2020

Radverkehrskonzept Fahrrad-Initiative Stade



Fahrrad-Initiative Stade

10.02.2020

Autoren und Mitwirkende der Fahrrad-Initiative Stade

Manfred Dubbels

Carsten Fischer

Silke Ochmann

Christian Ückert

Ulrich Wiegel

Stade, Februar 2020

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4
1. Einleitung 6
2. Ausgangslage und Zielsetzung 7
2.1 Lage und allgemeine Verkehrssituation 7
2.2 Verkehrsanbindung 7
2.2.1 Überregionaler Verkehr 7
2.2.2 Innerstädtischer Verkehr 9
3. Ziele der Radverkehrsförderung 10
3.1 Allgemeines 10
3.2 Bürgerdialog Mobilität & Fahrradmonitor 10
3.3 Vorteile des Radverkehrs 12
3.4 Abbau von Hemmnissen zur Fahrradnutzung 14
3.5 Konkrete Ziele und Mittelbedarf 14
4. Bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Stade 16
4.1 Unabhängig geführte Wege 16
4.2 Radverkehr im Mischverkehr 17
4.3 Getrennte Geh- und Radwege 18
4.4 Gemeinsame Geh- und Radwege 19
4.5 Einseitige Zweirichtungsradwege 20
4.6 Kreisverkehre 21
4.7 Freigabe von Einbahnstraßen 22
4.8 Andere Führungsformen des Radverkehrs 23
5. Mängel, Problem- und Gefahrenstellen 24
5.1 Radwege an Hauptverkehrsstraßen 24
5.2 Gemeinsame Fuß- und Radwege 24
5.3 Radwegfurten 25
5.4 Einsehbarkeit von Kreuzungen 25
5.5 Hindernisse, feste Einbauten und Umlaufsperren 27
5.6 Kopfsteinpflaster 28
5.7 Fehlverhalten von Radfahrenden 28
6. Unfälle 2017/2018 30
7. Netzplanung 36
7.1 Rechtliche Randbedingungen und technische Standards 36

7.1.1 StVO und VwV-StVO 36
7.1.2 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 37
7.1.3 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 37
7.1.4 Forschungsberichte der Unfallversicherer 39
7.2 Ausgangs- und Zielorte des Radverkehrs 40
7.3 Anforderungen an ein Radverkehrsnetz 41
8. Maßnahmen 43
8.1 Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen 43
8.2 Radverkehr an Erschließungsstraßen 46
8.3 Radverkehr an Kreisverkehren 47
8.4 Alternativrouten abseits der Hauptstraßen 49
8.4.1 Velorouten 49
8.4.2 Route 1: südlicher Innenstadtring, Salztor – Schiffertor 51
8.4.3 Route 2: Schiffertor - Schölisch 53
8.4.4 Route 3: Bahnhof – Haddorf 54
8.4.5 Route 4: Bahnhof - Hahle 56
8.4.6 Route 5: Riensförde - Wiepenkathen 58
8.4.7 Route 6: Schiffertor - Riensförde 59
8.4.8 Route 7: Bahnhof – Ottenbeck – Riensförde 61
8.4.9 Route 8: Salztor - Campe Ost 63
8.4.10 Route 9: Bahnhof - Camper Höhe 64
8.4.11 Wichtige Querverbindungen 65
9. Touristischer Radverkehr 69
10. Wegweisung 70
11. Abstellanlagen 71
12. Kommunikation & Service 76
12.1 Allgemeines 76
12.2 Imagekampagne für ein fahrradfreundliches Stade 77
12.3 Faires Verkehrsklima 78
12.4 Aktionen 79
12.5 Verkehrssicherheit 80
12.6 Service 82
12.7 Lastenräder 82
13. Zusammenfassung 84
14. Literaturverzeichnis 85

Anhang 87

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Höhenkarte Stade (3) mit wichtigen Verkehrswegen..... 8
Abbildung 2: Bürgerdialog Stade Mobilität, Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel..... 11
Abbildung 3: Fahrradmonitor 2017, Verkehrsmittelwahl (6)..... 12
Abbildung 4: Fahrtweitenverteilungen aller Wege nach Verkehrsmittel (7)..... 13
Abbildung 5: Finanzbedarf für verschiedene Aufgabenbereiche (10) 15
Abbildung 6: Unabhängig geführte gemeinsame Geh- und Radwege 16
Abbildung 7: Unabhängig geführte getrennte Geh- und Radwege..... 17
Abbildung 8: Mischverkehr in Tempo-30 Zonen..... 17
Abbildung 9: Radverkehr im Mischverkehr 18
Abbildung 10: Getrennte Geh- und Radwege 19
Abbildung 11: Neuere gemeinsame Geh- und Radwege 20
Abbildung 12: Ältere gemeinsame Geh- und Radwege 20
Abbildung 13: Linksseitige Radwege mit Benutzungspflicht..... 21
Abbildung 14: Verschwenkungen umlaufender Radwege an Kreisverkehren..... 22
Abbildung 15: Wegweisung für den Radverkehr in nicht freigegebene Einbahnstraßen..... 22
Abbildung 16: Für Anliegerverkehr freigegebener gemeinsamer Fuß- und Radweg..... 23
Abbildung 17: Unzureichender Zustand vorhandener Radwege aus den 1970er Jahren..... 24
Abbildung 18: Unzureichende Breite gemeinsamer Fuß- und Radwege 24
Abbildung 19: Beispiele für Kreuzungen mit fehlenden Radwegfurten..... 25
Abbildung 20: Beispiele für unzulässige Radwegfurten 25
Abbildung 21: Schlechte Einsehbarkeit von Kreuzungen..... 26
Abbildung 22: Weit abgesetzte Furten..... 27
Abbildung 23: Hindernisse 28
Abbildung 24: Typisches Fehlverhalten von Radfahrern..... 29
Abbildung 25: Lichtzeichen für den Radverkehr 29
Abbildung 26: Unfallkategorie..... 31
Abbildung 27: Unfallhäufigkeit nach der Fahrzeugart weiterer Unfallbeteiligter bei Fahrradunfällen 32
Abbildung 28: Unfallhäufigkeit nach Unfallart..... 32
Abbildung 29: Unfallhäufigkeit nach Unfalltyp 33
Abbildung 30: Fahrradunfälle im Tagesverlauf 34
Abbildung 31: Unfallorte 2017 / 2018 mit Fahrradbeteiligung..... 35
Abbildung 32: Vorauswahl von Radverkehrsführungen nach ERA 2010 (11) 38
Abbildung 33: Wahlmöglichkeit nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht..... 43
Abbildung 34: Beidseitige Schutzstreifen bei 8,00 m Fahrbahnbreite, Harburger Straße..... 44
Abbildung 35: Radfahrstreifen nach Wegfall einer unnötigen Linksabbiegerspur 45
Abbildung 36: Radwege in Erschließungsstraßen 46
Abbildung 37: Unterschiedliche Ausführungen Stader Kreisverkehre..... 48
Abbildung 38: Überleitung des Radverkehrs auf die Kreisfahrbahn gem. ERA 2010..... 49
Abbildung 39: Veloroutennetz und wichtige Querverbindungen 50

Abbildung 40: Theodor-Herrmann-Weg / Am Bahnhof 51
Abbildung 41: Direktes Linksabbiegen von der Bahnhofstraße 52
Abbildung 42: Neubourgstraße, Zweirichtungsradweg in der Dooring-Zone 52
Abbildung 43: Georg-C.-Lichtenberg-Weg 53
Abbildung 44: Verbindung zwischen Schölisch und Glückstädter Straße 54
Abbildung 45: Wetternviertel - Schiffertor 54
Abbildung 46: Mögliche Fahrradstraßen: Wiesenstraße, An den Fischteichen 55
Abbildung 47: Verbindung Triftgang / Am Hohenwedel 55
Abbildung 48: Bahnhof Süd 56
Abbildung 49: Horststraße – Am Schwarzen Berg 57
Abbildung 50: Hahle 58
Abbildung 51: Groß Thun – Fred Watzlawik-Weg 58
Abbildung 52: Weg am Ostrand von Wiepenkathen 59
Abbildung 53: Rote Welle für Radfahrer 60
Abbildung 54: B73 Unterführung 60
Abbildung 55: Hof Barge 61
Abbildung 56: Kreisverkehr Harburger Str. / Köhnshöhe 62
Abbildung 57: Lönsweg - Salinenweg 62
Abbildung 58: B73 Unterführung „Hühnertunnel“ – Klarenstrecker Damm 63
Abbildung 59: Klarenstrecker Damm: Einladung zum Geisterradeln 63
Abbildung 60: Streuheidenweg 64
Abbildung 61: Am Schäferstieg 65
Abbildung 62: Klein Thun 66
Abbildung 63: Dankersstraße 67
Abbildung 64: Am Staatsarchiv 68
Abbildung 65: Kennzeichnung des Elberadweges in Cuxhaven 69
Abbildung 66: Mögliche Kennzeichnung der Veloroute 6 nach Riensförde 70
Abbildung 67: Neue Anlehnbügel am Bahnhof 71
Abbildung 68: Abgeschlossene Abstellanlagen für Dauernutzer 72
Abbildung 69: Unterste Parkebene im Parkhaus am Bahnhof 72
Abbildung 70: Abgestellte Fahrräder im Raucherunterstand 73
Abbildung 71: Abgestellte Fahrräder am Fischmarkt 74
Abbildung 72: Anlehnbügel und Schließfächer für Radfahrer beim Rewe-Markt Harburger Straße 75
Abbildung 73: Titelbilder der privaten Facebook-Seite „fahrradfreundliches Stade“ 77
Abbildung 74: Radverkehr an Baustellen: Fahrradfreundlichkeit sieht anders aus 78
Abbildung 75: Horneburg fährt fair 79
Abbildung 76: Geisterradler gefährden! 80
Abbildung 77: Behinderung und Gefährdung durch Falschparker 81
Abbildung 78: Lastentransport mit dem Fahrradanhänger 83
Abbildung 79: Lastenfahrrad auf dem Stader Wochenmarkt 83

1. Einleitung

Stade hat sich im Jahr 2019 der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen und Bremen (AGFK) angeschlossen. Der vorliegende Bericht geht der Frage nach, welche Ziele damit verbunden sind und wie sich diese erreichen lassen.

Erklärtes Ziel der Stadt Stade ist es, den Anteil der Alltagsradler am allgemeinen Verkehrsaufkommen signifikant zu erhöhen. Stade bietet aufgrund der kurzen Wege, der weitgehend ebenen Topographie und der oft milden Winter günstige Voraussetzungen für eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils in den kommenden Jahren.

Um mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu bewegen, muss das Radfahren in Stade deutlich attraktiver werden. An erster Stelle steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit, um die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden zu senken. Nicht weniger wichtig ist die Schaffung direkter und komfortabler Verbindungen, auf denen sich alle Ziele im Stadtgebiet mit dem Fahrrad zügig erreichen lassen.

Die Autoren dieser Ausarbeitung sind selber Alltagsradler und möchten die Stadtverwaltung mit ihrer Erfahrung und Sachkunde darin unterstützen, aus dem bisher in erster Linie autogerecht gedachten Stade (das allerdings zunehmend im Stau steht) sehr bald ein fahrradfreundliches Stade zu formen. Der vorliegende Bericht analysiert detailliert und ortsbezogen die aktuelle Situation für Radfahrer in Stade, weist auf Mängel, aber auch auf rechtskonforme Gestaltungsmöglichkeiten hin und verdeutlicht dies mit Bildern und Skizzen.

Die Analyse zeigt, dass mit der konsequenten Umsetzung der geltenden Vorschriften und der nachgeordneten technischen Regelwerke für die Sicherheit des Radverkehrs viel erreicht werden kann.

Ein Netz aus Velorouten, die abseits der Hauptverkehrsstraßen über unabhängige Wege und Nebenstraßen verlaufen, soll einer großen Bandbreite von Radfahrern und deren unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden. Für neun Velorouten und wichtige Querverbindungen werden konkrete Streckenführungen und notwendige Maßnahmen beschrieben.

Die Schaffung eines fahrradfreundlichen Verkehrsklimas ist ein oftmals unterschätzter Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Am Ende des Berichts werden daher wichtige Ansatzpunkte behandelt, die neben einer sicheren und attraktiven Infrastruktur eine fahrradfreundliche Stadt auszeichnen, in der die Menschen oft und gerne mit dem Fahrrad fahren.

2. Ausgangslage und Zielsetzung

2.1 Lage und allgemeine Verkehrssituation

Die Hansestadt Stade liegt an der Niederelbe in der Metropolregion Hamburg zwischen dem Alten Land im Osten und Kehdingen im Nordwesten. Die Stadt hat Stand 2019 knapp 50.000 Einwohner mit steigender Tendenz (1). Zum Stadtgebiet gehören die Ortschaften Hagen, Wiepenkathen, Haddorf und Bützfleth.

Stade ist Handels- und Dienstleistungszentrum und das wirtschaftliche Zentrum des Elbe-Weser-Raums. Die Stadt ist Sitz zahlreicher Behörden wie der Kreisverwaltung, mehrerer Gerichte und Landesbehörden.

Mit Airbus und Dow haben zwei internationale Großkonzerne einen Standort in Stade, in deren Umfeld sich weitere Unternehmen der Chemiebranche, sowie Zulieferer und Dienstleister der Luftfahrtindustrie angesiedelt haben. Neben den Großbetrieben gibt es zahlreiche weitere Gewerbe- und Handwerksbetriebe. Im Juni 2017 gab es in Stade ca. 26.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, sowie ca. 3000 Beamte. Knapp 17.000 Berufspendler kamen Stand 30.06.2017 von außerhalb nach Stade, während etwas über 8.000 Berufstätige täglich aus Stade zu einem Arbeitsplatz außerhalb der Stadt pendeln, davon ca. 2.500 nach Hamburg (2).

Stade liegt am Rand der Stader Geest. Die historische Altstadt, die rund um den Spiegelberg entstanden ist, ist vom Burggraben umgeben. Der Fluss Schwinge trennt die westlichen Stadtteile Wiepenkathen, Haddorf, Hahle, und Hohenwedel von den anderen Stadtteilen. Während die nördlichen und nordöstlichen Stadtteile Bützfleth, Schölisch, die Salztorsvorstadt und das Altländer Viertel in der Marsch liegen, befinden sich die Stadtteile Campe, Ottenbeck, Riensförde, Wiepenkathen, Haddorf und Hahle auf der 15 m – 20 m höher gelegenen Geest. Folglich gibt es innerhalb des Stadtgebietes geringe Höhenunterschiede zu überwinden.

Bis auf die Ortschaften Bützfleth und Hagen liegen alle Stadtteile im Umkreis von 5km um die Altstadt.

2.2 Verkehrsanbindung

2.2.1 Überregionaler Verkehr

Stade ist über die Autobahn A26, sowie die Bundesstraßen B73 und B74 an das Fernstraßennetz angebunden. Die Landstraßen L111 in Richtung Wischhafen und die L140 und Kreisstraße K39 in Richtung Hamburg-Finkenwerder verlaufen parallel zur Elbe.

Eine Bahnverbindung besteht stündlich mit der Niederelbebahn von und nach Hamburg, bzw. Cuxhaven, sowie mit der S-Bahn Linie 3 nach Hamburg.

Die Bahnlinie von Stade nach Bremervörde wird nur noch im Sommerhalbjahr an Wochenenden und Feiertagen auf einer touristischen Route mit dem Moorexpress bedient. Die Reaktivierung eines Linienbetriebes zwischen Bremervörde und Stade könnte auf dieser Strecke eine sinnvolle Ergänzung und Alternative für Berufspendler darstellen.

Von Stadersand aus verkehrt seit 2019 im Sommerhalbjahr dreimal täglich eine Elbfähre nach Hamburg. Die Schwinge ist von der Elbe bis zum Stader Stadthafen als Bundeswasserstraße klassifiziert. Neben der Versorgung eines Ölhandels mit kleinen Tankschiffen wird Stade gelegentlich von einem Flusskreuzfahrtschiff angelaufen. Im Sommerhalbjahr kommen vor allem am Wochenende viele Besucher mit Motor- und Segelyachten in den Stader Hafen.

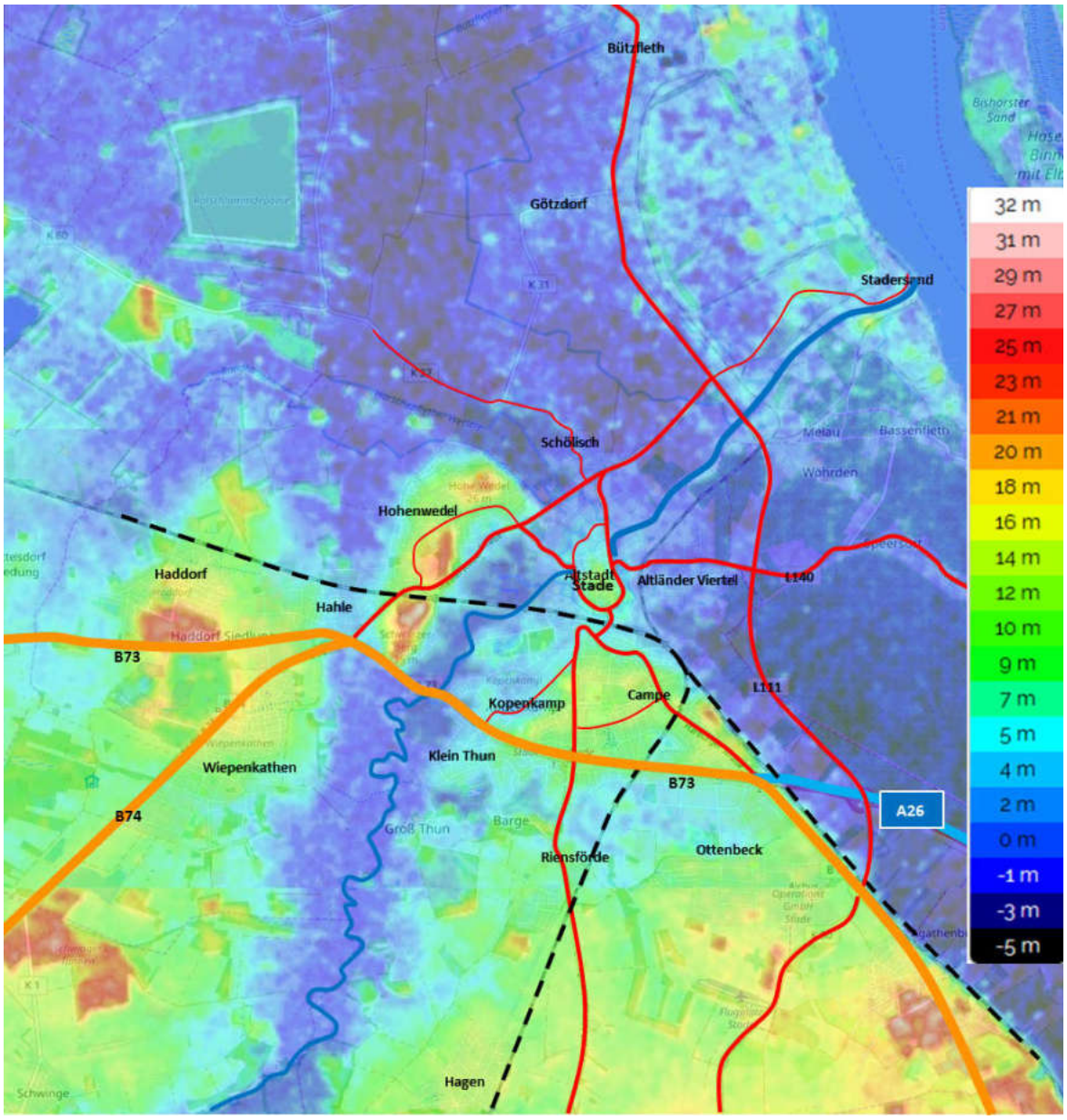


Abbildung 1: Höhenkarte Stade (3) mit wichtigen Verkehrswegen

Für den überregionalen Radverkehr läuft derzeit auf Initiative der Metropolregion Hamburg eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg von Stade nach Hamburg. Die favorisierte Route verläuft parallel der Eisenbahnlinie und verbindet Stade, Horneburg, Buxtehude und soll im weiteren Verlauf über Neu Wulmstorf nach Finkenwerder führen.

Mit dem Elberadweg und dem Nordseeküstenradweg tangieren zwei beliebte touristische Fernradwanderwege die Stadt Stade.

2.2.2 Innerstädtischer Verkehr

Die Altstadt ist parallel zum Burggraben vom Innenstadtring umgeben, der sich aus der Wallstraße, Salztorswall, Hansestraße, Schleusenweg, Freiburger Straße, Kehdinger Mühren und An der Wassermühle zusammensetzt. Von diesem Stadtring führen radial die Freiburger Straße nach Norden, die Altländer Straße nach Osten, die Hansebrücke über den Bahnhof nach Süden und im Anschluss an die Hansebrücke die Harburger Straße nach Südosten, sowie die Harsefelder Straße nach Süden. Die Schiffertorsstraße führt vom Innenstadtring nach Westen. Nach Südwesten setzt sich am Ende der Schiffertorsstraße die Bremervörder Straße fort bis zur Kreuzung der B73 mit der Bundesstraße B74. In der anderen Richtung verlängert die Glückstädter Straße die Bremervörder Straße bis zum Kreisverkehr Freiburger Straße / Hansestraße.

Die Autobahn A26 endet am Stadtrand von Stade und geht dort in die B73 über, die Stade im Süden schneidet und die südlichen Stadtteile vom restlichen Stadtgebiet trennt.

Neben den Hauptstraßen sollen noch der Hohenwedeler Weg als Erschließungsstraße des Stadtteils Hohenwedel, die Sachsenstraße als Verbindung zwischen der Harburger Straße und der Harsefelder Straße, sowie die Thuner Straße als Erschließungsstraße des Stadtteils Kopenkamp und als Verbindung zwischen der Harsefelder Straße und der B73 genannt werden.

Die Bahngleise der Niederelbebahn und der Bahnstrecke nach Bremervörde stellen für den innerstädtischen Verkehr Barrieren dar, die nur an weniger Stellen gekreuzt werden können. Die Bahnstrecke Hamburg – Cuxhaven kann im Stadtgebiet vom Autoverkehr an den Bahnübergängen Schnackenburger Graben und Hinterm Teich, sowie an der nahen Unterführung Hinterm Teich – Am Güterbahnhof, über die Hansebrücke, die Unterführung Am Schwarzen Berg, die Brücke im Zuge der Bremervörder Straße, sowie dem Bahnübergang Brunnenweg gequert werden. Für den Radverkehr besteht eine weitere Unterführung an der Schwingebrücke im Zuge des Synold-Klein-Weges und zum Diedrich-Speckmann-Weg. Die Unterführung am Bahnhof kann von Radfahrern nur genutzt werden, wenn sie das Fahrrad schieben.

Die Bahnlinie nach Bremervörde kann im Bereich der Abzweigung von der Niederelbebahn an einer engen Umlaufsperre gequert werden. Die weiteren Querungsmöglichkeiten sind die Harburger Straße, die B73 und der Weg Klarer Streck zwischen dem Klarenstrecker Damm und Lupinenkamp.

Auch die B73 hat eine Barrierewirkung für den städtischen Verkehr. Abzweigungen gibt es nur am Kreisverkehr Kaisereichen zur Harburger Straße und ins Gewerbegebiet Stade-Süd, zur Harsefelder Straße, Thuner Straße, Bremervörder Straße / B74 und im Gewerbegebiet Am Steinkamp / Haddorfer Grenzweg. Dazwischen führt der Lerchenweg von der B73 in den Stadtteil Hahle.

Für Fußgänger und Radfahrer bestehen zusätzliche Querungsmöglichkeiten der B73 über eine Brücke zwischen der Carl-Benz-Straße und dem Heidbecker Weg, der Unterführung zwischen der Bronzeschmiede und Am Schießstand („Hühnertunnel“) und der Unterführung zwischen der Linzer Straße und den Sandersanlagen. Darüber hinaus gibt es Anschlüsse an den Radweg entlang der B73 von der Hermannstraße und der Talstraße, sowie Am Schwarzen Berg.

3. Ziele der Radverkehrsförderung

3.1 Allgemeines

Der politische Wille ist vorhanden, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern und damit den bislang allenfalls durchschnittlichen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Stade deutlich zu steigern. Aufgrund der kurzen Wege und der weitgehend flachen Topographie bietet die Stadt ideale Voraussetzungen, viele Wege innerhalb des Stadtgebietes und der näheren Umgebung mit dem Fahrrad zu erledigen. Wegen des maritimen Klimas sind die Winter in der Regel mild, so dass das Fahrrad grundsätzlich das ganze Jahr über nutzbar ist.

Seit dem Sommer 2019 ist Stade Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen und Bremen. Im Jahr 1999 wurde bereits ein Radverkehrskonzept (4) erstellt, das bislang jedoch nur teilweise umgesetzt wurde.

Wie in vielen anderen Städten dieser Größe hat sich in der Vergangenheit die Verkehrsplanung einseitig vor allem auf den Autoverkehr ausgerichtet. Es wird jedoch nicht nur in den Großstädten, sondern auch in Mittelstädten wie Stade immer deutlicher, dass der immer weiter zunehmende Autoverkehr zur Belastung wird. Die Diskussionen über Luftschadstoffe und nicht zuletzt über die Notwendigkeit, im Kampf gegen den Klimawandel künftige Mobilität nicht alleine als Automobilität zu verstehen, machen deutlich, dass das Fahrrad künftig wieder eine bedeutendere Rolle in der Nahmobilität spielen wird.

Im Schülerverkehr, aber auch für viele Berufstätige, die in Stade wohnen und arbeiten, ist das Fahrrad schon heute ein alltägliches Verkehrsmittel. Das Potenzial des Radverkehrs ist in Stade aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

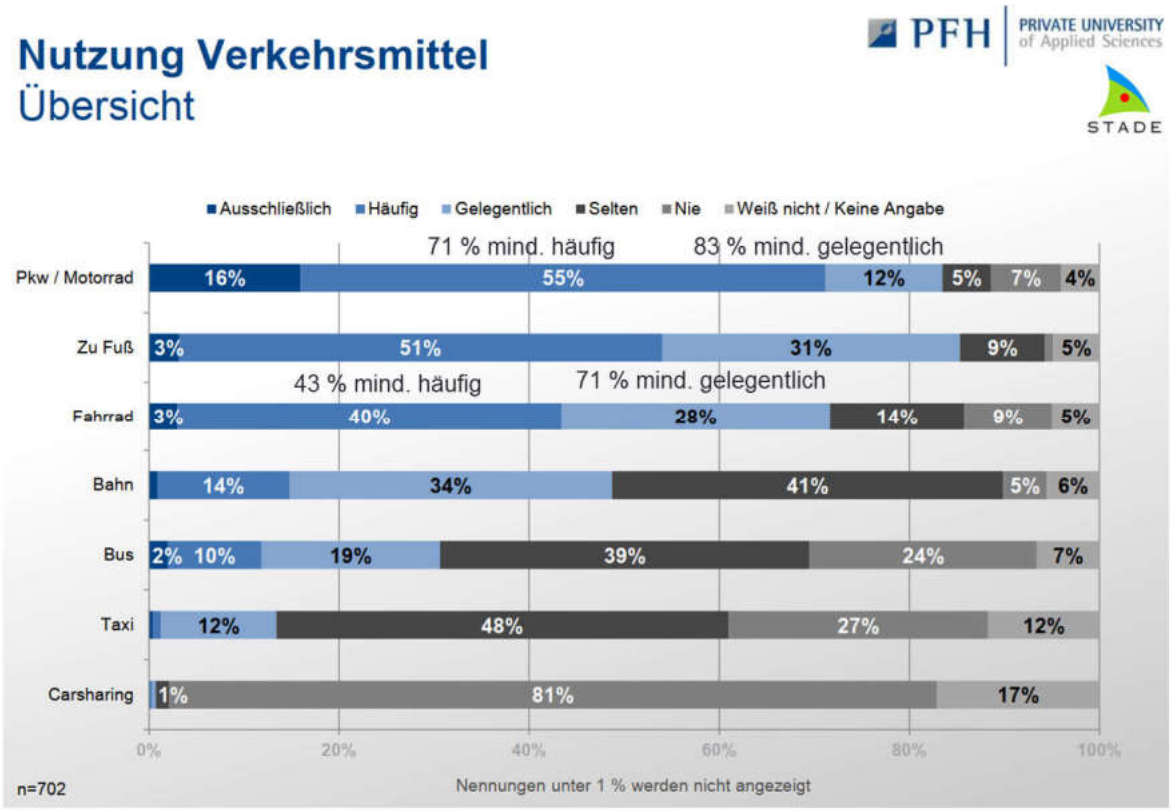
3.2 Bürgerdialog Mobilität & Fahrradmonitor

Im Jahr 2015 wurde im Rahmen des Bürgerdialogs eine Befragung zum Thema Mobilität durchgeführt, an der sich 702 Bürgerinnen und Bürger beteiligt haben (5). Unter anderem wurde nach der Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel gefragt. Das Ergebnis aus der Befragung ist in Abbildung 2 dargestellt.

Das Fahrrad wird von 3 % der Teilnehmenden ausschließlich, von 40 % häufig und von 28 % gelegentlich benutzt. Nur 23 % der Befragten gaben an, selten oder nie mit dem Fahrrad zu fahren.

Das Auto wird von 71 % der Teilnehmenden ausschließlich oder häufig genutzt und von 12 % gelegentlich. 12 % der Befragten nutzen das Auto selten oder nie.

Vergleicht man dieses Ergebnis mit den Zahlen des Fahrradmonitors 2017 (6), die sich auf eine bundesweite, repräsentative Umfrage stützen, zeigt sich für die Größe der Stadt Stade eine gute Übereinstimmung. Im Folgenden werden die Angaben des Bürgerdialogs, welche Verkehrsmittel ausschließlich und häufig genutzt werden, mit den Ergebnissen des Fahrradmonitors verglichen, welche Verkehrsmittel täglich oder mehrmals pro Woche genutzt werden.



Quelle: Bürgerdialog Stade, Ergebnispräsentation „Mobilität" (https://www.buergerdialog-stade.de/wp-content/uploads/2017/06/Buergerdialog_Mobilität.pdf)

Abbildung 2: Bürgerdialog Stade Mobilität, Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel

Die Ergebnisse des Fahrradmonitors zeigen, dass mit zunehmender Ortsgröße die Autonutzung abnimmt und im gleichen Maß die Nutzung des ÖPNV zunimmt. Große Städte verfügen oftmals über ein attraktives Angebot an U-Bahn, S-Bahn, Stadtbahn- und Busverbindungen, während man mit dem eigenen Auto insbesondere zu Stoßzeiten im dichten Verkehr kaum vorankommt.

In kleineren Orten findet sich analog dazu die geringste ÖPNV-Nutzung, so dass der Anteil der mit dem PKW zurückgelegten Wege höher ist als in den Großstädten.

Bei der Fahrradnutzung zeigt sich ein Maximum bei Städten mit 50.000 – 100-000 Einwohnern. In solchen Städten sind viele Wege kürzer als in der Großstadt, während der ÖPNV in der Regel weniger attraktiv ausgebaut ist als in den Metropolen.

Die Werte für die Nutzungshäufigkeit von Auto, Fahrrad und ÖPNV liegen beim Stader Bürgerdialog Mobilität genau zwischen den Werten der Städte von 20.000 – 50.000 Einwohner und 50.000 – 100.000 Einwohner beim Fahrradmonitor. Stade liegt mit seinen knapp 50.000 Einwohnern auf der Grenze zwischen den beiden Ortsgrößenklassen.

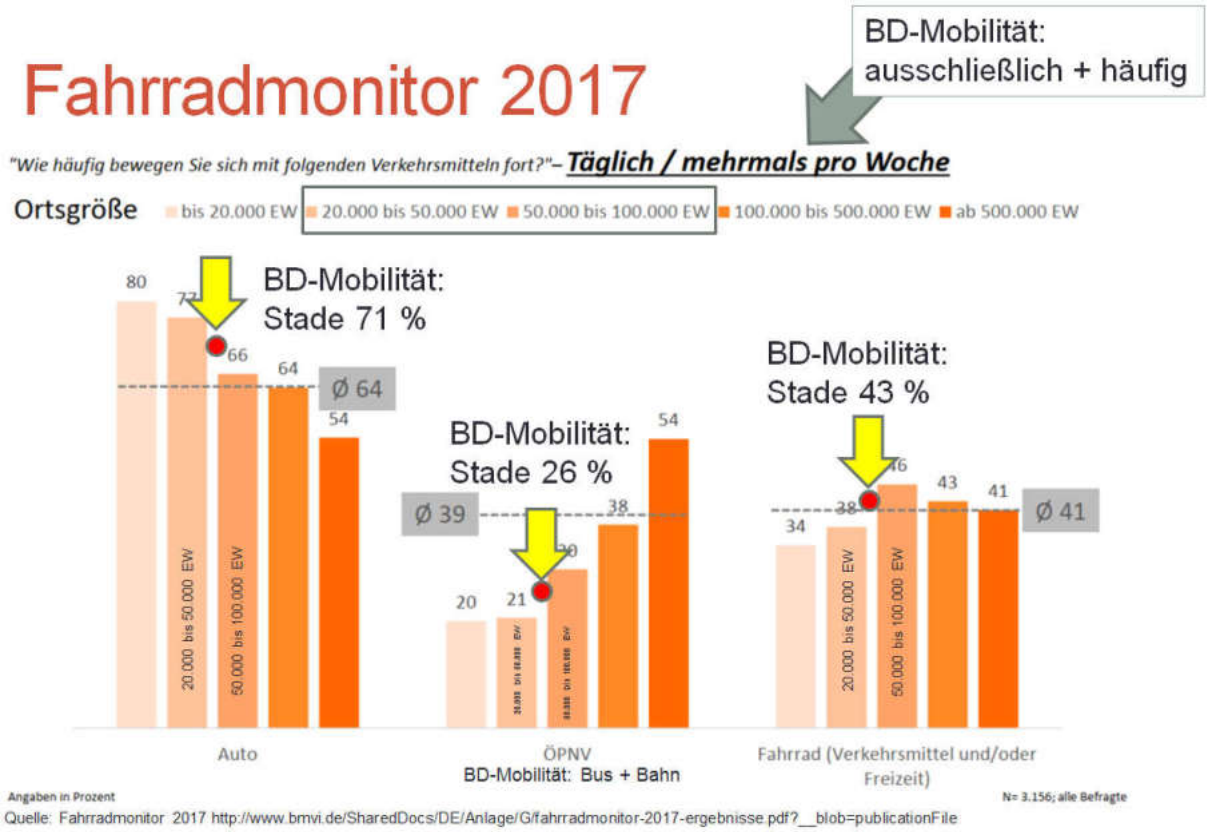


Abbildung 3: Fahrradmonitor 2017, Verkehrsmittelwahl (6)

3.3 Vorteile des Radverkehrs

Radfahren ist gesund. Die Bewegung an der frischen Luft stärkt das Immunsystem, die allgemeine körperliche Fitness und Leistungsfähigkeit und beugt somit akuten und chronischen Krankheiten vor, insbesondere solchen, bei denen Bewegungsmangel als einer der Haupt-Risikofaktoren gilt („Metabolisches Syndrom“: Übergewicht, Diabetes, Herz-Kreislauf Erkrankungen, nicht-alkoholische Fettleber…).

Darüber hinaus ist das Fahrrad ein kostengünstiges Verkehrsmittel, das abgesehen von den Anschaffungs- und Wartungskosten keine laufenden Kosten für Steuern, Versicherungen, Kraftstoff oder elektrische Energie verursacht (von den vernachlässigbaren Energiekosten eines Pedelecs abgesehen).

Daneben profitieren insbesondere die Kommunen vom Radverkehr. Fahrräder beanspruchen weniger öffentlichen Raum. Sie benötigen weniger Verkehrsfläche und vor allem weniger Parkfläche. Radverkehr ist leise und verursacht keine Luftschadstoffe. Im Vergleich zum Autoverkehr ist das Gefährdungspotenzial des Radverkehrs deutlich geringer. Mehr Radverkehr macht Städte somit leiser, sauberer und sicherer und trägt zur Erhöhung der Lebensqualität bei.

In Deutschland sind mehr als ein Drittel aller Autofahrten kürzer als 4 km, und knapp zwei Drittel der mit dem Auto gefahrenen Strecken sind kürzer als 10 km (7). Auf kurzen Strecken ist das Fahrrad oftmals gleich schnell oder im dichten Stadtverkehr sogar schneller. Durch die Verbreitung von Pedelecs zeigt sich ein Trend, dass zunehmend auch weitere Strecken mit dem Fahrrad gefahren werden.

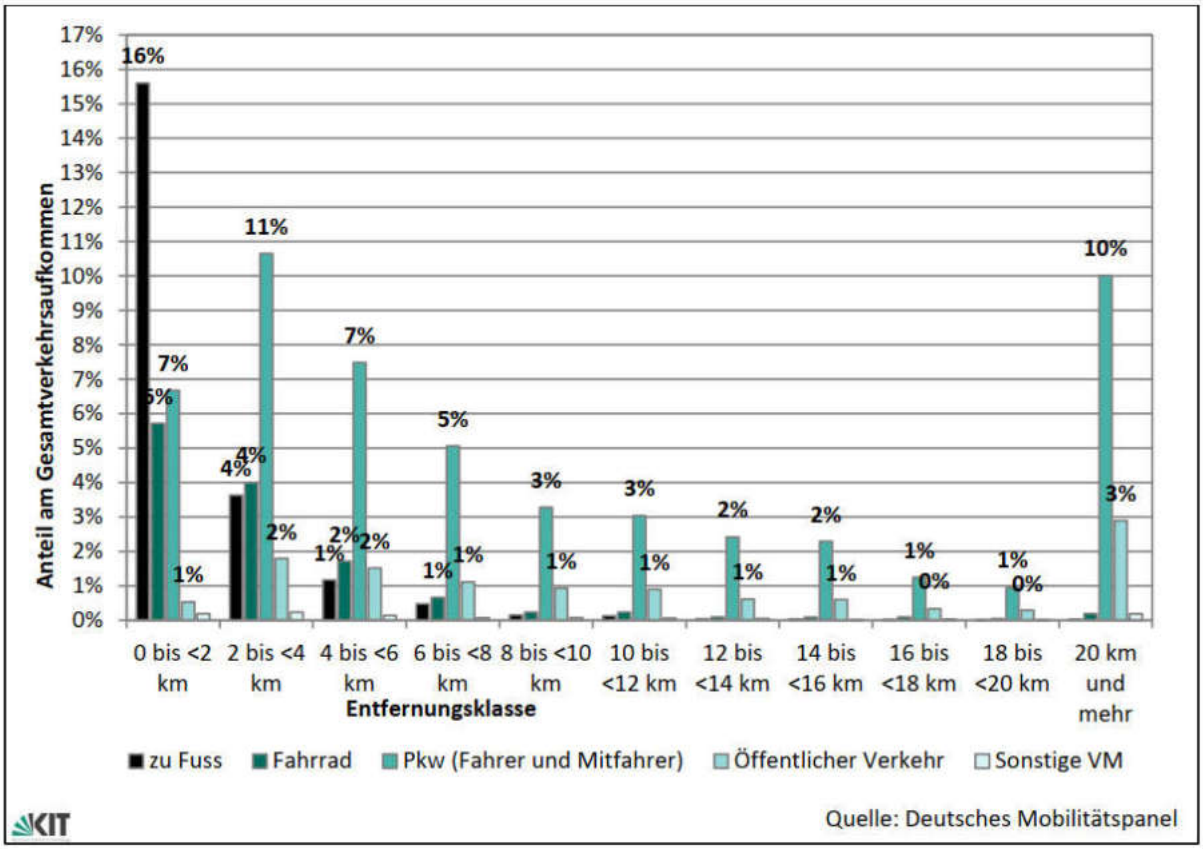


Abbildung 4: Fahrtweitenverteilungen aller Wege nach Verkehrsmittel (7)

Auch zum Klimaschutz kann der Radverkehr einen maßgeblichen Beitrag leisten. Im Verkehrssektor konnte Deutschland bislang keinen Rückgang der jährlichen CO_2-Emissionen vorweisen. Würden 20 % der Stader Bürgerinnen und Bürger täglich im Durchschnitt eine Strecke von 4 km hin und zurück anstatt mit dem Auto mit dem Fahrrad fahren, ergäbe sich eine tägliche Einsparung von 12 Tonnen CO_2 (bei Annahme eines durchschnittlichen CO_2-Ausstoßes von 150 g/km), die sich auf ca. 4400 Tonnen pro Jahr summieren. Das Straßennetz in Stade würde jährlich durch 29 Millionen weniger PKW-Kilometer beansprucht werden.

Wenn es gelingt, den bisherigen Trend zur stetigen Zunahme des Autoverkehrs umzukehren, entfällt der Bedarf, das Straßennetz für immer mehr Autos immer weiter auszubauen und die Intervalle zur notwendigen Instandhaltung werden länger. Eine Investition in mehr Radverkehr wird sich daher auf lange Sicht für die Stadt Stade auch finanziell auszahlen.

Das Ziel der Radverkehrsförderung muss somit darin liegen, Autofahrer zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen. Man muss aus Sonntagsfahrern Alltagsradfahrer machen (8). 28 % der Teilnehmenden am ersten Bürgerdialog zum Themenfeld Mobilität gaben an, gelegentlich mit dem Fahrrad zu fahren. Bei diesen Menschen besteht bereits die grundsätzliche Bereitschaft, das Fahrrad zu nutzen. Hinzu kommen 40 % der Befragten, die das Fahrrad bereits häufig nutzen. Hier muss die regelmäßige Fahrradnutzung gefestigt und intensiviert werden.

Gemäß der Ergebnisse des Fahrradmonitors 2017 (6) verfügen 78 % aller Haushalte in Deutschland über mindestens ein Fahrrad. Durchschnittlich sind es 2,2 Fahrräder pro Haushalt. Die Verfügbarkeit von Fahrrädern ist somit in deutschen Haushalten größer als die Verfügbarkeit von Autos (74 % aller Haushalte).

3.4 Abbau von Hemmnissen zur Fahrradnutzung

Den zahlreichen Vorteilen des Radverkehrs stehen Hemmnisse entgegen. Das Wetter lässt sich nicht ändern, aber Radfahrer können sich durch geeignete Kleidung darauf einstellen. Im Winter kann seitens der Stadt durch einen regelmäßigen Winterdienst auf Radwegen die Fahrradnutzung erleichtert werden. Darüber hinaus ist es möglich, weitere Hemmnisse abzubauen, die der Fahrradnutzung entgegenstehen.

An erster Stelle muss die Erhöhung der Verkehrssicherheit stehen. Dies gilt sowohl für die objektiv feststellbare Senkung der Unfallzahlen als auch für die gefühlte Sicherheit der Radfahrenden. Vorschriften, technische Empfehlungen, sowie Erkenntnisse der Unfallforschung müssen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit konsequent angewandt und umgesetzt werden. Der Flüssigkeit des Autoverkehrs darf gegenüber der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer keine Priorität eingeräumt werden (vergl. VwV-StVO zu §§ 39-43, Rn 5: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor“ (9)). Das Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden in Stade wird im Kapitel 6 gesondert betrachtet.

Zum Aspekt der Sicherheit gehört auch der Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. An allen wichtigen Zielen des Radverkehrs (Bahnhof, Schulen, Einkaufsmärkte, öffentliche Einrichtungen und Behörden, …) sind sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Anzahl erforderlich. Auch in Wohngebieten müssen sichere Abstellanlagen vorhanden sein, in denen Fahrräder vor Wind und Wetter und insbesondere vor Diebstahl und Beschädigung geschützt sind. Dies gilt insbesondere für Quartiere mit Mehrfamilienhäusern, in denen das Abstellen von Fahrrädern in Kellerräumen umständlich oder erst gar nicht möglich ist.

Wer das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel nutzt, möchte nicht nur sicher, sondern auch zügig und komfortabel ans Ziel kommen. Dafür bedarf es eines lückenlosen Netzes von Fahrradrouten, über die sich ohne nennenswerte Umwege alle Ziele im Stadtgebiet erreichen lassen. Der Aufbau eines Fahrradroutennetzes in Stade wird in den Abschnitten 7 und 8 gesondert behandelt.

Ein weiteres Hemmnis zur Fahrradnutzung besteht in den begrenzten Transportkapazitäten zur Mitnahme von Kindern oder größeren Einkäufen. Hier kann ein Angebot von Lastenfahrrädern eine Alternative bieten, auf das im Abschnitt 12.7 näher eingegangen wird.

3.5 Konkrete Ziele und Mittelbedarf

Der genaue derzeitige Radverkehrsanteil ist der Fahrrad-Initiative Stade nicht bekannt, dürfte allerdings durchschnittlich sein (10 – 12 % am Modal Split). Eine Verdopplung des Radverkehrsanteils ist mit konsequenter und zielgerichteter Radverkehrsförderung innerhalb weniger Jahre möglich, zumal Stade günstige Voraussetzungen zum Radfahren bietet. Ein realistisches Ziel ist eine Verdopplung des Radverkehrsanteils auf mindestens 25 % bis zum Jahr 2030. Langfristig sollte ein Anteil von mehr als 30 % angestrebt werden.

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) der Bundesregierung wird bei den Kommunen zwischen Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern unterschieden. Stade ist auf dem Sprung vom Einsteiger zum Aufsteiger, gekennzeichnet durch oftmals noch schlechte Bedingungen für den Radverkehr und einen durchschnittlichen Radverkehrsanteil. Der erforderliche Finanzbedarf für die

unterschiedlichen Handlungsfelder ist der folgenden Tabelle aus dem NRVP 2020 in Abbildung 5 zu entnehmen. Für Aufsteiger-Kommunen wird eine Spanne von 13,- bis 18,- EUR pro Jahr und Einwohner angegeben, was bei 50.000 Einwohnern eine jährliche Summe von 650.000,- bis 900.000,- EUR ergibt.

Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	**Infrastruktur** (betriebliche Unterhaltung)	**Summe** (Spalten 1+2)	**Abstellanlagen**	**Nicht investive Maßnahmen** (u.a. Kommunikation)	**Weitere Maßnahmen** (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	**Gesamtsumme** (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Abbildung 5: Finanzbedarf für verschiedene Aufgabenbereiche (10)

In der Vergangenheit betrug das für den Radverkehr geplante Budget der Abteilung Straßen und Brücken lediglich 98.000,- EUR pro Jahr, bei einem jährlichen Gesamtbudget von ca. 4 Millionen EUR. Im Haushaltsplan ist für die kommenden Jahre bereits eine Erhöhung der Mittel für den Radverkehr vorgesehen. Mittelfristig sollte der Anteil für die Instandhaltung und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur jedoch auf mindestens 20% des Etats der Abteilung Straßen und Brücken weiter erhöht werden. Dies entspräche dann auf die Einwohnerzahl bezogen einem Wert von 16,- EUR/Jahr und Einwohner und liegt in der Bandbreite der Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans.

Zur Gegenfinanzierung sollten primär solche Baumaßnahmen zurückgestellt oder aufgegeben werden, die maßgeblich zur weiteren Zunahme des Autoverkehrs beitragen. Das Ziel einer übergreifenden Verkehrsplanung muss darin bestehen, das Mobilitätsbedürfnis künftig mit weniger Kfz-Verkehr zu erfüllen. Verkehrsplanung ist Angebotsplanung und Politik und Verwaltung können mit ihren Entscheidungen die künftige Verkehrsentwicklung in Stade aktiv beeinflussen.

4. Bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Stade

4.1 Unabhängig geführte Wege

Beliebte Fahrradrouten verlaufen über unabhängig geführte Wege abseits von Straßen. Auf den meisten dieser Wege wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr geführt. Die Wege sind in der Regel ca. 3,50 m breit und asphaltiert. Das derzeitige Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen auf diesen Wegen erlaubt weitgehend konfliktfreies und zügiges Radfahren, wobei jedoch bei Begegnungen mit Gruppen von Fußgängern oder bei Begegnung mit Fußgängern und gleichzeitig entgegenkommendem Radverkehr die Geschwindigkeit verringert werden muss.

Beispiele für diese Führungsform finden sich auf der Strecke Am Bahndamm zwischen der Wiesenstraße und der Straße An den Fischteichen, zwischen dem Parkplatz am Holzhafen und der Salztorscontrescarpe unterhalb des Salztorswalls und im weiteren Verlauf parallel zum Burggraben in Richtung Bahnhof, sowie am Horstsee und zwischen der Thuner Straße und dem Sandersweg. Zuletzt wurden durch die Asphaltierung des Synold-Klein-Weges zwischen dem Weg Am Bahndamm und der Schiffertorkreuzung, sowie dem Fred-Watzlawik-Weg zwischen Wiepenkathen und Klein-Thun weitere Abschnitte fertig gestellt.



Am Bahndamm



Entlang des Burggrabens zum Bahnhof



Synold-Klein-Weg



Fred-Watzlawik-Weg

Abbildung 6: Unabhängig geführte gemeinsame Geh- und Radwege

Zwischen der Straße Am Schwarzen Berg und der Horststraße, sowie der Talstraße verlaufen ebenfalls zwei unabhängig geführte Wege, die sich derzeit allerdings in einem baulich schlechten Zustand befinden.

Zwischen der Neubourgstraße und dem Schiffertor verläuft der Georg-C.-Lichtenberg-Weg als getrennter Geh- und Radweg. Ebenfalls als getrennter Geh- und Radweg führt eine Verbindung von der Kehdinger Straße zur Hansestraße hinter Kaufland als Alternative zur Freiburger Straße und dem Schleusenweg, die auf diesem Abschnitt in Richtung Hansestraße über keinen Radweg verfügen.



Georg-C.-Lichtenberg-Weg



Weg zwischen Kehdinger Straße und Hansestraße

Abbildung 7: Unabhängig geführte getrennte Geh- und Radwege

Zu den unabhängig geführten Wegen können auch Wirtschaftswege gezählt werden, die für den öffentlichen Kfz-Verkehr nicht freigegeben sind. Darunter fällt der Weg vom Ende des Ottenbecker Damms bei der Straßenmeisterei zum Klarenstrecker Damm entlang des Abfallentsorgungszentrums und in der anderen Richtung nach Riensförde. Eine wichtige Funktion für den Radverkehr in Richtung Horneburg und Buxtehude erfüllt darüber hinaus der asphaltierte Weg entlang der Bahnlinie Hamburg – Cuxhaven.

4.2 Radverkehr im Mischverkehr

Die Straßen in den Wohnquartieren sind üblicherweise als Tempo-30 Zone ausgewiesen. Der Radverkehr fährt dort im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Erschwerend für den Radverkehr ist das in vielen Wohnvierteln vorhandene, teils sehr unebene Kopfsteinpflaster, welches bei Nässe rutschig sein kann. Es kann beobachtet werden, dass Radfahrer dort oftmals regelwidrig auf den Gehwegen fahren. Dort, wo asphaltierte oder glatt gepflasterte Fahrbahnen vorhanden sind, ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vor allem in den Tempo-30 Zonen problemlos und sicher.



Kopfsteinpflaster Am Schäferstieg



Asphaltdecke Am Schießstand

Abbildung 8: Mischverkehr in Tempo-30 Zonen

Auch außerhalb von Tempo-30 Zonen werden Radfahrer im Mischverkehr geführt, wo keine Radwege vorhanden sind. An der Gottlieb-Daimler-Straße, der Carl-Benz-Straße und dem Klarenstrecker Damm im Gewerbegebiet Stade-Süd gibt und gab es keine Radwege. Um eine einheitliche Regelung im gesamten Gebiet zu erreichen, wurde im Januar 2019 auch im Ottenbecker Damm zwischen der B73 und dem Kreisverkehr Julius-Leber-Weg, dem Kuhweidenweg und dem Heidbecker Damm die bis dahin bestehende Benutzungspflicht der nur einseitig vorhandenen und teils viel zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radwege aufgehoben.



Gottlieb-Daimler-Straße



Heidbecker Damm



Kuhweidenweg



Am Güterbahnhof

Abbildung 9: Radverkehr im Mischverkehr

Eine wichtige Route des Radverkehrs aus Richtung Campe zum Bahnhof und in die Innenstadt stellt die Straße Am Güterbahnhof dar. Auch dort ist der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In Richtung der Bahnunterführung gibt es einen Seitenstreifen, der von Radfahrenden in Fahrtrichtung rechts benutzt werden darf, wenn keine Fußgänger behindert werden. Aufgrund der geringen Durchfahrtshöhe der Eisenbahnunterführung fahren dort außer Radfahrern ausschließlich PKW und keine LKW oder Lieferfahrzeuge.

Auf dem Abschnitt der Wallstraße zwischen Schiffertor und Gründelstraße, sowie in Gegenrichtung zwischen der Kleinen Beguinenstraße und der Inselstraße fahren Radfahrende ebenfalls im Mischverkehr auf der Fahrbahn, jedoch stellt dies für Stade bislang an Hauptstraßen eine Ausnahme dar.

4.3 Getrennte Geh- und Radwege

Entlang der Hauptverkehrsstraßen bestehen größtenteils benutzungspflichtige getrennte Geh- und Radwege, deren Zustand fast durchgängig nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht. Die Breite des für den Radverkehr vorgesehenen, fahrbahnseitigen Teils, beträgt an vielen Stellen nur 1,20m – 1,30m und es gibt oftmals keinen Sicherheitsraum zur Fahrbahn oder zu Längsparkständen am Fahrbahnrand.

Die Wege sind an vielen Stellen uneben und durch Bewuchs in ihrer nutzbaren Breite weiter eingeschränkt. Die Absenkungen an einmündenden Straßen sind in der Regel mit kleinem Natursteinpflaster ausgeführt, was bereits im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 1999 bemängelt wurde.

In der Harburger Straße stadtauswärts ist der Radweg stellenweise zu Lasten eines viel zu schmalen Gehweges deutlich breiter als im Durchschnitt. Auch in der Hansestraße ist die Breite des Gehweges

stadtauswärts streckenweise völlig unzureichend, jedoch weist dort auch der Radweg nicht die erforderliche Breite auf.

In der Altländer Straße besteht ab dem Kreisverkehr stadtauswärts eine Benutzungspflicht des linksseitigen Radweges, dessen nutzbare Breite mit 1,20 m selbst für den Einrichtungsradverkehr zu gering bemessen ist.

Auf kurzen Abschnitten in der Freiburger Straße und der Bremervörder Straße sind die getrennten Geh- und Radwege im Zuge von Baumaßnahmen erneuert worden.



Harsefelder Straße



Bremervörder Straße



Hansestraße



Altländer Straße



Harburger Straße



Freiburger Straße (50m neuer Abschnitt 2019)

Abbildung 10: Getrennte Geh- und Radwege

4.4 Gemeinsame Geh- und Radwege

Bei Neubau oder Umbau von Straßen wurden in den letzten Jahren überwiegend gemeinsame Geh- und Radwege angelegt. Als Beispiele können der Salztorswall zwischen Hansebrücke und Salztor, die Hansestraße zwischen Wasser Ost und Salztor, die Harburger Straße stadteinwärts zwischen dem Brauerweg und dem Kreisverkehr Hinterm Teich / Brinkstraße, oder der Obstmarschenweg in Bützfleth genannt werden.

Die neueren gemeinsamen Wege sind im Allgemeinen rot gepflastert. Jedoch gibt es auch rot gepflasterte Gehwege, auf denen das Radfahren nicht zulässig ist.



Salztorswall



Hansestraße



Harburger Straße



Obstmarschenweg Bützfleth

Abbildung 11: Neuere gemeinsame Geh- und Radwege

Ältere gemeinsame Geh- und Radwege gibt es außerdem in der Harburger Straße stadteinwärts, sowie im Hohenwedeler Weg. Diese Wege entsprechen heute durchgängig nicht mehr den aktuellen Vorschriften.



Harburger Straße



Hohenwedeler Weg

Abbildung 12: Ältere gemeinsame Geh- und Radwege

4.5 Einseitige Zweirichtungsradwege

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist zu lesen: „Das Radfahren auf der linken Straßenseite ist an Kreuzungen und Grundstücksausfahrten mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden“ (VwV-StVO zu§2, Rn 33 (9)).

Im Jahr 2019 wurde daher die Benutzungspflicht einiger gemeinsamer Geh- und Radwege, die in beiden Fahrtrichtungen benutzungspflichtig waren, aufgehoben. Diese Maßnahme betraf die bereits im Abschnitt Mischverkehr genannten Straßen im Gewerbegebiet Stade-Süd, sowie die Straße Am

Bahnhof. Die Aufhebung der linksseitigen Benutzungspflicht in der Salztorscontrescarpe wurde bereits zum März 2019 angekündigt, war aber im Januar 2020 noch nicht umgesetzt.

In folgenden Straßen bestehen weiterhin gemeinsame Geh- und Radwege nur auf einer Straßenseite: Am Steinkamp, Am Hofacker, Am Hohenwedel, Thuner Straße, Harsefelder Straße (gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Pommernstraße und Riensförde und vom Gehweg getrennter Zweirichtungsradweg zwischen Sachsenstraße und Pommernstraße).

Getrennte Geh- und Radwege mit angeordnetem Zweirichtungsradverkehr findet man noch in der Altländer Straße ab dem Kreisverkehr stadtauswärts, sowie in der Neubourgstraße. Die Mindestbreite von 2,00m wird in beiden Fällen deutlich unterschritten.



Thuner Straße



Am Hohenwedel



Harsefelder Straße



Neubourgstraße

Abbildung 13: Linksseitige Radwege mit Benutzungspflicht

Im Hohenwedeler Weg besteht aus Richtung des Kreisverkehrs Bremervörder Str. / Schiffertorsstr. eine Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges. Der selbe Weg ist in Gegenrichtung als Gehweg mit Zusatzzeichen Radverkehr freigegeben. Die Straße hat in Richtung Kreisverkehr Schiffertorsstraße ein leichtes Gefälle, so dass auf diesem Weg leicht höhere Geschwindigkeiten erreicht werden.

4.6 Kreisverkehre

An Kreisverkehren wird in Stade der Radverkehr auf umlaufenden gemeinsamen Geh- und Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen geführt. Eine Besonderheit der umlaufenden Wege besteht in der oftmals winkligen Führung mit abrupten Verschwenkungen der Radwege auf die Kreiszufahrten zu, während die Radwege tangential aus dem Kreisverkehr herausführen. Durch diese Führung der Radwege ist das beabsichtigte Verhalten der Radfahrer schwer einzuschätzen. Wer dem Verlauf des Kreisverkehrs folgt, muss nicht die Fahrtrichtung anzeigen, sondern dies ist nur beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr vorgesehen. Die bauliche Gestaltung widerspricht jedoch dem intuitiven Empfinden, beim Verlassen des Kreisverkehrs geradeaus zu fahren und beim Folgen des

Kreisverkehrs abzubiegen. Die Radwegfurten sind an Kreisverkehren in der Regel in roter Farbe hervorgehoben.



Hansestraße / Freiburger Straße



Bremervörder Straße / Hohenwedeler Weg

Abbildung 14: Verschwenkungen umlaufender Radwege an Kreisverkehren

4.7 Freigabe von Einbahnstraßen

Von der Möglichkeit, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben, wird in Stade nicht durchgängig Gebrauch gemacht. Eine Freigabe ist überall dort möglich, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt und eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist. In Straßen mit Linienbusverkehr oder stärkerem LKW-Verkehr muss diese mindestens 3,50m betragen (VwV-StVO zu Zeichen 220 Einbahnstraße, Rn 4 (9)).

Man findet in Stade Wegweisungen, die entgegen der Einbahnstraßenrichtung ohne Freigabe für den Radverkehr zeigen. Eine Freigabe dieser Einbahnstraßen wäre möglich.





Am Burggraben





An den Fischteichen

Abbildung 15: Wegweisung für den Radverkehr in nicht freigegebene Einbahnstraßen

4.8 Andere Führungsformen des Radverkehrs

Derzeit gibt es in Stade keine Straßen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und es ist keine Straße als Fahrradstraße ausgewiesen. Eine Besonderheit findet man jedoch im Sandersweg. Dieser ist zwischen der Straße Am Hang und der Brauerstraße als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. Für Anlieger sind die Grundstücke (Hausnummer 17 – 29) aufgrund des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ auch mit dem Auto erreichbar. Im Unterschied zu einer Fahrradstraße ist auf einem Geh- und Radweg Halten und Parken verboten und zugelassener Anliegerverkehr darf dort nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.



Abbildung 16: Für Anliegerverkehr freigegebener gemeinsamer Fuß- und Radweg

5. Mängel, Problem- und Gefahrenstellen

5.1 Radwege an Hauptverkehrsstraßen

Viele Radwege an den Hauptverkehrsstraßen wurden bereits in den 1970er Jahren gebaut und seitdem nicht an die veränderte Rechtslage angepasst. Die vorgeschriebene Mindestbreite von 1,50m des für den Radverkehr bestimmten Teils benutzungspflichtiger, getrennter Fuß- und Radwege wird in den meisten Fällen unterschritten und es fehlen Sicherheitsräume zur Fahrbahn und zu Parkstreifen am Fahrbahnrand. Die Wege befinden sich zudem an vielen Stellen in einem ungenügenden baulichen Zustand und sind teilweise überwuchert oder durch eingebaute Hindernisse in ihrer nutzbaren Breite weiter eingeschränkt.



Harsefelder Straße



Freiburger Straße

Abbildung 17: Unzureichender Zustand vorhandener Radwege aus den 1970er Jahren

5.2 Gemeinsame Fuß- und Radwege

Die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr ist konfliktträchtig. Dies gilt insbesondere für gemeinsame Fuß- und Radwege auf Gefällestrecken, auf denen mit dem Fahrrad leicht höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können, sowie bei zu geringen Wegbreiten. Bei hohem Aufkommen von Rad- und/oder Fußgängerverkehr kommt eine gemeinsame Nutzung grundsätzlich nicht in Frage, ist jedoch bei Straßenneu- und Umbauten in Stade der aktuelle Standard.



Hohenwedeler Weg (Schulweg IGS)



Thuner Straße (3 Schulen, KiTa, Seniorenheim)

Abbildung 18: Unzureichende Breite gemeinsamer Fuß- und Radwege

5.3 Radwegfurten

Im Zuge von Vorfahrtstraßen soll der Verlauf von Radwegen über untergeordnete Knotenpunktzufahrten und verkehrsreiche Grundstückszufahrten (z.B. Einkaufsmärkte, Tankstellen) durch Furtmarkierungen verdeutlicht werden. Diese Markierungen fehlen an zahlreichen Kreuzungen oder sind nur noch schlecht erkennbar. Im folgenden Abschnitt, in dem das Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden betrachtet wird, wird gezeigt werden, dass die Erhöhung der Sicherheit an Kreuzungen von besonderer Bedeutung ist. Eine Liste mit über 50 Kreuzungen und verkehrsreichen Grundstücksausfahrten mit fehlenden oder schlecht sichtbaren Furten ist im Anhang angefügt.



Bremervörder Straße / Schützenstraße



Harburger Straße / Im Neuwerk

Abbildung 19: Beispiele für Kreuzungen mit fehlenden Radwegfurten

Da Furtmarkierungen die bestehende Vorfahrt des Radverkehrs verdeutlichen sollen, dürfen diese an Kreuzungen mit der Vorfahrtregel rechts-vor-links nicht vorhanden sein. Damit sollen Missverständnisse über die geltende Vorfahrtregelung verhindert werden. Dennoch sind in Stade Furten auch an solchen Kreuzungen markiert, an denen Radfahrende keine Vorfahrt haben, teilweise auch im Verlauf von Gehwegen.



Klarenstrecker Damm / Klarer Streck



Hinterm Teich (Gehweg)

Abbildung 20: Beispiele für unzulässige Radwegfurten

5.4 Einsehbarkeit von Kreuzungen

Besonders häufig sind Radfahrende in Unfälle des Typs Einbiegen-/Kreuzen-Unfall verwickelt. Aus diesem Grund ist es notwendig, im Verlauf von Radwegen gute Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Grundstücksausfahrten sicherzustellen, damit Autofahrer, die aus untergeordneten Zufahrten einen Radweg kreuzen, Radfahrende rechtzeitig sehen und die Vorfahrt gewähren können.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 (11) sollen Radwege an Kreuzungen nah an die Fahrbahn geführt werden. Radfahrende sind somit im Blickfeld der aus gleicher Richtung abbiegenden Autofahrer und gewinnen etwas Abstand zu Mauern und Hecken am rechten Straßenrand, so dass sie eher gesehen werden können.

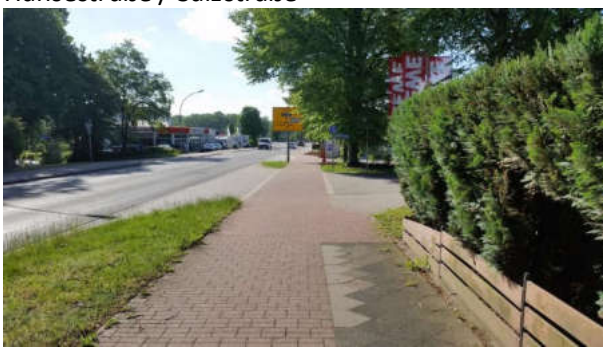
In Stade werden Radwege an Kreuzungen im Gegenteil oftmals von der Fahrbahn weg verschwenkt, wodurch sich die Sichtbeziehungen nochmals verschlechtern.



Hansestraße / Salzstraße



Bützfleth, Obstmarschenweg / Hundehörne



Harburger Straße / Heidbecker Weg



Thuner Straße / Sandersweg

Abbildung 21: Schlechte Einsehbarkeit von Kreuzungen

Weit von der Fahrbahn der Hauptstraße abgesetzte Furten erschweren die Sichtbarkeit der Radfahrer und das Erfassen des beabsichtigten Verhaltens. Es ist dann nicht mehr eindeutig erkennbar, ob ein Radfahrer bei einer weit abgesetzten Furt abbiegt oder dem Verlauf der Vorfahrtstraße folgen wird. Wie auch bei Kreisverkehren wird dies noch erschwert, wenn zum Überfahren der Furt ein abrupter Richtungswechsel erfolgen muss.

Beispiele für weit von der Fahrbahn abgesetzte Furten findet man unter anderem im Verlauf der Harsefelder Straße an den Einmündungen zur Teichstraße, Thuner Straße und der Auf- und Abfahrt zur B73. Autofahrer können dort nach dem Abbiegen wieder beschleunigt haben, bevor die Radwegfurt überquert wird. Bereits im Radverkehrskonzept Stade aus dem Jahr 1999 (4) wurde empfohlen, die Radwege im Kreuzungsbereich fahrbahnnah zu führen.



Harsefelder Str. / B73



Harsefelder Straße / Teichstraße

Abbildung 22: Weit abgesetzte Furten

5.5 Hindernisse, feste Einbauten und Umlaufsperren

Radwege sollen frei von Hindernissen sein, da diese ein erhebliches Unfall- und Verletzungsrisiko bergen. Dennoch findet man auf Radwegen Verengungen durch Einbauten (Laternenmasten, Pfosten von Verkehrszeichen, Müllkörbe) oder Bäume.

Um die Nutzung von Fuß- und Radwegen durch Kraftfahrzeuge zu unterbinden, kommen oftmals Poller und Umlaufsperren zum Einsatz. Umgeklappte Poller sind im Dunkeln oder mit Schnee oder Herbstlaub bedeckt schwer erkennbar und stellen ein erhebliches Sturzrisiko dar. Umlaufsperren sollen nur als letztes Mittel dort eingesetzt werden, wo es zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich ist, die ungebremste Zufahrt von Radfahrenden über eine Vorfahrtstraße oder Bahngleise zu unterbinden. Anstelle von Umlaufsperren kann in vielen Fällen mit Markierungen, Verengungen oder einer geeigneten baulichen Gestaltung ebenfalls der gewünschte Effekt erreicht werden.



Verbindung Triftgang / Hohenwedeler Weg



Fred-Watzlawik-Weg



Umgeklappter Poller Am Bahndamm



Ampelmast Harburger Straße / Sachsenstraße



Betonkübel Helmut-Ernst-Mierecke Weg



Ungenutzter, temporärer Schilderpfosten, Bremervörder Straße

Abbildung 23: Hindernisse

Als Mittel, um Kfz-Verkehr von Fuß- und Radwegen fernzuhalten, sind Umlaufsperren hingegen unnötig und damit unzulässig. Wo Umlaufsperren unbedingt erforderlich sind, müssen sie nach geltenden Gestaltungskriterien ausgeführt sein und auch die Durchfahrt von Fahrrädern mit Anhängern, Lastenrädern o.ä. ermöglichen. Umlaufsperren aus unlackierten Holzlatten stellen gefährliche Verkehrshindernisse dar, die unverzüglich zu beseitigen und nur, wenn sie wirklich erforderlich sind, durch eine regelkonforme Ausführung zu ersetzen sind.

Bei der Aufstellung temporärer Verkehrszeichen sind die Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen zu beachten.

5.6 Kopfsteinpflaster

Zahlreiche Fahrbahnen in den Wohnvierteln, die in den 1950er und 1960er Jahren entstanden sind, sind mit einem Kopfsteinpflaster versehen (Hahle, Campe, Klein Thun, …). Da in Wohngebieten fast ausnahmslos Tempo-30 Zonen eingerichtet sind, sollen Radfahrende dort im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Nasses Kopfsteinpflaster ist zudem rutschig und birgt ein zusätzliches Risiko. Wegen der unebenen Pflasterung weichen zahlreiche Radfahrende auf die Gehwege aus und können dort Fußgänger gefährden.

5.7 Fehlverhalten von Radfahrenden

Neben der unzulässigen Nutzung von Gehwegen kann in Stade oftmals das Radfahren auf der linken (= falschen) Straßenseite beobachtet werden. Viele Radwege sind bereits für den Einrichtungsverkehr zu schmal und erlauben keine sichere Begegnung von zwei entgegenkommenden Fahrrädern. Das Unfallrisiko an Kreuzungen und Grundstücksausfahrten ist zudem um ein Vielfaches höher als bei der Benutzung eines rechtsseitigen Radweges.

Auch in der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird explizit auf die besonderen Gefahren linksseitiger Radwege hingewiesen. Die Freigabe linker Radwege soll daher nur im Ausnahmefall und unter bestimmten Voraussetzungen in Betracht gezogen werden (Mindestbreite 2,0m und nur wenige, dafür gut einsehbare Kreuzungen). Benutzungspflichtige Radwege sollen innerorts auf der linken Straßenseite grundsätzlich nicht angeordnet, sondern allenfalls ein Benutzungsrecht ausgewiesen werden (VwV-StVO, zu §2 (4), Rn 33-38) (9).



Geisterradler



Gehwegradeln (Tempo 30 Zone mit Kopfsteinpflaster)

Abbildung 24: Typisches Fehlverhalten von Radfahrern

Rotlichtverstöße nehmen zu, wenn Radfahrende übermäßig lange an Ampeln auf grünes Licht warten müssen. An Kreuzungen sollte die Signalisierung für Fußgänger und Radfahrer grundsätzlich auch ohne Anforderung („Bettelknopf“) erfolgen, so dass unnötige Wartezeiten vermieden werden können. An beiden Enden der Hansebrücke besteht eine für den Radverkehr sehr ungünstige Schaltung, durch die die Querung der kompletten Kreuzung für Radfahrende nicht in einem Zug möglich ist, sondern jeweils ein kompletter Umlauf auf einer Mittelinsel abgewartet werden muss. Eine Optimierung der Ampelschaltung für den Radverkehr würde nicht nur geringere Wartezeiten bringen, sondern auch dazu beitragen, gefährliche Rotlichtverstöße zu vermeiden.

Seit dem 1. Januar 2017 gelten Fußgängerampeln nicht mehr für den Radverkehr (StVO §37 (2) 6. (12)). Wo keine Ampel für den Radverkehr vorhanden ist, müssen Radfahrende seitdem die Lichtzeichen für den Fahrverkehr beachten. Wenn beabsichtigt ist, dass eine Fußgängerampel auch für Radfahrende gelten soll, müssen kombinierte Streuscheiben eingebaut sein, die das Fußgänger- als auch das Fahrradsymbol darstellen. Reine Fußgängerampeln findet man unter anderem noch an der Kreuzung der B74 / Alte Dorfstraße, K30 / Julius-Leber-Weg, sowie Wallstraße / Hansebrücke.



Harburger Straße / Hansebrücke



Fehlende Lichtzeichen für den Radverkehr B74 / Alte Dorfstraße Wiepenkathen

Abbildung 25: Lichtzeichen für den Radverkehr

An ampelgeregelten Kreuzungen, an denen die Signalschaltung durch Induktionsschleifen ausgelöst wird, müssen diese so empfindlich sein, dass die Ampel auch auf ein Fahrrad anspricht. Dies ist unter anderem an den Kreuzungen Streuheidenweg / Harburger Straße und Inselstraße / Wallstraße nicht der Fall. Radfahrer, die dort regelkonform von der Fahrbahn aus abbiegen, erhalten von alleine kein Grünsignal.

6. Unfälle 2017/2018

Polizeilich erfasste Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Niedersachsen werden seit dem Jahr 2017 über das Statistikportal des Statistischen Bundesamtes veröffentlicht. Neben einer Unfallkarte (https://unfallatlas.statistikportal.de/), auf der die Unfallorte und Streckenabschnitte mit Verkehrsunfällen dargestellt sind, stehen auch detailliertere Unfalldaten zum Download zur Verfügung (13). Die Unfalldaten werden regelmäßig im Sommer (Juli/August) für das Vorjahr veröffentlicht.

Die Unfalldaten enthalten für jeden Verkehrsunfall Informationen über das Bundesland, den Regierungsbezirk, den Landkreis und die Gemeinde des Unfallortes nach einem numerischen Schlüssel. Darüber hinaus sind das Jahr, der Monat und Wochentag, sowie die volle Stunde des Unfallzeitpunktes angegeben. Die Unfallkategorie beschreibt die Schwere der Personenschäden (Unfall mit leicht, schwer oder tödlich Verletzten).

Als Unfallart ist eine der 10 folgenden Möglichkeiten angegeben:

1: Zusammenstoß mit anfahrendem/anhaltendem/ruhendem Fahrzeug
2: Zusammenstoß mit vorausfahrendem/wartendem Fahrzeug
3: Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug
4: Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug
5: Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug
6: Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger
7: Aufprall auf Fahrbahnhindernis
8: Abkommen von Fahrbahn nach rechts
9: Abkommen von Fahrbahn nach links
0: Unfall anderer Art

Als Unfalltyp wird eine von 7 Möglichkeiten genannt:

1: Fahrunfall
2: Abbiegeunfall
3: Einbiegen / Kreuzen-Unfall
4: Überschreiten Unfall
5: Unfall durch ruhenden Verkehr
6: Unfall im Längsverkehr
7: sonstiger Unfall

Anhand der Variablen IstRad, IstPKW, IstFuss, IstKrad, IstGkfz und IstSonstige kann zugeordnet werden, ob Radfahrende, PKW, Fußgänger, Krafträder, Güterkraftfahrzeuge oder sonstige Fahrzeuge an dem Unfall beteiligt waren (Güterkraftfahrzeuge wurden im Jahr 2017 noch als Sonstige gezählt).

Zuletzt findet man Angaben über die Lichtverhältnisse zur Unfallzeit (Tag, Dämmerung, Dunkelheit), den Straßenzustand (trocken, nass/feucht oder winterglatt), sowie die Lage des Unfallortes in UTM-Koordinaten.

Anhand des amtlichen Gemeindeschlüssels 03359038 der Hansestadt Stade, der sich aus dem Schlüssel des Bundeslandes (03), des Regierungsbezirkes (3), des Landkreises (59) und der Gemeinde (038) zusammen setzt, lassen sich aus den Daten diejenigen Unfälle herausfiltern, die sich im Gebiet der Hansestadt Stade inklusive der angeschlossenen Ortsteile ereignet haben.

In den beiden Jahren 2017 und 2018 sind in Stade insgesamt 372 Unfälle mit Personenschaden polizeilich erfasst worden, davon 107 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. Unfälle mit Radfahrern stellen damit einen Anteil von 29% aller Unfälle mit Personenschaden!

Im Folgenden werden die Jahre 2017 und 2018 gemeinsam betrachtet und die jeweiligen Zahlen für die Jahre 2017 und 2018 in Klammern angegeben (Anzahl 2017 / Anzahl 2018). Während sich die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in den beiden Jahren nur wenig geändert hat (183 / 189), hat die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um fast 50 % von 43 auf 64 Unfälle zugenommen. Somit war an etwa jedem dritten Unfall mit Personenschaden in Stade mindestens ein Radfahrer beteiligt. Deutschlandweit betrug die Zunahme der Fahrradunfälle in 2018 gegenüber dem Vorjahr lediglich 11 %.

2018 wurde eine Radfahrerin in Stade tödlich verletzt, als sie nach Durchfahrt eines Regionalexpress noch bei geschlossener Halbschranke den Bahnübergang Brunnenweg überquerte und dabei vom kurz danach eintreffenden Gegenzug erfasst wurde. Dies war im Jahr 2018 der einzige tödliche Unfall im Stadtgebiet. Im Jahr 2017 gab es einen tödlichen Unfall mit einem Kraftrad in der Stader Elbstraße.

Bei 20 (7 / 13) Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden wurde mindestens eine Person schwer verletzt und 86 (36 / 50) Unfälle führten zu leichten Verletzungen. Den Daten kann nicht entnommen werden, wie schwer die jeweiligen Unfallbeteiligten verletzt wurden, sondern die Unfallkategorie richtet sich nach der bei dem Unfall am schwersten verletzten Person.

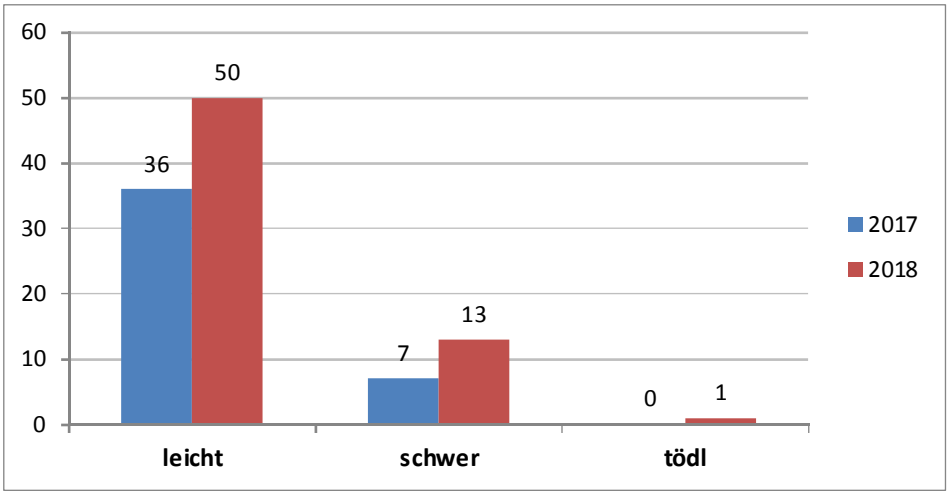


Abbildung 26: Unfallkategorie

Häufigster Unfallgegner von Radfahrenden war in 76 (35 / 41) Fällen ein PKW. Sieben (4 / 3) Unfälle ereigneten sich zwischen Radfahrenden und Fußgängern, jeweils zwei (0 / 2) Unfälle zwischen Radfahrenden und Krafträdern, sowie Güterkraftfahrzeugen, sowie fünf (0 / 5) Unfälle mit sonstigen nicht näher bezeichneten Fahrzeugen. An 16 (4 / 12) Unfällen waren nur Radfahrende beteiligt. Bei sieben (1 / 6) dieser Unfälle ist aufgrund von Unfallart und Unfalltyp davon auszugehen, dass es einen weiteren Unfallbeteiligten gab (Zusammenstöße mit anderen Fahrzeugen), während es sich in neun (3 / 6) Fällen um Unfalltypen und Unfallarten gehandelt hat, bei denen kein weiterer Unfallbeteiligter erforderlich ist (Fahrunfall, Aufprall auf Fahrbahnhindernis, Abkommen von der Fahrbahn nach links oder nach rechts).

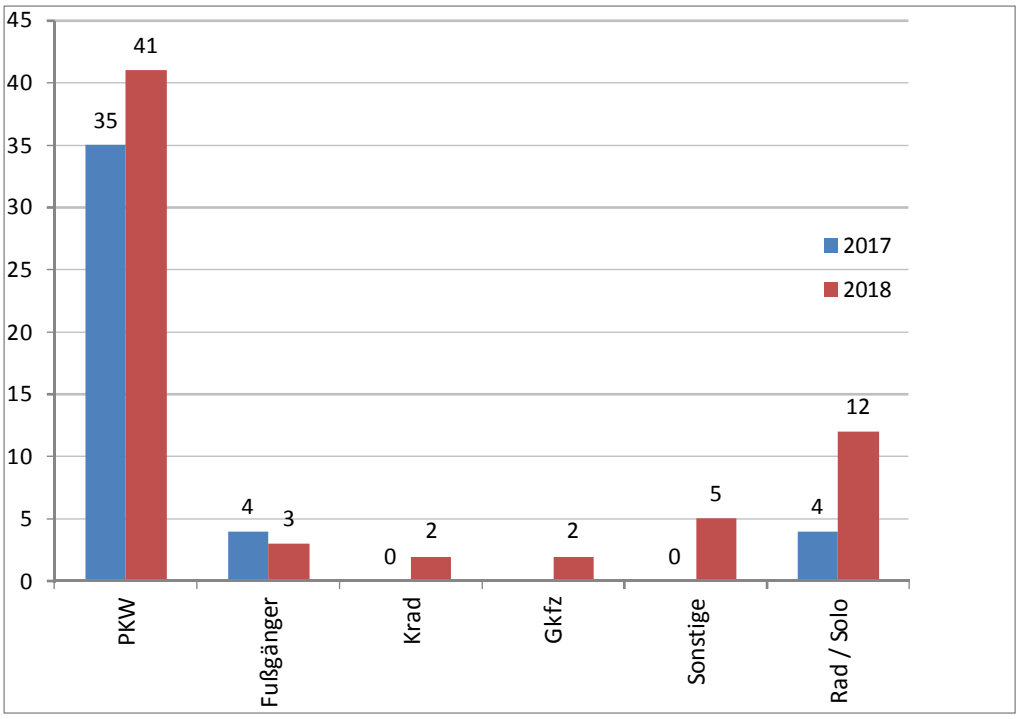


Abbildung 27: Unfallhäufigkeit nach der Fahrzeugart weiterer Unfallbeteiligter bei Fahrradunfällen

Die häufigste Unfallart bei Fahrradunfällen war mit großem Abstand in 70 (25 / 45) Fällen ein Zusammenstoß mit einem einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeug. Bei 63 (25 / 38) dieser Unfälle war neben dem Radfahrenden ein PKW beteiligt. Die anderen sieben Unfälle dieser Art ereigneten sich mit Güterkraftfahrzeugen (0 / 2), sonstigen Fahrzeugen (0 / 2) und anderen Radfahrenden (0 / 3), alle im Jahr 2018.

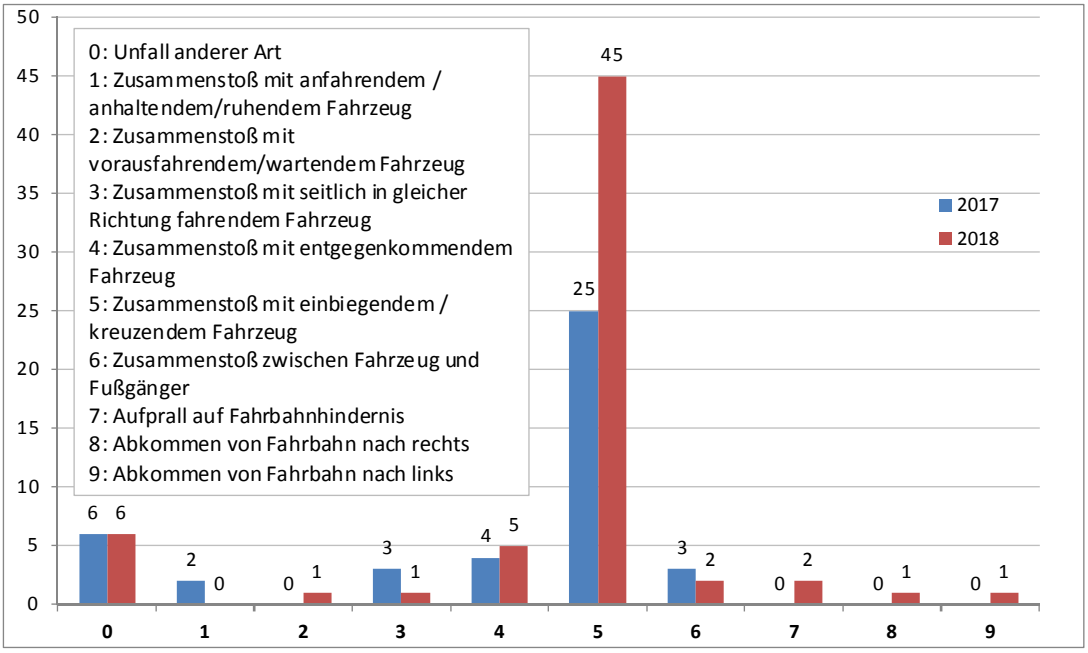


Abbildung 28: Unfallhäufigkeit nach Unfallart

Ein ähnliches Bild zeigt sich in der Verteilung der Unfalltypen. Den größten Anteil hat der Unfalltyp 3 „Einbiegen- / Kreuzen Unfall“ mit 55 (18 / 37) Fällen, gefolgt vom Unfalltyp 2 „Abbiegeunfall“ mit 18

(9 / 9) Unfällen. Die Zahl der Fahrunfälle hat von drei im Jahr 2017 auf acht im Jahr 2018 zugenommen.

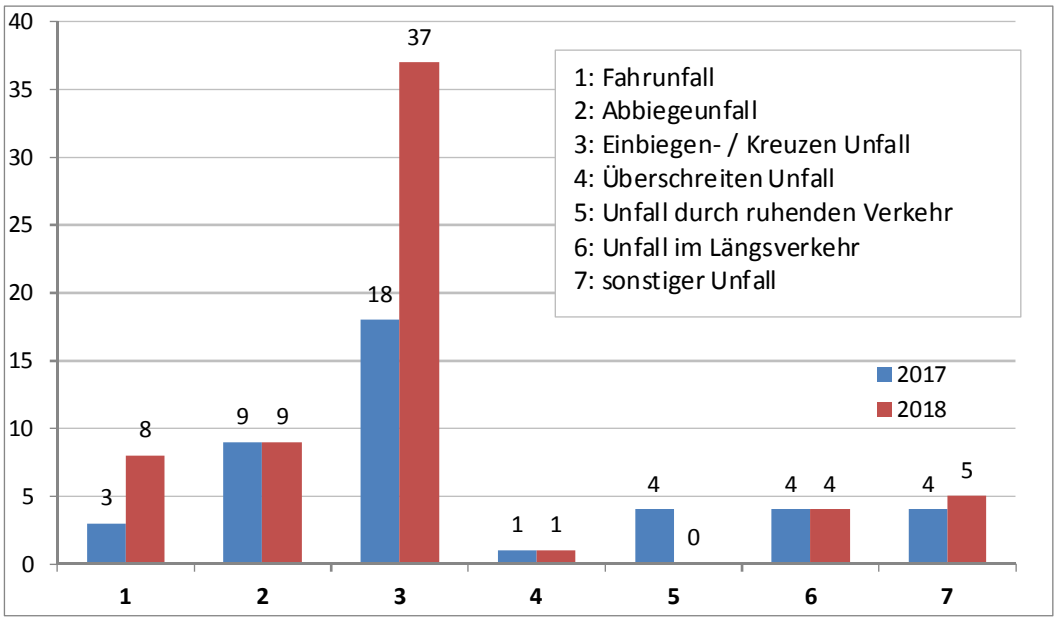


Abbildung 29: Unfallhäufigkeit nach Unfalltyp

Während sich im Jahr 2017 vier Unfälle durch ruhenden Verkehr ereigneten, gab es in 2018 keinen solchen Unfall. Außer jeweils einem Überschreiten-Unfall in beiden Jahren gab es jeweils vier Unfälle im Längsverkehr pro Jahr und insgesamt neun (4 / 5) sonstige Unfälle.

Unter den acht Unfällen im Längsverkehr waren in beiden Jahren in jeweils zwei Fällen PKW beteiligt. Die weiteren Unfälle im Längsverkehr ereigneten sich mit Fußgängern (2 / 0) und anderen Radfahrenden (0 / 2). Der einzige Unfall im Längsverkehr der Unfallart „Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug“ des Jahres 2018 war ein Zusammenstoß zwischen zwei Radfahrern in der Harsefelder Straße auf Höhe der Kreuzung Klarer Streck. Dort besteht ein gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Fahrtrichtungen auf der östlichen Straßenseite. Der Weg erfüllt mit einer Breite von ca. 2 m knapp die Vorgaben für Radwege außerhalb geschlossener Ortschaften. Durch Verlegung des Ortseingangs südlich des Kreisverkehrs Riensförde befindet sich dieser Abschnitt der Harsefelder Straße seit einiger Zeit jedoch innerorts.

Im Jahresverlauf zeigt sich, dass sich in den Sommermonaten mehr Fahrradunfälle ereignen als im Winterhalbjahr. Dies dürfte in erster Linie auf den geringeren Radverkehrsanteil in der kalten Jahreszeit zurückzuführen sein. Auffällig im Jahr 2018 ist eine Häufung von Unfällen in den Monaten Mai und September, während es in beiden Jahren während der Sommerferien weniger Unfälle gab.

Statistisch passierten sowohl 2017 als auch 2018 die meisten Fahrradunfälle donnerstags. Am Wochenende gehen die Unfallzahlen deutlich zurück. Die Ursache dürfte am insgesamt geringeren Verkehrsaufkommen am Wochenende liegen, was auch die geringeren Unfallzahlen in der Ferienzeit erklären kann.

Im Tagesgang zeigt sich eine Häufung von Unfällen in den Morgenstunden zwischen 7:00 Uhr und 9:00 Uhr, sowie am späten Nachmittag, und fällt mit den Stunden des im Berufsverkehr erhöhten Verkehrsaufkommens zusammen. Im Jahr 2018 ereigneten sich die meisten Unfälle zwischen 13:00

Uhr und 14:00 Uhr, während sich im Vorjahr zur selben Uhrzeit nur ein einziger Unfall mit Radfahrerbeteiligung ereignete. Aufgrund der großen Unterschiede zwischen den beiden Jahren lässt sich diese Häufung von Unfällen im Jahr 2018 nicht plausibel durch den Schülerverkehr nach Schulschluss erklären.

In den Nachtstunden zwischen 23:00 Uhr und 4:00 Uhr ereignete sich lediglich im Jahr 2017 ein einziger Unfall.

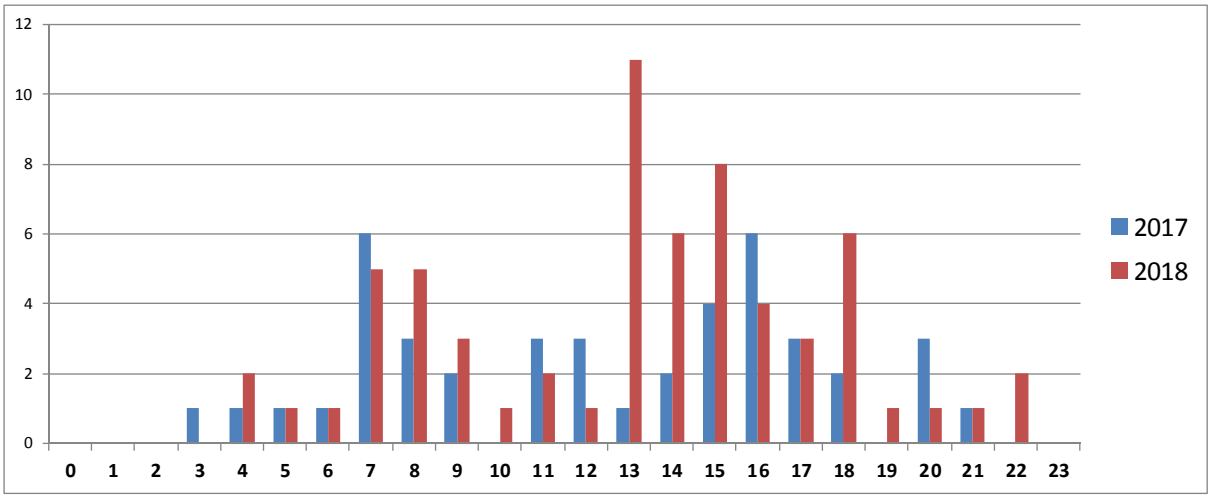


Abbildung 30: Fahrradunfälle im Tagesverlauf

Dies zeigt sich auch bei Betrachtung der Lichtverhältnisse zum Unfallzeitpunkt. 87 (34 / 53) Unfälle ereigneten sich bei Tageslicht und nur knapp 20% aller Unfälle in der Dämmerung (3 / 4) oder bei Dunkelheit (7 / 7).

Die meisten Unfälle ereigneten sich bei trockenen Straßenverhältnissen (35 / 50) und deutlich weniger Unfälle bei nasser oder feuchter Straße (7 / 14). Nur ein einziger Unfall ereignete sich im Jahr 2017 bei Winterglätte.

Blickt man auf die Verteilung der Unfallorte, zeigt sich eine Häufung entlang der Hauptverkehrsstraßen. 71 Unfallorte liegen an Straßen, an denen (benutzungspflichtige) Radwege vorhanden sind. Die meisten Unfälle ereigneten sich im Gebiet der Kernstadt und stadtnahen Ortsteile. Von den äußeren Stadtteilen ist Bützfleth mit drei Unfällen vertreten, während es in Wiepenkathen, Hagen, Riensförde und Ottenbeck in den Jahren 2017 und 2018 keine Fahrradunfälle mit Personenschaden gab.

Zehn Unfallorte liegen an Kreisverkehren, unter denen der Kreisverkehr Bremervörder Str. / Schiffertorsstraße heraus sticht, an dem sich in den beiden Jahren alleine fünf (1 / 4) Unfälle ereignet haben. Im Jahr 2018 ereignete sich an dieser Stelle auch der einzige Unfall an einem Stader Kreisverkehr, an dem kein Radfahrer beteiligt war. Alle Unfallorte liegen im Quadranten zwischen der Bremervörder Straße und der Schiffertorsstraße, wo es eine separate Fahrspur gibt, die das direkte Rechtsabbiegen von der Bremervörder Straße in die Schiffertorstraße ermöglicht, ohne in den Kreisverkehr einzufahren. In drei der zuführenden Straßen bestehen benutzungspflichtige getrennte Geh- und Radwege und im Hohenwedeler Weg ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Um den Kreisverkehr verlaufen teils getrennte oder gemeinsame Geh- und Radwege. Eine weitere Besonderheit dieses Kreisverkehrs ist, dass die Kreisfahrbahn nicht kreisrund, sondern als Oval ausgeführt ist.

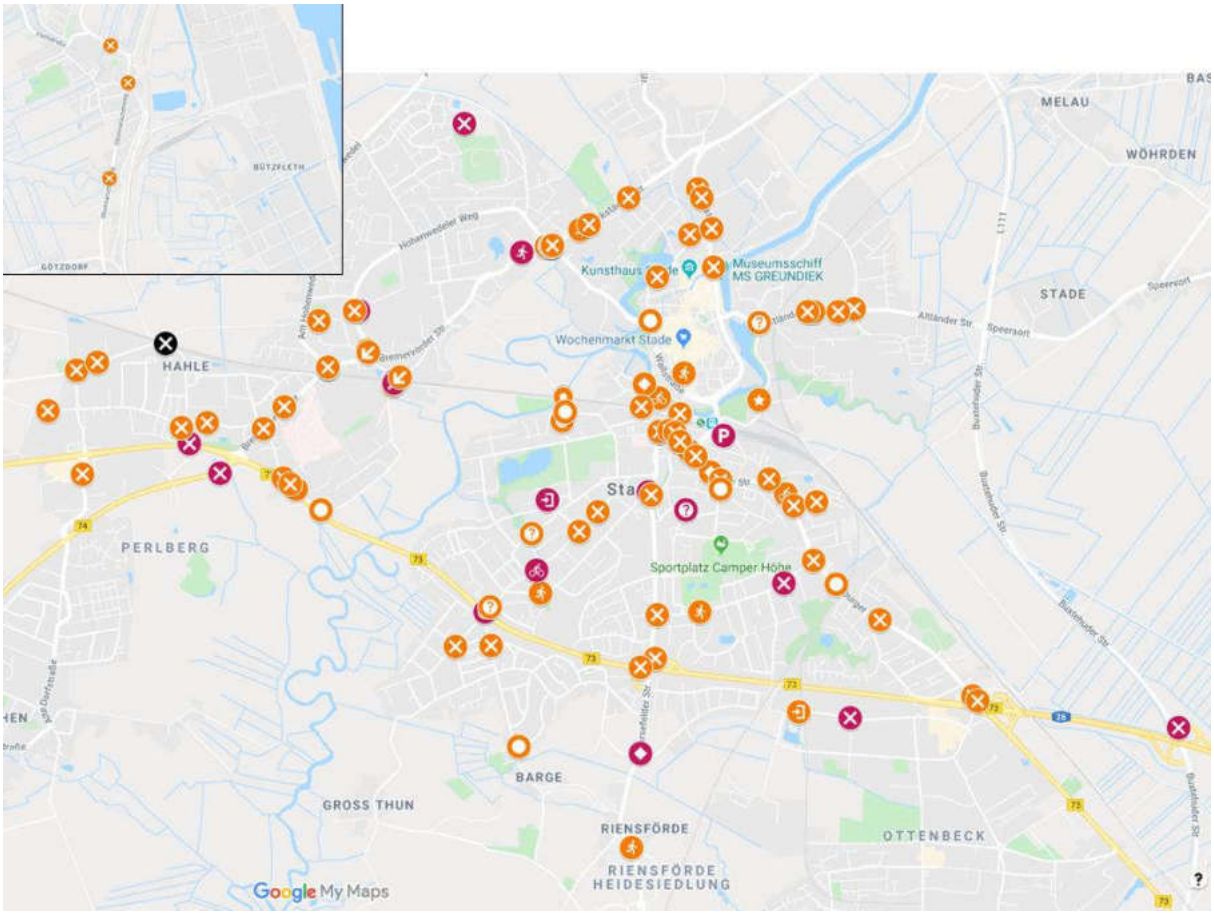


Abbildung 31: Unfallorte 2017 / 2018 mit Fahrradbeteiligung

Eine weitere Häufung von Unfällen gibt es auf dem Abschnitt der Harburger Straße zwischen Berliner Platz bis zum Beginn der Harsefelder Straße an der Kreuzung Gartenstraße. Auf dem lediglich 0,5 km langen Abschnitt waren in den beiden Jahren zusammen neun Fahrradunfälle zu verzeichnen.

Die Querung der Kreuzung am südlichen Ende der Hansebrücke ist aufgrund der Ampelschaltung für Radfahrer nicht in einem Zug möglich und mit langen Wartezeiten verbunden. Zudem befindet sich auf dieser Stecke auf der nördlichen Straßenseite mit der Zufahrt zur Südseite des Bahnhofs ein wichtiges Ziel des Radverkehrs. Es lässt sich in diesem Bereich beobachten, dass Radfahrende oft entgegen der Fahrtrichtung die Radwege auf der falschen Straßenseite befahren. Inwieweit regelwidriges Verhalten der Radfahrenden zum Unfallgeschehen beigetragen hat, lässt sich den öffentlich verfügbaren Daten nicht entnehmen.

Zusammenfassung

Die meisten der 107 Unfälle mit Personenschaden und Beteiligung von Radfahrenden ereigneten sich in den Jahren 2017 und 2018 an Knotenpunkten und sind der Unfallart „Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug“, sowie den Unfalltypen „Einbiegen- / Kreuzen Unfall“ und „Abbiegeunfall“ zugeordnet. Unfälle im Längsverkehr sind hingegen vergleichsweise selten. In den meisten Fällen ist auch ein PKW an den Unfällen mit Radfahrenden beteiligt. Mehr als zwei Drittel aller Unfallorte liegen an Straßen mit begleitenden Radwegen.

Eine Liste aller 107 Unfallorte ist im Anhang angefügt.

7. Netzplanung

7.1 Rechtliche Randbedingungen und technische Standards

Die Verkehrsregeln sind in Deutschland in der Straßenverkehrsordnung (StVO) (12) festgelegt. Die StVO ist Bundesrecht. Das heißt, dass es keine örtlichen Sonderregelungen geben darf, die nicht im Einklang mit der StVO sind.

Neben den verbindlichen Vorschriften bestehen technische Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, auf die auch die VwV-StVO (9) Bezug nimmt. Für die Planung von Radverkehrsanlagen sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (14), sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 (11) von besonderer Relevanz. Die RASt 06 haben als R1-Regelwerk eine hohe Verbindlichkeit. Die Anwendung der ERA 2010 als R2-Regelwerk wird empfohlen. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat im Jahr 2017 die verpflichtende Einführung der ERA 2010 als Mindeststandard empfohlen.

7.1.1 StVO und VwV-StVO

Während sich die Straßenverkehrsordnung StVO an die Verkehrsteilnehmer richtet, wird die Anwendung, Umsetzung und Durchsetzung der Verkehrsregeln in der zugehörigen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO geregelt. Die VwV-StVO richtet sich somit in erster Linie an die örtlichen Verkehrsbehörden und die Polizei.

Wichtige Vorgaben der VwV-StVO, die den Radverkehr betreffen, finden sich insbesondere zu den §§ 2, 9, 39-43 und 45.

Zum §2 sind die Voraussetzungen zur Anordnung einer Benutzungspflicht von Radwegen, sowie zur Freigabe linksseitiger Radwege festgeschrieben. Demnach dürfen Radwege grundsätzlich nur dort angelegt werden, wo ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr vorhanden sind. Neben der Einhaltung von Mindestbreiten von Radwegen, getrennten oder gemeinsamen Fuß- und Radwegen wird in den Vorschriften eine eindeutige und sichere Führung des Radverkehrs an Kreuzungen gefordert. Auf linksseitigen Radwegen soll wegen der besonderen Gefahren innerorts grundsätzlich keine Benutzungspflicht angeordnet werden und nur im Ausnahmefall unter bestimmten Voraussetzungen (ausreichende Breite, gute Sicht an Kreuzungen) eine Freigabe linker Radwege erfolgen.

Zum §9 findet man Vorgaben zur Markierung von Radwegfurten, die die Vorfahrt des Radverkehrs im Zuge von Vorfahrtstraßen verdeutlichen sollen. Folglich sind Radwegfurten dort unzulässig, wo Radfahrende keine Vorfahrt haben, unter anderem sind Radwegfurten explizit an Kreuzungen mit der Vorfahrtregel rechts vor links unzulässig.

Im Abschnitt zu den §§ 39-43 sind allgemeine Regeln zur Anordnung von Verkehrszeichen und Markierungen enthalten. Seit der StVO-Novelle von 1997 gilt die Maxime, Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo es zwingend erforderlich ist. Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer Vorrang hat gegenüber der Flüssigkeit des Verkehrs. Dies bedeutet insbesondere, dass die Flüssigkeit einzelner Verkehrsarten nicht auf Kosten der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gehen darf.

Die Vorgaben zum §45 betreffen Beschränkungen des fließenden Verkehrs. In einem Grundsatzurteil hat das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2010 entschieden, dass die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ein Verbot der Fahrbahnnutzung und somit eine Beschränkung des fließenden Radverkehrs darstellt. Eine solche Beschränkung sei nur zulässig, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Das Vorliegen einer solchen Gefahrenlage ist im Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Innerorts kann davon ausgegangen werden, dass eine solche Gefahrenlage allenfalls bei Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr gegeben ist. Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist nur dann zulässig, wenn neben der besonderen Gefahrenlage auch die zum §2 definierten baulichen Mindestvoraussetzungen erfüllt sind. Dort, wo diese Voraussetzungen nicht erfüllbar sind, sind alternative Führungsformen des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) oder es müssen zusätzlich Maßnahmen ergriffen werden, die besondere Gefahrenlage zu reduzieren (z.B. durch Anordnung eines Tempolimits).

7.1.2 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06

In den RASt 06 wird im Abschnitt 6.1.6 die Führung des Fußgängerverkehrs und im Abschnitt 6.1.7 die Führung des Radverkehrs behandelt. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen demnach nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen infrage. Unter den folgenden Voraussetzungen wird eine gemeinsame Führung in Straßen

- mit intensiver Geschäftsnutzung
- mit einer überdurchschnittlich hohen Nutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Senioren, Behinderte, Kinder)
- im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs
- mit starkem Gefälle (> 3%)
- mit einer dichteren Folge von unmittelbar an Gehwege angrenzende Hauseingänge
- mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten
- mit stark frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen ohne gesonderte Warteflächen

als ungeeignet angesehen. In Abhängigkeit der Seitenraumbelastung durch Fußgänger und Radfahrer werden in Tabelle 27 gegenüber der VwV-StVO erhöhte Mindestmaße gemeinsamer Fuß- und Radwege angegeben. So wird zum Beispiel bei in Summe 150 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde die erforderliche Breite mit mehr als 4 m angegeben. Diese Belastungen können insbesondere in der direkten Umgebung von Schulen zu Schulbeginn und Schulschluss erreicht und überschritten werden.

7.1.3 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 beschreiben Lösungen zur sicheren Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Sie sind als R2-Regelwerk zur Anwendung empfohlen und in einigen Bundesländern bei der Neuanlage von Radverkehrsanlagen bereits verbindlich vorgeschrieben (nicht jedoch in Niedersachsen). Die ERA 2010 beschreiben dennoch den Stand der Technik, von dem nicht grundlos abgewichen werden darf. Der Inhalt der ERA 2010 geht über die empfohlene bauliche Gestaltung von Radwegen weit hinaus und behandelt unter anderem Methoden zur Netzplanung, die Gestaltung fahrbahnseitiger Führungsformen, die sichere Gestaltung von Knotenpunkten, Überquerungsanlagen, der Freigabe von Einbahnstraßen, dem Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs, sowie der Führung des Radverkehrs an Landstraßen.

Regelmäßig wird bei der Frage nach der Erfordernis einer Radwegebenutzungspflicht auf das Bild 7 „Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen“ auf S. 19 der ERA 2010 verwiesen.

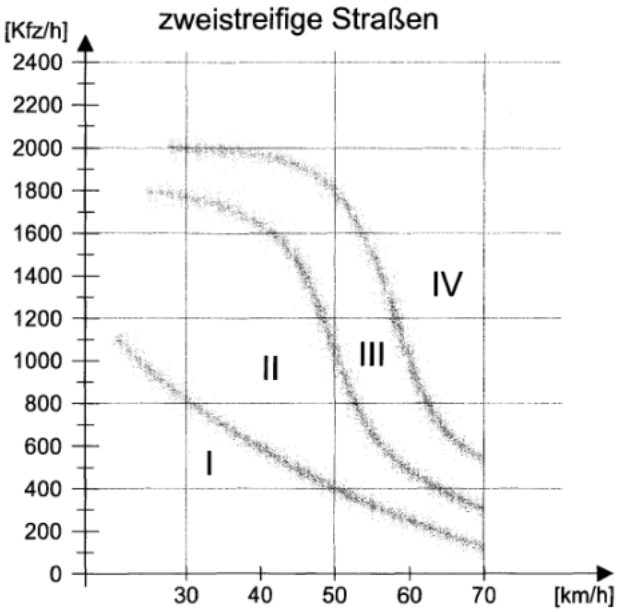


Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Abbildung 32: Vorauswahl von Radverkehrsführungen nach ERA 2010 (11)

In diesem Diagramm sind vier Belastungsbereiche in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der maximalen Kraftfahrzeugbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde dargestellt. Im Belastungsbereich I ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn der Regelfall. Im Bereich II sollen zusätzliche Angebote wie nicht benutzungspflichtige Angebotsradwege oder Schutzstreifen vorgesehen werden. Im Belastungsbereich III kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein und im Belastungsbereich IV ist die Separation des Radverkehrs aus Sicherheitsgründen geboten.

Sofern festgestellt wird, dass eine Straße in den Belastungsbereich IV fällt, bedeutet dies jedoch keinesfalls, dass die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht auch dann zulässig ist, wenn die baulichen Voraussetzungen der VwV-StVO nicht erfüllt werden / erfüllt werden können. Im Gegenteil: In der Verwaltungsvorschrift wird explizit darauf verwiesen, dass zur Anordnung einer Benutzungspflicht neben dem Vorliegen einer außergewöhnlichen Gefahrenlage die Einhaltung der baulichen Voraussetzungen erforderlich ist und die Mindestmaße nur im Ausnahmefall auf kurzen Abschnitten (wenige Meter), nach sorgfältiger Prüfung und unter Wahrung der Verkehrssicherheit unterschritten werden dürfen.

Im Anhang 1 der ERA findet man eine Reihe von Formblättern, die eine Hilfestellung bei der Auswahl einer geeigneten Führungsform bieten. Es sei an dieser Stelle auch darauf verwiesen, dass sich durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oftmals ein niedrigerer Belastungsbereich erreichen lässt, der eine fahrbahnseitige Führungsform ermöglicht, sofern eine Trennung vom Fahrbahnverkehr aufgrund einer zu geringen Seitenraumbreite oder eines erhöhten Platzbedarfs des Fußgängerverkehrs (z.B. im Bereich von Schulen) nicht realisierbar ist.

7.1.4 Forschungsberichte der Unfallversicherer

Unter der Adresse https://udv.de/de/publikationen lassen sich eine Reihe von Forschungsberichten der Unfallforschung der Versicherer (UDV) finden, die auch den Radverkehr betreffen. Die folgenden Titel mit einem Bezug zur Radverkehrsinfrastruktur und dem Unfallgeschehen mit Radfahrenden sollen hier lediglich aufgelistet werden, da es im Rahmen dieses Berichts nicht möglich ist, auf alle Veröffentlichungen im Einzelnen einzugehen (Links zuletzt geprüft am 07.01.2020).

- Radwege ohne Benutzungspflicht: https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/radverkehr/radwege-ohne-benutzungspflicht
- Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern: https://udv.de/de/node/50584
- Rechtsgutachten markierte Radverkehrsanlagen: https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kommunal/rechtsgutachten-markierte-radverkehrsanlagen
- Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen: https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kommunal/sicherheit-und-nutzbarkeit-markierter-radverkehrsfuehrungen
- Sicherheit umlaufender Radwege an Kreisverkehren: https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kommunal/sicherheit-umlaufender-radwege-kreisverkehren
- Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen und geöffneten Einbahnstraßen: https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kommunal/verkehrssicherheit-fahrradstrassen-und-geoeffneten-einbahnstrassen
- Helmnutzung und regelwidriges Verhalten von Pedelec- und Fahrradfahrern: https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/helmnutzung-und-regelwidriges-verhalten-pedelec-und-fahrradfahrern
- Analyse der Radfahrer-Pkw-Kollision: https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/analyse-der-radfahrer-pkw-kollision
- Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen: https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/einfluss-radverkehrsaufkommen-und-radverkehrsinfrastruktur-das-unfallgeschehen
- Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer: https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/sichere-knotenpunkte-fuer-schwaechere-verkehrsteilnehmer
- Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad: https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/abbiegeunfaelle-pkwlkw-und-fahrrad
- Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre: https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/verkehrssicherheit-inneroertlicher-kreisverkehre

7.2 Ausgangs- und Zielorte des Radverkehrs

Grundsätzlich ist jeder Ort im Stadtgebiet ein potenzielles Ziel oder ein Startpunkt des Radverkehrs. Insbesondere die Wohnquartiere können als Ausgangsorte des Radverkehrs angesehen werden. Neben den innerstädtischen und innenstadtnahen Vierteln ist vor allem auch die Anbindung der äußeren Stadtteile Schölisch, Bützfleth, Haddorf, Hahle, Wiepenkathen, Hagen, Riensförde, Klein Thun und Ottenbeck für die Planung eines Radverkehrsnetzes von Bedeutung.

Die Stader Altstadt ist das Zentrum des Einzelhandels und der Gastronomie und zudem Sitz zahlreicher Behörden und somit Ziel für Kunden, Gäste und Beschäftigte. Die Verbindung der Wohnquartiere mit der Altstadt spielt daher bei der Netzplanung eine wichtige Rolle. Ein wichtiges innenstadtnahes Ziel des Alltagsradverkehrs ist der Bahnhof. Das Fahrrad kann entweder für den Weg zum und vom Bahnhof genutzt und dort stehen gelassen, oder im Zug mitgenommen werden (Falträder).

Darüber hinaus stellen insbesondere die weiterführenden Schulen stark frequentierte Ziele dar: Das Gymnasium Athenaeum in der Harsefelder Straße, das Vincent-Lübeck-Gymnasium, sowie die BBS in der Glückstädter Straße, die Integrierte Gesamtschule (IGS) Am Hohen Felde / Hohenwedeler Weg, die Fröbelschule und Realschule Camper Höhe, die Hauptschule Thuner Straße, sowie die Waldorfschule im Heidbecker Damm in Ottenbeck. Künftig kommt mit dem geplanten Bildungscampus Riensförde ein weiteres Schulzentrum hinzu, welches eine sichere und attraktive Radverkehrsanbindung benötigt.

Die zahlreichen Grundschulen der Stadt Stade sollen hier nicht einzeln aufgeführt werden, zumal Schüler in der Regel vor der Fahrradprüfung in der 4. Klasse nicht alleine mit dem Fahrrad zur Schule fahren sollen. Für Kinder bis zum 10. Lebensjahr gelten auf dem Fahrrad besondere Verkehrsregeln. Vor dem 8. Geburtstag müssen Kinder mit dem Fahrrad auf Gehwegen fahren, bis zum 10. Geburtstag dürfen Kinder mit dem Fahrrad Gehwege benutzen. Sie dürfen dabei von einer geeigneten Person auf dem Fahrrad begleitet werden (StVO §2 (5)). Bei der Planung von Radwegen in der näheren Umgebung von Grundschulen ist daher insbesondere die Sicherheit des Fußgängerverkehrs auf den Gehwegen zu beachten. Dies gilt gleichermaßen in der Umgebung von Kindergärten, Seniorenheimen oder Behinderteneinrichtungen, wo besonders schützenswerter Fußgängerverkehr auftritt.

Außerhalb der Innenstadt gibt es weitere große Einkaufszentren zwischen den Ortsteilen Hahle und Wiepenkathen an den Straßen Drosselstieg und Am Steinkamp, in der Harschenflether Vorstadt / Hansestraße und im Gewerbegebiet Stade Süd. Dort findet man neben Supermärkten und Discountern auch Baumärkte, Möbelgeschäfte und Zoohandlungen. Die Erschließung dieser Einkaufszentren ist in erster Linie auf eine Kundschaft ausgerichtet, die mit dem Auto kommt, während der Radverkehr weitgehend unberücksichtigt blieb.

Die nach den Zahlen der Beschäftigten wichtigsten Arbeitgeber sind das Chemiewerk DOW in Bützfleth mit 1300, sowie der Flugzeugbauer Airbus in Ottenbeck mit 2500 Mitarbeitern. Im direkten Umfeld dieser Standorte haben sich zahlreiche Subunternehmer und Zulieferer angesiedelt.

Bei der Netzplanung muss die aktuelle und künftige Stadtentwicklung im Auge behalten werden. In Riensförde ist in den vergangen Jahren ein neuer Stadtteil entstanden und es gibt Planungen für ein

weiteres Neubaugebiet östlich der Harsefelder Straße. Ebenfalls im Bereich der Harsefelder Straße entsteht derzeit ein Neubaugebiet an der Straße Klarer Streck.

7.3 Anforderungen an ein Radverkehrsnetz

Will man den Radverkehr zielgerichtet fördern, steht die Schaffung eines lückenlosen und möglichst engmaschigen Routennetzes an erster Stelle. Eine Verbesserung der Netzqualität umfasst unter anderem:

- Ausbau / Erneuerung von schlecht befahrbaren Streckenabschnitten (unbefestigte Wege, Kopfsteinpflaster).
- Schaffung oder Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur an Hauptstraßen (untermaßige Radwege, stark von Fußgängern frequentierte gemeinsame Fuß- und Radwege). Dies gilt insbesondere im Umfeld von Schulen und anderen wichtigen Zielen des Radverkehrs, wo bereits jetzt ein hohes Aufkommen von Fußgängern und Radfahrern zu beobachten ist.
- Reduzierung von Wartezeiten an Knotenpunkten (Schaffung zusätzlicher Querungshilfen, verbesserte Ampelschaltungen).
- Generelle Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, wo die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen (max. Tempo 30 km/h, ausreichende Breite).

Die Eisenbahnlinien Hamburg-Cuxhaven, sowie Stade-Bremervörde, die Bundesstraße B73 und die Schwinge stellen Barrieren dar, die nur an wenigen Stellen gequert werden können. Vorhandene Brücken und Unterführungen sind daher bei der Netzplanung besonders zu berücksichtigen.

Radfahrende sind keine homogene Gruppe, sondern es besteht eine Vielzahl individueller Wünsche und Anforderungen unterschiedlicher Typen von Radfahrenden, die durchaus gegensätzlich sein können.

Alltagsradfahrer bevorzugen direkte und schnelle Verbindungen, während Freizeitradler Wege in einem landschaftlich reizvollen Umfeld suchen. Rennradfahrer fahren lieber auf glattem Asphalt, während Radtouristen auch auf mineralgebundenen Wegen große Strecken zurücklegen. Routinierte und selbstbewusste Radfahrende fühlen sich auf der Fahrbahn sicher, während anderen das subjektive Sicherheitsempfinden auf vom Kraftfahrzeugverkehr separierten Radwegen wichtig ist.

Radfahrende sind in Abhängigkeit des Alters, der persönlichen Fitness, des genutzten Fahrradtypes und des Zwecks der Fahrt mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten in einer Bandbreite von 10 km/h bis teilweise über 40 km/h unterwegs. Durch die steigende Verbreitung elektrisch unterstützter Pedelecs haben die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs und die durchschnittlich zurückgelegten Weglängen in den letzten Jahren zugenommen.

Daraus folgt, dass es nicht eine für alle Typen von Radfahrenden optimale Infrastruktur gibt. Wenn man möglichst viele Zielgruppen erreichen möchte, müssen die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigt werden. Radwege müssen breit genug sein, dass schnellere Radfahrende langsamer fahrende überholen können oder dass eine Wahlmöglichkeit besteht, auf dem Radweg oder auf der Fahrbahn zu fahren.

Nebenstraßen mit geringem Kfz-Aufkommen können attraktive Verbindungen für sehr unterschiedliche Nutzertypen darstellen, sofern sie asphaltiert oder glatt gepflastert sind. Die

meisten solcher Nebenstraßen sind in Stade bereits als Tempo-30 Zone ausgewiesen, so dass dort nur geringe Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen dem Rad- und Kraftfahrzeugverkehr bestehen.

Auf Hauptrouten des Radverkehrs sollten solche Nebenstraßen als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um die Bedeutung des Radverkehrs zu betonen. Je nach Netzfunktion kann der Kfz-Verkehr zugelassen, auf Anliegerverkehr beschränkt oder ggf. auch ganz ausgeschlossen werden. Für den Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen sollten Fahrradstraßen unattraktiv sein oder unattraktiv gestaltet werden.

8. Maßnahmen

8.1 Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen

Bei der Planung von Radverkehrsanlagen entlang der Hauptstraßen steht man vor einem Dilemma: Bei fehlendem Platz im Seitenraum lassen sich keine sicheren Führungsformen abseits des Kraftfahrzeugverkehrs realisieren. Es kommt häufig zu gefährlichen Situationen an Kreuzungen und Grundstücksausfahrten, sowie zu Konflikten mit Fußgängern.

Überall, wo derzeit getrennte Fuß- und Radwege vorhanden sind, ist es grundsätzlich denkbar, die vorhandenen Wege als Angebotsradwege ohne Benutzungspflicht weiter zu nutzen. Dies betrifft den überwiegenden Teil der Radwege an den Stader Hauptverkehrsstraßen, die die baulichen Voraussetzungen für benutzungspflichtige Radwege nicht erfüllen (vergl. Abschnitt 5.1 ab Seite 24). Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist daher nicht zulässig.

Unabhängig von der Benutzungspflicht bleiben Gefahrenstellen jedoch auch nach einer Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht bestehen. Es hat sich gezeigt, dass auch nach Aufhebung der Benutzungspflicht nur wenige Radfahrende von der Möglichkeit Gebrauch machen, auf der Fahrbahn zu fahren. Das subjektive Sicherheitsempfinden ist auf getrennten Radwegen oftmals höher, auch wenn die in Unfallzahlen messbare, objektive Sicherheit bei fahrbahnseitigen Führungsformen größer ist. Die Tatsache, dass nur wenige Radfahrer von der Möglichkeit Gebrauch machen würden, darf jedoch kein Grund sein, selbstbewussten Radfahrenden die Fahrbahnbenutzung zu verbieten, wenn die Vorgaben der VwV-StVO für benutzungspflichtige Radwege nicht erfüllt sind. Gleichzeitig muss aber auch nach einer Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht dafür gesorgt werden, Gefahrenstellen auf den verbleibenden Radwegen zu entschärfen oder besser, ganz zu beseitigen. Ein Radweg ohne Benutzungspflicht soll kein Radweg zweiter Klasse sein.

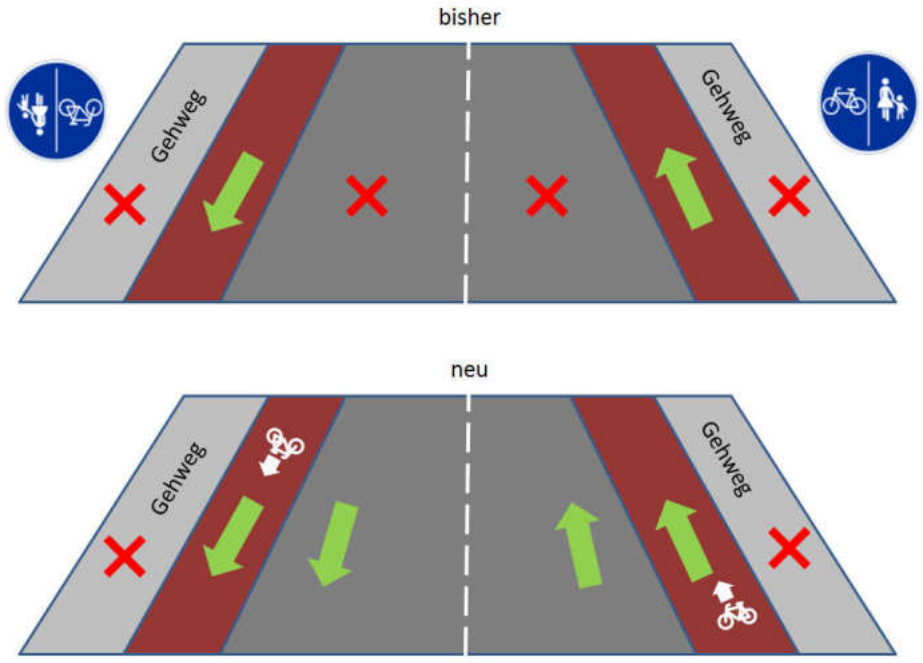


Abbildung 33: Wahlmöglichkeit nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Um dem gefährlichen Geisterradeln auf der falschen Straßenseite entgegenzuwirken, können auf Radwegen Fahrradpiktogramme in Kombination mit Richtungspfeilen eingesetzt werden, die die

zulässige Fahrtrichtung auf der rechten Straßenseite verdeutlichen. Die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Radweg nach Aufhebung der Benutzungspflicht getrennter Geh- und Radwege ist im Vergleich zur bestehenden Anordnung in Abbildung 33 dargestellt.

Dort, wo derzeit gemeinsame Fuß- und Radwege angeordnet sind, verbleibt nach Aufhebung der Benutzungspflicht ein Gehweg, auf dem das Radfahren ohne weitere Kennzeichnung oder Beschilderung verboten ist. Grundsätzlich ist auch eine Ausweisung als gemeinsamer Fuß- und Radweg ohne Benutzungspflicht (durch Aufbringen von Piktogrammen mit dem Fußgänger- und dem Fahrradsymbol ohne umgebenden Kreis) oder die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr (VZ 239 + ZZ 1022-10) denkbar. Solche Lösungen kommen jedoch allenfalls dort in Betracht, wo zwar die baulichen Voraussetzungen für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg unter Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrsaufkommens erfüllt sind, aber aufgrund des Fehlens einer außerordentlichen Gefahrenlage kein Fahrbahnbenutzungsverbot ausgesprochen werden darf.

Überall, wo die baulichen Voraussetzungen für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern nicht realisiert werden können, verbleiben nur fahrbahnseitige Radverkehrsführungen. Wo die Kfz.-Belastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit für eine Separation des Radverkehrs vom Kfz.-Verkehr sprechen, sollten dem Radverkehr Angebote auf der Fahrbahn in Form von Schutzstreifen oder Piktogrammketten gemacht werden, die Autofahrern verdeutlichen, dass Radfahrer die Fahrbahn benutzen dürfen und sollen.

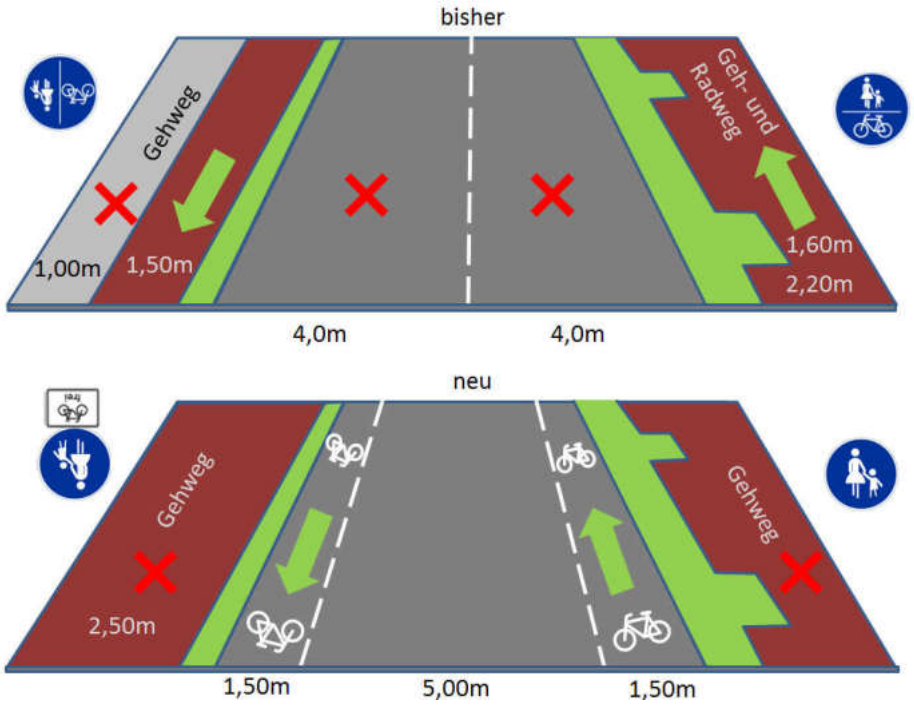


Abbildung 34: Beidseitige Schutzstreifen bei 8,00 m Fahrbahnbreite, Harburger Straße

In der Harburger Straße besteht stadteinwärts ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der auf einem längeren Abschnitt durch Baumscheiben immer wieder stark verengt ist. Auch zwischen den Bäumen wird das Mindestmaß von 2,50 m nicht eingehalten. Da die Straße in dieser Fahrtrichtung ein leichtes Gefälle aufweist, erreichen Radfahrer dort leicht höhere Geschwindigkeiten. Eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs ist daher ausgeschlossen. Bei einer Fahrbahnbreite von 8,00 m können beidseitig Schutzstreifen angelegt werden. Die Restfahrbahnbreite zwischen den

Schutzstreifen betrüge dann 5,00 m, was für die Begegnung zweier PKW ausreichend ist. Wenn nötig (z.B. bei Begegnung zweier Busse oder LKW) dürfen Kraftfahrzeuge auf den Schutzstreifen ausweichen, wenn dabei kein Radfahrer gefährdet wird.

In Gegenrichtung besteht zwischen der Salinenstraße und dem Heidbecker Weg ein getrennter Fuß- und Radweg. Das Mindestmaß des Radweges von 1,50 m wird dort nur zu Lasten eines deutlich zu schmalen Gehweges eingehalten. Der Radweg sollte daher zu Gunsten des Fußgängerverkehrs zurückgebaut werden. Da die Straße in Richtung stadtauswärts leicht ansteigt und weniger sportliche Radfahrer dort langsamer fahren, kann die Freigabe des Gehweges in Erwägung gezogen werden, sofern eine Mindestbreite von 2,50 m erreicht wird.

Auf einem kurzen Abschnitt der Bremervörder Straße ab der Straße An den Fischteichen stadteinwärts besteht anstelle der sonst vorhandenen getrennten Geh- und Radwege ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der das Mindestmaß von 2,50 m deutlich unterschreitet. Zudem hat die Straße auf diesem Abschnitt Gefälle, so dass auch ohne Anstrengung leicht Geschwindigkeiten von 25 km/h oder mehr erreicht werden. Auch dort ist eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr nicht verträglich. Auf der Fahrbahn befinden sich in diesem Abschnitt eine Linksabbiegerspur und eine vorgelagerte Sperrfläche. Da an dieser Stelle kaum Fahrzeuge in die Straße An den Fischteichen abbiegen, ist eine separate Abbiegespur unnötig und der gewonnene Platz kann zur Anlage eines Radfahrstreifens genutzt werden. Da stadtauswärts über die Schützenstraße kurz vorher eine Alternative besteht, kann das Linksabbiegen von der Fahrbahn an dieser Stelle auch untersagt werden.

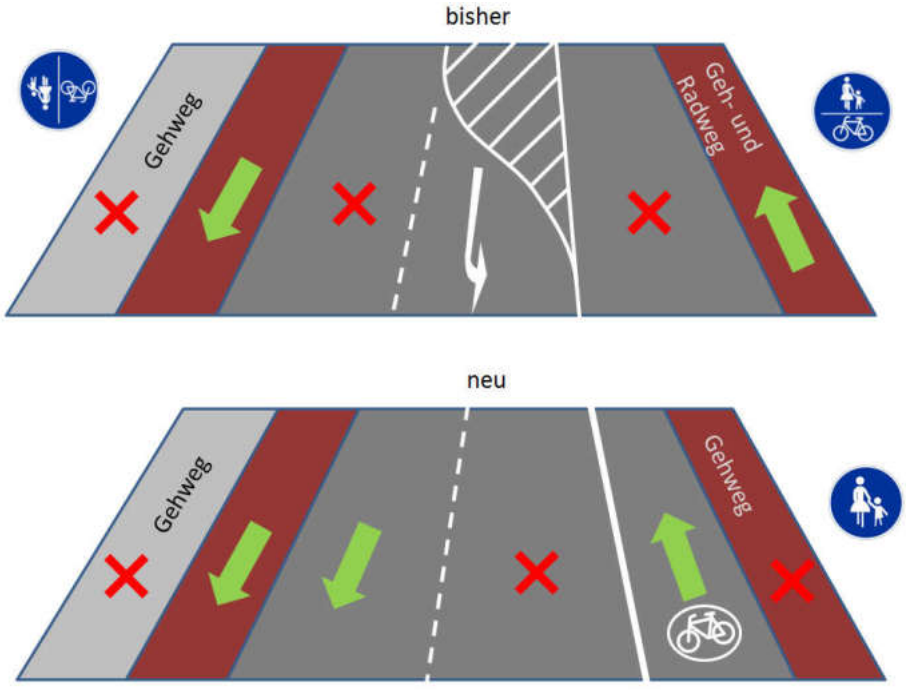


Abbildung 35: Radfahrstreifen nach Wegfall einer unnötigen Linksabbiegerspur

Am Ende der Engstelle reicht diese Maßnahme allerdings nicht aus, weil die Sperrfläche und die Abbiegerspur erst später beginnen. Auf einer Länge von ca. 30 m müsste daher ein Teil des südlich angrenzenden Grundstücks erworben werden oder der Radfahrstreifen geht in einen Schutzstreifen über. Nach der Engstelle kann eine Aufleitung auf den vorhandenen, vom Gehweg getrennten Radweg erfolgen, wenn sich Radfahrer dazu entscheiden, nicht auf der Fahrbahn weiter zu fahren.

8.2 Radverkehr an Erschließungsstraßen

Während die Hauptstraßen in Stade in der Regel eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 m aufweisen, steht die erforderliche Breite zur Anlage von Schutzstreifen in Erschließungsstraßen oftmals nicht zur Verfügung. In Stoßzeiten kann die Kfz-Belastung in diesen Straßen dennoch Werte erreichen, unter denen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne weitere Maßnahmen nicht zu empfehlen ist. Problematische Situationen entstehen dort, wo auch im Seitenraum kein ausreichender Platz für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung steht. Als kritische Beispiele sollen an dieser Stelle die Thuner Straße, sowie der Hohenwedeler Weg genannt werden.

Neben der Erschließungsfunktion der Stadtteile Kopenkamp und Hohenwedel ist das hohe Verkehrsaufkommen in diesen Straßen zu Spitzenzeiten vor allem auf Durchgangsverkehr zurückzuführen. Die Thuner Straße wird als Abkürzung auf dem Weg von der Innenstadt zur B73 in Fahrtrichtung Cuxhaven genutzt und der Hohenwedeler Weg dient manchem Autofahrer im Berufsverkehr zur Umfahrung des täglichen Staus auf der Bremervörder Straße. Beide Straßen erfüllen damit eine Funktion, für die sie nicht ausgelegt sind. Ziel einer übergreifenden Verkehrsplanung muss es daher sein, diese Straßen für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu machen und damit die Spitzenbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr zu reduzieren. Eine Reduktion der Gefährdung des Radverkehrs kann darüber hinaus durch Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden.

Sowohl die Thuner Straße als auch der Hohenwedeler Weg stellen wichtige Schulwegverbindungen dar. Die schmalen Gehwege sind ungeeignet, zusätzlich auch noch den Radverkehr aufzunehmen. In beiden Straßen gibt es Gefahrenstellen an schlecht einsehbaren Kreuzungen. Erschwerend kommt in beiden Straßen hinzu, dass der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen auf der selben Straßenseite geführt wird. Während der „Radweg“ in der Thuner Straße in beiden Fahrtrichtungen benutzungspflichtig ist, hat man im Hohenwedeler Weg immerhin in Richtung Schiffertorsstraße die Wahlmöglichkeit, auf der Fahrbahn oder langsam auf dem linksseitigen Gehweg zu fahren. Warum dort die Gehwegfreigabe auf der linken Straßenseite erfolgt, ist nicht nachvollziehbar. Die Gehwege erfüllen auf beiden Straßenseiten nicht die Voraussetzungen für eine gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr.



Gemeinsamer Fuß- und Zweirichtungsradweg in der Thuner Straße



Linksseitige Gehwegfreigabe an nicht einsehbarer Kreuzung im Hohenwedeler Weg

Abbildung 36: Radwege in Erschließungsstraßen

Als weitere Erschließungsstraße soll die Sachsenstraße genannt werden, über die die Harsefelder Straße mit der Harburger Straße verbunden ist. In der Sachsenstraße gibt es beidseitige, gemeinsame

Geh- und Radwege. Das Verkehrsaufkommen wird auch dort keine Benutzungspflicht erfordern. Bei Einhaltung der Mindestbreiten kann dort jedoch eine Freigabe der Gehwege in Erwägung gezogen werden. Bei einer solchen Entscheidung muss jedoch die Situation vor den Geschäftseingängen, sowie die Einsehbarkeit einmündender Nebenstraßen berücksichtigt werden.

8.3 Radverkehr an Kreisverkehren

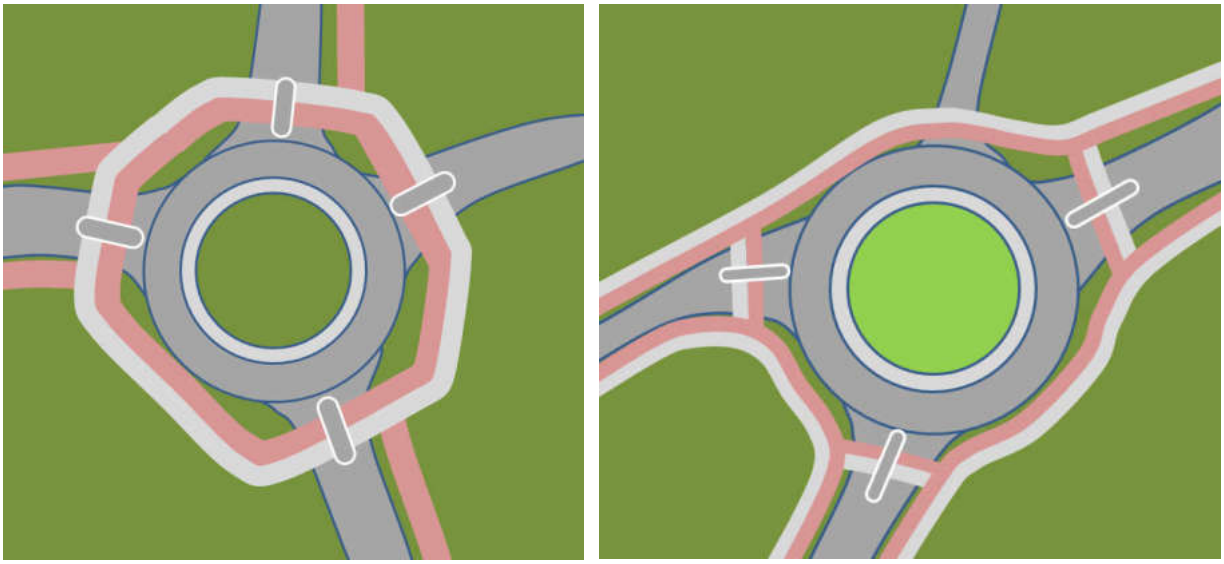
In den vergangenen Jahren sind in Stade immer mehr Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut worden. Ein Bericht der Unfallforschung der Versicherer kommt zu dem Ergebnis, dass Kreisverkehre grundsätzlich dazu geeignet sind, Unfallzahlen zu senken, aber auch, dass Radfahrer von der erhöhten Sicherheit am wenigsten profitieren oder die Unfallzahlen mit Radfahrern nach dem Bau eines Kreisverkehrs sogar steigen. Wie in Abschnitt 6 bereits beschrieben wurde, ereigneten sich in den Jahren 2017 und 2018 zehn von insgesamt 107 Unfällen mit Radfahrerbeteiligung an den 17 Kreisverkehren in Stade und den angeschlossenen Ortschaften. Das entspricht einem Anteil von 9,3 % aller Fahrradunfälle und 18,5 % der Unfälle des Unfalltyps 3 „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“.

Da weitere Kreisverkehrsplätze im Bau oder geplant sind, lohnt es sich, die Erfahrungen, die aus dem bisherigen Unfallgeschehen gezogen werden können, in künftige Planungen einfließen zu lassen und Sicherheitsmängel an bestehenden Kreisverkehren nach Möglichkeit durch bauliche Maßnahmen zu beheben.

In den RASt06 und ERA 2010 wird die Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Radwegen als auch auf der Kreisfahrbahn beschrieben. Die Unfallforschung der Versicherer behandelt Kreisverkehre mit umlaufenden Radwegen im Bericht „Sicherheit umlaufender Radwege an Kreisverkehren“, siehe Seite 39. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass sich eine Führung der Radwege zwischen den Kreiszufahrten nahe an der Kreisfahrbahn günstig auf die Sicherheit auswirkt, da Radfahrer dort im Sichtbereich des Fahrbahnverkehrs fahren. Eine winklige Führung der Radwege trägt im Gegensatz zu einer kreisrunden Führung dazu bei, dass die Geschwindigkeit der Radfahrer auf die Kreiszufahrten und Ausfahrten zu nicht zu groß wird.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Lage des Verzweigungspunktes, an dem Radfahrer entweder den Kreisverkehr verlassen oder dem weiteren Verlauf des Kreisverkehrs folgen. Liegt der Verzweigungspunkt zu weit von der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr entfernt, besteht das Risiko, dass Radfahrer von dort mit hoher Geschwindigkeit auf die Furt über die Aus- und Zufahrt zufahren und von ausfahrenden Autofahrern zu spät wahrgenommen werden. Liegt der Verzweigungspunkt hingegen zu dicht an der Furt, hat dies abrupte und schwer einschätzbare Richtungsänderungen der Radfahrer zur Folge.

Der Kreisverkehr Riensförde kommt den Empfehlungen der Unfallforschung recht nahe und kann als Vorbild für künftige Planungen herangezogen werden. Gegen eine solche Führung spricht der erhöhte Platzbedarf im Vergleich mit sonstigen Stader Kreisverkehren, die oftmals die ungünstigen abrupten Verschwenkungen direkt an der Kreiszufahrt aufweisen. Im Zweifel sollte die sichere Führung des Radverkehrs Vorrang vor der „Leistungsfähigkeit“ des Knotenpunktes haben und der benötigte Platz durch Verkleinerung des Durchmessers der Kreisfahrbahn geschaffen werden, solange immer noch die geschwindigkeitsmindernde Wirkung durch eine ausreichend große Ablenkung des Kfz.-Verkehrs aus der geraden Fahrtrichtung erreicht werden kann.



Skizze des Kreisverkehrs Riensförde

Skizze des Kreisverkehrs Hansestraße / Glückstädter Straße

Abbildung 37: Unterschiedliche Ausführungen Stader Kreisverkehre

Wenn eine auch für den Radverkehr sicherere Gestaltung des Kreisverkehres aus Platzgründen nicht möglich ist, sollte auf umlaufende Radwege verzichtet werden oder der Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr grundsätzlich in Frage gestellt werden.

In Abbildung 37 sind zwei grundsätzlich unterschiedliche Ausführungen umlaufender Radwege dargestellt. Links der Kreisverkehr Riensförde, bei dem einerseits die Radwege nahe an der Kreisfahrbahn geführt werden, bei dem die Verzweigungspunkte aber auch im richtigen Abstand zu den Querungsstellen angeordnet sind. Im Gegensatz dazu auf der rechten Seite der Kreisverkehr Hansestraße / Glückstädter Straße, bei dem die Verzweigungspunkte direkt an der Furt liegen. Die Radwege führen in Richtung der Glückstädter Straße und der Freiburger Straße nahezu geradlinig aus dem Kreisverkehr heraus, während eine fast rechtwinklige Richtungsänderung erforderlich ist, um dem Verlauf des Kreisverkehrs zu folgen.

Die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn stellt bei kleinen Kreisverkehren gemäß ERA 2010 wegen der geringen Geschwindigkeit des Kfz.-Verkehrs eine sichere Lösung dar und wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz./24 h überwiegend akzeptiert. Der durch den Wegfall umlaufender Radwege gewonnene Platz kann dann einem größeren Kreisdurchmesser zugute kommen.

Eine Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn bietet sich vor allem auch dann an, wenn Radfahrer in zuführenden Knotenpunktarmen ohnehin auf der Fahrbahn fahren. Für die Überleitung des Radverkehrs von begleitenden Radwegen auf die Fahrbahn und hinter dem Kreisverkehr zurück auf den Radweg bieten die ERA 2010 ebenfalls bewährte und sichere Lösungen an.

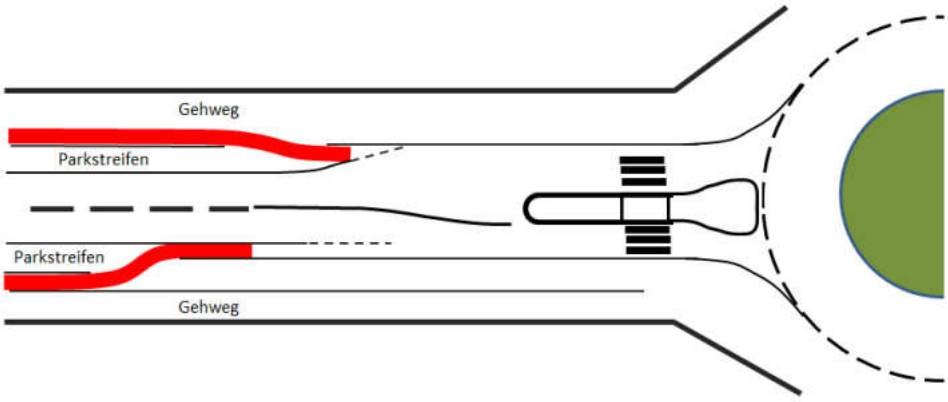


Abbildung 38: Überleitung des Radverkehrs auf die Kreisfahrbahn gem. ERA 2010

Gemäß ERA 2010 soll der Radverkehr vor dem Kreisel mit einem sicheren Radwegende auf die Fahrbahn geführt werden, so dass sich die Radfahrer vor der Verengung durch die Mittelinsel auf einem Schutzstreifen befinden, der dann aufgelöst wird, siehe Abbildung 38 .

8.4 Alternativrouten abseits der Hauptstraßen

8.4.1 Velorouten

Das subjektive Bedürfnis vieler Radfahrer nach einer Trennung vom Kraftfahrzeugverkehr lässt sich bei einem gleichzeitig hohen Maß an objektiver Sicherheit am ehesten auf wenig befahrenen Nebenstraßen, sowie auf unabhängig geführten Wegen erfüllen. Auf einem durchgehenden Netz aus Fahrrad-Hauptrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen lassen sich die Ansprüche unterschiedlicher Nutzertypen von Radfahrenden erfüllen und somit am ehesten eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils erreichen. Derartige Hauptverbindungen des Radverkehrs sollen im Folgenden als Velorouten (in Anlehnung an das Hamburger Radverkehrsnetz) bezeichnet werden.

Velorouten sollen sich durch bestimmte Qualitätsstandards, sowie ggf. einer Bevorrechtigung des Radverkehrs vom restlichen Straßennetz abheben. Das Veloroutennetz soll weitgehend aus unabhängig geführten Wegen, sowie aus wenig befahrenen Nebenstraßen innerhalb von Tempo-30 Zonen bestehen. Wichtige und stark frequentierte Abschnitte von Velorouten sind als Fahrradstraße auszuweisen. Umwege sollen durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr generell vermieden werden, wo die baulichen und verkehrsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Erforderlichenfalls muss auf Velorouten bei geringer Fahrbahnbreite der ruhende Kfz-Verkehr eingeschränkt werden, z.B. um in regelmäßigen Abständen Platz zum Ausweichen bei Gegenverkehr zu schaffen. Es müssen im Verlauf von Velorouten sichere Querungen von Hauptverkehrsstraßen möglich sein, mindestens in Form ausreichend dimensionierter Querungshilfen, die auch für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger breit genug sind, oder es kommen ampelgeregelte Querungen zum Einsatz. Mindestens innerhalb bebauter Gebiete sollen Velorouten nachts durchgängig beleuchtet sein.

Um ein zügiges und sicheres Radfahren zu ermöglichen, müssen Velorouten durchgängig asphaltiert oder glatt gepflastert sein. In Straßen mit Kopfsteinpflaster kann ggf. eine teilweise Neupflasterung in der Fahrbahnmitte ausreichend sein. Damit kann ein Kompromiss geschaffen werden zwischen den Anforderungen des Radverkehrs einerseits und dem gewachsenen Stadtbild andererseits. Bei einer

Verbesserung der Fahrbahnqualität sind im Zuge von Velorouten Maßnahmen zu ergreifen, eine Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs zu verhindern.

Zur Planung des Veloroutennetzes wurde zunächst eine Bestandsaufnahme vorhandener Wege gemacht, die für direkte Radverkehrsverbindungen von Interesse sein könnten. Hierbei wurde zwischen Nebenstraßen (vorwiegend in Tempo-30 Zonen) und unabhängig geführten Wegen unterschieden, sowie der derzeitige Zustand des Weges, bzw. die Fahrbahnbeschaffenheit in einer Karte festgehalten. Asphaltierte oder glatt gepflasterte Abschnitte wurden als durchgezogene Linie in die Karte eingetragen und unbefestigte Wege oder Straßen mit einem unebenen Fahrbahnbelag (Kopfsteinpflaster) mit gestrichelten Linien. Im Folgenden wurden in dieser Darstellung Verbindungen gesucht, die einerseits wichtige Ziele miteinander verbinden und andererseits zu möglichst großen Teilen bereits auf gut befahrbaren Wegen verlaufen.



Abbildung 39: Veloroutennetz und wichtige Querverbindungen

Als Ergebnis wurden neun Velorouten ermittelt, die auf der Karte in Abbildung 39 verzeichnet sind. Die Velorouten werden durch zusätzliche Querverbindungen vernetzt, die in der Karte grau

dargestellt sind. Die Routen werden im Folgenden beschrieben und die erforderlichen Maßnahmen aufgeführt, um diese für den Radverkehr attraktiv und alltagstauglich zu machen.

8.4.2 Route 1: südlicher Innenstadtring, Salztor – Schiffertor

Die Route verläuft vom Salztor über den namenlosen Weg am Holzhafen unterhalb des Salztorswalls bis zur Holzbrücke über den Burggraben. An der Salztorscontrescarpe zweigt der Theodor-Herrmann-Weg zum Bahnhof ab. Im weiteren Verlauf führt die Route über die Straße Am Bahnhof und über einen Teil der Bahnhofstraße in die Neubourgstraße. Am Ende der Neubourgstraße schließt der Georg-C.-Lichtenberg-Weg bis zur Schiffertorkreuzung an.

Erforderliche Maßnahmen:

Der Theodor-Herrmann-Weg endet gegenüber dem Bahnhofsgebäude vor einem Fußgängerüberweg. Dort kommt es häufig zu Missverständnissen über den Vorrang zwischen Rad- und Fahrbahnverkehr. Es sollte daher dem Radverkehr verdeutlicht werden, dass beim Einfahren auf die Fahrbahn der Fahrbahnverkehr Vorrang hat, z.B. durch das Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt beachten“.



Ende Theodor-Herrmann-Weg



Radweg endet direkt vor einem FGÜ

Abbildung 40: Theodor-Herrmann-Weg / Am Bahnhof

In der Straße Am Bahnhof sollte nicht nur wegen des Radverkehrs Tempo 30 angeordnet werden. Dort kreuzen viele Fußgänger abseits der Fußgängerüberwege die Fahrbahn. Die Sichtbeziehungen sind dort aufgrund wartender Linienbusse erschwert. Der Gehweg auf der nördlichen Straßenseite ist für das Fußgängeraufkommen am Bahnhof zu schmal. Der vorhandene Radweg sollte daher zurückgebaut werden, zumal in Gegenrichtung auch kein Radweg vorhanden ist.

In der Bahnhofstraße sollte die Benutzungspflicht der Radwege aufgehoben und der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt werden. Dadurch wird das Linksabbiegen in Richtung Bahnhof erleichtert, was derzeit mit einem Wechsel vom benutzungspflichtigen Radweg auf die Fahrbahn, ausgerechnet im Bereich einer unübersichtlichen Kreuzung erforderlich ist.



Abbildung 41: Direktes Linksabbiegen von der Bahnhofstraße

In Gegenrichtung können sich Radfahrer zur Fahrbahnmitte hin einordnen, wenn sie nach links in die Neubourgstraße abbiegen wollen, anstatt vom Radweg aus beide Fahrspuren queren zu müssen.

In der Neubourgstraße muss der Radverkehr künftig in beiden Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn geführt werden. Dafür ist die Einbahnstraße in Gegenrichtung freizugeben und die Neubourgstraße möglichst als Fahrradstraße auszuweisen, die lediglich für Anliegerverkehr freigegeben wird. Das Parken von Kfz sollte auf die gegenüberliegende Fahrbahnseite verlegt werden, damit Radfahrer entgegen der Einbahnstraßenrichtung nicht zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Gegenverkehr fahren müssen. Durch Verlegung des ruhenden Verkehrs auf die gegenüberliegende Seite fallen zwar Parkplätze weg, jedoch entstehen damit auch Ausweichmöglichkeiten an den Lücken von Grundstücksausfahrten. Mit der Beschränkung auf Anliegerverkehr wird auch Parksuchverkehr reduziert. Für Besucher der Innenstadt stehen Parkplätze in ausreichender Anzahl im nahegelegenen Parkhaus an der Wallstraße zur Verfügung.



Abbildung 42: Neubourgstraße, Zweirichtungsradweg in der Dooring-Zone

Im hinteren Abschnitt der Neubourgstraße zwischen der Gründelstraße und dem Georg-C.-Lichtenberg-Weg sollte aufgrund der engen Fahrbahnbreite das Parken am Fahrbahnrand ganz untersagt werden. Diese Maßnahme käme auch der Schulwegsicherheit zur dort befindlichen Grundschule zugute. Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen wollen, können dies auch bis zur Gründelstraße tun. Noch besser wäre es, wenn die „Elterntaxis“ zur gegenüberliegenden Seite des Burggrabens in die Wiesenstraße fahren und die Eltern mit den Kindern das letzte Stück zu Fuß zur Schule gehen.

Der Georg-C.-Lichtenberg-Weg sollte eine durchgängige Pflasterung oder eine Asphaltdecke erhalten und als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden. Die bisherige Trennung des Fuß- und

Radverkehrs funktioniert in der Praxis nicht und der für den Radverkehr vorgesehene Teil ist für eine Begegnung ohnehin zu schmal und in einer Kurve durch einen Busch schlecht einsehbar.




Abbildung 43: Georg-C.-Lichtenberg-Weg

8.4.3 Route 2: Schiffertor - Schölisch

Diese Route beginnt an der Schiffertorkreuzung und verläuft auf dem unabhängig geführten Weg hinter dem Zollamt über die Holzbrücke in Richtung Stadeum. Von dort aus werden das Vincent-Lübeck-Gymnasium und die BBS an der Glückstädter Straße über den Helmut-Ernst-Mierecke-Weg erreicht. In Richtung Schölisch führt die Route am Stadeum vorbei zur Wetternstraße und über den Marschdamm zur Glückstädter Straße. Auf der anderen Seite der Glückstädter Straße setzt sich die Route über einen unabhängig geführten Weg entlang des Harschenflether Wettern fort. Über eine Brücke wird der Anemonenweg erreicht und die Route setzt sich über die Lilienstraße bis zur Schölischer Straße fort. Anstatt über die Brücke nach Schölisch zu fahren, besteht zudem die Möglichkeit, dem unabhängig geführten Weg weiter bis zum Pulverweg zu folgen, von dem aus der nördliche Stadtteil Hohenwedel („Schwedenviertel“) erreicht wird.

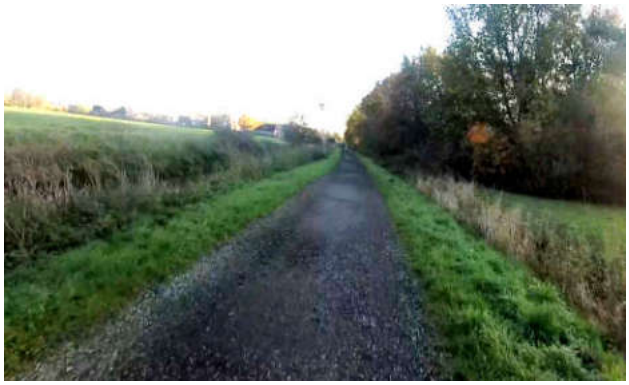
Über einen kurzen Abschnitt der Glückstädter Straße wird von dieser Route aus auch die Hauptverbindung nach Bützfleth über den Stader Schneeweg, Schneeweg und Schneedeich erreicht, die zugleich Teil des Elberadweges ist.

<u>Maßnahmen:</u>

Im Bereich der Schiffertorskreuzung beginnt die Route für ca. 25m auf einem linksseitigen Radweg. Dort ist eine ausreichende Breite herzustellen bis zur Abzweigung des Weges zum Stadeum. Die Wetternstraße und der Marschdamm können als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Zwischen dem Marschdamm und der Glückstädter Straße befinden sich gleich zwei Umlaufsperren, die keinen Zweck erfüllen. Zur sicheren Querung der Glückstädter Straße sollte eine Bedarfsampel eingerichtet werden. Der unabhängig geführte Weg am Harschenflether Wettern muss bis zum Pulverweg asphaltiert oder glatt gepflastert werden, um den Ansprüchen einer Veloroute gerecht zu werden. Der Übergang zum Anemonenweg ist mit einer glatten Bordsteinabsenkung überfahrbar zu gestalten. Sowohl der Anemonenweg als auch der Pulverweg bieten sich zur Ausweisung einer Fahrradstraße an.



Übergang Anemonenweg



Am Harschenflether Wettern

Abbildung 44: Verbindung zwischen Schölisch und Glückstädter Straße



Marschdamm



Übergang zur Schiffertorkreuzung

Abbildung 45: Wetternviertel - Schiffertor

8.4.4 Route 3: Bahnhof – Haddorf

Die Route führt von der Straße Am Bahnhof über die Eisenbahnstraße und Wiesenstraße zum unabhängig geführten Weg Am Bahndamm. Sie setzt sich über die Straße An den Fischteichen über einen kurzen Abschnitt der Straße Am Hohen Felde fort. Der weitere Verlauf führt über die Trift zur Verbindung zwischen Triftgang und Am Hohenwedel, den Brunnenweg, Am Hofacker zur Bockhorner Allee.

Maßnahmen:

Öffnung der Eisenbahnstraße in Gegenrichtung, am besten als Fahrradstraße. Das Kopfsteinpflaster sollte mindestens in einem ausreichend breiten Streifen in der Fahrbahnmitte gegen eine glatte Pflasterung ersetzt werden, die zügiges und komfortables Radfahren ermöglicht. Die selbe Maßnahme bietet sich für die Wiesenstraße an. Am Übergang vom unabhängig geführten Weg Am Bahndamm zur Schützenstraße ist eine glatte und ausreichend breite Bordsteinabsenkung erforderlich. Der Vorrang der Schützenstraße sollte verdeutlicht werden. Die Straße An den Fischteichen ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Auch hier bietet sich die Einrichtung einer Fahrradstraße an. Da diese Straße für den Kfz-Verkehr von geringer Bedeutung ist, kann auf eine Freigabe für den Kfz-Verkehr gänzlich verzichtet werden. Die derzeitige Freigabe des Gehweges An den Fischteichen ist unnötig und auf der Gefällestrecke mit dem Fußgängerverkehr nicht vereinbar.





Eisenbahnstraße (Montage) An den Fischteichen

Abbildung 46: Mögliche Fahrradstraßen: Wiesenstraße, An den Fischteichen

Stadteinwärts muss der Radverkehr an der Kreuzung Am Hohen Felde / Bremervörder Straße besser berücksichtigt werden. Für Radfahrer, die vom Radweg die Bremervörder Straße überqueren, gibt es Radwegfurten in beiden Fahrtrichtungen mit einem gemeinsamen Ampelsignal für Fußgänger und Radfahrer. Für Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn zum Linksabbiegen einordnen, um gleich darauf in die Straße An den Fischteichen abzubiegen, kann ein Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) markiert werden.

Die Trift ist derzeit bereits als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Auch dort kann die Bedeutung der Straße für den Radverkehr durch die Einrichtung einer Fahrradstraße (Kfz. frei) betont werden. Am Ende der Verbindung zwischen Triftgang und der Straße Am Hohenwedel befindet sich eine schlecht sichtbare Umlaufsperre als Holzkonstruktion. Es sollten andere Maßnahmen in Erwägung gezogen werden, den Radverkehr auf die Vorfahrt der Straße Am Hohenwedel aufmerksam zu machen. Umlaufsperren sollten grundsätzlich nur das letzte Mittel sein, wenn alle anderen Maßnahmen ohne Wirkung wären. Ihre aufmerksamkeitserhöhende Wirkung erzielen Umlaufsperren auch dann, wenn die Abstände zwischen den Sperren groß genug sind, dass sie auch mit Fahrrädern mit Anhänger und Lastenrädern passierbar sind. Eine bauliche Ausführung gemäß der ERA 2010 ist eine Selbstverständlichkeit.





Abbildung 47: Verbindung Triftgang / Am Hohenwedel

Mittelfristig sollte der Brunnenweg neu gepflastert oder asphaltiert werden, da die vorhandene Pflasterung an vielen Stellen dem Fahrkomfort abträglich ist. Es sollte dabei auch nicht unterschätzt werden, dass die Rillen zwischen den Pflastersteinen ein Unfallrisiko bei schmalen Fahrradreifen darstellen.

In der Straße Am Hofacker ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Der derzeitige gemeinsame Geh- und Radweg auf der nördlichen Straßenseite ist in beiden Fahrtrichtungen

benutzungspflichtig und führt dicht an schlecht einsehbaren Grundstücksausfahrten entlang. An einer Behinderteneinrichtung gibt es zudem besonders schützenswerte Fußgänger und es fehlt grundsätzlich bereits das Vorliegen einer außergewöhnlichen Gefahrenlage auf der geraden und gut einsehbaren Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Zwischen dem Haddorfer Grenzweg und dem Ortseingang Haddorf wird der Radverkehr auf einer Länge von 400 m in beiden Fahrtrichtungen auf einem Radweg auf der nördlichen Straßenseite geführt. Um stadteinwärts fahrenden Radfahrern ein zweimaliges Überqueren der Fahrbahn zu ersparen, sollte auf beiden Straßenseiten ein Radweg vorhanden sein. Alternativ kann der Radverkehr auch dort bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Fahrbahn geführt werden. In Haddorf ist die Bockhorner Allee ohnehin als Tempo-30 Zone ausgewiesen, wo der Radverkehr bereits im Mischverkehr auf der Fahrbahn fährt.

8.4.5 Route 4: Bahnhof - Hahle

An der Südseite des Bahnhofs beginnt diese Route am Parkplatz Hospitalstraße und führt parallel zur Bahnlinie zum Regierungsgebäude. Nach einem etwa 80m langen Abschnitt an der Harsefelder Straße folgt die Route im weiteren Verlauf der Gartenstraße, Bleichergang, Albert-Schweizer-Straße und Horststraße. Von dort besteht eine Verbindung über die Schwinge und durch die Schwingewiesen zur Straße Am Schwarzen Berg, die bis zur Bremervörder Straße führt. Auf der anderen Seite der Bremervörder Straße setzt sich die Route über den Bielfeldtweg oder den Richeyweg in den Stadtteil Hahle fort.

Maßnahmen:

Von der Hospitalstraße aus ist die Einfahrt in Richtung der Abstellanlagen und des gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Bahnlinie derzeit durch das Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ untersagt. Dieses Verkehrszeichen sollte gegen das Zeichen 260 „Verbot für Krafträder und Kraftwagen“ ausgetauscht oder um das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ ergänzt werden. Der Weg parallel zu den Gleisen sollte verbreitert und neu gepflastert werden.

Die Führung des Radverkehrs zwischen der Harsefelder Straße und der Unterführung zur Bahnhofstraße ist verwirrend gestaltet. Es gibt dort zur Zeit eine Vielzahl von zum Teil widersprüchlichen oder unklaren Verkehrszeichen, die sowohl von den Fußgängern als auch von den Radfahrern nicht beachtet werden. Der gesamte Bereich sollte daher als gemeinsame Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer ausgewiesen werden. Um die besondere Rücksichtnahme des Radverkehrs gegenüber Fußgängern zu betonen mit dem Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.





Abbildung 48: Bahnhof Süd

Der Abschnitt des Radweges vor dem Regierungsgebäude sollte auf 80m Länge auf der nördlichen Straßenseite für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen ertüchtigt werden, damit stadteinwärts fahrende Radfahrer dort weder absteigen, noch zweimalig die Straßenseite wechseln oder größere Umwege fahren müssen. Derzeit weist der Radweg nicht einmal die Mindestbreite für einen Einrichtungsradweg auf. Dennoch wird der Weg bereits jetzt massiv in beiden Fahrtrichtungen benutzt.

Der Weg durch die Schwingewiesen zwischen der Horststraße und Am Schwarzen Berg befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und sollte mit einer Asphaltdecke oder glatten Pflasterung versehen werden.



Abbildung 49: Horststraße – Am Schwarzen Berg

Die Straße Am Schwarzen Berg bietet sich bis zur Abzweigung Am Heidberg als Fahrradstraße (Anlieger frei) an. In Gegenrichtung kann damit zudem eine wichtige Querverbindung zur Route 3 (Am Bahndamm) hergestellt werden. Mit dieser Maßnahme kann zudem der Ausweichverkehr von der Bremervörder Straße unterbunden oder reduziert werden.

Alle Straßen im Stadtteil Hahle sind als Tempo-30 Zone ausgewiesen, wo Radfahrer sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Die Fahrbahnnutzung wird in Hahle derzeit jedoch in einigen Straßen durch ein sehr unebenes Kopfsteinpflaster erschwert, so dass dort viele Radfahrer regelwidrig auf den Gehwegen fahren.

Rund um die Grundschule Hahle finden sich unabhängig geführte Wege, die derzeit nicht konsistent beschildert sind und daher vom Radverkehr zum Teil nur in einer Fahrtrichtung benutzt werden dürfen. Unter anderem befindet sich in der Arp-Schnittger-Straße das Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit dem Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“. Radfahrer dürfen den Weg in dieser Fahrtrichtung also nur zur Anlieferung benutzen, während der Weg in Gegenrichtung mit dem Zeichen 240 als gemeinsamer Geh- und Radweg gekennzeichnet ist.

Im Drosselstieg befindet sich eine Schranke, die für den Linienbusverkehr geöffnet wird, um allgemeinen Durchgangsverkehr zu unterbinden. Aus Richtung Haddorfer Grenzweg ist eine Umfahrung der Schranke für den Radverkehr vorhanden, die auch in Gegenrichtung angelegt werden sollte. Derzeit wird die Schranke von Radfahrern auf dem Gehweg umfahren.



Arp-Schnittger-Weg



Einseitige Umfahrung der Schranke im Drosselstieg

Abbildung 50: Hahle

8.4.6 Route 5: Riensförde - Wiepenkathen

Durch den geplanten Bau des Bildungscampus Riensförde (BCR) hat eine alltagstaugliche und sichere Radverkehrsanbindung von Riensförde eine hohe Priorität. Die Stadtteile Wiepenkathen und Klein Thun können über die Route 5 nach Riensförde angebunden werden. Die Route verläuft über die Soltauer Straße, Groß Thun, Fred-Watzlawik-Weg und Loger Weide zur Alten Dorfstraße in Wiepenkathen. Außerdem besteht ein Weg am Ostrand von Wiepenkathen von der Loger Weide zum Pflückerweg und im weiteren Verlauf bis an die B74.

Maßnahmen:

Die Fahrbahn zwischen den Ortsteilen Riensförde und Groß Thun ist sehr schmal, so dass im Begegnungsfall auf den Randstreifen ausgewichen werden muss. Diese Randstreifen sind unbefestigt und weisen zahlreiche Schlaglöcher auf, so dass für Radfahrer, die dorthin bei Gegenverkehr oder zum Ermöglichen eines Überholvorgangs ausweichen, insbesondere bei Dunkelheit Sturzgefahr besteht. Eine durchgängige Verbreiterung der Straße sollte dennoch vermieden werden, um überhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs entgegen zu wirken. Stattdessen könnten die Randstreifen gepflastert werden, um ein gefahrloses Ausweichen zu ermöglichen.



Abbildung 51: Groß Thun – Fred Watzlawik-Weg

Der östliche Abschnitt des Fred-Watzlawik-Weges wurde im Herbst 2019 asphaltiert und ermöglicht im Prinzip ein komfortables und zügiges Radfahren. Jedoch wurden an der Einmündung in den Fred-Watzlawik-Weg, wie auch 100m westlich der Schwingebrücke Umlaufsperren installiert. Nach Aussage der Stadtverwaltung dienen diese Sperren ausschließlich dem Zweck, unzulässigen Kfz-Verkehr von dem Weg fernzuhalten. Die Sperren stellen jedoch eine mindestens ärgerliche Behinderung des Radverkehrs dar. Der Schwung, den man bei der Abfahrt von der Brücke gewinnen kann, lässt sich damit nicht mit auf die Strecke nehmen und in Gegenrichtung muss 100 m vor der

Brücke auf Schrittgeschwindigkeit abgebremst werden, um die Sperre zu durchfahren, um anschließend Schwung zu holen, um die steile Brückenauffahrt hinauf zu fahren.

Während die Benutzung des Weges mit Kraftfahrzeugen aus Richtung Groß Thun durch das Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ verboten ist, findet sich in Gegenrichtung an der Umlaufsperre nicht einmal ein Verkehrszeichen, welches die Benutzung durch Kraftfahrzeuge, z.B. durch Krafträder, die die Umlaufsperre passieren können, verbietet. Es soll an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen werden, dass vor der Errichtung von Umlaufsperren alle anderen Maßnahmen ausgeschöpft sein müssen, um eine gewünschte Wirkung zu erzielen.

Der östlich am Ortsrand von Wiepenkathen verlaufende Weg weist im südlichen Abschnitt eine mineralgebundene Decke auf, im nördlichen Abschnitt ist der Weg gepflastert. Da der Weg insbesondere für den nordöstlichen Teil Wiepenkathens eine attraktive Verbindung und Alternative zur Alten Dorfstaße darstellt, sollte auch der südliche Teil alltagstauglich befestigt werden.





Abbildung 52: Weg am Ostrand von Wiepenkathen

8.4.7 Route 6: Schiffertor - Riensförde

Beginnend an der Schiffertorkreuzung verläuft die Route über den Synold-Klein-Weg, die Töpferstraße (alternativ Steudelstraße), Horststraße, den unabhängig geführten Weg am Horstsee, Wynekenstraße, Sandersanlagen, B73-Unterführung, Linzer Straße, Tilsiter Straße, Barger Weg, Hof Barge und die Soltauer Straße.

Maßnahmen:

Am Ende des Synold-Klein-Weges bestehen schlechte Sichtbeziehungen bei der Einfahrt in die Jahnstraße. Die Einfahrt ist zudem durch seitliche Metallgeländer verengt, die unzureichend gekennzeichnet sind. Auch hier ist zu prüfen, ob die unzulässige Einfahrt von Kraftfahrzeugen nicht durch andere Maßnahmen (z.B. alleine durch die Beschilderung) unterbunden werden kann. Andernfalls ist die Engstelle ausreichend zu kennzeichnen und sollte aus dem direkten Einmündungsbereich etwas zurückversetzt werden.

Zwischen der Töpferstraße und der Horststraße befindet sich ein Trampelpfad, der oft von Fußgängern und Radfahrern als Abkürzung benutzt wird. Auf halber Strecke ist eine Umlaufsperre eingebaut, die an dieser Stelle keinen Zweck erfüllt und komplett umfahren werden kann. Die Benutzung dieser Abkürzung sollte bergab entweder komplett unterbunden werden oder es sind Maßnahmen erforderlich, die zur Erhöhung der Aufmerksamkeit bei der Einfahrt in die Töpferstraße dienen. Durch Ausweisung der Töpferstraße als Fahrradstraße kann ein Anreiz geschaffen werden, regulär bis zur Horststraße zu fahren.

Von der Horststraße führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg bis zur Wynekenstraße. Dabei werden die Karl-Kühlcke-Straße und die Teichstraße gekreuzt. Der Kraftfahrzeugverkehr sollte auf diesen Straßen auf kreuzende Radfahrer und Radfahrer entlang der Route auf den Vorrang des kreuzenden Verkehrs aufmerksam gemacht werden. Über die Dankersstraße und die Thuner Straße hinweg müssen zweimal kurz hintereinander Ampeln gequert werden, was zu längeren Wartezeiten führen kann. Die Dankersstraße könnte als Alternativroute zur Thuner Straße für den Radverkehr zu einer Fahrradstraße ausgebaut werden. Eine ampelgeregelte Querung wäre dann für Fußgänger nicht mehr erforderlich.


Dankersstraße


Thuner Straße

Abbildung 53: Rote Welle für Radfahrer

Die Unterführung der B73 zwischen den Sandersanlagen und der Linzer Straße weist einen Belag mit optisch getrennten Bereichen auf. Stadteinwärts ist aus Richtung der Linzer Straße der rechte Teil für den Radverkehr und der linke Teil für Fußgänger durch das Verkehrszeichen 241 ausgewiesen. In Gegenrichtung ist ein solches Verkehrszeichen nicht vorhanden, so dass der Radverkehr aufgrund des Rechtsfahrgebotes auf dem Teil des Weges fährt, das in Gegenrichtung den Fußgängern zugewiesen ist. Wie auch an anderen Stellen sollte die Trennung aufgehoben werden, da sie auch für die Fußgänger nicht konsistent ist und daher in der Praxis nicht funktioniert.


stadtauswärts


stadteinwärts

Abbildung 54: B73 Unterführung

Die Bedeutung einer Veloroute kann in der Linzer Straße und der Tilsiter Straße durch Ausweisung zur Fahrradstraße hervorgehoben werden. Im Barger Weg ist auf einem Abschnitt von ca. 200 m Länge eine Kopfsteinpflasterung vorhanden, die den Anforderungen an eine Veloroute nicht gerecht wird. Anschließend geht es bis Hof Barge auf Asphalt weiter.

Im Bereich des Hof Barge besteht auf dieser Route derzeit eine Lücke, die geschlossen werden muss. Zwar kann bereits jetzt die Strecke auf einem unbefestigten Weg passiert werden, aber bei

Dunkelheit oder Nässe ist dies nicht gefahrlos möglich und dieser Abschnitt erfüllt derzeit nicht die Anforderungen an eine alltagstaugliche Hauptverbindung des Radverkehrs.




Abbildung 55: Hof Barge

8.4.8 Route 7: Bahnhof – Ottenbeck – Riensförde

Startpunkt dieser Route ist der südliche Bereich des Bahnhofs. Sie setzt damit die Route 4 in der anderen Richtung fort und stellt eine Alternative zur Harburger Straße dar. Über die Hospitalstraße und die Brinkstraße wird der Kreisverkehr Harburger Straße erreicht. Von dort führt die Köhnshöhe zunächst als unabhängiger Weg zur Allmersallee und setzt sich als Tempo-30 Zone bis zum Lönsweg fort. Von dort aus verläuft ein unabhängiger Weg zwischen Sportplatz und Tennisanlagen zum Salinenweg bis zur Sachsenstraße, die am Kreisverkehr gekreuzt wird. Über die Straßen Am Seegraben, Wendenstraße und Am Schießstand wird die Unterführung der B73 zur Bronzeschmiede und zum Klarenstrecker Damm erreicht, an dessen Ende sich ein Wirtschaftsweg am Rand des Abfallentsorgungszentrums fortsetzt, der im weiteren Verlauf bis zur Harsefelder Landstraße (L124) auf Höhe des geplanten Bildungscampus Riensförde führt. Von diesem Weg aus ist auch der Stadtteil Ottenbeck über den Ottenbecker Damm, den Senior-Starcke-Weg oder den Kurt-Tucholsky-Weg erreichbar.

<u>Maßnahmen:</u>

Die Umlaufsperre am Ende des Weges Köhnshöhe entspricht nicht dem Stand der Technik. Grundsätzlich sind an der Stelle Maßnahmen erforderlich, um die Aufmerksamkeit der Radfahrenden vor dem Überfahren der Kreisverkehrszufahrten zu erhöhen und deren Geschwindigkeit zu reduzieren. Der gewünschte Effekt kann jedoch auch mit einer Sperre erzielt werden, die mit Fahrradanhängern und Lastenrädern passierbar ist.

Für Radfahrer, die diese Route in Richtung Bahnhof befahren, sollte zudem die vorgeschriebene Kreisrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn verdeutlicht werden. Dennoch muss an dieser Stelle damit gerechnet werden, dass nicht wenige Radfahrer die Harburger Straße entgegen der Kreisrichtung kreuzen werden. Entlang der Harburger Straße ist es stadtauswärts möglich, den Kreisverkehr mit hoher Geschwindigkeit zu durchfahren. Es sollten daher zusätzliche bauliche Maßnahmen getroffen werden, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an dieser Stelle zu reduzieren (z.B. durch eine Aufpflasterung).

Im Januar 2020 wurde der Weg Köhnshöhe zwischen der Allmersallee und der Harburger Straße mit dem Verkehrszeichen 250 für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Anliegern gesperrt. Die Anlieger-Freigabe ist auf den Radverkehr zu erweitern oder das Verbot auf Kraftfahrzeuge (Zeichen 260) zu beschränken.



Abbildung 56: Kreisverkehr Harburger Str. / Köhnshöhe

Die Straße Köhnshöhe weist zwischen der Allmersallee und dem Lönsweg ein unebenes Kopfsteinpflaster auf, auf dem insbesondere bei Nässe Sturzgefahr besteht. Zur Nutzung dieser Straße im Zuge einer Hauptverbindung des Radverkehrs ist eine ebene Pflasterung oder Asphaltdecke erforderlich. Um bei Begegnungen mit Kraftfahrzeugen in der schmalen Straße Ausweichmöglichkeiten zu haben, sollte das Parken am östlichen Fahrbahnrand in Abständen unterbrochen werden.

Der Verbindungsweg vom Lönsweg zum Salinenweg ist derzeit bis auf einen schmalen Streifen unbefestigt und sollte in ausreichender Breite glatt gepflastert oder asphaltiert werden und die Einmündung in den Salinenweg deutlich zu gestalten.



Abbildung 57: Lönsweg - Salinenweg

Die Bedeutung des Straßenzuges Salinenweg, Am Seegraben, Wendenstraße und Am Schießstand kann durch die Ausweisung als Fahrradstraße hervorgehoben werden.

Die Auffahrt zur Brücke über die Bahnlinie zwischen der Bronzeschmiede und dem Klarenstrecker Damm sollte verbreitert werden. Dies gilt ebenso für die enge Durchfahrt zum Klarenstrecker Damm an einem Metallgeländer, welches ohnehin derzeit nur unzureichend gekennzeichnet und bei Dunkelheit schwer zu erkennen ist, zumal an dieser Stelle die Sicht durch Blendung durch den Autoverkehr auf der B73 erschwert wird.



Abbildung 58: B73 Unterführung „Hühnertunnel“ – Klarenstrecker Damm

Am Ende des Klarenstrecker Damms wurde im Sommer 2019 in der Linkskurve zur Deponie der linksseitige Seitenstreifen durch Poller abgetrennt. Ein Wechseln der Straßenseite ist jedoch kurz vor der schlecht einsehbaren Kurve gefährlich und Radfahrer sollten besser erst hinter der Kurve auf die linke Seite wechseln, wo der vom Gelände der Deponie kommende Gegenverkehr besser einsehbar ist. Das Befahren eines linksseitigen Seitenstreifens ist zudem unzulässig. Radfahrer werden jedoch durch eine unzulässige Furt im Bereich der Kreuzung mit der Vorfahrtregel rechts vor links dazu verleitet, dort bereits die Straßenseite zu wechseln.



Abbildung 59: Klarenstrecker Damm: Einladung zum Geisterradeln

Der bestehende Wirtschaftsweg sollte als alltagstaugliche Veloroute asphaltiert werden. Grundsätzlich wäre es vorstellbar, den Weg auch für die Feuerwehr von Riensförde nach Ottenbeck nutzbar zu machen. Dabei wären jedoch in jedem Fall Maßnahmen zu treffen, um privaten Durchgangsverkehr wirkungsvoll zu unterbinden (z.B. durch versenkbare Poller), da ansonsten mit Verlagerungen des Kfz-Verkehrs zwischen der L124 und B73 gerechnet werden müsste.

8.4.9 Route 8: Salztor - Campe Ost

Die Route verbindet die Innenstadt mit dem Stadtteil Campe, östlich der EVB-Bahnlinie nach Bremervörde. Sie beginnt gemeinsam mit der Innenstadt-Ringroute am Salztor bis zur Brücke über den Burggraben. Von dort führt die Route weiter über die Straßen Am Güterbahnhof, Hinterm Teich, Mittelstraße, Vorwerkstraße und Benedixstraße zur Harburger Straße. Nach ca. 100 m zweigt die Route über eine Verbindung zum Streuheidenweg von der Harburger Straße ab und folgt dem Streuheidenweg bis zum Heidbecker Weg, wo die B73 über eine Brücke zum Klarenstrecker Damm überquert werden kann. Entgegen der zuvor beschriebenen Routen wären auf dieser Route umfangreiche bauliche Maßnahmen erforderlich. Es kann daher in Betracht gezogen werden, zunächst den Streuheidenweg für den Radverkehr zu ertüchtigen und gleichzeitig die Situation an der

Harburger Straße zwischen dem Streuheidenweg und dem Kreisverkehr Brinkstraße / Hinterm Teich mit hoher Priorität zu verbessern.

Maßnahmen:

Der Abschnitt der Straße Hinterm Teich ist zwischen dem Kreuzweg und der Mittelstraße nicht gepflastert oder asphaltiert. Die Mittelstraße weist einen zum Radfahren ungeeigneten Belag aus Runden Natursteinen auf. Die Querung der abzweigenden EVB-Bahnlinie ist durch sehr enge Umlaufsperren selbst dann, wenn man absteigt und das Fahrrad schiebt, nur schwer passierbar (im weiteren Verlauf dieser Bahnlinie wird der Übergang Klarer Streck zwischen dem Klarenstrecker Damm und Lupinenkamp nur durch ein Lichtsignal gesichert). Die Vorwerkstraße ist ebenfalls unbefestigt und in der Benedixstraße ist wiederum eine sehr unebene Pflasterung vorhanden.

In der Verbindung zwischen der Harburger Straße und dem Streuheidenweg befindet sich eine unzulässige Umlaufsperre. Der Streuheidenweg selbst weist eine unebene Pflasterung auf, so dass dort regelmäßig Radfahrer regelwidrig auf den Gehwegen fahren.



Abbildung 60: Streuheidenweg

Stadteinwärts reagiert die Kontaktschleife der Ampel an der Kreuzung Streuheidenweg / Harburger Straße nicht auf Radfahrer. Der Anforderungstaster ist nur über den Gehweg erreichbar.

8.4.10 Route 9: Bahnhof - Camper Höhe

Die Route 9 verbindet den Bahnhof mit der Camper Höhe und stellt zudem eine alternative Parallelverbindung zur Harsefelder Straße dar. Sie hat ihren Anfang an der Südseite des Bahnhofs, wo auch die Routen 4 und 7 beginnen. Die Harburger Straße wird an der Ampelanlage am Südende der Hansebrücke gequert. Auf der südlichen Seite der Harburger Straße beginnt ein unabhängiger Weg zwischen den Hausnummern 12 und 14, der durch eine kleine Grünanlage zur Straße Am Schäferstieg führt, die sich in der Timm-Kröger-Straße zur Realschule Camper Höhe fortsetzt. Der Kfz.-Durchgangsverkehr ist durch eine Diagonalsperre an der Holtermannstraße unterbunden, so dass auf dieser Route nur ein geringes Kfz-Aufkommen zu verzeichnen ist. Der gesamte Bereich ist als Tempo-30 Zone ausgewiesen. Über die Holtermannstraße besteht eine attraktive Verbindung von dieser Route zum Gymnasium Athenaeum und über den Lönsweg kann die Route 7 nach Ottenbeck und Riensförde erreicht werden.

Maßnahmen:

Die Ampelschaltung am Südende der Hansebrücke ist für Radfahrer mit langen Wartezeiten verbunden, da die Kreuzung nicht in einem Zug komplett überquert werden kann. Dort ist eine

Neuprogrammierung des gesamten Ablaufs erforderlich, der auch die Interessen des Rad- und Fußverkehrs angemessen berücksichtigt.

Zwischen dem unabhängigen Weg und der Ampel ist auf einer Länge von ca. 40m Zweirichtungsradverkehr zu ermöglichen. Der bestehende Radweg ist dafür allerdings zu schmal. Das selbe gilt für die gegenüberliegende Straßenseite zwischen der Ampel und der Brinkstraße. Alternativ müsste für den Radverkehr in Richtung Bahnhof eine sichere Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Am Schäferstieg / Harburger Straße geschaffen werden.



Abbildung 61: Am Schäferstieg

8.4.11 Wichtige Querverbindungen

Einige Querverbindungen und Ergänzungen wurden in den Beschreibungen der Velorouten bereits genannt, jedoch sollen hier nochmals alle wichtigen Verbindungen und Ergänzungen zu den Velorouten aufgeführt werden.

Parkstraße: Verbindung zwischen Route 2 Innenstadt Nord

Von der Wetternstraße stellt die Parkstraße eine direkte Verbindung zum nördlichen Ende der Innenstadt dar. Mit Kaufland befindet sich dort ein großer Einkaufsmarkt und über die Kehdinger Straße führt ein Weg direkt zum Fischmarkt. Die Parkstraße ist mit dem Kopfsteinpflaster derzeit für den Radverkehr unattraktiv.

Bergstraße

Über die Bergstraße kann ein Teil des Schülerverkehrs der IGS in Richtung Schiffertorstraße abgewickelt werden. Dadurch könnte ein längerer Abschnitt der Bremervörder Straße oder des Hohenwedeler Weges umgangen werden. Hierfür müsste die Lücke zwischen der IGS und dem Ende der Bergstraße durch das Wäldchen geschlossen werden. An der Einmündung der Bergstraße in die Bremervörder Straße befindet sich bereits eine Fußgänger- und Fahrradampel. Der Anforderungsknopf der Ampel sollte so angebracht werden, dass er auch vom Radweg aus erreichbar ist. Dies ist bislang nicht gegeben.

Am Schwarzen Berg: Verbindung zwischen Route 3 und Route 4

Die Straße Am Schwarzen Berg stellt als Fahrradstraße einen wichtigen Abschnitt der Route 4 dar. Es wäre konsequent, die Straße durchgängig bis zur Route 3 Am Bahndamm oder sogar darüber hinaus durch die Schützenstraße bis zur Bremervörder Straße als Fahrradstraße auszuweisen.

Klein Thun: Verbindung zwischen Route 5 und Route 6

Von Wiepenkathen besteht über den Fred-Watzlawik-Weg eine attraktive Verbindung nach Klein Thun. Radfahrer, die nicht nach Riensförde sondern in Richtung Innenstadt fahren wollen, werden über die Straßen Am Mühlenteich und den Dubbenweg zur Linzer Straße fahren, wo sie Anschluss an die Veloroute 6 finden. Das Kopfsteinpflaster in der Straße Am Mühlenteich zwischen der Kreuzung Am Mühlenkamp und dem Barger Weg sollte dafür durch eine ebene Pflasterung (wie im ersten Abschnitt oder in der Tilsiter Straße) oder durch eine Asphaltdecke ersetzt werden.



Abbildung 62: Klein Thun

Kopenkamp: Verbindung zwischen den Routen 6, 9 und Route 7

Nördlich der B73-Unterführung zwischen Linzer Straße und den Sandersanlagen besteht die Möglichkeit, über den Sandersweg und die Brauerstraße zur Camper Höhe zu fahren. Der Abschnitt zwischen der Unterführung und dem Sandersweg befindet sich baulich in einem sehr schlechten Zustand und der südliche Abschnitt des Sandersweges ist mit Kopfsteinpflaster belegt. Auch die Straße Am Exerzierplatz weist ein unebenes Kopfsteinpflaster auf. Im weiteren Verlauf kann entlang des Hallenbades und über den Salinenweg die Route 7 nach Ottenbeck erreicht werden.

Vom Sandersweg fehlt derzeit eine Möglichkeit, auf den Radweg entlang der B73 zu gelangen. An der Böschung der Bundesstraße hat sich bereits ein Trampelpfad zum Sandersweg gebildet, der den Bedarf eines solchen Anschlusses aufzeigt.

Dankersstraße: Alternative zur Thuner Straße

Die Dankersstraße verläuft parallel zur Thuner Straße und kann zu einer attraktiven Verbindung für den Radverkehr ausgebaut werden, wenn die Fahrbahn glatt gepflastert oder asphaltiert wird und die Straße als Fahrradstraße ausgewiesen und umgestaltet wird.



Abbildung 63: Dankersstraße

Hinterm Teich: Verbindung zwischen Route 7 und Route 8

Die Straße Hinterm Teich stellt bereits jetzt eine wichtige Verbindung für den radverkehr von der Harburger Straße in Richtung Innenstadt über die Straße Am Güterbahnhof dar, die Teil der Route 8 ist. Bei der Erschließung des geplanten Wohngebietes auf dem Gelände des ehemaligen Mineralölwerkes und dem Ausbau der Straße Am Staatsarchiv muss darauf geachtet werden, dass diese wichtige Verbindung für den Radverkehr erhalten bleibt und durch den Ausbau der Straßen kein zusätzlicher Durchgangsverkehr angezogen wird.

Nach dem derzeitigem Stand der Machbarkeitsstudie soll der Radschnellweg von Stade nach Hamburg neben der Bahnunterführung an die Straße Am Güterbahnhof anschließen.

Am Staatsarchiv: Altländer Viertel

Vom Kreisverkehr Am Güterbahnhof besteht eine Verbindung über die Straßen Am Staatsarchiv und Steinkirchener Straße ins Altländer Viertel. Die Route verläuft innerhalb einer Tempo 30 Zone über asphaltierte Straßen und ist gut mit dem Fahrrad befahrbar. Dennoch wurde einseitig auf der Nordseite der Straße Am Staatsarchiv ein optisch vom Gehweg getrennter Radweg angelegt, der am Bahnübergang des Industriegleises ohne Bordsteinabsenkung unterbrochen und somit nicht nutzbar ist. Obwohl es unzulässig ist, verleitet dieser rot gepflasterte Weg viele Radfahrer zum regelwidrigen Linksfahren und zur Weiterfahrt auf dem linksseitigen Gehweg in der Steinkirchener Straße.



Abbildung 64: Am Staatsarchiv

9. Touristischer Radverkehr

Die Stadt Stade wird von mehreren überregionalen Radwanderwegen tangiert: Unter anderem dem Elberadweg, dem Nordseeküstenradweg, der Obstroute und dem Mönchsweg. Der Verlauf dieser touristischen Radwege sollte künftig innerhalb des Stadtgebietes ausnahmslos über die zu schaffenden Velorouten erfolgen. Die derzeitige Führung des Elberadweges entlang der Hansestraße kann nur als inakzeptabel bezeichnet werden.

Der Fahrradtourismus hat in den vergangenen Jahren beständig an Bedeutung gewonnen und stellt für Pensionen, Hotels und die Gastronomie eine nicht zu vernachlässigende Einnahmequelle dar. Die Gäste, die Stade mit dem Fahrrad besuchen, müssen daher auch freundlich empfangen und nicht auf desolaten Radwegen in die Stadt geschleust werden.

Der Verlauf der touristischen Routen durch die Stadt sollte deutlich und durchgängig ausgeschildert und gekennzeichnet werden. Ergänzend zu den Wegweisern können wiederkehrende Bodenmarkierungen eingesetzt werden, die insbesondere an Verzweigungen den weiteren Verlauf der Route verdeutlichen. In mehreren Kommunen entlang des Elberadweges findet man zum Beispiel bereits das e-Symbol des Elberadweges oder Richtungspfeile auf Radwegen oder auf der Fahrbahn.



Abbildung 65: Kennzeichnung des Elberadweges in Cuxhaven

Für den Elberadweg bietet sich vom Salztor aus eine Führung über den südlichen Innenstadtring (Route 1) entlang des Holzhafens und des Burggrabens, sowie im Anschluss von der Schiffertorskreuzung durch das Wetternviertel über die Route nach Schölisch an. Von dort kann über die Straße Zum Wiesenland, die Schölischer Straße und den Stader Schneeweg der bisherige Verlauf des Elberadweges erreicht werden. Diese Route bietet die Möglichkeit, aus verschiedenen Richtungen in die Altstadt zu fahren und sich in einem der zahlreichen Cafés und Restaurants zu stärken oder die Fahrt mit einem kurzen Stadtbummel zu verbinden und vermeidet dabei den unattraktiven und unfallträchtigen Abschnitt entlang der Hansestraße.

Radtouristen, die Stade auf ihrer Fahrt entlang des Elberadweges links liegen lassen, fahren von Melau über die Schwinge-Klappbrücke entlang der L111 bis nach Schnee, so dass diese vom innerstädtischen Umweg nicht betroffen wären.

Weitere Maßnahmen und Angebote für Fahrradtouristen werden im Abschnitt 12.6 behandelt.

10. Wegweisung

Die Regeln für die Radverkehrsweisung können im Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen (15) nachgelesen werden. Der Leitfaden weist bereits im ersten Absatz auf die Bedeutung einer einheitlichen und durchgängigen Ausschilderung als wesentliches Qualitätskriterium einer nutzergerechten Radverkehrsinfrastruktur hin. Sie dient zur Orientierung der Nutzer und fördert die Akzeptanz der empfohlenen Routen und wirkt darüber hinaus als öffentlichkeitswirksamer Werbeträger für die Fahrradnutzung.

Die Wegweisung soll auch für den Radverkehr zielorientiert sein. Die Zielwegweiser können durch Routenplaketten (z.B. Elberadweg) ergänzt werden. Um die Bedeutung der Velorouten hervorzuheben, ist eine zusätzliche Kennzeichnung der Velorouten, z.B. durch farbige Routenplaketten mit den Nummern der Velorouten denkbar.

Zielwegweiser kommen dort zum Einsatz, wo Routen in verschiedene Richtungen abzweigen. Sie werden im Verlauf der Route durch Zwischenwegweiser ergänzt, die an Abzweigungen die empfohlene Fahrtrichtung anzeigen. Zwischenwegweiser zeigen nur einen Richtungspfeil mit einem darunter angeordneten Fahrradsymbol, allerdings ohne Angabe des Zielortes und der Entfernung. Auch Zwischenwegweiser können mit Routenplaketten ergänzt werden, um den Wiedererkennungswert der Velorouten zu erhöhen.

Als Ergänzung zu den Wegweisern können farbige Markierungen auf Radwegen eingesetzt werden, wie im vorherigen Abschnitt am Beispiel des Elberadweges gezeigt wurde.



Abbildung 66: Mögliche Kennzeichnung der Veloroute 6 nach Riensförde

Wegweisungen zu zentralen Orten (Bahnhof, Innenstadt) sollten zu öffentlichen Abstellanlagen führen. Am Rand der Innenstadt können darüber hinaus Informationstafeln aufgestellt werden, die auf vorhandene Fahrradabstellanlagen hinweisen.

Das Erreichen der ausgewiesenen Stadtteile kann an den Velorouten durch entsprechende Stadtteilschilder angezeigt werden.

11. Abstellanlagen

Fehlende Abstellanlagen können die Bereitschaft zur Fahrradnutzung maßgeblich beeinträchtigen, daher ist das Fahrradparken ein zentraler Baustein der Radverkehrsförderung. Fehlende Abstellanlagen können dazu führen, dass das Fahrrad gar nicht genutzt wird, oder dass nur einfache Fahrräder genutzt werden, die oftmals Sicherheitsmängel wie eine defekte Beleuchtung oder mangelhafte Bremsen aufweisen. Fahrräder, mit denen man komfortabel und sicher fahren kann, haben hingegen einen erheblichen finanziellen Wert und werden nur dann benutzt, wenn das Fahrrad gegen Witterung, Vandalismus und Diebstahl geschützt abgestellt werden kann.

Am Wohnort sind dafür ebenerdige Abstellmöglichkeiten erforderlich. In mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern gibt es zum Teil Fahrradräume im Keller und es erfordert eine tägliche Kraftanstrengung, das Fahrrad von dort hervorzuholen. Die Mitnahme des Fahrrades in die Wohnung stellt keine Alternative dar und kommt bei alltäglicher Fahrradnutzung auch bei Regenwetter ohnehin nicht infrage.

Als Ergänzung können Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum dienen, in denen abgeschlossene Fahrradstellplätze an einen festen Nutzerkreis vergeben werden. Bei größeren Wohnanlagen sollten Vermieter und Wohnungsgenossenschaften in die Pflicht genommen werden, ihren Mietern sichere Abstellanlagen anzubieten, zumal die Kosten für Fahrradabstellanlagen nur einen Bruchteil der Kosten für PKW-Stellplätze verursachen. Die öffentliche Hand könnte den Hebel über die Stellplatzsatzung ansetzen, die nicht nur die Anzahl erforderlicher PKW-Stellplätze, sondern auch Fahrradabstellanlagen behandelt. In der Niedersächsischen Bauordnung (16) werden in §47 PKW-Stellplätze geregelt und im §48 geht es um Abstellanlagen für Fahrräder. Darin sind Wohnungen explizit jedoch von der Notwendigkeit zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen ausgenommen.

Einen großen Bedarf an sicheren Abstellanlagen gibt es am Bahnhof. Ein wichtiger Schritt war bereits der Ausbau und der Austausch der Vorderradhalter („Felgenbrecher“) unter der Hansebrücke gegen Anlehnbügel, an denen die Fahrräder fest angeschlossen werden können.



Abbildung 67: Neue Anlehnbügel am Bahnhof

Für Dauernutzer gibt es auf beiden Seiten des Bahnhofes abgeschlossene Abstellanlagen, in denen gegen eine jährliche Gebühr Stellplätze angemietet werden können. Obwohl es eine große Nachfrage gibt, sind die Plätze meistens nicht voll belegt. Es muss noch das richtige Maß gefunden werden, die Stellplätze einerseits nicht nur einfach zu vergeben, aber auf der anderen Seite auch sicherzustellen, dass jeder zahlende Nutzer ohne lange Suche einen Stellplatz findet.



Abbildung 68: Abgeschlossene Abstellanlagen für Dauernutzer

Für Menschen, die nur gelegentlich mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren, fehlt eine Möglichkeit, ein hochwertiges Fahrrad geschützt unterzubringen. Abhilfe könnten Fahrradboxen schaffen, in denen man sein Fahrrad gegen eine geringe Gebühr einschließen kann. Platz dafür könnte zum Beispiel im Erdgeschoss des benachbarten Parkhauses geschaffen werden, indem mit steigendem Bedarf sukzessive PKW-Stellplätze in Fahrradboxen umgewandelt werden. Da auf der Fläche eines PKW-Stellplatzes mehrere Fahrräder untergestellt werden können, wäre eine solche Maßnahme auch aus finanzieller Sicht lukrativ, auch wenn die Abstellgebühr für ein Fahrrad niedriger ist als die Gebühr zum Parken eines PKW (z.B. 0,50 EUR/Tag für ein Fahrrad).

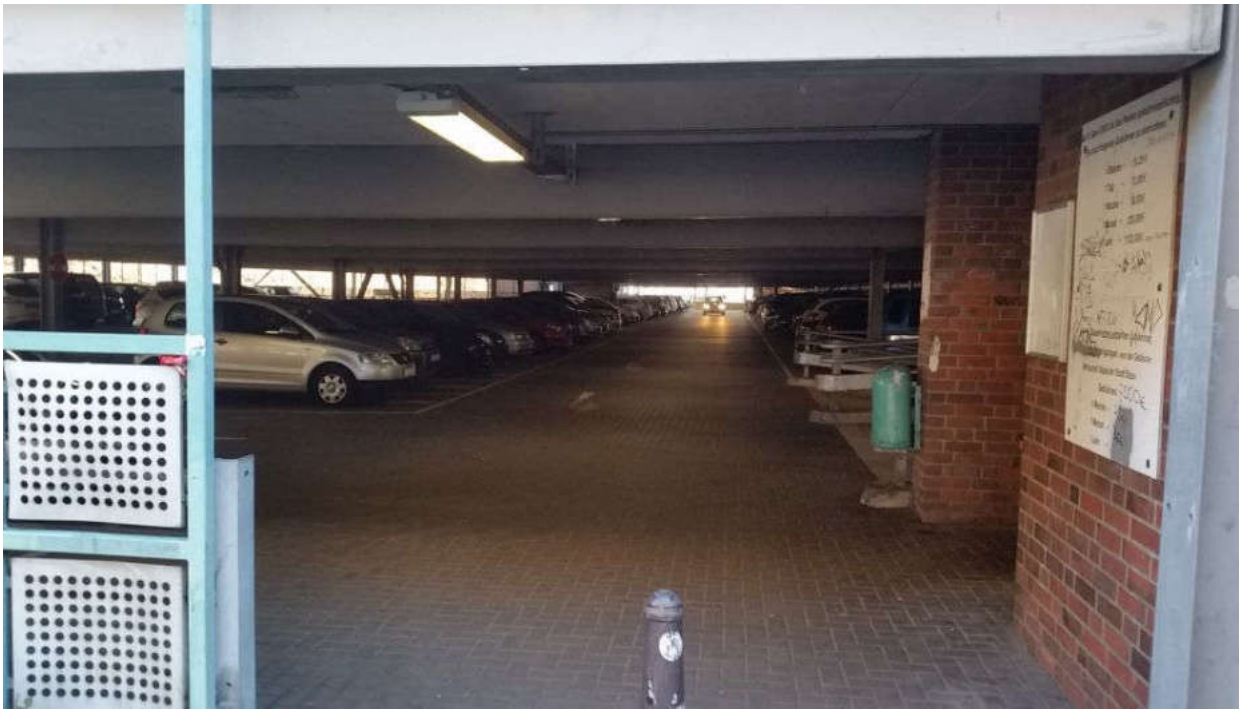


Abbildung 69: Unterste Parkebene im Parkhaus am Bahnhof

Auf der untersten Parkebene sind neben den gesondert als Frauenparkplatz ausgewiesenen Plätzen und den Parkplätzen für gehbehinderte Menschen weitere Flächen vorhanden, die über den seitlichen Eingang für Radfahrer gut erreichbar wären, wenn auf den vorhandenen PKW-Stellplätzen Fahrradabstellanlagen installiert würden.

An Schulen sind in Stade oftmals immer noch einfache Vorderradhalter vorzufinden, in denen die Fahrräder der Gefahr von Beschädigungen ausgesetzt sind und an denen sich Fahrräder nicht

festschließen lassen. Eine im Sommer 2019 durchgeführte Umfrage unter den Schülern und Lehrkräften der IGS (17) hat ergeben, dass 30 Teilnehmenden schon einmal das Fahrrad an der Schule gestohlen wurde. 170 Teilnehmer der Umfrage haben angegeben, dass ihr Fahrrad an der Schule schon einmal beschädigt wurde.

Auch an öffentlichen Gebäuden fehlen oftmals sichere und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Am Forschungszentrum CFK-Nord in Ottenbeck war zu beobachten, dass die Fahrräder im Raucherunterstand abgestellt wurden, der jedoch von Rauchern gar nicht genutzt wurde. Der vorhandene Fahrradunterstand befand sich abseits der Bürogebäude und wurde daher schlecht angenommen, zumal die beim Neubau im Jahr 2010 dort installierten Vorderradhalter keinen besseren Schutz vor Diebstahl boten als das freie Abstellen der Fahrräder. Im Jahr 2018 wurde der Raucherunterstand zu einem weiteren Fahrradunterstand ausgebaut und feste Anlehnbügel installiert, an denen die Fahrräder festgeschlossen werden können.



Abbildung 70: Abgestellte Fahrräder im Raucherunterstand

Die vorhandenen zentralen Abstellanlagen in der Innenstadt werden größtenteils gut angenommen. Vor allem am Fischmarkt lässt sich selbst in den Wintermonaten beobachten, dass viele Anlehnbügel belegt sind. Im Sommer und bei schönem Wetter reichen die vorhandenen Bügel jedoch oftmals nicht aus und Fahrräder werden wild abgestellt oder an Laternen- und Schilderpfosten oder Geländern angeschlossen.

Ein Vorteil des Fahrrades besteht darin, dass alle Ziele direkt erreichbar sind. Auch in der Fußgängerzone kann das Fahrrad geschoben werden und viele Radfahrer suchen dann einen Stellplatz in der direkten Nähe des Zielortes. Um das Fahrradparken in geregelte Bahnen zu lenken und zu vermeiden, dass abgestellte Fahrräder den Fußgängern im Weg stehen oder Schaufenster oder gar Ladeneingänge blockieren, müssen ausreichende Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Besser als wenige große Anlagen sind viele einzelne Bügel, die an geeigneter Stelle in der Stadt

verteilt sind. Um Anreize zu schaffen, das Fahrrad am Rand der Fußgängerzone stehen zu lassen, stellen überdachte Abstellanlagen eine Ergänzung dar. Dort können zusätzliche Serviceangebote eingerichtet werden, wie z.B. Schließfächer für Taschen und Fahrradhelme, eine öffentliche Luftpumpe oder eine Lademöglichkeit für Akkus.



Abbildung 71: Abgestellte Fahrräder am Fischmarkt

Auch im Parkhaus an der Wallstraße können Fahrradstellplätze eingerichtet werden. Die bisher vorhandenen Bügel im Bereich der Einfahrt ins Parkhaus sind ungünstig platziert, weil die Zufahrt und der Ausgang zur Wallstraße hin erfolgen und nicht in Richtung der Fußgängerzone. Das Verlassen dieses Bereiches durch eine schwere, selbstschließende Tür ist mit dem Fahrrad umständlich und birgt das Risiko von Beschädigungen.

Bei Veranstaltungen wie dem Altstadtfest oder dem Weihnachtsmarkt werden vorhandene Abstellanlagen teilweise abgebaut, um Platz für Verkaufsstände oder Bühnen zu erhalten. Über die dann fehlenden Abstellanlagen hinaus sollte ein alternatives Angebot an temporär eingerichteten zusätzlichen Abstellanlagen geschaffen werden. Als positives Beispiel kann die provisorische Abstellanlage genannt werden, die auf dem Parkplatz am Stadthafen während des Craft-Beer Festivals im Sommer 2019 errichtet wurde.

Beim Einzelhandel setzen sich zunehmend gute Abstellanlagen durch. Offenbar hat man erkannt, dass auch Radfahrer gute Kunden sind und man wirbt mit einem attraktiven Angebot um Kundschaft. Als positives Beispiel soll stellvertretend der Rewe-Markt in der Harburger Straße genannt werden. Neben festen Anlehnbügeln gibt es dort Schließfächer für Helme und Taschen, sowie eine Möglichkeit, während des Einkaufs den Akku seines Pedelecs aufzuladen.

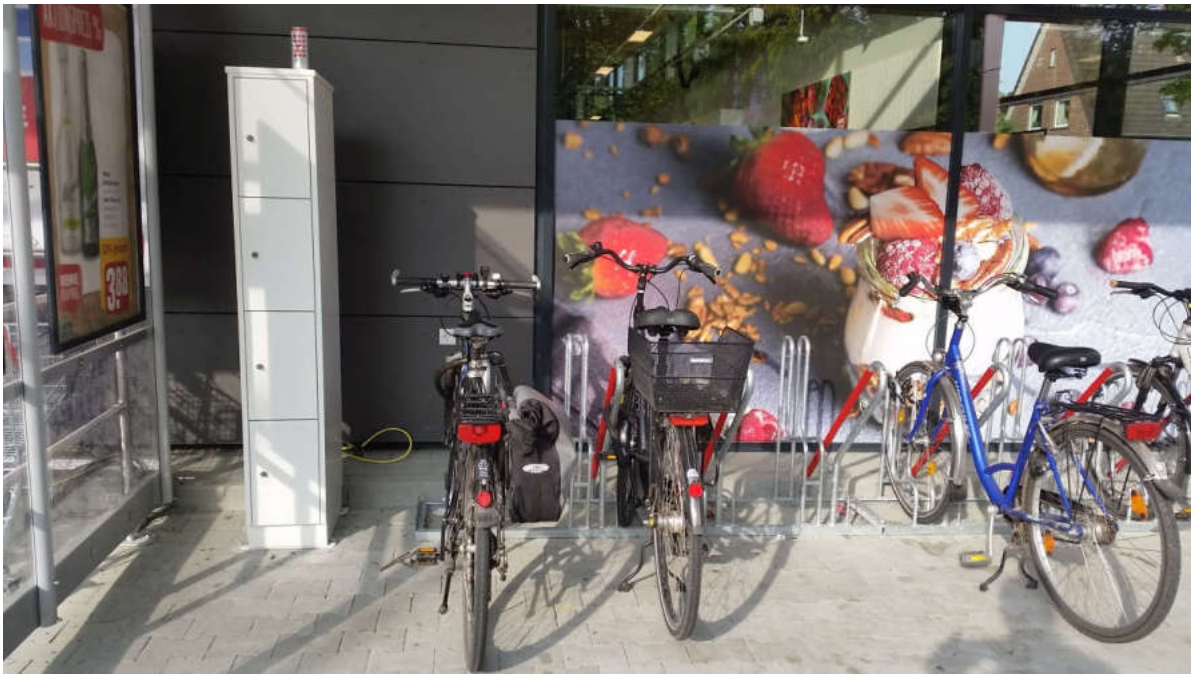


Abbildung 72: Anlehnbügel und Schließfächer für Radfahrer beim Rewe-Markt Harburger Straße

12. Kommunikation & Service

12.1 Allgemeines

Ein oft völlig unterschätzter Baustein auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune ist das weite Feld der Kommunikation rund ums Thema Radverkehr. Die Bandbreite reicht von Imagekampagnen für den Radverkehr, der Durchführung von Aktionen wie der Teilnahme am jährlichen Stadtradeln, der Information und Aufklärung über umgesetzte und geplante Maßnahmen, der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei und Verkehrswacht und Förderung regelkonformen Verhaltens aller Verkehrsteilnehmer und der gegenseitigen Rücksichtnahme, bis hin zur aktiven Einbindung verschiedener Akteure in die Weiterentwicklung bestehender Konzepte. Dabei dürfen einzelne Maßnahmen nicht isoliert behandelt werden, sondern eine erfolgreiche Kommunikationsstrategie setzt einen systematischen Ansatz voraus.

In der Broschüre „Fahrradland Niedersachsen / Bremen 2018“ (18) beschreibt der Kommunikationsexperte Rauno Andreas Fuchs in einem Gastbeitrag „Die acht Gänge erfolgreicher Fahrradkommunikation“. Sie verstehe sich demnach als struktureller Ansatz und vielschichtiger sozio-kultureller Prozess, dessen Ziel die integrierte Förderung, Verstärkung und Etablierung einer Radkultur in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft ist.

1. Im ersten Schritt („Gang“)muss ein Ziel formuliert werden: Welche Zielgruppen sollen angesprochen werden und was soll konkret erreicht werden? Will man die Fahrradnutzung insgesamt steigern oder richtet sich die Kommunikation an bestimmte Zielgruppen (Schüler, Arbeitnehmer, Bewohner eines bestimmten Stadtteils, Fahrradtouristen, …)? Zu jedem Ziel gehört auch die Definition messbarer Größen, anhand derer der Erfolg durchgeführter Maßnahmen bewertet werden kann. Mögliche Ziele können die Zahl der Radfahrer auf einer bestimmten Route oder der Radverkehrsanteil insgesamt oder die Senkung der Unfallzahlen sein.

2. Fahrradkommunikation soll Emotionen ansprechen. Hier gelte es, von der Automobilwerbung zu lernen, und Radfahren als Lifestyle und Genuss darzustellen. Eine clevere Markenarchitektur ist mit der Kommune als Absender verknüpft.

3. Radverkehrskommunikation muss langfristig angelegt sein und erfordert Durchhaltevermögen und Mut. Die Kommunikationsstrategie muss auch bei sich ändernden politischen Mehrheiten Bestand haben können. In der Verwaltung muss der Mut zu offensiver Kommunikation auch gegen Widerstände (z.B. Leserbriefe) vorhanden sein.

4. Die Kommunikationsstrategie muss professionell geführt werden. Ein schlecht gemachter Flyer oder eine gefloppte Veranstaltung, die nicht hinreichend oder falsch beworben wurde, können bereits erreichte oder künftige Erfolge infrage stellen. Es empfiehlt sich daher die Einbindung externer Kommunikationsexperten.

5. Unterschiedliche Akteure müssen in die Kommunikationsstrategie eingebunden werden. Hierzu zählen neben der Politik und Verwaltung die Polizei, Vereine und Verbände und nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger. Vorhandene Netzwerke können als Multiplikatoren dienen.

6. Eine professionelle Kommunikationsstrategie gibt es nicht zum Nulltarif. In Abbildung 5 wird als Finanzbedarf für den Bereich Kommunikation ein Wert von 0,50 – 1,- EUR pro Jahr und Einwohner genannt. Für Stade bedeutet das ein jährliches Budget von 25.000,- bis zu 50.000,- EUR.

7. Radverkehrskommunikation erfordert institutionalisierte Strukturen in der Verwaltung. Die oder der Radverkehrsbeauftragte braucht Befugnisse, Interessen für den Radverkehr tatsächlich durchzusetzen.

8. Die Wirkung durchgeführter Maßnahmen muss evaluiert werden. Hier schließt sich der Kreis zum ersten Punkt, indem die Erreichung der gesetzten Ziele kontrolliert wird und aufbauend auf den Ergebnissen die Strategie ggf. angepasst wird.

Im Folgenden sollen einige Handlungsfelder für die Entwicklung einer Fahrradkommunikation aufgeführt werden.

12.2 Imagekampagne für ein fahrradfreundliches Stade

Ein Hauptziel der Fahrradkommunikation ist die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas. In der täglichen Presseberichterstattung kommen oftmals negative Aspekte des Radfahrens zur Sprache: Berichte über Unfälle und Gefahren des Radfahrens, der Unmut von Radfahrenden über schlechte Bedingungen, Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern, aber auch die Politik und Verwaltung, die dem Vorwurf von Versäumnissen ausgesetzt ist und sich erklärt und rechtfertigt. Dies alles ist einem fahrradfreundlichen Klima abträglich.

Eine fahrradfreundliche Stadt zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass Radfahrer eine gewisse Wertschätzung empfinden und nicht als störende Verkehrshindernisse betrachtet werden. Tatsächlich kann der Radverkehr zu einer Entlastung der Verkehrssituation beitragen und nutzt damit auch denjenigen, die nicht selbst mit dem Fahrrad unterwegs sind. Eine erfolgreiche Imagekampagne soll die positiven Aspekte des Radverkehrs hervorheben, ohne dabei jedoch belehrend zu wirken oder den moralischen Zeigefinger zu heben. Das Fahrrad soll als Teil eines modernen Lifestyles dargestellt werden, das nützlich ist und Spaß macht.



Abbildung 73: Titelbilder der privaten Facebook-Seite „fahrradfreundliches Stade“

Ein fahrradfreundliches Image kann auf vielen Kanälen kommuniziert werden: Der klassische Flyer spielt dabei ebenso eine Rolle wie Begrüßungstafeln oder Banner, eine Social-Media Kampagne, die Darstellung der Radverkehrsziele und Maßnahmen auf der offiziellen Internetseite der Stadtverwaltung und nicht zuletzt durch die Lokalpresse.

Einen wichtigen Beitrag können auch Personen aus der Politik und Verwaltung leisten, die mit gutem Beispiel voran gehen und regelmäßig mit dem Fahrrad in der Stadt zu sehen sind.

Nicht zuletzt zeigt sich ein fahrradfreundliches Klima jedoch an den vielen Kleinigkeiten, mit denen Radfahrer täglich konfrontiert werden: Werden Radwege regelmäßig gereinigt und von Bewuchs befreit? Werden Hinweise auf Mängel und Gefahrenstellen angenommen und zeitnah bearbeitet?

Besondere Defizite zeigen sich in Stade n dieser Hinsicht bei der Führung des Radverkehrs an Baustellen. Beim letzten Fahrradklimatest des ADFC (19) im Herbst 2018 erhielt die Stadt Stade in diesem Punkt mit der Schulnote 4,8 die schlechteste Bewertung und schneidet damit noch um 0,3 Punkte schlechter ab als andere Städte ähnlicher Größe. Tatsächlich wird der Radverkehr an Baustellen oftmals gar nicht berücksichtigt und einfach nur das Schild „Radfahrer absteigen“ aufgestellt, oder Radfahrer werden auf völlig ungeeignete Wege geleitet.



Abbildung 74: Radverkehr an Baustellen: Fahrradfreundlichkeit sieht anders aus

12.3 Faires Verkehrsklima

Radverkehrsförderung hat ein hohes Konfliktpotenzial, weil es unvermeidbar ist, den Verkehrsraum anders zu verteilen. Dies kann insbesondere bei Autofahrern Abwehrreaktionen auslösen, die (nicht ganz zu Unrecht) befürchten, Privilegien abgeben zu müssen. In Stade gilt seit langem das Paradigma, den Radverkehr vom Autoverkehr zu trennen. Nicht selten geht die Separation des Radverkehrs vom Autoverkehr zu Lasten der Fußgänger, wenn der Radverkehr auf gemeinsamen und oft viel zu schmalen Wegen zusammen mit dem Fußgängerverkehr geführt wird. Dass dies auch dort noch umgesetzt wird, wo es nach geltendem Recht schon lange nicht mehr zulässig ist, wurde in den vorangegangenen Abschnitten ausführlich behandelt.

Für einen grundlegenden Paradigmenwechsel reicht es bei weitem nicht aus, einfach nur Verkehrszeichen zu entfernen oder auszutauschen, sondern das Paradigma ist in vielen Köpfen fest verankert, angefangen bei der Verwaltung und der Polizei, den Autofahrern und nicht zuletzt den Radfahrern selbst.

Die Auswirkungen einer langjährigen Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr zeigen sich in einer Art Revierdenken. Autofahrer beanspruchen die Fahrbahn („die Straße“) für sich und erwarten von Radfahrern vor allem, ihnen nicht im Weg zu sein. Dieser Revieranspruch wird durch eine Verkehrsplanung untermauert, die allzu oft die Flüssigkeit des Autoverkehrs über die Belange des Radverkehrs stellt.

Auf der anderen Seite ist es einem Radfahrer, der sich mehr wie ein Fußgänger mit Rädern fühlt, denn als Fahrer eines Fahrzeuges, schwer vermittelbar, dass für Fahrräder die allgemeinen Verkehrsregeln für Fahrzeuge gelten. Das falsche Selbstverständnis führt nicht selten zu Konflikten an Fußgängerüberwegen, an denen Radfahrer glauben, Vorrang vor dem Fahrbahnverkehr zu haben.

Auch die Benutzung von Gehwegen, das Fahren auf der falschen Straßenseite oder ohne Licht kann zum Teil auch dadurch erklärt werden, dass sich Radfahrer selbst nicht als vollwertige Verkehrsteilnehmer betrachten.

Die Umsetzung und Durchsetzung geltender Verkehrsregeln macht den Radverkehr sichtbarer. Da diese Regeln aber in Stade noch vielen Verkehrsteilnehmern unbekannt sind, muss ihre Einführung intensiv kommuniziert werden. Dabei muss man auch mit Widerständen rechnen und beharrlich die positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit hervorheben. Die Aufmerksamkeit, die mit der Einführung umstrittener Lösungen erzielt wird, kann dabei durchaus hilfreich sein, um viele Menschen zu erreichen.

Das Ziel der begleitenden Kommunikation soll darin bestehen, Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer darzustellen, die einen Anspruch darauf haben, rücksichtsvoll behandelt zu werden, die aber auch ihrerseits Rücksicht nehmen müssen und sich an geltende Regeln zu halten haben.

An den Ortseingängen von Horneburg wurden im Zuge der generellen Aufhebung der benutzungspflichtigen Radwege Hinweisschilder mit dem Slogan „Horneburg fährt fair“ aufgestellt, mit denen verdeutlicht wird, dass sich Radfahrer und Autofahrer den Platz auf der Fahrbahn teilen. Der selbe Hinweis befindet sich auch am Weg aus Richtung Stade entlang der Bahnlinie, um Radfahrer auf die in Horneburg geltenden Regeln hinzuweisen.



Abbildung 75: Horneburg fährt fair

12.4 Aktionen

Im Jahr 2017 hat die Stadt Stade erstmals an der bundesweiten Aktion Stadtradeln des Klimabündnisses teilgenommen, bei der es darum geht, in einem dreiwöchigen Zeitraum möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zu sammeln. Gemessen an der Einwohnerzahl haben in den vergangenen Jahren vergleichsweise wenige Staderinnen und Stader an der Aktion teilgenommen. Dennoch kamen in allen drei Jahren jeweils über 100.000km zusammen. Die Berichterstattung in der Lokalpresse beschränkte sich in der Regel auf eine Ankündigung im Vorfeld, einen Bericht über die Auftaktveranstaltung, sowie über das Endergebnis und eventuell noch über eine Ehrung der erfolgreichen Teams.

Dabei böte gerade eine dreiwöchige Aktion eine gute Gelegenheit, täglich das Radfahren zu thematisieren, indem zum Beispiel über Menschen berichtet wird, die während des Aktionszeitraums oder auch darüber hinaus aus den unterschiedlichsten Beweggründen mit dem Fahrrad fahren. Aus dem anonymen Radfahrer, der oftmals schwer erkennbar mit Fahrradhelm und Sicherheitskleidung

unterwegs ist, kann so eine persönliche Geschichte gemacht werden. Für eine derartige Berichterstattung sind Personen aus Politik und Verwaltung, Geschäftsleute oder andere bekannte Gesichter der Stadt prädestiniert. Es besteht zudem die Möglichkeit, verschiedene Facetten des Radfahrens zu beleuchten: Vom Radsportler, über den Alltagsradler auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz oder zum Bahnhof, den Eltern, die ihre Kinder im Lastenrad oder Fahrradanhänger zur KiTa fahren, bis zur Seniorin, die ihre Einkäufe mit dem Fahrrad erledigt. Auch kann über Erfahrungen von Familien, die im Aktionszeitraum komplett auf das Auto verzichten oder die auch darüber hinaus ihren Alltag ohne eigenes Auto bestreiten, berichtet werden.

Über das Stadtradeln hinaus sind weitere Aktionen mit unterschiedlichen Schwerpunkten denkbar: Mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule, Radfahren im Winter. In einigen Städten gibt es zumeist privat oder vom ADFC organisierte Aktionen, bei denen Radfahrern morgens eine Süßigkeit oder ein Apfel geschenkt, oder eine Tasse Kaffee oder Tee angeboten wird.

Zur entstehenden Fahrradkultur gehören auch Aktionen aus dem Kreis der Radfahrer, wie die Critical Mass, die in Stade immer am letzten Montag im Monat am Bahnhof startet.

12.5 Verkehrssicherheit

Die Polizei spielt in der Kommunikationsstrategie eine wichtige Rolle bei der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese beginnt in der Verkehrserziehung an den Schulen und reicht über Schwerpunktaktionen zu bestimmten Themen bis hin zu Verkehrskontrollen. Wichtige Themen, die sich an Radfahrer richten, sind die Verkehrssicherheit des Fahrrades, insbesondere seiner Bremsen und Beleuchtung, der Schutz vor Diebstahl und der Registrierung von Fahrrädern und nicht zuletzt das regelkonforme und sichere Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Wie im Abschnitt 5.7 beschrieben wurde, ist in Stade häufig das regelwidrige Radfahren auf Gehwegen und auf der falschen Straßenseite zu beanstanden. Bundesweit hat die Polizei in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht die Aktion „Geisterradler gefährden!“ ins Leben gerufen.



Abbildung 76: Geisterradler gefährden!

Zum einen soll durch gezielte Kampagnen über die besonderen Risiken beim Radfahren auf der falschen Straßenseite aufgeklärt werden. Zum anderen wurde das in Abbildung 76 gezeigte Schild entworfen, das so angebracht wird, dass es nur von Radfahrern gelesen werden kann, die einen Radweg auf der falschen Straßenseite benutzen.

Eine Grundvoraussetzung dafür, unter den Radfahrenden ein Problembewusstsein zu entwickeln, besteht allerdings darin, konsequent alle linksseitigen Radwege mit Benutzungspflicht aufzuheben. Es ist nur schwer vermittelbar, warum das Geisterradeln gefährlich ist, wenn es an anderer Stelle angeblich aus Gründen der Sicherheit sogar vorgeschrieben wird.

Ähnliches gilt für das unerlaubte Radfahren auf Gehwegen: Wenn man Radfahrer dazu „erziehen" möchte, nicht auf Gehwegen zu fahren, dann müssen sich gemeinsame Geh- und Radwege klar von Gehwegen abheben.

Aber auch bei den Autofahrern muss die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei ansetzen und die Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrern erhöht werden. Im Abschnitt 6 wurde dargelegt, dass sich die meisten Unfälle zwischen Fahrrad und PKW an Kreuzungen ereignen und den Unfalltypen „Einbiegen-Kreuzen-Unfall" und „Abbiegeunfall" zugeordnet sind. Viele dieser Unfälle wären vermeidbar, wenn Autofahrer insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen aufmerksam auf Radfahrer achten.

Das Parken auf Geh- und Radwegen wird oftmals als Kavaliersdelikt angesehen. Jedoch können blockierte Gehwege gerade für eingeschränkte Menschen ein unüberwindbares Hindernis darstellen. Blockierte Radwege führen dazu, dass Radfahrer auf den benachbarten Gehweg ausweichen oder sich in den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn einordnen müssen, um das Hindernis zu umfahren. Letzteres ist insbesondere bei linksseitigen Radwegen gefährlich, wenn dafür auf die Gegenfahrbahn ausgewichen werden muss. An Kreuzungen können durch Falschparker zudem gefährliche Sichtbehinderungen entstehen.



Abbildung 77: Behinderung und Gefährdung durch Falschparker

Im Forschungsbericht der UDV „Abbiegeunfälle PKW/LKW und Fahrrad" (20) wird auf eine Untersuchung aus dem Jahr 2006 verwiesen, in der in verschiedenen Städten die Regelkenntnis über die Benutzungspflicht von Radwegen ermittelt wurde. Demnach hatten nur zwischen 19 % und 35 % Kenntnis von der Aufhebung der Allgemeinen Radwegebenutzungspflicht, die bereits acht Jahre

zuvor im Jahr 1998 eingeführt wurde. Es ist zu erwarten, dass der Anteil der Verkehrsteilnehmer in Stade, die diese Regel kennen, nicht höher ist. Obwohl seit der zitierten Befragung 14 weitere Jahre vergangen sind, wurde die Regelung in Stade bis heute nur ansatzweise umgesetzt.

Die Polizei kann durch themenbezogene Aufklärung über geltende Verkehrsregeln auch diesbezüglich einen wertvollen Beitrag leisten. Auch bei der Einführung neuer Verkehrsregeln und Änderungen der Straßenverkehrsordnung spielen Informationen der Polizei eine wichtige Rolle. Derzeit befindet sich eine Neuregelung der StVO in der Abstimmung, in der unter anderem konkrete seitliche Mindest-Überholabstände festgeschrieben werden sollen. Bei Inkrafttreten dieser Regel sollten Autofahrer durch Pressemitteilungen in Zusammenarbeit mit der örtlichen Presse darüber informiert und aufgeklärt werden.

12.6 Service

Ein fahrradfreundliches Klima kann durch Serviceangebote für Radfahrer ergänzt werden. Dazu können die im Abschnitt 11 gezeigten Schließfächer für Taschen und Helme an ausgewählten Abstellanlagen zählen, Lademöglichkeiten für Pedelecs, eine öffentliche Luftpumpe, oder ein Automat für Flickzeug und Fahrradschläuche, der in Zusammenarbeit mit Stader Fahrradfachgeschäften betrieben wird.

Für den touristischen Radverkehr können Rastplätze geschaffen werden, wie in der Ortsmitte von Bützfleth. Ein möglicher Standort dafür wäre am Stadthafen im Zuge der geplanten Umgestaltung des derzeitigen Parkplatzes. Bei der nahegelegenen Tourist-Information können spezielle Angebote für Radwanderer bereitgehalten werden, wie zum Beispiel eine Übersicht fahrradfreundlicher Pensionen und Hotels, eine Tourismus-Route für Besucher, die Stade mit dem Fahrrad erkunden möchten oder eine Übersicht über Restaurants und Cafés, die besondere Angebote für Radfahrer haben.

12.7 Lastenräder

Die Verkehrswende hat begonnen und immer mehr Menschen denken darüber nach, wie sie auch ohne Auto mobil sein können. Auch wenn sich viele kleinere Einkäufe problemlos mit dem Fahrrad transportieren lassen, gibt es manchmal auch die Notwendigkeit, größere und schwerere Lasten zu transportieren, die nicht auf einen normalen Gepäckträger oder in eine Satteltasche passen.

Für den Transport von Kindern zum Kindergarten eignen sich Fahrradanhänger. Größere Einkäufe oder auch Gartenabfälle können mit einem Lastenanhänger transportiert werden.

Die Alleskönner beim Transport von Lasten oder Kindern sind jedoch Lastenfahrräder, die es in vielen unterschiedlichen Bauformen, mit und ohne Elektrounterstützung gibt. Da Lastenräder nicht ganz günstig in der Anschaffung sind und aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichtes nicht so einfach in der Handhabung sind wie ein normales Fahrrad, scheuen aber viele Menschen vor der Anschaffung eines solchen Fahrrades zurück. Die Lösung besteht in der gemeinschaftlichen Nutzung dieser Fahrräder.





Abbildung 78: Lastentransport mit dem Fahrradanhänger

Die Wohnstätte Stade bietet ihren Mietern zwei Lastenräder an (eins davon mit Elektromotor), die gegen eine monatliche Pauschale von 5,- EUR unbegrenzt genutzt werden können. Nach Auskunft des Geschäftsführers der Wohnstätte ist bei Erreichen von fünf regelmäßigen Nutzern die Anschaffung eines weiteren Lastenrades geplant.

In über 80 Städten haben sich in Deutschland bereits Initiativen freier Lastenräder gebildet und im Forum freie Lastenräder zusammengeschlossen. Zuletzt ist im Oktober 2019 in Buchholz eine Lastenradinitiative mit fünf elektrisch unterstützten Lastenrädern an den Start gegangen. Die Fahrräder können kostenlos (und ggf. eine freiwillige Spende) über eine Internetseite gebucht und an unterschiedlichen Stationen in der Stadt ausgeliehen werden. Hinter der Initiative steht der Verein „Buchholz fährt Rad“, der die Fahrräder aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden und Fördermitteln des Bundesumweltministeriums beschafft hat und den Verleih der Räder organisiert.

Zur Zeit befindet sich eine solche Lastenradinitiative auch in Stade in der Gründungsphase. Das selbst gesteckte Ziel der Initiative ist die Anschaffung von fünf Lastenfahrrädern und Aufbau eines Verleihsystems bis Ende 2021.



Abbildung 79: Lastenfahrrad auf dem Stader Wochenmarkt

13. Zusammenfassung

Stade möchte eine fahrradfreundliche Stadt werden und damit den Anteil der Radfahrer am allgemeinen Verkehrsaufkommen in absehbarer Zeit verdoppeln. Dafür benötigt der Radverkehr mehr Platz, aber die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist oft durch Platzmangel gekennzeichnet und die geltende Rechtslage wird allzu oft zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs missachtet.

Käme in Stade die Straßenverkehrsordnung mit ihren nachgeordneten Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen konsequent zur Anwendung, wäre für die Radfahrer schon sehr viel an Verbesserung erreicht. Mehr Platz für den Radverkehr darf nicht zulasten der Fußgänger gehen. Der aktuelle Stader Trend zum Bau von gemeinsamen Rad- und Gehwegen mit gerade einmal Mindestmaßen ist in keiner Weise zukunftsweisend für eine fahrradfreundliche Kommune und wird bei der angestrebten Zunahme des Radverkehrs schnell an seine Grenzen stoßen oder hat diese schon bei der Fertigstellung der Wege überschritten.

Lassen die örtlichen Gegebenheiten breite Radwege nicht zu, dann muss der motorisierte Verkehr sich den Platz auf der Fahrbahn mit den Radlern teilen. Für Stade wäre dies nicht nur ein Novum, sondern geradezu ein Paradigmenwechsel - allerdings einer ohne Alternative.

Um Teile der Bevölkerung mit den nötigen Neuerungen nicht zu verschrecken, sondern sie von den Vorteilen zu überzeugen und zu begeistern, muss die Stadt ein gutes Marketing entwickeln und die angestrebten Ziele und die dafür erforderlichen Maßnahmen offen und professionell kommunizieren. Damit wird ein fahrradfreundliches Verkehrsklima geschaffen, in dem Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.

Sicheres und stressfreies Radfahren soll auf einem Veloroutennetz abseits der Hauptverkehrsstraßen ermöglicht werden, über das viele wichtige Ziele im Stadtgebiet zügig erreichbar sind. Durch das Schließen von baulichen Lücken, auf denen derzeit noch kein komfortables Radfahren möglich ist, sowie die Beseitigung von Hindernissen und Gefahrenstellen kann ein solches Netz innerhalb weniger Jahre vervollständigt werden.

14. Literaturverzeichnis

1. Hansestadt Stade. *Zahlen, Daten und Fakten.* [Online] [Zitat vom:] https://www.stadt-stade.info/portal/seiten/zahlen-daten-und-fakten-900000041-20390.html.

2. **Hansestadt Stade, Wirtschaftsförderung - Thomas Friedrichs.** Wirtschaftsstruktur und Beschäftigte in Stade. [Online] 2018. https://www.stadt-stade.info/wirtschaft/zahlen-daten-fakten/faktenblaetter/.

3. Topographic-Map. [Online] [Zitat vom:] https://de-de.topographic-map.com/maps/pxys/Niedersachsen/.

4. **Mareike Harfst, Jens Pohl.** *Radverkehrskonzept Stade.* Hannover : Ingenieurgemeinschaft Schnüll & Haller, 1999.

5. **Voss, Prof. Dr. Julian.** Bürgerdialog Stade, Ergebnispräsentation Mobilität. *Ergebnispräsentation „Mobilität".* [Online] 2015. [Zitat vom:] https://www.buergerdialog-stade.de/wp-content/uploads/2017/06/Buergerdialog_Mobilität.pdf.

6. **Dr. Silke Borgstedt, Jan Hecht, Franziska Jurczok.** Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. [Online] 2017. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile.

7. **T. Streit, M. Kagerbauer, B. Chlond, C. Weiss, P. Vortisch, D. Zumkeller.** *Deutsches Mobilitätspanel - Wissenschaftliche begleitung und Auswertungen Bericht 2012/2013: Alltagsmobilität und Fahrleistungen.* Karlsruhe : Institut für verkehrswesen, Karlruher Institut für Technologie (KIT), 2014.

8. **Monheim, Heiner.** *Wege zur Fahrradstadt.* s.l. : VAS-Verlag, 2017.

9. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO. [Online] 2017. [Zitat vom:] http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm.

10. Nationaler Radverkehrsplan 2020. [Online] 2012. [Zitat vom:] https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020.

11. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. *ERA 2010.* s.l. : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010.

12. Straßenverkehrsordnung StVO. Stand vom 06.06.2019.

13. Unfallatlas und Open Data. [Online] Statistische Ämter des Bundes und der Länder. [Zitat vom:] https://unfallatlas.statistikportal.de/_opendata2019.html.

14. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. *RASt 06.* s.l. : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006.

15. Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen. [Online] https://www.mw.niedersachsen.de/download/117825/Leitfaden_zur_Radverkehrswegweisung_in_Niedersachsen.pdf.

16. Niedersächsische Bauordnung. *NBauO.* 2012.

17. **IGS Stade, Ole Plorin.** Fahrradmobilität an der Schule. *Ergebnisse der großen Fahrradumfrage an der IGS Stade im August 2019.* 2019.

18. **Fuchs, Rauno Andreas.** Die acht Gänge erfolgreicher Fahrradkommunikation. [Online] Oktober 2018. https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Meldungen/2018_Fahrradland-Niedersachsen-Bremen.pdf.

19. **ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub.** Der ADFC Fahrradklima-Test. [Online] https://www.fahrradklima-test.de/.

20. **H. Kolep-Rometsch, R. Leitner, C. Platho, T. Richter, A. Schreiber, M. Schreiber, P. Butterwegge.** *Abbiegeunfälle PKW/LKW und Fahrrad.* Berlin : Unfallforschung der Versicherer, 2013.

Anhang

Unfallorte

Tabelle 1: Unfallorte 2017 mit Fahrradbeteiligung

Unfälle 2017									
Straße	Gegner	Kat	Art	Typ	Monat	Tag	Zeit	Licht	Straßenzustand
Harsefelder Str. / Riensförde	Fußgänger	leicht	Unfall anderer Art	sonstiger Unfall	Feb	Mo	9	Tag	trocken
Bützfleth, Obstmarschenweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Feb	Mi	16	Tag	trocken
B73 (westl. Harsefelder Str.)	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Di	5	Tag	trocken
B73 / Lerchenweg	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Aug	Fr	15	Tag	nass / feucht
Bützfleth, Obstmarschenweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Do	7	Tag	trocken
Harsefelder Str. / Auffahrt B73	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Dez	Mo	11	Tag	trocken
Drosselstieg / Kiebitzweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Feb	Fr	20	Dunkelheit	trocken
Harburger Str. / Berliner Platz	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mrz	Fr	15	Tag	trocken
Dankersstraße	Rad / Solo	schwer	Unfall anderer Art	Fahrunfall	Mrz	Fr	16	Tag	trocken
Harburger Str. / Streuheidenweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mrz	Di	7	Tag	trocken
Am Schwarzen Berg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Di	18	Tag	nass / feucht
Dankersstraße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Unfall durch ruhenden Verkehr	Mai	Fr	3	Dunkelheit	trocken
Bielfeldtweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Mai	Mo	16	Tag	trocken
Harburger Str.	Rad / Solo	leicht	Unfall anderer Art	Fahrunfall	Mai	So	14	Tag	trocken
Altländer Str. / REWE	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Jun	Mi	16	Tag	trocken
Harburger Straße / OIL Tankst.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Jun	Di	12	Tag	trocken
Am Schwarzen Berg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug	sonstiger Unfall	Jun	Do	16	Tag	trocken
Bergstraße	PKW	schwer	Zusammenstoß mit anfahrendem/anhaltendem/ruhendem Fahrzeug	Unfall durch ruhenden Verkehr	Jun	Fr	12	Tag	trocken
Altländer Str. / REWE	PKW	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Jun	Di	18	Tag	trocken
Am Schwarzen Berg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Unfall im Längsverkehr	Jun	Di	21	Dämmerung	trocken
Freiburger Str.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Jul	Mo	6	Tag	trocken
Töpferstraße	PKW	leicht	Unfall anderer Art	Unfall durch ruhenden Verkehr	Jul	Do	15	Tag	trocken
Bahnhofstr. / Am Burggraben	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jul	Do	11	Tag	trocken
Am Burggraben	Rad / Solo	leicht	Unfall anderer Art	sonstiger Unfall	Aug	Do	7	Tag	trocken
Am Steinkamp	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Aug	Di	15	Tag	trocken
Bremervörder Str. / Am Hohen wedel	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Aug	Di	7	Tag	trocken
Am Hohen Felde / Trift	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Sep	So	12	Tag	trocken
Harburger Str. / Lange Reihe	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Aug	Mi	7	Tag	trocken
Harburger Str. / Hansebrücke Süd	PKW	leicht	Zusammenstoß mit anfahrendem/anhaltendem/ruhendem Fahrzeug	sonstiger Unfall	Aug	Mo	8	Tag	trocken
Hospitalstraße	PKW	schwer	Unfall anderer Art	Unfall durch ruhenden Verkehr	Sep	Mo	17	Tag	trocken
Glückstädter Straße	Fußgänger	leicht	Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	Unfall im Längsverkehr	Sep	Mi	8	Tag	nass / feucht
Am Schwarzen Berg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Mi	14	Tag	trocken
Harsefelder Str. / Sachsenstr.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Fr	17	Tag	trocken
Am Schwarzen Berg	PKW	schwer	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Fahrunfall	Okt	Mo	4	Dunkelheit	trocken
Am Burggraben	Rad / Solo	leicht	Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Okt	Do	13	Tag	trocken
Am Hohenwedel / Bremervörder Str.	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Okt	Do	16	Tag	trocken
Harburger Str. / Gartenstraße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Okt	Do	7	Dämmerung	trocken
Sachsenstraße	Fußgänger	leicht	Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	Überschreitenunfall	Okt	Mi	20	Dunkelheit	nass / feucht
Töpferstraße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Unfall im Längsverkehr	Nov	Do	20	Dunkelheit	trocken
Thuner Straße	Fußgänger	leicht	Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	Unfall im Längsverkehr	Nov	Do	9	Tag	nass / feucht
Schiffertorstr. / Kreisverkehr	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Dez	Mo	8	Dunkelheit	winterglatt
Altländer Str. / Kreisverkehr	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Dez	Do	17	Dunkelheit	nass / feucht
Harburger Str. / Im Neuwerk	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Dez	Sa	11	Tag	nass / feucht

Tabelle 2: Unfallorte 2018 mit Fahrradbeteiligung

Unfälle 2018									
Straße	Gegner	Kat	Unfallart	Unfalltyp	Monat	Tag	Zeit	Licht	Straßenzustand
B73 / Thuner Straße	Rad / Solo	schwer	Unfall anderer Art	Fahrunfall	Mai	Mi	22	Dunkelheit	trocken
L111 / BAB Stade Ost	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Do	5	Tag	trocken
K30 / Julius-Leber-Weg	PKW	leicht	Unfall anderer Art	Fahrunfall	Jun	Sa	21	Dämmerung	trocken
Bremervörder Str. / Am Hohenwedel	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jan	Mi	7	Dämmerung	nass / feucht
Glückstädter Straße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jan	Mo	13	Tag	nass / feucht
Bremervörder Str. / Holweinweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Feb	Di	16	Tag	nass / feucht
Lange Reihe / Kreuzweg	Rad / Solo	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Feb	Di	18	Dämmerung	nass / feucht
Trift	Sonst	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Apr	Mi	4	Dunkelheit	trocken
Hansestraße	Güterfz.	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mrz	Do	13	Tag	nass / feucht
Kreisverkehr Sachsenstraße	Rad / Solo	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Fahrunfall	Apr	Do	10	Tag	trocken
Barger Weg / Ostmarkstraße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Apr	Do	13	Tag	trocken
Jahnstraße / Synold-Klein Weg	Rad / Solo	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Unfall im Längsverkehr	Apr	Fr	14	Tag	trocken
Harburger Str. / Brinkstraße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Apr	Do	18	Tag	trocken
Harburger Str. / Kreisel Kaisereichen	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Fr	15	Tag	trocken
Klarenstrecker Damm	Sonst	leicht	Aufprall auf Fahrbahnhindernis	sonstiger Unfall	Apr	Fr	20	Tag	trocken
Harsefelder Str.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Do	7	Tag	trocken
Am Schwarzen Berg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Di	14	Tag	trocken
Thuner Straße / Steubenstraße	Rad / Solo	leicht	Unfall anderer Art	sonstiger Unfall	Mai	Mi	8	Tag	trocken
Vor dem Berg	Rad / Solo	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Mo	18	Tag	trocken
Kreisverkehr Bremervörder Str. / Schiffe	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Fr	22	Dunkelheit	trocken
Harsefelder Str.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Do	9	Tag	trocken
Gartenstraße / Harsefelder Str.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Mai	Do	15	Tag	trocken
Am Stadtdubben	PKW	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Mai	Fr	19	Tag	trocken
Eisenbahnstraße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Mai	Mi	9	Tag	trocken
Altländer Str.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jun	Di	16	Tag	trocken
Harburger Str.	Sonst	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Jun	Mo	7	Tag	trocken
Am Schwingedeich / Altländer Str.	Rad / Solo	leicht	Unfall anderer Art	Fahrunfall	Jun	Sa	13	Tag	trocken
Harburger Str. / Nordoel Tankstelle	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jun	Mi	14	Tag	trocken
Am Schwarzen Berg / Bahnunterführung	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jul	Mo	14	Tag	trocken
Salztorscontrescarpe	Rad / Solo	leicht	Zusammenstoß mit vorausfahrendem/wartendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Jul	Di	15	Tag	trocken
Glückstädter Straße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jul	Mi	7	Tag	trocken
Rainer Lange Straße	Rad / Solo	schwer	Aufprall auf Fahrbahnhindernis	sonstiger Unfall	Jul	So	13	Tag	trocken
Klarenstrecker Damm / Hasselbring	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jul	Fr	12	Tag	trocken
Wallstraße / Schiffertorkreuzung	Krad	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Unfall im Längsverkehr	Jul	Mo	13	Tag	trocken
Kehdinger Mühren / Lange Twiete	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Jul	Do	18	Tag	trocken
Harsefelder Str. / Klarer Streck	Rad / Solo	schwer	Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug	Unfall im Längsverkehr	Aug	Do	8	Tag	trocken
Hansestraße (ex. ALDI?)	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Aug	Fr	8	Tag	trocken
Am Hohen Felde	Krad	leicht	Abkommen von Fahrbahn nach links	sonstiger Unfall	Aug	Do	13	Tag	trocken
Harsefelder Str.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Aug	Di	15	Tag	trocken
Am Hohen Felde	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Aug	Mi	13	Tag	trocken
Harsefelder Str. / Im Neuwerk	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Sa	13	Tag	trocken
Am Hofacker	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Di	16	Tag	trocken
Bremervörder Str.	Fußgänger	schwer	Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	Überschreitenunfall	Sep	Mi	18	Tag	trocken
Hansestraße (FGÜ Gasometer)	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Sa	15	Tag	trocken
Kreisverkehr Bremervörder Str. / Schiffe	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Mi	8	Tag	nass / feucht
Drosselstieg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Mi	14	Tag	trocken
Harburger Str. / Sachsenstraße	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Sa	16	Tag	trocken
Über den Burgwiesen	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	sonstiger Unfall	Sep	Do	11	Tag	trocken
Kreisverkehr Bremervörder Str. / Schiffe	Güterfz.	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Mi	9	Tag	trocken
Kreisverkehr Bremervörder Str. / Schiffe	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Sep	Do	15	Tag	trocken
Schützenstraße / Am Bahndamm	Rad / Solo	leicht	Abkommen von Fahrbahn nach rechts	Fahrunfall	Sep	Fr	17	Tag	trocken
Obstmarschenweg / In der Kolonie	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Okt	Mi	17	Tag	trocken
Am Hofacker / Brunnenweg	Sonst	tödl	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Okt	Mo	13	Tag	trocken
Harsefelder Str. / Thuner Str.	PKW	schwer	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Okt	Mo	14	Tag	trocken
Am Schäferstieg / Holtermannstraße	Sonst	schwer	Unfall anderer Art	Fahrunfall	Nov	Do	15	Tag	nass / feucht
Hansestraße (PV-Automobile?)	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Abbiegeunfall	Nov	Fr	7	Dämmerung	nass / feucht
Fritz-Reuter-Str. / Berliner Platz	PKW	leicht	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Unfall im Längsverkehr	Nov	Do	8	Tag	nass / feucht
Teichstraße	Rad / Solo	leicht	Unfall anderer Art	Fahrunfall	Nov	Mi	11	Tag	nass / feucht
Bremervörder Str. / Bielfeldtweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Nov	Di	4	Dunkelheit	nass / feucht
Kreisverkehr Harburger Str.	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Nov	Fr	6	Dunkelheit	trocken
Holzstraße	Fußgänger	leicht	Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	Fahrunfall	Nov	Mo	13	Tag	trocken
Thuner Straße / Tannenbergstraße, Klei	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Dez	Do	17	Dunkelheit	nass / feucht
Dankersstraße / Schulweg	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Dez	Do	15	Tag	nass / feucht
Kreisverkehr Am Hofacker	PKW	leicht	Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Dez	Fr	18	Dunkelheit	nass / feucht

Radwegfurten

Fehlende Furtmarkierungen

Stand: 15.10.2019

Straßenzug	**B73**		
Kreuzung	Lerchenweg	fehlt	Unfall
Straßenzug	**Bremervörder Straße**		
Kreuzung	Schöne Aussicht	fehlt	
	Schützenstraße	fehlt	
	Waldweg	fehlt	
	An den Stadtwiesen	fehlt	
	An den Schwingewiesen	fehlt	
	Bergstraße	fehlt	
	Am Erlenteich	fehlt	
	Holweinweg	fehlt	Unfall
Straßenzug	**Hohenwedeler Weg - Am Hohen Felde**		
Kreuzung	Trift	fehlt	2 Unfälle
	Beethovenstraße	fehlt	
	Hohenwedeler Weg 64	fehlt	
	Fasanenweg	fehlt	
	Fuchsgang	fehlt	sehr schlecht einsehbare Kreuzung
	Dachsbau	fehlt	
	Zum Pulverberg	fehlt	
Straßenzug	**Schiffertorstraße**		
Kreuzung	Stadeumparkplatz	fehlt	
Straßenzug	**Hansestraße**		3 Unfälle
Kreuzung	Bencke Multimedia	fehlt	
	Expert Bening	fehlt	
	Auf der Koppel	fehlt	
	Feuerwehr Stade	fehlt	
	Harschenflether Weg	fehlt	
Straßenzug	**Kehdinger Mühren, Freiburger Straße, Schleusenweg**		
Kreuzung	Freiburger Straße	fehlt	
	Parkstraße	fehlt	
	Kehdinger Straße	fehlt	
	Bäckerstraße	fehlt	
	Lange Twiete	fehlt	Unfall
Straßenzug	**Wallstraße**		
Kreuzung	Am Sande	fehlt	
Straßenzug	**Altländer Straße**		
Kreuzung	Autohaus Tobaben	fehlt	
	Scholz Raumgestaltung	fehlt	
	Premio Reifenservice / Top Carwash	fehlt	
	Einfahrt REWE-Markt	fehlt	Unfall

	Ausfahrt REWE-Markt	fehlt	Unfall
	Team Tankstelle	fehlt	Unfall
	Autohaus Dede	fehlt	(Unfall?)
	DHL	fehlt	
	Apfelstieg	fehlt	
	STADAC Autohaus	fehlt	
Straßenzug	**Harburger Straße**		
Kreuzung	Brinkstraße	fehlt	Unfall
	Harburger Str. 12	fehlt	
	Am Schäferstieg	fehlt	
	OIL Tankstelle, 2x	fehlt	Unfall
	Berliner Platz	ausgeblichen	Unfall
	Schwabensee	fehlt	
	Friedhof Harburger Straße	fehlt	
	Tankstelle Nordöl	fehlt	Unfall
Straßenzug	**Harsefelder Straße**		
Kreuzung	Im Neuwerk	fehlt	Unfall mit schwer Verletzen
	E-Aktiv Markt Foltmer, 2x	fehlt	
	Parkplatz Athenaeum	fehlt	
	PENNY Markt	fehlt	
	Stolper Weg	fehlt	
	Harsefelder Str. 64	fehlt	
	Harsefelder Str. 66	fehlt	

Unzulässige Furtmarkierungen

Straßenzug	**Hinterm Teich**		
Kreuzung	Mittelstraße	unzulässig	Rechts vor links, Gehweg
Straßenzug	**Albert-Schweitzer Straße, Jahnstraße**		
Kreuzung	Bleichergang	unzulässig	Rechts vor links, Gehweg
	Horststraße	unzulässig	Rechts vor links, Gehweg
	Weidenstraße	unzulässig	Rechts vor links, Gehweg
	Töpferstraße	unzulässig	Rechts vor links, Gehweg
Straßenzug	**Klarenstrecker Damm**		
Kreuzung	Klarer Streck	unzulässig	Rechts vor links
Straßenzug	**Heidbecker Damm**		
Kreuzung	Rudolf-Diesel-Straße	unzulässig	Keine Vorfahrt des Radverkehrs Richtung Norden
	Klarenstrecker Damm	unzulässig	Keine Vorfahrt des Radverkehrs