosten [in €]
12	Ostertor	ja	ja (ab Höhe Musik- schule)	Neuer Markt/Hohe Münsterstraße	Hubeweg/Oststraße	4,00 - 4,10; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 4,10	links, diagonal zur Fahrbahn	Geschäfte, Musikschule, Fitness- studio	Asphalt	an Ausfahrt Neuer Markt Vorfahrtstraße	ja	nein	gebührenpflichtiges Parken	Einfahrt aus Richtung Hubeweg/Ost- straße: Z 220, Z 274-43	zu Neuer Markt: Z 306, Z 209- 30	2 Schrägparkständen entfernen vor "Mode- Galeria" bei Abzweig Hohe Münsterstraße, Aufstellung von 2-3 Fahrradbügeln in Schräganordnung, Abmarkierung von Wartefläche mit Fahrrad-Piktogramm, Abmarkierung einer Ausfahrttasche am Knoten Hubeweg/Oststraße, LSA-Regelung für ausfahrenden Radverkehr mit neuem Signalgeber (vgl. Planskizze 2 im Anhang)	Standpunkt/Bewertung UVB, Polizei: Grünfläche entfernen, um Sicherheit zu gewährleisten Vorschlag aus dem Planergespräch: Kontakt zur Ilmebahn herstellen, um den Linienverkehr (1 Linie max. 8 Fahrten / Tag) zu verlegen	3, 4, 6, 7	5.700,- bis 10.700,-
13	Neuer Markt	ja	nein	Möncheplatz/Dr.- Friedrich-Uhde- Straße	Ostertor	ca. 3,50 - 4,50; Restbreite neben parkenden Fahrzeu- gen ca. 3,00	rechts und links wechselnd, längs und diagonal zur Fahrbahn	Geschäfte	Asphalt	an Ausfahrt Möncheplatz Vorfahrtstraße	ja	nein	gebührenpflichtiges Parken	Einfahrt aus Richtung Oster- tor: Z 220	zu Mönche- platz/Dr.- Friedrich-Uhde- Straße: Z 267	Aufbringen von 2 Fahrradpiktogrammen mit Zweirichtungspfeilen auf der Fahrbahn hinter den Schrägparkständen, Längsparken auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung unterbinden, Verkehrszeichen 1000-32 an Ausfahrt Dr.-Friedrich-Uhde-Str. erforderlich (vgl. Planskizze 4 im Anhang)	Konsens	1, 6, 8	800,-
14	Möncheplatz I	ja	nein	Dr.-Friedrich-Uhde- Straße	Grimsehlstraße	ca. 4,00 - 7,00; keine parkenden Fahrzeuge	nein	Geschäfte	Asphalt	an Ausfahrt Dr.- Friedrich-Uhde- Straße Vorfahrt beachten	ja	nein	nur mittlerer Abschnitt ist Einbahnstraße, Parken mit Parkschein auf angrenzendem Parkplatz	Einfahrt aus Richtung Grimsehlstraße: Z 220, Z 286-10, Z 283-20	zu Dr.-Friedrich- Uhde-Straße:Z 125 von Dr.- Friedrich-Uhde- Straße: Z 267	Verkehrszeichen 1000-32 an Parkplatz-Ausfahrt erforderlich	Vorschlag Planergespräch: Einbahnstraßenregelung komplett aufheben	8	450,-
15	Möncheplatz II	nein	nein	Grimsehlstraße/ Rosental/Hören	Dr.-Friedrich-Uhde- Straße/Lange Brücke	ca. 8,00; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: ca. zwischen 4,00 u. 7,00	rechts, längs zur Fahrbahn	Geschäfte	Asphalt, seitlicher Busstreifen Kopfsteinpflaster	an Ausfahrt Hören Einzelvorfahrt	ja	nein	Taxistände und Bushaltestelle, gebührenpflichtiges Parken	Einfahrt aus Richtung Dr.- Friedrich-Uhde- Straße/Lange Brücke: -	zu Rosental/Grim- sehlstraße: Z 214-10	nicht öffnen	Konsens		-
16	Hören	nein	nein	Möncheplatz II/ Rosental	Breiter Stein/Geist- Straße	2,80 - 3,50; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 2,20 - 3,00	links, diagonal und längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Möncheplatz II Vorfahrt beachten	nein	eventuell	gebührenpflichtiges Parken	Einfahrt aus Richtung Breiter Stein: Z 286-20	zu Möncheplatz II: Z 205 von Möncheplatz II: Z 267	nur öffnen, wenn Längsparken aufgehoben wird, es entfallen ca. 7 Stellplätze	Standpunkt/Bewertung Polizei: Breite nicht ausreichend; Standpunkt/Bewertung UVB: nicht öffnen, Fahrbahn zu schmal, außerdem fehlt die Fortsetzung der Radstrecke	6	450,-
17	Knochenhauerstraße	nein	nein	Breiter Stein	Neue Straße	3,30 - 3,40; Restbreite neben parkenden Fahrzeu- gen: 2,30 - 2,70	links, längs zur Fahrbahn in Parkbucht	Wohnen	Asphalt, mit Längs- pflasterrinne mittig	an Ausfahrt Breiter Stein RvL	nein	eventuell	Parkhauseinfahrt	Einfahrt aus Richtung Neue Straße/Kno- chenhauerstra- ße: Z 220, Z 283- 20	von Breiter Stein: Z 267	nicht öffnen wegen Lieferverkehr	daher Notwendigkeit: Marktplatz für Radverkehr freigeben		-
18	Breiter Stein	nein	nein	Knochenhauerstraße	Altendorfer Straße	2,95 - 3,50; Restbreite neben parkenden Fahr- zeugen: 2,30	rechts, längs zur Fahrbahn halb auf Gehweg, vermutlich falsch	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt Hören RvL	nein	eventuell	schmale Gehwege	Einfahrt aus Richtung Al- tendorfer Stra- ße: Z 220	von Knochenhauer- straße: Z 267	nur öffnen, wenn Parken verboten wird	Standpunkt/Bewertung Polizei: Breite nicht ausreichend, kein Netzbestandteil; Standpunkt/Bewertung UVB: Fahrbahn zu schmal, nicht öffnen	6	450,-
19	Rosental	ja	nein	Möncheplatz/Grim- sehlstraße	Altendorfer Straße	4,00 - 4,50; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: ebenfalls 4,00 - 4,50	rechts und links wechselnd, längs und diagonal zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Grimsehlstraße vermutlich RvL	ja	ja	keine	Einfahrt aus Richtung Al- tendorfer Stra- ße: Z 220	von Mönche- platz/Hören: Z 267 zu Grimsehl- straße: Z 214- 10	Aufbringen von Fahrradpiktogramm mit Zwei- richtungspfeilen auf der Fahrbahn hinter den Schrägparkständen zur Grimsehlstraße, einen Längsparkstand an Knoten Altendorfer Straße entfernen und dort Ausfahrttasche schaffen, illegales Halten unterbinden, neuen Signalgeber für ausfahrenden Radverkehr installieren und gleichschalten mit Kfz-Regelung Sonnenhaken bzw. Fußgängersignalisierung Querung Altendorfer Straße	Standpunkt/Bewertung Polizei: Verkehrssicherheit muss sichergestellt sein; Standpunkt/Bewertung UVB: Hauptverkehrsstraße, Busverkehr, sehr viel Lieferverkehr für Innenstadt, Alternativ: Am Bleichanger Einbahnstraße umkehren; Standpunkt/Bewertung ADFC: Für Öffnung sprechen: direkte Wegeführung, tadellose Oberfläche, sichere Überquerung der Altendorfer Str. inklusive Einfädelung, geringere Bedeutung des Bürgermeisterswalls (Maßnahmen dort dann kaum notwendig)	1, 4, 6, 7	5.600,- bis 10.600,-
20	Kurze Straße	nein	nein	Backofenstr.	Altendorfer Str.	5,00; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 3,00	links längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Backofenstraße vermutlich RvL	nein	nein	Parken mit Parkscheibe Mo-Fr 9- 17h, Sa 9-13h 2 Std.	Einfahrt aus Richtung Al- tendorfer Stra- ße: Z 220	von Backofenstraße : Z 267	Einen Längsparkstand an Knoten Altendorfer Straße entfernen, Kradstellplatz versetzen, Rückbau der Einengung und dort Ausfahrttasche schaffen, Zeichen 1022-10 an Ausfahrt Altendorfer Straße ergänzen, damit legales Einbiegen in alle Richtungen möglich wird	Standpunkt/Bewertung UVB: Öffnung nicht erforderlich, da Benser Straße parallel verläuft	4, 6, 9	3.150,-
21	Waisengasse I	nein	nein	Backofenstr.	Altendorfer Str.	2,50	kein	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Backofenstraße vermutlich RvL	nein	nein	Parken mit Parkscheibe Mo-Fr 9- 17h, Sa 9-13h 2 Std.	Einfahrt aus Richtung Al- tendorfer Stra- ße: Z 220	von Backofenstraße : Z 267	nicht öffnen	Konsens		-
22	Waisengasse II	nein	nein	Baustraße	Backofenstraße	3,00	kein	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Baustraße Vorfahrt beachten	nein	eventuell	keine	Einfahrt aus Richtung Backofentraße: Z 220	von Baustraße: Z 267	ohne weitere Maßnahmen zu öffnen	Standpunkt/Bewertung UVB: Straße sehr schmal, regelmäßige Blockierung der Fahrbahn durch Eltern, die Kinder zum Kindergarten bringen, nicht öffnen Hinweis Gutachter: Behinderung durch parkende Eltern vermit. nur temporär und punktuell.		-

Tabelle 4-1: Einbahnstraßen in der Innenstadt - Merkmale und Maßnahmen

Nr. (vgl. Plan 4)	Straße	Netzbestand- teil	T30 bzw. T30- Zone* im Bestand	von [entgegen]	bis	Fahrgassenbreite [m]	Parken [aus Sicht entgegen der Einbahnrichtung fahrender Radler]	vorw. Nutzung	Straßenbelag	Knotensituation	Linien- verkehr	Falsch- parker	Besonderheiten	Vorh. VZ Einf.	Vorh. VZ Ausf.	Maßnahmen bei Öffnung, zusätzlich zur Standardbeschilderung	Anmerkungen / Stellungnahmen im Rahmen des Projektgesprächs am 30.03.2006	Maß- nahme Nr. gemäß Kap. 4.1.3	überschlägige Kosten [in €]
23	Waisengasse III	nein	nein	Baustraße	Benser Mauer	3,80; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: ebenfalls 3,80	links längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Baustraße Vorfahrt beachten	nein	nein	keine	Einfahrt aus Richtung Benser Mauer: Z 220	von Baustraße: Z 267	Parkverbot auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung	Standpunkt/Bewertung UVB: Öffnung nicht erforderlich, da keine Weiterführung vorhanden	6	450,-
24	Benser Mauer	nein	nein	Waisengasse	Schäfergasse	4,80; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 3,00 - 4,00	rechts längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Schäfergasse vermutlich RvL	nein	ja	Kindergarten anliegend	Einfahrt aus Richtung Kurze Straße: Z 220		Im Übergang Benser Mauer / Waisengasse ist eine markierungstechnische Maßnahme zur Vermeidung des Kurvenschneidens durch Kfz vorzunehmen, illegales Parken unterbinden (vgl. Planskizze 5 im Anhang)	Standpunkt/Bewertung UVB: starker LKW- Verkehr zur Fa. Kayser, beengter Knotenpunkt Waisengasse / Benser Mauer, daher nicht öffnen	6, 10	500,-
25	Baustraße I	ja	nein	Schäfergasse	Waisengasse	6,60; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 3,10	rechts und links, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt+	an Ausfahrt Schäfergasse vorfahrtberech- tigte Straße	nein	nein	Parken mit Parkscheibe Mo-Fr 9- 17h, Sa 9-13h 2 Std.	Einfahrt aus Richtung Waisengasse: Z 220	von Schäfergasse: Z 267	durch Wegnahme von zwei Stellplätzen auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung mittig des Abschnittes Ausweichstelle schaffen und Abmarkieren	Standpunkt/Bewertung UVB: starker LKW- Verkehr zur Fa. Kayser, neben LKW verbleibt nur Sicherheitsabstand von max. 0,25 m, nicht öffnen; Vorfahrtberechtigt an Waisengasse Hinweis Gutachter: bei der Einrichtung von zwei Ausweichstellen durch Wegnahme von zwei Stellplätzen im Verlauf der Baustraße sind ausreichend Ausweichstellen für eine Öffnung gegeben. Die Sichtverhältnisse sind im gesamten Straßenverlauf sehr gut.	2, 6	500,-
26	Schäfergasse	nein	nein	Benser Mauer	Baustraße	2,80	kein	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Grimsehlstraße RvL	nein	nein	nur für Kfz bis Breite von 2,00m zugelassen	Einfahrt aus Richtung Baustraße: Z 220	von Benser Mauer: Z 267	nicht öffnen			-
27	Baustraße II	ja	nein	Benser Straße	Schäfergasse	7,70; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 4,00	rechts und links, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt	an Ausfahrt Benser Straße Vorfahrt beachten	nein	nein	Parken mit Parkscheibe Mo-Fr 9- 17h, Sa 9-13h 2 Std.	Einfahrt aus Richtung Schäfergasse: Z 220	von Benser Straße: Z 267	durch Wegnahme eines Stellplatzes auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung mittig des Abschnittes Ausweichstelle schaffen und Abmarkieren	Standpunkt/Bewertung UVB: starker LKW- Verkehr zur Fa. Kayser, neben LKW verbleibt nur Sicherheitsabstand von max. 0,25 m, nicht öffnen; Vorfahrtberechtigt an Schäfergasse s. Hinweis Gutachter Nr. 25	2	500,-
28	Am Bleichanger	nein	nein	Grimsehlstraße	Altendorfer Tor	5,80; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 4,00	rechts und links, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt Altendorfer Tor Vorfahrt beachten	nein	nein	partiell Parkverbot Mo- Fr 7-18 h	Einfahrt aus Richtung Altendorfer Tor: Z 220	von Grimsehl- straße: Z 267	durch Wegnahme eines Stellplatzes auf der rechten Seite entgegen der Einbahnrichtung mittig des Abschnittes Ausweichstelle schaffen und Abmarkieren, Entfernung eines Längs- Stellplatzes an Knoten Grimsehlstraße zur Schaffung einer Einfahrttasche	Standpunkt/Bewertung UVB: Besser: Umdrehung der Einbahnstraße Hinweis Gutachter: auch bei Umdrehung der Einbahnstraße ist eine Öffnung für den Radgegenverkehr anzustreben, begleitende Maßnahmen müsten dann ggf. an der Einfahrt Atendorfer Straße erfolgen	2, 4	700,-
29	Seminarstraße	nein	nein	Langer Wall	Stadtgraben	5,10; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 3,30	links längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt Stadtgraben- straße RvL	nein	ja	Halteverbot werktags 7,30 bis 13.30	Einfahrt aus Richtung Stadtgraben: Z 220	von Langer Wall: Z 267	nicht öffnen	Konsens		-
30	Stadtgrabenstraße	nein	nein	Seminarstraße	Steinweg/Pastoren- straße	4,80 - 5,00; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: 3,00 - 3,20	links längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt Steinweg Vorfahrt beachten	nein	ja	keine	Einfahrt aus Richtung Steinweg: Z 220	von Seminarstraße: Z 267	nicht öffnen	Konsens		-
31	Kanalstraße	nein	nein	Dr.-Friedrich-Uhde- Straße	Ostertor	6,60 - 8,00; Restbreite neben parkenden Fahrzeugen: ca. 4,50	rechts und links, längs zur Fahrbahn	Wohnen	Asphalt, ausgebessert	an Ausfahrt Ostertor Vorfahrt beachten	nein	nein	keine	Einfahrt aus Richtung Ostertor: Z 220	von Dr.- Friedrich-Uhde- Straße: Z 267	Entfernung eines Längs-Stellplatzes an Knoten Ostertor, dadurch ergibt sich Raum für bauliche oder markierungstechnische Maßnahme zur Vermeidung des Kurvenschneidens durch Kfz	Standpunkt/Bewertung UVB: Öffnung für Radnetz vollkommen unlogisch	6, 10	500,- bis 3.300,-

* Hinweis: die bislang noch nicht als T30-Zone ausgewiesen Straßenzüge liegen alle in Zonen, die im Verkehrsberuhigungskonzept als T30 / T20 vorgesehen sind. Für die Öffnung der Straßen für den Radgegenverkehr müssten diese als T30 ausgewiesen werden.

Tabelle 4-1: Einbahnstraßen in der Innenstadt - Merkmale und Maßnahmen

Legende: Verkehrszeichen:

Z 112



Z 125



Z 205



Z 209-20



Z 209-30



Z 214-10



Z 220



Z 260



Z 267



Z 274-53



Z 274.1-50



Z 274.2-50



Z283-10



Z283-20



Z 283-30



Z 286-10



Z 286-20



Z 299



Z 306



Z 314-10



Z 1000-32



Z 1000-33



Z 1004-30



Z 1022-10



Abkürzungsverzeichnis:

RvL Rechts vor Links

Kfz Kraftfahrzeug

LSA Lichtsignalanlage

UVB Untere Verkehrsbehörde

VZ Verkehrszeichen

Protokolle der Abstimmungs- und Projektgespräche

Radverkehrskonzept Stadt Einbeck

Vermerk zum 1. Arbeitsgespräch am 06.10.2005

Teilnehmer

Herr Strohmeier (FB Bauen, Planen, Umwelt)

Frau Wandrey (FB Bauen, Planen, Umwelt)

Herr Bertram (ADFC)

Herr Hildebrandt, Frau Proell (PGV)

**Planungsgemeinschaft
Verkehr**

Große Barlinge 72a
30171 Hannover

Telefon 05 11 - 80 80 37
Fax 05 11 - 80 46 37
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

10.10.2005
RN32-Vermerk-051006.doc

1. Auftragsinhalte und Schwerpunkte für die Bearbeitung

Herr Strohmeier formuliert als Hauptbearbeitungsschwerpunkt die Bearbeitung des Radverkehrsnetzes mit Verbesserung der Erreichbarkeit und der Durchlässigkeit der Innenstadt. Hier soll neben den wichtigen Quellen und Zielen ein besonderer Fokus auf den Einbahnstraßen in der Innenstadt liegen sowie die derzeitige Regelung für den Radverkehr in der Fußgängerzone überprüft werden.

Auf der konzeptionellen Ebene ist die Überprüfung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1997 der Schwerpunkt der Arbeiten (zum methodischen Vorgehen siehe auch Anlage 1). Bei der Netzüberprüfung sollen auch Vorschläge für die Anknüpfung an die Netzvorschläge des Landkreises gemacht werden.

2. AG Rad

Frau Wandrey erläutert die Zusammensetzung und bisherige Arbeit der AG Rad. Als ein Ergebnis dieser Arbeit überreicht sie den Gutachtern die Liste mit den Verbesserungsvorschlägen der Bürger, die auf dem Aktionstag "Einbeck macht mobil" im September 2004 erstellt und dann von der AG Rad überarbeitet wurde.

3. Projektabwicklung und Zeitplan

Nach Wunsch der Stadt Einbeck soll die Bearbeitung des Projektes im März 2006 abgeschlossen sein. Dazu wurde von den Gutachtern ein Zeitplan vorgelegt. Zentrale Frage dabei war die Einordnung des Workshops in den Projektverlauf.

Die erste Arbeitsphase (Netzentwicklung bzw. –überprüfung) soll mit einem Projektgespräch abgeschlossen werden, bei dem das Netzkonzept vorgestellt und diskutiert wird. Im Anschluss an das Projektgespräch wird der Termin für

den Workshop festgelegt. (Der vorläufige Zeitplan ist der Anlage 2 zu entnehmen.)

4. Workshop

Derzeit besteht der Wunsch, das Thema "Mit dem Fahrrad in die Innenstadt" zum Schwerpunkt des Workshops zu machen.

Die Stadt Einbeck wählt den Teilnehmerkreis aus (max. 15-17 Personen). Eingeladen werden sollen neben Vertretern aus der Fachverwaltung, von der Polizei und der Politik auch Vertreter der Werbegemeinschaft und der Betriebe in Einbeck.

Der Workshop soll Ende Januar/Anfang Februar 2006 als halbtägige Veranstaltung stattfinden. Zu Zielen und möglichen Teilnehmern des Workshops siehe Anlage 1.

5. Pressearbeit

Es besteht Konsens über die Notwendigkeit einer möglichst intensive Pressearbeit, um das Thema Radverkehrskonzept möglichst frühzeitig in der Öffentlichkeit transparent zu machen und ggf. zum Mitmachen anzuregen (z.B. über eine Aufforderung Anmerkungen und Hinweise schriftlich bei der Einbecker Morgenpost oder der Stadt abzugeben). Die Stadt setzt sich dazu mit der örtlichen Presse in Verbindung.

6. Plangrundlagen

Vorliegende Gutachtern zum Radverkehr, der VEP zum MIV, Verkehrsberuhigung werden den Gutachtern z.T. leihweise überlassen. Digitale Plangrundlagen (TK 1:25.000 und ALK-Daten für die Innenstadt) werden im Nachgang von der Stadt bereits gestellt.

7. Erstbefahrung mit dem Rad

Zur Erläuterung der wichtigsten Einbecker "Knackpunkte" wurden einige für den Radverkehr besonderes relevante (Problem-)Stellen vor Ort betrachtet. Eine Liste mit den betrachteten Punkten und den dabei angesprochenen Themen ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Radverkehrskonzept Stadt Einbeck

Vermerk zum Planergespräch am 20.12.2005

Teilnehmer

Herr Strohmeier (FB Bauen, Planen, Umwelt)
Frau Wandrey (FB Bauen, Planen, Umwelt)
Herr Bertram (ADFC)
Herr Eggers (Untere Verkehrsbehörde)
Herr Kreykenbohm (FB Tiefbau)
Herr Brinkhorst (Polizei)
Herr Hildebrandt, Frau Proell (PGV)

Planungsgemeinschaft Verkehr

Große Barlinge 72a
30171 Hannover

Telefon 05 11 - 80 80 37
Fax 05 11 - 80 46 37
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

17.01.2006
RN32-Vermerk-051220.doc

1. Arbeitsweise und Vorgehen

Herr Hildebrandt erläutert Arbeitsweise und Vorgehen im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (s. auch Präsentation im Anhang). Wichtig für die Arbeit der Gutachter ist, auf den vorhandenen Planungsgrundlagen wie dem VEP für den MIV und dem Radverkehrskonzept aus 1996 aufzubauen.

2. Radverkehrsnetz der Stadt Einbeck

Die Überprüfung und Fortschreibung des Radverkehrsnetzes wurde von mehreren Grundsätzen geleitet. Neben der Anbindung aller Wohn- und Schulstandorte waren die Durchlässigkeit der Innenstadt sowie die Einbindung der vorhandenen baulichen Infrastruktur und der perspektivischen Netzbestandteile wichtige Grundlagen (s. auch Präsentation im Anhang). Frau Proell erläutert die Probleme im Netz, die bei der Befahrung aufgenommen wurden. Dies waren v.a. Belagsmängel, Breitenmängel, Abschnitte, die nicht für den Radverkehr freigegeben sind, unsichere Führungen im Knoten sowie Barrieren im Netz, die eine zügige und sichere Befahrbarkeit verhindern.

Einige der erfassten Mängel lassen sich mit kleinen, unaufwändigen und kostengünstigen Maßnahmen beseitigen, wie z.B. das Ersetzen von Umlaufsperrern durch Poller. In Zuge der nun folgenden Arbeitsschritte werden für die Beseitigung der erfassten Mängel Handlungsempfehlungen erarbeitet.

3. Öffnung von Einbahnstraßen

Um die Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr zu erhöhen sollen Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr freigegeben werden, aufbauend auf langjährigen positiven Erfahrungen in anderen Städten. Auf Basis der

Bestandsaufnahme wurde für jede Straße eine Empfehlung ausgesprochen, ob diese geöffnet werden kann oder nicht. Dabei wurden Kriterien in den einzelnen Straßen wie z.B. die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Linienführung, die nutzbare Fahrgassenbreite, die Funktion der Straße für den Kfz- bzw. Radverkehr, die vorrangige Nutzung, ruhender Verkehr in der Straße und Gefälle überprüft (s. auch Präsentation im Anhang). In einem weiteren Schritt wird geprüft, welche begleitenden Maßnahmen zur Öffnung der einzelnen Straßen notwendig sein werden.

Am Beispiel des Straßenzuges Tidexer Straße – Pastorenstraße wurden verschiedene Problemlagen (Sichtverhältnisse im Kurvenbereich, mögliche Konflikte durch Lieferverkehr) und Lösungsmöglichkeiten (markierungstechnische bzw. bauliche Lösungen, Neuordnung des Parkens) diskutiert. Die Gutachter weisen darauf hin, dass generell nach der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr mit einer gewissen Eingewöhnungsphase für Radfahrer und Autofahrer zu rechnen ist. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Öffnung der Einbahnstraßen ist in jedem Fall sinnvoll.

Es besteht grundsätzliches Einvernehmen darüber, dass eine Öffnung von Einbahnstraßen in der Innenstadt erfolgen soll. Vordringlich sollen die Straßenzüge geöffnet werden, die eine Bedeutung im Netzzusammenhang haben. Die Öffnung von Straßen, die nicht im Netz liegen wird ebenfalls angestrebt. Eine öffentliche „Probefahrt“ im Rahmen eines Aktionstages o.ä. wird in Erwägung gezogen.

Im Kontext der Einbahnstraßen in der Innenstadt stehen auch die Überlegungen zur Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr. Die Gutachter schlagen vor, in jedem Fall die Freigabezeiten für den Radverkehr auszuweiten auf 18:00 Uhr bis 10:00 Uhr evtl. werktags und sonntags ganztägig. Eine weitergehende Idee ist, den Marktplatz generell für den Radverkehr freizugeben, die Marktstraße sollte bei diesem Vorschlag auch nur außerhalb der Geschäftszeiten befahrbar sein. Diese Punkte sind noch zu prüfen und vollständig zu diskutieren.

Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover, 17.01.2006



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck

Vermerk zum Planergespräch am 30.03.2006

Teilnehmer

Herr Strohmeier (FB Bauen, Planen, Umwelt)
Frau Wandrey (FB Bauen, Planen, Umwelt)
Herr Sobeck (FB Bauen, Planen, Umwelt)
Herr Bertram (ADFC)
Herr Eggers (Untere Verkehrsbehörde)
Herr Kreykenbohm (SG Tiefbau)
Herr Brinkhorst (Polizei)
Herr Linne (SG Tourismus)
Herr Hildebrandt, Frau Proell (PGV)

Planungsgemeinschaft Verkehr

Große Barlinge 72a
30171 Hannover

Telefon 05 11 - 80 80 37
Fax 05 11 - 80 46 37
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

07.04.2006
RN32-Vermerk-060330.doc

1. Resümee des Workshops

Herr Strohmeier zieht ein positives Resümee des Workshops im Februar 2006. Aus Sicht der Bauverwaltung sei es gut, dass ein Konsens darüber erzielt wurde, dass und wie man Radverkehr in Einbeck deutlich einfacher und sicherer gestalten kann. Darüber hinaus konnte mit dem Workshop der Schritt zur Einbindung der Öffentlichkeit in die Radverkehrsplanungen der Stadt Einbeck gemacht werden. Einbeck hat das Ziel, eine fahrradfreundliche Kommune zu werden. Dabei sollen gemäß dem Ansatz „Radverkehr als System“ Beiträger aller Akteure berücksichtigt werden. Bislang hat es auch schon einige positive Rückmeldungen aus dem Kreis der Workshopteilnehmer gegeben: die AOK und der lokale Fahrradhändler haben konkrete Vorstellungen für ihr weiteres Engagement für den Radverkehr formuliert.

2. Stand der Planungen

Als Arbeitsgrundlage für das Planergespräch wurden die 4 Karten Gesamtnetz, Führungsart, Handlungsbedarf und Konzept für die Innenstadt sowie die Maßnahmentabellen für Maßnahmen im Gesamtnetz und zur Öffnung der Einbahnstraßen versandt.

Herr Strohmeier weist darauf hin, dass evtl. bestehende Einwände zum Netz bzw. zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Planergespräch geäußert werden sollen. Das Ergebnis des Planergesprächs soll die Grundlage für die Darstellung im Bericht und damit auch für die Beratung im Fachausschuss sein.

Zur Netzkonzeption gab es keine weiteren Einwände, damit gilt die vorliegende Netzdarstellung als Konsens unter den beteiligten Fachabteilungen. Zu den Maßnahmen wurden die im Folgenden aufgeführten Punkte diskutiert.

3. Maßnahmen für die Kernstadt

Die Gutachter stellen beispielhaft zwei Maßnahmen für die Kernstadt vor:

- die Einmündung des Bürgermeisterwalls auf das Altendorfer Tor
- der Knoten Teichenweg / Hubeweg / Ostertor / Oststraße

Die Prinzipskizzen zu den Maßnahmen sind in der Anlage zum Protokoll, die Diskussion in der Maßnahmentabelle enthalten.

Herr Sobeck weist darauf hin, dass Maßnahmen für den Radverkehr im Gesamtzusammenhang mit den Maßnahmen aus dem VEP gesehen werden sollen. Ein entsprechender Hinweis wird in die Maßnahmentabelle aufgenommen.

Die Ergebnisse der Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen sind der letzten Spalte der Maßnahmentabelle für die Kernstadt (als Anlage zum Protokoll) zu entnehmen. Grundsätzlich werden die vorgeschlagenen Maßnahmen (unter Berücksichtigung der Anmerkungen) von allen Anwesenden befürwortet.

4. Maßnahmen zur Öffnung von Einbahnstraßen

Auf der Grundlage der Maßnahmentabelle zur Öffnung von Einbahnstraßen haben die Teilnehmer die Möglichkeit Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen bzw. grundsätzliche Bedenken zur Öffnung einzelner Straßen zu machen. Da im Rahmen des Planergesprächs nicht alle Bemerkungen vorgetragen werden konnten, wird zum weiteren Vorgehen vereinbart, dass die Teilnehmer bis zum 7. April die Möglichkeit haben, schriftlich Ihre Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Öffnung von Einbahnstraßen bei Frau Wandrey einzureichen. Die Ergebnisse der Diskussion und schriftlichen Stellungnahmen sind der letzten Spalte in der Maßnahmentabelle für die Einbahnstraßen (als Anlage zum Protokoll) zu entnehmen.

Im Rahmen des Planergesprächs konnte nicht in allen Punkten Einigkeit über die Öffnung der Einbahnstraße erzielt werden. Die generelle Leitlinie, mit erster Priorität die Straßen zu öffnen, die im Netzzusammenhang notwendig sind wurde jedoch nicht in Frage gestellt.

Edzard Hildebrandt, Karin Proell

PLANUNGSGEMEINSCHAFT VERKEHR HANNOVER, 07.April 2006

Einladung zum Workshop



Fachbereich
Bauen, Planen, Umwelt
- Stadtentwicklung, Umwelt -
Neues Rathaus, Teichenweg 1

Stadt Einbeck, Postfach 1824, 37559 Einbeck

Sachbearbeiterin **Frau Wandrey**

Zimmer **217**
Telefon (05561) 916 - **217** / Zentrale: 916-0
Telefax (05561) 916 - **500 - 217**

e-mail **cwandrey@einbeck.de**
stadtverwaltung@einbeck.de

Internet <http://www.einbeck.de>

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
IV.2 / Wa

Datum **19.04.2006**

Einladung zum Workshop „Fahrradfreundliche Innenstadt“ im Rahmen der Radverkehrskonzeption

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Einbeck möchte fahrradfreundlicher werden.

Deshalb hat die Stadtverwaltung im Herbst 2005 dem Büro Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV, Hannover) den Auftrag erteilt, ein Radverkehrskonzept für die Kernstadt zu erarbeiten. Die Arbeit an dem Konzept läuft zur Zeit.

Ziel dieser Planung ist es, dass in Einbeck Rad fahren attraktiver wird durch sichere, komfortable, direkte und durchgehende Wege, aber auch durch ein gutes Service-Angebot sowie ein positives „Fahrrad-Klima“. Mehr Menschen bevorzugen das Fahrrad, um in die Stadt zu kommen, weil es billig, praktisch, direkt, schnell und umweltfreundlich ist und Rad fahren außerdem Spaß macht und der Gesundheit nützt. Die Bewohner der Innenstadt leiden weniger unter Störungen durch den Autoverkehr, Fahrradtouristen freuen sich, die Stadt Einbeck zu besuchen.

Der Stadtverwaltung ist es wichtig, Bürgern und Kommunalpolitikern Interesse an dem Projekt zu vermitteln und sie in den Planungsprozess einzubeziehen.

Sie möchte Öffentlichkeit und Politik rechtzeitig informieren und in die wichtigen Stufen der Planung einbeziehen. So soll der Plan den Bedürfnissen der Bürger gerecht werden und deren Zustimmung finden. Als Auftakt und Einstieg in diese Öffentlichkeitsarbeit moderiert das Planungsbüro einen „Workshop“ mit aktiven und fahrradinteressierten Personen aus Politik, Verwaltung und Verbänden.

Themen sollen sein:

- die derzeitige Situation in Einbeck
- Stärken und Schwächen
- Potenziale und Ziele der Radverkehrsförderung
- Lösungsansätze/Schritte zum Erreichen der Ziele

2.

Bankverbindungen

Sparkasse Einbeck, Kto.-Nr. 1000553
Volksbank Einbeck, Kto.-Nr. 4308700

(BLZ 262 514 25)
(BLZ 262 614 92)

Postbank Hannover, Kto.-Nr. 4547309
Deutsche Bank, Filiale Einbeck, Kto.-Nr. 0400424

(BLZ 250 100 30)
(BLZ 262 714 71)

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr, Montag und Dienstag 14.30 Uhr bis 16.00 Uhr, Donnerstag 14.30 Uhr bis 18.00 Uhr

Auf dem Workshop dürfen die Teilnehmer selbst Impulse geben und Ideen für eine fahrradfreundliche Stadt Einbeck entwickeln. Er bietet die Möglichkeit, einen Prozess der Radverkehrsförderung in Gang zu bringen.

Wir laden Sie hiermit herzlich zur Teilnahme am Workshop ein. Er findet statt am

Dienstag, den 21. Februar (um 16:00 Uhr) im Raum 107 des Neuen Rathauses.

Wir würden uns über Ihre Teilnahme sehr freuen und möchten Sie bitten, uns Ihre Teilnahme bis zum 10.02.06 mitzuteilen. Anmeldungen nimmt Frau Wehe (Tel. 05561/916-202 oder eMail mwehe@einbeck.de) entgegen.

Aus organisatorischen Gründen muss die Anzahl der Teilnehmer am Workshop begrenzt werden. Deshalb bitten wir um Verständnis, dass sich die Anmeldung auf *eine* Person beschränken muss.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau Wandrey (Tel. 05561/916-217) gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Der Bürgermeister
Im Auftrage:

Strohmeier
Baudirektor

Anlage

Der Ablauf des Workshops ist wie folgt geplant:

- Vorstellung und Wünsche der Teilnehmer
- Einführung (ca. 10-minütige Impulsreferate)
 - Radverkehr als System (PGV)
 - Stärken/Qualitäten der Stadt (Stadt Einbeck)
 - Was machen andere? (PGV)
- Arbeitsblock 1: Was kann daraus für Einbeck abgeleitet werden? Wo liegen Schwerpunkte und Ziele der Radverkehrsförderung?
- Arbeitsblock 2: Stand und Ergebnisse der Radverkehrskonzeption Einbeck mit Focus auf die Innenstadt, erstes Fazit
- Fazit und weiteres Vorgehen: Wie geht es weiter, wer macht was, nächster Meilenstein der Öffentlichkeitsarbeit?
- Schlussrunde der Teilnehmer (PGV)
- Nach Bedarf gemütlicher Ausklang.....

Weil die Veranstaltung bis voraussichtlich ca. 20:00 Uhr dauern wird, ist eine Pause mit einem kleinen Imbiss geplant.

Verteiler

1. SPD-Fraktion, Frau Beigeordnete Margrit Cludius-Brandt,
Mittelstr. 31, 37574 Einbeck-Vogelbeck
2. CDU-Fraktion, Herrn Beigeordneten Hans-Jürgen Rusch,
Am Güsselborn 18, 37547 Einbeck-Vogelbeck
3. FDP-Fraktion, Herrn Beigeordneten Dr. Reinhard Binder,
Im Pohlschen Bock 9, 37574 Einbeck-Salzderhelden
4. Die Grünen, Herrn Ratsherrn Dr. Ewald Hein-Janke,
Oehlmannstr. 11, 37574 Einbeck
5. Polizei, Herrn Brinkhorst,
Grimsehlstr. 1, 37574 Einbeck
6. Herrn Heiner Bertram, ADFC-Vertreter,
Bodelschwinghstr. 7, 37574 Einbeck
7. Werbegemeinschaft Einbeck, Herrn Siegfried Kappey,
Gartenstr. 30, 37574 Einbeck
8. Initiative Einbeck, Herrn Kramer,
Marktplatz 16/18, 37574 Einbeck
9. Frau Amelie Henne, Schülerrat,
Lärchenweg 4, 37574 Einbeck-Salzderhelden
10. KWS Saat AG,
Grimsehlstr. 31, 37574 Einbeck
11. City-Bike, Herrn Heiko Godlinski,
Hallenplan 6, 37574 Einbeck
12. AOK Einbeck-Northeim,
Beverstr. 10, 37574 Einbeck

Verwaltung

13. Herrn Baudirektor Strohmeier, FBL Bauen, Planen, Umwelt
14. Frau Wandrey, SG IV.2 Stadtentwicklung, Umwelt
15. Herrn Eggers, SG III.2 Öffentliche Sicherheit u. Ordnung
16. Herrn Linne, SG II.4 Tourismus
17. Frau Dr. Heege, SG III.5 Kultur

Workshop-Präsentationen



Workshop 21.02.2006

Impulsreferat 1

Radverkehr als System

Nutzen der Radverkehrsförderung aus umwelt-, wirtschaftlicher und gesundheitlicher Sicht

Dipl. Geogr. Karin Proell,
Planungsgemeinschaft Verkehr

Folie 1



Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt - Überblick

• Infrastruktur

- Radverkehrsnetz und Radrouten
- Radverkehrsanlagen im Straßen- und Wegenetz
- Wegweisung im Verlauf von Radrouten
- Fahrradparken zu Haus und an den Zielen



Folie 2



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt - Überblick

- Infrastruktur
- **Fahrradklima**
 - Öffentlichkeitsarbeit
 - Verkehrssicherheitsarbeit
 - Dienstleistungen / Service



Folie 3

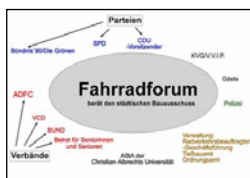


Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt - Überblick

- Infrastruktur
- Fahrradklima
- **Administrative Rahmenbedingungen**
 - Rechtliche Grundlagen
 - Finanzierungsbestimmungen
 - Organisation in der Verwaltung
 - Qualitätsprüfung und -sicherung



Folie 4



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Kommunale Radverkehrsförderung im Wandel

60er / 70er
Jahre

Radwegenetz



80er Jahre

Radverkehrsnetz



Netz + Parken + Wegweisung



90er Jahre

Radverkehr als System



„2000“

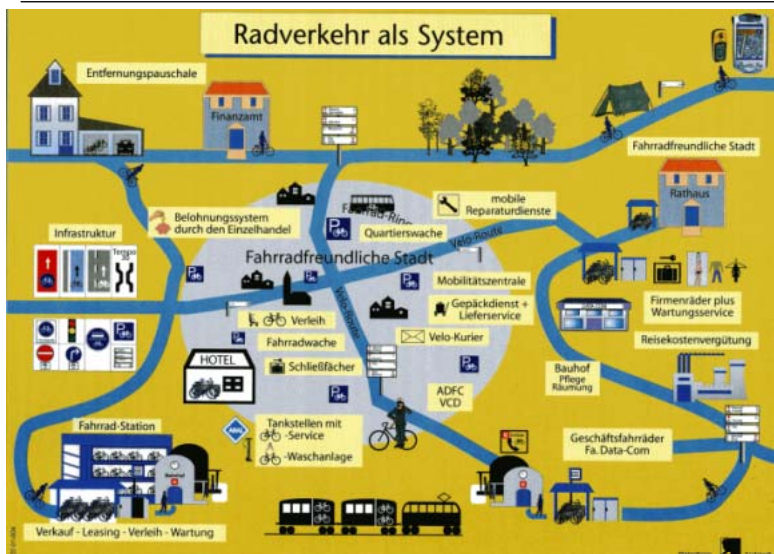
Folie 5



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Radverkehr als System



Quelle: NRV

Folie 6





Fahrradparken in der Stadt - Not macht erfinderisch...



Fahrradparken zu Hause



Ungünstige
Abstellmöglichkeiten
an der Wohnung sind ein
gravierender
Reiseantrittswiderstand



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Öffentlichkeitsarbeit



Folie 9



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Fahrradförderung in Betrieben

Gewinnfaktoren:

- Einsparung von Stellplatzkosten und – flächen
- Kostenersparnis durch geringere Ausfallzeiten der Mitarbeiter
- Leistungsfähigere, zufriedene Mitarbeiter
- Zeitgewinne bei betriebsinternen Wegen in Großbetrieben
- Imagegewinn durch aktiven Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz



Folie 10



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Fahrradförderung in Betrieben

AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ – Eine Erfolgsgeschichte

- Preisträger „Best for Bike“ 2002
- 2002: Start in Bayern, inzwischen in 15 Ländern
- 2004: Beteiligung von 7.202 Betrieben und 61.596 Mitarbeitern



Folie 11



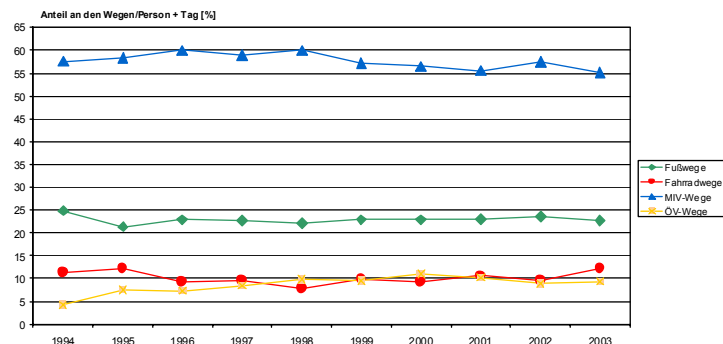
Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Verkehrsmittelwahl in Deutschland

Entwicklung 1994 bis 2003

Entwicklung der Wegeanteile pro Person und Tag nach Verkehrsmittel
(Mobilitätspanel, aus ZUMKELLER 2004)



Folie 12



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Chancen und Potenziale

Gute Gründe für die Radverkehrsförderung

- Eigenständige Mobilität auch für Menschen ohne Autoverfügbarkeit
- Hohe Kosteneffizienz der Mobilitäts-sicherung durch Förderung des Radverkehrs
- Stärkere Fahrradnutzung in den Städten dient auch dem notwendigen Kfz-Verkehr (z.B. Wirtschaftsverkehr)
- Steigerung der Umwelt- und Lebensqualität durch Verbesserung der ökologischen Bilanz
- Fahrradnutzung innerorts ermöglicht hohe Flexibilität bei günstigen Reisezeiten



Folie 13

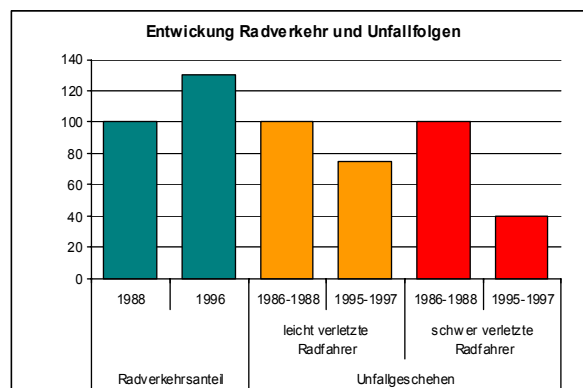


Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Chancen und Potenziale

Beispiel Troisdorf



Folie 14



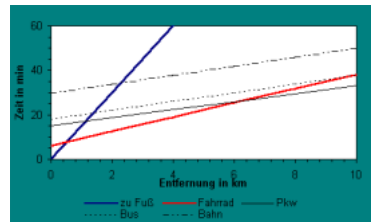
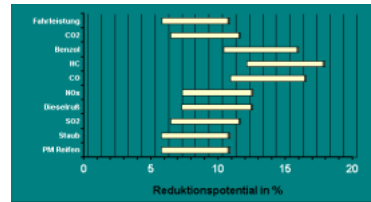
Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Chancen und Potenziale

Gute Gründe für die Umwelt

- ... Reduktion von Luftschadstoffen
- ... Lärmminderung
- ... geringe Flächenversiegelung.
- ... keine Zeitvorteile auf kurzen Strecken
- ... Einsparungspotenzial beim CO₂ – Ausstoß
- Beitrag zum Erreichen der Ziele aus dem Kyoto-Protokoll



Folie 15



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Chancen und Potenziale

Regelmäßiges Radfahren...

- ... beugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen vor
- ... stärkt das Immunsystem
- ... stärkt die (Rücken-) Muskulatur
- ... schont die Gelenke
- ... erhöht die psychische Leistungsfähigkeit
- ... dient dem Stressabbau
- ... fördert Motorik und Konzentrationsvermögen bei Kindern

50% geringeres Risiko für Erkrankungen der Herzkranzgefäße
50 % geringeres Risiko für Fettleibigkeit
30 % geringeres Risiko für Bluthochdruck

... ist gesund!

Folie 16







Workshop 21.02.2006

Impulsreferat 3

Beispiele aus anderen Städten

Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt,
Planungsgemeinschaft Verkehr



Beispiele aus anderen Städten

- Syke, 24.000 EW
- Leer (Ostfriesland), 34.000 EW
- Bünde, 48.000 EW
- Peine, 50.000 EW
- Lingen (Ems), 57.000 EW





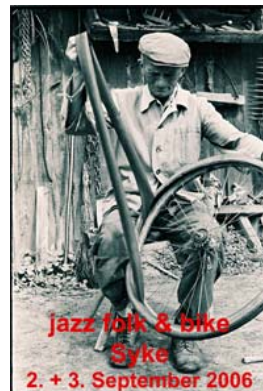
Beispiel Stadt Syke – Kurzcharakteristik

- Landkreis Diepholz, Niedersachsen
- 24.000 Einwohner, 128 qkm
- kompakte Kernstadt
- Radverkehrsanteil: geschätzt 15 bis 20 %
- Preisträger 2005 Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“



Beispiel Stadt Syke – Maßnahmen Radverkehr: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Jährlicher „Syker Fahrradsommer“ mit Veranstaltungen und geführten Radtouren
- Jährliches Festival „jazz, folk & bike“
- Jugendprojekt „Reparatur & Ertüchtigung des Fahrrades“



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Syke – Maßnahmen Radverkehr: Verbesserung der Infrastruktur

- Flächendeckend Tempo-30-Zonen
- Einbahnstraßen geöffnet
- Fußgängerzone ganztäglich geöffnet
- überdachte Abstellanlagen und Fahrradboxen am Bahnhof
- Fahrradständer „bike-boy“ mit Sattelschutz
- Roteinfärbung an Konfliktstellen



Folie 5



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Leer – Kurzcharakteristik

- Kreisstadt, Niedersachsen
- 34.000 Einwohner, 70 qkm
- kompakte Kernstadt an Leda und Ems
- Radverkehrsanteil: geschätzt 20 bis 25 %
- Preisträger 2002 Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“
- Radrouten „Deutsche Fehnroute“ + „Internationale Dollart-Route“
- Radverkehrskonzept 1996, Radtourismuskonzept 2005, Sofortmaßnahmenprogramm 1997/1998: ca. 110.000 €

Folie 6



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Leer – Maßnahmen Radverkehr: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- „Radlerkino“
- 35 km „Stadtökologischer LEER-Pfad“
- Fahrradfestivals 1998 und 2001
- Internationale Deutsche Liegerad-Meisterschaften 2001
- Zusammenarbeit mit Groningen (Bahnverbindung)
- Internetauftritt mit vielen Infos



Folie 7



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Leer – Maßnahmen Radverkehr: Verbesserung der Infrastruktur

- Öffnung von Einbahnstraßen und Fußgängerzonen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Ampelschaltungen und Überquerungen
- Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen



Folie 8





Beispiel Stadt Bünde – Kurzcharakteristik

- Kreis Herford, Nordrhein-Westfalen
- 48.000 Einwohner (Kernstadt ca. 20.000), 128 qkm
- kompakte Kernstadt, Teilung durch Fluss Else
- Radverkehrsanteil: ca. 12 %
- Radverkehrskonzept seit 1992
- Zertifizierte Teilnehmerstadt europ. Modellprojekt BYPAD
- 4. Platz im ADFC-Klimatest 2005



Beispiel Stadt Bünde – Maßnahmen Radverkehr: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Fahrradtag „1000 Räder Bünde“ + Else-Werre-RadTag
- Sommeraktion „Else-Werre-Stempel-Radeln“
- Spezialradmesse
- RADstadtplan (Neuaufgabe 2002)
- 4 Themen-Radrouten
- „Fahrradfreundlicher Betrieb“ 2004
- zahlreiche Info-Flyer mit Fahrrad-Logo



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Bünde – Maßnahmen Radverkehr: Verbesserung der Infrastruktur

- Fahrradstation am Bahnhof
- überdachte Abstellanlagen am Rande der Fußgängerzone
- Ampelschaltungen und Überquerungen
- Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen
- Haltegriffe an Ampeln
- Ausgebildetes Radverkehrsnetz



Folie 11



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Peine – Kurzcharakteristik

- Kreisstadt, Niedersachsen
- 50.000 Einwohner, 120 qkm
- kompakte Kernstadt zwischen A 2 und Mittellandkanal, geteilt durch Bahnlinie
- Radverkehrsanteil: geschätzt 15 bis 20 %
- Preisträger 2003 Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“
- Ausgaben für Radverkehrsmaßnahmen 1998-2003: ca. 1,5 Mio. €
(= 5 € pro Einwohner und Jahr)

Folie 12



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Peine – Maßnahmen Radverkehr: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Fahrradbeauftragter
- Verwaltungsübergreifender AK
- Jährlicher „Tag des Fahrrads“
- „Tag des Radsports“ 2002
- Radfahrerstadtplan
- Internetauftritt mit vielen Infos



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Peine – Maßnahmen Radverkehr: Verbesserung der Infrastruktur

- Radverkehrsachsen zur Innenstadt
- Einbahnstraßen geöffnet
- überdachte Abstellanlagen in der
Innenstadt, Fahrradkäfige am
Bahnhof
- Mitnahme im Stadtbus
- Ampelschaltungen und
Überquerungen
- Schutzstreifen an
Hauptverkehrsstraßen





Beispiel Stadt Lingen – Kurzcharakteristik

- Landkreis Emsland, Niedersachsen
- 57.000 Einwohner (Kernstadt ca. 40.000), 175 qkm
- kompakte Kernstad, geprägt durch Einzelhandel und Industrie
- Radverkehrsanteil: geschätzt 20 %
- Beteiligung UBA-Modellvorhaben
„Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“
- „Ems-Radweg“, D-E-K-Radfernweg
- Kosten für Infrastruktur 2001 bis 2003: ca. 1,5 Mio. €,
Öffentlichkeitsarbeit 5.000 € pro Jahr

Folie 15



Beispiel Stadt Lingen – Maßnahmen Radverkehr: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Projektbegleitender Beirat
- Verkehrssicherheitstage an Schulen
- Zukunftswerkstatt „Jugendfreundliche Stadt“
- Teilnahme am Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“
- Info-Flyer mit StVO-Themen
- Öffentlicher Workshop zur Planung
- Internetauftritt mit vielen Infos



Folie 16



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Stadt Lingen – Maßnahmen Radverkehr: Verbesserung der Infrastruktur

- 20 innerstädtische Fahrradroutes
- Abstellanlagen Fußgängerzone nach Ständertypen-Wettbewerb
- Neubau Bahnofsunterführung für Fußgänger und Radfahrer
- Fahrradstation am Bahnhof geplant
- Öffnung von Einbahnstraßen, Einrichtung von Fahrradstraßen
- Ampelschaltungen und Überquerungen
- Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen



Folie 17



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Was können wir lernen?

- **Syke** *Kostengünstige Maßnahmen*
- **Leer (Ostfriesland)** *Konsequentes Ausnutzen der Potenziale und Stärken (z.B. Tourismus)*
- **Bünde** *Schnelle Realisierung des Netzes, gezielte Investitionen in Schwachstellen*
- **Peine** *Kontinuierliche Aktivitäten für ein gutes Fahrradklima*
- **Lingen (Ems)** *Radverkehrsförderung auf allen Ebenen*

Folie 18





Workshop 21.02.2006

Arbeitsblock 2

Ergebnisse aus der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Stadt Einbeck

mit Fokus auf die Innenstadt

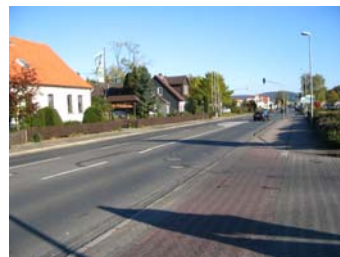
Dipl. Geogr. Karin Proell,
Planungsgemeinschaft Verkehr

Folie 1



Grundsätze der Netzkonzepction

- Überprüfung des vorliegenden Netzes
- Anbindung aller Wohngebiete
- Anbindung aller wichtigen Schulstandorte
- Durchlässigkeit des Netzes in der Innenstadt (Fußgängerzone und Einbahnstraßen)
- Einbeziehung der bereits vorhandenen baulichen Infrastruktur
- Einbeziehung perspektivischer Netzelemente



Folie 2



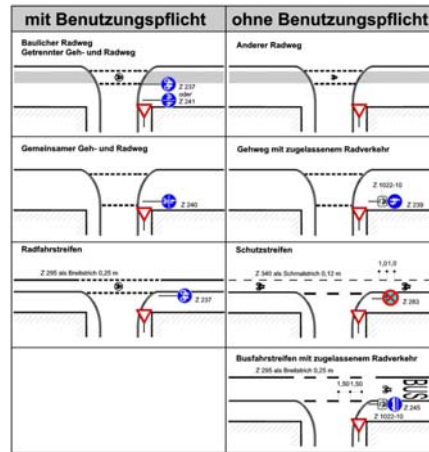
Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Grundsätze:

- Maßnahmen zur Sicherung und Führung des Radverkehrs in der Regel erforderlich
- Kein Ausklammern von Problembereichen
- Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage



Folie 3



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Führung im Nebenstraßennetz

Grundsätze:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn ist die Regel
- Sonderführungsformen (Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen)



Folie 4



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Probleme im Netz

- Belagsmängel
- unzureichende Breite
- unsichere Führung im Knoten



Folie 5



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Probleme im Netz

- Umlaufsperrn
- Barrieren (Einbahnstraßen, Treppen,...)
- Benutzung nicht erlaubt



Folie 6



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Radverkehr in der Innenstadt

Anforderungen:

- direkte Erreichbarkeit der Innenstadt
- kurze Wege vom Abstellen des Rades zum Ziel
- keine Umwegfahrten
- nachvollziehbare Führung



Folie 7



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Öffnung von Einbahnstraße für den Radgegenverkehr

- Voraussetzung Tempo 30
- Nutzbare Fahrgassenbreiten ab 3,50 m sind grundsätzlich für eine Öffnung geeignet (bei nutzbaren Breiten zwischen 3,00 m und 3,50 m sollten regelmäßig Ausweichmöglichkeiten vorhanden sein)
- Nutzbare Breiten unter 3,00 m kommen für eine Öffnung in Frage, wenn regelmäßig Ausweichstellen vorhanden sind oder der Kfz-Verkehr nur sehr gering ist
- Überschaubare Engstellen sind kein Ausschlussgrund für eine Öffnung



Folie 8





Öffnung von Einbahnstraße für den Radgeverkehr

- Linienführung der Straße möglichst gestreckt, gute Sichtbeziehung
- Innenkurven (aus Sicht des gegen Einbahnrichtung fahrenden Radfahrers) sind potenziell problematisch
- bei ruhendem Verkehr ist direkter Sichtkontakt Kfz-Radfahrer eher vorteilhaft; bei Schräg- oder Senkrechtparken meist breitere Fahrgassen vorhanden
- Unerlaubtes Parken in Knotenpunktbereichen stellt generelles Problem für alle Verkehrsteilnehmer unabhängig von der Fahrtrichtung dar



Folie 9



Öffnung von Einbahnstraße für den Radgeverkehr

Ausfahrtaschen für Radfahrer

- als Regelfall an Hauptverkehrsstraßen, unbedingt bei Vorhandensein von LSA, und bei Situationen, wo viele links in die Einbahnstraße einbiegende Kfz zu erwarten sind („Schneiden“)
- In der Regel kann darauf verzichtet werden, wenn Radfahrer nur rechts abbiegen können

Einfahrtaschen für Radfahrer

- an Knotenpunkten, wo viele links aus der Einbahnstraße abbiegende Kfz zu erwarten sind, ggf. verbunden mit auf Grund der verkehrlichen Situation vielen hinter dem abbiegenden Kfz wartenden anderen Fahrzeugen
- wenn der Einmündungstrichter sehr breit ist
- wenn mehr als ein Fahrstreifen an der Einmündung existieren (z.B. Links- und Rechtsabbiegestreifen)

Folie 10



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck

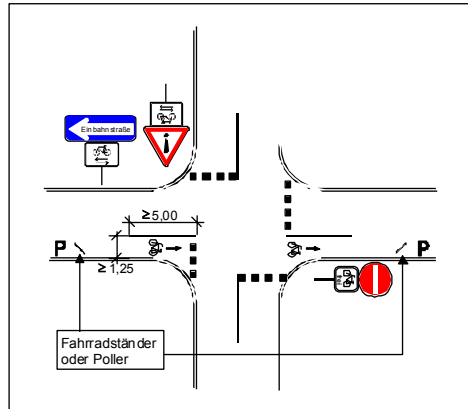


Bild 1: Knotenpunkt mit Recht-vor-links-Regelung und Ein- und Ausfahrhilfen für gegengerichteten Radverkehr

Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Haspel



Ohne weitere Maßnahmen (außer Beschilderung) zu öffnen



- Restbreite neben parkenden Kfz: 4,00 - 4,50 m
- Parken einseitig verboten
- Gerade Linienführung
- Gute Sicht
- Bereits Tempo 30

Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Münsterstraße



- Fahrbahnbreite zwischen 4,40 und 4,50 m
- bereits Tempo 30
- Gerade Linienführung
- Gute Sicht

mit Maßnahmen zu öffnen:

- Neuordnung der Parkregelung (parken einseitig verbieten)
- Beschilderung anpassen



Folie 13



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Wolperstraße



- Fahrbahnbreite zwischen 3,40 und 6,70 m
- gerade Linienführung
- gute Sicht
- bereits Tempo 30

mit Maßnahmen zu öffnen:

- Neuordnung der Parkregelung:
Parkverbot auf der rechten Seite
entgegen der Einbahnrichtung
- begleitende Maßnahmen in der Ausfahrt
Neuer Markt
- Beschilderung anpassen



Folie 14



Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Wolperstraße / Neuer Markt



begleitende Maßnahmen Neuer Markt

- Wartefläche an der Ausfahrt Neuer Markt Richtung Wolperstraße
- zusätzlich Wegnahme eines Parkstandes an der Ausfahrt Neuer Markt

Radverkehrskonzept Stadt Einbeck



Beispiel Kükenschnipp



nicht öffnen



- Restbreite neben parkenden Kfz: in der Kurve 2,40 m
- verschwenkte Linienführung
- abschnittsweise schlechte Sicht



Radeln in der Fußgängerzone

Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Marktplatz und zuführende Querstraßen → ganztägig

Marktstraße → auf Grund der engeren Platzverhältnisse ist an Werktagen eine zeitweise Öffnung für den Radverkehr vorgesehen (angepasst an Lieferzeiten), an Sonntagen ganztägig



**Protokoll und Fazit vom Workshop zum Radverkehrskonzept
der Stadt Einbeck (21.2.2006)**

Workshop zum Radverkehrskonzept der Stadt Einbeck 21.2.2006

A

Protokoll

Vorstellungsrunde: Anmerkungen der Teilnehmer zum Thema „Warum finde ich Radfahren in Einbeck heute gut?“

- umweltfreundliches Verkehrsmittel
- Förderung nötig
- Anspruch fahrradfreundliche Stadt (Landespreis!)
- kurze Wege (im Vergleich zu Hannover)
- gute Fahrraderreichbarkeit aller wichtigen Einrichtungen/Geschäfte
- im Vergleich beispielsweise zu den USA überhaupt die Möglichkeit vorhanden, Fahrrad zu fahren
- gute Ansätze in Richtung Tourismus aber noch ausbaufähig
- Ziel lebendige Stadt: dazu gehören Fußgänger und Radfahrer
- mangelnde Beschilderung von Radwegen
- betriebliche Fahrradparkplätze mit Umkleidekabinen, Duschen (KWS)
- notwendig ist eine Optimierung der bestehenden Radwege (wie z.B. an der Grimsehlstraße bereits geschehen)
- wenig Unfälle trotz verwinkelter Gassen
- viele attraktive Orte (touristische Sehenswürdigkeiten) / Landschaften zum „Erradeln“
- bestehende Radfernwege
- eigene Gesundheit
- polizeiliche Überwachung und Verständnis
- positiv, dass es diesen Workshop gibt
- Unterstützung durch Verwaltung
- kostenlose Radmitnahme in Bussen
- Potentiale ausnutzen

Arbeitsblock I: Mängelliste

Alltagsradverkehr / tägliches Ärgernis

- Radwege durch Autos zugeparkt
- Konflikt mit Autoverkehr
- verschmutzte Fahrbahn, Pfützen
- keine Nutzungsmöglichkeit für Rennräder

Verkehrssicherheit

- enge Straßen, mehrere Verkehrsteilnehmer
- Unfälle bei Ein- / Ausfahrten an Grundstücken
- mangelnde Beleuchtung der Straße
- Nichtbeachtung von Verkehrsregeln
- rücksichtsloses Verhalten einiger Verkehrsteilnehmer

Bauliche Infrastruktur

- fehlende Bordsteinabsenkungen
- mangelhafte Führung an Radwegenden
- Mangel an kurzen Überbrückungen im Netz
- schlechte Belagsqualität
- rechtlich keine Ausweichmöglichkeit (benutzungspflichtige Radwege)
- fehlende geradlinige Verbindung in Kernstadt (z.B. Ivenstraße)
- fehlende Radwege nach Osten und Westen

Infrastruktur

- überdachte Abstellanlagen fehlen
- eingeschränkte Beschilderung

Radtourismus / Freizeitradverkehr

- keine Gepäckabstellmöglichkeit
- eingeschränkte Mobilität Radtouristen
- Unfallgefährdung Radfernweg (fehlender Radweg entlang der L 487)
- Radfernwege gehen nicht durch die Stadt
- kein Platz für Radwanderwege an Ufer / Bahnlinie

- keine Beherbergungsmöglichkeit (Bett & Bike)

Fahrrad & ÖV

- Erreichbarkeit Abstellanlage Bahnhof (Gleisquerung)
- abschließbare Boxen am Bahnhof Salzderhelden werden von Privat angeeignet

Landkreis

- mangelnde Kommunikation

Innenstadt

- durchgängige Befahrbarkeit nicht gegeben
- Einbahnstraßen
- ungenügende Öffnung der Fußgängerzone
- Konflikt Fußgänger / Radfahrer
- mangelnde Integration des Einzelhandels

Wünsche / Vorschläge für die Zukunft

- Öffentlichkeitsarbeit, Akzeptanz stärken
- besseres Verkehrsverhalten
- Schulung von Auto- /Radfahrern
- Kanalisierung Radverkehr in Fußgängerzone
- Pilotphase zur Öffnung der Fußgängerzone

Arbeitsblock II: Thematik Netzvorschlag

Die nachfolgenden Punkte geben stichpunktartig die Diskussion über die vorgestellten Ergebnisse aus der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wieder. Das sich daraus ergebende Fazit und damit das Ergebnis des Workshops ist dem Teil B des Protokolls zu entnehmen.

Frage: Was zeichnet die markierten Straßen aus? Warum sind andere fahrradfreundliche Straßen nicht dabei (z.B. Langer Wall)?

Erläuterung: Alle nicht farblich markierten sind in beiden Richtungen befahrbar.

Frage: Netzkonzeption auch für touristische Beschilderung? Problempunkt: Sollen Radfernwege über den Marktplatz geführt werden?

Lösungsvorschlag: Beschilderungshinweis auf Innenstadt ohne Zwang zur Durchfahrt, gleichzeitig Parkmöglichkeiten schaffen (Fahrradparkhaus); Lenkung der Touristen auf Informationspunkt (z.B. Museum, Neustädter Kirchplatz). Innerstädtische Führung kann dann eingebunden werden in das bereits vorhandenen Infosystems für „Fußtouristen“.

Frage: Stellt das Netz eine Botschaft der Zukunft dar? Was ist mit dem bestehenden Netz? Werden die bestehenden Schwachstellen auch bearbeitet?

Erläuterung: Erst Ausbesserung der Schwachstellen (ohne Öffentlichkeit), dann umsetzen der Zukunftsvision („freundlicher Teil“)

Thematik Öffnung der Einbahnstraßen

Grundfrage: Öffnung nur von Einbahnstraßen im Radverkehrsnetz oder alle möglichen Einbahnstraßen?

Erläuterung: Oberstes Ziel ist die Umsetzung des Netzes und damit die Öffnung der Einbahnstraßen, die direkt im Netz liegen. Alle anderen Straßen sollen nach Möglichkeit auch geöffnet werden (ggf. in einem 2. Schritt). Für die Öffnung der Einbahnstraßen steht die Abwägung der Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Ziel bei der Öffnung der Einbahnstraßen ist gute Erreichbarkeit und Durchfahrbarkeit der Innenstadt sowie die Vermeidung von Umwegen für Ortskundige.

Feststellung: Die frühere Prüfung durch die Verkehrsbehörde hat weniger Straßen zur Öffnung als möglich erachtet als der nun vorliegende Gutachter-Vorschlag.

Frage: Ist die Öffnung vieler paralleler Straßen nötig oder sollte nur eine gut ausgebauten geöffnet werden?

Pro Öffnung aller Straßen: je mehr Straßen freigegeben werden, desto mehr entspannt sich die Situation in jeder einzelnen Straße, durch die Entlastung entstehen weniger Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern.

Beispiel Münsterstraße: Parken beidseitig verbieten, sonst keine Öffnung möglich. Dies beinhaltet allerdings auch, dass eine massive Aufklärungsarbeit zur Akzeptanz der geänderten Verkehrsregelung unter Autofahrern nötig ist.

Beispiel Baustraße und Benser Mauer: Parkproblematik wird auf Grund des anliegenden Kindergartens nur schwer zu lösen sein.

Beispiel Bürgermeisterwall: ohnehin wenig Nutzer aufgrund fahrradunfreundlicher Pflasterung, daher Ausweichmöglichkeit über Rosental und Am Bleichanger wünschenswert.

Hinweis: Aktuell ist das Parkverhalten in der Innenstadt oft nicht StVO-konform. Häufig ist zu beobachten, dass in Straßen, die vom Querschnitt her betrachtet zu schmal zum Parken sind trotzdem geparkt wird.

Thematik Fußgängerzone

Diskussionspunkt: viel Werbung/Kommunikation zur Akzeptanzsteigerung nötig (Wochenmarkt, belebte Innenstadt contra Ost-West-Achse für Radverkehr)

Aber: die Durchfahrbarkeit der Innenstadt hat viel Charme, ist ein deutliches Zeichen, setzt aber auch Rücksichtnahme auf andere Nutzer voraus.

Vorschlag: Durchführung einer Versuchsphase, Möglichkeit der Tempobeschränkung, Überprüfbarkeit durch die Polizei gegeben.

Vorschlag: Farbliche Absetzung (oder baulich), getrennte Wege, d.h. nur in Ausnahmefällen wird Absteigen nötig (wie z.B. in Aurich)

Reaktion: Problem der jahreszeitlich unterschiedlichen Nutzungen (Gastronomie, Läden), Flexibilität ist nötig (wechselnde Nutzungen); Gesamtbild des Marktplatzes könnte leiden („gute Stube“ inkl. Pflasterung), „freies Spiel der Nutzungen“ muss weiter möglich sein, Abtrennung praktisch nicht durchsetzbar

Anmerkung: Marktplatz wird für viele Veranstaltungen genutzt, Ortskundige sollen eine Möglichkeit zur direkten Umfahrung des Marktplatzes geboten bekommen (Im Kontext Einbahnstraßen zu sehen - z.B. Wolperstraße)

Thematik Abstellanlagen

Hinweis: Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt sollen ansprechend gestaltet sein um deren Akzeptanz zu erhöhen. Besondere Gestaltungen, wie z.B. in Syke (Bike Boy s. Impuls 1 oder T-Shirt-Ständer, s. Referat Arbeitsblock II) können anregend wirken und das fahrradfreundliche Image unterstreichen.

Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Dieser Punkt wurde kurz vor Ende der Veranstaltung behandelt. Er enthält einige wichtige Hinweise und Vorschläge der Teilnehmer:

- Für die „**Zielstrategie: Landespreis...**“ ist ein breites Bündnis nötig, mit Einbindung der unterschiedlichsten Partner (z.B. Patenschaften) und fachlicher Begleitung auf Grundlage eines Basiskonzeptes.
- „**Fahrradparlament**“ als ständiges Forum einrichten, Einbindung der verschiedensten Akteure.
- **Zeitziel und Umsetzung:** Erstellung des fertigen Konzeptes bis Mitte des Jahres (Eröffnung Fahrradmuseum), stufenweise Umsetzung nach dem Motto „Lieber kleine aber wirkungsvolle Schritte, sich nicht zu viel vorzunehmen...“.
- **Schlüssiges Konzept** mit Maßnahmenplan, an dem man sich orientieren kann, ist Voraussetzung für Fördermittel und angestrebte Öffentlichkeitsarbeit.
- Die **Mängelliste** müsse aufgegriffen und weiterentwickelt werden, es gäbe zwar noch Abstimmungsbedarf, aber als Basis ausreichend.
- Aufbauend auf dem Basiskonzept **Erstellen einer Prioritätenliste** (besonders aus finanziellen Gründen).
- **Sofortmaßnahmen** zur Herstellung der Befahrbarkeit von Straßen und Radwegen durchführen; Aufnahme dieser Maßnahmen als Voraussetzung für Konzept nötig.
- Als positiv wird zum jetzigen Zeitpunkt das **Engagement der Verwaltung** für die Radverkehrsförderung in Einbeck bewertet.

B Fazit als Diskussionsbasis für eine gemeinsame Empfehlung der Teilnehmer vom 21.02.2006

Der nachfolgende Text fasst – mit Fokus auf Lösungen zur Verbesserung des Radfahrens in der Innenstadt – die Diskussionsbeiträge des Workshops am 21.02.2006 zusammen. Dieses Fazit erscheint dabei deutlich mehr als ein „kleinster gemeinsamer Nenner“, weil – bei grundsätzlichem Konsens der Teilnehmer über das Ziel „Fahrradfreundliche Stadt Einbeck“ – für die fünf inhaltlichen, nachfolgend beschriebenen Punkte eine gemeinsame Diskussionsbasis über die einzelnen Ziele und Maßnahmen herausgearbeitet werden konnte. In dieser Darstellung werden deshalb die vorgestellten Konzeptbausteine um die Teilnehmervorschläge ergänzt.

Beigefügte Abbildungen (mit Stand vom 21.02.2006):

Karte 1: Gesamtnetz

Karte 4: Führung des Radverkehrs in der Innenstadt – Konzept

1 Netzvorschläge Kernstadt und Innenstadt

Funktion: Der Netzvorschlag Kernstadt enthält die Hauptrouten und verbindet die wichtigsten Quellen (Wohngebiete) mit den wichtigsten Zielen (Ausbildungsstätten, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Versorgungsschwerpunkte).

Der Netzvorschlag für die Innenstadt ist zentraler Teil dieses Kernstadtnetzes. Er umfasst die Routen, die für Radfahrer besonders wichtig sind, um von den Innenstadteingängen aus alle wichtigen Ziele, besonders die Fußgängerzone mit dem Marktplatz, bequem zu erreichen. Der Netzvorschlag berücksichtigt auch die Wünsche nach zügiger Durchquerung der Innenstadt. Alle Hauptrouten sollten zu einem angemessenen Zeitpunkt beschildert werden.

Wie nachfolgend unter Nr. 3 und 4 dargestellt, wird im Zuge des Netzvorschlags die Befahrbarkeit der Einbahnstraßen in beiden Richtungen ermöglicht sowie die Freigabe der Fußgängerzone in vertretbarem Maße gestattet.

Auch alle Innenstadtstraßen, die nicht Teil des Netzvorschlags sind, sollen für Radfahrer sicher befahrbar sein. Soweit machbar, werden hier vorhandene Einbahnstraßen ebenfalls für den Radgegenverkehr geöffnet.

Änderungsvorschläge: Die Stadt durchquerende Radtouristen sollen mittels Beschilderungen zur Innenstadt gelenkt werden (z.B. Informationspunkt Museum oder Neustädter Kirchplatz), aber „ohne Zwang zur Durchfahrt“. Außerdem sind Fahrradpark- und Gepäckunterstellmöglichkeiten für Touristen zu schaffen (evtl. Fahrradparkhaus). Zum Netzvorschlag Kernstadt gab es im übrigen keine Änderungsvorschläge.

2 Einrichtung von Tempo-30-Zonen in der Innenstadt

Funktion: Die Einrichtung flächenhafter Tempo 30-Zone(n) in der Innenstadt ist gemäß StVO Voraussetzung für die sichere Führung des Radverkehr auf der Straße und besonders für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr.

Änderungsvorschläge: Nicht strittig, keine entgegengesetzten Meinungen

3 Öffnung von Einbahnstraßen

Funktion: Weil ca. 1/3 aller Altstadtstraßen in Einbeck Einbahnstraßen sind und damit für (ortskundige) Radfahrer aus einer Richtung eine Barriere darstellen, sollten diese soweit möglich geöffnet werden. Nach StVO und VwV-StVO ist dieses seit dem 01.01.2001 unter vereinfachten rechtlichen Anforderungen im Rahmen einer Einzelfallprüfung möglich. Dabei werden systematisch die für die Bewertung einer Öffnung für den gegengerichteten Radverkehr erforderlichen Merkmale aufgenommen und bewertet, u.a. Fahrgassenbreite, ruhender Verkehr und Sichtbeziehungen. Das Konzept sieht vor, insgesamt 23 Einbahnstraßen zu öffnen und 8 nicht zu öffnen.

Änderungsvorschläge: Je mehr Einbahnstraßen geöffnet werden, desto mehr entspannt sich die Situation in einzelnen Straßen. Für den Umsetzungs- und Abwägungsprozess ist dennoch eine Bewertung nach Dringlichkeiten zweckmäßig und zwar nach drei Kriterien: a) Straßen im Zuge des Radverkehrsnetzes sind vorrangig zu öffnen, b) Straßen als Ausweichrouten für Radfahrer, z.B. Umfahrung Fußgängerzone, sind kaum weniger wichtig, c) alle sonstigen Straßen sind möglichst ebenfalls zu öffnen aber nachrangig gegenüber den Fällen a und b. Die Begleitung mit Öffentlichkeitsarbeit, besonders zur Information der Autofahrer, wird von allen als notwendig erkannt.

Nachtrag des Planungsbüros: Zur Einstimmung und Gewöhnung der Rad fahrenden Bevölkerung (auch Autofahrer aufs Rad!) an geöffnete Einbahnstraßen in der Einbecker Innenstadt wäre ein „Probetag mit geöffneten Einbahnstraßen und ohne Autos“, z.B. im Rahmen eines Fahrradaktionstages, eine sinnvolle Maßnahme (z.B. an einem Sonntag). Dieser Aktionstag sollte von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Diese Idee wurde bereits im Rahmen des Planungsgesprächs im Dezember vergangenen Jahres diskutiert.

4 Öffnung der Fußgängerzone

Funktion: Die Fußgängerzone (FGZ) als „gute Stube“ Einbecks ist vom Grundsatz her den Fußgängern vorbehalten und soll es bleiben. Es ist anzunehmen, dass die FGZ auch für den Großteil der Radfahrer Ziel ist, für einen anderen, nicht geringen Teil der Radfahrer jedoch als Barriere beim *Durchfahren* der Innenstadt wirkt; die FGZ liegt im Netz.

Die Freigabe für Radfahrer kann nur dann in Betracht kommen, wenn die Interessen der Radfahrer dies notwendig machen (dies ist hier demnach der Fall)

und wenn „die Freigabe nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Menschen, der Kinder und der radfahrenden Kinder... vertretbar erscheint“ (VwV StVO-Text). Fahrzeugverkehr, hier Radfahrer, darf nur Schritt fahren und Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen Fahrzeuge bzw. Radfahrer warten; Praxiserfahrungen in Fußgängerzonen zeigen, dass Radfahrer in dieser Weise Rücksicht nehmen (Selbstregelungseffekt). An nahezu 50 % aller Tage des Jahres sind durch Veranstaltungen mindestens Teile der Einbecker FGZ ohnehin nicht befahrbar.

Das Konzept sieht deshalb eine Unterscheidung nach den Bereichen Marktplatz/Lange Brücke (zeitlich nicht beschränkte Freigabe in Ost-West-Richtung) und Markstraße (Freigabe zu den Lieferzeiten) vor. Für die Umfahrung werden nördlich, südlich und östlich Routen angeboten, die z.T. die Öffnung von Einbahnstraßen erfordern und bewegweist werden sollten.

Änderungsvorschläge: Wie bei der Öffnung der Einbahnstraßen wird eine Pilotphase mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit für wichtig erachtet. Konsens besteht auch darüber, dass Bodenmarkierungen für die Radfahrerführung in der Einbecker FGZ nicht geeignet sind, weil die Gestaltungsspielräume zur Nutzung der Verkehrsflächen bestehen bleiben müssen.

5

Abstellanlagen in der Innenstadt

Funktion: Das Radverkehrskonzept sieht in seiner jetzigen ersten Stufe noch kein Konzept für Abstellanlagen vor. Gerade im Zusammenhang mit den Themen „Erschließung der FGZ für Radfahrer“ und „Serviceangebote für Radtouristen“ sind jedoch attraktive Abstellanlagen und Schließfächer an geeigneten Standorten für Radfahrer mit viel Gepäck von Bedeutung.

Änderungsvorschläge: Wichtiger Baustein, aber nicht entscheidend für das Gesamtkonzept. Gestaltende Elemente sollten einbezogen werden (städtebauliche Integration). Gute Abstellanlagen können dazu beitragen, das Radfahren attraktiver zu machen. (Siehe auch zu Punkt B1, Änderungsvorschlag.)

Nachtrag des Planungsbüros: *In Lingen (Ems) hatte sich die Auswahl eines geeigneten Fahrradständers für die Altstadt durch Befragung der Bevölkerung im Rahmen eines „Öffentlichen Workshops“ bewährt.*

Edzard Hildebrandt (Projektleiter)
Karin Proell

Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover
09.03.2006

**Zeitungsberichte zum Radverkehrsnetz aus der
Einbecker Morgenpost (Januar bis April 2006)**

Ivenstraße: »Brücke hat sich bereits bewährt«

Einbeck (ek). Die neue Brücke in der Ivenstraße über das Krumme Wasser hat ihre erste Bewährungsprobe bereits mit Erfolg bestanden: Beim letzten Starkregen wäre sein Garten früher sicher überschwemmt worden, berichtet Günter Heise, Anlieger der Kleingartenkolonie. Nun sei aber seine Scholle ohne Hochwasser davon gekommen, stellt er zufrieden fest. Der größere Brückendurchlass konnte alles, was hindurch wollte, auch aufnehmen. Über eine solche praktische Bestätigung des Projekts freut sich Baudirektor Gerald Strohmeier. Man habe bei der Planung genau überlegen müssen, wie viel Durchlass man an diesem kritischen Punkt ermögliche, da die Ursachen für Hochwasser an verschiedenen Stellen miteinander im Wechselspiel stehen würden. Wenn man eine Stelle trocken behalte, sei es möglich, dass das Wasser an anderer Stelle umso stärker auftrete, womit man letztlich nichts gewonnen habe. Hier sei man aber offensichtlich den richtigen Weg gegangen.

Einbecker Morgenpost, 14./15. Januar 2006

Leserbrief

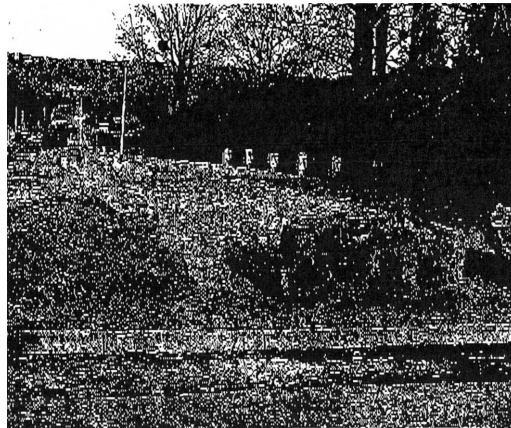
Berg- und Tal-Kurvenführung für Radfahrer gefährlich

Betrifft: »Brücke hat sich bewährt«, »EM« vom 14./15. Januar

Leider kann man diese Aussage über den Verlauf des neu gestalteten Radweges nicht treffen: ästhetisch sicherlich mit seiner Berg- und Tal-Kurvenführung gut gelungen, jedoch als praktischer Verkehrsweg für die Radfahrer vor allem im Winter gefährlich. Zudem stellt dieser Radweg einen erheblichen Umweg zu der direkten Verbindung von Ivenstraße und Tiedexer Tor dar. Die alte Strecke direkt von der neu gestalteten Brücke zum Tiedexer Tor ist durch Sperrung nicht mehr mit dem Fahrrad passierbar. Mittlerweile zeigen deutliche »Umfahrungsspuren« den ehemaligen Verlauf dieses Weges an. Warum würde in diesem Zusammenhang nicht mehr Rücksicht auf die Bedürfnisse der Fahrradfahrer genommen?

Cornelia Heise

Einbecker Morgenpost, 18. Januar 2006



FÜßGÄNGER MÜSSEN EINEN SCHLENKER MACHEN: Die direkte Verbindung zur alten Ivenstraße ist durch Findlinge versperrt. Der Bebauungsplan sieht vor, dass die ehemalige Ivenstraße lediglich Sackgasse ist, Fußgänger und Radfahrer werden über einen abknickenden Weg in Richtung Nördring geleitet. Wer einen kurzen Fußweg in die Stadt sucht, kann den Verbindungsweg zum Langen Wall einschlagen. Die jetzt gefrorene Fläche bei den Steinen wird nach Auskunft des Fachbereichs Bauen, Planen, Umwelt im Frühjahr bepflanzt.

Foto: Stöckemann

Einbecker Morgenpost, 28./29. Januar 2006

Mehr Einbecker aufs Rad bringen

Radverkehrskonzept: Erste Planungen liegen vor, jetzt Experten- und Betroffenen-Runde

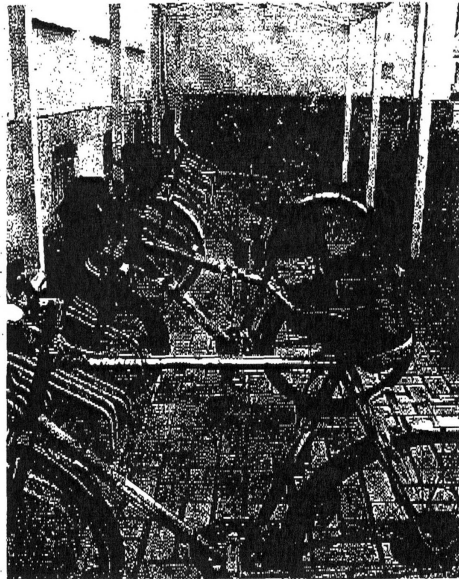
Was sich Einbecks Radfahrer wünschen, was die Bauverwaltung tun kann, um mehr Bürgern das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel schmackhaft zu machen und wie Einbeck eine fahrradfreundliche Stadt werden kann, diese Themen werden bei einem Workshop im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts erläutert. Am morgigen Dienstag, 21. Februar, treffen sich dazu viele Beteiligte, die gemeinsam eine breite Akzeptanz für das Fahrrad herstellen wollen.

Einbeck (ek). Radfahren in Einbeck soll einfacher und sicherer werden - so, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel ein ständiger Begleiter bei allen Wegen in der Stadt sein kann. Politik und Stadtverwaltung haben deshalb die Planungsgemeinschaft Verkehr aus Hannover mit einer Radverkehrskonzeption beauftragt. Erste Ergebnisse hat das Planungsbüro bereits vorgestellt.

Die Konzeption folge nicht nur dem aktuellen Fitness- und Gesundheitstrend, der durch das Radfahren unterstützt werde, so Christine Wandrey vom Fachbereich IV Bauen, Planen, Umwelt der Stadtverwaltung, sondern es sollen handfeste Vorteile für die Einbecker Radler geschaffen werden. »Wir wollen eine fahrradfreundlichere Stadt werden und die Angebote entsprechend verbessern, denn es besteht eindeutig Bedarf«, ergänzt Baudirektor Gerald Strohmeyer.

Ganz wichtig sei dabei, dass das Angebot annehmbar und nachvollziehbar sei. Wenn der Radfahrer Umwege in Kauf nehmen müsse, werde er möglicherweise doch wieder auf das Auto umsteigen. Die Öffnung von Einbahnstraßen war bei der Aktion »Einbeck macht mobil« somit das wichtigste Anliegen in einer von Bürgern aufgestellten Radfahrer-Wunschliste. Die Öffnung ist Teil eines Maßnahmenbündels, das Verbesserungen vor allem in der Innenstadt bringen soll. Sichere Fahrradstände und Wegweiser und vor allem die Beseitigung von Hindernissen zählen dazu - eben auch die Öffnung von Einbahnstraßen.

Das Planungsbüro will dazu sorgfältig ausgearbeitete Lösungen anbieten, die ein sicheres Miteinander von allen Verkehrsteilnehmern in den engen Gassen der Altstadt gewährleisten. Die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ist nach der Straßenverkehrsordnung seit 2001 möglich. Einbahnstraßenregelungen gerade in der engen Altstadt fallen für Autofahrer meist nicht weiter ins Gewicht, für Radfahrer sind Umweg-Touren jedoch ärgerlich. Viele Städte haben von der Öffnung schon regen Gebrauch gemacht, eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit war dadurch nicht zu verzeichnen. In Einbeck ist bislang ein Abschnitt der Wolperstraße entsprechend gekennzeichnet. Probleme, so Gerald Strohmeyer, habe es hier bisher nicht gegeben.



Das Fahrrad soll als alltägliches Verkehrsmittel stärker genutzt werden. Das ist das Ziel des Radverkehrskonzeptes, an dem die Stadt Einbeck zurzeit arbeitet. Foto: Kondziella

Wenn man weiter am Radwegenetz arbeite, gehe es nicht darum, hier und da ein Stück neu zu bauen oder auszuweisen, sondern man müsse ein komplexes Ganzes anstreben, wünscht sich Christine Wandrey. Wichtig sei dabei auch die Anbindung an den Radweg R1 und an den Leineradweg, und mit »Salz und Burgen« und dem Talauen-Radweg seien auch touristisch gute Konzepte in Gang gebracht worden.

15 fahrradinteressierte Akteure sollen nun im Rahmen eines Workshops diskutieren, wo es hingehen soll mit dem Radverkehr in Einbeck. Dazu treffen sich morgen Politiker, Arbeitgeber, Schüler, Fachhändler, AOK, die Fahrrad-Organisation AFC, Vertreter der Werbegemeinschaft, der Polizei, aus Kultur, Tourismus und Ordnungsamt. Ziel ist es, breite Akzeptanz für mehr Radverkehr in Einbeck herzustellen. »Die Zusammenarbeit, die wir anstreben, soll langfristig angelegt sein.« Über die Ergebnisse des Workshops wollen Christine Wandrey und Gerald Strohmeyer die Bauverwaltung im Anschluss berichten.

Das Konzept soll im Sommer, vermutlich zur Eröffnung des Fahrrad-Museums, vorgelegt werden. Darüber hinaus peilt Baudirektor Strohmeyer, der vom Erfolg der Radverkehrsförderung überzeugt ist, weitere Ziele an: »Es gibt in Niedersachsen einen Preis für die fahrradfreundlichste Kommune. Es wäre schön, wenn Einbeck bei diesem Wettbewerb einmal als Teilnehmer oder sogar als Preisträger dabei wäre.«

Schnell, gesund, flexibel, günstig: Aufs Rad umsteigen

Experten diskutieren im Rahmen von Arbeitsgruppen über Radverkehr in Einbeck / Nun Thema in den politischen Gremien

Die Möglichkeiten des Radverkehrs in Einbeck zu verbessern, ist das Ziel des Radverkehrskonzepts, das zurzeit erstellt wird. In zwei Workshops sind die Grundlagen dafür erarbeitet worden. Dabei wurde deutlich, dass Radverkehrsplanung mehr bedeutet als nur das Anlegen von Radwegen.

Einbeck (ek). »Die verschiedensten Akteure müssen sich daran beteiligen, wenn es darum geht, mehr Einbecker aufs Fahrrad zu bringen und das Rad zu einem alltäglichen Verkehrsmittel zu machen«, darin sind Baudirektor Gerald Strohmeier vom Fachbereich Bauen, Planen, Umwelt, Christine Wandrey vom Sachgebiet Stadtentwicklung, Umwelt sowie Edzard Hildebrandt und Karin Proell von der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) aus Hannover einig.

So haben sich am ersten Workshop auch ganz unterschiedliche Beteiligte mit den Ideen beschäftigt, wie man Fahrradverkehr in Einbeck attraktiver machen kann, wie Radfahren einfacher und sicherer wird. Dabei waren Vertreter von SPD, CDU und Grünen, der Polizei, vom Fahrradclub ADFC, von der Werbegemeinschaft, von der »Initiative« Einbeck, ein Vertreter der Schüler, von der Firma KWS als Beispiel für die Unternehmen in der Region, von City-Bike als Dienstleister rund ums Fahrrad sowie von der AOK, die die gesundheitlichen Belange des Radelns ins Spiel brachte. Die Einbecker Stadtverwaltung war vertreten durch die Sachgebiete Stadtentwicklung, Umwelt, Öffentliche Sicherheit/Ordnung und Tourismus.

Radverkehr als System stellte Diplom-Geografin Karin Proell vor. Sie erläuterte unter anderem, welche Bausteine zu einer fahrradfreundlichen Stadt gehören. Die Infrastruktur muss stimmen, es muss ein günstiges Fahrradklima herrschen, und auch die rechtlichen und verwaltungstechnischen Rahmenbedingungen sollten passen. Ging man in den 60-er und 70-er Jahren noch davon aus, dass ein Radwegenetz ausreichende kommunale Radverkehrsförderung bedeute, greift heute ein System aus Service, Kommunikation und Infrastruktur. Gute Gründe für Radverkehrsförderung sind die eigenständige Mobilität auch für Bürger ohne Auto, die Kosten spielen ebenso eine Rolle wie die Schnelligkeit: Gerade in der Stadt kann man viele Strecken damit schnell zurücklegen. Die Umwelt profitiert und natürlich die eigene Gesundheit.



Eine Arbeitsgruppe hat sich mit der Erstellung des Radwegekonzepts in Einbeck beschäftigt. Ihr gehörten neben Vertretern von Behörden unter anderem Edzard Hildebrandt und Karin Proell (vorn links) von der Planungsgemeinschaft Verkehr aus Hannover sowie Christine Wandrey und Gerald Strohmeier (vorn rechts) vom Fachbereich Bauen, Planen, Umwelt an. Foto: Kondziella

Mit Beispielen aus vergleichbar großen Städten zeigte Diplom-Ingenieur Edzard Hildebrandt, was anderswo für Radverkehr getan wird, wie sich Infrastruktur und somit auch die Nutzung verbessern lassen. Ein Radverkehrskonzept lässt sich durch kostengünstige Maßnahmen realisieren, es kann helfen, Potenziale und Stärken, zum Beispiel beim Tourismus, auszunutzen, und wenn man gezielt in Schwachstellen investiert, lässt sich ein Netz schnell realisieren. Es zeigte sich aber auch, dass kontinuierliche Aktivitäten für ein gutes Fahrradklima notwendig sind und dass eine Förderung auf vielen Ebenen erfolgen muss.

»Für das Auto ist ein Netz da, für das Fahrrad nicht, obwohl Radfahren gesellschaftlich anerkannt ist. Zudem ist das Auto dominant – bei wachsendem Interesse am Rad«, führte Strohmeier aus. Als Gründe nannte er die Bereiche Kosten, Gesundheit und Zeit. Es sei zwar »keine kleine Aufgabe«, das Thema Rad so zu unterstützen, es gebe aber viele engagierte Partner. Eine Arbeitsgruppe, wie sie sich zu diesen Workshops gefunden habe, sollte weiter begleitend dabei bleiben. Eine Gruppe, die innerhalb der Verwaltung schon besteht, soll zu bestimmten Schwerpunktaufgaben erweitert werden.

»Einbeck soll eine fahrradfreundliche Stadt werden«, dieses Ziel verfolgten die gemeinsam angestellten Überlegungen. Sie seien, berichte-

ten Gerald Strohmeier und Christine Wandrey, positiv überrascht gewesen vom großen Engagement, das bisher gezeigt wurde, und von ganz unterschiedlichen Seiten gebe es Unterstützung für das Vorhaben.

Zu den Arbeitsbereichen, mit denen sich die Gruppe nun befasst hat, gehörte unter anderem die Erstellung einer Mängelliste. Intensiv begleitet wurde auch die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in beide Richtungen. »Nur wenn wir kurze Wege sicherstellen, wird das Konzept auch angenommen«, waren die Planer überzeugt. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr kann unter bestimmten Bedingungen erfolgen, beispielsweise bei guten Sichtbeziehungen in der Straße, bei Tempo 30 und bei ausreichend breiten Straßen. Die Voraussetzungen sind in der Einbecker Innenstadt unter anderem gegeben beim Haspel, in der Münsterstraße, in der Wolperstraße und am Neuen Markt. Ungeeignet, weil viel zu schmal, ist dagegen der Kükenschnipp. Auch über eine ausgedehntere Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr sollte man nachdenken.

In einem nächsten Arbeitsschritt sind die Rahmenbedingungen soweit ausgearbeitet worden, dass sie zur Beratung im Stadtentwicklungsausschuss anstehen. Weitere Diskussionen im Verwaltungsausschuss und im Rat sollen für das Konzept einen sicheren Rahmen schaffen.

**Rundschreiben des niedersächsischen
Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zum
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**



Landkreise /kreisfreie Städte

Bearbeitet von Herrn Hornbach

Ihr Zeichen, Ihre
Nachricht vom

Mein Zeichen
- Fahrradbeauftragter-

Durchwahl (0511) 120-

24.06.2004

Finanzhilfen nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG);

- Förderung von selbstständig geführten Radwegen

- Förderung von Radwegweisung

Zu den im Bund/Länder-Arbeitskreis Radverkehr erörterten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gehört auch eine offensive, zeitgemäße Auslegung des GVFG in Bezug auf den Radverkehr. Hierdurch würde den Landkreisen, Städten und Gemeinden mehr Spielraum bei der Radverkehrsfinanzierung eröffnet. Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Diese Zielsetzung wird auch von der Nieders. Landesregierung unterstützt.

Vor diesem Hintergrund hat der GA-Arbeitskreis für Finanzierungsfragen des Gemeindeverkehrs (FAK) beschlossen:

- Selbstständig geführte Radverkehrsanlagen in gemeindlicher Baulastträgerschaft können im Rahmen des GVFG förderfähig sein. Es muss sich – wie bei den Straßen für den motorisierten Verkehr auch - um für den Radverkehr wichtige Wege handeln. Die kommunalpolitische Zielsetzung muss gemäß § 3 GVFG durch die entsprechende Ausweisung im Flächennutzungsplan der Gemeinde oder durch besondere Darstellung in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan zum Ausdruck gebracht werden.
- Mit der Wegweisung für den Radverkehr wird der Radverkehr auf sicheren und verkehrsgünstigen Radrouten geführt. Die Wegweisung für den Radverkehr stellt ein

eigenständiges „Verkehrsleitsystem“ dar. Sie dient der Optimierung, der Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Straßenverkehrs, insbesondere des Radverkehrs.

Die Wegweisung für den Radverkehr gemäß „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen ist als System förderfähig im Sinne des § 2 Abs.1Zf.1 f GVFG. Voraussetzung ist die Ausweisung in einem Radverkehrsplan der Kommune oder des Kreises.

Die Bezirksregierungen habe ich gebeten, ortsbezogene Spielräume bei der Beurteilung der Förderfähigkeit einer Maßnahme, in Bezug auf die vorstehenden Erweiterungen der GVFG-Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, flexibel zu nutzen und offensiv auszulegen.

Ich bitte, dies den Kommunen in ihrem Landkreis in geeigneter Form zur Kenntnis zu bringen.

Im Auftrage