



## Radverkehrskonzept für die Gemeinde Isernhagen

### Befahrung

---

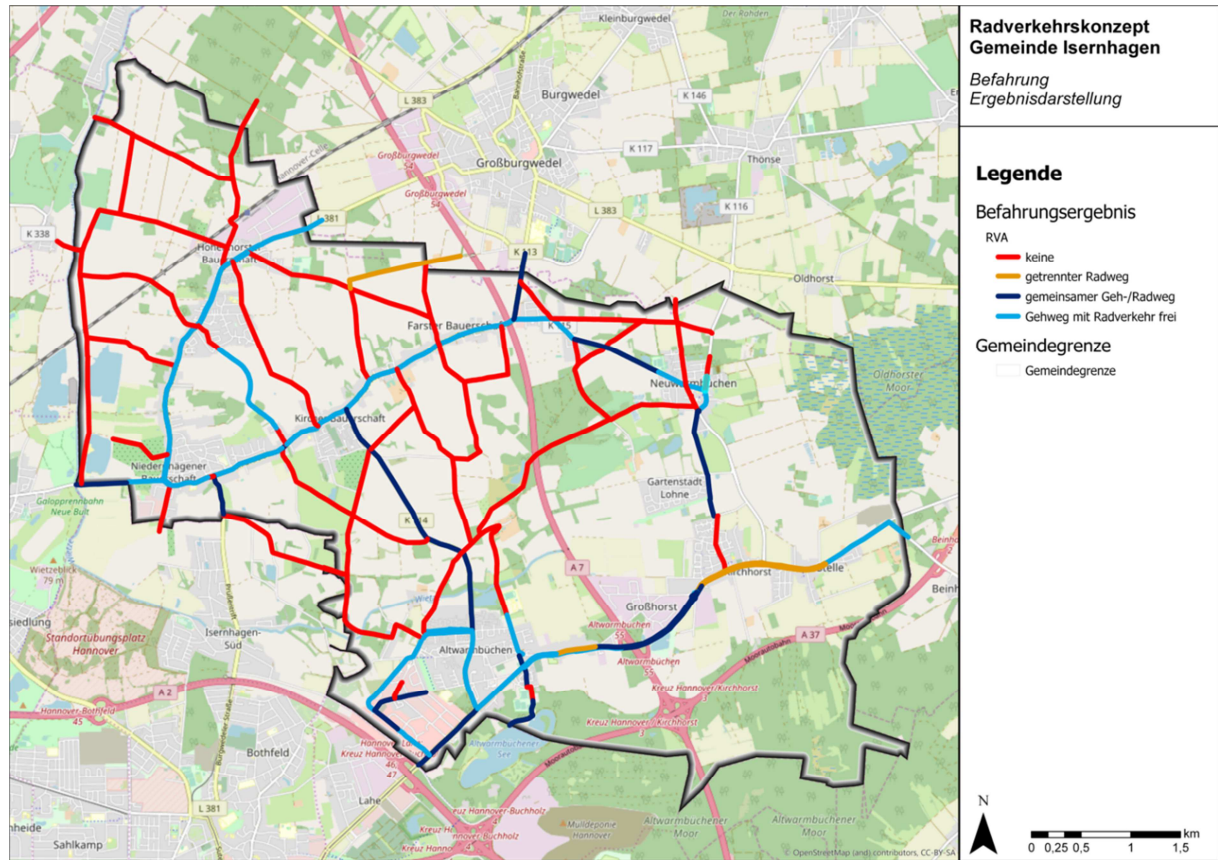
Das Projekt-Team der energielenker Beratungs GmbH hat vom 13.05.19 bis 14.05.19 eine zweitägige Befahrung im Isernhagener Gemeindegebiet durchgeführt. Zu diesem Zweck waren zwei Mitarbeiter des Planungsbüros selbst mit dem Fahrrad unterwegs und haben sich einen Eindruck von den bestehenden Radrouten gemacht.

Mittels GPS-gestützter Software wurden verschiedene Informationen zu den bestehenden Radrouten erfasst. So konnte beispielweise eine vor-Ort-Aufnahme der verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs, deren Beschilderung und der Fahrbahnoberflächen erfolgen. Relevante Daten und Informationen wurden direkt erfasst und in ein GIS-System übertragen. Zusätzlich Bilder der einzelnen Streckenabschnitte dienen als weitere Grundlage für die anschließende Bestandsbewertung.





Die Auswertung der erfassten Führungsformen ergab folgendes Ergebnis:



Zentrale Erkenntnisse, die das Projekt-Team während der Befahrung sammeln konnte sind:

- 1) Der Radverkehr wird entlang von örtlichen oder überörtlichen Straßen vorwiegend gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt (gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg mit Radfahrer frei)



- 2) Abseits des klassifizierten Straßennetzes sind i. d. R. keine Radverkehrsanlagen vorzufinden. Größtenteils erfolgt eine gemeinsame Führung des Rad- und Pkw-Verkehrs (Mischverkehr) in verkehrsberuhigten Bereichen.



- 3) Die Radverkehrsrouten sind teilweise mit Wegweisern beschildert, die den Verlauf des Radwegenetzes anzeigen und z. T. auch Zielrichtungen angeben.





- 4) Stellenweise konnten Beschädigungen der Fahrbahnoberfläche festgestellt werden.



- 5) Viele Radverkehrsanlagen sind nur einseitig und sehr schmal ausgebaut. Durch den Zweirichtungsbetrieb und die gleichzeitige Nutzung durch Fußgänger sowie Radfahrer könnten Konfliktpotenziale entstehen.



- 6) Es konnten einige Querungshilfen an relevanten Stellen im Radroutennetz vorgefunden werden. Weitere Bedarfe an signifikanten Gefahrenstellen werden weiterführend analysiert.





- 7) An relevanten Standorten (bspw. Bahnhof) konnten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgefunden werden. Weiterführend werden die Ausbaupotenziale der Abstellmöglichkeiten im Gemeindegebiet und deren Eignung untersucht.



- 8) Als Best-Practice-Beispiele für zukünftige Planungen, stellte sich insbesondere die Radverkehrsinfrastruktur am Baugebiet Wietzeau heraus.



In einem weiteren Schritt wird das Projekt-Team die Ergebnisse der Befahrung aufbereiten und auswerten. Es werden Steckbriefe für jeden einzelnen Streckenabschnitt erstellt und Bewertungen in den Kategorien „Führungsform“, „Beschilderung“ und „Fahrbahnoberfläche“ vorgenommen. Mittels Fehlerpunkten machen die Steckbriefe einzelne Handlungsbedarfe sichtbar und sollen dazu beitragen, eine sichere sowie geeignete Radverkehrsinfrastruktur in

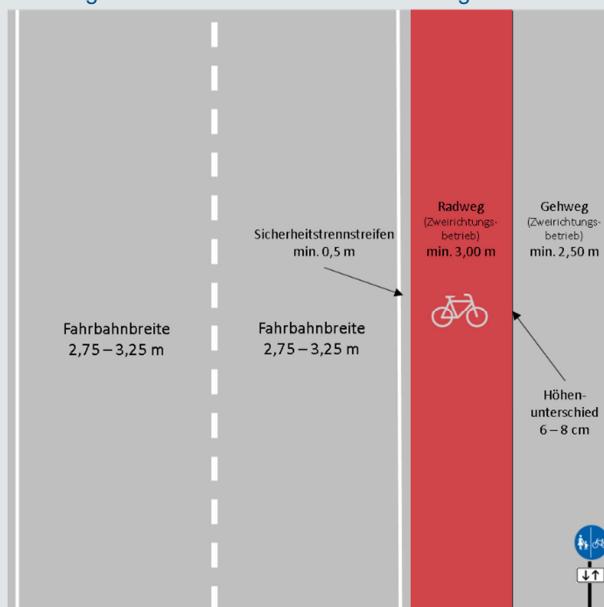


Kfz-Belastung	Kfz/Tag: 1.998 (DTV)	
Schwerlastverkehrsanteil	10,70 %	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
Straßenbreite	7,50 m	
<b>Bewertung der straßenräumlichen Situation des Radverkehrs</b>		
<b>Führungsform</b>	Gehweg	
	Radverkehrsanlage	einseitiger Gehweg mit Radverkehr frei (Zweirichtungsbetrieb)
	Breite	2,50 m
	Bewertung	<b>2/4 Punkte</b>
<b>Beschilderung</b>	Typ	Verkehrszeichen
	Bewertung	<b>0/2 Punkte</b>
<b>Fahrbahn</b>	Oberflächenqualität	gepflastert
	Oberflächenbewertung	vereinzelte Bodenwellen
	Bewertung	<b>2/4 Punkte</b>
<b>Gesamtbewertung</b>		<b>4/10 Punkte</b>
<b>Handlungsempfehlung</b>	<p><b>Änderung der Führungsform</b></p> <p>Der erfasste Gehweg mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ ist aufgrund der einseitigen Führung beider Fahrrichtungen nicht zulässig. Die geforderte Mindestbreite von 3,00 m im einseitigen Zweirichtungsbetrieb laut ERA 2012 wird nicht erfüllt.</p> <p>Eine Verbreiterung der Fläche des gemeinsamen Geh- und Radweges kann erwirkt werden, indem der Sicherheitstrennstreifen (Grünstreifen) zur parallel verlaufenden Kreisstraßen reduziert wird. Aktuell überschreitet dieser die empfohlene Mindestbreite von 0,5 m für innerörtliche und 1,75 m für außerörtliche für Radverkehrsanlagen.</p> <p>Aufgrund der hohen Nutzungsfrequenz, die auf diesem Streckenabschnitt zu erwarten ist, kann alternativ auch eine Umgestaltung des gesamten Straßenraumes in Betracht gezogen werden. So könnte zusätzlicher Raum für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Die Pkw-Fahrbahn könnte dabei auf die Mindestbreite von 5,50 m laut RASt (2006) reduziert werden. So kann Platz für einen parallel verlaufenden aber räumlich getrennten Geh- und Radweg (im Zweirichtungsbetrieb) geschaffen werden. Dieser sollten die</p>	





nachfolgend skizzierten Breitenanforderungen erfüllen.



Da sich die beschriebene Umgestaltung dieses Abschnittes lediglich auf die Mindestanforderungen der jeweiligen Fahrbahnbreiten bezieht, ist zusätzlich zu prüfen, ob durch eine Verlagerung des Straßenraumes in westliche Richtung (dichter an die Trassenführung der Stadtbahn heran) weitere Raumpotenziale geschaffen werden können.

#### Beseitigung von Wegeschäden

Die erfassten Bodenwellen (voraussichtlich durch Baumwurzeln verursacht) sollten beseitigt werden, um dem Radverkehr eine möglichst sichere und angenehm befahrbare Fahrbahnoberfläche zur Verfügung zu stellen.