



Stadt Hildesheim

Radverkehrskonzept 2025

Radverkehrskonzept Hildesheim 2025

– Bericht zum Projekt Nr. 1481 –

Auftraggeber:

Stadt Hildesheim
FB Stadtplanung und Stadtentwicklung
Markt 3
31134 Hildesheim
Tel.: 05121.301-3032
Fax: 05121.301-95-3032
info@stadt-hildesheim.de
www.hildesheim.de/stadtentwicklung

Projektverantwortliche:

Dipl.-Ing. Sandra Brouër
FBL Stadtplanung und Stadtentwicklung

Dipl.-Ing. Michael Veenhuis
BL Stadtentwicklung

Patrick Prause M.Sc.
Verkehrsplaner

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

PGV – Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511.220601-80
Fax: 0511.220601-990
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Projektleitung:

Dr.-Ing. Wolfgang Haller
Dipl.-Ing. Heike Prahlow

Bearbeitung:

Melissa Latzel M.Sc.
Dipl.-Geogr. Stefanie Busek
Nils Vullriede B.Sc.

unter Mitarbeit von:

Victoria Vogt B.Eng.

Hannover, April 2018

Inhalt

	Seite
1	Aufgabenstellung und Zielsetzung 1
2	Methodik 2
3	Ziele und Strategie 3
3.1	Ziele 3
3.2	Strategie 4
4	Rechtliche und entwurfsrelevante Rahmenbedingungen für Radverkehrsanlagen 7
4.1	Einführung 7
4.2	Entwicklungen in der StVO 7
4.3	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen 8
4.4	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten 16
4.5	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen 20
4.6	Radverkehrsführung in Hildesheim - Ableiten von Standards 21
5	Unfallanalyse des Radverkehrs 25
5.1	Entwicklung der Radverkehrsunfälle 25
5.2	Unfallgegner 27
5.3	Unfallzeiten 28
5.4	Unfalltypen und Charakteristika 30
5.5	Unfallursachen 31
5.6	Alter unfallbeteiligter Radfahrender 33
5.7	Generelle Aspekte und unfallauffällige Bereiche 34
6	Bestandsanalyse Radverkehr 37
6.1	Radverkehrsnetz 37
6.2	Radverkehrsanlagen 41
6.2.1	Führungsform des Radverkehrs 41
6.2.2	Qualität der bestehenden Radverkehrsanlagen 42
6.3	Routenbetrachtung 43
6.3.1	Robert-Bosch-Straße/Steinbergstraße 45
6.3.2	Goslarsche Straße/ -Landstraße 48
6.3.3	Hauptbahnhof – Universität 51
6.3.4	Himmelsthür – Nordstadt – Bavenstedt 60
6.3.5	Bahnhof – RBG – Lerchenkamp 66
6.3.6	Alfelder Straße 68
7	Radabstellanlagen 73
7.1	Anforderungen an Fahrradabstellanlagen 73
7.2	Übersicht der betrachteten Fahrradabstellanlagen 75
7.3	Zusammenfassung der näher betrachteten Fahrradabstellanlagen 77
7.4	Weitergehende Handlungsempfehlungen zum Fahrradparken 78
7.5	Ableitung des Handlungsbedarfes im Bereich Bike&Ride 82
7.6	Zusammenfassung Fahrradparken in Hildesheim 86
8	Wegweisung 88
8.1	Generelle Vorgaben 88
8.2	Wegweisung in der Stadt Hildesheim - Bestand 90

8.3	Empfehlungen für Hildesheim (Wegweisung)	92
9	Öffentlichkeitsarbeit und Service	95
9.1	Anforderungen	95
9.2	Bisherige Aktivitäten in Hildesheim	96
9.3	Empfehlungen für Hildesheim (Öffentlichkeitsarbeit)	98
10	Administrative Rahmenbedingungen	104
10.1	Kommunikation im Verwaltungshandeln	104
10.1.1	Definition	104
10.1.2	Möglichkeiten zum verwaltungsinternen Handeln am Beispiel anderer Kommunen	104
10.1.3	Handlungsempfehlungen zur internen Kommunikation in Hildesheim (Verwaltung, Politik, Verbände)	106
10.2	Hinweise zur Unterhaltung der Infrastruktur und zum Winterdienst im Radverkehrsnetz.	107
10.3	Finanzen	108
12	Fazit und Zusammenfassung	110
	Anhang	113
	Exkursion Göttingen	114
	Fahrradparken Bestandserfassung	117

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2025 (IVEP)¹ der Stadt Hildesheim sieht gegenüber dem Vergleichsjahr 2007 eine Steigerung des Radverkehrsanteils um 50% als anzustrebendes Zielszenario vor. Der Anteil der Wege der Bürgerinnen und Bürger in Hildesheim, die dann mit dem Rad zurückgelegt würden, soll dann bei 18% liegen. Hintergrund dieser Zielformulierung ist der im Mobilitätsbereich notwendige Beitrag zum Klimaschutz, der weniger Autoverkehr erfordert, sowie die im Stadtgebiet bereichsweise zu hohen Belastungen durch Lärm und Abgase. Die Stadt Hildesheim folgt damit dem Beispiel vieler anderer Städte und Regionen, die in der Förderung des Radverkehrs eine zukunftsorientierte Neuausrichtung der Mobilitätsplanung sehen, die bezahlbar ist und die positive Nebeneffekte, wie die Förderung der Gesundheit sowie die Belebung der Straßenräume aufweist. Die Förderung des Radverkehrs ist ein wesentlicher Beitrag zur umwelt- und stadtgerechten Mobilität von morgen.

Mit dem Radverkehrskonzept 2025 möchte die Stadt Hildesheim die Bedingungen für den Radverkehr in der Stadt auf der Grundlage eines systematischen Handlungskonzeptes verbessern. Im Rahmen der Radverkehrskonzeption werden die grundsätzlich im IVEP beschlossenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs inhaltlich ausgestaltet sowie mit Kosten und Prioritäten versehen. Weiterhin werden exemplarisch Grundlagen zur zukünftigen Führung und Gestaltung der Radverkehrsanlagen in Hildesheim erarbeitet.

Mit dem Radverkehrskonzept 2025 wird eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Hildesheim in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben.

¹ SHP Ingenieure
Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Hildesheim 2025; im Auftrag der Stadt Hildesheim, Hannover 2012

2 Methodik

Zu Beginn der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes in Hildesheim werden die rechtlichen und entwurfsrelevanten Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Radverkehrsanlagen aufgezeigt und daraus Standards für die Radverkehrsführung in Hildesheim abgeleitet, auf deren Basis die Maßnahmenentwicklung erfolgen soll.

Zur weiteren Bearbeitung wird das Radverkehrsnetz 2010 der Stadt Hildesheim, wie es im IVEP dargestellt ist, übernommen und bildet die Basis der Bestandsaufnahme. In Abstimmung mit dem Auftraggeber erfolgte die vertiefte Bestandsanalyse des Radverkehrsnetzes exemplarisch an sechs ausgewählten Routen, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen und Unterschiede in ihrer Bedeutung für den Radverkehr aufweisen. Anhand der Befahrung werden die vorhandenen Radverkehrsanlagen in ihrer Ausprägung sowie festgestellte Mängel erfasst und dokumentiert. In der weiteren Projektbearbeitung erfolgt im gesonderten Teil, für die ausgewählten Routen, eine detaillierte Maßnahmenplanung, in der die Einzelmaßnahmen mit Kosten und Prioritäten versehen werden.

Weiterhin wird die bestehende Situation im Radverkehr in Hildesheim bzgl. der Unfallsituation, der Radabstellanlagen und der Wegweisung betrachtet und bewertet. Ferner werden für die Aspekte Öffentlichkeitsarbeit und Service sowie die administrativen Rahmenbedingungen Empfehlungen ausgesprochen.

Das Radverkehrskonzept Hildesheim 2025 wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber entwickelt. Der Bearbeitungsprozess wurde durch eine begleitende Arbeitsgruppe (AG) mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verbänden, Institutionen, Verwaltungsabteilungen etc. unterstützt. In der begleitenden AG wurden alle wichtigen Themen inhaltlich aufbereitet, diskutiert und im Hinblick auf die Umsetzung (Kosten, Prioritäten etc.) mit einer Beschlussempfehlung versehen. Das Radverkehrskonzept wird über den Ausschuss dem Rat der Stadt zur Entscheidung vorgelegt.

Zur Einführung in das komplexe Thema Radverkehrsförderung wurde eine Exkursion nach Göttingen für die projektbegleitende Arbeitsgruppe und weitere Teilnehmende aus Politik und Verwaltung durchgeführt. Ziel war die Motivation der Teilnehmenden durch die Veranschaulichung guter Praxisbeispiele und die Möglichkeit der Erörterung der Rahmenbedingungen der Umsetzung der Maßnahmen mit den örtlichen Beteiligten.

3 Ziele und Strategie

Das Leitbild für den Radverkehr legt durch die angestrebten Ziele der Radverkehrsförderung die langfristige Entwicklungslinie fest. Daran orientiert werden im Rahmen des Handlungskonzeptes Maßnahmen entwickelt, die der Zielerreichung des Leitbildes dienen. Abbildung 1 veranschaulicht die für die Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Hildesheim definierten Ziele, Handlungsfelder und notwendigen Rahmenbedingungen.

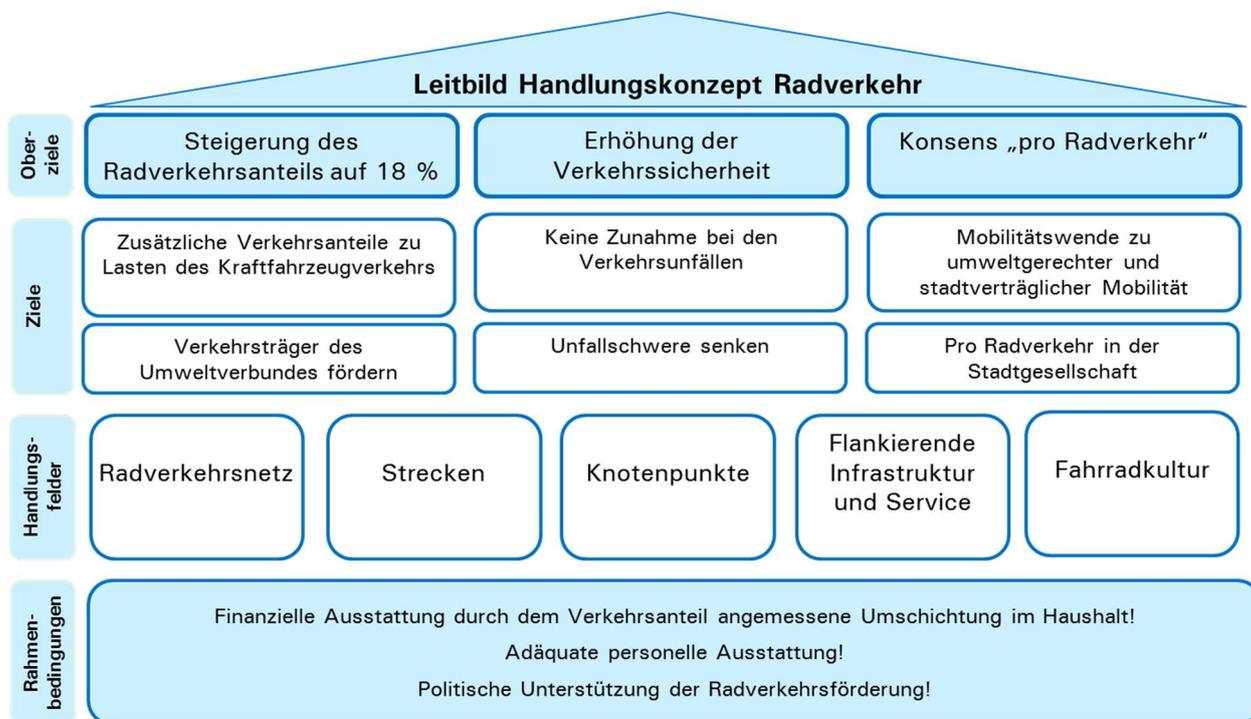


Abb. 1 Leitbild Handlungskonzept Radverkehr

3.1 Ziele

Um die drei Oberziele zu erreichen, muss das Radfahren bis zum Jahr 2025 sicher, schnell und komfortabel sein. Zusätzlich sollen sich Radfahrende durch ein gutes Fahrradklima wohl fühlen. Fahrradfreundliches Klima bedeutet, dass der Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Zudem müssen unterschiedliche Rahmenbedingungen auf diversen Ebenen gegeben sein. Neben politischem Engagement der Stadt sowie von Vereinen und Verbänden bedarf es vor allem einer personellen und finanziellen Unterstützung auf dem Weg zu 18 % Radverkehrsanteil bei verbesserter Verkehrssicherheit.

1. Steigerung des Radverkehrsanteils auf 18%

Der Radverkehrsanteil (Modal Split des städtischen Verkehrs) soll von etwa 12% im Jahre 2007 auf 18% bis 2025 ansteigen. Die zusätzlichen Verkehrsanteile sollen im Wesentlichen vom Kraftfahrzeugverkehr kommen, da es das erklärte Ziel der Stadt ist, den Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs auf unter 50% zu senken. Die positive Verkehrsentwicklung im Radverkehr soll nicht zu Lasten des ÖPNV gehen und auch die Nahmobilität zu Fuß nicht beeinträchtigen. Diese beiden Verkehrsarten sollen nach Möglichkeit ebenfalls gesteigert werden.

2. Weniger Radverkehrsunfälle trotz steigender Radnutzung

Die Entwicklung des Radverkehrsanteils in Hildesheim verzeichnet in den letzten Jahren nur eine geringe Zunahme. Trotz dieser eher geringfügigen Zunahme ist einer Zunahme der Radunfälle festzustellen: von 2012 auf 2014 erfolgte eine Zunahme um fast 18%! Dem muss entgegengewirkt werden. Ziel muss insbesondere ein deutlicher Rückgang der schweren Unfälle sein (Vision Zero).

3. Konsens „pro Radverkehr“

Das Radverkehrskonzept Hildesheim 2025 soll einen Beitrag zu umweltgerechter und stadtvträglicher Mobilität leisten. Dies setzt einen Konsens „pro Radverkehr“ in der Stadtgesellschaft voraus, da die weitere Förderung des Radverkehrs in einigen Fällen ohne Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr nicht erreichbar sein wird. Die Förderung des Radverkehrs kann nur dann positive Effekte entfalten wenn sie über den formalen Beschluss zum IVEP oder zum Radverkehrskonzept 2025 hinaus von der Stadtgesellschaft in einem breiten Konsens getragen wird.

3.2 Strategie

Die programmatischen Ziele sollen durch eine Strategie erreicht werden, die Einzelmaßnahmen stärker als bisher bündelt und den Radverkehr als System begreift, bei dem infrastrukturelle Maßnahmen, Serviceaspekte rund ums Rad und Maßnahmen des Marketing zusammenwirken.

Radverkehrsnetz

Ziel ist ein hierarchisch gestuftes Netz für den Alltagsverkehr mit einer guten Erschließungsqualität. Für einige Hauptstrecken des Radverkehrs sind Alternativrouten parallel zum Hauptstraßennetz zu entwickeln.

- Ausbau attraktiver Verbindungen zwischen den Stadtteilen untereinander und den Stadtteilen und der Innenstadt. Beispiele:
 - Verbindung Hildesheimer Wald/Neuhof – Alfelder Straße*
 - Verbindung zwischen Himmelsthür – Nordstadt - Bavenstedt*
 - Verbindung Goslarsche Straße zwischen Immengarten und PvH*
- Ausbau attraktiver Verbindungen zwischen dem Hauptbahnhof und den Hochschuleinrichtungen sowie anderer Schulen. Beispiele:
 - Verbindung vom Bahnhof zur Universität über die Fachhochschule*
 - Verbindung vom Bahnhof zur Robert-Bosch-Gesamtschule*
- Ausbau paralleler Routen zu Hauptverkehrsstraßen als Alternativrouten:
Beispiel:
 - Alternative zur Alfelder Straße entlang der Innerste*

Strecken

Die linienhafte Radverkehrsführung soll einen hohen Ausbaustandard aufweisen und den Radfahrenden schnell und komfortabel zum Ziel führen. Folgende Aspekte sind dabei zu beachten:

- Regelkonforme Radverkehrsanlagen an allen Hauptstrecken des Radverkehrs und an Hauptverkehrsstraßen
- Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen nur dann, wenn diese erforderlich ist
- Bei Flächenkonkurrenz stärker als bisher das Parken, Mittelinseln, Grünstreifen, überbreite Gehwege, Fahrstreifen in Frage stellen: Abwägung zu

Gunsten des Radverkehrs, wenn sonst Mindestmaße entstehen oder die Sicht behindert wird. Beispiele:

Goslarsche Straße Rückbau auf zwei Fahrstreifen

Bahnhofsallee Rückbau auf zwei Fahrstreifen

- Ausweisung von Fahrradstraßen zur bereichsweisen Bevorrechtigung des Radverkehrs. Beispiel:

Gartenstraße

Knotenpunkte

Ziel der Radverkehrsplanung ist es, ein Angebot für alle Nutzer zu schaffen, damit diese möglichst sicher, schnell und komfortabel über einen Knotenpunkt fahren können. Dabei müssen gestalterische und signaltechnische Aspekte berücksichtigt werden:

- Stadtverträgliche Umlaufzeiten an Lichtsignalanlagen zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Fuß- und Radverkehr sowie Einbeziehung des Fußgänger- und Radverkehrs in die Bewertung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten anhand der Qualitätsstufen des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2015, FGSV) (max. Wartezeit von 70 s bei QSV D).
- Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) und gestaffelte Haltelinien an allen wichtigen Knotenpunkten.
- Eigene Lichtzeichen für den Radverkehr.
- Verbesserung der Sichtbeziehungen an Einmündungen und Knotenpunkten durch den Rückbau freier Rechtsabbieger sowie abgesetzter Furten.
- Bei bedarfsgesteuerter Schaltung: Abschaffung von Druck Tastern, stattdessen Induktionsschleifen oder Berücksichtigung der Radfahrenden in allen Umläufen.

Flankierende Infrastruktur und Service

Zu einem fahrradfreundlichen Klima gehören attraktive Fahrradabstellanlagen an Quellen und Zielen sowie an Umstiegspunkten zu anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus sollen den Radfahrenden Service- und Komfortangebote zur Verfügung gestellt werden. Die Unterstützung bei der Anschaffung von Dienstfahrrädern spielt wegen der Vorbildrolle der Verwaltung ebenfalls eine wichtige Rolle.

- Ausreichendes Angebot zum Fahrradparken,
- Förderung der Intermodalität (B+R) an Haltestellen des ÖPNV,
- Förderung der Radnutzung im Berufsverkehr und für Arbeitswege,
- Allwettertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur sicherstellen,
- Wegweisungskonzept für Hildesheim fortführen und
- Service- und Komfortangebote rund ums Rad entwickeln.

Fahrradkultur

Die Radfahrenden in Hildesheim sollen sich als gleichwertige Verkehrsteilnehmende fühlen. Ziel ist es ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, welches in der Öffentlichkeit durch Aktionen und Informationen kommuniziert wird. Das Radfahren sollte künftig in Hildesheim Spaß machen. Die Verkehrsakteure arbeiten eng miteinander zusammen, um den Radlern optimierte Angebote im Bereich Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service zu ermöglichen.

- Imagekampagne zur Stärkung des Bewusstseins für die Nutzung des Fahrrads und zur Verbesserung der Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenverkehr.
- Vernetzung der Verkehrsakteure.

- Kontinuierliche Zusammenarbeit der Radverkehrsakteure in der AG Radverkehr.

Rahmenbedingungen

Nur mit den entsprechenden Rahmenbedingungen wird eine effektive Radverkehrsförderung erst ermöglicht. Hierzu gehört eine angemessene finanzielle und personelle Ausstattung, die sich perspektivisch am steigenden Radverkehrsanteil orientiert.

- Dem Verkehrsanteil entsprechende Bereitstellung von Mitteln im Investitionshaushalt.
- Bereitstellung von personellen Ressourcen für die Radverkehrsplanung, ggf. mit eigenem Budget für die Vorbereitung von Maßnahmen.

4 **Rechtliche und entwurfsrelevante Rahmenbedingungen für Radverkehrsanlagen**

4.1 **Einführung**

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der FGSV oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab. Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrenden erforderlich. In Problembereichen müssen radfahrerfreundliche Lösungen gefunden werden (bspw. Alfelder Straße), auch wenn diese schwierig umzusetzen sind.
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

4.2 **Entwicklungen in der StVO**

Seit der Herausgabe von ERA 95 und der StVO-Novelle 1997 liegen umfangreiche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Die folgende Aufzählung gibt eine Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO (StVO-Neufassung 2013 und VwV-StVO 2009):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine „Rangordnung“ zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.

- Rechtliche Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen durch Ausnahme von den Bestimmungen.
- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.
- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) müssen Radfahrende bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.
- Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.
- Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.
- Radfahrende müssen sich nicht mehr nach Fußgängersignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit Fußgängern sind Kombisignale notwendig. Die Übergangsregelung endete zum 31.12.2016.
- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.
- Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.

Im Dezember 2016 wurde die StVO erneut aktualisiert. Der neue Stand sieht Tempobegrenzungen für den Kfz-Verkehr im Bereich von Schulen und Kindergärten vor, die sich auch positiv auf den Radverkehr ausüben, da sich durch die geringere Geschwindigkeit das Miteinander im Straßenverkehr deutlich verbessern kann.

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus der StVO und VwV-StVO sowie den aktuellen Regelwerken (insbesondere RAS 06 und ERA) ergibt und für die Radverkehrsführung in Hildesheim von Relevanz ist, dargestellt. Die Aussagen bilden damit eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im Radverkehrskonzept.

4.3 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

In Tab. 1 werden die angestrebten Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAS 06 und ERA 2010 aufgeführt, wobei im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei höheren Radverkehrsbelastungen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung auch größere Breiten erforderlich werden können. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten.

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (1,60*) m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m (inkl. Markierung)	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gem. Geh- u. Radweg	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		
**in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrende/Stunde		

Tab. 1 Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAST 06 bzw. ERA 2010 (Breitenangaben ohne Sicherheitstrennstreifen von in der Regel 0,75 m bzw. mind. 0,50 m bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen).

Daraus abgeleitet lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht².

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RAST 06 und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 2). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu geben die ERA besondere Hinweise.

² Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 1; Richtwerte für Gehwege nach RAST 06 bzw. nach „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2001) mindestens 2,50 m



Abb. 2 Vom Gehweg getrennter Radweg (Hildesheim, Bahnhofsallee Süd)

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 oder 241 StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach der Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.



Abb. 3 Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hildesheim, Steuerwalder Straße)

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht gekennzeichnete Radwege³ Bestand haben. Radfahrende dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und

³ Bisher: sogenannte „andere“ Radwege

- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.



Abb. 4 Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hinweis: unzureichende Breite) (Hildesheim, Hohnsen)

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag erkennbar. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen. Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrsrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge⁴ - die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr, z. B. Lerchenkamp und Römerring. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Dabei sollte der Standard dieser Radverkehrsanlagen sich je nach Netzbedeutung für den Radverkehr weiterhin nach der Anforderung der Regelwerke richten. Der Mindeststandard ergibt sich aus der Verkehrssicherungspflicht. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Zweirichtungsraddwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“

⁴ Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. *Gemäß aktueller StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ erfolgen (dann also ohne Benutzungspflicht).* Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite (vgl. Abb. 5). Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 5 Zweirichtungsradweg (Hildesheim, Marienburger Straße)

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Die neuen Bestimmungen der VwV-StVO enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich. Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten. In Hildesheim werden Radfahrstreifen bislang eher selten eingesetzt.



Abb. 6 Radfahrstreifen (Hildesheim, Kurt-Schumacher-Straße)

Schutzstreifen sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot. Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.



Abb. 7 Schutzstreifen als Schonraum für Radfahrende und als „Reservefläche“ für große Fahrzeuge (Hildesheim, Kreuzstraße)



Abb. 8 Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Hildesheim, Bahnhofsallee Nord)

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrende anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RASSt 06 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein. Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechsellvorgängen nach Möglichkeit Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radfahrerpiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund mehr für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrenden zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrenden je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 2010 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schülerinnen und Schüler und Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Außerorts sind sie die Regel.

Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 9 Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts (Hildesheim, Itzumer Hauptstraße)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrende auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Borsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren. Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen (Abb. 10).



Abb. 10 Gehweg, Radfahrer frei (Hildesheim, Bavenstedter Straße)

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich.

Diese Regelung ist für beide Verkehrsteilnehmer keine zufriedenstellende Lösung und sollte sich nur auf Ausnahmen begrenzen und nicht als Standard umgesetzt werden, so wie es häufig in Hildesheim der Fall ist.

4.4 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAS 06, ERA 2010 und StVO u.a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an Knotenpunkten mit LSA sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z. B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrenden durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 11 Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Beispiel Bremen)

Radfahrstreifen können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 12 Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hildesheim, Steuerwalder Straße)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/ linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radfahrersignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knotenpunkten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Nach der StVO-Neufassung erfolgt die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrenden zukünftig grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten, wobei für die erforderliche Umsetzung eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2016 galt.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist. Nach RAS 06 und ERA 2010 beträgt die Mindestbreite von Schutzstreifen 1,25 m.



Abb. 13 Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt mit zusätzlicher Rotmarkierung (Berlin)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrende (und Fußgängerinnen und Fußgänger) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspo-

tenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.

Eine direkte Führung der geradeaus fahrenden Radfahrenden auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmer, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allem dann, wenn sich die Hauptfahrrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. wenn Kfz vorrangig rechtsabbiegen und Radfahrende geradeaus fahren. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrende können ARAS eine sichere Lösung sein. Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 14 Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) mit Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen (Hildesheim, Steuerwalder Straße)

Für **linksabbiegende Radfahrende** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrenden erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in den RAS 06 und ERA 2010 genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrende zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als die günstigsten Lösungen erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

4.5 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben, in jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrende geschaffen werden oder Radfahrende von Abbiegeverboten ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrende durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen sind eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen. Als Sonderweg für Radfahrende ausgewiesen, genießen Radfahrende bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Dieser kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen. Nach der StVO-Neufassung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h. Fahrradstraßen sind so auch beschilderungstechnisch gut in vorhandene Tempo 30-Zonen zu integrieren.

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Abb. 15 Fahrradstraße (Burgdorf, Goethestraße)

Einbahnstraßen verhindern häufig die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für die Radfahrenden im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung. Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen⁵, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet, lässt erkennen, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten -auf niedrigem Niveau- noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legalem gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der StVO-2013 einschränkende Bestimmungen in der VwV-StVO weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.

4.6 Radverkehrsführung in Hildesheim - Ableiten von Standards

Die Radverkehrsführung in Hildesheim sollte eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausführung erhalten. Dies dient sowohl der besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmenden als auch der Vereinfachung der Planungs- und Abstimmungsprozesse. Darüber hinaus wirkt eine einheitliche Ausbildung auch im Sinne eines „corporate design“ öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs.

⁵ Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BASt, Heft V83, Bremerhaven 2001

Nachfolgend werden stichpunktartig und in Anlehnung an die Vorgaben der Regelwerke generelle Vorgaben und Ausbaustandards für die zukünftige Radverkehrsführung in Hildesheim definiert.

- Die Wahl der Radverkehrsführung hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach der Vorgabe der ERA 2010.
- Im Regelfall kommt aus Sicherheitsgründen innerorts richtungstreue Führung zum Einsatz.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.

Ausbau von Radverkehrsanlagen

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer Zunahme von Pedelecs von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung des Radverkehrs in Hildesheim zusammenfassen:

- Die Breiten von Radverkehrsanlagen richten sich nach den Vorgaben der ERA 2010.
- Folgende Breiten für Sicherheitstrennstreifen sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:
 - 0,75 m zum Längsparken
 - 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
 - 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)
- Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.
- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende Beschilderung, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- Duale Führungen (z.B. Radwege ohne Benutzungspflicht, Schutzstreifen) zur Berücksichtigung aller Radfahrtypen sind innerorts zu bevorzugen.

Weitere generelle Vorgaben

- An **Grundstückszufahrten** soll der Radwegebelag generell durchgeführt werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also keine Absenkungen im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen.
- An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, kann die Sicherheit durch eine Roteinfärbung der Radverkehrsfurt erhöht werden.
- Stöße an den **Bordsteinabsenkungen** sind für den Radverkehr generell unkomfortabel und führen u. U. zu einer erhöhten Sturzgefahr. Sie sollten z. B. im Rahmen eines "Bordabsenkungsprogramms" oder auch bei laufenden Unterhaltungsarbeiten sukzessive durchgängig beseitigt werden. Stand der Technik ist heute der stufenlos abgesenkte Bord.
- Einsatz von **Querungshilfen an Ortseingängen**

- Der innerörtliche Radverkehr sollte nach Möglichkeit richtungstreu geführt werden.
 - Beim Übergang einer beidseitig innerörtlichen Führung in eine einseitige Führung im Außerortsbereich dienen z. B. Mittelinseln als Querungsmöglichkeiten.
 - Darüber hinaus bewirken sie auch eine Geschwindigkeitssenkung im Ortseingangsbereich.
- **Zweirichtungsradverkehr**
- Die Freigabe linker Radwege ist aus Sicherheitsgründen nur im begründeten Ausnahmefall vorzusehen.
 - Im Zuge von Zweirichtungsradwegen erfolgt eine Kennzeichnung mit dem Zusatzzeichen 1031 StVO in beide Richtungen, um die Zulässigkeit der Ausnahmeregelung zu verdeutlichen und gleichzeitig ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass beim Fehlen dieser Beschilderung kein Zweirichtungsradverkehr erlaubt ist.
 - Ist der Zweirichtungsverkehr nur auf einem ausgewählten Abschnitt zulässig, um z.B. das legale Erreichen einer gesicherten Querungsstelle zu ermöglichen, so kann dies mit Z 245 StVO verdeutlicht werden.
 - An Knotenpunkten ist eine besondere Sicherung der Zweirichtungsradwege erforderlich. Neben der Markierung von Piktogrammen und Pfeilen wird die Roteinfärbung der Radverkehrsfurten empfohlen.
 - Im Zuge der Zufahrten der Anschlussknotenpunkte ist zusätzlich eine Beschilderung mit Zeichen 1000-32 StVO zu empfehlen.
 - Zu Beginn und am Ende eines Zweirichtungsradweges sind sichere Querungsmöglichkeiten erforderlich.
- An **Knotenpunkten** muss der Sichtkontakt gewährleistet sein. Hierzu ist es erforderlich, dass
- das Parken im Einmündungsbereich unterbunden wird,
 - der Radweg an die Fahrbahn herangeführt wird und
 - die Radfahrenden sich durch eine vorgezogene Haltlinie im Sichtfeld der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer aufstellen können.
- Grundsätzlich ist die Markierung von Radverkehrsfurten erforderlich.
- Zur Führung des Radverkehrs an innerörtlichen **Kreisverkehren** gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen. Daraufhin wird derzeit eine Vertiefungsuntersuchung der GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) durchgeführt. Bis deren Ergebnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll. Dies kann entweder im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf umlaufenden Radverkehrsanlagen mit Vorrang für Rad- und Fußverkehr erfolgen.
- Radverkehr in **Tempo 30-Zonen** wird grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- **Einbahnstraßen** sollen für Radverkehr - wenn möglich - in Gegenrichtung geöffnet werden, auch wenn sie nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind.
- **Selbständige Wege**, die Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, sollen befestigt werden (asphaltieren oder ebenes Pflaster verlegen). Wenn sie besondere Bedeutung für den Alltagsradverkehr haben, sollten sie auch beleuchtet werden.

- Die Durchlassbreite bei **Pollern oder Umlaufsperrern** betragen mind. 1,50 m. Zum Einsatz kommen sollten ausschließlich reflektierende Elemente, Poller werden darüber hinaus mit Bodenmarkierungen versehen.
- **Fahrradstraßen** stellen insgesamt eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Sie sollen zukünftig in Hildesheim zum Einsatz kommen. Da das Element Fahrradstraße für Hildesheim neu ist, besteht die Chance, von vornherein ein einheitliches, Hildesheim-typisches Design zu entwickeln, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen.

Radwegestandards

Eine einheitliche Ausbildung der Radverkehrsanlagen und den damit einhergehenden Wiedererkennungswert verbessert die Orientierung für die Radfahrenden. Vor Ort ist damit deutlich und für alle Verkehrsteilnehmenden zu erkennen, auf welchen Verkehrsflächen der Radverkehr zulässig ist und wo nicht.

Derzeit weist Hildesheim insbesondere bei den vorhandenen Radwegen eine Vielzahl unterschiedlicher baulicher Ausführungen auf. Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung wird empfohlen, sukzessive einen baulichen Standard und damit ein einheitliches Erscheinungsbild für Radwege einzuführen.

Die Vorlage für einen Radwegestandard könnte der Ausbau der Bahnhofsallee Süd (rotes Pflaster mit grauer Einfassung) darstellen. Der Radweg verfügt über eine ausreichende Breite für den richtungstreuen Radverkehr und über farblich abgesetzte Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Die Abtrennung von Rad- und Fußweg erfolgt durch die Farbwahl des Materials.



Abb. 16 Neu gestalteter Radweg im Zuge der Bahnhofsallee Süd (Hildesheim)

Bei Neu- bzw. Umbaumaßnahmen sollten die Radverkehrsanlagen dabei zukünftig in dem abzustimmenden und festzulegenden einheitlichen Erscheinungsbild (wieder-) hergestellt werden. Auch die vorhandenen Radverkehrsanlagen sollten sukzessive in das neue Erscheinungsbild umgebaut werden.

5 Unfallanalyse des Radverkehrs

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung in Hildesheim wurden die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Stadt Hildesheim aus den Jahren 2012 bis 2014 zugrunde gelegt. Für einzelne Betrachtungen wurden zusätzliche Daten aus anderen Jahrgängen herangezogen. Sämtliche Daten wurden von der Polizeidirektion Hildesheim zur Verfügung gestellt, der für ihre tatkräftige Unterstützung des Projektes ausdrücklich zu danken ist.

5.1 Entwicklung der Radverkehrsunfälle

Im Betrachtungszeitraum 2012-2015 wurden insgesamt 595 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden polizeilich erfasst. Die jährliche Anzahl der Unfälle ist dabei deutlichen Schwankungen unterworfen und liegt im Betrachtungszeitraum zwischen 118 Unfällen in 2013 und 172 Unfällen in 2014.

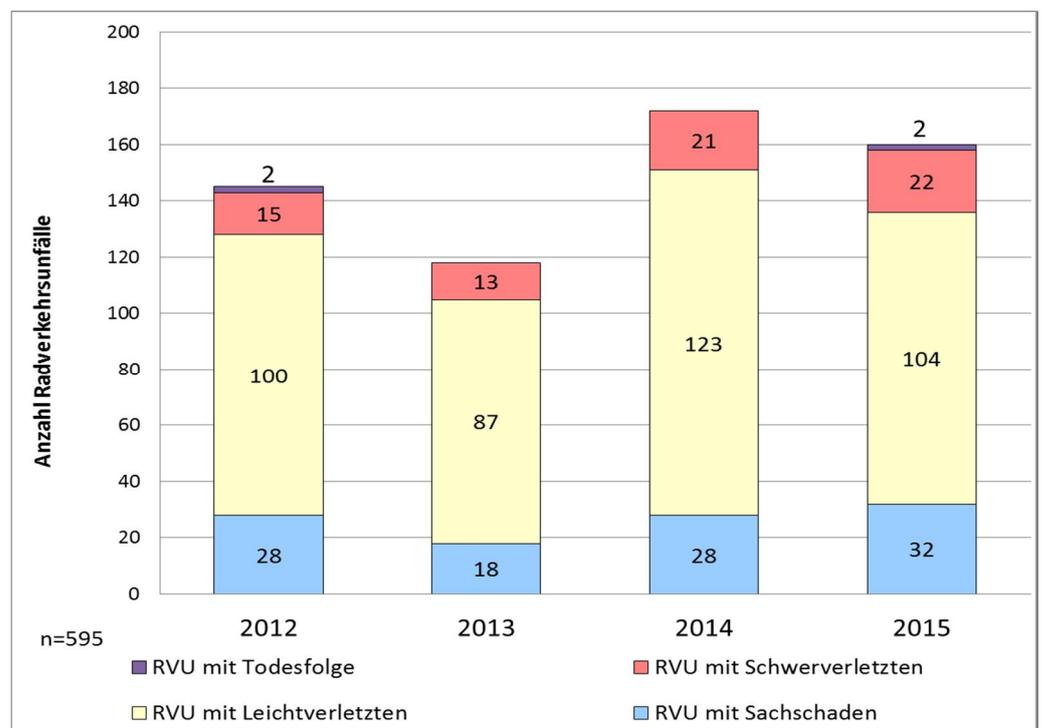


Abb. 17 Radverkehrsunfälle in Hildesheim in den Jahren 2012-2015

Von den insgesamt 595 Unfällen ereigneten sich vier Unfälle mit Todesfolge, insgesamt 71 mit schweren Verletzungen und 414 mit leichten Verletzungen. Bei 106 Unfällen blieb es beim Sachschaden.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle auf die erfahrungsgemäß sehr hohe Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen ohne Verletzungsfolge, da gerade diese Unfälle oft nicht polizeilich gemeldet oder nicht in die Statistik aufgenommen werden. Im Vergleich mit anderen Städten werden daher nur die Unfälle mit Personenschäden berücksichtigt.

Betrachtet man die längerfristige Entwicklung in Hildesheim, so stellt man fest, dass die Gesamtanzahl der an Unfällen beteiligten Radfahrenden von 2002-2009 stetig angestiegen ist. Von 2010-2013 hat sich die Anzahl der verunfallten Radfahrenden wieder verringert. Nach einem unfallreichen Jahr 2014 ist

die Anzahl der Unfälle in 2015 wieder leicht zurückgegangen. In den Jahren 2012 und 2015 sind jeweils zwei Unfälle mit Todesfolge zu verzeichnen.

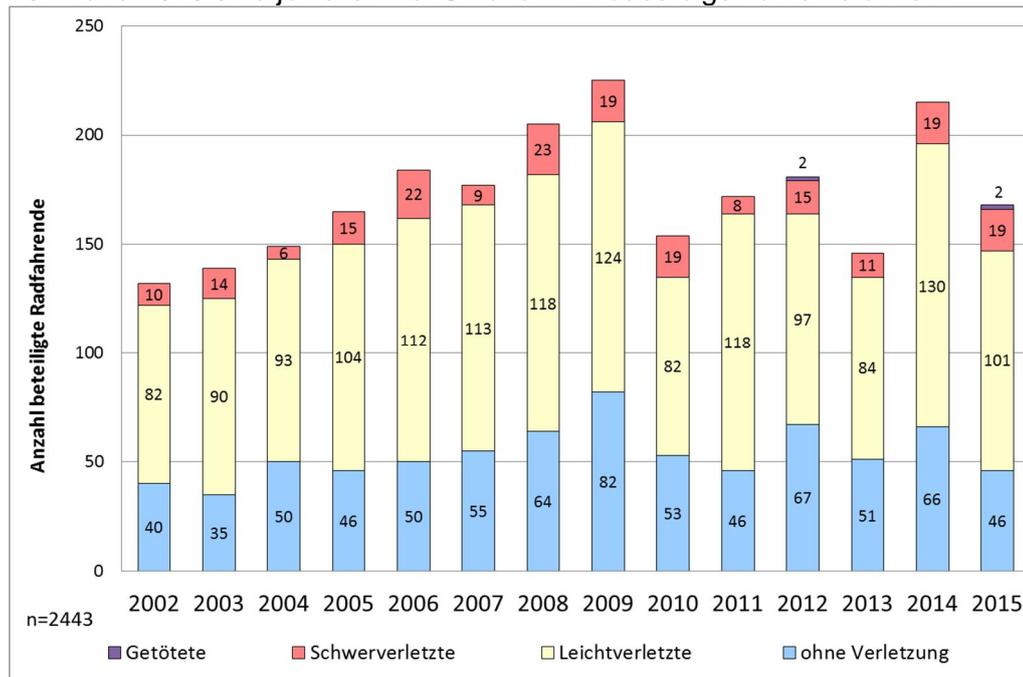


Abb. 18 Anzahl unfallbeteiligter Radfahrer im Hildesheimer Stadtgebiet 2002 2015

Setzt man den Radverkehrsanteil einer Kommune in Relation zur Einwohnerzahl und zum Unfallgeschehen erhält man einen Vergleichswert für die Radverkehrssicherheit einer Stadt. Für den Vergleich mit Hildesheim wurden einige Städte aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Niedersachsen herangezogen, für die dem Gutachter alle erforderlichen Werte vorlagen.

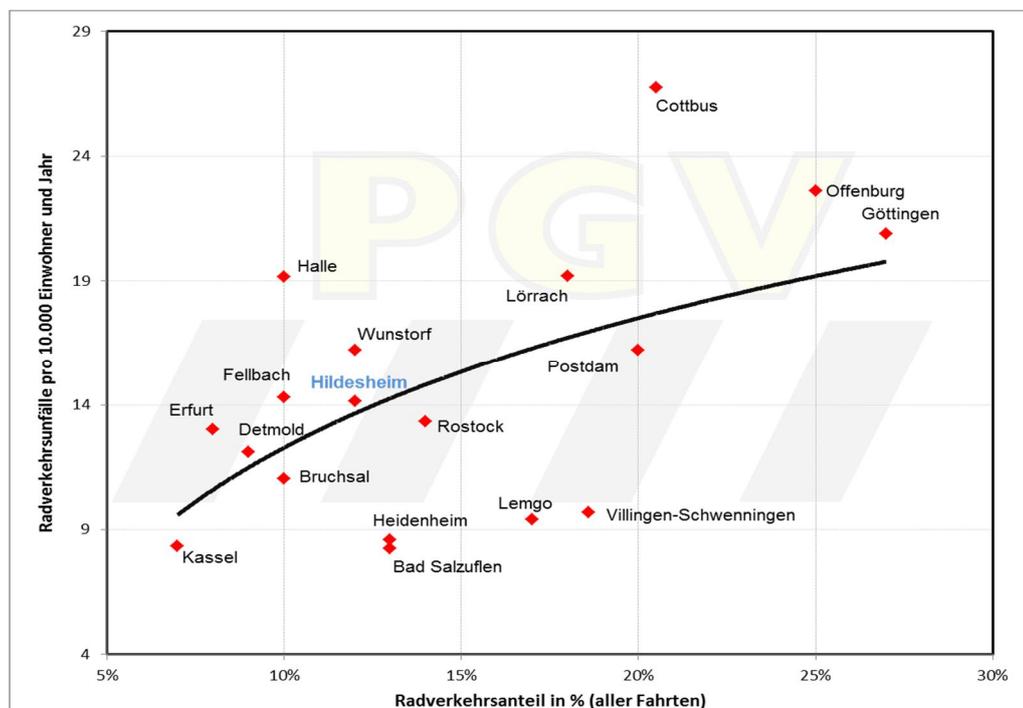


Abb. 19 Vergleich des Unfallgeschehens in Hildesheim (2012-2014) mit anderen Kommunen in Relation zum Radverkehrsanteil und zur Einwohnerzahl

Abb. 19 stellt das Ergebnis des Vergleichs grafisch dar. Daraus ist abzulesen, dass die Unfallbelastung mit Radverkehrsbeteiligung in Hildesheim in Bezug zur Einwohnerzahl und zum Radverkehrsanteil von 12 % leicht über dem durchschnittlichen Trend der zum Vergleich herangezogenen Städte liegt.

5.2 Unfallgegner

In Hildesheim dominieren Pkw als Unfallgegner bei den Radverkehrsunfällen mit Personenschaden mit 67 %. Auch in anderen Städten bzw. im bundesweiten Vergleich ereignen sich die meisten Unfälle zwischen Radfahrenden und Pkw.

Bei 45 (12,5 %) der insgesamt 361 Radverkehrsunfällen, bei denen ein Personenschaden folgte, handelt es sich um einen Alleinunfall eines Radfahrenden, weitere 30 Unfälle (ca. 8 %) ereigneten sich zwischen jeweils zwei Radfahrenden. Insgesamt 26 Unfälle (7 %) ereigneten sich zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, 8 Unfälle (2 %) mit Beteiligung von Lkw.

Diese Verteilung der Unfallgegner entspricht in etwa der bundesweiten Aufteilung, wobei in Hildesheim etwas mehr Unfälle mit Pkw und zu Fuß Gehenden geschehen und etwas weniger Alleinunfälle von Radfahrenden (vgl. Abb. 20).

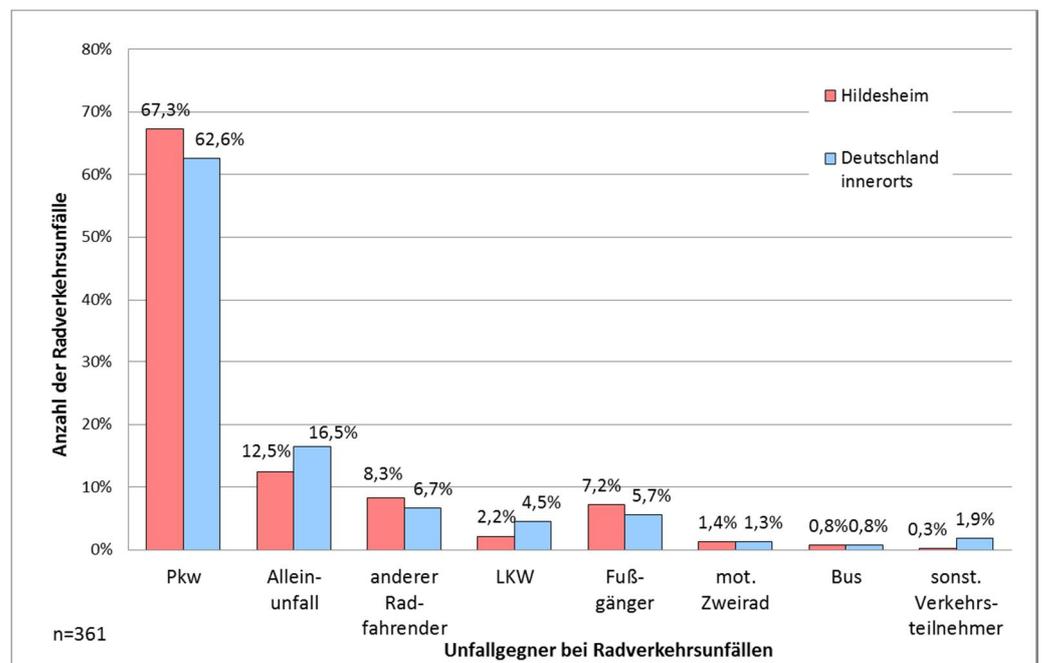


Abb. 20 Unfallgegner von Radfahrenden bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Hildesheim (2012-2014) und Deutschland innerorts (2014)

Insgesamt wurden bei 43,5 % der betrachteten Radverkehrsunfälle mit Personenschaden die Radfahrenden als Hauptunfallverursacher eingestuft. Zu berücksichtigen ist, dass hierin auch die Alleinunfälle und die Unfälle zwischen zwei Radfahrenden enthalten sind. Betrachtet man nur die Verkehrsunfälle zwischen Radfahrenden und anderen Beteiligten, so stellen die Radfahrenden nur zu 29 % die Unfallverursacher dar. Insbesondere bei den Unfällen mit zu Fuß Gehenden wurden überwiegend die Radfahrenden als Unfallverursacher eingestuft.

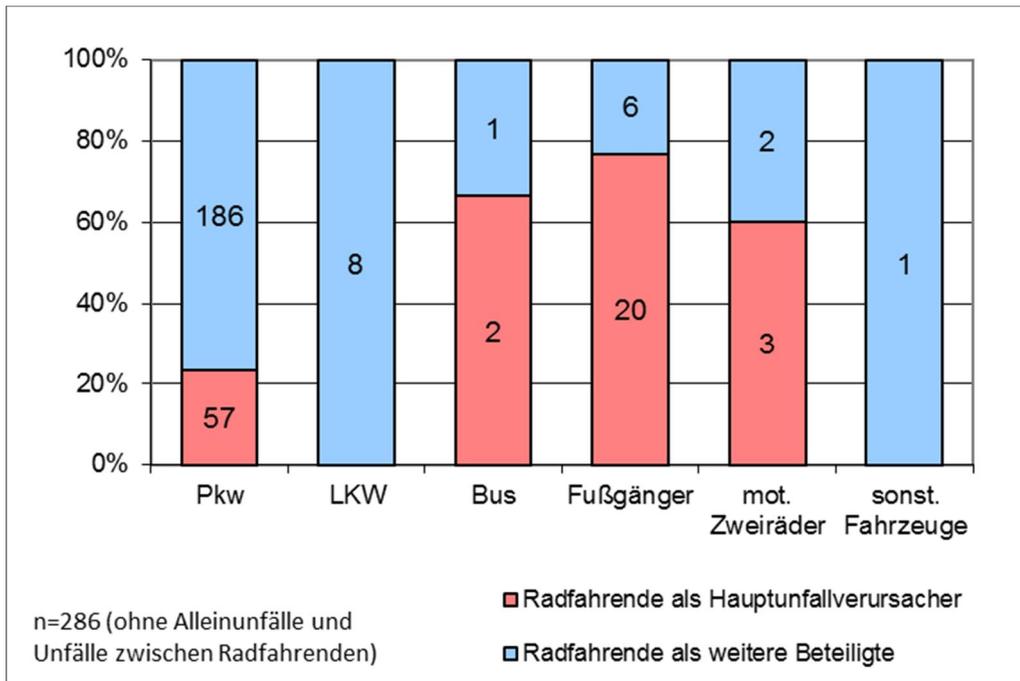


Abb. 21 Hauptverursacher von Radverkehrsunfällen

5.3 Unfallzeiten

Die Auswertung der Unfallzeitpunkte zeigt jeweils eine ausgeprägte morgendliche und nachmittägliche Spitze zwischen 7.00 und 8.00 Uhr bzw. zwischen 17.00 und 18.00 Uhr. Insgesamt lässt sich ein hohes Unfallaufkommen am Nachmittag bis ca. 19 Uhr erkennen.

Die Spitzenzeiten im Unfallgeschehen sind damit vor allem zu Zeiten des vermehrten Schüler- und Berufsverkehrs zu verzeichnen. Ein Vergleich zum Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf wurde nicht durchgeführt, es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Verteilung der Unfallzahlen mit der Verteilung des Verkehrsaufkommens im Alltagsverkehr (Kfz- und Radverkehr) in etwa deckt.

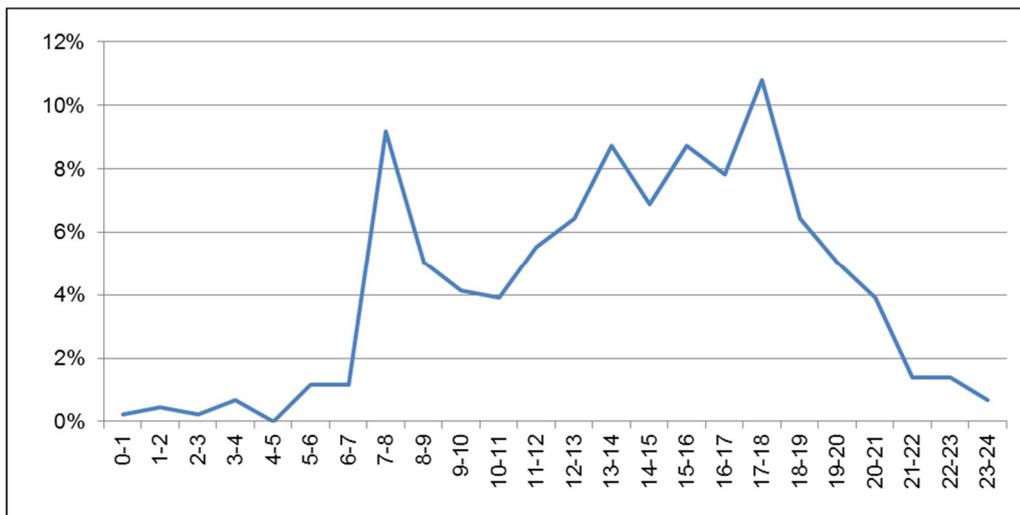


Abb. 22 Tagesganglinie aller Radverkehrsunfälle in Hildesheim 2012-2014

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens im Wochenverlauf zeigt sich, dass an Werktagen deutlich mehr Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung stattfinden als am Wochenende.

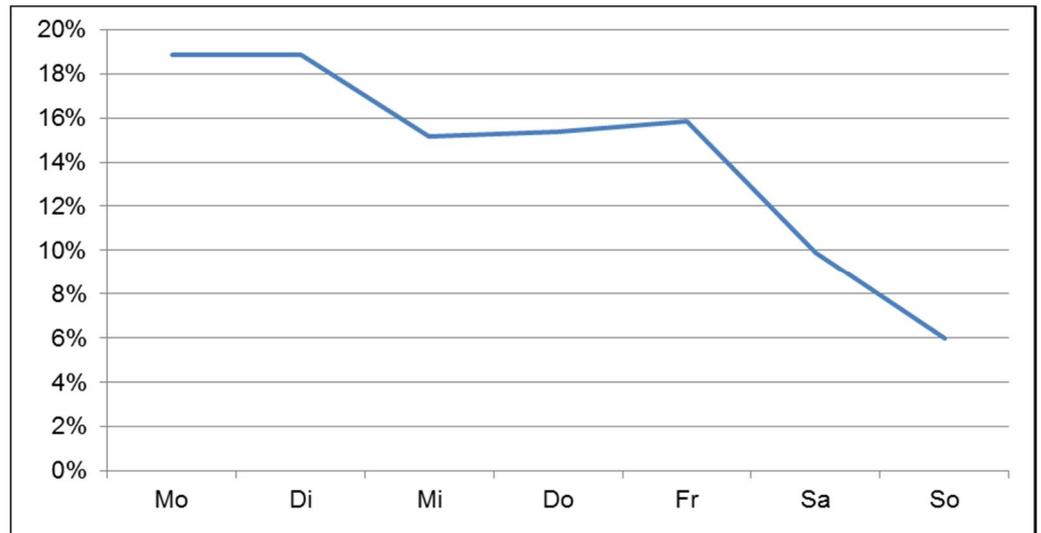


Abb. 23 Wochenganglinie aller Radverkehrsunfälle in Hildesheim 2012-2014

Im jahreszeitlichen Verlauf sind vor allem die Sommermonate (Juni-Oktober) unfallauffällig. Der leichte Anstieg der Unfallzahlen im Oktober könnte im Zusammenhang mit den beginnenden schlechten Licht- und Sichtverhältnissen gesehen werden.

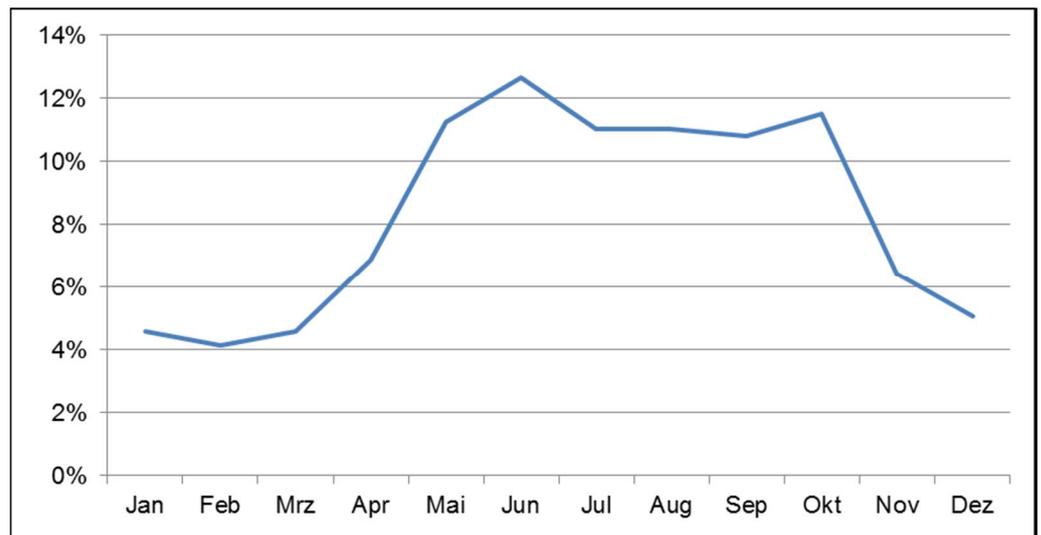


Abb. 24 Jahresganglinie aller Radverkehrsunfälle in Hildesheim 2012-2014

Insgesamt entsprechen die Ganglinien des Unfallaufkommens denen des zu erwartenden Radverkehrsaufkommens im Freizeit- und Alltagsradverkehr. Auch bei einer Auswertung der Lichtverhältnisse zum Unfallzeitpunkt konnten keine weiteren Erkenntnisse zum Unfallgeschehen abgeleitet werden.

5.4 Unfalltypen und Charakteristika

Der Unfalltyp beschreibt die Verkehrssituation (verkehrliche Konfliktsituation), die zu dem jeweiligen Unfall führte. Für Hildesheim ergab die Auswertung der 435 Unfälle keine besonderen Auffälligkeiten. Die mit Abstand häufigsten Unfalltypen sind „Einbiegen/Kreuzen“-Unfälle bzw. Abbiegeunfälle (Abb. 25). Analog dazu erfolgen die Unfälle überwiegend an Einmündungen, Knotenpunkten und Grundstückszufahrten. Diese mit anderen Städten vergleichbare Verteilung der Unfalltypen ist typisch für Situationen, bei denen der Radverkehr im Seitenraum geführt wird.

Betrachtet man die Folgen der einzelnen Unfalltypen, so zeigt sich, dass vor allem die Abbiege- sowie die Einbiegen-Kreuzen-Unfälle zu schweren Personenschäden führen (Abb. 25).

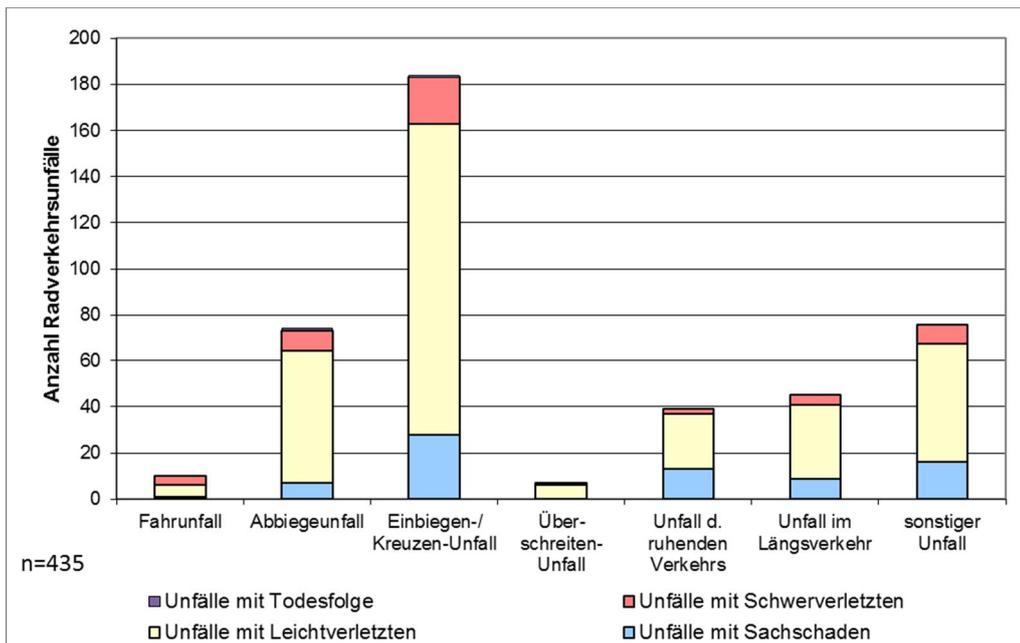


Abb. 25 Unfalltypen in Kombination mit Unfallfolge

Bei 288 der 435 Radverkehrsunfälle wurde die Charakteristik der Unfallstelle polizeilich erfasst. Hierbei handelt es sich bei 40 % der Unfälle um Einmündungen (Abb. 26). Darüber hinaus stellen Kreuzungen sowie Ein- bzw. Ausfahrten weitere Konfliktbereiche dar. Diese Charakteristiken passen zur Verteilung der Unfalltypen.

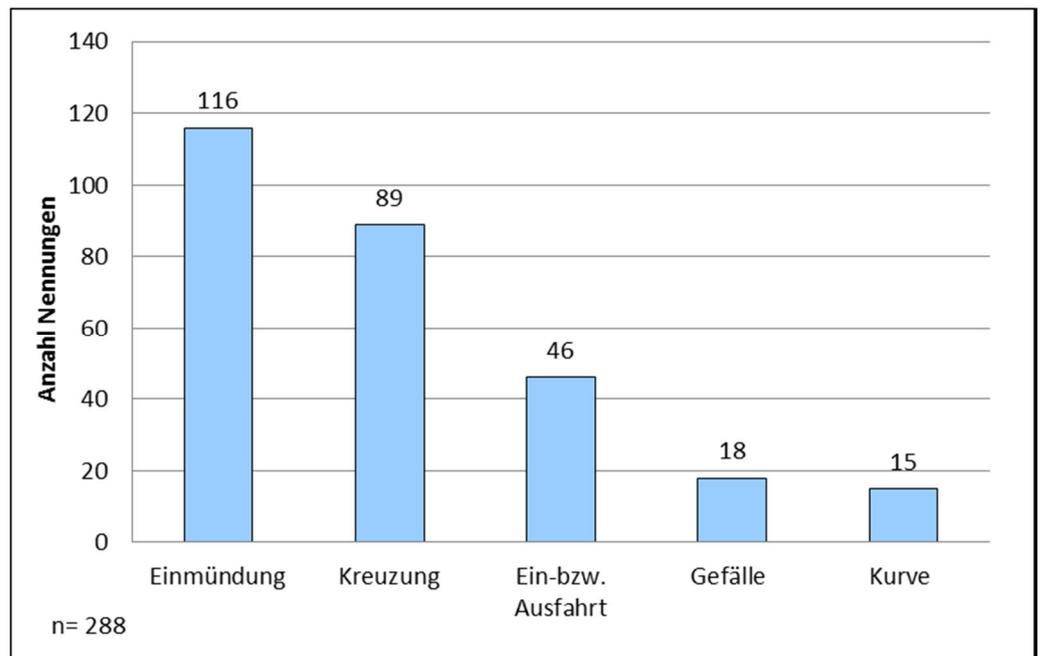


Abb. 26 Charakteristik der Unfallstelle bei Radverkehrsunfällen

5.5 Unfallursachen

Insgesamt wurden in den Polizeiberichten 517 Ursachen aller Beteiligten aufgeführt. Dabei handelt es sich um insgesamt 430 Hauptursachen, die direkt zum Unfall führten und um 87 Ursachen, die dem weiteren Beteiligten polizeilich zugewiesen wurde.

Als häufigste konkret bezeichnete direkte Unfallursache werden „Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ verzeichnet. Insgesamt entstanden hierdurch 24 % aller betrachteten Radverkehrsunfälle. Betrachtet man nur die Unfälle, die nicht von Radfahrenden verursacht werden, stellt dies in Hildesheim mit ca. 40 % die mit Abstand häufigste Unfallursache dar. Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt oder Vorrang führten zu 18 % der Unfälle. Auch diese werden hauptsächlich vom Unfallgegner der Radfahrenden begangen (vgl. Abb. 27). Unfallursachen bei von Radfahrenden verursachten Unfällen sind vor allem als „sonstige Fehler“, Fehler bei der Straßenbenutzung (i.d.R. regelwidriges Linksfahren) sowie einer mangelnden Verkehrstüchtigkeit (im Regelfall durch Alkoholkonsum) verzeichnet.

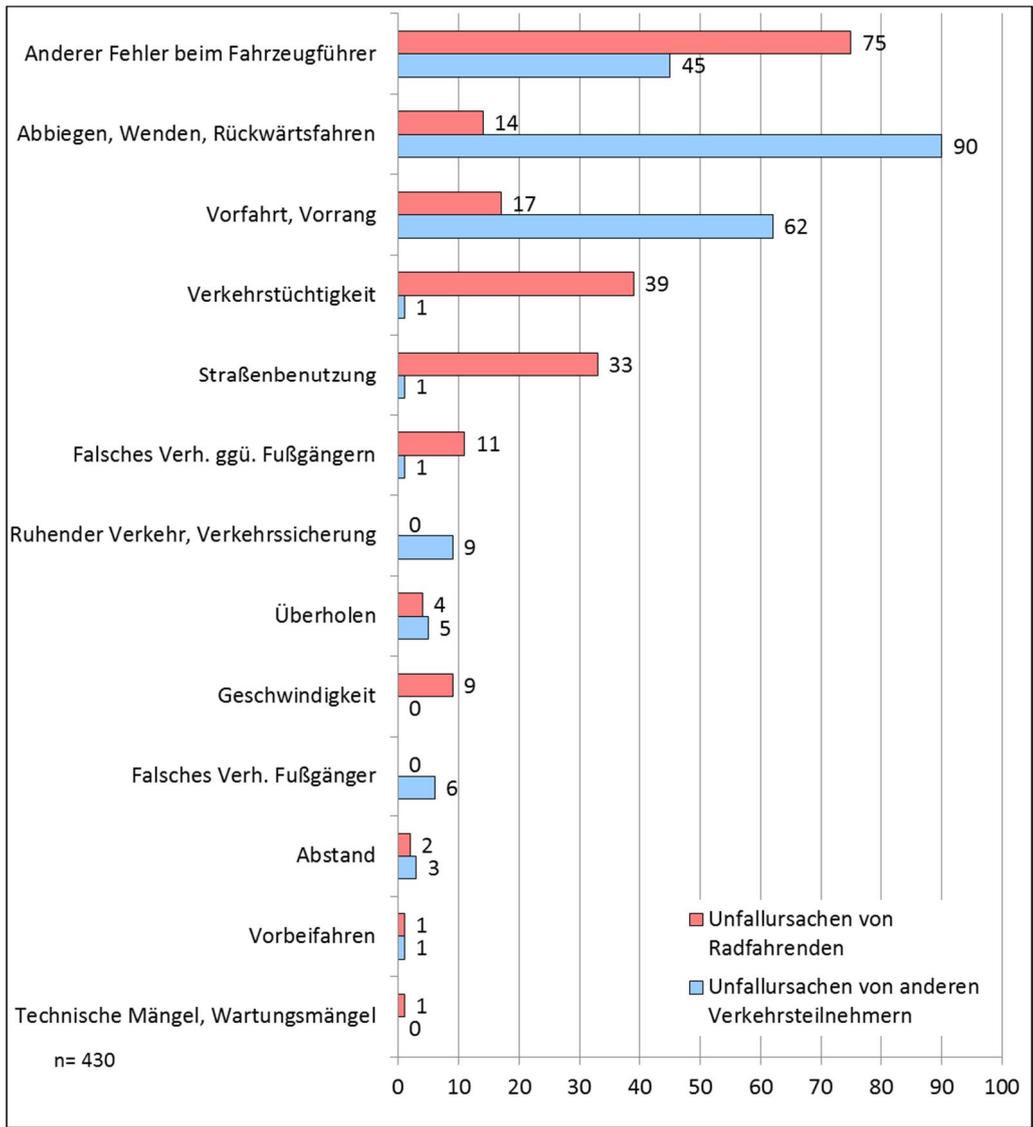


Abb. 27 Unfallursachen seitens der Verursacher (Beteiligter 01) von Radverkehrsunfällen

Der Unfallverursacher wird als Beteiligter 01 genannt, weitere Beteiligte werden als Beteiligter 02 oder 03 aufgeführt. Neben den als Hauptgrund des Unfalls festgestellten Ursachen wurden zum Teil auch noch weitere Ursachen der Beteiligten 02 oder 03 aufgenommen. Abb. 28 zeigt diese weiteren Unfallursachen auf.

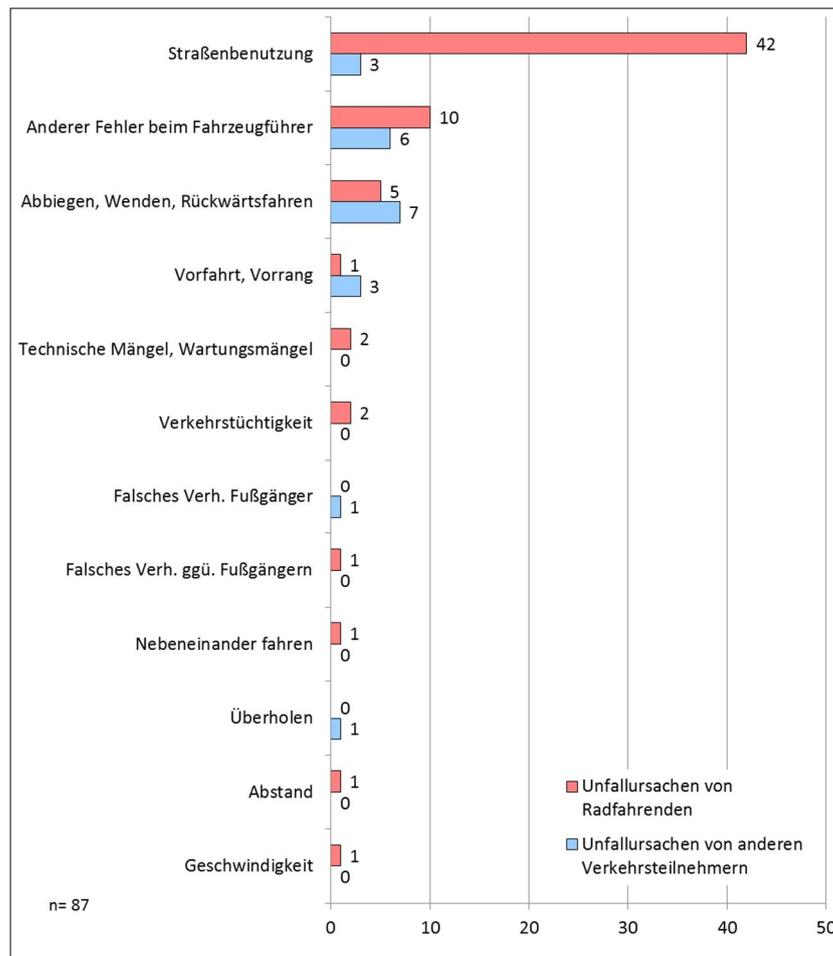


Abb. 28 Unfallursachen seitens weiterer Beteiligter bei Radverkehrsunfällen

Hier wird vor allem deutlich, dass die fehlerhafte Straßenbenutzung - überwiegend das links Fahren bzw. das Fahren auf einem Gehweg - die häufigste Ursache darstellt, die den am Unfall beteiligten Radfahrenden (Beteiligter 02) als weitere Ursache des Unfalls zugeschrieben wird. Auch in anderen Städten ist die fehlerhafte Straßenbenutzung als häufigster Fehler der Radfahrenden bekannt.

5.6 Alter unfallbeteiligter Radfahrer

Von den 542 an Unfällen beteiligten Radfahrenden von 2012 – 2014 wurde bei 500 Personen das Alter polizeilich erfasst. Diese wurden in Altersgruppen unterteilt (vgl. Abb. 29). Die Altersgruppen fassen dabei jeweils eine unterschiedliche Anzahl an Altersangaben zusammen. Während bei den Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren die Altersgruppen jeweils 10 Jahre umfassen, sind sie bei den Jugendlichen, Kindern und über 64-Jährigen ganz unterschiedlich.

Festzustellen ist, dass im gesamten Betrachtungszeitraum vor allem die Altersgruppe der 18-24-Jährigen mit 12,6 verunfallten Radfahrenden pro zusammengefasstes Lebensjahr und die 15-17-Jährigen mit 11,0 am häufigsten in Unfälle verwickelt sind, gefolgt von den 45-54-Jährigen mit 7,7 beteiligten pro Lebensjahr.

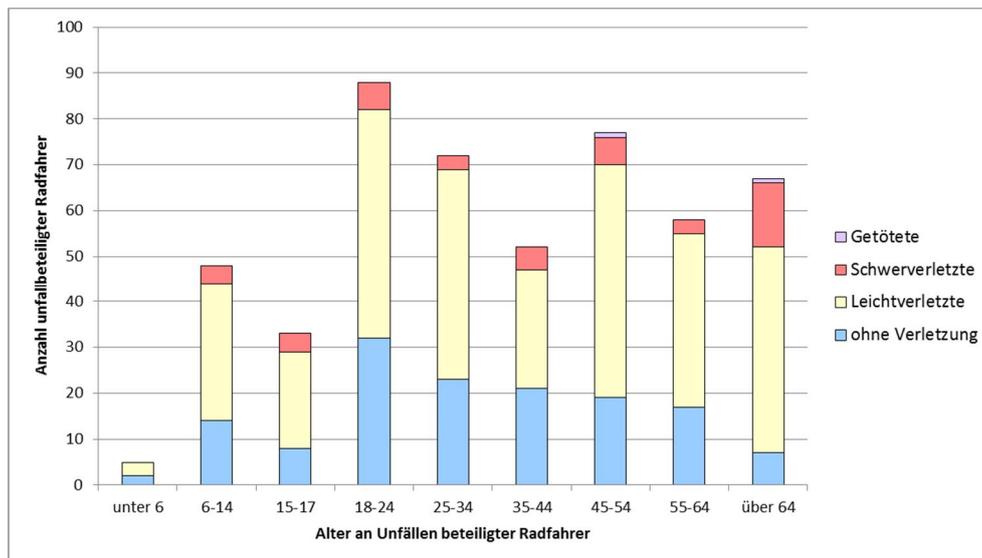


Abb. 29 Alter unfallbeteiligter Radfahrender in Hildesheim (2012-2014)

Die Unfallfolge unterscheidet sich je nach Alterskategorie sehr. Während bei den über 64-Jährigen nur 10 % der beteiligten Radfahrenden ohne Verletzung blieben, sind dies z.B. bei den 18-24-Jährigen 36 %. 22 % aller an Unfällen beteiligten Radfahrenden über 64 Jahre verunglückten sogar schwer.

Es ist davon auszugehen, dass insbesondere Schülerinnen und Schüler bzw. Studierende im Verhältnis häufiger das Rad nutzen als andere Altersgruppen. Allerdings liegen für Hildesheim keine Zahlen zur Altersverteilung der Radfahrenden vor.

5.7 Generelle Aspekte und unfallauffällige Bereiche

Insgesamt ist bei der Analyse der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle zu berücksichtigen, dass insbesondere bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) existiert, die hier nicht einbezogen werden können. Dies betrifft vor allem Alleinunfälle oder auch Unfälle zwischen Radfahrenden und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern mit meist geringerem Sachschaden oder auch leichten Verletzungen. Eine in Münster durchgeführte Studie, bei der erstmals das Unfallgeschehen im Radverkehr systematisch untersucht wurde, zeigt, dass die Zahl der Radverkehrsunfälle in Münster dreimal höher ist als bislang vermutet. Über 12 Monate wurden von der Polizei und den Krankenhäusern in Münster alle Daten zu Unfällen zusammengetragen und ausgewertet. Nur ein Viertel aller dabei verzeichneten Radverkehrsunfälle wurden demnach polizeilich erfasst, dies entspricht einer Dunkelziffer von rund 75 %⁶.

Neben der statistischen Auswertung der Unfalldaten wurde die elektronische Unfalltypensteckkarte der Polizeidirektion Hildesheim hinsichtlich besonders unfallauffälliger Streckenabschnitte und Knotenpunkte betrachtet.

⁶ Quelle: Pressemitteilung auf der Internetpräsenz des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010 (www.klinikum.uni-muenster)

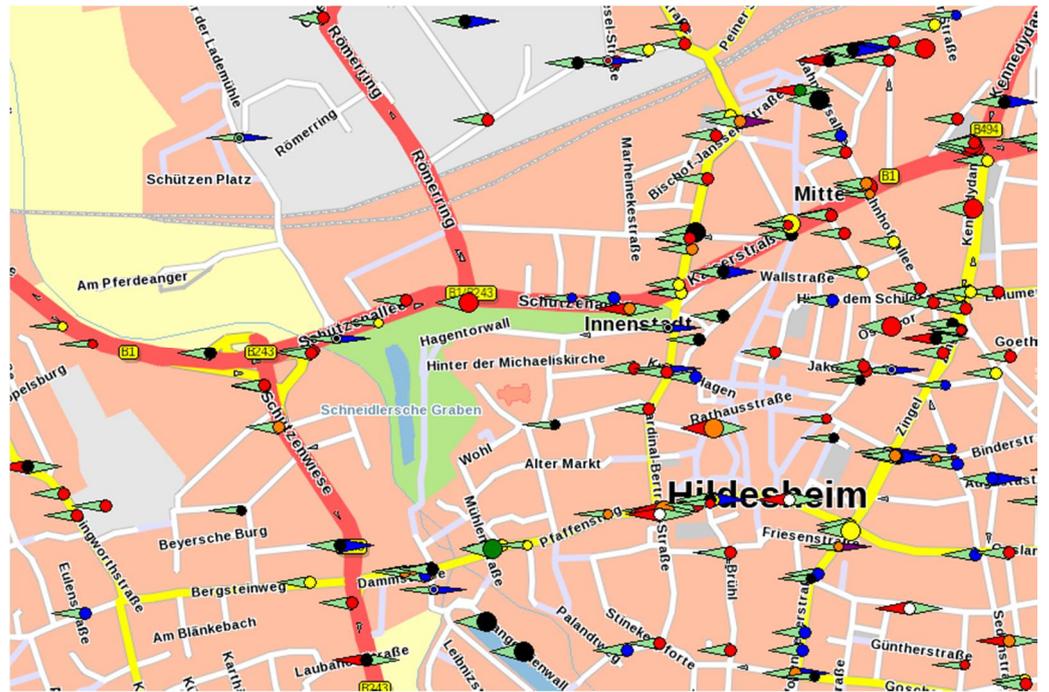


Abb. 30 Auszug aus der Unfalltypensteckkarte (EUSKa) im Bereich Hildesheim (2012-2014)

Hierzu wurden nach Augenschein die Straßenzüge, die nach Auswertung der digitalen Unfalltypensteckkarten für die Jahre 2012-2014 Unfalldichten erkennen ließen, in plausible Abschnitte gegliedert (z.B. zwischen größeren Knotenpunkten). Diese Knotenpunkte selbst wurden nicht in die streckenbezogenen Unfalldichten eingerechnet, da sonst diese punktuellen Faktoren die linienhafte Streckencharakteristik zu stark überlagern würden.

Aus der Abschnittslänge und der Zahl der dem Abschnitt zugeordneten Unfälle wurde dann die Unfalldichte [Unfälle/(km und Jahr)] ermittelt. Für Knotenpunkte ermittelt sich die Unfalldichte als Unfälle/Jahr.

In den nachfolgenden Tabellen sind die unfallauffälligen Bereiche zusammengestellt.

Straße	von	bis	Streckenlänge [km]	Anzahl Unfälle	Unfalldichte [U/km*a]
Steuerwalder Straße	Cheruser-ring	Senkingstraße	0,47	7	5,0
Wollersweberstraße	Hindenburgplatz	Keßlerstraße	0,43	6	4,7
Bischof-Jansen-Straße	Peiner Straße	Schützenallee	0,55	7	4,2
Osterstraße	Kaiserstraße	Rathausstraße	0,51	6	3,9
Annenstraße	Braunschweiger Straße	Goschentor	0,43	5	3,9
Butterborn	Bahnhofsallee	Kennedydamm	0,54	6	3,7

Straße	von	bis	Streckenlänge [km]	Anzahl Unfälle	Unfalldichte [U/km*a]
Schützenallee	Schützenwiese	Römerring	0,45	5	3,7
Kardinal-Bertram-Straße	Schützenallee	Pfaffenstieg	0,5	5	3,3
Peiner Straße	Steuerwalder Straße	Sachsenring	0,43	4	3,1
Senkingstraße	Römerring	Steuerwalder Straße	0,65	6	3,1
Marienburger Straße	Struckmannstraße	Greifswalder Straße	0,88	8	3,0
Wunramstraße/ Hohnsen	An den Sportplätzen	St.-Godehard-Straße	0,77	7	3,0

Tab. 2 Unfallauffällige Streckenabschnitte

Knotenpunkt	Anzahl Unfälle	Unfalldichte [U/a]
Kennedydamm/ Kaiserstraße/ Bismarckstraße	7	2,3
Kennedydamm/ Bahnhofsallee/ Zingel	6	2,0
Marienburger Straße/ Schillstraße	6	2,0
Lerchenkamp/ Peiner Landstraße	4	1,3
Kennedydamm/ Bavenstedter Straße	4	1,3
Münchwiese/ Lademühlenfeld	4	1,3
Kaiserstraße/ Bahnhofsallee	4	1,3
Goslarsche Landstraße/ Senator-Braun-Allee	4	1,3
Alfelder Straße/ Ulmenweg	4	1,3
Dammstraße/ Johannisstraße	4	1,3

Tab. 3 Unfallauffällige Knotenpunkte

Die Unfalldichten der auffälligsten Streckenabschnitte liegen zwischen 3 und 5 Unfällen pro Kilometer und Jahr. Der unfallträchtigste Knotenpunkt im Hildesheimer Stadtgebiet ist die Kreuzung Kennedydamm/ Kaiserstraße/ Bismarckstraße mit 7 Unfällen in den drei Jahren.

Der Verlauf des Kennedydamms ist dabei geprägt von unfallauffälligen Knotenpunkten, u.a. die Knotenpunkte mit der Bahnhofsallee/ Zingel (6 Unfälle) sowie mit der Bavenstedter Straße (4 Unfälle).

Im Vergleich zum Unfallaufkommen anderer Städte lässt sich insgesamt feststellen, dass es in Hildesheim keine Bereiche mit unverhältnismäßig hohem Unfallaufkommen gibt. Die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt und ereignen sich sowohl im Zuge von Hauptverkehrsstraßen als auch von Erschließungsstraßen. Darüber hinaus liegen auch keine Informationen über polizeilich definierte Unfalldichtebereiche vor.

6 Bestandsanalyse Radverkehr

Bei der Analyse und Entwicklung des Radverkehrsnetzes innerhalb des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans 2025 (IVEP) wurden bereits Mängel und Lücken bzgl. des Radverkehrs festgestellt. Im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes 2025 wurde diese Analyse durch die erneute Befahrung des Netzes auf ihre Aktualität hin überprüft und für die sechs ausgewählten Routen weiter vertieft.

6.1 Radverkehrsnetz

Die Grundlage eines Radverkehrskonzeptes ist die Festlegung eines Radverkehrsnetzes, der Schwerpunkt bei der Betrachtung liegt hierbei auf dem Alltagsradverkehr. Obwohl der Radverkehr auf Grund der überwiegend kurzen Wege und der zahlreichen Ziele flächenhaft stattfindet, gibt es viele Strecken, auf denen auf Grund der Netzfunktion oder der angebotenen Qualität der Radverkehrsanlagen Fahrten gebündelt stattfinden. Die Summe dieser Routen ergibt das Radverkehrsnetz. Die grundsätzliche Netzhierarchisierung wurde aus dem IVEP übernommen. Für die Erstellung des Radverkehrsnetzes wurden sowohl flächenhafte (Stadtteile/Wohnschwerpunkte, Innenstadt), als auch punktuelle (Schule/Hochschule, Öffentliche Einrichtung, Arbeitsplatzschwerpunkte usw.) Quellen und Ziele des Radverkehrs definiert. Anschließend wurden die Ziele nach Bedeutung und unabhängig vom Wegebestand miteinander verknüpft, um das sogenannte Wunschliniennetz zu definieren. Dieses wurde dann im nächsten Schritt auf das reale Straßen- und Wegenetz umgelegt und entsprechend seiner Bedeutung hierarchisiert.

- Die **Hauptrouuten** des Radverkehrs sind häufig identisch mit den Hauptachsen des Straßennetzes, daher sind hier in der Regel Radverkehrsanlagen erforderlich. Sie müssen auch in den Abend- und Nachtstunden sowie ganzjährig sicher und komfortabel nutzbar sein. Sie dienen zudem einer gesamtstädtischen Verbindungsfunktion, z. B. zum Erreichen des inneren Stadtbereiches mit vielen Zielen des Radverkehrs oder zu großen Einzelzielen. In der Regel weisen die Hauptrouuten relativ hohe Radverkehrsstärken auf.
- Die **Nebenrouuten** als zweite Kategorie eines Radverkehrsnetzes setzen sich zusammen aus Parallelrouuten zu Hauptrouuten, die durch verkehrssarme Nebenstraßen, durch Grünzüge oder entlang von Gewässern verlaufen. Diese Rouuten können am Tage und bei guter Witterung trotz zumeist größerer Streckenlänge die attraktivere Alternative zu den Hauptrouuten sein. Weiterhin finden sich hier Tangentialbeziehungen zwischen außerhalb des inneren Stadtbereiches gelegenen Stadtteilen oder zu weniger bedeutenden bzw. abgelegenen Zielen. Die Nebenrouuten weisen eine gewisse Verteilungsfunktion auf, es sind sozusagen die Sammelstraßen des Radverkehrsnetzes.
- Die **Freizeitrouuten**, als dritte Stufe des Radverkehrsnetzes, sind die zumeist abseits des Kraftfahrzeugverkehr verlaufenden Rouuten und dienen eher dem bewegungsorientierten Freizeitverkehr als dem zielorientierten Alltagsradverkehr. Im Stadtgebiet kommt es hier zu Überlagerungen mit den Nebenrouuten.

- Bei den **Netzlücken** wird zwischen Ergänzungsvorschlägen unterschieden, bei denen bereits eine Strecke vorhanden ist und Abschnitten, auf denen bisher kein Weg vorhanden ist.

Das Radverkehrsnetz wurde gegenüber dem Netz des IVEP bei der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes 2025 um folgende Strecken ergänzt:

- Nebenroute vom Hauptbahnhof bis zur Robert-Bosch-Gesamtschule,
- Nebenroute über die Orleansstraße/Stephanstraße/Stresemannstraße und
- Hauptroute zur Anbindung des Gewerbegebietes Nord.

Abb. 31 zeigt das überarbeitete Radverkehrsnetz Hildesheim 2025. Es enthält 20 Hinweise auf fehlende oder nicht nutzungsgerechte Netzabschnitte, die zur durchgängigen Befahrbarkeit aller Routen erforderlich sind. Die Hinweise wurden teilweise aus den Hinweisen des IVEP übernommen und um aktuelle Hinweise ergänzt. Bspw. wird die Verbindung vom Phoenixgelände zur Breslauer Straße unter der Bundesstraße 1 als wünschenswerte Verbindung aufgenommen.

Das Netz der **Hauptrouuten** besteht vorwiegend aus Radialrouten. Die vier das unmittelbare Stadtzentrum mit der Fußgängerzone begrenzenden Straßen (Kaiserstraße, Kennedydamm-Zingel Schuhstraße, Kardinal-Bertram-Straße) sind Bestandteile der Hauptrouuten. Zu den wichtigen Hauptrouuten zählt außerdem die Verbindung zwischen Ochtersum – Moritzberg – Himmelsthür und Himmelsthür – Bavenstedt. Die Verbindungsherstellung vom Bahnhofsvorplatz über den Busbahnhof zur Steuerwalder Straße wird ebenfalls zum Hauptrouutenetz ergänzt.

Das Netz der **Nebenrouuten** umfasst Parallelrouuten zu den Hauptrouuten: Marienburger Straße, Bavenstedter Straße, Steuerwalder Straße und Alfelder Straße – Kurt-Schumacher-Straße. Ansonsten dient es der Bündelung des Radverkehrs in den Wohnquartieren.

In Ergänzung der **Freizeitrouuten** sind die Fernradwege Börderadweg, Radweg zur Kunst, und der HI-Ring im Radverkehrsnetz dargestellt. Ebenfalls dargestellt ist die im Jahr 2015 eröffnete Kulturroute, welche sich teilweise mit dem Radweg zur Kunst überschneidet.

Neben den bereits aufgeführten Kategorien des Radverkehrsnetzes gibt es noch eine zusätzliche Kategorie, die in Hildesheim bisher nicht vorzufinden ist. Die Haupt- und Nebenrouuten können durch die **Radschnellwege** überlagert werden. Auf Radschnellwegen gelten die höchsten Anforderungen an die Infrastruktur und dort lassen sich die größten Reisegeschwindigkeiten erzielen. Mögliche Korridore wären beispielsweise die Verbindung von Diekholzen, Harsum oder Groß Düngen nach Hildesheim. Aber auch die Verbindung von Giesen nach Hildesheim als potenzielle Verlängerung des Radschnellweges von Hildesheim nach Hannover ist von wichtiger Bedeutung.

Die **Innenstadtanbindung** beispielsweise über die Wallstraße soll im Rahmen einer weiteren Untersuchung geprüft werden. Es ist sicherzustellen, dass an den Zuwegungen ausreichend Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr vorgesehen werden und die Anschlüsse an die Innenstadt/Fußgängerzone verkehrssicher in beiden Richtungen befahrbar sind.

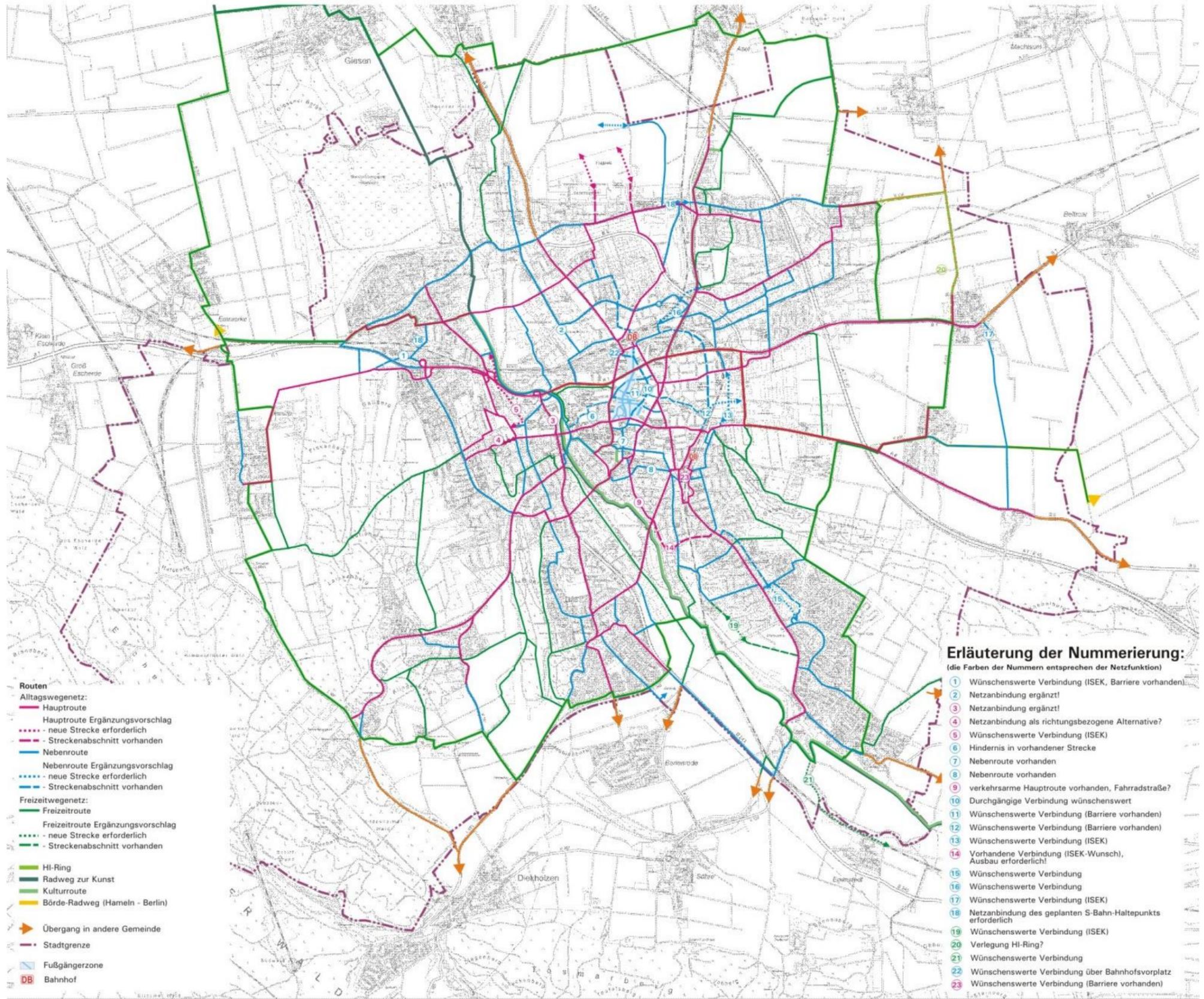


Abb. 31 Radverkehrsnetz Hildesheim
 SHP Ingenieure Hildesheim – Radverkehrskonzept 2025

6.2 Radverkehrsanlagen

Die während der Befahrung des Radverkehrsnetzes erfassten Merkmale und Ausprägungen der Radverkehrsanlagen sind im Folgenden exemplarisch dargestellt. Merkmale sind insbesondere die Führungsform und die Qualität der Anlagen. Eine Übersicht über die erfassten Mängel wird in separaten Plänen für die einzelnen Stadtteile dargestellt.

6.2.1 Führungsform des Radverkehrs

Die Führung des Radverkehrs erfolgt im Innenstadtbereich überwiegend im Seitenraum auf **getrennten Geh- und Radwegen** (Bsp. Bahnhofsallee Süd). Radwege auf denen die Benutzungspflicht aufgehoben wurde, werden als **Andere Radwege** bezeichnet (Bsp. Hohnsen).

Entlang der stadtteilverbindenden Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr innerorts sowie außerorts überwiegend auf einseitig geführten **gemeinsamen Geh- und Radwegen** geführt (Bsp. zwischen Neuhof und Hildesheimer Wald).

Innerhalb der Stadtteile auf den angebauten Hauptverkehrsstraßen sind **Gehwege häufig für den Radverkehr freigegeben** (Bsp. Goschentor). Hier können die Radfahrenden zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn und der Benutzung des Gehweges, unter besonderer Berücksichtigung der Fußgängerinnen und Fußgänger, wählen.

Zu den Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn zählen der **Schutzstreifen** (Bsp. Dammstraße), der **Radfahrstreifen** (Bsp. Frankenstraße) sowie der Mehrzweckstreifen (außerorts). Diese Formen der Radverkehrsführung sind bisher in Hildesheim nur vereinzelt vorzufinden.

In den Wohngebieten der Stadtteile von Hildesheim sind überwiegend **Tempo 30-Zonen** angeordnet, innerhalb derer entsprechend der StVO aufgrund des geringen Geschwindigkeitsniveaus und der meist geringen Verkehrsstärken in der Regel keine Radverkehrsanlagen zur sicheren Führung des Radverkehrs notwendig sind.

Zusätzlich zu diesen straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen sind verschiedene **Wirtschaftswege** für den Radverkehr freigegeben und stellen eine weitere wichtige Form der Radverkehrsführung dar. Die Wirtschaftswege liegen häufig abseits der Stadtteile und weisen eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen auf (Bsp. Hottelner Weg).





Abb. 32 Führungsformen in Hildesheim

6.2.2 Qualität der bestehenden Radverkehrsanlagen

Die Qualitäten der bestehenden Radverkehrsanlagen in Hildesheim sind während mehrerer Vor-Ort-Befahrungen erfasst worden. Diese umfassen den Belag sowie die Breite und verschiedene Mängel (z.B. Wurzelaufbrüche oder Hindernisse) im Verlauf der Radverkehrsanlagen. Zusätzlich wurde die Mängelerfassung durch Hinweise und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger ergänzt.

Zusammenfassend sind folgende Defizite bei den Radverkehrsanlagen in Hildesheim festzustellen:

- (Zu) schmale Radverkehrsanlagen,
- nicht ERA-konforme Führungsformen,
- Radwegschäden (punktuell mangelhafte Oberfläche),
- Befahrbarkeit zum Teil eingeschränkt (z.B. fehlenden Bordsteinabsenkungen),
- fehlende Überquerungshilfen,

- bestehendes Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr (z.B. in Bereichen von Haltestellen, engen Straßenverhältnissen, Brückenbauwerken),
- fehlende Beleuchtung (soziale Unsicherheit),
- Netzlücken,
- Barrieren (Tunnel, Brücken),
- enge Umlaufsperrren,
- Führung des Radverkehrs außerhalb des Sichtfeldes des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten,
- freier Rechtabbieger an Knotenpunkten und
- falsche StVO-Beschilderung (z.B. Zusatzschild Zeichen 1022-10 – „Radfahrer frei“ ohne weiteres Schild).

Die festgestellten Mängel der einzelnen Routen sind im gesonderten Teil „Maßnahmenkatalog“ aufgeführt. Darüber hinaus ist die Nebenroute Friesenstraße – Kreuzstraße aufgrund der schlechten Oberflächenqualität zu optimieren.

6.3 Routenbetrachtung

Mit verschiedenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung kann in Hildesheim eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils erreicht werden. Dafür werden die in Abstimmung mit dem Auftraggeber wichtigsten Radverkehrsrouten analysiert und mit Maßnahmenempfehlungen formuliert.

Im gesonderten Teil ist der dazugehörige Maßnahmenkatalog dargestellt. In diesem erfolgt zum einem eine Prioritäteneinstufung des Gutachters in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Komfort für die Radfahrenden und zum anderen eine Einstufung der Stadt Hildesheim zur Aufstellung eines Mehrjahresprogramms. Ferner wird der Aufwand zur Umsetzung der Maßnahmen eingeschätzt. Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze wurde eine Kostenschätzung vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele kostenbeeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen noch nicht näher bestimmen lassen. Auch können sich im Rahmen der erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben. Sowohl Kosten für den Grunderwerb, als auch Kosten für die Planung und weitere anfallende Nebenkosten sind nicht enthalten.

Nachfolgend sind die sechs zu untersuchenden Routen dargestellt:

- Robert-Bosch-Straße/Steinbergstraße,
- Goslarsche Straße/Goslarsche Landstraße,
- Hauptbahnhof bis zur Universität auf der Marienburger Höhe,
- West-Ost-Verbindung: Himmelsthür - Nordstadt – Bavenstedt,
- Schützenwiese/Alfelder Straße und
- Hauptbahnhof bis zum Lerchenkamp über die RBG.

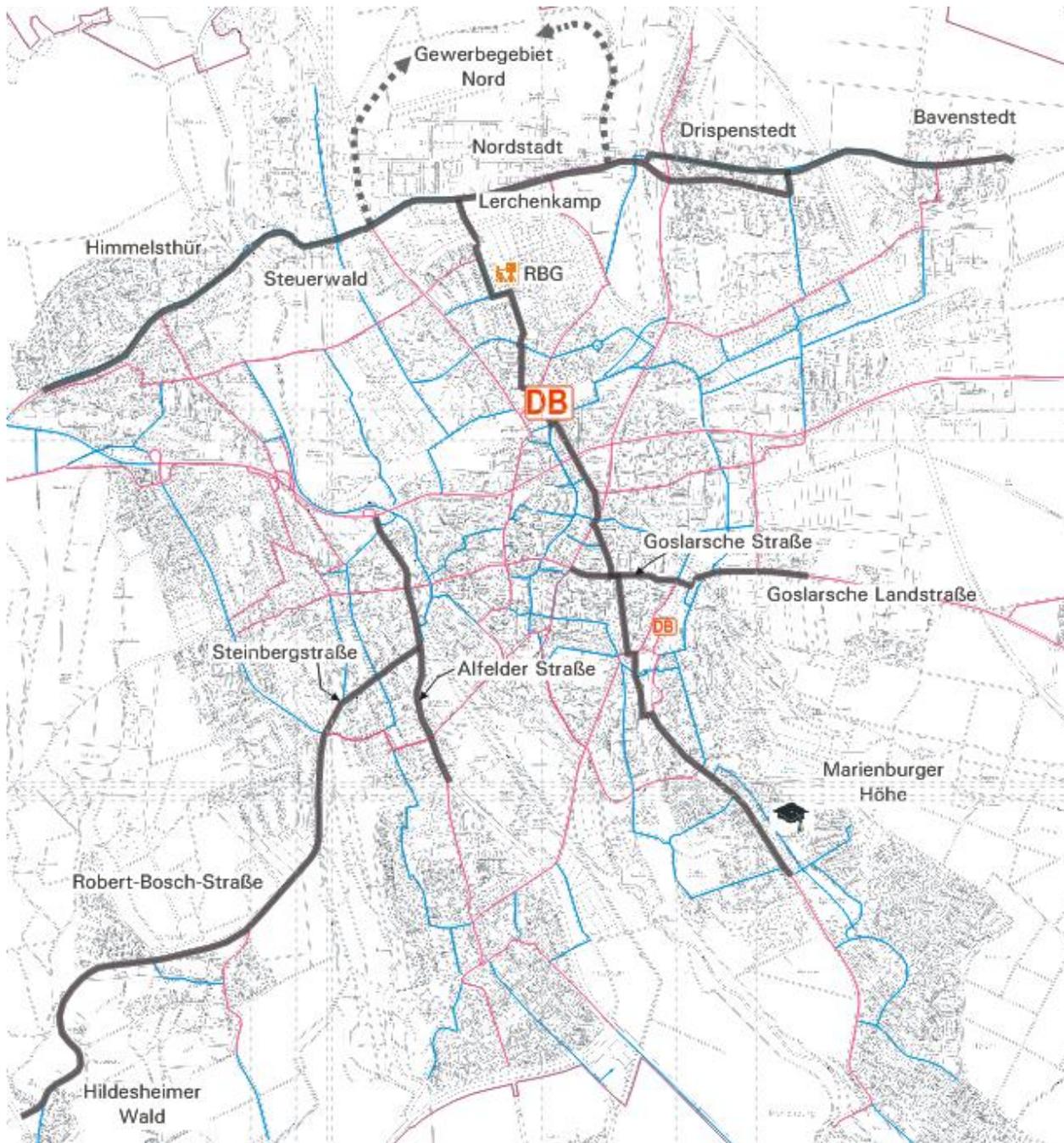


Abb. 33 Untersuchte Radverkehrsruuten in Hildesheim

6.3.1 Robert-Bosch-Straße/Steinbergstraße

Die Robert-Bosch-Straße/Steinbergstraße dient als Verbindungsstrecke zwischen dem Bosch-Werk und Wohnstandort Hildesheimer Wald, dem Ortsteil Neuhof sowie dem Innenstadtbereich. Aufgrund dieser Verbindungsfunktion weist diese Strecke erhebliche Potentiale auf, um den Radverkehrsanteil in Hildesheim zu steigern.

Zur besseren Übersicht wird die Strecke in drei Abschnitte eingeteilt:

- Hildesheimer Wald KP L460/Robert-Bosch-Straße bis Ortstafel,
- Robert-Bosch-Straße außerorts und
- Steinbergstraße

In Abb. 34 sind die Radverkehrsführungen zum Zeitpunkt der Analyse dargestellt.

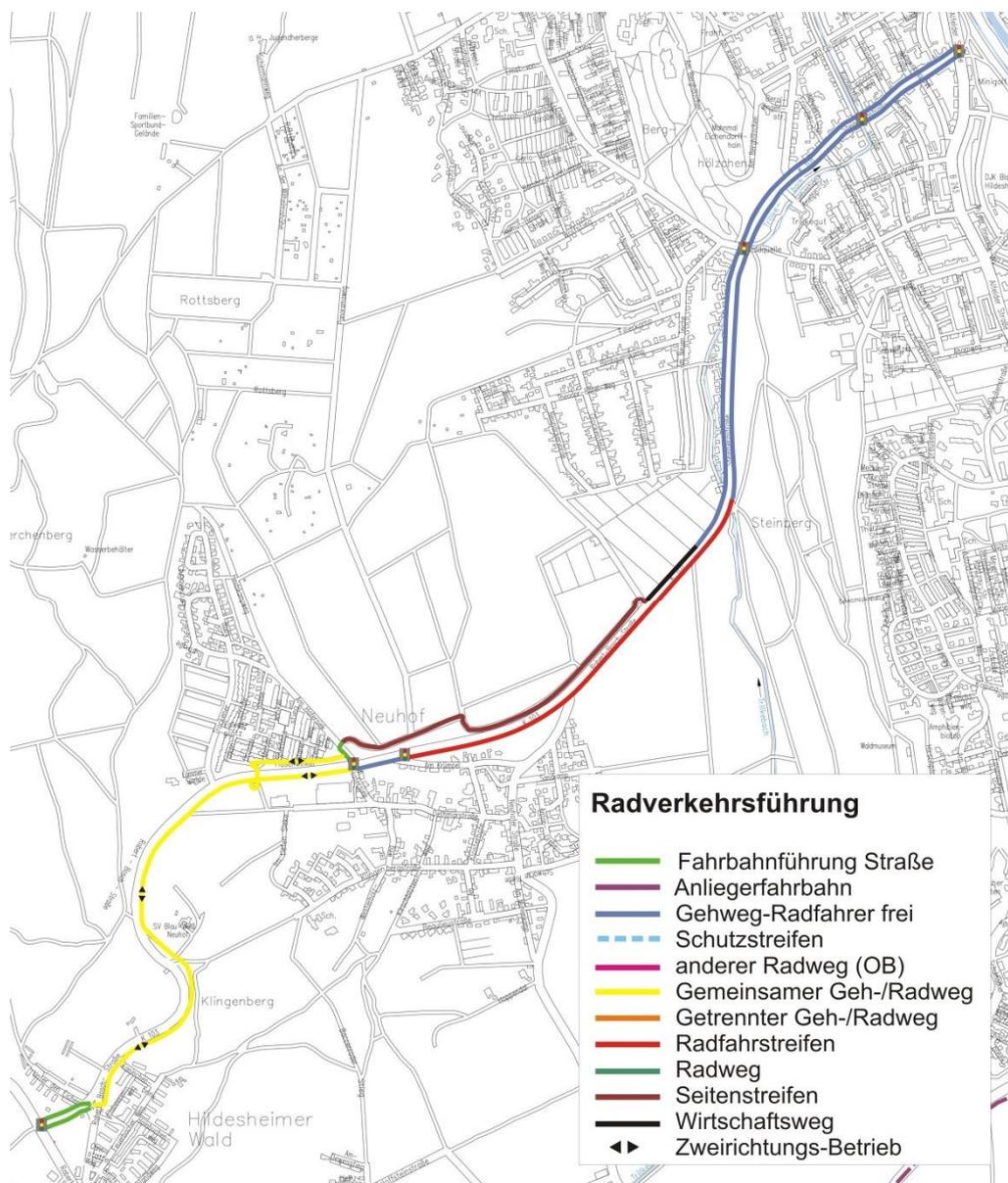


Abb. 34 Übersicht Radverkehrsführung Robert-Bosch-Straße/ Steinbergstraße

Hildesheimer Wald

Analyse

Der Abschnitt beginnt am Knotenpunkt L460/Robert-Bosch-Straße. Hier ist keine Radverkehrsanlage vorhanden, der Radfahrende wird bis zum Knotenpunkt Unter den Eichen auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Am Knotenpunkt beginnt ein einseitiger gemeinsamer Zweirichtungs-Geh-/Radweg auf der Ostseite bis nach Neuhof.



Abb. 35 Radverkehrsführung Hildesheimer Wald

Die Kfz-Belastung der Robert-Bosch-Straße liegt unter 5.000 Kfz/d, demzufolge ist hier keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage erforderlich. Der gesamte Bereich ist einschließlich des Knotenpunkts mit der L460 stark überdimensioniert. Der früher vorhandene Fußgängerüberweg zwischen Unter den Eichen und der Bushaltestelle entspricht in der vorhandenen Mehrstreifigkeit nicht mehr dem Regelwerk.

Maßnahmenvorschläge

Für diesen Abschnitt wird eine Umnutzung der Fahrbahnflächen mit dem Verbleib eines Fahrstreifens je Richtung vorgeschlagen. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf Schutzstreifen ab der Ortstafel bis zum Knotenpunkt L460. Außerdem soll am Knotenpunkt Unter den Eichen ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden. In der Kostenschätzung ist diese Maßnahme nicht berücksichtigt, da die Beschlussvorlage an dieser Stelle keine Maßnahme vorsieht.

Robert-Bosch-Straße Außerortsabschnitt

Analyse

Auf dem Außerortsabschnitt wird der einseitige gemeinsame Zweirichtungs-Geh- und Radweg bis Am Hafersiek fortgeführt. Anschließend wird der Radverkehr auf der Ostseite als Gehweg/Radfahrer frei bis Am Krümpel geführt. Ab Am Krümpel beginnt ein Radweg im Seitenstreifen, der später auf dem Gehweg abmarkiert wird. In der Gegenrichtung wird der Radverkehr nach Ende Gehweg/Radfahrer frei kurz auf dem Seitenstreifen und dann auf dem Wirtschaftsweg bis Am Hafersiek geführt (ohne Benutzungspflicht).

Die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf der Ostseite sind durchgehend zu schmal. Außerdem ist die Oberflächenqualität teilweise schlecht.



Abb. 36 Radverkehrsführung auf der Robert-Bosch-Straße außerorts

Die Kfz-Belastung der Robert-Bosch-Straße liegt unter 10.000 Kfz/d. Laut dem Regelwerk ist hier keine Zweistreifigkeit erforderlich. Auf dem Abschnitt ist überwiegend eine Geschwindigkeit von 70 km/h angeordnet. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010, FGSV) ist innerorts bei Tempo 70 und > 600 Kfz/h eine Trennung des Kfz- und Radverkehrs unerlässlich (Bereich IV). Die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL, Stand 2012, FGSV) sieht bei der Entwurfsklasse 3 (EKL 3) Straßen (> 4.000 Kfz/d) fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen vor. Zum Zeitpunkt der Analyse war stadtauswärts bis Am Hafersiek keine Benutzungspflicht vorhanden, stadteinwärts erfolgte eine Benutzungspflicht auf nicht ERA-gerechtem Radweg.

Maßnahmenvorschläge

Es sollte eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in ERA-Qualität eingerichtet werden. Die Empfehlung des Gutachters ist eine durchgängige beidseitige Markierung von Radfahrstreifen und eine Fahrbahnrückführung auf zwei Fahrstreifen.

Während der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde die empfohlene beidseitige Markierung eines Radfahrstreifens nicht umgesetzt. Stattdessen soll der gemeinsame Geh- und Radweg auf dem Abschnitt vom Elsbeerenweg bis zum Am Hafersiek ertüchtigt werden. Auf dem Abschnitt Am Hafersiek bis zum Krümpel soll der Radweg umgebaut werden. Zwischen der Einmündung Am Krümpel und der Einmündung Neuhofer Straße wurde bereits ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markiert. Die Fahrbahn ist in diesem Bereich dreistreifig. Der Abschnitt Neuhofer Straße bis zur Ortstafel soll in der jetzigen Form bestehen bleiben.

Die Kostenschätzung beinhaltet die Maßnahmen des Aus- und Umbaus der Vorlagen der Verwaltung.

Steinbergstraße

Analyse

Zwischen der Alfelder Straße und der Ortstafel ist ein Gehweg/Radfahrer frei ausgeschildert. Die Gehwege sind zumeist unter 2,50 m breit, d.h. nicht den ERA entsprechend. Abschnittsweise sind 0,90 m breite ehemalige Radwege (blassrotes Pflaster) zu erkennen.



Abb. 37 Radverkehrsführung in der Steinbergstraße

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt beträgt 50 km/h. Die Kfz-Belastung zwischen der Alfelder Straße und Am Probsteihof liegt bei bis zu 13.000 Kfz/d, südlich Am Probsteihof unter 10.000 Kfz/d. Laut der ERA-Belastungskategorie II wird hier die Fahrbahnführung mit „zusätzlichen Angeboten“ als Regellösung empfohlen. Die Fahrbahnbreite zwischen der Alfelder Straße und Am Probsteihof beträgt bis zu 11,00 m, abschnittsweise ist Parken auf der Fahrbahn oder halb auf dem Gehweg erlaubt. Die Fahrbahnbreite südlich am Probsteihof liegt bei 8,00 m mit Längsparkständen in 2,00 m breiten Parkbuchten.

Maßnahmenvorschläge

Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage ist nicht erforderlich. Die Fahrbahnbreite ermöglicht aber die Anlage von durchgehenden Schutzstreifen zwischen der Matthiaswiese und dem Probsteihof. Im östlichen, beidseitig angebauten Abschnitt ist abschnittsweise das Parken gegebenenfalls neu zu ordnen. Die Knotenpunkte müssen dementsprechend angepasst werden.

Die Kostenschätzung beinhaltet die Maßnahmen des Aus- und Umbaus der Vorlagen der Verwaltung.

6.3.2 Goslarsche Straße/ -Landstraße

Die Goslarsche Straße verläuft vom Knotenpunkt Zingel/Schuhstraße (Paul von Hindenburg Platz, kurz: PvH) bis zur Bahntrasse. Von dort wird sie in die Goslarsche Landstraße überführt. Diese Verbindung ist eine wichtige Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt.

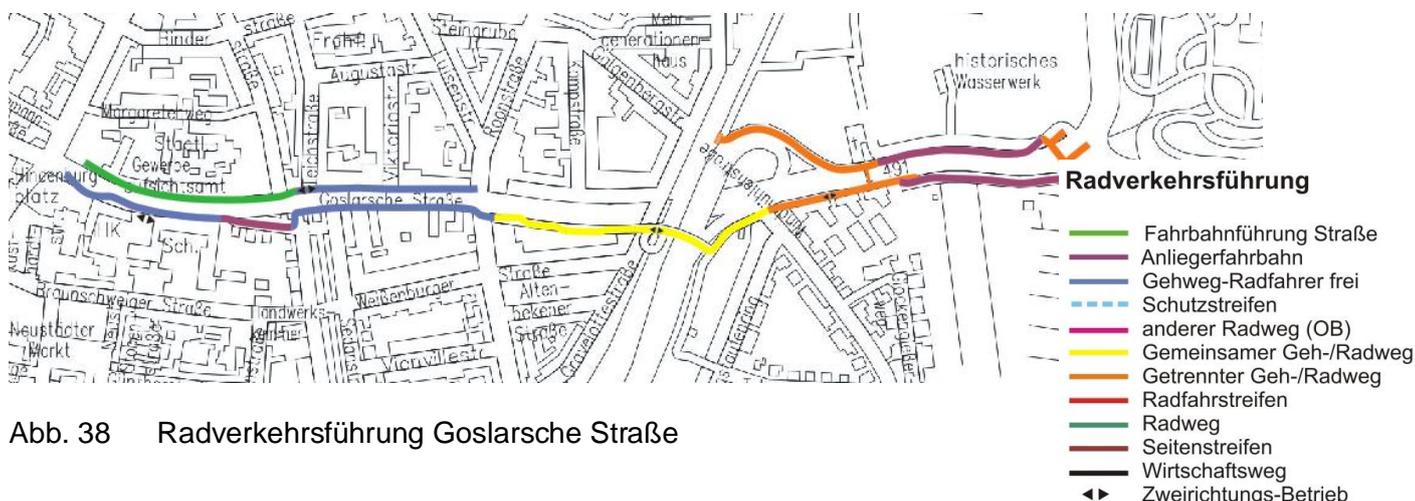


Abb. 38 Radverkehrsführung Goslarsche Straße

Analyse

Der Radfahrende fährt zwischen dem PvH und dem Immengarten überwiegend auf der vierstreifigen Fahrbahn, zusätzlich ist der Gehweg für den Radverkehr in beiden Richtungen frei gegeben. Auf der Nordseite ist zwischen der Sedanstraße und dem PvH das Fahren auf dem Gehweg verboten. Über die Bahnbrücke ist auf der südlichen Seite ein gemeinsamer Zweirichtungs-Geh-/Radweg ausgeschildert. Auf der Goslarschen Landstraße sind ein getrennter Geh-/Radweg und die Führung auf Anliegerfahrbahnen vorhanden. Die Radverkehrsanlagen sind abschnittsweise zu schmal, vor allem im Bereich von Bushaltestellen. Zudem ist vielfach ein ehemaliger Radweg (blauschwarzes Pflaster) zu erkennen.



Abb. 39 Radverkehrsführung Goslarsche Straße/ -Landstraße

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h beschränkt. Die Kfz-Belastung zwischen PvH und Immengarten liegt bei 16.000 bis 17.600 Kfz/d. Östlich der Einmündung Am Kreuzfeld ist diese deutlich höher (etwa 26.000 Kfz/d). Laut ERA-Belastungsklasse III/IV wird hier eine getrennte Führung Rad-/Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen empfohlen (III) bzw. erforderlich (IV). Die Fahrbahnbreite zwischen PvH und Immengarten beträgt 12,00 m, auf einem kurzen Abschnitt ist Parken im Seitenraum erlaubt.

Maßnahmenvorschläge

Angesichts der Verkehrsbelastung reicht ein zweistreifiger Querschnitt für den Kfz-Verkehr aus. Am Knotenpunkt Immengarten wurde im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes das Linksabbiegen in den Immengarten eingerichtet, wodurch die Linksabbiegemöglichkeit in die Sedanstraße aufgehoben werden kann. Außerdem soll hier an der westlichen Knotenpunktzufahrt eine Fußgänger-Radfahrerfurt eingerichtet werden. Durch die Zweistreifigkeit zwischen dem PvH und dem Immengarten ergeben sich für den Radverkehr neue Potentiale. Dieser soll künftig auf einem Radfahrstreifen/Schutzstreifen entlang der Goslarschen Straße geführt werden. Im Bereich des Schrägparkens ist ein ausreichender Sicherheitsabstand von 0,75 m zu gewährleisten. Um den Kfz-Verkehr auch am Knotenpunkt Immengarten leistungsfähig abzuwickeln, wird hier vor dem Knotenpunkt ein Rechtsabbiegestreifen eingerichtet und der Radverkehr in Mittellage zwischen dem Geradeausfahrendem und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr geführt. Auf der Goslarschen Landstraße wird der Radverkehr wieder in den Seitenraum geführt. In der folgenden Abbildung ist der Querschnitt im Bestand und mit Radfahrstreifen/Schutzstreifen dargestellt.

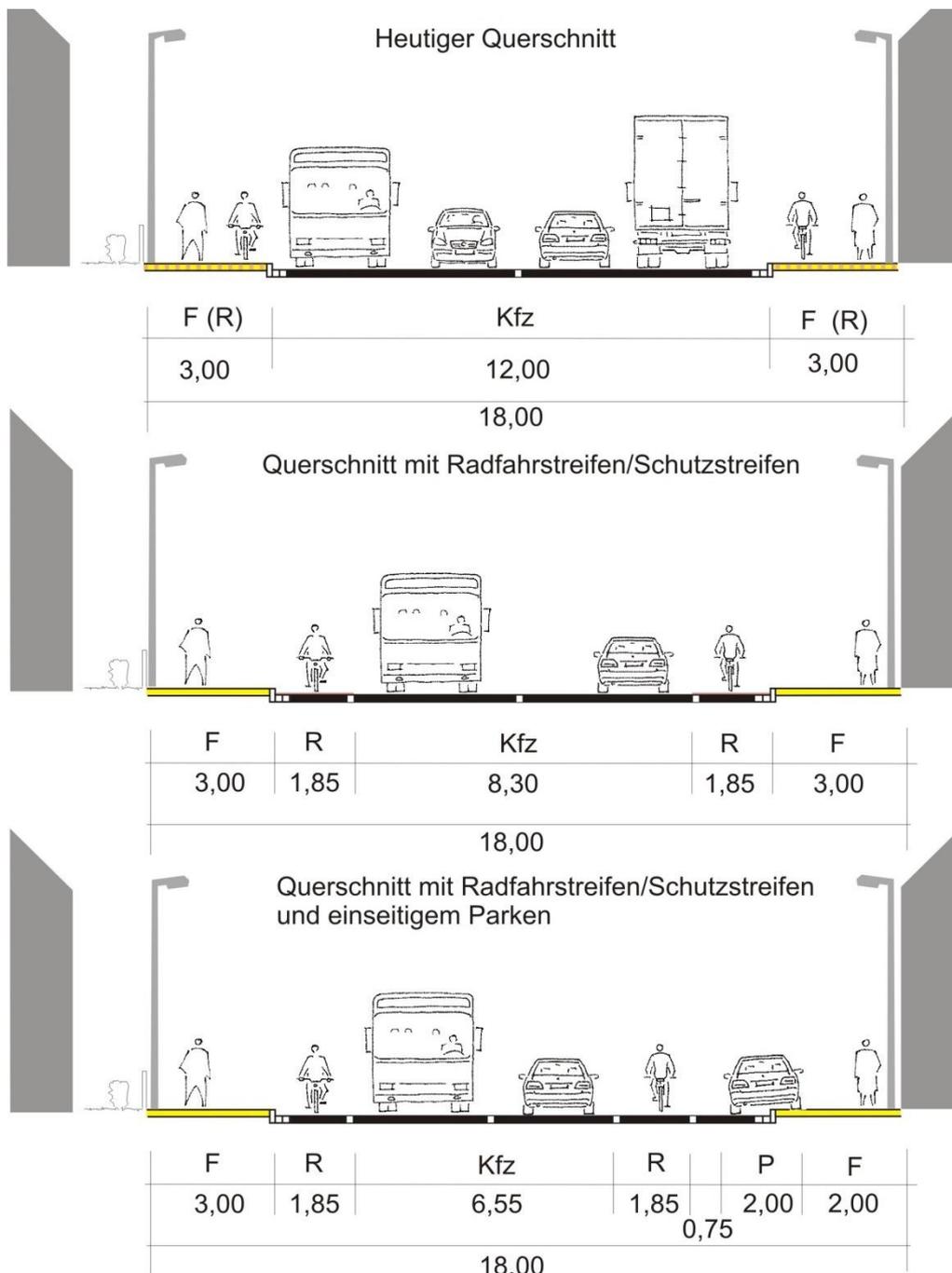


Abb. 40 Querschnitte Vorher/Nachher Goslarsche Straße

Am Knotenpunkt PvH ist für die Radverkehrsführung in die Wollenweberstraße eine Detailplanung erforderlich, da diese in Abhängigkeit von vielen Faktoren steht, welche zum derzeitigen Zeitpunkt nicht geklärt sind. Der schnellste und kürzeste Weg für den Radfahrenden wäre das direkte Linksabbiegen. Das indirekte Linksabbiegen oder die Führung des Radverkehrs in den Seitenraum stellen eine weitere Alternative zur sicheren Führung des Radverkehrs dar. Hierbei ist auch die Führung des ÖPNV zu beachten. Von wesentlicher Bedeutung ist ebenfalls, nach wieviel Metern der doppelte Linksabbieger aus dem Zingel auf einen Fahrstreifen eingezogen werden kann.

Die Maßnahmevorschläge zur Radverkehrsführung in der Goslarschen Straße werden derzeit im Rahmen einer Vorplanung detailliert untersucht.

6.3.3 Hauptbahnhof – Universität

Die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Universität, welche auch entlang der Fachhochschule (HAWK) führt, ist für den Radverkehr eine wichtige Achse im Radverkehrsnetz. Auf einer Länge von 3,5 km gliedert sich die Route im Wesentlichen in:

- Bahnhofsallee,
- Bereich Zingel,
- Gartenstraße,
- Sedanallee/Sedanstraße,
- Bereich Klingeltunnel und
- Marienburger Straße.

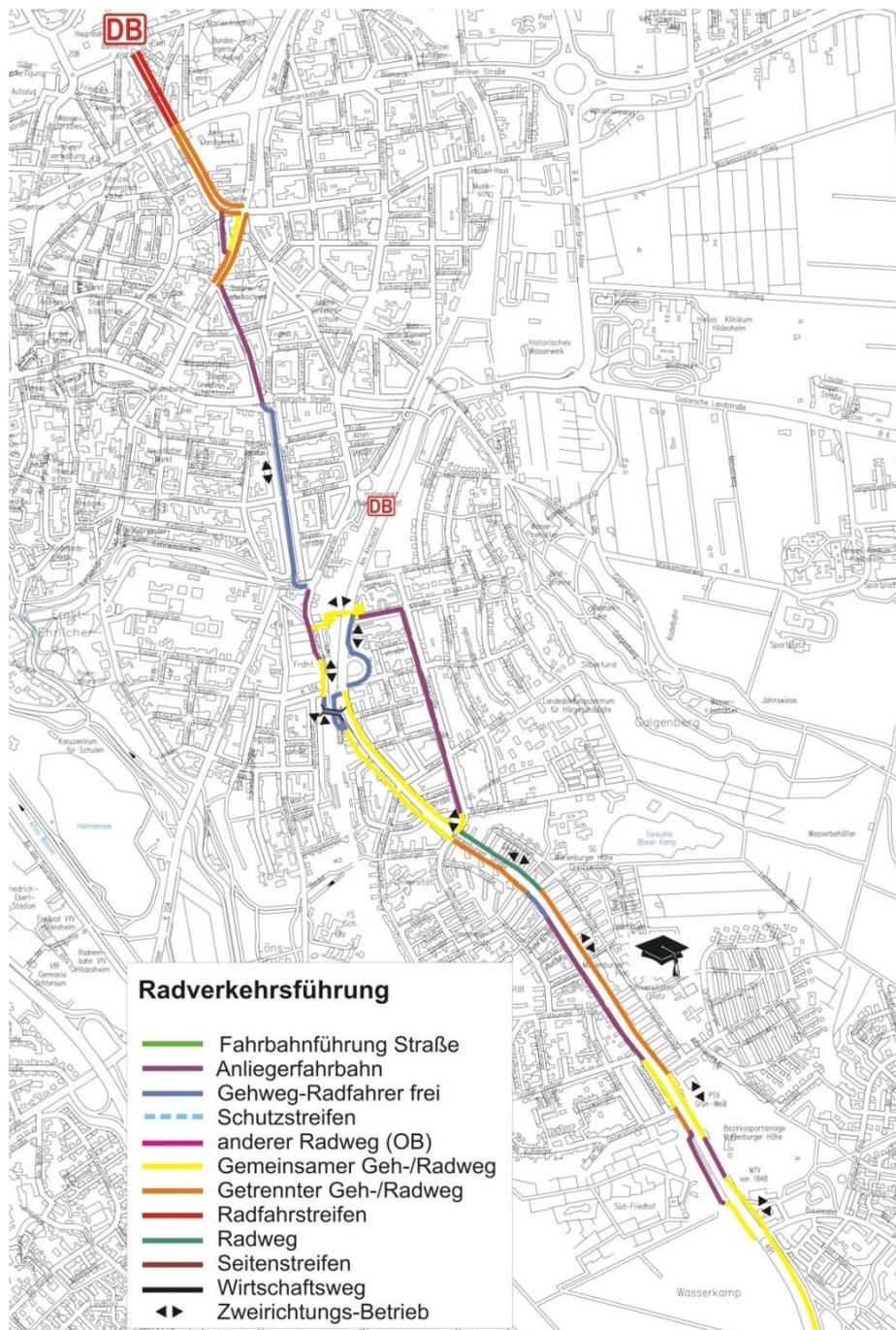


Abb. 41 Radverkehrsführung auf der Route Hauptbahnhof – Universität

Bahnhofsallee

Analyse

Die Bahnhofsallee gliedert sich in einen Nord- und Südabschnitt. In der Bahnhofsallee Nord war bis 2016 ein beidseitiger Radfahrstreifen bis zur Kaiserstraße vorhanden, der mit einer Breite von 1,50 m nicht den ERA-Standards entsprach. Außerdem war kein Sicherheitstrennstreifen zum Parken vorhanden. Ab der Kaiserstraße wird der Radverkehr auf einem getrennten Geh-/Radweg bis zum Kennedydamm geführt.

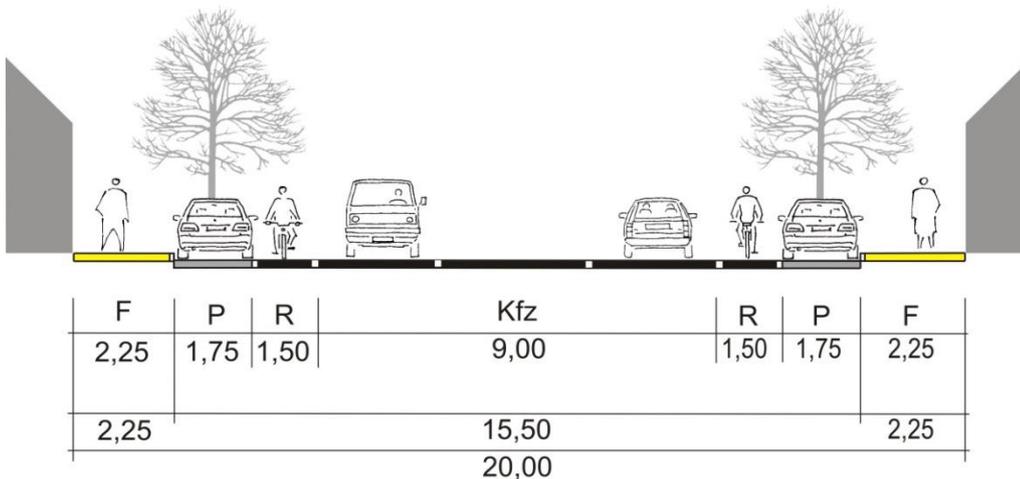


Abb. 42 Radverkehrsführung in der Bahnhofsallee

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Kfz-Belastung auf der Bahnhofsallee Nord und Süd beträgt 8.000 Kfz/d. Laut der ERA-Belastungskategorie II wird hier die Fahrbahnführung mit „zusätzlichen Angeboten“ als Regellösung empfohlen.

Maßnahmenvorschlag

Angesichts der Verkehrsbelastung reicht ein zweistreifiger Querschnitt für die Bahnhofsallee Nord aus. Durch Umarmarkierung ist die Einrichtung von Schutzstreifen in ERA – Qualität inklusive Sicherheitstrennstreifen zum Parken möglich. In Bereichen, welche eine Breite über das Regelmaß von 1,50 m hinaus erlauben, wird der Schutzstreifen breiter markiert.



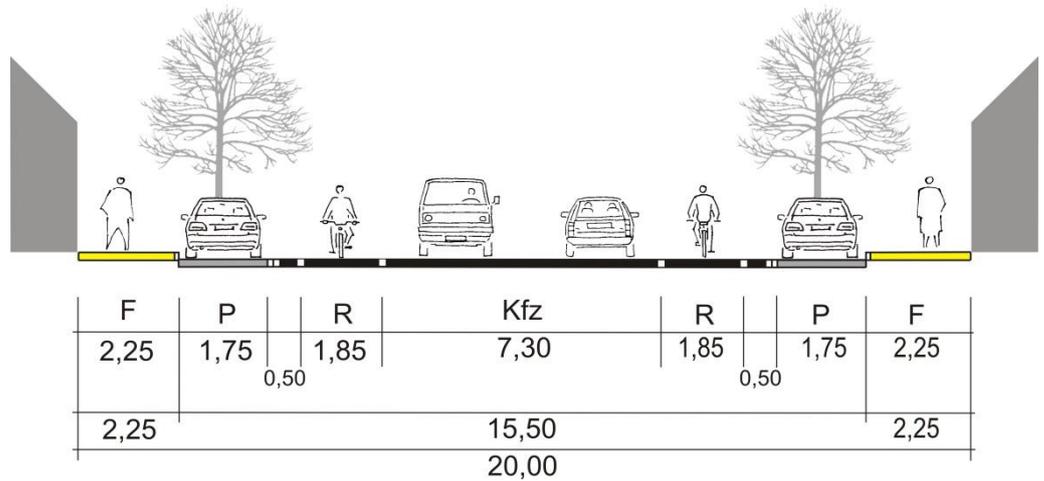


Abb. 43 Schnitt Vorher (oben) und Nachher (unten) an der Bahnhofsallee Nord

An der nördlichen Knotenpunktzufahrt Bahnhofsallee/Kaiserstraße müssen für die Einrichtung von Schutzstreifen vier Stellplätze (zwei je Straßenseite) entfallen, da der hier dreistreifige Querschnitt nicht zum Einrichten eines Sicherheitstrennstreifens zwischen Parken und Schutzstreifen ausreicht. Es wird empfohlen hier Poller oder Fahrradabstellanlagen aufzustellen, um das Parkverbot zu verdeutlichen. In die Signalisierung müsste in diesem Fall nicht eingegriffen werden.



Abb. 44 Radverkehrsführung an der nördlichen Knotenpunktzufahrt Bahnhofsallee/Kaiserstraße

Die Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Bahnhofsallee Nord wurden während der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes bereits umgesetzt (vgl. Abb. 45).



Abb. 45 Umgesetzte Maßnahme (überbreiter Schutzstreifen) in der Bahnhofsallee Nord

Zingel

Analyse

Im alten Zingel (Anliegerstraße) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der alte Zingel geht auf die Hauptverkehrsstraße Zingel über, auf dem schmale (0,90 m) getrennte Geh-/Radwege vorhanden sind. Die Querung über den Zingel in die Gartenstraße erfolgt signalisiert gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr.



Abb. 46 Radverkehrsführung am Zingel/Alter Zingel

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Kfz-Belastung auf dem Zingel beträgt 25.000 Kfz/d. Laut der ERA-Belastungskategorie IV ist eine getrennte Führung des Rad-/Kfz-Verkehrs erforderlich.

Maßnahmvorschlag

Am Zingel muss eine ausreichend breite Radverkehrsanlage geschaffen werden. Um eine direkte Querungsmöglichkeit in die Gartenstraße zu ermöglichen, werden zwei Radverkehrsquerungen über den Knotenpunkt markiert. Der Übergang zum Alten Zingel erfolgt direkt auf die Anliegerfahrbahn.

Der Umbau der Radfahrerquerung Zingel befindet sich derzeit in Planung.

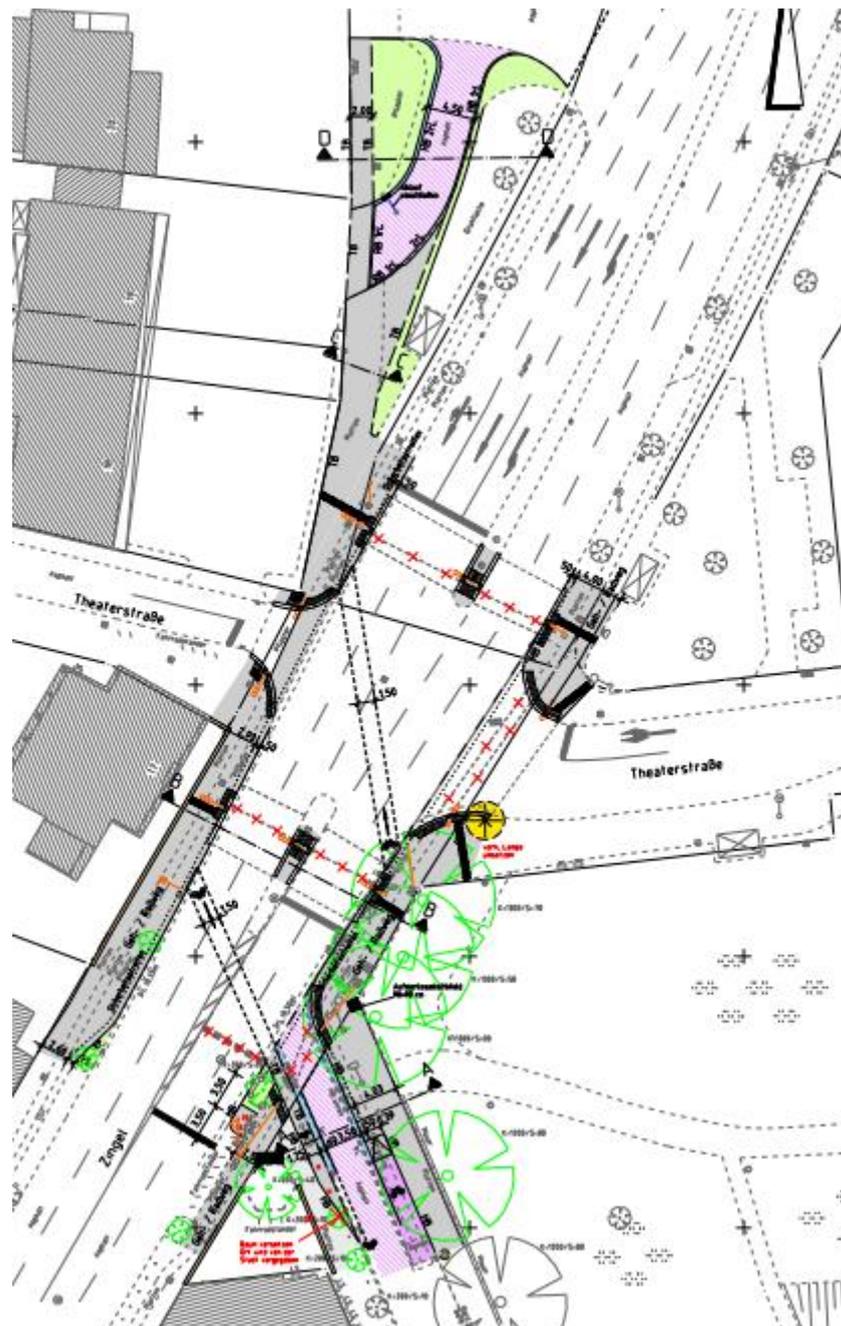


Abb. 47 Entwurf Radfahrerquerung Zingel (W² Ingenieurgesellschaft mbH)

Gartenstraße

Analyse

Die Gartenstraße (Tempo 30-Zone) ist eine Anliegerstraße und gleichzeitig eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen der Goslarschen Straße und dem Zingel. Der Radfahrende wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Oberflächenqualität weist erhebliche Mängel auf, außerdem ist die Wasserführung unzulänglich. Die sichere Querung über die Goslarsche Straße ist durch eine Lichtsignalanlage gewährleistet.



Abb. 48 Verkehrsführung in der Gartenstraße

Die Gartenstraße ist mit 850 – 1400 Kfz/24h eher gering belastet. Demnach ist die Führung im Mischverkehr regelkonform und kann beibehalten werden. Durch die Querverbindung zwischen der Goslarschen Straße und dem Zingel, wird diese Verbindung gerne als Schleichweg vom Kfz-Verkehr befahren.

Maßnahmenvorschlag

Die Gartenstraße bedarf dringend einer (Oberflächen-) Sanierung. Zudem bietet sich dieser Streckenabschnitt zur Einrichtung einer Fahrradstraße mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr an. Eine Fahrradstraße würde im Zuge dieser Haupttroute die Bedeutung des Radverkehrs auf diesem Streckenabschnitt besonders herausstellen und somit auch Schleichverkehre im Kfz-Verkehr reduzieren. Die Radfahrenden dürften auf der Fahrradstraße nebeneinander fahren und müssen dem Kfz-Verkehr nicht zum Überholen Platz machen. Die Rechts-vor-Links Regelung sollte weiterhin beibehalten werden.

Sedanallee/Sedanstraße

Analyse

Nach der Querung der Goslarschen Straße wird der Radverkehr zwischen einer Baumallee als Gehweg/Radfahrer frei in beide Richtungen bis zum Goshentor geführt. Dieser Weg ist in Schotter ausgeführt und weist keine Beleuchtung auf. Außerdem werden zwei Querstraßen gekreuzt, an denen dem Kfz-Verkehr die Vorfahrt gewährt werden muss. Eine der Querstraßen ist zudem ebenso wie die parallel geführte Sedanstraße in Kopfsteinpflaster ausgeführt. Auf diesem Abschnitt herrscht außerdem ein reges Fußverkehrsaufkommen, weshalb Konflikte mit dem Fußverkehr zu erwarten sind.



Abb. 49 Radverkehrsführung in der Sedanallee (oben) und Sedanstraße (unten)

Maßnahmenvorschlag

Für die Radverkehrsführung zwischen der Goslarschen Straße und dem Gochentor werden zwei Varianten vorgeschlagen (vgl. Abb. 50). In der ersten Variante wird der Radverkehr in der Sedanallee geführt, die zweite Variante bevorzugt eine Führung auf der westlichen Sedanstraße.



Abb. 50 Alternative Radverkehrsführungen in der Sedanstraße/Sedanallee

1. Variante – Sedanallee

Bei der Radverkehrsführung durch die Sedanallee sollte der Innenbereich beleuchtet werden, um die soziale Sicherheit zu gewährleisten. Um die Fahrqualität alljährlich sicherzustellen ist ein Oberflächenaustausch unabdingbar (bisher Schotter). Außerdem sollten die Querungen der Anliegerstraßen aufgepflastert werden, um den Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Als kurzfristige Lösung besteht die Möglichkeit, die Verkehrsschilder „Gehweg Radfahrer frei“ zu entfernen und „Vorfahrt achten“ Schilder für den Kfz-Verkehr aufzustellen.

2. Variante – westliche Sedanstraße

Als Alternative kann der Radverkehr über die westliche Sedanstraße als Fahrradstraße geführt werden. Dazu muss der Straßenbelag ausgetauscht und eine Beschilderung und Markierung zu Verdeutlichung der Fahrradstraße erfolgen. Die Vorfahrtregelung an den beiden Querstraßen für die Bevorrechtigung des Radverkehrs ist nicht zwingend erforderlich, kann aber geprüft werden. Der Freibereich in der Sedanallee wird für die Fußgängerinnen und Fußgänger somit weiterhin gewahrt. Die Weiterführung von der Sedanstraße zum Goschentor müsste ausgebaut werden.

Empfehlung

Um die Sedanallee für die Fußgängerinnen und Fußgänger als Verweilraum zu wahren und Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern zu vermeiden, wird empfohlen die parallel verlaufende Sedanstraße als Fahrradstraße auszubauen.

Klingeltunnel

Analyse

Der Klingeltunnel dient der Unterführung der Bahnlinie, um die Weiterführung vom Goschentor (HAWK) zur Marienburger Straße zu gewährleisten. Stadtauswärts ist vor und nach dem Klingeltunnel ein gem. Geh-/Radweg beschildert. Der Klingeltunnel ist in beide Richtungen als Gehweg Radfahrer frei ausgewiesen. Stadteinwärts ist an der Einmündung Marienburger Straße/Soltaustraße eine Umfahrung des Klingeltunnels ausgeschildert. Zunächst als gem. Geh-/Radweg, dann folgt eine Anliegerfahrbahn und anschließend wieder ein gemeinsamer Zweirichtungs-Geh- und Radweg über das Spiralenbauwerk. Folgt man dennoch der Marienburger Straße auf dem gemeinsamen Geh-/Radweg soll erst an der Einmündung Marienburger Straße/Kniphofstraße in Richtung Klingeltunnel gequert werden.





Abb. 51 Radverkehrsführung am Bereich Klingeltunnel

Die Radverkehrsanlagen sind stadtauswärts durchgehend zu schmal. Besonders der Klingeltunnel ist durch die schlecht einsehbaren Kurven sehr unübersichtlich. Das angeordnete Schrittempo ist auf Grund der Neigung an den Ein- und Ausfahrten schwer einzuhalten. Die Alternativrouten stellen durch das Spiralenbauwerk keine attraktive Lösung dar. Südlich des Klingeltunnels fahren Radfahrende außerdem verbotswidrig entgegen der Fahrtrichtung, dadurch entstehen Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrenden und dem ruhenden Verkehr. Das Unfallverhalten im Bereich des Klingeltunnels ist aber eher unauffällig.

Maßnahmenvorschlag

Die Überquerung der Bahnlinie ist sowohl durch den Klingeltunnel, als auch über das Spiralenbauwerk keine attraktive Verbindung für den Radverkehr. Um das soziale Sicherheitsempfinden der Radfahrenden dennoch kurzfristig zu steigern, sollte der Klingeltunnel als Sofortmaßnahme besser beleuchtet werden. Eine Befahrbarkeit des Klingeltunnels in nur eine Richtung lässt sich auf Grund der schlechten Alternativroute nicht realisieren, da die Radfahrenden weiterhin auch stadteinwärts den Klingeltunnel nutzen würden.

Um eine langfristige Alternative für den Klingeltunnel zu schaffen, kommen zwei Möglichkeiten in Betracht. Zum einem könnte ein niveaugleicher Übergang mit Schranke eine attraktive Alternative darstellen oder der Ausbau des Klingeltunnels. Sofern ein Umbau in bestehender Lage erfolgt, sollte die Weiterführung ans bestehende Netz der Marienburger Straße geprüft werden.

Marienburger Straße

Analyse

Auf der Marienburger Straße erfolgt stadtauswärts ein Wechsel vom getrennten Geh-/Radweg, Gehweg Radfahrer frei, Anliegerfahrbahn und gemeinsamen Geh-/Radweg. Stadteinwärts wird der Radverkehr zunächst als gemeinsamer Geh-/Radweg geführt, welcher kurzzeitig durch eine Anliegerfahrbahn unterbrochen wird. Anschließend folgen ein getrennter Geh-/Radweg und ein von Fußgängern räumlich getrennter Radweg (beide Zweirichtungsradwege). Die Zweirichtungsradwege auf der östlichen Marienburger Straße sollen bestehen bleiben, damit Radfahrende aus Richtung Saarstraße/Bromberger Straße, welche in Richtung Universität weiterfahren wollen, die Marienburger Straße nicht zweimal queren müssen. Die Einmündung Greifswalder Straße/Marienburger Straße ist unfallauffällig. Durch die abgesetzte Radfahrerfurt liegen hier schlechte Sichtverhältnisse zwischen dem abbiegendem Kfz-Verkehr und dem geradeausfahrenden Radfahrenden vor.



Abb. 52 Radverkehrsführung Marienburger Straße

Die Verkehrsstärke auf der Marienburger Straße liegt zwischen 19.000 Kfz/d und 26.000 Kfz/d. Laut der ERA-Belastungskategorie IV ist eine getrennte Führung des Rad-/Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich.

Maßnahmenvorschlag

Die Zweirichtungsräderwege östlich der Marienburger Straße sind zu schmal und sollten aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens auf 3,00 m verbreitert werden. Um den Unfallschwerpunkt an der Einmündung Greifswalder Straße/Marienburger Straße entgegenzuwirken, sollte die Radfahrfurt vor der Einmündung an den Kfz-Verkehr geführt werden. Der Umbau kann zu Lasten des Grünstreifens problemlos umgesetzt werden.

In der Gegenrichtung ist die Beschilderung „Gehweg Radfahrer frei“ nicht StVO-konform, da gegenüber ein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. Das Zusatzschild Radfahrer frei muss hier entfernt werden. Hier könnte stattdessen ein Zusatzschild angebracht werden, welches den Radfahrenden über die parallele Anliegerfahrbahn führt oder den Radfahrenden auffordert, die Straßenseite an der Lichtsignalanlage zu queren.

6.3.4 Himmelsthür – Nordstadt – Bavenstedt

Die West-Ost-Verbindung dient vor allem der Verbindung der einzelnen Stadtteile Himmelsthür, Steuerwald, Nordstadt, Drispstedt und Bavenstedt untereinander. Eine Übersicht der vorhandenen Radverkehrsanlagen auf der Strecke ist in Abb. 53 dargestellt. Die Analyse und Maßnahmenvorschläge erfolgt für die einzelnen Stadtteile.



Himmelsthür

Analyse

Der Radverkehr wird von Westen kommend auf einem einseitigen gemeinsamen Zweirichtungsradweg bis zur Ortstafel geführt. Am Knotenpunkt Linnenkamp/Runde Wiese entsteht dadurch ein Konfliktpunkt, der durch die schlechte Sichtbeziehung an der Einmündung noch unterstrichen wird. Anschließend erfolgt ein Wechsel zwischen Fahrbahnführung und Gehweg Radfahrer frei. Die Radverkehrsanlagen sind teilweise zu schmal und entsprechen teilweise nicht der empfohlenen Führungsform nach den ERA. Zudem ist die Oberflächenqualität des östlichen Radweges im Seitenraum unzureichend (siehe Foto rechts).



Abb. 54 Radverkehrsführung in Himmelsthür

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt überwiegend bei 50 km/h, abschnittsweise ist eine Streckengeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Bei einer Kfz-Belastung von 4.000 Kfz/d bis 6.000 Kfz/d (von West nach Ost) sind demzufolge zwischen der B 1 und dem Knotenpunkt Von-Ketteler-Straße innerorts keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen erforderlich. Außerorts werden diese jedoch empfohlen. Östlich der Von-Ketteler-Straße ist die Kfz-Belastung mit 12.000 Kfz/d bis 16.000 Kfz/d deutlich höher, hier wird eine Fahrbahnführung mit zusätzlichen Angeboten oder eine getrennte Führung empfohlen.

Maßnahmenvorschlag

Um die Radverkehrsanlagen in Himmelsthür ERA-konform auszubauen, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich. Auf dem Außerortsabschnitt wird der Ausbau einer beidseitigen benutzungspflichtigen Radverkehrsführung empfohlen. Dadurch wird ebenfalls der Konflikt am Knotenpunkt Linnenkamp/ Runde Wiese vermieden. Östlich der Von-Ketteler-Straße ist ein Umbau erforderlich, um einen benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum herzustellen.

Steuerwald

Analyse

Im Bereich der Innerstebrücke wird der Radverkehr einseitig auf dem freigegebenen Gehweg geführt. In Richtung Zentrum wird dem Radfahrenden nach Überqueren der Brücke keine Radverkehrsanlage angeboten, obwohl dies nach den ERA bei einer Kfz-Belastung von etwa 15.000 Kfz/d empfohlen wird. Weiter östlich wird der Radfahrende auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, der baulich 1,00 m breit rot gepflastert ist. Stadtauswärts wird der Radverkehr ebenfalls zunächst auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, bis dieser auf eine zu schmale Führung im Seitenstreifen übergeht.



Abb. 55 Radverkehrsführung in Steuerwald

Maßnahmenvorschlag

Im Bereich der Engstelle an der Innerstebrücke wird der Radfahrende weiterhin über die gesicherte Querungsmöglichkeit (LSA) auf die nördliche Straßenseite geführt. Der Radweg muss auf der nördlichen Straßenseite bis zur Ruschenplattenstraße als Zweirichtungsradweg ausgebaut werden. Die Verwaltung hat den Auftrag erhalten, einen gemeinsamen Geh- und Radweg an der Südseite zwischen Ruscheplattenstraße und Münchwiese als Vorentwurf zu beplanen.



Abb. 56 Engstelle im Bereich der Innerstebrücke

Nordstadt

Analyse

Die Radverkehrsführung in der Nordstadt führt auf dem Lerchenkamp durch das Gewerbegebiet. Die Kfz-Belastung und insbesondere der Schwerverkehrsanteil ist auf diesem Abschnitt dementsprechend mit 12.000 – 16.000 Kfz/d sehr hoch. Die ERA empfiehlt hier eine getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr. Bisher hat der Radfahrende die Option auf dem freigegebenen Gehweg oder auf der Fahrbahn zu fahren. Aktuelle Planungen im Zuge des Gewerbegebietes Lerchenkamp Süd oder Gewerbepark Nord sehen auf dem Lerchenkamp bereits eine ERA-konforme Radverkehrsanlage im Seitenraum vor. Neben der nicht regelkonformen Radverkehrsführung fehlen vor allem Querungshilfen, um ein gesichertes Queren zu ermöglichen.



Abb. 57 Radverkehrsführung in der Nordstadt

Maßnahmenvorschlag

Ziel ist es auf dem Lerchenkamp eine beidseitige durchgängige und fahrbahnahe Radverkehrsanlage einzurichten. Derzeitige Planungen sehen dies bereits vor (siehe Planung 1). Auf der südlichen Straßenseite ist zur Anbindung an die Nordstadt über die Brücke der B 6 ein Zweirichtungsrادweg vorgesehen. Der Knotenpunkt Lerchenkamp/Planstraße A wird künftig signalisiert und der Knotenpunkt Baurat-Köhler-Straße zu einem Kreisverkehr mit getrennten Geh- und Radwegen umgebaut. Im Bereich der Kleingärten sollte weiterhin eine fahrbahnahe Führung angestrebt werden und dementsprechende Querungshilfen vorgesehen werden (siehe Planung 2).

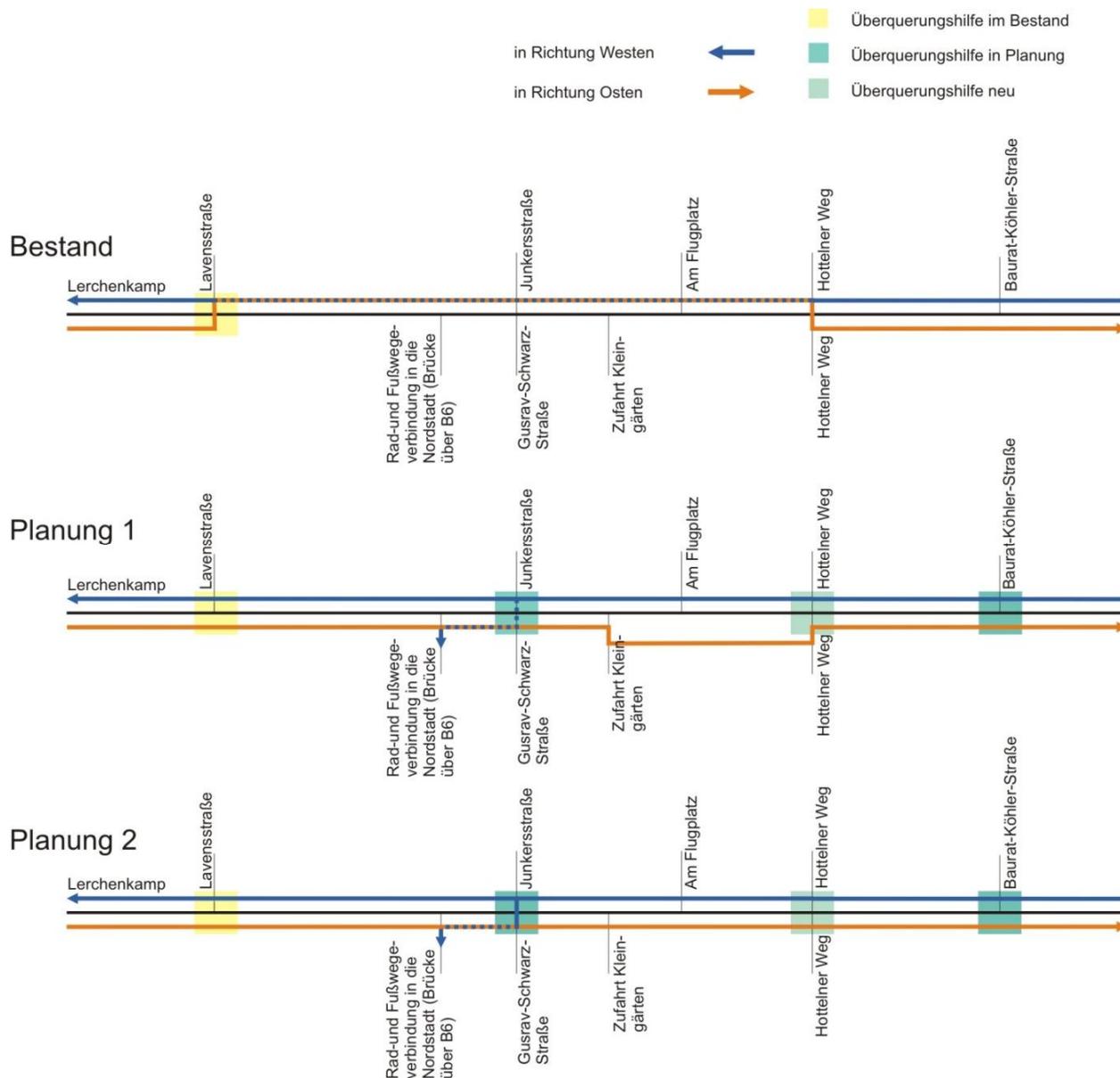


Abb. 58 Künftige Radverkehrsführung im Lerchenkamp (abschnittsweise Realisierung)

Drispensstedt

Analyse

In Verlängerung des Lerchenkamps wird der Radfahrende in beiden Richtungen weiterhin auf der Fahrbahn geführt, der Gehweg ist für den Radfahrenden frei gegeben. Auf der nördlichen Seite ist im Bereich des Brückenbauwerks (B494) ein zu schmaler Radfahrstreifen markiert, der nach der Rampe der B494 in den Seitenraum übergeführt wird. In Fahrtrichtung von Osten nach Westen ist in Verlängerung der Hildebrandstraße die Unterführung der B494 als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschildert, diese Routenverlauf stellt durch die Querung der Auf- und Abfahrten der Bundesstraße ein erhöhtes Gefahrenpotential dar. Im gesamten Knotenpunktbereich Lerchenkamp/Peiner Landstraße fehlen Querungshilfen für den Radverkehr. Im Zuge der Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Gewerbeparks Nord wird am Knotenpunkt Peiner Landstraße/nordwestliche Rampe B494 die Einrichtung einer Lichtsignalanlage empfohlen.

Im weiteren Verlauf ergeben sich für den Radfahrenden zwei Möglichkeiten in Richtung Bavenstedt weiter zuzufahren. Sowohl in der Hildebrandstraße als auch in der Ehrlicherstraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Das Regelwerk sieht bei der vorhandenen Verkehrsstärke eine Fahrbahnführung mit zusätzlichen Angeboten als Regellösung (Schutzstreifen) vor.



Abb. 59 Radverkehrsführung in Drispensstedt

Maßnahmenvorschlag

Zwischen dem Knotenpunkt Ehrlicherstraße/Peiner Landstraße und dem Knotenpunkt Lerchenkamp/Peiner Landstraße sollte auf der südlichen Straßenseite ein ausreichend breiter benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg eingerichtet werden. Dadurch entfällt auch die erforderliche Querungshilfe in Richtung Nordstadt. Durch den Wegfall des Radfahrstreifens ergibt sich eine neue Flächenaufteilung, die neu markiert werden muss. Der Bereich des Brückenbauwerks ist weiterhin als Engstelle zu betrachten und wird ggf. einen schmalen Seitenraum aufweisen. In der Hildebrand und Ehrlicherstraße sollte die Freigabe des Gehwegs oder die Markierung von Schutzstreifen geprüft werden. Zudem sollte mit Hilfe eines Hinweisschildes auf die empfohlene Route in Richtung Innenstadt verwiesen werden, die nicht durch den Tunnel führt.

Bavenstedt

Analyse

In Verlängerung der Hildebrandstraße aus Richtung Drispensstedt wird der Radverkehr bisher bis in das Ortsinnere von Bavenstedt auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Auf dem Außerortsabschnitt zwischen den beiden Ortsteilen liegt die Verkehrsbelastung bei 6.000 Kfz/d, laut geltendem Regelwerk ist bei dieser Belastung und der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h eine Radverkehrsanlage erforderlich. Zudem ist diese Verbindung ein wichtiger und häufig genutzter Schulweg für Grundschüler, der über das Brückenbauwerk der Autobahn verläuft. Die Brücke weist zum einen für die Führung im Seitenraum eine zu geringe Geländehöhe (1,10 m) auf und ist für die Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn zu schmal (6,50 m). Im weiteren Verlauf ist der im Ortskern von Bavenstedt freigegebene Gehweg zu schmal und weist eine schlechte Oberflächenqualität auf.

Während der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde die empfohlene Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h bereits angeordnet.



Abb. 60 Radverkehrsführung in Bavenstedt

Maßnahmenvorschlag

Um die Führung für den Radverkehr auf dem Außerortsabschnitt kurzfristig zu verbessern, wird die Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h empfohlen (bereits umgesetzt), dadurch kann die Verträglichkeit zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr erheblich gesteigert werden. Um die Situation für Radfahrende langfristig zu verbessern sollte das Gelände auf die geforderte Höhe von 1,30 angepasst werden und der südliche Gehweg für Radfahrende freigegeben werden. Eine Fahrbahneinengung auf 6,00 m im Bereich der Brücke würde sich als flankierende Maßnahme ebenfalls empfehlen. Bei dem Gehweg im Ortsinneren von Bavenstedt sollte die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr aufgehoben werden.

6.3.5 Bahnhof – RBG – Lerchenkamp

Die Route zwischen dem Hildesheimer Hauptbahnhof bis zum Lerchenkamp über die Robert-Bosch-Gesamtschule im Norden von Hildesheim ist eine Route mit hoher Bedeutung für den Radverkehr. Zum einem aus Gründen der Schulwegsicherung, aber auch weil auf dieser Strecke hohes Potential liegt, die gewerblichen Flächen im Norden für Bike & Ride Nutzer anzubinden.

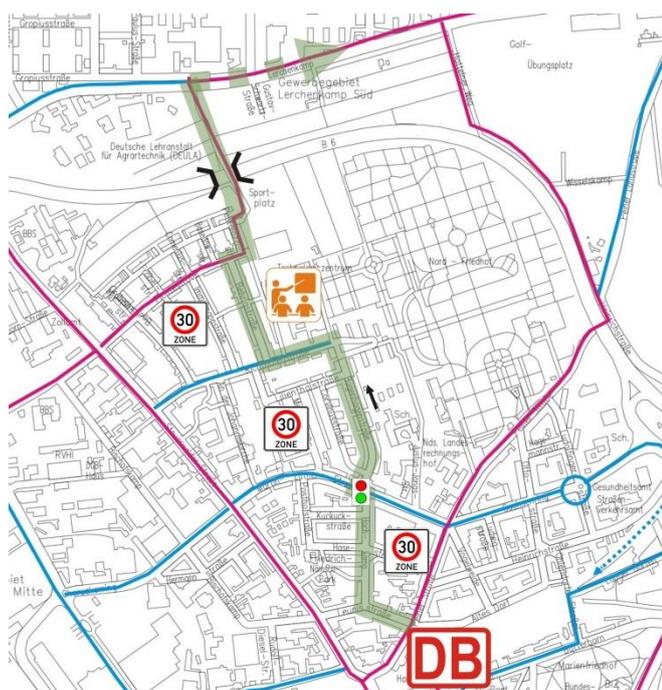


Abb. 61 Radverkehrsverbindung Bhf – RBG – Lerchenkamp

Analyse

Der Radverkehr wird in einer Tempo 30-Zone gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr bis vor die Brücke der B 6 auf der Fahrbahn geführt. An dieser Stelle schließt sich ein straßenunabhängiger gemeinsamer Geh- und Radweg an, der am Lerchenkamp endet. Auf dem kompletten Abschnitt zwischen dem Bahnhof und der RBG ist das Parken im Seitenraum oder auf der Fahrbahn erlaubt, der letzte Abschnitt (Bugenhagenstraße) ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süd-Nord, welche in Gegenrichtung aufgrund der unübersichtlichen Führung nicht für den Radverkehr freigegeben ist. Die weitere Zuwegung zum Lerchenkamp ist aufgrund der mangelhaften Beleuchtung und schlechten Oberflächenbeschaffenheit für den Radfahrenden nicht sehr attraktiv. Zudem ist die Weiterführung im Lerchenkamp nicht gegeben, da keine sichere Querungsmöglichkeit auf die gegenüberliegende Straßenseite besteht. Die Planungen für einen südlichen Zweirichtungsradweg werden 2017 realisiert.



Abb. 62 Radverkehrsführung vom Bahnhof zum Lerchenkamp

Maßnahmenvorschlag

Um die Attraktivität zwischen dem Bahnhof und der RBG zu steigern, wird empfohlen auf diesem Streckenabschnitt eine Fahrradstraße einzurichten. Dazu müsste in Teilabschnitten das Parken neu geordnet werden, um die Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr befahrbar machen zu können. Um das Potenzial zur Einrichtung der Fahrradstraße besser abschätzen zu können, sollte vorerst eine Verkehrserhebung durchgeführt werden, welche die Anzahl an Fahrzeugen und Radfahren erfasst. Zwischen der RBG und dem Lerchenkamp sollte vor allem das soziale Sicherheitsempfinden verbessert werden, in dem eine bessere Beleuchtung geschaffen wird und der Bewuchs zurückgeschnitten wird. Außerdem muss die Oberflächenqualität verbessert werden.

6.3.6 Alfelder Straße

Die Alfelder Straße (B 243) ist eine Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion, welche im Innenstadtbereich von Hildesheim an die B 1 anschließt und weiter südlich zur Autobahn A 7 führt. Der zu untersuchende Abschnitt erstreckt sich über eine Länge von 2,00 km von der B 1 bis zur Gabelung Kurt-Schuhmacher-Straße in Richtung Ochtersum.

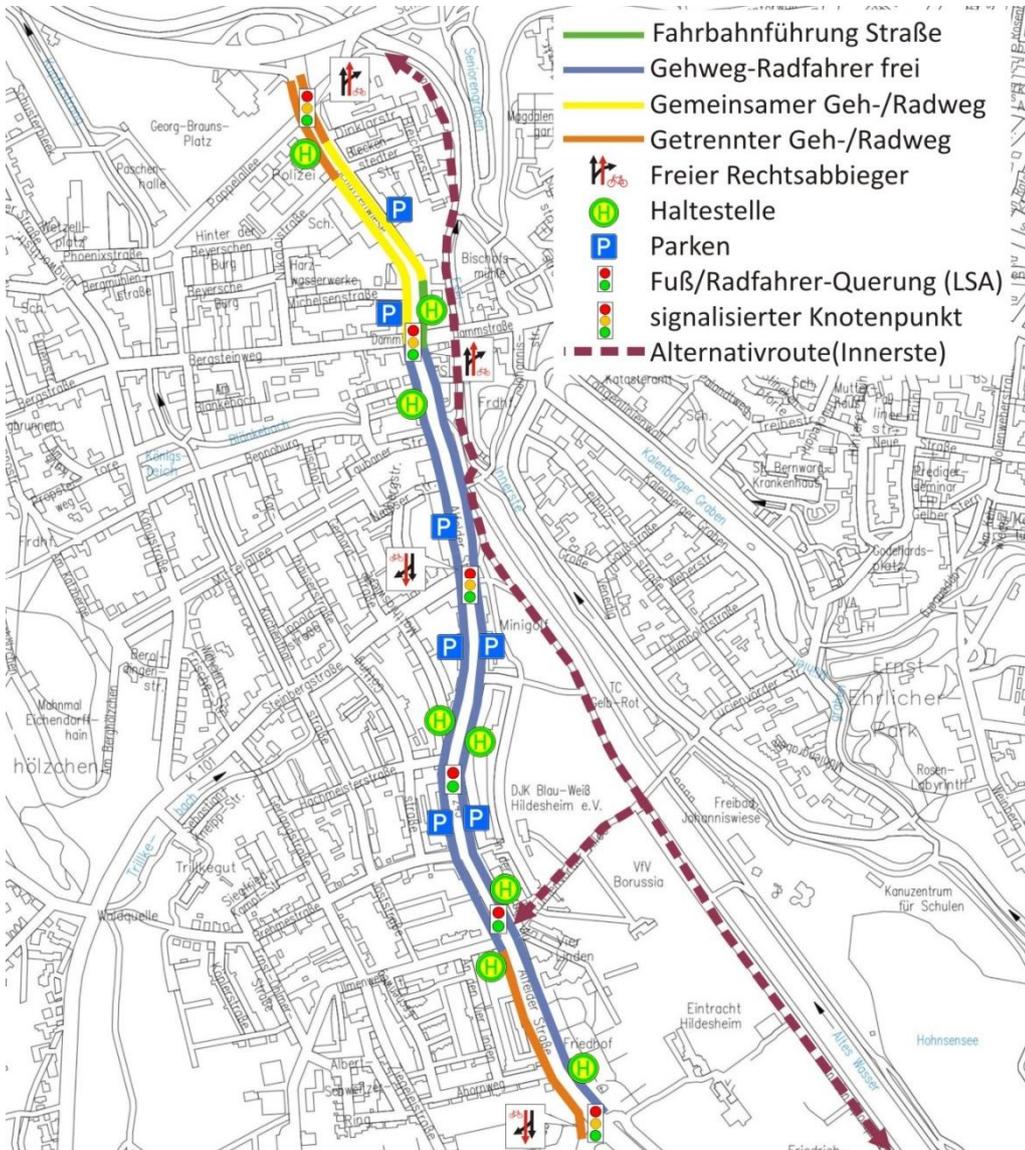


Abb. 63 Radverkehrsführung auf der Alfelder Straße und der Alternativroute

Analyse

Der Radverkehr wird derzeit sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts über ein kurzes Stück getrennten und gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Auf dem Großteil der Strecke ist der Gehweg für den Radfahrenden frei gegeben, hier hat der Radfahrende die Möglichkeit zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr und im Seitenraum zu wählen. Auf Grund der hohen Verkehrsstärke zwischen 25.000 und 30.000 Kfz/24h ist dies laut den ERA nicht regelkonform. Bei einem vierstreifigen Querschnitt und der Geschwindigkeit von 50 km/h ist die Alfelder Straße deutlich der Belastungskategorie IV zuzuordnen. Demzufolge ist eine getrennte Führung des Radverkehrs und Kfz-Verkehrs unerlässlich. Neben der fehlenden benutzungspflichtigen Radver-

kehrsanlage stellen vor allem die freien Rechtsabbieger an vier Knotenpunkten/Einmündungen im Verlauf der Alfelder Straße ein erhebliches Sicherheitsdefizit für den Radverkehr dar. Abgesetzte Furten und parkende Fahrzeuge im Knotenpunktbereich schränken die Sicht zusätzlich ein, wodurch immer wieder Konflikte zwischen dem geradeausfahrendem Radverkehr und dem abbiegendem Kfz-Verkehr entstehen. Auf der freien Strecke führen die teilweise sehr engen Seitenräume und das parallele Parken auf der Fahrbahn und im Seitenraum sowie die Haltestellenbereiche des ÖPNV zu erheblichen Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Durch die dichte Bebauung der Alfelder Straße besteht demzufolge eine hohe Nutzungskonkurrenz.



Abb. 64 Radverkehrsführung in der Alfelder Straße

Entlang der Innerste ergibt sich östlich der Alfelder Straße eine Alternativroute für den Radverkehr. Auf der Straße An den Sportplätzen wird der Radverkehr bisher auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt und ab der Lucienvörder Allee auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg). Diese Strecke ist bisher nicht alltagstauglich ausgebaut. Sowohl die Beleuchtung als auch die Oberflächenqualität und die Breite sind nicht ausreichend.



Abb. 65 Radverkehrsführung auf der Alternativroute

Maßnahmenvorschlag

Bei der vorhandenen Querschnittsbreite in der Alfelder Straße kann durch Ummarkierung keine ERA-konforme benutzungspflichtige Radverkehrsanlage eingerichtet werden. Da die Belastungsklasse III deutlich überschritten ist, stellt auch die zulässige Kombination aus Schutzstreifen und Gehweg Radfahrer frei keine Alternative dar. Zudem soll das Halten/Parken auf der Fahrbahn im südlichen Bereich der Alfelder Straße erhalten bleiben, wodurch eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn nicht möglich ist. Da es ohne Verzicht auf das Parken innerhalb der Borde keine fahrradfreundliche Lösung gibt, ist langfristig der Umbau der Alfelder Straße notwendig.

Um dem Radfahrenden auch kurzfristig eine attraktive Verbindung zu bieten, wird empfohlen die Alternativroute entlang der Innerste zwischen der Lucienvörder Allee und dem Dammtor alltagstauglich auszubauen. Die Beleuchtung, die Breite und Oberflächenqualität müssen demnach ertüchtigt werden, damit dieser Streckenabschnitt das ganze Jahr und zu jeder Tageszeit befahrbar ist. Auf der Straße An den Sportplätzen kann der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn geführt werden (Einrichtung einer Fahrradstraße denkbar).

In der Abb. 66 ist dargestellt, wie sich der Querschnitt in der Alfelder Straße nach erfolgtem Umbau für die einzelnen Verkehrsteilnehmer aufteilen könnte.

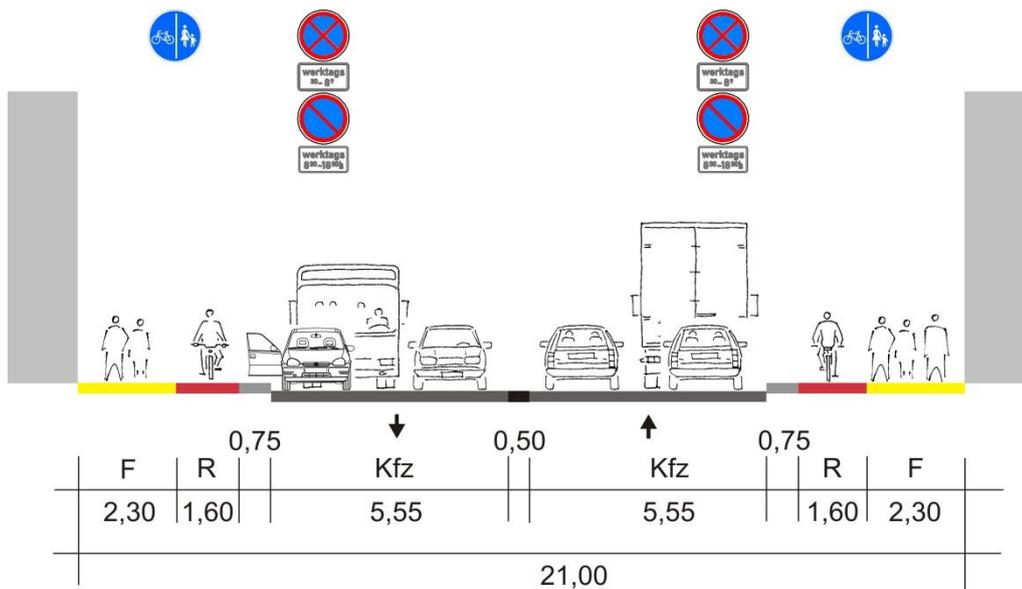


Abb. 66 Radverkehrsführung im Seitenraum bei Umbau der Alfelder Straße

7 Radabstellanlagen

7.1 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzer:

- Diebstahlsicherheit
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht abgeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- Bedienungskomfort
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- Standsicherheit
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- Witterungsschutz
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionsfähigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- Vielseitigkeit
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike genutzt werden kann.
- Sicherheit vor Vandalismus
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstelleinrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.
- Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel
Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Frei abgestellte Fahrräder sind bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und können ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.

- Leichte Erreichbarkeit
Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.
- Soziale Sicherheit
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahl- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber bzw. der Kommunen sind:

- Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Vorderradhalter entsprechen keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrenden zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- Geringe Unterhaltskosten
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- Städtebauliche Verträglichkeit
Fahrradparker sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.
- Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von frei abgestellten Fahrrädern
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrenden gern angenommen. Sie verhindern damit freies Abstellen und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.
- Flexibilität
Abstellelemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- Geringer Flächenbedarf
- Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o. g. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d. h. zwei Räder/Bügel), sollten die einzelnen Bügel in einem Abstand von mind. 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten

Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelrohr zum Einsatz kommen

Für einzelne Standorte - wie z.B. für Bäder oder im Zentrum - empfiehlt es sich, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können.

7.2 Übersicht der betrachteten Fahrradabstellanlagen

Die näher betrachteten Fahrradabstellanlagen in der Hildesheimer Innenstadt bzw. an ÖPNV-Haltestellen wurden nach folgenden Kriterien ausgewählt.

- Nachfrageschwerpunkte im Innenstadtbereich, z.B. touristisches Ziel
- Bündelung mehrere Bushauptlinien im Verkehrsnetz,
- Endhaltepunkte von Bushaltestellen (Gewerbegebiete, Stadtteilzentren),
- Haltestellen mit unmittelbarer Nähe zum Hildesheimer Ring und damit ggf. größerer Bedeutung im Radverkehrsnetz.

Insgesamt wurden im Innenstadtbereich 16 Standorte und 20 Haltestellen des ÖPNV ausgewählt. Die Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen wurden dabei unterteilt in Haltepunkte des SPNV (zwei DB-Haltestellen) sowie in Bushaltestellen mit (6 Haltestellen) und ohne (12 Haltestellen) Fahrradabstellanlagen. Bei den ausgewählten Bushaltestellen handelt es sich um Endhaltepunkte, Umsteigepunkte oder Haltestellen mit größerem Einzugsbereich.

In den folgenden Tabellen sind alle näher betrachteten Bereiche bzw. Haltestellen aufgeführt.

Fahrradparken im Innenstadtbereich	
I 1	Altpetristraße
I 2	Am Marienfriedhof
I 3	Am Ratsbauhof
I 4	Andreasplatz
I 5	Arnekenstraße
I 6	Bischof-Janssen-Straße (Schwimmbad)
	Bischof-Janssen-Straße (Kreistag Hildesheim)
I 7	Domhof
I 8	Goschentor
I 9	Hoher Weg
I 10	Jakobistraße
I 11	Kaiserstraße Nord (Hannoversche Str.)
	Kaiserstraße Süd (Almsstraße)
I 12	Osterstraße
I 13	Rathausstraße
I 14	Steingrube
I 15	Theaterstraße
I 16	Zingel

Tab. 4 Übersicht betrachtete Bereiche in der Innenstadt

Bike&Ride an DB-Haltestellen	
DB 1	Hauptbahnhof - Nordseite
	Hauptbahnhof - Südseite
DB 2	Ostbahnhof - Ostseite
	Ostbahnhof - Westseite
Bike&Ride an Bushaltestellen	
B 1	Itzum
B 2	Moltkestraße
B 3	Ochtersum-Süd
B 4	Ottostraße
B 5	P+R Berliner Kreisel
B 6	Silberfundstraße
Bushaltestellen ohne Abstellanlagen	
B01	Dammtor
B02	Bohlweg
B03	Drispenstedt
B04	Hildesheimer Wald
B05	Himmelsthür
B06	Im Koken-Hof
B07	Schuhstraße
B08	Stadtfeld Ost
B09	Stadtwerke
B010	Südfriedhof
B011	Universität
B012	Waldquelle

Tab. 5 Übersicht betrachtete Haltestellen

Die Einschätzung der Situation zum Fahrradparken in Hildesheim erfolgt auf Basis einer Bestandserfassung an den oben aufgeführten Örtlichkeiten. Mittels eines Erhebungsbogens wurden die abgestimmten Parameter wie Art der Abstellanlage, Anzahl der Abstellplätze, frei abgestellte Fahrräder im Umfeld und defekte Räder (nicht mehr fahrtüchtig) erhoben.

Die Beschreibung und Analyse der vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind im Anhang dargestellt. Einen Übersichtsplan zur Verortung der betrachteten Anlagen der einzelnen Anlagen befinden sich ebenfalls im Anhang zu diesem Bericht. Die Erfassung der abgestellten Räder erfolgte über mehrere Werkta-ge bei trockener Witterung und außerhalb der Ferienzeit.

7.3 Zusammenfassung der näher betrachteten Fahrradabstellanlagen

In der Stadt Hildesheim wurden insgesamt 36 Örtlichkeiten bezüglich des Angebotes an Fahrradabstellanlagen näher betrachtet. In stichpunktartigen Vor-Ort-Erhebungen an mehreren Erhebungstagen wurden die jeweiligen Anlagen nach Art und Anzahl der Abstellmöglichkeiten dokumentiert. Zusätzlich wurden das Vorhandensein einer Überdachung sowie die Auslastung der Anlage an einem repräsentativen Werktag erfasst. Auch im Umfeld abgestellte Räder oder nicht mehr fahrtüchtige Räder in der Anlage wurden vermerkt. Auf Basis dieser Bestandsanalyse wurden die Anlagen abschließend bewertet und entsprechende Handlungsempfehlungen angeführt. Insgesamt besteht an 18 der 24 betrachteten Örtlichkeiten mit Fahrradabstellanlagen Handlungsbedarf.

Abstellanlagen im Innenstadtbereich

Es wurden insgesamt 16 innerstädtische Standorte ausgewählt, an denen überwiegend Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen. Bei diesen Standorten handelt es sich um Nachfrageschwerpunkte sowie um stark frequentierte innerstädtische Straßenzüge oder Plätze.

Die betrachteten Abstellanlagen sind fast ausschließlich mit anforderungsgerechten Anlehnbügel ausgestattet. Die Auslastung der Anlagen wurde zum Erhebungszeitpunkt unterschiedlich bewertet. Auffällig war, dass die Anlehnbügel häufig nur mit jeweils einem Fahrrad bestückt waren, weitere Räder jedoch im näheren Umfeld frei abgestellt vorgefunden wurden. Auch im weiteren Umfeld einiger Anlagen wurden vereinzelt Räder frei im Straßenraum vorgefunden (z. B. an Mauern, Geländer). Einige wenige Standorte im Innenstadtbereich waren mit Vorderradklemmen ausgestattet. Diese sollten zeitnah durch anforderungsgerechte Anlagen ausgetauscht werden.

Insgesamt deckt das Angebot an innenstadtnahen Fahrradabstellanlagen überwiegend den vorhandenen Bedarf. Zum Teil könnten weitere dezentrale Standorte ergänzt werden. Bezüglich der beidseitigen Nutzung der Anlehnbügel könnte eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit erfolgen.

Bike&Ride-Anlagen an DB-Haltepunkten

Die zwei betrachteten Bike&Ride-Anlagen an den DB-Haltepunkten verfügen überwiegend über anforderungsgerechte Anlehnbügel. Im Zuge des Umbaus des Hauptbahnhofes (Südseite) wurde eine neue überdachte Anlage auf dem Bahnhofsvorplatz eingerichtet. Des Weiteren wurde in unmittelbarer Nähe zum Zentralen Omnibusbahnhof eine weitere Abstellanlage (ohne Überdachung) eingerichtet. An beiden DB-Bahnhöfen übersteigt weiterhin die Nachfrage das vorhandene Angebot. Es sind zahlreiche Räder in unmittelbarer Nähe (überwiegend gegenüber des Bahnhofsvorplatzes) zur Anlage frei abgestellt.

Bushaltestellen mit und ohne Bike&Ride-Anlagen

Die Bike&Ride-Anlagen im Zuge von Bushaltestellen sind durchweg mit Anlehnbügel ausgestattet. Die Auslastung der Anlagen ist unterschiedlich, zum Teil auch eher sehr gering (z. B. Ochtersum Süd).

Die näher betrachteten Bushaltestellen, die bislang über keine Abstellanlagen verfügen wurden gemäß der Kategorien aus Kapitel 7.5 eingeteilt.

7.4 Weitergehende Handlungsempfehlungen zum Fahrradparken

Das Angebot an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen des Radverkehrs sowie die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltestellen mit anforderungsgerechten Abstellanlagen ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung des Radverkehrs in Hildesheim. Dabei sind im Bereich des Bike&Ride nicht nur die Haltestellen zu betrachten, die bereits über Fahrradabstellmöglichkeiten verfügen, sondern alle Haltestellen im Stadtgebiet.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme (vgl. Kap. 7.2) wurden die vorhandenen Abstellanlagen an Bahnhöfen, Bushaltestellen und im Innenstadtbereich erfasst und bewertet. Über die unterschiedlichen Typen an Radabstellanlagen (Anlehnbügel, Vorderradklemmen, mit und ohne Überdachung) hinaus, wurden dabei am Rathaus vier Fahrradboxen vorgefunden.

Zur Berücksichtigung der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder wird insgesamt empfohlen an ausgewählten, stark frequentierten Bahnhöfen und Haltestellen im Stadtgebiet auch abschließbare bzw. bewachte Anlagen zum Fahrradparken einzurichten. Hierzu zählen neben Fahrradstationen auch zugangsbeschränkte Sammelgaragen oder Fahrradboxen, die die Räder vor allem bei längeren Parkzeiten (z. B. Arbeitstag, Reisetag) gegen Vandalismus und Diebstahl schützen. Auch an ausgewählten Bereichen in der Innenstadt, z. B. mit touristischer Bedeutung, ist das Angebot an weiteren Serviceangeboten zum längerfristigen sicheren Abstellen von Rädern zu prüfen (z. B. Fahrradboxen zur Gepäckaufbewahrung, Abstellanlagen für Räder mit Hänger).

Fahrradboxen

Nicht nur durch die verstärkte Nutzung höherwertiger Räder - die damit auch zur erhöhten Verkehrssicherheit beitragen - oder von Pedelecs steigen die Ansprüche der Radfahrenden bezüglich der Fahrradabstellmöglichkeiten. Wichtig ist eine entsprechenden Standsicherheit bzw. die Sicherung vor Diebstahl und Vandalismus. Darüber hinaus stellen ungünstige Abstellbedingungen für Räder an Wohnungen einen erheblichen Kauf- und Reiseantrittswiderstand dar.

Angebote an Fahrradboxen oder abschließbaren Fahrradsammelgaragen, die über die frei zugänglichen Anschlussmöglichkeiten hinaus gute Möglichkeiten darstellen, Räder sicher und komfortabel zu parken, sind mittlerweile in den deutschen Großstädten zahlreich vorhanden und sollten auch für Hildesheim geplant werden. Fahrradboxen sind kleine Garagen, in der Regel aus Metall, in die ein oder mehrere Räder eingeschoben und verschlossen werden können. Ein Flächenbedarf von mindestens 200 mal 100 cm bei einer Höhe von ca. 125 cm wird benötigt. In individuellen Fahrradboxen können neben dem Rad auch Gepäck, Helm oder weitere Utensilien eingeschlossen werden. Die Boxen an Haltestellen des ÖPNV werden meist längerfristig vermietet und sind mit fest installierten Schlössern ausgestattet.

In Hildesheim gibt es vier Radboxen für Touristen am Rathaus. Die Schlüssel sind über die Tourist-Info erhältlich.



Abb. 67 Beispiele für Fahrradboxen an Bahnhöfen in Offenburg (links) und Kirchheim unter Teck (rechts)

Anlehnbügel für Räder mit Hänger

Fahrräder mit Anhänger (Transport von Kindern oder Einkäufen) benötigen insgesamt mehr Platz, sowohl für die größere Länge als auch Breite der Gespanne. Hierfür sollten geeignete Abstellanlagen eingerichtet werden.

Ein gut gelungenes Beispiel findet sich in Freiburg. An drei zentralen Standorten in der Innenstadt wurden die Bügel so angeordnet, dass die abgestellten Räder mit Hänger weder in den Gehweg noch in die Straße hineinragen. Die Stadtverwaltung sorgt mit Hinweisschildern an den Bügeln dafür, dass der Platz für die Fahrräder mit Anhängern frei ist. Der Effekt der Maßnahme ist neben diesem ganz praktischen Nutzen auch die damit einhergehende Öffentlichkeitswirkung.



Abb. 68 Parkplätze für Räder mit Hänger und für Tandems in Freiburg, Augustinerplatz (Fotos Stadt Freiburg)

Fahrradsammelgaragen und -parkhäuser

Die einfachste Form der Fahrradsammelgaragen stellen umfriedete ebenerdige Bereiche mit Überdachung dar, die mit Zugangskontrolle durch Schlüssel oder Chipkarten für einen begrenzten Personenkreis nutzbar sind. Hier können die Räder diebstahlsicher abgestellt werden. Häufig werden Schlüssel bzw. Chipkarten in Kombination mit Dauerkarten des ÖPNV vergeben.



Abb. 69 Beispiele für Fahrradabstellanlagen mit Umfriedung in Leer (links) und Lehrte (rechts)

Bei größeren Fahrradparksystemen werden Teile des Parkvorgangs mit mechanischer oder automatischer Unterstützung abgewickelt. Einsatzmöglichkeiten gibt es im öffentlichen und privaten Bereich u. a. auch an Haltestellen – vergleichbar den Parksystemen für Kfz.

In Anlehnung an die Optik der Smart-Türme wurde 2013 in Offenburg auf der Ostseite des Hauptbahnhofes ein vollautomatisches Fahrradparkhaus errichtet. Das Parkhaus bietet auf fünf Etagen Platz für 120 Räder, die durch Trennwände voneinander separiert auf Trägerpaletten abgestellt werden. Der Zugang erfolgt über eine Chip-Karte. Durch den vollautomatischen Betrieb ist der Bedarf an Personal vergleichsweise gering. Auf dem Dach des Radhauses wurde über einen Kooperationspartner darüber hinaus eine Fotovoltaik-Anlage installiert, die zusätzlich regenerativen Strom erzeugt.

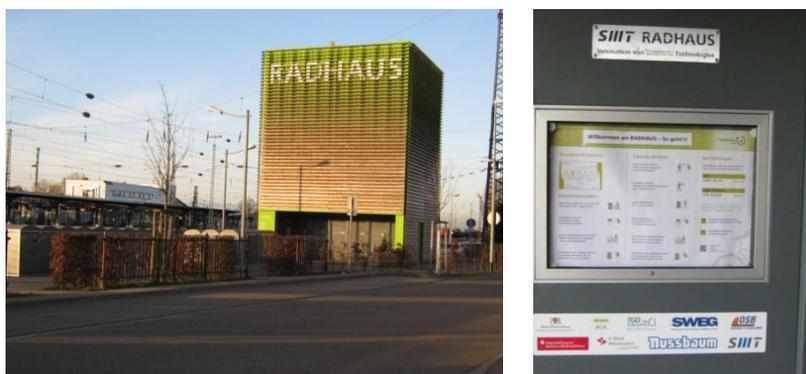


Abb. 70 Beispiel Radhaus Offenburg

Fahrradstation

Auch Fahrradstationen werden bereits in zahlreichen deutschen Städten angeboten, in Stuttgart gibt es mittlerweile sogar fünf Fahrradstationen an Stadtteil-Haltestellen des SPNV im Stadtgebiet. Neben dem gesicherten und witterungsgeschützten Fahrradparken werden häufig auch weitere Serviceangebote wie Wartung und Pannenhilfe für Fahrräder, Fahrradvermietung oder weitere fahrradbezogene Dienstleistungen (z. B. Reparatur, Verkauf, Zubehör, Mobilitätsberatung) angeboten. Die Kapazitäten, der Betrieb oder die angebotenen Serviceleistungen sind dabei sehr unterschiedlich und sollten jeweils auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

Gute Erfahrungen wurden bisher mit gemeinnützigen Gesellschaften als Betreiber von Fahrradstationen, wie etwa in den Stationen Braunschweig, Kiel und Hannover, gemacht. Hier stehen neben dem Fahrradparken v. a. auch

sozial- bzw. arbeitsmarktpolitische Ziele im Vordergrund. Für Arbeitslose bieten sie die Chance für einen beruflichen Wiedereinstieg. Auch in Husum wurde z. B. die Fahrradstation 2005 als ein Arbeitsprojekt des Diakonischen Werkes Husum gGmbH ins Leben gerufen. Ergänzend zu den bewachten Abstellanlagen stehen Radfahrenden an dieser Fahrradstation weitere Serviceangebote zur Verfügung. Neben einem Reparaturservice und Fahrradverleih werden Radfahrenden hier eine Luftstation sowie Kartenmaterialien zur Verfügung gestellt. Diese zusätzlichen Serviceangebote werden von den Kunden der Fahrradstation sehr gut angenommen.

Private Betreiber von Fahrradstationen gibt es darüber hinaus in Münster, Göttingen, Bünde oder Wunstorf. Auch hier werden zusätzlich diverse Serviceleistungen angeboten. Zumeist handelt es sich bei den privaten Betreibern um Fahrradhändler, die die Lagegunst des Bahnhofes für den Fahrrad(teile)verkauf und auch zum Angebot hochwertiger Reparaturen nutzen.



Abb. 71 Beispiele für Fahrradstationen in Stuttgart-Vaihingen (links) und Freiburg (rechts)

Fahrradparken an Wohngebäuden

Neben den Angeboten im Bereich des Bike&Ride sind auch anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen an Wohngebäuden ein wesentlicher Faktor für die Nutzung von Fahrrädern und damit ein wesentlicher Beitrag für die Förderung des Radverkehrs in Hildesheim. Dies kommt insbesondere in dicht bebauten Wohngebieten mit Abstellplatzdefiziten auf den Grundstücken in Betracht, wo z. B. Behinderungen für Fußgängerinnen und Fußgänger durch auf den Gehwegen abgestellte Fahrräder reduziert werden sollen. Die Unterstützung durch die Stadt Hildesheim könnte dabei in der Bereitstellung und Montage von Abstellplätzen oder in einer Bezuschussung privater Abstellplätze bestehen.

Lassen sich Abstellplätze bei bestehenden Blockrandbebauungen auf privaten Flächen nicht errichten, sollte der straßenrechtliche Rahmen für ortsangepasste Abstelllösungen im öffentlichen Straßenland geprüft und entsprechend ausgeschöpft werden.

In Städten wie Hamburg oder Nürnberg werden zur Verbesserung des Angebots in verdichteten Altbaugebieten (Mehrfamilienhäuser) auf Antrag von Nutzergemeinschaften bzw. Hauseigentümern geschlossene und überdachte Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum oder auf privatem Grund finanziell gefördert. Auf einer Grundfläche von sechs Quadratmetern können zwölf Fahrräder, geschützt vor Diebstahl und Witterung, eingestellt werden. In Hamburg gibt es bereits 300 derartiger Fahrradhäuschen, die überwiegend von Beschäftigungsträgern des zweiten Arbeitsmarktes hergestellt werden. Auch in zahlreichen anderen Städten finden sich mittlerweile ebenerdige Fahrradgaragen in größeren Wohnanlagen (Beispiel Laatzen).



Abb. 72 Fahrradhäuschen Hamburg (links) und private Fahrradboxen in einer Wohnanlage in Laatzen (rechts).

Gebäudeeigner können zudem durch Öffentlichkeitsarbeit – zum Beispiel mit Informationsmaterialien oder Wettbewerben – zur Einrichtung von Fahrradabstellplätzen motiviert werden. Diese können z. B. für Interessenten sowie die Wohnungswirtschaft in den relevanten Ämtern ausgelegt oder über das Internet verbreitet werden. Sinnvoll wäre auch die Einrichtung einer zentralen Stelle für die Beratung von Gebäudeeignern.

7.5 **Ableitung des Handlungsbedarfes im Bereich Bike&Ride**

Um den Bedarf an Bike&Ride-Anlagen in Hildesheim festzustellen, werden die Haltestellen auf Grundlage eines Kriterienkataloges in Kategorien mit angestrebten Ausstattungsmerkmalen bzgl. Bike&Ride eingeteilt. Hierdurch kann der jeweilige Bedarf für jede Haltestelle eingeschätzt werden. Zum Teil handelt es sich dabei auch um einen zukünftigen Bedarf, der durch die konsequente Förderung des Radverkehrs in Hildesheim entsteht.

Generell sollten in Hildesheim alle Bahnhöfe, zukünftige S-Bahn-Halte sowie zumindest die wichtigsten Bushaltestellen im Stadtgebiet mit einer Mindestausstattung an Fahrradabstellanlagen versehen werden. Dabei werden in die Folgerungen zum Handlungsbedarf auch die Haltestellen einbezogen, die derzeit noch über keine Bike&Ride-Anlagen verfügen.

Kriterien der Kategorienbildung

- Art der Haltestelle (DB-Haltestelle, S-Bahn-Halte, Bushaltestelle)
- Lage bzw. Funktion der Haltestelle (Endpunkt, Verknüpfungspunkt ÖPNV, Park&Ride-Standort)

Die Haltestellen des innerstädtischen ÖPNV werden anhand der aufgeführten Kriterien in vier Kategorien eingeteilt (Tab. 6).

Kategorie	Haltestellen
1 – sehr hoher Bedarf	Hauptbahnhof
2 – höherer Bedarf	Ostbahnhof, geplante S-Bahnhalte
3 – mittlerer Bedarf	Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Tarifgebietes
4 – Grundausrüstung	Wichtige Bushaltestellen (z.B. Endhaltestellen, Standorte mit P+R)

Tab. 6 Kategorien zur Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen

Neben den genannten Kriterien sollten auch die Erschließungs- bzw. und Taktdichte des ÖPNV bei der Ausgestaltung und Kapazität der Fahrradabstellanlage miteinbezogen werden. Bei Haltestellen mit eher ungünstigem ÖV-Angebot besteht ein entsprechend höherer Bedarf an Fahrradabstellanlagen. Die Haltestelle kann dann in der nächsthöheren Kategorie eingestuft werden.

Unabhängig von der Einteilung in die Kategorien sollte bei einem bereits ermittelten Mehrbedarf an Fahrradabstellanlagen, wie z. B. für die im Zuge der Konzepterarbeitung betrachteten Haltestellen mit Bike&Ride-Anlagen, die Kapazität der Anlage entsprechend angepasst werden. Dabei ist auch ein weiterer Zuwachs des Radverkehrs in Hildesheim und damit auch die Stellplatznachfrage zu berücksichtigen.

Angestrebte Ausstattungsmerkmale

Zur Ausstattung der Haltestellen mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen werden den vier Kategorien an Haltestellen folgende Ausstattungsmerkmale zugeordnet:

Generell – Alle Kategorien

- Es sollten nur anforderungsgerechte Anlehnbügel zur beidseitigen Nutzung in ausreichendem Abstand (ca. 1,5 m)⁷ installiert werden.
- Der Untergrund sollte eben und befestigt sein.
- Die Anlagen sollten in unmittelbarer Nähe zu den Zugangsbereichen der Haltestellen eingerichtet werden.
- Alle Abstellanlagen sollten mit den gleichen Anlehnbügeln ausgestattet werden. Die Anlagen an sich sollten nach einem noch festzulegenden Corporate Design für B&R-Anlagen eingerichtet werden. Größere Anlagen sollten deutlich mit dem B+R-Zeichen gekennzeichnet werden.

⁷ vgl. auch FGSV 2012, „Hinweise zum Fahrradparken“



Abb. 73 Gute Beispiele für Abstellanlagen an Haltestellen mit Kennzeichnung

Grundausstattung – Kategorie 4

- Wichtige Bushaltestellen sollten mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden.
- Die Mindestausstattung sollte aus einzelnen (z. B. 2-3) Anlehnbügel bestehen (Kapazität entsprechend 4-6 Räder).
- Diese sollten auf einer ebenen und befestigten Fläche in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle eingerichtet werden.



Abb. 74 Beispiel Marklohe (Dresden), Fahrradabstellanlage an einer Bushaltestelle

Mittlerer Bedarf– Kategorie 3

- Die Haltestellen der Kategorie 3 sollten über eine höhere Anzahl an Abstellplätzen verfügen.
- Je nach Flächenkapazität sollten 5-10 Anlehnbügel installiert werden, die ggf. auch gestalterisch in eine Überdachung einbezogen werden können.
- Je nach Flächenkapazität sollten auch einzelne Fahrradboxen installiert werden.



Abb. 75 Beispiel überdachte Bike&Ride-Anlage Bruchsal

Höherer Bedarf – Kategorie 2

- Neben einer höheren Anzahl an Anlehnbügel (ca. 40-50) sollten weitere Serviceangebote wie, Fahrradboxen, Fahrradsammelgaragen bzw. Stellplätze in abgeschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt werden.
- Hierzu ist eine konkrete stationsbezogene Bedarfsabschätzung einschließlich der Prüfung der möglichen Standorte vorzunehmen.



Abb. 76 Beispiel Bahnhof Lehrte (links, Fahrradabstellanlage mit integrierter Sammelgarage) und Bahnhof Opladen (rechts, Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen)

Sehr hoher Bedarf – Kategorie 1

- In diese Kategorie zählt der Hauptbahnhof in Hildesheim.
- In direkter Nähe zu den Eingängen des Bahnhofes sollten weitere überdachte Abstellanlagen mit ausreichend anforderungsgerechten Anlehnbügel eingerichtet werden.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit eine Fahrradstation, evtl. mit weitergehenden Serviceelementen (z. B. Fahrradreparatur, Fahrradverleih), eingerichtet werden kann. Die Größe oder die Auswahl der möglichen Serviceangebote bedarf einer detaillierten Potentialabschätzung.



Abb. 77 Beispiel Fahrradstationen in Göttingen (links) und Lüneburg (rechts)

7.6 Zusammenfassung Fahrradparken in Hildesheim

Neben der Zusammenstellung der Anforderungen an moderne und attraktive Fahrradabstellanlagen ist vor allem die Erfassung und Evaluierung der in Hildesheim vorhandenen Bike&Ride-Anlagen sowie der zu prüfende Bedarf nach weiteren Abstellmöglichkeiten Bestandteil dieses Kapitels.

Insgesamt sind Fahrräder im Hildesheimer Stadtgebiet sehr präsent. In der Innenstadt sind zahlreiche dezentrale Abstellanlagen installiert. Dabei handelt es sich überwiegend um anforderungsgerechte Rahmen-/Anlehnbügel. Im Bereich der DB-Haltestellen wurde jedoch deutlicher Handlungsbedarf bezüglich der Kapazitäten zum Fahrradparken festgestellt. Dagegen genügen die vorhandenen Bike&Ride-Anlagen an den Bushaltestellen meist den heutigen und auch den zukünftigen Anforderungen. Zu den näher betrachteten Bereichen bzw. Haltestellen wurde der jeweils festgestellte bzw. empfohlene Handlungsbedarf angeführt.

Die Stadt Hildesheim bietet überwiegend im Erdboden verankerte Anlehnbügel an. Diese Anlehnbügel sind jedoch herausnehmbar und werden bei Veranstaltungen, z.B. in der Weihnachtszeit, ersatzlos entfernt. Hier wäre zu prüfen, ob die Flächen tatsächlich für die Veranstaltungen benötigt werden, oder evtl. auch andere Flächen alternativ zur Verfügung stehen. Nach dem Umbau des ZOB sind neue Anlehnbügel installiert worden. Die überdachte Anlage bietet Platz für 272 Fahrräder und ist bereits kurz nach Inbetriebnahme deutlich überlastet. Neben weiteren Bügelreihen bieten zwei Fahrradboxen (westlich vom Bahnhof) für 68 Fahrräder einen sichereren Abstellort (vgl. <http://www.adfc-hildesheim.de/abstellanlagen.html>).

Insgesamt besteht in Hildesheim noch erheblicher Handlungsbedarf, vor allem an den DB-Haltestellen, um den wachsenden Bedarf und die Qualitätsanforderungen höherwertiger Räder (z. B. Pedelecs) abzudecken. Vor allem die Einbeziehung von abschließbaren oder bewachten Anlagen in die Angebotspalette ist in Hildesheim bisher noch kaum erfolgt. Hinzu kommt die Bedarfsprüfung von zukünftigen S-Bahn-Haltestellen.

Der zukünftige Bedarf an Abstellanlagen in Hildesheim kann anhand der ermittelten Daten der betrachteten Abstellanlagen und unter Berücksichtigung der Zunahme des Radverkehrs abgeschätzt werden. Bei den Bushaltestellen, die bisher noch nicht über Fahrradabstellanlagen verfügen ergibt sich der Bedarf nach Zuordnung zu den aufgestellten Kategorien. Nach Feststellung des Gesamtbedarfes an Fahrradabstellanlagen für Hildesheim und der jeweiligen

Dringlichkeit sollte ein aufeinander abgestimmtes Maßnahmenprogramm (z. B. 5-Jahres-Programm) unter Beteiligung aller Handlungsträger erarbeitet und sukzessive umgesetzt werden. Es wird empfohlen, ein Corporate Design für städtische Bike&Ride-Anlagen zu entwickeln und alle größeren Anlagen auch entsprechend mit dem Bike&Ride-Zeichen zu kennzeichnen.

Überwiegend fehlen weitere Serviceangebote an den Haltestellen oder für Radtouristen, z. B. Boxen, Schließfächer, Bügel für Räder mit Hänger oder Etablierung einer Fahrradstation. Auch an ausgewählten Bereichen in der Innenstadt sollte das Serviceangebot zum längerfristigen sicheren Abstellen von Rädern geprüft werden. Die vier bereits vorhandenen Radboxen für Touristen am Rathaus sind hierbei bereits ein guter Anfang.

Durch eine Fahrradabstellplatzsatzung für den gewerblichen Bereich kann darüber hinaus auch generell eine Vergrößerung des Angebots an Fahrradabstellplätzen für Kunden und Mitarbeitende erreicht werden. Ziel ist die Stärkung der Nahmobilität, hier besonders bezüglich einer verbesserten Nutzungsmöglichkeit von Fahrrädern. Damit soll ein wesentlicher Beitrag geleistet werden, um durch eine Erhöhung des Radverkehrsanteils den negativen Wirkungen des Motorisierten Individualverkehrs (Lärm, Schadstoffe) entgegen zu wirken.

Die Einführung einer Fahrradabstellplatzsatzung wird für verschiedene Nutzungen empfohlen. Die Landeshauptstadt München unterteilt unter anderem in Nutzungen für Wohnen, Büro, Verkauf, Sporteinrichtungen und Schulen.

8 Wegweisung

Ein wesentlicher Baustein des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Hildesheim ist die Entwicklung einer einheitlichen, den heutigen Anforderungen entsprechenden Wegweisung für das Radverkehrsnetz und deren Dokumentation in einem digitalen Kataster. Hierbei sind die vorhandenen Strukturen und Vorgaben der Wegweisung im Landkreis Hildesheim zu beachten, die den eingeführten technischen Regelwerken entsprechen und bereits in einem vom ADFC aufgestellten und gepflegten Wegweisungskataster dokumentiert sind.

8.1 Generelle Vorgaben

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegwahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht berücksichtigt werden. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt im Rahmen der Umsetzung des für Hildesheim neu entwickelten Radverkehrsnetzes aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

- Auch Radfahrende benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrende für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV benutzen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Fahrt mit dem Rad oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.
- Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrenden auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des derzeit in Überarbeitung befindlichen „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Entwurfassung 2012) haben sich mittlerweile zum bundesweiten Standard entwickelt. Die Wegweisung für den Radverkehr in Hildesheim sollte sich grundlegend an diesem Merkblatt sowie an den Standards des Kreises Hildesheim orientieren.

Wesentliche Grundsätze hierbei sind:

- Basis des Wegweisungssystems ist eine **zielorientierte Wegweisung** mit entsprechenden **Entfernungsangaben** im Verlauf einzelner Verbindungen des Radverkehrsnetzes.
- Touristische Routen werden in dieses zielorientierte Wegweisungssystem integriert und durch entsprechende **Zusatzplaketten** gekennzeichnet. Sie

- werden als Einschub der dem Routenverlauf entsprechenden Fahrtrichtung des Zielwegweisers zugeordnet.
- Das **Kontinuitätsprinzip** bei den Zielangaben ist als wesentliche Grundregel der Wegweisung zu beachten.
 - Innerhalb des Planungsraumes wird nur noch mit wenigen bausteinartig zusammensetzbaren **Standardelementen** gearbeitet. Dies dient nicht nur dem Wiedererkennen und damit der besseren Orientierung durch die Nutzer, sondern auch der Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Einrichtung und die Unterhaltung des Systems.
 - Für bestimmte Ziele (z. B. Bahnhöfe) werden der Zielangabe **Piktogramme** vorgeschaltet.
 - Für alle Wegweiser gilt die **Beschriftung rot auf weißem Grund**.

Für **Pfeil- oder Tabellenwegweiser** kommt nach dem Merkblatt ein Grundelement mit gleicher Größe (1000 x 250 mm oder 800 x 200 mm) und gleichem Design zum Tragen. Jedes Standardelement hat zwei Zeilen für die Ziel- und Entfernungangaben. Auf einem Schild sind grundsätzlich nur die Ziele einer Fahrtrichtung enthalten. Tabellenwegweiser sollten dementsprechend nur in aufgelöster Form und nicht als Wegweisertafeln ausgebildet werden. Dies dient auch der späteren Erweiterungsfähigkeit der Wegweisung und der richtungstreuen Zuordnung von Routenplaketten.



Abb. 78 Zielwegweiser mit Zusatzplaketten in Hildesheim

Zwischenwegweiser enthalten keine Zielangabe und keine zusätzlichen Routenplaketten. Sie kennzeichnen den Verlauf einer Route und dokumentieren: „Alle am letzten Zielwegweiser aufgeführten Ziele und mittels Zusatzplakette gekennzeichneten Themenrouten verlaufen in der ausgewiesenen Richtung weiter.“ Ihre Größe beträgt 300 x 300 mm.



Abb. 79 Beispiel für Zwischenwegweiser in Hildesheim

Pflege und Unterhaltung der Wegweisung

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender

oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster unerlässlich. Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege im Sinne einer „wachsenden“ Wegweisung.

Als Element der Qualitätssicherung werden vielfach Service-Aufkleber genutzt, die, an den Masten aufgeklebt, aufmerksamen Radfahrenden die Möglichkeit geben, Schäden und Mängel an den Wegweisern über eine Service-Nr. der für die Wartung zuständigen Dienststelle zu melden.



Abb. 80 Beispiel für einen Serviceaufkleber der Stadt Burgdorf

Da die Routenplaketten besonders begehrte "Souvenirs" sind, empfiehlt es sich, von vornherein eine größere Stückzahl zu bestellen, um einen Ersatz kurzfristig aus Lagerbeständen vornehmen zu können. Dies gilt auch für Zwischenwegweiser mit den Standardrichtungen (recht, links, geradeaus).

Von hoher Bedeutung ist, dass für die laufende Unterhaltung einschließlich der Pflege und Weiterentwicklung des Katasters klare Zuständigkeiten festgelegt werden. Für die Streckenkontrolle kann ggf. ein Wartungsvertrag zweckmäßig sein.

8.2 Wegweisung in der Stadt Hildesheim - Bestand

Die vorgefundene Wegweisung in Hildesheim entspricht in der Ausgestaltung der Beschilderung größtenteils den Anforderungen des FGSV-Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung. Derzeit sind im Stadtgebiet Hildesheim jedoch nur einzelne Radrouten im Zuge des Kreisnetzes ausgewiesen. Hierzu zählen u. a. der Hildesheimer Ring sowie der Innerste-Radweg. Neben den entsprechenden Tabellen- bzw. Zielwegweisern sind die jeweiligen Radrouten als Routenlogo angehängt.

Bezüglich der Schildergröße und -inhalte bestehen kleinere Abweichungen zum FGSV-Standard:

- Geringere Größe (wegen Stadtgestaltung, u. a. UNESCO Welterbe)
- Verwendung von Zwischenwegweisern mit Routenlogo (aus Kostengründen)
- Brauner Hintergrund bei touristisch bedeutsamen Zielen (kreisweit)
- Nachkommastelle bei Entfernungen über 10 km

Dokumentiert ist die Wegweisung im Kataster des Landkreises Hildesheim, das vom ADFC angelegt wurde. Für jede Stadt oder jede Radroute im Kreis Hildesheim können hier online die Schilderstandorte inkl. weiterer Angaben zu Schildertyp, Zustand und Inhalte abgerufen werden. Mittlerweile ist das Katas-

ter in die Verantwortung des Landkreises Hildesheim übergegangen (<http://radkataster-lkhi.itebo.de>). Die Pflege und Kontrolle der Wegweisung erfolgt durch den Landkreis Hildesheim in Zusammenarbeit mit dem ADFC Hildesheim. Bei Neuplanung oder Änderung der Beschilderung werden die Schilder zentral durch den Landkreis bestellt.

Postenr. 03-001 . Stadt/Gemeinde: Hildesheim , Standort: OT-Hildesheimer Wald, Manieröder Str			Keine Mängel
Gronau 15 km Diekhöfen 2,8 km	Nordstemmen 14 km Hi-Sorsum 4,1 km	Hi-Ochtersum 4,5 km Hi-Manierode 1,3 km	
Postenr. 03-002 . Stadt/Gemeinde: Hildesheim , Standort: OT-Hildesheimer Wald, bei Krz Rober-Bosch-Str			Keine Mängel
Postenr. 03-003 . Stadt/Gemeinde: Hildesheim , Standort: OT-Hildesheimer Wald, Kreuzung Bosch-Werke			Mängel vorhanden
Nordstemmen 14 km Hi-Sorsum 3,8 km	Gronau 15 km Diekhöfen 3,1 km		

Abb. 81 Kataster Landkreis Hildesheim - Auszug (Quelle: https://radkataster-lkhi.itebo.de/schilder/view_schilder_auswahl_stadtgemeinde.php)

Schilderstandort 03-002 in der Region Hildesheim

Radroute: 03-Hildesheimer Ring, Hi-Ring

ID-Nr.: 360 | Postennummer: 03-002 | Stadt/Gemeinde: Hildesheim | Standort: OT-Hildesheimer Wald, bei Krz Rober-Bosch-Str.

[SEITE AUSDRUCKEN](#) | [Übersichtsplan mit Schilderstandorte.](#) | Keine Mängel

Standortfoto: 03-002.jpg

Vorhandene Schildertypen:

--	--	--	--

Abb. 82 Abb. 44 Kataster Landkreis Hildesheim - Beispiel Schilderstandort(Quelle: https://radkataster-lkhi.itebo.de/schilder/view_schilderstandort.php?pfnr1=03-002)

Ein Abgleich der im kreisweiten Wegweisung-Kataster aufgeführten Routen bzw. Standorte mit dem Radverkehrsnetz Hildesheim (IVEP 2025) zeigt deutliche Lücken vor allem auch auf den definierten Haupttrouten. Dabei ist zudem zu berücksichtigen, dass nicht alle im Kataster aufgeführten Schilderstandorte bereits vorhanden sind. Zum Teil handelt es sich um geplante Standorte bzw. um solche, deren Umsetzung noch ausstehen. Mit der Übergabe des Katasters in die Verantwortung des Landkreises im Herbst 2016 wurde das Kataster überarbeitet und technisch neu organisiert. Ein Abgleich mit dem Radver-

kehrnetz der Stadt Hildesheim fand jedoch zum Zeitpunkt der Zusammenstellung des Berichtes noch nicht statt.

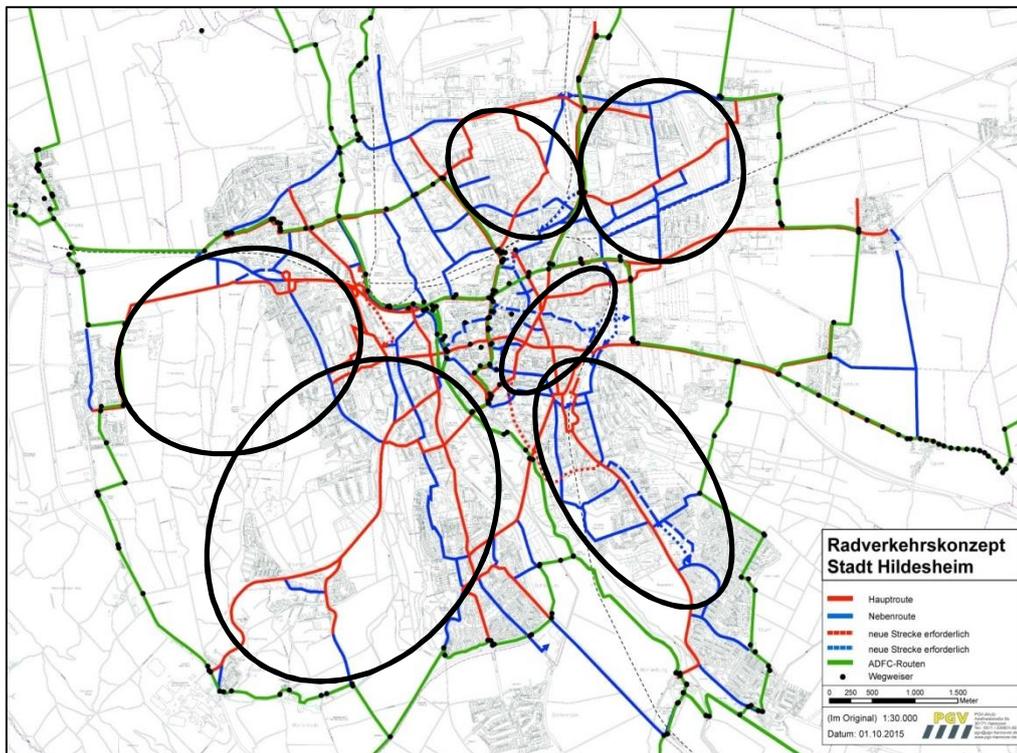


Abb. 83 ausgewiesene Routen im Stadtgebiet Hildesheim

8.3 Empfehlungen für Hildesheim (Wegweisung)

Für das Stadtgebiet Hildesheim wird das Ziel der Ausweisung eines städtischen (Haupt-) Routennetzes unter Berücksichtigung der Integration der vorhandenen Wegweisung des Landkreises definiert. Hierfür sollten im Stadtgebiet mindestens die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes bzw. die im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes definierten Hauptverbindungen für den Radverkehr mit einer anforderungsgerechten Wegweisung versehen werden.

Zur Ergänzung der vorhandenen Wegweisung des Kreises Hildesheim wird es damit erforderlich,

- eine Auswahl der auszuweisenden Routen und Anbindung wichtiger Ziele zu treffen,
- für diese Routen ein Zielsystem in Anlehnung an die Wegweisung im Landkreis Hildesheim zu entwickeln,
- den Bestand an Wegweisern zu prüfen und den Anpassungs- bzw. Änderungsbedarf festzustellen sowie
- den Bedarf an Neubeschilderung zu ermitteln.

Vorgehen

Folgende Schritte sind bei der Ausweisung neuer Abschnitte zu berücksichtigen:

- **Festlegung des auszuweisenden Netzes**
 - Das auszuweisende Netz umfasst vorrangig die Hauptrouten des Radverkehrsnetzes. Einzelne Streckenabschnitte der Nebenrouten können ggf. ebenfalls in die Wegweisung einbezogen werden.
 - Streckenabschnitte, die aufgrund baulicher Mängel oder aus Überlegungen der Verkehrssicherheit heraus noch nicht die Möglichkeit einer komfortablen und sicheren Radverkehrsführung bieten, sind bis zum Erreichen des erforderlichen Standards noch nicht zu beschildern, sollten jedoch bereits bei der Entwicklung der Zielsystematik berücksichtigt werden.
- **Zielauswahl und Zielbezeichnung**
 - Eine Abstimmung der Zielsystematik mit der Zielsystematik des Radverkehrsnetzes des Landkreises Hildesheim wäre sinnvoll, so dass sich das Kreisnetz für den Nutzer als integraler Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes darstellt.
 - Neben der Festlegung der auszuweisenden Ziele (Stadtteile, Nachbarkommunen, Bahnhöfe, wichtige Einzelziele) ist die Zielbezeichnung von besonderer Bedeutung.
- **Zielsystem mit Zielspinnen**
 - Mit den Zielspinnen wird verdeutlicht, von wo und auf welchen Strecken ein bestimmtes Netz ausgewiesen wird.
 - Dabei werden Hauptziele über längere Strecken ausgewiesen (z.B. Innenstadt, Hauptbahnhof), Unterziele (i.d.R. der nächstgelegene Ort oder Stadtteil) nur über kürzere Strecken.
 - An einzelnen Stellen im Stadtgebiet könnten zusätzlich sogenannte „Rausschmeißer“ auf interessante Ziele außerhalb des Radverkehrsnetzes aufmerksam machen (z. B. touristische Einzelziele).
 - Zu beachten ist, dass möglichst nicht mehr als zwei Ziele pro Richtung ausgewiesen werden.
- **Standortplanung vor Ort**
 - Vor Ort ist für jeden Wegweiser im Zuge einer Route der genaue Standort festzulegen.
 - Bei Zielwegweisern sind Inhalte (Zielangaben und Entfernungen) sowie evtl. erforderliche einzuhängende Zusatzplaketten zu bestimmen.

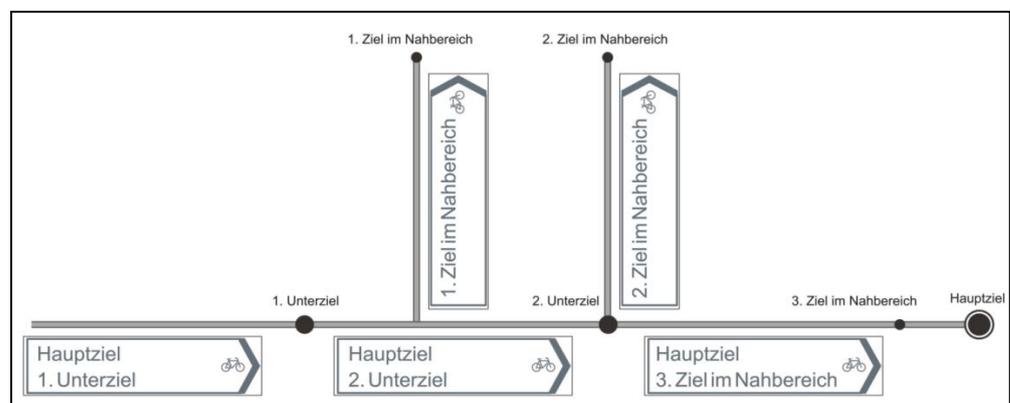


Abb. 84 Grundsätze der Zielauswahl (Quelle: FGSV-Merkblatt)

Neben der Neuplanung erfordert dieser Arbeitsschritt auch die Überprüfung der vorhandenen Wegweisung (Schildgröße, Fehler, Lücken, Dopplungen etc.). Dabei wird empfohlen, eine einheitliche Schildergröße im gesamten Stadtgebiet zu verwenden.⁸

Die Zielsystematik der derzeitigen Wegweisungsbeschilderung sollte auf ihre Kontinuität hin geprüft und entsprechend den neuen Netzabschnitten des Radverkehrsnetzes erweitert bzw. angepasst werden. Es sind Regelungen zum Umgang mit der bestehenden Beschilderung zu treffen. Eine Beibehaltung der bestehenden Beschilderung kann aus Gutachtersicht erfolgen, wenn diese entsprechend den neuen Vorgaben (Größe, Art etc.) ausgebildet sind und in das städtische Zielsystem passen. Ansonsten erfolgt der Austausch der Beschilderung. Die Wegweisungsplanung im Stadtgebiet Hildesheim sollte als Gesamtprojekt erfolgen. Als pauschaler Ansatz kann von ca. 500-600 €/km für die Beschilderung neuer Verbindungen einschließlich der Planungskosten ausgegangen werden.

Die Dokumentation der stadtweiten Radwegweisung sollte über das bereits bestehende digitale Kataster des Landkreises stattfinden, das hierfür entsprechend ergänzt und aktualisiert werden könnte. Darüber hinaus wäre die Kontrolle, Unterhaltung und Pflege der neuen Wegweisung zu klären. Hierfür bietet sich die Kooperation mit dem ADFC an, der bereits bei dem Erhalt der kreisweiten Wegweisung involviert ist.

⁸ Die AG-Radverkehr hat in ihrer Sitzung vom 16.02.2016 festgelegt, dass weiterhin eine kleinere Schildergröße als im FGSV-Merkblatt empfohlen Anwendung finden soll.

9 Öffentlichkeitsarbeit und Service

9.1 Anforderungen

Das Thema Öffentlichkeitsarbeit besitzt einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen zum Radverkehr.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Möglichkeit für die Bevölkerung sich im Rahmen einer Konzepterarbeitung einzubringen,
- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Rades.

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad" und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bevölkerung zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z. B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf die Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden. Für die Zielgruppe Schülerinnen, Schülerinnen und Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu. Für andere Verkehrsteilnehmergruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrenden von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politikerinnen und Politiker, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, anstatt ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

9.2 Bisherige Aktivitäten in Hildesheim

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr gibt es in Hildesheim sicherlich noch Nachholbedarf. Einzelne Maßnahmen, Aktionen und Aktivitäten werden bereits überwiegend von weiteren Akteuren (insbesondere dem ADFC) durchgeführt. Darüber hinaus fehlen jedoch noch wichtige Aspekte, z.B. eine informative und ansprechende Internetpräsenz.

Nachfolgend werden die den Gutachtern bekannten vorhandenen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit in puncto Radfahren in Hildesheim zusammenfassend aufgeführt.

- Der ADFC Hildesheim e. V. führt seit 2003 den bundesweit regelmäßig stattfindenden Fahrradklima-Test⁹ und eine damit einhergehende Befragung von Radfahrenden in Hildesheim durch. Bei der Frage, wie gut der Radverkehr in Hildesheim beworben wird, wurde bisher lediglich eine 5,0 (nach Schulnotenprinzip) vergeben (Ergebnis 2014). Die Teilnahme am Fahrradklimatest in 2016 wurde vom ADFC entsprechend angeregt.
- Die Tagespresse greift häufiger Themen zum Radverkehr auf. Hierbei werden jedoch häufig Konflikte bzw. negativ aufgefallene Aspekte im Radverkehr (Unfallbereiche etc.) thematisiert.
- Im Zuge der Bahnhofsumgestaltung erfolgte jedoch eine umfangreiche Pressearbeit, die u.a. die neuen Fahrradabstellanlagen betreffen¹⁰. Auch der ADFC veröffentlicht in der Tagespresse häufiger aktuelle Themen, z.B. zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht¹¹. Zur Verdeutlichung der geänderten Führungsform wurden darüber hinaus Warnwesten mit der entsprechenden Info bedruckt.



Abb. 85 Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt: Dietmar Nitsche verkündet auf der Weste, was offenbar viele (noch) nicht wissen (Foto: Moras; Quelle: Hildesheimer Allgemeine Zeitung; 19.09.2015)

- Die AG Radverkehr hat zudem veranlasst, dass an Straßen mit baulichen Radwegen, bei denen die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wird bzw. wurde, zukünftig entsprechende Hinweisschilder aufgestellt werden.
- Im Rahmen des jährlich veranstalteten „Tag der Verkehrssicherheit“ finden diverse Aktionen der Polizei, u.a. in Kooperation mit den örtlichen Schulen und weiteren Akteuren statt.

⁹ Mitteilung des ADFC zum Fahrradklima: <http://www.adfc-hildesheim.de/radverkehr/fahradklima.html>

¹⁰ Artikel HAZ v. 24.10.2015: „Stadt stockt auf: 775 Radparkplätze am Bahnhof“

¹¹ U.a. Bericht HAZ über Aufhebung der Benutzungspflicht v. 18.09.2015: <http://www.hildesheimer-allgemeine.de/news/article/radler-auf-der-strasse-duerfen-die-das.html>

- Fahrradboxen für Touristen in der Nähe des Rathauses. Die Schlüssel sind über die Tourist-Info erhältlich.
- In Hildesheim können Fahrräder in den Verkehrsmitteln ganztägig kostenfrei mitgenommen werden.
- Radkarte Hildesheim (Fahrradstadtplan des ADFC).

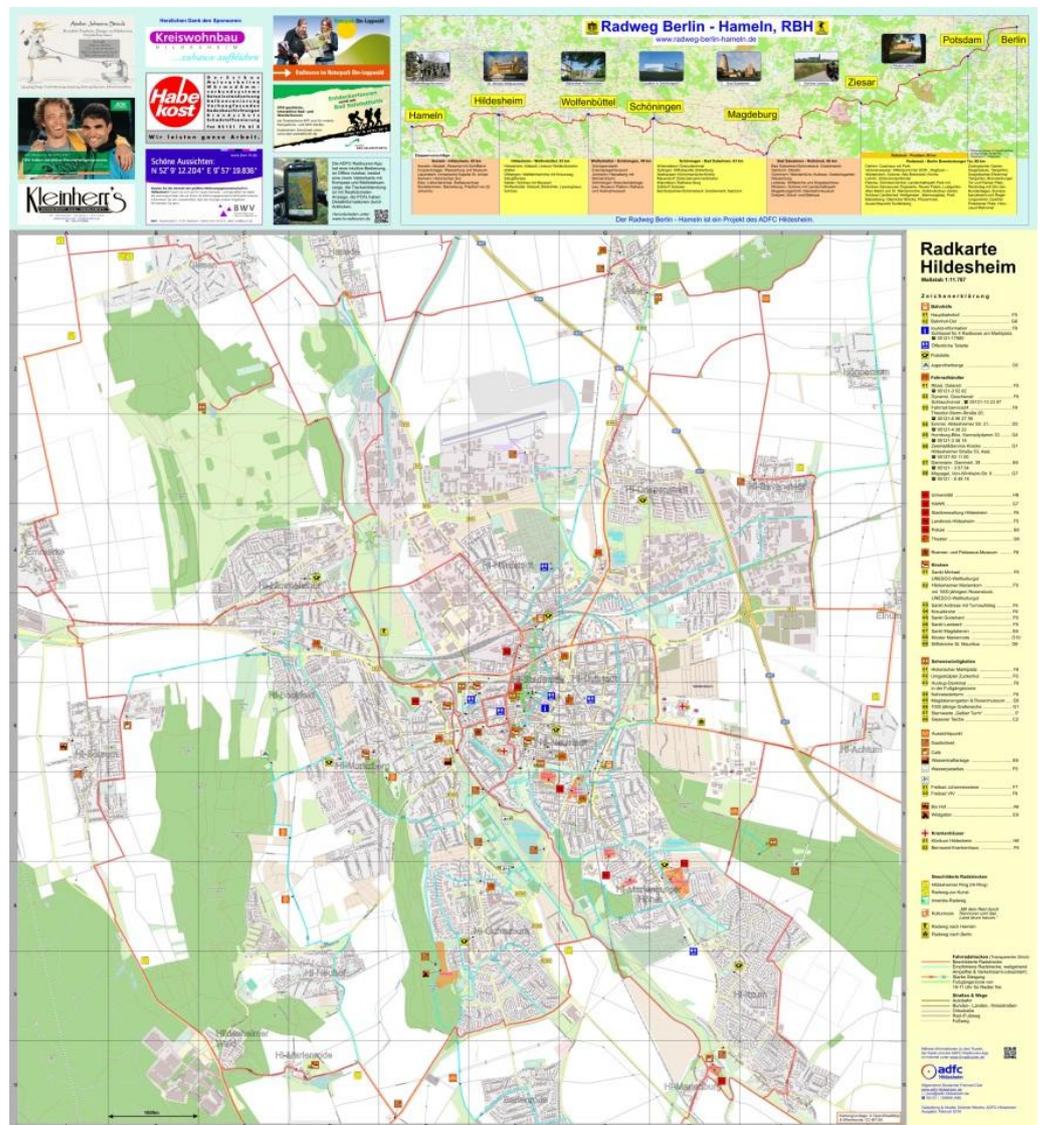


Abb. 86 Radkarte Hildesheim, erhältlich bei den örtlichen Fahrradfachgeschäften (Quelle: ADFC Hildesheim)

- Bei der Verwaltung stehen zwei Dienst-Pedelecs für Dienstfahrten zur Verfügung.
- Bereits im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2025 ist verankert, dass die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden muss, um die Akzeptanz für Radverkehrsprojekte zu steigern.

Der Themenbereich kann derzeit aufgrund nicht ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen nur ansatzweise bearbeitet werden. Durch die Zusammenarbeit mit dem örtlichen ADFC sind auch zukünftige Aktionen zur Werbung für das Radfahren in Hildesheim zu erwarten.

9.3 Empfehlungen für Hildesheim (Öffentlichkeitsarbeit)

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Hildesheim sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr weiter verbessern sowie Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam machen und auch einen Beitrag zum Ausbau weiterer Serviceangebote liefern.

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Aspekt zur Etablierung des Radverkehrs und zur Schaffung eines positiven Fahrradklimas in einer Stadt. Zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit sollten sowohl personelle als auch finanzielle Ressourcen in ausreichendem Umfang bereitgehalten werden.

Ein Beispiel, dass sich eine intensive Öffentlichkeitsarbeit positiv auf das örtliche Fahrradklima auswirkt, zeigt die Stadt Offenburg in Baden-Württemberg. Mit knapp 60.000 Einwohnerinnen und Einwohnern investiert die Stadt ca. 1,5 Euro pro Einwohner und Jahr zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und zur Etablierung von Serviceleistungen (Neubürgerinfo, kostenlose Leihräder, Scherbentelefon, etc.). Mehrere Umfragen in der Bevölkerung (z. B. Fahrradklimatests, Wirkungskontrolle Baden-Württemberg) machen die positive Einstellung der Bevölkerung zum Radverkehr in Offenburg sehr deutlich. Im Vergleich zu anderen Kommunen wurde dabei festgestellt, dass durch die positive Grundeinstellung auch vorhandene Defizite auf einzelnen Handlungsfeldern eher wohlwollend beurteilt werden.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potentiell Beteiligten einer Stadt geprägt. Als grundlegende Ziele der zukünftigen Öffentlichkeitsarbeit in Hildesheim gilt es, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Öffentlichkeitsarbeit ist keine „Eintagsfliege“, sondern benötigt Kontinuität, um die gewünschten Veränderungen „im Kopf“ zu bewirken. Deshalb wird empfohlen, ein jährliches Budget zur Realisierung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit im Haushalt bereitzustellen. Nach Aussagen zum Finanzbedarf der Kommunen im aktuellen NRVP¹² wird für die nicht investiven Maßnahmen (z. B. Kommunikation, Serviceleistungen und Öffentlichkeitsarbeit) von einem Mittelbedarf in Höhe von ca. 0,5 bis 1 Euro pro Einwohner und Jahr ausgegangen. Für Hildesheim wären das ca. 50.000 Euro pro Jahr, die neben den konkret maßnahmenbezogenen Mittelansätzen als Pauschale die Durchführung von Kleinmaßnahmen oder kurzfristigen Aktivitäten erleichtern.

Nachfolgend werden erste mögliche Ansätze zur Fahrradförderung im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit angeführt. Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden. Bei den aufgezeigten Beispielen handelt es sich um Maßnahmen und Serviceleistungen, die sich zur Förderung des Radverkehrs insgesamt sowie zur Förderung eines positiven Fahrradklimas in anderen Städten bewährt haben.

¹² Nationaler Radverkehrsplan 2010

Information und Fahrradklima

- Im Aufbau einer übersichtlichen Internetseite zum Radverkehr ist ein wichtiger Handlungsschwerpunkt zu sehen. Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z.B. in einem Flyer informiert werden. Themen rund um den Radverkehr in Hildesheim sind bislang auf der städtischen Website noch wenig und meist sehr versteckt zu finden. Hier besteht noch ein deutliches Verbesserungspotenzial. Detaillierte Informationen über das Radverkehrsnetz, relevante Baumaßnahmen, geänderte Verkehrsführungen sowie Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug etc. sollten dort ebenso zu finden sein, wie die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt und für Mängelmeldungen (Gelbe Karte).
- Eine solche Internetpräsenz muss nicht nur einmalig aufgebaut, sondern auch kontinuierlich gepflegt werden. Dies muss entsprechend gewährleistet werden.
- Ein umfassendes Informationsportal zum Radverkehr bietet z.B. die Stadt Offenburg (<http://www.offenburg.de/html/radverkehr.html?&>). Neben aktuellen Informationen findet man dort Informationen zu verschiedenen Einrichtungen wie Abstellanlagen, dem Radhaus und dem Fahrradverleihsystem, Angebote wie Radwegekarten, Kontaktmöglichkeiten, Tipps und Serviceangebote sowie weiterführende Links.
- Zur Verbreitung von Informationen zu verschiedenen fahrradbezogenen Themen wie z.B. zu neuen Führungsformen des Radverkehrs (z.B. Fahrradstraßen), rechtlichen Grundlagen oder Verkehrssicherheitsaspekten (z.B. StVO-Änderungen, Linksfahren) haben sich Flyer seit langem bewährt. Diese sollten nach Möglichkeit mit einem „corporate design“ den Wiedererkennungswert erhöhen und so z.B. als Serie zu erkennen sein.
- Die Entwicklung eines Logos bedeutet eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und drückt eine hohe Identifikation der Stadt zu dem Thema Radverkehr aus. Zur Entwicklung eines Logos zum Thema Radfahren in Hildesheim könnte z. B. ein Wettbewerb stattfinden. Das Siegerlogo kann dann - nach Überarbeitung durch ein Grafikbüro - auf allen Plänen, Broschüren und Informationen zum Radfahren in Hildesheim Verwendung finden. Darüber hinaus kann es auch als Aufdruck auf Souvenirs den radverkehrlichen Bezug Hildesheims über die Stadtgrenze hinaus verbreiten.
- Eine gute Möglichkeit das Fahrradfahren positiv zu bewerben und öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen, sind einzelne Aktionstage oder Fahrradfeste. Solche Aktionen vermitteln viel vom Spaßfaktor, der mit dem Radfahren verbunden ist. Sie bieten sich auch besonders an, um bereits durchgeführte Maßnahmen aufzuzeigen und zu erläutern. So könnten beispielsweise die Eröffnung der ersten Fahrradstraße oder auch Verbesserungen oder geänderte Radverkehrsführungen im Zuge der Hauptachsen auf entsprechenden Events thematisiert werden. Darüber hinaus können solche Events auch mit Aktionen fahrradverwandter Dienstleistungen und Betriebe stattfinden, die damit für sich und das Fahrradfahren in Hildesheim werben. Aktionstage und Fahrradfeste sollten eine feste Rolle im Fahrradkalender der Stadt spielen.
- Ein öffentlichkeitswirksames Beispiel ist auch die Teilnahme der Stadt an der deutschlandweiten Aktion „Stadtradeln“. Der Wettbewerb „Stadtradeln“

besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hat sich die Zahl in 2016 bereits schon auf 496 teilnehmende Kommunen um ein Vielfaches gesteigert. Im Rahmen dieser Kampagne lässt sich vor allem die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen.



Abb. 87 Logo des Wettbewerbs „Stadtradeln“ und tagesaktuelle Ergebnisse im Internet (Quelle: www.stadtradeln.de)

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO₂-Ersparnis sowie das allgemeine Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens. Aber auch die Imageförderung und Informationsverbreitung zum Thema Radfahren gehört zu den Zielsetzungen des Wettbewerbes. Durch das gemeinsame Radeln von Politikerinnen und Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden. Bei einer Teilnahme werden Teams aus öffentlichen Persönlichkeiten und Bürgerinnen und Bürgern gebildet. In diesen Teams sollen dann innerhalb von 21 zusammenhängenden Tagen so viele Fahrradkilometer wie möglich gesammelt und in den Online-Radel-Kalender eingetragen werden. Diese „erradelten“ Kilometer werden anschließend in CO₂-Ersparnis umgerechnet. Im Internet werden die Ergebnisse tagesaktuell dokumentiert und ermöglichen einen direkten Vergleich zu anderen Städten und Teams.

- Kreative Projekte wie z.B. die Erstellung von Graffiti-Postkarten sollen vor allem den Spaß am Radfahren verdeutlichen und könnten auch sehr gut in Hildesheim für Aufmerksamkeit sorgen.
- In Marl besprühten Schülerinnen und Schüler hierbei legal eine Betonwand mit fahrradfreundlichen Graffitis. Diese wurden fotografiert und als Postkarten gedruckt.



Abb. 88 Graffiti-Postkarte von Schülerinnen und Schülern aus Marl

- Eine gute Möglichkeit auch die neuen Mitbürgerinnen und Mitbürger von Hildesheim auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen ist das Zusammenstellen von „Begrüßungspaketen für Neubürger“. Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv. Die Stadt Offenburg schickt beispielsweise allen Neubürgern innerhalb von 2 Monaten nach der Ummeldung ein Begrüßungspaket, welches auf die günstigen Bedingungen zum Radfahren in Offenburg hinweisen und die Neubürger zum Fahrradfahren motivieren soll. Zusätzlich sind zahlreiche Infos und Gutscheine rund um's Radfahren im Paket enthalten.

Verkehrssicherheit

- Das regelwidrige Linksfahren stellt eine häufige Unfallursache im Radverkehr dar. Eine Kampagne gegen das regelwidrige Linksfahren macht auf das Fehlverhalten aufmerksam und erläutert die Gefahren aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer. Wichtig ist allerdings auch, im Vorfeld zu prüfen, ob es einen konkreten Anlass zum Fahren auf der falschen Fahrbahnseite gibt (z.B. fehlende Querungsstellen, Lage von Zielen). Ein entsprechendes Beispiel findet sich in Regensburg. Hier wurde von der Verkehrswacht Regensburg eine Kampagne gegen „Geisterradler“ initiiert und durchgeführt. Große Schilder mit dem Hinweis „Geisterradler gefährden“ wurden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrenden gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt.



Abb. 89 links: Logo zur Geisterradler-Kampagne in Regensburg (Quelle: <http://www.verkehrswacht-regensburg.com>)

rechts: Piktogramme auf Radwegen in Freiburg

Auch die Stadt Freiburg hat im Rahmen eines umfangreichen Verkehrssicherheitsprogrammes das Thema Linksfahren öffentlichkeitswirksam aufgegriffen. Zur Verringerung des regelwidrigen Linksfahrens wurden im Freiburger Stadtgebiet Piktogramme direkt auf der Fahrbahn angebracht. Die Markierung erfolgt mittlerweile auf Anregungen aus der Bürgerschaft bzw. der Stadtverwaltung. Erste Beobachtungen lassen auf einen positiven Effekt der Aktion schließen.

Der ADFC bietet über den Landesverband in Baden-Württemberg an unterschiedlichen Standorten Fahrrad-Praxis-Seminare zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr an. Neben einer theoretischen Schulung lernen die Teilnehmenden im praktischen Teil sich souverän und selbstbewusst als Radfahrende im Straßenverkehr zu behaupten. In Zusammenarbeit mit dem ADFC könnten entsprechende Kursangebote für Hildesheim erarbeitet werden (<https://www.adfc-bw.de/kurse/fahrrad-praxis-seminare/>).

- Auch ein Angebot, was sich speziell an ältere Radfahrende richtet, wäre für Hildesheim geeignet. Beispielsweise bietet die Stadt Aachen ein „Radfahrersicherheitstraining 60 plus“ an. Neben geführten Touren, bei denen ein Einblick in die Neuerungen des Radverkehrs der Stadt geschaffen werden soll, sind auch Pedelec-Probefahrten oder das Prüfen der Fahrräder auf Sicherheit denkbar.
- Beim Projekt „Fahrradengel“ in der Grafschaft Bentheim zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen kontrollieren ehrenamtliche „Fahrradengel“ regelmäßig die Räder der Schülerinnen und Schüler und beseitigen kleine Mängel gleich selbst. Als Motivation für die Schülerinnen und Schüler gibt es Punkte für funktionsfähige Räder, die in einem Fahrradpass gesammelt und gegen kleine Preise eingetauscht werden können. Das Projekt läuft seit 2010 in Kooperation zwischen dem Polizeikommissariat Nordhorn, der Fahrradwerkstatt Wietmarschen (Kolping Bildungswerk) und der Verkehrswacht zur Umsetzung des Projektes „Fahrradengel“. Finanziert wird das Projekt durch Firmenspenden und die Ehrenamtlichkeit der „Fahrradengel“.

Weitere Themen und Aktivitäten

- Etablierung eines kommunalen Fahrradverleihsystems, z.B. nach dem Vorbild der Stadt Offenburg. Dort gibt es drei Verleihstationen im Stadtgebiet, an denen kostenlos Fahrräder verschiedenen Typs entliehen werden können. Die jährlichen Kosten belaufen sich dabei auf ca. 3000 €. Da es in Hildesheim derzeit auch wenig private Anbieter von Mietfahrrädern gibt, wäre ein Verleihsystem eine gute Möglichkeit um die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen.
- Eine weitere Möglichkeit besteht in der Errichtung spezieller Servicepoints für Radfahrende. Diese können beispielsweise in Form von Rastplätzen mit Infotafeln für den Fahrradtourismus oder mit öffentlichen Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet sein. Auch Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und Gepäck, z.B. mit Schließfächern an Abstellanlagen in der Hildesheimer Fußgängerzone, sowie Luftdrucktankstellen oder Automaten, die mit Fahrradschläuchen versorgen, bieten umfangreichen Service für den Alltagsradler und den Radtourismus.



Abb. 90 Beispiele für Serviceeinrichtungen: Rastplatz mit Infotafel, Ladestation für Pedelecs, Fahrradabstellplatz für Räder mit Hänger (Foto Stadt Freiburg) und Bike-o-mat in Göttingen

- Zur Meldung von Scherben, Bewuchs oder anderen Verunreinigungen auf Radwegen hat sich die Einrichtung von Scherbentelefonen bewährt. Die Stadt Offenburg wirbt offensiv mit einer Rufnummer, bei der ein Anrufbeantworter die Meldungen aufnimmt. Diese werden zeitnah, z. T. sogar noch am gleichen Tag, durch den Technischen Betrieb der Stadt behoben.
- Zur Evaluation bzw. um den Erfolg der umgesetzten Maßnahmen zukünftig auch bewerten zu können, sollten regelmäßige Zählungen des Radverkehrs Aufschluss darüber geben, ob Zuwächse im Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen sind. Darüber hinaus tragen auch regelmäßige Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu erfassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides - Zählungen und Unfallanalysen - sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Zusammenfassend lassen sich folgende Handlungsempfehlungen für eine intensive Öffentlichkeitsarbeit rund um den Radverkehr in Hildesheim aufzeigen:

- Informationsstand zum Radverkehr insgesamt verbessern
- Ausbau der Serviceangebote
- Förderung des Radtourismus
- Kooperation mit weiteren Akteuren
- Festes Budget für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Ziel einer aktiven Radverkehrsförderung zur Steigerung der Fahrradnutzung sollte die **Schaffung eines positiven Fahrradklimas in Hildesheim** sein. Hierzu sollten alle Akteure „an einem Strang ziehen“. Insgesamt gilt jedoch zu beachten, dass Öffentlichkeitsarbeit eine **verlässliche personelle und finanzielle Ausstattung** und einen „langen Atem“ braucht.

10 Administrative Rahmenbedingungen

10.1 Kommunikation im Verwaltungshandeln

10.1.1 Definition

Unter Kommunikation im Verwaltungshandeln ist die Koordinierung und Abstimmung der Radverkehrspolitik und der Maßnahmen der Radverkehrsförderung zwischen den Verwaltungsbereichen, der Politik und der zahlreichen Akteure außerhalb der Verwaltung zu verstehen.

Koordination beschreibt allgemein die Abstimmung und Steuerung von arbeitsteiligen Prozessen der Organisationsmitglieder in Hinblick auf die angestrebten Ziele. Dabei ist auch die Ordnung von Arbeitsabläufen, die der Abstimmung unter verschiedenen Organisationseinheiten dienen, zu berücksichtigen. Unterschieden werden kann dabei in „negative Koordination“, die durch eine fehlende Gesamtorientierung bestimmt wird und bei der Entscheidung nach „kleinstem gemeinsamen Nenner“ erfolgen und „positive Koordination“, bei der Lösungsvorschläge gemeinsam diskutiert und ein gemeinsames Gesamtziel angestrebt werden.

Insgesamt sollte die verwaltungsinterne Kommunikation und Koordination durch eine kontinuierliche bzw. projekt- oder themenbezogene Abstimmung erfolgen. Dabei sind alle für das Thema Radverkehr zuständigen Ämter und Dienststellen (ggf. Polizei) zu beteiligen. Darüber hinaus ist auch die kontinuierliche bzw. projekt- oder themenbezogene Abstimmung mit anderen Beteiligten außerhalb der Stadtverwaltung (Verkehrs-, Interessensverbände, Polizei, etc.) wichtig und sinnvoll. Eine wichtige Voraussetzung für eine zielführende Diskussion ist die regelmäßige Fort- und Weiterbildung der Teilnehmenden durch Fachliteratur, Regelwerke, Seminare, Inhouse-Schulungen, etc. Die Beteiligung der Bevölkerung erfolgt im Einzelfall bzw. projekt- oder zielgruppenbezogen.

Die Bewertung von Koordinationsprozessen erfordert eine konkrete Zieldefinition. Auf Grundlage von Zielfestlegungen können die entsprechenden Kommunikationsschritte vereinbart und mit den erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden. Eine generelle Bewertung „Kommunikation gut oder schlecht“ kann es nicht geben.

10.1.2 Möglichkeiten zum verwaltungsinternen Handeln am Beispiel anderer Kommunen

Das Themenfeld der Kommunikation radrelevanter Akteure in einer Kommune ist eine wichtige Säule der Radverkehrsförderung. Verwaltungsübergreifende Arbeitsgremien für den Radverkehr sind mittlerweile in zahlreichen Kommunen etabliert. Dabei handelt es sich um verwaltungsinterne Arbeitsgruppen oder auch Arbeitskreise, Arbeitsgruppen oder Runde Tische mit weiteren Akteuren zum Radverkehr (z.B. auch Verbände). Zum Teil werden auch fallweise zusammengesetzte Arbeitsgruppen für einzelne Themenbereiche eingerichtet. Zahlreiche Kommunen verfügen auch über feste Ansprechpersonen zum Radverkehr, die meist als Koordinator der verschiedenen Gremien wirken.

Nachfolgend werden beispielhaft ausgewählte Gremien radaktiver Städte vorgestellt:

– **Radlerforum Karlsruhe**

Das Gremium zur Radverkehrsförderung in Karlsruhe besteht bereits seit Mitte der 1990er Jahre. Im Rahmen des BYPAD-Audit¹³ 2005 wurde es neu strukturiert und trifft sich seitdem regelmäßig zum kontinuierlichen Austausch zu allen radverkehrlichen Fragestellungen.

Den Vorsitz des Radlerforums stellt der Baubürgermeister, daneben bilden Verwaltung, Politik und andere relevante Akteure die gleichberechtigten Mitglieder des Radlerforums. Die Ergebnisse der Diskussionen zu den Zielen und Planungen des städtischen Radverkehrs gehen als Empfehlungen an den Planungsausschuss oder den Gemeinderat.

– **Arbeitsgruppe Radverkehr beim Bausenator Bremen**

Die Arbeitsgruppe entstand zunächst als projektbegleitende Arbeitsgruppe zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Bremen. Anschließend wurde sie als ständige Arbeitsgruppe beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr mit eigener Geschäftsordnung etabliert. Die Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit den Grundsatzfragen des Radverkehrs in Bremen und berät bei Planungen und Maßnahmen zu Radverkehrsprojekten.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind von allen planenden und ausführenden Instanzen zu berücksichtigen, andernfalls erfolgt eine Rückkopplung an die Arbeitsgruppe.

– **Runder Tisch „Radfahren in Kirchheim“**

Der verwaltungsübergreifende Arbeitskreis wird mindestens einmal pro Jahr auf Initiative des Bürgermeisters zusammengerufen. Alle zwei Jahre wird ein umfangreicher Radverkehrsbericht mit Maßnahmenplan erstellt, der auch im Internet veröffentlicht wird. Die Stadtverwaltung wird durch die Initiative FahrRad in Kirchheim aktiv bei der Förderung des Radverkehrs unterstützt.

– **Projektbegleitende Arbeitsgruppen**, z.B. zur Erarbeitung von Radverkehrskonzepten (Beispiel Baden-Baden)

Zur Erarbeitung von Radverkehrskonzepten oder für einzelne Fragestellungen rund um den Radverkehr werden in den Kommunen häufig projektbegleitende Arbeitsgruppen eingerichtet. Hierdurch können die wichtigsten Akteure kontinuierlich informiert und vorhandene Ideen, Wünsche und Anregungen frühzeitig einbezogen werden.

Die Arbeitsgruppen bestehen in der Regel aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, der Politik und der Radverbände vor Ort. Häufig werden darüber hinaus auch die Polizei oder weitere lokale Akteure einbezogen, so z.B. der Seniorenrat oder Tourismusverbände.

Während der Projektlaufzeit trifft sich die Arbeitsgruppe regelmäßig und diskutiert die anstehenden Aufgaben. Die Ergebnisse werden dem zuständigen politischen Gremium vorgestellt. Die Bevölkerung kann beispielsweise über Workshops oder durch Fachvorträge und Pressemitteilungen in die Projektbearbeitung eingebunden werden.

Neben den kommunalen Gremien erfolgt bundesweit eine überregionale Kommunikation und Koordination in den mittlerweile in mehreren Bundesländern (auch in Niedersachsen) gegründeten „Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen“. Diese haben sich vielfach zu maßgebenden Akteuren der Radverkehrsförderung entwickelt. Ihr Nutzen für die Mitgliedskommunen

¹³ BYPAD = BicYcle Policy AuDit, Instrument zur Wirksamkeitsprüfung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrsstrategien. Vgl. auch www.bypad.org

nen besteht u.a. im Austausch und der Vernetzung durch gemeinsame Treffen oder Weiterbildungsveranstaltungen. Auch in der Öffentlichkeitsarbeit profitieren die Kommunen häufig von den Aktivitäten der jeweiligen AGFK/S, z.B. durch entwickelte Flyer, Broschüren oder Kampagnen. Hildesheim ist seit 2015 Mitglied der AGFK.

10.1.3 Handlungsempfehlungen zur internen Kommunikation in Hildesheim (Verwaltung, Politik, Verbände)

Die Bearbeitung radverkehrlicher Themen erfolgt in Hildesheim innerhalb der **Verwaltung** in den Fachbereichen 61 (Stadtplanung und Stadtentwicklung), 63 (Ordnung, Verkehr und Umwelt) und 66 (Tiefbau und Grün) des Dezernat C (Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr). Darüber hinaus trifft sich mehrmals im Jahr die AG Radverkehr, die neben der Verwaltung auch aus Vertreterinnen und Vertretern der Politik und der Verbände sowie der Polizei besteht.

Die **AG Radverkehr** diskutiert radrelevante Themen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Hildesheim. Im Vorfeld der Sitzungen werden die anstehenden Themen bereits verwaltungsintern beraten und abgestimmt. Die Ergebnisse der verwaltungsinternen Beratung gehen als Vorlage in die AG Radverkehr. Die Diskussion innerhalb der AG Radverkehr erfolgt durch alle Mitglieder. Die Ergebnisse, die durch die stimmberechtigten Mitglieder (Politik) formuliert werden, gehen als Empfehlung in den Ausschuss für Städtebau, Bauen, Umwelt und Verkehr (**STEBA**), dem die Entscheidungsbefugnis obliegt.

Die **Entscheidungsfähigkeit der Handlungsträger** ist ein wichtiger Aspekt zur Förderung des Radverkehrs. Der Querschnittsaufgabe, die Radverkehrsförderung in Hildesheim intensiv voranzutreiben, sollten sich alle Akteure gleichermaßen verpflichtet fühlen. Hierfür ist es insbesondere notwendig, dass neben dem Entscheidungsgremium STEBA, das beratende Gremium der AG Radverkehr aus gleichberechtigten Mitgliedern besteht. Nur so können gemeinsame Empfehlungen in die weitere Diskussion eingebracht werden. Aus Gutachtersicht wird daher empfohlen die AG Radverkehr - als beratendes Gremium mit gleichermaßen stimmberechtigten Mitgliedern weiterzuführen. Die Empfehlungen der AG Radverkehr sollten darüber hinaus vom STEBA ernsthaft berücksichtigt werden. Bei Entscheidungen gegen die Empfehlungen der AG Radverkehr wäre eine Rückkopplung an die AG Radverkehr sinnvoll.

Als Element der Evaluation wäre ein jährlich (oder alle 2 Jahre) zu erstellender Kurzbericht zum Stand der Entwicklung des Radverkehrs („**Radbericht**“), zu umgesetzten und geplanten Maßnahmen bzw. der konkreten Benennung von Problemlagen zu empfehlen. Der Kurzbericht sollte sich dabei vor allem strategischen Fragen der Radverkehrsförderung widmen und die Akteure über die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes, aber auch über grundsätzliche Probleme, die eines Handelns der Politik bedürfen, informieren.

Den mit der Entwicklung des Radverkehrssystems in Hildesheim befassten Verwaltungsmitarbeitern ist generell durch Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen die Möglichkeit zu geben, sich mit den aktuellen Entwicklungen und Anforderungen auf ihrem Arbeitsgebiet vertraut zu machen. Gutes Fachwissen dient der Qualitätsverbesserung bei Planung, Bau und Öffentlichkeitsarbeit. Hierfür bietet sich die Mitgliedschaft Hildesheims in

der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK)¹⁴ an.

Das grundlegende Ziel zur Förderung des Radverkehrs sollte insgesamt die gemeinsame **Kooperation**, die „gleichberechtigte Abstimmung unter den Beteiligten“ darstellen.

10.2 Hinweise zur Unterhaltung der Infrastruktur und zum Winterdienst im Radverkehrsnetz.

Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab. Dies gilt insbesondere für den Alltagsradverkehr, z.B. zur Schule oder zur Arbeit. Im Sinne einer effektiven Radverkehrsförderung sollte für die wichtigsten Radverkehrsverbindungen eine ständig behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.) gewährleistet sein.

Derzeit besteht in puncto Winterdienst auf Hildesheimer Radverkehrsanlagen noch deutlicher Nachholbedarf. Beim ADFC-Fahrradklimatest 2014 wurde das Thema Winterdienst bzw. Führung des Radverkehrs an Baustellen deutlich am schlechtesten bewertet (Note 5,2). Mittlerweile wurde ein Kleintrecker mit Räum- und Streueinrichtung angeschafft und zwei Routen (insgesamt ca. 27 m Länge) beschlossen, die regelmäßig geräumt werden sollen.

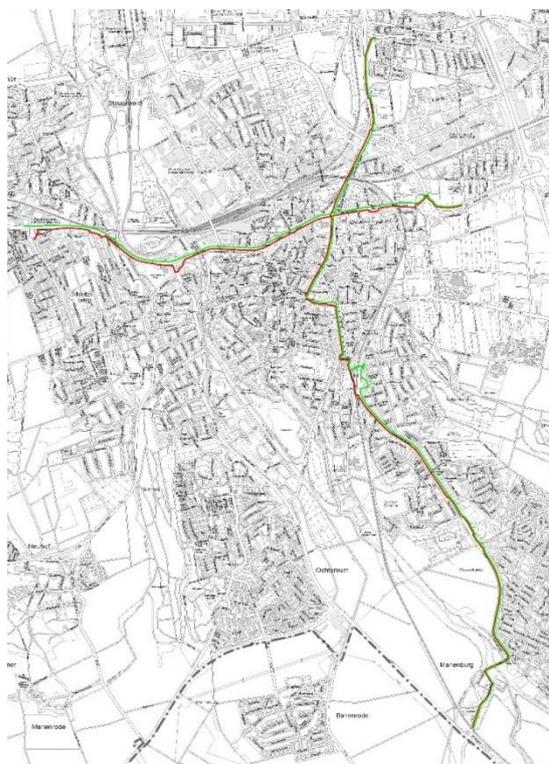


Abb. 91 Routenvorschläge des Fachbereiches 66 zum Winterdienst (Stand 05/2015)

¹⁴ Hildesheim ist Gründungsmitglied der AGFK.

Um eine ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, sollten für die wichtigen Verbindungen (z. B. alle Haupttrouten des Radverkehrsnetzes) Befahrungspläne bezüglich Reinigung und Winterdienst erstellt werden. Insbesondere die Schneeräumung der Routen des Berufs- bzw. Schülerradverkehrs ist dabei bis jeweils 7.30 Uhr zu gewährleisten.

Für das Stadtgebiet Hildesheim wird empfohlen, alle im Radverkehrsnetz bzw. im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes als Hauptradrouten definierten Streckenabschnitte, in einem Reinigungs- und Räumplan zu berücksichtigen. Bezüglich der zeitlichen Abfolge der winterlichen Schneeräumung sollten die jeweiligen Strecken nach ihrer Wichtigkeit für den Schüler- und Berufsverkehr eingeordnet werden. Die im Winterdienst berücksichtigten Radverbindungen sollten der Bevölkerung bekannt gemacht werden (z. B. durch Veröffentlichung des Tourenplans auf der Website). Darüber hinaus ist generell darauf hinzuwirken, dass von den Straßen und Gehwegen geräumter Schnee nicht im Bereich der Radverkehrsanlagen gelagert wird

10.3 Finanzen

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und einer damit verbundenen erfolgreichen Weiterführung der Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz finanzieller Mittel als auch die Bereitstellung personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung. Im Finanzhaushalt der Stadt Hildesheim werden jährlich Mittel für investive Maßnahmen und Maßnahmen im Bereich „Aufwand“ zur Verfügung gestellt.

Orientiert an den Aussagen des Bundesverkehrsministeriums im **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2020)** wird für Hildesheim (Einschätzung als „Einsteiger“) für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur ein Haushaltsansatz von 6-10 € pro Einwohner und Jahr empfohlen, weitere 1-2 € zusätzlich für Abstellanlagen im öffentlichen Raum.

Derzeit beläuft sich der Gesamthaushalt Radverkehr pro Jahr auf 300.000 € (100.000 € Aufwand, 200.000 € Investitionen). Bei einer Einwohnerzahl von ca. 100.000 Personen stehen pro Person und Jahr ca. 3 € für Radbelange zur Verfügung.

Neben den städteigenen Haushaltsmitteln stehen folgende Fördermöglichkeiten zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung:

- Kommunen können für die auf sie entfallenden Kostenanteile beim Bau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen bzw. für den Bau straßenbegleitender und selbständiger Radverkehrsanlagen in gemeindlicher Baulast Förderung nach dem **Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)** beantragen.

Gefördert werden Radwege und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs mit einer Förderquote bis zu 75 %. Voraussetzung ist, dass entweder die Radwege an förderfähigen Straßen liegen, selbstständige Radwege sich in kommunaler Baulast befinden oder der Bedarf eines Radweges durch die ERA nachgewiesen ist und die Radwege eine wichtige und in einem z.B. Generalverkehrsplan ausgewiesene Funktion hat. Die Förderung nach dem NGVFG ist grundsätzlich unabhängig von der Ausweisung einer Radwegebenutzungspflicht, möglich.

Darüber hinaus können auch die in einem Radverkehrsplan ausgewiesene Wegweisung (gemäß Vorgaben FGSV) oder Bike+Ride-Anlagen (Bagatellgrenze 35.000 €) gefördert werden.

- Über die **Kommunalrichtlinie** können aus Mitteln des Klimaschutzes unter Federführung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit u.a. Mittel für Klimaschutz-Teilkonzepte beantragt werden (Förderquote 50-65 %, erhöhte Förderquote 70-90 %). Daraus kann auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gefördert werden, soweit dies den Zielen des Klimaschutzes dient. Verbesserungen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, insbesondere für den Radverkehr und die Verknüpfung umweltfreundlicher Mobilitätsformen stehen hier im Fokus der Förderung.
- Im **Kommunalinvestitionsförderpaket (KIP)** werden über das Fördergesetz des Bundes (KInvFG) Förderbereiche und Förderbedingungen festgelegt. Die Förderquote beträgt bis zu 90 %. Im entsprechenden Landesgesetz (NKomlInvFöG) werden den Kommunen nach einem festgelegten Verteilungsschlüssel die Mittel des Bundes für bestimmte Verwendungszwecke zur Verfügung gestellt. Der Förderschwerpunkt der Maßnahmen liegt hier im Bereich der „Luftreinhaltung“. Die Beantragung erfolgt über ein Online-Verfahren mit Kurzbeschreibung der investiven Maßnahme.
- Im Bereich der **Tourismusförderung in Niedersachsen** stehen EFRE-Mittel (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) und GRW-Mittel (Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) zur Verfügung. Die Förderquote beträgt bis zu 50 %. Diese können u.a. für Lückenschlüsse bzw. zur Qualitätsverbesserung von Radfernwegenetzen oder im Bereich überregional bedeutsamer Radwege und deren begleitende Maßnahmen (Ausschilderung, Rastplätze, etc.) genutzt werden. Generell gilt hier, dass die geförderte Infrastruktur überwiegend touristisch genutzt werden muss. Eine Förderung von regionalen oder lokalen Radwegen oder Radwegen, die überwiegend dem Freizeit- oder Alltagsradverkehr dienen, kann hierüber nicht erfolgen.

Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen werden durch die LNVG gefördert. Nähere Hinweise für den Radverkehr relevanten Förderbestimmungen sind der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 aufgebauten **Förderfibel** zu entnehmen. Nach Bundesländern und Maßnahmenfeldern differenziert, können hier unter der Internetadresse www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel die verschiedenen Förderquellen aufgezeigt und zumeist im Wortlaut aufgerufen werden. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK) führte am 30. November 2015 eine Fachtagung unter dem Titel „Radverkehrsförderung muss finanziert werden, aber wie? – Chancen nutzen!“ durch, in deren Rahmen über die wichtigsten Förderquellen zum Radverkehr informiert wurde¹⁵.

¹⁵ Die Dokumentation zur Veranstaltung ist über die Website der AGFK-Niedersachsen/Bremen e.V. online abrufbar.
<http://www.agfk-niedersachsen.de/service/fachtagung.html>

12 Fazit und Zusammenfassung

Das Radverkehrskonzept Hildesheim 2025 verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil an den Wegen in Hildesheim gegenüber dem Vergleichsjahr 2007 um 50% auf 18% zu steigern. Der höhere Radverkehrsanteil darf nicht mit steigenden Unfallzahlen einhergehen. Die gezielte Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr ist deshalb das zweite wichtige Ziel des Radverkehrskonzeptes. Durch einen von der Stadtgesellschaft getragenen Konsens „Pro Rad“ kann die Förderung des Radverkehrs über den formalen Beschluss zum IVEP oder zum Radverkehrskonzept 2025 hinaus getragen und gefördert werden. Durch diese strategische Ausrichtung der künftigen Radverkehrsplanung wird das Radfahren in Hildesheim bis zum Jahr 2025 sicher, schnell und komfortabel. Radfahrende finden ein gutes Fahrradklima vor und werden als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer wahrgenommen. Neben infrastrukturellen Verbesserungen müssen die Rahmenbedingungen für eine engagierte Radverkehrsförderung auf diversen Ebenen verbessert werden. Neben politischem Engagement der Stadt sowie von Vereinen und Verbänden bedarf es vor allem einer personellen und finanziellen Unterstützung.

Zu Beginn der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes werden die **rechtlichen und entwurfsrelevanten Rahmenbedingungen** für Radverkehrsanlagen aufgeführt und daraus Standards abgeleitet, die bei der künftigen Radverkehrsplanung in Hildesheim zur Anwendung kommen sollen.

In der **Bestandsanalyse** erfolgte zunächst die Überarbeitung des Radverkehrsnetzes. Die grundsätzliche Netzhierarchisierung von Haupt-, Neben-, und Freizeitrouten wurde aus dem IVEP übernommen. Das Netz wurde um einige Straßenabschnitte ergänzt, die bisher nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes waren, aber eine wichtige Verbindung für den Radverkehr darstellen. Auf dieser Grundlage erfolgte die Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr auf sechs ausgewählten Routen, die gemeinsam mit dem Auftraggeber festgelegt wurden. Neben einer guten Radverkehrsbindung der einzelnen Ortsteile untereinander, aber auch der Ortsteile und der Innenstadt, ist auch die Verknüpfung vom Hauptbahnhof zu den umliegenden Schulen und den Universitätsstandorten ein wichtiger Bestandteil der künftigen Radverkehrsplanung in Hildesheim. Auf diesen Routen wurden Mängel wie deutlich zu schmale oder fehlende Radverkehrsanlagen oder auch fehlende Überquerungshilfen und Beleuchtung festgestellt, die die Attraktivität der Routen erheblich einschränken. Zur Beseitigung der festgestellten Mängel wurden Maßnahmen entwickelt. In einem Maßnahmenkatalog, der sich im gesonderten Teil befindet, werden diese Mängel mit Prioritäten und dem Aufwand zur Umsetzung sowie einer Kostenschätzung versehen, um der Politik und Verwaltung eine Entscheidungsgrundlage in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zu bieten.

Die **Unfallanalyse** zeigt, dass die Anzahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung in den letzten Jahren leicht angestiegen ist. Zudem konnten unfallauffällige Streckenabschnitte und Knotenpunkte identifiziert werden, die es künftig zu analysieren und beseitigen gilt. Besonders auffällig ist das „Rechtswidrige Linksfahren“ als häufigste Unfallursache, dass durch klare Regelungen, intuitive Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen sowie u.U. durch regelmäßige Ahndungen an entsprechenden Stellen vermieden werden kann. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit kann ebenfalls dazu beitragen, Unfälle durch falsche Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu vermeiden.

Die vorhandenen **Radabstellanlagen** wurden im Rahmen des Konzeptes an verschiedenen Standorten hinsichtlich ihrer Ausprägung und Auslastung erfasst, um daraus Handlungsbedarf im Innenstadtbereich, an Haltestellen mit DB-Anschluss und Bushaltestellen abzuleiten. Insgesamt besteht in Hildesheim noch erheblicher Handlungsbedarf, vor allem an den DB-Haltestellen, um den wachsenden Bedarf und die Qualitätsanforderungen höherwertiger Räder (z. B. Pedelects) abzudecken. Zudem fehlen weitere Serviceangebote an den Haltestellen oder für Radtouristen.

Ein wesentlicher Baustein des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Hildesheim ist die Entwicklung einer einheitlichen, den heutigen Anforderungen entsprechenden **Wegweisung** für das Radverkehrsnetz und deren Dokumentation in einem digitalen Kataster. Hierbei sind die vorhandenen Strukturen und Vorgaben der Wegweisung im Landkreis Hildesheim zu beachten, die bereits in einem vom ADFC aufgestellten und mittlerweile durch den Landkreis Hildesheim weiterentwickelten Wegweiskataster dokumentiert sind. Ziel sollte die Ausweisung eines städtischen (Haupt-) Routennetzes unter Berücksichtigung der Integration der vorhandenen Wegweisung des Landkreises sein. Hierfür sollten im Stadtgebiet mindestens die Hauptrouten des Radverkehrsnetzes bzw. die im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes definierten Hauptverbindungen für den Radverkehr mit einer anforderungsgerechten Wegweisung versehen werden.

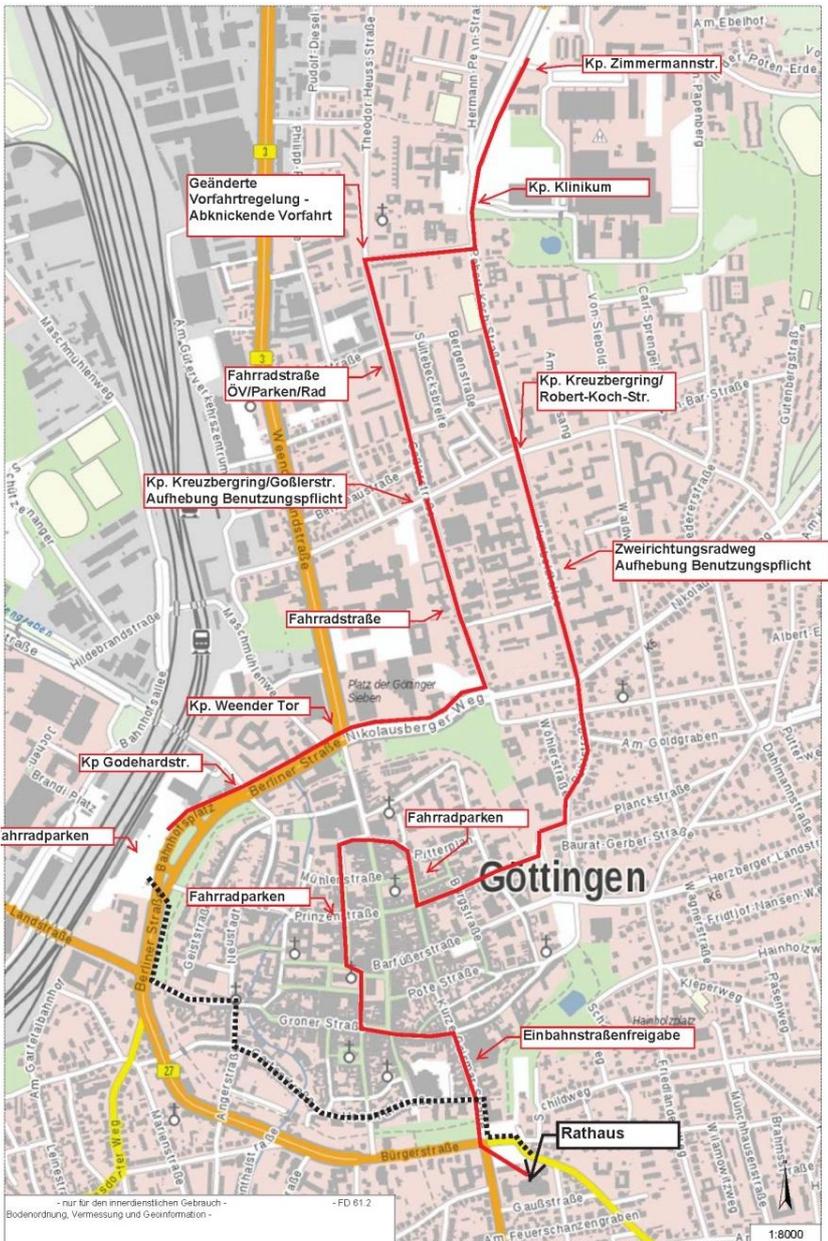
Für eine intensive **Öffentlichkeitsarbeit** rund um den Radverkehr in Hildesheim sollte der Informationsstand zum Radverkehr insgesamt verbessert werden, ein Ausbau der Serviceangebote erfolgen, der Radtourismus weiter gefördert werden, mit weiteren Akteuren kooperiert werden sowie ein festes Budget für die Öffentlichkeitsarbeit zu Verfügung stehen. Das Ziel einer aktiven Radverkehrsförderung zur Steigerung der Fahrradnutzung sollte die Schaffung eines positiven Fahrradklimas in Hildesheim sein. Hierzu sollten alle Akteure „an einem Strang ziehen“.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass für eine Steigerung der Radnutzung und einem gleichzeitigen Rückgang der Unfallzahlen in der Stadt Hildesheim das Zusammenwirken von infrastrukturellen Maßnahmen, Serviceaspekten rund ums Rad und Maßnahmen des Marketing eine wichtige Rolle spielen.

Anhang
Exkursion Göttingen
Fahrradparken Bestandserfassung

Exkursion Göttingen

Im Juli 2015 fand eine halbtägige Exkursion mit den Mitgliedern der AG Radverkehr Hildesheim nach Göttingen statt. Ziel der Fachexkursion im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für Hildesheim war es, am Beispiel Göttingen Anregungen durch Praxisbeispiele zu erlangen und mit Akteuren der Stadtverwaltung Göttingen in einen Erfahrungsaustausch zu kommen. Die Stadt Göttingen ist eine Stadt mit langjährigen Praxiserfahrungen in der Fahrradförderung. Dies zeigt sich u. a. auch am hohen Radverkehrsanteil (Modal Split ca. 27 %). Die Stadt war im Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen vier Mal in der Endrunde, dabei einmal Preisgewinnerin. Weiterhin ist sie Gründungsmitglied der AGFK Niedersachsen-Bremen. Als besonderes Highlight hat sie einen auf 4 km Länge bereits realisierten Radschnellweg zu bieten.



Routenplan zur Exkursion

An der Veranstaltung haben Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, der Verwaltung und den Verbänden der Stadt Hildesheim teilgenommen. In Göttingen wurden die Exkursionsteilnehmerinnen und Exkursionsteilnehmer von Herrn Lindemann (Fachbereichsleiter Planung, Bauordnung und Vermessung) begrüßt. Die Exkursion leiteten Herr Koss (Teamleiter Verkehrsplanung) und Herr Krieger (u. a. zuständig für die Radverkehrsplanung) der Stadt Göttingen. Mit Leihfahrrädern von der Radstation am Bahnhof Göttingen führte die Radtour vom Bahnhof über den e-Radschnellweg bis zum Klinikum in der Robert-Koch-Straße und von dort weiter bis zum Rathaus. An den einzelnen Haltepunkten wurden Informationen und Erfahrungen ausgetauscht.

Bereits der Bahnhof weist gleich mehrere interessante Themenfelder auf. Die Fahrradstation am Bahnhof bietet neben dem sicheren Einstellen von Rädern und dem Fahrradverleih auch noch weitere Serviceleistungen an (z.B. Schlauchomat, Luftstation, Waschanlage). Zahlreiche am Bahnhof abgestellte Fahrräder (in und außerhalb der Station) geben bereits einen deutlichen Hinweis auf eine hohe Fahrradnutzung in Göttingen.



Fahrradstation am Bahnhof Göttingen

Die frei nutzbare Abstellanlage am Bahnhof bietet Platz für mehrere 100 Fahrräder und ist meist aus- bzw. überlastet. Die Anlage wurde in den letzten Jahren insoweit „optimiert“, dass die verwendeten Anlehnbügel enger installiert wurden. Damit wird verhindert, dass weitere Fahrräder „dazwischen gequetscht“ werden. Dies hatte in der Vergangenheit zu chaotischen Situationen geführt.



Fahrradparken am Bahnhof Göttingen (links vor Umbau, rechts nach Umbau mit zusätzlicher Absperrung zum Fahrstreifen)

Direkt am Bahnhof startet auch der e-Radschnellweg, der erste seiner Art in Deutschland. Die Breite der Radverkehrsanlage ist auf eine hohe Frequentierung ausgelegt. Mehrere automatische Dauerzählstellen geben Auskunft über

die Nutzung des Radschnellweges. Um eine anforderungsgerechte Radverkehrsführung an den Knoten zu gewährleisten, wurden zum Teil freie Rechtsabbieger oder auch Busfahrstreifen zurückgebaut (z. B. am Knoten Berliner Straße/Weender Tor). Insgesamt steht der e-Radschnellweg unter der Prämisse der Massenbewältigung und der zügigen Fahrtgeschwindigkeiten im Radverkehr (z.B. auch „Grüne Welle“ für den Radverkehr über mehrere Knoten). Ein weiteres Element im Zuge des e-Radschnellweges sind Fahrradstraßen, in der Goßlerstraße sogar gleichzeitig mit Linienbusverkehr. Am Beispiel des 4 m breiten Zweirichtungsradweges der Robert-Koch-Straße wurden die taktilen Trennelemente zum Gehweg erläutert, die standardmäßig bei baulichen Radwegen im Zuge des e-Radschnellweges zum Einsatz kommen. Allerdings wurden auch Bereiche aufgezeigt, für die noch kein optimaler Lösungsansatz gefunden wurde, so z. B. eine abknickende Vorfahrt im Zuge der Fahrradstraßenachse sowie das Beibehalten einer freien Rechtsabbiegefahrbahn am Klinikum (als Kompromiss mit den Belangen des Rettungsdienstes).

Außerhalb des e-Radschnellweges waren noch diverse Abbiegehilfen, z. B. in der Bühlstraße, oder für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraßen zu sehen. Durch einen Bike-o-mat (ein Selbstbedienungsautomat) stehen den Radfahrenden rund um die Uhr die wichtigsten Utensilien rund um's Fahrrad zum Erwerb zur Verfügung. Die Lufttankstelle kann generell kostenfrei genutzt werden.

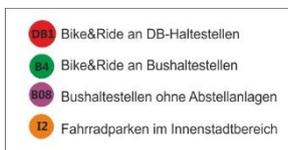
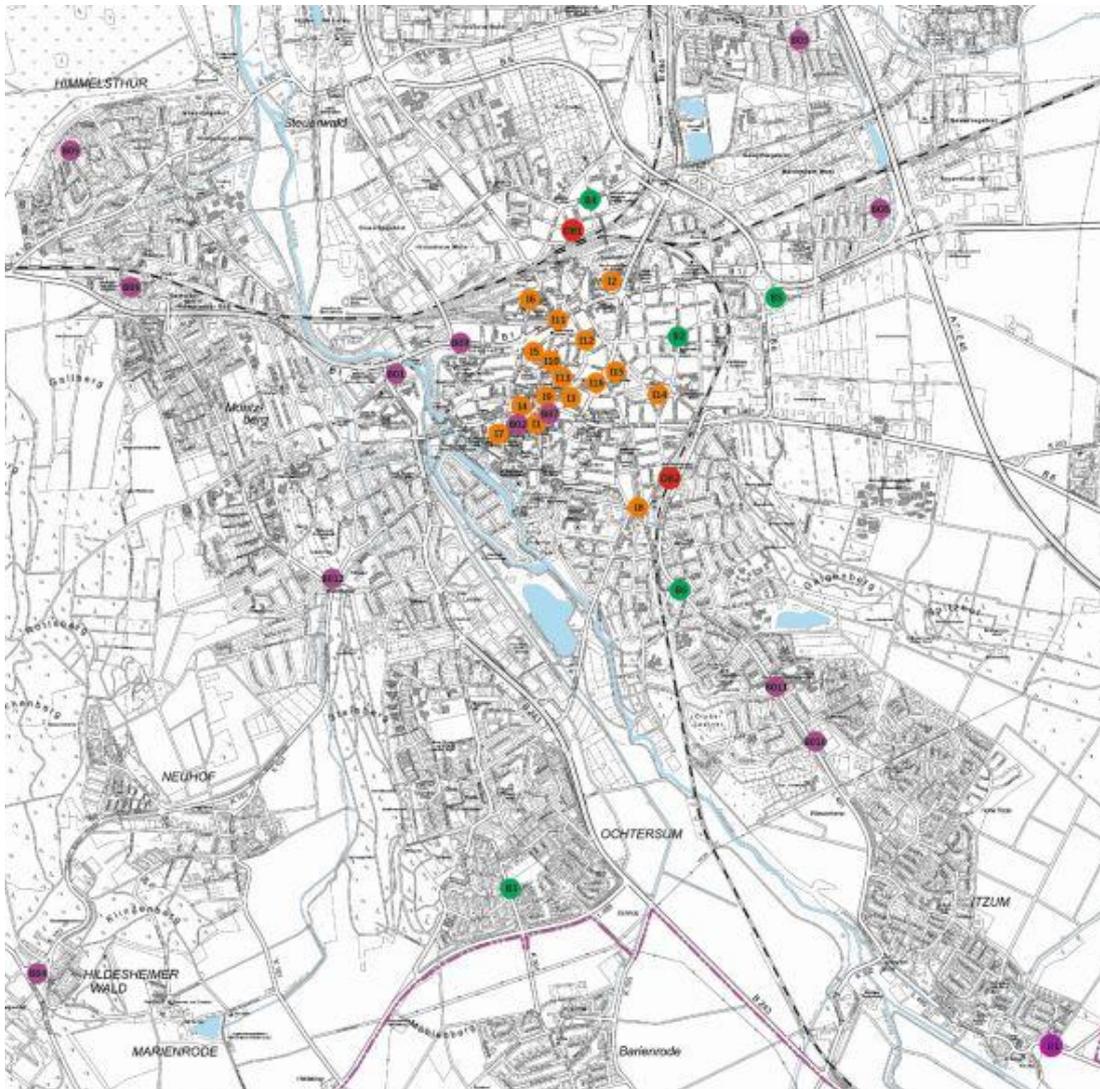


Teilnehmende an der Exkursion durch Göttingen

Im Anschluss an die Radtour kamen alle Beteiligten zu einer Abschlussbesprechung im Rathaus zusammen. Dabei gab es die Möglichkeit zur weiteren Diskussion und zum Erfahrungsaustausch. Insgesamt wurde die Exkursion mit der sehr informativen Führung durch Herrn Koss und Herrn Krieger von den Teilnehmenden als sehr aufschlussreich und interessant bezeichnet. Geplant ist zukünftig auch ein weiterer Erfahrungsaustausch zwischen den beiden Stadtverwaltungen.

Fahrradparken Bestandserfassung

Übersicht betrachtete näher Abstellanlagen



Näher betrachtete Anlagen im Bereich der Innenstadt

Altpetrisstraße (I 1)

Kurzbeschreibung

- Querstraße südlich der Schuhstraße in zentraler Lage
- Unmittelbare Nähe zum Gymnasium Josephinum
- Fußgängerzone, für den Radverkehr ganztägig freigegeben
- In der Umgebung viel Einzelhandel
- Zahlreiche Anlehnbügel vorhanden



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

42

25 + 0 + 0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen
- Vorhandene Fahrradabstellanlagen werden gut genutzt
- Kein weiterer Handlungsbedarf

Am Marienfriedhof (I 2)

Kurzbeschreibung

- Mehrere Behörden in der direkten Umgebung (Agentur für Arbeit, Finanzamt)
- Mehrere Standorte mit Vorderradklemmen, zum Teil defekt





Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der

Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden



Vorderradklemmen

88

11 + 0 + 0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Keine anforderungsgerechten Abstellanlagen vorhanden
- Zeitnah Entfernen der beschädigten Vorderradklemmen
- Empfohlen wird der Austausch der Anlagen gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter.

Am Ratsbauhof (I 3)

Kurzbeschreibung

- Teil der Fußgängerzone (Radverkehr frei) zwischen Schwemannstraße und Rathausstraße
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Anlagen am Anfang und Ende der Fußgängerzone
- Zahlreiche frei abgestellte Räder



Art der Abstellanlage



Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten	46
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	16 + 0 + 7
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Ausreichend Abstellplätze am Beginn der FGZ (Ecke Rathausstraße)
- Sehr gute Auslastung in der Fußgängerzone
- Mehrere frei abgestellte Räder lassen auf einen zusätzlichen Bedarf weiterer Anlagen an geeignetem Standort schließen. Daher wird die Einrichtung weiterer anforderungsgerechter dezentraler Abstellanlagen empfohlen.

Andreasplatz (I 4)

Kurzbeschreibung

- Der Platz liegt nahe der Fußgängerzone zwischen der St.-Andreas-Kirche und dem Zugang zur Andreaspassage
- Ein Standort mit Anlehnbügel
- Vereinzelt frei abgestellte Räder



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	8 + 0 + 2
Überdachung vorhanden	nein



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Überwiegend gute Auslastung der Anlage
- Weitere Standortprüfung der frei abgestellten Räder

Arnekenstraße (I 5)

Kurzbeschreibung

- Nördliche Innenstadt (Zugänge zur Arneken-Galerie), parallel zur zentralen Fußgängerzone
- Mehrere Standorte mit Anlehnbügel im Straßenverlauf
- Es gibt zwei Zugänge



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	50
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	18 + 2 + 0
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlagen sind insgesamt gut ausgelastet.
- Auffällig ist, dass fast alle Anlehnbügel nur mit jeweils einem Rad belegt sind. Die beiden Räder, die frei abgestellt sind, stehen im direkten Umfeld einer nicht ausgelasteten Anlage. Hier wäre ggf. Öffentlichkeitsarbeit bezüglich der beidseitigen Nutzung der Anlehnbügel sinnvoll.
- Kein Handlungsbedarf

Bischof-Janssen-Straße (I 6)

Kurzbeschreibung

- Die Bischof-Janssen-Straße liegt nördlich der B 1 im Nordwesten der Stadt
- Zwei Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen (Schwimmbad und Kreistag)
- Bei der Anlage am Kreistag ist ein beschädigter Anlehnbügel vorzufinden.

Schwimmbad



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	198
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	15 + 0 + 0
Überdachung vorhanden	nein

Kreistag Hildesheim



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	28
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	6 + 0 + 0
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Geringe Auslastung der Anlehnbügel an beiden Standorten. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Anlage beim Schwimmbad zu anderen Zeiten deutlich stärker ausgelastet ist.
- Der beschädigte Fahrradständer sollten ersetzt bzw. ausgetauscht werden.
- Kein Handlungsbedarf

Domhof (I 7)

Kurzbeschreibung:

- Platz direkt am Dom, im Westen der Stadt.
- Touristisches Ziel ohne direkte Abstellanlage



Art der Abstellanlage	-
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	0
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0 + 0 + 1
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Keine Abstellanlagen im Außenbereich des Doms vorhanden
- Der Domhof ist aber durchaus ein Bereich, der touristisch interessant ist und an dem viele Menschen arbeiten. Deswegen sollte hier Fahrradabstellanlagen angeordnet werden.

Goschentor (I 8)

Kurzbeschreibung

- Bereich südlich der Innenstadt, nahe der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst (HAWK)
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
44
14 + 0 + 0
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Kein Handlungsbedarf

Hoher Weg (I 9)

Kurzbeschreibung

- Innenstadtnaher Bereich in direkter Nähe zur zentralen Fußgängerzone
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen zwischen Rathausstraße und Schuhstraße.



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
36
14 + 4 + 1
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Auslastung der vorhandenen Abstellanlagen ist eher mittel.
- Auffällig ist, dass fast alle Anlehnbügel nur mit jeweils einem Rad belegt sind. Die Räder, die frei abgestellt sind, stehen z. T. im direkten Umfeld einer nicht ausgelasteten Anlage. Hier wäre ggf. Öffentlichkeitsarbeit bezüglich der beidseitigen Nutzung der Anlehnbügel sinnvoll.

Jakobstraße (I 10)

Kurzbeschreibung

- Innenstadtnaher Bereich in direkter Nähe zur zentralen Fußgängerzone
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen an der Bauverwaltung Hildesheim sowie am Beginn der Fußgängerzone



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden



Anlehnbügel

34

16 + 2 + 0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Auslastung am Standort Bauverwaltung ist eher gering.
- Am Beginn der Fußgängerzone übersteigt die Nachfrage das vorhandene Angebot.
- Empfohlen wird die Erweiterung der Anlage in direkter Nähe zur Fußgängerzone.

Kaiserstraße/ Hannoversche Straße - B 1 (I 11)

Kurzbeschreibung

- Kreuzungsbereich einer Hauptverkehrsstraße (mit Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten) nördlich der zentralen Innenstadt, direkte Nähe zur Fußgängerzone
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen

Nordseite (Hannoversche Straße)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	12
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	9 + 0 + 6
Überdachung vorhanden	nein

Südseite (Almsstraße)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	16
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	7 + 2 + 0
Überdachung vorhanden	nein



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Sehr gute Auslastung der Abstellanlagen
- Zahlreiche frei abgestellte Räder im Bereich der Hannoverschen Straße
- Empfohlen wird die Erweiterung der Anlage in direkter Nähe zur Fußgängerzone

Osterstraße (I 12)

Kurzbeschreibung

- Abschnitt von Kaiserstraße bis Jakobistraße (B 1), Einbahnstraße mit gegengerichtetem Radverkehr, geprägt durch Einzelhandel
- Mehrere dezentrale Fahrradabstellanlagen mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	66
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	17 + 1 + 5
Überdachung vorhanden	nein



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Mittlere bis geringe Auslastung
- Auffällig ist, dass fast alle Anlehnbügel nur mit jeweils einem Rad belegt sind. Die Räder, die frei abgestellt sind, stehen z. T. im nahen Umfeld einer nicht ausgelasteten Anlage. Hier wäre ggf. Öffentlichkeitsarbeit bezüglich der beidseitigen Nutzung der Anlehnbügel sinnvoll.
- Im Rahmen der geplanten Umgestaltung der Osterstraße sind weiterhin mehrere dezentrale Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen einzuplanen.

Rathausstraße (I 13)

Kurzbeschreibung

- Die Rathausstraße sowie der Platz am Markt liegen in der zentralen Innenstadt, am Beginn der Fußgängerzone
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
32
5 + 0 + 0
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Insgesamt sehr wenig Radverkehr zu beobachten, vermutlich in den Sommermonaten höhere Auslastung
- Anforderungsgerechte Anlagen sind vorhanden
- Ggf. wären weitere Serviceangebote z.B. für Radtouristen (Boxen, Schließfächer, Bügel für Räder mit Hänger) zu ergänzen.

Steingrube (I 14)

Kurzbeschreibung

- Platz im östlichen Bereich der Innenstadt
- Ein Standort mit anforderungsgerechter Anlage



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	32
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	5 + 0 + 0
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Auslastung zum Zeitpunkt der Erhebung eher gering, kein Handlungsbedarf

Theaterstraße (I 15)

Kurzbeschreibung

- Nähe zur Innenstadt und zum Theater für Niedersachsen (TfN)
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Anlagen, ein Standort mit Vorderradklemmen



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	54	28
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	20 + 2 + 0	8 + 0 + 0
Überdachung vorhanden	nein	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Auslastung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen mittel bis gut.
- Empfohlen wird der Austausch der vorhandenen Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Anlehnbügel.

Zingel (I 16)

Kurzbeschreibung

- Zentraler Knotenpunkt Zingel/ Theaterstraße, Hauptachse Radverkehr
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
34
9 + 0 + 0
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Kein Handlungsbedarf
- Die Auslastung ist gering.

Näher betrachtete Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen mit DB-Anschluss

Hauptbahnhof (DB 1)

Kurzbeschreibung

- Im Zuge der Umbauarbeiten im Bereich des Bahnhofsvorplatzes (Hauptbahnhof Südseite) wurden neue Fahrradabstellanlagen installiert. Die Umbauarbeiten waren zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht vollständig abgeschlossen.
- Ein Standort mit anforderungsgerechten Abstellanlagen auf der Nordseite des Bahnhofes.
- Mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, zum Teil mit Überdachung.

Hauptbahnhof - Nordseite



Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 36
 36 + 3 + 2
 nein

Hauptbahnhof – Südseite - Standort 1 – Bahnhofsvorplatz



Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 270
 265 + 17 + 14
 ja

Standort 2 – Sammelanlage



Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Sammelgaragen
 68
 45 + 2 + 0
 ja

Standort 3 – Anlage am Busbahnhof



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
154
41 + 0 + 0
nein

Standort 4 – Gegenüber des Bahnhofvorplatzes



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
42
42 + 40 + 14
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Das Angebot an Abstellplätzen am Hauptbahnhof deckt insgesamt nicht den Bedarf. Alle Anlagen in direkter Nähe zum Bahnhof waren an mehreren Erhebungszeiten sehr stark ausgelastet. Eine Vielzahl an Fahrrädern wird darüber hinaus in direkter Nähe zu den Anlagen aber auch im weiteren Umfeld des Bahnhofsvorplatzes frei abgestellt.
- Eine Erweiterung der Anlagen wird dringend empfohlen.
Hinweis: Die Bauarbeiten waren zum Zeitpunkt der Erhebungen (zuletzt April 2016) noch nicht vollständig abgeschlossen.
- Empfohlen werden darüber hinaus weitere Serviceangebote wie z. B. Fahrradboxen, oder die Etablierung einer Fahrradstation (vgl. hierzu auch Kap. 7.4).

Ostbahnhof (DB 2)

Kurzbeschreibung

- Haltepunkt im Regionalverkehr
- Zwei überdachte Standorte mit anforderungsgerechten Abstellanlagen, östlich und westlich des Eingangs

Ostbahnhof - Ostseite



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

24

24 + 11 + 9

ja

Ostbahnhof - Westseite



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

22

22 + 1 + 0

ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlagen sind in einem sehr guten Zustand und erscheinen insgesamt noch sehr neu.
- Die Auslastung ist sehr hoch. Die Nachfrage übersteigt das Angebot.
- Zum Erhebungszeitpunkt befanden sich mehrere nicht mehr fahrtüchtige Räder in den Anlagen. Diese sollten regelmäßig entfernt werden.
- Empfohlen wird die Erweiterung des Angebotes um weitere überdachte Anlagen sowie zusätzliche Serviceangebote (z.B. Fahrradboxen, Gepäckfächer) (vgl. hierzu auch Kap. 7.4).

Näher betrachtete Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen

Itzum (B 1)

Kurzbeschreibung

- Stadtteil im Süden von Hildesheim, überwiegend Wohnbebauung.
- Endhaltestelle
- Ein Standort mit anforderungsgerechten Abstellanlagen



Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
 20
 4 + 0 + 0
 nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist insgesamt eher gering ausgelastet.
- Ein Bügel ist beschädigt, dieser sollte zeitnah ersetzt bzw. ausgetauscht werden.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

Moltkestraße (B 2)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle liegt am Knotenpunkt zur Einumer Straße (zentraler Bereich in der östlichen Innenstadt, überwiegend Wohnen und Einzelhandel)
- Ein Standort mit anforderungsgerechten Abstellanlagen



Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden



Anlehnbügel
 8
 5 + 0 + 0
 nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand.
- Eine Kapazitätserweiterung ist derzeit eher nicht notwendig.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

Ochtersum Süd (B 3)

Kurzbeschreibung

- Stadtteil im Süden von Hildesheim, überwiegend Wohnbebauung.
- Endhaltestelle
- Ein Standort mit anforderungsgerechten Abstellanlagen



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.
- Die Anlage wird nicht angenommen (ggf. fehlende Kommunikation)

Anlehnbügel

8

0 + 0 + 0

nein

Ottostraße (B 4)

Kurzbeschreibung

- Haltestelle im Norden von Hildesheim, überwiegend Wohnumfeld, etwas Einzelhandel
- Ein Standort mit anforderungsgerechten Abstellanlagen



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

Anlehnbügel

8

0 + 0 + 0

nein

- Die Anlage wird nicht angenommen (ggf. fehlende Kommunikation)

P+R Berliner Kreisel (B 5)

Kurzbeschreibung

- Die Bushaltestelle befindet sich östlich der Innenstadt, in unmittelbarer Nähe zum Kreisverkehr an der B 6 bzw. B 1.
- Das Umfeld ist durch Gastro- und Gewerbeeinrichtungen im nördlichen Bereich und Wohnnutzung im Süden der Anlage geprägt.
- Ein Standort mit anforderungsgerechten Abstellanlagen.



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der

Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

16

0 + 0 + 0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage erscheint relativ neu.
- Eine Kapazitätserweiterung ist nicht notwendig.
- Die Anlage wird nicht gut angenommen (ggf. fehlende Kommunikation)
- Eine Überdachung sowie die durchgehende Befestigung des Untergrundes wären langfristig empfehlenswert.

Silberfundstraße (B 6)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle liegt an einer Hauptverkehrsstraße im Südosten von Hildesheim (Wohnen, Einzelhandel).
- Ein Standort mit anforderungsgerechten Abstellanlagen.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2 + 0 + 0
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand und gut ausgelastet.
- Das Angebot erscheint ausreichend. Eine Kapazitätserweiterung ist derzeit nicht nötig.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

Näher betrachtete Bushaltestellen ohne Bike+Ride-Anlagen

Dammtor und Bohlweg (B01/B02)

Kurzbeschreibung

- Zwei Haltestellen südwestlich der Innenstadt
- Wichtige Umsteigebeziehungen im Busnetz entlang einer Hauptverkehrsachse in zentraler Lage.
- Zwei frei abgestellte Räder wurden am Geländer auf der Brücke über den Eselsgraben aufgenommen.



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Es wurden vereinzelte Räder neben der Anlage abgestellt.
- Um den beobachteten Bedarf gerecht zu werden, sollten Abstellplätze eingerichtet werden.
- Kategorie 3 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.5)
- Das Platzangebot wäre zu prüfen.

Drispenstedt (B03)

Kurzbeschreibung

- Stadtteil im Nordosten von Hildesheim
- Die Haltestelle ist ein Endpunkt der Buslinie 1 und 13 und liegt in einem Wendebereich (Wohnumfeld).



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären im Bereich neben der Haltestelle vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.5)

Hildesheimer Wald (B04)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle liegt am Endhalt der Buslinie 3 (Wohnumfeld), im Südwesten von Hildesheim



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären im Bereich neben dem Wartehäuschen vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten.
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap.7.4)

Himmelsthür (B05)

Kurzbeschreibung

- Stadtteil im Nordwesten von Hildesheim (Wohnumfeld).
- Die Haltestelle ist der Endpunkt der Buslinie 1.



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären neben dem Warthäuschen auf der asphaltierten Fläche vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten.
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)

Im Koken-Hof (B06)

Kurzbeschreibung

- Stadtteil im Nordwesten von Hildesheim (Wohnumfeld).
- Die Haltestelle ist die Endhaltestelle der Buslinie 4.



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten.
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)

Schuhstraße (B07)

Kurzbeschreibung

- Haltestelle in der zentralen Innenstadt von Hildesheim, nahe der Fußgängerzone.
- Es bestehen wichtige Umsteigebeziehungen im Busnetz.



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Eine Vielzahl von frei abgestellten Rädern entlang der Schuhstraße zeigt die große Nachfrage an Abstellmöglichkeiten.
- Das vorherrschende Angebot ist nicht zufriedenstellend, das Aufstellen von Abstellanlagen wäre wünschenswert.
- Kategorie 3 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)

Stadtfeld Ost (B08)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle ist der Endpunkt der Linie 5 im Nordosten von Hildesheim (Wohnumfeld).



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären neben dem Wartehäuschen, um Abstellanlagen einzurichten.
- Für einen sicheren Stand der Räder ist dabei zu sorgen.
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)

Stadtwerke (B09)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle liegt nordwestlich der zentralen Innenstadt, angrenzend an die B 1.
- Bündelung der Hauptlinie 3 und Nebenlinie 8



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten.
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)

Südfriedhof (B010)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle liegt im Südosten von Hildesheim und ist Endpunkt der Linie 3.
- Die Buslinien 3, 4 und 9 treffen hier zusammen.
- Auf der westlichen Seite der Haltestelle liegt der Südfriedhof und auf der Ostseite ein P+R - Parkplatz.



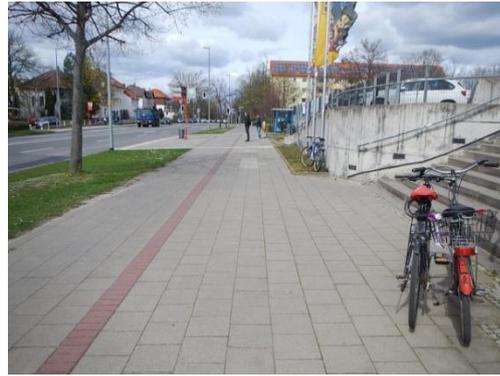
Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten.
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)

Universität (B011)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle Universität liegt im Südosten von Hildesheim.
- Die Buslinien 3, 4 und 9 treffen hier zusammen.
- Es wurden frei abgestellte Räder im Bereich der Treppe zum Bereich mit diversen Einkaufsmöglichkeiten aufgenommen. Um die Universität zu erreichen nutzen die Radfahrenden wahrscheinlich die Treburger Straße. Es handelt sich darum wahrscheinlich um Kunden von z. B. Edeka, die ihr Rad vor der Treppe abstellen.



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die frei abgestellten Räder im direkten Umfeld der Haltestelle zeugen vom Bedarf an Abstellplätzen.
- Platzkapazitäten wären vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten.
- Kategorie 3 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)

Waldquelle (B012)

Kurzbeschreibung

- Die Haltestelle liegt im Westen von Hildesheim.
- Die Buslinien 3 und 4 treffen hier aufeinander.



Bewertung/Handlungsempfehlung

- Platzkapazitäten wären vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten.
- Kategorie 4 gemäß Einschätzung (vgl. Kap. 7.4)