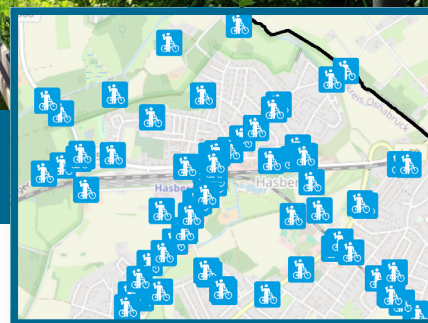
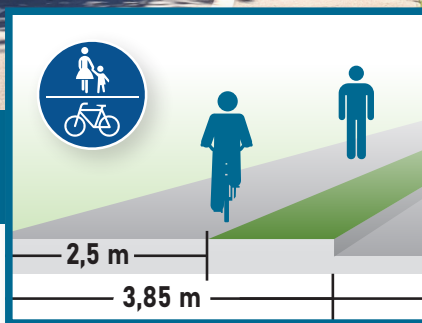
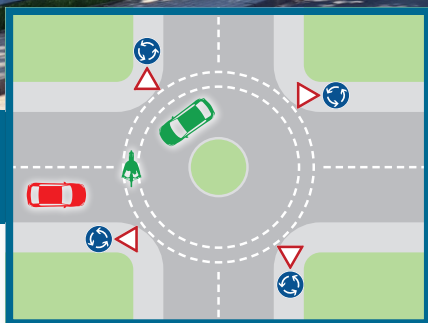
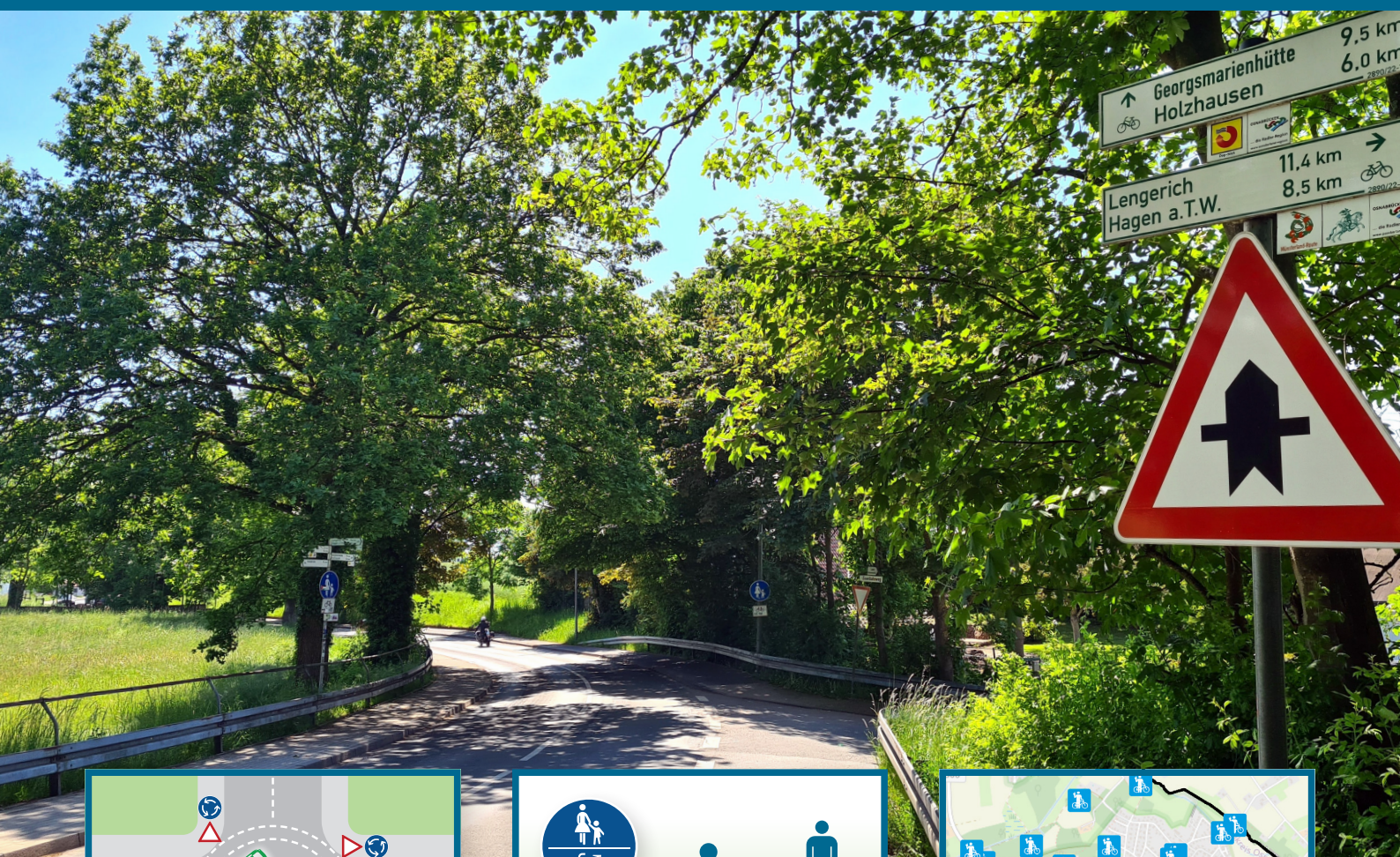


Gemeinde Hasbergen



Titelbild: Gemeinde Hasbergen

Erstellt durch:



Ge-Komm GmbH
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur
Bahnhofstraße 2
49324 Melle
Tel.: 05422 98151-60
E-Mail: info@ge-komm.de
Internet: www.ge-komm.de

Gefördert durch:



**LEADER-Region
Hufeisen**



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**



Niedersachsen

Im Auftrag von:



Melle, im Mai 2026



Anm.: Aus Gründen der leichten Lesbarkeit wird in dem vorliegenden Bericht die gewohnte männliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen Geschlechts, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage und Zielsetzung	2
2. Arbeitsschritte und zeitlicher Ablauf	3
2.1 Grundlageninformationen	3
3. Vorgehensweise zur Bestandserfassung und Analyse	4
3.1 Anforderungen an die Analyse von Radverkehrsnetzen	5
3.2 Anforderungen an die Verkehrszählung	6
3.3 Anforderungen an die Analyse des ruhenden (Rad-)Verkehrs	8
3.4 Touristisches Radverkehrsnetz	12
3.5 Points of Interest	13
3.6 Alltagsradwegenetz	15
3.7 Bestand auf der Schulstraße	16
4. Grundlagen für die Führung von Radverkehr	17
4.1 Verkehrszeichen mit Bedeutung für Radfahrende	17
4.2 Übersicht elektrisch angetriebener Fahrzeugtypen	24
4.3 Fahrradstraßen	26
4.4 Regelungen im Kreisverkehr	33
4.5 Regelungen auf Fußgängerüberwegen	39
4.6 Führungsformen des Radverkehrs	40
4.6.1 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen	44
4.6.2 Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten	54
4.6.3 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	54
4.7 Radverkehr auf Wirtschaftswegen	55
5. Förderung	59
6. Bürgerbeteiligung	61

7. Ergebnisse	64
7.1 Netzkonzeption/Netzanalyse	65
7.1.1 Gemeindeweites Radverkehrsnetz	67
7.1.2 Schulstraße mit Verkehrszählungen	69
7.1.3 Gesamtkonzept Schulstraße	72
7.2 Maßnahmen	73
7.2.1 Priorisierte Handlungsfelder – Grundsätze für Standardlösungen	73
7.2.2 Radverkehrsführung außerorts	73
7.2.3 Radschnellverbindungen	75
7.2.4 Visionäre Verbindungen	77
7.2.5 Skizze – Radverkehrsführung Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Holzhauser Straße	78
7.2.6 Radverkehrsführung innerorts	79
7.2.7 Kreisverkehrsplätze	85
7.2.8 Querungshilfen	86
7.2.9 Einmündungsbereiche von Zweirichtungsradwegen	89
7.2.10 Unfallauswertung im Radverkehr	93
7.2.11 Fahrradstraßen innerorts	97
7.2.12 Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen außerorts	98
7.2.13 Umlaufsperrern und Poller	99
7.2.14 Beleuchtung	101
7.2.15 Brückenbauwerke	104
7.2.16 Ausreichende Breite	105
7.2.17 Abstellanlagen	105
8. Maßnahmenkatalog	106
9. Weitere Schritte / Umsetzung	112
10. Anhang	113
10.1 Digitale Maßnahmenkarte	113
10.2 Medienberichte	114

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Erfassungsfahrzeuge Ge-Komm GmbH (Foto: Ge-Komm GmbH)	4
Abb. 2: Visuelle Zustandserfassung (Grafik: Ge-Komm GmbH)	4
Abb. 3: Erfassung von Radverkehrsanlagen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	5
Abb. 4: Methoden und Technologien der Datenerfassung (Grafiken: Ge-Komm GmbH)	6
Abb. 5: Muster – Zählblatt Verkehrszählung im Querschnitt (Quelle: Ge-Komm GmbH)	7
Abb. 6: Manuelle Erfassung (Grafik: Ge-Komm GmbH)	7
Abb. 7: Anforderungen an Abstellanlagen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	8
Abb. 8: Schlecht einsehbare, unbeleuchtete Radabstellanlage (Grafik: Ge-Komm GmbH)	9
Abb. 9: Vergleich gut und schlecht erreichbare Radabstellanlagen (Grafiken: Ge-Komm GmbH)	9
Abb. 10: Beleuchtete Radabstellanlage (Grafik: Ge-Komm GmbH)	9
Abb. 11: Abschließbare Radabstellanlage (Grafik: Ge-Komm GmbH)	10
Abb. 12: Automatisiertes Fahrradparkhaus (Grafik: Ge-Komm GmbH)	10
Abb. 13: Neu errichtetes Fahrradparkhaus am Bahnhof Osnabrück Altstadt (Foto: Ge-Komm GmbH)	10
Abb. 14: Mitarbeitende der Ge-Komm GmbH mit E-Bike Ladestation (Foto: Ge-Komm GmbH)	11
Abb. 15: E-Bike-Ladestation mit Schutzhaube (Foto: ONgineer GmbH)	11
Abb. 16: Blick vom Aussichtspunkt „Schöne Aussicht“ (Foto: Gemeinde Hasbergen)	13
Abb. 17: Führung durch den Silberseestollen (Foto: Natur- und Geopark TERRA.vita)	13
Abb. 18: Christuskirche Hasbergen (Foto: Jojeska, CC0, via Wikimedia Commons)	14
Abb. 19: Pumpstation des Augustaschachts Ohrbeck (Foto: N9713, CC BY-SA 4.0 < https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/ >, via Wikimedia Commons)	14
Abb. 20: Geologischer Lehrpfad Hügge (Foto: Natur- und Geopark TERRA.vita)	14
Abb. 21: Wasserturm Hasbergen (Foto: Gemeinde Hasbergen)	15
Abb. 22: Naturbad Hasbergen (Foto: Naturbad Hasbergen e. V.)	15
Abb. 23: Zuordnung der Verkehrszeichen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	17
Abb. 24: Übersicht elektronisch angetriebener Fahrzeugtypen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	24
Abb. 25: Fahrbahnmarkierung Fahrradstraße (Foto: Ge-Komm GmbH)	26
Abb. 26: Beschilderung Fahrradstraße (Foto: Ge-Komm GmbH)	26
Abb. 27: Fahrradstraße – Anlieger frei (Foto: Ge-Komm GmbH)	26
Abb. 28: Fahrradstraße mit unterschiedlicher Freigabe für diverse Kraftfahrzeuge (Fotos: Ge-Komm GmbH)	27
Abb. 29: Titelblatt „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ (Quelle: difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis)	27
Abb. 30: Fahrradstraße ohne Zusatzzeichen (Grafik: Ge-Komm-GmbH)	28
Abb. 31: Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Kraftfahrzeuge frei“ (Grafik: Ge-Komm-GmbH)	28
Abb. 32: Sicherheitsabstand bei Längsparkstreifen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	29
Abb. 33: Sicherheitsabstand bei Querparkstreifen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	29
Abb. 34: Typische „Dooring“-Situation: ein unachtsam aussteigender Pkw-Fahrer (Grafik: Ge-Komm GmbH)	30
Abb. 35: Vermeidung eines Unfalls durch auf der Fahrbahn markierter „Dooring-Zone“ (Grafik: Ge-Komm GmbH)	30
Abb. 36: Fahrradstraße auf einem Wirtschaftsweg (Fotos: Ge-Komm GmbH)	31
Abb. 37: Kennzeichnungen von Fahrradzonen (Fotos: Ge-Komm GmbH)	32
Abb. 38: Klassischer Kreisverkehr (Grafik: Ge-Komm GmbH)	33
Abb. 39: Kreisförmiger Knotenpunkt (Grafik: Ge-Komm GmbH)	34
Abb. 40: Fußgänger im Kreisverkehr (Grafik: Ge-Komm GmbH)	35
Abb. 41: Radverkehr im/am Kreisverkehr (Grafik: Ge-Komm GmbH)	36
Abb. 42: Begleitender Fahrradweg (Foto: Ge-Komm GmbH)	37
Abb. 43: Radverkehr auf den Kreisverkehr begleitenden Fahrradwegen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	37
Abb. 44: Fahrradweg vor dem Kreisverkehr (Grafik: Ge-Komm GmbH)	38
Abb. 45: Regelungen für Radfahrende auf Fußgängerüberwegen (Grafiken: Ge-Komm GmbH)	39
Abb. 46: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, Adaption: Ge-Komm GmbH)	41
Abb. 47: Führungsformen des Radverkehrs gemäß ERA 2010 (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	42
Abb. 48: Beispielhafte Führungsformen des Radverkehrs (Grafik: Ge-Komm GmbH)	43
Abb. 49: Breiten und Anlagentypen gemäß ERA 2010 (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	45

Abb. 50: Bauliche Radwege (einseitig, beidseitig) (Grafik: Ge-Komm GmbH)	46
Abb. 51: Zweirichtungsradwege (einseitig, beidseitig) (Grafik: Ge-Komm GmbH)	47
Abb. 52: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr (Quelle: ERA 2010, Adaption: Ge-Komm GmbH)	48
Abb. 53: Gemeinsamer Geh- und Radweg/Gehweg Radfahrer frei (Grafik: Ge-Komm GmbH)	48
Abb. 54: Radfahrstreifen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	49
Abb. 55: Schutzstreifen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	50
Abb. 56: Piktogramme (Grafik: Ge-Komm GmbH)	51
Abb. 57: Adaptiert von Ge-Komm GmbH (Quelle: Uni Wuppertal & TU Dresden 2021)	52
Abb. 58: Piktogrammreihe auf der Tecklenburger Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)	52
Abb. 59: Beispiel für Piktogrammreihen aus Minden (Foto: Ge-Komm GmbH)	53
Abb. 60: Beispiel für Piktogrammreihen aus Minden (Foto: Ge-Komm GmbH)	53
Abb. 61: Beispiel für Piktogrammreihen aus Bad Rothenfelde (Foto: Ge-Komm GmbH)	53
Abb. 62: Änderung der StVO (Text: ADFC, Foto: Ge-Komm GmbH)	55
Abb. 63: Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten (Quelle: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege 2016)	55
Abb. 64: Rücksicht macht Wege breit (Foto: Ge-Komm GmbH)	56
Abb. 65: Fahrradstraße auf einem Wirtschaftsweg (Foto: Ge-Komm GmbH)	56
Abb. 66: Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen (Fotos: Ge-Komm GmbH)	57
Abb. 67: Treckerschleuse (Foto/Grafik: Ge-Komm GmbH)	58
Abb. 68: Für das Radverkehrskonzept relevante Förderprogramme (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	60
Abb. 69: Auftaktveranstaltung am 27. Januar 2026 (Foto: Gemeinde Hasbergen)	61
Abb. 70: Analoge Kommentarschild zur Erfassung von Anmerkungen während der Auftaktveranstaltung (Foto: Ge-Komm GmbH)	61
Abb. 71: Infopoint zum Thema Fahrradabstellanlagen während der Auftaktveranstaltung (Foto: Ge-Komm GmbH)	61
Abb. 72: Zweiter Workshop am 21. April 2026 (Foto: Gemeinde Hasbergen)	61
Abb. 73: Abstimmung über die vorliegenden Maßnahmen beim 2. öffentlichen Workshop am 21. April 2026 (Foto: Ge-Komm GmbH)	61
Abb. 74: Räumliche Verteilung eingegangener Kommentare im Rahmen des Bürgerdialog-Portals (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: OpenStreetMap)	62
Abb. 75: Schaltfläche für den Projektzugang (Grafik: Ge-Komm GmbH)	63
Abb. 76: Top 10 der Kommentare aus der Bürgerbeteiligung (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	64
Abb. 77: Luftliniennetz für die Gemeinde Hasbergen gemäß RIN 2008 (Grafik: Ge-Komm GmbH)	65
Abb. 78: Erarbeitung einer Luftlinienanalyse (Grafik: Ge-Komm GmbH)	66
Abb. 79: Radwegführungen in der Gemeinde Hasbergen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	67
Abb. 80: Standorte der Zählstationen an der Schulstraße (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: Google, Airbus)	69
Abb. 81: Ergebnis der manuellen Zählungen (Quelle: Gemeinde Hasbergen)	70
Abb. 82: Ergebnis der maschinellen 24-Stunden-Zählung (Grafik: Ge-Komm GmbH)	71
Abb. 83: Lückenschlussanalyse (Grafik: Ge-Komm GmbH)	74
Abb. 84: Verkehrszeichen Radschnellverbindung	75
Abb. 85: Radschnellweg Belm – Osnabrück (Fotos: Ge-Komm GmbH)	76
Abb. 86: Deckblatt H RSV von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)	76
Abb. 87: Anbindung an die „Alte Tecklenburger Straße“ (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: Google, Airbus)	77
Abb. 88: Umgehung „Hauptstraße“/Anbindung „Jahnstraße“ (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: Google, Airbus)	77
Abb. 89: Skizze – Radverkehrsführung Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Holzhauser Straße (Grafik: Ge-Komm GmbH)	78
Abb. 90: Hauptstraße / Einmündung An der Feldriede (Foto: Ge-Komm GmbH)	80
Abb. 91: Schulstraße / Einmündung Berliner Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)	80
Abb. 92: Endender Radweg an Tecklenburger Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)	80
Abb. 93: Geschützter Übergang auf die Fahrbahn (Foto: Lüft GmbH)	80
Abb. 94: Geschützter Übergang auf die Fahrbahn (Foto: Leitfaden Sofortmaßnahmen AGFS – Erstveröffentlichung innerhalb der Loseblattsammlung 05/2024 – Foto Straßen.NRW)	80
Abb. 95: Prüfschema innerorts (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	82

Abb. 96: Anwendung der Belastungsbereiche gemäß ERA 2010 (Grafik: Ge-Komm GmbH)	83
Abb. 97: Kreisverkehrsplätze in der Gemeinde Hasbergen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	85
Abb. 98: KVP Tecklenburger Str. / Hauptstr. (Foto: Ge-Komm GmbH)	85
Abb. 99: KVP Tecklenburger Str. / Hauptstr. (Foto: Ge-Komm GmbH)	85
Abb. 100: Bevorrechtigung von Hauptverbindungen des Radverkehrs (Foto: Ge-Komm GmbH)	87
Abb. 101: Tecklenburger Straße / Am Hüvel (Foto: Ge-Komm GmbH)	87
Abb. 102: Holzhauser Straße / Hellerner Weg (Foto: Ge-Komm GmbH)	87
Abb. 103: Einmündungsbereich Holzhauser Straße / Brockmannweg (Foto: Ge-Komm GmbH)	88
Abb. 104: Einmündungsbereich Hauptstraße / An der Feldriede (Foto: Ge-Komm GmbH)	88
Abb. 105: Einmündungsbereich Hauptstraße / Am Sportplatz (Foto: Ge-Komm GmbH)	88
Abb. 106: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg Hauptstraße / Kiefernweg (Foto: Ge-Komm GmbH)	89
Abb. 107: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg Hauptstraße / An der Feldriede (Foto: Ge-Komm GmbH)	90
Abb. 108: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg Osnabrücker Straße / Roter Berg (Foto: Ge-Komm GmbH)	90
Abb. 109: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg Holzhauser Straße / Mühlenweg (Foto: Ge-Komm GmbH)	90
Abb. 110: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg Hauptstraße / Total Tankstelle (Foto: Ge-Komm GmbH)	90
Abb. 111: Beidseitig freizuhaltende Sichtdreiecke (Grafik: Ge-Komm GmbH)	91
Abb. 112: Halt erforderlich? (Grafik: Ge-Komm GmbH)	91
Abb. 113: Vorankündigung der Vorfahrtsregelung (Grafik: Ge-Komm GmbH)	91
Abb. 114: Freie Sicht auf Augpunkthöhe (Grafik: Ge-Komm GmbH)	92
Abb. 115: Erforderliche Sichtweiten (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	92
Abb. 116: Nutzungsweise des Ge-Komm-Sichtdreieck-Checks (Grafik: Ge-Komm GmbH)	92
Abb. 117: Auswertung der Unfälle mit Radbeteiligung in Hasbergen (Quelle: Polizeidienststelle Osnabrück)	93
Abb. 118: Unfallorte der Jahre 2014–2025 (Quelle: Statistisches Bundesamt 2024/Polizeidienststelle Osnabrück/Hintergrund: OpenStreetMap)	94
Abb. 119: Anzahl der Radunfälle in den Jahren 2014–2025 sortiert nach Unfalltypen (Grafik: Ge-Komm GmbH, Quelle: Polizeidienststelle Osnabrück)	95
Abb. 120: Auffällige Unfalllagen in Hasbergen in Überlagerung mit der Radverkehrsmenge gem. Stadtradeln 2025 (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	96
Abb. 121: Fahrradstraße – Anlieger frei (Foto: Ge-Komm GmbH)	97
Abb. 122: Poller im Gemeindegebiet (Foto: Ge-Komm GmbH)	99
Abb. 123: Poller im Gemeindegebiet (Foto: Ge-Komm GmbH)	99
Abb. 124: Umlaufsperr im Gemeindegebiet (Foto: Ge-Komm GmbH)	99
Abb. 125: Umlaufsperr gemäß ERA 2010 [Bemaßung abhängig von Wegbreite – siehe Abb. 127] (Grafik: Ge-Komm GmbH)	100
Abb. 126: Beispiele geeigneter Lösungen aus anderen Kommunen (Fotos: Ge-Komm GmbH)	100
Abb. 127: Bemaßung von Umlaufsperrn laut ERA 2010 (Foto: Ge-Komm GmbH)	100
Abb. 128: Radweg mit „mitlaufender Wegebeleuchtung“ (Grafik: Ge-Komm-GmbH)	102
Abb. 129: PIR-Sensor erfasst die vom Radfahrer abgegebene Körperwärme/Infrarotstrahlung (Grafik: Ge-Komm GmbH)	102
Abb. 130: Radargerät erkennt Radfahrer durch ausgesendete und reflektierte Radarwellen (Grafik: Ge-Komm GmbH)	102
Abb. 131: Vor- und Nachteile Radwegebeleuchtung (Tabelle: Ge-Komm GmbH)	103
Abb. 132: Brückenbauwerk über die Bahnlinie in Richtung Alte Tecklenburger Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)	104
Abb. 133: Brückenbauwerk über die Bahnlinie in Richtung Alte Tecklenburger Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)	104
Abb. 134: Brückenbauwerk Schulstraße (Foto: Ge-Komm GmbH)	104
Abb. 135: Brückenbauwerk mit Radroute über die Autobahn (Foto: Ge-Komm GmbH)	104
Abb. 136: Auszug aus Maßnahmenkarte (Screenshot: www.radwegekonzept.de)	113
Abb. 137: Medienbericht (Quelle: hasbergen.de am 14. April 2026)	114
Abb. 138: Medienbericht (Quelle: hufeisen-region.de am 9. Mai 2025)	115
Abb. 139: Medienbericht (Quelle: noz.de am 26. April 2026)	116
Abb. 140: Medienbericht (Quelle: hasbergen.de am 21. Januar 2026)	117
Abb. 141: Medienbericht (Quelle: NOZ vom 18. Februar 2026)	118

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Allgemein

Radfahren erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Steigende Verkaufszahlen, vor allem von Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung, bestätigen diesen Trend. Insbesondere durch elektrisch unterstützende Antriebe erhöhen sich die Reichweiten und Geschwindigkeiten von Radfahrenden. Längere Wegstrecken und Steigungen lassen sich einfacher zurücklegen als zuvor, sodass das Fahrrad als alternative Mobilitätsform stärker an Bedeutung gewinnt. Dementsprechend ergibt sich ein neuer Aktionsradius.

Im Rahmen der Verkehrswende sollen mittels einer Umgestaltung des Verkehrssystems ein Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität gelingen und alternative Mobilitätsformen in den Vordergrund gerückt werden. Durch einen

Mentalitätswandel in der Bevölkerung soll der Anteil des PKW-Verkehrs reduziert und im gleichen Zuge der Anteil des ÖPNV sowie des Radverkehrs erhöht werden. Der steigende Fahrradanteil trägt dazu bei, die genannten Ziele zu erreichen. Eine emissionsarme Art der Fortbewegung begünstigt positive Auswirkungen auf das Klima.

Dementsprechend kann das Fahrrad zur rückläufigen Entwicklung der hohen Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors beitragen. Zur Erreichung von Klimazielen fördert der Umstieg auf Muskelmobilität nicht nur die Gesundheit, sondern reduziert u. a. Verkehrsstaus und Luftverunreinigungen.

Zielsetzung der Gemeinde Hasbergen

Die Gemeinde Hasbergen möchte den Trend des steigenden Fahrradanteils im Straßenverkehr nutzen und Möglichkeiten für die Bürger optimieren, mit dem Rad täglich zur Arbeit zu pendeln, Einkäufe zu erledigen, Schulwege anzutreten und die Region zu Naherholungszwecken zu erkunden. Insbesondere spielt dabei die Anbindung zur Stadt Osnabrück eine große Rolle.

Die Fortbewegung in ländlichen Räumen ist vielerorts noch stark auf den motorisierten Individualverkehr (oft PKW) ausgerichtet. In der Gemeinde Hasbergen erfordert die Mobilitätsplanung eine differenzierte Betrachtung, da spezifische lokale Rahmenbedingungen das Verkehrsverhalten maßgeblich prägen. Dazu zählt das reliefreiche Gelände am Übergang zum Teutoburger Wald. Auch wenn die Höhenunterschiede innerhalb des Gemeindegebietes moderat ausfallen, gewinnt die Förderung der E-Mobilität an strategischer Bedeutung.

Als Pendlergemeinde ist Hasbergen zudem eng mit dem Oberzentrum Osnabrück verflochten. Die Gewährleistung sicherer und zügiger Verbindungen auf dieser Hauptachse ist essentiell, um den Radverkehr über die Gemeindegrenzen hinaus zu stärken und eine leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Auf lokaler Ebene liegt der Fokus zudem auf der Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf Schulwege und die Anbindung an öffentliche Einrichtungen. Hierbei gilt es, Gefahrenpunkte im Straßenraum systematisch zu entschärfen, um die Sicherheit zu erhöhen und den „Elterntaxi“-Verkehr zu reduzieren – hier wird ein besonderes Augenmerk auf die Schulstraße gelegt. Ergänzend

dazu fungiert der Bahnhof Hasbergen als zentraler Knotenpunkt.

In dem Klimaschutzkonzept der Gemeinde Hasbergen ist die Förderung des Radverkehrs als Maßnahme mit sehr hoher Priorität dargestellt. Sie beinhaltet die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und die Verbesserung der Radinfrastruktur, wodurch Verkehr auf das Fahrrad verlagert werden soll. Vor diesem Hintergrund hat sich die Gemeinde Hasbergen im Jahr 2025 dazu entschlossen, ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Als externer Dienstleister wurde die Ge-Komm GmbH – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle mit entsprechenden Leistungen beauftragt. Das Projekt erhält zudem eine Zuwendung im Rahmen der LEADER-Förderung.

Das Radverkehrskonzept soll der Gemeinde Hasbergen zukünftig als Leitfaden und planerische Grundlage für die kommenden Jahre dienen. Dem Landkreis Osnabrück liegt ein neu erstelltes Radverkehrskonzept zugrunde, welches eine koordinierte Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht und zur Stärkung der überregionalen Wegeverbindungen beiträgt. Dieses wurde entsprechend berücksichtigt.

Im Rahmen der Konzepterstellung für die Gemeinde Hasbergen wurde das bestehende Radverkehrsnetz systematisch erfasst und analysiert, sodass das Ziel zur Stärkung des Radverkehrs unter Verwendung der umfassenden Datengrundlage besser erreicht werden kann. Dabei wurden u. a. auch Gefahrenstellen lokalisiert. Anhand eines sog. Luftliniennetzes (bzw. Wunschliniennetzes) werden fehlende Lückenschlüsse aufgezeigt.

Bei der Bearbeitung wurde besonderer Wert auf eine umfassende Bürgerbeteiligung gelegt. Über das Bürgerdialog-Portal www.radwegekonzept.de hatten Bürger sowie Verbände und Vereine die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen.

In die Konzepterarbeitung konnten auch die Erkenntnisse der kreisweiten Untersuchung „Moin. Mobilität nachgefragt“ des Landkreises Osnabrück zum Thema Mobilität einfließen. Die Untersuchung zeigt u. a. auf, dass etwa bei der Hälfte der Kreisstraßen im gesamten Landkreis Osnabrück bauliche Radwege fehlen. Zudem wurde auch die

Qualität der Radwege bemängelt. Die Untersuchung hat ergeben, dass das Kraftfahrzeug die am häufigsten genutzte Mobilitätsform im Landkreis Osnabrück darstellt. Demgegenüber wurden nur 7 % der Radverkehrsinfrastruktur des Landkreises Osnabrück als sehr gut, 47 % als eher gut, 39 % als eher schlecht und 7 % als schlecht bewertet. Die Bereitschaft der Bevölkerung im Landkreis Osnabrück das Fahrrad häufiger zu nutzen ist hoch und liegt bei etwa 84 % der Befragten, unter der Voraussetzung, dass die gewünschten Maßnahmen umgesetzt werden.

Quelle: Moin. Mobilität nachgefragt 2022

2. Arbeitsschritte und zeitlicher Ablauf

Nach Auftragserteilung des Radverkehrskonzeptes durch die Gemeinde Hasbergen im Jahr 2025 folgten eine Vor-Ort-Erfassung der Radverkehrsführungen sowie eine Unfallanalyse. Nach Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung fand im Zeitraum Januar 2026 bis März 2026 eine mehrwöchige öffentliche Bürgerbeteiligung statt, inkl. eines öffentlichen Workshops am 27. Januar 2026 im Bürgersaal der Gemeinde Hasbergen. Am 19. März 2026 wurde von der Gemeindeverwaltung ein Behördentermin mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, dem Landkreis Osnabrück, den Nachbarkommunen sowie der Polizei durchgeführt. Ein zweiter öffentlicher Workshop am 21. April 2026 bot den Bürgern eine weitere Gelegenheit, sich einzubringen. Zum Abschluss des Konzeptes erfolgten am 22. Juni 2026 die Vorstellung der Ergebnisse im Fachausschuss sowie am 29.

Juni 2026 der einstimmige Beschluss zur Umsetzung durch den Rat der Gemeinde Hasbergen. Im Rahmen der Konzepterstellung wurde ein besonderes Augenmerk auf die Schulstraße gelegt. Bereits seit Jahren ist die Schulstraße sowohl hinsichtlich des Radverkehrs als auch hinsichtlich des allgemeinen Verkehrs (ÖPNV, Eltern-Taxi, „Laufbus“) ein herausforderndes Thema. Anlässlich der Novellierung der Straßenverkehrsordnung wurden die Handlungsmöglichkeiten hinsichtlich einer Verbesserung der Verkehrssituation auf der Schulstraße bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes überprüft und diskutiert sowie eine Verkehrszählung durchgeführt. Dieser Prozess und die Überlegungen zur verkehrsbehördlichen Neuausrichtung werden in den Kapiteln „3.7 Bestand auf der Schulstraße“, „7.1.2 Schulstraße mit Verkehrszählungen“ sowie „7.1.3 Gesamtkonzept Schulstraße“ detailliert ausgeführt.

2.1 Grundlageninformationen

Für die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wurden relevante Grundlagen genutzt, die z. T. neu erhoben werden mussten. Die Grundlagen umfassen im Wesentlichen folgende Inhalte:

- Amtliche Geobasisdaten (ALKIS/ATKIS/Orthophotos etc.)
- Vorhandene und geplante touristische Radrouten
- Bestandsdaten zu Radwegen (Breiten, Bauzustände, Oberflächenbefestigungen u. a.)
- Daten zu Radverkehrsunfällen (2014–2025)
- Verkehrsstärken des Radverkehrs im Rahmen des „Stadtradelns“
- Standorte von Schulen und Kindertagesstätten/Kindergärten
- Gesamtkonzept Schulstraße
- Relevante Presseartikel
- Maßnahmen Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Maßnahmen Landkreis Osnabrück
- Eigenrecherche
- Auswertung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung
- Einbeziehung des Radverkehrskonzeptes vom Landkreis Osnabrück
- Ergebnisse durchgeführter Verkehrszählungen
- Ergebnisse MOIN+ Landkreis Osnabrück
- Straßenplanungen der Gemeinde Hasbergen
- Vorschläge ProFahrrad

3. Vorgehensweise zur Bestandserfassung und Analyse

Basierend auf der Geobasisdatengrundlage erfolgte im Rahmen einer mehrtägigen Bereisung eine intensive Inaugenscheinnahme der Wege direkt in der Örtlichkeit. Im Zuge der Vor-Ort-Erfassung wurde ein Geoimaging durchgeführt und den einzelnen Fotopunkten Geokoordinaten zugewiesen.

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes hat die Ge-Komm GmbH eine visuell sensitive Erfassung und Bewertung der Straßen und Wege durchgeführt. Die Erfassung der Radwege fand mittels eines Fahrrads oder nach Bedarf durch den Einsatz eines Pkw statt. Alle Daten wurden vor Ort mittels Tablet-Outdoor-Lösung digital erfasst.

Der Aufruf der einzelnen Fotos erfolgt durch Anklicken des jeweilig zugehörigen Symbols im Geoinformationssystem. Die Anordnung der Symbole erfolgt entsprechend der aufgenommenen und dokumentierten GPS-Koordinaten.

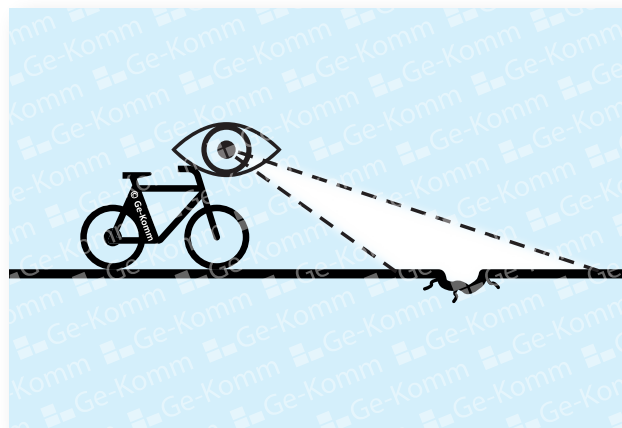


Abb. 2: Visuelle Zustandserfassung (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Die durchgeführte Bereisung stellt keine Streckenkontrolle im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht dar, trotzdem wurden vereinzelt auch Schadensstellen dokumentiert. Die geokodierten Fotos wurden in einem separaten WebGIS-Portal aufbereitet und der Stadtverwaltung bis zum Projektabschluss zur Verfügung gestellt. Der Abrufzeitraum des WebGIS-Portals kann auf Wunsch verlängert werden.



Abb. 1: Erfassungsfahrzeuge Ge-Komm GmbH (Foto: Ge-Komm GmbH)

3.1 Anforderungen an die Analyse von Radverkehrsnetzen

Da Radverkehrsnetze unterschiedlichen Bedürfnissen des Radverkehrs gegenüberstehen, gilt es diese mit geeigneten Mitteln und vorgegebenen Regelwerken zu berücksichtigen. Dementsprechend unterliegen touristische Radverkehrsnetze anderen Anforderungen hinsichtlich der Verkehrsführung und der Erlebnisqualitäten als Alltagsradverkehrsnetze.

Im Radverkehr werden unterschieden:

- *Alltagsnetze für den zielorientierten alltäglichen Radverkehr*
- *Freizeitnetze für den erholungssuchenden Ausflugsradler/Radwanderer*

Für die Abbildung der Quell- und Zielverkehre zu Alltagszwecken bieten sich z. B. die jeweils kürzesten örtlichen Verbindungen an, sodass Siedlungsbereiche und Ortszentren gut vernetzt werden. Demgegenüber ist es für touristische Radrouten von Vorteil, bewusst Umwege über landschaftlich attraktive Verbindungen zu führen, um den Erholungsfaktor zu fördern. Daraus ergibt sich für Kommunen die Notwendigkeit, die unterschiedlichen Bedürfnisse des Radverkehrs sowohl auf den Innen- als auch auf den Außenbereich zu übertragen. Dabei bestehen Unterschiede in der Anwendung von Regelwerken auf Wirt-

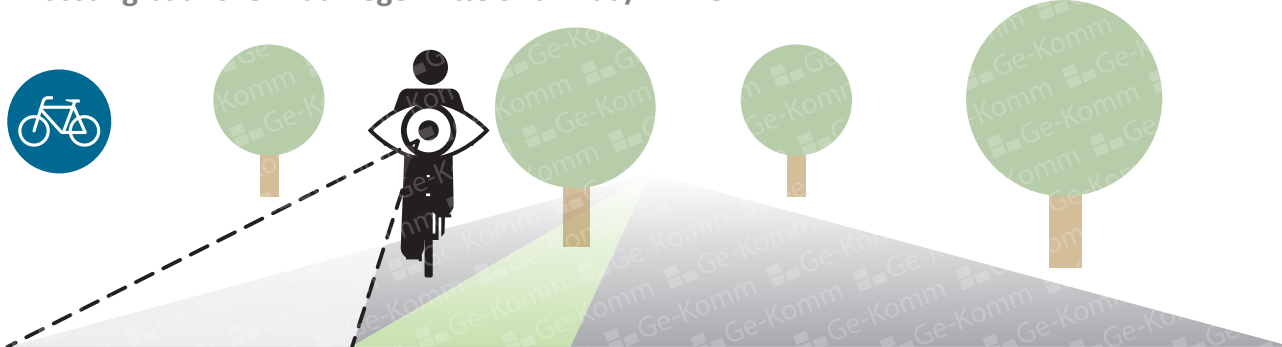
schaftswegen und auf kommunalen Straßen oder klassifizierten Straßen.

Während auf touristischen Radwegen die Erholung im Vordergrund steht, spielt bei Alltagsradwegen der praktische Nutzen eine wichtige Rolle. Aufgrund der erheblichen Unterschiede bei der Verkehrsbelastung durch weitere Verkehrsteilnehmende gelten auf kommunalen Straßen Mindeststandards für Radverkehrsanlagen zur gefahrlosen Radverkehrsführung. Bei Wirtschaftswegen bieten sich andere Führungsformen an, aus denen überwiegend Mischverkehr auf der Fahrbahn resultiert.

Radrouten benötigen darüber hinaus ein Qualitätsmanagementsystem, welches die regelmäßige Kontrolle und Wartung der Infrastruktur beinhalten. Die Erfassung und Digitalisierung der Radwegesituation durch die Ge-Komm GmbH bietet dazu eine gute Datengrundlage.

Zur Erreichung eines durchgängigen, lückenlosen und insgesamt attraktiven Radverkehrsnetzes sollte daher eine Kombination der Bedürfnisse des Tourismus sowie des Alltagsnetzes im Vordergrund stehen. Entsprechend kann die Definition eines Haupt- und Nebennetzes bei der Priorisierung von Maßnahmen und Planungen bzgl. des Radverkehrsnetzes unterstützen.

Erfassung baulicher Radwege mittels Fahrrad/E-Bike



Erfassung von Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn mittels Kfz



Abb. 3: Erfassung von Radverkehrsanlagen (Grafik: Ge-Komm GmbH)

3.2 Anforderungen an die Verkehrszählung

Verkehrszählungen dienen der Ermittlung planungsrelevanter Grundlagendaten für den Ausbau der Infrastruktur und zur Gestaltung von Verkehrsnetzen sowie der Identifizierung überlasteter Verkehrsrouten und der Erarbeitung geeigneter Lösungsansätze.

Für die Durchführung der Zählung wird gemäß EVE 2012 (Empfehlungen für Verkehrserhebungen – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)) zwischen drei Methoden unterschieden:

- **Querschnittszählung:** Erfassung des Verkehrs an einem festen Punkt auf der Straße
- **Knotenpunktzählung:** Zählung von Fahrzeugen an einem Knotenpunkt
- **Netzzählung (Kordonerhebung):** Erfassung von Verkehrsströmen zur Ermittlung von Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr in einem geschlossenen Gebiet

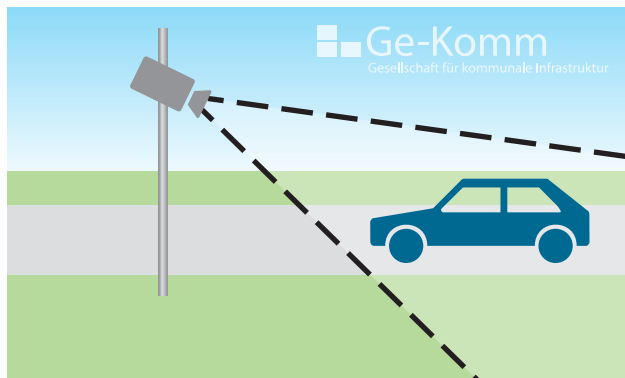
Unabhängig der gewählten Methode enthalten die einschlägigen Regelwerke der FGSV Empfehlungen über die Erhebungsdauer und Zählintervalle, die sowohl für den Kfz- als auch den Radverkehr zu berücksichtigen sind.

Diese Vorgaben können an die spezifischen örtlichen Gegebenheiten angepasst werden (siehe EVE 2012, S. 27 f.).

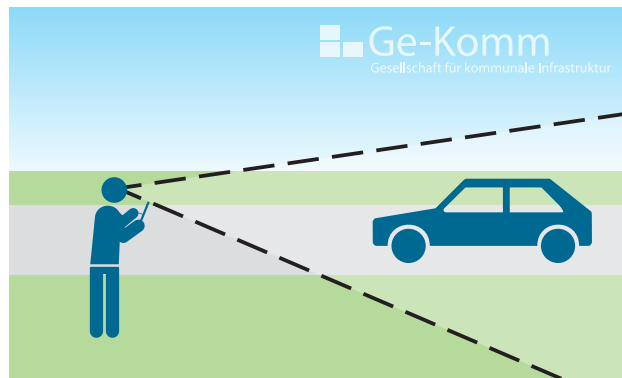
Zudem wird empfohlen, die Fahrzeugarten getrennt zu erfassen (z. B. Pkw, Lkw, Motorrad, Fahrrad usw.) und in Vorbereitung auf die Zählung zunächst spezifische Fahrzeugklassen zu definieren (z. B. Pkw mit Anhänger, Pkw ohne Anhänger und Kleintransporter bis 3,5 t in die Kategorie Pkw). Die Auswahl der zu zählenden Fahrzeugklassen ist nicht festgelegt, sondern in Abhängigkeit von der spezifischen Fragestellung sowie den gewünschten Erkenntnissen durch die Zählung auszuwählen.

Für die Durchführung von Verkehrszählungen kann auf unterschiedliche Methoden und Technologien zurückgegriffen werden. Neben manuellen Zählungen sind automatische Systeme, wie zum Beispiel Induktionsschleifen, Kameras oder Infrarot- bzw. Radarsysteme möglich. Jede Methode weist spezifische Vor- und Nachteile auf, die im Kontext wesentlicher Einflussfaktoren wie bspw. Standortbedingungen, Zeitrahmen oder die Anforderungen an die Genauigkeit abzuwägen sind.

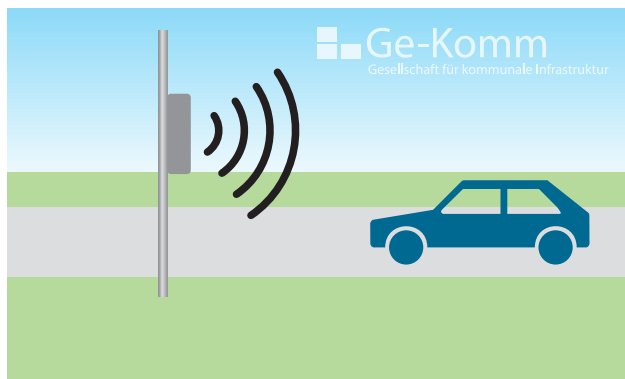
Erfassung mittels Kamera



Manuelle Erfassung



Erfassung mittels Radar



Erfassung mittels Induktionsschleife

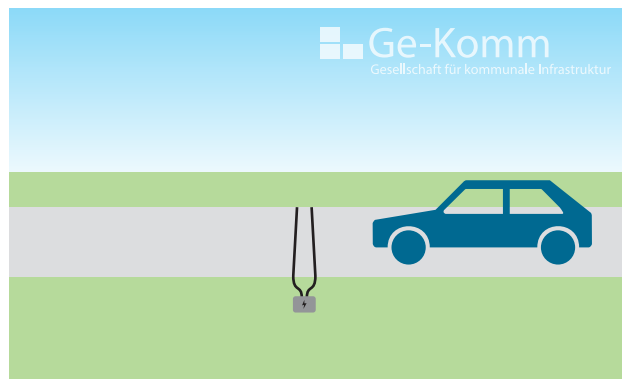


Abb. 4: Methoden und Technologien der Datenerfassung (Grafiken: Ge-Komm GmbH)

Verkehrszählung

Wenn eine Verkehrszählung Bestandteil des Radverkehrskonzeptes ist, wird in Abstimmung mit der Kommune festgelegt, welche Verkehrsarten bei dieser vorrangig zu betrachten sind.

Die FGSV empfiehlt in den einschlägigen Regelwerken, Verkehrszählungen zwischen März und Oktober durchzuführen. Zudem sollte die Verkehrszählung zur Erlangung repräsentativer Ergebnisse werktags von Montag bis Donnerstag erfolgen, wobei Schulferien, Feiertage und besondere Veranstaltungen auszuschließen sind.

Die Zählung in Hasbergen fand schließlich am Donnerstag, den 16. April 2026 unter Verwendung eines Verkehrszählgerätes sowie ergänzender manueller Erfassung statt.

Eine manuelle Zählung kann notwendig werden, da sie eine genauere Differenzierung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer bietet. Automatisierte Systeme wie Kameras oder Sensoren können insbesondere bei der Unterscheidung zwischen Radfahrern und motorisierten Zweiradfahrern aufgrund der sehr ähnlichen Fahrzeuglängen zu Ungenauigkeiten führen.

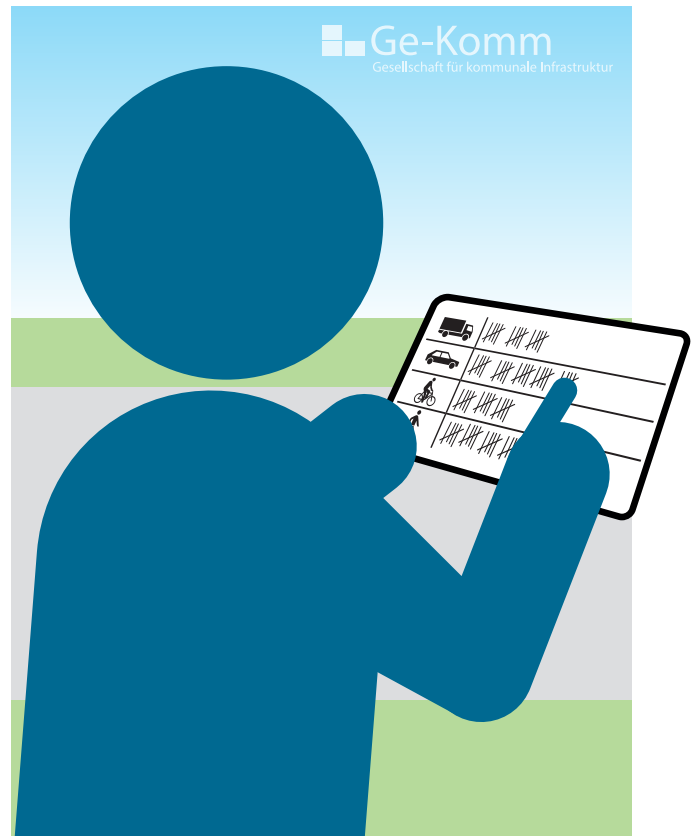


Abb. 6: Manuelle Erfassung (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Datum: _____

Straße: _____

Zählabschnitt: _____

Besonderheiten und Wetterverhältnisse: _____

Zählformular

Verkehr in Richtung:

Seitlicher Radweg vorhanden: ☐ ja ☒ nein

Anzahl Fahrstreifen in Richtung: ☐ ja ☒ nein

Zählzeit / Intervall					
Richtung					
Richtung					

Name des Zählers

Interne Vermerke:

Id. Zählblatt-Nr.:

Abb. 5: Muster – Zählblatt Verkehrszählung im Querschnitt (Quelle: Ge-Komm GmbH)

3.3 Anforderungen an die Analyse des ruhenden (Rad-)Verkehrs

Neben einem gut ausgebauten Radwegenetz spielen vor allem auch die Abstellmöglichkeiten an wichtigen Schnittstellen (Bahnhöfe, Schulen, touristische Ziele, stationärer Einzelhandel, Paketshops/-stationen, öffentliche Einrichtungen, Arbeitgeber etc.) eine maßgebliche Rolle für die Akzeptanz zur Nutzung des Fahrrads. Da auch der Anteil moderner Lastenräder steigt, bietet sich die Anlage von geeigneten Abstellmöglichkeiten z. B. an Paketshops/-Stationen an, sodass entsprechende Pakete mit dem Lastenrad transportiert werden können. Des Weiteren können Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder an Schulen oder Kindertagesstätten zur Nutzung von Fahrrädern oder Lastenrädern zur Nutzungsbereitschaft beitragen.

Der prozentuale Anteil an höherwertigen Fahrrädern wie Pedelecs und E-Bikes steigt in Deutschland stetig an. Das Fehlen einer adäquaten Abstellmöglichkeit – mit Schutz vor Wetter, Diebstahl und Vandalismus, der Gewährleistung eines sicheren und beleuchteten Standes sowie eines beschädigungsfreien Abstellvorgangs – hält viele Nutzer vom alltäglichen Gebrauch der hochwertigen Zweiräder ab. Dies gilt vor allem auch für längere Abstellzeiträume, beispielsweise an Bahnhöfen. Eine ausreichende Anzahl geeigneter Abstellanlagen trägt ebenfalls zur Steigerung der Akzeptanz bei.

Die Anforderungen an Abstellanlagen im Überblick

Diebstahlsicherheit	Fahrräder sollten mithilfe eines Schlosses an einem stabilen, geschlossenen Bügel fixiert werden können, damit ein schnelles Davontragen verhindert werden kann. Zudem sollte die Abstellanlage so einsehbar sein, dass der Einsatz von Gerätschaften zur Zerstörung des Fahrradschlosses (Bolzenschneider etc.) erschwert wird.
Bedienungskomfort	Das Rad muss komfortabel in der Abstellvorrichtung untergebracht werden können, ohne dass das Risiko einer Verschmutzung der Kleidung (ausreichend Abstand zwischen den einzelnen Fahrrädern), einer Beschädigung der Kleidung oder des Fahrrads oder gar einer Verletzung besteht.
Standssicherheit	Das Fahrrad sollte stabil und nach Möglichkeit angelehnt stehen, damit es auch stärkeren Erschütterungen wie Kontakt mit anderen Anlagennutzern oder der eigenen Beladung des Fahrradkorbes oder eines Kindersitzes standhält.
Wetterschutz	Schutz vor Wind und (auch seitlich einfallendem) Niederschlag sorgt für eine erhebliche Steigerung des Komforts und dient vor allem bei längeren Standzeiten auch dem Werterhalt des Rades.
Variabilität	Die Abstellmöglichkeit sollte unabhängig von der Rahmenhöhe (Kinderräder), der Reifenbreite (Mountainbike, Rennrad etc.) und der Gesamtmassivität des Rades (E-Bikes) funktionieren.
Schutz vor Vandalismus	Vollumfänglich nur durch abschließbare Anlagen mit eingeschränkter Zutrittsberechtigung zu gewährleisten. Ansonsten kann auch hier – wie beim Punkt „Diebstahlsicherheit“ – eine gut einsehbare, beleuchtete Lage von der Durchführung einer mutwilligen Zerstörung abschrecken.
Lage in Zielnähe	Parkmöglichkeiten sollten sich in direkter Nähe der Zieleinrichtung befinden und dieser eindeutig zuordenbar sein. Lange Gehwege von der Abstellanlage zur Zieleinrichtung sollten aus Gründen der Bequemlichkeit und damit verbundener Zunahme frei abgestellter Fahrräder vermieden werden.
Vermeidung von Angsträumen	Abstellvorrichtung und Zuweg sollten gut einsehbar und ausreichend beleuchtet sein. Neben der erwähnten Erschwerung von Diebstahl und Vandalismus sollte auch die Sicherheit der Rad fahrenden Personen selbst, insbesondere der Frauen und Kinder, im Vordergrund stehen und deren Absicht, die Parkanlage zu nutzen, nicht einschränken.

Abb. 7: Anforderungen an Abstellanlagen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

Unbeleuchtete, schlecht einsehbare Abstellanlagen, z. B. mit angrenzenden Bäumen und Sträuchern und/oder in vom Verkehr abgewandter Lage, erleichtern die Durchführung von Vandalismus oder eines Diebstahls (siehe Abb. 8). Je mehr Zeit einer kriminellen Person bleibt, unbeobachtet eine Straftat zu begehen, desto wahrscheinlicher ist die – aus ihrer Sicht – erfolgreiche Durchführung. Abgesehen von der Gefahr für das Fahrrad, entstehen in beschriebenen Bereichen auch Angsträume, in denen sich Menschen ungern aufhalten, da auch sie selbst hier beim Abstellen oder Abholen ihres Fahrrads Opfer einer Straftat, z. B. eines Überfalls, werden könnten.



Abb. 8: Schlecht einsehbare, unbeleuchtete Radabstellanlage (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Eine **beleuchtete, von vielen Personen gut einsehbare** Abstellmöglichkeit schützt das Fahrrad, da Vandalismus und Diebstahl durch eine erhöhte Anzahl potentieller Zeugen erheblich erschwert werden (siehe Abb. 10). Zudem reduziert sich für die Radfahrenden auch das Risiko selbst Opfer einer Straftat zu werden.



Abb. 10: Beleuchtete Radabstellanlage (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Bei den Fahrradabstellanlagen existieren unterschiedliche Halterungssysteme, welche allesamt die Funktionen haben, ein Umfallen des Rades zu verhindern sowie das Anbringen eines Schlosses zu ermöglichen. Hierfür ist es zudem erforderlich, dass die Halterung über **geschlossene** und **gut erreichbare** Elemente verfügt (siehe Abb. 9).

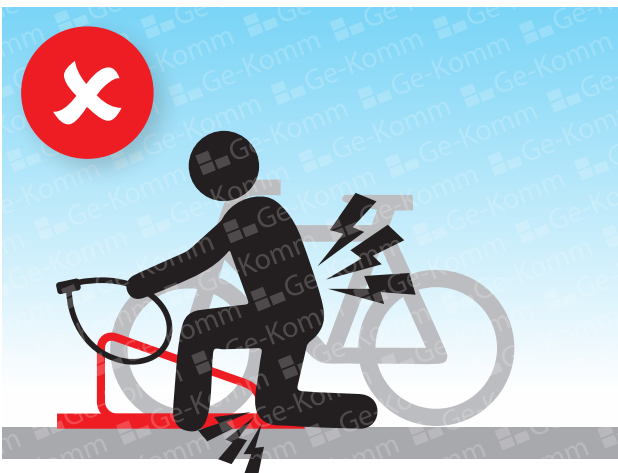
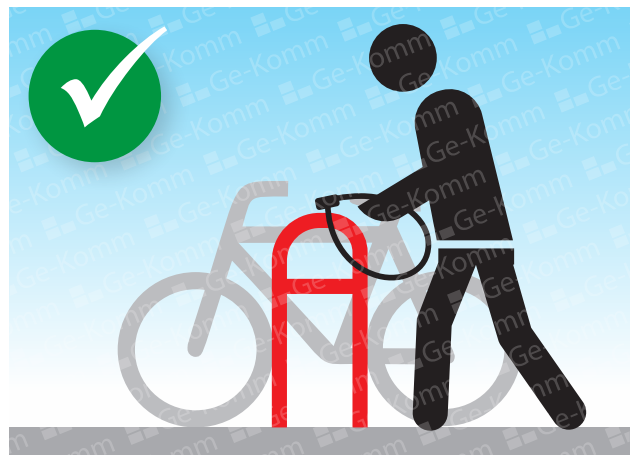


Abb. 9: Vergleich gut und schlecht erreichbare Radabstellanlagen (Grafiken: Ge-Komm GmbH)



Eine **abschließbare Fahrradgarage** (siehe Abb. 11) bietet sehr guten Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Wetter. Liegt eine geschlossene Bauweise vor, sind die Räder auch bei starkem Wind und damit verbundenem seitlich einfallendem Niederschlag geschützt. Diese Garagen sind in den meisten Fällen begehbar, jedoch nur von dazu autorisierten Personen, also den Fahrradbesitzern selbst.

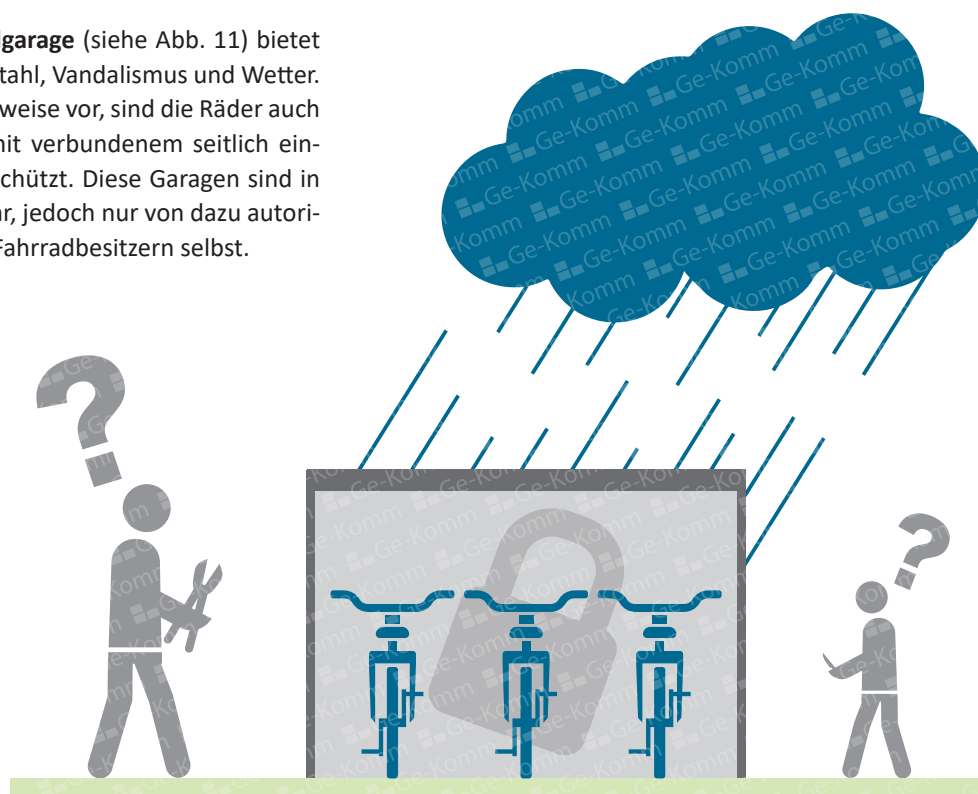


Abb. 11: Abschließbare Radabstellanlage (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Moderne **mehrstöckige Fahrradparkhäuser** (siehe Abb. 12) bieten die Möglichkeit, eine große Anzahl an Fahrrädern geschützt und platzsparend abzustellen. Nachdem das Fahrrad dem Eingangsportal des Parkhauses übergeben wurde, wird es vollautomatisch in einen freien Slot einsortiert. Beispielsweise mittels Parkschein, EC-Karte oder App bekommen die Nutzer schließlich ihr Fahrrad zurück. Alternativ können sich auch mehrere Stockwerke des Parkhauses unter der Erdoberfläche befinden.

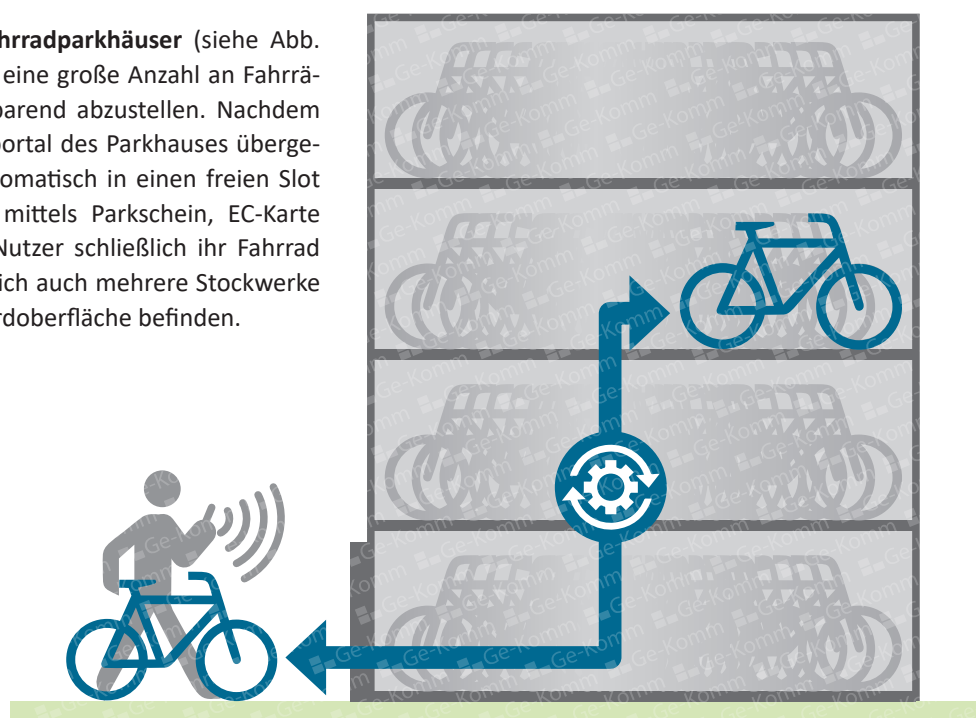


Abb. 12: Automatisiertes Fahrradparkhaus (Grafik: Ge-Komm GmbH)



Abb. 13: Neu errichtetes Fahrradparkhaus am Bahnhof Osnabrück Altstadt (Foto: Ge-Komm GmbH)

Vorteilhaft und praktisch sind Ladestationen für Elektrofahräder, da der Akku des Fahrrads für den Ladevorgang nicht ausgebaut und entnommen werden muss. Der passende Ladestecker wird einfach in die Ladebuchse des Fahrrads eingesteckt. Die Mitnahme des eigenen Ladegerätes entfällt somit. Besonders komfortabel ist es für die Nutzenden, wenn keine App-Lösungen (bzw. Registrierungsvorgänge etc.) vorgeschaltet sind und der Ladevorgang stattdessen sofort beginnt. Aufgrund der geringen Stromkosten für den Ladevorgang ist diese Variante anzustreben. An besonderen Haltepunkten, wie z. B. Bahnhöfen, touristischen Zielen oder Gastronomie, eignen sich solche Lademöglichkeiten vorrangig.

Durch die einfache Bedienung und den Netzbetrieb mit 240 V können diese Ladepunkte schnell installiert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, diese über Photovoltaik-Strom mit eigenen Solar-Paneeelen zu betreiben.



Abb. 14: Mitarbeitende der Ge-Komm GmbH mit E-Bike Ladestation
(Foto: Ge-Komm GmbH)

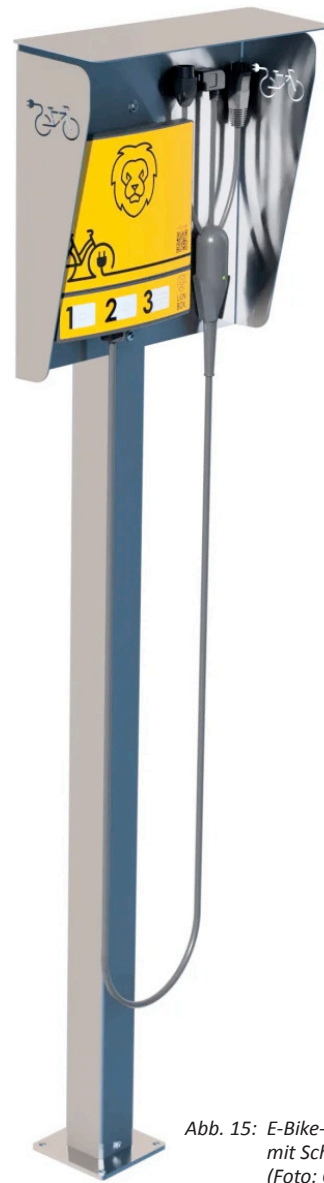


Abb. 15: E-Bike-Ladestation
mit Schutzhaube
(Foto: ONgineer GmbH)

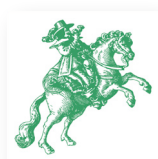
i

Private Bereiche wie Einkaufsläden oder Gaststätten sind hinsichtlich geeigneter Fahrradabstellanlagen durch die Verwaltung anzusprechen bzw. einzubinden.

3.4 Touristisches Radverkehrsnetz

Die Gemeinde Hasbergen verfügt über eine Vielzahl von touristischen Radrouten, deren Verläufe und Beschilderungen teilweise durch die Tourismusgesellschaft Osnabrücker Land verwaltet werden. Die Radrouten werden dem RAVELOS Radverkehrsleitsystem Osnabrücker Land zugeordnet. Das RAVELOS ist Teil eines neuen Radverkehrskonzepts, das sichere und durchgängige Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises schaffen soll und befindet sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung in Überarbeitung. Auch mehrere Routen, die durch die Gemeinde Hasbergen führen werden in das Netz integriert, um den Radverkehr vor Ort besser an das überregionale Wegenetz anzubinden.

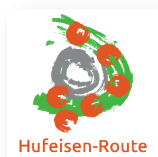
Friedensroute



Die „Friedensroute“ verbindet auf insgesamt 163 km die Städte Münster und Osnabrück. Symbolisch folgt sie den Wegen der ehemaligen Reichspostlinie und den Fährten der Friedensreiter, die einst während der Verhandlungen des Westfälischen Friedens unterwegs waren. Der gut ausgeschilderte Radfernweg

führt durch die münsterländische Parklandschaft und die Ausläufer des Teutoburger Waldes. Die Strecke verläuft wahlweise auf einer West-Route über Hasbergen, Tecklenburg und Greven oder auf einer Ost-Route über Hagen a.T.W., Bad Iburg und Telgte nach Münster. Beide Varianten bieten landschaftliche Vielfalt und kulturelle Eindrücke entlang historischer Stätten.

Hufeisen-Route



Diese ca. 105 km lange Route führt durch das Osnabrücker Umland und verbindet die 6 Orte Belm, Bissendorf, Georgsmarienhütte, Hagen a.T.W., Hasbergen und Wallenhorst, welche die Stadt Osnabrück hufeisenförmig umschließen. Der in beide Richtungen beschilderte Rundweg führt durch eine Landschaft mit Hügeln, Tälern und kulturhistorischen Sehenswürdig-

keiten. Ein Einstieg ist in allen 6 Orten möglich. An zentralen Punkten in jedem Ort informieren Radinfopoints über den Routenverlauf, Sehenswürdigkeiten sowie über Anschlussmöglichkeiten an weitere Radwege. Die Hufeisen Route kann in 6 Etappen zwischen 9 und 27 km eingeteilt werden. Die Hufeisen-Route ist Teil des Radverkehrsleitsystems Osnabrücker Land (RAVELOS).

Düte-Tour



Die Düte-Tour ist ein 52 km langer anspruchsvoller Rundkurs, der jedoch nur zum Teil am Flusslauf der Düte, sondern vielmehr an den konditionell fordernden Hängen des Teutoburger Waldes verläuft. Startend am Osnabrücker Hauptbahnhof, führt die

Route über das idyllische Gut Sandfort nach Kloster Oese, das für seine Klosteranlage und Waldbühne bekannt ist. Danach geht es durch hügeliges Terrain Richtung Hasbergen. Die in beide Fahrrichtungen beschilderte Tour endet nach einer Passage durch die historische Osnabrücker Altstadt wieder am Ausgangspunkt.

Radwanderweg HB 1 – Rund um Hasbergen



Diese 26 km lange Rundtour verläuft rund um Hasbergen und ist dabei von jedem beliebigen Einstiegspunkt aus befahrbar. Startet man am zentral gelegenen Tomblaine-Platz, führt der Weg vorbei an Wiesen, Feldern und Waldstücken zunächst in den Ortsteil Gaste, wo auch die Möglichkeit zur Einkehr besteht. Von hier aus folgt der Weg eine Weile dem Gold-

bach, bevor eine Schutzhütte dazu einlädt, den Blick über die schöne Landschaft schweifen zu lassen. Auf dem Rückweg nach Hasbergen wartet neben einer landschaftlich reizvollen Umgebung noch die eine oder andere Steigung. Sind diese überwunden, können die Radfahrer vor der Beendigung ihrer Rundtour auf einer Eisenbahnbrücke schließlich noch den Ausblick auf den Bahnhof und den Kirchturm der Ev.-luth. Christuskirche genießen.

3.5 Points of Interest

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden wichtige Points of Interest (POI) zusammengetragen. Diese sollen wichtige Ziele vor dem Hintergrund des Radverkehrs abbilden. POIs können beispielsweise Bahnhöfe, Einkaufsmöglich-

keiten, Schulen, Kindergärten oder touristische Ziele darstellen. Touristische Ziele in der Gemeinde Hasbergen sind beispielsweise:

„Hüggel“ und Aussichtspunkt „Schöne Aussicht“

Der „Hüggel“ ist ein ca. 100 m hoher markanter Höhenzug zwischen Hasbergen und Hagen am Teutoburger Wald. Er erstreckt sich über ca. 4 km (Ost-West) Länge und 2,5 km Breite (Nord-Süd). Er war über Jahrhunderte ein bedeutendes Bergbauggebiet für Silbererz und später für Eisenerz. Im Hüggelkomplex befinden sich insgesamt 11 Stollen, wovon 6 allein im Bereich des Silbersees liegen. Heute ist der hauptsächlich aus Sandstein bestehende Hüggel ein beliebtes Wander- und Naturgebiet mit einem geologischen Lehrpfad. Der Hüggel lädt zu Wanderungen durch die Natur ein und vermittelt gleichzeitig Einblicke in die geologische und kulturelle Geschichte der Region. Vom Aussichtspunkt „Schöne Aussicht“ bietet sich ein weiter Blick über Hasbergen, das Osnabrücker Bergland und bei klarer Sicht bis zum Wiehengebirge und dem Piesberg.



Abb. 16: Blick vom Aussichtspunkt „Schöne Aussicht“
(Foto: Gemeinde Hasbergen)

Silberseestollen und Silbersee

Der etwa 300 m lange Stollen wurde um 1920 von den Klöckner-Eisenverhüttungsbetrieben in Georgsmarienhütte angelegt und diente bis 1937 dem Abbau von Kalkstein. Der stillgelegte Kalksteinbruch entwickelte sich später zu einem beliebten Ausflugsziel und bietet heute interessante Einblicke in den Gesteinsabbau und die dafür benötigte Technik. Das silbern schimmernde Wasser im Steinbruch gab dem See seinen Namen. Als Teil des UNESCO-Geoparks TERRA.vita offenbart das Areal bei niedrigem Wasserstand geologische Schichten, die bis zu 245 Millionen Jahre zurückreichen – eine spannende Reise durch die Erdgeschichte der Region.



Abb. 17: Führung durch den Silberseestollen
(Foto: Natur- und Geopark TERRA.vita)

Ev.-luth. Christuskirche Hasbergen

Die evangelisch-lutherische Christuskirche in Hasbergen ist ein beeindruckendes Zeugnis neugotischer Architektur. Das im Jahr 1901 eingeweihte Bauwerk besticht durch seine markante Fassade aus rund 600.000 „Hüttensteinen“ – einer regionalen Besonderheit aus Schlacke des nahen Stahlwerks Georgsmarienhütte. Mit ihrem fast 50 m hohen, wuchtigen Westturm prägt sie weithin sichtbar das Ortsbild. Im Inneren erwartet Besucher ein stimmungsvoller Zentralbau mit historischen Emporen und einer exzellenten Akustik, die regelmäßig für Konzerte genutzt wird. Ein wertvolles Südtiroler Kruzifix aus dem 16. Jahrhundert rundet das sakrale Ambiente dieses kulturellen Highlights ab.



Abb. 18: Christuskirche Hasbergen
(Foto: Jojeska, CCO, via Wikimedia Commons)

Mahnmal „Augustaschacht“

Die Gedenkstätte Augustaschacht im Ortsteil Ohrbeck ist ein bedeutendes Ziel für historisch interessierte Besucher. Diese ehemalige Pumpstation erinnert an das einstige in ihr untergebrachte Arbeitserziehungslager der Gestapo. Heute beherbergt das Industriedenkmal eine bewegende Dauerausstellung über Zwangsarbeit im Osnabrücker Land und bietet den Besuchern u. a. auch die Möglichkeit, authentische Räumlichkeiten wie die ehemaligen Schlafsäle zu besichtigen. Im Außenbereich setzen markante Kunstinstallationen und ein Stelen-Mahnmal am Bahndamm starke visuelle Akzente.



Abb. 19: Pumpstation des Augustaschachts Ohrbeck (Foto: N9713, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons)

Geologischer Lehrpfad Hüggel

Der Natur- und Geopark TERRA.vita dokumentiert auf engem Raum 300 Millionen Jahre Erdgeschichte. Besonders der Hüggel bei Hasbergen bietet spannende Einblicke in dieses Gebiet: Seit 1980 erläutert der „Geologische Lehrpfad“ Wanderern auf zwei verschiedenen Touren dessen faszinierende Erd- und Bergbaugeschichte.

Im Hüggel wurden einst Eisenerz und Kalkstein abgebaut, während gleichzeitig Geologen die einzelnen Schichten erforschten. So verraten auf dieser Wanderung die historisch als wertvolle Rohstoffe genutzten Gesteine (u. a. Sandstein oder Kalk) und Fossilien durch ihre Beschaffenheit auch viel über ihre Entstehung.



Abb. 20: Geologischer Lehrpfad Hüggel
(Foto: Natur- und Geopark TERRA.vita)

Wasserturm

Der um 1885 direkt an den Gleisanlagen Hasbergens errichtete und optisch eher an einen römischen Wachturm als an einen typischen Wasserturm erinnernde Turm diente einst zur Versorgung der Dampflokomotiven der Georgsmarien-Hüttenbahn.

Heute wird der Innenraum des 2014 als Industriedenkmal eingestuft Bauwerks für die Durchführung kleinerer Ausstellungen oder für Präsentationen zur Hasberger Heimatgeschichte genutzt. Für die Öffentlichkeit ist der Wasserturm zu besonderen Anlässen wie dem „Tag des offenen Denkmals“ oder am Pfingstwochenende zugänglich.



Abb. 21: Wasserturm Hasbergen (Foto: Gemeinde Hasbergen)

Naturbad

Das Naturbad Hasbergen vereint idyllischen Badespaß mit einem zukunftsweisenden, ökologischen Bewirtschaftungskonzept. Die rund 2.000 m² große Wasserfläche kommt völlig ohne den Einsatz von Chlor aus. Stattdessen basiert die Wasseraufbereitung auf einem geschlossenen Kreislaufsystem mit biologisch-mechanischer Reinigung durch natürliche Kiesfilter und aquatische Wasserpflanzen. Das Ergebnis ist ein besonders hautschonendes Baderlebnis in herrlich klarem Wasser. Betrieben wird die Freizeitoase durch das engagierte Ehrenamt des Trägervereins Naturbad Hasbergen e.V.. Mit vielseitigen Schwimmbereichen, einem gemütlichen Imbiss und seiner familiären Atmosphäre fungiert das Bad als lebendiger sozialer Bezugspunkt.



Abb. 22: Naturbad Hasbergen (Foto: Naturbad Hasbergen e. V.)

3.6 Alltagsradwegenetz

Das Alltagsradwegenetz beinhaltet idealerweise Radwegerrouten, die eine sichere, komfortable und effiziente Fortbewegung mit dem Fahrrad im Alltag ermöglichen.

Im Vergleich zum touristischen Radwegenetz dient es in erster Linie dazu, alltägliche Ziele wie Arbeitsplatz, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden oder Arztpraxen zu erreichen. Dabei sollen alle Ortsteile und angrenzende Städte und Gemeinden über das bestehende Straßen- und Wegenetz möglichst durchgängig und direkt miteinander verbunden sein.

In gemeinsamer Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern, der Gemeinde Hasbergen, den Nachbarkommunen

und der Polizei, wurden die Haupt- und Nebenrouten im Rahmen des Besprechungstermins am 19. März 2026 besprochen.

Der Verlauf der Hauptrouten des Alltagsradwegenetzes der Gemeinde Hasbergen stimmt bereits weitgehend mit dem erarbeiteten Luftliniennetz (Abb. 77, S. 65) überein:

- Tecklenburger Straße
- Hauptstraße
- Holzhauser Straße
- Osnabrücker Straße

3.7 Bestand auf der Schulstraße

Die Schulstraße stellt eine ca. 1,6 km lange Verbindungsstrecke zwischen der Osnabrücker Straße und der Tecklenburger Straße dar. Angrenzend befindet sich ein Siedlungsbereich sowie das Schulzentrum bestehend aus einer Grundschule mit rund 340 Schülern, einer Oberschule mit ca. 180 Schülern, einer Kindertagesstätte mit ungefähr 70 Kindern, zwei Turnhallen, einer Sportfreianlage und dem Jugendtreff der Gemeinde Hasbergen. Die Buslinien 430, 440, X491, X492 sowie X493 befahren die Schulstraße. Im nördlichen Bereich führt die Straße als Brücke über die Bahnschienen. Sie dient als Hauptsammelstraße mit teilweise starker Erschließungsfunktion und ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Osnabrück als Hauptroute enthalten. Folglich wird sie von vielen Pkw, Bussen, Radfahrenden und Fußgängern, vor allem Schülerinnen und Schülern (zum Beispiel „Laufbus“), stark frequentiert.

Die Verkehrsfläche weist eine Breite von ca. 10 bis 11 m auf, wovon ca. 5,70 m zur Fahrbahn gehören. Die Breite der Nebenanlagen variiert im Verlauf der Schulstraße von schmalen Stellen mit ca. 1,30 m Breite bis zu breiteren Stellen mit ca. 3,60 m Breite. Die Durchfahrt ist für Lkw verboten; Anlieger und Linienverkehr dürfen passieren.

Im nördlichen Bereich der Schulstraße von der Tecklenburger Straße bis zum Beginn des Siedlungsbereiches gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Der Verkehr auf der Straße ist vorfahrtsberechtigt. Bei den Nebenanlagen handelt es sich am östlichen/südlichen Fahrbahnrand von der Tecklenburger Straße bis zur Einmündung in die Berliner Straße um einen Gehweg-Radfahrer frei und weiterführend bis zum Beginn des Siedlungsbereiches um einen Gehweg. Am westlichen/nördlichen Fahrbahnrand führt zunächst ein Gehweg von der Tecklenburger Straße bis zur Einmündung in den Eisenbahnweg, anschließend ein Gehweg-Radfahrer frei bis zur Einmündung in die Berliner Straße und weiterführend ein Gehweg bis zum Beginn des Siedlungsbereiches. Die Breite der Neben-

anlagen liegt zwischen 1,70 m und 2,10 m. Aufgrund des kurvigen Verlaufs der Straße auf dem Abschnitt von der Tecklenburger Straße bis zur Einmündung in die Berliner Straße ist das Überholen für Pkw auf dieser Strecke durch eine durchgezogene Mittellinie verboten.

Auf dem südlichen Abschnitt der Schulstraße mit dem Siedlungsbereich und dem Schulzentrum ist eine Tempo 30 km/h-Zone vom Beginn des Siedlungsbereiches bis zur Einmündung an der Stüveeiche eingerichtet. Weiterführend bis zur Osnabrücker Straße ist die Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Es gilt Rechts-vor-Links. An beiden Fahrbahnranden befinden sich Gehwege mit Breiten zwischen 1,30 m und 3,60 m.

Aufgrund der vielfältigen Nutzung durch die Verkehrsteilnehmenden, die unterschiedliche Ansprüche an die Schulstraße stellen, und der stellenweise beengten Platzverhältnisse kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Insgesamt ergibt sich dadurch eine herausfordernde Problemstellung und die Absicht zur Verbesserung der Verkehrssituation.

Aus diesem Grund soll im Rahmen des Radverkehrskonzeptes und in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Osnabrück die Möglichkeit einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach den neuen Vorschriften des § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO untersucht und geprüft werden. Konkret geht es um die Fragestellung, ob und gegebenenfalls in welchen Streckenabschnitten die Schulstraße als hochfrequentierter Schulweg eingestuft werden kann. Um diesbezüglich eine Datengrundlage zu schaffen, wurden halbstündige Zählungen von Kindern und Jugendlichen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Schulstraße nutzen, durchgeführt. In Kapitel 7.1.2 „Schulstraße mit Verkehrszählungen“ sind die Vorgehensweise und die Ergebnisse detailliert dargestellt.

4. Grundlagen für die Führung von Radverkehr

In diesem Kapitel werden sämtliche Grundlagen für die Führung des Radverkehrs aufgezeigt. Dies umfasst eine Beschreibung aller für den Radverkehr relevanten Verkehrszeichen, eine Auflistung der wichtigsten elektronisch angetriebenen Fahrzeugtypen sowie deren zuläs-

sige Einsatzbereiche, die Grundlagen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen, die Verkehrsführung in/an Kreisverkehren und Fußgängerüberwegen, mögliche Führungsformen des Radverkehrs sowie die Nutzung von Wirtschaftswegen durch den Radverkehr.

4.1 Verkehrszeichen mit Bedeutung für Radfahrende

Im Folgenden werden wichtige Verkehrszeichen für Radfahrende aufgeführt und beschrieben. Die Verwendung der Verkehrszeichen ist in der Straßenverkehrs-Ordnung

(StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) festgelegt und stellt somit eine rechtliche Rahmenbedingung für den Straßenverkehr dar.

Verkehrszeichennummer	Bezeichnung
101–145	Allgemeine Gefahrenzeichen
151–162	Besondere Gefahrenzeichen von Übergängen von Schienenfahrzeugen mit Vorrang
201–286	Vorschriftzeichen
298–531	Richtzeichen
542–615	Verkehrseinrichtungen
ab 616	Zusatzzeichen

Abb. 23: Zuordnung der Verkehrszeichen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

Allgemeine Gefahrenzeichen

Allgemeine Gefahrenzeichen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gehören zu den wichtigsten Verkehrszeichen. Sie weisen auf Gefahrenstellen im Straßenverkehr hin.

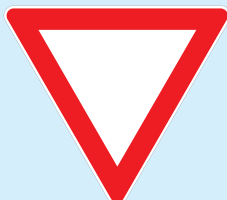


Verkehrszeichen 138 Radverkehr

Dieses Verkehrszeichen weist darauf hin, dass Radfahrende die Straße kreuzen könnten.

Vorschriftzeichen

Vorschriftzeichen sind ein wesentlicher Bestandteil der Straßenverkehrs-Ordnung und behördlich festgelegt. Daher müssen diese von allen Verkehrsteilnehmern unbedingt beachtet werden.



Verkehrszeichen 205
Vorfahrt gewähren

Dieses Schild schreibt vor, dass dem Querverkehr Vorfahrt zu gewähren ist.



Verkehrszeichen 241–30
Getrennter Rad- und Gehweg

Dieses Schild weist einen getrennten Fuß- und Radweg aus.



Verkehrszeichen 237
Sonderweg Radfahrer

Dieses Verkehrszeichen zeigt, dass es einen Sonderweg für Radfahrende gibt. Dieser Weg darf nur von Radfahrenden genutzt werden. Für andere Verkehrsteilnehmer, auch Fußgänger, ist dieser Weg verboten. Es gilt eine Benutzungspflicht für Radfahrende.



Verkehrszeichen 241–31
Getrennter Rad- und Gehweg

Dieses Schild weist einen getrennten Fuß- und Radweg aus.



Verkehrszeichen 239 Gehweg

Dieses Verkehrsschild weist einen Sonderweg für Fußgänger aus. Dieser Weg darf nicht von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden.



Verkehrszeichen 242.1
Beginn einer Fußgängerzone

Dieses Verkehrsschild weist auf den Beginn einer Fußgängerzone hin. Solange nicht durch ein Zusatzzeichen darauf hingewiesen wird, darf in diesem Bereich nicht Rad gefahren werden.



Verkehrszeichen 240
Gemeinsamer Geh- und Radweg

Dieses Schild weist einen gemeinsamen Fuß- und Radweg aus. Dieser darf nur von Fußgängern und Radfahrenden genutzt werden.



Verkehrszeichen 242
Ende einer Fußgängerzone

Vorschriftzeichen nach Anlage 2 zu § 41 StVO. Dieses Schild weist auf das Ende einer Fußgängerzone hin.



**Verkehrszeichen 244.1
Beginn einer Fahrradstraße**

Dieses Schild weist auf eine Fahrradstraße hin, welche besondere Regeln für Radfahrende ausweist. So dürfen diese z. B. nebeneinander fahren und haben Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern (siehe Kap. 4.3).



**Verkehrszeichen 250
Durchfahrt verboten**

Dieses Schild bedeutet ein Fahrverbot für alle Fahrzeuge (auch unmotorisiert).



**Verkehrszeichen 244.2
Ende einer Fahrradstraße**

Dieses Schild weist auf das Ende einer Fahrradstraße hin.



**Verkehrszeichen 254
Verbot für Radverkehr**

Dieses Verkehrsschild verbietet das Radfahren. Anderen Fahrzeugen ist das Fahren gestattet.



**Verkehrszeichen 206
Halt! Vorfahrt gewähren!**

Dieses Schild schreibt vor, dass an der Haltelinie gehalten werden und dem Querverkehr Vorfahrt gewährt werden muss.



**Verkehrszeichen 267
Verbot der Einfahrt**

Dieses Schild verbietet in die ausgeschilderte Einfahrt zu fahren.



**Verkehrszeichen 208
Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren!**

Bei diesem Schild muss dem Gegenverkehr Vorrang gewährt werden.

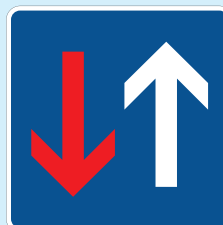
Allgemeine Richtzeichen

Richtzeichen sind gemäß § 42 Absatz 2 StVO Verkehrszeichen, die den Straßenverkehr erleichtern sollen. Da sie für alle Verkehrsteilnehmenden Gültigkeit besitzen, ist ihre Nutzung auch für den Radverkehr relevant.



Verkehrszeichen 301 Vorfahrt

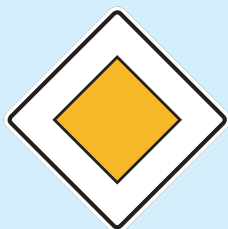
Das Zeichen gewährt Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung.



Verkehrszeichen 308

Vorrang vor dem Gegenverkehr

Der weiße Pfeil dieses Schildes gibt die Vorfahrt an einer verengten Fahrbahn an.



Verkehrszeichen 306 Vorfahrtstraße

Dieses Verkehrszeichen gibt die Vorfahrt an, bis es durch das Zeichen „Ende der Vorfahrtstraße“ aufgehoben wird. Auf Vorfahrtstraßen gilt außerorts Parkverbot auf der Fahrbahn.



Verkehrszeichen 325.1

Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs

Ab diesem Verkehrszeichen sollte nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren und auf spielende Kinder geachtet werden. Falls nötig muss gewartet werden.



Verkehrszeichen 307 Ende der Vorfahrtstraße

Das Verkehrsschild zeigt das Ende der Vorfahrtstraße an.



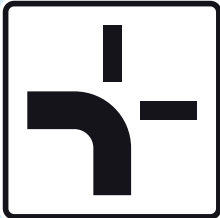
Verkehrszeichen 325.2

Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs

Beim Verlassen des verkehrsberuhigten Bereichs besteht eine Wartepflicht gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern.

Zusatzzeichen

Verkehrszusatzzeichen ergänzen die Bedeutung des Hauptverkehrszeichens unter dem diese angebracht sind.



Verkehrszeichen 1002–10
Verlauf einer Vorfahrtstraße



Verkehrszeichen 1010–52
Radverkehr

Dieses Verkehrszeichen soll auf die Präsenz/Bedeutung von Fahrrädern im Kontext anderer Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen hinweisen.

**bei Rot
hier halten**

Verkehrszeichen 1012–35
Bei Rot hier halten

Dieses Verkehrszeichen weist die Verkehrsteilnehmenden an, bei roter Ampel in Position des Schildes (oft in Kombination mit einer Haltelinie) anzuhalten.



Verkehrszeichen 1022–10
Radfahrende frei

Dieses Verkehrszeichen erlaubt Radfahrenden unter gegenseitiger Rücksichtnahme die gemeinsame Nutzung eines für den allgemeinen Verkehr eingeschränkten Verkehrsbereichs.

**Anlieger
frei**

Verkehrszeichen 1020–30
Anlieger frei

Dieses Verkehrszeichen nimmt Bewohner (aber z. B. auch deren Besucher oder Zulieferer) von den geltenden Einschränkungen für einen bestimmten Verkehrsbereich aus.

Neue Verkehrszeichen mit Einführung der StVO Novellierung 2020



Verkehrszeichen 721
Grünpfeilschild mit Beschrän-
kung auf den Radverkehr

Grünpfeil an der Ampel: Radfahrende dürfen bei Rotlicht nach einem kurzen Stopp in Pfeilrichtung nach rechts abbiegen.



Verkehrszeichen 350.1
Radschnellweg Anfang

Radschnellwege ermöglichen Radfahrenden direkte Verbindungen und eine hohe Fließgeschwindigkeit.

Radschnellwege werden auf der Fahrbahn durch weiße Randmarkierungen und grüne Piktogramme mit dem Sinnbild „Radschnellweg“ gekennzeichnet. Weiterhin werden parallel zur weißen Randmarkierung grüne Begleitstriche aufgebracht.



Verkehrszeichen 244.3
Beginn einer Fahrradzone

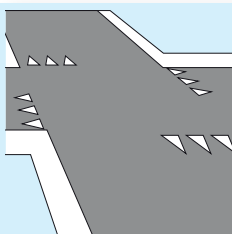
Fahrradzonen dürfen ausschließlich von Radfahrern, Elektrokleinstfahrzeugen und Fußgängern benutzt werden. Letztere müssen dabei allerdings vorhandene Gehwege verwenden.



Verkehrszeichen 244.4
Ende einer Fahrradzone



Verkehrszeichen 350.2
Ende des Radschnellwegs



Verkehrszeichen 342
Haifischzähne – weiß

Mit so genannten „Haifischzähnen“ soll auf den Kreuzungen und Einmündungen von Radschnellwegen die Vorfahrt geregelt werden. Wer diese (auf ihn gerichtete) Fahrbahnmarkierung vor sich hat, muss allen anderen Verkehrsteilnehmern im entsprechenden Fahrbahnbereich Vorfahrt gewähren.

**Verkehrszeichen 277.1**

Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen.

**Verkehrszeichen 1010–69**

Dieses Verkehrszeichen soll auf die Präsenz/Bedeutung von Lastfahrrädern im Kontext anderer Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen hinweisen.

**Verkehrszeichen 281.1**

Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Kraftäder mit Beiwagen.

**Verkehrszeichen 1022–17
Lastfahrräder frei**

Dieses Verkehrszeichen erlaubt Lastfahrrädern die gemeinsame Nutzung eines für den allgemeinen Verkehr eingeschränkten Verkehrsbereichs.

**Verkehrszeichen 1010–68**

Dieses Verkehrszeichen soll auf die Präsenz/Bedeutung von Elektrokleinstfahrzeugen im Kontext anderer Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen hinweisen.

**Verkehrszeichen 1022–16**

Dieses Verkehrszeichen erlaubt Elektrokleinstfahrzeugen die gemeinsame Nutzung eines für den allgemeinen Verkehr eingeschränkten Verkehrsbereichs, z. B. von Gehwegen.

4.2 Übersicht elektrisch angetriebener Fahrzeugtypen

Fahrzeug		Beschreibung	Helmpflicht	
Pedelec (bis 25 km/h)		- Elektrische Tretunterstützung bis 25 km/h - Anfahrhilfe bis 6 km/h zulässig	☐	
S-Pedelec (Speed-Pedelec bis 45 km/h)		- Elektrische Tretunterstützung bis 45 km/h - Gilt als Kraftfahrzeug - Mindestalter von 16 Jahren und Fahrerlaubnis erforderlich - Die Anbringung eines Kindersitzes ist zulässig	☒	
E-Bike (bis 20 km/h)		- Elektrischer Antrieb ohne Tretunterstützung bis 20 km/h - Gilt als Leichtmofa - Mindestalter von 15 Jahren erforderlich	☐	
E-Bike (bis 25 km/h)		- Elektrischer Antrieb ohne Tretunterstützung bis 25 km/h - Gilt als Mofa - Mindestalter von 15 Jahren erforderlich	☒	
E-Bike (bis 45 km/h)		- Elektrischer Antrieb ohne Tretunterstützung bis 45 km/h - Gilt als Kleinkraftad - Mindestalter von 16 Jahren erforderlich	☒	
Lastenrad Pedelec (bis 25 km/h)		- Elektrische Tretunterstützung bis 25 km/h - Anfahrhilfe bis 6 km/h zulässig	☐	
Lastenrad S-Pedelec (bis 45 km/h)		- Elektrische Tretunterstützung bis 45 km/h - Gilt als Kraftfahrzeug - Mindestalter von 16 Jahren und Fahrerlaubnis erforderlich - Die Anbringung eines Kindersitzes ist zulässig	☒	
E-Scooter		- Tretroller mit Elektroantrieb bis 20 km/h - Straßenzulassung/Betriebserlaubnis erforderlich	☐	
Segway		- Eiipersonen-Fahrzeug mit Lenkstange und Elektroantrieb bis 20 km/h - Straßenzulassung/Betriebserlaubnis erforderlich	☐	
Monowheel/ Hoverboard/E- Skateboard		Elektrisch angetriebene Fahrzeuge ohne Lenkstange. Die Steuerung erfolgt entweder durch Gewichtsverlagerung oder durch die Nutzung einer App als Fernbedienung	☐	
Elektromobil		Elektrisch angetriebener Krankenfahrstuhl bis 15 km/h	☐	
Elektrollstuhl		Elektrisch angetriebener Rollstuhl bis 6 km/h	☐	

Abb. 24: Übersicht elektronisch angetriebener Fahrzeugtypen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

	Versicherungskennzeichenplakette/Aufkleber notwendig	Zusätzlich Haftpflichtversicherung erforderlich?	Benutzungspflicht Fahrbahn	Wo darf gefahren werden?
	☐	☐	☐	- Radwege dürfen befahren werden - Gekennzeichnete Radwege müssen befahren werden
	☒	☒	☒	- Fahrradstraßen dürfen befahren werden, wenn für Kraftfahrzeuge allgemein oder für Krafträder freigegeben (Freigabe für Mofa nicht ausreichend!) - Radwege und Einbahnstraßen in Gegenrichtung dürfen nicht befahren werden
	☒	☒	☒	- Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Radwege befahren werden / Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nur Radwege mit Zusatzzeichen „Mofa frei“ oder „E-Bike frei“ befahren werden - Einbahnstraßen nicht in Gegenrichtung befahrbar
	☒	☒	☒	- Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Radwege befahren werden / Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nur Radwege mit Zusatzzeichen „Mofa frei“ oder „E-Bike frei“ befahren werden - Einbahnstraßen nicht in Gegenrichtung befahrbar
	☒	☒	☒	Radwege dürfen nicht befahren werden
	☐	☐	☐	- Radweg muss bei entsprechender Ausschilderung genutzt werden - Ausweichung auf Fahrbahn nur möglich, wenn Nutzung des Radweges (z. B. wegen mangelnder Breite) unzumutbar
	☒	☒	☒	- Fahrradstraßen dürfen befahren werden, wenn für Kraftfahrzeuge allgemein oder für Krafträder freigegeben (Freigabe für Mofa nicht ausreichend!) - Radwege und Einbahnstraßen in Gegenrichtung dürfen nicht befahren werden
	☒	☒	☐	- Befahrung von Radwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen erlaubt – wenn nicht vorhanden, Ausweichung auf Fahrbahn möglich - Befahrung von Gehwegen, Fußgängerzonen und Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung verboten, wenn kein Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ vorhanden - Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ gilt bei Einfahrt in Einbahnstraßen auch für Elektrokleinstfahrzeuge
	☒	☒	☐	- Fahrradwege oder Schutzstreifen müssen genutzt werden - Ausweichung auf Fahrbahn ist erlaubt - Benutzung von Gehwegen ist nicht erlaubt - Befahrung von Fußgängerzonen ist nur mit Sondergenehmigung oder entsprechender Beschilderung möglich - Außer in Fahrradstraßen muss hintereinander gefahren werden
	☐	☐	☐	- Dürfen nur im „abgegrenzten nichtöffentlichen Verkehr“ bewegt werden - Öffentliche Wege und Straßen sind nicht erlaubt
	☒	☒	☐	Auf Gehwegen (mit angepasster Geschwindigkeit), in Fußgängerzonen und auf Radwegen erlaubt
	☐	☐	☐	Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen erlaubt

4.3 Fahrradstraßen

Eine Fahrradstraße ist eine mit dem Verkehrszeichen 244.1 beschilderte Fahrbahn, die nur für den Radverkehr sowie für Elektrokleinstfahrzeuge vorgesehen ist. Erlaubt sind Radverkehr sowie Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKfV. In einer Fahrradstraße dürfen Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden beträgt 30 km/h. Häufig ist die Fahrbahn zusätzlich mit Fahrradsymbolen markiert. Insofern keine Vorgabe durch Verkehrszeichen oder bauliche Besonderheiten besteht, gilt an Einmündungen und Kreuzungen im Bereich von Fahrradstraßen die Regelung „rechts vor links“ (§ 8 Absatz 1 StVO). Das Ausweisen/Beschildern einer Straße/eines Weges als Fahrradstraße setzt eine entsprechende Widmung des Abschnittes als Fahrradstraße voraus.



Abb. 25: Fahrbahnmarkierung Fahrradstraße (Foto: Ge-Komm GmbH)

Fahrradstraßen sollen den Radverkehr bündeln. Damit sind sie besonders gut für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet (Kapitel 6.3 „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)). Fahrradstraßen sollen Radfahrenden eine hohe Geschwindigkeit ermöglichen (Kapitel 6.1.7.7 „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt)).

Die Erforderlichkeit zur Einrichtung einer Fahrradstraße gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO kommt in Betracht, insofern der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Aufgrund des vorhandenen Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr lässt sich eine künftige Steigerung ableiten, sodass sich der Anteil der Radfahrenden wahrscheinlich signifikant erhöhen wird. Dementsprechend sollten für künftige Verkehrszusammensetzungen geeignete Führungsformen geschaffen werden.



Abb. 26: Beschilderung Fahrradstraße (Foto: Ge-Komm GmbH)

Zusatzzeichen für Fahrradstraßen

In einer reinen Fahrradstraße ist der Pkw-Verkehr grundsätzlich nicht zulässig. Viele Kommunen und Städte erlauben den Pkw-Verkehr allerdings meist über Zusatzschilder. Häufig werden Fahrradstraßen mit Zusatzzeichen versehen, sodass ausgewählte Kraftfahrzeuge erlaubt sind, wie z. B. Anliegerverkehr. Diese müssen sich allerdings an den Radverkehr anpassen und sich entsprechend verhalten. Zusätzlich kann eine Einbahnstraßenregelung für zugelassene Kraftfahrzeuge sinnvoll sein.

Ist eine Fahrradstraße durch ein Zusatzzeichen für andere Verkehrsteilnehmer freigegeben, so ist auch das Parken erlaubt. Ist eine Fahrradstraße durch das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ für Anlieger freigegeben, so dürfen diese – sofern nicht durch eine zusätzliche Beschilderung oder Markierungen eingeschränkt oder untersagt – am Straßenrand parken.

Das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ unter dem Hauptzeichen „Fahrradstraße“ erlaubt Personen mit einem berechtigten Anliegen die Benutzung der Fahrradstraße.



Abb. 27: Fahrradstraße – Anlieger frei (Foto: Ge-Komm GmbH)

Das Zusatzzeichen „Kraftfahrzeuge frei“ unter dem Hauptzeichen „Fahrradstraße“ erlaubt die zusätzliche Nutzung der Fahrradstraße durch Kraftfahrzeuge.



Abb. 28: Fahrradstraße mit unterschiedlicher Freigabe für diverse Kraftfahrzeuge (Fotos: Ge-Komm GmbH)



Weitere Hinweise zu Fahrradstraßen können dem Leitfaden für die Praxis vom Deutschen Institut für Urbanistik und der Bergischen Universität Wuppertal entnommen werden. Demnach sind zum Zeitpunkt der Anordnung Anhaltspunkte für die Verkehrszusammensetzung erforderlich, z. B. durch eine nachgewiesene Zunahme des Radverkehrsanteils oder durch ein Konzept. Des Weiteren ist die Funktion einer Fahrradstraße abhängig von der Gestaltung. Dementsprechend erhöht sich die Akzeptanz, insofern der Radverkehr den Mittelpunkt der Nutzung darstellt.



Abb. 29: Titelblatt „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ (Quelle: difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis)

Auszug Leitfaden für die Praxis 2021 S. 8: „Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen finden sich in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der dazugehörigen

Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Laut StVO können Fahrradstraßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5) angeordnet werden. Das Verkehrszeichen (VZ) 244.1 der StVO (...) markiert den Beginn einer Fahrradstraße (...). Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf Fahrradstraßen verboten. Mit der StVO-Novelle 2020 wurde ergänzt, dass das Überqueren einer Fahrradstraße durch andere Fahrzeuge an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße gestattet ist. Dies erfordert zukünftig weniger Schilder an Querungsstellen. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der Kraftfahrzeugverkehr muss seine Geschwindigkeit gegebenenfalls weiter reduzieren, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Der charakteristischste Punkt von Fahrradstraßen ist jedoch, dass das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern hier erlaubt ist. Dies ist zwar in „herkömmlichen“ Straßen grundsätzlich auch gestattet, gilt aber dort nur, solange andere Verkehrsteilnehmende nicht behindert werden. Die StVO schließt mit dem Hinweis „Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“ Mit der StVO-Novelle 2020 wurde die Möglichkeit eingeführt, mittels sogenannter „Haifischzähne“ (Zeichen 342, ...) die Vorfahrt des Radverkehrs auf Radschnellwegen zu verdeutlichen, wenn diese angeordnet wurde: „Die Markierung hebt [...] eine durch Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervor. Im Fall dieser Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs sind die Markierungen auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten des Radschnellwegs mit den Spitzen in Richtung des wartepflichtigen Verkehrs anzuordnen.“

Ist der Kraftfahrzeugverkehr in Fahrradstraßen nicht zugelassen, kann eine Fahrradstraße wie folgt geführt werden (siehe Abb. 30).

Fahrradstraße

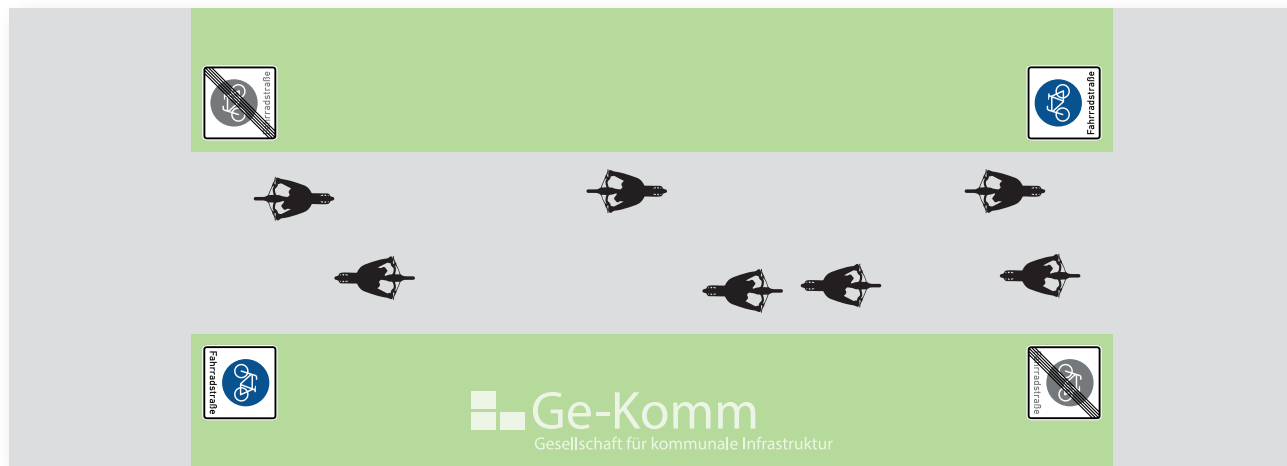


Abb. 30: Fahrradstraße ohne Zusatzzeichen (Grafik: Ge-Komm-GmbH)

Demgegenüber kann die Verkehrsführung einer Fahrradstraße mit Zusatzschildern wie folgt gestaltet werden (siehe Abb. 31).

Fahrradstraße | Kfz frei

28

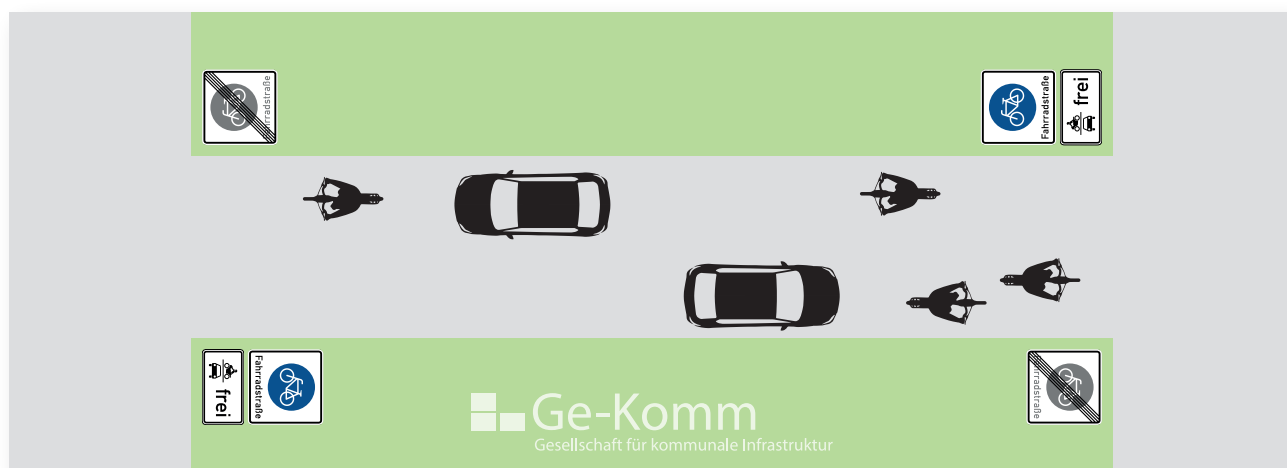


Abb. 31: Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Kraftfahrzeuge frei“ (Grafik: Ge-Komm-GmbH)

Zusammenfassung der Regelungen einer Fahrradstraße

- Radfahrende sind bevorrechtigt
- In einer Fahrradstraße dürfen ausschließlich Fahrräder sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV fahren
- Zusatzschilder können Kraftfahrzeuge und weitere Verkehrsteilnehmende zulassen
- Es gilt auf Fahrradstraßen für alle Verkehrsteilnehmenden eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- Auf Radfahrende muss besondere Rücksicht genommen werden
- Fahrradstraßen können dort eingerichtet werden, wo Radverkehr Priorität hat oder bekommen soll

Breite einer Fahrradstraße

In einschlägigen Regelwerken wie z. B.

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

wird die Breite zur Einrichtung einer Fahrradstraße nicht festgelegt. Die Breite einer Fahrradstraße sollte daher in Abhängigkeit von den besonderen örtlichen Umständen bestimmt werden.

Laut dem Deutschen Institut für Urbanistik und der Bergischen Universität Wuppertal ist eine Fahrgasse (nutzbare Fahrbahn ohne Sicherheitstrennstreifen) von 4,0 m zur konfliktfreien Begegnung eines Fahrrads mit einem Kraftfahrzeug notwendig. Bei hohem Radverkehrsanteil sowie der Nutzung von bspw. Lastenrädern oder mehrspuri-

gen Fahrrädern können größere Breiten erforderlich sein (Quelle: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis 2021). Insofern Linienbusse oder Lastkraftwagen eine Fahrradstraße nutzen dürfen, empfiehlt die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen Fahrgassen mit einer Breite zwischen 6,0 m oder 6,50 m (Quelle: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006).

In jedem Fall sollte zur Einrichtung einer Fahrradstraße die in Überarbeitung befindliche Version der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) in der künftig gültigen Fassung herangezogen werden.

Neben Parkstreifen sollte eine Sicherheitszone berücksichtigt und auf der Fahrbahn markiert werden (bei Längsparkstreifen 50 cm, bei Querparkstreifen 75 cm), um Radfahrende vor unachtsam geöffneten Türen (Dooring, siehe S. 30) oder zurücksetzenden Kfz zu schützen.

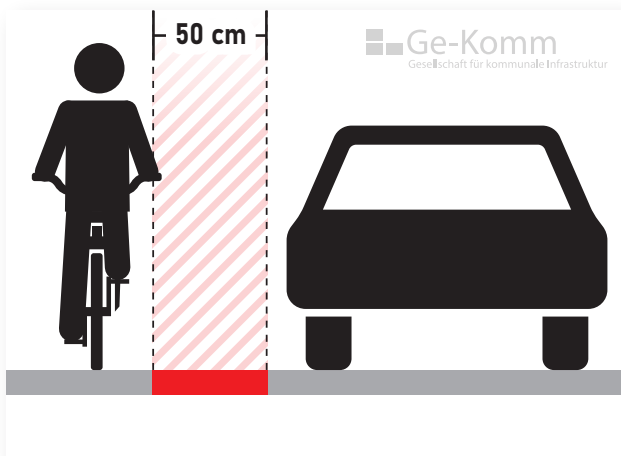


Abb. 32: Sicherheitsabstand bei Längsparkstreifen
(Grafik: Ge-Komm GmbH)

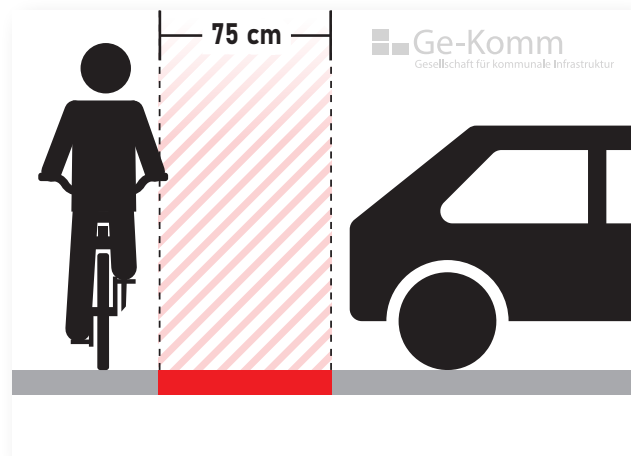


Abb. 33: Sicherheitsabstand bei Querparkstreifen
(Grafik: Ge-Komm GmbH)



Was ist „Dooring“?

Der Begriff „Dooring“ leitet sich vom englischen Wort für „Tür“ („Door“) ab. „Dooring“ beschreibt einen Unfall im Straßenverkehr, bei dem Zweiradfahrende mit einer unachtsam geöffneten Pkw-Tür zusammenstoßen. Dies kommt insbesondere in Innenstädten und bei dichtem Verkehrsaufkommen vor (siehe Abb. 34).

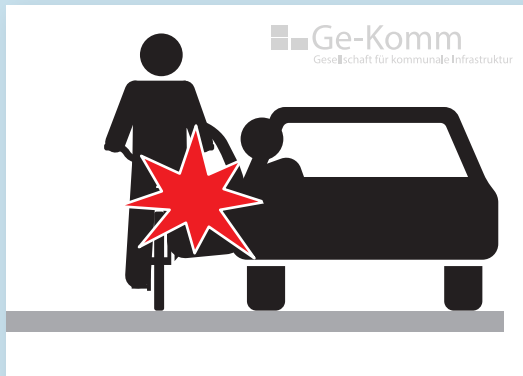


Abb. 34: Typische „Dooring“-Situation: ein unachtsam aussteigender Pkw-Fahrer (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Voraussetzung für die Einrichtung einer solchen Zone ist eine ausreichende Fahrbahnbreite.

Der Öffnungsbereich von Pkw-Türen erstreckt sich von etwa 80 cm (bei Kleinwagen) bis maximal 150 cm (bei großen Kraftfahrzeugen).

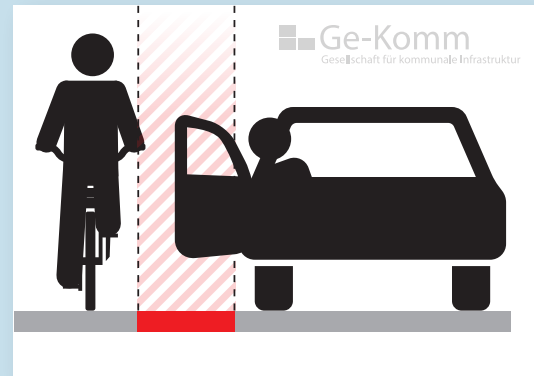


Abb. 35: Vermeidung eines Unfalls durch auf der Fahrbahn markierter „Dooring-Zone“ (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Nach Aussage des deutschen Verkehrsrats (DVR) stand bereits jeder zweite Fahrradfahrende unmittelbar vor einer Kollision mit einer geöffneten Pkw-Tür. „Dooring“ gehört somit bei Fahrradfahrenden vor allem in innerstädtischen Gebieten zu den häufigsten Unfallursachen mit Personenschaden.

Vermeidung von Dooring-Unfällen

Dooring-Unfälle können gezielt vermieden werden, wenn die entsprechenden Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen eingehalten werden. Dies kann z. B. mittels Auftragung von Markierungen (Einrichtung einer „Dooring-Zone“, siehe Abb. 35) erfolgen.

Dazu wird auf der linken Seite des längs parkenden Pkw ein ca. 1 m breiter Streifen aufgetragen, welcher nur durch Zweiradfahrende benutzt werden darf (Fahrrad, Scooter etc.). Dieser kann mit Piktogrammen und/oder einer farbigen Markierung versehen werden.

Rechtliches zu Dooring-Unfällen

Die rechtliche Grundlage eines Dooring-Unfalls wird im § 14 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) „Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen“ abgebildet. Dort heißt es:

(1) Wer ein- oder aussteigt, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmenden ausgeschlossen ist.

(2) Wer ein Fahrzeug führt, muss die nötigen Maßnahmen treffen, um Unfälle oder Verkehrsstörungen zu vermeiden, wenn das Fahrzeug verlassen wird. Kraftfahrzeuge sind auch gegen unbefugte Benutzung zu sichern.

Tritt ein Dooring-Unfall auf, muss der Verursachende nicht nur für den Schaden aufkommen, sondern auch mit einem Bußgeld rechnen. Wenn jedoch ein Fahrzeug offensichtlich erkennbar beladen wird, kann ein Dooring-Unfall für den beteiligten Fahrradfahrenden auch zu einer Teilschuld führen.

Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen

Wirtschaftswegen können zur sicheren Führung des alltäglichen und touristischen Radverkehrs als Fahrradstraße beschildert werden (siehe Abb. 36 und Kap. 4.7).

Die Ausweisung von Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen ist jeweils im Einzelfall zu prüfen. Zu beachten ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch für den Kraftfahrzeugverkehr vor Ort gewollt und durchsetzbar ist. Die Belange des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs sind im Einzelfall zu prüfen.

Im Außenbereich ist bei der Ausschilderung von Fahrradstraßen, welche mit dem Zusatzzeichen 1020–30 „Anlieger frei“ beschildert sind, auf eine entsprechende Vereinbarung über die sichere Nutzbarkeit (Verkehrssicherheit, Reinigung und Winterdienst) für die Radfahrenden zu achten.

Auch auf Wirtschaftswegen gelten für alle Verkehrsteilnehmenden die regulären Verkehrsregeln.

Quelle: FGSV – ERA 2010



Abb. 36: Fahrradstraße auf einem Wirtschaftsweg (Fotos: Ge-Komm GmbH)

Fahrradzone

Durch die Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung des Jahres 2020 ist eine Ausweisung von Fahrradzonen möglich. Fahrradzonen sollen der Sicherheit des Radverkehrs dienen und stellen eine flächenmäßige Erweiterung der bereits bestehenden Fahrradstraßen dar.



Die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV) definiert, dass dies Kraftfahrzeuge sind, die einen elektrischen Antrieb und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 6 bis 20 km/h haben (§ 1 Abs. 1 eKFV).

Quelle: www.gesetzeiminternet.de



244.3

Beginn einer Fahrradzone



244.4

Ende einer Fahrradzone

In einer Fahrradzone gelten dieselben Regeln wie in einer Fahrradstraße. Die besondere Rücksichtnahme gegenüber Radfahrenden steht dabei im Vordergrund. Analog der Fahrradstraße gilt: Alle Verkehrsteilnehmenden dürfen sich mit maximal 30 km/h fortbewegen.

In Fahrradzonen ist grundsätzlich kein anderer Fahrzeugverkehr gestattet. Andere Fahrzeugtypen innerhalb der Fahrradzone können wie schon bei der Fahrradstraße nur durch ein entsprechendes Zusatzzeichen erlaubt werden. Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen innerhalb von Fahrradzonen ist allerdings erlaubt.



Abb. 37: Kennzeichnungen von Fahrradzonen (Fotos: Ge-Komm GmbH)

4.4 Regelungen im Kreisverkehr

Im Folgenden werden Straßenverkehrsregelungen im Bereich von Kreisverkehren beschrieben. In bestimmten Situationen ergeben sich unterschiedliche Konstellationen und Regelungen für Radfahrende innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften.

Klassischer Kreisverkehr

Laut Straßenverkehrs-Ordnung ist ein Kreisverkehr mit dem Verkehrszeichen 215 und einem Verkehrszeichen 205 gekennzeichnet. Somit haben Kraftfahrzeuge im Kreisverkehr Vorfahrt (siehe Abb. 38).

- Verkehrsteilnehmer hat Vorfahrt
- Verkehrsteilnehmer muss Vorfahrt gewähren

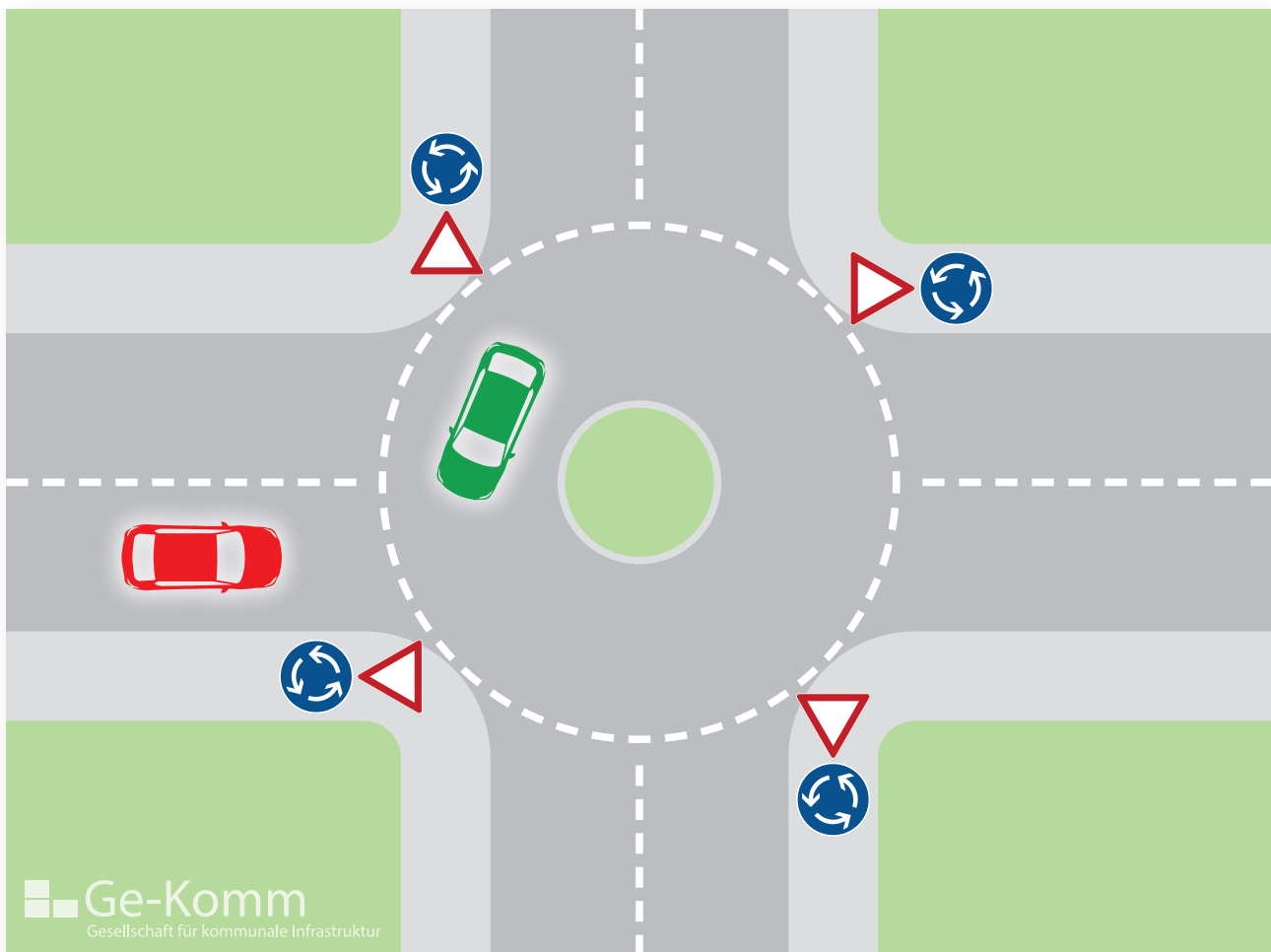


Abb. 38: Klassischer Kreisverkehr (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Kreisförmiger Knotenpunkt

Der kreisförmige Knotenpunkt ist ähnlich dem klassischen Kreisverkehr aufgebaut, allerdings fehlt die entsprechende Beschilderung. Somit gilt die Regel „rechts vor links“. Der Verkehrsteilnehmer, der sich im Kreisverkehr befindet, hat also keine Vorfahrt. In diesem Fall hat das in die Kreuzung einfahrende, grüne Auto Vorfahrt. Häufig findet der kreisförmige Knotenpunkt in Wohngebieten Anwendung, wird allerdings seltener angewendet als der klassische Kreisverkehr.



Verkehrsteilnehmer hat Vorfahrt



Verkehrsteilnehmer muss Vorfahrt gewähren

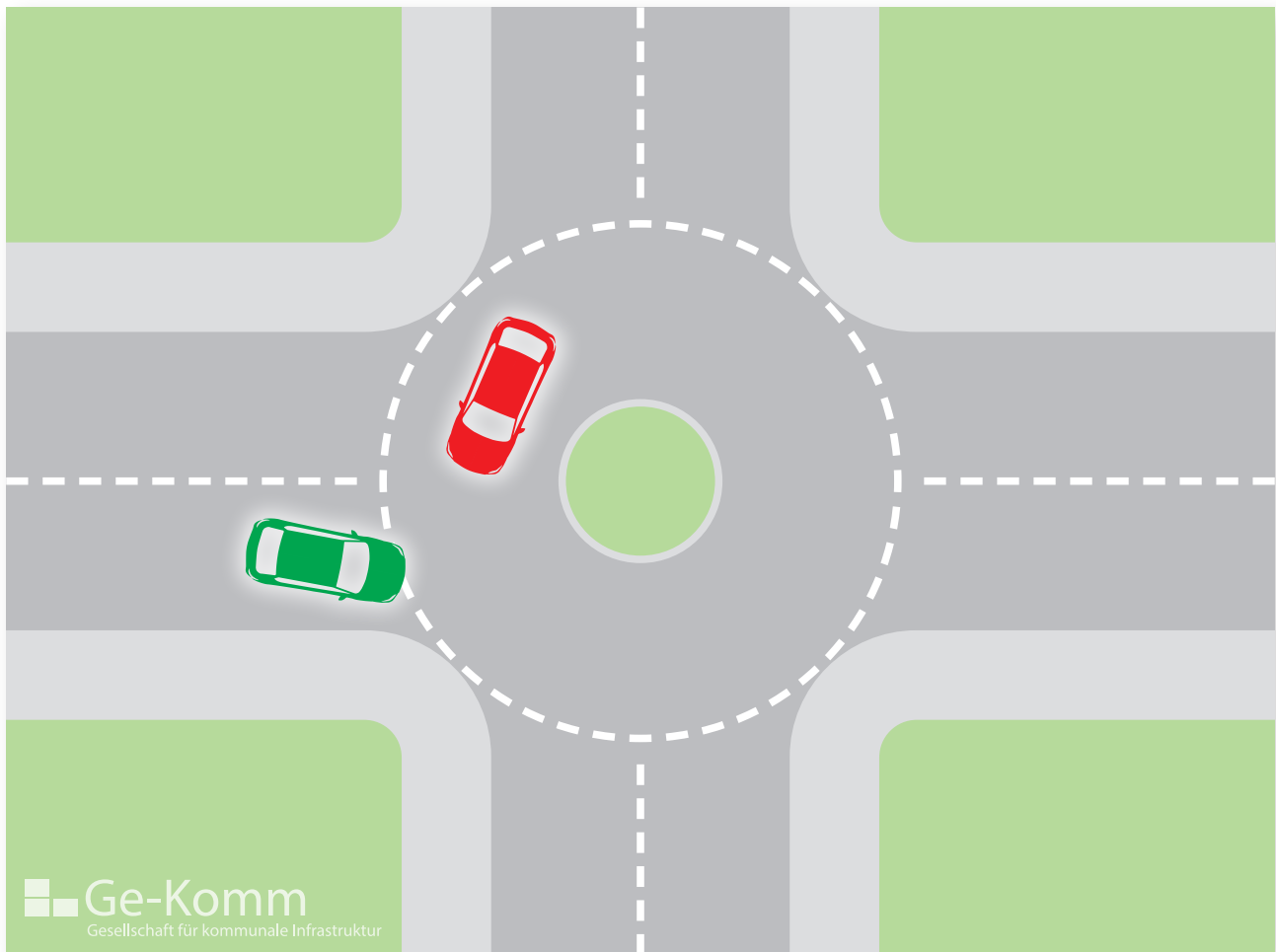


Abb. 39: Kreisförmiger Knotenpunkt (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Fußgänger im Kreisverkehr

Insofern keine Beschilderung oder Markierung wie z. B. ein Zebrastreifen aufgetragen ist, muss der Fußgänger an der Einfahrt vor dem Überqueren der Straße warten und Kraftfahrzeuge durchlassen. Anders verhält es sich an der Ausfahrt eines Kreisverkehrs. Hier müssen Autofahrer besonders auf querende Fußgänger achten, Rücksicht nehmen und wenn nötig warten. Diese Situation wird wie das Rechtsabbiegen eingeordnet (StVO §9 Abs. 3).



Verkehrsteilnehmer hat Vorfahrt



Verkehrsteilnehmer muss Vorfahrt gewähren

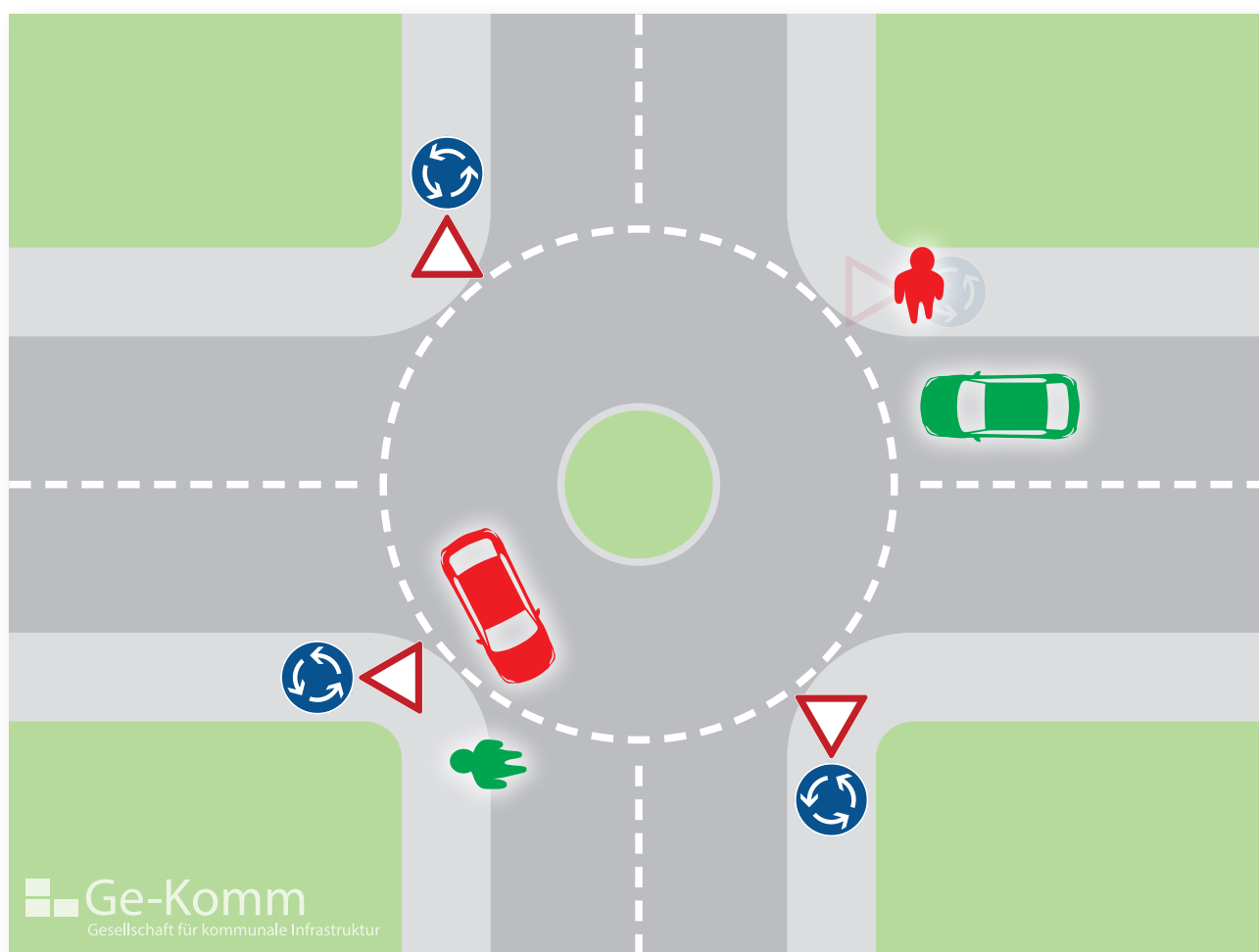


Abb. 40: Fußgänger im Kreisverkehr (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Radverkehr im und am Kreisverkehr

Im Kreisverkehr müssen sich Radfahrende grundsätzlich so verhalten wie Kraftfahrzeuge. Möchte der Radfahrende den Kreisverkehr verlassen, so muss dieses durch ein Handzeichen angekündigt werden. Ist eine extra Spur für Radfahrende vorgesehen, müssen Radfahrende diese auch benutzen. Sie haben genauso Vorfahrt im Kreisverkehr wie Kraftfahrzeuge. Diese Art der Radverkehrsführung im Kreisverkehr wird in den meisten Fällen innerhalb geschlossener Ortschaften umgesetzt.

- Verkehrsteilnehmer hat Vorfahrt
- Verkehrsteilnehmer muss Vorfahrt gewähren

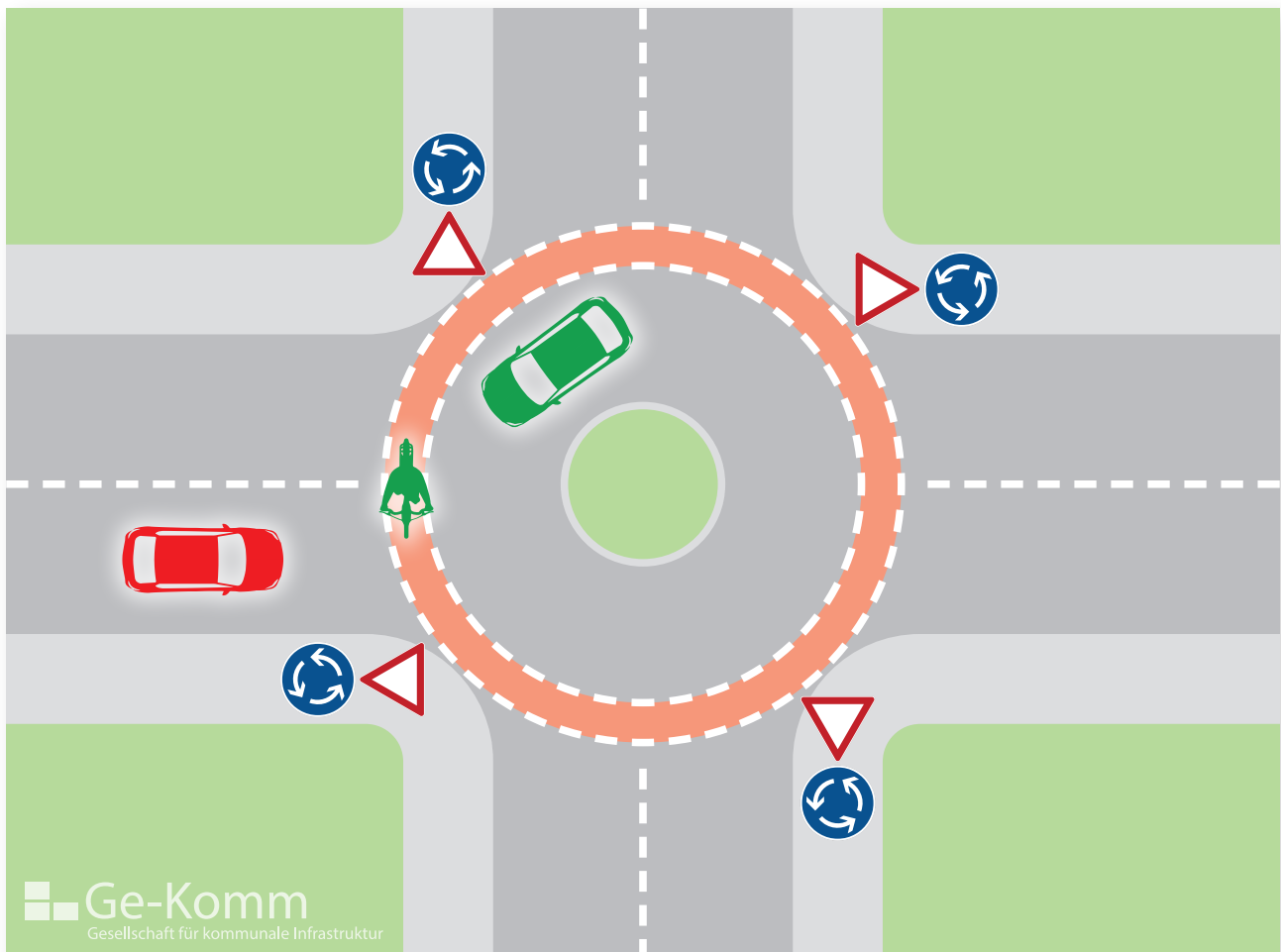


Abb. 41: Radverkehr im/am Kreisverkehr (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Radverkehr auf begleitenden Fahrradwegen



Abb. 42: Begleitender Fahrradweg (Foto: Ge-Komm GmbH)

Führt ein eigener Fahrradweg mit bis zu 5 m Abstand um den Kreisverkehr, so müssen Radfahrende diesen auch benutzen und in Fahrtrichtung befahren. Dabei besitzen sie das Vorfahrtsrecht im gleichen Maße wie die Kraftfahrzeuge. Die Kreisverkehrsbeschilderung steht dabei deutlich vor dem begleitenden Radweg. Die gestrichelte Furt sowie teilweise rote Einfärbung verdeutlichen die Vorfahrt (siehe Abb. 43). Diese Art der Radverkehrsführung wird vorrangig außerhalb geschlossener Ortschaften eingesetzt.



Verkehrsteilnehmer hat Vorfahrt



Verkehrsteilnehmer muss Vorfahrt gewähren

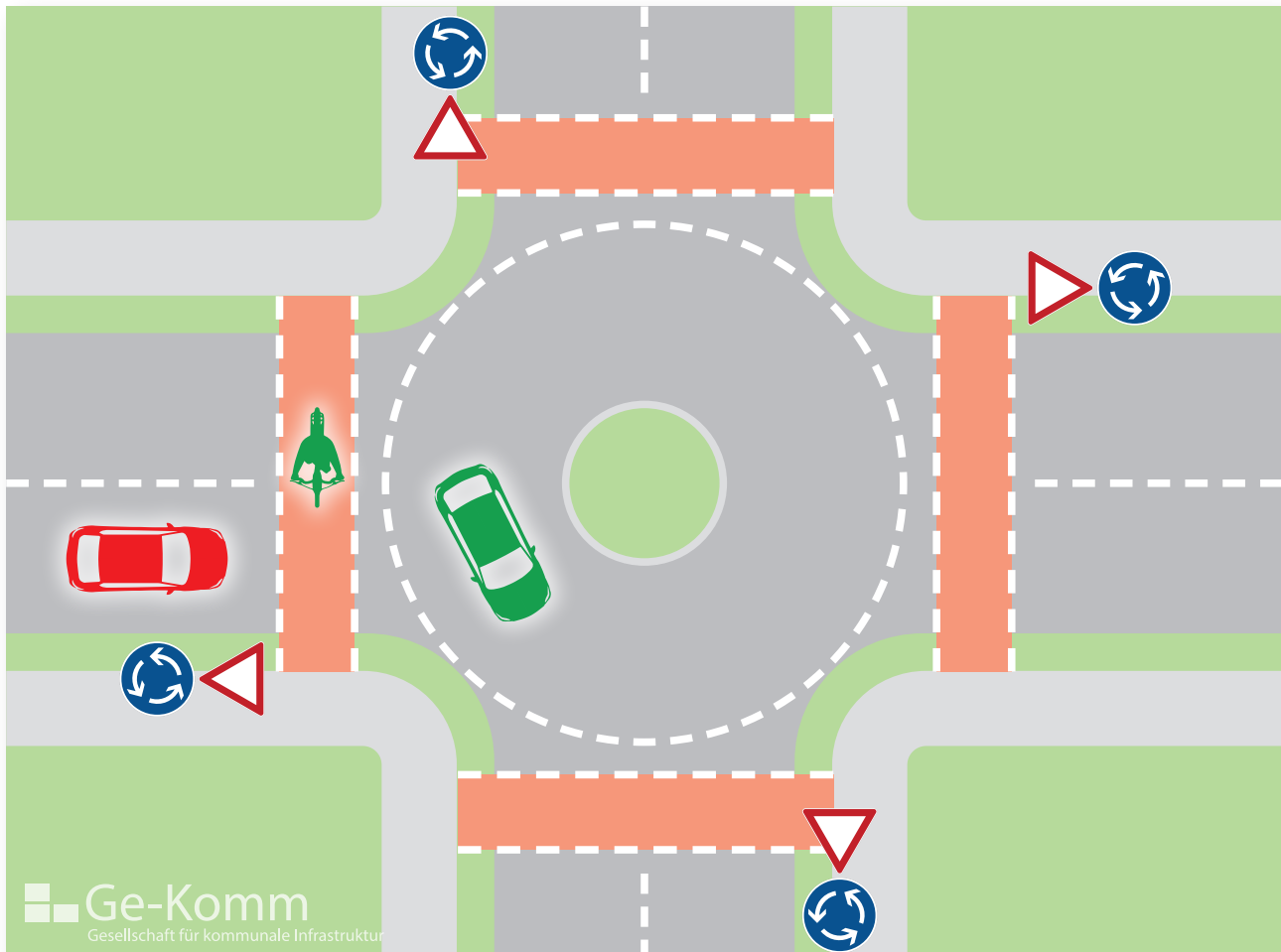


Abb. 43: Radverkehr auf den Kreisverkehr begleitenden Fahrradwegen (Grafik: Ge-Komm GmbH)

der Planung von neuen Kreisverkehren frühestmöglich eine einheitliche Regelung für alle Verkehrsteilnehmenden zu beschließen, damit ein sukzessiver Wandel in der Infrastrukturentwicklung zwecks eines durchgängigen Verkehrsflusses entsteht. Bei der künftigen Neuanlage von Kreisverkehren sollte eine einheitliche Gestaltung der Vorfahrtsregelung geprüft werden. Die Gemeinde Hasbergen kann damit einen Beitrag zu einer verkehrssichereren Radinfrastruktur leisten.

4.5 Regelungen auf Fußgängerüberwegen

Radfahrende gehen oft davon aus, einen Zebrastreifen wie ein Fußgänger nutzen zu können, obwohl die StVO ihnen dieses untersagt.



Folgende Regeln sind zu beachten:

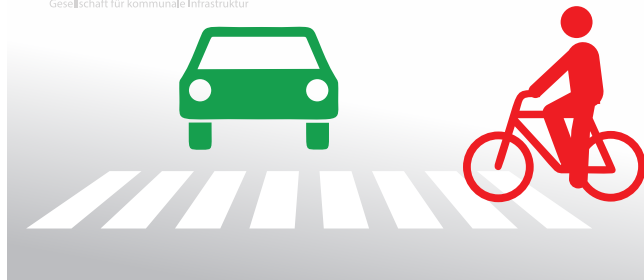


Verkehrsteilnehmer hat Vorfahrt



Verkehrsteilnehmer muss Vorfahrt gewähren

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Bei einem Zebrastreifen handelt es sich um einen „Fußgängerüberweg“, auf dem Radfahrende somit **keine Vorrechte** genießen. Radfahrende müssen – sofern sie nicht absteigen – warten, bis die Straße frei ist.

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Wenn der Radfahrende absteigt und das Fahrrad über den Zebrastreifen schieben möchte, gelten für ihn dieselben Rechte wie für zu Fuß Gehende und er genießt absoluten Vorrang.

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Wenn der Radfahrende absteigt und das Fahrrad wie einen Roller benutzt (mit einem Bein auf dem Pedal stehend, mit dem anderen Schwung holend) gilt er ebenfalls als Fußgänger und genießt Vorrang.

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Eigentlich genießen auch Kinder nur Vorrecht, wenn sie absteigen und schieben/rollern. Laut §3 Absatz 2a der StVO müssen sich Autofahrer jedoch so verhalten, dass eine Gefährdung des Kindes ausgeschlossen ist.

4.6 Führungsformen des Radverkehrs

Grundsätzlich gilt gemäß ERA 2010: Je stärker die Verkehrsbelastung und je höher die zulässige Höchstgeschwindigkeit, desto eher sollte die Radverkehrsführung (baulich) getrennt werden. Bei Tempo 30 ist aufgrund der geringen Geschwindigkeitsdifferenzen eine Führung im Mischverkehr durchaus sinnvoll. Idealerweise bietet der zur Verfügung stehende Verkehrsraum bereits ausreichend Platz zur regelkonformen Trennung an. Ist aufgrund der Platzverhältnisse keine Trennung möglich, sollte Mischverkehr auf der Fahrbahn angestrebt werden, um Radfahrende und Kraftfahrzeuge gleichberechtigt zu führen. Bei dieser Form der Radverkehrsführung teilen sich Kraftfahrzeuge die Fahrbahn mit Radfahrenden.

Des Weiteren gilt es generell zwischen der Radverkehrsführung innerorts und außerorts zu unterscheiden, da aufgrund der Regelwerke jeweils verschiedene Vorgaben zu berücksichtigen sind. Dementsprechend ergibt sich insbesondere bei großen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr ein höheres Gefahrenpotential für den Radverkehr. Diese Differenz vergrößert sich zusätzlich bei ansteigenden Passagen, wo Radfahrende noch einmal langsamer fahren als auf flachen Strecken. Grundsätzlich ist das Gefahrenpotential für Radfahrende auf der Fahrbahn außerorts höher und das subjektive Sicherheitsempfinden auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) außerorts geringer.

Daher sollte an jeder klassifizierten Straße außerorts ein baulicher Radweg angelegt werden (Hinweise zu baulichen Radwegen sind Kap. 4.6.1 zu entnehmen). Ist die Anlage eines baulichen Radweges nicht möglich, sollte versucht werden mit den zuständigen Straßenbaulastträgern die Geschwindigkeit außerorts auf 70 km/h zu beschränken. Hier gilt es auch die sich zum Zeitpunkt der Konzepterarbeitung in Überarbeitung befindliche ERA aus dem Jahr 2010 abzuwarten. Zusätzlich kann die Aufstellung von Informationstafeln (vergleichbar mit den „Runter vom Gas“-Autobahnplakaten) – mit deutlichen Hinweisen auf Radfahrende – den Kraftfahrzeugverkehr sensibilisieren. Die Anlage von Schutz- oder Radfahrstreifen außerorts werden vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr abgelehnt.

Innerorts und außerorts gilt es, das vorgegebene Regelmaß für die Breite von Radverkehrsanlagen als Mindestmaß zu verstehen und nur in Ausnahmefällen eine geringere Breite zu wählen. Das Regelmaß kann vor dem Hintergrund der Steigerung der Sicherheit ausdrücklich überschritten werden.

Insbesondere im innerörtlichen Bereich bietet die Anlage breiter Radverkehrsanlagen die Möglichkeit einer getrennten Führung zum Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr. Somit wird jedem Verkehrsteilnehmenden ein angemessener Raum zugeteilt. Radverkehrsanlagen im Mindestmaß und Regelmaß bieten zudem die Möglichkeit zur Ausweisung einer Benutzungspflicht (Hinweise zur Benutzungspflicht sind den folgenden Seiten zu entnehmen). Sollte die bauliche Trennung der Radverkehrsführung nicht möglich sein, kann Mischverkehr angestrebt werden.

Im Mischverkehr ergeben sich unterschiedliche Möglichkeiten der Radverkehrsführung. So kann die Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn den Raum für Radfahrende eingrenzen (Hinweise zu Schutz- und Radfahrstreifen sind Kap. 4.6.1 zu entnehmen). Es gilt zwar weiterhin der Überholabstand für Kraftfahrzeuge (1,5 m innerorts und 2 m außerorts), jedoch können die Markierungen dazu beitragen, dass sich der Kraftfahrzeugverkehr an der äußeren Begrenzung der Schutz- oder Radfahrstreifen orientiert und den vorgegebenen Überholabstand aufgrund dessen verringert. Dies kann dazu führen, dass die rechtlich geltenden Überholabstände nicht in jedem Fall eingehalten werden. Dementsprechend kann es in ausgewählten Bereichen mit geringer Fahrbahnbreite sinnvoll sein, Piktogrammketten auf der Fahrbahn aufzutragen, um auf Radfahrende aufmerksam zu machen und den Raum nicht durch Trennlinien zu begrenzen (Hinweise zu Piktogrammketten sind Kap. 4.6.1 zu entnehmen). Piktogrammketten sind derzeit nicht Bestandteil der Regelwerke, es gibt jedoch Anwendungsbeispiele, welche positive Auswirkungen auf den Radverkehr zeigen (siehe S. 53 und Quelle „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ Wuppertal & Dresden 2021).

Darauf aufbauend ergibt sich zur Auswahl der Führung des Radverkehrs für den innerörtlichen Bereich anhand der Regelwerke ein Prüfschema (siehe Abb. 46), welches zur Vorauswahl von Radverkehrsanlagen herangezogen werden sollte.

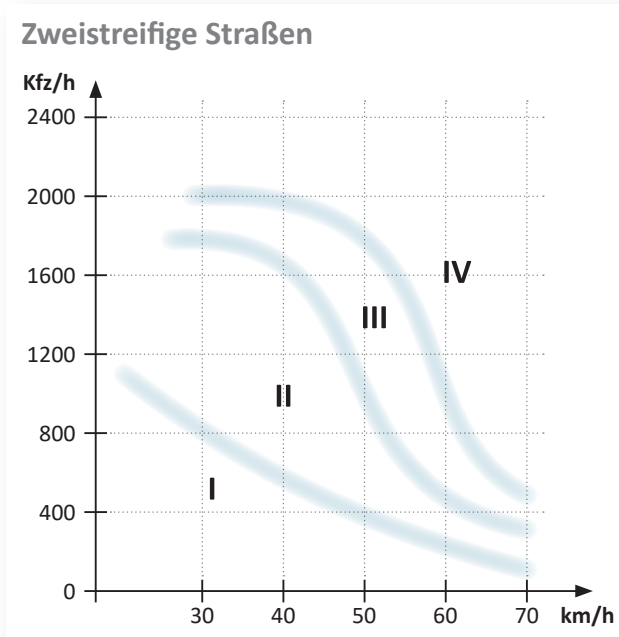


Abb. 46: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, Adaption: Ge-Komm GmbH)



Die untere Achse stellt die gefahrene Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs dem Spitzenstundenwert der Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge auf der linken Achse gegenüber. Daraus ergibt sich, dass eine hohe Geschwindigkeit und eine gleichzeitig hohe Verkehrsstärke einen höheren Belastungsbereich und somit auch den Bedarf einer Trennung des Radverkehrs auslösen.

Die Trennlinien der Belastungsbereiche stellen keine harten Trennungen dar. Vielmehr sind es Übergangsbereiche, die zur genauen Einordnung für eine individuelle Prüfung vor Ort herangezogen werden können. Sollte der Belastungsbereich nicht den Anforderungen für den Radverkehr entsprechen, können folgende Ansatzpunkte zur bewussten Änderung des Belastungsbereiches beitragen.

Fällt die Vorausswahl anhand der Kriterien von beispielsweise 50 km/h und dem Spitzenstundenwert 800 Kfz/h auf die Trennlinie zwischen Belastungsbereich II und III, kann eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit einen deutlich geringeren Belastungsbereich auslösen. In diesem Beispiel würde nach einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h die Trennlinie zwischen den Belastungsbereichen I und II erreicht werden.

Daraus ergeben sich, neben der Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende, neue Möglichkeiten zur Auswahl der Radverkehrsanlagen. Zum Beispiel wäre durch die beschriebene Änderung Mischverkehr auf der Fahrbahn eine geeignete Lösung. Analog kann die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit einen höheren Belastungsbereich auslösen und dadurch eine getrennte Führung des Radverkehrs als geeignete Lösung begünstigen. Kommunen können daher mit einfachen Mitteln die Belastungsbereiche für Radfahrende anpassen. Zusätzlich können sich aufgrund der Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten auch Änderungen der Verkehrsstärken ergeben, da Umwege mit höheren zulässigen Geschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr attraktiver werden. Es sollte berücksichtigt werden, dass bei der Neuanlage von Straßen, wie z. B. Umgehungsstraßen andere innerörtliche Verbindungen künftig geringere Verkehrsstärken aufweisen können. Dies könnte anschließend zu einer Änderung des Belastungsbereiches führen.

Nach Vorausswahl des Belastungsbereiches gilt es diesen einer Führungsform zuzuordnen. Dazu kann die Tabelle gemäß ERA 2010 (siehe Abb. 47, S. 42) als Empfehlung herangezogen werden.

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1/3.6 3.1/3.4 3.2/3.6 3.2/3.4	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Abb. 47: Führungsformen des Radverkehrs gemäß ERA 2010 (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

In Belastungsbereich I ist vorrangig die Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn aufgeführt. Benutzungspflichtige Radwege sind daher auszuschließen. Zusätzliche Rahmenbedingungen, mit besonderen örtlichen Gegebenheiten, sollten geprüft werden.

Belastungsbereich II umfasst u. a. die Anlage von Schutzstreifen, eine Kombination des Mischverkehrs mit für Radfahrende freigegebenen Gehwegen oder eine Kombination von Schutzstreifen und freigegebenen Gehwegen. Es gilt zusätzliche Rahmenbedingungen, mit besonderen örtlichen Gegebenheiten, zu prüfen.

In Belastungsbereich III/IV ist die Markierung von Radfahrstreifen sowie die bauliche Anlage eines Radweges oder die Ausweisung eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges aufgeführt.

Aus der Tabelle geht hervor, dass ein höherer Belastungsbereich eine zunehmend härter getrennte Radverkehrsführung erfordert, sodass die Sicherheit der Radfahrenden im Straßenverkehr gewährleistet wird.

Multifunktionale Nutzungen der Fahrbahn sowie beschränkte Flächenverfügbarkeit des Straßenverkehrsraumes bieten nicht in jedem Fall die Möglichkeit separate Radverkehrsführungen anzulegen. Getrennte Radverkehrsführungen sollten jeweils vor dem Hintergrund der Randbedingungen der Regelwerke geprüft werden.



Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen



Radweg ohne VZ
237,240
oder 241

Kombination Mischverkehr/ separater Weg ohne Benutzungspflicht



Getrennter Verkehr [separater Weg mit Benutzungspflicht]



Getrennter Verkehr [separater Weg mit Benutzungspflicht]



Abb. 48: Beispielhafte Führungsformen des Radverkehrs (Grafik: Ge-Komm GmbH)

4.6.1 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Die vorangestellten Führungsformen des Radverkehrs werden in diversen Regelwerken zusammengefasst. Zur Umsetzung, Planung und zu Führungsformen des Radverkehrs bietet die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) diesbezüglich technische Regelwerke an. Dazu zählt unter anderem die ERA 2010 „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“. Die Berücksichtigung von Quell- und Zielverkehren sowie Empfehlungen für die Netzgestaltung werden z. B. durch die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN 2008 – FGSV“ geregelt. Bewertungen der Erlebnisqualitäten und weiteres von Radverkehrsanlagen sind in weiteren Regelwerken, wie z. B. „Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen 2021 – FGSV“, aufgeführt.

Des Weiteren behandeln die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 2006 – FGSV“ die Anlage von Erschließungsstraßen sowie angebaute Hauptverkehrsstraßen. Allgemeine Regelungen für den Straßenverkehr werden durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgegeben und durch die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung – VwV-StVO“ ergänzt. Die genannten Regelwerke und Richtlinien stellen lediglich eine nicht abschließende Auswahl bzgl. der baulichen Gestaltung im Straßenverkehr dar.

Zahlreiche Regelwerke befinden sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung in Überarbeitung. Zusätzlich sind bestimmte Vorgaben einiger Regelwerke durch zwischenzeitliche Anpassungen der Straßenverkehrs-Ordnung, insbesondere durch die Novellierungen in den Jahren 2020 und 2024, nicht mehr aktuell und müssen über aktualisierte Versionen an die neuen Bedingungen angepasst werden.

Grundlegende Kernaussagen der ERA 2010:

- *Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen.*
- *Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung für aktuelle und künftige Belange.*
- *Geltungsbereich für Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Straßen. Für den Bestand wird die Anwendung empfohlen.*
- *Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, Leichtigkeit und Begreifbarkeit von Radverkehrsanlagen stehen im Vordergrund.*
- *Kombination von Mindestbreiten ist zu vermeiden. Grundsätzlich sollten Radverkehrsanlagen im Regelfall gestaltet werden.*
- *Radverkehrsführung an Knotenpunkten muss aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich und sicher befahr- oder begehbar sein.*
- *Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen sind abhängig von Fahrbahnbreiten und Verkehrsstärken.*
- *Erschließungsstraßen besitzen eine Verbindungsfunktion für den Radverkehr, sodass Radverkehr bevorrechtigt werden kann.*

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2, 00 m)	zu Schräg-/Senkrecht- parkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum1): 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten, bzw. hoher Verkehrs- stärke))	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m			

Abb. 49: Breiten und Anlagentypen gemäß ERA 2010 (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

Die vorangestellte Tabelle gemäß ERA 2010 bietet eine Übersicht der Breite der Radverkehrsanlagen. Je nach Anlagentyp und der Unterscheidung für innerorts und außerorts ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Breite der Radverkehrsanlage. Dabei sollte jeweils das Regelmaß angestrebt werden. Die Kombination von Mindestmaßen ist zu vermeiden.

Bauliche Radwege

Baulich angelegte Radwege sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Höhengleiche Begrenzungsstreifen bilden die Abgrenzung zwischen Rad- und Gehweg. Der Begrenzungsstreifen sollte mindestens 0,30 m breit und ertastbar sein, durch Unterschiede in der Belagsstruktur. Zudem sollte der Begrenzungsstreifen visuell erkennbare Helligkeitsunterschiede aufweisen und überfahrbar und begehbar sein, um Gefahrenquellen für den Rad- und Fußverkehr auszuschließen. Für den Wiedererkennungswert innerhalb einer Kommune sollten Radwege immer die gleiche Materialwahl und Farbgebung aufweisen.

Bauliche Einrichtungsradwege (ohne Gegenverkehr) weisen ein Regelmaß von 2,0 m auf (mindestens 1,60 m) und können mit oder ohne Benutzungspflicht angelegt werden – siehe Abbildung unten.

Bei benutzungspflichtigen, baulichen Radwegen muss eine Beschilderung vorgenommen werden – Verkehrszeichen 237 (Sonderweg Radfahrer), Verkehrszeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg), Verkehrszeichen 241 (getrennter Geh- und Radweg). Bei gleichzeitiger Beschilderung für den Fußverkehr müssen ausreichende Breiten/Flächen zur Verfügung stehen. Daher muss bei einer gemeinsamen Führung eine breitere Anlage zur Verfügung stehen – siehe „Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr“.

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können ohne Beschilderung im Bestand vorhanden sein. Radfahrende dürfen in diesen Fällen auch die Fahrbahn nutzen. Einsatzbereiche sind zum Beispiel Straßen mit vorhandenem Radweg, welcher die Mindestanforderungen an die Breite unterschreitet und dementsprechend nicht als benutzungspflichtiger Radweg ausgewiesen werden kann.

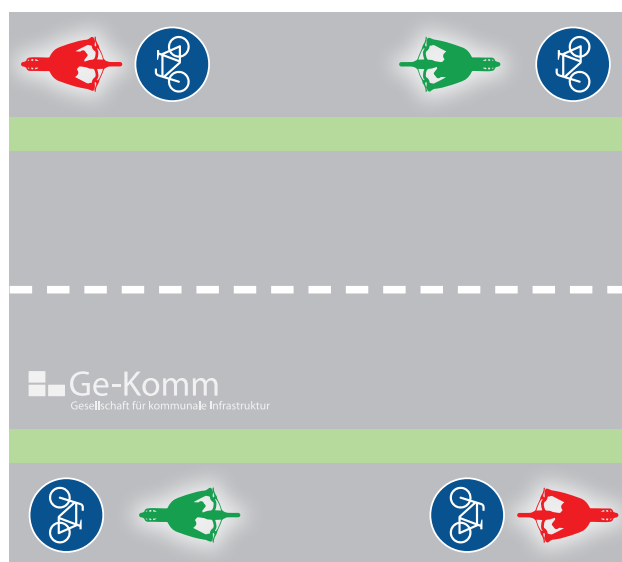
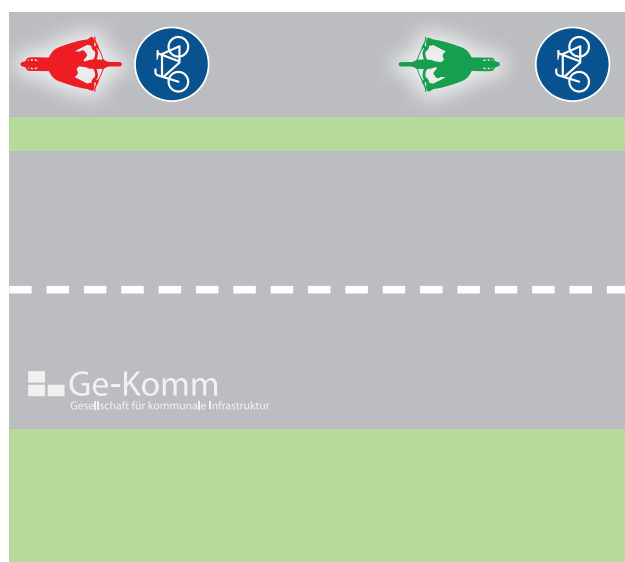


Abb. 50: Bauliche Radwege (einseitig, beidseitig) (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Zweirichtungsradwege

Eine Nutzung des Radweges in Gegenrichtung muss mit einem entsprechenden Verkehrszeichen signalisiert werden – Verkehrszeichen 237, 240, 241 oder durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“. Hinsichtlich der Breite gilt es zwischen einseitigem und zweiseitigem Zweirichtungsradweg zu unterscheiden. Einseitige Zweirichtungsradwege sollten ein Regelmaß von 3,0 m aufweisen (bei geringer Verkehrsstärke 2,5 m). Beidseitige Zweirichtungsradwege sind mit einem Regelmaß von 2,5 m anzulegen (bei geringer Verkehrsstärke 2,0 m).

Zweirichtungsradwege unterliegen besonderen Gefahren. Die Nutzung baulich angelegter Radwege auf der linken Straßenseite führt, laut ERA 2010, häufiger zu Unfällen.

Daher sollte vor Anlage eine sorgfältige Prüfung durchgeführt werden, insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten.

Wartepflichtiger Verkehr wird an Kreuzungen und Einmündungen durch das Zusatzzeichen 1000–32 StVO auf Zweirichtungsradverkehr hingewiesen. Das Zusatzschild ist über dem Hauptschild anzuordnen.

Abgrenzungen zu Gehwegen erfolgen in gleicher Weise wie bei baulichen Einrichtungsrädern. Eine Verdeutlichung der Bevorrechtigung an Kreuzungspunkten kann zusätzlich durch die Markierung von Radwegefurten erfolgen bzw. mit Markierungen des Sinnbildes „Fahrrad“.

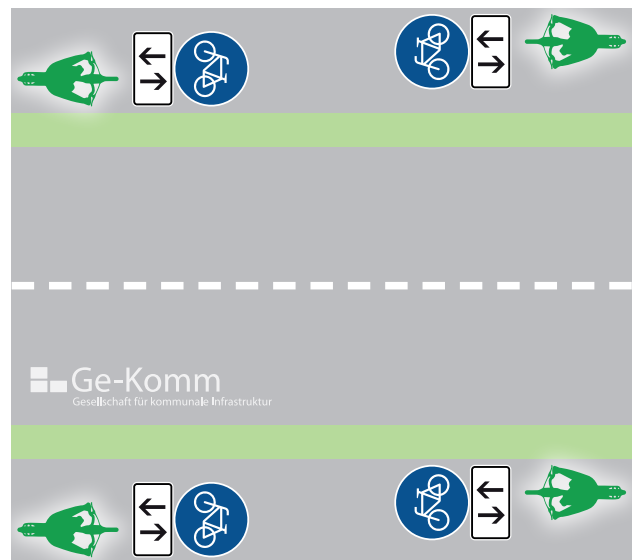
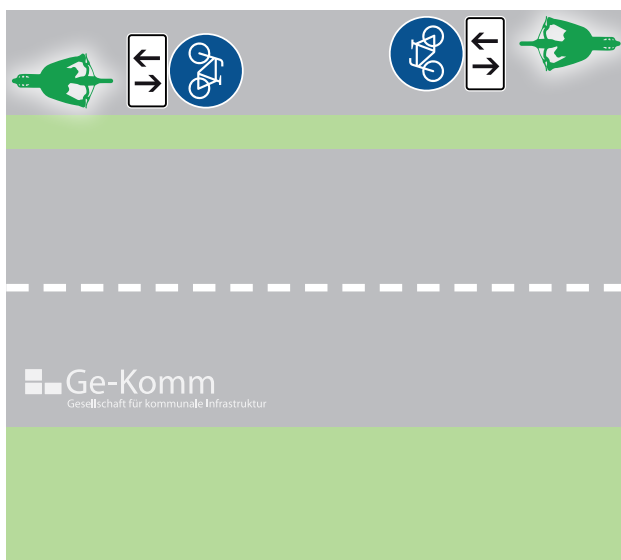


Abb. 51: Zweirichtungsradwege (einseitig, beidseitig) (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Gehwege sollen ein störungsfreies Fortkommen sowie einen Aufenthalt ermöglichen. Dementsprechend kann Radverkehr auf Gehwegen zu Fuß Gehende verunsichern. Den Bedürfnissen des Radverkehrs wird die Ausweisung einer gemeinsamen Nutzung des Gehwegs nicht in jeder Situation vollständig gerecht.

Daher bietet es sich an, eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr dort einzurichten, wo die Nutzung und der Aufenthalt sich in Grenzen halten. Dabei sind

unterschiedliche Kombinationen möglich. Zum einen können benutzungspflichtige Führungsformen (gemeinsamer Geh- und Radweg – Verkehrszeichen 240) und zum anderen Führungsformen ohne Benutzungspflicht (Verkehrszeichen 239 und Zusatzschild „Radfahrer frei“) ausgewiesen werden.

Die Mindestbreite beträgt 2,5 m, ist nutzungsabhängig und steigt mit zunehmender Nutzung je Spitzenstunde. Näheres dazu ist in der ERA 2010 beschrieben.

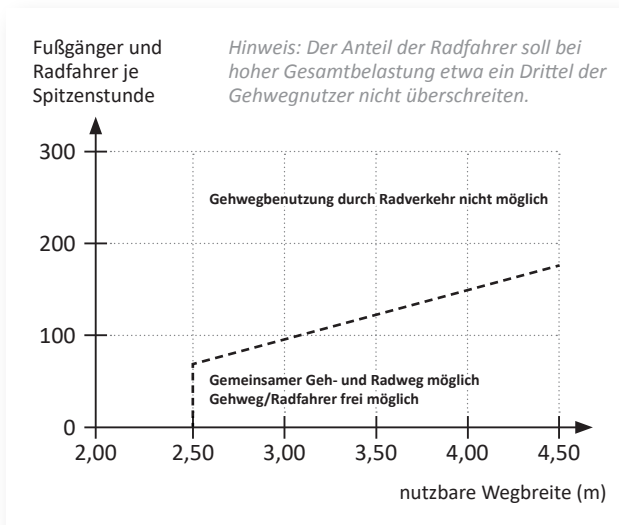


Abb. 52: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr (Quelle: ERA 2010, Adaption: Ge-Komm GmbH)

48

Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr gemäß ERA 2010 sind u. a. Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung, Hauptverbindungen des Radverkehrs und eine häufige Abfolge untergeordneter Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten.

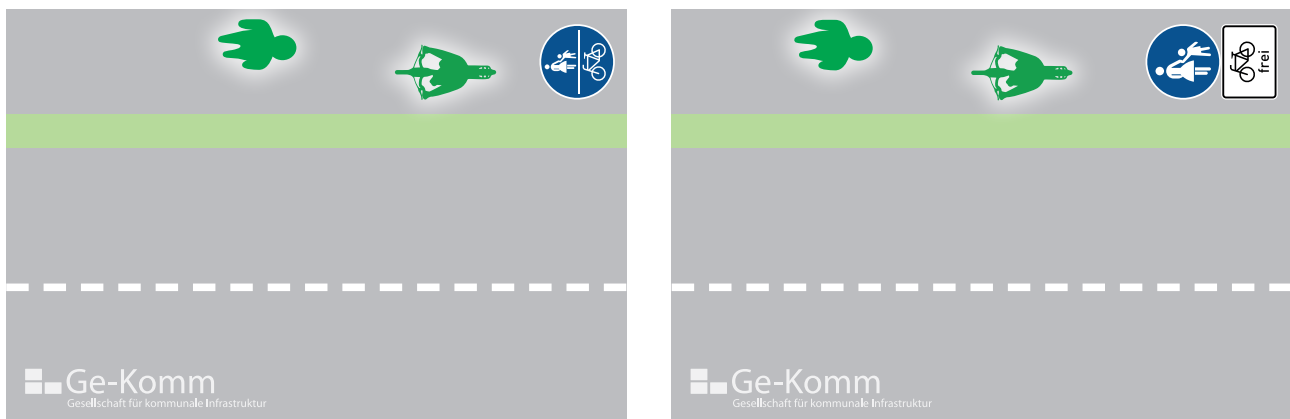


Abb. 53: Gemeinsamer Geh- und Radweg/Gehweg Radfahrer frei (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind benutzungspflichtige Sonderwege und werden mit dem Verkehrszeichen 237 beschildert. Die Anlage eines Radfahrstreifens kann eine gute Lösung in Bereichen mit besonders hohen Verkehrsstärken darstellen. Die Markierung erfolgt in der Regel mittels eines Breitstrichs auf der Fahrbahn (0,25 m), bei einer Mindestbreite von 1,85 m (inkl. Breitstrich). Grundsätzlich besteht Einrichtungsverkehr. Zum ruhenden Verkehr sollte ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden, mit einem Abstand von 0,5 m zu Längsparkständen sowie 0,75 m zu Schrägparkständen.

Radfahrstreifen dürfen nicht von Kraftfahrzeugen befahren werden. Zudem ist das Parken auf Radfahrstreifen für Kraftfahrzeuge verboten. Zum Ein- und Ausparken oder zur Erreichung von Grundstückszufahrten dürfen diese allerdings überquert werden, insofern der Radverkehr besonders beachtet wird.

Der Vorteil eines Radfahrstreifens besteht in der Trennung des Radverkehrs und in der kostengünstigen Anlage im Vergleich zu einem baulichen Radweg. Die Wahrnehmung durch Kraftfahrzeuge ist entsprechend höher als bei baulichen Radwegen.

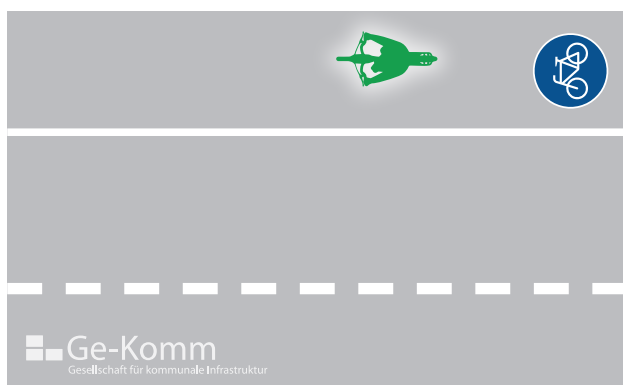


Abb. 54: Radfahrstreifen (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Schutzstreifen

Schutzstreifen werden mit einer gestrichelten Linie (Schmalstrich 0,12 m) markiert, sind Teil der Fahrbahn und mindestens 1,25 m breit (inkl. Schmalstrich). Das Regelmaß beträgt 1,5 m. Aus Sicherheitsgründen empfiehlt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. allerdings mindestens 1,85 m.

Mittels wiederholter Piktogramme wird der Zweck des Schutzstreifens verdeutlicht. Zur Markierung eines Schutzstreifens ist keine Beschilderung notwendig, daher besteht keine Benutzungspflicht. In Einbahnstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h können Schutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung freigegeben werden.

Gegenüber dem Radfahrstreifen sind Schutzstreifen eine Führungsform des Mischverkehrs. Daher gelten beim Überholen von Radfahrenden die Sicherheitsabstände von 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts.

Zum ruhenden Verkehr sollte ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden, mit einem Abstand von 0,5 m zu Längsparkständen sowie 0,75 m zu Schrägparkständen. Das Parken auf Schutzstreifen ist verboten. Soll das Halten von Kraftfahrzeugen verhindert werden, ist die Beschilderung eines Halteverbotes notwendig. Schutzstreifen dürfen von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden.

Die Fahrgasse zur Begegnung von zwei Kraftfahrzeugen muss bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,5 m betragen. Insofern eine Breite der Fahrgasse von 5,5 m erreicht wird, darf eine Mittellinie aufgetragen werden. Bei geringen Restbreiten der Fahrbahn stößt die Gestaltung von Schutzstreifen daher an ihre Grenzen, sodass Mindestbreiten bei der Breite herangezogen werden müssen. Eine beidseitige Anlage von Schutzstreifen im Mindestmaß sowie die Kombination unterschiedlicher Mindestbreiten (bei allen Arten von Radverkehrsführungen – nicht nur bei Schutzstreifen) sollten gemäß ERA 2010 vermieden werden.

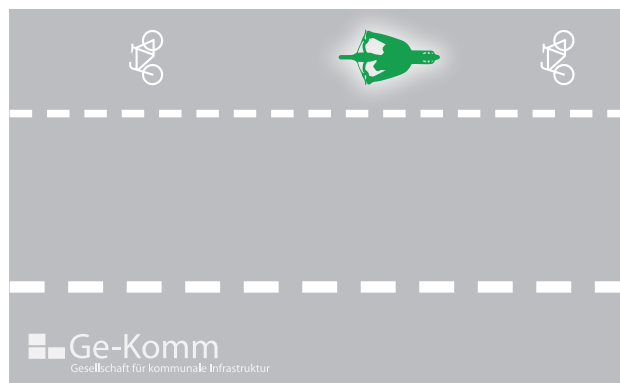


Abb. 55: Schutzstreifen (Grafik: Ge-Komm GmbH)

An Mittelinseln sollen Schutzstreifen unterbrochen werden, sobald die Restbreite der Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr geringer als 3,75 m aufweist.

Zur Anlage von Schutzstreifen, insbesondere bei beidseitigen Schutzstreifen, gilt es die Restbreiten der Fahrbahn gemäß der Vorgaben zu berücksichtigen. Bei einer Schwerverkehrsstärke > 1.000 Kfz/Tag sollten Schutzstreifen generell vermieden werden.

Es besteht die rechtliche Möglichkeit bei örtlichen Besonderheiten eine Kombination von Schutzstreifen mit einem Gehweg und freigegebenem Radverkehr einzurichten. Dabei haben Radfahrende, nach eigenem Ermessen, die freie Auswahl. Dies kann zur Trennung von Nutzergruppen eingerichtet werden, z. B. Alltags- und Berufsverkehr sowie Schulverkehr.

Piktogrammketten

Auf bestimmten Strecken fehlt aufgrund ungenügender Restbreite der Fahrbahn oder der ungenügenden Breite von baulichen Nebenanlagen die notwendige Fläche zur Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen oder die Möglichkeit der Freigabe der Nebenanlagen für den Radverkehr.

In solchen Situationen kann es zielführend sein, den Kraftfahrzeugverkehr für den Radverkehr zu sensibilisieren, indem Piktogrammketten auf der Fahrbahn aufgetragen werden. Ein Sinnbild des Fahrrads kann dazu beitragen, dass dem Radverkehr ein Platz auf der Fahrbahn zugesprochen wird und dieser von anderen Verkehrsteilnehmenden bewusster wahrgenommen wird. Sie sollen zur Steigerung der Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrenden dienen ("mir gehört die Straße nicht allein").

Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Radverkehrssinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile), die im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden. Durch Piktogramme soll der Kraftfahrzeugverkehr auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinweisen. Piktogrammketten (wiederkehrende Abfolge von Symbolen) zielen hauptsächlich darauf ab, die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern.

§

Da das Aufbringen von Piktogrammketten noch nicht in Regelwerken wie der VwV-StVO verankert ist, haben bereits einige Bundesländer – darunter auch Niedersachsen – entsprechende Erlasse zur Regulierung veröffentlicht.

Der Einsatz von Winkelpfeilen, wie z. B. bei **Sharrows**, ist laut Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (12. März 2025) in Niedersachsen **unzulässig**.

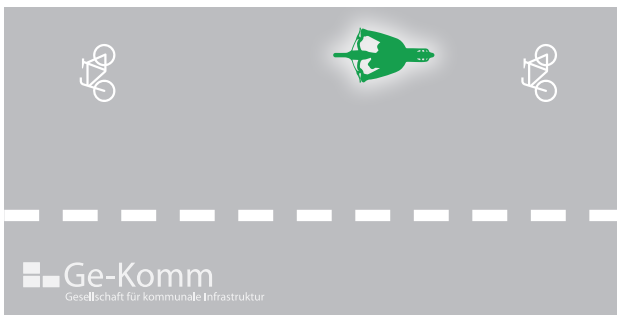


Abb. 56: Piktogramme (Grafik: Ge-Komm GmbH)



Studie zu Piktogrammketten

In einem Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde die Wirkung von Piktogrammketten auf das Verkehrsverhalten untersucht.

Das Recht der Radfahrenden, die Fahrbahn zu nutzen, soll hervorgehoben und der Kraftfahrzeugverkehr darauf hinweisen werden, dass mit Radfahrenden gerechnet werden muss (Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit Wuppertal & Dresden 2021).

Effekte:

- *Seitenraum weniger genutzt*
- *Überholvorgänge von Radfahrenden finden seltener statt*
- *Reduzierung Unfälle an Knotenpunkten*
- *Überholungen zwischen 0,5 m und 1,5 m werden reduziert*



Abb. 57: Adaptiert von Ge-Komm GmbH (Quelle: Uni Wuppertal & TU Dresden 2021)

Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens zeigen einen positiven Einfluss von Piktogrammketten auf objektive und subjektive Sicherheit. Eine signifikante Veränderung der Fahrlinien von Radfahrenden wurde nicht deutlich, sodass überwiegend der rechte Fahrbahnrand genutzt wurde. Die Empfehlungen des Forschungsvorhabens lauten, die Piktogramme möglichst mittig auf dem jeweiligen Fahrstreifen zu markieren, sodass Radfahrende nicht in der Door-Opening-Zone (siehe Kap. 4.3) bzw. im Einflussbereich sich öffnender Türen von parkenden Kraftfahrzeugen bewegen (Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit Wuppertal & Dresden 2021).

In der Gemeinde Hasbergen existieren bereits zahlreiche Streckenabschnitte, auf denen Piktogrammketten aufgetragen sind. Unter anderem auf der Tecklenburger Straße (siehe Abb. 58).

Die Winkelpfeile, sogenannte „**Sharrows**“ (aus dem Englischen – „share“ für „teilen“ und „arrow“ für „Pfeil“), sind gemäß der geltenden Erlasse zu Piktogrammketten nicht zulässig.



Abb. 58: Piktogrammkeite auf der Tecklenburger Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)

Anordnung von Piktogrammkettersymbolen

In Abstimmung mit dem Radverkehrsbeauftragten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sollen Piktogramme jeweils 7 m nach einer Einmündung platziert und in einem wiederkehrenden Abstand von ca. 50 m auf der jeweiligen Richtungsfahrbahn wiederholt werden. Der empfohlene Seitenabstand zum Fahrbahnrand beträgt 1,25 m. In Abhängigkeit von der tatsächlichen Fahrbahnbreite vor Ort sollte der Seitenabstand bei Bedarf geringfügig angepasst werden. Genauso sollte vermieden werden, dass die Symbole auf Einbauten in der Fahrbahn wie z. B. Kanaldeckeln, Hydranten oder Gas- und Wasserschiebern markiert werden. Die Abmessungen eines Symbols betragen dabei 1 m Breite sowie 1,3 m Länge/Höhe.

Stellungnahmen der Straßenverkehrsbehörde sowie der klassifizierten Straßenbaulastträger sind einzuholen. Des Weiteren ist eine Verkehrsschau empfehlenswert.

Markierungsarbeiten

Markierungsarbeiten sollten in Abstimmung mit dem betreffenden Straßenmeister erfolgen, um dessen Erfahrungswerte einbringen zu können. Die räumliche Anordnung der Symbole sollte sinnvollerweise gegenüberliegend erfolgen, sodass diese auf der jeweils anderen Straßenseite parallel verlaufen.

Es besteht die Möglichkeit, Symbole durch ein Sprühverfahren und den Einsatz von Schablonen zu markieren. Diese Variante bietet den Vorteil, dass sie kostengünstig ist und einfach durchgeführt werden kann. Einen Nachteil stellt dabei die geringe Haltbarkeit dar.

Zum anderen besteht die Möglichkeit, sog. Thermoplastiken auf die Fahrbahn „aufzubrennen“ wie z. B. in der Stadt Minden erfolgt (siehe www.minden.de). Zwar ist diese Variante etwas teurer und beim Überfahren wahrnehmbar, bietet aber eine höhere Haltbarkeit. Mit Reflexionsmaterial (Glasperlen-Beschichtung) lässt sich eine erhöhte Erkennbarkeit bei Dunkelheit erreichen.

Die Ausführungen zu Piktogrammketten in der Überarbeitung der ERA 2010 sollten berücksichtigt werden.



Abb. 59: Beispiel für Piktogrammketten aus Minden
(Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 60: Beispiel für Piktogrammketten aus Minden
(Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 61: Beispiel für Piktogrammketten aus Bad Rothenfelde
(Foto: Ge-Komm GmbH)

4.6.2 Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten

An Knotenpunkten ergeben sich hinsichtlich des Radverkehrs besondere Anforderungen. Gemäß aktueller Regelwerke müssen Knotenpunkte aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar und übersichtlich sein. Zusätzlich müssen diese gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein. Die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und Radfahrenden müssen dementsprechend gewährleistet sein. Zügige und sichere Befahrbarkeit sowie ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr sind vorzusehen. Des Weiteren tragen kurze Wartezeiten an Signalanlagen sowie Markierungen von Radwegefurten zur Akzeptanz des Radverkehrs bei (ERA 2010).

Der Vorrang von Radfahrenden gegenüber weiteren Verkehrsteilnehmenden sollte vor diesen Hintergründen eine gute Erkennbarkeit aufweisen.

Weitere beispielhafte Punkte, welche zur Bevorrechtigung von Radfahrenden beitragen, sind:

- *Gesonderte Signalisierung für Radfahrende.*
- *Schutzstreifen zum Vorbeifahren oder Radaufstellflächen an Signalanlagen zur Bevorrechtigung von Radfahrenden.*
- *Verzicht auf freie Rechtsabbieger für Kraftfahrzeuge.*
- *Anlage von Mini Kreisverkehren oder kleinen Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete zur durchgängigen Verkehrsführung (Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen im Kreisverkehr sind nicht zulässig).*
- *Insofern Unfälle bei der Benutzung von Zweirichtungsradwegen an Knotenpunkten auftreten, soll geprüft werden, ob solche Situationen durch bessere Überquerungsangebote entschärft werden können.*

4.6.3 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Das Erschließungsstraßennetz weist neben der Funktion der Erschließung auch eine Verbindungsbedeutung für den Radverkehr auf. Im Gegensatz zum Kraftfahrzeugverkehr stellt der Durchgangs- und Erschließungsverkehr durch Radfahrende eine verträgliche Lösung im Erschließungsstraßennetz dar, aufgrund der geringeren Belastung für Wohnquartiere (ERA 2010).

Im Erschließungsstraßennetz können Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr daher unterschiedlich behandelt werden. Bevorrechtigungen können zugunsten der Radfahrenden geändert werden, insofern Haupttrouten des Radverkehrsnetzes auf Erschließungsstraßen geführt werden – z. B. durch bauliche Durchlässigkeit, Überquerungshilfen oder durch Ausnahmeregelungen in Einbahnstraßen (ERA 2010).

Beispiele für Radverkehrsnetze in Erschließungsstraßen können folgende Punkte darstellen:

- *Netzdurchlässige Elemente/Modale Filter*
- *Fahrradstraßen*
- *Kreuzungen mit Vorfahrt für den Radverkehr*
- *Einbahnstraßen mit Freigabe der Gegenrichtung*
- *Fahrradzonen*
- *Offene Sackgassen*

Konfliktpotentiale mit Haupttrouten des Radverkehrs können sich in verkehrsberuhigten Bereichen ergeben. Daher sollten vor der Ausweisung von Hauptverbindungen des Radverkehrs in verkehrsberuhigten Bereichen Prüfungen von Alternativrouten durchgeführt werden.

Im Hinblick auf die Netzdurchlässigkeit für den Radverkehr in Erschließungsstraßen sind u. a. Umlaufsperrern, Sperrpfosten oder Schranken genau zu prüfen. Eine Rechtfertigung solcher Elemente für den Radverkehr ergibt sich, insofern dieser mit anderen Mitteln nicht erreicht werden kann. Insbesondere in schlecht einsehbaren Bereichen oder bei Gruppen von Radfahrenden, kann das Unfall- oder Kollisionsrisiko dadurch erhöht sein (ERA 2010).

4.7 Radverkehr auf Wirtschaftswegen

Der steigende Radverkehrsanteil führt unter anderem dazu, dass auch Wege im Außenbereich stärker durch Radfahrende genutzt werden. Diese multifunktionale Nutzung der Wege durch unterschiedliche Nutzergruppen (Radverkehr, Tourismus, Reiten, Wandern etc.) sowie die Abmessungen und Dimensionen der modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft und die Lkw-Verkehre der landwirtschaftlichen Betriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten und Tragfähigkeiten der Wege.

Allerdings passen die Regelwerke bzgl. des Ausbaus von Wirtschaftswegen nicht zur heutigen Nutzung. Gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau können Verbindungen einstreifig oder zweistreifig geplant und hergestellt werden (Quelle: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege 2016, Stand 04/2025 in Überarbeitung). Dabei empfiehlt es sich, multifunktionale Wege als einstreifige Wege und die Wege von höherer Bedeutung mit ortsverbindendem Charakter und vielfachem Begegnungsverkehr als zweistreifige Wege herzustellen. Standardmäßig ist für den einstreifigen Ausbau eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und eine Kronenbreite von 5,50 m anzustreben (siehe Abb. 63). Die Kronenbreite ergibt sich aus der Fahrbahn zzgl. der Seitenstreifen. Bei einem zweistreifigen Weg gilt eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m sowie eine Kronenbreite von mindestens 6,25 m. Grundsätzlich sollte für multifunktionale Wege eine bituminöse Befestigung gewählt werden. Dabei spielt die Flä-

chenverfügbarkeit eine maßgebliche Rolle. Zudem haben sich durch die StVO-Novelle 2020 Änderungen beim Überholen von Radfahrenden ergeben (siehe Abb. 62). Dem entsprechend beträgt der vorgegebene Überholabstand 2,0 m zu Radfahrenden im Außenbereich. Die Richtlinien für den ländlichen Wegebau berücksichtigen den neuen Überholabstand derzeit noch nicht.

Wirtschaftswege sind aufgrund der historischen Bedingungen selten breit genug, um den aktuell geforderten Sicherheitsabstand zu gewährleisten (siehe Abb. 62 und Abb. 63). Zusätzlich bedingt der Strukturwandel, dass die bewirtschaftenden Landmaschinen zunehmend größer und breiter werden.

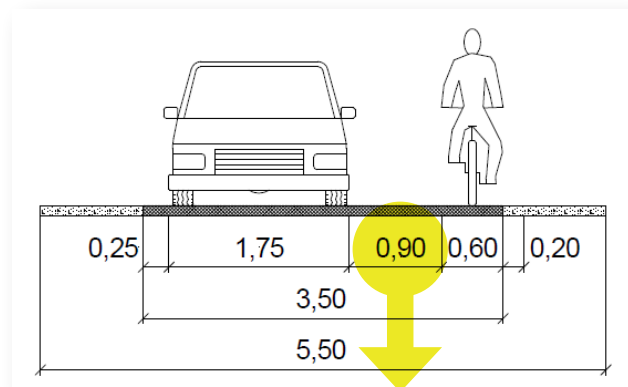


Abb. 63: Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten (Quelle: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege 2016)



Änderung der StVO

Kraftfahrer, die einen Radfahrer überholen, müssen mindestens einen Abstand von 1,5 m bis 2 m einhalten – im Zweifel mehr. Ist kein ausreichender Abstand aufgrund der Verkehrssituation einzuhalten, muss der Überholvorgang unterbleiben und die Position hinter dem Radfahrer beibehalten werden. Da diese Regel in der Vergangenheit von vielen Autofahrern nicht eingehalten wurde, ist die Straßenverkehrs-Ordnung (Stand 28. April 2020) ergänzt worden.

Nunmehr steht in § 5 Abs. 4 ausdrücklich:

„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraft-



fahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.“

Abb. 62: Änderung der StVO (Text: ADFC, Foto: Ge-Komm GmbH)

Im Folgenden werden zielführende Lösungsvorschläge für Standardsituationen aufgeführt:

Lösung 1: Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer

StVO § 1

Grundregeln

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Gibt der Straßenquerschnitt keine Möglichkeit zum sicheren Überholen her, ist der Überholende gesetzlich verpflichtet, mit dem Überholvorgang zu warten, bis sich eine Gelegenheit ergibt.



Abb. 64: Rücksicht macht Wege breit (Foto: Ge-Komm GmbH)

Lösung 2: Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen

Wirtschaftswege können zur sicheren Führung des alltäglichen und touristischen Radverkehrs als Fahrradstraße gestaltet werden (siehe Abb. 65 u. Abb. 66).

Die Ausweisung von Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, eine reine Beschilderung reicht nicht aus. Zu beachten ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Fahrradstraßen für alle am Verkehr Teilnehmenden gilt.



Abb. 65: Fahrradstraße auf einem Wirtschaftsweg (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 66: Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen (Fotos: Ge-Komm GmbH)

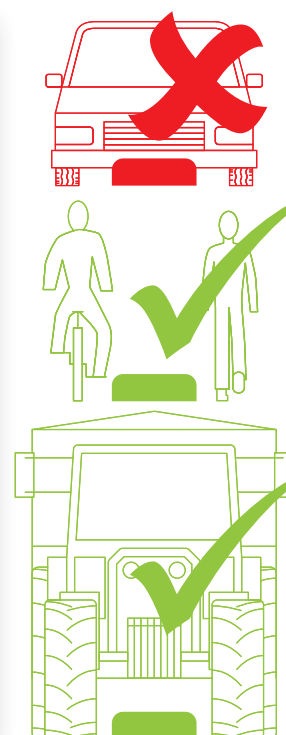
Lösung 3: Treckerschleuse

Oftmals ergeben sich für Radfahrende Konflikte mit Pkw-Verkehren, insofern Wirtschaftswege als Abkürzung genutzt werden. Um solche unerwünschten Abkürzungsverkehre fernzuhalten, kommen in einigen Kommunen sog. Treckerschleusen zum Einsatz.

Diese ermöglichen ein problemloses Passieren für land- und forstwirtschaftliche Verkehre sowie für den Fuß- und Radverkehr. Ein Überfahren von Pkw ist aufgrund der geringeren Bodenfreiheit nicht möglich. Bei der Ausgestaltung von Treckerschleusen ist auf eine gute Erkennbarkeit zu achten. Zudem spielen die Themen Verkehrssicherungspflicht sowie verkehrsrechtliche Anordnungen eine Rolle.



Abb. 67: Treckerschleuse (Foto/Grafik: Ge-Komm GmbH)



5. Förderung

Hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs gilt es regelmäßig Informationen bei verschiedenen Behörden einzuholen, da sich permanent Änderungen ergeben und neue Programme und Fördertöpfe sowohl bundes- als auch kreisweit sowie regional entstehen. Für den Radverkehr stehen erhebliche Fördersummen zur Verfügung.

Sowohl der Bund als auch das Land bietet Förderprogramme an, um die Infrastruktur für den Radverkehr weiter auszubauen bzw. zu sanieren.

Eine gute Voraussetzung für die finanzielle Unterstützung durch ein Förderprogramm bietet die Vorlage eines entsprechenden Radverkehrskonzeptes. Im Folgenden sind beispielhaft einige Förderprogramme bzgl. des Radverkehrs genannt.



Alle aktuellen Förderprogramme sind auf der Homepage des Bundesamtes für Logistik und Mobilität in einer entsprechenden Förderfibel einzusehen. Diese werden laufend aktualisiert, zudem sind dort u. a. auch Fristen und Fördersätze genannt.

Link zur Förderfibel:



www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html

Förderprogramm	Umfang/Gegenstand der Förderung	Empfänger der Förderung
Finanzhilfen für Radschnellwege Förderung besteht bis 2030	- zum Neu-, Um- und Ausbau von Radschnellwegebrücken oder -unterführungen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radschnellverbindungen sowie verkehrssicheren Umbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter - verkehrstechnische Ausstattung - zur Errichtung wegweisender Beschilderung der Radschnellwegverbindung - zur durchgehenden farblichen Kennzeichnung der Radschnellverbindungen mit Markierungsmaterial nach bundeseinheitlichem Standard	- Gewährung von Finanzhilfen unterstützt der Bund i.d.R. die Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände - Gemeinden/-verbände können Anträge beim jeweiligen Land (in diesem Fall Niedersachsen) stellen - Fördersatz beträgt 75 % der förderfähigen Ausgaben - In begründeten Einzelfällen bis zu einem Höchstsatz von 90 % Quelle: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/DE_Finanzhilfen_Radschnellwege_2017-2030.html
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld Förderung besteht bis 31.12.2027	- Errichtung neuer und Erweiterung bestehender Mobilitätsstationen sowie Radabstellanlagen/Fahrradparkhäusern einschließlich Ausstattung - Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr. - Errichtung/Umgestaltung/Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur	- Gemeinden und kommunale Zusammenschlüsse, Betriebe mit mindestens 25 % kommunaler Beteiligung sowie Zweckverbände, an denen Gemeinden beteiligt sind - Spezifische Antragsberechtigung für einzelne Förderschwerpunkte möglich - Fördersatz beträgt 50 % der förderfähigen Ausgaben - Finanzschwache Gemeinden profitieren von erhöhten Förderquoten Quelle: https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie

Förderprogramm	Umfang/Gegenstand der Förderung	Empfänger der Förderung
Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ Förderung besteht bis 31.12.2027	- Errichtung von Radinfrastruktur in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radwegen, Geh- und Radwegen, Fahrradstraßen, Fahrradschnellwegen und Fahrradzonen - Umgestaltung bestehender Radinfrastruktur in Form von Wegeverbreiterungen, Änderungen der Streckenführung oder anderen baulichen Verbesserungen - Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs - Errichtung hocheffizienter und regelbarer Beleuchtungsanlagen zur Beleuchtung von Radwegen	- alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt - Die Förderquote beträgt bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, für nachweislich finanzschwachen Kommunen bis zu 90 % Quelle: https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr
Förderprogramm „Stadt und Land“ Die Förderung besteht bis 31.12.2028	- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radwegenetze - Eigenständige Radwege - Fahrradstraßen und Fahrradzonen - Radwegebrücken und -unterführungen - Knotenpunkte - Bau von Schutzinseln und vorgezogenen Haltelinien - Abstellanlagen/Fahrradparkhäuser - Planungsleistungen Dritter...	- Der Fördersatz beträgt 75 % der förderfähigen Ausgaben und für finanzschwache Kommunen 90 % - Anträge sind vor Beginn des Vorhabens bei der Investitions- und Förderbank Niedersachsen zu stellen Quelle: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/DE_BALM_Sonderprogramm_Stadt_und_Land_2020-2028.html
Bürgerradwege Niedersachsen	- Stärkung des bürgerlichen Engagements bei Maßnahmen im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“ und deren Übernahme in die Baulast des Landes Bedingungen: - das Projekt muss die Standards für Landesradwege einhalten, - die NLStBV muss eingebunden sein, - das Projekt muss durch das Ministerium als Bürgerradweg anerkannt sein, - der Radweg muss rechtlich Bestandteil einer Straße in Baulast des Landes sein, - das Land muss Vorhabensträger der Radwegplanung sein und - die Anträge auf Rechtsverfahren müssen vom Land bei der Planfeststellungsbehörde gestellt werden.	- Bürgervereine bei Nachweis einer Eigenleistung - Kommunen bei deren aktiver Mithilfe ohne Kostenerstattung - Bürger bei deren Engagement für die Realisierung von Radwegen Quelle: https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Fachtagungen/2020/5-01_Mi-0900_Vortrag-Koester.pdf
Junge Generation Fahrrad – aktiv mobil Die Förderung besteht bis 31.12.2027 (Förderlinie 2) 31.12.2031 (Förderlinie 1)	- Bauliche Maßnahmen (z. B. sichere Wege, Querungen, Verkehrsberuhigung) für den Rad- und Fußverkehr - Zügige Umsetzung von Infrastrukturprojekten im unmittelbaren Umfeld von Bildungs-, Kinder- und Jugendeinrichtungen - Unterstützende und begleitende Maßnahmen (z. B. Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Bildung, Beteiligung, Schulfahrräder oder wissenschaftliche Evaluationen) - Entwicklung von gesamthafter, innovativen Modellprojekten für eine sichere und selbstständige Mobilität von Kindern und jungen Menschen bis 25 Jahre	- alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts - Die Förderquote beträgt bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben - Für nachweislich finanzschwache Kommunen erhöht sich die Förderquote auf bis zu 90 % - Die Fördersumme pro Projekt liegt (in Förderlinie 2) zwischen 250.000 und 1.500.000 € Quelle: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderaufruf-Junge-Generation-Fahrrad/foerderaufruf-junge-generation-fahrrad_node.html

Abb. 68: Für das Radverkehrslonzept relevante Förderprogramme (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

6. Bürgerbeteiligung

Ziel war es, im Rahmen eines umfassenden Beteiligungsverfahrens die Bürger auf dem zukünftigen Weg mitzunehmen. Die Interessen, Wünsche und Anforderungen der Betroffenen waren näher zu erfragen und sorgsam abzuwägen. Im Ergebnis kann nur auf diese Weise auch tatsächlich eine große Akzeptanz bei allen Teilnehmenden erzielt werden.

Anfang 2026 erfolgte eine umfassende Bürgerbeteiligung. Dazu veröffentlichte die Gemeinde Hasbergen in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH eine umfassende Pressemitteilung, um interessierte Bürger über die Vorgehensweise zu informieren. Um eine umfassende und zeitgemäße Beteiligung zu ermöglichen, wurde ein Bürgerdialogportal „www.radwegekonzept.de“ der Ge-Komm GmbH eingerichtet und am 27. Januar 2026 freigeschaltet.

Die Beteiligung war nach dem öffentlichen Workshop vor Ort, im Bürgersaal der Gemeinde Hasbergen, vom 27. Januar 2026 bis einschließlich den 08. März 2026 möglich. Es wurde dazu umfassend in der örtlichen und überörtlichen Presse, auf der Internetseite und über den WhatsApp-Kanal der Gemeinde Hasbergen informiert.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden seitens der Ge-Komm GmbH zunächst gesammelt, in Listenform aufbereitet und abschnittsweise den Radwegen im GIS zugewiesen. Alle Stellungnahmen wurden gesichtet und abgewogen, um diese anschließend in das Projekt einzuarbeiten.

Am 21. April 2026 fand ein zweiter öffentlicher Workshop statt, auf welchem den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben wurde, mittels Klebepunkten bezüglich der Priorität ausgewählter Maßnahmen abzustimmen (siehe Abb. 73).



Abb. 69: Auftaktveranstaltung am 27. Januar 2026
(Foto: Gemeinde Hasbergen)



Abb. 70: Analoge Kommentarwand zur Erfassung von Anmerkungen während der Auftaktveranstaltung (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 71: Infopoint zum Thema Fahrradabstellanlagen während der Auftaktveranstaltung (Foto: Ge-Komm GmbH)

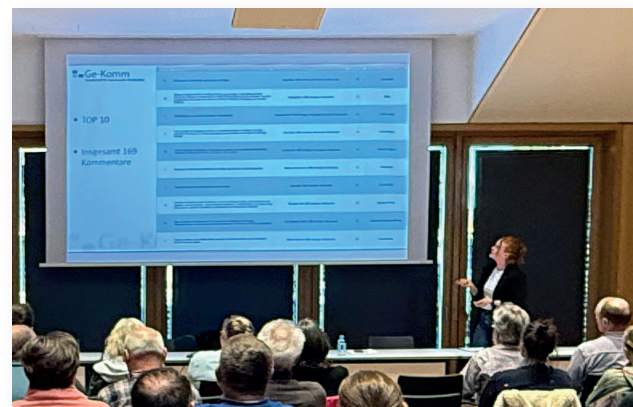


Abb. 72: Zweiter Workshop am 21. April 2026
(Foto: Gemeinde Hasbergen)

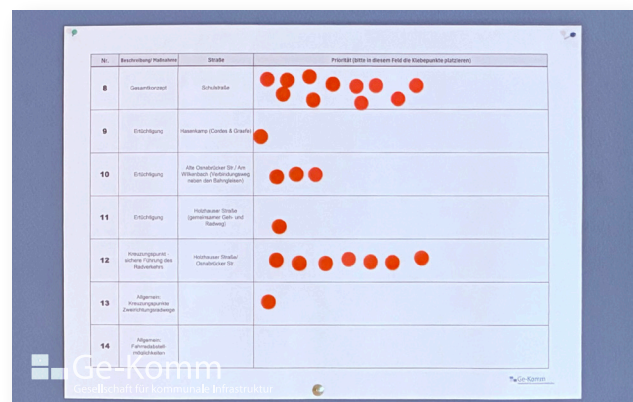


Abb. 73: Abstimmung über die vorliegenden Maßnahmen beim 2. öffentlichen Workshop am 21. April 2026 (Foto: Ge-Komm GmbH)



Mit dem breiten Angebot der Beteiligungsmöglichkeiten wurde die gemeinsame Weiterentwicklung des Konzeptes mit allen interessierten Bürgern somit stets ermöglicht und umfassend gefördert. Begleitend berichtete die lokale Tagespresse ausführlich über die Projektentwicklung. Insgesamt wurde die Möglichkeit der Beteiligung von der Bürgerschaft gut angenommen.

Über das Bürgerdialogportal www.radwegekonzept.de sind insgesamt **169 Kommentare** aus der Öffentlichkeit eingegangen. Die räumliche Verteilung kann der Karte entnommen werden.

Die Endfassung des Radwegekonzeptes wird der breiten Öffentlichkeit unter dem Bürgerdialogportal „**www.radwegekonzept.de**“ in digitaler Kartenform bereitgestellt. An dieser Stelle besteht die Möglichkeit zur Einsichtnahme in den Abschlussbericht sowie in die anonymisierte Kommentarliste.

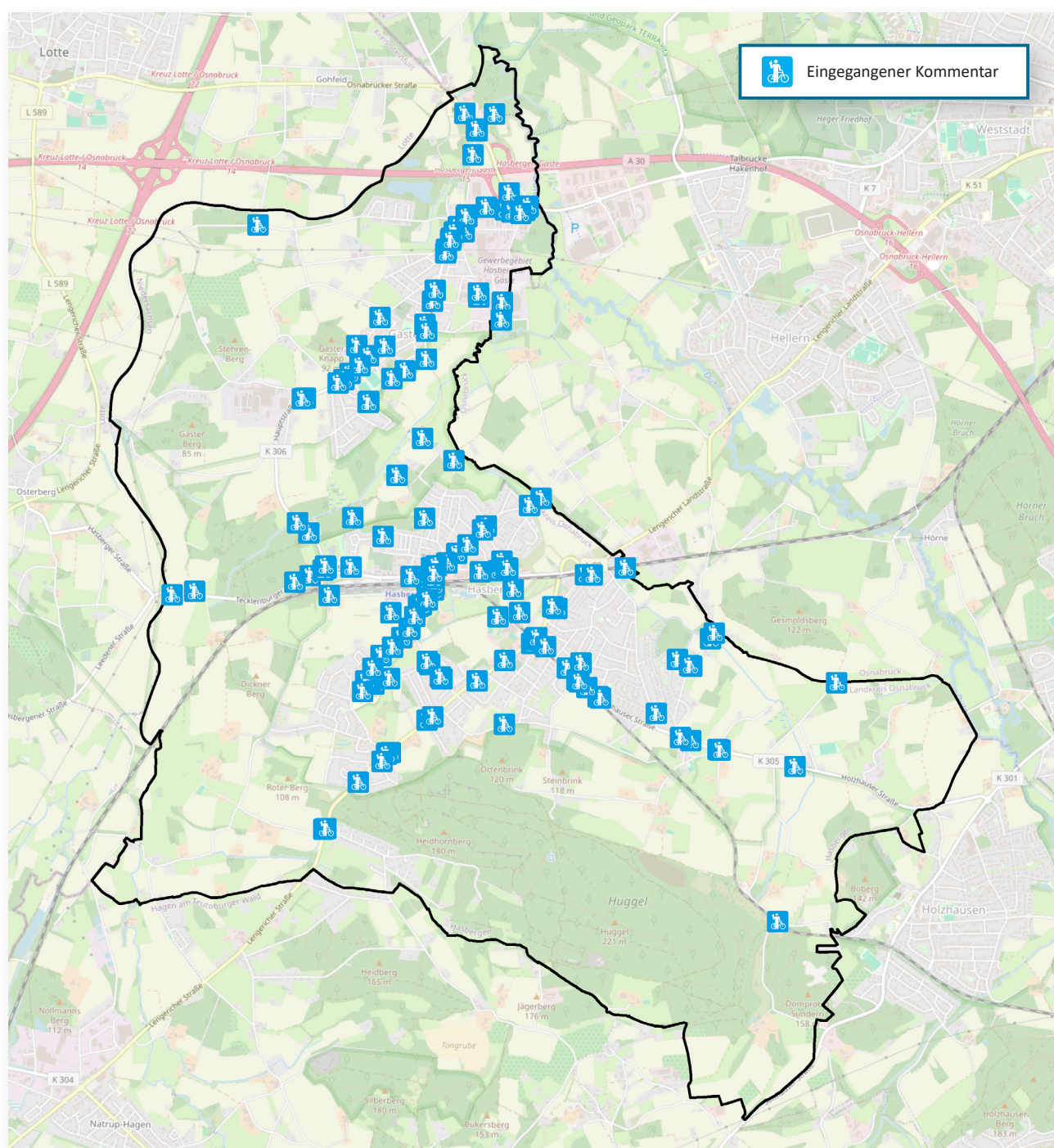


Abb. 74: Räumliche Verteilung eingegangener Kommentare im Rahmen des Bürgerdialog-Portals (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: OpenStreetMap)

Die von der Ge-Komm GmbH entwickelte Internetplattform gibt interessierten Bürgern und denjenigen, die sich an der Erstellung des Radwegekonzeptes beteiligen wollen, allgemeine und weiterführende Informationen und die Möglichkeit, Stellungnahmen in Form von Kommentaren abzugeben.

Gemäß dem Motto „Bürgerbeteiligung braucht neue, zeitgemäße Wege“ hat die Ge-Komm GmbH ein modernes GIS-gestütztes Bürgerdialogportal entwickelt und stärkt damit nachhaltig die moderne Beteiligungskultur für komplexe Zusammenhänge im Bereich der Radwegekonzepte. Da Bürger heutzutage immer stärker in Entscheidungsprozesse einbezogen werden wollen, ist eine internetbasierte Beteiligungsform ideal, um Betroffenen und Interessierten die Möglichkeit zur Mitgestaltung zu geben. Dieses Portal stand allen Interessierten rund um die Uhr (24/7) zur Verfügung und konnte bequem von zu Hause oder mithilfe mobiler Endgeräte besucht werden. Durch die permanente Erreichbarkeit wurde eine bürgernahe Transparenz des Konzeptes und eine hohe Beteiligung erreicht.

Nach Aufruf des Bürgerdialogportals www.radwegekonzept.de konnte das Projekt über die einfache Betätigung einer Schaltfläche (siehe Abb. 75) geöffnet werden. Es waren weder Registrierung noch Log-in notwendig. Die Nutzer konnten sich ausführlich über das Radverkehrskonzept der Gemeinde Hasbergen informieren und Vorschläge einbringen.

Eine Verlängerung des Nutzungszeitraums kann auf Wunsch realisiert werden. Die vollständige Kommentarliste sowie der Abschlussbericht waren im Anschluss der Konzepterstellung im Bürgerdialogportal einsehbar. Auf diese Art wurde eine größtmögliche Transparenz gewährleistet.



Abb. 75: Schaltfläche für den Projektzugang (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Über das Projekt sind im Beteiligungszeitraum 169 Stellungnahmen eingegangen. Die Stellungnahmen wurden insgesamt 957-mal gelikt/befürwortet. Die umseitige Tabelle zeigt die 10 Kommentare aus der Bürgerbeteiligung mit den meisten Befürwortungen.

Top 10 der Kommentare aus der Bürgerbeteiligung

Nr.	Straße	Kommentar	Likes
1	Hauptstraße	Bedarfsampel an Gaster Schule – gerade morgens und mittags.	72
2	Kolpingstraße 2	Übergang Osnabrücker Straße zu Holzhauser Straße ist eine Engstelle. Auf dem Radweg kommend (Osnabrücker Straße) ist es oft sehr eng oder unmöglich Richtung Holzhauser Straße abzubiegen. Hier ist der Aufstellbereich vor den Ampeln sehr schmal und es kommt zu Konflikten mit Fußgängern oder wartenden Radfahrern.	47
3	Hauptstraße 95–97	Verkehrsspiegel an der Ausfahrt der Sunderstr. In die Hauptstraße.	45
4	Hauptstraße	Von der Ausfahrt des Parkplatzes der KiTa aus, ist der fließende Verkehr inkl. Radfahrern sehr schwer einzusehen. Eine Umkehr der Einbahnstraßenregelung auf dem Parkplatz würde erheblich zur Sicherheit beitragen.	45
5	Jahnstraße 6–9	Verkehrssicherung für Fahrradfahrer und Spaziergänger gegenüber dem allg. Straßenverkehr überarbeiten. Insbesondere für Kinder auf dem Weg zu Sportplatz, Schule oder Kita.	42
6	Niedersachsenstraße 2–8	Auslobung als Fahrradstraße mit Vorfahrt bis nach Hellern – parkende Autos und viele Seitenstraßen.	34
7	Schulstraße	Tempo 30 im Bereich der Eisenbahnbrücke bis Berliner Straße.	33
8	Einmündung Sandstraße (Osnabrücker Straße)	Absenken der Bordsteine auf dem Fuß/Radweg an der gesamten Osnabrücker Straße. Die Bordsteine sind zwar abgesenkt, aber nicht ebenerdig. Durch den schrägen Verlauf kann es vor allem bei Nässe zum Rutschen an der Kante kommen. Zusätzlich ist ein Fahren mit Kinderanhänger oder Lastenrad sehr unangenehm.	33
9	Alte Osnabrücker Straße	Bereich Wiesenstr./Alte Osnabrücker Str./Osnabrücker Str. sehr gefährlich für Fußgänger, Fahrradfahrer/Kinder, da kein Bürgersteig/ Fahrradweg vorhanden ist. Autos rasen um die Ecke, sehr gefährlich!	31
10	Berliner Straße 3	Vorrang für Radfahrer auf der Berliner Straße, da sich hier insbesondere im Rahmen des Schülerverkehrs kritische Situationen ergeben.	28

Abb. 76: Top 10 der Kommentare aus der Bürgerbeteiligung (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

7. Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes der Gemeinde Hasbergen dargestellt und anhand ausgewählter Beispiele näher erläutert. Neben der fachlichen Bewertung wurden die Belange der Bürger sowie die Abstimmungsergebnisse mit der Gemeindeverwaltung und weiteren Behörden in die Darstellung einbezogen.

Zunächst werden anhand der Aufstellung einer Netzkonzeption die Radverbindungen sowie die Beziehungen zu umliegenden Nachbarkommunen aus der Makroperspek-

tive dargestellt. Daran anknüpfend werden einzelne, aus Sicht des Konzeptes wichtige Bausteine und Maßnahmen für den Alltagsradverkehr sowie für den touristischen Radverkehr beschrieben. Anschließend wird das Verbesserungspotential aufgezeigt. Die Darstellung der Maßnahmentabelle schließt die Ergebnisse ab.

Hiermit liegt der Gemeinde Hasbergen ein Konzept samt Handlungsempfehlungen vor.

7.1 Netzkonzeption/Netzanalyse

Eine funktionale Netzgestaltung soll durch den Ausbau von Radwegen zur Verbesserung der Erreichbarkeiten und lagebedingten Rahmenbedingungen der Gemeinde Hasbergen beitragen. Entwicklungschancen, aber auch verkehrliche Entlastungen sind somit möglich. Die funktionale Netzgestaltung soll die Verkehrsnachfrage zugunsten des Radverkehrs zielgerichtet konzentrieren. Dazu erfolgte eine Bewertung der verbindungsbezogenen Angebote hinsichtlich des Radverkehrs.

Unter Berücksichtigung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008 – FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) wurde die nachfolgende fachliche Netzanalyse sowohl für den Alltagsradverkehr als auch den touristischen Radverkehr durchgeführt.

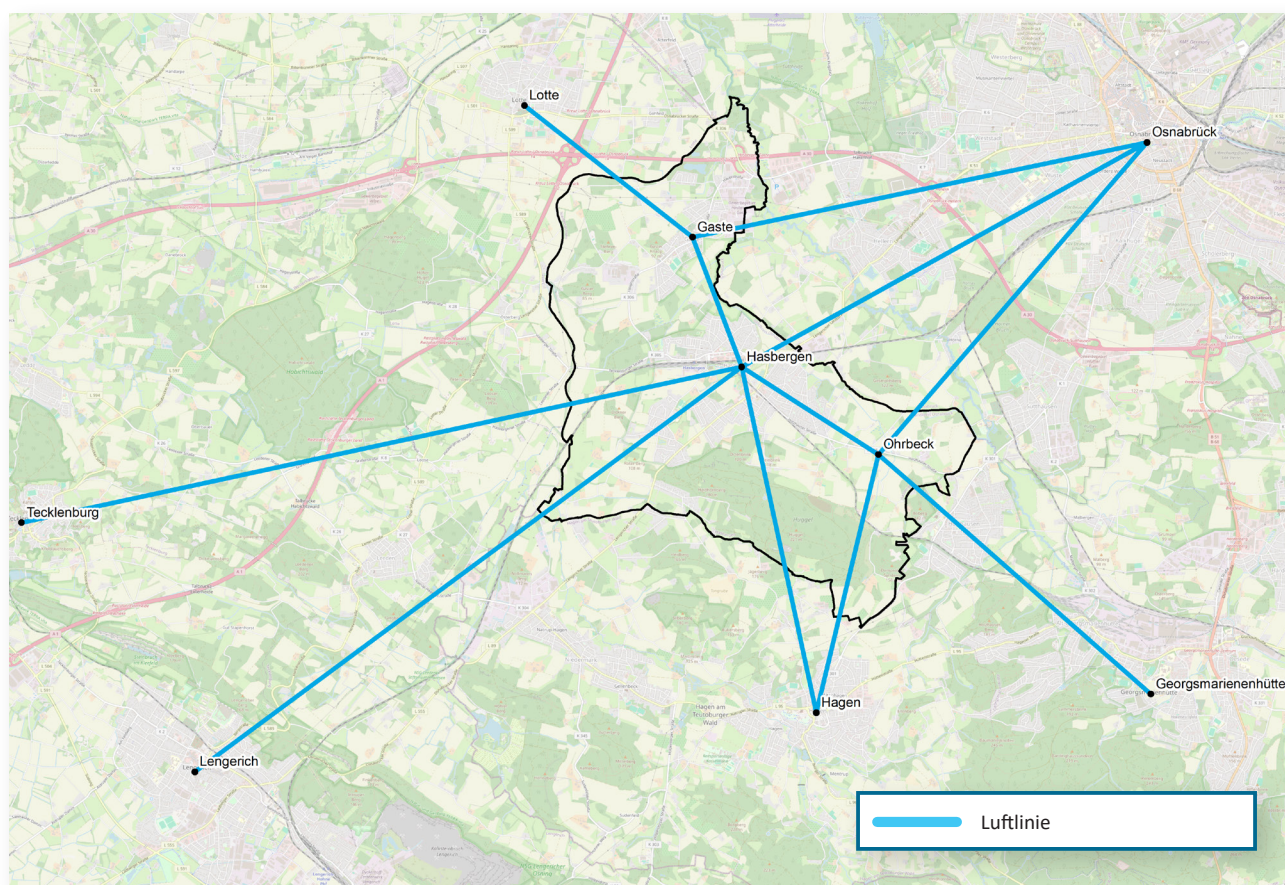
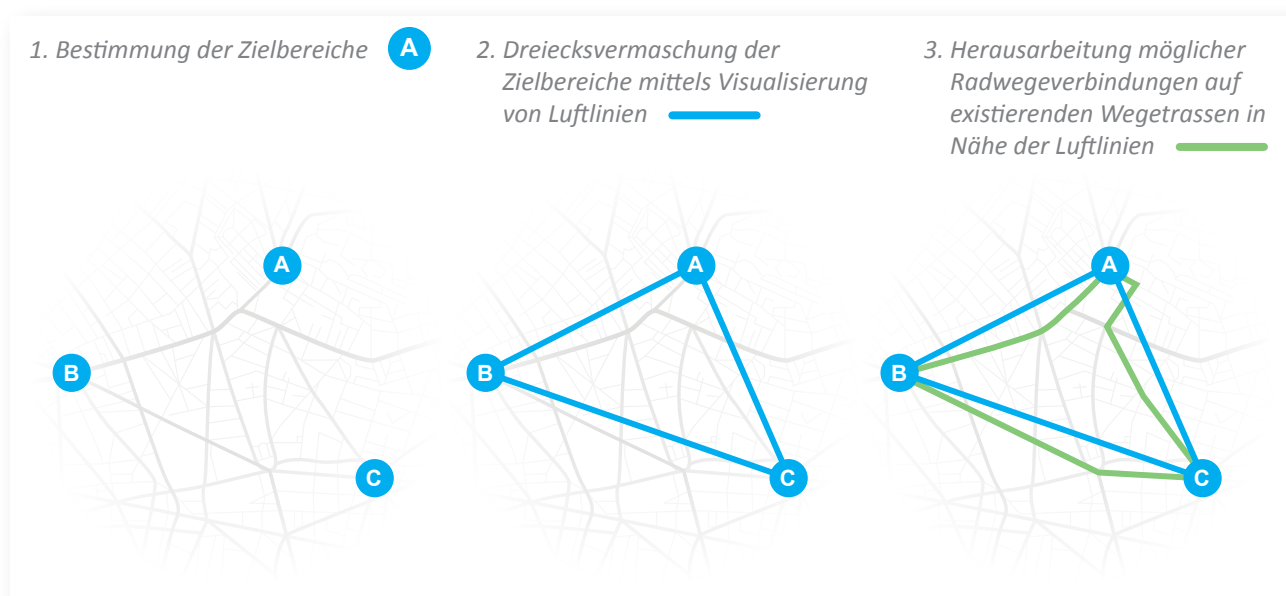


Abb. 77: Luftliniennetz für die Gemeinde Hasbergen gemäß RIN 2008 (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Zur anschließenden Analyse der Lückenschlüsse sind Vorhaben und Planungen der Gemeinde Hasbergen, geplante Maßnahmen des Landes Niedersachsen, des Landkreises Osnabrück sowie aktuelle Baumaßnahmen herangezogen worden, um eine größtmögliche Kongruenz bei der Ergebnisdarstellung zu erzielen.

Die Luftlinien stellen ein sogenanntes Luftliniennetz (bzw. Wunschliniennetz) mit der jeweils kürzesten Verbindung in einer Dreiecksvermaschung dar. Laut RIN 2008 FGSV dürfen sich die Luftlinien nicht kreuzen. Die Anbindung an Nachbarkommunen wird zusätzlich dargestellt, wodurch wichtige überregionale Verbindungen hervortreten. Unter optimalen Voraussetzungen würde dieses Netz eine lückenlose und durchgängige Verbindung zwischen wichtigen Zielen innerhalb der Gemeinde sowie zu Nachbarkommunen für den Radverkehr ermöglichen.



In der Örtlichkeit verfügt nicht jede Luftlinie über eine entsprechende Radverkehrsführung. Dadurch ergeben sich Lücken im Radverkehrsnetz, welche dazu führen, dass Radfahrende z. B. auf z. T. stärker befahrene Kreis- oder Landesstraßen ausweichen müssen, um Ziele innerhalb der Gemeinde oder Nachbarkommunen zu erreichen. Dadurch werden die Durchgängigkeit und Leistungsfähigkeit des Radverkehrsnetzes eingeschränkt.

Im Folgenden werden die vorhandenen Straßen- und Wegeverbindungen dargestellt und anschließend mit den Luftlinien geographisch überlagert.

7.1.1 Gemeindeweites Radverkehrsnetz

Das gemeindeweite Radverkehrsnetz kann anhand der vor Ort erfassten Straßen- und Wegeverbindungen lagegenau abgebildet werden. Anhand der Karte ist die Eignung der Verbindungen für Radfahrende ersichtlich.

Gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege sowie für den Radverkehr freigegebene Gehwege werden in der Karte als „gut geeignet – Radweg vorhanden“ dargestellt, da bereits eine bauliche Trennung vorhanden ist. Allerdings stellt die Nutzung von für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen aus Sicht des Gutachters die nachrangigste Alternative dar.

Demgegenüber werden die Nutzung von Wirtschaftswegen oder nicht im Regelfall gemäß ERA 2010 markierter

Schutzstreifen sowie Mischverkehr mit einer geringen Geschwindigkeitsdifferenz des Kraftfahrzeugverkehrs gegenüber dem Radverkehr (z. B. Siedlungsstraßen) als „mäßig geeignet“ dargestellt. Als „schlecht geeignet“ werden in diesem Zusammenhang schließlich die Fahrbahnen von klassifizierten Straßen oder kommunalen Straßen abgebildet, sofern diese im Mischverkehr genutzt werden müssen und eine hohe Geschwindigkeitsdifferenz gegenüber dem Radverkehr besteht.

Der Zustand der Oberflächenbefestigung ist nicht ausschlaggebend für die Bewertung der Eignung – diese richtet sich danach, ob eine bauliche Trennung des Radverkehrs vorliegt.

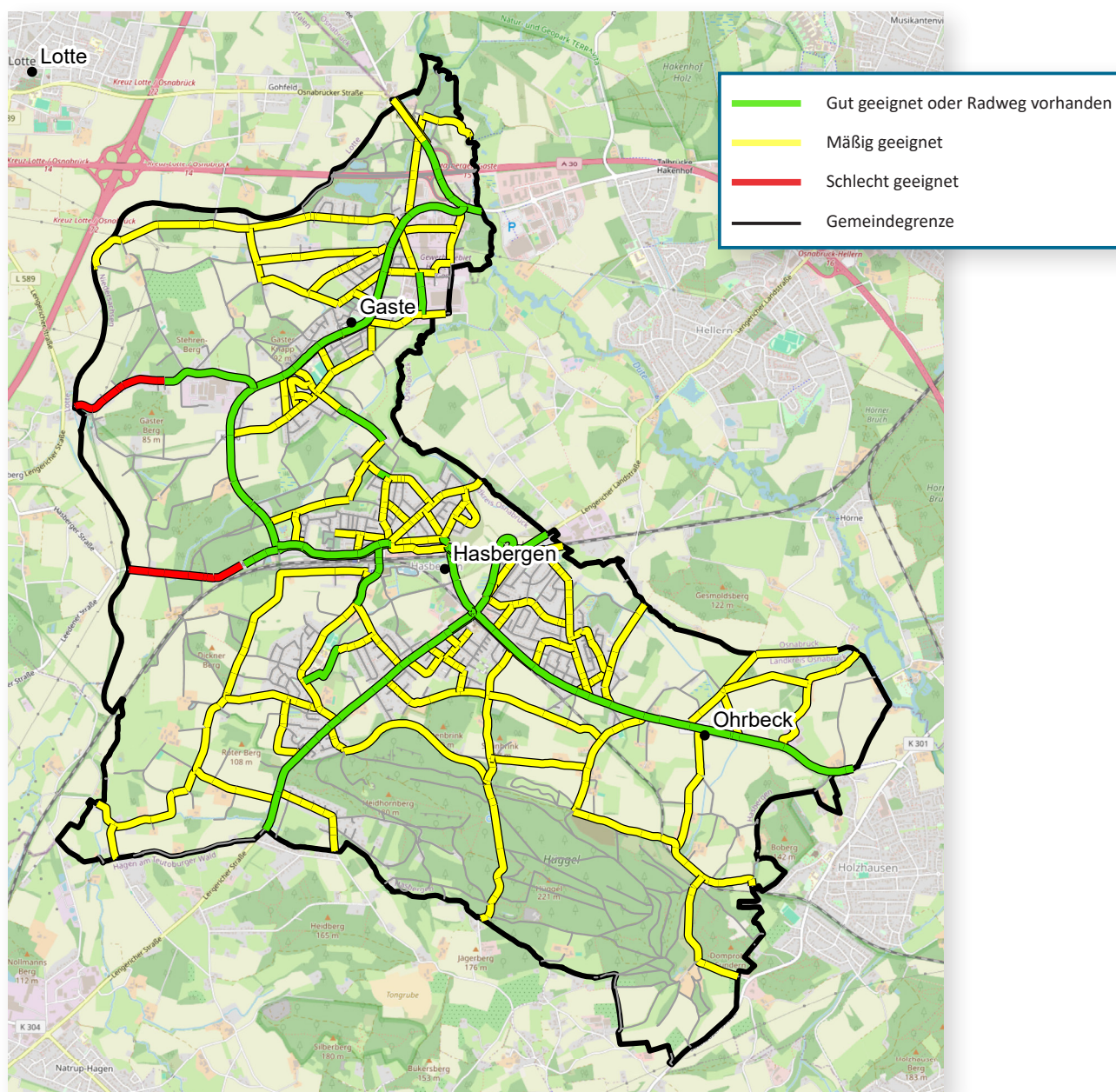


Abb. 79: Radwegführungen in der Gemeinde Hasbergen (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Es ist ersichtlich, dass einzelne Bereiche untereinander nicht in jedem Fall über gut geeignete und durchgängige Radwegeverbindungen verbunden sind. Dementsprechend ergeben sich Lücken bei der sicheren und durchgängigen Radverkehrsführung.

Im Außenbereich können oftmals Wirtschaftswege im Mischverkehr genutzt werden, um das entsprechende Ziel zu erreichen. Die Wirtschaftswege in der Gemeinde Hasbergen verfügen über eine Vielzahl an ausgewiesenen Radrouten, u. a. aufgrund der landschaftlichen Attraktivität für den touristischen Radverkehr. Vor allem bei multifunktional genutzten Wirtschaftswegen ist dies der Fall (unterschiedliche Nutzergruppen). Insofern Wirtschaftswege zusätzlich stark durch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr oder durch Kraftfahrzeuge genutzt werden (Abkürzungsverkehre), über mangelnde Beleuchtung verfügen oder die Sichtbeziehungen ungenügend sind, stellen solche Wege potenzielle Angsträume für die Radfahrenden dar – sowohl im touristischen Verkehr als auch im Alltagsverkehr. Dementsprechend gilt es, bei multifunktional genutzten Wirtschaftswegen die Ansprüche der jeweiligen Nutzergruppen zu berücksichtigen.

Die Nutzung von klassifizierten Straßen im Außenbereich stellt Radfahrende vor Herausforderungen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept wurde z. B. der Streckenabschnitt K305 Tecklenburger Straße bemängelt, an dem ein baulich angelegter Radweg fehlt. Insbesondere stellt eine Nutzung im Mischverkehr, im Zusammenhang mit hohen zugelassenen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs, ein potenzielles Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar. Dabei steigt das Sicherheitsrisiko mit zunehmender Geschwindigkeitsdifferenz des Kraftfahrzeugverkehrs gegenüber dem Radverkehr.

Ein gemeindeweites, leistungsfähiges Radverkehrsnetz für die Gemeinde Hasbergen kann durch eine Verknüpfung verschiedener Radverkehrsführungen erreicht werden. Die aufgearbeitete Karte (Abb. 79, S. 67) liefert eine gute Grundlage zur Darstellung aktueller Wegeführungen und bietet zudem eine Diskussionsgrundlage für die Ermittlung künftiger, baulicher Radwegeverbindungen.

Im Weiteren werden anhand der Überlagerung der Luftlinien mit den tatsächlichen Straßen- und Wegeverbindungen Lücken im Radverkehrsnetz dargestellt.

7.1.2 Schulstraße mit Verkehrszählungen

Für die Prüfung eines sog. hochfrequentierten Schulweges auf der Schulstraße (vgl. Kapitel 3.7 „Bestand auf der Schulstraße“) und damit einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurden zunächst mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Osnabrück Standorte zur Verkehrszählung abgestimmt. Da es bei der Fragestellung eines hochfrequentierten Schulweges allein auf die Zahl der Kinder und Jugendlichen ankommt, welche zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Schulstraße nutzen, waren hierfür manuelle Zählungen erforderlich. Um jedoch parallel und insgesamt ein Bild von den aktuellen Verkehrsmengen aller Verkehrsteilnehmer auf der Schulstraße zu bekommen, wurde ergänzend ein Verkehrszählgerät für die Dauer von 24 Stunden aufgestellt, das den Fußverkehr jedoch nicht erfasste.

An folgenden Standorten an der Schulstraße fanden am Donnerstag, dem 16. April 2026, Zählungen statt:

- 1 Zwischen der Kreuzung Schulstraße / Tecklenburger Straße und der Brücke**
(manuelle Zählung von Kindern und Jugendlichen in der Zeit von 7 bis 16 Uhr)
- 2 Zwischen der Einmündung „An der Stüveeiche“ und der Kreuzung Schulstraße / Osnabrücker Straße (Bushaltestelle Eickholt)**
(manuelle Zählung von Kindern und Jugendlichen in der Zeit von 7 bis 16 Uhr)
- Z In Höhe der Hofstelle „Berliner Straße 2“ südlich der Einmündung „Berliner Straße“**
(24-stündige Zählung (exkl. Fußverkehr) mittels eines Zählgerätes)

Die nachfolgende Grafik zeigt die drei Zählstellen.

Positionen der Zählstation an der Schulstraße



Abb. 80: Standorte der Zählstationen an der Schulstraße (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: Google, Airbus)

Der Standort des Zählgerätes wurde aufgrund der Vollsperrung der Tecklenburger Straße (K 305) zwischen der Schulstraße und Niedersachsenstraße südlich der Einmündung der Berliner Straße positioniert, um den Kfz-Umleitungsverkehr über die Schulstraße / Berliner Straße nicht mit zu erfassen. Bei den Fußgängern/Radfahrern und insbesondere bei den Schulkindern und Jugendlichen wurden an den Zählstellen keine Frequenzbeeinflussung durch die Baustelle bzw. durch die Umleitungsstrecken gesehen bzw. festgestellt.

Das Ergebnis der manuellen Zählungen stellt sich wie folgt dar:

Uhrzeit	Anzahl Zählstelle 1	Anzahl Zählstelle 2
7:00 – 7:30 Uhr	32	13
7:30 – 8:00 Uhr	90	21
8:00 – 8:30 Uhr	3	3
8:30 – 9:00 Uhr	2	0
9:00 – 9:30 Uhr	2	2
9:30 – 10:00 Uhr	0	0
10:00 – 10:30 Uhr	19	0
10:30 – 11:00 Uhr	40	0
11:00 – 11:30 Uhr	21	0
11:30 – 12:00 Uhr	2	0
12:00 – 12:30 Uhr	0	0
12:30 – 13:00 Uhr	21	5
13:00 – 13:30 Uhr	14	16
13:30 – 14:00 Uhr	13	2
14:00 – 14:30 Uhr	8	10
14:30 – 15:00 Uhr	8	6
15:00 – 15:30 Uhr	38	15
15:30 – 16:00 Uhr	18	10
Summe	331	103

Abb. 81: Ergebnis der manuellen Zählungen
(Quelle: Gemeinde Hasbergen)

Die Verkehrsströme an der maschinellen Zählstation sind umseitig in Abb. 82 dargestellt.

Die Verkehrszählungen zeigen ein für Schulumfelder typisches, hochsensibles Verkehrsaufkommen. Die Daten offenbaren eine markante Belastungsspitze zwischen 07:00 und 08:00 Uhr, was exakt dem Zeitraum vor Unterrichtsbeginn an der Hügelschule und der Oberschule entspricht. In diesem Zeitfenster korreliert ein hohes Aufkommen an PKW (Stichwort: „Elterntaxi“) mit einer Vielzahl an schwächeren Verkehrsteilnehmern. Dies zeigt sich insbesondere an der hohen Anzahl von 122 Kinder und Jugendlichen, die in diesem Zeitraum manuell an der Zählstelle 1 erfasst wurden.

Zudem lassen die Zählungen ein höheres Verkehrsaufkommen zwischen 12:00 und 16:00 Uhr erkennen. Während in der Mittagszeit (zwischen 12:30 Uhr und 14:00 Uhr – Unterrichtsende Grundschule ohne Ganztags) die manuell erfassten Zahlen an der Zählstelle 1 mit 48 nochmals nahe an die 50 gehenden/radfahrenden Kinder und Jugendliche herankommen, wird diese Zahl im Zeitraum von 15:00 Uhr (Ende Ganztags Grundschule) bis 16:00 Uhr (Ende Ganztags Oberschule um 15:30 Uhr) mit 56 Personen erneut überschritten.

An der Zählstelle des Zählgerätes wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in einigen Fällen überschritten. Die ermittelte V85-Geschwindigkeit liegt bei ca. 58 km/h. Das bedeutet, dass 85 % der gemessenen Fahrzeuge diesen Geschwindigkeitswert nicht überschritten.

Für ein korrektes Verständnis der Ergebnisse der Zählungen ist zu beachten, dass bei den manuellen Zählungen lediglich zu Fuß gehende und mit dem Rad fahrende Kinder und Jugendliche gezählt wurden, wohingegen das Zählgerät den gesamten Radverkehr, Kraftverkehr und Schwerlastverkehr erfasst hat, jedoch nicht den Fußverkehr.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Schulstraße am Morgen als multifunktionale Verbindungsstrecke dient, die von diversen Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Ansprüchen an den Straßenraum genutzt wird. Insbesondere die Bedeutung der Schulstraße für den Schulverkehr wird durch die Zählungen hervorgehoben. Die Zählungen unterstreichen die Notwendigkeit, die verschiedenen Bedürfnisse zu berücksichtigen und schwächere Verkehrsteilnehmende besser zu schützen.

Die vorliegenden Daten werden gemeindeseits als geeignete Grundlage für die Feststellung eines „hochfrequentierten Schulweges“ und damit für eine weitere innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angesehen. Diese Unterlagen sind der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei zwecks weiterer verkehrsbördlicher Anordnungen vorzulegen.

Verkehrsströme an Zählstation Z zwischen 0:00 und 23:59 Uhr



71

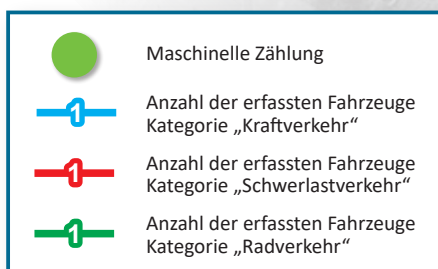


Abb. 82: Ergebnis der maschinellen 24-Stunden-Zählung (Grafik: Ge-Komm GmbH)

7.1.3 Gesamtkonzept Schulstraße

Um der komplexen Situation auf der Schulstraße zu begegnen, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich. Daher wird im Folgenden ein Gesamtkonzept für die Schulstraße skizziert.

Im Zusammenhang mit einer Feststellung der Schulstraße als hochfrequentierten Schulweg und einer Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von der Osnabrücker Straße bis zur Tecklenburger Straße soll die gesamte Schulstraße zur vorfahrtsberechtigten Straße ausgeschildert werden, das heißt, alle Einmündungen der Schulstraße (auch An der Stüveeiche, Nelkenstraße, Friedenshöhe, Im Esch) sollen untergeordnet werden. Gleichzeitig sollen in geringen Abständen Fahrrad-Piktogramme auf die Schulstraße aufgebracht werden, um Radfahrende als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sichtbar zu machen. Damit bekommen auch Radfahrende auf der Fahrbahn der Schulstraße gegenüber dem einmündenden Verkehr Vorrang. Um auf die geänderte Vorfahrtsituation hinzuweisen, sollen an allen Einmündungsstellen Hinweise/Banner zur neuen Verkehrssituation erfolgen.

Allein im Abschnitt von der Osnabrücker Straße bis zum Feuerwehrweg südlich der Schule Am Roten Berg könnte die breite nördliche/östliche Nebenanlage für den Radverkehr freigegeben werden. Ein sicherer Übergang der Radfahrer von der Nebenanlage auf die Fahrbahn sollte dann hergestellt und markiert werden. Im Bereich des Schulzentrums sollen aufgrund der geringen Breiten der

Nebenanlagen zunächst keine Gehweg-Abschnitte für Radfahrende freigegeben werden. Neben den Fahrrad-Piktogrammen sind die „gelbe-Füße-Markierungen“ zur Unterstützung eines sicheren Schulweges zu erneuern und ggf. zu ergänzen.

Auf dem nördlichen Abschnitt der Schulstraße zwischen der Einmündung in die Berliner Straße und der Kreuzung mit der Tecklenburger Straße soll der vorhandene Gehweg-Radfahrer frei bestehen bleiben. Zusätzlich sollen auch auf dieser Strecke Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn die Rücksicht auf Radfahrende erhöhen.

Weitere Maßnahmen können dieses Gesamtkonzept für die Schulstraße abrunden. Beispielsweise sollen die Fahrradabstellanlagen am Schulzentrum verbessert und ausgebaut werden, um ein komfortables Parken zu gewährleisten. Auch könnte die Ertüchtigung des Feuerwehrwegs die Attraktivität dieser Nebenverbindung steigern (vergleiche Maßnahme E12).

Die Umsetzung des Gesamtkonzeptes kann gegebenenfalls unter Inanspruchnahme von Fördermitteln erfolgen.

Im Zuge dieses Gesamtkonzeptes wird ein Ansatz für die Verbesserung der Verkehrssituation auf der Schulstraße geschaffen, dessen Umsetzung nur durch die Straßenverkehrsbehörde in gemeindlicher Abstimmung erfolgt.

7.2 Maßnahmen

Im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden sämtliche Radwege (baulasträgerübergreifend) vor Ort in Augenschein genommen. Auffälligkeiten und Besonderheiten wurden erfasst und dokumentiert.

Im Folgenden werden die zuvor genannten Maßnahmen für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur anhand von Beispielen in der Gemeinde Hasbergen betrachtet und ausgewertet. Dabei sollen wiederkehrende vor Ort vorgefundene Situationen künftig einheitlich behandelt werden.

7.2.1 Priorisierte Handlungsfelder – Grundsätze für Standardlösungen

Da bestimmte Defizite hinsichtlich des Radverkehrs im Hasberger Gemeindegebiet in ähnlicher Form mehrfach auftreten (können), gilt es übertragbare Lösungen zu definieren, welche als „Hasberger Standard“ im gesamten Gemeindegebiet Anwendung finden sollen. In jedem Fall ist eine individuelle Prüfung der jeweiligen Situation erforderlich.

7.2.2 Radverkehrsführung außerorts

Die Überlagerung der fachlichen Netzanalyse mit Abstimmungsergebnissen der Verwaltung, des Landkreises Osnabrück und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie der Bürgerbeteiligung gibt in Bezug auf den Radverkehr Aufschluss über Lücken und daraus resultierende, fehlende Verbindungen im Radverkehrsnetz der Gemeinde Hasbergen. Dabei wurde jeder Luftlinie eine Eignung zugewiesen, um auf entsprechenden Bedarf hinzuweisen.

Die Anbindung der umliegenden Ortsteile wird, wie zuvor dargestellt, zusätzlich über das touristische Radwegenetz, z. T. über bauliche Radwege an klassifizierten Straßen und über Umwege auf Ausweichstrecken oder Wirtschaftswegen bedient. Die Lückenschlüsse, welche zur Steigerung des Sicherheitsempfindens sowie der Erreichbarkeit von Ortsteilen und Nachbarkommunen erforderlich sind, wurden somit identifiziert und dargestellt.

Die Anbindung überregionaler Ziele sollte unter Berücksichtigung der Analyse in der Umsetzung mit den jeweiligen Nachbarkommunen näher abgestimmt werden. Im Rahmen des Behördentermins am 19. März 2026 wurden neben den Straßenbaulastträgern und der Polizei auch die Nachbarkommunen einbezogen. Dementsprechend konnten bereits vorrangige, überregionale Verbindungen identifiziert und zur Konzepterstellung berücksichtigt werden.



Maßnahmenkarte Radverkehr der Gemeinde Hasbergen:

Sämtliche Situationen sind in der Maßnahmenkarte Radverkehr der Gemeinde Hasbergen digital hinterlegt. Um dies zu ermöglichen, wurde seitens Ge-Komm GmbH ein digitales GIS-Projekt aufgebaut.

In diesem digitalen Werk lassen sich spezifische Bereiche, welche im Radverkehrskonzept aufgezeigt sind, nachvollziehen. Diese sind thematisch angeordnet (in Form sog. Layer) und lassen sich sowohl getrennt voneinander oder kombiniert anzeigen. Maßstab und Hintergrund können dabei frei gewählt werden.

Da es sich um ein digitales Werk handelt, lassen sich Veränderungen bei Bedarf komfortabel und zeitnah anpassen. Es liegt somit ein dynamisches Projekt in Form der Maßnahmenkarte Radverkehr der Gemeinde Hasbergen vor.



Hasberger Standard

- Vergleichbare Situationen werden einheitlich gelöst
- Einheitlichkeit
- Wiedererkennungswert
- Gewöhnungseffekt/Routine

Nach Abgleich der Kommentare aus der Bürgerschaft, unter Berücksichtigung der Beziehungen der einzelnen Ortsteile untereinander sowie aus fachlicher Sicht resultiert daraus die Gesamtdarstellung der Lückenschlussanalyse (siehe Abb. 83).

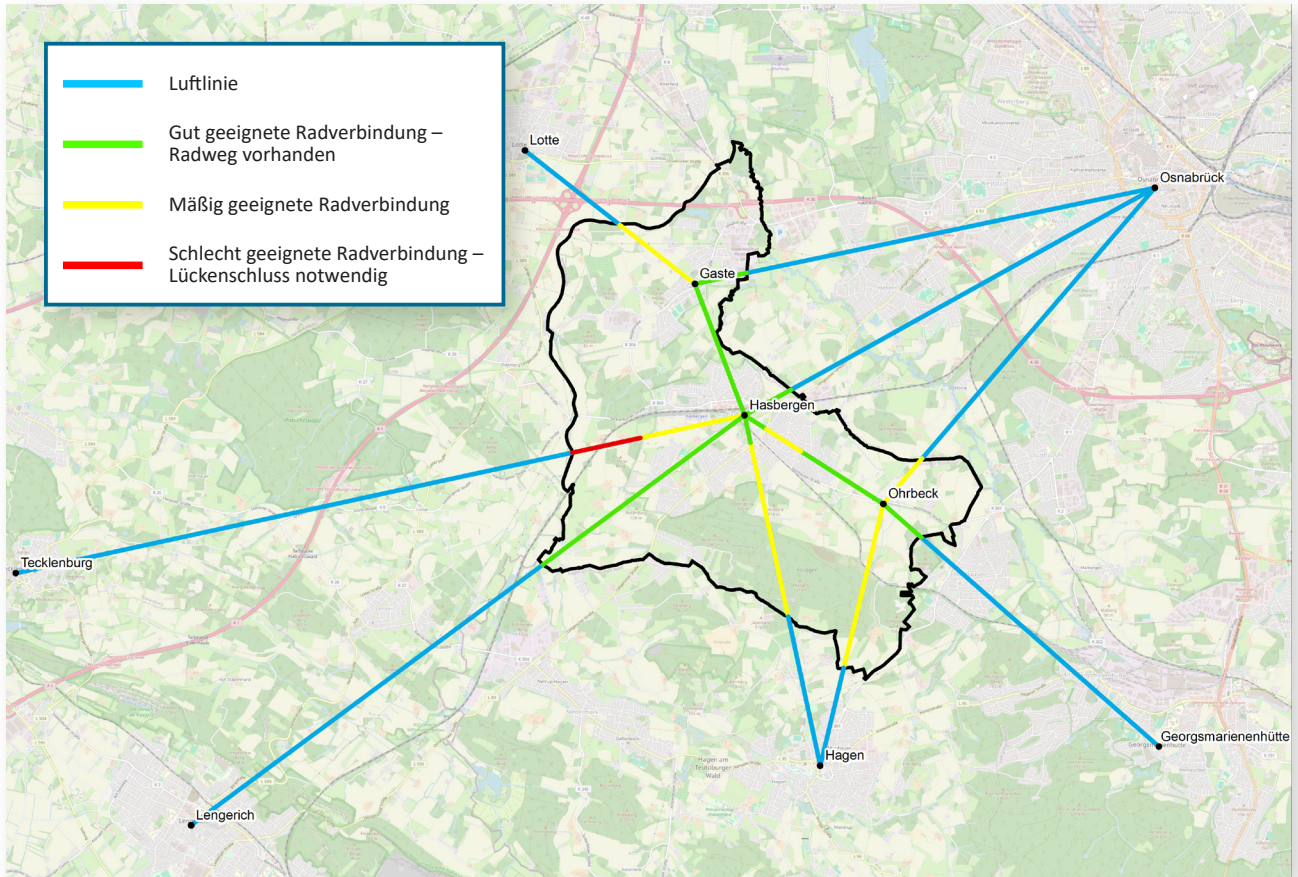


Abb. 83: Lückenschlussanalyse (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Vor dem Hintergrund der bedarfsgerechten Nutzung sowie der künftigen Finanzierbarkeit und Unterhaltung ist ersichtlich, dass eine Priorisierung vorrangiger Verbindungen sinnvoll ist.

Gute Verbindungen wichtiger Ziele innerhalb des Gemeindegebietes sowie des Umlands – mittels geeigneter Radverkehrsführungen – sind primäre Ziele für die Gemeinde Hasbergen.

Bezüglich der Priorisierung haben sich in der Bürgerbeteiligung folgende gewünschte Verbindungen herauskristallisiert (siehe Abb. 76, S. 64 „Top 10 der Kommentare aus der Bürgerbeteiligung“).

7.2.3 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (RSV) ermöglichen ein direktes und schnelles Erreichen von Zielen, auch der weiteren Umgebung. Sie eignen sich besonders, um Städte und Gemeinden mit deren Oberzentren zu erschließen. Hohe Reisegeschwindigkeiten aufgrund guter Infrastruktur bieten die Möglichkeit, konkurrenzfähige Fahrtzeiten zu anderen Verkehrsangeboten anzubieten und somit z. B. Kfz-Verkehre zugunsten des Fahrrads zu verlagern.

Als wichtige überregionale Verbindung ist die Anbindung von der Gemeinde Hasbergen an das Oberzentrum Osnabrück zu sehen. Hierfür kommen Radverkehrsführungen in Form vorrangiger Verbindungen infrage. Ein solches Vorhaben sollte interkommunal initiiert werden, idealerweise unter Federführung des Landkreises. Dazu wurde bereits ein Radverkehrskonzept vom Landkreis erarbeitet, welches die Anbindung von Kommunen im Landkreis Osnabrück untereinander abbildet.

Denkbare Trassenkorridore für die Errichtung von Radschnellverbindungen könnten eventuell entlang der ausgewiesenen Korridore des genannten Konzeptes verlaufen. Grundsätzlich spielt insbesondere die Flächenverfügbarkeit eine große Rolle. Für weitere Konkretisierungen sind nachgelagerte Planungen unter Einbindung verschiedener Akteure erforderlich.



Hasberger Standard für Radverkehrsführungen an klassifizierten Straßen außerorts:

- Die Ideallösung ist ein baulich angelegter Radweg an jeder Fahrbahnseite.
- Insofern die Anlage beidseitiger Radwege nicht möglich ist (z. B. Flächen nicht verfügbar), sollte ein einseitiger Zweirichtungsradweg mit entsprechenden Querungshilfen vorhanden sein.
- Sofern die bauliche Anlage von Radwegen nicht möglich ist, sollte übergangsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit, zur Verringerung der Geschwindigkeitsdifferenz, auf 70 km/h reduziert und die Radfahrenden im Mischverkehr geführt werden. Dazu müssen Zuständigkeiten und Voraussetzungen beachtet werden.
- Alternativ ist die Nutzung von Wirtschaftswegen als Übergangslösung anzustreben.



Abb. 84: Verkehrszeichen Radschnellverbindung

Die folgenden Fotos zeigen beispielhaft ein Teilstück des neu errichteten Radschnellwegs Osnabrück – Belm.



Abb. 85: Radschnellweg Belm – Osnabrück (Fotos: Ge-Komm GmbH)



Laut der derzeit in Überarbeitung befindlichen ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) wird das deutsche Radnetz in drei Ausbaustufen definiert:

- Radschnellverbindungen RSV*
- Raddirektverbindungen RDV
- Radverbindungen RV

Qualitätsstandards richten sich nach der zu erwartenden Radverkehrsbelastung und der Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Es wird von folgenden Richtwerten ausgegangen:

- > 2.000 Radfahrende pro Werktag auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke = RSV mindestens 5 km Länge der Verbindung
- 1.500–2.000 Radfahrende pro Werktag = RDV.
- < 1500 Radfahrende pro Werktag = RV.

**Neben Radschnellverbindungen gibt es noch die Einstufung als Radvorrangroute. Hier besehen keine definierten Anforderungen hinsichtlich Potential und Länge. Sie sollten jedoch auch eine hohe Radverkehrsstärke erreichen und eine eigenständige Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz besitzen.*

Darüber hinaus sind weitere Planungsgrundsätze in der **H RSV** von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) über der ERA hinaus festgehalten. Dabei ist dort als Bemessungsgrundlage der Breite maßgebend, dass bei einem RSV und RVR ein ungestörtes Nebeneinanderfahren in Verbindung mit ausreichend Überhol- und Begegnungsabständen möglich ist.



Abb. 86: Deckblatt H RSV von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

7.2.4 Visionäre Verbindungen

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden neben dem Bestandsnetz auch ergänzende, perspektivische Routen für den Alltags-, Schul- sowie Freizeitverkehr im Radverkehr entwickelt. Diese sogenannten visionären Verbindungen basieren auf der fachlichen Netzanalyse aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung sowie den Abstimmungen mit der Verwaltung und den zuständigen Baulastträgern. Ziel ist es, attraktive, sichere und möglichst direkte Alternativen zu den aktuell bestehenden Hauptverbindungen zu schaffen.

Die Analyse zeigt, dass die Hauptstraße und die Schulstraße derzeit zentrale Achsen im Radverkehrsnetz darstellen. Beide Straßen übernehmen eine wichtige Verbindungsfunktion, z. B. für den Schulverkehr, weisen jedoch Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Qualität der Radverkehrsführung auf. Insbesondere fehlende oder unzureichend dimensionierte Radverkehrsanlagen sowie Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr schränken die Attraktivität dieser Routen ein.

Visionäre Verbindung 1

Die Erreichbarkeit des Schulstandorts erfolgt derzeit überwiegend über die Schulstraße, die insbesondere für den Schulverkehr keine ausreichend sichere Führung bietet. Parallel hierzu bestehen jedoch alternative Wegebeziehungen. Die visionäre Verbindung (Abb. 87) verläuft entlang des Feuerwehrwegs hinter dem Schulzentrum und stellt eine direkte Anbindung an die „Alte Tecklenburger Straße“ dar, die bereits als Fahrradstraße ausgewiesen ist. Außerdem werden entlang der Strecke Querverbindun-

gen zur Schulstraße hergestellt, um die entsprechenden Ziele zu erreichen.

Für eine Integration in das Radverkehrsnetz ist im Streckenverlauf stellenweise ein Grunderwerb sowie ein vollständiger Ausbau bzw. eine Ertüchtigung erforderlich, insbesondere hinsichtlich Oberflächenbeschaffenheit und Breite. Zudem wird die Trasse durch einen Bahnübergang unterbrochen, dessen Reaktivierung bzw. Anpassung erforderlich wäre. Die Umsetzung der Verbindung erfordert perspektivisch infrastrukturelle Anpassungen, was mit einem erhöhten Abstimmungsbedarf verbunden ist.

Visionäre Verbindung 2

Eine weitere perspektivische Verbindung könnte darauf abzielen, die „Hauptstraße“ zu umgehen. Die geplante Trassenführung (Abb. 88) soll überwiegend vorhandene Wirtschaftswege nutzen, die derzeit noch nicht die erforderliche Qualität für eine Alternativroute erfüllen. Im Zuge einer möglichen Umsetzung ist daher eine Ertüchtigung dieser Wege vorgesehen, insbesondere durch den Ausbau der Oberflächen sowie einer Verbreiterung, um eine sichere und multifunktionale Nutzung dieser Wege zu ermöglichen.

Ziel ist es, den Radfahrer von der Hauptstraße mithilfe einer Querungshilfe über den „Malingskamp“ zu führen. Die Querungshilfe wird im Zuge der möglichen Umsetzung neu errichtet. Vom „Malingskamp“ erfolgt die weitere Führung auf dem „Langer Weg“ und bindet schließlich an die Jahnstraße an, welche im Rahmen des Konzeptes teilweise als Fahrradstraße vorgesehen ist.

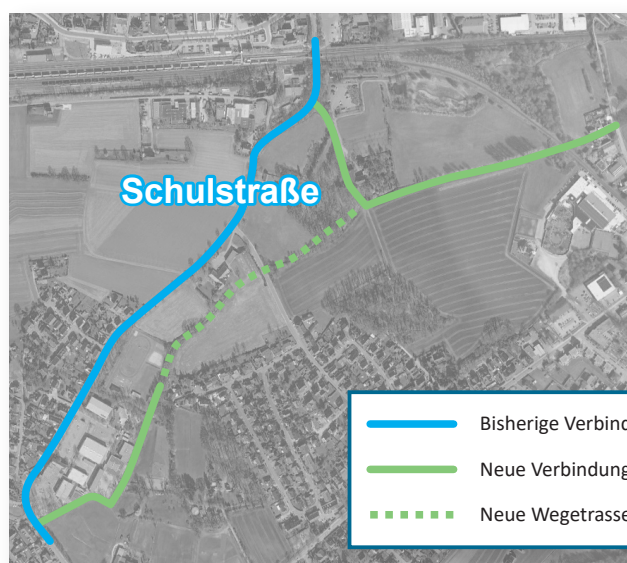


Abb. 87: Anbindung an die „Alte Tecklenburger Straße“ (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: Google, Airbus)

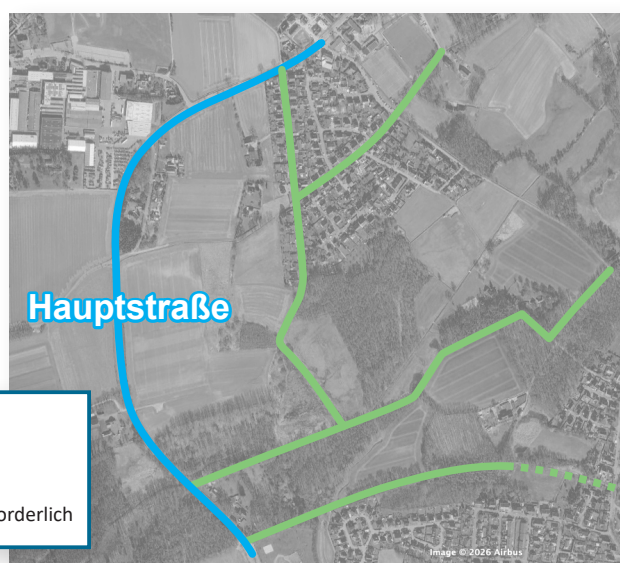


Abb. 88: Umgehung „Hauptstraße“/Anbindung „Jahnstraße“ (Grafik: Ge-Komm GmbH, Hintergrund: Google, Airbus)

7.2.5 Skizze – Radverkehrsführung Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Holzhauser Straße

Für den Knotenpunkt Osnabrücker Str./Holzhauser Str. ist in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Gemeinde Hasbergen eine sichere und praktikablere Führung des Radverkehrs innerhalb der bestehenden Verkehrsabläufe und baulichen Gegebenheit weiter geprüft worden. Dabei sollten die Verkehrsbeziehungen und Markierungen in der Skizze so angeordnet werden, dass sowohl der Radverkehr als auch der motorisierte Verkehr die jeweiligen Fahrbeziehungen frühzeitig erkennen und nachvollziehen kann.

Neben der Optimierung der Lichtsignalanlage hinsichtlich der Grünphasen soll der Radfahrer auf der Holzhauser Str. weiterhin auf der Fahrbahn geführt werden. Im Kreuzungsbereich sollte am Knotenpunktarm der Holzhauser Straße ein vorgezogener Aufstellstreifen markiert werden. Dadurch erhalten Radfahrende die Möglichkeit, sich vor dem Kraftfahrzeugverkehr einzuordnen und besser wahrgenommen zu werden. Für die Alte Tecklenburger Straße ist solch eine Maßnahme nicht erforderlich, da diese bereits als Fahrradstraße ausgewiesen ist und der Rad-

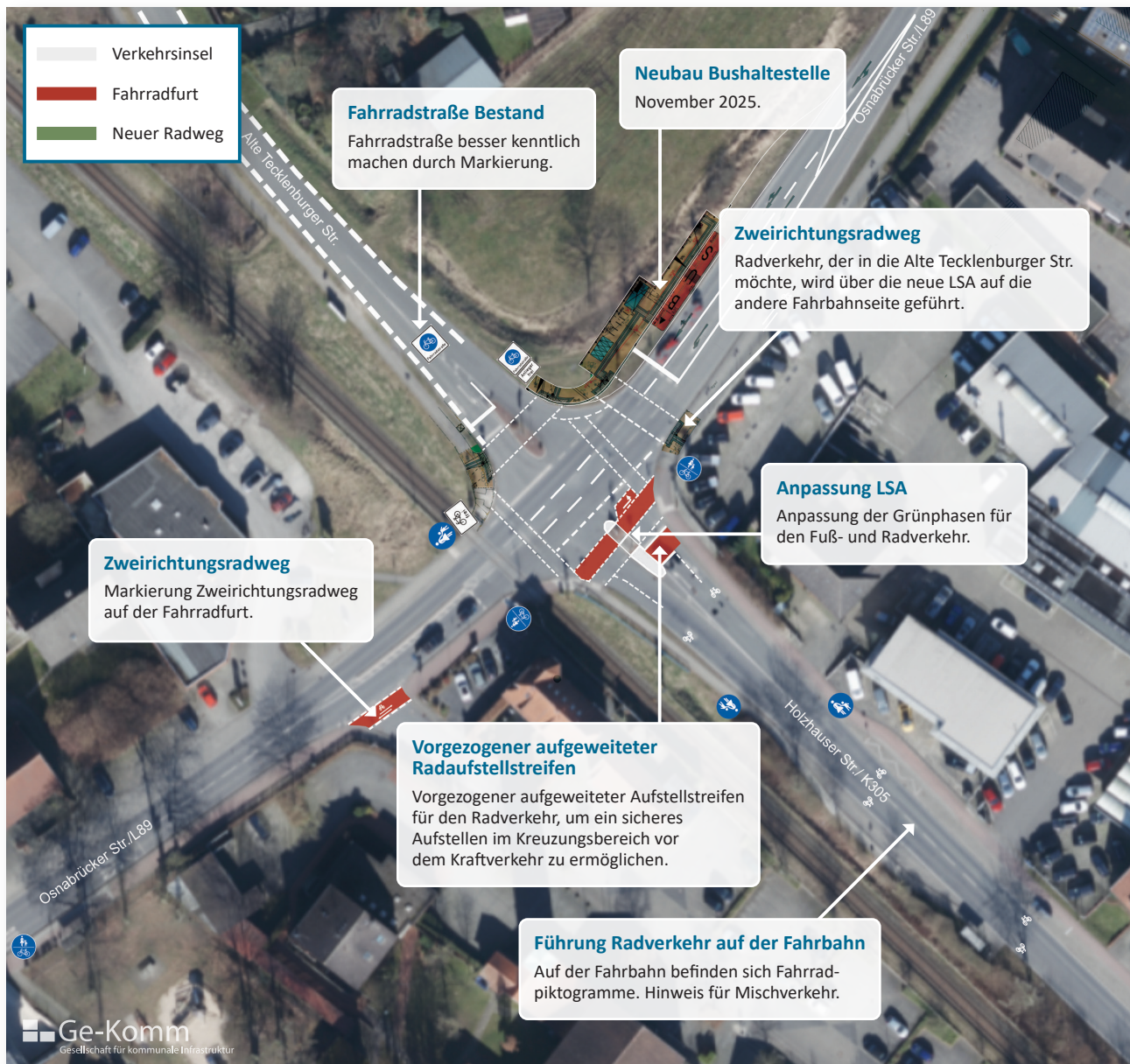


Abb. 89: Skizze – Radverkehrsführung Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Holzhauser Straße (Grafik: Ge-Komm GmbH)

verkehr bevorrechtigt geführt wird. An der nordöstlichen Osnabrücker Straße hingegen kommen die Radfahrer von dem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg zu dem Knotenpunkt und können diesen mithilfe der installierten Lichtsignalanlage überqueren.

Ggf. könnte für das Linksabbiegen von der Osnabrücker Str. in die Alte Tecklenburger Str. ein weiterer Aufstellbereich für das indirekte Linksabbiegen markiert werden. Dieser müsste durch separate Lichtsignale gesichert werden, um eine sichere Querung des Kreuzungsbereichs zu ermöglichen.

Die bereits vorhandene Fahrradstraße soll im Zuge der Maßnahme deutlicher hervorgehoben werden. Derzeit ist diese ausschließlich durch das Verkehrszeichen VZ 244.1 gekennzeichnet, ohne optische Gestaltung des Straßenraums. In der vorliegenden Skizze wird die Einfahrt in die Fahrradstraße daher baulich angepasst. Zusätzlich soll

die Fahrradstraße durch Markierungen auf der Fahrbahn deutlicher kenntlich gemacht werden. Da die Gemeinde lediglich für die untergeordnete Alte Tecklenburger Str. zuständig ist, sollen die Ideen zur verbesserten Kreuzungsgestaltung für den Radverkehr mit den übergeordneten Straßenbaulastträgern des Landes Niedersachsen und des Landkreises Osnabrück diskutiert werden.

Optimierungsbedarf liegt zudem im Gleisbereich Ecke Osnabrücker Straße / Holzhauser Straße vor, da der Radverkehr beim Rechtsabbiegen von der Nebenanlage der Osnabrücker Straße in Richtung Holzhauser Straße auf die Fahrbahn geführt wird. Diese Engstelle sollte langfristig baulich angepasst werden. Dazu sind Abstimmungen mit sämtlichen Straßenbaulastträgern und Akteuren erforderlich. Alternativ könnte der Radverkehr im weiteren Verlauf der Holzhauser Straße (vor der Bushaltestelle), mittels geeigneter Lösungen (siehe S. 80) auf die Fahrbahn geführt werden.

7.2.6 Radverkehrsführung innerorts

Während im Außenbereich bereits einseitige Zweirichtungsradwege entlang klassifizierter Straßen vorhanden sind, enden diese häufig beim Ortseingang oder beim Übergang in das Hasberger Zentrum. Die anschließende Führung des Radverkehrs erfolgt häufig über für den Radverkehr freigegebene Gehwege mit begleitenden Markierungen von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn (Mischverkehr).

In einigen Fällen enden bauliche Radwege, in zwei anderen Fällen weist eine Beschilderung auf das entsprechende Ende der Benutzungspflicht bzw. auf das Ende des Radwegs hin.

Diese Art der Radverkehrsführung erhöht Sicherheitsrisiken, da Radfahrende unvermittelt auf die Fahrbahn wechseln müssen. Der Kraftfahrzeugverkehr sollte zumindest ausreichend durch entsprechende Hinweise und vorgelagerte Beschilderung auf den Wechsel hingewiesen werden.

In der Gemeinde Hasbergen gibt es zudem einen Sonderfall entlang der Rheiner Landstraße, da der Radweg auf einem Mehrzweckstreifen führt und über eine Querunginsel verschwenkt, um Radfahrende in gleiche Fahrtrichtung mit dem Verkehr zu bringen. Die Nutzung von Mehrzweckstreifen ist nur in besonderen Ausnahmefällen zulässig. Insofern kein Radweg vorhanden ist, darf ein Mehrzweckstreifen vom Radverkehr genutzt werden.

Im Folgenden werden beispielhafte Situationen aufgeführt:

- *Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Holzhauser Straße*
- *Hauptstraße / Einmündung An der Feldriede*
- *Tecklenburger Straße*
- *Schulstraße / Einmündung Berliner Straße*

In solchen und vergleichbaren Situationen soll das Prüfschema (Abb. 95, S. 82) angewandt werden. Lösungen sind immer mit den zuständigen Straßenbaulastträgern abzustimmen, sofern es sich um klassifizierte Straßen handelt.

Weitere Beispiele aus Hasbergen



Abb. 90: Hauptstraße / Einmündung An der Feldriede
(Foto: Ge-Komm GmbH)

Mögliche Lösungsansätze



Abb. 93: Geschützter Übergang auf die Fahrbahn (Foto: Lüft GmbH)



Abb. 91: Schulstraße / Einmündung Berliner Straße
(Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 94: Geschützter Übergang auf die Fahrbahn (Foto: Leitfaden
Sofortmaßnahmen AGFS – Erstveröffentlichung innerhalb der Loseblatt-
sammlung 05/2024 – Foto Straßen.NRW)



Abb. 92: Endender Radweg an Tecklenburger Straße
(Foto: Ge-Komm GmbH)

Sinnvollerweise sollte der Radverkehr in solchen Übergangsbereichen geschützt auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt werden. Insbesondere die schnelle und einfach umsetzbare Gestaltung sollte dabei eine Rolle spielen. Beispiele aus anderen Regionen verdeutlichen geeignete Lösungsvarianten (siehe Abb. 93 und Abb. 94). In Gegenrichtung könnte z. B. auch eine Querungshilfe sinnvoll sein.

Die sicherste Lösung zur Führung des Radverkehrs erfolgt auf baulich getrennten, ausreichend dimensionierten Einrichtungsradwegen an jeder Straßenseite. Insbesondere im Innenbereich ist dies jedoch aufgrund der beengten Situationen nicht immer möglich. Im Einzelfall sollte durch die Verwaltung geprüft und gegebenenfalls mit den zuständigen Baulastträgern abgestimmt werden, ob eine bauliche Anlage möglich ist. Dabei spielt die Flächenverfügbarkeit eine entscheidende Rolle. Die Prüfung der Abmarkierung von Piktogrammen für den Radverkehr stellt in solchen Fällen eine geeignete, nicht bauliche Alternative dar.

Um für derartige innerörtliche Fragestellungen ein konkretes Lösungsschema vorhalten zu können, wurde eine einheitliche Vorgehensweise entwickelt. Dadurch wird sichergestellt, dass vergleichbare Ausgangssituationen einheitlich gelöst werden.

- Grundsätzlich sollte immer versucht werden, einen beidseitigen Einrichtungsradweg anzulegen. Konkret bedeutet dies eine Regelbreite von 2,0 m auf jeder Seite.
- Die zweitbeste Lösung stellt die gemeinsame Nutzung mit dem Fußverkehr dar. Konkret bedeutet dies eine Regelbreite von mindestens 2,5 m auf jeder Seite.
- Weitere Lösungsansätze sind das Auftragen von Fahrbahnmarkierungen in Form von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen (Breiten sind in Abb. 49, S. 45 aufgeführt).
- Sofern die Breiten nicht verfügbar sind, empfiehlt es sich für die Radverkehrsführung im Mischverkehr Piktogrammketten aufzutragen (siehe weiter unten).
- In ausgewählten Bereichen kann die Anlage einer Fahrradstraße oder einer Fahrradzone zielführend sein (siehe Kap. 4.3).

Die vielfach anzutreffende innerörtliche Beschilderung eines Gehweges mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ ist kritisch zu sehen. Konfliktpotentiale ergeben sich durch unterschiedliche Geschwindigkeiten der Fußgänger und Radfahrer. Auf so ausgewiesenen Strecken sind Radfahrer nur „Gäste“ und haben sich der Geschwindigkeit der Fußgänger anzupassen. Konkret bedeutet dies Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer, was in der Praxis häufig zu Problemen führt. Häufig werden Fußgänger von Radfahrern zu Unrecht angeklungen.

Weitere Probleme ergeben sich bei dieser Art der innerörtlichen Verkehrsführung durch Inanspruchnahme von Sondernutzungen der Anlieger:

- *Queren des Gehweges, um auf Privatgrund zu gelangen und diesen wieder zu verlassen (insbesondere rückwärts fahrende Kfz aus den Zufahrten stellen eine erhöhte Gefahr dar)*
- *Aufstellen von Mülltonnen*
- *Absenkung der Bordsteine im Bereich der Zufahrten (Berg- und Talfahrt für Radfahrer)*

Die vorgenannten Probleme treffen auch auf die innerörtliche Führungsform „gemeinsamer Fuß- und Radverkehr“ zu. In Perspektive sollte es möglichst keine Verkehrsräume geben, in denen Fuß- und Radverkehr sowie Kfz aneinandergeraten.

Daher wurde seitens der Ge-Komm GmbH für die Gemeinde Hasbergen folgendes Prüfschema für die Radverkehrsführung innerorts empfohlen:

Prüfschema innerorts

Sind bauliche Radwege möglich?			Nicht optimal:
Sind Radfahrstreifen möglich?			
Sind Schutzstreifen möglich?			
Ist eine Fahrradstraße möglich?			
Auftragung von Piktogrammketten.			

Grundsätzlich müssen die Regelmaße (nicht die Mindestmaße!) gemäß ERA 2010 berücksichtigt werden.

Abb. 95: Prüfschema innerorts (Tabelle: Ge-Komm GmbH)



Das oben genannte Prüfschema bedarf in der fachlichen Umsetzung der Heranziehung aktueller Regelwerke und Empfehlungen. Als Kenngrößen für die Prüfung müssen Verkehrsmengen und (Rest-) Breiten berücksichtigt werden.

Grundsätzlich gilt: Je stärker die Verkehrsbelastung und je höher die zulässige Höchstgeschwindigkeit, desto eher sollte die Radverkehrsführung (baulich) getrennt werden.

Die beispielhafte Vorgehensweise besteht darin, die Verkehrsmenge in der Spitzenstunde zu ermitteln und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegenüberzustellen. Daraus ergibt sich die Einordnung des betrachteten Abschnitts gem. ERA 2010 und kann einem Belastungsbereich zugeordnet werden.

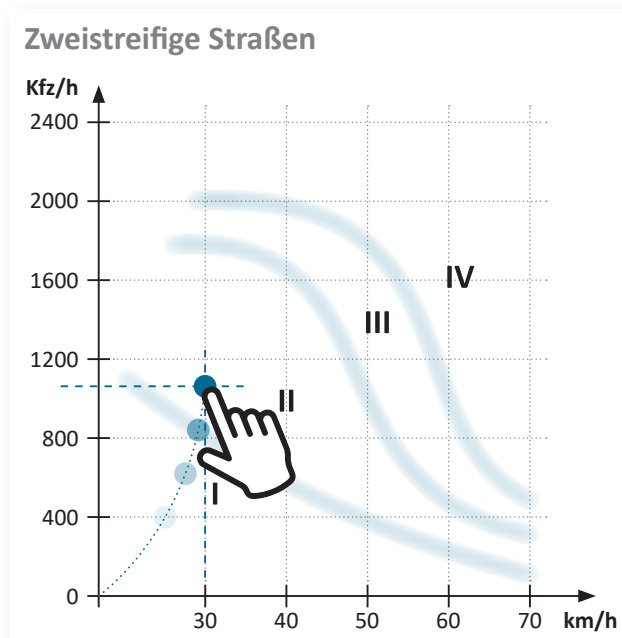


Abb. 96: Anwendung der Belastungsbereiche gemäß ERA 2010
(Grafik: Ge-Komm GmbH)

Hasberger Standard für Radverkehrsführungen innerorts:

- Grundsätzlich bauliche Radwege anlegen. In 30-Zonen ist Mischverkehr sinnvoll.
- Wenn bauliche Radwege in Regelform nicht möglich, Prüfung ob Radfahrstreifen angelegt werden können.
- Wenn bauliche Radwege und Radfahrstreifen in Regelform nicht möglich, Prüfung ob Schutzstreifen in Regelform angelegt werden können.
- Sofern oben genannte Punkte alle nicht möglich, Prüfung hinsichtlich Fahrradstraße.
- Ansonsten Führung im Mischverkehr, Aufbringen von Piktogrammen als Markierung.

Gemäß der Belastungsbereiche der ERA 2010 und der getroffenen Annahmen für die Verkehrsmengen kann die Führung weiter geprüft werden (siehe Kap. 4.6).

Das Auftragen von Schutzstreifen sollte im Bedarfsfall immer beidseitig erfolgen, um eine Einheitlichkeit im Straßenverkehr zu erzeugen. Dazu muss die verbleibende Kernfahrbahn für Kraftfahrzeuge zwischen den Schutzstreifen eine Breite von 4,5 m aufweisen, zusätzlich zur Breite beidseitiger Schutzstreifen. Aus Sicht des Gutachters sollten nur Schutzstreifen im Regelmaß (1,5 m) angelegt werden. Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung wird die ERA 2010 überarbeitet. Es ist davon auszugehen, dass sich die Breiten zukünftig zugunsten des Radverkehrs erhöhen werden. Diese neuen Breiten sollten in der dann aktuellen Form herangezogen werden.

Im Bereich längs zur Fahrbahn angelegter Parkstände ist zu berücksichtigen, dass gemäß ERA 2010 ein zusätzlicher Abstand von 0,5 m zwischen Schutzstreifen und Parkstand eingehalten werden muss – zwecks Vermeidung von sog. Door-Opening-Unfällen durch das Öffnen von Autotüren (siehe S. 30).

Aus Sicht des Gutachters ist auf solchen Hauptverkehrsachsen nach Anwendung des Prüfschemas das Aufbringen von Piktogrammketten sinnvoll, sodass dem Radverkehr in diesen Bereichen mehr Aufmerksamkeit zukommt. Dies erfordert allerdings weitere Abstimmungen mit den entsprechenden Baulastträgern. In Perspektive kann in ausgewählten Bereichen eine zusätzliche Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden.

Solche Piktogrammketten sind in der ERA 2010 nicht vorgesehen, jedoch für den Entwurf der Aktualisierung in der Diskussion. Die positive Wirkung von Piktogrammen konnte durch eine gemeinsame Studie der Bergischen Universität Wuppertal und der Technischen Universität Dresden im Jahr 2021 festgestellt werden. In der Studie hat sich herausgestellt, dass Piktogrammketten die Akzeptanz von Radfahrenden im Mischverkehr erhöhen (siehe Kap. 4.6). Die Ergebnisse sollen u. a. zur Überarbeitung der Regelwerke herangezogen werden.

Piktogrammketten eignen sich insbesondere innerhalb von Ortsdurchfahrten (OD) in Bereichen, in denen die vorhandene Radverkehrsführung Verbesserungspotential aufweist (z. B. Gehweg „Radverkehr frei“, zu schmale und somit nicht dem Regelmaß entsprechend breite Radwege, Mischverkehr bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit) und wo bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen jeweils im Regelmaß nicht angelegt werden können. Nach Anwendung des Prüfschemas ergeben sich sinnvolle Abschnitte für das kurzfristige Auftragen von Piktogrammketten.

In der Gemeinde Hasbergen existieren bereits Piktogrammketten für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Allerdings unterscheidet sich die Symbolgröße in einigen Bereichen voneinander, sodass empfohlen wird, eine Einheitlichkeit anzustreben.

Kosten

Erfahrungswerte aus anderen Kommunen (z. B. Minden) beziffern die Kosten für 500 Symbole auf ca. 42.000 €, wobei diese dort z. T. durch ein Förderprogramm abgerechnet werden konnten. In Abstimmung mit der NLStBV wurde ein Erfahrungswert in Höhe von ca. 150 € pro Symbol genannt.

Anhand der aufgeführten Prüfschritte ist es der Gemeinde Hasbergen möglich, weitere infrage kommende Straßen und Abschnitte hinsichtlich geeigneter Radverkehrsführungen zu prüfen. Es sei der Gemeinde Hasbergen in jedem Fall empfohlen, anschließend weitere Abstimmungsgespräche zu führen und die entsprechenden Baulastträger einzubeziehen.

7.2.7 Kreisverkehrsplätze

In der Gemeinde Hasbergen wurden zum Zeitpunkt der Konzepterstellung Daten zu insgesamt drei Kreisverkehrsplätzen (KVP) erhoben. Die Aufteilung der Baulastträger des jeweiligen KVP kann der Tabelle entnommen werden.

Zwei KVP stehen in der Baulast des Landkreises Osnabrück. Diese befinden sich zum einen an der Tecklenburger Straße / Hauptstraße und zum anderen an der Tecklenburger Straße / Feuerwache. Der dritte KVP steht in der Baulast des Landes Niedersachsen.

Eine Vorfahrt für Radfahrende gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr besteht an keinem der KVP im Gemeindegebiet Hasbergen. Somit müssen Radfahrende dem Kraftfahrzeugverkehr Vorfahrt gewähren, insofern ein baulicher Radweg an einen KVP stößt.



Hasberger Standard für Kreisverkehrsplätze:

- *Generelle Überprüfung der KVP in der Gemeinde Hasbergen bei Neubau oder Umgestaltung hinsichtlich der Bevorrechtigung sämtlicher Verkehrsteilnehmender zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.*
- *Einheitliche Regelung der Vorfahrt (für Radfahrende) an Kreisverkehrsplätzen.*
- *Enge Abstimmung mit den weiteren Straßenbaulastträgern Land Niedersachsen und Landkreis Osnabrück durchführen.*

Baulastträger	Vorfahrt Radfahrende	Lage KVP
Landkreis Osnabrück	nein	Tecklenburger Straße / Hauptstraße
Landkreis Osnabrück	nein	Tecklenburger Straße / Feuerwache
Land Niedersachsen	nein	Osnabrücker Straße

Abb. 97: Kreisverkehrsplätze in der Gemeinde Hasbergen (Tabelle: Ge-Komm GmbH)



Abb. 98: KVP Tecklenburger Str. / Hauptstr. (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 99: KVP Tecklenburger Str. / Hauptstr. (Foto: Ge-Komm GmbH)

Bei der Neuanlage von KVP sollte darauf geachtet werden, dass die in der Gemeinde Hasbergen vorherrschende Verkehrsführung für den Radverkehr einheitlich ausgerichtet wird. Langfristig wäre eine Bevorrechtigung des Radverkehrs wünschenswert, bedarf allerdings in jedem Falle einer Einzelfallprüfung.

Bei erhöhten Verkehrsstärken oder starkem Schülerverkehr ist eine Überprüfung zur Freigabe der Gehwege für den Radverkehr oder die Anlage von Radwegen sinnvoll.

7.2.8 Querungshilfen

Bei der Radinfrastruktur ist auf eine möglichst unterbrechungsfreie Durchgängigkeit und dementsprechend auf die Anlage von Querungsmöglichkeiten zu achten. Eine unangekündigte oder ungeschützte Querung von Fahrbahnen stellt für den Fuß- und Radverkehr eine potenzielle Gefahr im Straßenverkehrsraum dar, vor allem insofern Hauptverbindungen des Radverkehrs, z. B. Alltags- und Freizeitverkehr, aber auch Schulverkehr betroffen sind.

Dementsprechend ist es aus Sicht des Gutachters von hoher Bedeutung, ausreichende und dem heutigen Fahrradstandard entsprechende Querungsmöglichkeiten anzubieten (Lastenrad, Fahrradanhänger etc.).

Gemäß den Regelwerken werden Überquerungsstellen als Bereiche definiert, an denen der Radverkehr Fahrbahnen außerhalb von Knotenpunkten überquert (ERA 2010). Eine Sicherung kann durch unterschiedliche Anlagen gewährleistet werden, z. B. Unter- oder Überführungen oder durch Überquerungsanlagen. Ein Bedarf punktueller Überquerungsmöglichkeiten soll gemäß Regelwerke möglichst auf Knotenpunkte konzentriert werden.

Die ERA 2010 definiert punktuellen Überquerungsbedarf außerhalb von Knotenpunkten z. B. bei folgenden Fällen:

- *am Beginn und am Ende von einseitigen Zweirichtungsradwegen*
- *bei einmündenden oder kreuzenden selbstständigen Radwegen oder netzwichtigen sonstigen Wegen*
- *an bedeutenden Zielen des Radverkehrs (z. B. Schulen). An diesen Überquerungsstellen sind Überquerungsanlagen in der Regel notwendig, wenn:*
 - *bei einer zulässigen Geschwindigkeit bis zu 50 km/h die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h beträgt,*
 - *bei einer zulässigen Geschwindigkeit über 50 km/h die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h beträgt,*
 - *mehr als zwei Fahrstreifen hintereinander zu überqueren sind, Unfälle im Zusammenhang mit dem Überqueren aufgetreten sind oder*
 - *mit einem verstärkten Auftreten von Schülern, Senioren oder Freizeitradverkehr zu rechnen ist.*

Bei Überquerungsstellen ohne Lichtsignalanlage ist der Radverkehr wartepflichtig. Der Einsatz kommt in Betracht, insofern die Fahrbahn nicht mehr als zwei Fahrstreifen aufweist. Dazu können Mittelinseln eingesetzt werden, z. B. bei hoher Rad- bzw. Fußgängerfrequentierung oder im Vorfeld bebauter Gebiete.

Gemäß ERA 2010 sollen Aufstellflächen auf Mittelinseln 3,00 m lang und 4,00 m breit sein, bei Zweirichtungsverkehr oder starkem Radverkehr ist ein Breitenzuschlag erforderlich. Die Länge der Aufstellfläche soll 2,50 m nicht unterschreiten, damit der Radverkehr sich mit ausreichendem Schutz aufstellen kann. Sie hat in diesem Fall mindestens 4,00 m breit zu sein, um ein Schrägaufstellen von Fahrrädern mit Anhängern zu ermöglichen (Auszug ERA 2010).

Demgegenüber können Lichtsignalanlagen bei höher belasteten Straßen (DTV > 5.000 Kfz/24 h) erforderlich sein. Bei schwächer belasteten Straßen kann die Anlage zweckmäßig sein, z. B. bei Schulwegen. Betreffende Fahrbahnen mit mehr als zwei Fahrstreifen sollten immer mit Lichtsignalanlagen gesichert werden. Dazu sind weiterführende Regelwerke heranzuziehen (z. B. RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr 2015, HSRa – Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs 2005).

Am Beginn oder Ende von Zweirichtungsradwegen ist außerhalb der Knotenpunkte im Regelfall eine Querungsmöglichkeit notwendig. Darüber hinaus sind Querungsmöglichkeiten in Ortseinfahrtbereichen, mit Seitenwechsel im Zusammenhang mit Zweirichtungsradwegen und Geschwindigkeitsreduzierungen der Kraftfahrzeuge sinnvoll. Auch eine Bevorrechtigung von Hauptverbindungen des Radverkehrs gegenüber kreuzenden Fahrbahnen mit geringerem Kraftfahrzeugverkehr ist zweckmäßig (siehe Abb. 100). Insbesondere soll gemäß Regelwerke geprüft werden, ob bessere Querungsmöglichkeiten angeboten werden können, insofern Unfälle im Zusammenhang mit Zweirichtungsradwegen auftreten (ERA 2010 FGSV). Des Weiteren führen unterschiedlich hohe Bedeutungen von Kraftfahrzeug- oder Radverkehrsverbindungen zu unterschiedlichen Bevorrechtigungen, z. B. durch Lichtsignalanlagen (siehe dazu ERA 2010, S. 57 ff).



Abb. 100: Bevorrechtigung von Hauptverbindungen des Radverkehrs (Foto: Ge-Komm GmbH)

In der Gemeinde Hasbergen sind zahlreiche Querungshilfen in unterschiedlicher Form bereits sinnvoll platziert. Die nachfolgenden Fotos zeigen einige Beispiele.



Abb. 101: Tecklenburger Straße / Am Hüvel (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 102: Holzhauser Straße / Hellerner Weg (Foto: Ge-Komm GmbH)



Hasberger Standard für Querungshilfen:

- Überprüfung der Sicherheit aller Stellen im Rahmen einer Verkehrsschau, wo Radfahrende die Fahrbahn queren müssen.
- Berücksichtigung von Schulverkehr, Alltagsradverkehr und touristischem Radverkehr (Radrouten).
- Aufstellflächen auf Mittelinseln müssen auch für Lastenräder sowie Fahrräder mit Anhängern ausreichend dimensioniert sein (Bestand und Neubau).
- Generell Schaffung von Querungshilfen an neuralgischen Punkten.

Im Rahmen der Erfassung und Auswertung der Bürgerbeteiligung wurde festgestellt, dass es weitere Bereiche gibt, in denen hinsichtlich Querungsmöglichkeiten Verbesserungspotential besteht. Im Folgenden werden beispielhafte Situationen in der Gemeinde Hasbergen dargestellt.

Beispiel 1 – Brockmannweg / Holzhauser Straße

Im Einmündungsbereich des „Brockmannwegs“ in die „Holzhauser Straße“ (K305) (siehe Abb. 103) ist die Einrichtung einer Querungshilfe sinnvoll. Sowohl im Rahmen der Bürgerbeteiligung als auch während des Abstimmungstermins mit den Behörden und Nachbarkommunen ist diese Stelle als Problembereich hervorgehoben worden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass für Radfahrende der Wechsel von der Fahrbahn auf den gemeinsamen Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Holzhausen als gefährlich eingeordnet wird. Der weiterführende Bereich ist im Rahmen des Bedarfsplans für den Radverkehr des Landkreises Osnabrück zur Sanierung vorgesehen.



Abb. 103: Einmündungsbereich Holzhauser Straße / Brockmannweg (Foto: Ge-Komm GmbH)

Beispiel 2 – Hauptstraße / An der Feldriede

Ein weiterer Bereich, in welchem eine Querungshilfe erforderlich wäre, befindet sich im Bereich der „Hauptstraße“ (K306) und „An der Feldriede“ (siehe Abb. 104). An der nördlichen Fahrbahnseite der Hauptstraße besteht ein Gehweg „Radfahrer frei“ und auf der südlichen Seite ist die Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr vorgesehen. Die Beschilderung leitet den Radverkehr in Fahrtrichtung Rheiner Landstraße im Bereich An der Feldriede in Gegenrichtung und anschließend auf den nördlichen gemeinsamen Geh- und Radweg. Auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde dieser Bereich als gefährlich eingeordnet.



Abb. 104: Einmündungsbereich Hauptstraße / An der Feldriede (Foto: Ge-Komm GmbH)

Beispiel 3 – Hauptstraße / Am Sportplatz

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde eine Situation besonders hervorgehoben und wurde häufig befürwortet. Gemäß Anregungen soll eine Bedarfsampel im Bereich der Schule im Ortsteil Gaste eingerichtet und die Verkehrsführung klar geregelt werden (siehe Abb. 105). Es handelt sich um die Hauptstraße (K 306). Im Rahmen des Abstimmungstermins mit den Behörden und Nachbarkommunen wurde deutlich, dass diese Situation zu noch anderen vorherrschenden Verhältnissen eingerichtet wurde. Im Zuge der neu errichteten Baugebiete haben sich zunehmend Verkehre verlagert. Dementsprechend sollte diese Situation in Abstimmung mit den Straßenbau- lastträgern gelöst werden.

Anhand der beispielhaften Darstellung ist ersichtlich, dass Maßnahmen auf Straßen mit Baulast des Landes Niedersachsen oder des Landkreises Osnabrück vorgeschlagen wurden. Daher sollte im Anschluss des Konzeptes eine enge Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgen.



Abb. 105: Einmündungsbereich Hauptstraße / Am Sportplatz (Foto: Ge-Komm GmbH)

7.2.9 Einmündungsbereiche von Zweirichtungsradwegen

Einmündungsbereiche mit Zweirichtungsradwegen stellen erhöhte Gefahrenpunkte für den Radverkehr dar und müssen insbesondere deswegen gut einsehbar sein.

In der Gemeinde Hasbergen sind solche Bereiche überwiegend mit dem Verkehrszeichen „205 Vorfahrt gewähren“ und dem Zusatzschild „1000–32 Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ beschildert (siehe Fotos beispielhafter Situationen).

In Situationen, in denen Sichten eingeschränkt sowie unübersichtlich erscheinen, sollte im Rahmen einer Verkehrsschau geprüft werden, ob die Anordnung des Verkehrszeichens „206 Halt. Vorfahrt gewähren.“ in Kombination mit dem Zusatzschild „1000–32 Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ sinnvoll ist.

Im untersuchten Radverkehrsnetz der Gemeinde Hasbergen wurden bei der Erfassung 45 Einmündungs- oder Kreuzungsbereiche mit Zweirichtungsradwegen identifiziert. Die Kombination Stoppschild, Verkehrszeichen „206 Halt. Vorfahrt gewähren.“ mit dem Zusatzschild „1000–32 Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ wurde lediglich bei wenigen Kreuzungsbereichen vorgefunden.

Eine beispielhafte Stoppschildsituation für die Kombination „206 Halt. Vorfahrt gewähren.“ mit dem Zusatzschild „1000–32 Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ stellt der Einmündungsbereich Hauptstraße / Kiefernweg dar.



Abb. 106: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg Hauptstraße / Kiefernweg (Foto: Ge-Komm GmbH)

Ein Beispiel für eine Situation mit Gefahrenpotential findet sich im Einmündungsbereich Hauptstraße / Total Tankstelle. Anhand der ausgewerteten Unfalldaten der Jahre sowie Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung geht hervor, dass an dieser Stelle bereits mehrere Unfälle im Radverkehr stattgefunden haben. Eine farbliche Hervorhebung der Radwegefurt im Übergangsbereich wird einer generellen Entschärfung dieses Bereiches aus Sicht des Konzeptes nicht gerecht. Insbesondere zu Stoßzeiten ist hier mit hohem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Es wird empfohlen diesen Bereich im Rahmen einer Verkehrsschau zu prüfen.

Hinsichtlich der Thematik „Sichtdreiecke“ (siehe S. 91 ff.) wird der Gemeinde Hasbergen generell empfohlen, solche Situationen gemäß gängiger Regelwerke zu prüfen. In zahlreichen Einmündungsbereichen mit Zweirichtungsradverkehr in der Gemeinde Hasbergen sind auffällige Unfalllagen festgestellt worden.



Abb. 107: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg
Hauptstraße / An der Feldriede (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 109: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg
Holzhauser Straße / Mühlenweg (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 108: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg
Osnabrücker Straße / Roter Berg (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 110: Einmündungsbereich Zweirichtungsradweg
Hauptstraße / Total Tankstelle (Foto: Ge-Komm GmbH)



Hasberger Standard für Einmündungsbereiche von Zweirichtungsradwegen:

- Generelle Überprüfung aller Einmündungsbereiche hinsichtlich Sichten im Rahmen einer Verkehrsschau.
- Zur Sicherheit für Radfahrende vermehrt auf Kombination zugunsten des Stoppschildes Verkehrszeichen „206 Halt-Vorfahrt gewähren“ mit dem Zusatzschild „1000–32 Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ setzen.
- Wiederkehrende Prüfungen/Monitoring der Sichten in Einmündungsbereichen.
- Insbesondere saisonalen Bewuchs berücksichtigen.

Sichtdreiecke

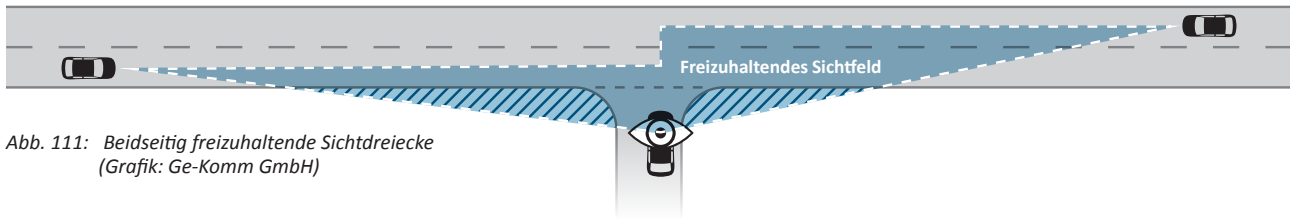


Abb. 111: Beidseitig freizuhaltende Sichtdreiecke
(Grafik: Ge-Komm GmbH)

Warum sind „Sichtdreiecke“ so wichtig?

Um an Knotenpunkten und Querungsstellen schnell befahrener Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften eine ausreichende Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist neben der rechtzeitig zu erkennenden Vorfahrtsregelung/Beschilderung die Einhaltung freier Sichtfelder unabdingbar. Die sogenannten „Sichtdreiecke“ sorgen dafür, dass Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger auf der übergeordneten Straße rechtzeitig erkannt werden, damit gefährliche Verkehrssituationen vermieden werden können.

Welche Arten von „Sichtdreiecken“ müssen nachgewiesen werden?

Unterschieden wird zwischen

- **Annäherungssicht** (15 m vor übergeordneter Straße),
- **Anfahrsicht** (3 m vor übergeordneter Straße) und
- **Haltesicht** (direkt am Straßenrand der übergeordneten Straße).

Annäherungssicht

Dieses Sichtfeld ergibt sich auf der einmündenden Straße 15 m (bzw. 20 m bei erhöhtem Aufkommen von Schwerverkehr) vor der übergeordneten Straße, wobei – im Gegensatz zur Anfahrsicht – Geh- und Radwege hier keine Berücksichtigung finden.

Wenn die Annäherungssicht ausreicht (siehe „Erforderliche Sichtweiten“, Abb. 115) und zudem die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der übergeordneten Straße 70 km/h nicht überschreitet, ist eine Einfahrt in die übergeordnete Straße ohne Halt möglich. Falls einer dieser beiden Faktoren nicht erfüllt ist, wäre die Anordnung des Vorschriftszeichens 206 („STOP-Schild“) zweckmäßig.



Abb. 112: Halt erforderlich? (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Anfahrsicht

Die Anfahrsicht nimmt unter den Sichtdreiecken einen besonderen Stellenwert ein. Sie definiert das beidseitige Sichtfeld aus 3 m Entfernung zur übergeordneten Straße (Abb. 111). Auf Stadtstraßen gilt es zudem, etwaige Geh- und Radwege zu berücksichtigen, durch welche sich die einzuhaltende Entfernung auf 5 m erhöht. Die erforderlichen Schenkellängen des entsprechenden Sichtdreiecks sind Abb. 115 im Abschnitt „Erforderliche Sichtweiten“ zu entnehmen.

Wenn aufgrund örtlicher Bedingungen das Sichtfeld nicht eingehalten werden kann, muss eine Prüfung erfolgen, ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße eine Option darstellt.

Haltesicht

In allen Knotenpunktzufahrten ist sicherzustellen, dass die erforderlichen Haltesichtweiten eingehalten werden und somit auch die Vorfahrtsregelung rechtzeitig erkannt wird.

Falls in zu begründenden Ausnahmefällen keine ausreichende Haltesicht gewährleistet werden kann, muss die Vorfahrtsregelung vorangekündigt und gegebenenfalls die zulässige Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße angepasst werden.



Abb. 113: Vorankündigung der Vorfahrtsregelung
(Grafik: Ge-Komm GmbH)

Welche Sichtbehinderungen können auftreten?

Es ist regelmäßig zu überprüfen, ob die Sichtdreiecke von der Augpunkthöhe der Fahrzeugführer (Pkw/Lkw $\triangleq$ 80–250 cm, siehe Abb. 114) bis zur Zielpunkthöhe auf der bevorrechtigten Fahrbahn (100 cm) frei von

- **Bewuchs,**
- **Bebauung,**
- **Beschilderungen/Masten** (wenn nicht verkehrstechnisch notwendig) oder
- **temporären Sichtbehinderungen**

sind.

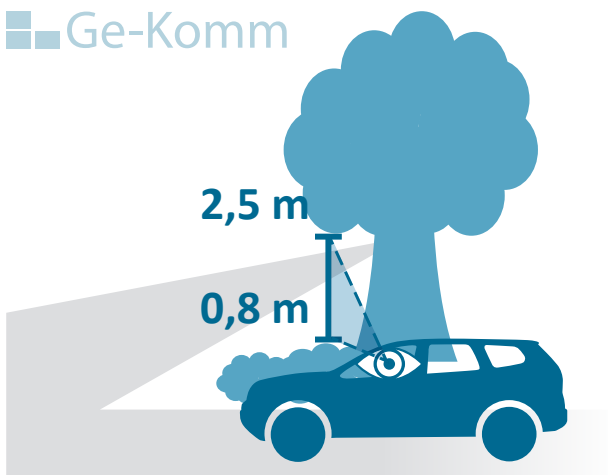


Abb. 114: Freie Sicht auf Augpunkthöhe (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Anfahrsicht mit „Sichtdreieck-Check“ der Ge-Komm GmbH prüfen

1. Zulässige Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße in Erfahrung bringen
2. Position 3 m (5 m bei vorhandenem Geh-/Radweg an einer Stadtstraße) vor der übergeordneten Straße einnehmen
3. Sichtdreieck-Check längs der untergeordneten, einmündenden Straße ausrichten
4. Entsprechend der in Punkt 1 ermittelten Geschwindigkeit die Peilschnur über der dazugehörigen Markierung ausrichten
5. Im Sichtdreieck befindliche Objekte protokollieren (z. B. mit Hilfe der Ge-Komm-Checkliste)

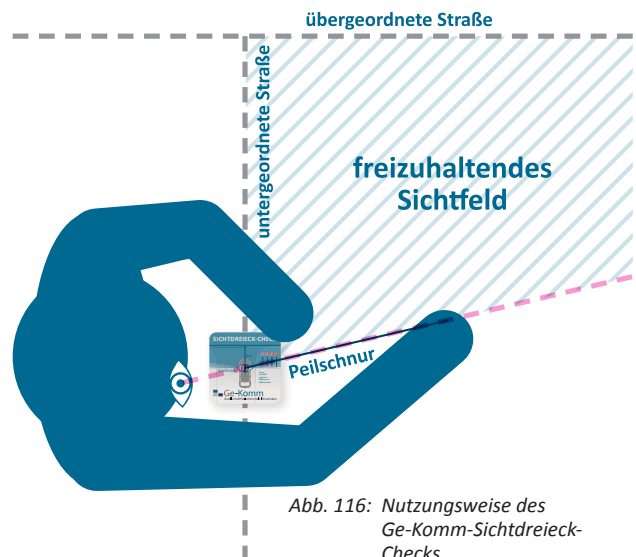


Abb. 116: Nutzungsweise des Ge-Komm-Sichtdreieck-Checks (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Erforderliche Sichtweiten

Für **Annäherungssicht** und **Anfahrsicht** wurden in den FGSV-Regelwerken RAL und RAST die folgenden notwendigen Sichtweiten in Relation zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße festgelegt:

Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Erforderliche Sichtweite
30 km/h	30 m
40 km/h	50 m
50 km/h	70 m
60 km/h	85 m
70 km/h	110 m
> 70 km/h	200 m

Abb. 115: Erforderliche Sichtweiten (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

Was ist bei der Beseitigung der Sichtbehinderungen zu beachten?

- Hecken, Büsche und Bäume müssen vorausschauend zurückgeschnitten werden, da erhebliche Rückschnitte nur von Oktober bis Februar durchgeführt werden dürfen (Bundesnaturschutzgesetz).
- Haus- und Grundstücksbesitzer müssen über ihre „Verkehrssicherungspflicht bei Anpflanzungen“ an öffentlichen Straßen und Wegen informiert sein.
- Überprüfungen haben in regelmäßigen Abständen zu erfolgen (fortschreitender Bewuchs, neue Bebauung etc.).

7.2.10 Unfallauswertung im Radverkehr

Zur Darstellung und Auswertung der Unfälle mit Radbeteiligung wurden die öffentlich zur Verfügung stehenden Unfalldaten des Statistischen Bundesamtes sowie Unfalldaten mit Radbeteiligung der Polizei aus der Zeitreihe 2014–2025 herangezogen.

Die Daten führen u. a. Unfälle mit Fahrradbeteiligung auf und beinhalten Koordinaten zu jedem Unfallort, sodass diese in gängigen geographischen Informationssystemen eingelesen werden können. Eine entsprechende Überla-

gerung mit den im Rahmen des Konzeptes erfassten und zur Verfügung gestellten Daten war somit gewährleistet. Der folgenden Tabelle ist die jährliche Anzahl an Unfällen mit Radbeteiligung im Hasberger Gemeindegebiet von 2014 bis 2025 zu entnehmen. In diesem Zeitraum ereigneten sich insgesamt 203 gemeldete Unfälle mit Radbeteiligung. Anhand Abb. 118 ist zu erkennen, dass entlang wichtiger Verbindungsachsen und Zubringerstraßen in den Gemeindekern sowie im Zentrum selbst im Verhältnis besonders häufig Unfälle aufgetreten sind.

Anzahl der Unfälle nach Kategorien 2014–2025

Jahr	UK 1	UK 2	UK 3	UK 4	UK 5	UK 6	Gesamt
2014	0	1	9	0	0	0	10
2015	0	7	10	0	2	0	19
2016	0	2	7	0	2	1	12
2017	0	0	9	0	0	0	9
2018	0	1	15	0	0	0	16
2019	0	4	16	0	3	0	23
2020	0	2	22	0	0	0	24
2021	0	2	8	0	2	0	12
2022	0	4	10	0	2	0	16
2023	1	2	13	0	2	1	19
2024	0	5	15	0	1	0	21
2025	0	1	16	0	5	0	22
Gesamt	1	31	150	0	19	2	203

Abb. 117: Auswertung der Unfälle mit Radbeteiligung in Hasbergen (Quelle: Polizeidienststelle Osnabrück)



UK 1: Unfall mit Getöteten

UK 2: Unfall mit Schwerverletzten

UK 3: Unfall mit Leichtverletzten

UK 4: Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden

UK 5: Sonstiger Unfall mit Sachschaden ohne Einwirkung berauschender Mittel

UK 6: Sonstiger Unfall mit Sachschaden unter Einfluss berauschender Mittel

Unfallorte mit Radbeteiligung 2014–2025

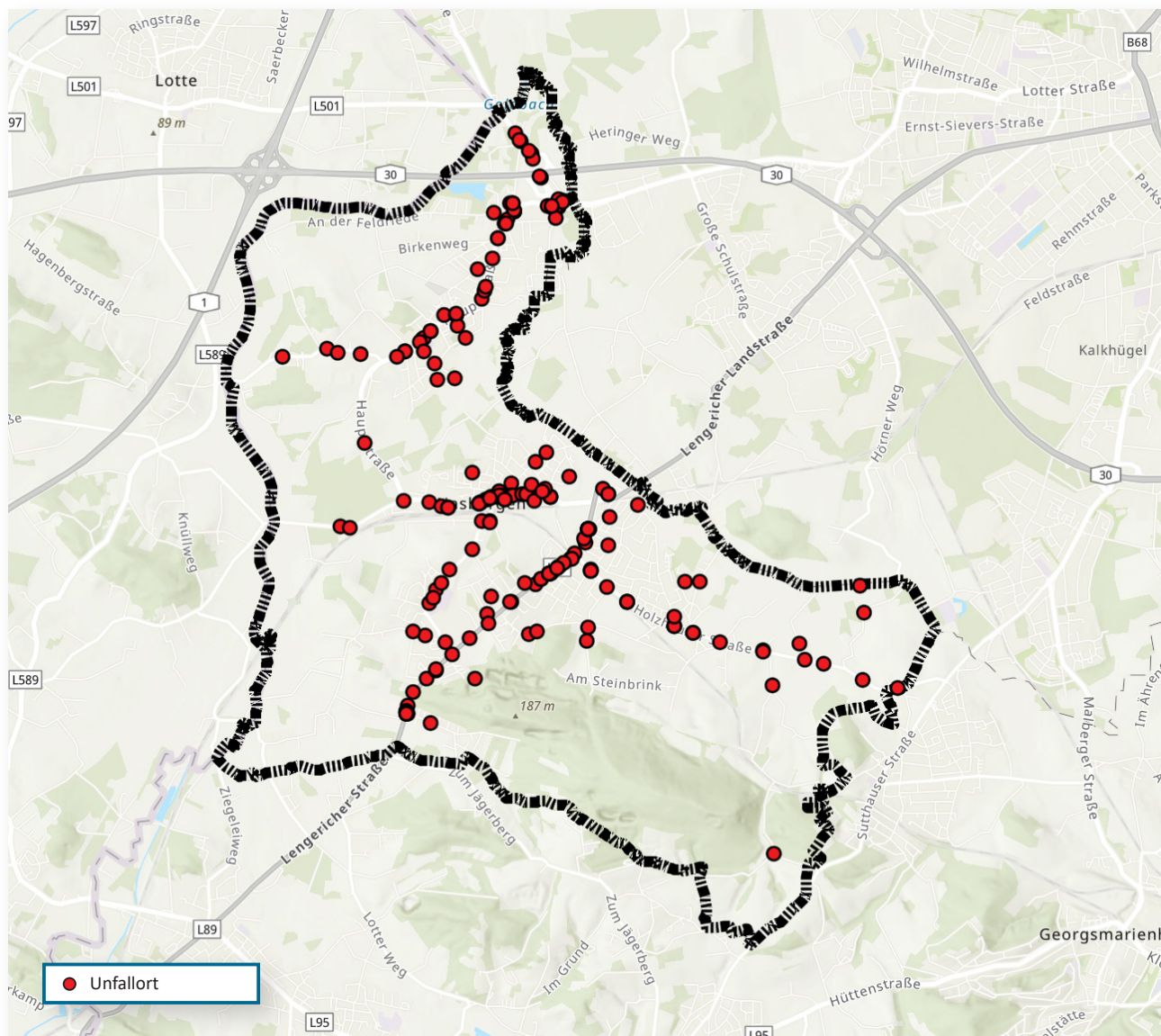


Abb. 118: Unfallorte der Jahre 2014–2025 (Quelle: Statistisches Bundesamt 2024/Polizeidienststelle Osnabrück/Hintergrund: OpenStreetMap)

Unfalltypen 2014–2025

Das folgende Diagramm zeigt die Anzahl der erfassten Unfälle mit Fahrradbeteiligung im Zeitraum von 2014 bis 2025, aufgeschlüsselt nach Unfalltypen. Mit 83 Vorkommnissen sind mehr als ein Drittel (40,6 %) der erfassten Unfälle der Kategorie „Einbiegen/Kreuzen-Unfälle“ zuzuordnen. Darauf folgen 34 Unfälle (16,8 %) des Unfalltyps „Fahrerunfälle“, welcher sämtliche Fahrfehler ohne Fremdeinwirkung beinhaltet. Während 30 (14,9 %) „Unfälle im Längsverkehr“ verzeichnet wurden, wurden im Gemeindegebiet im angegebenen Zeitraum 26 (12,9 %) „Sonstige Unfälle“ sowie 23 (11,4 %) Abbiege-Unfälle erfasst. „Überschreiten-Unfälle“ (2 Fälle) und „Unfälle durch ruhenden Verkehr“ (5 Fälle) nahmen in den Hasberger Statistiken eine eher untergeordnete Rolle ein.



Abbiege-Unfall: Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer.

Einbiegen/Kreuzen-Unfall: Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtsberechtigten.

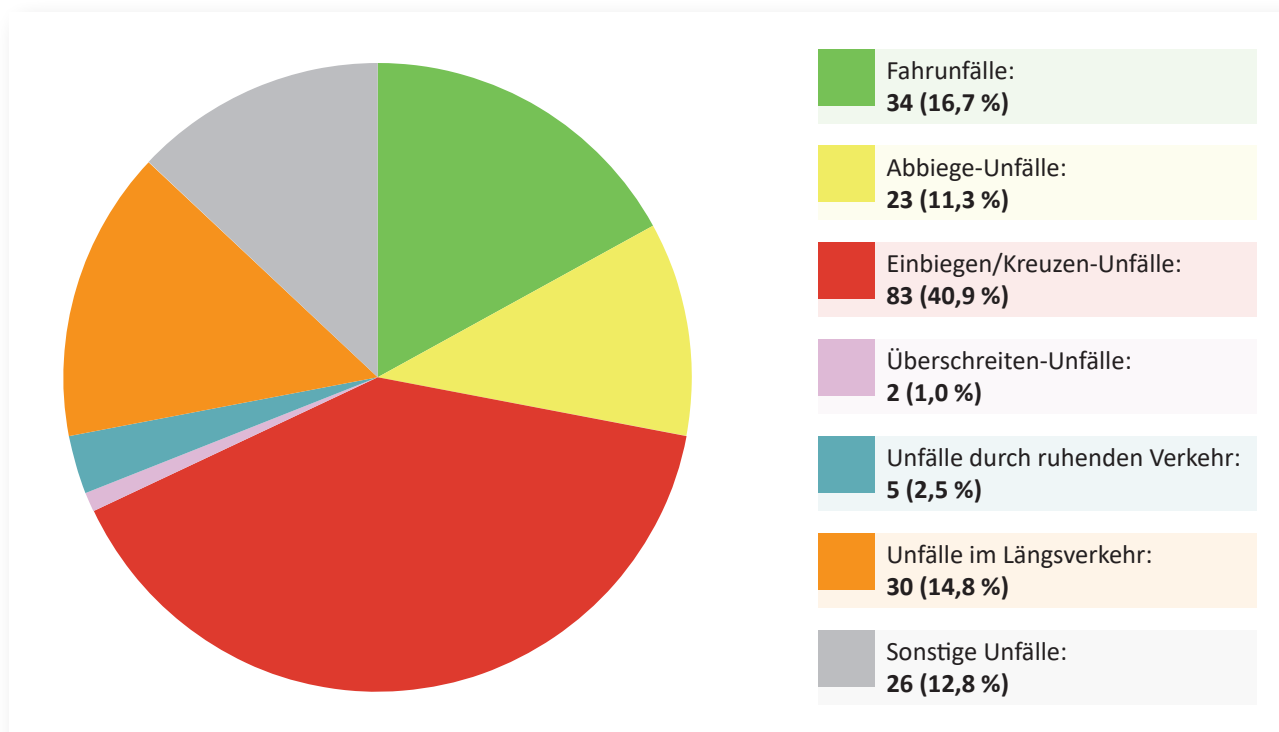


Abb. 119: Anzahl der Radunfälle in den Jahren 2014–2025 sortiert nach Unfalltypen (Grafik: Ge-Komm GmbH, Quelle: Polizeidienststelle Osnabrück)

Innerhalb der Gemeinde Hasbergen existieren laut Aussage der Polizei Osnabrück **keine Unfallhäufungsstellen** für den Radverkehr. Allerdings ist der Auswertung des Unfallgeschehens für den Radverkehr zu entnehmen, dass durchaus auffällige Unfalllagen bestehen. Diese sind insbesondere entlang der klassifizierten Straßen (Landes- und Kreisstraßen) sowie der Kreuzungsbereiche von Zweirichtungsradwegen zu verzeichnen. Anhand der Tabelle

(Abb. 120) ist zudem der Verlauf touristischer Radrouten entlang der Unfallorte zu entnehmen. Insofern das Alltagsradwegenetz und das touristische Radwegenetz aufeinandertreffen, ist von unterschiedlicher Ortskenntnis bei den Nutzergruppen auszugehen. Dementsprechend wird in solchen Bereichen darauf hingewiesen, dass eine Prüfung im Rahmen einer Verkehrsschau sinnvoll ist.

Auffällige Unfalllagen im Gemeindegebiet 2014–2025

Straßenabschnitte	Anzahl Unfälle	Auffällige Unfalllagen	Radrouten	Anzahl Radfahrende Stadtradeln 2025
Rheiner Landstraße K306 ab Gemeindegrenze bis Hauptstraße K306	10	- Im Verlauf der Straße - Überquerung bei Route - Ampel	Hufeisen-Route	75–110; nördlicher Abschnitt 290–400
Hauptstraße ab Rheiner Landstraße K306 bis An der Feldriede	14	- Kreuzung: Dütestraße - Kreuzung: Sunderstraße - Radweg Ende - Tankstelle	Hufeisen-Route	200–300
Sunderstraße ab Rheiner Landstraße bis Hauptstraße	4	Im Verlauf der Straße	Hufeisen-Route	145–150
Hauptstraße K306 ab An der Feldriede bis Langer Weg	17	- Kreuzung: Am Sportplatz - Grundschule - Kreuzung: Grüner Weg - Kreuzung: Holunderweg - Kreuzung: Langer Weg / Ende Radweg	- Hufeisen-Route - Radwanderweg HB 1	Fahrbahn 56–210; Radweg 105–250
Hauptstraße K306 ab Langer Weg bis Tecklenburger Straße K305	5	- Kreisverkehrsplatz - Im Verlauf der Straße	–	62–125
Tecklenburger Straße ab Hauptstraße K306 bis Am Lohkamp und Kreisverkehrsplatz	28	- Kreuzung: Tecklenburger Str. - Kreuzung: Feuerwache 2 - Kreuzung: Bahnhofstraße - Kreuzung: Schulstr. / Ampel - Kreuzung: Gaster Kirchweg - Kreisverkehrsplatz - Im Verlauf der Straße	- Friedensroute Münster - Düte-Tour - Hufeisen-Route - Radwanderweg HB 1	Westlicher Abschnitt Hauptstraße bis Kreuzung Tecklenburger Str./Feuerwache: Fahrbahn 185–340; Radweg 54–340 Östlicher Abschnitt Kreuzung Tecklenburger Str./Feuerwache bis Kreisverkehr: Fahrbahn 4–36; Radweg 5–10
Osnabrücker Straße ab Alte Osnabrücker Straße bis Haslage	43	- Kreuzung: Holzhauser Straße - Kreuzung: Alte Osnabrücker Str. - Nähe von Supermarkt - Kreuzung: Sandstraße - Kreuzung: Berg-/ Berliner Str. - Kreuzung: Am Plessen	- Radwanderweg HB 1 - Düte-Tour	195–390
Holzhauser Straße ab Osnabrücker Straße bis Gemeindegrenze	18	- Riedweg - Kreuzung: Brockmannweg - Kreuzung: Gudenusweg - Kreuzung: Ohrbecker Weg - Kreuzung: Hellener Weg - Kreuzung: Mühlenweg - Rest im Verlauf der Straße	- Düte-Tour - Radwanderweg HB 1	Fahrbahn 36–340; Radweg 48–440
Schulstraße ab Tecklenburger Straße bis Osnabrücker Straße	9	- Kreuzung: Schulstraße - Kreuzung: Berliner Straße - Nähe der Schulen	- Radwanderweg HB 1 - Düte-Tour - Friedensroute Münster	160–570
Tecklenburger Straße ab Hauptstraße	2	Ende Radweg	–	200–300

Abb. 120: Auffällige Unfalllagen in Hasbergen in Überlagerung mit der Radverkehrsmenge gem. Stadtradeln 2025 (Tabelle: Ge-Komm GmbH)



Hasberger Standard bei auffälliger Unfalllage:

- Identifizierung und Prüfung der jeweiligen Situation im Rahmen einer Verkehrsschau (unter zusätzlicher Einbeziehung der Polizei).
- Abstimmung zu Maßnahmen mit dem jeweiligen Baulastträger.

Zur Stärkung des Radverkehrs und Steigerung des Sicherheitsempfindens für Radfahrende sollten vor allem Verbindungsachsen und deren Kreuzungspunkte eine sichere und durchgängige Möglichkeit für den Radverkehr bieten.

Eine geeignete Lösung kann z. B. die Einrichtung von Fahrradstraßen sein, einerseits um Radfahrenden Vorrang zu gewähren und andererseits um parallel stark befahrener Straßen Nebenachsen für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren sind Querungshilfen in Bereichen mit häufig auftretenden Unfällen sinnvoll (siehe Kap. 7.3.5). Eine bevorzugte Lösung besteht in der Errichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) mit Anforderungstaster für den Rad- und Fußverkehr.

Ziel sollte es sein, je nach Platzverhältnissen und gegebenen Breiten der vorhandenen, baulichen Nebenanlagen zunächst eine vorübergehende Freigabe für den Radverkehr zu prüfen. Sollte dies nicht möglich sein, ist anhand

der vorgegebenen Breiten und Regelmaße der Regelwerke eine Markierung von beidseitigen Schutzstreifen zu prüfen. Die Anlage einseitiger Schutzstreifen sollte möglichst vermieden werden. Als einfache und schnelle Möglichkeit der Hervorhebung des Radverkehrs können Piktogrammketten auf der Fahrbahn zielführend sein.

7.2.11 Fahrradstraßen innerorts

Fahrradstraßen sind ein geeignetes Instrument, um sichere und durchgängige Verbindungen für Radfahrende zu schaffen. An dieser Stelle wird auf das Kapitel 4.3 verwiesen, in dem das Thema umfassend erläutert wird.

Besonders hervorzuheben ist, dass das Ausweisen/Beschildern einer Fahrradstraße eine entsprechende Widmung des Abschnittes als Fahrradstraße voraussetzt. Für alle Verkehrsteilnehmenden gilt Tempo 30. Die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind ebenfalls in Kap. 4.3 aufgeführt.

Für die Gemeinde Hasbergen sollten in erster Linie Straßen zur Ausweisung von Fahrradstraßen in Betracht gezogen werden, die folgende Kriterien erfüllen:

- Tempo 30 Zone bzw. Tempo 30
- Kein bzw. sehr geringer ÖPNV-Anteil
- Stark genutzte Schulwegstrecken

Insbesondere in Bereichen von Schulen, Kindertagesstätten und Kindergärten können zu Stoßzeiten (i. d. R. unmittelbar vor und nach Schulbeginn bzw. -ende) gefährliche Verkehrssituationen auftreten. In den meisten Fällen ist das Fehlen eines guten Angebotes für den sog. Hol- und Bringverkehr die Ursache. Diese Situationen können nicht durch ein Radverkehrskonzept allein gelöst werden, aber ein Radverkehrskonzept kann Verbesserungspotential aufzeigen.

Die entsprechende Festlegung der Strecken setzt eine Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern und eine Vor-Ort-Besichtigung im Rahmen einer Verkehrsschau durch die Verkehrsbehörde voraus.



Abb. 121: Fahrradstraße – Anlieger frei (Foto: Ge-Komm GmbH)

Da in der Gemeinde Hasbergen bisher lediglich eine einzelne Fahrradstraße vorhanden ist (Alte Tecklenburger Straße), bedarf es einer gestuften Vorgehensweise bei der Einführung, um die Bevölkerung schrittweise heranzuführen. Im Sinne des Gutachters wird daher vorgeschlagen, zunächst weitere Strecken auszuweisen, auf die oben genannte Kriterien zutreffen. Beispielhafte Streckenabschnitte könnten wie folgt eingerichtet werden:

- *Niedersachsenstraße*
- *Jahnstraße*
- *Hellerner Weg*

Vor dem Hintergrund der genannten Kriterien weisen diese beispielhaften Abschnitte gute Voraussetzungen

zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf. Begleitend sollte eine intensive Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden.

Bei der Ausweisung einer Fahrradstraße sollten zusätzliche Beschilderungen für die Freigabe von Anliegern (Zusatzzeichen 1020–30, Abb. 121) sowie ÖPNV (Zusatzzeichen 1024–14) aufgestellt werden.

Insofern die erstmalige Ausweisung von Fahrradstraßen von der Bürgerschaft positiv aufgenommen wird, können Fahrradstraßen auf weitere Bereiche ausgedehnt werden oder sogar zusammenhängende Fahrradzonen ausgewiesen werden.

7.2.12 Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen außerorts

Die Anlage von Fahrradstraßen außerorts, mit der Freigabe für Anlieger und Kraftfahrzeuge, bietet sich insbesondere auf bereits multifunktional genutzten Wirtschaftswegen an. Die Regelungen zur Nutzung einer Fahrradstraße außerorts sind dieselben wie für Fahrradstraßen innerorts – es gilt zu berücksichtigen, dass auch der freigegebene Kfz-Verkehr die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einhalten muss, dies gilt auch für landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Verkehr.

Im Außenbereich bestehen aufgrund der historisch gewachsenen Strukturen der Wegenetze häufig Defizite hinsichtlich der Fahrbahnbreite für die heutigen Anforderungen. Zusätzlich zu den vorherrschenden landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Verkehren nutzen vielerorts Kraftfahrzeuge Wirtschaftswegen. Durch die Zunahme des Radverkehrsanteils sowie des touristischen Verkehrs im Außenbereich entstehen Konfliktsituationen vorrangig bei Wegen, die als Abkürzungsverkehre für den Kraftfahrzeugverkehr genutzt werden. Auch die von der Straßenverkehrs-Ordnung vorgegebenen Überholabstände zu Radfahrenden können entsprechend der Fahrbahnbreiten nicht immer eingehalten werden (siehe Kap. 4.7).

Die Ausweisung von Fahrradstraßen im Außenbereich sollte in enger Abstimmung mit Land- und Forstwirtschaft sowie der für Tourismus zuständigen Stelle erfolgen, um mögliche Konfliktpotentiale auszuschließen.

Für die Gemeinde Hasbergen sollten in erster Linie außerorts Wege zur Ausweisung von Fahrradstraßen in Betracht gezogen werden, die folgende Kriterien erfüllen:

- *Wirtschaftswegen zur Umfahrung von Strecken, die in der Lückenschlussanalyse als schlecht geeignet definiert sind*
- *Hoher Radverkehrsanteil (vorhanden bzw. gewünscht)*
- *Verlauf von bedeutsamen touristischen Radrouten auf Wegen*
- *Anbindung an Nachbarkommunen*

Analog zur Vorgehensweise für den Innenbereich sollte auch eine gestufte Vorgehensweise bei der Einführung von Fahrradstraßen im Außenbereich erfolgen.

Beispielhaft können dazu folgende Abschnitte in Betracht gezogen werden:

- *Hellerner Weg*
- *Lotter Weg / Brinkstraße*
- *Sunderstraße*

7.2.13 Umlaufsperrn und Poller

Umlaufsperrn und ähnliche Hindernisse im Straßenverkehr stellen Unterbrechungen für Radfahrende dar. Häufig sind die Elemente (Gitter o. ä.) am Bodenbelag befestigt. Diese dienen u. a. dem Ausschluss von Kraftfahrzeugen oder der Geschwindigkeitsverringerung von Verkehrsteilnehmenden. Fotos aus dem Gemeindegebiet Hasbergen verdeutlichen entsprechende Situationen.



Abb. 122: Poller im Gemeindegebiet (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 123: Poller im Gemeindegebiet (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 124: Umlaufsperre im Gemeindegebiet (Foto: Ge-Komm GmbH)



Der Einsatz von **Umlaufsperrn** oder **Pollern** im Straßenverkehr bedarf einer verkehrsrechtlichen Anordnung, da diese ansonsten nicht installiert werden dürfen. Im Bundesland Nordrhein-Westfalen sind Kommunen durch den sog. Poller-Erlass (seit Januar 2024) angehalten, sämtliche Verkehrseinrichtungen zu überprüfen. Sollte keine verkehrsrechtliche Anordnung vorliegen, müssen diese Einrichtungen sogar entfernt oder durch geeignete Lösungen ersetzt werden.

In der Gemeinde Hasbergen wurden im Zuge der Vor-Ort-Erfassung 85 Standorte mit Pollern und 6 Standorte mit Umlaufsperrn erfasst. Dabei können bei einem Pollerstandort auch mehrere Poller vorhanden sein, wie z. B. vor dem Rathaus. Die genauen Standorte liegen der Gemeinde Hasbergen im GIS-Format vor.

Insbesondere auf Radverkehrsführungen sollte die Einrichtung von solchen Hindernissen durch die Verwaltung kritisch geprüft werden. Insofern Poller oder Umlaufsperrn im Verlauf von Radverkehrsführungen vorzufinden sind, sollten diese durch das Verkehrszeichen 600–60 markiert sein – rot/weiß Markierung.

Gemäß aktueller Regelwerke (ERA 2010) ist die Verkehrssicherheit des Radverkehrs durch Freihalten des lichten Raumes von großer Bedeutung. Poller, Umlaufsperrn oder ähnliche Einbauten sind ausschließlich gerechtfertigt, insofern der angestrebte Zweck durch andere Mittel nicht erzielbar ist und sich ansonsten Nachteile für die Radverkehrssicherheit ergeben würden. Genannte Einbauten sind nicht sinnvoll, wo Verkehrsteilnehmende gefährdet werden oder der Verkehr dadurch erschwert wird (ERA 2010).

Im Sinne der Barrierefreiheit für den Fuß- und Radverkehr sollten geeignete Maßnahmen umgesetzt werden.

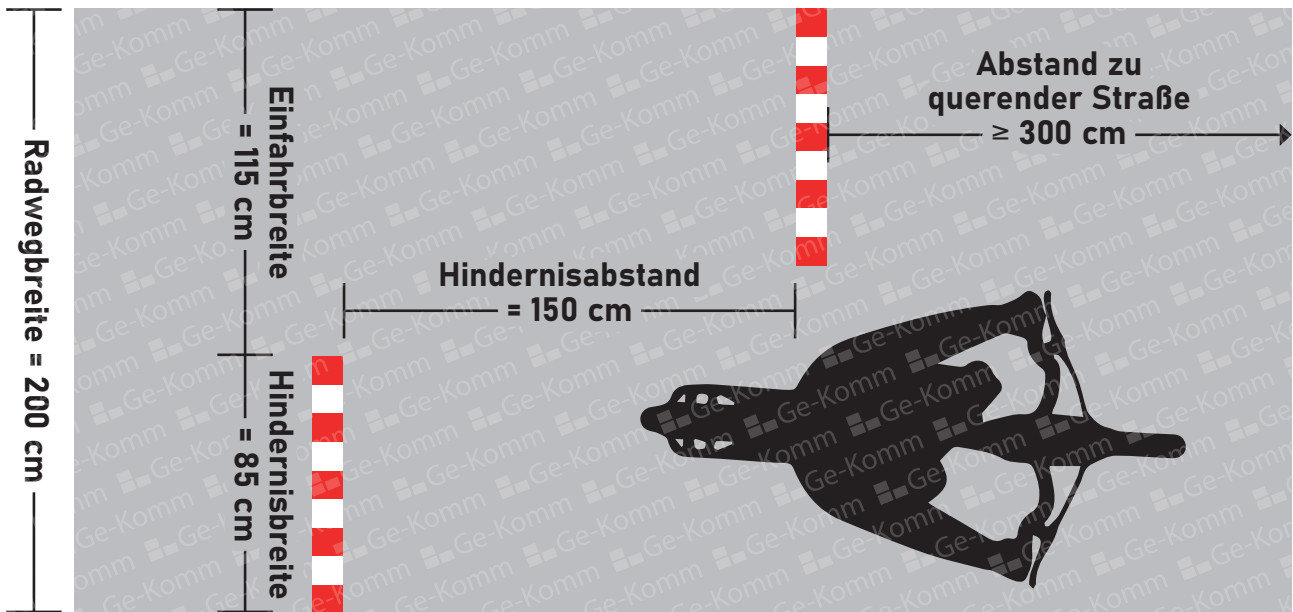


Abb. 125: Umlaufsperre gemäß ERA 2010 [Bemaßung abhängig von Wegbreite – siehe Abb. 127] (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Gemäß ERA 2010 sind Umlaufsperrern wie folgt auszuführen:

- Einfahrbreite und Abstand der Gitter zueinander werden durch Wegbreite bestimmt, eine Überlappung der Gitter darf nicht auftreten.
- Bei allen Wegbreiten ist ein Abstand von 1,5 m zwischen den Gittern erforderlich.
- Bei stark frequentierten Wegen sollen mehrere Durchlässe nebeneinander realisiert werden, z. B. an Bahnübergängen.
- Zwischen der Umlaufsperre und dem zu querenden Weg ist eine Aufstellfläche von 3,00 m Länge erforderlich.

Wegbreite [cm]	Einfahrbreite [cm]
200	115
> 200–250	130
> 250	150

Abb. 127: Bemaßung von Umlaufsperrern laut ERA 2010 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Auf geeigneten Abschnitten sind Alternativen in Form von Pollern bzw. Sperrpfosten denkbar (siehe Fotos). Diese bieten eine ausreichend breite Durchfahrtsmöglichkeit sämtlicher Fahrradtypen bei gleichzeitigem Ausschluss von Kraftfahrzeugverkehr.



Abb. 126: Beispiele geeigneter Lösungen aus anderen Kommunen (Fotos: Ge-Komm GmbH)

Aus Sicht des Gutachters führen Umlaufsperrn zu einer Verengung der Fahrbahn und erschweren oftmals die Durchfahrt, insofern die erforderlichen Breiten und Abstände nicht eingehalten werden. Dies ist vor allem in Bereichen der gemeinsamen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr sowie vor Bahnübergängen der Fall.

Insbesondere Lastenräder und Fahrräder mit (Kinder-) Anhängern haben aufgrund der Fahrzeuglänge oftmals Schwierigkeiten bei der Nutzung von Umlaufsperrn. Durch steigende Anteile der genannten Fahrräder bedarf es künftig angepasster Lösungen.

7.2.14 Beleuchtung

Durch lineare oder punktuelle Beleuchtung werden Sicherheit und Aufenthaltsqualität u. a. für den Radverkehr erhöht. Radverkehrsanlagen und Radfahrende werden besser erkannt. Gemäß aktueller Regelwerke soll zur Aufrechterhaltung einer sozialen Kontrolle der Sichtkontakt zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg möglichst nicht verloren gehen. Insbesondere Schulwegstrecken sowie bei Dunkelheit genutzte Wege können eine ortsfeste Beleuchtung erforderlich machen. Eine gleichmäßige Ausleuchtung der Wegstrecke ist in diesem Zusammenhang wichtig.

Zum Beispiel kann dadurch eine tageszeitunabhängige Befahrung von Wirtschaftswegen erreicht werden. Eine Beleuchtung von Radverkehrsführungen innerorts sowie außerorts ist daher wünschenswert.

Bei unübersichtlicher Trassenführung, schlechter Beleuchtung und Blendefahr können Markierungen am Fahrbahnrand die Verkehrssicherheit erhöhen (ERA 2010). Alternativ kann eine Reduzierung der Ausleuchtung über adaptive Steuerungssysteme erreicht werden, die bei Bedarf hochgefahren werden, sobald Verkehrsteilnehmende sich dieser Beleuchtung nähern.

Bedarfsgerechte, punktuelle Beleuchtung sollte vor dem Hintergrund der Lichtverschmutzung sowie des Energieverbrauches individuell geprüft werden (Naturschonung). Unnötige Ausleuchtung kann Lichtverschmutzung verursachen und entsprechende Insekten oder nachtaktive Tiere stören.

Vor dem bedarfsgerechten und gleichzeitig naturschonenden Hintergrund kann punktuelle Beleuchtung einen Lösungsansatz darstellen. Auch punktuelle Beleuchtungseinrichtungen mit gezielter Ausleuchtung des Radwegs können eine geeignete Variante darstellen.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden in einzelnen Kommentaren folgende Streckenabschnitte genannt, welche im Hinblick auf die Beleuchtung verbessert werden sollten:

- *Verbindung Im Kornfeld – Holunderweg*
- *Holzhauser Straße*
- *Hauptstraße*
- *Lengericher Landstraße/Osnabrücker Straße/Lengericher Straße*

Allgemeines zur Beleuchtung von Radwegen im Außenbereich



Abb. 128: Radweg mit „mitlaufender Wegebeleuchtung“ (Grafik: Ge-Komm-GmbH)

Die Beleuchtung von Radrouten im Außenbereich ist von der jeweiligen örtlichen Situation abhängig. Je nach Nutzung der Straßen und Wege, z. B. durch den Schulverkehr, den Berufsverkehr, den Alltagsverkehr oder den Tourismus, ergeben sich verschiedene Bedürfnisse.

Da Wegenetze im Außenbereich zumeist historisch gewachsen sind und neben der verkehrlichen Funktion zudem der Erreichung von Flurstücken dienen, ist eine Beleuchtung vielerorts nicht oder nur marginal vorhanden.

Ähnliches gilt für die Beleuchtung fahrbahnbegleitender Radwege an klassifizierten Straßen im Außenbereich (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen).

In besonders sensiblen Bereichen, z. B. Naturschutzgebieten, FFH-Gebieten und in der Nähe von Gewässern, unterliegt die Beleuchtung von Radwegen bestimmten Anforderungen, die im Einzelfall zu berücksichtigen sind.

Als Lösungsansatz besteht für Kommunen inzwischen die Möglichkeit auf intelligente und vernetzte Beleuchtung, umgangssprachlich auch „mitlaufende Wegebeleuchtung“ genannt, zurückzugreifen.

Diese wird über Bewegungsmelder nur bei Bedarf aktiviert. Im Bereich, in dem sich Verkehrsteilnehmende befinden, wird die Beleuchtung eingeschaltet. Es besteht die Möglichkeit, diese Art der Beleuchtung im Bedarfsfall zu aktivieren bzw. zu deaktivieren. Da diese Variante mit hohen Kosten verbunden ist, sollte zuvor eine Wirtschaftlichkeitsprüfung erfolgen.

Dabei bestehen signifikante Unterschiede in der angewendeten Technik und dementsprechend auch bei den Kosten. Grundsätzlich kann zwischen zwei bewährten, technischen Einsatzmöglichkeiten unterschieden werden.

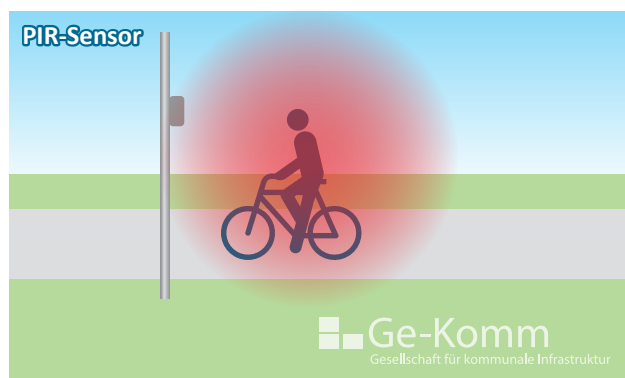


Abb. 129: PIR-Sensor erfasst die vom Radfahrer abgegebene Körperwärme/Infrarotstrahlung (Grafik: Ge-Komm GmbH)

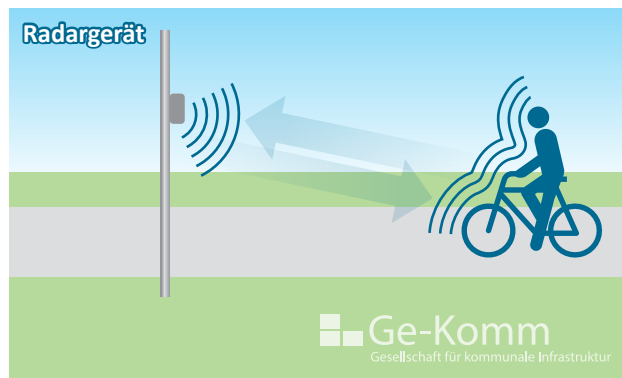


Abb. 130: Radargerät erkennt Radfahrer durch ausgesendete und reflektierte Radarwellen (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Passive Infrarot Sensoren (PIR) bieten den Vorteil, dass seitliche Bewegungen erkannt werden, welche zum Sensor verlaufen. Sie sind zwar kostengünstig, haben dementsprechend auch einige Nachteile. Zum Beispiel ist die Reichweite eingeschränkt und bei wärmeisolierender Kleidung wird die Detektionswahrscheinlichkeit verringert. Auch hohe Außentemperaturen können zu Schwierigkeiten im Betrieb beitragen.

Demgegenüber erkennt **Radartechnik** Bewegungen, die frontal zum Sensor verlaufen, und durchstrahlt Materialien mit einer hohen Reichweite. Wetter- und Lichtverhältnisse können vernachlässigt werden. Einschränkungen bestehen in der Erkennung von seitlichen Zielen. Ein signifikanter Unterschied sind die höheren Anschaffungskosten.

Passive Infrarot Sensoren (PIR)	Radargerät
+ Bewegungen, die seitlich zum Sensor verlaufen werden erkannt + sehr günstig	+ Bewegungen, die frontal zum Sensor ablaufen, werden erkannt + durchstrahlt Materialien + hohe Reichweiten + Mehrzielfähigkeit + wetter- und lichtunabhängig
- Bewegungen, die frontal zum Sensor stattfinden, werden schlechter erkannt - Schwierigkeiten bei hohen Außentemperaturen - Wärmeisolierende Kleidung verringert Detektionswahrscheinlichkeit - Eingeschränkte Reichweite - benötigt spezielle Linsentechnik - Keine Unterscheidung zwischen Objekttyp (Person oder Tier) - Wetterempfindlich	- Bewegungen, die schräg zum Sensor verlaufen, werden schlechter erkannt - höhere Preise

Die Beleuchtung von Radwegen im Außenbereich sollte dementsprechend im Einzelfall geprüft werden und unterliegt somit einem Abwägungsprozess. Daher werden im Folgenden einige Pro- und Kontra-Argumente aufgezeigt.

PRO	KONTRA
• Steigerung der Sicherheit in Kreuzungsbereichen und Querungsstellen mit Kfz-Verkehr • Erhöhtes Sicherheitsgefühl für Fuß- und Radverkehr und somit spannungsfreiere Nutzung unsicherer Verkehrsteilnehmer • Bessere Erkennung von Straßenschäden/ Fahrbahnverunreinigungen und somit Reduzierung von Unfällen	• Beeinflussung der Biodiversität durch Lichtemissionen (besonders für nachtaktive Tierarten) • Kosten und Treibhausgasemissionen durch Stromverbrauch • Unfallquelle durch fehlerhafte Installation (Beleuchtung steht mitten auf dem Radweg etc.)

Abb. 131: Vor- und Nachteile Radwegebeleuchtung (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

7.2.15 Brückenbauwerke

Brücken sind ein sehr effektives Mittel für den Radverkehr zur sicheren Überquerung stark befahrener Straßen oder zur Überquerung von Gewässern, z. B. um Wege zu verkürzen. Brücken können Sicherheit bieten und stellen direkte Verbindungen dar.

Notwendige Geländerhöhen von Brückenbauwerken für den Radverkehr sind in Regelwerken definiert. Laut ZTV-ING beträgt die Geländerhöhe bei Brückenbauwerken mit

Radverkehrsnutzung mindestens 1,30 m. Geländerhöhen von 1,20 m stellen laut ZTV-ING im Bestand jedoch keine Nutzungseinschränkung für den Radverkehr dar.

In der Gemeinde Hasbergen gibt es hauptsächlich Brückenbauwerke für die Überquerung der Bahnlinie sowie der Bundesautobahn 30 (siehe Fotos).



Abb. 132: Brückenbauwerk über die Bahnlinie in Richtung Alte Tecklenburger Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 134: Brückenbauwerk Schulstraße (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 133: Brückenbauwerk über die Bahnlinie in Richtung Alte Tecklenburger Straße (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 135: Brückenbauwerk mit Radroute über die Autobahn (Foto: Ge-Komm GmbH)

7.2.16 Ausreichende Breite

Im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Hasbergen wurden häufig gemeinsame Geh- und Radwege vorgefunden, deren Breite den einzelnen Nutzergruppen gemäß aktueller Regelwerke nicht gerecht wird. Insbesondere bei einer gemeinsamen Nutzung sollte die Breite gemäß Regelwerke mindestens 2,5 m betragen.

Die Ausschlusskriterien gemäß Regelwerke zeigen z. B. auf, dass die gemeinsame Nutzung von Geh- und Radwegen nicht angestrebt werden sollte, insofern eine Hauptverbindung des Radverkehrs vorliegt, bei einer überdurchschnittlich hohen Nutzung durch zu Fuß Gehende oder bei starkem Gefälle.

7.2.17 Abstellanlagen

In der Gemeinde Hasbergen sind beispielsweise an folgenden Standorten Abstellanlagen vorhanden:

- **Rathaus**
- **Bahnhof**
- **Feuerwehr**
- **Schulzentrum** (für Schule Am Roten Berg, Hügelschule Hasbergen, Kindertagesstätte Wiesenwichtel, Turnhallen, Schulsportfreianlage)
- **Hügelschule Gaste** (für Hügelschule Gaste, Kindertagesstätte Gaster Zauberhaus, Sportanlage)

An folgenden beispielhaften Standorten sollen Fahrradabstellanlagen errichtet oder optimiert werden, um der Öffentlichkeit bessere Fahrradparkmöglichkeiten zu bieten:

- **Schulzentrum** (für Schule Am Roten Berg, Hügelschule Hasbergen, Kindertagesstätte Wiesenwichtel, Turnhallen, Schulsportfreianlage)
- **Hügelschule Gaste** (für Hügelschule Gaste, Kindertagesstätte Gaster Zauberhaus, Sportanlage)
- **Vereine und Verbände** wie Sportvereine, Schützenvereine etc.



Hasberger Standard für Radwegbreiten:

- Die Radwege/Radfahrstreifen/Schutzstreifen sollen den jeweiligen Regelmaßen der aktuellen ERA (derzeit noch 2010) entsprechen.
- Auf die Beschilderung „Gehweg Radfahrer frei“ soll insbesondere bei der Neuanlage von Radverkehrsanlagen möglichst verzichtet werden, da Radfahrende in Schrittgeschwindigkeit fahren müssen. Bei ungenügender Breite kann nicht überholt werden.
- Durch entsprechende Unterhaltung ist sicherzustellen, dass die bauliche Breite erhalten bleibt.
- Radwege müssen außerorts weiße Randmarkierungen aufweisen (Dunkelheit, Sichtbarkeit).

8. Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog fasst sämtliche im Radverkehrskonzept ausgewiesene punktuelle und streckenbezogene Maßnahmen tabellarisch zusammen. Zudem werden grobe Kostenschätzungen samt einer zeitlichen Priorität vor-

geschlagen. In der letzten Spalte ist die Anzahl der Befürwortungen dargestellt, die ausgewählte Maßnahmen von Anwesenden beim öffentlichen Workshops am 21. April 2026 erhalten haben.

Kurzbezeichnung	Thema	Straße	Baulastträger	Beschreibung	
B1	Beschilderung	Parkplatz KiTa an der Hauptstraße	Landkreis Osnabrück / Gemeinde Hasbergen	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
E1	Ertüchtigung/Verbreiterung	An der Feldriede (Gaster Landweg bis Goldbachweg)	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern	
E2	Ertüchtigung/Verbreiterung	Am Steinbrink	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern vom Eschweg bis Am Steinbrink und vom Wanderpark Steinbrink bis Zum Hüggel	
E3	Ertüchtigung/Verbreiterung	Am Steinbrink	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern vom Am Steinbrink 26 bis Zum Hüggel	
E4	Ertüchtigung/Verbreiterung	Hasenkamp (Cordes & Graefe)	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern	
E5	Ertüchtigung/Verbreiterung	Mühlenweg	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern	
E6	Ertüchtigung/Verbreiterung	Zur Hügelschlucht	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern	
E7	Ertüchtigung/Verbreiterung	Sunderstraße (Hufeisen-Route)	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern	
E8	Ertüchtigung/Verbreiterung	Im Malingskamp (nördlich Naturbad)	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern, Verlängerung Richtung Osten bis Gaster Kirchweg	
E9	Ertüchtigung/Verbreiterung	Im Malingskamp	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern von Hauptstraße Richtung Nordosten bis Im Malingskamp 10	
E10	Ertüchtigung/Verbreiterung	Langer Weg	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern, Richtung Norden bis Gaste ertüchtigen	

1) Kosten der Streckenmaßnahme auf m², aufgrund unterschiedlichen Ausbaubreiten

2) Kosten enthalten Beschilderung und Markierung auf der Fahrbahn (Breitstrichmarkierung und Markierung VZ 244.1)

3) Kosten pro Kreuzungspunkt

	Maßnahme	Art der Maßnahme	Kosten-schätzung	Priorität	Anzahl Befürwor-tungen
	Klärung und Prüfung der Einbahnstraßenregelung	Punktuell	500 €	kurzfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² ¹⁾	mittelfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² und Vollausbau 130–150 €/m ² ¹⁾	langfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² ¹⁾	langfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	kurzfristig	1
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² ¹⁾	mittelfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² ¹⁾	mittelfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	langfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen und Verbindungsachse schaffen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² / Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	langfristig / Zukunfts-vision	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	langfristig / Zukunfts-vision	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	langfristig / Zukunfts-vision	

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Kurzbezeichnung	Thema	Straße	Baulastträger	Beschreibung	
E11	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Eisenbahnweg/ Stüvestraße	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern von Eisenbahnweg 12 bis Stüvestraße 40	
E12	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Feuerwehrweg hinterm Schulzentrum	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern	
E13	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Verbindung Schulzentrum / Gößmannsweg	Gemeinde Hasbergen	Verbindung schaffen, Zustand der Wege verbessern	
E14	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Alte Osnabrücker Straße, Am Wilkenbach	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern, un- befestigte Verbindung neben den Bahngleisen	
E15	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Eschweg	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern	
E16	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Zum Hüggel	Gemeinde Hasbergen	Zustand der Wege verbessern vom Eschweg bis Klöcknerweg	
E17	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Klöcknerweg	Gemeinde Hasbergen / Kooperation Georgsmarienhütte	Zustand der Wege verbessern von Zum Hüggel bis Gedenkstätte Augustaschacht (Zur Hügelschlucht 4)	
E18	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Holzhauser Straße (gemeinsamer Geh- und Radweg)	Landkreis Osnabrück	Zustand der Wege verbessern von Brockmannweg bis Georgsmarienhütte - Holzhausen	
E19	Ertüchtigung/ Verbreiterung	Hauptstraße (gemeinsamer Geh- und Radweg)	Landkreis Osnabrück	Zustand der Wege verbessern von der Tecklenburger Str. bis zur Querungshilfe am Im Malingskamp	
FA1	Fahrradabstellmöglichkeiten	Gemeindegebiet	Baulastträgerübergreifend	Abstellmöglichkeiten und Serviceleistungen schaffen	
FS1	Fahrradstraße	Niedersachsenstraße	Gemeinde Hasbergen / Kooperation Stadt Osnabrück	Das Fahrrad als gleichberechtigten Partner im Straßenverkehr fördern	
FS2	Fahrradstraße	Jahnstraße/ Am Sportplatz	Gemeinde Hasbergen	Das Fahrrad als gleichberechtigten Partner im Straßenverkehr fördern	
FS3	Fahrradstraße	Hellerner Weg	Gemeinde Hasbergen / Kooperation Stadt Osnabrück	Das Fahrrad als gleichberechtigten Partner im Straßenverkehr fördern	
G1	Gesamtkonzept	Schulstraße	Gemeinde Hasbergen	Sicherheit für Radfahrende erhöhen und als gleichberechtigten Partner im Straßenverkehr fördern	
K1	Kreuzungspunkt Zweirichtungsradweg	Verlauf Rheiner Landstraße	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	

1) Kosten der Streckenmaßnahme auf m², aufgrund unterschiedlichen Ausbaubreiten

2) Kosten enthalten Beschilderung und Markierung auf der Fahrbahn (Breitstrichmarkierung und Markierung VZ 244.1)

3) Kosten pro Kreuzungspunkt

	Maßnahme	Art der Maßnahme	Kosten-schätzung	Priorität	Anzahl Befürwor-tungen
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Hocheinbau mit Verbreiterung 85 €/m ² ¹⁾	mittelfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	langfristig	
	Verbindungsachsen schaffen und ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	langfristig / Zukunfts-vision	
	Verbindungsachsen ertüchtigen	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	kurzfristig	4
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² ¹⁾	langfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Sanierung im Hocheinbau 40 €/m ² ¹⁾	langfristig	
	Multifunktional genutzte Verbindungsachsen im Außenbereich ertüchtigen.	Streckenmaß-nahme	Vollausbau Asphalt/DoB 130–150 €/m ² ¹⁾	kurzfristig	
	Bestehende Verbindungsachsen ertüchtigen und verbreitern.	Streckenmaß-nahme	Hocheinbau mit Verbreiterung 85 €/m ² ¹⁾	kurzfristig	2
	Bestehende Verbindungsachsen ertüchtigen und verbreitern.	Streckenmaß-nahme	Hocheinbau mit Verbreiterung 85 €/m ² ¹⁾	langfristig	
	Fahrradabstellmöglichkeiten für alle Fahrradtypen an neuralgischen Punkten installieren z.B. an Schul-, Sport und Freianlagen	Punktuell	Individuelle Prüfung.	kurzfristig	1
	Einrichtung einer Fahrradstraße (Beschilderungen und Markierungen)	Streckenmaß-nahme	35.000 €/km ²⁾	langfristig	13
	Einrichtung einer Fahrradstraße (Beschilderungen und Markierungen) von der Breslauer Str. bis Erlenweg	Streckenmaß-nahme	35.000 €/km ²⁾	mittelfristig	2
	Einrichtung einer Fahrradstraße (Beschilderungen und Markierungen)	Streckenmaß-nahme	35.000 €/km ²⁾	langfristig	5
	Gesamtkonzeption für den gesamten Streckenverlauf notwendig	Streckenmaß-nahme	Individuelle Prüfung.	kurzfristig	23
	Im Rahmen einer Verkehrsschau sämtliche Kreuzungspunkte prüfen. Beschilderung ausrichten, Sichtfelder prüfen, Furtmarkierungen	Punktuell	500–1.500 € ³⁾	kurzfristig	2

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Kurzbezeichnung	Thema	Straße	Baulastträger	Beschreibung	
K2	Kreuzungspunkt Zweirichtungsradweg	Verlauf Hauptstraße	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
K3	Kreuzungspunkt Zweirichtungsradweg	Verlauf Tecklenburger Straße (Hauptstraße bis Gemeindegrenze Lotte)	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
K4	Kreuzungspunkt Zweirichtungsradweg	Verlauf Osnabrücker Straße	Nds. Landesbehörde	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
K5	Kreuzungspunkt Zweirichtungsradweg	Kreisverkehr/ Feuerwache/ Tecklenburger Straße	Gemeinde Hasbergen/ Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
K6	Kreuzungspunkt Zweirichtungsradweg	Kreisverkehr Osnabrücker Straße/ Tecklenburger Straße	Landkreis Osnabrück/ Nds. Landesbehörde	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
K7	Kreuzungspunkt Zweirichtungsradweg	Verlauf Holzhauser Straße	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
K8	Kreuzungspunkt/ Engstelle	Kreuzung Osnabrücker Straße/ Holzhauserstraße	Landkreis Osnabrück/ Nds. Landesbehörde	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
N1	Neubau Radwegeverbindungen	Tecklenburger Straße, Ortsausfahrt Richtung Leeden/ Tecklenburg	Landkreis Osnabrück	Radverkehrsnetz den Ansprüchen der Radfahrergruppen anpassen	
Q1	Querungshilfe	Hauptstraße/ Hansasträße	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
Q2	Querungshilfe	Osnabrücker Straße nach Hüggelstraße	Nds. Landesbehörde	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
Q3	Querungshilfe	Holzhauser Str./ Brockmannweg	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
Q4	Querungshilfe	Holzhauser Straße/Zur Hügelschlucht	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
Q5	Querungshilfe	Hauptstraße/ Am Sportplatz/Kita/ Grundschule Gaste	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
Q6	Querungshilfe	Hauptstraße/ Im Malingskamp	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
R1	Radweg Ende/ Beschilderung	Hauptstraße/ An der Feldriede	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen	
R2	Radweg Ende	Tecklenburger Straße	Landkreis Osnabrück	Sicherheit für Radfahrende erhöhen, Richtung Ortsausfahrt erfolgt die Querung über die gesamte Fahrbahn	
R3	Radweg Ende	Am Amazonenwerk	Gemeinde Hasbergen	Sicherheit für Radfahrende erhöhen, aktuell erfolgt die Querung über die gesamte Fahrbahn	

1) Kosten der Streckenmaßnahme auf m², aufgrund unterschiedlichen Ausbaubreiten

2) Kosten enthalten Beschilderung und Markierung auf der Fahrbahn (Breitstrichmarkierung und Markierung VZ 244.1)

3) Kosten pro Kreuzungspunkt

	Maßnahme	Art der Maßnahme	Kosten-schätzung	Priorität	Anzahl Befürwor-tungen
	Im Rahmen einer Verkehrsschau sämtliche Kreuzungspunkte prüfen. Beschilderung ausrichten, Sichtfelder prüfen, Furtmarkierungen	Punktuell	500–1.500 € ³⁾	kurzfristig	
	Im Rahmen einer Verkehrsschau sämtliche Kreuzungspunkte prüfen. Beschilderung ausrichten, Sichtfelder prüfen, Furtmarkierungen	Punktuell	500–1.500 € ³⁾	kurzfristig	
	Im Rahmen einer Verkehrsschau sämtliche Kreuzungspunkte prüfen. Beschilderung ausrichten, Sichtfelder prüfen, Furtmarkierungen	Punktuell	500–1.500 € ³⁾	kurzfristig	
	Im Rahmen einer Verkehrsschau sämtliche Kreuzungspunkte prüfen. Beschilderung ausrichten, Sichtfelder prüfen, Furtmarkierungen	Punktuell	500–1.500 € ³⁾	kurzfristig	
	Im Rahmen einer Verkehrsschau sämtliche Kreuzungspunkte prüfen. Beschilderung ausrichten, Sichtfelder prüfen, Furtmarkierungen	Punktuell	500–1.500 € ³⁾	kurzfristig	
	Im Rahmen einer Verkehrsschau sämtliche Kreuzungspunkte prüfen. Beschilderung ausrichten, Sichtfelder prüfen, Furtmarkierungen	Punktuell	500–1.500 € ³⁾	kurzfristig	
	Klärung und Abstimmung mit den Baulastträgern für eine sichere Verkehrsführung	Punktuell	Individuelle Prüfung.	kurzfristig	9
	Neubau Radweg für Lückenschluss	Streckenmaß-nahme	150 €/m ² ¹⁾	mittelfristig	2
	Einrichtung einer Querungshilfe - Verkehrsinsel	Punktuell	60.000 €	mittelfristig	
	Einrichtung einer Querungshilfe - Fußgängerüberweg/Verkehrsinsel/Bedarfsampel	Punktuell	30.000–60.000 €	mittelfristig	
	Einrichtung einer Querungshilfe - Verkehrsinsel	Punktuell	60.000 €	kurzfristig	1
	Einrichtung einer Querungshilfe - Verkehrsinsel	Punktuell	60.000 €	mittelfristig	
	Einrichtung einer Querungshilfe - Bedarfsampel	Punktuell	35.000 €	kurzfristig	14
	Einrichtung einer Querungshilfe - Verkehrsinsel	Punktuell	60.000 €	langfristig/ Zukunfts-vision	
	Sichere Führung auf die Fahrbahn z.B. durch Verschwenkungsinsel, Prüfung der Beschilderung	Punktuell	1.800 €	kurzfristig	6
	Neubau Radweg geplant	Punktuell	Individuelle Prüfung, Neubau Radweg geplant	mittelfristig	
	Beschilderung ändern und Führung auf der Fahrbahn	Punktuell/ Streckenmaß-nahme	Individuelle Prüfung	mittelfristig	

9. Weitere Schritte / Umsetzung

Der Gemeinde Hasbergen liegt nunmehr ein Konzept inkl. einer umfassenden Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, welches von der breiten Mehrheit miterarbeitet wurde und eine hohe Akzeptanz erwarten lässt. Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizienter und passgenauer durchführen und die notwendigen Entscheidungen herbeiführen. Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich so ebenfalls besser aufzeigen und einleiten.

Das Konzept stellt einen Maßnahmenkatalog dar, der sukzessive abgearbeitet werden sollte.

Weitere eingehende Überlegungen zur Umsetzung des Radwegekonzeptes sollen nun durch die Verwaltung und die politischen Gremien vorangetrieben werden. Es ist sinnvoll, das Konzept regelmäßig zu überarbeiten und anzupassen.

In der Gemeinde Hasbergen sollten nunmehr folgende konkrete weitere Schritte geplant und durchgeführt werden:

- *Umsetzungsphase des Konzeptes/Konkretisierung*
- *Aufbau einer Organisationseinheit zur nachhaltigen Erhaltung und Ausbau des Radwegenetzes sowie Einzelmaßnahmen*
- *Beschäftigung mit unterschiedlichen Formen der Finanzierung von Wegen*
- *Einwerben von Fördermitteln (sofern sich Möglichkeiten bieten)*
- *Permanente Fortführung der umfangreichen und aufgebauten Datenbestände insbesondere der digitalen, GIS-basierten „**Maßnahmenkarte Radverkehr der Gemeinde Hasbergen**“*
- *Umsetzung Hasberger Standards*

In jedem Fall sei der Gemeinde Hasbergen empfohlen, das nunmehr erstellte und intensiv abgestimmte Radwegekonzept zukünftig konsequent anzuwenden und permanent fortzuführen. Nur auf Basis aktueller Datengrundlagen lassen sich die richtigen Entscheidungen treffen. Es wird auch wichtig sein, das Konzept weiterhin in bürgerfreundlicher Art und Weise für die Betroffenen einsehbar zu machen. Hierzu kann das Bürgerdialog-Portal „www.radwegekonzept.de“ auch weiterhin eine gute Variante darstellen.

Das Radverkehrskonzept für die Gemeinde zeigt, dass sich Potentiale zur Stärkung des Radverkehrs bieten. Dazu bedarf es in Teilen einer Verbesserung und Erweiterung der entsprechenden Radinfrastruktur. Nur eine gute und lückenlose Radinfrastruktur führt letztendlich zum Erreichen der gesetzten Ziele, nämlich zu mehr Radverkehr und einem guten Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden.

Ziel der Gemeinde Hasbergen ist es, die Verkehrswende weiter voranzutreiben und entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen zusammen mit den weiteren Akteuren und Straßenbaulastträgern zu ermöglichen. Dadurch sollen insbesondere Angebote geschaffen werden, die den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern.

10. Anhang

10.1 Digitale Maßnahmenkarte

1. www.radwegekonzept.de aufrufen
2. für Bürgerdialog-Portal registrieren
3. Projekt „MK Hasbergen“ aufrufen



Maßnahmenkarte Radverkehr der Gemeinde Hasbergen

Sämtliche Situationen sind in der **Maßnahmenkarte Radverkehr der Gemeinde Hasbergen** digital hinterlegt. Um dies zu ermöglichen, wurde seitens Ge-Komm GmbH ein digitales GIS-Projekt aufgebaut.

In diesem digitalen Werk lassen sich spezifische Bereiche, welche im Radverkehrskonzept aufgezeigt sind, nachvollziehen. Diese sind thematisch angeordnet (in Form sog. Layer) und lassen sich

sowohl getrennt voneinander oder kombiniert anzeigen. Maßstab und Hintergrund können dabei frei gewählt werden.

Da es sich um ein digitales Werk handelt, lassen sich Veränderungen bei Bedarf komfortabel und zeitnah anpassen. Es liegt somit ein dynamisches Projekt in Form der **Maßnahmenkarte Radverkehr der Gemeinde Hasbergen** vor.

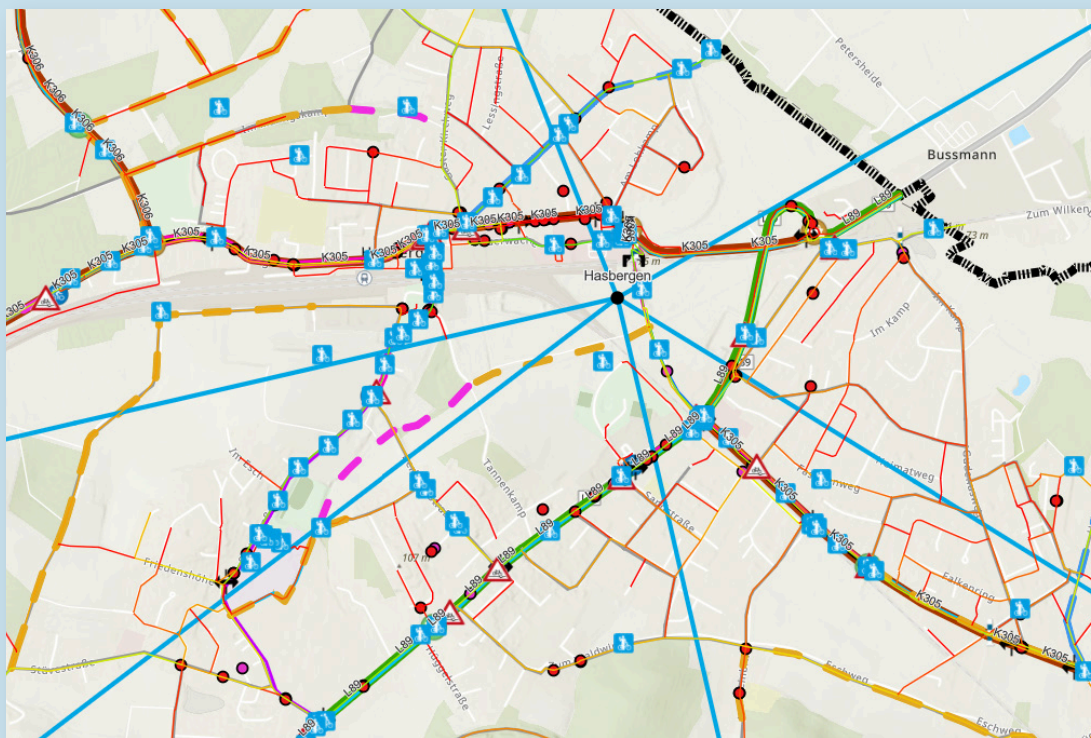


Abb. 136: Auszug aus Maßnahmenkarte (Screenshot: www.radwegekonzept.de)

10.2 Medienberichte

 Rathaus  Service  Bauen  Leben

Zweite Veranstaltung zum Radverkehrskonzept am 21. April: Vorstellung erster Ergebnisse

Veröffentlicht am: 14.04.2026

Bereits Ende des letzten Jahres hat sich die Gemeinde Hasbergen auf den Weg gemacht, gemeinsam mit dem Planungsbüro Ge-Komm GmbH ein Radverkehrskonzept zu entwickeln, das als Grundlage für Verbesserungen im Radverkehr dient. Alle Interessierten sind nun herzlich eingeladen, sich am Dienstag, den 21. April 2026, um 19:00 Uhr im Bürgersaal über die ersten Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes zu informieren und sich ein weiteres Mal einzubringen.

Zu Beginn des Projektes hat das Planungsbüro die Straßen und Wege befahren und eine umfassende Bestandsaufnahme der Radinfrastruktur durchgeführt. Mit der öffentlichen Auftaktveranstaltung am 27. Januar 2026 startete dann die Beteiligungsphase. Bis zum 8. März 2026 sind über 160 Kommentare zur Radinfrastruktur über das Online-Beteiligungsportal „radwegekonzept.de“ eingegangen. Diese wurden zusammen mit den Anregungen aus der Auftaktveranstaltung ausgewertet. Die Gemeinde Hasbergen bedankt sich bei allen engagierten Bürgerinnen und Bürgern für ihre Ideen und Hinweise.

In der Veranstaltung am 21. April 2026 erhalten Sie einen Überblick über die ersten Ergebnisse, wie das geplante Radwegenetz und Maßnahmen zur Verbesserung des Radfahrens. Außerdem haben Sie die Gelegenheit, die Maßnahmen zu priorisieren und somit Ihre eigene Sicht bezüglich ihrer Wichtigkeit einzubringen. Die Gemeinde Hasbergen freut sich auf Ihre Teilnahme.

Bei Fragen zum Radverkehrskonzept steht Ihnen die Klimaschutzmanagerin Frau Schürmann telefonisch unter 05405 502422 oder per E-Mail an schuermann@hasbergen.de gerne zur Verfügung.

Mit diesem Vorhaben werden die Zusammenarbeit sowie die Umsetzung von Projekten zur nachhaltigen Entwicklung unterstützt. Ziel ist es, die zukunftsfähige Weiterentwicklung der LEADER Regionen unter Berücksichtigung von Interessen regionaler Gruppen zu fördern.

Abb. 137: Medienbericht
(Quelle: hasbergen.de
am 14. April 2026)

Hasbergen stärkt Mobilität mit neuem Radverkehrskonzept



Fahrradfahren soll in Hasbergen attraktiver, sicherer und alltagstauglicher werden. Dafür entwickelt die Gemeinde ein strategisches Radverkehrskonzept, unterstützt durch eine LEADER-Förderung in Höhe von 16.500 Euro.

In einem ersten Schritt soll nun der aktuelle Zustand des Radwegenetzes erfasst werden, inklusive einer Analyse von Unfallschwerpunkten, bestehenden Mängeln sowie der wichtigsten Verbindungen. Auf dieser Grundlage wird ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entwickelt, das eine sichere und komfortable Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ermöglicht. Neben dem Streckennetz werden auch Themen wie Fahrradabstellanlagen, Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigt. Die Maßnahmen sollen dabei nicht nur geplant, sondern auch nach Relevanz und Umsetzbarkeit priorisiert werden.

Das Konzept zielt darauf ab, zentrale Orte wie Schulen, Geschäfte, Freizeiteinrichtungen oder den Bahnhof besser erreichbar zu machen. Das ist besonders wichtig für Menschen, die aus finanziellen oder altersbedingten Gründen auf das Fahrrad angewiesen sind. Damit leistet das Vorhaben auch einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe und stärkt die eigenständige Mobilität vor Ort.

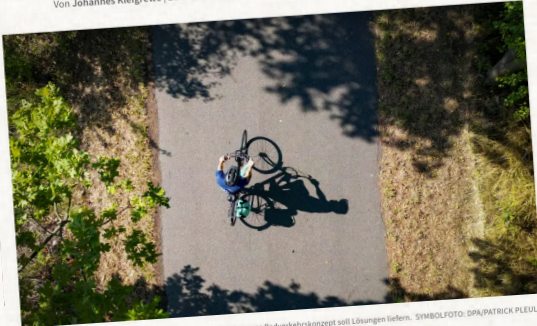
Gleichzeitig unterstützt das Projekt die Klimaziele der Gemeinde Hasbergen. Eine zunehmende Nutzung des Fahrrads reduziert Treibhausgasemissionen, führt zu einer Verbesserung der Luftqualität und verringert die Lärmbelastung im Ort. Auch touristisch ergeben sich positive Effekte: Die in Hasbergen verlaufenden Radrouten wie die Hufeisen-Route oder die Friedensroute können durch gezielte Maßnahmen aufgewertet und besser verknüpft werden.

Für die Entwicklung des Konzepts ist eine breite Beteiligung vorgesehen. Vertreterinnen und Vertreter aus Bürgerschaft, Politik, Vereinen, Schulen, sozialen Einrichtungen und der Polizei werden aktiv in den Prozess eingebunden. Ergänzend dazu findet ein Austausch mit den Nachbarkommunen, Straßenbaulastträgern und der Deutschen Bahn statt, um Anschlussmöglichkeiten und ergänzende Mobilitätsangebote in den Blick zu nehmen.

Erste Ideen vorgestellt

„Wir haben fast keine Rechte“: Die größte Hürde für Hasbergens Radverkehrskonzept

Von Johannes Kleigewe | 26.04.2026, 09:32 Uhr



Wie kann der Radverkehr in Hasbergen verbessert werden? Ein neues Radverkehrskonzept soll Lösungen liefern. SYMBOLFOTO: DPA/PATRICK PLEUL

Eine Bedarfsampel in Gaste und mehr Fahrradstraßen: Das könnten Eckpunkte des Radverkehrskonzepts werden, das in Hasbergen gerade erarbeitet wird. Umsetzen kann die Gemeinde allerdings die wenigsten Ideen allein.

In Sachen Radverkehr soll Hasbergen einen eigenen Standard bekommen. Das war eine Erkenntnis der zweiten Infoveranstaltung für das Radverkehrskonzept der Hügelmühle, das aktuell erarbeitet wird. Die zweite wichtige Erkenntnis: Bei allem Engagement und aller Begeisterung wird die Gemeinde die wenigsten Ideen einfach selbst umsetzen können.

Das Konzept hat inzwischen schon mehrere Hürden genommen und soll, wenn alles glatt läuft, Ende Juni vom Gemeinderat beschlossen werden.

Über 160 Kommentare zur Radverkehrssituation in Hasbergen

Ausgearbeitet wird das Hasberger Radverkehrskonzept vom Meller Unternehmen Ge-Komm. Dieses stellte am Dienstagabend (21. April) den aktuellen Zwischenstand vor. Demnach wurde die bestehende Infrastruktur vor Ort erfasst und analysiert. Gleichzeitig habe es Gespräche mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis gegeben, um sich möglichst abzustimmen, erklärten die Experten von Ge-Komm. Nicht zuletzt wurden verschiedene Daten, etwa die Unfallauswertungen der Polizei für die Jahre 2014 bis 2025, in die Analyse einbezogen.



Mehr Fahrradstraßen für Hasbergen: Das ist einer der größten Wünsche, der in der Bürgerbeteiligung deutlich wurde. ARCHIVFOTO: ARIANA JANNING

Einbringen konnten sich aber auch die Hasberger selbst. Digital konnten sie Verbesserungsvorschläge einreichen und die Ideen anderer unterstützen. „Die Bürgerbeteiligung war sehr erfolgreich“, freute sich Eduard Schwarz, Prokurist von Ge-Komm. Über 160 Kommentare seien eingegangen.

Basierend auf all diesen Daten sei eine Maßnahmenliste mit der Gemeinde abgestimmt worden, erklärte Schwarz. So soll sichergestellt werden, dass neben längerfristigen Entwicklungen auch wichtige und zeitnah umsetzbare Ideen im Konzept aufgenommen werden.

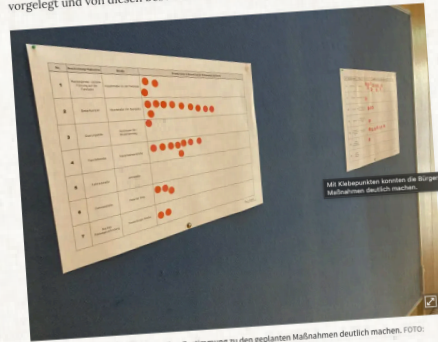
Diese 14 Maßnahmen mit hoher Priorität wurden vorgestellt:

- Bessere Gestaltung des Endes des Radwegs Hauptstraße/An der Feldriede (Gaste)
- Bedarfsampel Hauptstraße/Am Sportplatz (Gaste)
- Querungshilfe Holzhauser Straße/Brockmannweg
- Fahrradstraße Niedersachsenstraße

- Fahrradstraße Jahnstraße
- Fahrradstraße Hellerner Weg
- Neubau Radweg Tecklenburger Straße
- Gesamtkonzept Schulstraße
- Ertüchtigung Hasenkamp
- Ertüchtigung Alte Osnabrücker Straße/Am Wilkenbach
- Ertüchtigung Holzhauser Straße (gemeinsamer Geh- und Radweg)
- Ertüchtigung Holzhauser Straße/Osnabrücker Straße
- Allgemeine Regelung Kreuzungspunkte Zweirichtungsradwege
- Allgemein Fahrradstellmöglichkeiten

Bürger können Maßnahmen priorisieren

Am Dienstagabend konnten die Anwesenden mit Klebepunkten die vorgestellten Maßnahmen noch einmal priorisieren. Deutlich vorne lagen am Ende ein [neues Verkehrskonzept rund um die Schulstraße](#), eine Bedarfsampel an Grundschule und Kita in Gaste sowie die Einrichtung neuer [Fahrradstraßen](#). Diese Ergebnisse sollen jetzt noch in das Konzept aufgenommen werden, ehe es im Juni den politischen Gremien der Gemeinde vorgelegt und von diesen beschlossen werden soll.



Mit Klebepunkten konnten die Bürger ihre Zustimmung zu den geplanten Maßnahmen deutlich machen. FOTO: JOHANNES KLEIGEWE

Ein Ziel wird sein, einen „Hasberger Standard“ zu etablieren, wie Schwarz es nannte. Damit ist gemeint, ähnliche Verkehrssituationen immer möglichst gleich zu lösen. So soll überall ein gleicher Sicherheitsstandard hergestellt werden und zusätzlich für alle Verkehrsteilnehmer ein Gewöhnungseffekt eintreten, der weiter zur Sicherheit beiträgt.

Bürgermeister warnt: Gemeinde kann fast nichts allein entscheiden

Bei aller Freude über die Beteiligung der Bürger und den Fortschritt in Sachen Radverkehrskonzept warnt Bürgermeister Adrian Schäfer vor zu hohen Erwartungen. „Wir haben als Gemeinde wenig bis gar keine Rechte im Straßenverkehr“, betonte er. Zudem seien für manche Maßnahmen Grundstücksflächen nötig, die sich nicht in gemeindlichem Besitz befinden. Daher wird es Gespräche mit Eigentümern und viel Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde brauchen, um das Radverkehrskonzept umzusetzen. Um die Niedersachsenstraße und den Hellerner Weg als Fahrradstraßen auszuweisen, sei wiederum eine Kooperation mit der Stadt Osnabrück wichtig, um eine durchgehende Regelung zu erreichen.

Lesen Sie auch: [Stau und unsichere Schulwege in Hasbergen? Tecklenburger Straße sorgt wieder für Ärger](#)

Es seien bereits Termine für Verkehrsschauen geblockt und Gespräche aufgenommen worden, betonte Schäfer. „Aber vieles braucht Zeit, weil wir nicht zuständig sind.“ Am Ende, so fasste es Fachbereichsleiterin Margarete Bensmann zusammen, wird es darauf ankommen, dass das Radverkehrskonzept nicht nur die Unterstützung der Hasberger bekommt, sondern auch die der Straßenverkehrsbehörden.

Auftaktveranstaltung zum Radverkehrskonzept: Aufruf zur Beteiligung

Veröffentlicht am: 21.01.2026

Die Gemeinde Hasbergen lädt alle Interessierten herzlich zur Auftaktveranstaltung für das Radverkehrskonzept am Dienstag, den 27. Januar 2026, um 19.00 Uhr im Bürgersaal (Hüggelplatz 1) ein.

Das Radfahren in Hasbergen soll attraktiver und sicherer werden. Daher entwickelt die Gemeinde gemeinsam mit dem Planungsbüro Ge-Komm GmbH ein Radverkehrskonzept. Dieses Konzept dient als Basis, um den Radverkehr und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Laufe des Projektes ist es das Ziel, ein alltagstaugliches Radwegenetz für Hasbergen zu erarbeiten und praktische Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur festzulegen. Die Wünsche und Ideen der Bürgerinnen und Bürger sowie weiterer Akteursgruppen sollen in den Prozess einfließen, um die Anliegen möglichst vieler Personen zu berücksichtigen. Die Auftaktveranstaltung am 27. Januar bietet Ihnen die Gelegenheit, sich mit konkreten Vorschlägen zur Verbesserung des Fahrradfahrens in Hasbergen am Radverkehrskonzept zu beteiligen. Nach einer kurzen Vorstellung des Projektes wird das Planungsbüro Sie über verschiedene Themen rund um den Radverkehr informieren. Anschließend sind alle dazu aufgerufen, hilfreiche Hinweise zum Radverkehr in Hasbergen abzugeben.

Dafür gibt es zwei Optionen: Zum einen können Sie Ihre Anregungen direkt vor Ort einbringen. Zum anderen haben Sie die Möglichkeit, Kommentare zur Radinfrastruktur auf einer digitalen Karte über ein Online-Beteiligungsportal „[radwegekonzept.de](https://www.radwegekonzept.de)“ einzutragen. Das Portal wird am dem Abend von den Mitarbeitenden des Planungsbüros vorgestellt und ist vom **27. Januar** bis zum **8. März 2026** rund um die Uhr geöffnet. Egal für welchen Weg Sie sich entscheiden, Ihre Anmerkungen werden in die Erstellung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen und geprüft. Die Gemeinde Hasbergen hofft auf eine rege Beteiligung.

Bei Fragen zum Radverkehrskonzept steht Ihnen die Klimaschutzmanagerin Frau Schürmann telefonisch unter 05405 502422 oder per E-Mail an schuermann@hasbergen.de gerne zur Verfügung.

Abb. 140: Medienbericht
(Quelle: [hasbergen.de](https://www.hasbergen.de) am 21. Januar 2026)

Attraktiver für Radfahrer werden

Gemeinde Hasbergen bittet Bürger um Rückmeldungen zu Problemstellen / Vorschläge bis 8. März möglich



2022 bekam Hasbergen seine erste Fahrradstraße. In Zukunft könnten weitere in der Hügelmündung entstehen. Arlena Janning

Johannes Kleigrew

Hasbergen Wie kann Hasbergen für Fahrradfahrer besser werden? Diese Frage stellt die Gemeinde aktuell ihren Bürgern. Nun könnte die Versuchung groß sein, sich große – und potenziell teure – Neuerungen zu wünschen. Doch der Vorschlag, der bis Anfang Februar am meisten Zuspruch bekam, nimmt sich äußerst bescheiden aus.

Ein Verkehrsspiegel an der Ecke Sunderstraße/Hauptstraße in Gaste ist der Kommentar mit der meisten Zustimmung im Online-Beteiligungsportal. Zwar finden sich in den bisher über 50 Kommentaren zur Fahrradinfrastruktur durchaus auch Wünsche nach neuen Radwegen. Viele Anliegen drehen sich aber um kleinere, konkrete Anliegen.

Diese fünf Vorschläge liegen aktuell online vorne

In einem Onlineportal können sich alle interessierten Bürger anmelden und anschließend auf einem Plan der Gemeinde ihre Anregungen eintragen. Außerdem kann man den Vorschlägen anderer zustimmen und diese so in der Liste nach oben spülen. Nach einer guten Woche liegen, zumindest was die Zustimmung angeht, vor allem Anliegen aus Gaste ganz vorne.

Hier sehen Radfahrer die größten Problemstellen

Hinter dem Verkehrsspiegel rangieren eine Änderung der Einbahnstraßenregelung auf dem Parkplatz der Gaster Kindertagesstätte sowie der Bau einer Bedarfsampel für die Gaster Schule auf den Plätzen zwei und vier. Alle drei Vorschläge betreffen somit die Hauptstraße. Der am drittmeisten favorisierte Vorschlag betrifft ebenfalls Gaste und regt an, auf der Jahnstraße die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrern und Fußgängern gegenüber dem übrigen Verkehr zu überarbeiten. Insbesondere, um Kindern einen sicheren Weg zu Kita, Schule oder Sportplatz zu ermöglichen.

Der fünfbeliebteste Vorschlag bezieht sich auf den Ortsteil Hasbergen und sieht vor, die Niedersachsenstraße bis nach Hellern als Fahrradstraße auszuweisen. Ein Blick auf die Verteilung der Vorschläge über das Gemeindegebiet offenbart zudem, welche Orte als besondere Problemstellen wahrgenommen werden. Drei stehen dabei besonders heraus. Zum einen die Brücke über die Bahntrasse auf der Schulstraße. Hier wird bemängelt, dass die Bürgersteige zu eng für Radfahrer und Fußgänger seien. Gleichzeitig fühlen sich die Radfahrer auch auf der Straße nicht hundertprozentig sicher, wie die Wünsche nach Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn und Tempo 30 an dieser Stelle verdeutlichen. Ebenfalls gleich mehrere Vorschläge betreffen die unmittelbare Umgebung der Schulen am Roten Berg. Bemängelt wird dort unter anderem das Fehlen von Abstellflächen für Fahrräder von Eltern, die ihre Kinder von der Grundschule abholen, oder dass es keine Trennung zwischen Radfahrern und Fußgängern auf dem Gehweg von der Turnhalle zur Grundschule gebe. Dadurch käme es morgens regelmäßig zu Zusammenstößen.

Nicht zuletzt gibt es auch entlang der Holzhauser Straße mehrere Vorschläge: Aus Richtung Holzhausen solle früher Tempo 50 gelten, ist ein Vorschlag. Ein anderer plädiert für eine Bedarfsampel, um die Straße sicher überqueren zu können. Zudem gibt es Anregungen, den bestehenden Radweg zu verbreitern beziehungsweise die Parkstreifen entlang der Straße zu entfernen, um den Radweg verbreitern zu können.

Weitere Vorschläge können noch bis zum 8. März über das Onlineportal eingereicht werden.

Adrian Schäfer
Bürgermeister
Gemeinde Hasbergen

Margarete Bensmann
Fachbereichsleitung
Gemeinde Hasbergen

Annika Schürmann
Klimaschutzmanagerin
Gemeinde Hasbergen

Bernd Mende
Geschäftsführer
Ge-Komm GmbH

Eduard Schwarz
Prokurist
Ge-Komm GmbH

Anabell Runge
Projektbearbeitung
Ge-Komm GmbH

Nadine Rospek
Projektbearbeitung
Ge-Komm GmbH



Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

49324 Melle | Bahnhofstraße 2 | info@ge-komm.de | www.radwegekonzept.de