

P 3403: Impulsberatung Westoverledingen

Ausgangslage

Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) berät Kommunen zu klimaschutzorientierten Maßnahmen im Radverkehr. Die PGT wurde beauftragt, eine Impulsberatung in Westoverledingen zu ausgewählten Fragen der Radverkehrsförderung durchzuführen. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse zusammen und zeigt einen Handlungsrahmen für die weitere Bearbeitung der Fragestellungen auf.

Fragestellungen

Die Gemeinde Westoverledingen plant im Rahmen des ISEK den Campus Ihrhove im Bereich der bestehenden Schule und Kindergarten zu erweitern. Die Bibliothek soll auf den Campus verlagert werden. U.a. ein Seniorenbüro und Jugendcafé sollen entstehen. Im Erneuerungskonzept wird eine gestalterische Aufwertung der Ortsmitte vorgesehen. Die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes an einem neuen Standort ist für das Jahr 2024 anvisiert. Zudem soll die geplante Radvorrangroute Papenburg – Leer / Emden an das Zentrum angebunden werden (vgl. Abb. 1).

Schwerpunkt der Bearbeitung sind Fragestellungen

- zur Entwicklung einer adäquaten Radachse im westlichen Bereich des Campus über die Quartiersstraßen des angrenzenden Wohngebietes und Weiterführung zum neuen Bahnhaltepunkt.
- zur verkehrssicheren und attraktiven Abwicklung des Radverkehrs insbesondere im Bereich der sozialen Einrichtungen

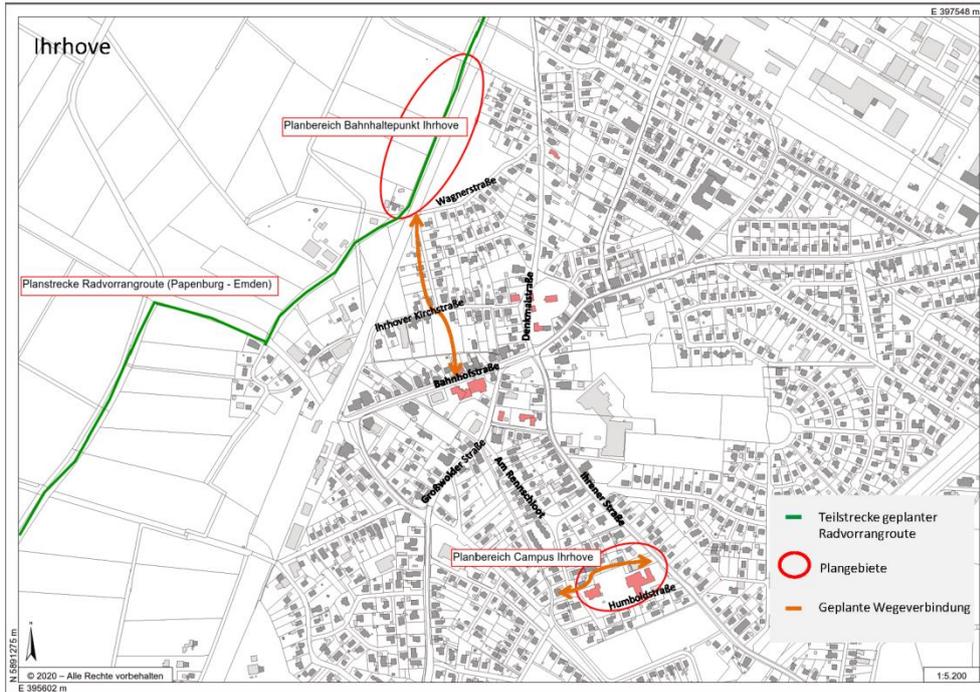


Abb. 1: Untersuchungsgebiet

Örtliche Situation

Die Ihrener Straße hat aufgrund der angrenzenden Einkaufseinrichtungen und der Schule eine hohe Zentralität und Bedeutung für Rad-, Fuß-, und Kfz-Verkehr.

Die Verkehrsbelastung, ableitbar aus den vorliegenden Verkehrszahlen (vgl. Abb. 2)¹, ist als moderat einzuschätzen. Schwerpunkt der Verkehrsbelastung ist der östliche Abschnitt der Bahnhofstraße, mit etwa 7.500 Fahrzeugen / 24 h, in dem sich der örtliche Verkehr bündelt. Der Radverkehr nutzt vor allem die Ihrener Straße, nicht zuletzt um die Bildungseinrichtungen, wie Grundschule und Kindergarten und den Einzelhandel zu erreichen. Zukünftig ist mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens durch die Ansiedlung der Kinderkrippe am geplanten Campus-Standort zu rechnen. Inwieweit die parallele Verbindung über Am Rennschloot vom Radverkehr derzeit schon genutzt wird, kann nicht beurteilt werden. Zum Zeitpunkt der örtlichen Besichtigung war dort kein

¹ re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH (2020): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept & Vorbereitende Untersuchungen Ortsmitte Ihrhove, Westoverledingen.

Radverkehr anzutreffen. Die Fahrradabstellanlagen vor der Grundschule Ihrhove auf dem Campus sind stark ausgelastet.

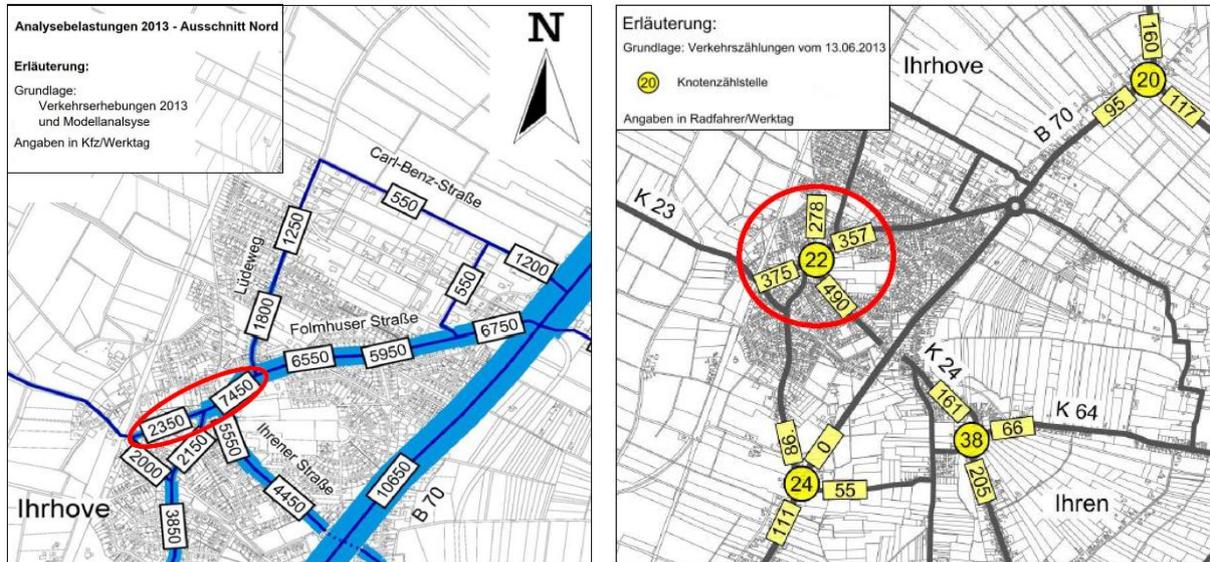


Abb. 2: Verkehrsmengen Ihrhove (VEP)

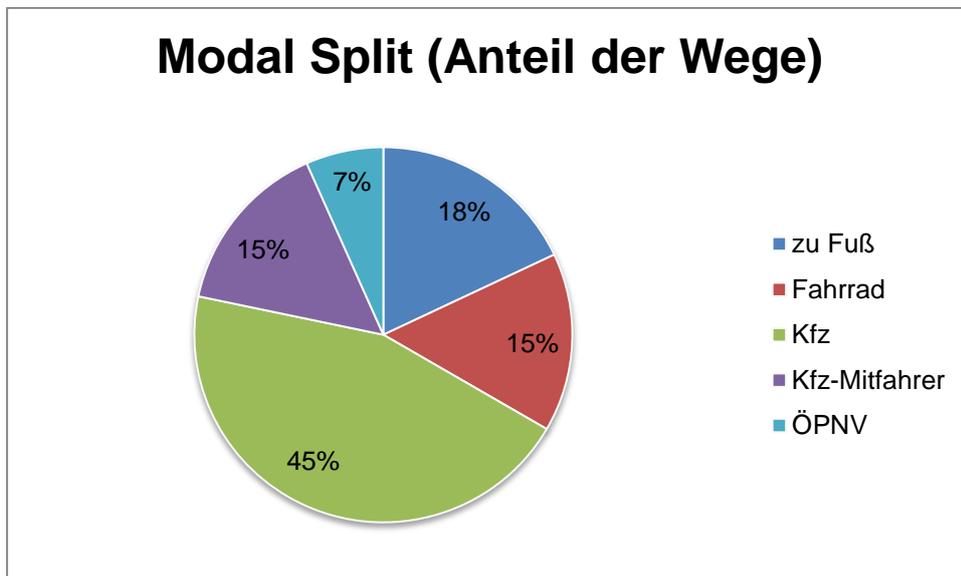


Abb. 3: Modal Split des Landkreises Leer²

² infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland - Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI)

Der Modal Split beschreibt die Zusammensetzung des Verkehrs. Der Anteil der Wege mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Landkreis Leer wird in Abb. 3 dargestellt. Im Landkreis Leer werden ca. 15 % aller zurückgelegten Wege mit dem Rad zurückgelegt. Für die Gemeinde Westoverledingen liegt keine Untersuchung zum Modal Split vor. Es ist davon auszugehen, dass in Westoverledingen der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege etwas geringer als im Durchschnitt des Landkreises ist.

Die örtliche Situation weist eine Reihe von Mängeln auf, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- (Organisation) am Campus (vgl. Abb. 5)
 - Die Überlagerung der Verkehrsarten Fuß, Rad und Kfz vor den Eingängen führt zu Konflikten, was insbesondere während der Hol- und Bringzeiten kritisch ist.
 - Es ist keine Hol- und Bringzone mit Wendemöglichkeit vorhanden
 - Fahrradabstellanlagen an der Schule sind stark ausgelastet
 - Barrierefreiheit ist nicht gegeben
 - Die Haltestellen vor der Schule sind nicht barrierefrei ausgebaut
 - Die Parkplätze für den Kfz befinden sich direkt vor dem Eingang der Schule



Abb. 4: Parkplatzsituation vor der Schule³

- (Auf dem) Schulweg (vgl. Abb. 6 und Abb. 7)
 - Die Bedarfs-LSA im Zuge der Ihrener Straße vor der Schule ist nicht barrierefrei ausgebaut. Weitere Querungen in der Ihrener

³ Gem. Westoverledingen

Straße und der Bahnhofsstraße sind nicht gesichert und barrierefrei

- Es gibt keine radverkehrsunterstützenden Maßnahmen im Längsverkehr. Zudem sind im Hauptverkehrsstraßennetz (HVS) die Mittelmarkierungen vorhanden.
- Die Breiten der Fußwege sind zu schmal.



Abb. 5: Campus Ihrhove - keine Hol- und Bringzone vorhanden



Abb. 6: Ihrener Straße



Abb. 7: Düster Pad - unkomfortable Wegeführung für den Radverkehr

Handlungsbedarfe für den Radverkehr

Handlungsbedarfe werden gesamtörtlich gesehen. Das Erneuerungskonzept dient als Grundlage, welches mit verkehrlichen Ergänzungen versehen werden sollte.

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten ist in weiten Teilen des Straßennetzes eine Separierung des Radverkehrs nicht möglich, da die Mindestbreiten der StVO nicht eingehalten werden können (vgl. Abb. 8)

<p>Gebaute Radwege</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • die Beschaffenheit, der Zustand und die Linienführung sind eindeutig, stetig und sicher • die lichte Breite beträgt in der Regel 2,00 m, mindestens 1,50 m. • bei Zweirichtungsradwegen beträgt die lichte Breite in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m
<p>Vom Gehweg abgetrennte Radwege</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • wie gebaute Radwege
<p>Gemeinsame Rad- und Gehwege</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • die Bedürfnisse des Radverkehrs (Absenkungen, sichere Führung an Knoten) und die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs lassen das zu (jeweils geringe Verkehrsmengen; Frequenz jeweils ca. 70 Fußg. bzw. Radf./Sph, bei größeren Breiten auch höher) • Mindestbreite (auch bei Zweirichtungsradverkehr) innerorts 2,50 m, außerorts 2,00 m
<p>Für Radfahrer freigegebene Gehwege</p>  	<ul style="list-style-type: none"> • wie gemeinsame Rad- und Gehwege
<p>Fahrradstraßen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr ist vorherrschende Verkehrsart oder zu erwarten • mäßige Geschwindigkeit, zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h • Zulassung anderen Fahrzeugverkehrs durch Zusatzschild
<p>Radfahrstreifen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • bei 2 Fahrstreifen: bis zu 1.800 Kfz/Sph und mehr • bei 4 Fahrstreifen: bis zu 2.200 Kfz/Sph und mehr • nicht in Kreisverkehren • Breite 1,85 / mind. 1,50 m einschließlich Markierung (Breitstrich)
<p>Schutzstreifen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • i.d.R. bis zu 1.000 Kfz/Sph, bis zu 1.800 Kfz/Sph bei geringem Schwerverkehr • i.d.R. bis zu 1.000 SV/24 h • Fahrbahnbreiten > 8,00 m • "Rest"-Fahrbahnbreite bei Längsparken mind. 4,50 m, besser 5,00 m • Breite 1,50 m, mind. 1,25 m • Auf Schutzstreifen gilt Parkverbot

Abb. 8: Anforderungen an die Führung des Radverkehrs (StVO)

Folgende Handlungsschwerpunkte werden zur Optimierung der Radverkehrssituation empfohlen und sind in der Abb. 9 übersichtsartig dargestellt:

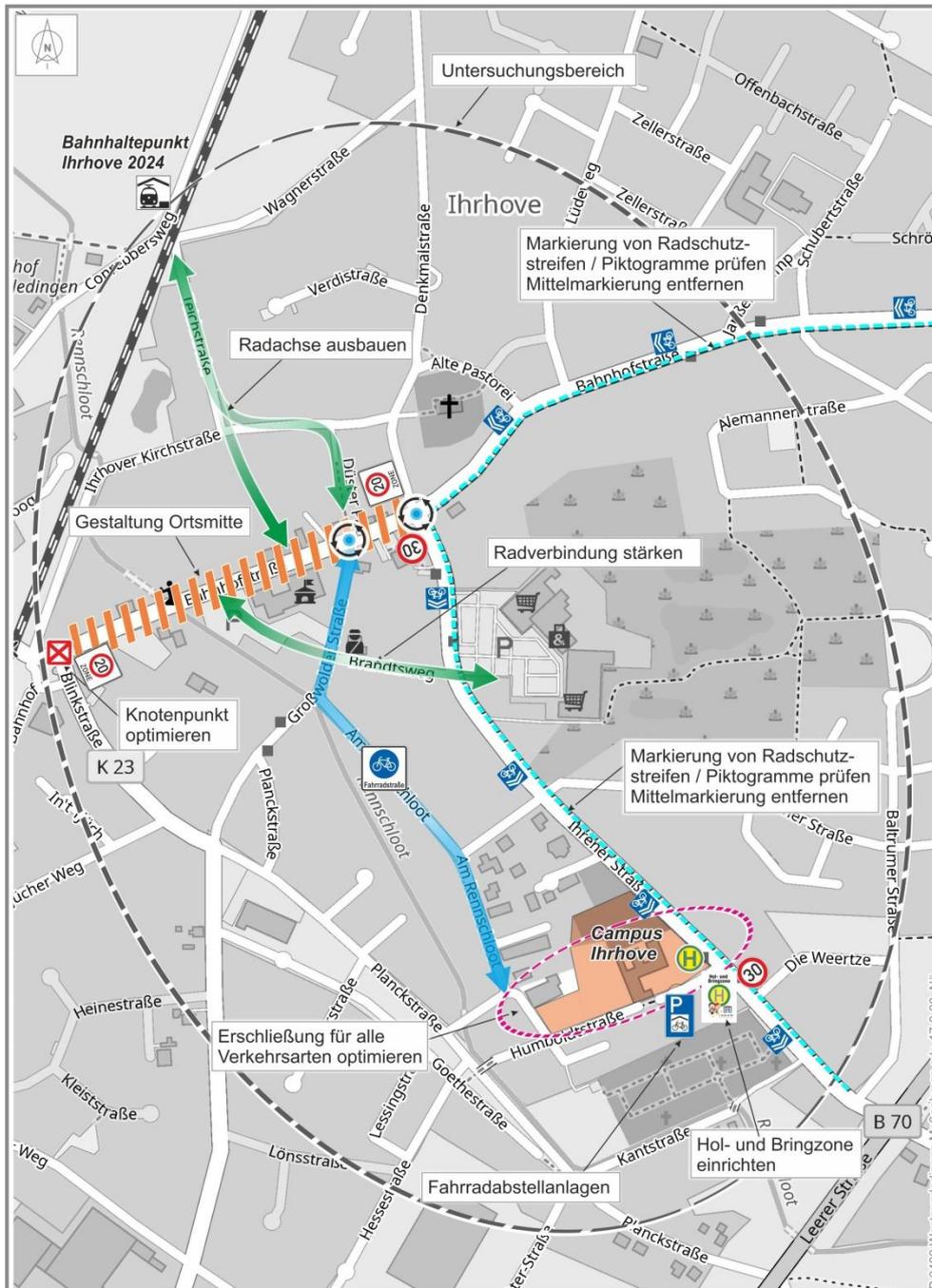


Abb. 9: Übersicht der Handlungsschwerpunkte für den Radverkehr im Untersuchungsbereich

- Hierarchisierung eines Radverkehrsnetzes:
Dargestellt werden sollen die Hauptrouten für den Radverkehr, die durchgängig komfortabel und sicher befahrbar sind. Diese sollten schrittweise durchgängig verbessert bzw. ausgebaut werden.

- Radverkehrsführung im HVS
Im Bereich der Ihrener Straße vom Friedhof bis zur Bahnhofsstraße (Ortsmitte) ist eine richtungsgetrennte Führung des Radverkehrs durch unterstützende Maßnahmen in der Fahrbahn anzustreben. Die Seitenräume sind sehr schmal und baulich in einem schlechten Zustand. Sinnvoll ist die Einrichtung eines beidseitigen Schutzstreifens oder eines einseitigen Schutzstreifen mit ergänzenden Piktogrammen in der Fahrbahn. Dies ist vor dem Hintergrund der vorhandenen Fahrbahnbreite zu prüfen (vgl. Abb. 10). Dies gilt ebenso für die weiteren Straßen im HVS.
In den weniger dichten Bereichen ist stellenweise eine separierte Radverkehrsführung im Seitenraum im Zweirichtungsverkehr (bspw. Richtung Flachsmeer) denkbar.
- Entwicklung rückwertiger Radverkehrsachsen
Die Entwicklung einer rückwertigen Radverkehrsachse ist an Mindeststandards gebunden, die insbesondere die Geh- und Radwegbreiten sowie das Miteinander der Verkehrsarten in engen Bereichen betrifft. In der Straße Am Rennschloot sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Die Fahrradstraße sollte möglichst bevorrechtigt geführt und an den Übergängen zur Großwolder Straße sowie über die Bahnhofsstraße entsprechend baulich gesichert werden. Die Weiterführung der Radverkehrsachse über den Düster Pad ist aufgrund der derzeitigen Breite nicht sinnvoll. Eine verschobene Anbindung in Richtung Haltepunkt ist denkbar. Hier sind weiterführende Untersuchungen zur Verfügbarkeit von Flächen empfehlenswert.
- Alltagshemmnisse beseitigen
Barrieren wie bspw. Umlaufgitter oder Hochborde an wichtigen Querungsstellen sollten entfernt werden.
- Erweiterung der Fahrradabstellanlagen
An den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs sollen Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Die Abstellanlagen und ihre Zuwegungen sollten sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Dies gilt insbesondere für den Campus Ihrhove und die Ortsmitte. Am Bahnhaltepunkt sollten ausreichend Bike+Ride-Stellplätze bereitgehalten werden.

- Konzeption für HVS (außerhalb des Geschäftsbereiches):
Es fehlen unterstützende und dämpfende Maßnahmen, die einerseits die Durchlässigkeit der Straße (Querungssicherheit) und andererseits die Gestaltung der Straßenräume und ihren Bezug zur umliegenden Randnutzung verdeutlicht. Wünschenswert wäre die Sicherung der Straßenräume vor den empfindlichen Einrichtungen (Kindergärten, Schulen) auf 30 km/h. Innerhalb des HVS sollten die Mittelmarkierungen grundsätzlich entfernt werden, um den innerörtlichen Charakter zu verdeutlichen und angepasste Geschwindigkeiten zu erreichen.
- Entwicklung der Ortsmitte
Für die Entwicklung der Ortsmitte wird vorgeschlagen, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (bspw. Tempo 20-Zone) zu entwickeln, in dem der Radverkehr fahrbahnintegriert fährt. Für die Knotenpunkte Bahnhofstraße / Ihrener Straße sowie Bahnhofstraße / Großwolder Straße bieten sich die Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen bzw. Mini-Kreisverkehrsplätzen an, die problemlos leistungsfähig sind. Vorteil ist, dass die Fahrgeschwindigkeiten gedämpft werden und diese an den zuführenden Straßen jeweils durch Zebrastreifen eine gesicherte Querung beinhalten und die fahrbahnintegrierte Radverkehrsführung, die im gesamten HVS innerorts gilt, berücksichtigen.
- Herstellung der Barrierefreiheit
Ein barrierefrei auszubauendes Vorrang-Fußwegenetz sollte entwickelt werden, welches die wichtigen innerörtlichen Ziele verbindet und sukzessive umgesetzt wird.
- Bauliche Sanierung der Gehwege
Die Gehwege sollten an Einfahrten höhengleich durchgeführt, an einmündenden nachrangigen Straßen durchgepflastert und zur Fahrbahn mit einem Rundbord eingefasst werden. Die Absenkung sollte an Zufahrten nur im Bereich des Sicherheitsstreifens und nicht über die gesamte Gehwegbreite erfolgen.

Radverkehr, fahrbahnintegriert auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen

- Radfahrstreifen einseitig / beidseitig, wenn möglich (Breite $\geq 1,85$ m), Furtmarkierungen
- Schutzstreifen einseitig / beidseitig, wenn möglich (Breite $\geq 1,50$, bei angrenzendem Längsparken $\geq 2,00$ m), Furtmarkierungen
- (tlw. großflächige) Markierungen zur Unterstützung durch Farbe, Piktogramme, „Sharrows“

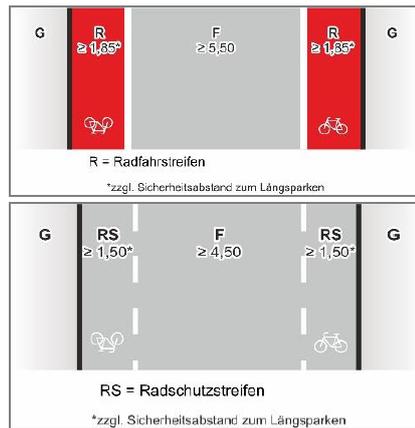


Abb. 10: Handlungsempfehlungen für den fahrbahnintegrierten Radverkehr

Bei der Konzeption des Campus ist insbesondere die Erschließung für alle Verkehrsarten sorgfältig zu prüfen. Zu berücksichtigen sind:

- befahrbare und sinnvolle Verbindungen von bzw. zu den Radachsen im Osten und Westen sowie an die Fahrradabstellanlagen im Campusbereich
- eine störungsfreie Hol- und Bringzone für die Schule und den Kindergarten an der Ihrener Straße mit Wendemöglichkeit
- Sperrungen der Flächen vor den Schuleingängen für Kfz
- getrennte Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr
- barrierefrei ausgebaute Wegeverbindungen

Umsetzung

Die genannten Handlungsempfehlungen und konkreten Maßnahmen können nach politischer und öffentlicher Diskussion sowie Abstimmung mit Baulastträger und Verkehrsbehörde umgesetzt werden. Dies sollte in einem Prozess geschehen, der bspw. wie folgt ablaufen könnte:

- Abstimmung wesentlicher Leitziele für den Radverkehr und einer Radnetzentwicklung im politischen und planerischen Rahmen
- Abstimmung des Konzeptes mit Politik und Öffentlichkeit bspw. im Rahmen politischer Beratungen oder öffentlichen Workshops, insbesondere die Abstimmung des Radverkehrsnetzes wäre sehr hilfreich

- Vorstellung und Vorabstimmung der konzeptionellen Überlegungen mit Baulastträgern und Verkehrsbehörde, mit dem Ziel eine einheitliche Handlungsstrategie zu erzielen
- Sukzessive, vertiefende Planungen bzw. Pläne für die verkehrsbehördliche Anordnung oder für Verkehrsversuche im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten
- Prüfung ergänzender Fördervorhaben wie bspw.:
 - Herstellung barrierefreier Haltestellen und barrierefreier Schulzugänge durch GVFG-Förderung
 - Maßnahmen zur Förderung von Radvorrangrouten bzw. Radrouten durch Sondermaßnahmen für den Klimaschutz
 - Nutzung von Sanierungsmitteln für optimierte Sanierungsvorhaben oder mit Umsetzung von Vorschlägen aus dem Gesamtkonzept

Fazit / abschließende Empfehlung

Das vorliegende „Erneuerungskonzept“ des ISEK wird unter Berücksichtigung der Überlegungen zum Campus verkehrlich optimiert und führt schrittweise zu einer Verbesserung der Gesamtsituation des Rad- und Fußgängerverkehrs in Ihrhove. Eine intensive Abstimmung sowie die Fortentwicklung des Konzeptes unter fachlicher Begleitung sind hilfreich, um für die teilweise komplexe Diskussion mit Baulastträgern, Verkehrsbehörde aber auch im politischen Raum „gewappnet“ zu sein. Eine begleitende Kampagne sollte die Umsetzung von Maßnahmen, die derzeit im Gesamtgemeindegebiet noch ungewohnt sind, unterstützen.