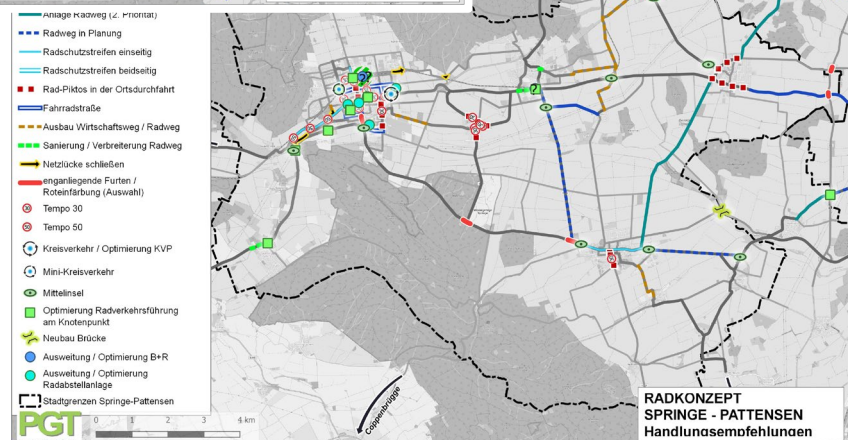
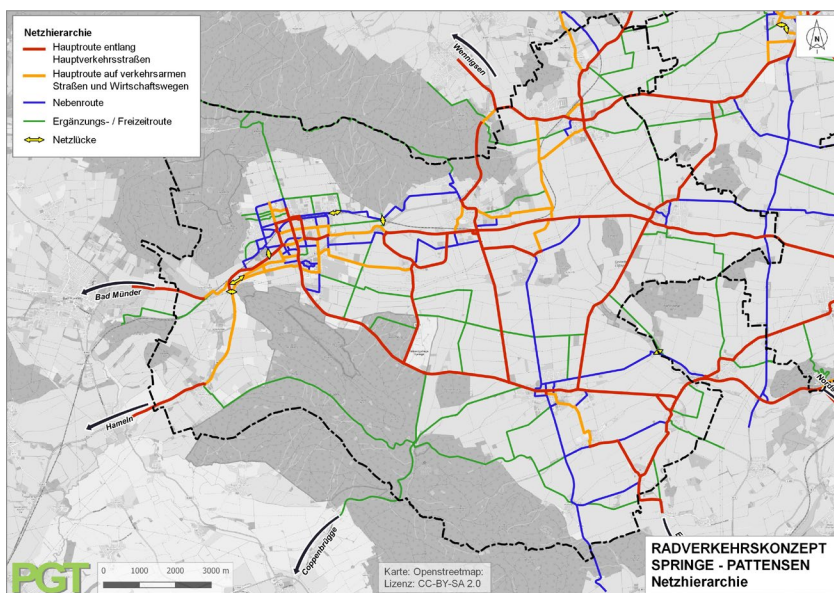


# SPRINGE.

DIESTADTAMDEISTER

## Alltagsradverkehrskonzept Stadt Springe



# **Alltagsradverkehrskonzept Städte Springe und Pattensen Stadt Springe**

**Stand 07.01.2025**

**Auftraggeber:** Stadt Springe  
Auf dem Burghof 1  
31832 Springe

**Auftragnehmer:** PGT Umwelt und Verkehr GmbH  
Vordere Schöneworth 18  
30167 Hannover  
Telefon: 0511 / 38 39 40  
Mail: Post@PGT-Hannover.de

**Bearbeitung:** Dipl.-Ing. Heinz Mazur  
Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein  
Maximilian Szafran, B.Sc.

**Grafik:** Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen  
Georg Herner

**Typoscript:** Kaori Colette Dreyer  
Manuela Heine

Hannover, 07. Januar 2025

P3598\_T\_250107\_Radverkehrskonzept Springe.docx

## INHALTSVERZEICHNIS

Ausgangslage .....	1
1 Vorgehen .....	2
2 Rahmenbedingungen.....	4
2.1 Politische Rahmenbedingungen.....	4
2.2 Stand der Regelwerke.....	4
2.3 Aktuelle Entwicklungen im Radverkehr .....	10
2.4 Chancen und Potentiale des Radverkehrs .....	11
3 Bestandsanalyse und Bewertung.....	13
3.1 Wichtige Quellen und Ziele .....	13
3.2 Verkehrsaufkommen Rad und Kfz.....	17
3.3 Vorhandene Radrouten.....	18
3.4 Vorhandene Radverkehrsanlagen / Verbindungsqualität.....	19
3.5 Unfallsituation .....	30
3.6 Zusammenfassende Bewertung.....	31
4 Zielsetzungen / Leitbild Radverkehr .....	34
5 Das Radverkehrsnetz.....	39
5.1 Netzbildung .....	39
5.2 Radverkehrsnetz.....	42
6 Handlungserfordernisse .....	51
6.1 Grundsätzliche Handlungsempfehlungen / Standards.....	51
6.2 Handlungserfordernisse im Routenverlauf .....	54
6.3 Abstellanlagen .....	65
6.4 Wegweisung .....	66
6.5 Flankierende Maßnahmen in der Öffentlichkeit.....	67
6.6 Förderprogramme .....	68
6.7 Kosten, Zuständigkeiten, Prioritäten.....	69
7 Zusammenfassung / weiteres Vorgehen .....	70
ANHANG . .....	73

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1	Ablauf des Radverkehrskonzepts Springe und Pattensen.....	2
Abb. 2.1	StVO-Novelle 2020 (Quelle: BMVI).....	6
Abb. 2.2	Belastungsbereiche nach der ERA (FGSV 2010).....	7
Abb. 2.3	Anforderungen an die Radverkehrsführung .....	9
Abb. 3.1	Stadt Springe und Stadt Pattensen: Ortsteile und Einwohner	13
Abb. 3.2	Stadt Springe und Stadt Pattensen: wichtige Quellen u. Ziele	14
Abb. 3.3	Stadt Springe: wichtige Auspendler (Berufspendler).....	15
Abb. 3.4	Stadt Springe: wichtige Einpendler (Berufspendler).....	15
Abb. 3.5	Wunschliniennetz Stadt Springe und Stadt Pattensen .....	16
Abb. 3.6	Kfz-Verkehrsmengen SVZ 2021 .....	18
Abb. 3.7	Vorhandene Radrouten der FAHRRADREGION und Vorrangnetz Region Hannover.....	19
Abb. 3.8	Dringlichkeitsstufen / Erforderlichkeiten für Radverkehrsanlagen.....	20
Abb. 3.9	Nutzbarkeit der Strecken im Stadtgebiet Springe und Pattensen	21
Abb. 3.10	Beispiel: ungenügende Breite des Weges in Altenhagen I (B 217).....	23
Abb. 3.11	Positivbeispiel: einseitiger Schutzstreifen und Querungssicherung in Pattensen (K 219) .....	25
Abb. 3.12	Beispiel: unzureichende Breite der Geh- und Radverkehrsanlagen in Altenhagen I (KP B 217 / Deisterstraße)	26
Abb. 3.13	Beispiel: mangelhafter KVP (KP Völkener Str. / Osttangente) (Auszug NWSIB).....	27
Abb. 3.14	Ausgelastete B+R-Anlage am S-Bahnhaltepunkt Springe.....	27
Abb. 3.15	Ausbauprioritäten B+R und Park+Ride (P+R) an Schienenpersonennahverkehr (SPNV) -Stationen in der Region Hannover .....	28
Abb. 3.16	Neubau S-Bahnhaltepunkt Deisterpforte.....	29
Abb. 3.17	Unzureichende Radabstellanlage am Schulzentrum Süd – „Felgenkiller“ und fehlende Überdachung .....	30
Abb. 3.18	Unfallkarte der Jahre (Gesamtansicht (Beteiligung Rad 2020-2022) .....	31
Abb. 4.1	Leitbild Radverkehr.....	37
Abb. 5.1	Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Gemeinden Springe und Pattensen Gesamt .....	47
Abb. 5.2	Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Gemeinden Springe und Pattensen mit Entfernungsangaben .....	48
Abb. 5.3	Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Stadt Springe.....	49
Abb. 5.4	Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Kernort Springe .....	50
Abb. 6.1	Maßnahmenkonzept – Stadt Springe und Pattensen .....	63
Abb. 6.2	Maßnahmenkonzept – Stadt Springe (gesamtstädtisch).....	64
Abb. 6.3	Maßnahmenkonzept – Springe Kernort .....	65
Abb. 6.4	Radverkehrsmaßnahmen Umsetzungsstufen .....	69

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 6.1	Handlungsfelder und Standards.....	54
----------	------------------------------------	----

## ANHANG

Anhang 1	Screenshot vom Informationsvideo zum Radverkehrskonzept Springe und Pattensen auf YouTube .....	73
Anhang 2	Allgemeine Statistik und Demografie .....	74
Anhang 3	Wesentliche Ergebnisse der Befragung I .....	74
Anhang 4	Wesentliche Ergebnisse der Befragung II .....	75
Anhang 5	Beantwortungen der Frage 19 .....	75
Anhang 6	Beantwortungen der Frage 20 .....	76
Anhang 7	Grafische Teil-Aufbereitung der Frage 20 .....	76
Anhang 8	Grafische Teil-Aufbereitung der Frage 20 .....	77
Anhang 9	Grafische Teil-Aufbereitung der Frage 20 .....	77
Anhang 10	Thema 1: Radverkehrsnetz und -routenführung.....	78
Anhang 11	Thema 2: Radverkehrsmaßnahmen im Netz.....	79
Anhang 12	Thema 3: Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung der Radnutzung / gegenseitigen Rücksichtnahme .....	80
Anhang 13	Maßnahmenliste Springe I .....	81
Anhang 14	Maßnahmenliste Springe II .....	82
Anhang 15	Maßnahmenliste Springe III .....	83
Anhang 16	Maßnahmenliste Springe IV.....	84
Anhang 17	Maßnahmenliste Springe V.....	85
Anhang 18	Maßnahmenliste Springe VI.....	86
Anhang 19	Maßnahmenliste Springe VII.....	87
Anhang 20	Maßnahmenliste Springe VIII.....	88

<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B+R	Bike und Ride
BMVD / BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GE-Gebiete	Gewerbegebiete
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KVP	Kreisverkehrsplatz
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
Modal Split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVP	Nahverkehrsplan
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park und Ride
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVO-VwV (VwV-StVO)	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof (Zug oder Bus)

<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS – Köln, 2015
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln, 2006
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2015
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 2010
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln 2008
SHELL Deutschland Oil GmbH: Shell Pkw-Szenarien bis 2040: Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität, Hamburg 2014
Region Hannover, Fachbereich Verkehr: Nahverkehrsplan (NVP) 2021, Hannover 2021
Region Hannover, Fachbereich Verkehr: Alltagsradverkehr in der Region Hannover, DAS VORRANGNETZ, Hannover 2017
PGV: Untersuchung Nutzbarkeit der Strecken des Vorrangnetzes, 2021
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) 2020, Berlin 2012
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) 3.0, Berlin 2022
Bundesverkehrsministerium: StVO-Novelle 2020, Berlin 2020
Feder, Celina: Die Fahrradinfrastruktur der Zukunft - Eine Partizipationsmaßnahme für die Zielgruppe Schülerinnen und Schüler sowie die Ableitung einer infrastrukturellen Handlungsempfehlung für die hannoversche Stadt Pattensen (Masterarbeit), Hannover 2022
Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg: Radverkehrsstrategie Infrastruktur-Marketing-Service-Radverkehr mit System, Han- nover 2008
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung: Fahrradland Niedersachsen/Bremen 2021/22, Hannover 2021
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC): Fahrradklimatest 2022, Berlin 2023

PGV, SHP Ingenieure: Landkreis Hildesheim Regionales Radverkehrskonzept, Hannover 2020
PGV: Stadt Ronnenberg Alltagsradverkehrskonzept, Hannover 2022
SHP Ingenieure: Stadt Hemmingen Radverkehrsnetz, Hannover 2015
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Wennigsen / Barsinghausen: Die grüne Kette Radtouren durch alle Ortschaften Wennigsen am Deister, Wennigsen (Deister) 2017
Zacharias Verkehrsplanungen: Impulsberatung Fahrradmobilität Kreisverkehrsplatz Völkseiner Straße/ Osttangente/ Oppelner Straße in der Stadt Springe, Hannover 2020
GRUPPE FREIRAUMPLANUNG: Handlungskonzept und Maßnahmenkatalog, Hannover 2023
CIMA Beratung + Management GmbH: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Springe, Springe

## Ausgangslage

Die Städte Springe und Pattensen möchten den Radverkehr verstärkt fördern. Im Rahmen der vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung geförderten Bearbeitung sollen zwei auf die jeweilige Stadt zugeschnittene Radverkehrskonzepte bearbeitet werden.

Wesentliches Ziel des Projekts ist die Erstellung eines Radverkehrsroutennetzes, welches die wichtigen Quellen und Ziele in den Städten miteinander und die Ortsteile untereinander verbindet und alltagstauglich nutzen lässt. Insbesondere die Anbindung der Geschäftsbereiche, der Schulen und der S-Bahnhaltepunkte sowie ZOB-Haltestellen ist vorrangig sicherzustellen. Die Verknüpfung mit den Radverkehrsnetzen / -routen der umliegenden Kommunen sowie an die Landeshauptstadt Hannover ist dabei ebenso wichtig, um die überregionale Anbindung sicherzustellen.

Darauf aufbauend werden Maßnahmen erarbeitet, die die vorhandene und zu schaffende Radverkehrsinfrastruktur an die veränderten Rahmenbedingungen (erhöhte Nachfrage, schnellere und größere Fahrräder) anpassen, um die Verkehrsqualität und -sicherheit im Radverkehr zu erhöhen.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll dabei stufenweise und routenbezogen ausgebaut werden. Durch „einfache“ und kostengünstige Maßnahmen, wie Beschilderung und Markierungen können erste Ergebnisse zeitnah „sichtbar“ gemacht werden.

Das Hauptaugenmerk des zu erarbeitenden Radverkehrskonzeptes liegt dabei auf dem Alltagsradverkehr, insbesondere auch auf dem Schulverkehr. Der touristische Verkehr wird ergänzend berücksichtigt.

Die Städte Springe und Pattensen bieten aufgrund ihrer in weiten Bereichen flachen Topographie und überwiegend kurzen Entfernungen zwischen den Ortsteilen gute Voraussetzungen für den Radverkehr.

Das vorliegende Radverkehrskonzept zeigt Strategien für die zukünftige Entwicklung und zur Förderung des Radverkehrs, einschließlich Empfehlungen für Investitionen zur Verbesserung der dafür erforderlichen Infrastruktur auf.

## 1 Vorgehen

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur wurde im Rahmen einer Befahrung in Bezug auf ihren baulichen Zustand, Sicherheit usw. analysiert. Ergänzend erfolgte eine Recherche und Aufbereitung zu Unfallstatistiken und Verkehrsmengen sowie vorhandener Teilkonzepte. Der Ablauf der Konzepterstellung ist in der nachfolgenden Abb. 1.1 dargestellt.



Abb. 1.1 Ablauf des Radverkehrskonzepts Springe und Pattensen

Aufbauend auf der Analyse wurde die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in Bezug auf ihren Netzzusammenhang bewertet. Die darauf aufbauenden strategischen Überlegungen der grundlegenden Ziele wurden gemeinsam

mit konkreten Handlungsfeldern als „Leitbild Radverkehr“ zusammengefasst wurden.

Das Leitbild wurde im Rahmen einer ersten Öffentlichkeitsbeteiligung – in Form einer Online-Befragung – zur Diskussion gestellt.

Die Befragung hat im Wesentlichen die zu dem Zeitpunkt bestehende Verkehrsanalyse der PGT bestätigt. Bemängelt wurden v.a. fehlende bzw. unzureichende Ortsteilverbindungen und damit verbundene Ertüchtigung straßenunabhängiger Wege. Handlungsbedarfe wurden insbesondere auch in der Springer Innenstadt (Fußgängerzone) sowie bzgl. der Sicherheitsanforderungen an die Radverkehrsanlagen gesehen. Die Einstufung der Bedeutung einiger ortsteilverbindender Routen im Netzkonzept wurde daraufhin z.T. angepasst.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind im Anhang dargestellt (vgl. Anhang 1 bis Anhang 15).

Unter Berücksichtigung der erarbeiteten Inhalte sowie der eingegangenen Anmerkungen aus der Öffentlichkeit wurde ein Routennetzvorschlag erarbeitet, der im Rahmen eines Workshops - als zweite Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung - diskutiert wurde. Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit Ergänzungen und Anmerkungen bzgl. Routenführung und Maßnahmen vorzunehmen sowie Vorschläge zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit bzw. der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu formulieren. Die Ergebnisse des Workshops flossen ebenso in die Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes ein.

Parallel zu den durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen wurde im Rahmen eines Arbeitskreises unter Einbindung relevanter Akteure aus der Verwaltung Vorschläge zum Routennetz sowie konkrete Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Radverkehrssituation, insbesondere im Kernort, erarbeitet.

Die Ergebnisse münden in das nunmehr vorliegende Radverkehrskonzept mit einem hierarchisierten Radnetz aus Haupt- und Neben- und Ergänzungs- (Freizeit-)routen, mit einem abgestimmten Maßnahmenkonzept, differenziert nach kurz-, mittel- und langfristigem Umsetzungshorizont.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Politische Rahmenbedingungen

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) gibt die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland vor. Im NRVP enthalten sind Leitbilder, Themenschwerpunkte und konkrete Ziele, die Bund, Länder und Kommunen sowie weitere Akteure innerhalb ihrer Zuständigkeiten verfolgen sollen.

Die wesentlichen **Ziele des NRVP 2020** sind:

- Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessern und Potenziale nutzen:  
Steigerung des Radverkehrsanteils in allen Regionen und Gebietstypen auf etwa 15% aller Wege.
- Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitäts politik fördern.
- Das Leitbild „Radverkehr als System“ umsetzen:  
„Danach ist nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich. Ebenso wichtig sind eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Bereiche Service und Dienstleistungen.“

Die Veröffentlichung des neuen, überarbeiteten „**NRVP 3.0**“ ist im Oktober 2022 erfolgt. Die Leitziele stellen die besondere Bedeutung, die dem Radverkehr zukünftig in Deutschland beigemessen werden soll, heraus. Ergänzend zum NRVP 2020 sind Aspekte wie Klimaschutz, Verkehrssicherheit („Vision Zero“), Lastenverkehr, Netz- und Transportmittelzusammenhänge und die smarte Vernetzung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln eingeführt worden.

### 2.2 Stand der Regelwerke

Während noch in den 50er Jahren der Radverkehr ein wichtiges Verkehrsmittel mit starkem Aufkommen **auf** der Straße war, hat mit dem Ausbau vieler Straßen eine Verdrängung des Rades in den Seitenraum begonnen, die in den 90er Jahren massiv zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Autos und auch Radfahrenden und Zufußgehenden führte.

Das Regelwerk für den Straßenverkehr war bis in die 80er Jahre vor allem darauf ausgerichtet, den Autoverkehr „flüssig und sicher“ abzuwickeln und die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden von der Fahrbahn zu nehmen, um diese zu schützen. Gleichwohl gehört der Radverkehr zum Fahrverkehr und ist bspw. in der Vorfahrtsregelung gleichgesetzt mit dem Kfz. Mit der „Fahrradnovelle“, der 24. Novelle der StVO von 1997, erfolgte erstmalig die Rückbesinnung darauf. Die Führung für den Radverkehr auf Radwegen wurde an Bedingungen, die eine Benutzungspflicht vieler Wege in Frage stellt, geknüpft und Führungsformen auf der Fahrbahn ermöglicht. Grund war u.a. die wieder stärkere Wahrnehmung und Anerkennung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel.

2009 wurde die 46. Novelle zur Änderung zur StVO verabschiedet. Ziel war die Verbesserung des Rechtsrahmens für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs und die Verbesserung der Sicherheit. Parallel dazu wurden die Voraussetzungen für die Anwendung der verschiedenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO, (StVO-VwV) vereinfacht. In die VwV-StVO wurde auch der Vorrang der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor der Gewährleistung eines ausreichenden Verkehrsflusses aufgenommen. Dies erhöhte den Druck zur Umsetzung sicherer Radverkehrsführungen.

Aufgrund von Zweifeln an der Rechtskraft der Novelle von 2009 wurden die Regelungen als Neufassung der StVO 2013 mit einigen inhaltlichen Korrekturen erneut verabschiedet. Die StVO 2013 wurde seitdem in einzelnen Punkten mehrfach novelliert.

Am 14.02.2020 wurde vom Bundesrat die 54. Novelle der StVO beschlossen, die Ende April in Kraft getreten ist. In einem zweiten Schritt sind weitere Änderungen, u.a. in der begleitenden StVO-VwV, geplant.

Ausdrückliches Ziel der StVO-Novelle 2020 ist die Stärkung des Radverkehrs:

- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist grundsätzlich erlaubt, solange keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden.
- Einbahnstraßen sollen vermehrt für Radfahrende in Gegenrichtung geöffnet werden.
- Ein Mindestüberholabstand für Kfz von 1,5 m innerorts und von 2,0 m außerorts für das Überholen von Radfahrenden wird festgeschrieben.

- Wenn ein straßenbegleitender, baulicher Radweg vorhanden ist, wird das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen in einem Abstand von je 8,0 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten.
- Für Lastenfahrräder können Parkflächen und Ladezonen mit entsprechender Beschilderung freigehalten werden.
- An Engstellen kann ein Überholverbot auch von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge angeordnet werden, wofür ein neues Verkehrszeichen eingeführt wurde.



**#Fahrradland**




-  > 3,5 t müssen innerorts mit Schrittgeschwindigkeit nach rechts abbiegen
-  Mindestüberholabstand innerorts: mind. 1,5m außerorts: mind. 2,0m
-  Fahrradzonen ermöglichen
-  Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen
-  Neue & höhere Bußgelder für das Parken auf Geh-/ Radwegen, das nun unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken/Halten in 2. Reihe: bis zu 100 € (+1 Punkt)
-  Grünfeld ausschließlich für Radfahrer

Abb. 2.1 StVO-Novelle 2020 (Quelle: BMVI)

Qualitätsstandards in verschiedener Form werden in den Anforderungen der StVO gesetzt, die in den Richtlinien wie bspw. der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) weiter vertieft werden. Darüber hinaus gibt es Komfortstandards, die zu diskutieren, die aber aufgrund vorhandener Straßenraumsituationen nicht immer vollständig umsetzbar sind. Für eine akzeptable bzw. radverkehrsfördernde Nutzung sollten die nachfolgend dargestellten Führungsformen diskutiert und in den Örtlichkeiten zu durchgängig gut befahrbaren Routen verknüpft werden.

Die Führungsform des Radverkehrs (Hochbord, integriert usw.) orientiert sich an den Verkehrs- und Schwerverkehrsmengen sowie den Kfz-

Fahrgeschwindigkeiten, aber auch an der örtlichen, d.h. straßenräumlichen Situation.

Eine Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr ist von Bedeutung je stärker und schneller der Kfz-Verkehr ist bzw. je höher das Kfz-Aufkommen bzw. der Schwerverkehrsanteil ist (vgl. Abb. 2.2).

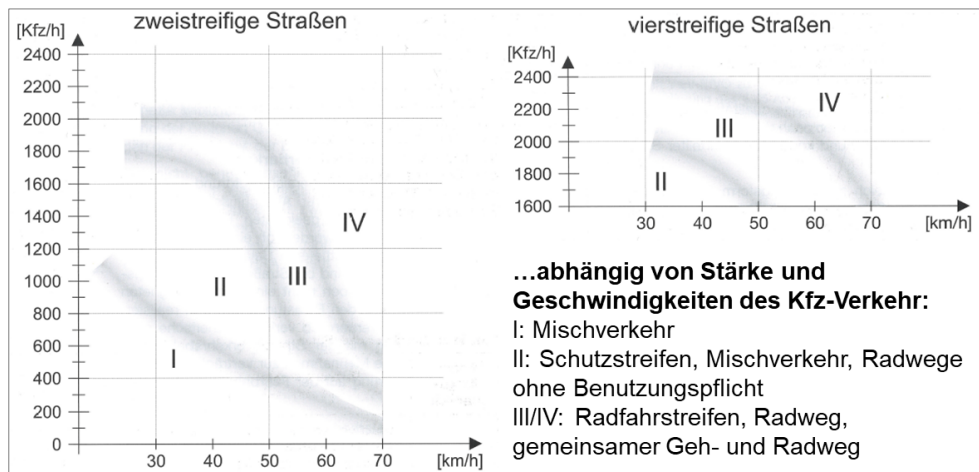


Abb. 2.2 Belastungsbereiche nach der ERA (FGSV 2010)

### Prinzipielle Führungsformen im Längsverkehr

Prinzipiell lassen sich die Führungsformen des Radverkehrs unterscheiden in (vgl. auch Abb. 2.3):

- **Mischprinzip**
  - fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs
  - ergänzende Markierungen tlw. an Kreuzungen oder bei Richtungsveränderung
- **Mischprinzip „mit flankierenden Maßnahmen“**
  - Schutzstreifen, ggf. auch einseitig
  - fahrbahnintegrierte Führung mit Kennzeichnung durch Fahrradpiktogramme („Sharrows“)
  - Gehweg / „Rad frei“ erlaubt fahrbahnintegriertes Fahren
  - nicht benutzungspflichtige Radwege („andere Radwege“) erlauben fahrbahnintegrierte Führung
- **Trennprinzip (benutzungspflichtig)**
  - Radwege (typischerweise Hochbord geführt)
  - Radfahrstreifen (auf Fahrbahnniveau)
  - kombinierte Geh-/ Radwege

- straßenunabhängige Radwege

Sofern für eine Radverkehrsführung eine Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit für zwingend erforderlich gehalten wird, ist zu prüfen, ob die in der VwV-StVO genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Hierzu zählen neben der Qualität der angebotenen Radverkehrsanlagen auch die ausreichend verbleibenden Flächen für den Fußgängerverkehr. Für eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht sind Anforderungen der VwV-StVO maßgeblich, soweit damit den gewünschten Verkehrsbedürfnissen ausreichend entsprochen wird:

- zumutbare Benutzung (Zustand, Breite, Linienführung)
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr
- Erkennbarkeit und ausreichende Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten
- regelmäßige Überprüfung der Eignung der ausgewiesenen Radverkehrsführungen.









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

Abb. 2.3 Anforderungen an die Radverkehrsführung<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Eigene Zusammenstellung von Vorgaben aus der ERA / StVO-VwV

## 2.3 Aktuelle Entwicklungen im Radverkehr

Entgegen früherer Annahmen steigt die Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr örtlich nur noch entwicklungsbezogen und räumlich begrenzt an.

Trends und Einflussfaktoren zum individuellen Mobilitätsverhalten

- Demographischer Wandel
- Barrierefreiheit
- Energiewende
- Klimaschutz
- Wertewandel
- Neue Mobilitätsformen
- Stärkung Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Digitalisierung
- Lebenswertes Wohnen in Stadt und Umland
- Inklusion
- Recht auf Teilhabe

Faktoren, welche die Mobilität und Verkehrsmittelwahl stark beeinflussen, sind von der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung (u.a. demographischer Wandel, Barrierefreiheit), Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung, Klimaneutralität und auch vom Image bzw. der Diversifizierung von Verkehrsmitteln geprägt. Neben dem Klimaschutz ist das Thema der Flächengerechtigkeit von großer Bedeutung – die Anforderungen des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und des Radverkehrs stehen zunehmend stärker im Fokus der öffentlichen Diskussion.

Auch die **Corona-Pandemie** hat mittel- bis langfristig Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung. Weiterhin ist eine verstärkte Radnutzung und mehr Arbeiten im Home-Office zu beobachten. Inwieweit die Veränderungen dauerhaft sind, lässt sich derzeit nicht einschätzen.

Letztlich führen die aufgeführten Trends zu einer Verstärkung des Flächenanspruchs von Fuß- und Radverkehr, der heute schon verantwortlich für viele Konflikte ist. Er zeigt auch das Dilemma auf: Ein Neubau bzw. die Herstellung ausreichender Verkehrsflächen für jedes Verkehrsmittel ist innerörtlich nicht möglich. Vor allem historisch gewachsene Städte und In-

nenstädte haben aufgrund von Bebauung Gebäude einen meist sehr begrenzten und engen Straßenraum zur Verfügung, wo sich eine faire Verteilung der Verkehrsflächen schwierig gestaltet.

Verkehrsfachlich ist sie auch nicht immer notwendig. Eine Neuaufteilung der (z.T. gemeinsamen) Nutzung der Verkehrsflächen ist häufig erforderlich und den verschiedenen Verkehrsmittelnutzenden zu vermitteln!

## 2.4 Chancen und Potentiale des Radverkehrs

Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs sind durch politische Rahmenbedingungen und besonders durch Anwendung des aktuellen Stands der Regelwerke gegeben.

Die StVO (Stand 2013 mit Änderungen aus 2020) und die nach wie vor gültige VwV-StVO aus dem Jahr 2009 sind Grundlage für die rechtlichen Regelungen des Radverkehrs. Neben den gesetzlichen Grundlagen der StVO bestehen eine Reihe von Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr (FGSV), die den Stand der Technik bezeichnen und die gesetzlichen Vorschriften ergänzen. Hierzu zählen bspw. die ERA 2010 (wird derzeit weiter fortgeschrieben), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus 2006 (RASt 06) sowie die Richtlinie für Lichtsignalanlagen aus 2015 (RiLSA 2015). Radverkehr bietet die Möglichkeit, dem steigenden Mobilitätsbedürfnis bei geringem Flächenverbrauch und CO<sub>2</sub>-neutral, klimafreundlich gerecht zu werden und leistet zudem einen Beitrag zur Fitness und Gesundheit.

Das Fahrrad wird durch technische Entwicklungen und Elektrifizierung zunehmend auch auf längeren Entfernungen im Alltagsverkehr zu einer Alternative zum Kfz. Der Ausbau von zügig, sicher und komfortabel befahrbaren Radwegerouten kann dies unterstützen. Auch als Transportmittel für Lasten- oder für Lieferdienste gewinnt das Rad zunehmend an Bedeutung.

Trotzdem werden in Deutschland nur 11 % aller Wege mit dem Fahrrad absolviert. Bezogen auf die Gesamtlänge aller Wege entspricht dies einem Anteil von 3 % des Verkehrsaufkommens. Im Vergleich hierzu werden im Nachbarland Niederlande 27 % aller Wege mit dem Rad absolviert. D.h. es

besteht noch reichlich „Luft nach oben“. Die durchschnittliche Wegelänge, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, beträgt etwa 3,5 km.

Im Untersuchungsgebiet liegt zwischen den Kernorten beider Kommunen ein Weg von ca. 17 km.

Die Entfernungen zu den einzelnen Stadtteilen jeweils vom Kernort aus betrachtet, liegen bei ca. 10 km. In den Kernorten selber sind beinahe alle Ziele innerhalb von max. 2 km erreichbar, was gute Voraussetzungen für das innerörtliche Potential bietet.

### 3 Bestandsanalyse und Bewertung

Die Stadt Springe ist ein Mittelzentrum im südwestlichen Teil der Region Hannover mit rund 30.200 Einwohner (Stand 01.01.2024<sup>2</sup>), die sich auf mehrere Ortsteile verteilen (vgl. Abb. 3.1). Die Entfernung zur Landeshaupt Hannover beträgt ca. 25 km.

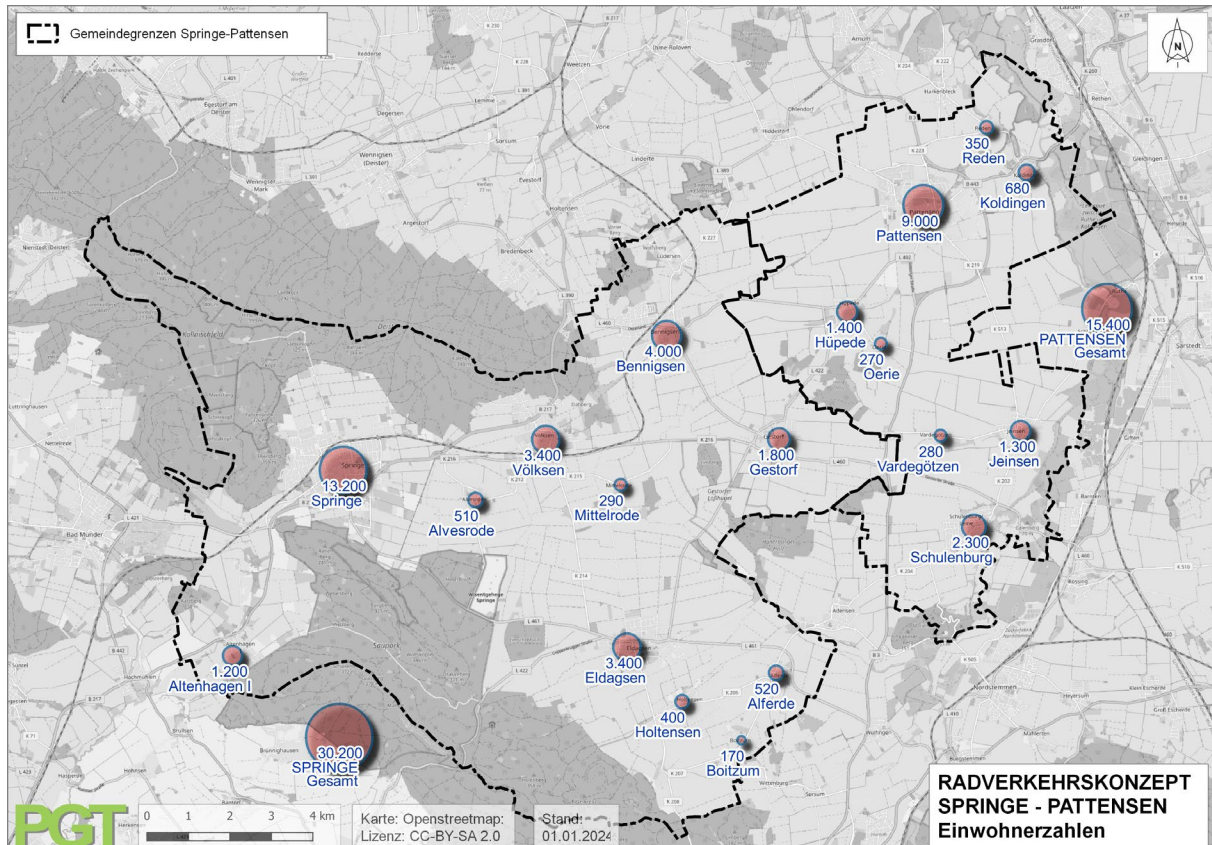


Abb. 3.1 Stadt Springe und Stadt Pattensen: Ortsteile und Einwohner

#### 3.1 Wichtige Quellen und Ziele

Wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs sind Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, Schulen, Bildungseinrichtungen, die S-Bahnhöfe in Springe, Eldagsen/Völksen und Bennigsen, weitere wesentliche Haltestellen des ÖPNV und touristische Ziele (z.B. Deister, Kleiner Deister, Wisentgehege, usw.). Auch die Anbindung der Ortsteile untereinander ist zu gewährleisten.

<sup>2</sup> <https://www.springe.de/portal/seiten/daten-zahlen-fakten-900000041-24600.html>

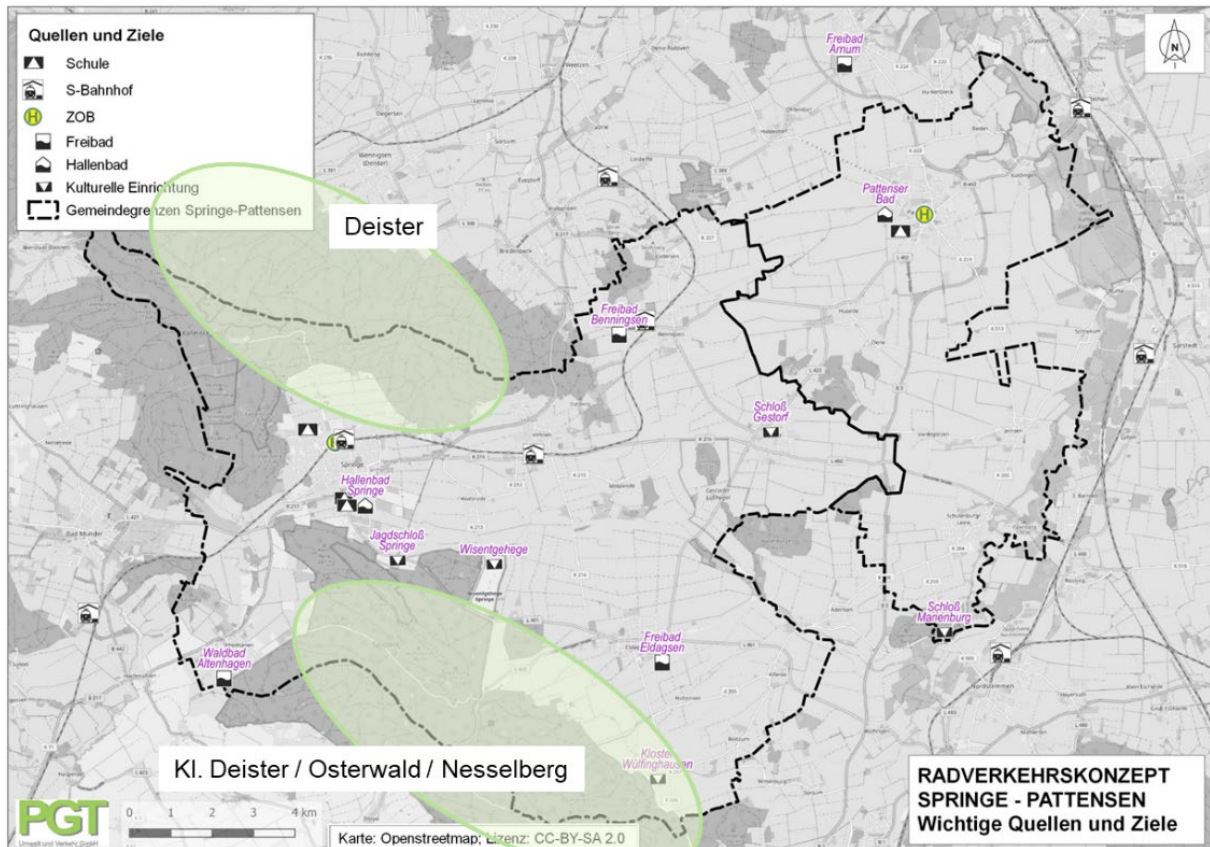


Abb. 3.2 Stadt Springe und Stadt Pattensen: wichtige Quellen u. Ziele

Die Auswertung der Berufspendlerbeziehungen zeigt die besondere Bedeutung der Verflechtung zwischen Springe und Hannover sowie Springe und Bad Münder (vgl. Abb. 3.3 und Abb. 3.4). Täglich fahren rund 3.500 Pendler nach Hannover und ungefähr 500 pendeln in Gegenrichtung. In Richtung Bad Münder fahren immerhin rund 300 Pendler und rund 650 pendeln von Bad Münder nach Springe.

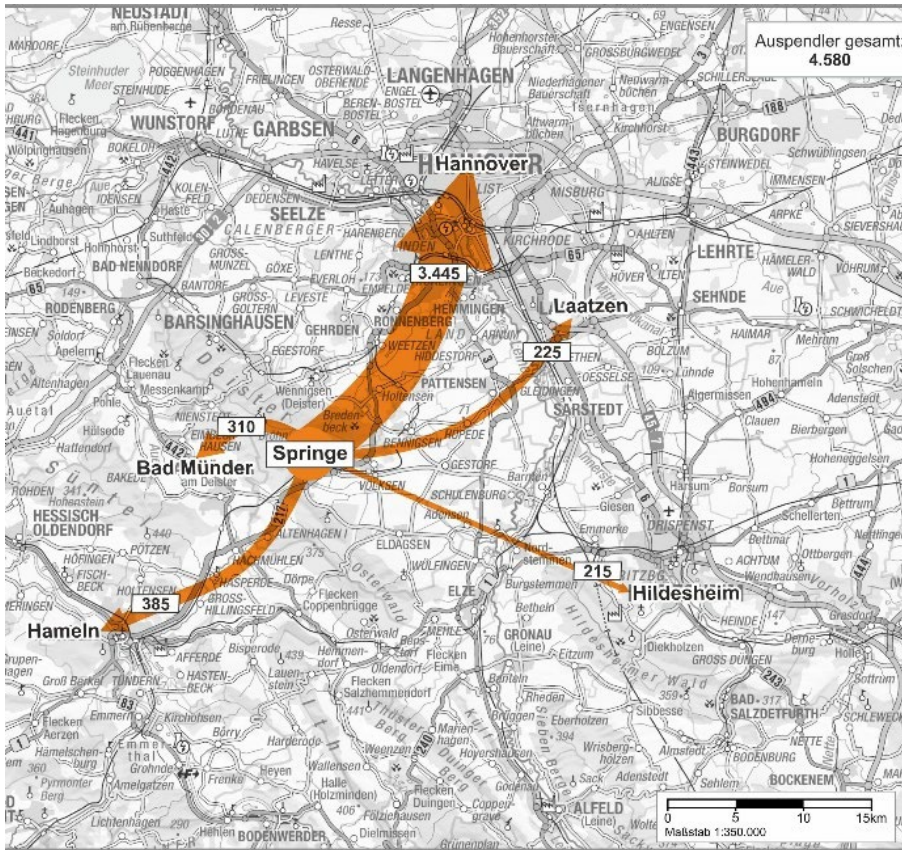


Abb. 3.3 Stadt Springe: wichtige Auspendler (Berufspendler)

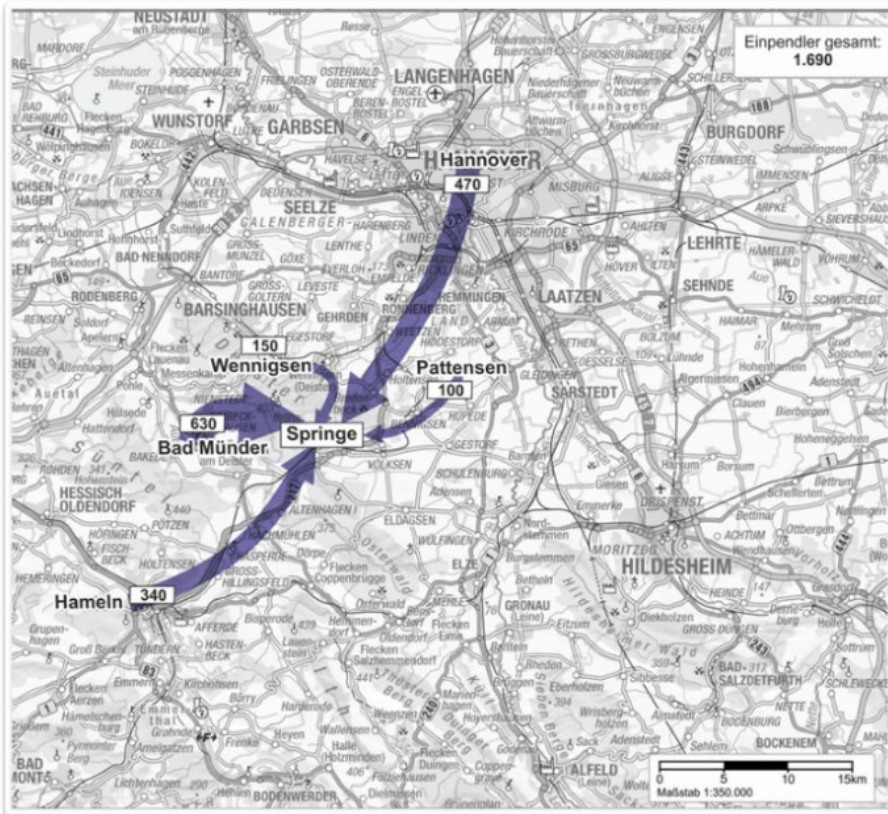


Abb. 3.4 Stadt Springe: wichtige Einpender (Berufspendler)

Das Radverkehrsnetz soll die wesentlichen Quellen und Ziele sowie die Ortsteile miteinander verbinden. Hauptziele (bspw. Bahnhöfe, Schulen) sollen dabei von Haupttrouten abgedeckt werden, weniger wichtige Ziele entsprechend abgestuft durch Neben- oder Ergänzungs- bzw. Freizeittrouten (vgl. auch Kap. 6).

Die Betrachtung von Luftlinien zwischen den wichtigen Quellen und Zielen (Wunschlinien) kann erste Ansätze für mögliche Bündelungen auf Haupttroutenverbindungen geben, die in der nachfolgenden Netzbildung verifiziert werden müssen.

Die Abb. 3.5 zeigt das „Wunschliniennetz“, das als direkte Linien (Luftlinien) die Ortsteile untereinander und an die beiden Kernorte anbindet und somit ungefähr den „Suchraum“ für direkt, sicher und attraktiv zu befahrene Routenverläufe darstellt.

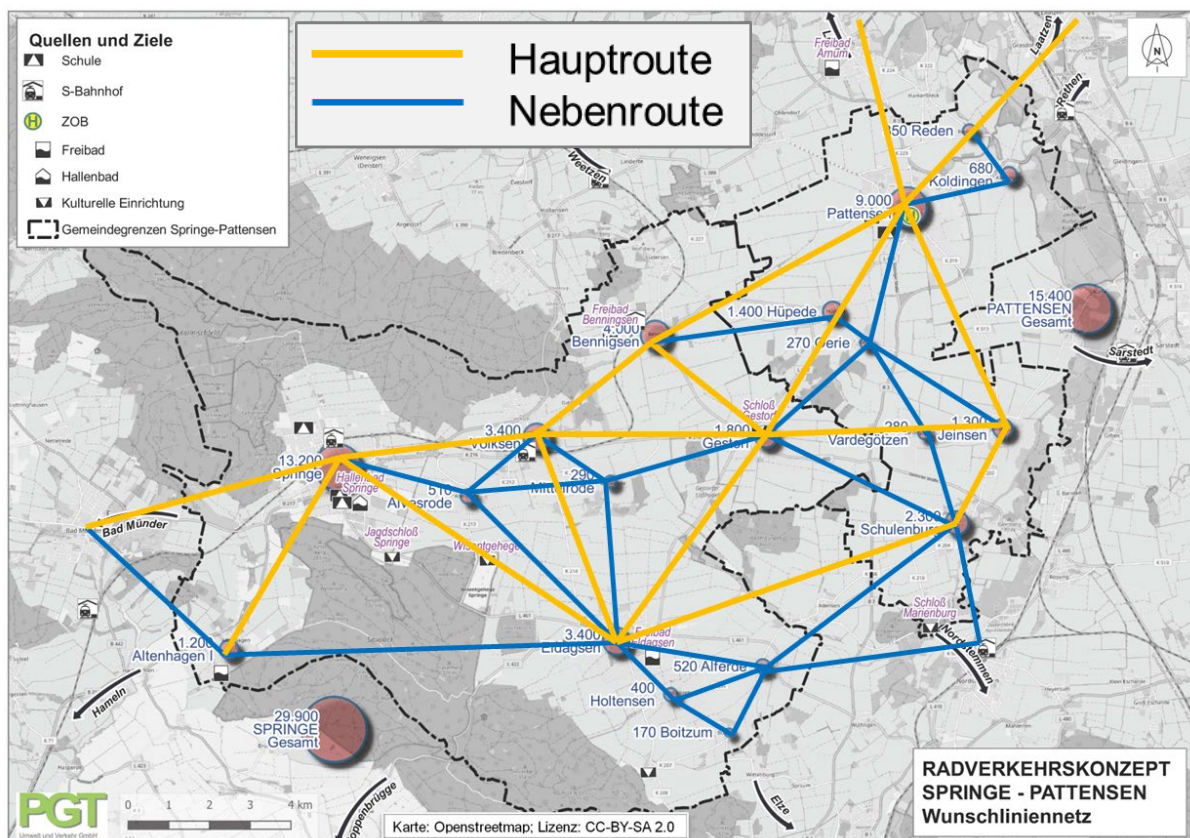


Abb. 3.5 Wunschliniennetz Stadt Springe und Stadt Pattensen

### 3.2 Verkehrsaufkommen Rad und Kfz

Aktuelle Radverkehrsmengen liegen für den Untersuchungsraum derzeit nicht vor. Jedoch zeigt sich, dass verschiedene Verbindungen, insbesondere im Schulverkehr, aber auch zu den S-Bahnhaltepunkten, bereits heute stark genutzt werden.

Die Kfz-Verkehrsmengenkarte der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 zeigt, dass auf vielen klassifizierten Straßen (hier nur Bundes- und Landesstraßen), mit Ausnahme der Bundesstraßen und von Teilabschnitten auf den Landesstraßen, das Verkehrsaufkommen gering ist. Das Kfz-Verkehrsaufkommen liegt hier häufig unter 2.000 Kfz/24 h (vgl. Abb. 3.6). Störungen und Konflikte bestehen hier – wenn der Radverkehr fahrbahnintegriert geführt wird – aufgrund hoher Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

Die Kernorte Springe und Pattensen haben aufgrund ihrer Lage und der vorhandenen Ortsumfahrungen der B 217 und der B 3 keine bzw. kaum Probleme mit Kfz-Durchgangsverkehren und bieten daher aufgrund ihrer Erschließung sehr gute Voraussetzungen für eine innerorts weitgehend gedämpfte und verkehrsberuhigte Führung des Kfz-Verkehrs und darüber hinaus ein entspanntes Miteinander zwischen Kfz- und Radverkehr.

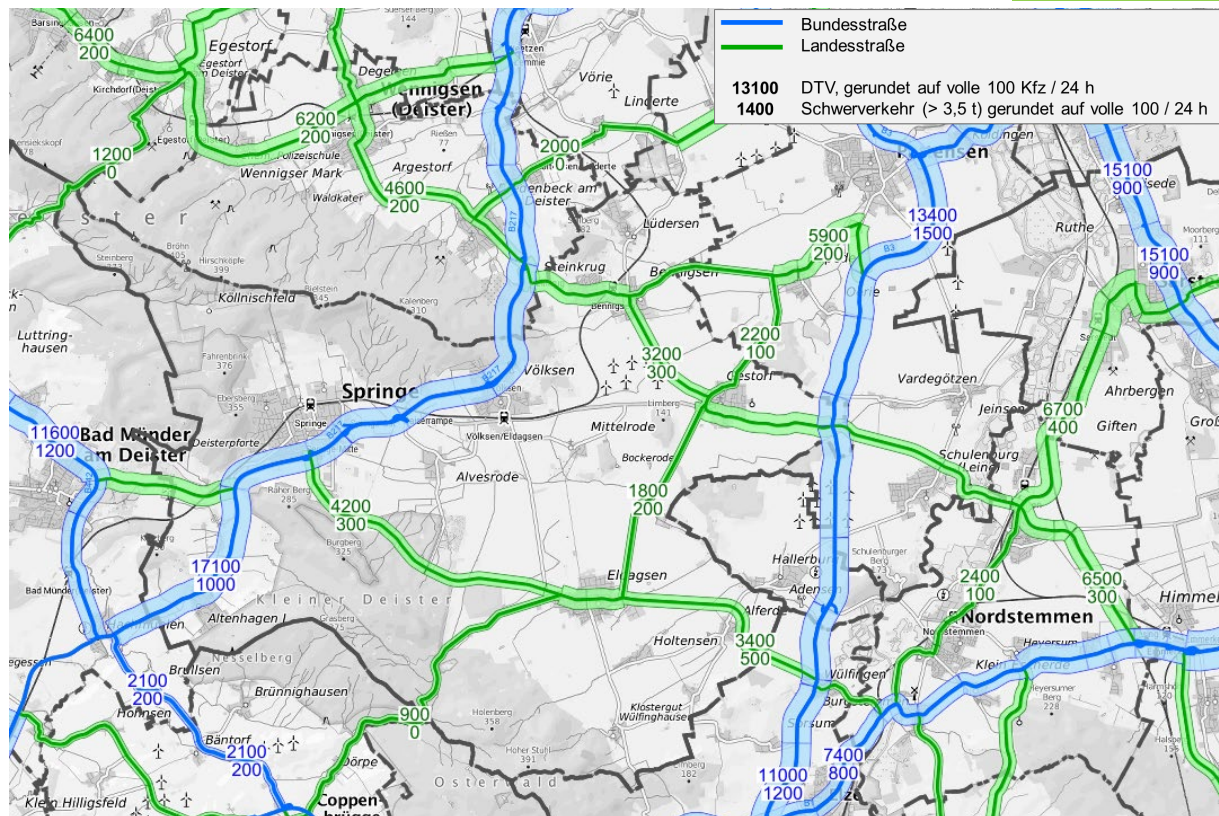


Abb. 3.6 Kfz-Verkehrsmengen SVZ 2021<sup>3</sup>

### 3.3 Vorhandene Radrouten

In der Stadt Springe und Stadt Pattensen gibt es verschiedene beschilderte Radrouten mit einem Schwerpunkt auf dem Freizeitverkehr. Diese gehören überwiegend zu den Routen der FAHRRADREGION (der Region Hannover) (vgl. Abb. 3.7). Auch der Deisterkreislauf verläuft durch das Stadtgebiet Springe. Darüber hinaus gibt es in den Stadtgebieten noch das Vorrangnetz der Region Hannover. Die aufgeführten Routen sind in der Abb. 3.7 dargestellt und werden in der Erstellung des Alltagsradverkehrsnetzes berücksichtigt und tlw. als Routenverläufe aufgenommen.

<sup>3</sup> Straßenverkehrszählung 2021 (Auszug NWSIB)

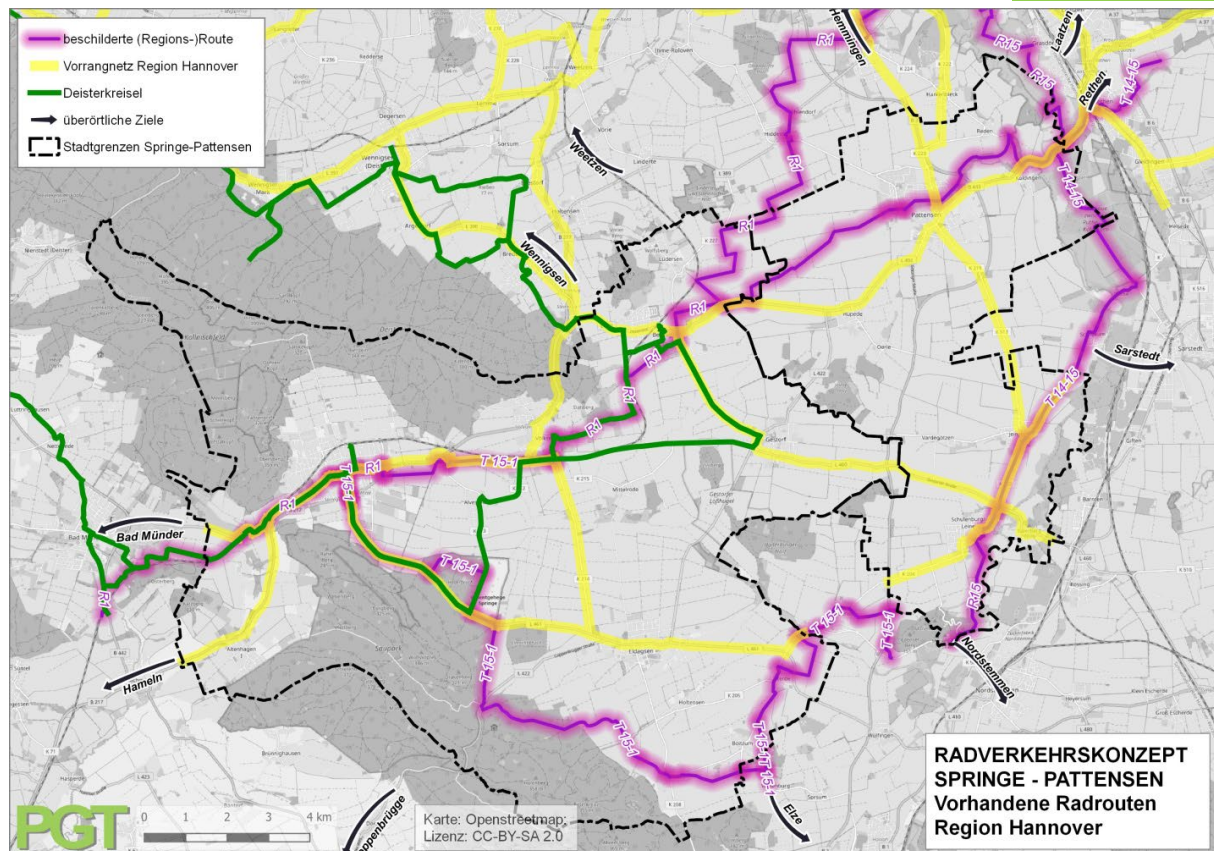


Abb. 3.7 Vorhandene Radrouten der FAHRRADREGION und Vorrangnetz Region Hannover

### 3.4 Vorhandene Radverkehrsanlagen / Verbindungsqualität

#### Außerorts

Die Verbindungsqualität zwischen den Ortsteilen ist derzeit teilweise mangelhaft.

In Abhängigkeit zu den gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der Verkehrsstärke außerorts ist die Anlage eines Radweges empfohlen.






	Innerorts			außerorts		Dringlichkeit
zulässige Höchstgeschwindigkeit (Vzul) km/h			über 			
	Kfz-Stärke (DTV)	>18.000 8.000 -18.000	>10.000 4.000 -10.000	>5.000 3.000 -5.000	>4.000 2.000 -4.000	>3.000 1.500 -3.000

Abb. 3.8 Dringlichkeitsstufen / Erforderlichkeiten für Radverkehrsanlagen<sup>4</sup>

So fehlen bspw. Radwege insbesondere zwischen:

- Bennisen und Hüpede (L 402).
- Schulenburg und Gestorf (L 460).
- Eldagsen und Alferde (L 461). Der Radweg ist als sog. „Bürgeradweg“ derzeit in Planung. Fragen zum Planverfahren und zur Finanzierung (ggf. „Stadt und Land“) sollten zeitnah geklärt werden.
- Eldagsen und Völksen (K 214). Der Radweg ist derzeit in Planung und soll durch die Region Hannover realisiert werden.

Diese Einschätzung wird auch durch die Untersuchung der Region Hannover bestätigt (vgl. Abb. 3.9).

<sup>4</sup> Region Hannover: *Alltagsradverkehr in der Region Hannover, 2017*

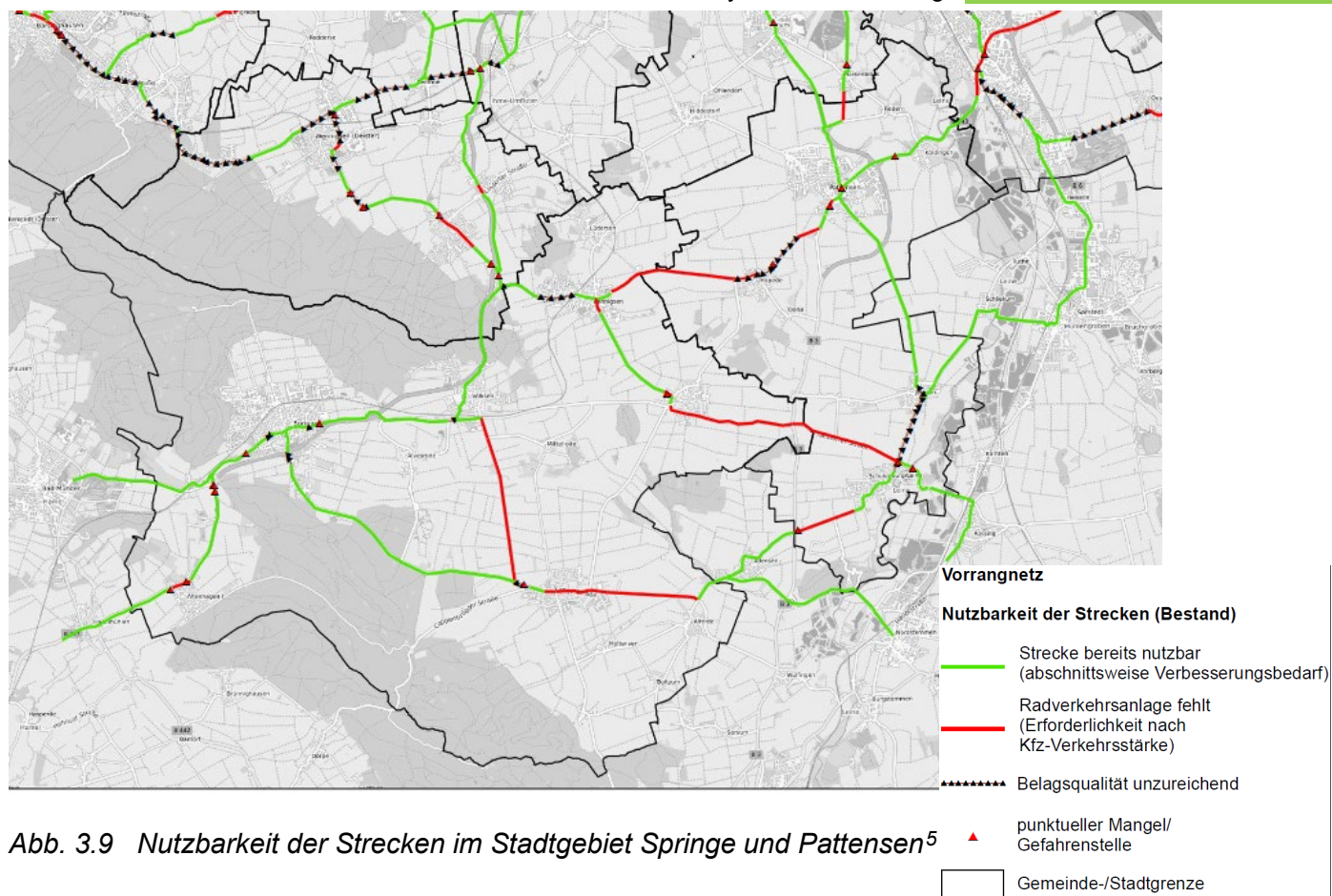


Abb. 3.9 Nutzbarkeit der Strecken im Stadtgebiet Springe und Pattensen<sup>5</sup>

Die Sicherung des Übergangs vom einseitigen Zweirichtungsradweg außerorts auf den innerörtlich richtungstrennten Radverkehr ist in einzelnen Ortseinfahrten gut gelöst. Ein Beispiel hierzu befindet sich in Gestorf im Zuge der K 216.

In den meisten Ortseingängen fehlen jedoch gekennzeichnete bzw. gesicherte Querungsmöglichkeiten (bspw. Mittelinseln mit Querungshilfe), wie bspw. in:

- in Springe, westliche Ortseinfahrt der L 421,
- in Springe, südliche Ortseinfahrt der L 461,
- in Eldagsen, westliche Ortseinfahrt der L 422,
- in Gestorf, aus Richtung Bennigsen kommend, entlang der L 460,
- ggf. weitere im Zuge von Neben- und Ergänzungsrouten bzw. Freizeitrouten (nachrangig).

Die Breite der vorhandenen Außerortsradwege ist zwar gem. der Anforderungen der StVO als ausreichend anzusehen, entspricht jedoch nicht den An-

<sup>5</sup> Untersuchung Nutzbarkeit der Strecken des Vorrangnetzes 2021 (Region Hannover, PGV)

forderungen einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung die zum Umstieg auf Rad und hin zu einer klimafreundlichen Verkehrswende beiträgt.

Der bauliche Zustand straßenunabhängigen Wirtschaftswege außerorts ist in den meisten Fällen als befriedigend einzustufen. In einzelnen Fällen muss aus Gründen der Verkehrssicherheit in jedem Fall eine Sanierung erfolgen.

Dringend erforderlich ist eine Sanierung der Wege in:

- Abschnittsweise Wirtschaftswege (von Bennigsen nach Völksen)
- Abschnittsweise Wirtschaftswege (von Bennigsen nach Mittelrode)
- Springe (Verlängerung der Oppelner Straße als Wirtschaftsweg)
- Wirtschaftswege um ehem. Haller-Brücke (Netzlückenschluss erf.)

Der Zustand der Wirtschaftswege, die u.a. auch als Radhaupttrouten genutzt werden können und sollen, ist demgegenüber in sehr unterschiedlicher Qualität. Neben Wegen mit guter Asphaltdecke und guten bis ausreichenden wassergebunden Decken, gibt es auch Wege, die zwingend saniert werden müssen.

Hierzu zählen bspw. die Wege zwischen Eldagsen und Holtensen, die Wege im Dreieck Völksen, Bennigsen und Mittelrode sowie zwischen Springe und Alvesrode.

### **Innerorts**

Die Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen (RVA) ist innerorts – mit wenigen Ausnahmen – aufgehoben. Dies ist grundsätzlich als positiv zu vermerken. Eine Aufhebung der Benutzungspflicht entbindet jedoch nicht von einer verkehrssicheren Befahrbarkeit dieser sogenannten „anderen“ Radwege. Diese ist häufig nicht gegeben. Zudem ist eine durchgehende – sichere und sichtbare – Radverkehrsführung in der Fahrbahn oder an Knotenpunkten nicht zu erkennen. Die Infrastruktur bleibt zumeist unsichtbar oder mangelhaft. Insbesondere an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten ist der Radverkehr „nicht sichtbar“. Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radverkehrsampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, fahrbahnnahen Radfurten, Radschutz- oder Radfahrstreifen ist nur in Einzelfällen vorhanden.

Die Radverkehrsführung in den Ortsdurchfahrten Springe Völksener Straße, Hamelner Straße und Eldagser Straße ist nicht zufriedenstellend.

In der Völksener Straße ist stadteinwärts ein schmaler Radschutzstreifen vorhanden, der farblich nicht hervorgehoben ist, nicht einmal an den Einmündungen. In der Hamelner Straße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, die Seitenbereiche weisen sog. „Andere Radwege“, ohne Benutzungspflicht auf. In der Eldagser Straße wechselt die Benutzungspflicht mehrmals zwischen einer Hochbord-Führung und einer fahrbahnintegrierten Führung.

Eldagser Str. unbefriedigend (Querungsmöglichkeiten). Auch die Radverkehrsführung durch die Innenstadt ist für Radfahrer nicht durchgängig ohne Hindernisse und einheitliche Regelungen zu befahren.

In weiteren Ortsdurchfahrten z.B. Eldagsen, Gestorf, Bennigsen, wird der Radverkehr fahrbahnintegriert und ohne Sicherungsmaßnahmen geführt.

Die Anbindung des südlichen Schulzentrums ist insbesondere über die In einigen Fällen gibt es Wegeverbindungen mit ungenügenden Breiten, um Rad- und Fußverkehr gemeinsam zu führen wie bspw. im Zuge der OD der B 217 in Altenhagen I (vgl. Abb. 3.10).



Quelle: eigene Aufnahme

*Abb. 3.10 Beispiel: ungenügende Breite des Weges in Altenhagen I (B 217)*

Die Region Hannover hat in den letzten Jahren im Zuge verschiedener Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen Schutzstreifen mit Roteinfärbung markiert, die im wahrsten Sinn des Wortes „Zeichen setzen“ (vgl. Abb. 3.11).

Aufgrund vorhandener Fahrbahnbreiten sind diese tlw. nur einseitig aufgebracht und in Gegenrichtung Fahrradpiktogramme markiert. In einzelnen Ortsdurchfahrten sind aus Platzgründen auch beidseitig „nur“ Piktogramme markiert. Im Stadtgebiet Springe gibt es hierzu derzeit noch keine Beispiele.

Abschnitte mit Radschutzstreifen ohne Roteinfärbung gibt es z.B. in:

- OD Völksen (K 214),
- Springe Kernort (Völkseener Str.),

Abschnitte mit beidseitigen Rad-Piktogrammen gibt es bspw. im Pattenser Stadtgebiet in Jeinsen (K 202) (vgl. Abb. 3.11).

Bzgl. der Radschutzstreifen lässt sich z.T. eine mangelhafte Akzeptanz feststellen bzw. ist eine kontroverse Diskussion darüber entbrannt. Hier sollte die Öffentlichkeit (Autofahrer und Autofahrerinnen) hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Regelungen, Vor- und Nachteile, Zwecke usw. informiert werden. Das kann bspw. über die Webseite der Kommunen, Presse, Flyer usw. erfolgen. Ggf. können themenbezogen Plakate aufgehängt oder Info-Veranstaltungen stattfinden. Darüber hinaus sind Verkehrskontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregelung durch die Polizei möglich.



*Abb. 3.11 Positivbeispiel: einseitiger Schutzstreifen und Querungssicherung in Pattensen (K 219)*

Ein durchgängig im Routenverlauf erkennbares Radverkehrsnetz, welches die vorhandenen Netzbestandteile in und zwischen den Ortsteilen gut und komfortabel verknüpft und die Erreichbarkeit der wesentlichen Ziele, wie Schulen und S-Bahnhaltestellen sicherstellt, ist nicht vorhanden.

Weiterhin lassen sich im Netz an mehreren Stellen punktuelle Mängel finden, welche die Radverkehrsqualität herabsenken. Die punktuellen Mängel sind mitunter sehr unterschiedlich voneinander. Vor allem an Knotenpunkten können diese Mängel in verschiedenen Formen auftreten.

Punktuelle Mängel befinden sich bspw. in:

- Altenhagen I (Knotenpunkt B 217 / Deisterstraße) im Zuge eines Schulwegs mit folgenden Mängeln (vgl. Abb. 3.12):
  - ungenügende Radführung,
  - freier Kfz-Rechtsabbieger,
  - zu schmale Aufstellflächen,
  - komplizierte und unvollständige Radverkehrswegweisung.



Abb. 3.12 Beispiel: unzureichende Breite der Geh- und Radverkehrsanlagen in Altenhagen I (KP B 217 / Deisterstraße)

- Springe, KVP Völsener Straße / Osttangente (vgl. Abb. 3.13):
  - Die Einleitung vom Hochbord-Radweg auf die Fahrbahn ist nicht sicher zu befahren,
  - Zu schmale Mittelinsel als Querungshilfe auf der westl. Seite,
  - Nicht intuitiv, fehlende Markierung / Beschilderung.



Abb. 3.13 Beispiel: mangelhafter KVP (KP Völsener Str. / Osttangente)  
(Auszug NWSIB<sup>6</sup>)

### Radabstellanlagen

Radabstellanlagen sind im Bereich der S-Bahnhaltestellen tlw. als Bike+Ride (B+R) -Anlagen vorhanden – jedoch in unzureichender Zahl (vgl. Abb. 3.14).

In den Geschäftsbereichen, insbesondere in der Kernstadt Springe, fehlen gute und komfortable Radabstellanlagen.



Abb. 3.14 Ausgelastete B+R-Anlage am S-Bahnhaltepunkt Springe

<sup>6</sup> NWSIB-online: Straßeninformationssystem Niedersachsen

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover 2020<sup>7</sup> zeigt für Springe (1. Priorität) und Bennisen (2. Priorität) B+R-Ausbaubedarfe auf. Auch für Völkse soll die Anzahl an B+R-Stellplätzen erhöht werden, aber nur in 3. Priorität (vgl. Abb. 3.15).

Für die B+R-Abstellanlagen im Stadtgebiet sollen in den kommenden Jahren nun rund 220 neue Stellplätze für Fahrräder u.a. in Fahrradkäfigen geschaffen werden.

Station	Park+Ride Kat.	Bike+Ride Kat.	Station	Park+Ride Kat.	Bike+Ride Kat.
Ahlten	1	1 B+R	Immensen -Arpke	3	3
Aligse	3	3	Isernhagen	1	1
Anderten -Misburg	1	1	Kirchdorf	3	3
Bantorf	3	3	Lgh - Kaltenweide	3	3
Barsinghausen	2	2	Lgh. -Mitte	1	1
Beppenmühlen	2	1	Lgh. -Pferdemarkt	Kein P+R	1
Bennisen	2	2	Lehrte	3	1
Bissendorf	2	1	Lemmie	3	3
Burgdorf	2	2	Letter	3	2
Dedenhausen	2	3*	Mellendorf	1	2
Dedensen - Gümmer	2	2	Neustadt	1	2
Dollbergen	1	1	Otze	2	3
Egestorf	3	3	Poggenhagen	3	3
Ehlershausen	1	2	Rethen	2	3
Eilvese	2	2	Ronnenberg	3	3
Empelde	3	3	Seelze	2	3
Großburgwedel	3	3	Schade	2	2
Hämelerwald	2	1	Springe	3	1
Hagen	3	3*	Völkse/Eldassen	2	3
H- Bismarckstrasse	Kein P+R	1	Weetzen	1	2
H. -Borum	Kein P+R	3	Wennigsen	2	3
H-Linden Fischerhof	Kein P+R	1	Winninghausen	3	3
H. -Vinnhorst	2	1	Wunstorf	1	2
Holtensen -Linderte	2	3			

1 = hohe Priorität, ■  
 2 = mittlere Priorität, ■  
 3 = geringe Priorität. ■

Abb. 3.15 Ausbauprioritäten B+R und Park+Ride (P+R) an Schienenpersonennahverkehr (SPNV) -Stationen in der Region Hannover<sup>8</sup>

Aktuell wird für den Kernort Springe eine weitere S-Bahnhaltestelle geplant (vgl. Abb. 3.15). Diese befindet sich in Fahrtrichtung Hannover vor dem Springer Hauptbahnhof. Bei konkreter Umsetzung der Haltestelle sollte bereits in der Planung eine ausreichende Anzahl B+R-Abstellplätze mitbedacht werden.

<sup>7</sup> Region Hannover, Fachbereich Verkehr: Nahverkehrsplan 2020 (Entwurf), Hannover März 2020  
 Die Regionsversammlung hat den Entwurf des NVP 2020 am 03.03.2020 beschlossen und das förmliche Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren eingeleitet

<sup>8</sup> ebenda



Abb. 3.16 Neubau S-Bahnhaltepunkt Deisterpforte<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Nahverkehrsplan 2021 Region Hannover, Karte 6: Schematisches Liniennetz SPNV Region Hannover 2020 plus

Auch an den Schulen in Springe sind z.T. unzureichende Radabstellanlagen installiert. Diese sind oftmals nicht überdacht und die Aufstellvorrichtung dieser Abstellanlagen sind schädlich für die Felgen der Räder.



*Abb. 3.17 Unzureichende Radabstellanlage am Schulzentrum Süd – „Felgenkiller“ und fehlende Überdachung*

### 3.5 Unfallsituation

Die Auswertung der Unfälle der letzten drei Jahre (2020 bis 2022) mit Radverkehrsbeteiligung zeigt eine insgesamt moderate Unfallsituation.<sup>10</sup>

In folgenden Bereichen sind Unfallhäufungen festzustellen (vgl. Abb. 3.18), die auf eine grundsätzliche verkehrliche Problemlage hinweisen und nach näherer Betrachtung als kritisch eingeschätzt werden:

- in Springe zwischen Innenstadt und Schulzentrum Süd (Auf dem Burghof / Eldagsener Straße)
- Springe in der Hamelner Straße / Zum Oberntor

Diese objektiv lokalisierbaren Unfallhäufungsstellen stimmen nicht zwangsläufig mit dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Radfahrenden überein. Dieses wird durch weitere Faktoren, wie bspw. die Art der Radverkehrsanlage, das Verkehrsaufkommen oder die Fahrgeschwindigkeiten beeinflusst. Für eine effektive Erhöhung der Akzeptanz und Nutzung des Radverkehrs ist die Gewährleistung einer objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit ausschlaggebend.

<sup>10</sup> Statistisches Bundesamt, Interaktiver Unfallatlas: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

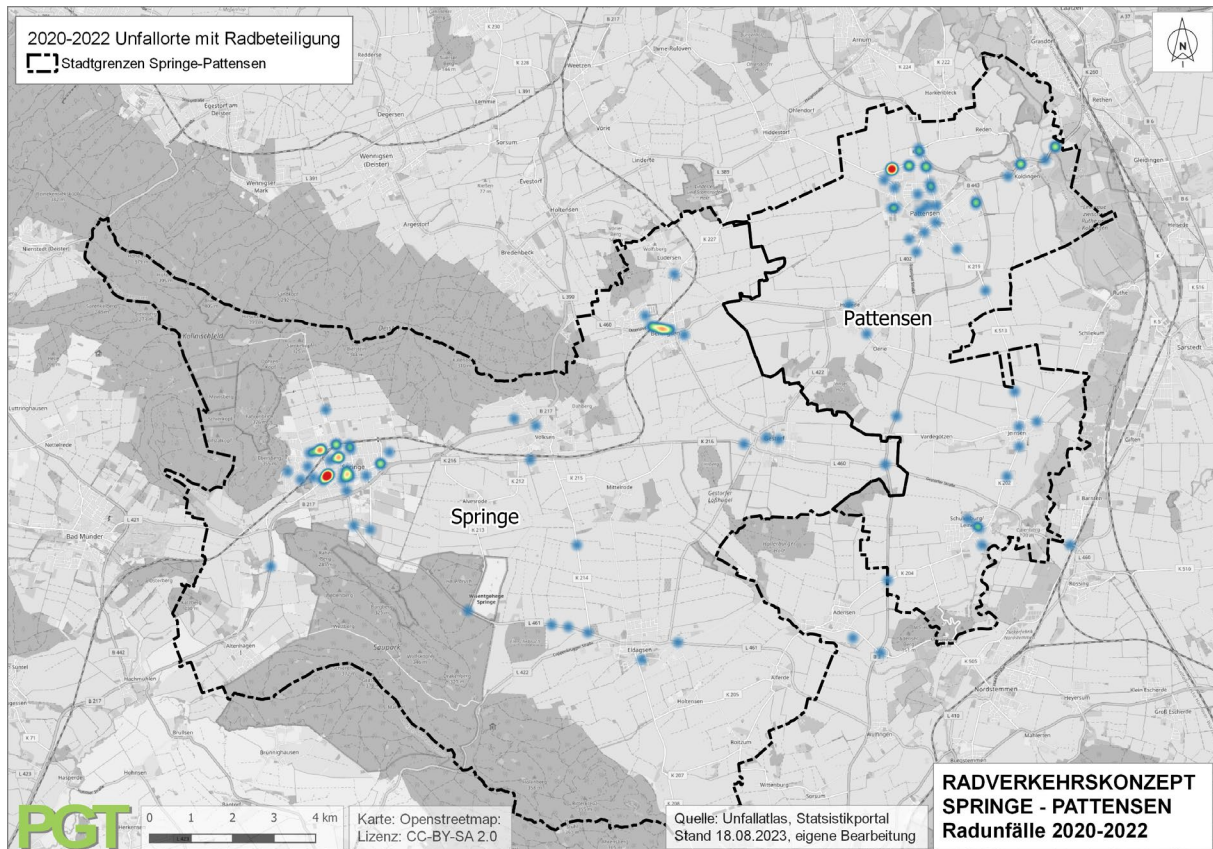


Abb. 3.18 Unfallkarte der Jahre (Gesamtansicht (Beteiligung Rad 2020-2022))

### 3.6 Zusammenfassende Bewertung

Es gibt nur wenige positive Beispiele für den zeitgemäßen Umgang und Einsatz von Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs. Auch im zweijährlich durchgeführten Radklimatest des ADFC 2022<sup>11</sup> schneidet Springe unterdurchschnittlich ab.

<sup>11</sup> Ergebnisse ADFC Fahrradklimatest 2022, online unter: <https://fahrradklimatest.adfc.de/ergebnisse>

Zusammenfassend lassen sich die wesentlichen Mängel und Konflikte wie folgt beschreiben:

**Radverkehr allgemein:**

- kein durchgängiges gut befahrbares Haupttroutennetz vorhanden,
- wenig radverkehrsunterstützende Infrastruktur,
- bauliche Radwege bzw. kombinierte Geh- /Radwege teilweise nicht den Anforderungen der StVO entsprechend, vorhandene Radwege außerorts häufig schmal,
- Radverkehrsanlagen im Straßenraum kaum sichtbar,
- radverkehrsgerechte Führung an Knotenpunkten fehlt,
- fehlende Sicherungen beim Übergang außerorts / innerorts,
- häufig fehlen Fahrradstellplätze oder sind in mäßigem Zustand,
- häufige Missachtung der vorhandenen Schutzstreifen,
- fehlende Sicherung der Übergänge von einseitigen Radwegen außerorts auf die innerorts richtungsgetrennte Radführung an mehreren Stellen,
- fehlende Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen auf Haupttrouten.

**Springe Kernort:**

- fehlende Radverkehrsanlagen zwischen Springe und Dahle (Haupttroute Richtung Bad Münden),
- unbefriedigende Radverkehrsführung Burgstraße / Fünfhausenstr. / Auf dem Burghof,
- fehlende eindeutige Radführung in Ost-West-Richtung durch die Innenstadt Springe (FGZ/Rad frei / Geschäftsbereich),
- Radverkehrsführung am KVP Völkseiner Str. / Osttangente unbefriedigend (vgl. VU Büro Zacharias),
- ungenügende Radabstellanlagen am Schulzentrum Süd (Felgenkiller, nicht überdacht),
- nicht ausreichende Radabstellanlagen am S-Bahnhof, Pläne zum Ausbau sind vorhanden,
- fehlende Sichtbarkeit des Radverkehrs in mehreren Straßen,
- mangelhafte Knotenpunkte, z.B. Bahnunterführung Fünfhausenstr., Anbindung von der Brücke über B 217 zum Weg entlang der B 217, Knotenpunkt Völkseiner Str. / Bahnhofstr,
- teilweise unangepasste / zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten.

**Springe Ortsteile:**

- fehlende Radwege zwischen Ortsteilen, z.B. Eldagsen-Alferde, Völksen-Eldagsen, Gestorf Richtung B 3, zwischen Bennigsen und Hüpede
- Radweg Eldagsen-Völksen in Planung,
- Anbindung nach Alferde ist in der Diskussion (Bürgerradweg) (L 461),
- fehlende Sichtbarkeit des Radverkehrs in Ortsdurchfahrten, z.B. Bennigsen (L 460), Eldagsen (L 422), Gestorf (L 460),
- fehlende Sicherung der Übergänge von einseitigen Radwegen außerorts auf die innerorts richtungsgetrennte Radführung an mehreren Stellen z.B. in Eldagsen aus Springe kommend, in Gestorf Richtung Bennigsen fahrend,
- die Ortsteile Alferde, Holtensen und Boitzum sind in der Raderschließung „abgehängt“,
- vorhandene Radschutzstreifen werden tlw. überfahren (bspw. in Völksen),
- ungenügende Breite des Radweges in Altenhagen I,
- wenig Radabstellanlagen an den S-Bahnhöfen der Ortsteile, Pläne zum Ausbau sind vorhanden,
- ungenügender Zustand von straßenunabhängigen Wegeverbindungen auf Wirtschaftswegen, z.B. bei Völksen, Bennigsen, Mittelrode, Holtensen, Springe,
- derzeit Sanierung der Ortsdurchfahrt Bennigsen (L 460) mit Veränderung des Straßenquerschnitts und zukünftiger Hochbord-Führung des Radverkehrs (als kombinierter Geh-/Radweg).

## 4 Zielsetzungen / Leitbild Radverkehr

Der Radverkehr in Springe soll gefördert werden. Er trägt aufgrund seiner Umwelt- und Stadtverträglichkeit zu einer Verbesserung der Verkehrssituation (Entlastung der Straßen / niedrigeres Kfz-Aufkommen) und zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen bei.

Radverkehr:

- verbraucht keine Energie – oder nur sehr wenig bei Nutzung eines Pedelecs,
- ist leise (erzeugt keinen Lärm),
- ist kommunikativ (man kann die Umwelt hören),
- ist gesund: Studien belegen bspw., dass regelmäßiges Radfahren die Gesundheit durch Stärkung der Muskulatur, Gelenke, Ausdauer, Immunsystem, Herzfunktionen, Fettstoffwechsel usw. fördert (Neun und Haubold 2016) (Radfahrende weisen ein Drittel weniger Fehltag am Arbeitsplatz auf)<sup>12</sup>,
- stärkt örtliche Strukturen (für den Einzelhandel sind radfahrende Kunden oft lukrativer als Kunden, die mit dem eigenen Kfz anreisen, da sie häufigere Besuche mit einem insgesamt höheren Umsatz generieren)<sup>13</sup>,
- ist platzsparend (auf einem PKW-Stellplatz können bis zu 10 Fahrräder abgestellt werden),
- kann eine hohe Verkehrsleistung im Nahbereich bis ca. 10 km erbringen und so Stadtstraßen und ihre Bewohner entlasten,
- ist günstig,
- und stellt für viele Bevölkerungsgruppen (Schüler, Bürger, die auf das Auto verzichten wollen oder sich kein Auto leisten können) eines der wenigen zur Verfügung stehende Verkehrsmittel im Individualverkehr dar.

**Aber: Erst wenn die notwendige Radverkehrsinfrastruktur flächenhaft vorhanden und auch für andere Verkehrsteilnehmende (besonders Autofahrende) sichtbar ist, kann ein Erfolg zum regelmäßigen Umstieg auf das Rad erzielt werden.**

---

<sup>12</sup> Neun und Hausbold: The EU cycling company, 2016

<sup>13</sup> AGFK Bayern: WirtschaftsRad Mit Radverkehr dreht sich was im Handel, 2016

In historisch gewachsenen Städten und Dörfern bedeutet eine sichtbare Radverkehrsinfrastruktur aufgrund beengter Straßenräume nur in wenigen Fällen separate Radwege, sondern vielmehr unterstützende Maßnahmen in der Fahrbahn, die von allen Arten des Fahrverkehrs genutzt werden muss. Gegenseitige Rücksicht ist notwendig, jederzeit ist auf der Fahrbahn mit Radfahrenden zu rechnen. Zudem sind gerade in Flächengemeinden mit zahlreichen kleineren Ortsteilen die zwischenörtlichen Anbindungen z.B. zum Erreichen von Schulen, Verwaltungseinrichtungen, Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten von herausragender Bedeutung und für den Radverkehr sicherzustellen, zumal eine Anbindung durch den Bus- oder Bahnverkehr nicht jederzeit verfügbar ist.

Im „Leitbild Radverkehr“ sind die wesentlichen Leitlinien zur Behandlung des Radverkehrs in Springe zusammengestellt, die bei Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden sollen. Durch eine intensive Abstimmung dieser Inhalte ist eine Akzeptanz bei den handelnden Behörden sicherzustellen.

Das Leitbild soll aber auch der Öffentlichkeit als Orientierung dienen. Viele darin enthaltene Themen sind derzeit in Springe noch ungewohnt. Das Leitbild will für die Inhalte werben. Seine Inhalte sollten als Handlungsrahmen politisch ausdrücklich beschlossen werden.

Durch Festlegung eines Leitbildes kann ggf. weitere konkrete Maßnahmenplanung strukturieren und durch dessen Inhalte ein Leitfaden zur Maßnahmengestaltung vorgeben kann.

Die Inhalte des Leitbildes orientieren sich dabei an allgemein gültigen Empfehlungen der verschiedenen Regelwerke sowie den aktuellen Entwicklungen und den Potentialen des Radverkehrs (vgl. Kap. 2.2 – 2.4) angepasst an die örtliche Situation.

### Leitbild Radverkehr

#### Radverkehr in Springe gehört zum Fahrverkehr

- ✓ Radverkehr soll für alle Verkehrsteilnehmenden objektiv und subjektiv sicher sein
- ✓ Radfahren soll komfortabel und kommunikativ nebeneinander möglich sein
- ✓ Radfahren soll durchgängig zügig möglich sein
- ✓ Die Radverkehrsführung muss für **alle** Verkehrsteilnehmer sichtbar und verstehbar sein

**Radverkehr wird separiert vom Fußgängerverkehr geführt.**

- ✓ Radverkehr soll außerorts nach Möglichkeit eigene Verkehrsanlagen bekommen
- ✓ Innerörtlicher Radverkehr soll fahrbahnintegriert geführt werden
- ✓ Hochbord-Radverkehrsanlagen nur, wenn sie richtungsgetrennt sind und durchgehend > 2,00 m lichte Breite (1,60 m + Schutzabstand) haben
- ✓ Kombinierte Rad- /Gehwege innerorts nur in Ausnahmefällen auf kurzen Teilschnitten mit geringem Fußverkehr

**Radroutennetz**

- ✓ Umfasst die Hauptverbindungswege für Radverkehr in der Stadt und zwischen den Ortsteilen
- ✓ Hat eine ausreichende Netzdichte
- ✓ Hierarchisiert Routen hinsichtlich Zügigkeit und Wichtigkeit
- ✓ Gewährleistet Sicherheit durch Wegequalität, -führung und Beleuchtung
- ✓ Soll weitgehend sozial- und nachtsicher sein

**Radverkehr soll sichtbar werden**

- ✓ Markierung von Radschutzstreifen (ggf. auch einseitig) und Fahrradpiktogrammen im Streckenverlauf
- ✓ Radverkehrsgerechte Führung an Knotenpunkten und in der Fahrbahn, z.B.:
  - enganliegende, rotmarkierte Furten
  - vorgezogene rotmarkierte Aufstellfläche
  - eigene Signalgeber
  - Einfädelungsstreifen

**Radverkehrsanlagen im Hauptroutennetz bedeuten**

- ✓ Ständige Unterhaltung
- ✓ Reinigung und Winterdienst

**Bedarfsgerechte Erweiterung der Radabstellanlagen****Einführung einer durchgehenden Wegweisung**

**Erstellung eines Maßnahmenkatasters**

- ✓ Prioritätenliste
- ✓ Zeithorizont

**Radfahren durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit unterstützen**

- ✓ Kontinuierliche Information auf der Webseite und an Presse
- ✓ Durch Appelle zur Radnutzung, Flyer zu verschiedenen Themenschwerpunkten (Schutzstreifen, akt. Bauvorhaben usw.)
- ✓ Durch Schilder und Informationstafeln im Straßenraum (Bsp. „Abstand halten“)
- ✓ Schulprojekte (Bsp. „Schulweg per Rad“)
- ✓ Durch Aktionstage im öffentlichen Verkehrsraum

**Etablierung eines eigenen Radverkehrsbudgets**

Abb. 4.1 Leitbild Radverkehr

Vorrangig soll ein innerörtliches Haupttroutennetz für den Radverkehr entwickelt, mindestens StVO-konform ausgebaut und etabliert werden. Ein einheitlicher Standard, der für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar ist, ist einzuführen. Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem Wohlfühlen auf dem Rad führen und die Sicherheit für den Radverkehr erhöhen. Neben der objektiven Sicherheit soll auch ein möglichst hohes subjektives Sicherheitsgefühl durch geeignete Maßnahmen erzeugt werden. Dazu gehören auch eine kontinuierliche Aufklärung sowie Informationen und Appelle. Das „Fahrradklima“ soll besser werden. Die Elektromobilität im Radverkehr soll unterstützt werden. Auch E-Bikes erfordern zügige Radverkehrsverbindungen und störungsfreie Wege. Lademöglichkeiten sollen an wichtigen Quellen und Zielen übergangsweise ebenerdig erreichbar sein.

Die Verbesserung der Radverkehrssituation darf nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen. Die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr ist auch zukünftig zu gewährleisten. Vielmehr sollen neue Synergie-Effekte den öffentlichen Raum zum Vorteil aller, mit Vorrang auf öffentlichen Verkehr, Radverkehr und Barrierefreiheit, positiv beeinflussen.

**Ortsspezifische Auflagen und Besonderheiten**

Als Flächengemeinde wird es vorrangig darauf ankommen, die zwischenörtlichen Verbindungen zu sichern und auszubauen und Konfliktpunkte zu minimieren. In den Ortslagen ist platzbedingt die fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs häufig das Mittel der Wahl. Daher wird zukünftig im Sinn der Flächengerechtigkeit das Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten im Vordergrund stehen – der Radverkehr muss gleichberechtigt sein!

Bei der Erstellung des Radverkehrsnetzes ist die Topografie zu berücksichtigen. Steigungen sollen aufgrund des Komforts für die Radfahrenden nach Möglichkeit vermieden werden.

## 5 Das Radverkehrsnetz

Das Radnetz wurde gemeinsam mit der Nachbargemeinde Pattensen entwickelt, da die Routen zwischen den Ortsteilen fortgeführt werden und von Springe aus die weiterführende Anbindung an Hannover bilden.

### 5.1 Netzbildung

Ein Radverkehrsnetz soll im Alltags- wie im Freizeitverkehr die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs verbinden. Es soll...

- die wichtigsten innerörtlichen Ziele,
- die Ortschaften untereinander und
- die Ortschaften mit den Kernorten, den Geschäftsbereichen und den weiterführenden Schulen, S-Bahnhaltepunkten, ZOB-Haltestellen und den Arbeitsstätten verbinden,
- zusammenhängend und
- die Anbindung an die Radverkehrsnetze / -routen der Nachbarkommunen sicherstellen sowie
- (potentiellen) Nutzern bekannt sein.

Die Netzbildung ist auch für die Umsetzung wirksamer Radverkehrsmaßnahmen von Bedeutung. Vorrangig sollten die Radverkehrsanlagen im Hauptradroutennetz ausgebaut werden. Empfehlenswert ist hierzu auch eine routenbezogene Vorgehensweise.

Das Radverkehrsnetz sichert die Erreichbarkeit der wichtigen innerörtlichen Quellen und Ziele ebenso wie die gemeindeübergreifenden Verbindungen. Es unterscheidet sich in Haupt-, Neben- und Ergänzungs-/Freizeitrouten. Die Hauptlast des innerörtlichen Radverkehrs soll auf diesen Routen sicher, schnell und komfortabel abgewickelt werden. Das Radverkehrsnetz wurde mit Netzen der anderen Verkehrsarten überlagert (bspw. ÖPNV, Kfz-Verkehr), um Schnittpunkte und Konfliktpunkte zu lokalisieren.

Bei der Konzeption eines Radverkehrsnetzes sind folgende weitere Anforderungen zu berücksichtigen:

#### Sicherheit

Die Anforderungen an die Sicherheit des Radverkehrsnetzes beinhalten die objektive und subjektive Verkehrssicherheit sowie die soziale Sicherheit

(bspw. Nachtsicherheit). Die Gefahr von Unfällen und Sicherheitsrisiken bzw. von Bedrohungen oder Übergriffen soll objektiv gering sein und von den Radfahrenden subjektiv auch so empfunden werden. Nicht nur Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, sondern auch mit dem Fußverkehr sind zu berücksichtigen. Bezogen auf die soziale Sicherheit ist auf eine „Belebtheit“ (angewohnte Bereiche, Kfz- oder auch Radaufkommen usw.) auch und gerade entlang der Hauptrouten zu achten.

### **Direktheit / Zügigkeit**

Die Alltagsrouten sollen möglichst direkt – d.h. mit nur geringen Umwegen und Zeitverlusten – und zügig befahrbar sein. Mögliche Zeitverluste aufgrund von umwegiger Führung lassen sich nur bei einer hohen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit und einer geringen Zahl von Fahrtunterbrechungen (bspw. an Lichtsignalanlagen) kompensieren.

Das Radverkehrsnetz sollte bspw. so ausgebaut werden, dass es auch für Schnellfahrer und für die Benutzung von E-Bikes ausgelegt ist. Erhöhte Fahrgeschwindigkeiten erfordern bspw. breitere Radverkehrsanlagen, weite Kurvenradien und einen rutschfesten Fahrbahnbelag.

### **Komfort**

Entscheidend für die Attraktivität eines Radverkehrsnetzes ist ein möglichst konfliktfreies, verkehrssicheres Fahren auf lärmarmen Wegen. Von vorrangiger Bedeutung sind ausreichende Breiten der Verkehrsflächen, ein ebener Fahrbahnbelag und wenig Konfliktpunkte. Ein kommunikatives und entspanntes Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist wünschenswert.

### **Verlässlichkeit**

Um den Radverkehr dauerhaft zu stärken, sollen die Radrouten verlässlich zu jeder Jahreszeit befahrbar sein. Dazu gehören die regelmäßige Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsanlagen. Zu jeder Witterung sollen die Netzbestandteile sicher befahrbar sein. Im Zweifel ist ein verringertes „Winterradnetz“ zu entwickeln, welches die wichtigsten Routen festlegt, die zeitgleich mit dem Kfz-Netz und oberster Priorität vom Winterdienst bearbeitet werden. Hierzu sollten alle Hauptradrouten zählen.

Vorrangig soll ein Hauptroutennetz für den Radverkehr entwickelt werden, das mindestens StVO-konform bzw. den Anforderungen der ERA 2010 entsprechend ausgebaut wird.

Einheitliche Standards, Markierungen und Wegweisung, die für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar und verstehbar sind, sind einzuführen.

Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem Wohlfühlen auf dem Rad führen und die Sicherheit für den Radverkehr in der Stadt Springe erhöhen. Neben der objektiven Sicherheit soll auch ein möglichst hohes subjektives Sicherheitsgefühl durch geeignete Maßnahmen erzeugt werden. Dazu gehören auch eine kontinuierliche Aufklärung sowie Informationen und Appelle. Das Fahrradklima bzw. die Fahrradkultur kann dadurch in den beiden Kommunen weiter deutlich verbessert werden.

Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind sichere und überdachte Radabstellanlagen (Anlehnbügel, zumindest teilweise in abschließbaren Fahrradkäfigen oder -boxen) in ausreichender Anzahl notwendig. Auch wohnortbezogen sollten überdachte Abstellanlagen ebenerdig zugänglich sein.

Die Elektromobilität im Radverkehr soll unterstützt werden. E-Bikes erfordern zügige Radverkehrsverbindungen und störungsfreie Wege. Lademöglichkeiten sind demgegenüber eher am Arbeitsplatz bzw. Zuhause notwendig und nicht Aufgabe der Kommune mit Ausnahme an einigen wichtigen touristischen Zielen.

### **Ortsspezifische Anforderungen und Besonderheiten**

Der Kernort Springe befindet sich in einer Randlage, was die Erreichbarkeit aus den Ortsteilen etwas erschwert. Die betrifft auch die besondere Bedeutung der Anbindung an die S-Bahnhaltepunkte.

### **Radverkehrsnetz verbindlich festlegen**

Das vorgeschlagene Radnetz ist im weiteren Verlauf weiter abzustimmen und zu beschließen, damit es im Zuge weiterer Planungen der unterschiedlichen Baulastträger (verbindliche) Beachtung findet. Das Radroutennetz soll möglichst auch bei einer Fortschreibung der Flächennutzungspläne der Kommunen berücksichtigt und allen relevanten Baulastträgern zur Kenntnis übermittelt werden.

## 5.2 Radverkehrsnetz

Das erarbeitete Netzkonzept für die Stadt Springe und Stadt Pattensen enthält klar hierarchisierte Wegeverbindungen:

- **Hauptrouuten** sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken und miteinander verbinden. Sie verbinden auch die Ortsteile untereinander.
- **Nebenrouuten** bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouuten mit Schwerpunkt auf Komfort sowie nachgeordnet wichtige Routen bspw. zwischen den Ortsteilen.
- **Ergänzungs- /Freizeitrouuten** umfassen wichtige kleinräumige, ortsteilbezogene Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptrouutenetz. Die Ergänzungsrouten beziehen sich u.U. auch auf das touristisch relevante Radverkehrsnetz.

Wesentliche Bestandteile des dargestellten Routennetzes sind auch die **Radschulwege**, die einer besonderen Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Die wichtigen Schulwege sind Teil des Haupt- oder zumindest des Nebenrouutenetzes.

Das Radverkehrsnetz, welches in den Abb. 5.1 und Abb. 5.2 für beide Stadtgebiete dargestellt ist, bietet die erforderliche Direktheit und eine hohe Netzdichte. In den Abb. 5.3 und Abb. 5.4 sind zudem das Stadtgebiet Springe mit den einzelnen Ortsteilen dargestellt sowie der Kernort im Detail. Der Ausbau von Radrouuten soll auf Basis dieses Netzes erfolgen. Das Radverkehrsnetz „lebt“ und ist an zukünftige Entwicklungen (bspw. neue Baugebiete, S-Bahnhaltepunkt Deisterpforte usw.) und Anforderungen in der Gemeinde anzupassen. Es ist daher regelmäßig zu überprüfen und fortzuschreiben.

Das Routennetz zeigt u.a. auch Alternativen für die Führung des Radverkehrs. Zwischen vielen Ortsteilen bestehen Radverkehrsverbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen und z.T. ergänzend auch auf überwiegend gut ausgebauten straßenunabhängigen Wegen (bspw. Wirtschaftswegen usw.) bzw. verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Straßen. Zwischen einigen Ortsteilen fehlen jedoch durchgehende, gut ausgebaute, straßenbegleitende Radverkehrsanlagen bzw. sind in Planung.

Das Radverkehrsnetz enthält folgende Hauptrouten:

*Hauptrouten entlang von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen und verkehrswichtigen Straßen*

- B 217 KP Völksen – Eichenweg (Steinkrug),
- B 217 Hachmühlen – Deisterstraße (Altenhagen I),
- L 390 Bredenbeck – Steinkrug,
- L 402 Benningsen – Hüpede – Göttinger Straße (Pattensen),
- L 421 Bad Münder – Dahle,
- L 422 KP L 422 / L 402 (Hüpede) – Gestorf – Eldagsen KP L 422 / L 461,
- L 460 Steinkrug – Benningsen – Gestorf,
- L 460 Gestorf – Schulenburg,
- L 461 Springe – Eldagsen – KP L 461 / K 205 / K 204 (Alferde),
- K 208 Eldagsen (L 422 – Am Wöhlbach)
- K 205 + K 204 (+ K 505) Alferde – Hallerburg,
- K 205 Holtensen (K 208 - Am Thie)
- K 206 Alferde – Boitzum,
- K 207 (+ K 502) Boitzum – Wittenburg,
- K 212 KP K 216 / K 212 – Alvesrode – KP K 212 / K 216,
- K 213 Alvesrode – KP L 461 / K 213,
- K 214 KP B 217 / K 214 (Völksen) – L 461 (Eldagsen),
- K 215 Mittelrode (Eichweg – KP K 214 / K 215),
- K 216 KP B 217 / K 216 (Springe) – Völksen – Gestorf,
- K 227 (+ L 389) (KP L 460 / K 227 – KP L 389 (K 226) Benningsen – Lüdersen (– Hiddestorf)

*Hauptrouten auf Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen (ohne Bundes-Landes- und Kreisstraßen)*

- Alferde Alte Dorfstraße (K 205 – L 461)
- Boitzum Am Thie (K 206 – K 205)
- Völksen Alte Töpferstr. – Alvesroder Str. (K 214 – K 216)
- Völksen Südfeldstr. (K 216 – K 214)

*Hauptrouten auf verkehrsarmen Straßen und Wirtschaftswegen außerhalb der Kernstadt Springe*

- Weg entlang B 217 (Springe-Süd L 461 – Ortseingang Altenhagen I / Deisterstr.),

- Ostverlängerung Oppelner Str. (Springe-Ost Wertstoffhof – Alvesrode Vor der Höhe (Im Reite – K 213)
- Ortsdurchfahrt Dahle (Hamelner Str. – L 421 westlich der Bahnbrücke)
- Weg parallel zur Völkseiner Str. und B 217 (Springe-Ost Osttangente – K 216)
- Lüdersen Bergdorfstr. – Linderter Weg (K 227 – Gemeindegrenze, Richtung Linderte)
- Steinkrug Lindenallee – Eichenweg – Anschluss an Radweg parallel zur B 217 (L 390 – B217) (auf Gebiet der Gemeinde Wennigsen)
- Bennigsen Am Bahnhof (L 460 – K 227)
- Bennigsen Gleiwitzer Str. und Süd-Verlängerung (L 460 – K 216)
- Bennigsen Medefelder Str. und West-Verlängerung (L 460 – Süd-Verlängerung der Gleiwitzer Str.),
- Völkse Spielburg und Ost-Verlängerung (K 214 – Süd-Verlängerung der Gleiwitzer Str.),
- Mittelrode Eichenweg und Nord- bzw. Nordost-Verlängerung (K 215 – K 216),
- Eldagsen/Holtensen Am Wöhlbach – Kirchhofstr. – Holtenser Kirchweg – Kirchweg (K 208 – Dorfstr.)

#### *Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen Kernstadt Springe:*

- Auf dem Burghof – Burgstr. – Fünfhausenstr. – Jägerallee (L 461 bis Leipziger Str.)
- Bernauer Str. – Berliner Str. – Ellernstr. (Am Kalkwerk – Zum Oberntor),
- Am Kalkwerk – Industriestr. (Bernauer Str. – Bahnhof),
- Bürgermeister-Peters-Str. (Fünfhausenstr. – Bahnhofstr.),
- Bahnhofstr. (Bgm.-Peters-Str. – Völkseiner Str.
- Völkseiner Str. (Bahnhofstr. – KVP Osttangente),
- Zum Oberntor – Hamelner Str. (Mühlenweg – L 421).

#### *Haupttrouten auf verkehrsarmen Straßen in der Kernstadt Springe*

- Adolf-Reichwein-Str. (Hamannsbruch – Am Kalkwerk),
- Leipziger Str. (Jägerallee – IGS – Verbindung zur Adolf-Reichwein.Str.),
- Grasweg (Friedrichstr. – Völkseiner Str.),
- Harmsmühlenstr. (Völkseiner Str. – Hallenbad),

- Auf dem Bruche (L 461 Eldagser Str. – Harmsmühlenstr.),
- Rosenstr. – Friedrichstr. (Ellernstr. – Osttangente)
- Osttangente. (Friedrichstr. – Völkenser Str.)
- Zum Niederntor – Am Markt – Zum Oberntor,
- Privatweg westlich des Telemannweges (Hamelner Str. – Weg entlang B 217),
- Händelweg/Weg entlang Haller (Tivolistr. – über Schließung der Netzlücke Anbindung an die Hamelner Str., als Alternative zur Hamelner Str. zwischen Tivolistr. und Dahle für den Fall, dass die Netzlücke geschlossen wird),
- Im Reite (Harmsmühlenstr. – Oppelner Str.),
- Oppelner Str. (Im Reite – Wertstoffhof)
- Tivolistr. (Hamelner Str. – Weg entlang Haller),
- In der Worth (Tivolistr. – Auf dem Burghof)

Mit diesem Haupttroutennetz können alle Gemeindeteile und alle wichtigen Quellen und Ziele der Gemeinde erreicht werden. Auch die S-Bahn-Stationen und Schulen sind durch das Netz gut angebunden. Die Anbindung an die Nachbarkommunen ist ebenfalls gesichert (vgl. Abb. 5.1 und Abb. 5.3).

Gut ausgebaute straßenunabhängige Wegeverbindungen bieten die Vorteile einer verkehrssicheren Führung abseits vom Kfz-Verkehr und weniger Belastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Die soziale Sicherheit und insbesondere die Nachtsicherheit ist aufgrund mangelnder Belebtheit auf diesen Verbindungen demgegenüber häufig eingeschränkt. Auch im Zuge von Haupttrouten auf Wirtschaftswegen ist auf eine direkte und umwegfreie Führung zu achten und auf gut befahrbare Fahrbahnbeläge, die auch für Reinigungs- und Winterdienste geeignet sind.

Radhaupttrouten auf Wirtschaftswegen bzw. verkehrsarmen Straßen werden zwischen den Ortsteilen Springe und Alvesrode, Springe und Altenhagen I, Bennigsen und Völksen, Bennigsen und Mittelrode, Eldagsen und Holtensen und abschnittsweise im Zuge der Regionsrouten vorgeschlagen. Diese sind hinsichtlich Streckenführung, Sicherheit, Attraktivität und wegen des Fahrbahnbelags aufzuwerten und bieten sich nach den Sanierungsmaßnahmen als ruhige Alternative zur Führung entlang des klassifizierten Straßennetzes an.

Keine direkten, durchgängig gut befahrbaren straßenunabhängigen Wegebeziehungen bestehen bspw. zwischen Hüpede und Gestorf. Hier sind entweder Umwege in Kauf zu nehmen oder die klassifizierten Straßen zu nutzen, da keine straßenbegleitenden Radwege vorliegen. Die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen ist erforderlich.

Das in Abb. 5.1 und Abb. 5.3 dargestellte Radnetz zeigt den aktuellen Stand des Radverkehrsnetzes, welches im Rahmen der Bürgerbeteiligung (Befragung und Bürgerworkshop), der Verwaltung, dem Straßenbauamt und weiteren wichtigen Organen der Verwaltung abgestimmt wurde. Selbst die entferntesten Ortsteile liegen in weniger als 15 km Entfernung und sind somit sehr gut mit dem Rad zu bewältigen.

Vorrangig wurden die Haupttrouten auf bestehende Mängel überprüft. Die daraus resultierenden Handlungsbedarfe fokussieren sich ebenfalls vorrangig auf die Haupttrouten, da vor allem auf diesen Routen ein zügiges Vorkommen und ein komfortables Befahren möglich sein soll und auch prioritär umgesetzt werden soll. Diese Handlungsbedarfe sind in den Abb. 6.1 bis Abb. 6.3 dargestellt.

Ergänzend zu dem erläuterten Radverkehrsnetz wird aktuell eine Diskussion um die Erneuerung der Springer Innenstadt geführt. Das Konzept REACT / Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“ macht für die Innenstadt in Springe konkrete Verbesserungsvorschläge, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auch werden im Konzept einige Vorschläge zu der Verbesserung der Radverkehrssituation gemacht. Diese Vorschläge beziehen sich größtenteils auf eine Verbesserung des Stellplatzangebots für Fahrräder, aber auch auf die Befahrbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr.

Die Innenstadt in Springe ist eine der wichtigsten Radachsen in Springe, daher sollte bei einer Umgestaltung ein Bereich freigehalten werden, um Radfahrern das Durchkommen ohne Hindernisse zu ermöglichen.

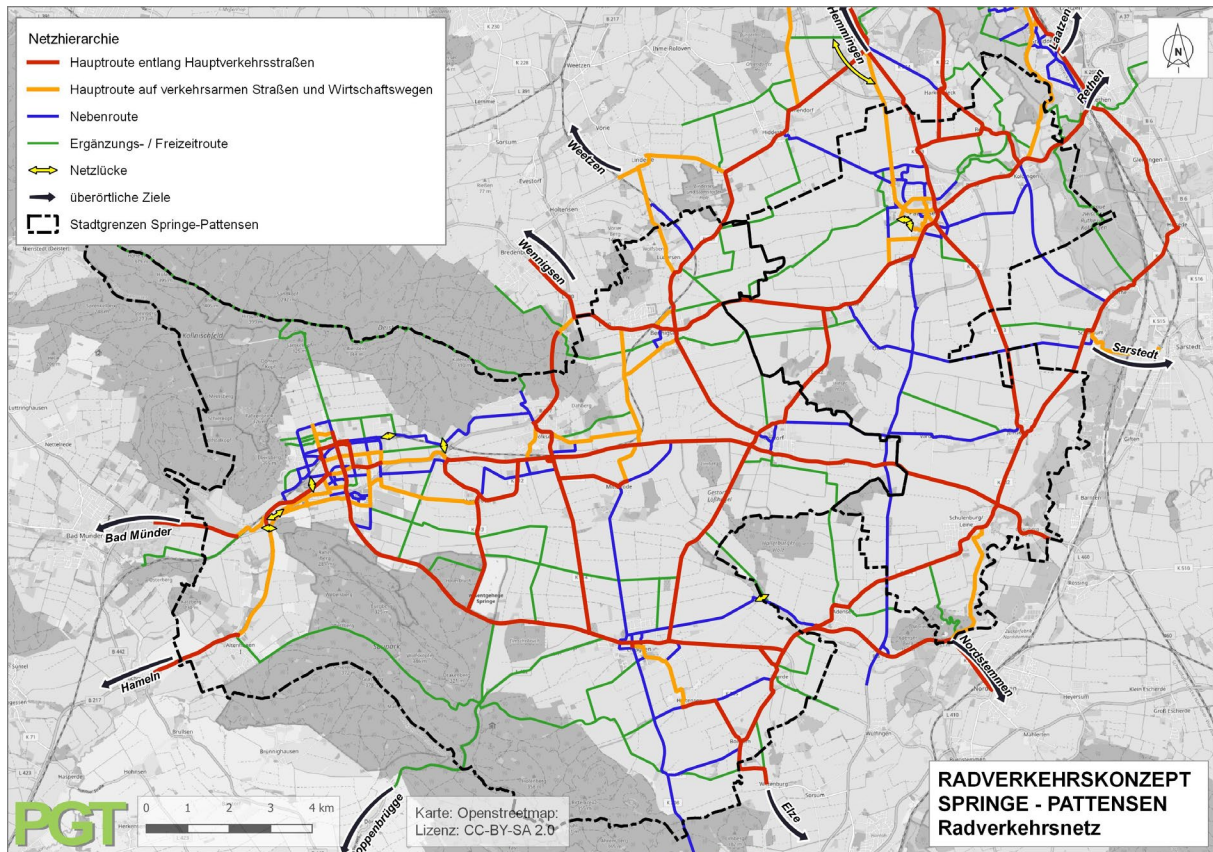


Abb. 5.1 Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Gemeinden Springe und Pattensen  
Gesamt

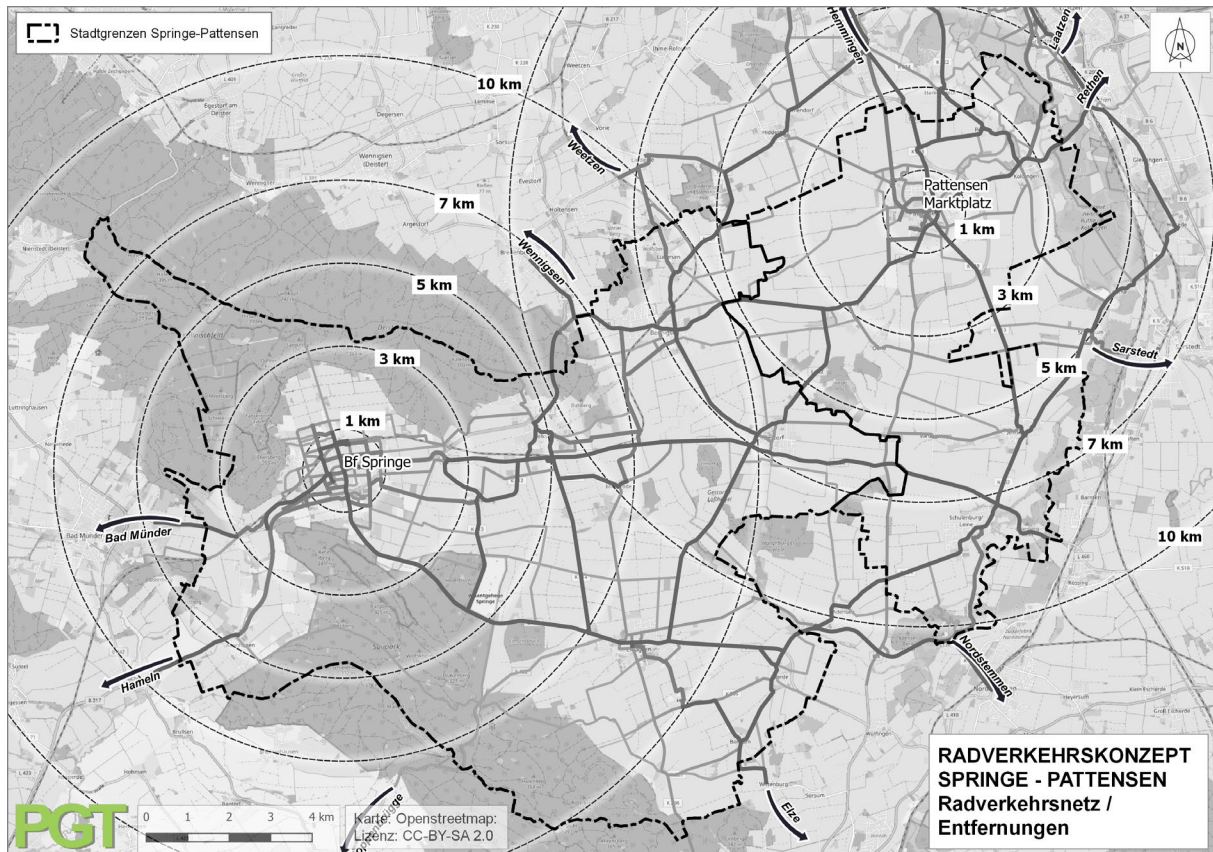


Abb. 5.2 Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Gemeinden Springe und Pattensen mit Entfernungsangaben

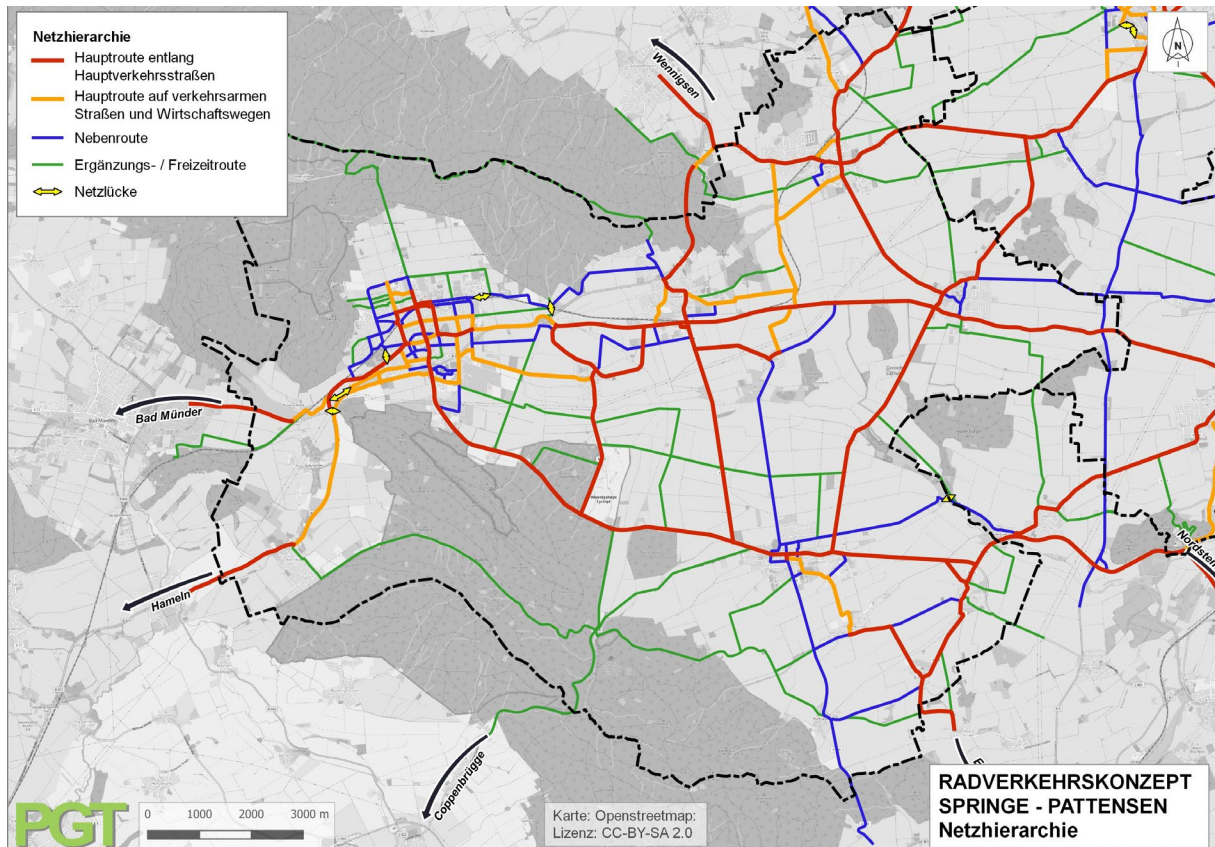


Abb. 5.3 Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Stadt Springe

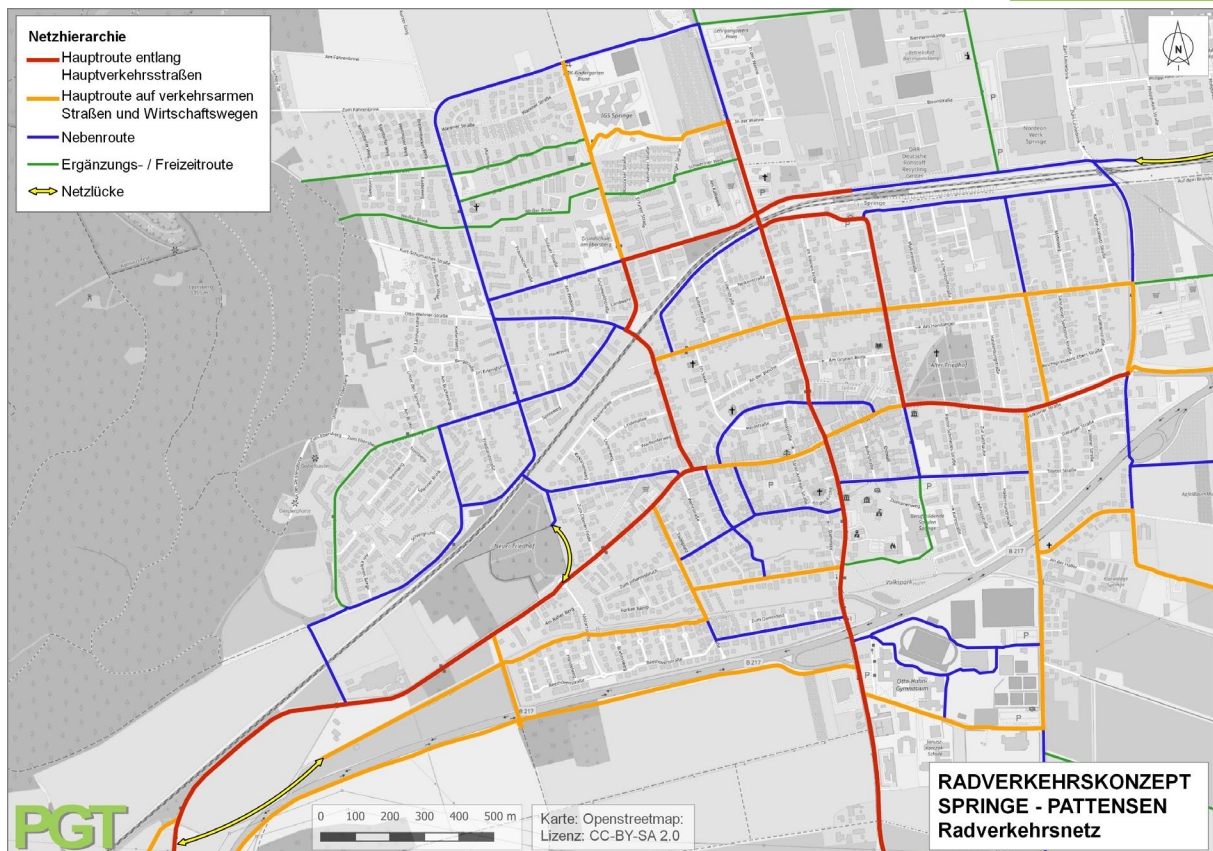


Abb. 5.4 Radverkehrsnetz (Zielnetz) – Kernort Springe

## 6 Handlungserfordernisse

### 6.1 Grundsätzliche Handlungsempfehlungen / Standards

Die Qualität der Radinfrastruktur ist vorrangig im Zuge des Hauptrouthenetzes zu verbessern. Dies betrifft die Behebung von Mängeln im Längsverkehr, an Knotenpunkten und Querungsstellen sowie von sonstigen Konfliktpunkten und baulichen (Sicherheits-)Mängeln. Die Herstellung von zügig befahrbaren Streckenabschnitten ist zu gewährleisten. Die Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Springe soll zeitnah für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar gemacht werden.

Radverkehr auf den Neben- bzw. Ergänzungs-/Freizeitrouten soll nach gleichen Kriterien hergestellt werden, jedoch nicht prioritär. Vorrangig sind hier akute Sicherheitsmängel zu beheben.

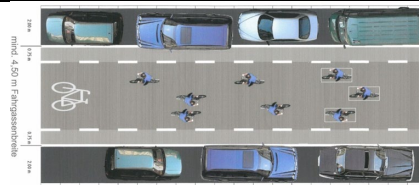
Auf Neben- und Ergänzungsrouten reichen im Regelfall die Mindestmaße an Breiten aus (vgl. Kap. 2). Für Hauptrouten sind insbesondere eine gute Belagsqualität (bspw. Asphalt oder wassergebundene Decken) zur Befahrung auch bei schlechter Witterung sowie eine ausreichende Breite zum Nebeneinanderfahren erforderlich ( $> 2,50$  m).

Die nachfolgende Auflistung zeigt die jeweils wichtigen Standards, die bei zukünftigen Aus- und Umbauvorhaben, insbesondere im Zuge des Radrouthenetzes, angewendet werden sollten. Die Standards ergeben sich z.T. aus den örtlichen Gegebenheiten und den darauf anwendbaren Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrssituation sowie allgemein gültigen Verbesserungen, die den Radverkehr in mehreren Belangen (Komfort, Direktheit der Routenführung usw.) stärken.

<p><b>Wohnstraßen, Tempo-30-Zonen, teilw. Sammelstraßen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs ohne weitere Hilfsmittel, Markierungen möglich usw.</li> </ul>	<p>Das Diagramm zeigt die Querschnittsdimensionen einer fahrbahnintegrierten Radverkehrsführung. Von links nach rechts sind folgende Elemente dargestellt: ein optionaler Gehweg (G), ein Fahrbahnabschnitt (F) mit einer Breite von <math>\geq 4,25</math> m, und ein Hochbord (G) mit einer Breite von <math>\geq 2,50</math> m. Ein Radfahrer ist auf der Fahrbahn im Zentrum positioniert.</p>
---	--

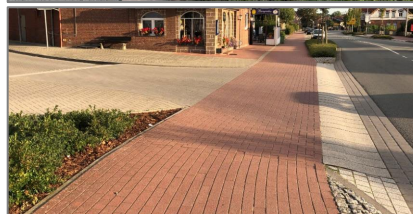
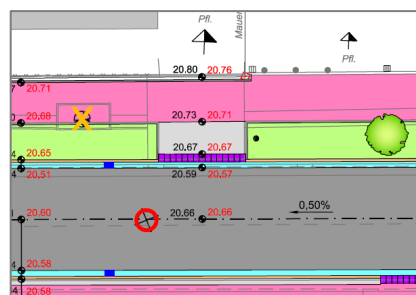
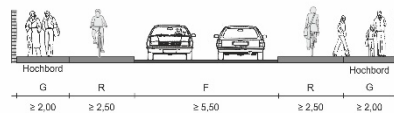
**Fahrradstraßen / Fahrradzonen auf Straßen mit überwiegend Radverkehr**

- fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs, Markierungen usw.
- ggf. Zulassung Kfz-Verkehr bzw. Anlieger frei,
- mind. 4,50 m bei parkenden Autos



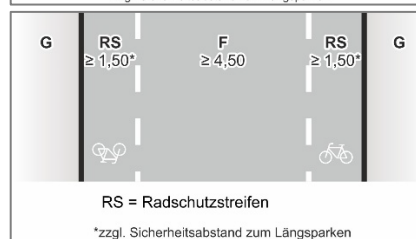
**Radverkehr, bauliche Radwege**

- separate Radwege  $\geq 1,60$  m zzgl. Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
- innerorts kombinierte Geh-/ Radwege nur bei geringem Fuß- oder Radverkehr, mind. 3,10 m breit
- innerorts nur in Ausnahmefällen Zweirichtungsradwege erlauben
- Noppen- bzw. Rippenplatten als barrierefreier Kontraststreifen zur erkennbaren Differenzierung zwischen Geh- und Radweg
- keine Absenkung (auf und ab) der Radwege an Zufahrten
- Durchpflasterung der Einmündungen der Nebenstraßen, von Tempo-30-Zonen bzw. nachrangigen Straßen



**Radverkehr, fahrbahnintegriert auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen**

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



<p><b>Radverkehrsinfrastruktur an Knotenpunkten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– möglichst direktes Linksabbiegen, falls nicht möglich dann indirektes Linksabbiegen</li> <li>– vorgezogene Aufstellbereiche an Knotenpunkten</li> <li>– enganliegende Furtmarkierungen an Kreuzungen</li> <li>– Furtmarkierung nur an wichtigen Einmündungen in der Signalfarbe „Rot“</li> <li>– separate Fahrradampeln / Vorlauf für Radfahrer</li> </ul>	
<p><b>Radverkehr allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– konsequente Querungsstellen-sicherung</li> <li>– Einsatz von Dunkel-Dunkel-Ampeln, die nur auf Anforderung „aufwachen“</li> <li>– bauliche Sicherung der Übergänge außerorts – innerorts für den Radverkehr (bspw. durch Mittelinsel)</li> </ul>	
<p><b>Führung auf Wirtschaftswegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mindest- und angestrebte Breite: 3 m, aber komfortabel befahrbar</li> <li>– ggf. Ausweichstellen für Begegnungsfall landwirtschaftl. Fz / Rad in ca. 300 m Abstand</li> <li>– Mindestlänge Ausweichstelle ca. 20 m</li> <li>– Unterhaltsregelung und Benutzungsrecht klären</li> </ul>	
<p><b>Radparken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– öffentliche Stellplätze für Räder (ggf. überdacht) in Geschäftslagen und an wichtigen Bushaltestellen</li> </ul>	

<p><b>Fahrbahnbelag neuer Radwege</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wege in Asphalt herstellen, um eine schnelle Befahrbarkeit zu gewährleisten</li> <li>– ggf. einen gleichwertigen Oberflächenbelag mittels Pflaster- oder Betonstein herstellen</li> <li>– Fahrbahnbelag eben und angenehm befahrbar herstellen</li> </ul>	
<p><b>Beleuchtung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beleuchtung sollte innerorts an allen Routenverläufen hergestellt werden</li> <li>– ggf. kann außerorts an Haupttruten entlang von klass. Straßen Beleuchtung installiert werden</li> <li>– ggf. kann außerorts an Haupttruten auf verkehrsarmen Straßen bzw. Wirtschaftswegen Beleuchtung auf Bedarf installiert werden, die nur aufleuchten, wenn jemand in der Nähe ist</li> </ul>	
<p><b>Wegweisung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eine flächendeckende und lückenlose Wegweisung mindestens im Zuge der Haupttruten sollte hergestellt werden</li> <li>– es sollten wichtige (überregionale) Ziele ausgeschildert werden</li> <li>– zu prüfen ist, an welchen Punkten Ziel- oder Pfeilwegweiser infrage kommen</li> </ul>	

Tab. 6.1 Handlungsfelder und Standards

## 6.2 Handlungserfordernisse im Routenverlauf

Die Abb. 6.1 und Abb. 6.2 zeigen die wesentlichen Handlungserfordernisse, die sich aus den Gründen der Verkehrssicherheit und des Radkomforts ergeben. Vorrangig wird hierbei das Haupttrutenetz überprüft. Deutlich wird, dass:

- vielfach vorhandene Routen qualitativ wesentlich optimiert werden müssen,
- punktuelle Maßnahmen, insbesondere an Verkehrsknoten und in deren Zuläufen bzw. in Fortsetzung der Streckenführung, erforderlich sind,
- einzelne Netzlücken konzeptionell überprüft werden müssen, um sinnvolle Alternativrouten bzw. Lückenschlüsse herzustellen sowie
- die klassifizierten Straßen insgesamt in Bezug auf die Radverkehrssituation optimiert werden müssen.

Konkret bedeutet dies:

- Neu-/Ausbau von Radwegen auf Haupttrouten außerorts an klassifizierten Straßen,
- Senkung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h auf klassifizierten Straßen als Übergangslösung bis zum Neu-/Ausbau von Radwegen sowie auf klassifizierten Straßen mit einem Verkehrsaufkommen > 2.000 Kfz / 24 h (vgl. Abb. 3.8) auf Nebenrouten,
- Maßnahmen zur Sicherung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten auf Haupttrouten. Sind keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen möglich, dann ist der Radverkehr mit anderen Maßnahmen zu sichern (bspw. Schutzstreifen, Fahrradpiktogramme, Geschwindigkeitsreduzierung usw.),
- Sicherung des Übergangs von außerorts Zweirichtungsradwegen auf eine innerorts richtungsgetrennte Führung an den Ortseingängen,
- Querungshilfen im Haupttroutenverlauf über klassifizierte Straßen,
- Radverkehrsgerechte Führung an Knotenpunkten gem. ERA (separate Rad-LSA mit Vorlaufzeit, Aufstellflächen, usw.),
- Durchgehend enganliegende, roteingefärbte Furtmarkierungen gem. ERA,
- Sicherung der Kreuzungen von Radhaupttrouten und klassifizierten Straßen gem. ERA,
- Ausbau der Radhauptwegerouten auf Wirtschaftswegen (Belagssanierung, Unterhaltung, ggf. Beleuchtung usw.),
- eigene Radverkehrswegweisung,
- Fahrradabstellanlagen erweitern (z.T. in Planung),
- Task-Force-Rad / Öffentlichkeit beteiligen,
- finanzielle Fördermöglichkeiten prüfen (Stadt und Land, GVFG usw.).

**Stadt Springe****Außerorts****Schwerpunkte zwischenörtliche Verbindungen Stadt Springe:***Neubau von Radwegen zwischen:*

- Eldagsen und Völksen – K 214 (südl. Ortseingang Völksen – L 461) (bereits in Planung),
- Eldagsen und Alferde – L 461 (östl. Ortseingang Eldagsen – KP K 204 / K 205) (Bürgeradweg in Planung),
- Bennigsen und Hüpede – L 402 (östl. Ortseingang Bennigsen – westl. Ortseingang Hüpede),
- Bennigsen und Hüpede – L 402 (östl. Ortseingang Bennigsen – Am neuen Redenhof (Stadtgrenze Spr. / Pat.)) (Abstimmung mit Stadt Pattensen erforderlich),
- Lüdersen und Hiddestorf / Ohlendorf – K 227 (östl. Ortseingang Lüdersen – Stadtgrenze Spr. / Hem.) (und weiter bis nach Hiddestorf) (Abstimmung mit Stadt Hemmingen erforderlich),
- Mittelrode und Völksen – K 215 (westl. Ortseingang Mittelrode – K 214),
- Gestorf und Schulenburg (Leine) – L 460 (östl. Ortseingang Gestorf - Stadtgrenze Spr. / Pat.) (Abstimmung mit Stadt Pattensen erforderlich).

*Neubau von Radwegen (2. Priorität) zwischen:*

- Gestorf und Eldagsen – L 422 (südl. Ortseingang Gestorf – nordöstl. Ortseingang Eldagsen),
- Gestorf und Hüpede – L 422 (nördl. Ortseingang Gestorf – L 402).

*Ausbau / Sanierung von Radhaupttrouten auf Wirtschaftswegen:*

- Alvesrode und Springe – Wirtschaftsweg (Wertstoffhof Springe – Kaiserallee),
- Bennigsen und Völksen – Wirtschaftswege (Medefelder Str. – Spielburg),
- Lüdersen und S-Bahnhaltepunkt Holtensen/Linderte – Wirtschaftsweg (Stadtgrenze Spr. / Ron. – Bahnschienenbrücke) (Abstimmung mit Stadt Ronnenberg erforderlich),
- Eldagsen und Holtensen – Wirtschaftsweg (Holtenser Kirchweg – Kirchweg),
- Mittelrode – Wirtschaftsweg (Verlängerung Eichenweg – K 216),
- Wirtschaftsweg (K 216 – Gabelung Wirtschaftswege nördl. der Gleise),
- Wirtschaftsweg (Kläranlage Eldagsen – Haller-Brücke).

*Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit:*

- Bennigsen und Lüdersen (K 227) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 50.

*Punktuelle Maßnahmen:*

- Knotenpunkt L 421 / Hamelner Str. – Mittelinsel zur Querungssicherung aus Altenhagen I in Richtung Dahle/Springe,
- Knotenpunkt B 217 / L 421 – Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt (queren der Radfahrer vom Weg östl. der B 217 auf den Radweg entlang der L 421 ermöglichen),
- Knotenpunkt L 461 / Am Pflingstanger – Mittelinsel zur Querungssicherung aus Altenhagen I in Richtung Dahle/Springe,
- Knotenpunkt K 216 / Südfeldstraße – Verbesserung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt,
- Bahnunterführung zwischen Bennigsen und Lüdersen – Aufhebung der Benutzungspflicht für den Zweirichtungs Geh-/Radweg im Bereich der Bahnunterführung.

**Kernort Springe***Streckenbezogene Maßnahmen:*

- Bahnhofstr. – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30, Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Bürgermeister-Peters-Str. – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30, Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen, in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Jägerallee (Leipziger Str. – Industriestr. / ggf. Bürgermeister-Peters-Str.) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Ostseite, Fahrtrichtung bergauf), in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen (Verbesserung der Anbindung an das Schulzentrum Nord),
- Industriestr. (Jägerallee – nördl. Radabstellanlage Bhf.) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Südseite, Fahrtrichtung bergauf), in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen (Verbesserung der Radanbindung an den Bahnhof),
- Am Kalkwerk (Jägerallee – Adolf-Reichweit-Str.) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Südseite, Fahrtrichtung bergauf), in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen (Verbesserung der Radanbindung an den Bahnhof),

- Am Kalkwerk (Jägerallee – Adolf-Reichweit-Str.) –zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Bernauer Str. (Am Kalkwerk – Ellernstr.) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Südseite, Fahrtrichtung bergauf), in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen (Verbesserung der Radanbindung an den Bahnhof),
- Bernauer Str. (Am Kalkwerk – Ellernstr.) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Ellernstr. (Zum Oberntor – Bernauer Str.) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Ostseite), in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Ellernstr. (Zum Oberntor – Bernauer Str.) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Fünfhausenstr. (Bürgermeister-Peters-Str. – Friedrichstr.) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Fünfhausenstr. (Bürgermeister-Peters-Str. – Zum Niederntor) – Markierung von Fahrradpiktogrammen (entsprechend der fahrbahnintegrierten Radverkehrsführung),
- Burgstr. (Zum Niederntor – Schulstr.) – Markierung von Fahrradpiktogrammen (entsprechend der fahrbahnintegrierten Radverkehrsführung),
- Burgstr. (Schulstr. – Echternstr.) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Westseite) (Anbindung Schulzentrum-Süd verbessern),
- Auf dem Burghof, (Echternstr. – In der Worth) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Westseite) (Schulzentrum-Süd verbessern),
- Völkseiner Str. (Pastor-Schmedes-Weg – Bahnhofstr.) – Fortführung des einseitigen Radschutzstreifens auf der Nordseite, Anpassung der Fahrbahnmarkierungen,
- Völkseiner Str. (Osttangente – Bahnhofstr.) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Innenstadt Springe (Zum Niederntor, Am Markt, Zum Oberntor) (Echternstr. – Bahnhofstr.) – Konzept zur eindeutigen Radverkehrsführung in Ost-West-Richtung durch die Innenstadt Springe erstellen, mit ggf. separater Fahrgasse für den Radverkehr in Mittel- oder Randlage des Straßenraums, Freiräumen von Hindernissen, usw., Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen prüfen (mind. „Rad frei“ für den gesamten Bereich),

- Hamelner Str. (Ellernstr. – Dahle) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Südseite) (Hauptroute aus Richtung Bad Münde), in Gegenrichtung ggf. Gehweg / Rad frei prüfen,
- Hamelner Str. (Ellernstr. – Dahle) – Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h,
- In der Worth – Ausweisung und Gestaltung als Fahrradstraße (Anlieger frei),
- Auf dem Bruche (Eldagser Str. – Harmsmühlenstr.) – Ausweisung als Fahrradstraße prüfen (Verbesserung der Anbindung an das Schulzentrum Süd und Hallenbad),
- Harmsmühlenstr. (Völkseiner Str. – Auf dem Bruche) – Markierung von Fahrradpiktogrammen (Verbesserung der Anbindung an das Schulzentrum Nord),
- Harmsmühlenstr. (Völkseiner Str. – Auf dem Bruche) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 (Verbesserung der Anbindung an das Schulzentrum Nord),
- Netzlücke schließen (westl. Brücke über B 217 – straßenbegleitender Geh-/Radweg B 217) – radverkehrsgerechte Wegeanbindung vom Haupttroutenverlauf entlang der B 217 zum Privatweg mit Querung über die B 217,
- Rosenstr. (Fünfhausenstr. – Ellernstr.) – Ausweisung als Fahrradstraße,
- Friedrichstr. (Fünfhausenstr. – Osttangente) – Ausweisung als Fahrradstraße,
- Echternstr. – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Zum Oberntor (Ellernstr. bis Echternstr.) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Netzlücke schließen (Industriestr.; Zum Lausebrink – Hannoverscher Weg) – Bau eines Zweirichtungs Geh-/Radweg,
- Netzlücke schließen (Fortführung Händelweg – Hamelner Str.) – alternativer Haupttroutenverlauf zur Hamelner Str. auf verkehrsarmen Straßen und straßenunabhängigen Wegen prüfen, Haupttroutenverlauf erst nach Netzlückenschluss sinnvoll, weiterführend wäre die Querungssicherung über die Hamelner Str. sicherzustellen,
- Netzlücke schließen (Hamelner Str. – Parkplatz Neuer Friedhof) – Bau eines Zweirichtungs Geh-/Radweg.

**Punktuelle Maßnahmen:**

- Bereich Bahnübergang Fünfhausenstr. mit angrenzenden Knotenpunkten – Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten Industriestr. / Fünfhausenstr., Knotenpunkt Fünfhausenstr. / Tulpenstr. und auf dem Bahnübergang (radverkehrsgerechte Umgestaltung mit enganliegenden und rotmarkierten Furten, aufgeweiteten Radaufstellflächen,
- Knotenpunkt Bernauer Str. / Ellernstr. – Anlage eines Mini-KVP prüfen,
- Knotenpunkt Bahnhofstr. / Völkseiner Str. – Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt (radverkehrsgerechte Umgestaltung mit enganliegenden und rotmarkierten Furten, aufgeweiteten Radaufstellflächen),
- Knotenpunkt Zum Johannisbruch / Mühlenweg (FR Süd, Weg entlang Haller) – radverkehrsgerechte Anpassung des Drängelgitters,
- L 461 (Richtung außerorts, südl. von In der Worth) – Bau einer Mittelinsel als Sicherung des Übergangs zwischen außerorts Zweirichtungsradwegen und innerorts richtungsgetrennter Radverkehrsführung sowie Sicherung des Übergangs zum Schulzentrum / Hallenbad,
- Knotenpunkt Osttangente / Völkseiner Str. – Radverkehrsführung am KVP optimieren (vgl. Verkehrsuntersuchung Büro Zacharias),
- Knotenpunkt Osttangente / Völkseiner Str. – Bau einer Mittelinsel als Sicherung des Übergangs zwischen außerorts Zweirichtungsradwegen und innerorts richtungsgetrennter Radverkehrsführung im östlichen Knotenpunkt-Arm,
- Privatweg (südl. Ende der Brücke über die B 217) – Anpassung des Knotenpunktes (weiter Kurvenradius), bei Anschluss der Routenführung Radweg zum straßenbegleitenden Geh-/Radweg B 217,
- Knotenpunkt Zum Johannisbruch / Mühlenweg – Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt (Anpassung Drängelgitter),

**Ortsteile Springe****Streckenbezogene Maßnahmen:**

- Neue Rodenbeeke (K 212) (westl. Ortseingang – östl. Ortseingang Alvesrode) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Neue Rodenbeeke (K 212) (westl. Ortseingang – östl. Ortseingang Alvesrode) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Zum Saupark (K 213) (südl. Ortseingang Alvesrode – KP K 213 / K 212) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,

- Zum Saupark (K 213) (südl. Ortseingang Alvesrode – KP K 213 / K 212) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Hüpeder Str. (L 402) (östl. Ortseingang – Lüderser Str.) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Hüpeder Str. (L 402) (Lüderser Str. – Gleise) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Hüpeder Str. (L 402) (östl. Ortseingang – Lüderser Str.) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Hüpeder Str. (L 402) (Lüderser Str. – Gleise) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Lüderser Str. (K 227) (L 402. – nördl. Ortseingang) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Lüderser Str. (K 227) (L 402. – nördl. Ortseingang) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Gestorfer Str. (L 460) (L 402 – südl. Ortseingang) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Gestorfer Str. (L 460) (L 402 – südl. Ortseingang) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Medefelder Str. (L 402 – Hinterm Park) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Lange Str. (L 461 / L 422) (östl. Ortseingang – Talstr.) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Südseite), in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Springer Str. (L 461 / L 422) (Talstr. – Hof Janz) – Prüfung Markierung von einseitigen Radschutzstreifen (Südseite), in Gegenrichtung Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Klosterstr. (K 208) (L 422 – KVP Klosterstr. / Hindenburgallee) – Markierung von Fahrradpiktogrammen,
- Klosterstr. (K 208) (L 422 – KVP Klosterstr. / Hindenburgallee) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- Hannoversche Str., Harbergstr. (L 422) (Gestorf) (nördl. Ortseingang – KP L 422 / K 216) – Markierung von Fahrradpiktogrammen in der Ortsdurchfahrt,
- Calenberger Str. (L 460 / K 216) (Gestorf) (östl. Ortseingang – KP L 422 / K 216) – Markierung von Fahrradpiktogrammen in der Ortsdurchfahrt,
- Hiddestorfer Str. (K 227) (nordöstl. Ortseingang – südl. Ortseingang) – Markierung von Fahrradpiktogrammen in der Ortsdurchfahrt,

- Hiddestorfer Str. (K 227) (nordöstl. Ortseingang – südl. Ortseingang) – zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30,
- K227 zwischen Bennigsen und Lüdersen – zul. Höchstgeschwindigkeit 50 auf der gesamten Strecke sowie Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Bereich der Bahnunterführung.

#### *Sanierung von Radwegen:*

- Alte Landstr. (B 217, Ostseite) (Altenhagen I) (Zum Nesselberg – Deisterstr.) – Sanierung und Verbreiterung des Radwegs der Ortsdurchfahrt,
- Südfeldstr. (K 216) (Völksen, im Bereich des Bahnhofs) – Verbreiterung Radweg und Anlage Sicherheitsstreifen empfohlen, Detailplanung unter ggf. Einbeziehung von Teilflächen der P+R-Anlage erforderlich,
- Spielburg (K 214 – Blumenstr.) – Sanierung des Radwegs.

#### *Punktuelle Maßnahmen:*

- Knotenpunkt Lange Straße (L 461) / Hallenburger Straße (K 204/205) (Alferde) – Anlage einer Mittelinsel,
- Knotenpunkt B 217 / Deisterstraße (Altenhagen I) – Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt (Rückbau des freien Rechtsabbiegers, Aufstellflächen für den Radverkehr),
- Ortseinfahrt Bennigsen, Gestorfer Str. (L 460) – Klare Gestaltung der Ortseinfahrt mit Mittelinsel und Fahrbahnmarkierungen am Ortseingang, sobald der Radweg endet,
- Springer Str. (L 461) (Eldagsen) (ca. Höhe Hof Janz) – Bau einer Mittelinsel als Sicherung des Übergangs zwischen außerorts Zweirichtungsradwegen und innerorts richtungsgetrennter Radverkehrsführung,
- Lange Straße (L461) (Eldagsen), Knotenpunkt Im Loffenkamp / Am Pflingstanger – Anlage einer Mittelinsel; abzustimmen mit dem in Planung befindlichen Bürgerradweg,
- Bennigser Str. (L 460) (Gestorf) (Beginn Zweirichtungsradweg Richtung Bennigsen) – Bau einer Mittelinsel als Sicherung des Übergangs zwischen außerorts Zweirichtungsradwegen und innerorts richtungsgetrennter Radverkehrsführung,
- Knotenpunkt K 216 / Südfeldstr. (Völksen) – Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt,
- Neubau Hallerbrücke zwischen Eldagsen und Hallerburg (Abstimmung Grundstücksbesitzer).

### Radabstellanlagen

- Verbesserungen der Erreichbarkeit und der Abstellmöglichkeiten an den S-Bahnhaltepunkten und in den Einkaufsbereichen (Innenstadt, Einkaufszentren, etc.),
- sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen am Schulzentrum Süd und weiteren Schulen.

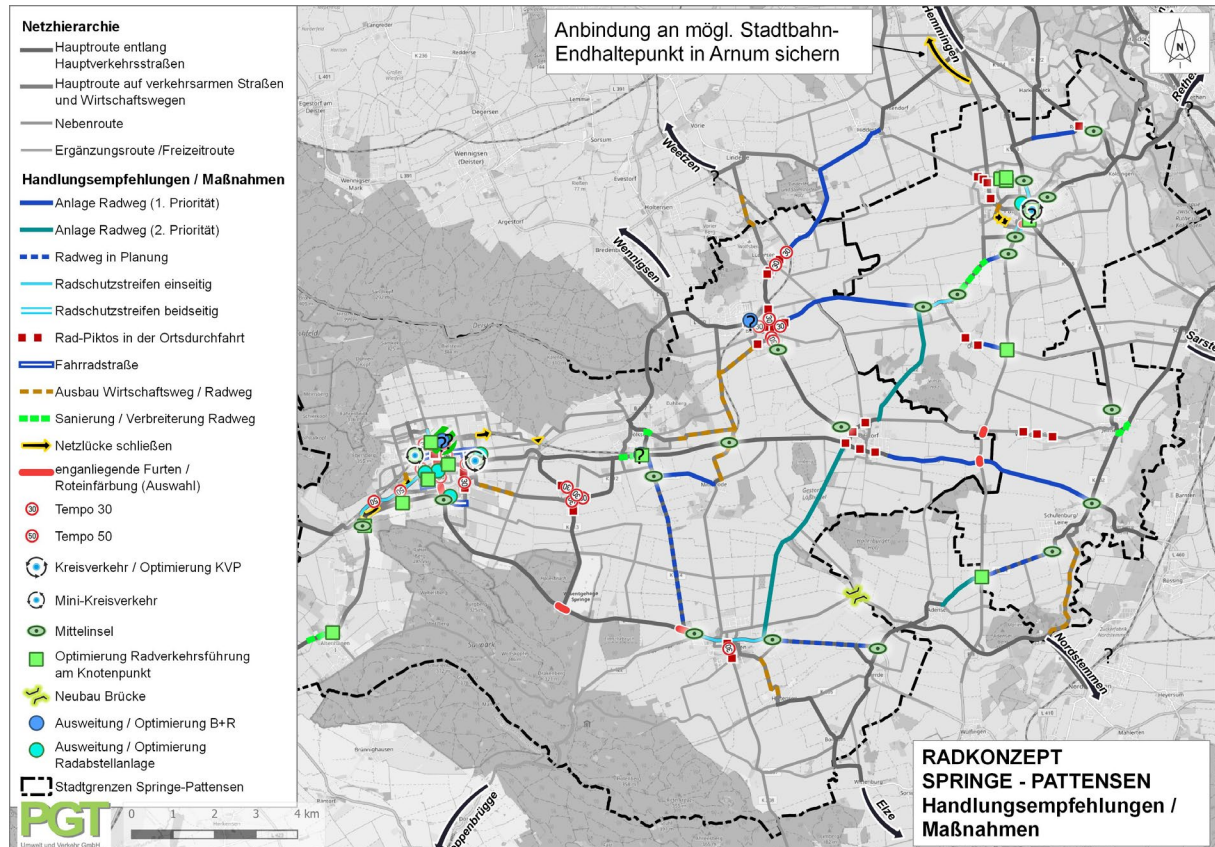


Abb. 6.1 Maßnahmenkonzept – Stadt Springe und Pattensen

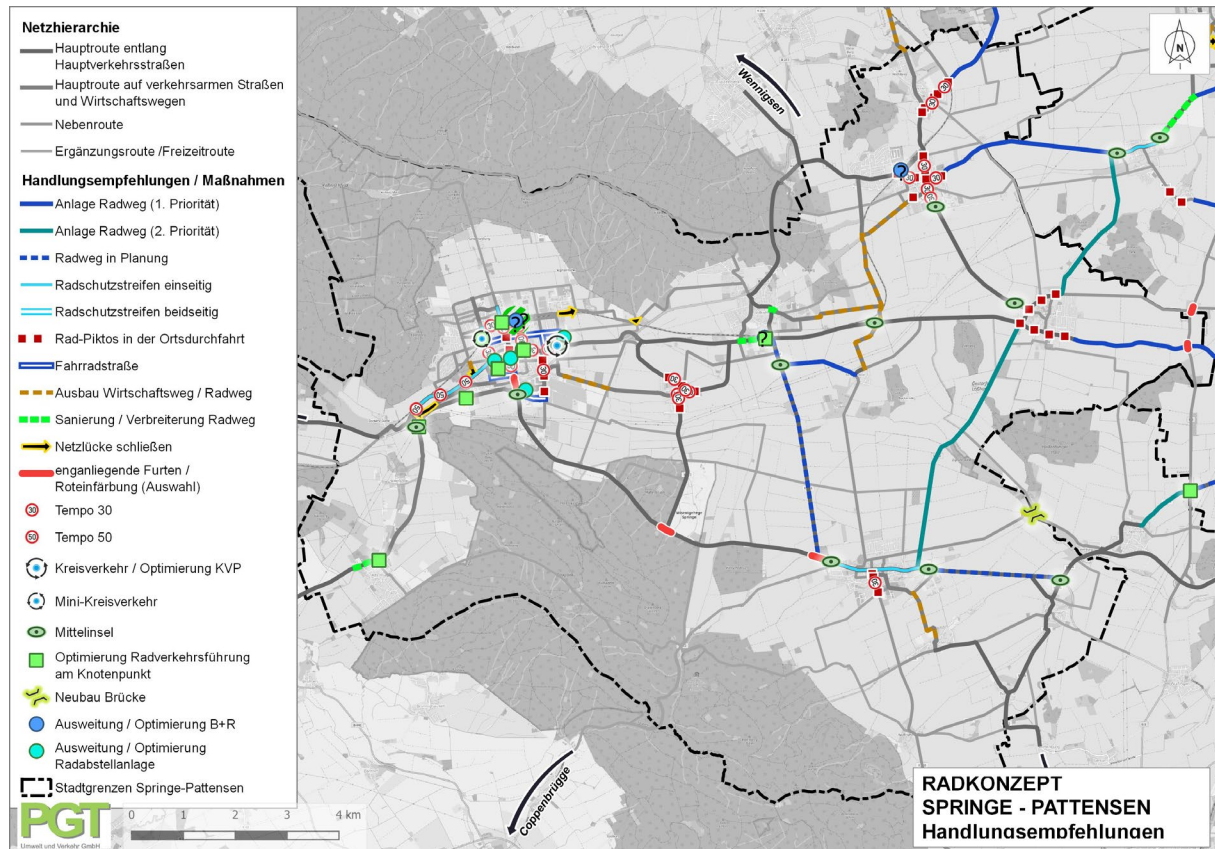


Abb. 6.2 Maßnahmenkonzept – Stadt Springe (gesamtstädtisch)

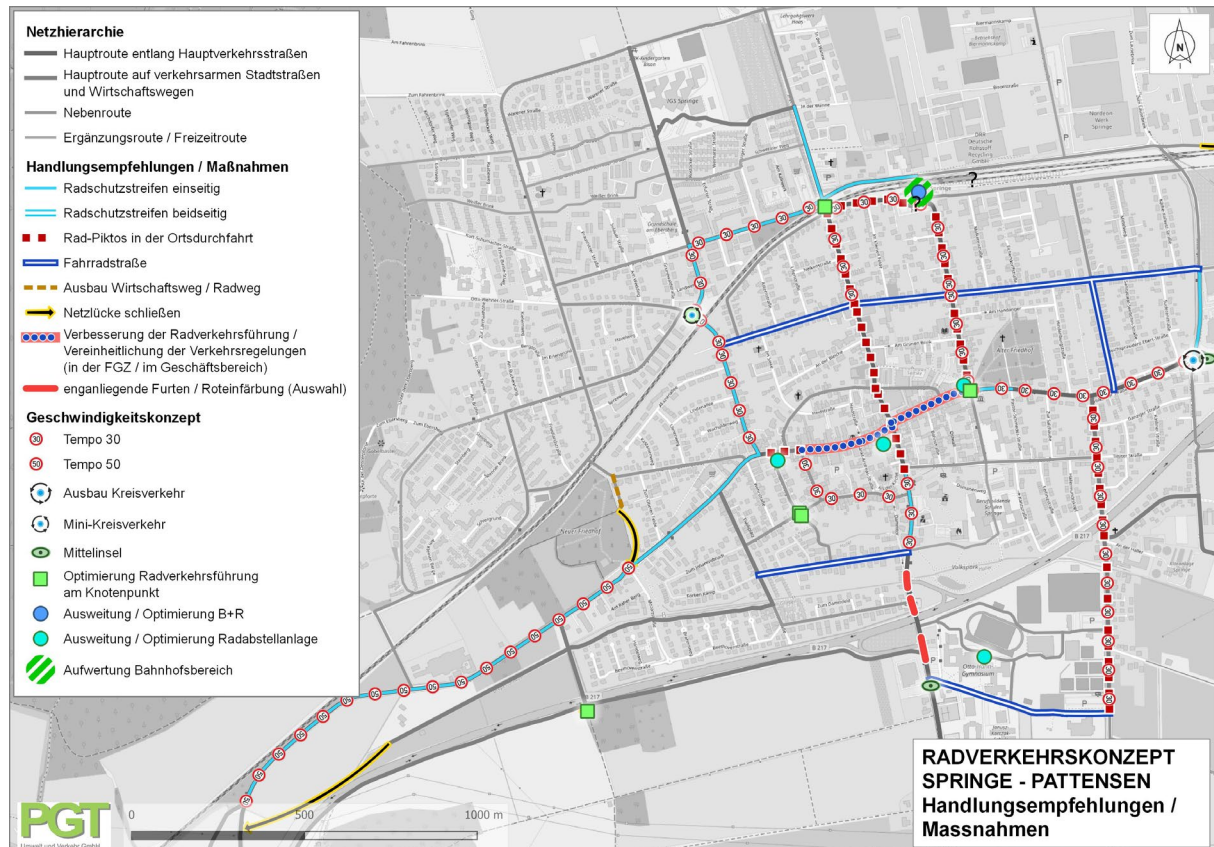


Abb. 6.3 Maßnahmenkonzept – Springe Kernort

Im Anhang lässt sich eine vollständige Auflistung der Maßnahmen mit Verortung, Mangel, entsprechender Handlungsempfehlung und einer Kostenschätzung einsehen (vgl. Anhang 13 bis Anhang 20).

### 6.3 Abstellanlagen

Die Lokalisierung, Bemessung und Gestaltung von Radabstellanlagen ist ein wichtiges Attraktivitätsmerkmal für den Radverkehr. An den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs in der Stadt Springe und Stadt Pattensen sollen Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden, um ein sicheres und komfortables Abstellen der Fahrräder sicherzustellen und gleichzeitig ein unkontrolliertes Abstellen im öffentlichen Raum zu verhindern. Dies gilt vor allem in Geschäftsbereichen bzw. der Innenstadt, an Schulen und bei der Verknüpfung mit dem ÖPNV (bspw. Bushaltestellen). Hier sind die Kapazitäten zu erhöhen und die Qualität (abschließbare Fahrradkäfige) zu verbessern. An den S-Bahnhaltepunkten ist dies derzeit bereits tlw. in Planung. Auch im Be-

reich der Schulen ist die Qualität der Abstellanlagen (Anlehnbügel, Überdachung, usw.) zu überprüfen und zu verbessern.

Radabstellanlagen sollen so gestaltet und platziert werden, dass sie die Nutzungsansprüche des Fußverkehrs und die Belange der Barrierefreiheit nicht behindern. Falsch platzierter ruhender Radverkehr im öffentlichen Raum kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Die Radabstellanlagen und ihre Zuwegungen sollen sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Überdachte Anlagen sind vor allem an öffentlicher Infrastruktur und Handel notwendig.

Insbesondere der steigende Anteil von Pedelecs fordert sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen, ggf. inklusive Lademöglichkeit. Die Verfügbarkeit von geeigneten Abstellmöglichkeiten stellt ein entscheidendes Nutzungskriterium für Pedelecs dar. Im Wesentlichen benötigen diese dieselben Abstellsysteme wie normale Fahrräder (Möglichkeit zum Anschließen des Rahmens, genügend Abstand untereinander, bequemer Zugang usw.). Um Hemmnisse bei der Nutzung von E-Bikes weiter abzubauen ist – aufgrund des Gewichts der Räder und des hohen Anschaffungspreises – darüber hinaus besonders das Angebot von ebenerdigen, abschließbaren und ggf. überwachten Anlagen sinnvoll.

Zudem können an wichtigen Haupttrouten, oder an wichtigen Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln sog. Servicestationen für Fahrräder (für kleinere Reparaturen, Schlauchautomaten etc.) vorgesehen werden. Die Service-Stationen sollten so eingerichtet werden, dass eine selbständige Benutzung ohne Fachpersonal möglich ist. Die Stationen sollten regelmäßig auf ihre Funktionalität hin überprüft und bei Bedarf gewartet werden.

## 6.4 Wegweisung

Eine gute Radwegweisung ist zur örtlichen Orientierung und der Etablierung des Radnetzes erforderlich. Die Radwegweisung sollte entsprechend des bereits eingeführten und etablierten Systems der „FAHRRADREGION“ hinsichtlich der Belange des Alltagsverkehrs weiterentwickelt und ergänzt werden. Zumindest die Haupttrouten sind in der Wegweisung durchgehend zu berücksichtigen. Hierbei sind die wichtigen innerörtlichen Ziele aufzu-

nehmen. Die Zielnennungen sind zu prüfen und ein Zielkatalog zu definieren. Zu den wichtigen Zielen zählen:

- S-Bahnhöfe, weitere Bus-Schwerpunkthaltestellen,
- Innenstadt,
- Schulzentren, wesentliche öffentliche Freizeiteinrichtungen (Hallen-, Freibad usw.),
- GE-Gebiete.

Eine durchgehende Wegweisung ist zu gewährleisten. Dabei kann sich bspw. am Merkblatt für die „Wegweisende Radverkehrsbeschilderung“<sup>14</sup> orientiert werden, da diese vielerorts bundesweit in Verwendung ist.

Örtliche touristische Routen können mit eigenem „Einhänger“ in das System integriert werden.

## 6.5 Flankierende Maßnahmen in der Öffentlichkeit

Ergänzend zu den vorgeschlagenen Netzverbesserungen und baulichen Maßnahmen und Markierungen soll durch flankierende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit eine Erhöhung des Radverkehrs am Modal Split erwirkt werden. Bürgerinnen und Bürger sollen bezüglich wichtiger Themen im Radverkehr sensibilisiert werden. Dazu sind geeignet:

- Präsentation des Radverkehrsnetzes und Informationen zu aktuell geplanten bzw. laufenden Maßnahmen und Themen (bspw. zu verkehrsrechtlichen Regelungen auf Schutzstreifen usw.) auf der Webseite der Stadt,
- ergänzende Pressearbeit,
- Kampagnen für einzelne Nutzergruppen (Schüler, Senioren, Mobilitätseingeschränkte, Arbeitnehmer),
- Aktionstage im öffentlichen Raum,
- Schilder und Informationstafeln,
- Radverkehrssicherheitstage,
- begleitende Verkehrsversuche,
- regelmäßige Information / Berichterstattung in den politischen Gremien zum Stand der Maßnahmenumsetzung (empfohlen einmal jährlich).

Wesentliche Schritte zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden bspw. durch eine Online-Befragung und einen Bürger-Workshop im Rahmen der Erstel-

---

<sup>14</sup> FGSV – Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 2024

lung des vorliegenden Konzeptes durchgeführt (vgl. Kap. 1 und ANHANG). Als Ergebnis des Workshops wurden tlw. Routen mit in das Netz aufgenommen bzw. deren Verlauf angepasst.

## 6.6 Förderprogramme

Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen in Niedersachsen können u.a. auf der Homepage der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) eingesehen werden.<sup>15</sup>

Ein wichtiges Förderprogramm ist das Sonder-Förderprogramm „Stadt und Land“. Es ist auf die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur ausgelegt und wird vom Land Niedersachsen durch die NBank als nicht rückzahlbarer Zuschuss aus Mitteln des Bundes finanziert. Sowohl Städte, Gemeinden, Samtgemeinden als auch Landkreise können über dieses Förderprogramm Maßnahmen finanziert bekommen.

Eine Bedingung ist, dass die Planung und Umsetzung der jeweiligen Maßnahme im Zusammenhang eines Verkehrskonzeptes, besser eines vorliegenden Radverkehrskonzeptes bzw. eines Radnetzes (inkl. umfassender Bestandsaufnahme, Mängelbetrachtung und Aufzeigen von Handlungsbedarfen) erstellt werden muss. Auch darf es sich bei der Investition nicht nur um rein touristische Belange handeln. Es erfolgt eine Förderung in Höhe von bis zu 75 % der förderfähigen Ausgaben.

Bei finanzschwachen Kommunen beträgt die Förderung bis zu 90 % der förderfähigen Ausgaben.

Antragsformulare und weitere Hinweise zu erforderlichen Unterlagen sind der Webseite der NBank zu entnehmen und dort auch einzureichen. Die Prüfung und Bewilligung erfolgt anhand der zeitlichen Reihenfolge der Antragseingänge.

Weitere Förderungen und Finanzierungen des Radverkehrs von Seiten des Bundes können der Internetpräsenz des BMVD entnommen werden.

---

<sup>15</sup> KEAN – online unter: <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/>

## 6.7 Kosten, Zuständigkeiten, Prioritäten

Eine Übersicht der Maßnahmenvorschläge mit Hinweisen zu Kosten, Zuständigkeiten und Prioritäten ist im Anhang dargestellt (vgl. ANHANG).

Ziel des Konzeptes ist eine schnelle Sichtbarmachung des Radverkehrs v.a. auf den Haupttrouten – auch mit „einfachen“ und vergleichsweise kostengünstigen Maßnahmen, wie Markierungen, baulichen Instandsetzungen und kleineren punktuellen Maßnahmen.

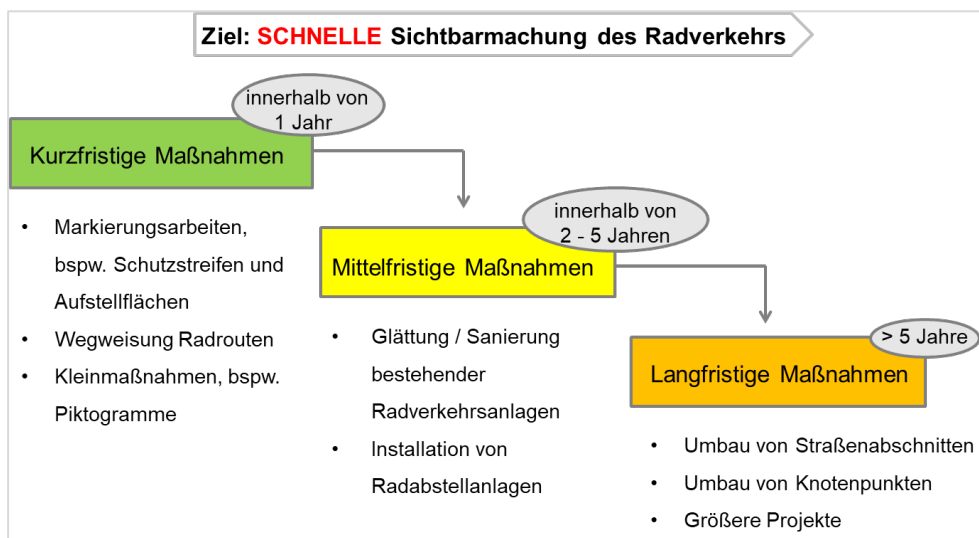


Abb. 6.4 Radverkehrsmaßnahmen Umsetzungsstufen

Bei Maßnahmen an bzw. auf den Bundes- bzw. Landesstraßen muss zwingend eine Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (NLStBV) erfolgen.

Die Priorisierung der Handlungsempfehlungen erfolgt in drei Priorisierungsstufen:

**Priorität 1:** v.a. für Handlungsempfehlungen im Zuge der Haupttrouten oder Handlungsempfehlungen die schnell und mit wenig Aufwand umsetzbar sind, um die allgemeine Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen.

**Priorität 2:** v.a. Handlungsempfehlungen im Zuge der Nebenrouten, die mittel- bis langfristig umsetzbar sind.

**Priorität 3:** ergänzende Handlungsempfehlungen.

## 7 Zusammenfassung / weiteres Vorgehen

### Radverkehrsnetz

Es wurde ein Radverkehrsnetz erarbeitet, das das erforderliche Maß an Direktheit und Netzdichte zur Förderung und Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt bietet. Hierzu sind jedoch verschiedene netzbezogene Maßnahmen zu berücksichtigen und umzusetzen.

Aufbauend auf dem Radnetz sind zudem in den nächsten Jahren weitere ergänzende bauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs – empfehlenswerter Weise v.a. haupttroutenbezogen – umzusetzen. Die vorliegende Untersuchung zeigt erste Maßnahmenvorschläge auf, die vorrangig und exemplarisch – und z.T. auch kurzfristig – umgesetzt werden können.

Für das weitere Vorgehen ist es nunmehr erforderlich, alle Inhalte durch konkrete Maßnahmenplanungen zu unterfüttern. Im Zusammenhang mit der Maßnahmenplanung sollten auch Komfortmerkmale bei der Planung diskutiert werden, um eine möglichst hohe Akzeptanz der umzusetzenden Maßnahmen für schnelle und langsamere Radfahrer gleichermaßen zu erzielen.

Insbesondere bei der fahrbahnintegrierten Führung des Radverkehrs sind hier Erfahrungen zu sammeln, die gegebenenfalls durch einzelne umgesetzte Maßnahmenabschnitte stadtweit ausgewertet werden sollten.

Für die Bearbeitung von Maßnahmen wird vorrangig die routenbezogene Durchplanung ausgewählter Haupttrouten empfohlen:

- Bürgerradweg Alferde – Eldagsen (L 461): der Radweg ist derzeit in Planung, die Sicherung der Anbindung in Richtung Alferde bzw. Halberburg und beim Übergang auf die richtungsgetrennte, fahrbahnintegrierte Führung in Eldagsen ist zu berücksichtigen,
- Radweg entlang K 214 (Eldagsen) und an den S-Bahnhaltepunkt Eldagsen/Völksen: die vorliegende Planung ist hinsichtlich der Anbindungen an die K 214 (Eldagsen und Mittelrode) und an den S-Bahnhaltepunkt Eldagsen/Völksen zu prüfen,
- Verbindung Bennigsen – Völksen – Springe: Erstellung eines durchgehenden Ausbaukonzeptes,

Radverkehrskonzept Springe (Entwurf) Zusammenfassung / weiteres Vorgehen

- Radachse Springe Innenstadt: Überarbeitung / stärkere Berücksichtigung von Radverkehr im REACT / Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“,
- Rosenstraße – Friedrichstraße – Einkaufszentrum: Planung zur Ausweisung Fahrradstraßen, Sicherung Übergänge,
- Konzept Schulerschließung Schulzentrum-Süd entwickeln.

Darüber hinaus werden für Teilbereiche weiterführende Untersuchungen vorgeschlagen:

- Neubau der Hallerbrücke und Ausbau der Anbindung.

In Sinne einer routenbezogenen und überörtlichen Betrachtung, sollten auch Maßnahmen außerhalb des Stadtgebiets berücksichtigt und umgesetzt werden. Da die Städte Springe und Pattensen das Radkonzept gemeinsam erstellen, dürfte die Kommunikation untereinander gut gelingen und sollte auch in Zukunft nicht abreißen.

Da einige Routenverläufe auch das Gebiet angrenzender Kommunen wie bspw. Hemmingen, Ronnenberg, Nordstemmen oder Wennigsen (Deister) betreffen, sollten die Übergabepunkte gesichert werden. Hierzu sollte mit den benachbarten Kommunen in Kontakt getreten werden, um wichtige Routen nicht nur auf dem eigenen Stadtgebiet auszubauen, sondern dies auch über die Stadtgrenzen hinweg zu realisieren. So kann gewährleistet werden, dass sanierte Radwege oder Radrouten nicht im Nichts enden bzw. der Zustand der Radwege sich nach Passieren der Stadtgrenze nicht drastisch verschlechtert. Dies betrifft v.a.:

- Bau eines Radweges Lüdersen – Hiddestorf,
- Zustandsverbesserung eines Wirtschaftsweges Lüdersen – Linderte,
- Neubau der Hallerbrücke und Zustandsverbesserung der zuführenden Wirtschaftswege zur ehemaligen Hallerbrücke,
- Querungssicherung über die B 3 und Bau eines Radweges Schulenburg – Adensen.

Zu prüfen ist, ob für die einzelnen Maßnahmen Fördermittel des Bundes, des Landes oder ggf. auch der Region Hannover akquiriert werden können.

Ein wesentliches Ziel des Konzepts ist eine schnelle Sichtbarmachung des Radverkehrs im Netz v.a. auf den Haupttrouten (vgl. Abb. 6.4), um erste Erfolge der Verbesserung Radverkehrssituation zu erzielen.

Radverkehrskonzept Springe (Entwurf) Zusammenfassung / weiteres Vorgehen

Kurzfristige Maßnahmen innerhalb eines Jahres sind v.a. Markierungsarbeiten von z.B. Schutzstreifen oder Piktogrammen, die Wegweisung und Beschilderung von Radrouten sowie weitere Kleinmaßnahmen.

Mittelfristige Maßnahmen sind Maßnahmen, die innerhalb von 2-5 Jahren umgesetzt werden können. Zu ihnen zählen u.a. die Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen und die Installation von hochwertigeren Radabstellanlagen.

Zu den langfristigen Maßnahmen, dessen Umsetzungszeitraum meistens über 5 Jahre liegt, zählen der Umbau von Straßenabschnitten, der Umbau von Knotenpunkten, der Neubau von Radwegen und weitere größere Projekte.

Hannover, 07. Januar 2025



Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführung -

## ANHANG

## ONLINE-BEFragung IN DER STADT SPRINGE UND STADT PATTENSEN - ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE -

Link zum Informationsvideo der Online-Befragung:  
[https://youtu.be/Rd9ELC2\\_V5I?feature=shared](https://youtu.be/Rd9ELC2_V5I?feature=shared)

Vor Ort umsetzen ...

- Radverkehr findet am besten auf eigenen Wegen statt – das ist selten möglich soll aber immer geprüft werden!
- Radverkehr sollte innerorts immer separiert vom Fußgängerverkehr geführt werden!
- Radverkehr gehört bei knappen Platzverhältnissen immer auf die Fahrbahn!
- Radverkehrswege müssen subjektiv immer als sicher empfunden werden!
- Radverkehrsinfrastruktur muss gut sichtbar und selbsterklärend sein!

**DAS EISBERG-MODELL**

20% SACHEBENE  
Zahlen, Daten, Fakten

80% BEZIEHUNGS EBENE  
Instinkte, Gefühle, Triebe,  
Erfahrungen, Traumata

Fahrradstraße ist... wenn das Fahrrad die "Tiere" umgibt!

Fahrradstraße ist... sekundäre Fahren

Fahrradstraße ist... wenn das Fahrrad die erste Geige spielt.

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.16

PGT  
Umwelt und Verkehr GmbH

Alle Radverkehrskonzepte | Springe und Pattensen

### Radverkehrskonzept Springe und Pattensen



Abonnieren

4



Teilen




Speichern



Anhang 1 Screenshot vom Informationsvideo zum Radverkehrskonzept  
Springe und Pattensen auf YouTube

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.14



## Beteiligung


- Befragungszeitraum: 23.01. – 27.02.2023
- insgesamt 618 Rückläufe, davon sind: ▶ gute Beteiligung!
  - 317 aus Pattensen,
  - 249 aus Springe,
  - ca. 55 % sind männlich,
  - ca. 46 % sind zwischen 40 und 60 Jahre alt,
  - ca. 88 % haben ein Auto,
  - ca. 82 % haben ein Rad (34 % ein Pedelec / E-Bike)

Radverkehrskonzept | Springe und Pattensen | 09.05.2023

- vorab zur Diskussion -

### Anhang 2 Allgemeine Statistik und Demografie

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.15



## Wesentliche Ergebnisse der Befragung


- Die Befragung zeigt die große Bedeutung des Fahrrades im Alltagsverkehr.
- Die Antworten weisen auf Mängel und Konflikte im Radverkehrsnetz und in der Radverkehrsführung hin bzw. bestätigt diese.
- Diese betreffen:
  - fehlende bzw. unzureichende Ortsteilverbindungen
  - die Nutzung und Ertüchtigung straßenunabhängiger Verbindungen
  - den baulichen Zustand von Radwegen und landwirtschaftlichen Wegen
- Die Verkehrssituation für Radfahrer wird insgesamt eher schlecht beurteilt in Relation zu den anderen Verkehrsmitteln.
- Die Hälfte der Radfahrer meidet abends/nachts unbelebte Abschnitte!

Radverkehrskonzept | Springe und Pattensen | 09.05.2023

- vorab zur Diskussion -

### Anhang 3 Wesentliche Ergebnisse der Befragung I

### Wesentliche Ergebnisse der Befragung



- Handlungsbedarfe werden insb. auch im Geschäftsbereich/in der FGZ in Springe gesehen
- ...und in der Ortsdurchfahrt Pattensen (ehem. B 3)
- Bzgl. der Verkehrsmittelwahl bestehen:
  - insbesondere beim Einkauf große Potentiale zur Radnutzung
  - ...aber auch auf dem Weg zur Arbeit – ca. 25 % der Autonutzer legen weniger als 10 km zurück


Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S16

---

Radverkehrskonzept | Springe und Pattensen | 09.05.2023
- vorab zur Diskussion -

#### Anhang 4 Wesentliche Ergebnisse der Befragung II

### Handlungsbedarfe (F19) – Springe



Besteht Ihrer Meinung nach an folgenden Orten für den Radverkehr besonderer Handlungsbedarf?

n = 200

Ort / Handlungsbedarf	ja	nein	teilweise	nicht beurteilbar
Ortsdurchfahrt Pattensen (ehem. B 3): Verbesserung Sicherheit und Komfort	~15%	~5%	~10%	~70%
Schulzentrum Süd (Springe): sicherere Anbindung über die Eldagsener Straße (L 461)	~35%	~5%	~15%	~45%
Springe (Geschäftsbereiche/Fußgängerzone): bessere Durchlässigkeit für den Radverkehr (Minimierung...)	~45%	~10%	~15%	~30%
Bushaltestellen/ZOB (Pattensen): mehr Radabstellplätze	~10%	~5%	~10%	~75%
S-Bahnhöfe: mehr Radabstellplätze	~35%	~10%	~15%	~40%
(Innenstadt) Pattensen/weitere Geschäftsbereiche Stadt Pattensen: mehr Radabstellplätze	~10%	~5%	~10%	~75%
(Innenstadt) Springe/weitere Geschäftsbereiche Stadt Springe: mehr Radabstellplätze	~40%	~10%	~15%	~35%

■ ja    ■ nein    ■ teilweise    ■ nicht beurteilbar

➤ Geschäftsbereich/FGZ wird überproportional häufig genannt!

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S16

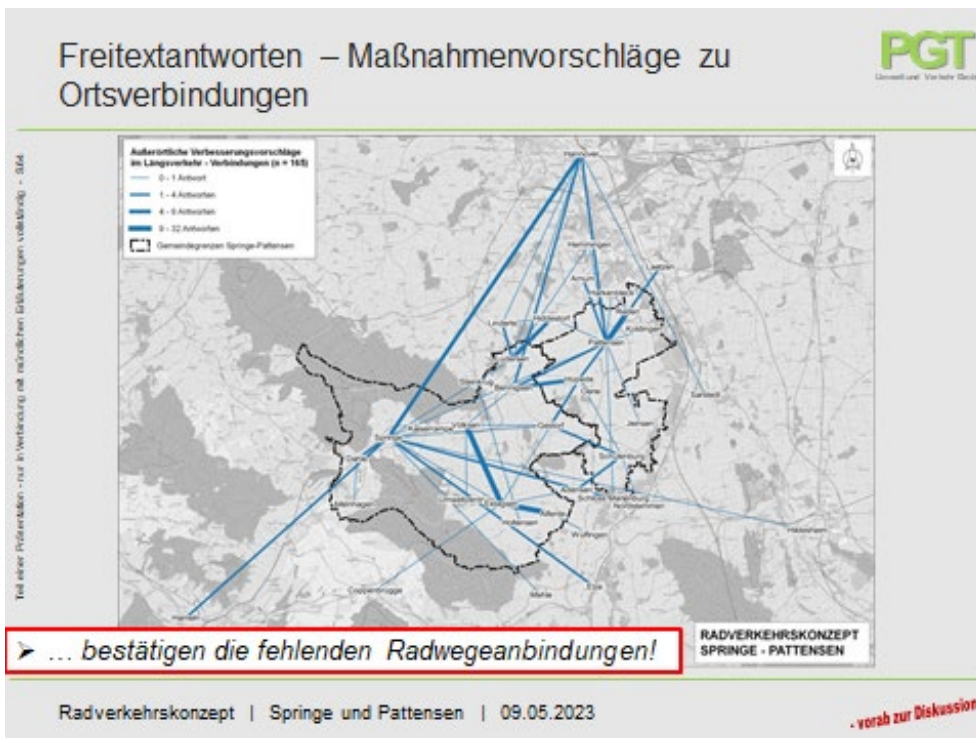
---

Radverkehrskonzept | Springe und Pattensen | 09.05.2023
- vorab zur Diskussion -

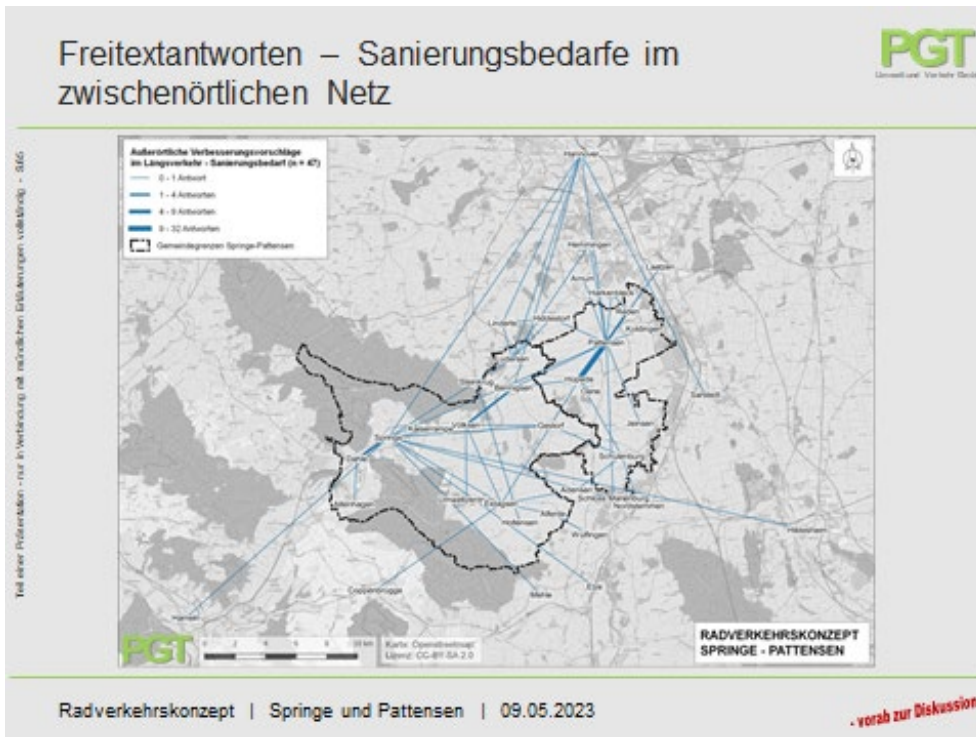
#### Anhang 5 Beantwortungen der Frage 19



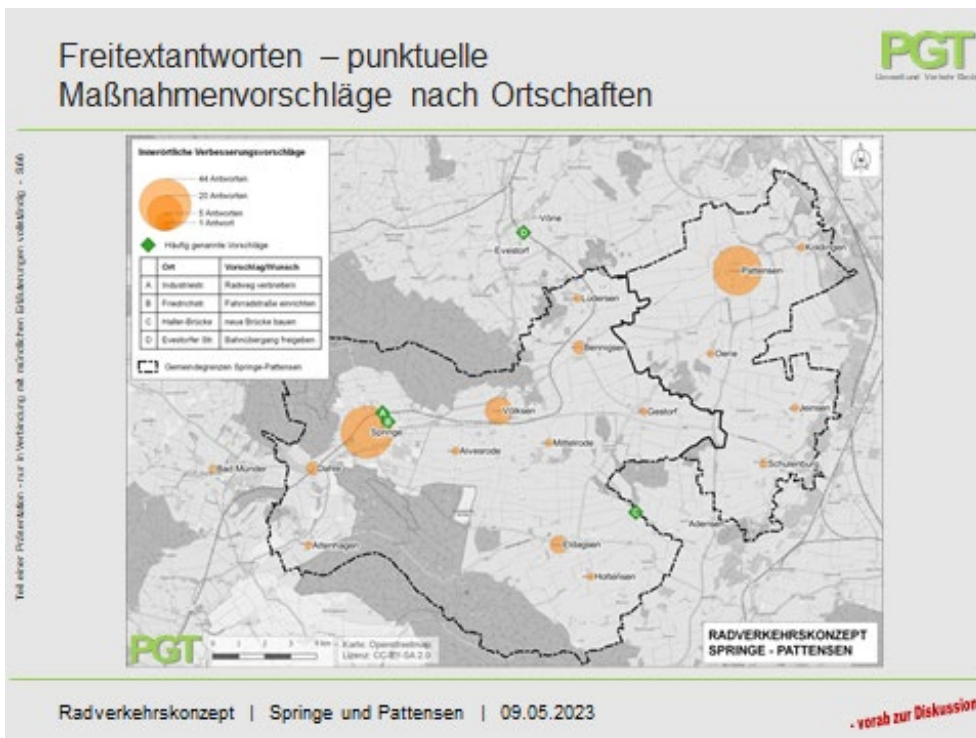
Anhang 6 Beantwortungen der Frage 20



Anhang 7 Grafische Teil-Aufbereitung der Frage 20

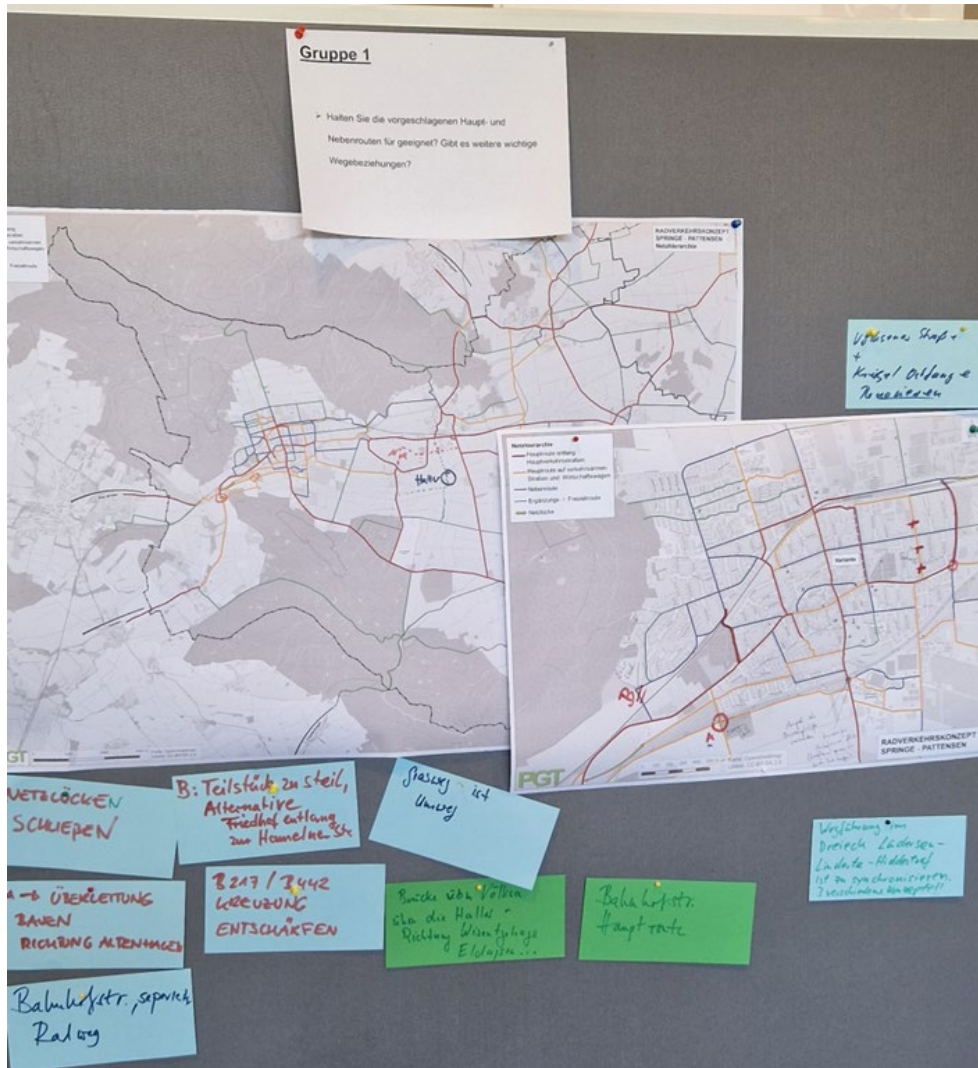


Anhang 8 Grafische Teil-Aufbereitung der Frage 20



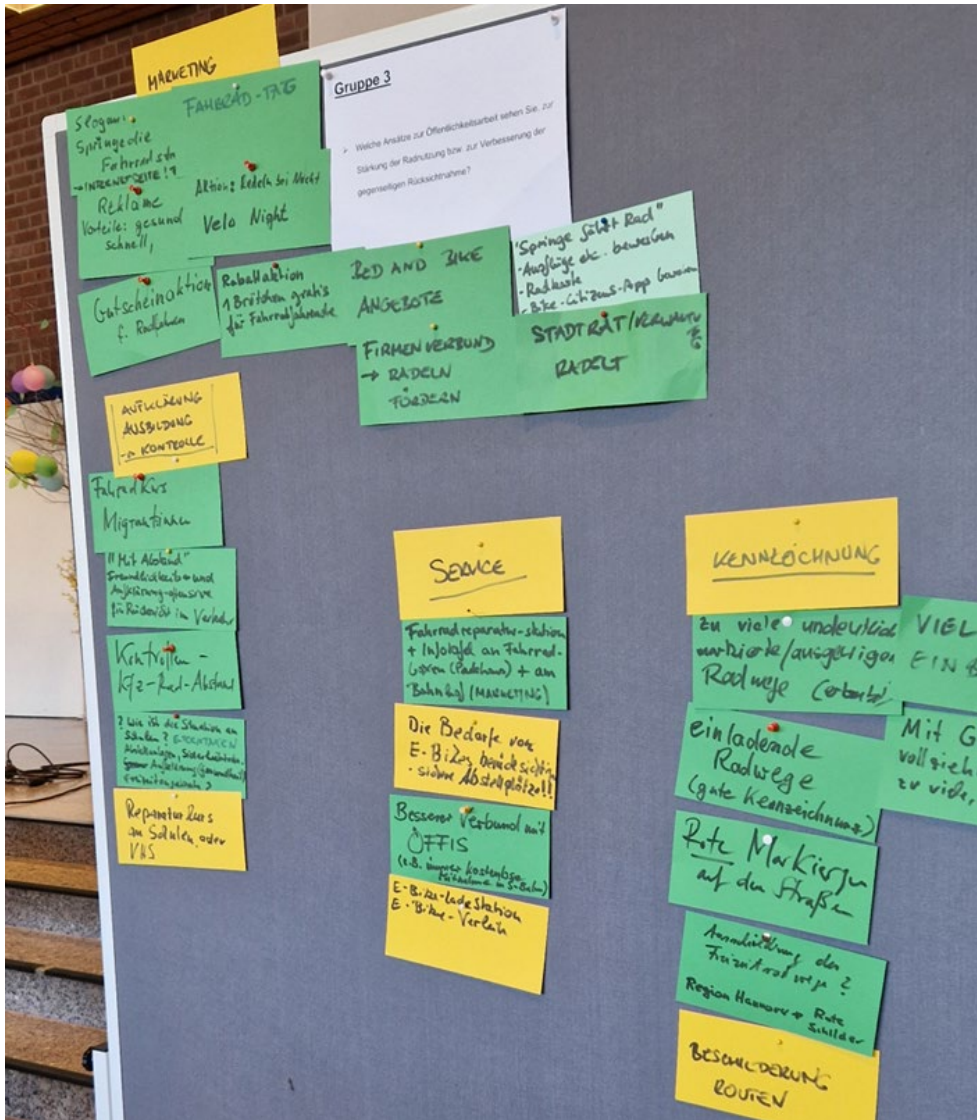
Anhang 9 Grafische Teil-Aufbereitung der Frage 20

# BÜRGER-WORKSHOP IN DER STADT SPRINGE - ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE -



Anhang 10 Thema 1: Radverkehrsnetz und -routenführung





Anhang 12 Thema 3: Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung der Radnutzung / gegenseitigen Rücksichtnahme

# STADT SPRINGE

## - MAßNAHMENLISTE -

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulasträger	Umsetzung / Priorität
<b>Stadt Springe</b>							
<b>Springe Kernort</b>							
1	Bahnhofstr. (Volksener Str. - Bürgermeister-Peters-Str.)	550	Radanbindung an den Bahnhof verbessern / Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahradpiktogramme in der Fahrbahn	100	Springe	1
2	Bahnhofstr. (Volksener Str. - Bürgermeister-Peters-Str.)	550	Radanbindung an den Bahnhof verbessern / Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
3	Bürgermeister-Peters-Str. (Fünfhäusenstr. - Bahnhofstr.)	350	Radanbindung an den Bahnhof verbessern / Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahradpiktogramme in der Fahrbahn	100	Springe	1
4	Bürgermeister-Peters-Str. (Fünfhäusenstr. - Bahnhofstr.)	350	Radanbindung an den Bahnhof verbessern / Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
5	Jägerallee (Leipziger Str. - Industriestr. / ggf. Bürgermeister- Peters-Str.)	300	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Westseite), in Gegenrichtung Fahrradpiktogramme	6 / lfd. Meter	Springe	1
6	KP Fünfhäusenstr. / Industriestr., Fünfhäusenstr. / Bürgermeister- Peters-Str.		unzureichende Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Optimierung Radverkehrsführung am Knotenpunkt / Bahnübergang		Springe	1
7	Industriestr. (Jägerallee - Bahnhof)	300	Radanbindung an den Bahnhof verbessern / Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Südseite), in Gegenrichtung Fahrradpiktogramme	6 / lfd. Meter	Springe	1
8	Am Kalkwerk (Jägerallee - Adolf- Reichweit-Str.)	400	Radanbindung an den Bahnhof verbessern / Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
9	Am Kalkwerk (Jägerallee - Adolf- Reichweit-Str.)	400	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Südseite), in Gegenrichtung Fahrradpiktogramme	6 / lfd. Meter	Springe	1
10	Bernauer Str. (Am Kalkwerk - Ellernstr.)	200	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
11	Bernauer Str. (Am Kalkwerk - Ellernstr.)	200	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Ostseite), in Gegenrichtung Fahrradpiktogramme	6 / lfd. Meter	Springe	1
12	KP Bernauer Str. / Ellernstr.		unzureichende Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Mini-KVP / Optimierung Radverkehrsführung am Knotenpunkt		Springe	1
13	Ellernstr. (Bernauer Str. - Zum Oberntor)	450	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
14	Ellernstr. (Bernauer Str. - Zum Oberntor)	450	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Ostseite), in Gegenrichtung Fahrradpiktogramme	6 / lfd. Meter	Springe	1

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulastträger	Umsetzung / Priorität
15	Fünfhäuserstr. (Bürgermeister-Peters-Str. - Friedrichstr.)	280	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
16	Fünfhäuserstr. (Bürgermeister-Peters-Str. - Friedrichstr.)	280	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahradpiktogramme in der Fahrbahn	100	Springe	1
17	Fünfhäuserstr., Burgstr. (Friedrichstr. bis Schulstr.)	500	Verbesserung der Sicherheit	Fahradpiktogramme in der Fahrbahn	100	Springe	1
18	Auf dem Burghof (Schulstr. - In der Worth)	250	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Westseite)	6 / lfd. Meter	Springe	1
19	KP Völkener Str. / Bahnhofstr.		unzureichende Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt		Springe	1
20	Völkener Str. (Pastor-Schmedes-Str. - Bahnhofstr.)	100	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Nordseite)	6 / lfd. Meter	Springe	1
21	Zum Niedertor (Bahnhofstr. - Fünfhäuserstr.)	250		Verbesserung der Radverkehrsführung / Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen (in der FGZ / im Geschäftsbereich)		Springe	1
22	Am Markt (Fünfhäuserstr. - St.-Andreas-Str.)	100		Verbesserung der Radverkehrsführung / Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen (in der FGZ / im Geschäftsbereich)		Springe	1
23	Zum Oberntor (St.-Andreas-Str. - Echtenstr.)	200		Verbesserung der Radverkehrsführung / Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen (in der FGZ / im Geschäftsbereich)		Springe	1
24	Zum Oberntor (Eiernenstr. bis Echtenstr.)	120	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahradpiktogramme in der Fahrbahn	100	Springe	1
25	Hameher Str. (Eiernenstr. - Dahle)	1.900	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Südseite), in Gegenrichtung Fahradpiktogramme, ggf. Rad frei	6 / lfd. Meter	Springe	1
26	Hameher Str. (Eiernenstr. - Dahle)	1.100	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 50	6 / lfd. Meter	Springe	1
27	KP Zum Johannisbruch / Mühlenberg		unzureichende Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt		Springe	1
28	In der Worth (Auf dem Burghof - Tivolistr.)	430	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Ausweisung als Fahrradstraße		Springe	1
29	KP Eidagser Str. (L461) / Auf dem Bruche		keine Querungshilfe vorhanden	Bau einer Mittelinsel	40.000 - 60.000	NLSfBV-H / Springe	1
30	Auf dem Bruche (Eidagser Str. (L461) - Harmsmühlenstr.)	530	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Ausweisung als Fahrradstraße		Springe	1

Anhang 14 Maßnahmenliste Springe II

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulasträger	Umsetzung / Priorität
31	Harmsmühlenstr. (Völkseener Str. - Auf dem Bruche)	950	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Fahrbahn	100	Springe	1
32	Harmsmühlenstr. (Völkseener Str. - Auf dem Bruche)	950	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
33	Völkseener Str. (östl. vom KVP Osttangente / Völkseener Str., westl. vom Orseingang)		ungesicherter Übergang von richtungstrennter Radführung innerorts auf Zweirichtungsradschwaben außerorts	Bau einer Mittelinsel (vgl. VU Büro Zacharias)	40.000 - 60.000	NLSfBV-H / Springe	1
34	Völkseener Str. (Osttangente - Bahnhofstr.)	650	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
35	Westliche Brücke über B217		fehlende Anbindung an den Weg entlang der B217	Netzlücke schließen		Springe	1
36	Privatweg (südl. Ende der westl. Brücke über die B 217)		weiter Kurvenradius, bei Anschluss der Routenführung Radweg zum straßenbegleitenden Geh-/Radweg B217	Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt		Springe	1
37	Rosenstr., Friedrichstr. (Berliner Str. bis Osttangente)	1.400	fehlende zweite Ost-West-Route durch Springe-Kernstadt	Ausweisung als Fahrradstraßen		Springe	1
38	Echternstr.	410	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
39	KP B217 / Eldagser Str. (L461)	17	fehlende Roteinfärbung der Furtmarkierung	Roteinfärbung der Furtmarkierung	25 / m2	NLSfBV-H / Springe	2
40	KP B217 / Eldagser Str. (L461)	15	fehlende Roteinfärbung der Furtmarkierung	Roteinfärbung der Furtmarkierung	25 / m2	NLSfBV-H / Springe	2
41	KP Völkseener Str. / Osttangente		unzureichende Radverkehrsführung am KVP	Optimierung KVP		Springe	2
42	Zum Johannisberg / Mühlenweg / Weg entlang Haller (bis In der Worth)		Drängelgitter	Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt (Entfernung / radverkehrsgerechte Anpassung Drängelgitter)		Springe	2
43	Industriestr. (Zum Lausebrink - Hannoverscher Weg)	520	kein Weg vorhanden / Netzlücke	Weg herstellen	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	Springe	2
44	Platz zwischen Am Markt 9 und Am Markt 5		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausbau / Optimierung Radabstellanlage		Springe	3
45	Wirtschaftsweg (Weg entlang Großer Graben / Haller)	570	kein Weg vorhanden / Netzlücke	Weg herstellen (alternativer HR-Verlauf)	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	Springe	3
46	Netzlücke (Weg entlang Neuer Friedhof, Hamelner Str. - Parkplatz Neuer Friedhof)		kein Weg vorhanden / Netzlücke	Weg herstellen	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	Springe	3

Anhang 15 Maßnahmenliste Springe III

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulastträger	Umsetzung / Priorität
47	Otto-Hahn-Gymnasium		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausbau / Optimierung Radabstellanlage		Springe	3
48	Parkplatz am KP Mühlenweg / Zum Oberntor		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausbau / Optimierung Radabstellanlage		Springe	3
49	Platz an der Niedertor Apotheke		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausbau / Optimierung Radabstellanlage		Springe	3
50	Bahnhof			Aufwertung Bahnhofsbereich		Springe	3
51	Bahnhof		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausbau / Optimierung Radabstellanlage		Springe	3
52	Einkaufszentrum Osttangente		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausbau / Optimierung Radabstellanlage		Springe / Grundstückseigentümer	3
<b>Stadtteile</b>							
<b>Alferde</b>							
53	KP Lange Straße (L 461) / Hallenburger Straße (K 204/205)		fehlende Querungshilfe	Anlage einer Mittelinsel	40.000 - 60.000	NLStBV-H	1
<b>Altenhagen I</b>							
54	KP Alte Landstr. (B217) / Deisterstr.		unzureichende Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt		NLStBV-H / Springe	1
55	Alte Landstr. (östl. entlang B217) (Zum Nesselberg - Deisterstr.)	650	Radverkehrsanlage abgängig / zu schmal	Sanierung / Verbreiterung der Radverkehrsanlage	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	NLStBV-H	2
<b>Alvesrode</b>							
56	Neue Rodenbeeke (K212) (westlicher Ortseingang - östlicher Ortseingang)	950	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	Springe	1
57	Neue Rodenbeeke (K212) (westlicher Ortseingang - östlicher Ortseingang)	950	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
58	Zum Saupark (K213) (südlicher Ortseingang bis Einmündung K212)	620	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	Springe	1

Anhang 16 Maßnahmenliste Springe IV

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulastträger	Umsetzung / Priorität
59	Zum Saupark (K213) (südlicher Ortseingang bis Einmündung K212)	620	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
<b>Bennigsen</b>							
60	Hüpeder Str. (L402) (östl. Ortseingang - Lüderser Str.)	450	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	NLSBV-H	1
61	Hüpeder Str. (L402) (östl. Ortseingang - Lüderser Str.)	450	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	NLSBV-H	1
62	Lüderser Str. (K227) (L402 – nördl. Ortseingang)	550	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	200 / Schild	Springe	1
63	Lüderser Str. (K227) (L402 – nördl. Ortseingang)	550	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1
64	Hauptstr. (L460) (Lüderser Str. - Am Bahnhof)	500	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	NLSBV-H	1
65	Ortseinfahrt Gestorfer Str. (L460)		ungesicherter Übergang von richtungstrennter Radführung innerorts auf Zweirichtungsradweg außerorts	Bau einer Mittelinsel	40.000 - 60.000	NLSBV-H	1
66	Gestorfer Str. (L460) (Hauptstr. - Medefelder Str.)	250	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	Springe	1
67	Medefelder Str. (Einmündung L460 - Hintert Park)	500	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	Springe	1
68	B+R-Anlagen Bennigsen		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausweitung / Optimierung B+R		Springe	2
<b>Eidagsen</b>							
69	Lange Str., Springer Str. (L461, L422) (westl. Ortseingang - östl. Ortseingang)	2.000	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Radschutzstreifen einseitig (Südseite), in Gegenrichtung Fahrradpiktogramme	6 / lfd. Meter	NLSBV-H	1
70	Springer Str. (westl. Ortseingang)		ungesicherter Übergang vom Zweirichtungsradweg außerorts auf richtungstrennte Radführung innerorts	Bau einer Mittelinsel	40.000 - 60.000	NLSBV-H	1
71	Klosterstr. (K 208) (Eidagsen) (Lange Str. (L 422) – KVP)	450	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahnintegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	Springe	1
72	Klosterstr. (K 208) (Eidagsen) (Lange Str. (L 422) – KVP)	450	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Springe	1

Anhang 17 Maßnahmenliste Springe V

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulastträger	Umsetzung / Priorität
73	Lange Straße (L461), KP im Loffenkamp / Am Pflugstanger (östl. Ortseingang)		fehlende Querungshilfe	Bau einer Mittelinsel, abzustimmen mit dem in Planung befindlichen Radweg	40.000 - 60.000	NLSStBV-H	1
<b>Gestorf</b>							
74	Hannoversche Str. (L422) (Lindersweg - K216)	1.050	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahntegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	NLSStBV-H	1
75	Calenberger Straße (L460) (Hannoversche Str. - Ortseingang Gestorf)	1.100	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahntegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	NLSStBV-H	1
76	Benniger Str. (L460) (nordwestl. Ortseingang)		ungesicherter Übergang von richtungstrennter Radführung innerorts auf Zweirichtungradweg außerorts	Bau einer Mittelinsel	40.000 - 60.000	NLSStBV-H	1
<b>Lüdersen</b>							
77	Hiddestorfer Str. (K227) (nordöstl. Ortseingang - südl. Ortseingang)	570	Unterstützung Radverkehr bei fahrbahntegrierter Führung	Fahrradpiktogramme in der Ortsdurchfahrt	100	Region Hannover	1
78	Hiddestorfer Str. (K227) (nordöstl. Ortseingang - südl. Ortseingang)	570	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	200 / Schild	Region Hannover	1
<b>Völkens</b>							
79	Südfeldstr. (K216) (Steinhauerstr. (K214) - Alvesroder Str.)	620	Radwegequalität ungenügend	Verbreiterung Radweg und Anlage Sicherheitsstreifen empfohlen, Detailplanung unter ggf. Einbeziehung von Teilflächen der P+R-Anlage erforderlich	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	Region Hannover	1
80	KP Südfeldstr. (K216) / Südfeldstr. (KP südl. vom Bahnhof)		unzureichende Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt		NLSStBV-H / Springe	2
81	Bahnhof Völkens / Eldagsen		fehlende / mangelhafte Radabstellanlage	Ausweitung / Optimierung B+R		Springe	2
82	Spielburg (Steinhauerstr. (K214) - Blumenstr.)	150	Radwegequalität ungenügend	Ausbau Radweg / Wirtschaftsweg	50 / m <sup>2</sup> (Wirtschaftsweg)	Springe	2
<b>Außerorts</b>							
83	K214 (südl. Ortsausgang Völkens - L461)	4.430	keine Radverkehrsanlage vorhanden	Radweg bereits in Planung		Region Hannover	1

Anhang 18 Maßnahmenliste Springe VI

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulastträger	Umsetzung / Priorität
84	Wirtschaftsweg (Wertstoffhof Springe - Kaiserallee)	850	Radwegequalität ungenügend	Ausbau Radweg / Wirtschaftsweg	50 / m <sup>2</sup> (Wirtschaftsweg)	Springe	1
85	K215 (westl. Ortseingang Mittelrode - K214)	1.300	keine Radverkehrsanlage vorhanden	Bau eines einseitigen kombinierten Zweirichtungs Geh-/Radweges (Nordseite)	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	Springe	1
86	Wirtschaftsweg (K216 - Gabelung Wirtschaftsweges nördl. der Bahnschienen)	1.030	Radwegequalität ungenügend	Ausbau Radweg / Wirtschaftsweg	50 / m <sup>2</sup> (Wirtschaftsweg)	Springe	1
87	L402 (östl. Ortseingang Bennigsen - Am Neuen Redenhof / Stadtgrenze Spr / Pat)	980	keine Radverkehrsanlage vorhanden	Bau eines einseitigen kombinierten Zweirichtungs Geh-/Radweges (Nordseite)	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	NLStBV-H	1
88	L461 (östl. Ortseingang Eldagsen - K204 / K205)	2.430	keine Radverkehrsanlage vorhanden	Bau eines einseitigen kombinierten Zweirichtungs Geh-/Radweges (Südseite), Bürgeradweg bereits beschlossen	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	NLStBV-H	1
89	L460 (östl. Ortseingang Gestorf - Stadtgrenze Spr / Pat)	2.530	keine Radverkehrsanlage vorhanden	Bau eines einseitigen kombinierten Zweirichtungs Geh-/Radweges (Nordseite)	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	NLStBV-H	1
90	K227 (Ortseingang Bennigsen - Ortseingang Lüdersen)	620	Verbesserung der Sicherheit	zul. Höchstgeschwindigkeit 50	200 / Schild	NLStBV-H	1
91	K227 (Bennigsen - Lüdersen, Bereich der Bahnunterführung)	50	Radwegequalität ungenügend	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Bereich der Eisenbahnunterführung	200 / Schild	Springe	1
92	KP B217 / L421		unzureichende Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt, Überquerung der B217		NLStBV-H	2
93	Wirtschaftsweg (östl. Ortseingang Völkßen - südwestl. Ortseingang Bennigsen)	3.850	Radwegequalität ungenügend	Ausbau Radweg / Wirtschaftsweg	50 / m <sup>2</sup> (Wirtschaftsweg)	Springe	2
94	Gestorfer Str. (L422) (nordöstl. Eldagsen - süd. Ortseingang Gestorf)	5.000	keine Radverkehrsanlage vorhanden	Bau eines einseitigen kombinierten Zweirichtungs Geh-/Radweges (Ostseite)	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	NLStBV-H	2
95	Holtenser Kirchweg (Wirtschaftsweg) (Freibad Eldagsen - Kirchweg (Friedhof Holtensen))	930	Radwegequalität ungenügend	Ausbau Radweg / Wirtschaftsweg	50 / m <sup>2</sup> (Wirtschaftsweg)	Springe	2
96	Wirtschaftsweg (Sonnenborn (ab Kläranlage) - ehem. Haller-Brücke)	460	Radwegequalität ungenügend	Ausbau Radweg / Wirtschaftsweg	50 / m <sup>2</sup> (Wirtschaftsweg)	Springe	2
97	L422 (nordöstl. Ortseingang Gestorf - Stadtgrenze Spr / Pat)	830	keine Radverkehrsanlage vorhanden	Bau eines einseitigen kombinierten Zweirichtungs Geh-/Radweges (Ostseite)	120 / m <sup>2</sup> zzgl. Beleuchtung und ggf. Grunderwerb	NLStBV-H	2
98	KP L461 / K214	16	fehlende Roteinfärbung der Furtmarkierung	Roteinfärbung der Furtmarkierung	25 / m <sup>2</sup>	NLStBV-H	2

Anhang 19 Maßnahmenliste Springe VII

Nr.	Abschnitt	Länge (in m)	Mängel / Anmerkungen	Maßnahmenvorschläge	Kosten in € / Einheit	Baulastträger	Umsetzung / Priorität
99	KP L461 / K213	15	fehlende Roteinfärbung der Furtmarkierung	Roteinfärbung der Furtmarkierung	25 / m <sup>2</sup>	NLSBV-H	2
100	KP B3 / L460	16	fehlende Roteinfärbung der Furtmarkierung	Roteinfärbung der Furtmarkierung	25 / m <sup>2</sup>	NLSBV-H	2
101	KP L421 / Hamelner Straße		fehlende Querungshilfe	Anlage einer Mittelinsel, ggf. alternativer HR-Verlauf (nur in Anpassung des KP B217 / L421)	40.000 - 60.000	NLSBV-H	3
102	Netzlücke (in der Ramke / Kaiserrampe)	30	kein Weg vorhanden / Netzlücke	Querung von Bahnschienen mittels einer Eisenbahnunterführung		Springe	3
103	Haller-Brücke		keine Überquerungsmöglichkeit über die Haller	Neubau der Haller-Brücke		Nordstemmen / Springe	3

Anhang 20 Maßnahmenliste Springe VIII