



**Beratungsbericht**

# Impulsberatung Fahrrad-Mobilität

## für die Samtgemeinde Hesel

**Klimaschutz- und  
Energieagentur  
Niedersachsen** 

Im Auftrag der

**Klimaschutz- und Energieagentur**

**Niedersachsen GmbH**

Osterstr. 60 | 30159 Hannover

Dortmund/Bremen, im Oktober 2022

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Am Wall 142

28195 Bremen

**Sabrina Wörmann M. Sc.**

**Bildnachweis**

Titelseite: Planersocietät

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Anlass der Beratung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Anschrift und Ansprechperson der Kommune</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Beschreibung Beratungsareal</b>	<b>8</b>
3.1	Anschrift und Beschreibung	8
3.2	Karte	9
3.3	Problemstellung	10
3.4	Haltestellen	11
3.5	Rolle der OD B72 im kreisweiten Alltagsradnetz	12
<b>4</b>	<b>Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge</b>	<b>14</b>
4.1	Vorliegende Planung – Ausbau und Umverteilung des Seitenraums	14
4.2	Verlegung und Gestaltung der Haltestellen	19
4.3	Kommunikation & Information	23
<b>5</b>	<b>Fördermöglichkeiten</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Fazit</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>Literatur</b>	<b>26</b>

## Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Impressionen des Untersuchungsraums.....	6
Abbildung 2: Ortsbegehung am 20.09.2022 .....	7
Abbildung 3: Schematischer Bestandsquerschnitt B72.....	8
Abbildung 4: Karte des Bestands im Untersuchungsbereich Ortsdurchfahrt B72.....	9
Abbildung 5: Impression B72 .....	10
Abbildung 6: Impression B72 .....	10
Abbildung 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Straßen (nach ERA 2010) und Einordnung der Ortsdurchfahrt Hesel B72.....	11
Abbildung 8: Haltestellen Am Timmersberg (West).....	12
Abbildung 9: Haltestelle Am Timmersberg (Ost).....	12
Abbildung 10: Vorgehen der in der Konzepterstellung im Landkreis Leer .....	13
Abbildung 11: Ausschnitt aus dem Radverkehrsnetz für den Landkreis Leer (Entwurfsstand Oktober 2022).....	13
Abbildung 12: Schematische Darstellung der Planung .....	14
Abbildung 13: Bewertung Vorplanung Knoten B72/Im Brink/Planstraße .....	16
Abbildung 14: Beispiel für eine Gehwegüberfahrt im Bielefelder Westen (Arndtstraße).....	17
Abbildung 15: Beispiel für den Einsatz von Schrägbordsteinen an Grundstückszufahrten (Bocholt) .....	18
Abbildung 16: Ausschnitt aus Planung Haltestelle Ost (Quelle: Thalen Consult GmbH 2022) .....	19
Abbildung 17: Ausschnitt aus Planung Haltestelle West (Quelle: Thalen Consult GmbH 2022) .....	19
Abbildung 18: Ausschnitt aus dem Buchungssystem der Kienzler Stadtmobiliar GmbH .....	22

# 1 Anlass der Beratung

## Einleitung und Zielsetzung

Auf kommunaler Ebene ist die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr eine konkrete Möglichkeit, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken und gleichzeitig die Lebensqualität vor Ort entscheidend zu verbessern. Voraussetzung dafür ist eine sichere und attraktive Infrastruktur für Radfahrende – für jedes Alter und für die unterschiedlichen Ansprüche an Platz (Lastenräder) und Geschwindigkeit (E-Bikes).

Die „Impulsberatung Fahrrad-Mobilität“ bietet niedersächsischen Kommunen die Möglichkeit, zu einer konkreten und akuten Fragestellung mit Hilfe von Expertenwissen erste Ideen und Impulse im Bereich der Radverkehrsförderung zu entwickeln. Es handelt sich dabei um ein Beratungsangebot der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN). Die Samtgemeinde Hesel hat sich mit einer spezifischen Planungsfrage zur Radverkehrsführung an der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 72 um die Impulsberatung beworben, für die gemeinsam mit den Expert:innen des Planungsbüros eine fahrradfreundliche Lösung gefunden werden soll. Ziel ist es, in einem kurzen Bericht die Problemlage darzustellen und umsetzbare Maßnahmen zu skizzieren. Ergänzt wird der Bericht um Informationen zu Förderprogrammen für die Umsetzung der Maßnahmen.

## Aufgabenstellung der Kommune

Untersucht wird die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Hesel (B72) im Abschnitt zwischen der L24 im Süden und dem Ortsausgang im Norden in Höhe der Rathausstraße. Problematisch sind die schmalen Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind. Dem Radverkehr steht derzeit keine adäquate Radinfrastruktur zur Verfügung, wenngleich diese aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eigentlich erforderlich wäre.

Aus Sicht der Verwaltung ist es das Ziel, die Nebenanlagen zu verbreitern und zu ertüchtigen. Hier gilt es, zukünftig zielführende Lösungen zu erarbeiten. Dies hat die Gemeinde Hesel bereits in den vergangenen Monaten auf den Weg gebracht. Dem Planungsbüro liegt eine Vorplanung zur B72 aus Juni 2022 vor, die vom Ingenieurbüro Thalen Consult GmbH erarbeitet wurde. Am 30.06.2022 hat die Politik die Umsetzung der Planung beschlossen.

Gemeinsam haben sich die Gemeinde Hesel und die Planersocietät darauf geeinigt, die Zielsetzung der Impulsberatung dahingehend auszuweiten, dass die Planersocietät die vorliegenden Planungen prüft und bewertet. Darüber hinaus sollen die im Rahmen der Verlegung der Haltestellen neu zu schaffenden Fahrradabstellanlagen ebenso geprüft und bewertet werden, auch hierzu liegen der Planersocietät erste Planungen vor. Nicht zuletzt hat die Planersocietät vorgeschlagen, im Rahmen der Beratung erste Vorschläge für eine umfassende zielgruppengerechte Information der Bürger:innen zur geplanten Umbaumaßnahme zu machen.

Abbildung 1: Impressionen des Untersuchungsraums



Quelle: Planersocietät

## 2 Anschrift und Ansprechperson der Kommune

### **Ansprechperson der Gemeinde Hesel**

Jens Pollmann

Stabsstelle Gemeindeentwicklung

Rathausstraße 14, 26835 Hesel

[j.pollmann@hesel.de](mailto:j.pollmann@hesel.de)

Telefon 04950 3942

### **Durchführung der Beratung vor Ort**

Datum: 20. September 2022

Zeit: 10:30 Uhr – 12:30 Uhr

Abbildung 2: Ortsbegehung am 20.09.2022



Quelle: Planersocietät

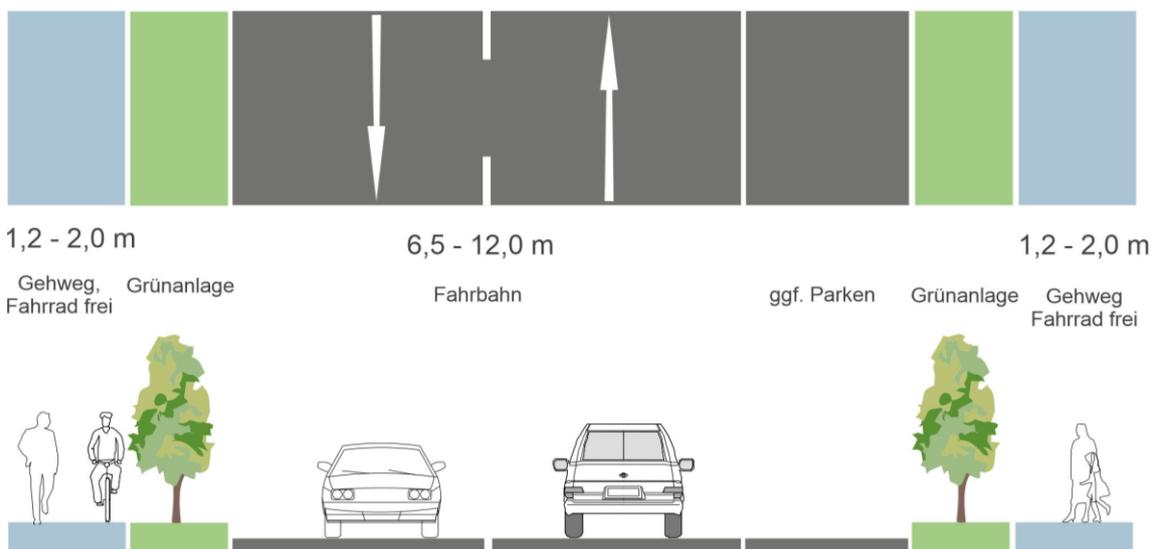
## 3 Beschreibung Beratungsareal

### 3.1 Anschrift und Beschreibung

#### B72 (Leeraner Straße und Auricher Straße)

- Plangebiet verläuft zwischen der L24 im Süden und dem Ortsausgang im Norden in Höhe der Rathausstraße
- Klassifizierte Ortsdurchfahrt, Bundesstraße
- Innerörtliche Verkehre durch Erschließung von Wohngebieten, Gewerbe, Dienstleistung und Einzelhandel, aber auch erheblicher Anteil von Durchgangsverkehren
- Tempo 50
- Gehwege durchgehend für Radverkehr freigegeben, Breiten zwischen 1,2 und 2,0 m
- Fahrbahnquerschnitte zwischen 6,5 m und 12 m
- Zwei Bushaltestellen im Plangebiet (Am Timmersberg)
- Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 11.800 Kfz (Stand 2015)
- Schwerververkehrsanteil von ca. 10 %

Abbildung 3: Schematischer Bestandsquerschnitt B72



Quelle: Planersocietät

### 3.2 Karte

Abbildung 4: Karte des Bestands im Untersuchungsbereich Ortsdurchfahrt B72



Quelle: Planersocietät

### 3.3 Problemstellung

Der Untersuchungsraum Ortsdurchfahrt B72 in Hesel hat sowohl für den Durchgangsverkehr als auch für die Erschließung wichtiger Ziele im Gemeindegebiet eine zentrale Funktion. Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2015 haben Verkehrsmengen von 11.800 Kfz/d und einen Schwerverkehranteil von etwa 10 % ergeben. Die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Planungsareal 50 km/h. Gemäß der Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Straßen (ERA 2010; Abb. 7) wird die B72 hier aufgrund der vorherrschenden Gegebenheiten dem Belastungsbereich III zugeordnet. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils ist die Trennung von Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr erforderlich. Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn wird im vorliegenden Fall nicht empfohlen.

Derzeit steht dem Radverkehr keine ausreichende Infrastruktur zur Verfügung. Im Seitenraum gibt es Gehwege, die durch das Zusatzzeichen 1022-18 für den Radverkehr freigegeben sind, die jedoch nicht den Breitenanforderungen entsprechen (1,2 m – 2,0 m). Aufgrund der geringen Breiten kommt es zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr.

Aufgrund der derzeitigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnung sind Radfahrende auf den Gehwegen nur zu Gast und müssen in besonderem Maße auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren (StVO Anlage 2 zu § 41 Absatz 1). Diese Führungsform entspricht nicht den Ansprüchen des Radverkehrs. Gemäß der ERA 2010 wäre im Belastungsbereich III. die Führung auf Radfahrstreifen, Radwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen zu empfehlen.

Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt ist in weiten Teilen der Ortsdurchfahrt nicht breit genug, um Radfahrstreifen zu markieren. Folglich ist eine bauliche Maßnahme zur Schaffung der benötigten Radinfrastruktur unumgänglich. Alternative Routenführungen des Radverkehrs sind ausgeschlossen, da diese nicht die zentralen Ziele entlang der Ortsdurchfahrt erschließen. Eine Ortsumgehung für den Kfz-Verkehr ist zwar seit einigen Jahren im Gespräch, kann jedoch kurz- und mittelfristig nicht umgesetzt werden.

Abbildung 5: Impression B72

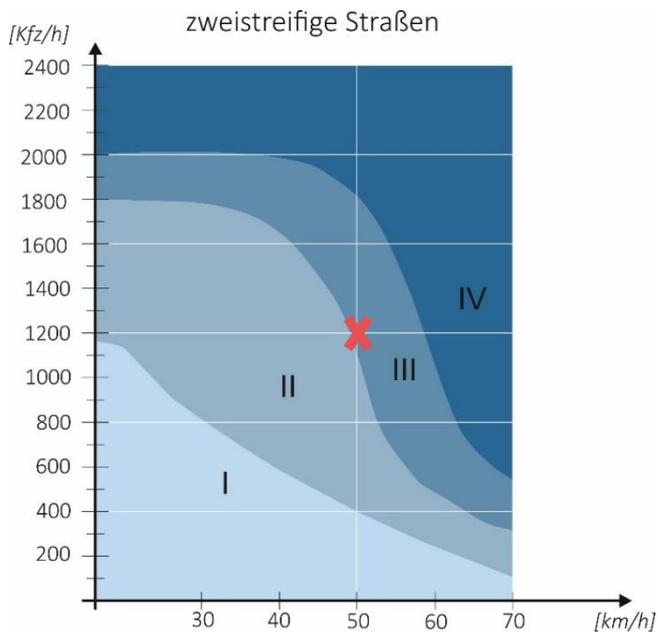


Abbildung 6: Impression B72



Quelle: Planersocietät

Abbildung 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Straßen (nach ERA 2010) und Einordnung der Ortsdurchfahrt Hesel B72



### 3.4 Haltestellen

Im Bereich der Ortsdurchfahrt liegen die beiden Bushaltestellen „Am Timmersberg“. Von hier fahren regelmäßig Busse der Linie 460 in den Norden nach Aurich und in den Süden nach Leer sowie der Linie 625 nach Remels. Die Betriebszeiten sind werktags zwischen 6:30 und 21:30 Uhr und am Wochenende zwischen 9:30 und 20:30 Uhr. Das ÖPNV-Angebot wird nach Aussage der Verwaltung sowohl von Schüler:innen als auch von Pendler:innen stark genutzt.

Beide Haltestellen erfüllen die Anforderungen derzeit nicht. Die Haltebuchten sind nicht ausreichend bemessen und es fehlen Abstellanlagen für Fahrräder. Es sind zum einen zahlenmäßig zu wenig Abstellanlagen und es fehlen zum anderen qualitativ hochwertige Abstellanlagen. Im Bereich der östlichen Haltestelle gibt es darüber hinaus keinen Unterstand als Witterungsschutz für die Fahrgäste. Beide Haltestellen haben an dem bisherigen Standort aufgrund fehlender Flächen in der öffentlichen Hand kein Entwicklungspotenzial, auch wenn der Bedarf besteht.

Auch in der Online-Beteiligung zum Radverkehrskonzept des Landkreises Leer wurde in diesem Bereich ein Mangel festgestellt. „Wer von Hesel mit dem Bus z. B. nach Leer möchte und mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle fährt, hat fast keine Möglichkeit sein Fahrrad gut und relativ sicher abzustellen. Vielleicht könnte hierzu etwas auf dem Gelände der Villa Popken erstellt werden. Überdachung und Vorrichtung zum Anketten der Fahrräder würden reichen.“ (Onlinebeteiligung zum Radverkehrskonzept des Landkreis Leer 02.09.2022)

Abbildung 8: Haltestellen Am Timmersberg (West)



Abbildung 9: Haltestelle Am Timmersberg (Ost)



Quelle: Planersocietät

### 3.5 Rolle der OD B72 im kreisweiten Alltagsradnetz

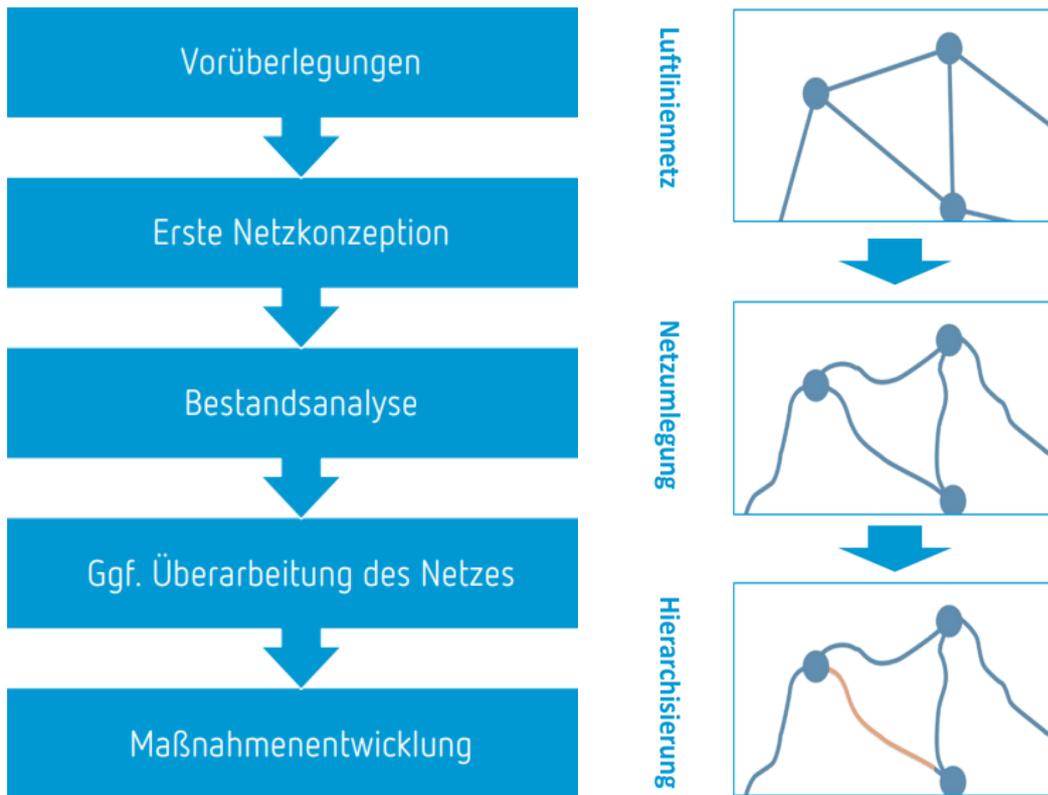
Die Planersocietät erstellt derzeit parallel ein kreisweites Radnetz zur Qualifizierung der Infrastruktur des Alltagsradverkehrs im Landkreis Leer. Die Samtgemeinde Hesel ist Teil dieses Netzes und bereits im Prozess der Konzepterstellung beteiligt. Bestandteile des Konzepts sind:

- Analyse des überregionalen, interkommunalen und zwischenörtlichen Wegenetzes
- Erfassung der Radinfrastruktur des Zielnetzes
- Defizitanalyse mit vordringlicher Identifizierung von Netzlücken
- Ableitung eines baulastträgerübergreifenden Zielnetzes

Ziel ist es, zukünftig eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad zu erreichen, um die Kfz-Infrastruktur zu entlasten sowie einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

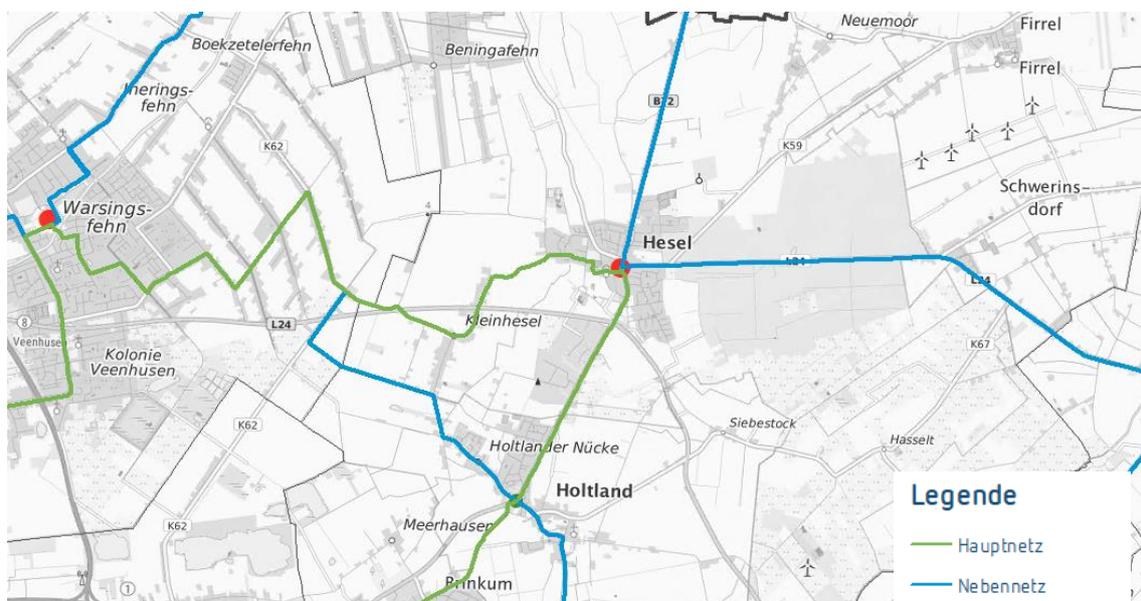
Das Zentrum von Hesel ist über vier Verbindungen – alle vier Himmelsrichtungen – im Kreisradnetz mit den umliegenden Städten und Gemeinden verbunden. Aufgrund ihrer Bedeutung hinsichtlich der Pendlerbeziehungen sind die Verbindungen Richtung Leer über Holtland und Richtung Moor-merland höher kategorisiert (Hauptnetz) als die Verbindungen nach Norden in den Nachbarkreis und nach Osten Richtung Uplengen (Nebennetz). Die B72 ist im Bereich der Ortsdurchfahrt Hesel somit im nördlichen Bereich dem Nebennetz um im südlichen Bereich dem Hauptnetz zugeordnet (Abbildung 11).

Abbildung 10: Vorgehen der in der Konzepterstellung im Landkreis Leer



Quelle: Planersocietät

Abbildung 11: Ausschnitt aus dem Radverkehrsnetz für den Landkreis Leer (Entwurfsstand Oktober 2022)



Quelle: Planersocietät

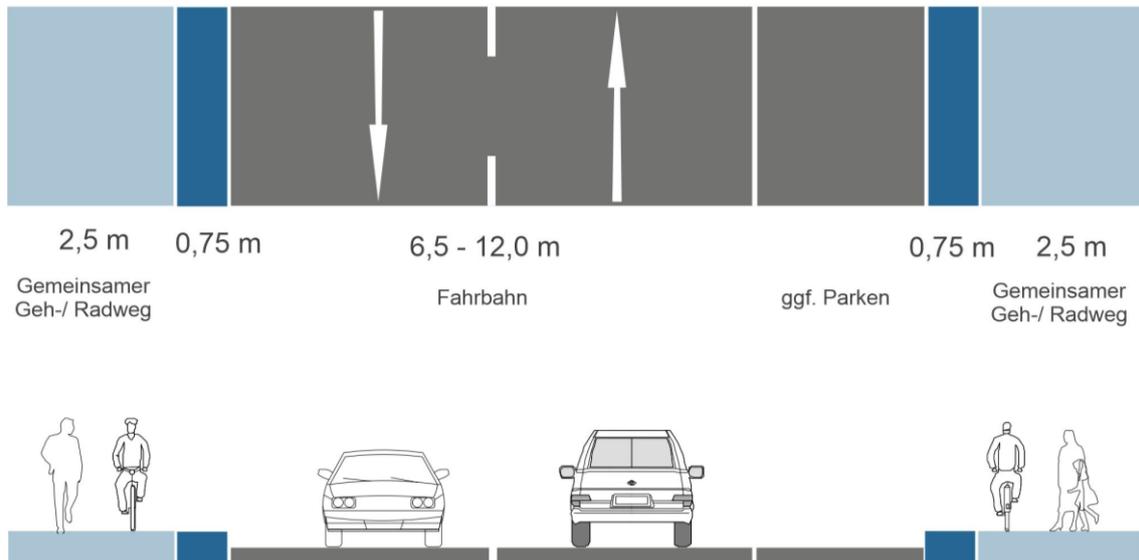
## 4 Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge

### 4.1 Vorliegende Planung – Ausbau und Umverteilung des Seitenraums

Der Planersocietät liegt eine umfassende Vorplanung des betreffenden Planungsareals (Abb. 4) vor (Stand: Juni 2022), die auf Basis von Vermessungsdaten entstanden ist. Der Planung liegen die aktuellen Regelwerke der Radverkehrsplanung zu Grunde. Sie wurde 30.06.2022 vom Rat der Gemeinde Hesel politisch beschlossen und soll in Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im kommenden Jahr 2023 umgesetzt werden. Die Kosten der Maßnahme werden zwischen beiden Projektpartnern aufgeteilt.

Die Vorplanung sieht einen Umbau der Seitenräume vor. Es sollen durchgehend 2,5 m (im südlichen Abschnitt 3 m) breite gemeinsame Geh- und Radwege geschaffen werden (Abb. 10). Um dies zu realisieren, ist eine Flächenumverteilung notwendig. Die bestehenden Grünflächen einschließlich der Baumstandorte entfallen zugunsten der Umbaumaßnahme. Darüber hinaus ist in einzelnen Abschnitten Grunderwerb zu tätigen, um die vorgesehenen Ausbaubreiten zu erreichen.

Abbildung 12: Schematische Darstellung der Planung



Quelle: Planersocietät

### Bewertung Radverkehrsanlagen

Die Vorplanungen der Thalen Consult GmbH für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B72 in Hesel aus Juni 2022 entsprechen den Breitenanforderungen für Radverkehrsinfrastruktur der ERA 2010 vollumfänglich. Es ist durchgehend ein 2,5 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen. Im südlichen Abschnitt zwischen den Straßen Im Brink und Knippelkamp beträgt die geplante Breite des Geh- und Radwegs 3,0 m. Es ist durchgehend ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zur Fahrbahn vorgesehen.

An den neu geplanten Haltestellen wird der Radverkehr hinter den Aufstellflächen für die wartenden Fahrgäste geführt und somit die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduziert. Die geplante Breite des Geh- und Radwegs beträgt in diesen Bereichen 3,0 m.

**Ergänzung zur Planung:** Die Gutachterin empfiehlt im Bereich der Haltestellen einen Materialwechsel, um die Aufmerksamkeit des Radverkehrs zu erhöhen, die gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren und anzuzeigen, dass es zu möglichen Konflikten zwischen dem Radverkehr und den ÖPNV-Nutzenden kommen kann.

Im Bereich der Hausnummer Auricher Landstraße 17 ist in der vorliegenden Vorplanung eine Parkbucht mit einer Breite von 3,25 m vorgesehen. Aus der Planung geht noch nicht hervor, ob ein Sicherheitsbereich zwischen Längsparken und dem gemeinsamen Geh- und Radweg vorgesehen ist. Dieser sollte in der Umsetzungsplanung zwingend eingeplant werden. Die empfohlene Breite für diesen Sicherheitstrennstreifen beträgt 0,75 m.

### Bewertung Knotenpunktmaßnahme B72/Im Brink/Planstraße

Der Knoten Im Brink/Planstraße wird im Zuge der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt neu geschaffen (siehe Abbildung 13). Derzeit gibt es in diesem Bereich lediglich die Zufahrt zur Straße Im Brink. Gegenüberliegend wird die Zufahrt zum Neubaugebiet „Neue Ortsmitte“ neu erstellt. Hier entsteht ein Mischgebiet für Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe. Der Vorentwurf des Bebauungsplans (03/2022) liegt bereits vor. Aufgrund der Planung wird zukünftig mit einem höheren (Nah-)Verkehrsaufkommen gerechnet.

Auch die vorliegende Knotenpunktplanung wurde von der Gutachterin geprüft. Die Thalen Consult GmbH hat die Führung des Radverkehrs zum Teil über Radfahrstreifen in Mittellage und zum Teil über die Nebenanlagen vorgesehen. Der Knoten ist vollständig signalisiert.

Radfahrstreifen in Mittellage, die dem Radfahrenden das Geradeausfahren oder Linksabbiegen über eine eigene Spur ermöglichen, werden kontrovers diskutiert. Einige Experten und Radfahrende sehen diese Führungsform als gute Lösung an, da dadurch der Konflikt zwischen dem geradeausfahrenden Radverkehr und dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr in die Knotenzufahrt vorverlagert wird. Demgegenüber steht die Führungsform auch in der Kritik, da die Nutzenden ein schlechtes subjektives Sicherheitsgefühl beim Befahren der Mittelstreifen haben. Insbesondere ältere und schwache Verkehrsteilnehmende fühlen sich gefährdet.

Aus Gesprächen mit der Verwaltung ist hervorgegangen, dass Radfahrende, die aus der Planstraße (Neue Ortsmitte) kommen, die Wahl haben sollen, ob sie die Radfahrstreifen in Mittellage nutzen, oder über die Nebenanlage an den Knoten heranfahren. Dies wird von der Gutachterin begrüßt, ist derzeit aber noch nicht eindeutig in der Planung berücksichtigt. Darüber hinaus ist der Radverkehr,

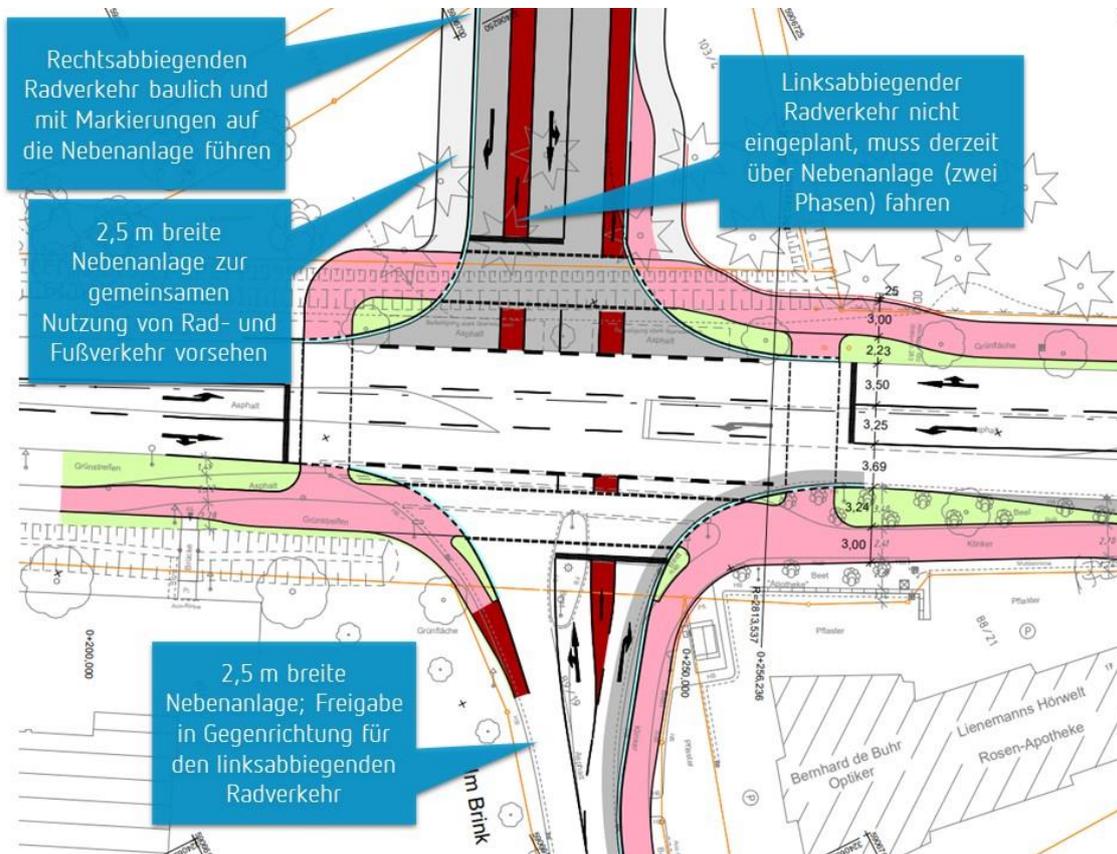
der aus der Planstraße kommt und rechtsabbiegen will, ebenfalls noch nicht berücksichtigt. Für beide Gruppen – die Radfahrenden, die über die Nebenanlage fahren wollen und die, die sie nutzen sollen – wird empfohlen, dies sowohl baulich als auch durch Markierungen in der Knotenpunktzufahrt zu ermöglichen und kenntlich zu machen. Die Nebenanlage sollte darüber hinaus auf mindestens 2,5 m ausgebaut sein, um die Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu reduzieren.

Derzeit ist das Linksabbiegen vom Radfahrstreifen in Mittellage, aus der Planstraße kommend, nicht möglich. Es wird empfohlen, dies über einen zusätzlichen Pfeil zu ermöglichen und im Signalplan zu berücksichtigen, da das Linksabbiegen ansonsten nur über die Nebenanlage möglich ist und dazu zwei Signalphasen notwendig sind.

Radfahrende, die aus der Straße Im Brink kommen und linksabbiegen wollen, werden in den Planunterlagen noch nicht ausreichend berücksichtigt. Die Gutachterin empfiehlt, den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite bis zum Kreisverkehr (Im Brink/Mühlenstraße) zu verlängern und für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Die Freigabe in Gegenrichtung ist tolerierbar, da sich auf dem Abschnitt keine Zufahrten befinden. Somit kann der Radverkehr bereits ab dem Kreisverkehr auf der Nebenanlage im Süden fahren und sicher nach links auf die B72 abbiegen.

Abschließend ist festzuhalten, dass grundsätzlich an allen Radfahrstreifen eine vorgezogene Haltelinie empfohlen wird um den Radverkehr stärker im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen. Dies ist in der bisherigen Planung noch nicht vorgesehen.

Abbildung 13: Bewertung Vorplanung Knoten B72/Im Brink/Planstraße



Quelle der Plangrundlage: Thalen Consult GmbH Juni 2022

### Bewertung weitere Knoten

An allen weiteren Knoten wird der Radverkehr ausschließlich über kombinierte Furten für Rad- und Fußverkehr geführt. Die Gutachterin empfiehlt, an allen Knoten, an denen die Nebenstraße untergeordnet ist (z. B. Alter Postweg, Am Timmersberg, Blumenstraße und Rathausstraße), eine Gehwegüberfahrt vorzusehen. Durch diese Maßnahme wird der Vorrang des Rad- und Fußverkehrs baulich und optisch signalisiert. Bei der Gestaltung ist eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des Geh- und Radweges anzustreben. Dadurch wird der Komfort für den Radverkehr erhöht da er sich durchgängig auf einem Niveau bewegt. Gleichzeitig können dadurch auch die Aufmerksamkeit des Kfz-Führenden für den querenden Rad- und Fußverkehr erhöht und die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kreuzungsbereich reduziert werden. An den Furten, an denen keine Gehwegüberfahrt vorgesehen werden kann, wird die Rotmarkierung der Furten empfohlen.

Abbildung 14: Beispiel für eine Gehwegüberfahrt im Bielefelder Westen (Arndtstraße)



Quelle: Planersocietät

Durch den Einsatz von Schrägbordsteinen (umgangssprachlich auch Fahrradbordstein genannt) kann der Komfort für den Radverkehr noch weiter gesteigert werden. Die Gutachterin empfiehlt diesen Stein an Grundstückszufahrten einzusetzen. Auch diese Maßnahme trägt dazu bei, dass sich Fuß- und Radverkehr durchgängig auf einem Niveau bewegen können.

Abbildung 15: Beispiel für den Einsatz von Schrägbordsteinen an Grundstückszufahrten (Bocholt)



Quelle: Planersocietät

## 4.2 Verlegung und Gestaltung der Haltestellen

Wie bereits in Kapitel 3.4 dargestellt, entsprechen die beiden bestehenden Haltestellen (Am Timmelsberg) nicht mehr den Anforderungen der Nutzenden. Aus diesem Grund hat sich die Verwaltung dazu entschlossen die Haltestellen im Rahmen der Umbaumaßnahme der B72 zu verlagern und in ihrer Qualität deutlich zu verbessern. Die vorläufigen Entwürfe der Haltestellenplanung sind in Abbildung 16 und Abbildung 17 dargestellt.

Abbildung 16: Ausschnitt aus Planung Haltestelle Ost (Quelle: Thalen Consult GmbH 2022)

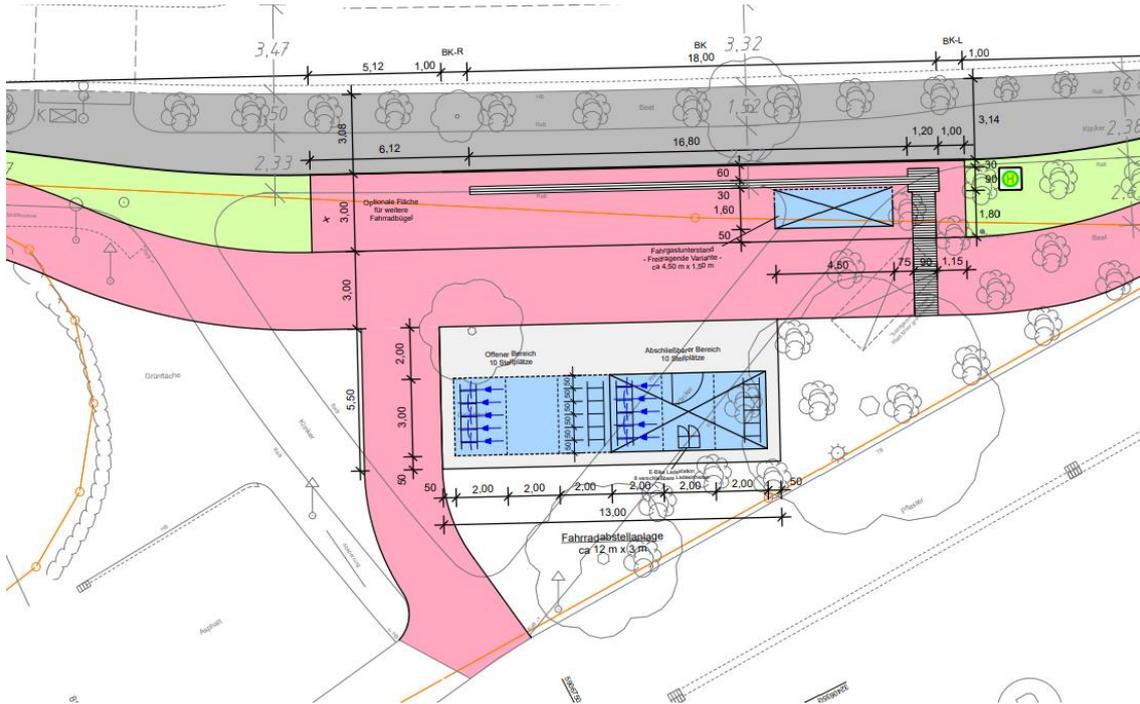
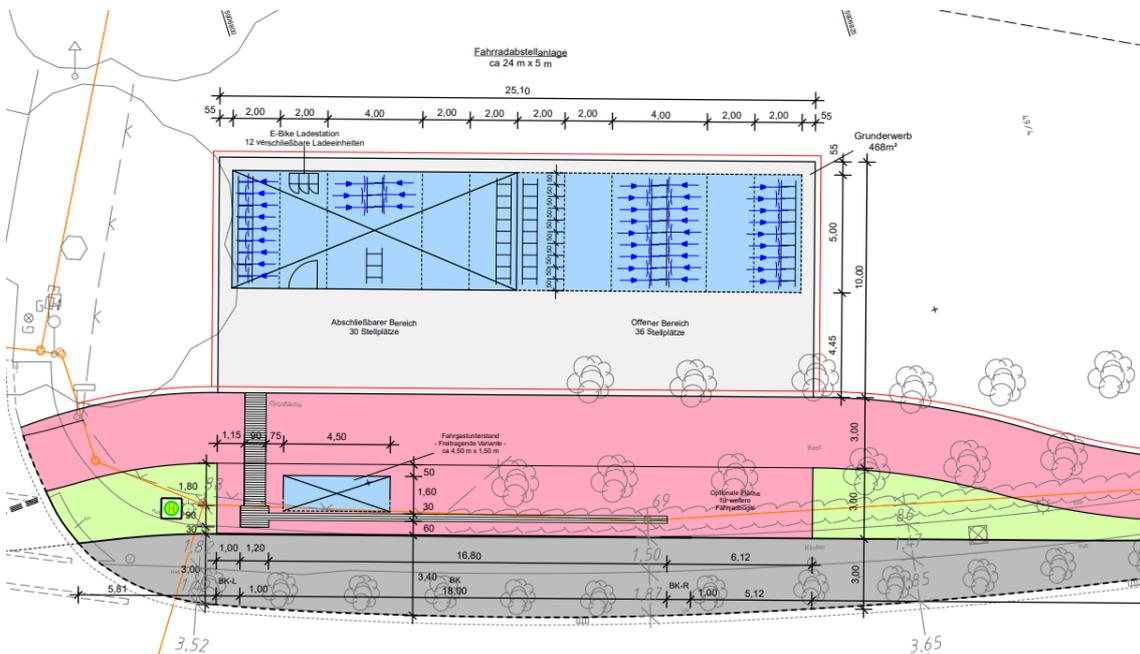


Abbildung 17: Ausschnitt aus Planung Haltestelle West (Quelle: Thalen Consult GmbH 2022)



Die Bewertung der Haltestellenplanung bezieht sich im vorliegenden Fall nur auf den Bereich der Ausstattungselemente für den Radverkehr. Die derzeitige Planung sieht für die **Haltestelle Ost** folgende Ausstattungsmerkmale vor:

- Insgesamt 20 Fahrradabstellmöglichkeiten auf einer Fläche von 12,00 m x 3,00 m; davon 10 Stellplätze abschließbar
- Breite der Gasse von 2,00 m
- Stellplatztiefe von 2,00 m
- Radabstand von 50 cm in Hoch- und Tief-Stellung
- Lademöglichkeit für E-Bike Akkus in 8 verschließbaren Spinden
- Zugang zum verschließbaren Bereich der Fahrradabstellanlage per Zylinderschlüssel, RFID-Karte oder PIN-Eingabe denkbar/möglich
- Zugang zu Spinden über Münzpfandsystem möglich

Im Bereich der **Haltestelle West** sind bereits folgende Ausstattungsmerkmale vorgesehen:

- Insgesamt 66 Fahrradabstellmöglichkeiten auf einer Fläche von 24,00 m x 5,00 m; davon 30 Stellplätze abschließbar
- Breite der Gasse von 2,00 m
- Stellplatztiefe von 2,00 m
- Radabstand von 50 cm in Hoch- und Tief-Stellung
- Lademöglichkeit für E-Bike-Akkus in 12 verschließbaren Spinden
- Zugang zum verschließbaren Bereich der Fahrradabstellanlage per Zylinderschlüssel, RFID-Karte oder PIN-Eingabe denkbar/möglich
- Zugang zu Spinden über Münzpfandsystem möglich

### Empfehlungen

Bei der Schaffung von qualitativ hochwertigen und komfortablen Abstellanlagen im Bereich von Haltestellen sind einige Ansprüche an das Design, die Stellplatzanordnung, den Zugang, die Anbindung sowie den Betrieb zu beachten. Es gibt bereits gute Praxisbeispiele, die in den vergangenen Jahren realisiert wurden und an denen sich die Gemeinde Hesel bei der Umsetzung richten kann. Nachfolgend werden einige wichtige Aspekte zur Fahrradinfrastruktur an ÖPNV-Haltestellen zusammengefasst:

<b>Empfehlungen für die Ausstattung von Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen</b>	
<p><b>Design</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsehbarkeit und Licht: kein Angstraum, Angebot sichtbar, soziale Kontrolle schützt vor Diebstahl und Vandalismus</li> <li>• Witterungsschutz (auch bei starkem Wind und Regen)</li> <li>• Langzeitparker:innen haben hohes Sicherheitsbedürfnis</li> </ul>	<p><b>Stellplätze</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlehnbügel (ggf. in Kombination mit Doppelstockparkern) werden empfohlen; Vorderradhalter sind zu vermeiden</li> <li>• genügend Abstände zueinander berücksichtigen</li> <li>• Sonderstellplätze für Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern, Liegeräder vorsehen</li> </ul>
<p><b>Zugang</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• offene und geschlossene Abstellmöglichkeiten in Kombination</li> <li>• Flexibel spontan buchbares System</li> <li>• Zugangssicherung elektronisch empfohlen; gesicherter Raum mit PIN-Zugang</li> <li>• Zugang über App und Buchungssystem empfohlen; ggf. kombinierbar mit ÖPNV-App</li> <li>• Mindestöffnungszeiten für das Parken von Fahrrädern von Montag bis Samstag, jeweils von 7:00 bis 20:00 Uhr (ggf. unbegrenzt für Abo-Kunden)</li> </ul>	<p><b>Betrieb</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten und Einnahmequellen je nach Ausstattung sehr variabel</li> <li>• Förderung durch Nahverkehrsverbund prüfen (Beispiel Schleswig-Holstein)</li> <li>• Kooperationspartner gewinnen, z.B. lokale Unternehmen, die Stellplätze für Arbeitnehmer:innen mieten; ggf. auch Werbefläche</li> <li>• Instandhaltung notwendig</li> <li>• App: Verfügbarkeit von Stellplätzen live, Buchungssystem, Zugangssystem, kombiniert mit ÖPNV-App</li> </ul>
<p><b>Anbindung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• unmittelbare Nähe zum Ziel (Bussteig)</li> <li>• verkehrssichere Anbindung (Radwege mit gesicherter Ein- und Ausfahrt)</li> <li>• barrierefrei (ebenerdig/Rampe)</li> <li>• keine Umwege</li> </ul>	<p><b>Weitere Dienstleistungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leihräder</li> <li>• Lademöglichkeit für Pedelecs</li> <li>• Reparaturstation</li> <li>• Schließfächer (z.B. für Helm, Regen hose, Klickschuhe, laden Akku)</li> <li>• Verkauf von Ersatzteilen</li> <li>• Einzelfahrradboxen</li> <li>• WLAN</li> <li>• Trinkwasser</li> </ul>

Quelle: Planersocietät, Mobilikon 2022, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2019

### Beispiel: Bike & Ride in Schleswig-Holstein

Im Rahmen der B+R-Offensive des Landes Schleswig-Holstein wurde vom Nahverkehrsverbund NAH.SH Bike+Ride-Anlagen nach einem Baukastenprinzip entwickelt, die von den Kommunen genutzt werden können (<https://nahsh.bike-and-park.de>). Vorteil ist, die Abstellanlage muss nicht selber entworfen und durch einen Rahmenvertrag mit dem Hersteller nicht extra ausgeschrieben werden. Zusätzlich werden die Städte und Gemeinden vom Land Schleswig-Holstein durch Fördermittel (75% der Planungskosten und 75% der förderfähigen Baukosten) unterstützt. Die Fördermittel können über die NAH.SH GmbH beantragt werden. Anbieter ist Kienzler Stadtmobiliar. Das Unternehmen bietet bereits deutschlandweit solche Boxen an.

**Hinweis zum Land Niedersachsen:** Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) fördert ebenfalls Verknüpfungsanlagen von ÖPNV und Radverkehr. „Zwendungsfähig sind sowohl Aus- und Neubauten, als auch Grunderneuerungen. Voraussetzung für eine Förderung ist die barrierefreie Herstellung der beantragten Maßnahmen. Haltestellen können nur dann gefördert werden, wenn diese im ÖPNV-Linienverkehr bedient werden.“ (<https://www.lnvq.de/foerderung/oepnv-foerderung/verknuepfungsanlagen-oepnv-spnv>)

Abbildung 18: Ausschnitt aus dem Buchungssystem der Kienzler Stadtmobiliar GmbH

**NAH.SH** So geht's **Platz suchen & buchen** Preise Mein Bike+Ride Hilfe

1. Platz suchen 2. Platz buchen 3. Bezahlen 4. Code erhalten 5. Sicher parken

**Standort**  
Kiel, Bahnhof Ellerbek

**Platznummer**  
002

**Dauer**  
Wählen Sie die Dauer aus:  
1 Tag 1 Monat 1 Jahr

Gültig ab: sofort  
Gebucht bis: 20.09.2022 24:00 Uhr

**Preis** 0,70 €

Ich habe die Hinweise zur Fahrrad-Sammelgarage gelesen und zur Kenntnis genommen.

Zurück Weiter

**Platz auswählen**

Stellplätze

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Dunkelblau hinterlegte Ziffern = bereits belegte Plätze

**Hinweis zur Sammelgarage:**  
Die Stellplätze in der Anlage bei Ihnen vor Ort sind nicht nummeriert. Die Stellplatznummer die Sie bei der Buchung auswählen, ist fiktiv und nur für den Zugang wichtig. Innerhalb der Anlage haben Sie freie Platzwahl.

Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH 2022

## 4.3 Kommunikation & Information

Eine solche Umbaumaßnahme, wie sie an der B72 für das Jahr 2023 (4 bis 5 Monate Bauzeit erwartet) geplant ist, bedarf einer transparenten Informationspolitik für Anwohnende, Nutzende und Gewerbetreibende (ggf. weitere Zielgruppen, wie Landwirtschaft und Tourismus). Indem die Öffentlichkeit über die Auswirkungen, den Umfang und den Nutzen der Maßnahme informiert wird, wird auch gleichzeitig die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht. Vor allem der geplante Entfall Bäume im Straßenraum sollte gut begründet und sensibel kommuniziert werden.

Wichtig ist dabei insbesondere, dass umfassend informiert wird und die Notwendigkeit sowie der Nutzen der Maßnahme hervorgehoben wird. Darüber hinaus sollte aus der Information hervorgehen, wann die Maßnahme beginnt und endet, welcher Streckenabschnitt betroffen ist, welche Einschränkungen entstehen und welche Verkehrsregelungen zur Umleitung der Verkehre getroffen werden.

Neben einem Baustellenschild und einer klassischen Anliegerbeteiligung unmittelbar vor Baubeginn mit schriftlicher Einladung der Eigentümer:innen und Nutzer:innen aller im Baubereich liegenden Grundstücke sind weite Formate zur Information der Öffentlichkeit denkbar. Folgende unterschiedliche Medien können/sollten dazu bedient und auch während der Umsetzung der Maßnahme regelmäßig aktualisiert werden:

- Internetplattformen; Soziale Medien
- Pressegespräche, Pressemitteilungen
- Informationsveranstaltungen vor Ort; Direktkontaktaufnahme
- Druckerzeugnisse (Flyer, Flugblätter usw.)

Die Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg und CIMA Beratung + Management GmbH haben in 2010 mehrere Best-Practice Beispiele für ein gelungenes Baustellenmarketing gesammelt. Für den Umbau der Ortsdurchfahrt B72 in Hesel sind einige Formate übertragbar. Nachfolgend werden diese zusammengefasst (IHK & CIMA 2010):

- Vorrusschauendes Konfliktmanagement inklusive zentraler Ansprechpartner/Koordinator für alle Akteure
- Schaffung eines begleitenden Runden Tisches mit Akteuren aus Verwaltung/Gewerbe/Bürgerschaft
- Schaffung einer aktuellen Informationsplattform zur Baumaßnahme im Internet oder Integration auf bestehender kommunaler Homepage mit entsprechenden Verlinkungen, ggf. auch Information über Flyer/Broschüren
- Einrichtung eines Infopoints vor Ort (Infotafel, Infocontainer, Transparente, Plakate)
- Rechtzeitige Information zu Beeinträchtigungen im ÖPNV durch aktuelle Haltestellen- und Zugangspläne
- Kompensatorische bzw. verkaufsfördernde Einzelmaßnahmen, um mögliche Nachteile für Gewerbetreibende abzumildern (siehe dazu auch IHK & CIMA 2010 S. 9)

## 5 Fördermöglichkeiten

Mit Blick auf die Erreichung der international vereinbarten Klimaschutzziele fördern Bund und Land Radverkehrsprojekte in Kommunen. Als Anlage zu diesem Bericht ist eine Übersicht der aktuellen Förderprogramme angefügt (siehe Anlage 1: Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen, Stand: 17.10.2022).

## 6 Fazit

Die vorliegenden Planungen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B72 in Hesel werden das Angebot für den Radverkehr im betreffenden Bereich deutlich verbessern. Durch die Verbreiterung der Nebenanlage wird die subjektive und objektive Sicherheit des Radverkehrs deutlich gesteigert. Durch die Impulsberatung konnten einige weitere Verbesserungsvorschläge insbesondere im Bereich der Knoten und Zufahrten gesammelt werden, die den Komfort des Radverkehrs weiter erhöhen.

Durch die Versetzung der im Plangebiet liegenden Haltestellen werden Flächenpotentiale geschaffen, die zur Qualifizierung der Haltestellen genutzt werden sollen. Die neu zu schaffenden Bike + Ride-Anlagen sind zukünftig der jeweiligen Haltestelle direkt zugeordnet und über das Radverkehrsnetz verkehrssicher und auf kurzem Weg erreichbar. Durch die Impulsberatung konnten auch hier weitere Verbesserungsvorschläge und Inspirationen zu Ausstattung und Betrieb der Haltestellen gesammelt werden. Mit Umsetzung der Maßnahme ist davon auszugehen, dass die Haltestellen durch das neue Angebot attraktiver werden und mehr Nutzende für die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV überzeugt werden können.

Abschließend ist festzuhalten, dass insbesondere die Bedeutung eines zielgerichteten Baustellenmanagements nicht zu unterschätzen ist. Es schafft die Nachteile der Baumaßnahme zwar nicht vollständig aus der Welt, kann aber die Akzeptanz in der Bevölkerung deutlich erhöhen. Die Information über die Vorteile und den Nutzen der Maßnahme macht die Ausnahmesituation für die Anliegenden voraussichtlich ein Stück weit erträglicher.

## 7 Literatur

BBSR o.J. 1. Mobilikon. Bike + Ride-Anlagen. <https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen>: 19.09.2022.

BBSR o.J. 2. Mobilikon. Bike + Ride-Anlagen in Schleswig-Holstein. <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/bike-ride-anlagen-schleswig-holstein>: 19.09.2022.

BBSR o.J. 3. Mobilikon. Fahrradstation. <https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradstation>: 19.09.2022.

BBSR o.J. 5. Mobilikon. Radabstellanlagen. <https://www.mobilikon.de/massnahme/radabstellanlagen>: 19.09.2022.

[Kienzler Stadtmobiliar GmbH o.J. Bike+Ride in Schleswig-Holstein. nahsh.bike-and-park.de: NAH.SH](https://www.nahsh.bike-and-park.de): 19.09.2022.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2019. Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad.

Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg und CIMA Beratung + Management GmbH 2010. Best-Practice Baustellenmarketing. Gemeinsamer Leitfaden