

Radverkehrskonzept

Samtgemeinde Herzlake

12.12.2025



Radverkehrskonzept Samtgemeinde Herzlake

Hauptbearbeiter: Denis Hoppe
Klimaschutzmanager

Mitwirkende: Alois Winkeler
Leiter Fachbereich 4 Bauen und Technik

Samtgemeinde Herzlake
Neuer Markt 4
49770 Herzlake

Vorbemerkung

Dieses Radverkehrskonzept wurde unter Verwendung der Vorlage



Generator für kommunale Radverkehrskonzepte

erstellt. Es enthält strukturierte Textbausteine sowie die empfohlene Gliederung des Konzepts. Inhalte, die unverändert übernommen wurden, sind durch einen Hinweis am Anfang des jeweiligen Kapitels kenntlich gemacht.

Herzlake, Dezember 2025

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	5
1 Grundlagen.....	6
1.1 Ausgangslage und Zielsetzungen.....	6
1.2 Gründe der Radverkehrsförderung	8
1.3 Unfall- und Konfliktbetrachtung	9
2 Beteiligung von Akteuren	12
3 Konzeption Radverkehrsnetz	12
3.1 Zielsetzung.....	12
3.2 Grundsätze und Vorgehen.....	13
3.3 Struktur des Radverkehrsnetzes.....	14
3.3.1 Bestehendes Radwegenetz	14
3.3.2 Neu entwickeltes Radverkehrsnetz.....	16
3.4 Maßnahmen.....	18
3.5 Ergebnis.....	18
4 Ermittlung Handlungsbedarf für die Wegeinfrastruktur	19
4.1 Übersicht zu Maßnahmen der Radverkehrsführung in kommunalen.....	19
4.1.1 Einführung.....	19
4.1.2 Kurzbeschreibung der Radverkehrsführungen	22
4.1.3 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen und auf Verkehrsanlagen mit sehr geringem Kfz-Verkehr	27
4.1.4 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten	33
4.1.5 Überquerungsstellen für den Radverkehr außerhalb von Knotenpunkten.....	38
4.2 Status Quo zur Wegeinfrastruktur.....	40
4.2.1 Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen innerorts	40
4.2.2 Radverkehr in Wohngebieten / Nebenstraßen innerorts	43
4.2.3 Radverkehrsführung an klassifizierten Straßen außerorts	46

4.2.4 Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen.....	48
4.3 Übersicht Handlungsbedarf zur Wegeinfrastruktur.....	51
5 Fahrradparken inkl. Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV	54
5.1 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen.....	54
5.2 Status Quo zum Fahrradparken.....	56
5.2.1 Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs	57
5.2.2 Schul- und Sportstandorte	59
5.2.3 Sonstige öffentliche Standorte	61
6 Nächste Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen	65
7 Anhang.....	68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (Eigene Darstellung)	11
Abbildung 2: Darstellung des bestehenden Radwegenetzes ohne Wirtschaftswege (Ist-Zustand)	15
Abbildung 3: Darstellung des neu entwickelten Radverkehrsnetzes ohne Wirtschaftswege (Soll-Zustand)	17
Abbildung 4: Übersicht Führungsformen für den Radverkehr in innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen.	20
Abbildung 5: Mischverkehr mit markiertem Sicherheitsraum zum Parkstreifen.	22
Abbildung 6: Radfahrstreifen in einer Ortsdurchfahrt.	23
Abbildung 7: Schutzstreifen mit Sicherheitsraum zu parkenden Kfz.	23
Abbildung 8: Baulicher Einrichtungsradweg mit Radwegüberfahrt an einer Grundstückszufahrt.	24
Abbildung 9: Zweirichtungsradweg mit deutlich markierter Radverkehrsfurt.	25
Abbildung 10: Gehweg mit zugelassenem Radverkehr in einer Ortsdurchfahrt.	26
Abbildung 11: Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts.	27
Abbildung 12: Radverkehr wird durch Zusatzzeichen von dem Fahrtrichtungsgebot für den Fahrverkehr ausgenommen. Hier wird dem geradeausfahrenden Radverkehr auf der gegenüberliegenden Straßenseite die Weiterfahrt entgegen Einbahnrichtung ermöglicht.	28
Abbildung 13: Ortstypischer glatter Pflasterstreifen für Radverkehr in einer Wohnstraße mit Kopfsteinpflaster.	28
Abbildung 14: Fahrradstraße	29
Abbildung 15: Fahrradzone in einem kleinstädtischen Wohngebiet.	30
Abbildung 16: Zugelassener Radverkehr gegen Einbahnrichtung mit „Einfahrtspforte“.	31
Abbildung 17: Freigabe eines Fußgängerbereichs für den Radverkehr für Rad- und Lieferverkehr	31
Abbildung 18: Getrennter Geh- und Radweg. Trennung der Verkehrsarten durch einen taktil erfassbaren Trennstreifen.	32
Abbildung 19: Beispielhafte Beschilderung eines für den Radverkehr nutzbaren Wirtschaftsweges.	33
Abbildung 20: Freihalten der Eckbereiche eines Rechts-vor-Links-Knotenpunktes durch Pfosten.	34
Abbildung 21: Rad- und Gehwegüberfahrt mit Rampenstein.	35
Abbildung 22: Heranführen eines Radwegs an die Vorfahrtstraße, um die Sichtbeziehungen zwischen rechtsabbiegenden Kfz und Radverkehr zu verbessern.	35
Abbildung 23: Radverkehrssignal mit Vorlaufgrün für den Radverkehr.	36
Abbildung 24: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen mit Aufstellmöglichkeit zum Linksabbiegen und Geradeausfahren vor dem Kfz-Verkehr.	37
Abbildung 25: Kleiner Kreisverkehr innerorts mit bevorrechtigter Radwegführung neben Fußgängerüberweg.	37
Abbildung 26: Betonung des Vorrangs der Radverkehrsverbindung durch deutliche Fahrbahneinengung und Auf Pflasterung.	38
Abbildung 27: Mittelinsel im Zuge einer Radverkehrsverbindung.	39

Abbildung 28: Kleine Gewässerbrücke mit ortsbildprägender Gestaltung. _____	40
Abbildung 29: Typisches Beispiel: Fußgängerweg mit Radfahrer frei, Pflasterbelag, Breite teils eingeschränkt (Beispiel: Zuckerstraße, Ortsteil Herzlake). _____	42
Abbildung 30: Verbesserungswürdig: Radverkehrsführung endet abrupt, Radfahrende auf die Straße ohne Wegeführung, Maskierung oder Fahrstreifen (Beispiel: Holter Hauptstraße, Ortsteil Holte) _____	42
Abbildung 31: Vorbildlich: Ausreichend breiter, asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg (Beispiel: Westend, Ortsteil Herßum) _____	43
Abbildung 32: Typisches Beispiel: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Pflasterbelag, zu schmal für Begegnungsverkehr (Beispiel: Kolpingstraße, Ortsteil Lähden). _____	44
Abbildung 33: Verbesserungswürdig: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Pflasterbelag in schlechtem Zustand, zu schmal für Begegnungsverkehr (Beispiel: Vinner Kirchweg, Ortsteil Herßum) _____	45
Abbildung 34: Vorbildliche Führung: Getrennter Geh- und Radweg, Pflasterbelag, ausreichend breit, klar von der Fahrbahn getrennt (Beispiel: Industriestraße, Ortsteil Herzlake) _____	45
Abbildung 35: Typisches Beispiel: Gemeinsamer Geh- und Radweg, asphaltiert und 1,85m breit (Beispiel: Lastruper Str., Ortsteil Lastrup) _____	47
Abbildung 36: Verbesserungswürdig: Gemeinsamer Geh- und Radweg, gepflastert, unter 1,80m breit (Beispiel: Schullenpool, Ortsteil Neuenlande) _____	47
Abbildung 37: Vorbildlich: Gemeinsamer Geh- und Radweg, asphaltiert, 2,5m breit, klar von der Fahrbahn getrennt (Beispiel: Moorstraße, Ortsteil Dohren) _____	48
Abbildung 38: Typisches Beispiel: Radwegquerung an einer einmündenden Nebenstraße mit gestrichelter Markierung, Radweg wird geradlinig fortgeführt (Beispiel: Up'n Horn, Ortsteil Lastrup) _____	49
Abbildung 39: Kritisch: Querungsstelle an Bundesstraße ohne Markierung, Ampel oder bauliche Radverkehrsführung (Beispiel: B402, Ortsteil Dohren). _____	50
Abbildung 40: Vorbildlich: Querungsstelle mit Verkehrsinsel innerorts, klare Führung des Radverkehrs auf gegenüberliegende Straßenseite (Beispiel: Im Dorf, Ortsteil Vinnen) _____	50
Abbildung 41: Rahmenhalter mit Doppelholm (oben links) und verkürzte Rahmenhalter (oben rechts), Überdachte Vorderradrahmenhalter (unten links) und Sammelschließanlage (unten rechts). _____	56
Abbildung 42: Verbesserungswürdig: Überlastung einer unzureichenden Fahrradabstellanlage - mehrere Räder werden mangels Alternativen außerhalb der vorgesehenen Flächen abgestellt (Beispiel: Bushaltestelle Hotel Flora, Ortsteil Herzlake). _____	58
Abbildung 43: Vorbildlich: Funktionale und sichere Fahrradabstellanlage mit Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigtem Untergrund (Beispiel: Bushaltestelle Teepohl, Ortsteil Herßum). _____	59
Abbildung 44: Typisches Beispiel: Radabstellanlage ohne Witterungsschutz und mit Vorderradklemmen. (Beispiel: Grundschule Herzlake, Ortsteil Herzlake). _____	60
Abbildung 45: Verbesserungswürdig: Radabstellanlage mit Witterungsschutz aber ohne Anlehne Bügel oder Vorderradklemmen. (Beispiel: Grundschule Lähden, Ortsteil Lähden). _____	60
Abbildung 46: Vorbildlicher: Radabstellanlage mit Doppelholm Anlegebügel und fester Standfläche aber ohne Witterungsschutz. (Beispiel: Schulzentrum Herzlake, Ortsteil Herzlake). _____	61

<i>Abbildung 47: Typisches Beispiel: Radabstellanlage mit Anlehen Bügel aber ohne befestigten Untergrund und Witterungsschutz. (Beispiel: Kulturbahnhof, Ortsteil Herzlake).</i>	62
<i>Abbildung 48: Verbesserungswürdig: Keine Radabstellanlage vorhanden, Fahrräder stehen an Hauswand oder in vorhandenen Parkbuchten. (Beispiel: Jugendheim Lähden, Ortsteil Lähden).</i>	63
<i>Abbildung 49: Vorbildlich: Radabstellanlage mit Anlehne-Pfosten, Witterungsschutz, befestigtem Untergrund und Lademöglichkeiten für E-Bikes (Beispiel: Rathaus, Ortsteil Herzlake).</i>	63

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Anzahl Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung nach Kategorien</i>	9
<i>Tabelle 2: Anzahl Verkehrsunfälle nach Beteiligungen</i>	10
<i>Tabelle 3: Regel- und Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen nach VwV-StVO bzw. ERA 2010 (die Angaben zu zukünftigen Breiten beziehen sich auf die nach Stand Frühjahr 2024 absehbare weitere Entwicklung der Regelwerke)</i>	21
<i>Tabelle 4 Exemplarische Probleme von Radverkehrswegen/Radverkehrsabschnitte in der Samtgemeinde Herzlake</i>	52
<i>Tabelle 5: Exemplarische Probleme von Radabstellanlagen in der Samtgemeinde Herzlake</i>	64
<i>Tabelle 6: Maßnahmetabelle Radverkehrswege/Radverkehrsabschnitte</i>	68
<i>Tabelle 7 Maßnahmetabelle Fahrradparken: Handlungsfeld: Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs</i>	71
<i>Tabelle 8: Maßnahmetabelle Fahrradparken: Handlungsfeld: Schulen und Sporthallen</i>	76
<i>Tabelle 9 Maßnahmetabelle Fahrradparken: Handlungsfeld: Sonstige öffentliche Einrichtungen</i>	78

1 Grundlagen

1.1 Ausgangslage und Zielsetzungen

Die Samtgemeinde Herzlake, bestehend aus den drei Mitgliedsgemeinden Herzlake, Lähden und Dohren, verfügt über ein weit verzweigtes Radwegenetz, das bereits die Grundlage für ein attraktives und zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot bildet. Für die rund 11.000 Einwohnerinnen und Einwohner liegt der Schwerpunkt nun auf einer nachhaltigen Weiterentwicklung der Infrastruktur. Dieses kommunale Radverkehrskonzept setzt daher gezielt auf die Optimierung und Modernisierung bestehender Radwege, die Entwicklung neuer Streckenabschnitte zur Schließung bestehender Lücken sowie die Verbesserung des Fahrradparkens.

Damit wird ein entscheidender Beitrag geleistet, um den Anforderungen des Alltagsverkehrs sowie den Bedürfnissen von Freizeit- und Tourismusradlerinnen und -radlern gerecht zu werden. Besonders in ländlichen Regionen gewinnt das Fahrrad zunehmend an Bedeutung, da dank der Verbreitung von E-Bikes auch längere Strecken komfortabel zurückgelegt werden können.

Zur fundierten Planung werden das bestehende Radwegenetz und die vorhandenen Abstellanlagen umfassend digital erfasst und analysiert. Diese Bestandsaufnahme ermöglicht es, den Handlungsbedarf präzise zu identifizieren, Maßnahmen zu priorisieren und die Infrastruktur gezielt weiterzuentwickeln.

Ein modernes Radverkehrskonzept ist ein zentraler Baustein für nachhaltige Mobilität und eine hohe Lebensqualität. Neben der Optimierung und Erweiterung der Wegeinfrastruktur werden die Verkehrssicherheit erhöht, das respektvolle Miteinander im Straßenverkehr gefördert und das Fahrradparken verbessert. Darüber hinaus dient das Konzept als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln, um die Samtgemeinde Herzlake als attraktives Ziel für den Radverkehr weiter zu stärken.

Zentrale Ziele des Radverkehrskonzepts:

- Gezielte Modernisierung der bestehenden Radwege und Schließung von Lücken im Radwegenetz
- Optimierung der Fahrradabstellanlagen und Förderung sicherer, komfortabler Parkmöglichkeiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Etablierung einer systematischen Radverkehrsförderung
- Stärkung des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrsmittel
- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Verbesserung des verkehrlichen Miteinanders

Bausteine des Radverkehrskonzepts:

- **Umfangreiche Bestandsanalyse:** Das bestehendes Radwegenetz und die vorhandene Abstellmöglichkeiten wurden digital erfasst und detailliert dokumentiert, um eine fundierte Grundlage für weitere Maßnahmen zu schaffen.
- **Überprüfung der bestehenden Infrastruktur:** Das Netz und die Fahrradabstellanlagen werden eingehend bewertet, um den Ist-Zustand zu erfassen und punktuelle Lücken zu erkennen.
- **Ermittlung des Handlungsbedarfs:** Auf Basis der Analyse wird der konkrete Optimierungs- und Erweiterungsbedarf der Wege und Parkmöglichkeiten abgeleitet.
- **Entwicklung von Maßnahmen:** Für die Abstellanlagen werden konkrete Optimierungsmaßnahmen definiert. In der Wegeinfrastruktur werden die bestehenden Handlungsbedarfe klar herausgearbeitet und mit übergeordneten, bereits im Maßnahmenplan verankerten Lösungsansätzen hinterlegt.
- **Festlegung der nächsten Schritte:** Die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen und Lösung der erkannten Probleme werden zeitlich und inhaltlich grob priorisiert.

1.2 Gründe der Radverkehrsförderung

Die Bedeutung des Fahrrads nimmt stetig zu: In Niedersachsen werden rund 15 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt – damit liegt das Land deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 11 %. Auch in unserer Samtgemeinde zeigt sich, dass kurze Alltagswege zunehmend mit dem Fahrrad erledigt werden.

Die Samtgemeinde Herzlake fördert den Radverkehr aus mehreren zentralen Gründen:

1. Umwelt und Klimaschutz:

- Radfahren ersetzt kurze Pkw-Fahrten, senkt Emissionen und entlastet die Umwelt.

2. Gesundheit und Lebensqualität:

- Regelmäßiges Radfahren stärkt die Fitness, reduziert Krankheitsrisiken und fördert die Beweglichkeit aller Altersgruppen.
- Kinder, Jugendliche und ältere Menschen profitieren von eigenständiger Mobilität.

3. Wirtschaftliche Vorteile:

- Investitionen in Radinfrastruktur sind kosteneffizient im Vergleich zum Kfz-Ausbau.
- Radverkehr stärkt lokale Einzelhändler und den Fahrradtourismus.

4. Mobilität und Alltagsverkehr:

- Für Strecken von bis 0–10 km ist das Fahrrad oft schneller und flexibler als das Auto.

5. Gesellschaftlicher Nutzen:

- Radverkehr fördert ein respektvolles Miteinander im Straßenverkehr und steigert die Lebensqualität im öffentlichen Raum.

Fazit:

Die gezielte Förderung des Radverkehrs bietet somit klare ökologische,

gesundheitliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile und bildet eine zentrale Grundlage für die Mobilitätsstrategie der Samtgemeinde Herzlake und ihren Mitgliedsgemeinden.

1.3 Unfall- und Konfliktbetrachtung

Die Polizeiinspektion Emsland/Grafschaft Bentheim hat für die Jahre 2020 bis 2025 umfangreiche Verkehrsunfalldaten mit Radfahrerbeteiligung bereitgestellt. Insgesamt wurden 53 Unfälle registriert. Fünf Beteiligte wurden schwer verletzt, der Großteil der Vorfälle führte zu leichten Verletzungen.

Tabelle 1: Anzahl Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Kategorien

Jahr	Kategorie						Gesamt
	1	2	3	4	5	6	
2020	0	0	4	0	0	0	4
2021	0	0	4	0	3	0	7
2022	0	4	9	0	2	2	17
2023	0	1	6	0	0	1	8
2024	0	0	7	0	0	1	8
2025	0	0	8	0	1	0	9
Gesamt	0	5	38	0	6	4	53

Kat 1: Unfall mit Getöteten

Kat 2: Unfall mit Schwerverletzten

Kat 3: Unfall mit Leichtverletzten

Kat 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinne)

Kat 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

Kat 6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

Tabelle 2 zeigt die Unfallbeteiligungen. In über der Hälfte der Fälle war neben dem Radfahrer ein PKW involviert. Vier Unfälle betrafen ausschließlich Radfahrer untereinander, und einmal war ein Radfahrer in einen Zusammenstoß mit einem Fußgänger verwickelt.

Tabelle 2: Anzahl Verkehrsunfälle nach Beteiligungen

Jahr	Beteiligung						Gesamt
	RF	RF/RF	RF/PKW	RF/FG	RF/LKW	RF/SOF	
2020	1	1	1	1	0	0	4
2021	1	0	4	0	1	1	7
2022	5	2	9	0	0	1	17
2023	1	1	6	0	0	0	8
2024	1	0	7	0	0	0	8
2025	2	0	6	0	0	1	9
Gesamt	11	4	33	1	1	3	53

RF: Radfahrer
PKW: Personenkraftwagen
FG: Fußgänger
LKW: Lastkraftwagen
SOF: Sonstige Fahrzeuge

Abbildung 1 zeigt die geografische Verteilung von Unfällen mit Beteiligung des Radverkehrs. Die gelben Markierungen kennzeichnen Unfälle, bei denen mindestens eine Person leicht verletzt wurde, während die roten Pins auf Unfälle mit mindestens einer schwerverletzten Person hinweisen. Auffällig ist, dass die Mehrheit der Unfälle innerhalb von Ortschaften stattfindet. Schwerere Unfälle treten hingegen häufiger außerhalb von Ortschaften auf, was auf die dort höheren zulässigen Geschwindigkeiten zurückgeführt werden kann.

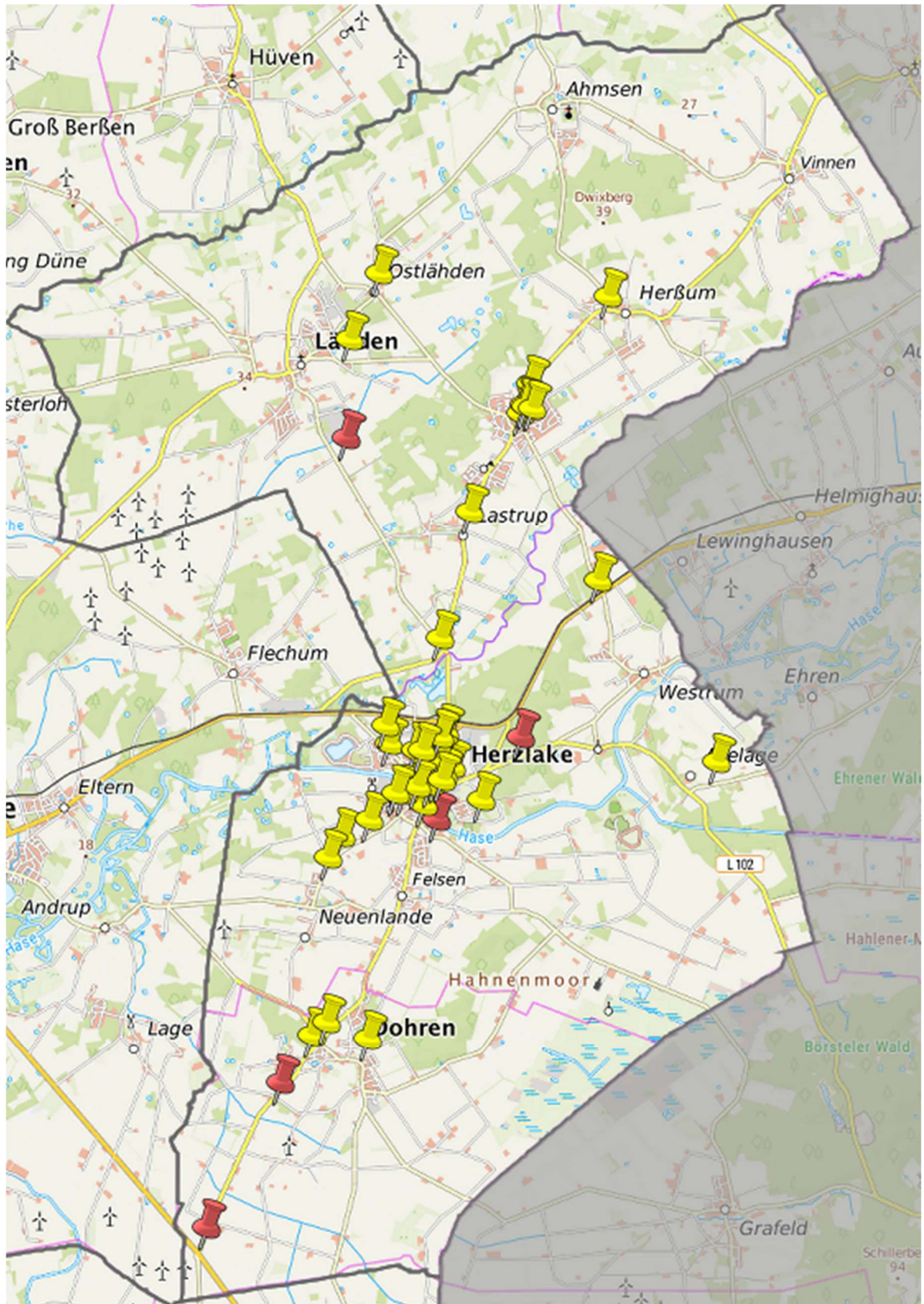


Abbildung 1: Karte Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (Eigene Darstellung)

2 Beteiligung von Akteuren

Die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes erfolgte in der Hauptverantwortlichkeit durch das Klimaschutzmanagement der Samtgemeinde Herzlake. Wesentliche Abstimmungen fanden mit folgenden Behörden und Institutionen statt:

- Landkreis Emsland
- Emsländische Eisenbahn EEB

Darüber hinaus wurde die Bearbeitung durch einen projektbegleitenden Arbeitskreis unterstützt. Dieser setzte sich aus verschiedenen Akteurinnen und Akteuren aus der Verwaltung zusammen.

3 Konzeption Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz der Samtgemeinde Herzlake mit den Mitgliedsgemeinden Herzlake, Lähden und Dohren bildet bereits eine solide Grundlage für den Alltag und die Freizeit. Dennoch bestehen einige Lücken, die eine durchgängige Nutzung erschweren, und an kritischen Stellen besteht Handlungsbedarf zur Erhöhung der Sicherheit. Ziel dieses Kapitels ist es, ein neues, durchgängiges Radwegenetz zu entwickeln, bestehende Lücken gezielt zu schließen, die Wegequalität zu verbessern und die Verkehrssicherheit entlang des gesamten Netzes zu erhöhen.

3.1 Zielsetzung

Die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes basiert auf drei zentralen Zielen:

1. Erhalt und Lückenschluss

Bewährte Strecken bleiben erhalten. Gleichzeitig werden bestehende Lücken geschlossen, um Ortsteile, zentrale Einrichtungen und wichtige Zielorte durchgängig miteinander zu verbinden. Die Auswahl der Lückenschlüsse orientiert sich dabei an der Verbindung von Quellen (Wohngebieten) zu Zielorten wie Schulen, Arbeitsstätten, Einkaufsläden, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie ÖPNV-Haltestellen.

2. Verbesserung von Sicherheit und Qualität

An stark befahrenen oder unübersichtlichen Abschnitten wird die Infrastruktur so angepasst, dass Sicherheit und Komfort für Radfahrende erhöht werden. Dazu gehören Fahrbahnsanierungen, Verbreiterungen und klarere Markierungen.

3. Förderung der Alltags- und Freizeitmobilität

Das Netz soll sowohl Alltagsradfahrende als auch Freizeitnutzer: innen optimal bedienen. Priorität haben Verbindungen, die regelmäßig genutzt werden, um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad attraktiv zu machen.

3.2 Grundsätze und Vorgehen

Für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes gelten folgende Grundsätze:

1. Orientierung am bestehenden Netz

Das vorhandene Radwegenetz bildet die Grundlage. Ergänzungen erfolgen dort, wo Lücken den durchgängigen Gebrauch behindern oder wichtige Verbindungen fehlen.

2. Priorisierung nach Handlungsbedarf

Die detaillierten Bestandsaufnahmen zu Wegen und Abstellanlagen liefern die Basis für die Priorisierung:

- Sicherheitsrelevanz
- Zustand der Radwege
- Breite der Radwege
- Bedeutung für die Vernetzung der Ortsteile
- Bedarf an Zielorten (z. B. Schulen, Bushaltestellen, Sportstätten)

3. Fokussierung auf kritische Stellen

Besonders betroffene Abschnitte z. B. enge Bereiche, fehlende Querungen oder unzureichende Sichtverhältnisse werden gezielt verbessert.

4. Abstimmung mit allen Baulastträgern

Gemeinde, Landkreis, Land und Realverbände werden kontinuierlich eingebunden, um ein abgestimmtes Vorgehen sicherzustellen.

3.3 Struktur des Radverkehrsnetzes

3.3.1 Bestehendes Radwegenetz

Das bestehende Radwegenetz ohne Wirtschaftswege der Samtgemeinde Herzlake hat eine Gesamtlänge von ca. **125 km**. Es verteilt sich auf folgende Straßentypen und Zuständigkeiten:

- **Eigene Zuständigkeit:** 24 km
- **Bundesstraßen:** 7,2 km, davon 4,7 km mit Radverkehrsanlage (baulich getrennte Wege oder markierte Schutzstreifen)
- **Landesstraßen:** 41 km, davon 40,6 km mit Radverkehrsanlage
- **Kreisstraßen:** 60,8 km, davon 55,7 km mit Radverkehrsanlage

Das bestehende Netz zeigt eine gute Grundstruktur, weist jedoch einige Lücken, sanierungsbedürftige Abschnitte und punktuell unzureichende Verbindungen zwischen Wohngebieten und wichtigen Zielorten auf. Besonders an Hauptverbindungsachsen und stark frequentierten Zielorten bestehen Verbesserungsmöglichkeiten.

Visualisierung:

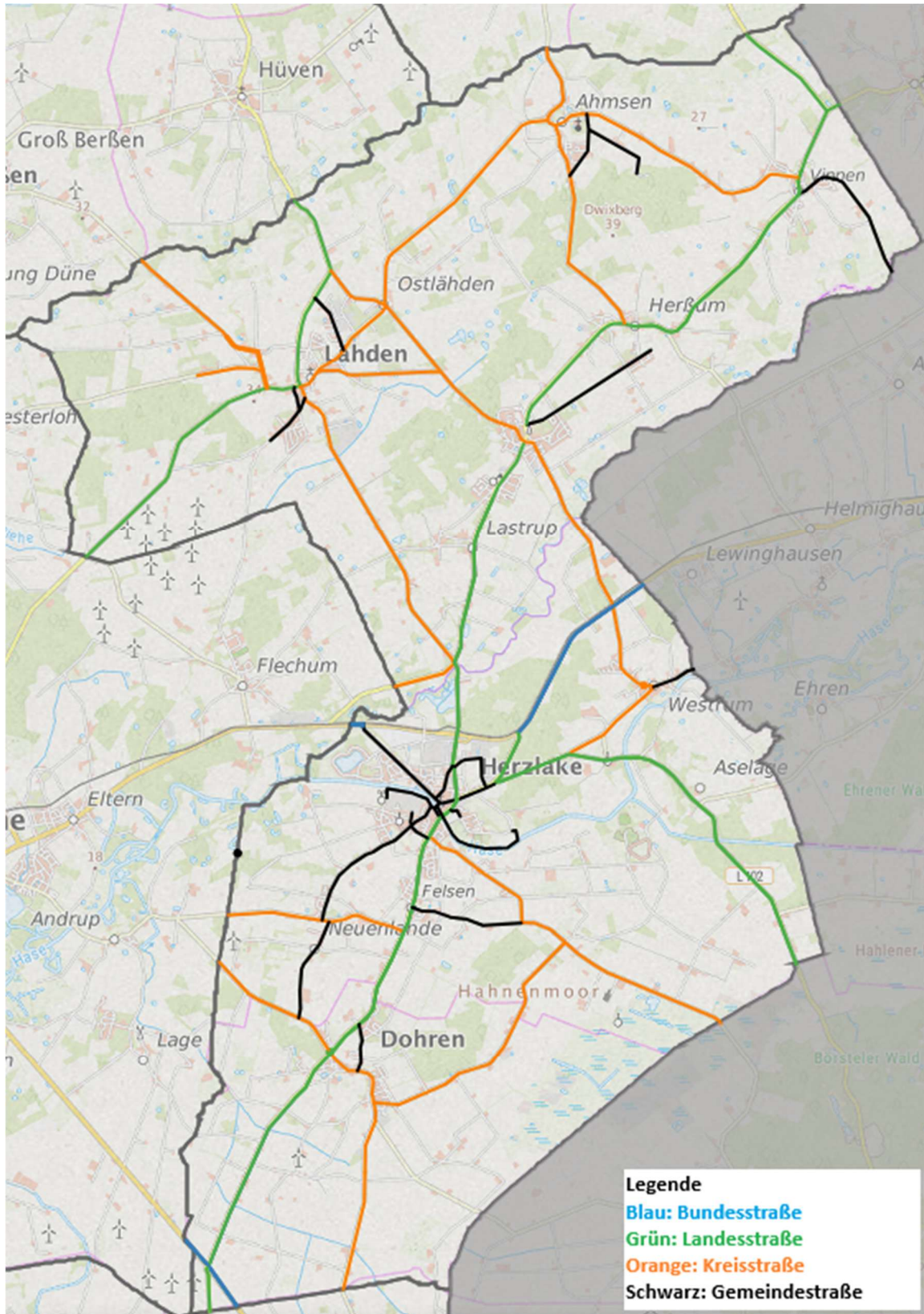


Abbildung 2: Darstellung des bestehenden Radwegenetzes ohne Wirtschaftswege (Ist-Zustand)

3.3.2 Neu entwickeltes Radverkehrsnetz

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz hat eine Gesamtlänge von ca. **134 km**. Ziel ist es, bestehende Lücken zu schließen sowie den Komfort und die Sicherheit zu erhöhen. Die Auswahl der neuen Verbindungen orientiert sich explizit an der direkten Erreichbarkeit zentraler Zielorte aus den Wohngebieten.

Die Aufteilung nach Zuständigkeit und Straßentyp lautet:

- **Eigene Zuständigkeit:** 25,5 km
- **Bundesstraßen:** 7,2 km, davon 4,7 km mit Radverkehrsanlage (bestehende + geplante bauliche Wege oder Schutzstreifen)
- **Landesstraßen:** 41 km, davon 41 km mit Radverkehrsanlage
- **Kreisstraßen:** 62,8 km, davon 62,8 km mit Radverkehrsanlage

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz schließt vorhandene Lücken:

- zwischen den Ortsteilen Herßum (Gemeinde Lähden) und Helminghausen (Stadt Lönningen)
- zwischen den Ortsteilen Aselage (Gemeinde Herzlake) und Angelbeck (Stadt Lönningen)
- zwischen den Ortsteilen Dohren und Grafeld (Samtgemeinde Fürstenau)
- im Ortsteil Holte (Gemeinde Lähden)
- zwischen den Ortsteilen Lähden (Gemeinde Lähden) und Westerloh (Stadt Haselünne)
- zwischen den Ortsteilen Lähden (Gemeinde Lähden) und Flechum (Stadt Haselünne)

Diese Ergänzungen sichern die durchgängige Erreichbarkeit wichtiger Alltags- und Freizeitziele und verbessern gleichzeitig die Verknüpfung innerhalb der Samtgemeinde sowie zu den Nachbargemeinden.

Visualisierung:

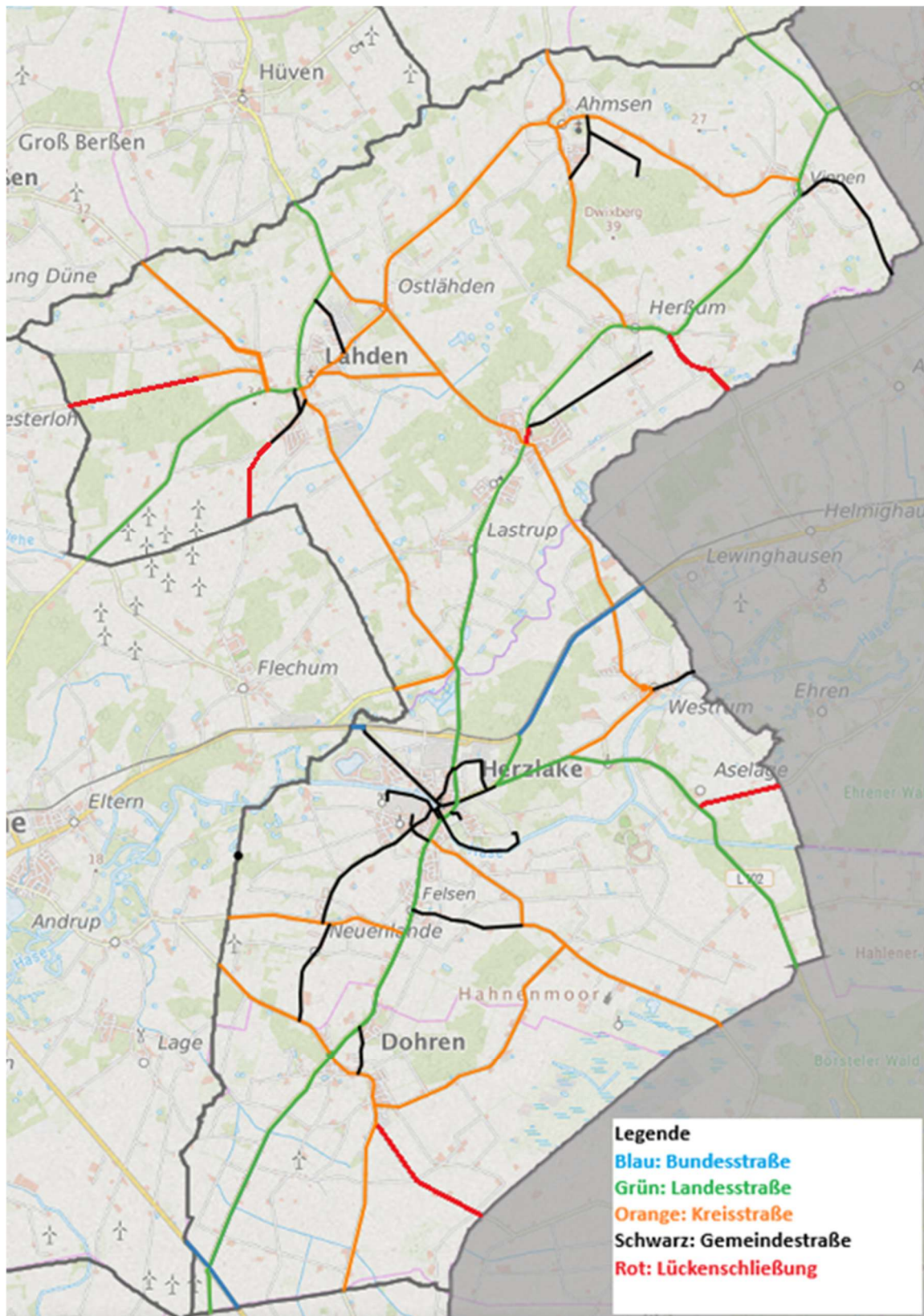


Abbildung 3: Darstellung des neu entwickelten Radverkehrsnetzes ohne Wirtschaftswege (Soll-Zustand)

3.4 Maßnahmen

Die Konzeption legt keine technischen Details fest, sondern ordnet Maßnahmen in drei zeitliche Kategorien ein, die im späteren Maßnahmenkapitel konkretisiert werden.

Kurzfristig

- Bestandsaufnahme und Bewertung der Wege
- Beseitigung kleinerer Mängel an kritischen Stellen
- Erste punktuelle Sicherheitsverbesserungen

Mittelfristig

- Schließung der beschriebenen Lücken
- Sanierung und Verbreiterung stark genutzter Abschnitte
- Sicherheitsverbesserungen an Knotenpunkten und Übergängen

Langfristig

- Kontinuierliche Wartung des gesamten Netzes
- Regelmäßige Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen
- Ergänzung neu entstehender Bedarfe und Lücken

3.5 Ergebnis

Die Konzeption definiert ein klar strukturiertes Fundament für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes. Durch die gezielte Auswahl von Verbindungen zwischen Wohngebieten und zentralen Zielorten wird die Netzentwicklung nachvollziehbar begründet. Gleichzeitig wird die Basis für eine effiziente Umsetzung, Förderfähigkeit und politische Planung gelegt.

4 Ermittlung Handlungsbedarf für die Weeginfrastruktur

Das folgende Kapitel 4.1 wurde vollständig aus der Vorlage ‚Generator für kommunale Radverkehrskonzepte‘ übernommen.

4.1 Übersicht zu Maßnahmen der Radverkehrsführung in kommunalen Radverkehrsnetzen

4.1.1 Einführung

Nachfolgend wird eine kurze Übersicht zu möglichen Arten der Radverkehrsführung auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten gegeben. Ausführliche Informationen zu den hier genannten Lösungsmöglichkeiten sind in einem Maßnahmenkatalog zu finden, der auf der Internetseite der AGFK Niedersachsen/Bremen e.V. veröffentlicht ist. Link: <https://www.agfk-niedersachsen.de/service/massnahmenkatalog.html>

Der Stand der Technik zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) dokumentiert. Dies betrifft vor allem die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sowie für innerörtliche Straßen die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) bzw. für außerorts die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012). Darüber hinaus gibt es noch zahlreiche Regelwerke zu Spezialthemen, z.B. zu Lichtsignalanlagen (RiLSA) oder zur Markierung von Straßen (RMS). Bei der Gestaltung der Radverkehrsanlagen sind ebenso die verkehrsrechtlichen Vorschriften gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu beachten.

Wichtige Grundsätze der ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind in Abhängigkeit von Aspekten der objektiven Sicherheit und dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Bevölkerung Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.

- In vielen Fällen gilt: Besser keine als eine nicht den sicherheitsrelevanten Anforderungen der Regelwerke genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestbreiten, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur erreichbar, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

4.1.3 Führung des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen

Überblick

Zur Führung des Radverkehrs stehen mehrere Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung, die sich durch den Grad der Trennung vom Kfz-Verkehr und durch verkehrsrechtliche Regelungen (z.B. mit oder ohne Benutzungspflicht) unterscheiden (vgl. Abb.). In den ERA werden Empfehlungen dazu gegeben, welche Radverkehrsführung bei welchem Kfz-Verkehrsaufkommen und welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit angemessen ist.


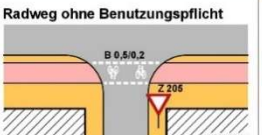
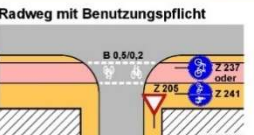

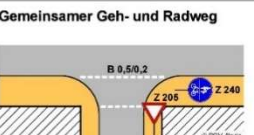
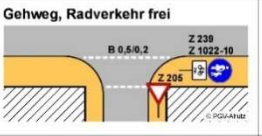
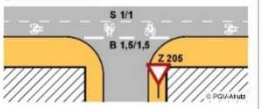
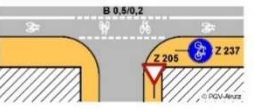
Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr (mit teilweiser Trennung)	Trennen vom Kfz-Verkehr
Mischverkehr auf der Fahrbahn 	Radweg ohne Benutzungspflicht 	Radweg mit Benutzungspflicht 
	Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht 	Gemeinsamer Geh- und Radweg 
	Gehweg, Radverkehr frei 	
	Schutzstreifen 	Radfahrstreifen 

Abbildung 4: Übersicht Führungsformen für den Radverkehr in innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen.

Die Regel- und Mindestbreiten der wichtigsten Radverkehrsführungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Mindestwerte ergeben sich dabei auch aus der VwV-StVO. Zu beachten ist, dass dort die Mindestanforderungen für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Benutzungspflicht und keine verkehrsplanerisch zu empfehlenden Breiten aufgeführt sind. Im Verlauf wichtiger Haupttrouten können bei größerem Radverkehrsaufkommen die Regelbreiten nach ERA überschritten werden. Darüber hinaus sind, besonders zu parkenden Kfz, zusätzlich markierte Sicherheitsräume (0,75 m) vorzusehen. Für Gehwege an Straßen mit angrenzender Bebauung sollte eine Breite von 2,50 m zur Verfügung stehen, neben Radwegen mindestens 2,30 m (RASt 06).

Tabelle 3: Regel- und Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen nach VwV-StVO bzw. ERA 2010 (die Angaben zu zukünftigen Breiten beziehen sich auf die nach Stand Frühjahr 2024 absehbare weitere Entwicklung der Regelwerke)

Art der Radverkehrsanlage	Regelbreite	Mindestbreite nach VwV-StVO	Mindestbreite nach ERA 2010
Radfahrstreifen	1,85 m zukünftig 2,25 m (jeweils inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m	-
Schutzstreifen	1,50 m zukünftig 1,50 – 2,00 m	-	1,25 m Diese Mindestbreite wird zukünftig nicht mehr empfohlen
Baulicher Radweg für Einrichtungsradverkehr (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m	1,60 m Diese Mindestbreite wird zukünftig nicht mehr empfohlen.
Zweirichtungsradweg (einseitig)	3,00 m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m	2,50 m
Gemeinsamer Geh- u. Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	≥ 2,50 m abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite innerorts: 2,50 m Lichte Breite außerorts: 2,00 m	-

4.1.2 Kurzbeschreibung der Radverkehrsführungen

Bei **Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn** fahren Radfahrende ohne räumliche Trennung gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Dies kann auch auf Hauptverkehrsstraßen eine angemessene Führungsform sein, wenn der Kfz-Verkehr, insbesondere auch der Schwerlastverkehr gering ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 50 km/h liegt. Der Mischverkehr ist neben dem Schutzstreifen eine gängige Führungsform des Radverkehrs in Ortsdurchfahrten von Ortschaften und Kleinstädten des ländlichen Raums.



Abbildung 5: Mischverkehr mit markiertem Sicherheitsraum zum Parkstreifen.

Radfahrstreifen werden durch einen durchgezogenen Breitstrich (Breite 0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt und sind dem Radverkehr vorbehalten. Sie gewährleisten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen wegen der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeugfahrenden und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Hilfreich ist ein ausreichender Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr (0,75 m). Die Anlage von Radfahrstreifen mit Regelmaßen setzt eine Straßenraumbreite von mindestens 10,50 m voraus.



Abbildung 6: Radfahrstreifen in einer Ortsdurchfahrt.

Schutzstreifen sind formal eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung ein „Schonraum“ auf der Fahrbahn zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt wird. Der Regeleinsatzbereich von Schutzstreifen liegt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Sie dürfen von Kfz nur bei Bedarf (z.B. wegen breiter entgegenkommender Fahrzeuge) überfahren werden, wenn der Radverkehr dadurch nicht gefährdet wird. Parken und Halten auf dem Schutzstreifen ist nicht erlaubt. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitsraum zum ruhenden Kfz-Verkehr (0,75 m).

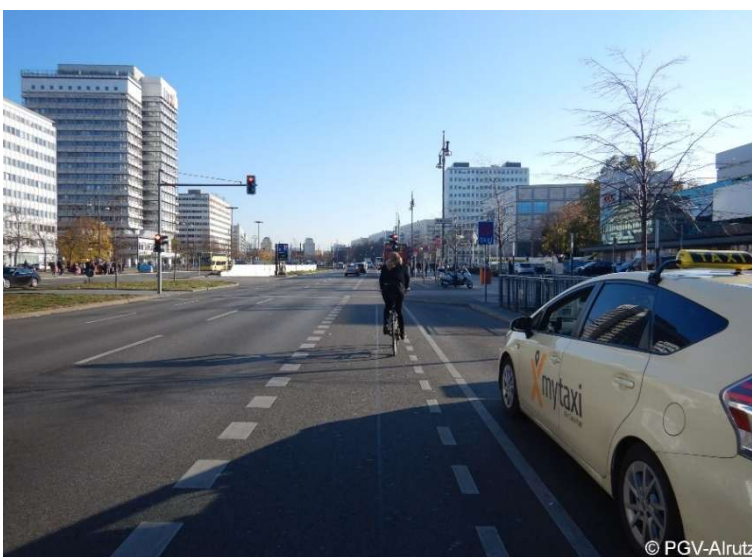


Abbildung 7: Schutzstreifen mit Sicherheitsraum zu parkenden Kfz.

Fahrbahnbegleitende bauliche Radwege oder getrennte Rad- und Gehwege sind innerorts baulich von der Fahrbahn oder einem Parkstreifen getrennt. Sofern sie sich in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt integrieren lassen und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erreichbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Innerorts werden die Radwege in der Regel für den Einrichtungsräderverkehr angelegt. Fahrbahnbegleitende baulich getrennte Rad- und Gehwege sind wegen der im ländlichen Raum oft begrenzten Straßenraumverhältnisse eine vorrangige Führungsform des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen von mittelgroßen Städten und Großstädten. Bauliche Radwege können durch das Verkehrszeichen „Radweg“ als benutzungspflichtig ausgewiesen werden. Ohne das Verkehrszeichen sind sie nicht benutzungspflichtig. Über die Anordnung des Zeichens entscheidet die Straßenverkehrsbehörde auf Basis der örtlichen Gefahrenlage für den Radverkehr.



Abbildung 8: Baulicher Einrichtungsräderweg mit Radwegüberfahrt an einer Grundstückszufahrt.

Zweirichtungsräderwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen auf der linken Straßenseite nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Wird für die Fahrtrichtung links nur ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ aufgestellt, so besteht für diese Fahrtrichtung ein

„Benutzungsrecht“ und keine Benutzungspflicht. Zur Reduzierung des Konfliktpotenzials kommt der Ausbildung an untergeordneten Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten eine besondere Bedeutung zu.



Abbildung 9: Zweirichtungsradweg mit deutlich markierter Radverkehrsfurt.

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr kommen innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist, dies unter Berücksichtigung der Belange der Zufußgehenden vertretbar und mit der Sicherheit des Radverkehrs vereinbar ist. Dies ist in der Regel nur der Fall, wenn der Rad- und Fußverkehr gering ist. Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr sind eine übliche Führungsform des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen in Ortschaften und Kleinstädten des ländlichen Raumes. Durch das Verkehrszeichen „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ wird die Radverkehrsanlage benutzungspflichtig. Wird statt des Verkehrsschildes eine entsprechende Bodenmarkierung gewählt, ist die Anlage für den Radverkehr nicht benutzungspflichtig. Dies ist auch der Fall, wenn ein Gehweg für den Radverkehr freigegeben wird. Radfahrende müssen dann formal „Schrittgeschwindigkeit“ fahren.



Abbildung 10: Gehweg mit zugelassenem Radverkehr in einer Ortsdurchfahrt.

Bei **Landstraßen** handelt es sich in der Regel um klassifizierte Straßen im Außerortsbereich. Die Standardmaßnahme zur Führung und Sicherung des Radverkehrs auf diesen Straßen ist der einseitige gemeinsame Geh- und Radweg mit Zweirichtungsradsverkehr. Sofern geeignete parallele Wege (z.B. Wirtschaftswege) vorliegen, können diese ggf. erforderliche gemeinsame Geh- und Radwege ersetzen. Bei geringer Verkehrsbelastung und geringer Verkehrsbedeutung der Landstraße kann – ggf. in Verbindung mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – auf eine getrennte Radverkehrsführung verzichtet werden. Bei Neu- oder Ausbau von Radwegen ist oft der Natur- und Landschaftsschutz betroffen. Beim Wechsel von Zweirichtungsradswegen auf Einrichtungsradswege müssen Überwege an den Ortseinfahrten besonders bedacht werden.



Abbildung 11: Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts.

4.1.3 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen und auf Verkehrsanlagen mit sehr geringem Kfz-Verkehr

Erschließungsstraßen und andere Straßen und Wege mit sehr geringem Kfz-Verkehr haben für den Radverkehr ein deutlich geringeres Gefährdungspotenzial als Hauptverkehrsstraßen. Damit sie als attraktive Verbindungen für den Radverkehr in einem kommunalen Radverkehrsnetz dienen können, sind vor allem Maßnahmen wichtig, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes für den Radverkehr gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen und ein angenehmes und behinderungsfreies Fahren ermöglichen. Häufig handelt es sich um Tempo 30-Zonen, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Werden Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten und des Kfz-Durchgangverkehrs vorgesehen (z.B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen, Aufpflasterungen), sollen die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. In Straßen mit unebenem Pflaster sollte ein radverkehrsfreundlicherer Belag vorgesehen werden.



Abbildung 12: Radverkehr wird durch Zusatzzeichen von dem Fahrtrichtungsgebot für den Fahrverkehr ausgenommen. Hier wird dem geradeausfahrenden Radverkehr auf der gegenüberliegenden Straßenseite die Weiterfahrt entgegen Einbahnrichtung ermöglicht.



Abbildung 13: Ortstypischer glatter Pflasterstreifen für Radverkehr in einer Wohnstraße mit Kopfsteinpflaster.

Auf besondere Maßnahmen und Führungsarten, die das Radfahren abseits der Hauptverkehrsstraßen attraktiver machen, wird nachfolgend kurz eingegangen.

Fahrradstraßen sind für den Radverkehr ausgewiesene Fahrbahnen, auf denen Kfz-Verkehr (insbesondere Anliegerverkehr) durch Zusatzschilder zugelassen werden kann. Es gilt Tempo 30. Fahrradstraßen eignen sich für wichtige Radverkehrsverbindungen in einem kommunalen Netz. Sie sollen den Radfahrenden

ein sicheres und attraktives Fahren ermöglichen. Dazu sind die Einrichtung einer Vorfahrt gegenüber kreuzenden Erschließungsstraßen und markierte Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz geeignete Maßnahmen. Ein zu starker Kfz-Durchgangsverkehr verträgt sich allerdings nicht mit einer Fahrradstraße. Möglichkeiten zur Verhinderung von nicht gewollten Durchgangsverkehren bestehen in der Einrichtung von im Voraus abgestimmten modalen Filtern für Kfz (z.B. Einrichtung von Einbahnstraßen, (Diagonal-)Sperrn, wie versenkbare, umzulegende Sperrpfosten). Dabei muss das Erreichen eines jeden möglichen Einsatzortes für Feuerwehr und Polizei stets gewährleistet sein. Fahrradstraßen kommen unter gewissen Bedingungen auch außerorts in Betracht.



Abbildung 14: Fahrradstraße

Mit **Fahrradzonen** lassen sich innerorts die Verhaltensregeln der Fahrradstraßen auf ganze Stadtquartiere übertragen. Sie kommen für Kleinstädte mit Tempo 30-Zonen in Betracht, in denen der Radverkehr bereits flächenhaft eine nennenswerte Bedeutung hat. Innerhalb der Zone gilt Rechts-vor-links.



Abbildung 15: Fahrradzone in einem kleinstädtischen Wohngebiet.

Einbahnstraßen werden vorrangig zur Lenkung des Kfz-Verkehrs eingesetzt. Für den Radverkehr erfordern sie Umwege oder veranlassen Radfahrende zum Befahren weniger sicherer Straßen. Gemäß StVO sollen deshalb Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 30 km/h für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet werden, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Diese Lösung hat sich als verkehrssicher erwiesen. In vielen Fällen kann der Radverkehr ohne besondere Maßnahmen gegen Einbahnrichtung fahren. An Knotenpunkten muss der gegenläufige Radverkehr in die Verkehrsregelung des Knotens einbezogen werden. Zur Verdeutlichung der Situation können markierte oder kleinräumig baulich getrennte „Ein- oder Ausfahrtpforten“ für den gegenläufigen Radverkehr vorgesehen werden.



Abbildung 16: Zugelassener Radverkehr gegen Einbahnrichtung mit „Einfahrtspforte“.

In Fußgängerbereichen soll sich der Fußverkehr ungestört fortbewegen und aufhalten können. Eine Zulassung des Radverkehrs kommt deshalb nur in Ausnahmefällen in Betracht. Für den Radverkehr sind diese Bereiche allerdings in der Regel wichtige Ziele. Oft stellen sie die direkteste Verbindung durch die zentrale Ortslage dar. Als Ergebnis einer Abwägung kann der Radverkehr ganztägig, befristet oder in Teilabschnitten des Fußgängerbereichs zugelassen werden. Bei Unsicherheiten über die Zweckmäßigkeit eignet sich ein befristeter Verkehrsversuch (z.B. 1 Jahr).



Abbildung 17: Freigabe eines Fußgängerbereichs für den Radverkehr für Rad- und Lieferverkehr

Selbstständig geführte Radwege verlaufen unabhängig von Straßen und können deshalb besonders attraktiv für den Radverkehr sein. Gut geeignet sind beispielsweise Wege entlang von Gewässern oder Bahntrassen und in Grünanlagen, aber auch kurze Verbindungswege in Wohngebieten, die dem Radverkehr Abkürzungen ermöglichen. Um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu vermeiden, sollten gemeinsame Geh- und Radwege nur bei geringem Aufkommen dieser Verkehrsarten eingesetzt werden. Bei Wegen abseits belebter Bereiche kann aus Gründen der sozialen Sicherheit eine Beleuchtung sinnvoll sein. Moderne Beleuchtung ist bedarfsgesteuert und beeinträchtigt die Umwelt nur in geringem Maße (Energieverbrauch, Insekten, Pflanzen).



Abbildung 18: Getrennter Geh- und Radweg. Trennung der Verkehrsarten durch einen taktil erfassbaren Trennstreifen.

Land- und forstwirtschaftliche Wege bilden auf außerörtlicher Ebene ein oft dichtes Wegenetz, das durch den Radverkehr großenteils für Fahrten im Alltags- und Freizeitverkehr genutzt werden kann. Radfahrende müssen mit den typischen Gefahren solcher Wege rechnen. Auf diesen Wegen muss die Haftungsfrage sowie die Verkehrssicherungspflicht geklärt werden. Wirtschaftswege können von Städten und Gemeinden aber auch planmäßig als Bestandteile ihres kommunalen Radverkehrsnetzes einbezogen und ggf. durch Wegweisung ausgewiesen werden. Dazu sind oft höhere Qualitäten für den Radverkehr bzgl. Ausbaustandard und Betrieb erforderlich. In diesen Fällen sollten die landwirtschaftlichen Verbände und

Mobilitätsverbände frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen werden und Vereinbarungen für die gemeinsame Wegenutzung getroffen werden.



Abbildung 19: Beispielhafte Beschilderung eines für den Radverkehr nutzbaren Wirtschaftsweges.

4.1.4 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Kreuzungen und Einmündungen sind besondere Gefahrenpunkte für den Radverkehr. Besondere Probleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen ergeben sich an Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen. Aber auch an kleinen mit Rechts-vor-Links geregelten Knotenpunkten sind bestimmte Grundanforderungen zu beachten. Zum Abbau von Sicherheitsdefiziten sind vor allem gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugfahrenden erforderlich. Ebenso wichtig ist es, die Vorrangverhältnisse zu verdeutlichen, sodass die Radverkehrsführung erkennbar und eindeutig begreifbar ist.

Knotenpunkte mit Rechts-vor-links-Regelung kommen vor allem in Tempo 30-Zonen zum Einsatz, an denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Sicherheitsdefizite ergeben sich vor allem durch ungünstige Sichtverhältnisse, zumeist durch bis nah an den Knoten parkende Fahrzeuge. Zur Verbesserung dienen vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen; ggf. auch Sperrmarkierungen und Pfosten

bzw. Fahrradabstellanlagen) im Bereich der Eckausrundungen. Durch die Markierung von „Haifischzähnen“ kann die Regelung verdeutlicht werden.



Abbildung 20: Freihalten der Eckbereiche eines Rechts-vor-Links-Knotenpunktes durch Pfosten.

An Knotenpunkten mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen hat der Radverkehr, der im Zuge der Vorfahrtstraße auf fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen fährt, ebenfalls Vorfahrt. Zur Verdeutlichung der Vorfahrt dienen in der Regel markierte Furten, die bei ungünstigen Randbedingungen auch rot eingefärbt werden können. An Rad- und Gehwegüberfahrten können Aufpflasterungen mit Rampen (siehe Bild) die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs senken und die Vorfahrt des Rad- und Fußverkehrs verdeutlichen. Von besonderer Bedeutung für die Verkehrssicherheit sind gute Sichtbeziehungen, insbesondere zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr. Dazu dienen u.a. die Unterbindung des Parkens vor der Einmündung und das Heranrücken der Furt an die Vorfahrtstraße.



Abbildung 21: Rad- und Gehwegüberfahrt mit Rampenstein.



Abbildung 22: Heranführen eines Radwegs an die Vorfahrtstraße, um die Sichtbeziehungen zwischen rechtsabbiegenden Kfz und Radverkehr zu verbessern.

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen liegen oft im Zuge klassifizierter Straßen, bei deren jeweiligen Baulastträgern auch zumeist die Zuständigkeit für die Signalisierung liegt.

Der Radverkehr muss grundsätzlich in der Signalisierung berücksichtigt werden. Dies erfolgt entweder mit eigenen Radverkehrssignalen, der gemeinsamen Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr oder der gemeinsamen Signalisierung mit dem Fußverkehr mittels Kombisignal. Eine fahrradfreundliche Signalisierung zeichnet sich durch eine gute Begreifbarkeit und kurze Wartezeiten aus. Dabei können mit gesonderten Radverkehrssignalen die spezifischen Anforderungen des Radverkehrs in der Regel am besten berücksichtigt werden. Anforderungstaster sollten vermieden werden. Wo eine spezielle Anforderung für den Radverkehr nicht vermieden werden kann, sollten selbstauslösende Detektoren genutzt werden.

Die Berücksichtigung des linksabbiegenden Radverkehrs stellt an signalisierte Knotenpunkte besondere Anforderungen. Dabei ist das direkte Linksabbiegen, bei dem sich die Radfahrenden auf der Fahrbahn einordnen und das indirekte Linksabbiegen, bei dem die Radfahrenden den Knoten in zwei Etappen überqueren, zu unterscheiden. Für die untergeordneten Zufahrten signalisierter Knoten (häufig Gemeindestraßen) kommen auch aufgeweitete Radaufstellstreifen in Betracht, bei denen die Radfahrenden eine Aufstellfläche vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs erhalten, um bei Grün im Sichtfeld der Kraftfahrenden in die gewünschte Fahrtrichtung weiter fahren zu können.



Abbildung 23: Radverkehrssignal mit Vorlaufgrün für den Radverkehr.



Abbildung 24: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen mit Aufstellmöglichkeit zum Linksabbiegen und Geradeausfahren vor dem Kfz-Verkehr.

Kleine Kreisverkehre und Minikreisverkehre haben sich als sichere Verkehrsanlagen bewährt und werden zunehmend sowohl innerorts als auch außerorts eingesetzt. Der Radverkehr profitiert von der guten Sicherheitswirkung der Kreisverkehre allerdings weniger als andere Verkehrsarten. Er wird entweder im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn oder auf den Kreis umlaufenden Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Innerorts sind bei Seitenraumführung des Radverkehrs bevorrechtigte Radverkehrsfurten neben Zebrastreifen die Regel, außerorts soll der Radverkehr in der Regel wartepflichtig im Seitenraum geführt werden.



Abbildung 25: Kleiner Kreisverkehr innerorts mit bevorzogter Radwegführung neben Fußgängerüberweg.

4.1.5 Überquerungsstellen für den Radverkehr außerhalb von Knotenpunkten

Attraktive Radverkehrsverbindungen sollen intuitiv und leicht nutzbar sein. Querende Straßen können dabei ein Hemmnis darstellen und die Sicherheit gefährden. Für solche Konfliktpunkte sind gute Lösungen zu finden. Im Folgenden werden die üblichsten Führungsformen dargestellt.

Eine **Bevorrechtigung des Radverkehrs durch Verkehrszeichen** kommt in Betracht, wenn eine selbstständig geführte Radverkehrsanlage im Zuge einer stark genutzten Radhauptverbindung eine Straße mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr kreuzt. Die Wartepflicht wird dem Kfz-Verkehr dabei deutlich durch Verkehrszeichen und Markierung (z.B. flächige Roteinfärbung), ggf. in Verbindung mit baulichen Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen und Aufpflasterungen, angezeigt. Ein Fußgängerüberweg neben der Furt erhöht die Erkennbarkeit der Querungsstelle und bewirkt darüber hinaus gleiche Vorrangverhältnisse für Rad- und Fußverkehr.



Abbildung 26: Betonung des Vorrangs der Radverkehrsverbindung durch deutliche Fahrbahneinengung und Aufpflasterung.

Die **Fahrbahnquerung mit Wartepflicht für den Radverkehr** ist der Regelfall sowohl innerorts als auch außerorts. Für die Sicherheit des Querungsvorgangs sind gute Sichtverhältnisse von den Fahrbahnrändern aus erforderlich. Insbesondere außerorts muss auf eine gute Erkennbarkeit der Mittelinsel selbst geachtet werden. Eine besondere Querungssituation ist häufig an Ortseinfahrten klassifizierter Straßen

gegeben, wenn ein Wechsel zwischen einer einseitigen Zweirichtungsführung außerorts und einer beidseitigen Einrichtungs- oder einer Mischverkehrsführung innerorts erfolgt. Da es sich dabei eher um einen Seitenwechsel im Längsverkehr handelt, zielen auch die Querungshilfen darauf ab, das Radfahrende den Querungsvorgang flüssig und ohne scharfe Richtungswechsel vollziehen können.



Abbildung 27: Mittelinsel im Zuge einer Radverkehrsverbindung.

Eine **Fahrbahnquerung mit Lichtsignalanlage** kommt an Querungsstellen in Betracht, die wegen der verkehrlichen Charakteristik (hohe Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten, besonderes schutzbedürftiger Radverkehr) eines besonderen Schutzes des querenden Radverkehrs bedürfen. Eine fahrradfreundliche Signalisierung zeichnet sich durch eine gute Begreifbarkeit und kurze Wartezeiten aus. Um dies zu erreichen, sollten bei langen Überquerungswegen Rad- und Fußverkehr auf jeweils eigenen Furten geführt und getrennt signalisiert werden. Außerdem sollte die Grünanforderung durch den Radverkehr durch selbstauslösende Detektoren (z.B. Induktivschleifen, Kameras) erfolgen. Liegen die Detektoren etwa 20-30 m vor der Querungsstelle, kann die Wartezeit weiter reduziert werden.

Mit **Brücken und Unterführungen** können Barrieren für den Radverkehr, wie stark und schnell befahrene Straßen, Eisenbahntrassen oder Gewässer überwunden und Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden. Besonders attraktiv sind sie, wenn

sie ohne Höhenverluste genutzt und Wegebeziehungen deutlich verkürzt werden können. Neben Verkehrswegen und Gewässern können Brücken oder Unterführungen zur Querung anbaufreier Straßen mit hoher Kfz-Belastung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h geeignet sein (z.B. bei Ortsumgehungen). Kleine Brücken oder Stege (Spannweite bis etwa 10-15 m) über Gewässer können attraktive Verbindungen ermöglichen. Sie können werksseitig fertig montiert geliefert und relativ schnell und kostengünstig vor Ort eingesetzt werden.



Abbildung 28: Kleine Gewässerbrücke mit ortsbildprägender Gestaltung.

4.2 Status Quo zur Weginfrastruktur

Dem Radverkehr stehen in der Samtgemeinde Herzlake derzeit mehrere geeignete Verbindungen zur Verfügung, jedoch bestehen noch Lücken, Sanierungsbedarfe und Sicherheitsdefizite. Besonders an Verbindungsachsen zwischen Ortsteilen und an Knotenpunkten ist Handlungsbedarf erkennbar.

4.2.1 Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen innerorts

Die Radverkehrsführung an den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ist in weiten Teilen uneinheitlich und für Radfahrende teilweise unübersichtlich. Reine, baulich

getrennte Radwege sind nicht vorhanden. Stattdessen dominieren gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, die häufig zu schmal sind und keine klare Trennung der Verkehrsarten gewährleisten.

Führungsform und Übersichtlichkeit:

Die vorhandenen Führungsformen wechseln abschnittsweise, was zu einer teilweise unklaren Orientierung für Radfahrende führt. In mehreren Straßenzügen ist ein Fahrbahnwechsel innerhalb des Ortes notwendig. Besonders auffällig ist ein rund 300 Meter langer Abschnitt im Ortsteil Holte, auf dem Radfahrende ausschließlich auf der Fahrbahn geführt werden, ohne markierten Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Diese Uneinheitlichkeit beeinträchtigt die Sicherheit und führt zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr.

Breite und Nutzbarkeit:

Die Breiten der gemeinsamen Geh- und Radwege sind in vielen Bereichen deutlich unterdimensioniert, insbesondere dort, wo hoher Fußgängerverkehr auftritt. Für Begegnungsverkehr oder für die parallele Nutzung durch zu Fuß Gehende und Radfahrende reichen die vorhandenen Querschnitte häufig nicht aus.

Belagsqualität:

Die Beläge variieren stark. Viele der Wege bestehen aus Pflasterflächen, die je nach Zustand zu Vibrationen und Komforteinbußen führen. Einzelne Abschnitte sind asphaltiert und weisen eine gute bis sehr gute Oberflächenqualität auf. In anderen Bereichen treten Belagsschäden, Risse oder Unebenheiten auf, die die Nutzbarkeit einschränken.

Durchgängigkeit:

Die Führung ist innerorts mehrfach unterbrochen. Wechsel zwischen Gehwegfreigaben, kombinierter Nutzung und Fahrbahnführung erzeugen Brüche, die den durchgehenden Verkehrsfluss für Radfahrende beeinträchtigen. An mehreren Stellen fehlt eine klare bauliche oder markierte Abgrenzung, was insbesondere an stärker befahrenen Hauptstraßen zu Sicherheitsdefiziten führt.



Abbildung 29: Typisches Beispiel: Fußgängerweg mit Radfahrer frei, Pflasterbelag, Breite teils eingeschränkt (Beispiel: Zuckerstraße, Ortsteil Herzlake).



Abbildung 30: Verbesserungswürdig: Radverkehrsführung endet abrupt, Radfahrende auf die Straße ohne Wegeführung, Maskierung oder Fahrstreifen (Beispiel: Holter Hauptstraße, Ortsteil Holte)



Abbildung 31: Vorbildlich: Ausreichend breiter, asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg (Beispiel: Westend, Ortsteil Herßum)

4.2.2 Radverkehr in Wohngebieten / Nebenstraßen innerorts

Die Radverkehrsführung in den Wohngebieten und Nebenstraßen der Samtgemeinde Herzlake ist überwiegend einfach strukturiert, weist jedoch deutliche Defizite in Breite, Belagsqualität und Durchgängigkeit auf. Reine, baulich getrennte Radwege existieren nur vereinzelt, zum Beispiel an der Industriestraße in Herzlake. Ansonsten gibt es nur vereinzelt gemeinsame Geh- und Radwege, während viele Nebenstraßen über keinen separaten Radverkehrsbereich verfügen, sodass Radfahrende die Fahrbahn nutzen müssen.

Führungsform und Übersichtlichkeit:

In den meisten Wohngebieten gelten Tempo-30-Zonen, was grundsätzlich die Sicherheit für Radfahrende erhöht. Die Radverkehrsführung außerhalb von Tempo-30-Zonen ist jedoch uneinheitlich: Auf manchen Abschnitten existieren gemeinsame Geh- und Radwege oder Gehwege mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, auf anderen Abschnitten müssen Radfahrende direkt auf der Fahrbahn fahren. Eine klare Trennung zwischen Radfahrenden und Fußgängern fehlt oft, was die Orientierung erschwert.

Breite und Nutzbarkeit:

Wo gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden sind, sind die Querschnitte meist zu schmal für Begegnungsverkehr. Auf Fahrbahnen ohne Radwege müssen Radfahrende den Kfz-Verkehr teilen, was den Komfort und die Sicherheit beeinträchtigt.

Belagsqualität:

Die Oberflächen sind überwiegend gepflastert, teilweise asphaltiert. Die Qualität variiert stark: Pflasterflächen sind oft uneben und führen zu Vibrationen, asphaltierte Abschnitte haben überwiegend gute Oberflächenqualität. In einzelnen Bereichen treten Risse, Abnutzung oder Unebenheiten auf.

Durchgängigkeit:

Die Radverkehrsführung ist innerorts häufig unterbrochen oder nicht klar strukturiert. Nur an wenigen Stellen, wie der Industriestraße in Herzlake, existieren durchgehende, getrennte Radwege. In den meisten Wohngebieten müssen Radfahrende weiterhin auf der Fahrbahn oder auf gemeinsam genutzten Gehwegen fahren, was insbesondere an Engstellen Konflikte erzeugen kann.



Abbildung 32: Typisches Beispiel: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Pflasterbelag, zu schmal für Begegnungsverkehr (Beispiel: Kolpingstraße, Ortsteil Lähden).



Abbildung 33: Verbesserungswürdig: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Pflasterbelag in schlechtem Zustand, zu schmal für Begegnungsverkehr (Beispiel: Vinner Kirchweg, Ortsteil Herßum)



Abbildung 34: Vorbildliche Führung: Getrennter Geh- und Radweg, Pflasterbelag, ausreichend breit, klar von der Fahrbahn getrennt (Beispiel: Industriestraße, Ortsteil Herzlake)

4.2.3 Radverkehrsführung an klassifizierten Straßen außerorts

Die Radverkehrsführung an den klassifizierten Straßen außerhalb der Orte ist überwiegend separat von der Fahrbahn geführt und asphaltiert. Die überwiegend gemeinsamen Geh- und Radwege haben eine Breite von ca. 1,85 m, was für Begegnungsverkehr grundsätzlich ausreichend war und lange dem üblichen Standard entsprach. Neue Zweirichtungsradswege werden mindestens 2,50 m breit angelegt und ermöglichen komfortablen Begegnungsverkehr.

Führungsform und Übersichtlichkeit:

Die Führungsform ist grundsätzlich als gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt. An Ortseinfahrten, Kurven oder Einmündungen gibt es punktuell leichte Unterbrechungen, die die Orientierung vorübergehend erschweren können.

Breite und Nutzbarkeit:

Die vorhandenen Radswege sind mit 1,85 m im üblichen alten Standard nicht mehr ausreichend für den Begegnungsverkehr. Engstellen sind selten und meist durch topographische Gegebenheiten bedingt. Neue Radswege über 2,50 m Breite bieten zusätzliche Sicherheit und Komfort.

Belagsqualität:

Die überwiegende Mehrheit der Radswege ist asphaltiert und in gutem Zustand. Teilweise existieren gepflasterte Abschnitte, die häufig uneben sind und den Fahrkomfort einschränken. In einzelnen Bereichen können leichte Schäden durch Baumwurzeln auftreten.

Durchgängigkeit:

Die Radswege sind größtenteils durchgehend und ermöglichen einen flüssigen Verkehrsfluss für Radfahrende. Unterbrechungen oder unsichere Übergänge sind nur punktuell vorhanden.



Abbildung 35: Typisches Beispiel: Gemeinsamer Geh- und Radweg, asphaltiert und 1,85m breit (Beispiel: Lastruper Str., Ortsteil Lastrup)



Abbildung 36: Verbesserungswürdig: Gemeinsamer Geh- und Radweg, gepflastert, unter 1,80m breit (Beispiel: Burgstraße, Ortsteil Neuenlande)



Abbildung 37: Vorbildlich: Gemeinsamer Geh- und Radweg, asphaltiert, 2,5m breit, klar von der Fahrbahn getrennt (Beispiel: Moorstraße, Ortsteil Dohren)

4.2.4 Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen

Die Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen ist in der Samtgemeinde Herzlake uneinheitlich und situationsabhängig. Innerorts und an Ortseingängen werden Radfahrende häufig über Verkehrsinseln geleitet, die Querung ist meist markiert und erleichtert die Orientierung. An stark befahrenen Kreuzungen regeln in seltenen Fällen Ampeln den Radverkehr, wodurch die Sicherheit erhöht wird.

Außerorts sind Querungen an Vorfahrtsstraßen und Einmündungen teilweise nicht markiert oder nur durch gestichelte Linien angedeutet, die den Radweg weiterführen. Dies erschwert die Orientierung und kann die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

An Bundesstraßen ist die Situation besonders kritisch: Radfahrende finden dort häufig keine geeignete Querungsmöglichkeit, es fehlen Markierungen, Ampeln oder separate Wegeführungen. Der Radverkehr muss teilweise direkt auf der Fahrbahn geführt werden, was hohe Risiken birgt.

Führungsform und Übersichtlichkeit:

Innerorts sind die Querungen in der Regel klar erkennbar, oft durch Verkehrsinseln oder Ampeln unterstützt. Außerorts und an stark befahrenen Straßen fehlen häufig sichere Strukturen, sodass Radfahrende die Fahrbahn queren müssen.

Durchgängigkeit:

Die Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen ist nicht durchgehend und stark variabel. Innerorts und an Ortseingängen ist eine flüssige Führung oft gegeben, außerorts und an Bundesstraßen fehlt häufig eine klare, sichere Querungsführung.



Abbildung 38: Typisches Beispiel: Radwegquerung an einer einmündenden Nebenstraße mit gestrichelter Markierung, Radweg wird geradlinig fortgeführt (Beispiel: Up'n Horn, Ortsteil Lastrup)



Abbildung 39: Kritisch: Querungsstelle an Bundesstraße ohne Markierung, Ampel oder bauliche Radverkehrsführung (Beispiel: B402, Ortsteil Dohren).



Abbildung 40: Vorbildlich: Querungsstelle mit Verkehrsinsel innerorts, klare Führung des Radverkehrs auf gegenüberliegende Straßenseite (Beispiel: Im Dorf, Ortsteil Vinnen)

4.3 Übersicht Handlungsbedarf zur Wegeinfrastruktur

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden rund 125 km straßenbegleitende Nebenanlagen hinsichtlich Führung, Breite, Belagsqualität, Sicherheit und Durchgängigkeit untersucht. Die Zuständigkeiten verteilen sich je nach Straßenbaulastträger auf Gemeinde, Landkreis, Land und teilweise Bund. Viele Streckenabschnitte erfordern daher eine abgestimmte Umsetzung.

Aus der Analyse und den definierten Zielen ergeben sich drei wesentliche Handlungsfelder für die Wegeinfrastruktur: Erhalt und Lückenschluss, Verbesserung von Sicherheit und Qualität sowie die Sicherstellung einer durchgängigen Netzfunktion.

1. Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen

- Unterbrechungen und wechselnde Führungsformen, die zu Orientierungsproblemen führen.
- Zu geringe Breiten für die gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrende.
- Pflaster- und Asphaltbeläge in stark schwankender Qualität, teilweise mit Schäden.
- Strecken ohne jegliche Radverkehrsanlage, die zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr führen.
- Unklare oder fehlende Markierungen an Querungsstellen und Einmündungen.

2. Innerörtliche Wohn- und Nebenstraßen

- In vielen Bereichen keine durchgehenden Geh- und Radwege vorhanden.
- Häufig gepflasterte Beläge, teilweise in schlechtem Zustand.
- Teilweise zu geringe Breiten, insbesondere in Verbindung mit Mischverkehr und parkenden Fahrzeugen.

3. Außerörtliche klassifizierte Straßen

- Einzelne Abschnitte mit Belagsschäden durch Wurzelaufrüche oder Setzungen.
- Gepflasterte Teilstücke in mäßigem Zustand.
- Bestehende Radwege überwiegend etwa 1,85 m breit, entsprechend früheren Regelbreiten; neue oder zu erneuernde Strecken sollten auf 2,50 m ausgebaut werden.
- Notwendige Lückenschlüsse zur durchgängigen Anbindung der Ortsteile.

4. Knotenpunkte und Querungsstellen

- Querungen an Bundesstraßen ohne Markierungen oder gesicherte Führung.
- An vielen Einmündungen fehlt eine klare Weiterführung des Radwegs über die Seitenstraße.
- Teilweise fehlende oder unzureichende Markierung der Übergänge zwischen innerörtlicher und außerörtlicher Führung.

Exemplarische Problemübersicht

Eine Auswahl typischer Problemstellen wird in **Tabelle 4** dargestellt. Die Beispiele verdeutlichen die wiederkehrenden Defizite wie unzureichende Breiten, Schäden im Belag, fehlende Querungshilfen oder unterbrochene Führungen.

Tabelle 4 Exemplarische Probleme von Radverkehrswegen/Radverkehrsabschnitte in der Samtgemeinde Herzlake

Standort/ Abschnitt	Problem	Verantwortung
Haselünner Straße im Ortsteil Herzlake	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster und Asphalt mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung; Im Abschnitt der 20er Zone unübersichtliche Verhältnisse für Radfahrer	Gemeinde Herzlake
Vinner Kirchweg zwischen den Ortsteilen Holte und Herßum	Querschnittsbreite unter Standard; Belagszustand Pflaster mangelhaft, insbesondere in den Ortschaften; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Gemeinde Lähden

Grafelder Straße zwischen den Ortsteilen Dohren und Grafeld	Kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Landkreis Emsland in Abstimmung mit dem Landkreis Cloppenburg
Holter Hauptstraße im Ortsteil Holte	Radweg endet abrupt; Radfahrende müssen ca. 300 m auf der Straße fahren; keine Markierungen oder bauliche Trennung vorhanden	Land Niedersachsen in Abstimmung mit der Gemeinde Lähden

Die vollständige Liste aller erfassten Streckenabschnitte mit Problemen, Zuständigkeiten und Maßnahmenempfehlungen befindet sich im Anhang. Die Beispiele im Kapitel dienen lediglich der Illustration und ersetzen nicht die vollständige Maßnahmenübersicht.

5 Fahrradparken inkl. Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV

Die folgende Einleitung des Kapitel 5 und das Unterkapitel 5.1 wurden vollständig aus der Vorlage ‚Generator für kommunale Radverkehrskonzepte‘ übernommen.

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Fahrradabstellanlagen an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Mit Blick auf zunehmend hochwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen noch höheren Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb mit über die Fahrradnutzung. Auch in Bezug auf Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung. Bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten wird von vielen Radfahrenden häufig nur ein weniger hochwertiges „Zweitrad“ genutzt, welches nicht selten Defizite bei der sicherheitstechnischen Ausstattung aufweist.

5.1 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

Diebstahlsicherheit: Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht an der Abstellanlage angeschlossen werden können.

Bedienungskomfort: Abstellanlagen sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und barrierefrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.

Standsicherheit: Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellanlage gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.

Witterungsschutz: Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u.Ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind

insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie bei Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.

Vielseitigkeit: Die Abstellanlage sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen (Kinderrad, Lastenrad, Handbike, Mountainbike, usw.) genutzt werden kann.

Sicherheit vor Vandalismus: Die Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Nutzung hochwertiger und somit komfortabler und verkehrssicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Sicherheit. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle) oder Abstellanlagen in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis.

Standortwahl: Abstellanlagen sollten auf direkter Wegebeziehung zu Gebäudeeingängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „freies“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.

Leichte Erreichbarkeit: Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.

Soziale Sicherheit: Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage an wenig belebten Stellen schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen und Kindern, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen variiert nach Örtlichkeit, Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Ist die Parkdauer gering, z.B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte des Bedienkomforts und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, an Bushaltestellen, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz parkt das Fahrrad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht. Dabei überwiegen die Anforderungen Diebstahl-, Vandalismus- sowie Witterungsschutz. Den o.g. Anforderungen entspricht der Anlagentyp Rahmenhalter am besten. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d.h. zwei Räder pro Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,50 m (mind. 1,20 m) aufgestellt werden. An Standorten, wo mit zahlreichen

abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen. Zudem eignen sich verkürzte Rahmenhalter für Sonderräder, wie Lastenräder oder Räder mit Anhänger.



Abbildung 41: Rahmenhalter mit Doppelholm (oben links) und verkürzte Rahmenhalter (oben rechts), Überdachte Vorderradrahmenhalter (unten links) und Sammelschließanlage (unten rechts).

5.2 Status Quo zum Fahrradparken

Wesentliche Ziele in der Samtgemeinde Herzlake weisen grundsätzlich ein Angebot zum Fahrradparken auf. Ein Großteil der vorhandenen Anlagen besteht jedoch aus einfachen Vorderradhaltern, die kein standsicheres und anforderungsgerechtes Abstellen moderner Fahrräder (insbesondere E-Bikes und Fahrräder mit breiteren Reifen) ermöglichen. Die Ausstattung, der Erhaltungszustand und die Größe der Anlagen unterscheiden sich deutlich.

5.2.1 Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs

An den rund 45 Bushaltestellen der Samtgemeinde ist die Situation uneinheitlich. Etwa zwei Drittel der Haltestellen verfügt über Möglichkeiten zum Fahrradparken, meist in Form weniger einfacher Anlehnbügel oder Vorderradklemmen. In einzelnen Fällen fehlen Fahrradabstellanlagen vollständig.

Anlagentyp und Qualität: Überwiegend einfache, ungesicherte Systeme (Vorderradhalter oder ältere Gestelle). Nur wenige Standorte bieten eine standfeste Anlehnmöglichkeit. Gesicherte Anlagen wie Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen sind nicht vorhanden.

Kapazität: Die Anzahl der Stellplätze liegt meist zwischen 3 und 6 Plätzen pro Haltestelle. An stärker frequentierten Standorten (z. B. in den Ortszentren) sind die Kapazitäten teilweise nicht ausreichend.

Witterungsschutz: Überdachte Radabstellanlagen sind an nur einer Haltestelle vorhanden. Dies ist für den ländlichen Raum derzeit üblich und vertretbar, sofern die Anlagen wetterbeständig ausgeführt sind. Für stark genutzte Standorte kann eine Überdachung mittelfristig als Qualitätsverbesserung vorgesehen werden.

Erreichbarkeit und Integration: Die Anbindung der Anlagen an Geh- und Radwege ist in der Regel funktional, teilweise jedoch unbefestigt oder nicht barrierefrei. Eine eindeutige Zuordnung zur Haltestelle ist nicht immer gegeben.

Insgesamt zeigt die Bestandsaufnahme, dass die Abstellanlagen an den Haltestellen derzeit nur einen Grundstandard erfüllen. Eine systematische Nachrüstung mit standsicheren, gut erreichbaren und einheitlich gestalteten Anlehnbügeln ist erforderlich, um die Kombination von Fahrrad und ÖPNV zu fördern.



Abbildung 41: Typisches Beispiel: Durchschnittliche Ausstattung einer Bushaltestelle mit einfacher Fahrradabstellanlage (Beispiel: Bushaltestelle Ecke Wellenstraße).



Abbildung 42: Verbesserungswürdig: Überlastung einer unzureichenden Fahrradabstellanlage - mehrere Räder werden mangels Alternativen außerhalb der vorgesehenen Flächen abgestellt (Beispiel: Bushaltestelle Hotel Flora, Ortsteil Herzlake).



Abbildung 43: Vorbildlich: Funktionale und sichere Fahrradabstellanlage mit Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigtem Untergrund (Beispiel: Bushaltestelle Teepohl, Ortsteil Herßum).

5.2.2 Schul- und Sportstandorte

Die Fahrradabstellinfrastruktur an Schulen und Sportstätten in der Samtgemeinde Herzlake ist sehr heterogen. Während einige Standorte funktionale Anlagen aufweisen, bestehen an vielen Einrichtungen noch Defizite hinsichtlich Kapazität, Standsicherheit und Komfort. An einigen Standorten fehlen Abstellanlagen vollständig oder es stehen lediglich einzelne Vorderradklemmen zur Verfügung.

Anlagentyp und Qualität: Überwiegend unüberdachte Vorderradklemmen. Nur das Schulzentrum in Herzlake verfügt über standsichere Anlehnbügel. Gesicherte Anlagen wie Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen sind nicht vorhanden.

Kapazität: Die vorhandenen Anlagen sind häufig knapp bemessen. Es ist davon auszugehen, dass es insbesondere zu Stoßzeiten (Beginn/Ende der Unterrichtszeit) zu Engpässen kommt.

Witterungsschutz: Überdachungen existieren lediglich an zwei Grundschulen und zwei Sporthallen. Aufgrund der meist kurzzeitigen Abstellzeiten während der Schulzeit ist dies derzeit vertretbar, kann aber an hoch frequentierten Standorten als Qualitätsverbesserung erwogen werden.

Erreichbarkeit und Integration: Die Anlagen sind in der Regel gut erreichbar, teilweise aber ohne klare Wegeführung.



Abbildung 44: Typisches Beispiel: Radabstellanlage ohne Witterungsschutz und mit Vorderradklemmen. (Beispiel: Grundschule Herzlake, Ortsteil Herzlake).



Abbildung 45: Verbesserungswürdig: Radabstellanlage mit Witterungsschutz aber ohne Anlehne Bügel oder Vorderradklemmen. (Beispiel: Grundschule Lähden, Ortsteil Lähden).



Abbildung 46: Vorbildlicher: Radabstellanlage mit Doppelholm Anlegebügel und fester Standfläche aber ohne Witterungsschutz. (Beispiel: Schulzentrum Herzlake, Ortsteil Herzlake).

5.2.3 Sonstige öffentliche Standorte

Die Fahrradabstellinfrastruktur an öffentlichen Einrichtungen wie Rathäusern, Jugendheimen und Kulturhäusern in der Samtgemeinde Herzlake ist uneinheitlich und teilweise unzureichend. Während einige Standorte bereits gut ausgestattete Abstellanlagen aufweisen, bestehen an vielen Einrichtungen deutliche Defizite hinsichtlich Kapazität, Standsicherheit und Komfort. An einigen Standorten fehlen Abstellanlagen vollständig oder es stehen lediglich einzelne Vorderradklemmen zur Verfügung.

Anlagentyp und Qualität: Am Rathaus befindet sich eine hochwertige, überdachte Anlage mit Anlehnbügeln, die ausreichend Stellplätze für Besucherinnen und Besucher bietet und einen hohen Bedienkomfort gewährleistet. Viele andere Standorte verfügen lediglich über einfache, unüberdachte Anlehnbügel oder Vorderradklemmen, die nur eingeschränkt standsicher und komfortabel sind. An einigen Einrichtungen fehlen Abstellanlagen vollständig, sodass Fahrräder provisorisch an Mauern, Geländern oder Grünflächen abgestellt werden.

Kapazität: Die Kapazität der vorhandenen Anlagen reicht an stark frequentierten Einrichtungen häufig nicht aus. Engpässe treten insbesondere während

Veranstaltungen oder Stoßzeiten auf, sodass Fahrräder teilweise ungeordnet abgestellt werden.

Witterungsschutz: Überdachungen sind nur vereinzelt vorhanden; abgesehen vom Rathaus sind die meisten Abstellplätze den Witterungseinflüssen ausgesetzt. Dies schränkt den Komfort und die Nutzungsqualität ein, insbesondere bei längeren Standzeiten.

Erreichbarkeit und Integration: Die Erreichbarkeit und Integration der Anlagen sind unterschiedlich. Bei den meisten Einrichtungen liegen die Abstellplätze zwar in der Nähe der Eingänge, jedoch fehlt teilweise eine befestigte oder klar ausgewiesene Zuwegung, sodass die Fahrräder unübersichtlich abgestellt werden.



Abbildung 47: Typisches Beispiel: Radabstellanlage mit Anlehen Bügel aber ohne befestigten Untergrund und Witterungsschutz. (Beispiel: Kulturbahnhof, Ortsteil Herzlake).



Abbildung 48: Verbesserungswürdig: Keine Radabstellanlage vorhanden, Fahrräder stehen an Hauswand oder in vorhandenen Parkbuchten. (Beispiel: Jugendheim Lähden, Ortsteil Lähden).



Abbildung 49: Vorbildlich: Radabstellanlage mit Anlehne-Pfosten, Witterungsschutz, befestigtem Untergrund und Lademöglichkeiten für E-Bikes (Beispiel: Rathaus, Ortsteil Herzlake).

5.3 Übersicht Handlungsbedarf Fahrradparken inkl. Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden 64 Fahrradabstellanlagen im Gebiet der Samtgemeinde Herzlake erfasst, davon etwa 45 an Bushaltestellen. Die Zuständigkeiten sind unterschiedlich verteilt:

- Für Bushaltestellen liegt die finanzielle und bauliche Verantwortung grundsätzlich bei der Samtgemeinde Herzlake, teilweise in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern (Gemeinden, Landkreis, Land) und dem LNVG.
- Für Schulen ist die Samtgemeinde Herzlake zuständig. Für Sportstätten sind die Samtgemeinde Herzlake oder ihre Mitgliedsgemeinden zuständig.
- Für Gebäude der kommunalen Verwaltung (z. B. Dorfgemeinschaftshäuser, Jugendheime) liegt die Verantwortung bei den jeweiligen Mitgliedsgemeinden.

Zur Verbesserung der Fahrradabstellinfrastruktur wurden Handlungsbedarfe in drei Hauptfeldern identifiziert:

- Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs
- Schulen und Sporthallen
- Sonstige öffentliche Einrichtungen

Die folgende **Tabelle 5** zeigt exemplarisch festgestellte Probleme und Zuständigkeiten. Eine detaillierte Maßnahmenliste mit Problemen und Maßnahmenempfehlungen ist im Anhang zu finden.

Tabelle 5: Exemplarische Probleme von Radabstellanlagen in der Samtgemeinde Herzlake.

Handlungsfeld	Standort	Problem	Verantwortung
Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs	Bushaltestelle Hotel Flora	Zu wenige Stellplätze, nur Vorderradhalter, Fahrräder stehen auf Grünstreifen, kein Witterungsschutz	Samtgemeinde Herzlake

Schulen und Sportstätten	Grundschule Lähden	Witterungsschutz vorhanden, keine Radabstellanlage, Fahrräder werden lose auf Pflaster abgestellt.	Samtgemeinde Herzlake
Sonstige öffentliche Einrichtungen	Jugendheim und Kindergarten Lähden	Keine Radabstellanlage, Fahrräder werden an Mauer oder ungeordnet im Umfeld abgestellt.	Gemeinde Lähden

Die Maßnahmen sind mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern und Eigentümern der Grundstücke abzustimmen. Ziel ist eine standsichere und nutzerfreundliche Fahrradabstellinfrastruktur im gesamten Samtgemeindegebiet.

6 Nächste Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen

Die Bearbeitung des festgestellten Verbesserungsbedarfs orientiert sich an den verfügbaren Haushaltsmitteln der Gemeinden Herzlake, Lähden und Dohren, den personellen Kapazitäten der Verwaltung sowie einer koordinierten Abstimmung der Maßnahmen untereinander. Für zahlreiche Maßnahmen kann ein vorgelagerter Flächenerwerb erforderlich sein. Es ist daher vor Umsetzung jeweils zu prüfen, ob die benötigten Grundstücke rechtzeitig zur Verfügung stehen. Kleinere Maßnahmen an kommunalen Straßen können kurzfristig umgesetzt werden, während die vollständige Umsetzung aller Maßnahmen mittel- bis langfristig erfolgt.

Bei der zeitlichen Planung sind zusätzlich verschiedene Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Abstimmungsprozesse mit den zuständigen Straßenbaulastträgern
- Planungsrechtliche Anforderungen
- Abhängigkeiten von parallelen Bauprojekten
- Sicherstellung der Finanzierung, zum Beispiel über Fördermittel

Die zeitliche Einordnung erfolgt in drei Horizonten:

- kurzfristig (1–2 Jahre)
- mittelfristig (3–5 Jahre)
- langfristig (6–10 Jahre oder mehr)

Kurzfristige Maßnahmen

Ziel ist es, schnell spürbare Verbesserungen für den Radverkehr auf kommunalen Straßen sichtbar zu machen. Dazu zählen insbesondere:

- Öffentlichkeitswirksame Aktionen wie die Teilnahme am Stadtradeln und Informationsmaterialien für die Bevölkerung.
- Markierungslösungen und kurzfristige Anpassungen an Radwegen in kommunaler Zuständigkeit, bei denen keine größeren baulichen Eingriffe erforderlich sind, zum Beispiel Piktogramme, Schutzstreifen, temporäre Fahrbahnmarkierungen oder Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit.
- Fahrradabstellanlagen: Ergänzung neuer Anlagen an zentralen Zielorten, Austausch veralteter Vorderradhalter gegen standsichere Rahmenhalter an Schulen, Sportstätten oder Haltestellen des ÖPNV.

Darüber hinaus ist vorgesehen, je nach Fördermittelverfügbarkeit einzelne kommunale Straßenabschnitte vollständig zu sanieren, bestehende Radwege auf neue, mindestens zwei Meter breite Standards anzupassen und so eine durchgängige und sichere Radinfrastruktur zu schaffen.

Maßnahmen in Zusammenarbeit mit anderen Baulastträgern:

Für Straßen des Bundes, des Landes oder des Landkreises dient das Konzept dazu, Probleme und Verbesserungsbedarfe zu vermitteln. Die Samtgemeinde Herzlake bittet diese Träger um Sanierungen, Lückenschlüsse oder Sicherheitsmaßnahmen, kann die Umsetzung auf diesen Straßen jedoch nicht direkt veranlassen.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen

Im mittelfristigen und langfristigen Zeitraum werden Maßnahmen umgesetzt, die größere bauliche Veränderungen oder Abstimmungen mit anderen Baulastträgern erfordern, zum Beispiel:

- Sanierung und Ausbau von Radwegen auf und an kommunalen Straßen, insbesondere an stark frequentierten Abschnitten oder an Strecken mit beschädigten Belägen.
- Neubau von Radinfrastruktur im Zuge größerer Straßenprojekte.
- Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an zentralen Zielorten.
- Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen zur Verbesserung von Sicherheit und Komfort.
- Integration von Radverkehrsmaßnahmen in parallele Entwicklungs- oder Bauprojekte wie Schul- oder Gewerbegebietserweiterungen.
- Kontinuierliche Anpassung an neue Bedarfe, zum Beispiel durch Lückenschlüsse oder die Anpassung von Radwegen an veränderte Verkehrsverhältnisse.

Zusammenfassung der nächsten Schritte

- Priorisierung konkreter Maßnahmen für kurz-, mittel- und langfristige Umsetzung auf und an kommunalen Straßen.
- Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für kurzfristig umsetzbare Maßnahmen.
- Prüfung der Förderfähigkeit und Beantragung von Fördermitteln für kommunale Straßen.
- Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung und Information der Bevölkerung.
- Abstimmung und Kommunikation mit anderen Baulastträgern, um Verbesserungsbedarfe und Problemmeldungen weiterzugeben.

7 Anhang

Tabelle 6: Maßnahmetabelle Radverkehrswege/Radverkehrsabschnitte

Nr.	Standort/ Abschnitt	Problem	Empfohlene Maßnahme	Verantwortung
1	Haselünner Straße im Ortsteil Herzlake	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster und Asphalt mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung; Im Abschnitt der 20er Zone unübersichtliche Verhältnisse für Radfahrer	Grundhafte Erneuerung von Radweg und Straße, Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Radwegeoptimierung In der 20er Zone: Piktogramme, Schutzstreifen	Gemeinde Herzlake
2	Vinner Kirchweg zwischen den Ortsteilen Holte und Herßum	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster mangelhaft, insbesondere in den Ortschaften; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung	Gemeinde Lähden
3	Grafelder Straße zwischen den Ortsteilen Dohren und Grafeld	Kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss	Landkreis Emsland in Abstimmung mit dem Landkreis Osnabrück
4	Holter Hauptstraße im Ortsteil Holte	Radweg endet abrupt; Radfahrende müssen ca. 300 m auf der Straße fahren; keine Markierungen oder bauliche Trennung vorhanden	Lückenschluss, Piktogramme, Schutzstreifen	Land Niedersachsen in Abstimmung mit der Gemeinde Lähden
5	Helminghauser Straße	Kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss	Landkreis Emsland in Abstimmung mit dem Landkreis Cloppenburg

6	K246/Ehrener Straße	Kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss	Landkreis Emsland in Abstimmung mit dem Landkreis Cloppenburg
7	Boschstraße in Herzlake	Kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss, Piktogramme, Schutzstreifen	Gemeinde Herzlake
8	Industriestraße in Lähden	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Gemeinde Lähden
9	Kolping Straße/ Flechumer Straße zwischen den Ortschaften Lähden und Flechum	Teilweise kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss z.B. als Fahrradstraße	Gemeinde Lähden
10	Schützenstraße in der Ortschaft Herzlake	Kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss	Gemeinde Herzlake
11	Hasestraße/ Barkerder Wiesen in Herzlake	Teilweise kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet; Belagszustand des Radweges mangelhaft	Lückenschluss, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Gemeinde Herzlake
12	Löninger Straße im Ortsteil Herzlake	Querschnittsbreite unter empfohlenem Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster mangelhaft, insbesondere in der Ortschaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Gemeinde Herzlake

13	Zuckerstraße im Ortsteil Herzlake	Nur Gehwege mit Radfahrer frei zum Richtungsverkehr vorhanden; Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr sehr erschwert; Unübersichtliche Verhältnisse für Radfahrer	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Bundesland Niedersachsen in Abstimmung mit der Gemeinde Herzlake
14	Dorfstraße Dohren	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster vom Kreuzdamm in Richtung Dorfmitte mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Landkreis Emsland in Abstimmung mit der Gemeinde Dohren
15	Riehen im Ortsteil Vinnen	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Gemeinde Lähden in Abstimmung mit dem Landkreis Emsland
16	Lahner Straße im Ortsteil Ahmsen	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Landkreis Emsland in Abstimmung mit der Gemeinde Lähden
17	Am Alten Lager im Ortsteil Ahmsen	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Pflaster mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung, Ortsbereichsanpassung, Radwegeoptimierung	Landkreis Emsland in Abstimmung mit der Gemeinde Lähden

18	Wöstemühle/Lastruper Straße vom Ortsteil Herzlake nach Holte	Querschnittsbreite unter Standard, Begegnungsverkehr erschwert; Belagszustand Asphalt mangelhaft; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne klare Trennung	Radwegeverbreiterung, Oberflächensanierung	Land Niedersachsen
19	Bookhofer Straße im Ortsteil Herzlake (Hasestraße – Industriestraße)	Teils 30er Zone aber außerhalb der Zone kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz; Durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss z.B. als Fahrradstraße; Piktogramme, Schutzstreifen, Ortsbereichsanpassung,	Gemeinde Herzlake
20	Busemühlenstraße in Richtung Hasestraße/Bakerder Wiesen im Ortsteil Herzlake	Keine Verbindung vorhanden; Bewohner großer Wohngebiete müssen weite Umwege in Richtung des Schulzentrums, der Kita, dem Kindergarten und des Gewerbegebiets fahren;	Lückenschluss durch Radverkehrsbrücke zwischen den beiden Straßen auf ungefähre Höhe der Bakerder Wiesen	Gemeinde Herzlake
21	Westerloher Straße vom Ortsteil Lähden nach Westerloh	Kein Radweg vorhanden; Lücke im Radverkehrsnetz, durchgängige Führung nicht gewährleistet	Lückenschluss	Landkreis Emsland

Tabelle 7 Maßnahmentabelle Fahrradparken: Handlungsfeld: Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs

Nr.	Standort	Problem	Empfohlene Maßnahme	Verantwortung
1	Bushaltestelle Herzlake_Hotel Flora	Zu wenige Stellplätze, nur Vorderradhalter vorhanden, teils unsichere Stellfläche (Gras), kein Witterungsschutz	Befestigte Stellfläche erweitern, feste Doppelholm-Anlehnbügel installieren, evtl. Witterungsschutz vorsehen	Samtgemeinde Herzlake

2	Bushaltestelle Herzlake_Abzw. An der Högede	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
3	Bushaltestelle Herzlake_Abzw. Bakerder Straße	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm- Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
4	Bushaltestelle Herzlake_Busemühle	Unsichere Stellfläche (Gras), zu wenige Stellplätze vorhanden, Fahrräder stehen auf Grünstreifen, kein Witterungsschutz	Stellfläche befestigen, Vorhandene Anlehnbügel durch feste Doppelholm- Anlehnbügel erweitern	Samtgemeinde Herzlake
5	Bushaltestelle Herzlake_Felsen_Alte Dorfstraße	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm- Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
6	Bushaltestelle Herzlake_Felsen_Brügggen	nur Vorderradhalter vorhanden, Fahrräder stehen zum Teil auf privatem Grünstreifen, kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
7	Bushaltestelle_Herzlake_Kirche	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
8	Bushaltestelle_Herzlake_Hölze Ort	nur Vorderradhalter vorhanden, Unsichere Stellfläche (Gras), kein Witterungsschutz	Stellfläche befestigen	Samtgemeinde Herzlake
9	Bushaltestelle Herzlake_Westrum_Boomeer	nur Vorderradhalter vorhanden, teils unsichere Stellfläche (Gras), kein Witterungsschutz	Stellfläche befestigen, Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake

10	Bushaltestelle Herzlake_Westrum_Kirche	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
11	Bushaltestelle Herzlake_Westrum_Kreuzung B213	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm- Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
12	Bushaltestelle Herzlake_Bookhof_Andruper Straße	teils unsichere Stellfläche, hauptsächlich Vorderradhalter vorhanden	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
13	Bushaltestelle Dohren_Kirche	Zu wenig Stellplätze, Kein Witterungsschutz	Vorhandene Anlehnbügel durch feste Doppelholm- Anlehnbügel erweitern	Samtgemeinde Herzlake
14	Bushaltestelle Dohren_Lager Str.	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm- Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
15	Bushaltestelle Dohren_Ecke Wellenstraße	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
16	Bushaltestelle Dohren_Lehmkuhle	teils unsichere Stellfläche, kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
17	Bushaltestelle Dohren_Pappelweg	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
18	Bushaltestelle Dohren_Schützenstraße	unsichere Stellfläche, kein Witterungsschutz	Stellfläche befestigen	Samtgemeinde Herzlake
19	Bushaltestelle Dohren_Zum Beel	zu wenig Stellplätze, nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel erweitern oder ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
20	Bushaltestelle Lähden_Ahmsen_Am Sportplatz	zu wenig Stellplätze, nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm-	Samtgemeinde Herzlake

			Anlehnbügel erweitern oder ersetzen	
21	Bushaltestelle Lähden_Ahmsen_Vinner Straße	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm-Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
22	Bushaltestelle Lähden_Berßener Straße	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
23	Bushaltestelle Lähden_Bökenfeld	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
24	Bushaltestelle Lähden_Bokjans	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
25	Bushaltestelle Lähden_Holtmann	kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
26	Bushaltestelle Lähden_Herthumstraße	nur Vorderradhalter vorhanden	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
27	Bushaltestelle Lähden_Purk	kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
28	Bushaltestelle Lähden_Staustraße	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm-Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
29	Bushaltestelle Lähden_Tannenkamp	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
30	Bushaltestelle Lähden_Holte_Markt	kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake

31	Bushaltestelle Lähden_Holte_Lewiskamp	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm- Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
32	Bushaltestelle Lähden_Holte_Ziegelei	zu wenig Stellplätze, nur Vorderradhalter vorhanden, unsichere Stellfläche, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
33	Bushaltestelle Lähden_Herßum_Teepohl	kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
34	Bushaltestelle Lähden_Herßum_Vinner Kirchweg	nur Vorderradhalter vorhanden, Unsichere Stellfläche (Gras), kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel ersetzen, Stellfläche befestigen	Samtgemeinde Herzlake
35	Bushaltestelle Lähden_Herßum_Westend	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm- Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
36	Bushaltestelle Lähden_Herßum_Ostend	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm- Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
37	Bushaltestelle Lähden_Vinnen_Holtland	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
38	Bushaltestelle Lähden_Vinnen_Kirche	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm- Anlehnbügel ersetzen	Samtgemeinde Herzlake
39	Bushaltestelle Lähden_Vinnen_Kriegerdenkmal	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorerst keine Maßnahmen nötig	Samtgemeinde Herzlake
40	Bushaltestelle Lähden_Vinnen_Riehen	nur Vorderradhalter vorhanden, kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste	Samtgemeinde Herzlake

			Doppelholm-Anlehnbügel ersetzen	
41	Bushaltestelle Lähden_Vinnen_Up n Sande	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
42	Bushaltestelle Lähden_Lastrup_Auf der Blanke	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
43	Bushaltestelle Lähden_Lastrup_Dorfstraße	nur Vorderradhalter vorhanden, Unsichere Stellfläche (Gras), kein Witterungsschutz	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm-Anlehnbügel ersetzen, Stellfläche befestigen	Samtgemeinde Herzlake
44	Bushaltestelle Lähden_Lastrup_Melmmeringen	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake
45	Bushaltestelle Lähden_Lastrup_Wöstemühle	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake

Alle Standorte in der Tabelle wurden geprüft. Bei Standorten, bei denen keine Maßnahme erforderlich ist, ist die vorhandene Abstellanlage für diesen Standort von ausreichender Größe, Qualität und Stabilität, sodass vorerst keine Maßnahmen erforderlich sind.

Tabelle 8: Maßnahmentabelle Fahrradparken: Handlungsfeld: Schulen und Sporthallen

Nr.	Standort	Problem	Empfohlene Maßnahme	Verantwortung
1	Grundschule Lähden	Witterungsschutz vorhanden, aber keine Radabstellanlage; Fahrräder werden lose auf Pflaster abgestellt.	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche unter dem Witterungsschutz installieren	Samtgemeinde Herzlake
2	Grundschule Holte	Witterungsschutz teilweise nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm-Anlehnbügel	Samtgemeinde Herzlake

			ersetzen, Witterungsschutz erweitern	
3	Grundschule Herzlake	Witterungsschutz nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	Witterungsschutz installieren	Samtgemeinde Herzlake
4	Grundschule Dohren	Witterungsschutz nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	Vorhandene Vorderradhalter durch feste Doppelholm-Anlehnbügel ersetzen, Witterungsschutz erweitern	Samtgemeinde Herzlake
5	Grundschule Bookhof	Witterungsschutz nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	Witterungsschutz installieren	Samtgemeinde Herzlake
6	Oberschule Herzlake	Witterungsschutz nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	Witterungsschutz installieren	Samtgemeinde Herzlake
7	Sporthalle Herzlake an der Oberschule	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren; Witterungsschutz installieren	Samtgemeinde Herzlake
8	Sporthalle Herzlake an der Grundschule	Witterungsschutz teilweise nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	keine Maßnahmen erforderlich	Samtgemeinde Herzlake
9	Sporthalle Lähden an der Grundschule	Witterungsschutz vorhanden, aber keine Radabstellanlage; Fahrräder werden lose auf Pflaster abgestellt.	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche unter dem Witterungsschutz installieren	Samtgemeinde Herzlake
10	Sporthalle Holte an der Grundschule	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Samtgemeinde Herzlake

Alle Standorte in der Tabelle wurden geprüft. Bei Standorten, bei denen keine Maßnahme erforderlich ist, ist die vorhandene Abstellanlage für diesen Standort von ausreichender Größe, Qualität und Stabilität, sodass vorerst keine Maßnahmen erforderlich sind.

Tabelle 9 Maßnahmentabelle Fahrradparken: Handlungsfeld: Sonstige öffentliche Einrichtungen

Nr.	Standort	Problem	Empfohlene Maßnahme	Verantwortung
1	Jugendheim und Kindergarten Lähden	Keine Radabstellanlage; Fahrräder werden an Mauer oder ungeordnet im Umfeld abgestellt.	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Gemeinde Lähden
2	Jugendheim Vinnen	Witterungsschutz nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	keine Maßnahmen erforderlich	Gemeinde Lähden
3	Jugendheim Herßum	Witterungsschutz nicht vorhanden	keine Maßnahmen erforderlich	Gemeinde Lähden
4	Jugendheim Ahmsen	Witterungsschutz nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	keine Maßnahmen erforderlich	Gemeinde Lähden
5	Backhaus Ahmsen	Witterungsschutz nicht vorhanden, teilweise unsichere Stellfläche (Gras)	keine Maßnahmen erforderlich	Gemeinde Lähden
6	Kulturbahnhof Herzlake	Witterungsschutz nicht vorhanden, teilweise unsichere Stellfläche (Gras)	keine Maßnahmen erforderlich	Gemeinde Herzlake
7	Rathaus Herzlake	keine Probleme	keine Maßnahmen erforderlich	Gemeinde Herzlake
8	Alte Schule Westrum	keine Radabstellanlage vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Gemeinde Herzlake
9	Kita Dohren	Witterungsschutz nicht vorhanden, nur Vorderradhalter vorhanden	feste Doppelholm-Anlehnbügel auf befestigter Stellfläche installieren	Gemeinde Dohren

Alle Standorte in der Tabelle wurden geprüft. Bei Standorten, bei denen keine Maßnahme erforderlich ist, ist die vorhandene Abstellanlage für diesen Standort von ausreichender Größe, Qualität und Stabilität, sodass vorerst keine Maßnahmen erforderlich sind.