

Geh- und Radwegekonzept 2020 für Lilienthal



Inhaltsverzeichnis

1. Bedeutung eines Geh- und Radwegekonzeptes.....	3
2. Bestandsanalyse	4
3. Anforderungen an das Geh- und Radwegekonzept	8

1. Bedeutung eines Geh- und Radwegekonzeptes

Lilienthal soll als Standort für Bürger, Einzelhandel und Gewerbe attraktiv sein. Eine gute Anbindung an Bremen und das Umland sowie innerörtlicher Verkehr ist dafür maßgeblich entscheidend. Es bedarf innovativer Verkehrskonzepte für eine zukunftsfähige Mobilität in Lilienthal in den Bereichen nachhaltige Mobilitätsalternativen.

Zu Fuß gehen und Radfahren macht Spaß, ist gesund, preiswert, schont die Umwelt und entlastet Parkplätze und den Autoverkehr. Damit sich noch mehr Menschen in Lilienthal für alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad begeistern können, ist ein Fuß- und Radverkehrskonzept sinnvoll, welches als notwendige Grundlage für konkrete Verbesserungen sowie Förderungsmöglichkeiten dienen soll. Beide Verkehrsgruppen benötigen sichere und barrierefreie Mobilitätsbedingungen, Radverkehr darf nicht zu Lasten des Fußverkehrs stattfinden.

Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass 50 bis 60 Prozent der Menschen gerne Fahrrad fahren möchten, es aber nicht tun, weil die angebotene Infrastruktur ihnen zu unsicher erscheint. (<https://www.adfc.de/neuigkeit/adfc-veranstaltung-moderne-radverkehrsinfrastruktur/>)

Ziel des Konzeptes ist es noch mehr Bürgerinnen und Bürger zum einen für die Nutzung des Fahrrades im Alltags- und Freizeitverkehr zu begeistern und Bedingungen für attraktives und sicheres Radfahren zu schaffen. Zum anderen soll damit durch Aufklärung, aber auch anderweitige Nutzung die Sicherheit auf Fußwegen erhöht werden, da viele Radfahrer aus Unsicherheit oder gar Nötigung im Straßenverkehr die Fußwege, ggf. auch auf der falschen Seite nutzen oder dies als gemeinsamer Fuß- und Radweg vorgeschrieben ist.

Empfehlungen zeigen, dass Radfahrer insbesondere an viel befahrenen Straßen eigene Radspuren benötigen. Um Unfälle zu vermeiden, sollten Radwege insbesondere an viel befahrenen Straßen getrennt vom Autoverkehr eingerichtet werden. Die Ampelschaltungen sollten aus Sicherheitsgründen Fußgänger- und Fahrradfreundlich sein. Bei Straßenübergängen sind die Bordsteinkanten so abzuflachen, dass eine gefahrlose Überfahrt möglich ist. Die Abflachung ist auch notwendig, um Schäden am Fahrrad (insbesondere Reifen) zu vermeiden. Die Abflachung der Bordsteinkanten gilt im Sinne der Barrierefreiheit ebenso für den Fußverkehr mit Hilfsmitteln. In genau diesen genannten Punkten weist Lilienthal Verbesserungspotential auf, die mit diesem Konzept konkretisiert in Maßnahmen aufgezeigt werden sollen.

2. Bestandsanalyse

Es gibt mehrere Möglichkeiten Lilienthal von den Außenbereichen wie z.B. Frankenburg oder Trupermoor nach Bremen Borgfeld zu durchqueren, aber keine davon kann sicher, zügig und komfortabel befahren werden. Insgesamt ist es verbesserungswürdig, wenn bedacht wird, wie viele Wege in Lilienthal gut mit dem Rad zurückgelegt werden könnten, denn die Entfernungen sind absolut radverkehrstauglich.

Die mehrfache Teilnahme des Radklimatestes, zuletzt 2018, zeigt folgende Ergebnisse:

Positives:

- gutes Angebot öffentlicher Leihfahräder
- viele Einbahnstraßen sind für Radfahrer geöffnet
- Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln möglich
- Ampelschaltungen für Fuß- und Radfahrer zum Teil sehr gut

Negatives:

- häufige Hindernisse auf Radwegen
- selten Falschparkerkontrolle auf Radwegen
- holprige und unebene (Rad)wege
- Oftmals gemeinsame Geh- und Radwegnutzung auf zum Teil engen Bürgersteigen
- Unzureichende Radstellplätze an ÖPNV Haltestellen
- Mehrdeutige Radwegnutzung (Bsp. Moorhauser Landstrasse)
- Wechselnde Radwegnutzungsanweisungen (zum Teil gefährliche)
- Beschilderung für 50-100m dann ggf. Straßenwechsel notwendig
- Ampelschaltungen für Radfahrer zum Teil sehr nachteilig



Figure 1: Beispiel überfüllte Radbügel an der Feldhäuser Straße*weitere 8 Räder waren an Hauswände und Zäunen gelehnt.

Die Auswertung des Radklimatests über die Zeit ist im Folgenden dargestellt.

ENTWICKLUNG SEIT 2012

Legende:

Entwicklung	Verschlechterung		Konstant	Verbesserung	
Symbol					
Differenz zur letzten Bewertung	- >0,3	- 0,2 - 0,3	+/- 0,1	+ 0,2 - 0,3	+ >0,3

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018
Spaß oder Stress	--	2,9	2,4	2,9
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	--	3,3	3,1	3,4
Alle fahren Fahrrad	--	2,3	2,2	2,4
Werbung für das Radfahren	--	4,4	3,9	4,5
Medienberichte	--	4,1	3,7	3,7

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018
Fahrradförderung in jüngster Zeit	--	3,6	3,9	4,5
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	--	4,5	4,8	4,9
Reinigung der Radwege	--	3,6	4,0	3,8
Ampelschaltungen für Radfahrer	--	4,4	4,1	4,5
Winterdienst auf Radwegen	--	3,6	3,7	3,4

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Sicherheitsgefühl	--	3,5	3,5	3,7
Konflikte mit Fußgängern	--	3,5	3,7	3,7
Konflikte mit Kfz	--	3,7	3,8	3,9
Hindernisse auf Radwegen	--	4,2	4,3	4,4
Fahrraddiebstahl	--	3,2	3,6	3,2
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	--	3,9	4,0	4,0
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	--	4,2	4,2	4,4

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Breite der (Rad)wege	--	3,9	4,0	4,3
Oberfläche der (Rad)wege	--	3,7	3,9	4,3
Abstellanlagen	--	3,8	3,6	3,5
Führung an Baustellen	--	4,3	4,1	4,1
Fahrradmitnahme im ÖV	--	3,3	3,3	3,3

Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018
Erreichbarkeit Stadtzentrum	--	2,1	2,4	2,3
zügiges Radfahren	--	2,3	2,4	2,4
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	--	2,1	2,3	2,1
Wegweisung für Radfahrer	--	2,5	2,6	2,5
Öffentliche Fahrräder	--	5,0	5,0	2,8

Auszug aus Forderungen der beteiligten Bürger an diesem Test:

- Problematisch und gefährlich die gemeinsame Nutzung des Fuß- und Radweges an der Hauptstraße! Ebenso Straßenbahnschienen und Radfahren!
- Durch Haltemasten für Ampeln/Beleuchtung kommt es auf den schmalen Radwegen zu gefährlichen Situationen beim Ausweichen von Fußgängern, entgegenkommenden Radfahrern oder Falschparkern auf Geh- und Radwegen.
- Am gefährlichsten ist die Klosterstraße im Abschnitt Richtung Hauptstraße. Kopfsteinpflaster, (bei Regen) blitzglatte Klinker, theoretisch verkehrsberuhigt.
- Viele Stellen ohne Absenkung an Einmündungen von Seitenstraßen.
- Im Bereich öffentlicher Einrichtungen (z.B. Sportzentrum Schoofmoor) könnten noch mehr sichere Abstellanlagen geschaffen werden.
- Vorrang des Autoverkehrs gegenüber nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern: trotz vorhandener Blindenleitsysteme wenig Barrierefreiheit für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder wegen unzureichender Bordsteinabsenkungen.
- Gegen ständiges Falschparken auf Geh- und Radwegen wird nichts unternommen.
- Auf der Fahrbahn (Hauptstraße) wird man als Radfahrer kaum akzeptiert und teilweise mit viel zu geringem Abstand überholt. Deswegen fahre ich wo es geht überwiegend auf dem Gemeinsamen Fuß-/Radweg.
- An einigen Stellen im Ort sind die Rad- und Fußwege unmöglich mit Licht- und Ampelmasten versperrt.
- Es sind viel Radfahrer auf der falschen Seite unterwegs!
- Die gemeinsame Nutzung Fußgänger/ Radfahrer ist verbesserungsbedürftig
- Bürger stürzen mit dem Fahrrad in den Schienen.

Weitere Informationen zu den Ergebnissen des ADFC Fahrrad-Klimatest 2018: <https://www.adfc-osterholz.de/index.php?id=6155>

Konkrete Problemstellen, die vom ADFC für Lilienthal benannt wurden (Auswahl):

- Hauptstraße: unzureichende Absenkungen bei Einmündungen/Querungen, fehlende Piktogramme auf Fahrbahn bzw. Hinweisschilder im Einfahrbereich (Tornéestr. bzw. Konventshof)
- Parken auf Fußweg
- Fahrradabstellanlagen (statt Parkplätzen)

- Jan-Reiners-Weg/Im Pfarrland: Querungshilfen über Straße und Warnschilder (Radf. kreuzen), vorh. Radroutenschilder eindeutig ausrichten, Hinweis: Straße statt Fußweg benutzen
- Radverkehrsführung entlang der Moorhauser Landstrasse
- OES/Truperdeich, OES/Trupe und OES/Feldhäuser Straße: zur Querung Radfahrerführung auf Straße
- Ampel Dr.-Sasse-Str./Jan-Reiners-Weg: "Schwarzampel", wird bei Bedarf aktiviert (vergleichbar Ampel Hauptstr./Bahnhofstr.)
- Wartung der Radwege (insbes. J.-Reiners, Mühlendeich)

3. Anforderungen an das Geh- und Radwegekonzept 2020

Die folgenden Anforderungen an das Geh- und Radwegekonzept sind ein Vorschlag und lediglich wünschenswert in der Betrachtung. Hier ist der Anbieter gefragt mit entsprechender Erfahrung bei der Erstellung von Geh- und Radwegekonzept den Fokus auf die wesentlichen Punkte zu legen, die von den unten genannten abweichen können. Ebenso ist hier ist die Größe der Gemeinde Lilienthals sowie Vergleich zu anderen Stadtnahen Gemeinden dieser Größenordnung zu berücksichtigen.

Konkrete Vorschläge sind im Rahmen des Geh- und Radwegekonzept zu erarbeiten für:

1) Fahrrad-Haupttrouten und Verbesserungspotential

- a. Aus Richtung Grasberg – Lilienthal – Bremen
- b. Aus Richtung Worpswede – Lilienthal – Bremen
- c. Aus Richtung Ritterhude – Lilienthal – Bremen
- d. Heidberg/Seebergen – Lilienthal Ortsmitte
- e. Worphausen – Lilienthal Ortsmitte
- f. Aus Richtung Bremen – Worpswede

Viele Besucher Bremens möchten auch nach Worpswede und die meisten Besucher von Worpswede kommen aus oder über Bremen. Doch die Fahrradwegweisung in Lilienthal schickt die Radtouristen immer noch auf die stark autobefahrene Worphausener Landstrasse.

2) Aufzeigen von Fahrrad-Alternativrouten und Verbesserungspotential zu den o.g. Routenführungen

3) Fahrradabstellplätze

Die Bedeutung guter Fahrradstellplätze für die Förderung des Radverkehrs wird oft unterschätzt. Ob eine Fahrt mit dem Fahrrad unternommen wird, hängt auch von den Bedingungen an Quelle und Ziel ab. Wo Fahrräder bei Fahrtantritt schnell erreichbar sind und beim Abstellen am Zielpunkt sicher geparkt werden können, erleichtert dies die Fahrradnutzung. Für den immer weiter zunehmenden Fahrradbestand gibt es weder quantitativ noch qualitativ ausreichend Fahrradstellplätze. Fahrraddiebstahl ist zum Massendelikt geworden. Aus Angst vor Diebstahl werden gute Fahrräder häufig nicht benutzt; stattdessen werden ältere, zumeist weniger sichere Fahrräder eingesetzt oder Radfahrten ganz unterlassen.

4) Fahrradabstellsatzung

Möglich wäre eine Satzung, die bei Neu- und Umbauten genug Parkfläche für Räder auf dem Grundstück selbst geschaffen werden. Wenn in dicht

bebauten Wohngebieten auf dem eigenen Grund und Boden, aber nicht ausreichend Platz für abgestellte Fahrräder ist, darf der Eigentümer den Fahrradständer auf Antrag vor dem Haus im öffentlichen Straßenraum platzieren.

5) Radfahren an innerörtlichen Kreuzungen und Einmündungen

Kreuzungen und Einmündungen sind häufig ein großes Hemmnis für den Radverkehr. Der Kraftfahrzeugverkehr wird an solchen Knotenpunkten meist einseitig bevorzugt. Radfahrern werden häufig Umwege und an Ampeln („Lichtsignalanlagen“) lange, oft mehrmalige Wartezeiten zugemutet. Gefährdungen und Behinderungen an Knotenpunkten stehen häufig in Zusammenhang mit

- a. mangelnder Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage,
- b. unklarer Streckenführung für abbiegende Radfahrer,
- c. unzureichenden Sichtverhältnissen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern,
- d. hohen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs,
- e. schlechter und den Radfahrer gefährdender Ausführung.

6) Kennzeichnung der Radwege und Beschilderung: Radwege sollten innerhalb der Stadt einheitlich und eindeutig gekennzeichnet werden

7) Fuß- und Radwegempfehlung mit dem Schienenverkehr in Lilienthal (z.B. Piktogramme, Fahrradstraße)

8) Straßen mit fehlenden Fuß- und Radwegen mit entsprechender Priorisierung/Empfehlung für Nachbesserungen

9) Beleuchtung der Radwege

10) Weitere Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsattraktivität in Lilienthal

11) Mögliche finanzielle Förderprogramme