

Orientierungsfahrt durch die „Fahrradstadt Delmenhorst“ am 8.09.2017 mit Vertretern des Rates der Stadt Delmenhorst

Treffpunkt am Rathaus
Begrüßung der Teilnehmer
Übergabe der Präsentationsmappe
Teilnehmer (siehe Teilnehmerliste)

1.) Lange Straße

- Anfahrt der Fußgängerzone aus Richtung Süden über die Bismarckstraße
- Fahrradparker / Anlehnbügel am Eingang zur Fußgängerzone in der Parkstraße (Empfohlene Anzahl 20) zu der Ausführung von Fahrradabstellanlagen geben die „Hinweise zum Fahrradparken“, Ausgabe 2012, der FGSV, ausführliche Hinweise.
- Querung/ Durchlässigkeit der Fußgängerzone ermöglichen (Testphase) mit Ziel Richtung Bahnhof

2.) Am Vorwerk – Cramerstraße – Schulstraße

- Vorschlag: Schulstraße soll <Fahrradstraße> werden weil a.) hoher Schüleranteil b.) Hauptachse aus Süden über die Cramerstraße zum Bahnhof (Route 8, aus Düsternort/ Brendel, siehe VEP 2014)

3.) Bahnhofstraße:

- Neue überdachte Fahrradabstellanlage „Am Knick“ mit Serviceangeboten (Mindestbedarf 100 Abstellplätze) für die JHD-Besucher, für die MVZ-Besucher und für die Geschäfte der Bahnhofstraße
Komfort und Sicherheit der Anlage sind an dieser Stelle besonders hoch zu bewerten, um die Fahrradnutzung anzukurbeln und das Bahnhofsquartier von Kfz zu entlasten.

4.) Bahnhof

- Schnittstelle Bahn-ÖPNV-Bike
- Fahrradabstellanlage-Süd ist voll ausgelastet – kaum Reserven (Erweiterung der Fahrradboxen)
- Fahrradabstellanlage-Nordseite (Neugestaltung)
- Serviceangebote (e-Bike-Ladestationen)
Ein hochwertiges Angebot an Fahrradabstellplätzen am Bahnhof hat direkte Auswirkungen auf die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad (Umweltverbund)

5.) Weberstraße

- Direkte Anbindung ohne Querung an der Kreuzung Stedinger Straße in die Nordwollestraße
- Durchgängige Radroute vom Bahnhof bis Heidkrug [Route 6] (siehe VEP 2014)

6.) Kreuzung Stedinger Straße

- Neuinstallation einer Fahrradampel (STVO 2013/ Übergangsfrist 2016 abgelaufen)
- Rote Markierung auf Fahrbahn (Fahrradsymbol)

7.) Nordwollestraße

- Zunächst verkehrsberuhigter Bereich (Shared Space) bis „Am Wollepark“ einrichten
- danach Fahrradstraße bis Heidkrug über Fichtenstraße bis Heidkruger Weg [Route 6] (VEP 2014)
Die Ausweisung der Nordwollestraße als **<Fahrradstraße>** wurde grundsätzlich vom Rat beschlossen
(Zurück auf der Weberstraße / Am Wehrhahn bis zur G.-Hauptmann-Str.

8.) Gerhart-Hauptmann-Straße / Am Wehrhahn

- Ab Bruno Kleine wird der Radweg auf die Fahrbahn geführt!
Gefahrenstelle! ← (Ausführungshinweise siehe hierzu „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAST, 2006, Seite 85)
- Linksabbiegende Radfahrer an der Einmündung Mühlenstraße haben hier die Wahl sich:
 - a.) auf der Fahrbahn aufzustellen - direktes Linksabbiegen, oder
 - b.) sehr umständlich über zwei Fußgängerampeln zu schieben.Besser: Markierung mit Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn mit Aufstellfläche vor dem Kfz-Verkehr auf der Gerhart-Hauptmann-Straße einrichten.

8a) Verkehrsnetzergänzung: Altes Jutegleis bis Mühlenstraße

- Radwegtrasse bis zur Mühlenstraße und weiter mit linksseitigem Radweg bis zur Louisenstraße (Einmündung in späteren Kreisverkehr möglich) (siehe VEP 2014, Nord-Süd-Durchfahrt
Screenline-Nord =503 Radfahrer/7h beide Richtungen)

9.) Kreuzung Mühlenstraße

- Kennzeichnung verbessern, Sicherheitsgewinn für den Radfahrer
Radwegfurten durch rote Markierung der Radwegfurten

10.) Kreuzung Mühlenstraße / Louisenstraße

- Der Radweg auf der Louisenstraße , in Richtung Stadtzentrum, JHD ist aktuell viel zu schmal, Gehweg ebenso, (Gem. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) liegt die Normbreite für einseitig geführte Rad- und Gehwege bei jeweils bei jeweils 1,50m und einem Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn von 0,60m.
- Der VEP 2014 empfiehlt die Einrichtung einer Fahrradstraße um
- Eine normenkonforme Planung und bedarfsgerechte Ausführung lässt sich gibt der vorhandene Straßenraum in keinem Fall her.

11.) Ludwig-Kaufmann-Straße

- Auf der Ludwig-Kaufmann-Straße wird der Radweg auf die Fahrbahn geführt! Die Markierung auf der Fahrbahn ist völlig unzureichend.
Gefahrenstelle! ←
- Ein rot markierter Fahrradstreifen bis zur Oldenburger Straße mit Warnhinweisen für den Autoverkehr ist dringend erforderlich! Einrichtung von <Tempo 30> um Radfahrern auf dem Fahrradradweg mehr Sicherheit zu geben
- Verkehrslenkung des Radverkehrs in Richtung Deichhorst / BBS 2 über die a) Marktstraße und b) zur Oldenburger Straße <Fahrrad-Wegweisung> (siehe Oldenburger Straße, 11a)
- Vorschlag: Verkehrsraum umgestalten, Mischverkehr einrichten <Shared-Space> ab Hauptpost bis zur Oldenburger Straße

11a) Oldenburger Straße ab Marktstraße

- Fortsetzung einer Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes nach den Gesichtspunkten von <Shared-Space> durch Abbau von Verkehrsregeln hin zu einer besseren " Mobilitätskultur", zu mehr Respekt und, mehr Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern, zu deutlich weniger aggressivem Verhalten im Straßenverkehr.
Vorschlag: Die Umgestaltung des Straßenraumes von der Marktstraße bis zur Einmündung Rud.-K.-Straße.
Hier könnte der Radverkehr gut durch einen Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt werden (Verkehrsdichte < 800 Fahrz./Tag) bei Rücknahme der Linksabbiegespur an der Marktstraße wäre dies möglich. Folge dessen erhalten die Fußgänger im Seitenraum eine komfortablere Bewegungsfläche. Davon würde auch der dort ansässige Einzelhandel profitieren. Der Radfahrstreifen für Radfahrer mündet stadtauswärts an der Rudolf-Königer-Straße in einer Aufstellfläche für die linksabbiegenden Radfahrer in Richtung Burggrafendamm.

Siehe VEP 2014 Maßnahmen Abb. 8.14 / <Fahrradstraße>

12. Einmündung Rudolf.-Königer-Straße

Die Situation für Linksabbiegende Radfahrer ist aktuell verwirrend, komplex und für den Radfahrer hoch gefährlich. *Gefahrenstelle!* ←

- Vorschlag A: Einrichten einer vollständigen LSA mit vorgezogener Ampelposition in der Oldenburger Straße
- Vorschlag B: Einrichten einer Fahrradschleuse mit Radfahrstreifen auf der Fahrbahn für linksabbiegende Radfahrer in Richtung Rudolf-Königer-Straße
- Vorschlag C: Einrichtung eines Kreisverkehrs, der klare Fahrabläufe für alle Verkehrsteilnehmer anbietet

13. Am Stadtgraben

Aktuelle Situation: Die Straße ist nur für Bus und Taxi freigegeben. Radfahrer mit Ziel Zentrum/ Markt sind gezwungen den Umweg über die Straße „Am Stadtwall“ zu nehmen (siehe Am Stadtwall, Nr.14).

- Freigabe der Fahrbahn für den Fahrradverkehr in beide Richtungen unter dem in § 1 StVO festgeschriebenen „Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme“. Zusatzschild „Radfahrer frei“ anbringen

14. Am Stadtwall (Schülerverkehre)

Aktuelle Situation: Der Radverkehr von und nach Richtung Süden über die Straße „An den Graften“ ist erheblich (1.107 Radfahrer/ 7h, beide Richtungen, VEP 2014)

Radfahrer befahren häufig rechtswidrig auf dem Gehweg und nehmen den Fußgängern den ohnehin eingeschränkten Verkehrsraum. Unübersichtlich wird die Verkehrslage durch die zahlreichen Bus-Haltestellen. Im gesamten Bereich der Straßen Stadtgraben und Stadtwall finden Radfahrer eine unklare Verkehrssituation vor. Hinter dem Zebrastreifen taucht dann ein Schild „Radfahrer frei“ auf. Das bedeutet, das Radfahrer hier eigentlich die Fahrbahn benutzen dürfen/ müssen, was sie wie oben beschrieben selten tun.

- Vorschlag: Eindeutige Verkehrsführung für den Fahrradverkehr auf der Straße „Am Stadtwall“ mit <Fahrradstreifen> und Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn herstellen.

15. Neues City-Parkhaus

- Radverkehr-Zufahrt zum Neuen City-Parkhaus mit Fahrradparken und Gepäckschließanlagen, Serviceangebote, E-Bike-Ladestationen, Wegweisung (Fahrrad-Leitsystem!) zu einer möglichen Fahrrad-Servicestation.