Stadt Bad Bevensen

Radverkehrskonzept 2025

Stadt Bad Bevensen

Radverkehrskonzept 2025

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990
E-Mail: info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bearbeitung: Rainer Dargel
Tim Behring
Andrea Wohlfahrt

Hannover, im April 2025

Inhalt

1. Aufgabenstellung 1

2. Bestandsanalyse 1

2.1. Straßennetz und Infrastruktur 1

2.2 Radverkehrsanlagen und Führungsformen 2

2.3 Fahrradparken 3

2.4 Defizite und Handlungsbedarf 3

3. Netzkonzept 4

3.1 Rahmenbedingungen 4

3.2 Zielnetz 5

3.3 Vorzugsrouten 6

4. Führungselemente und Ausbaustandards 7

5. Maßnahmenbausteine 9

5.1 Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts 9

5.2 Attraktivitätssteigerung von Vorzugsrouten 10

5.3 Aufwertung autoarmer Nebenrouten 10

5.4 Qualitätsoffensive Fahrradparken 11

5.5 Maßnahmenpriorisierung und Kostenschätzung 12

6. Öffentlichkeitsarbeit 14

Verzeichnis der Abbildungen

1 Straßennetz und Infrastruktur

2a Führungsformen Radverkehr

2b Führungsformen Radverkehr östliches Stadtgebiet

3a Fahrradparken westliches Stadtgebiet
(Bahnhof, Schulzentrum, Nahversorger Medinger Straße)

3b Fahrradparken östliches Stadtgebiet
(Kurhaus, Diana-Klinik, Waldschule, HGZ)

3c-g Fahrradparken Zielschwerpunkte (Fotos)

4 Defizite und Handlungsbedarf

5 Zielnetz

6 Vorzugsrouten

7 Römstedter Straße – Querschnitt 01

8 Römstedter Straße – Querschnitt 02

9 Römstedter Straße – Querschnitt 03

10 Röbbeler Straße – Querschnitt 04

11 Röbbeler Straße – Querschnitt 05

12 Klein Hesebecker Straße – Querschnitt 06

13 Dahlenburger Straße – Querschnitt 07

14 Klein Bünstorfer Straße – Querschnitt 08

15 Radverkehrsführungsformen Alltagsroute

16 Jahnstraße – Querschnitt 09

17a+b Bahnhofsunterführung Westrampe

17c Bahnhofsunterführung, Zugang Gleis 2

17d Bahnhofsunterführung Ostrampe

18 Lindenstraße - Querschnitt 10

19 Medinger Straße/Lindenstraße – Variante 1

20 Medinger Straße/Lindenstraße – Variante 2

21 Bergstraße - Querschnitt 11

22 An der Aue - Querschnitt 12

23 Radverkehrsführung Verknüpfungspunkt Göhrdestraße

24 Radverkehrsführung Göhrdestraße, Umsetzung 1. Stufe

25 Radverkehrsführung Göhrdestraße, Umsetzung 2. Stufe

26 Entwicklung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

27 Radverkehrsführung auf Nebenrouten

28 Maßnahmenpriorisierung

Verzeichnis der Tabellen

Tab1 Fahrradparken an Zielschwerpunkten

Tab2 Kostenschätzung

1. Aufgabenstellung

Seit Inkrafttreten der StVO-Novelle von 2009 und der Herausgabe der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist der Handlungsbedarf insbesondere hinsichtlich einer Aktualisierung der Radwegebenutzungspflicht gestiegen.

Darüber hinaus geht es darum, den Umsetzungsstand des 2004 vorgeschlagenen Maßnahmenprogramms zu evaluieren sowie weiter bestehende Hindernisse, Probleme und Schwachstellen zu identifizieren und in einer Checkliste zusammenzustellen.

Zielsetzung ist die Entwicklung umsetzungsfähiger Maßnahmenbausteine, die dazu beitragen, dass Radverkehr als integraler Bestandteil des vorliegenden Mobilitätskonzeptes verstanden wird und in diesem Sinne weitere Nutzerpotenziale im Alltags- und Freizeitverkehr erschließt.

Dabei können auch Synergieeffekte aus der Überlagerung mit dem Radwegekonzept für den Landkreis Uelzen genutzt werden, da ein wesentlicher Teil der zukünftigen Haupt- und Nebenrouten in Bad Bevensen über klassifizierte Straßenabschnitte verläuft.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde in enger Abstimmung mit den beteiigten Akteuren (u. a. NLStbV, Landkreis Uelzen, Polizei, ADFC) erarbeitet. Darüber hinaus erfolgten mehrere Ortsbegehungen zusammen mit der Verkehrskommission. Die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes wurden auf einer öffentlichen Informationsveranstaltung mit TÖB-Beteiligung im Oktober 2024 sowie auf der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt im Dezember 2024 vorgestellt.

2. Bestandsanalyse

2.1. Straßennetz und Infrastruktur

Das Straßennetz in Bad Bevensen ist geprägt von vier Landesstraßen, die im östlichen Stadtgebiet zusammenlaufen und dort auch eine Erschließungsfunktion übernehmen (**vgl. Abb. 1**).

Im westlichen Stadtgebiet fungiert die L 252 als Umgehungsstraße und verknüpft in der Weiterführung Bad Bevensen mit der B4 als überregionaler Hauptverkehrsachse.

Von den drei Kreisstraßen hat die K 56 eine wichtige Erschließungsfunktion für das westliche Stadtgebiet und verbindet darüber hinaus den Ortsteil Medingen mit der Kernstadt.

Ebenfalls im westlichen Stadtgebiet stellen kommunale Straßen die Erschließung des für Bad Bevensen wichtigen Bahnhofs dar und/oder bilden direkte Zubringerachsen zum klassifizierten Straßennetz.

Die für den Radverkehr relevanten Infrastruktureinrichtungen und Zielschwerpunkte verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. Während im westlichen Stadtgebiet sich die Versorgungsschwerpunkte, öffentlichen Einrichtungen, Schulzentrum und Bahnhof konzentrieren, befinden sich im östlichen Stadtgebiet die Kureinrichtungen, Beherbergungsbetriebe sowie die größeren Kliniken.

Aufgrund der vorhandenen Straßennetzstruktur und der Verteilung der Siedlungsbereiche sowie der Infrastruktureinrichtungen auf beiden Seiten der Ilmenau tritt eine starke Verkehrsbündelung im Zuge der Ilmenaubrücke
(Demminer Allee) mit einem Verkehrsaufkommen von über 15.000 Kfz/Tag auf.

Dagegen liegen die Verkehrsstärken auf den übrigen Abschnitten des klassifizierten Straßennetzes (ohne Umgehungsstraße L 252) jeweils deutlich unter 10.000 Fahrzeugen/Tag und bilden für den Radverkehr wegen ihrer direkten Linienführung wichtige Achsen in der Nahmobilität.

2.2 Radverkehrsanlagen und Führungsformen

Auf den außerörtlichen Streckenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes werden straßenbegleitende Geh-/Radwege für den Zweirichtungsverkehr angeboten (**vgl. Abb. 2a u. 2b**). Auf den innerörtlichen Streckenabschnitten besteht eine Radwegebenutzungspflicht im Verlauf der Römstedter Straße, Göhrdestraße, Demminer Allee sowie der Klein Bünstorfer Straße.

Im Verlauf der Medinger Allee (K 56) wurde die Benutzungspflicht zwischen Medingen und der Kernstadt aufgehoben, im weiteren Verlauf der K 56 wird ein in Richtung Süden verlaufender Schutzstreifen bis zur Einfahrt zum Schulzentrum angeboten.

Darüber hinaus wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Dies betrifft überwiegend Streckenabschnitte auf Gemeindestraßen, die teilweise auch als Tempo-30-Zone gekennzeichnet sind.

Im gesamten Verlauf der Fußgängerzone ist der Radverkehr ohne Einschränkungen zugelassen.

Straßenunabhängige Wegeverbindungen über die Ilmenau und im Kurbereich, die auch eine Netzfunktion für den Radverkehr beinhalten, sind mit Z 240 (Gemeinsamer Geh-/Radweg) bzw. mit Z 241 (Getrennter Geh-/Radweg) gekennzeichnet.

2.3 Fahrradparken

In den **Abb. 3a und 3b** sind die Standorte und Kapazitäten von Fahrradabstellanlagen an ausgewählten Zielschwerpunkten im westlichen und östlichen Stadtgebiet dargestellt.

Knapp 150 Abstellplätze einschließlich Einzelboxen werden auf beiden Seiten des Bahnhofs angeboten, davon ca. 75 % auf der Ostseite. Stichprobenhafte Erhebungen im Dezember 2018, Januar 2019 und August 2020 zeigen eine durchschnittliche Auslastung von knapp 60 %, wobei die ungesicherten Anlehnbügel auf der Ostseite deutlich stärker in Anspruch genommen werden als auf der Westseite. Ca. 200 nicht überdachte Abstellplätze, verteilt über drei Standorte, werden an der KGS angeboten, ca. 40 an der Waldschule.

Am HGZ stehen 80 überdachte Fahrradabstellplätze zur Verfügung, die Diana-Klinik verfügt über 65 Abstellplätze, verteilt auf zwei Standorte. Am Kurhaus und an den Nahversorgern im Bereich der Medinger Straße bzw. Göhrdestraße werden den Besuchern/Kunden jeweils bis zu 20 Fahrradabstellplätze angeboten. In den **Abb. 3c – 3g** sind die einzelnen Standorte fotografisch dokumentiert.

2.4 Defizite und Handlungsbedarf

Ganz allgemein fehlen Querungssicherungen im Verlauf wichtiger Radverkehrsverbindungen (**vgl. Abb. 4**). Dies betrifft zum Beispiel Übergänge im Verlauf der Göhrdestraße, Demminer Allee bzw. Lindenstraße/Bergstraße.

In der Klein Bünstorfer Straße erfolgt der Wechsel der Radverkehrsführung vom Schutzstreifen zum gegenüberliegenden Geh-/Radweg (Z 241) deutlich vor dem FGÜ, der als Querungshilfe genutzt werden könnte. An den Einmündungen Brückenstraße/Demminer Allee und Kurze Bülten/L 252 müssen Radfahrende ungesichert die stark befahrende Landesstraße queren, um den vorhandenen Geh-/Radweg auf der jeweils gegenüberliegenden Seite zu erreichen.

Ein großes Problem für Radfahrende stellt die Göhrdestraße dar. Fahrbeziehungen zwischen Innenstadt und den durch das östliche Stadtgebiet führenden Landesstraßen können wegen der Radwegebenutzungspflicht auf der Südseite nicht direkt, sondern müssen umwegig über Dreiecksinseln und mehrfache Fahrbahnseitenwechsel abgewickelt werden.

In der weiterführenden Römstedter Straße ist die Radwegebenutzungspflicht stadteinwärts hinsichtlich der verfügbaren Breite nicht StVO-konform und führt zu Unverträglichkeiten mit dem Fußverkehr. Auch im Bereich der Fußgängerzone und der als Einbahnstraße ausgewiesenen Lüneburger Straße sind Einschränkungen in der Befahrbarkeit durch Kurbetrieb und Fußgänger zu beobachten.

Die mögliche Alternativroute zur Fußgängerzone im Verlauf Lindenstraße/Bergstraße/An der Aue ist durch fehlende Durchgängigkeit am Knoten Lindenstraße/ Medinger Straße gekennzeichnet.

Der Personentunnel am Bahnhof mit seinen langen Rampen auf beiden Seiten ist für Radfahrende derzeit nur schiebend nutzbar. Dadurch sind Fahrbeziehungen im Kernbereich des Stadtgebietes, für die eine Querung der Bahnanlage erforderlich ist, stark beeinträchtigt.

Auf wichtigen im Alltags- und Freizeitverkehr nutzbaren straßenunabhängigen Wegeverbindungen fehlen Beleuchtung und entsprechende Wegweisung, darüber hinaus würde eine Oberflächenstabilisierung auf Teilabschnitten die Attraktivität erheblich steigern, zum Beispiel bezüglich der vorhandenen Wegeverbindung zwischen Elbe-Seiten-Kanal und HGZ südlich der Römstedter Straße.

Der vor wenigen Jahren eingerichtete Schutzstreifen stadteinwärts im Verlauf der Medinger Straße ist mit ca. 1,80 m deutlich breiter als das Schutzstreifen-Regelmaß von 1,50 m. Zu beobachten ist, dass er daher von Kfz trotz ausreichender Kernfahrbahnbreite häufig überfahren wird, was dem ursprünglichen Ziel einer Sicherheitsverbesserung für Radfahrende entgegenläuft. Das Beispiel zeigt, dass der Einsatz neuer Führungselemente öffentlichkeitswirksam begleitet werden sollte, wie auch geplante Änderungen in der Radverkehrsführung allgemein in einem Bürgerdialog erläutert werden sollten.

Generell besteht darüber hinaus erheblicher Handlungsbedarf bezüglich der Bereitstellung anforderungsgerechter, überdachter und sicherer Fahrradabstellanlagen an den Schulen, größeren Betrieben sowie im Bereich der Nahversorger (**vgl. auch Abb. 3c – 3g**).

3. Netzkonzept

3.1 Rahmenbedingungen

Die Stadtstruktur von Bad Bevensen und das vorhandene Straßen- und Wegenetz bieten gute Voraussetzungen für die Aktivierung von Radverkehrspotenzialen in der Nahmobilität.

Die Distanz zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen und den Zielschwerpunkten Schulen, Kliniken, Bahnhof, öffentliche Einrichtungen, Kureinrichtungen und Geschäftszentrum sind mit max. drei Kilometern absolut fahrradtauglich und auch ohne Pedelec/E-Bike gut zu bewerkstelligen. Das Radverkehrsnetz baut auf vorhandenen Verbindungen des klassifizierten Straßennetzes auf und integriert sowohl Abschnitte einzelner Gemeindestraßen als auch straßenunabhängige Wegeverbindungen.

Hervorzuheben ist, dass keine neuen Radwege bzw. Radwegelückenschlüsse erforderlich sind. Vielmehr geht es darum, Barrieren abzubauen und das Radfahren auf dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz komfortabler und sicherer zu gestalten.

Gemäß StVO und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) – Neuausgabe der aktuellen Fassung für 2026 geplant – ist auf den innerörtlichen Streckenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes in Bad Bevensen keine Radwegebenutzungspflicht mehr vorzusehen.

Eine Radverkehrsführung im Mischverkehr mit den Kfz bedeutet in der Regel eine stärker wahrnehmbare Präsenz von Radfahrenden im Straßenraum. Diese können sich schneller fortbewegen, müssen weniger Verzögerungen an Knotenpunkten hinnehmen und ermöglichen eine bessere Nutzbarkeit der Gehwege durch Fußgängerinnen und Fußgänger sowie mobilitätseingeschränkte Personen.

Dieser letzte Aspekt spielt auch eine Rolle bei der Umsetzung möglicher Alternativrouten zur Hauptachse des Fußverkehrs zwischen Göhrdestraße und Medinger Straße. Da bis auf notwendige Verbesserungen bei straßenunabhängigen Verbindungen die Maßnahmenschwerpunke vorrangig das klassifizierte Straßennetz betreffen, wurde eine Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern sowie der Verkehrsbehörde frühzeitig eingeleitet und während der gesamten Laufzeit des Projektes weitergeführt.

3.2 Zielnetz

Das Radverkehrsnetz unterscheidet Hauptrouten, Nebenrouten und ergänzende Verbindungen. Letztere sind zumeist straßenunabhängig bzw. können als autoarme Routen gekennzeichnet werden (**vgl. Abb. 5**).

Die Hauptrouten erschließen alle wesentlichen Ziele in Bad Bevensen und stellen ebenfalls die Verknüpfung mit den Nachbarräumen sicher. Zwischen dem Ortsteil Medingen und der westlichen Kernstadt kommen auch Nebenrouten in Betracht, die eine direkte Verknüpfung mit der Bahnhofswestseite und dem Gewerbegebiet Am Fliegenberg bzw. dem Versorgungsschwerpunkt in der Stadtmitte beinhalten.

Im östlichen Stadtgebiet erschließen mehrere Nebenrouten die einzelnen Siedlungsbereiche, die auch eine Zubringerfunktion zu den sternförmig zusammenlaufenden Landesstraßen übernehmen.

Im Zielnetz sind darüber hinaus zwei besondere Bausteine dargestellt:

- Auch wenn die Bahnhofsunterführung zurzeit für Radfahrende nicht befahrbar ist, stellt sie aufgrund ihrer zentralen Lage im Stadtgebiet ein wichtiges Netzelement dar, das unterschiedliche Fahrbeziehungen zwischen beiden Seiten der Bahnanlagen ermöglicht.

- Für Rad fahrende Schülerinnen und Schüler der KGS steht eine zentrale Wegeverbindung zur Verfügung, über die die einzelnen Abstellanlagen direkt und straßenunabhängig erreicht werden können. Diese dient als Querspange zwischen Klein Bünstorfer Straße und Demminer Allee (L 252) und kann sowohl aus Richtung Norden (Medinger Straße/Lindenstraße) als auch aus Richtung Süden über die K 22 (Klein Bünstorf) genutzt werden.

  Aufgrund der Größe des Schulzentrums mit seinen knapp 2.000 SuS (Schülerinnen u. Schülern) stellt diese Achse ebenfalls eine wichtige Hauptroute im Zielnetz der Stadt Bad Bevensen dar.

3.3 Vorzugsrouten

Aus dem Zielnetz und den über das Stadtgebiet verteilten Zielschwerpunkten können folgende Hauptachsen mit bestehender bzw. zukünftiger Radverkehrsbündelung abgeleitet werden (**vgl. Abb. 6**):

1) Medingen – Medinger Allee – Medinger Straße – Klein Bünstorfer Straße

2) Bahnhof – Lindenstraße – Bergstraße – An der Aue – Brückenstraße – Göhrdestraße – Römstedter Straße bis HGZ.

Die hohe Bedeutung des Knotens Medinger Straße/Lindenstraße ergibt sich aus der Verknüpfung dieser beiden Routen. Ergänzungsrouten mit zusätzlicher Erschließung resultieren im westlichen Stadtgebiet aus der Lage des Bahnhofs, des zentralen Geschäftsbereiches sowie dem Standort der KGS.

Im östlichen Stadtgebiet bilden die weiteren Landesstraßen Dahlenburger Straße, Röbbeler Straße und Klein Hesebecker Straße sowie Gollener Weg die Ergänzungsrouten mit zusätzlicher Erschließungsfunktion.

Aus der Zusammenführung der vier Landesstraßen lässt sich für den Verknüpfungsbereich Göhrdestraße eine hohe Bedeutung für Radverkehrsbeziehungen im östlichen Stadtgebiet ableiten.

Als Maßnahmenschwerpunkte für eine Verbesserung der Radverkehrsführung lassen sich demnach auf Basis der Vorzugsrouten mit Hauptachsen und Ergänzungsrouten folgende Netzabschnitte herausfiltern:

- Bahnhofsunterführung
- Knoten Medinger Straße/Lindenstraße
- Göhrdestraße
- Direkte Anbindung HGZ östlich Elbe-Seiten-Kanal.

4. Führungselemente und Ausbaustandards

Straßenbegleitende gemeinsame Geh-/Radwege sollten eine Breite von 2,50 Metern zuzüglich Sicherheitstrennsteifen aufweisen. Die Breite von Sicherheitstrennstreifen beträgt außerorts 1,75 m, innerorts 0,50 m und 0,75 m neben ruhendem Verkehr (Kfz-Längsparken).

Die auf außerörtlichen Streckenabschnitten vorhandenen Radwege weisen oft eine Breite von unter 2,50 m auf, da sie vor dem Inkrafttreten der StVO-Novelle von 2009 und der Herausgabe der ERA 2010 angelegt worden sind.

Eine Verbreiterung wird hier von den Baulastträgern aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht angestrebt, der Neubau von Radwegen erfolgt in der Regel jedoch nach ERA-Standards.

Auch auf innerörtlichen Streckenabschnitten entsprechen die vorhandenen Geh-/Radwege (Z 240 bzw. Z 241) im Stadtgebiet von Bad Bevensen nur punktuell den o. g. ERA - Anforderungen. Darüber hinaus bestehen oft zusätzliche Einschränkungen durch Einfahrten, Beleuchtungsmasten, Beschilderungspfosten etc., so dass eine Führung im Mischverkehr anzustreben ist.

Bei einer Beibehaltung eines Benutzungsrechtes auf Gehwegen ist zu berücksichtigen, dass hier nur mit Schrittgeschwindigkeit (v_{max} = 6 km/h) Rad gefahren werden darf.

Eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ermöglicht direkte Fahrbeziehungen in den Knotenpunkten. Bei vorhandener Flächenverfügbarkeit und ausgeprägten Linksabbiegebeziehungen könnten durch eine Markierung von aufgeweiteten, rot eingefärbten Radaufstellstreifen (ARAS) vor der Kfz-Haltelinie Zeit-und Sicherheitsvorteile für Radfahrende angeboten werden.

Ein weiteres Führungselement im innerstädtischen Straßennetz stellen Schutzstreifen dar. Aufgrund der vom Gesetzgeber im April 2020 beschlossenen Abstandsregelung von 1,50 m zwischen Radfahrenden und überholenden Kfz ist der Einsatz von beidseitigen Schutzstreifen wegen der Einschränkungen bei Begegnungsfällen im Kfz-Verkehr sowie fehlender Überholmöglichkeiten nur noch bei sehr breiten Straßenräumen möglich.

Ein wirksames Element zur Sicherung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn stellt bei den zumeist begrenzten straßenräumlichen Verhältnissen in Bad Bevensen die Markierung von Piktogrammketten mit Sinnbild Radverkehr dar (**vgl. Abb. 7-14**). Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist durch einen im März 2025 vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung herausgegebenen Erlass geregelt.

Ein besonders attraktives Führungselement stellen Fahrradstraßen dar, auf denen Radfahrende sich bevorzugt gegenüber dem Kfz-Verkehr bewegen können. In Verknüpfung mit querungssichernden Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Dunkelampel mit Anforderungstaster/Induktionsschleife) können Fahrradstraßen zur wesentlichen Attraktivitätssteigerung von Alltagsrouten und somit zu einer wirkungsvollen Förderung des Radverkehrs insgesamt beitragen.

Ein neues Element der Radverkehrsführung stellt die ebenfalls vom Gesetzgeber beschlossene Einrichtung von Fahrradzonen dar, was eine flächenmäßige Ausweitung von Fahrradstraßen in einem geschlossenen Wohnquartier beinhaltet (**vgl. Abb. 26**). Die Einrichtung von Fahrradzonen wird insbesondere in neuen Siedlungsgebieten mit vielen jungen Familien als geeignetes Verkehrslenkungsmodell angesehen, um bereits frühzeitig Impulse für eine fahrradaffine Nahmobilität zu setzen.

5. Maßnahmenbausteine

5.1 Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts

Die Maßnahme betrifft vorrangig Geh-/Radwege mit Kennzeichnung durch Z 240 bzw. Z 241 an klassifizierten Straßen (**vgl. auch Maßnahmensteckbriefe 1 u. 2**).

Die Einrichtung eines richtungstreuen Benutzungsrechts wird auf Streckenabschnitten mit geringem Fußverkehrsaufkommen, einer Mindestbreite von 2,00 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen und ausreichenden Sichtbeziehungen, für vertretbar angesehen.

Auf dem ausbaufreien Abschnitt der Medinger Allee zwischen Medingen und der Kernstadt hat der Landkreis Uelzen bereits die Radwegebenutzungspflicht auf dem 1,75 m breiten Geh-/Radweg zugunsten eines Benutzungsrechts aufgehoben.

Auch wenn die Maßnahme in Anpassung an die StVO-Regelung erfolgt ist, ist an dieser Stelle anzumerken, dass

- eine Oberflächensanierung der Seitenanlage zur besseren Nutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen nach wie vor empfohlen wird,
- Gehwege mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ von Radfahrenden nur mit Schrittgeschwindigkeit (v_{max} = 6 km/h) benutzt werden dürfen.

Auch bei einer Umwandlung von straßenunabhängig geführten Geh-/Radwegen in Gehwege mit Benutzungsrecht durch Radfahrende ist der Aspekt der eingeschränkten Fahrgeschwindigkeit zu beachten.

Bei einer Aufteilung der Radwegebenutzungspflicht erfolgt in den Übergangsbereichen innerorts/außerorts ein Wechsel der Radverkehrsführung, der je nach örtlicher Situation (u. a. Kfz-Geschwindigkeitsniveau, -verkehrsaufkommen, Sichtbeziehungen, Straßenraumcharakteristik) durch Querungshilfen zu sichern ist. Standorte für eine mögliche Querungssicherung sind in **Abb. 4** dargestellt.

5.2 Attraktivitätssteigerung von Vorzugsrouten

Die in **Abb. 6 und Abb. 15** dargestellten Vorzugsrouten mit Haupt- und Nebenachsen, die in Bad Bevensen das Kerngerüst der Radverkehrsverbindungen bilden, sollten durch folgende Maßnahmen qualitativ verbessert werden:

- Sicherung einer Befahrbarkeit der Bahnhofsunterführung durch Radfahrende (**vgl. Abb. 17a-d**).
- Querungssicherung am Knoten Medinger Straße/Lindenstraße (**vgl. Abb. 19 und 20**).
- Einrichtung von Fahrradstraßen im Verlauf Bahnhofstraße/Lindenstraße/Bergstraße/An der Aue als attraktive zu befahrende Alternativroute zur Hauptachse des Fußverkehrs im Verlauf Lüneburger Straße/Kirchstraße/Brückenstraße (**vgl. Abb. 18, 21, 22**).
- Neuordnung der Radverkehrsführung im Verknüpfungsbereich Göhrdestraße (**vgl. Abb. 23-25**)

Die vorgeschlagenen Maßnahmen, die im Einzelnen auch in gesonderten Steckbriefen detailliert beschrieben werden, bilden in ihrer Gesamtheit ein Handlungspaket zur Stärkung des Radverkehrs auf den vorhandenen Hauptachsen.

5.3 Aufwertung autoarmer Nebenrouten

Auch wenn der Schwerpunkt des Alltagsradverkehrs den Korridoren des klassifizierten Straßennetzes sowie einzelnen Streckenabschnitten von Gemeindestraßen zugeordnet wird, gibt es aufgrund der besonderen Stadtstruktur von Bad Bevensen auch Verbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen, die für den Alltags- und Freizeitverkehr relevant sind. Dies ist bedingt durch das Vorhandensein mehrerer Brücken über die Ilmenau, die einer Nutzung durch Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind (**vgl. Abb. 27**).

Für bestimmte Wegebeziehungen zwischen dem durch die Ilmenauniederung getrennten östlichen und westlichen Stadtgebiet kann eine Nutzung attraktiv sein, wenn die Anforderungen hinsichtlich einer ausreichenden Beleuchtung, einer komfortablen und witterungsunabhängig zu befahrenen Oberfläche sowie einer Querungssicherung an Hauptverkehrsstraßen erfüllt werden.

Um Kurgästen sowie Besucher*innen von Bad Bevensen attraktive Freizeitrouten in der Nahmobilität anzubieten, ist eine Erweiterung der autoarmen Nebenroute zu bequem abzufahrenden Rundrouten denkbar, die mit einer entsprechenden Wegweisung ausgewiesen werden sollten.

5.4 Qualitätsoffensive Fahrradparken

Die in den **Abb. 3a – g** aufgezeigten Beispiele von Fahrradabstellanlagen an Schulen, Betrieben und Nahversorgern zeigen deutlichen Handlungsbedarf an. Die an der KGS und an verschiedenen Nahversorgern angebotenen Abstelleinrichtungen wirken wie aus der Zeit gefallen und erscheinen dringend modernisierungsbedürftig. Die Aufstellung anforderungsgerechter Anlehnbügel mit Witterungsschutz und ausreichender Dimensionierung wird hier als besonders dringlich angesehen (**vgl. Tab. 1**).

Am Bahnhof ist zusätzlich der Sicherungsaspekt zu berücksichtigen. Auch wenn hier bereits auf beiden Seiten Einzelboxen angeboten werden, stellen die mit Code oder Handy-App gesicherten Sammelanlagen in der Regel die für Nutzer bessere Variante dar. Während Einzelboxen für einen bestimmten Zeitraum fest vermietet werden (unabhängig von der tatsächlichen Nutzung), lassen gesicherte Sammelanlagen eine Überbelegung von 10 – 15 % zu, da die Radverkehrsnachfrage erfahrungsgemäß in Abhängigkeit von Arbeitszeit und Witterung schwankt.

Empfohlen wird ein stufenweises Vorgehen in Abstimmung mit Betrieben, Einzelhandel und Schulträgern. Impulsgebend könnte sich in diesem Zusammenhang die Bereitstellung anforderungsgerechter Anlehnbügel mit Witterungsschutz im Bereich der öffentlichen Einrichtungen in Bad Bevensen (z. B. Rathaus, Kurhaus) auswirken.

Standort	Kapazität	Vorschlag 1. Stufe
Bahnhof Ostseite		
- gesichert	31	Gesicherte Sammelanlage mit 30 Anlehnbügeln
- ungesichert	74	
Bahnhof Westseite		
- gesichert		
- ungesichert		
KGS	206	Ersatz durch 100 Anlehnbügel überdacht
Waldschule	40	Ersatz durch 20 Anlehnbügel überdacht
Diana-Klinik (im Südbereich)	65	Ersatz durch 20 Anlehnbügel überdacht
HGZ	80	Ersatz durch 40 Anlehnbügel überdacht
Edeka	10	Ersatz durch 10 Anlehnbügel überdacht
Netto	15	Ersatz durch 10 Anlehnbügel überdacht
Aldi	10	-
Lidl	20	Ersatz durch 10 Anlehnbügel überdacht
Kurhaus	18	Überdachung

Tab. 1 Fahrradparken an Zielschwerpunkten

5.5 Maßnahmenpriorisierung und Kostenschätzung

In **Abb. 28** sind die empfohlenen Priorisierungsstufen der einzelnen Maßnahmenbausteine zusammenfassend dargestellt.

Die **höchste Priorität** wird bei folgenden Maßnahmen gesehen:

- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf innerörtlichen Streckenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes und Sicherung der Radverkehrsführung im Verknüpfungspunkt Göhrdestraße (1. Stufe).
- Herstellung einer Befahrbarkeit der Bahnhofsunterführung für Radfahrende
- Querungssicherung durch Umgestaltung des Knotens Medinger Straße / Lindenstraße.
- Einrichtung von Fahrradstraßen (Lindenstraße, Bergstraße, An der Aue) und Fahrradzonen (1. Stufe).
- Sicherung einer straßenunabhängigen Zubringerroute zum HGZ (Beleuchtung, Oberflächenstabilisierung, Wegweisung)
- Aufstellen zeitgemäßer Anlehnbügel mit Witterungsschutz an den Schulen sowie an Einkaufsschwerpunkten, gesicherte Sammelanlage auf der Bahnhofsostseite.

Der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit wird ebenfalls eine hohe Priorität beigemessen, weil sie ganz wesentlich zu einer Erfolg versprechenden Umsetzung der o. g. Maßnahmenbausteine beitragen kann.

Tab. 2 zeigt eine Übersicht der geschätzten Kosten für die einzelnen Maßnahmenbausteine mit einer hohen Priorisierung unter Berücksichtigung der einzelnen Baulastträger. Für die Stadt Bad Bevensen werden Kosten in einer Größenordnung zwischen 200.000 € und 400.000 € in einer **1. Priorität** abgeschätzt.

Kostenschätzung	**Kostenklasse (in €)**	**Baulast**
1. Regelkonforme Radverkehrsführung		
- Römstedter Straße	10.000 - 20.000	Land Niedersachsen
- Röbbeler Straße	<10.000	Land Niedersachsen
- Göhrdestraße 1. Stufe	50.000 - 100.000	Land Niedersachsen
- Demminer Allee	10.000 - 20.000	Land Niedersachsen
- Klein Bünstorfer Straße	20.000 -50.000	Landkreis Uelzen
2. RV-Führung durch Schützenholz	20.000 -50.000	Stadt Bad Bevensen
3. Zuwegung HGZ	50.000 -100.000	Stadt Bad Bevensen
4. Befahrbarkeit Bahnunterführung	10.000 - 20.000	Stadt Bad Bevensen
5. Umgestaltung Knoten Medinger-/Lindenstraße		
➢ Variante A Signalisierung	100.000 - 250.000	Landkreis Uelzen/Stadt Bad Bevensen
➢ Variante B Minikreisverkehr	50.000 - 100.000	Landkreis Uelzen/Stadt Bad Bevensen
6. Einrichtung von Fahrradstraßen	10.000 - 20.000	Stadt Bad Bevensen
7. Einrichtung von Fahrradzonen	10.000 - 20.000	
- 1. Stufe	20.000 - 50.000	Stadt Bad Bevensen
- 2. Stufe	20.000 - 50.000	Stadt Bad Bevensen
8. Fahrradparken		
- 1. Stufe Bahnhof	50.000 - 100.000	Stadt Bad Bevensen
9. Markierung von Piktogrammen Jahnstraße	10.000 - 20.000	Stadt Bad Bevensen

Tab. 2 Kostenschätzung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Umsetzung von administrativen Maßnahmen in der 1. Priorität mit relativ geringem Kostenaufwand zu bewerkstelligen ist. Baulich aufwändigere Maßnahmen in einer hohen Priorität stellen Maßnahmen zur Querungssicherung und zur Modernisierung von Fahrradparken an Zielschwerpunkten sowie zur Verbesserung von straßenunabhängigen Wegeverbindungen dar (Zuwegung HGZ).

6. Öffentlichkeitsarbeit

Die Erfahrungen in anderen Kommunen haben gezeigt, dass die Regelungen zur Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen sowie der Einsatz und die Auswirkungen von anderen Führungselementen des Radverkehrs in der Bevölkerung weniger bekannt sind.

Durch die vom Gesetzgeber im April 2020 beschlossenen Änderungen der StVO, z. B. hinsichtlich Halteverbot an Schutzstreifen bzw. Abstandsregelung zwischen Kfz und Rad beim Überholen, erhält die innerörtliche Radverkehrsführung im Mischverkehr eine noch höhere Bedeutung mit den entsprechenden Auswirkungen u. a. auf das Verkehrsgeschehen im Verlauf der durch das Stadtgebiet führenden Landesstraßen.

Radwegebenutzungspflicht, richtungstreues bzw. gegenläufiges Benutzungsrecht, die Funktion von Schutzstreifen und Fahrradstraßen sowie die vom Gesetzgeber neu aufgenommene Fahrradzone sollten vor der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmenbausteine hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile öffentlichkeitswirksam dargestellt und erläutert werden. Dazu eigenen sich Bürgerinformationsveranstaltungen als auch Workshops, auf denen einzelnen Themenbereiche vertieft behandelt werden können.

Bewährt haben sich in diesem Zusammenhang auch Aktionstage, an denen gemeinsam mit interessierten Bürger*innen Befahrungen vor Ort durchgeführt und an Problemstellen über mögliche Lösungsansätze diskutiert wird (z. B. Abstandsregelung Kfz/Rad mit Poolnudeln, Flächenverfügbarkeit einer Fahrrad-straße, Vor- und Nachteile von Schutzstreifen, Nutzungsverträglichkeit zwischen Fuß- und Radverkehr). Um den Stellenwert des klima- und gesundheitsfreundlichen Radverkehrs in der Nahmobilität noch stärker zu unterstreichen, könnten einzelne Aktionstage auch dazu genutzt werden, Teilabschnitte der dargestellten Vorzugsrouten für eine Fahrradnutzung stundenweise zu reservieren, um die Möglichkeit eines verzögerungsarmen, komfortablen und konfliktfreien Radfahrens direkt kennenzulernen.

Empfohlen wird, die Umsetzung von radverkehrsfördernden Maßnahmen durcheinen zwei- bis dreimal pro Jahr tagenden Arbeitskreis von Fachleuten und interessierten Bürger*innen begleiten zu lassen und jeweils am Ende eines Haushaltsjahres den Stand des Umsetzungsprozesses zu evaluieren.