

Fragen der Radverkehrsführung in Reppenstedt

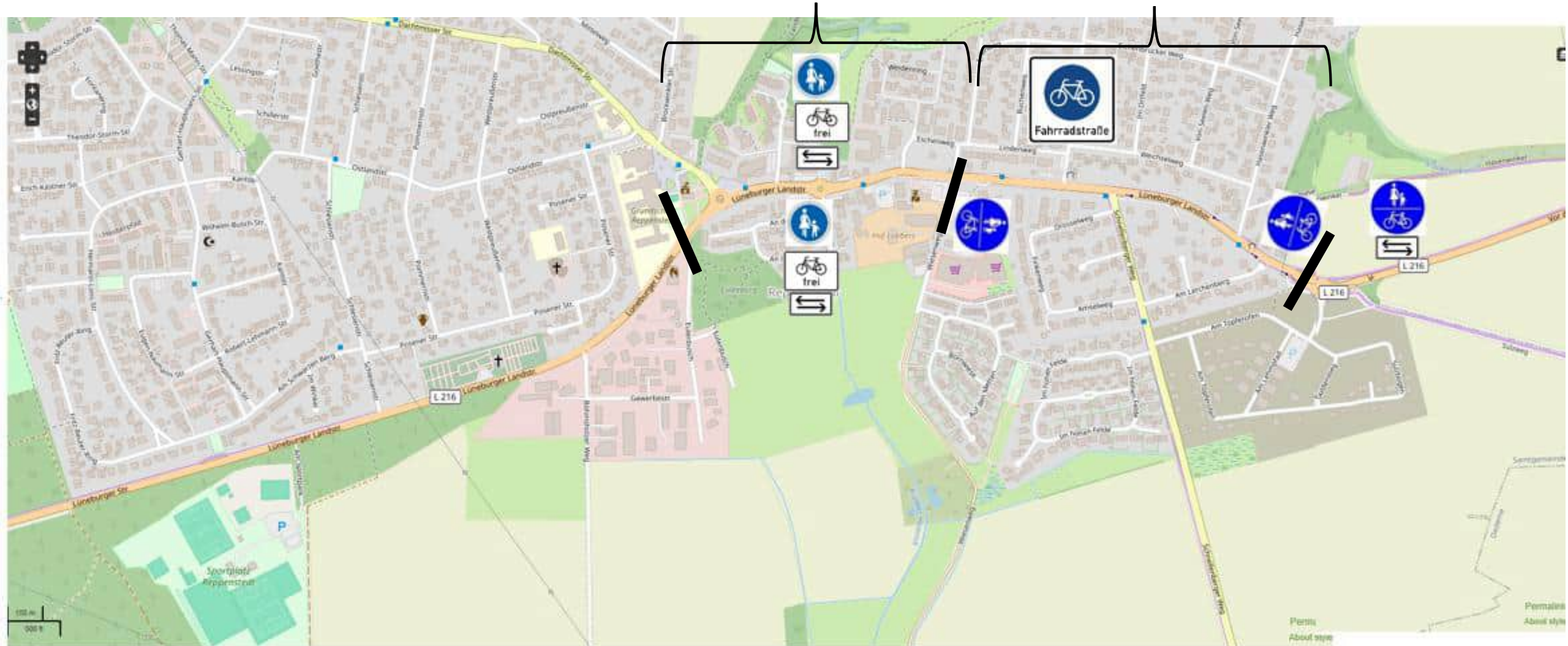
1. Lüneburger Landstraße L216
2. Schnellenberger Weg
3. Brockwinkler Straße
4. Fazit

Apl. Prof. Dr. Peter Pez
Leuphana Universität Lüneburg
Institut für Stadt- und Kulturräumforschung
privat: Bussardweg 2
21391 Reppenstedt

1. Lüneburger Landstraße L216

Zentrumsbereich mit
alter Regelung: Beid-
seitiger Zweirichtungs-
radverkehr entlang L216

Ostbereich mit neuer
Regelung seit Juni:
Einseitiger Richtungs-
radverkehr entlang L216

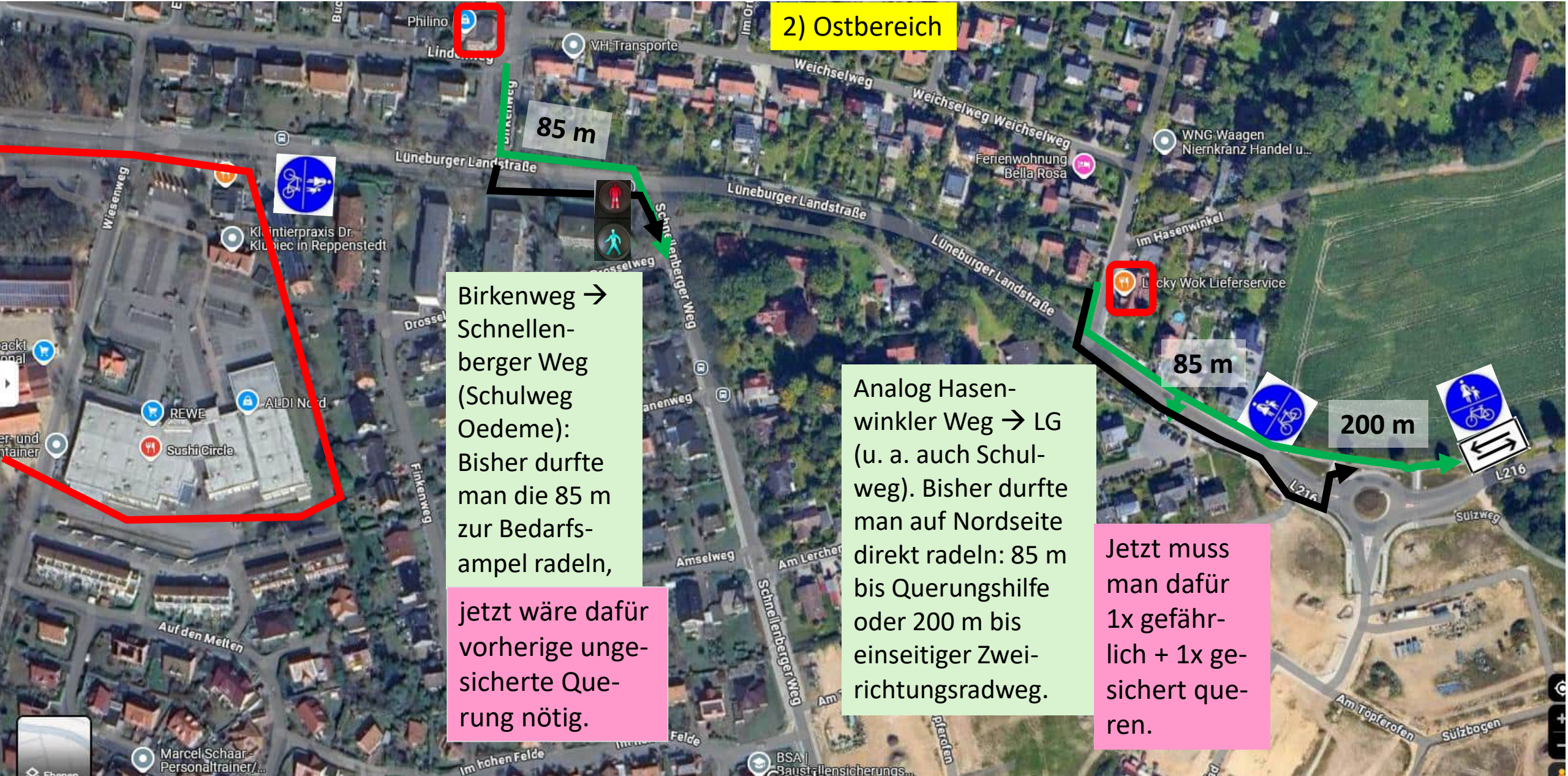


1) Zentrumsbereich



- Viele Zielorte (Schule, Rathaus, Geschäfte, Dienstleistungen, Gastronomie) nördlich *und* südlich der L216.
- + Es gibt viele gesicherte Querungen bei niedrigen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten (durch Kreisverkehre)
- + Beidseitiger Radzweirichtungsverkehr gewährt schnelle Zielerreichung und minimiert die Zahl nötiger Querungen der L216.
- Hohe Aufmerksamkeit bei kombiniertem Fuß-/Rad-Zweirichtungsverkehr nötig.

2) Ostbereich



Birkenweg →
Schnellen-
berger Weg
(Schulweg
Oedeme):
Bisher durfte
man die 85 m
zur Bedarfs-
ampel radeln,

jetzt wäre dafür
vorherige unge-
sicherte Que-
rung nötig.

Analog Hasen-
winkler Weg → LG
(u. a. auch Schul-
weg). Bisher durfte
man auf Nordseite
direkt radeln: 85 m
bis Querungshilfe
oder 200 m bis
einseitiger Zwei-
richtungsradweg.

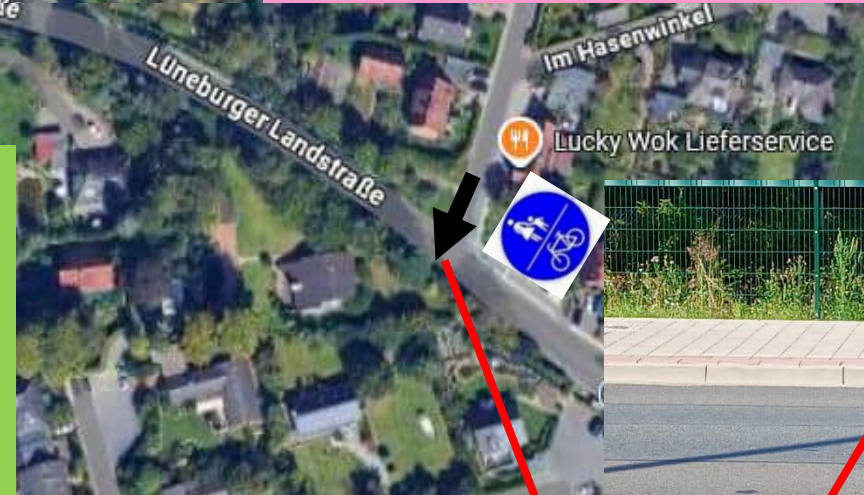
Jetzt muss
man dafür
1x gefähr-
lich + 1x ge-
sichert que-
ren.

- Weniger Zielorte/Nutzungsgelegenheiten,
- aber höhere Sicherheitsbedarfe bei 50 km/h
- und wegminimierende Bedarfe

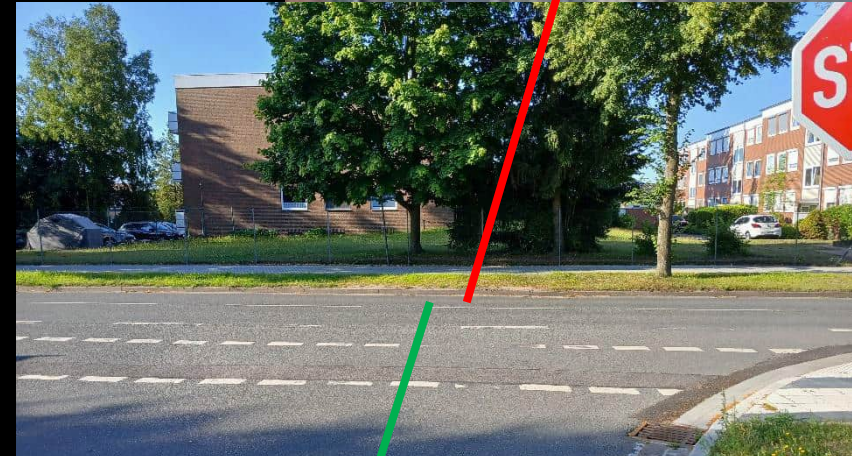
+ bessere Übersichtlichkeit durch (neuen Ein-)Richtungsverkehr



Pikant: Einrichtungsverkehr wurde beschildert, *bevor* die baulichen Zufahrten angelegt waren.



Inzwischen ist das Auffahrten-defizit aber behoben!



ABER: Wegweisung auf der Nordseite geht immer noch vom Zwei-richtungsverkehr aus.





- + bessere Übersichtlichkeit durch Richtungsverkehr, **aber:**
- **mehr Querungsbedarfe bei hohem Querungswiderstand der L216**
- **unbefriedigende Zufahrtsoptionen zu wichtigen Streckenzielen**



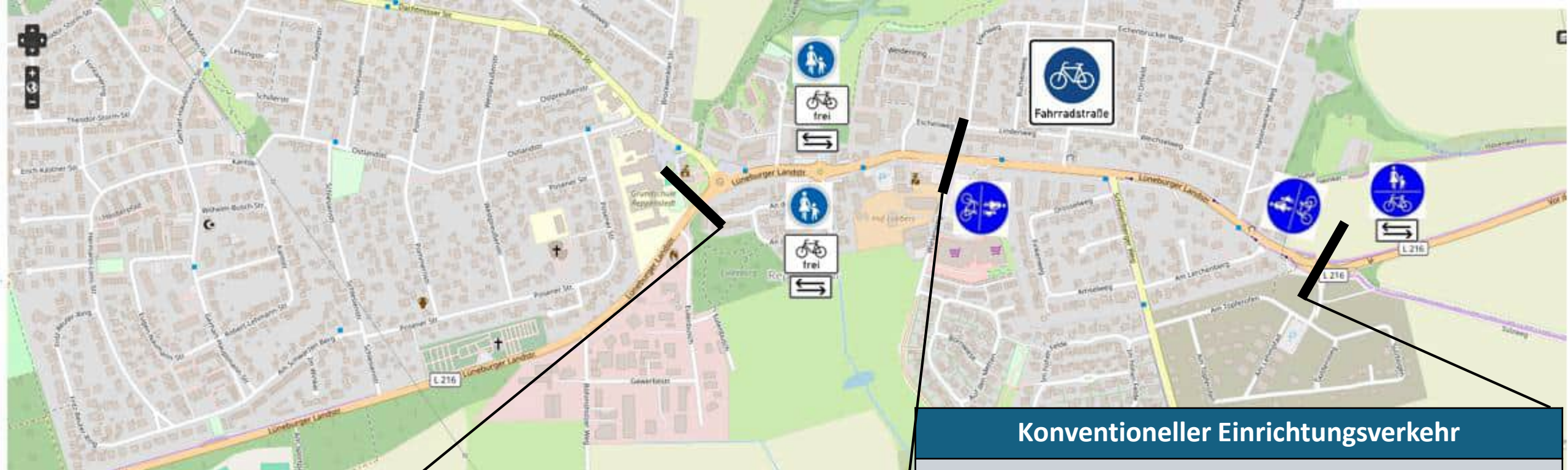
- Tradiertes Verkehrsverhalten ist Zweirichtungsverkehr

– Kommunikation einer Änderung fehlt komplett

ERA 2010, S. 12, Kap. 1.3.2: „Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen wird die Öffentlichkeitsarbeit von vornherein eingeplant.“



Im Autoverkehr geht man von der Notwendigkeit der Kommunikation einer Änderung aus. Warum nicht auch im nichtmotorisierten Verkehr?



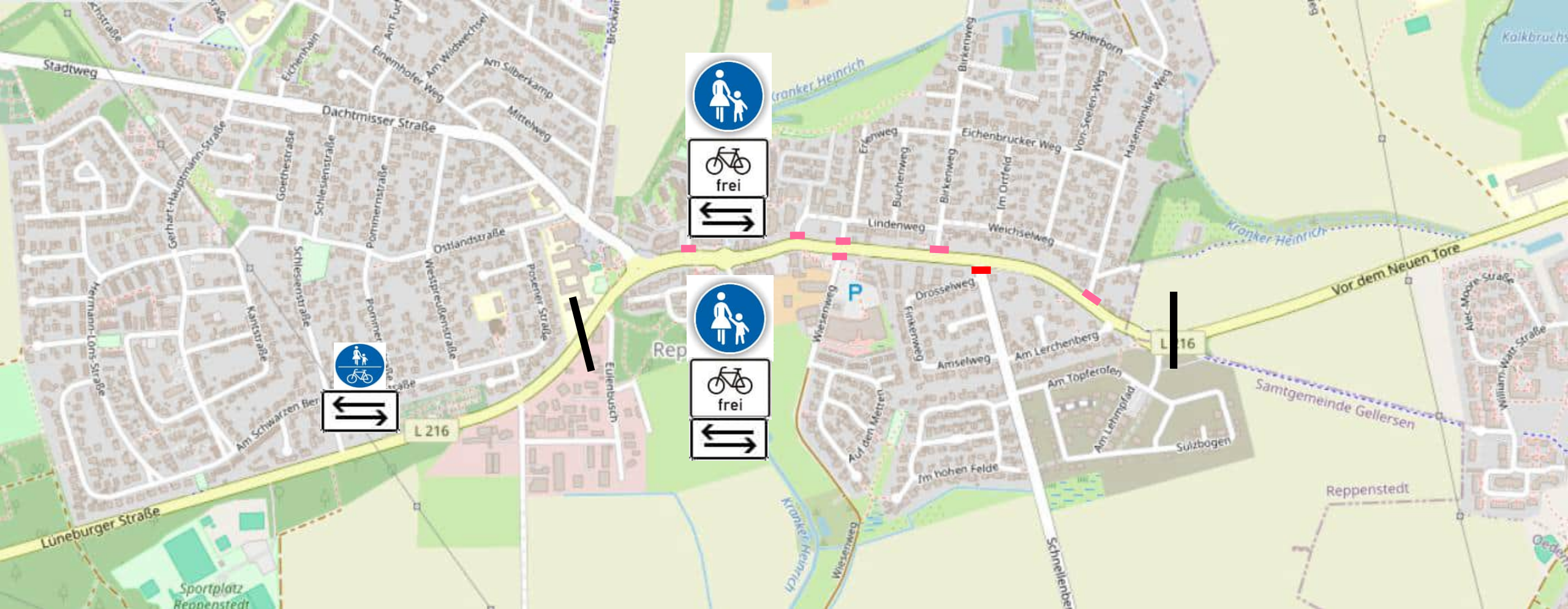
Helfen könnte ein Mittelstreifen
beim Zweirichtungsverkehr

Beidseitiger Zweirichtungsverkehr

- + wird den Ziel-Belangen gerecht
- + mindert Querungsbedarfe
- + profitiert von sicheren Querungen
- fordert viel Achtsamkeit
- funktioniert trotz sehr hoher Frequentierung

Konventioneller Einrichtungsverkehr

- erscheint zunächst unproblematisch
- + erscheint sicherer wg. Minderung Kollisionsrisiko
- erfordert aber riskante Querungsbedarfe
- erfordert unattraktive Umwege
- berücksichtigt nicht gewohntes Verkehrsverhalten
- wurde nicht kommunikativ begleitet
- provoziert regelwidriges Verhalten



- Empfehlung: Wiederherstellung des Status quo ante (beidseitiger Zweirichtungsverkehr)
- und zwar mit der Option, die Straßenfahrbahn zu nutzen (Gehweg + Radverkehr frei)
- sowie Mittelstreifen auf der stärker frequentierten und breiteren Nordseite der L216
- zuzüglich verbesserter Furtenlösungen.

Mittelstreifen und verbesserte Furtenlösungen



Anfangs noch fehlende Furt am Schnellenberger Weg, Südseite L216



Gut: Inzwischen rot angelegte Furt am Schnellenberger Weg, Südseite L216



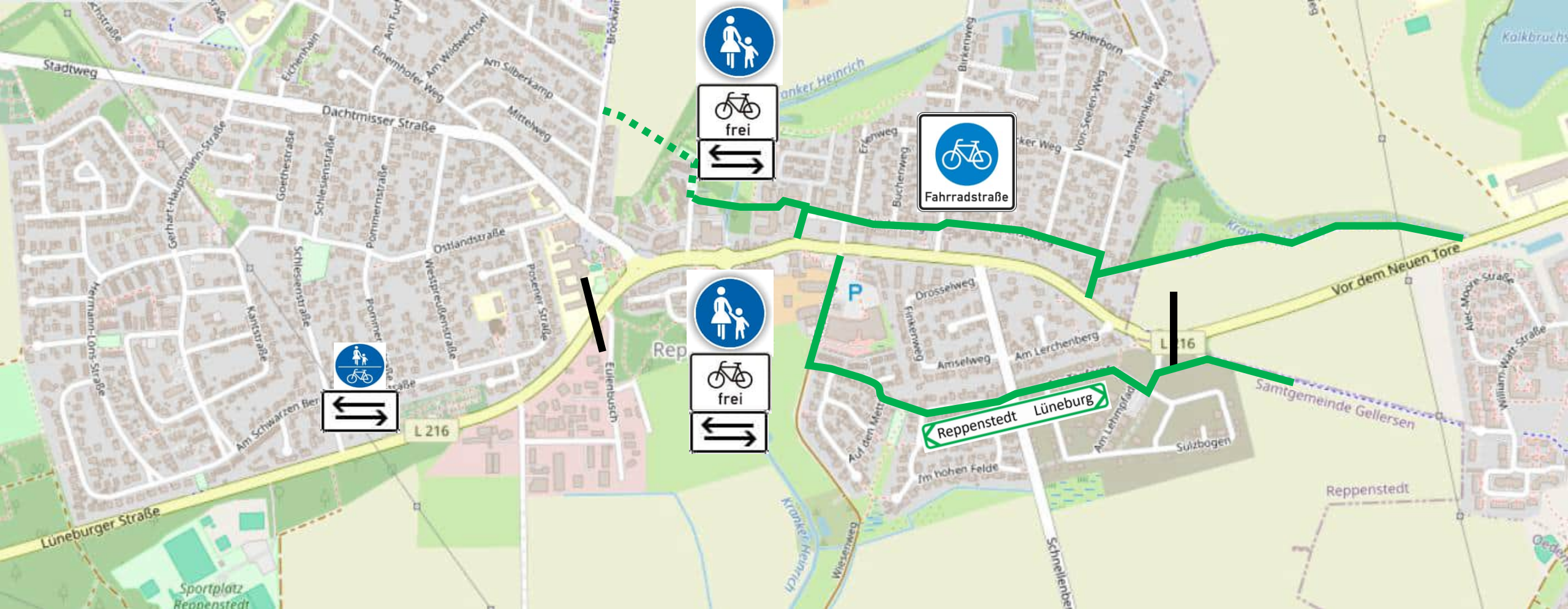
Für Zweirichtungsverkehr (Fuß + Rad) ist ergänzende Piktogrammkennzeichnung sehr anzuraten.

Furten auch am Kreisverkehr, Ortsausgang Lüneburg nötig, dazu: Ortsgrenze/-schild nach Osten versetzen, weil Furten nur an innerörtlichen Kreisverkehren erlaubt sind.



Faktisch ist der Kreisverkehr schon innerörtlich wegen

- Höhe des Verkehrsaufkommens
- hohem Anteil Radverkehr
- Bebauungslage



- Wiederherstellung des Status quo ante (beidseitiger Zweirichtungsverkehr) im Zentrum und Ostbereich wird empfohlen,
- und zwar mit der Option, die Straßenfahrbahn zu nutzen
- sowie auf der stärker frequentierteren und breiteren Nordseite mit Mittelstreifen + verbesserten Furtenlösungen.
- **Zusätzlich: Attraktivierung der Fahrradstraße durch Geh-Rad-Verbindung in den Westteil via Landwehr (z. T. vorhanden, z. T. geplant) + Anbindung Hasenwinkel zur Entlastung der L216-Nordseite;**
- **Routenwegweisung im Südosten im vorhandenen Wegenetz kann auch auf Südseite entlastend wirken.**

2. Schnellenberger Weg

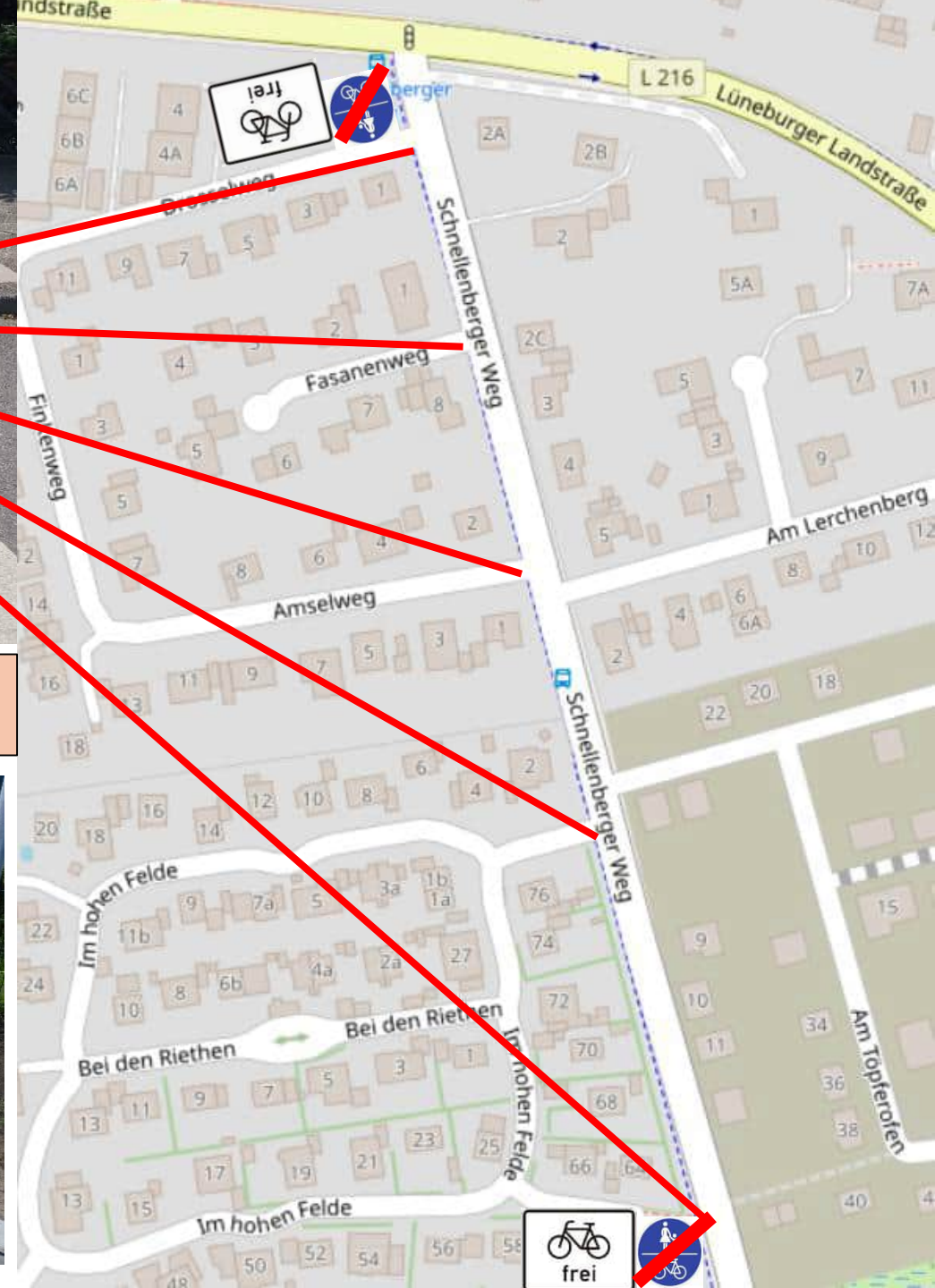
- Benutzungspflicht von einseitigem kombiniertem Zweirichtungs-Geh-/Radweg
- 4 cm hohe Bordsteinkanten an allen Einmündungen auf voller Breite sind nicht ERA-konform.
- Ohne Bordabsenkung ist Herabstufung / Wiedererlaubnis der Fahrbahnnutzung erforderlich



ERA 2010, S. 37, Kap. 4.1.1: „Die Knotenpunkte sollen zügig und sicher befahrbar sein (Vermeidung, [...] hoher Borde [...])“



Viel besser gelöst an der L216

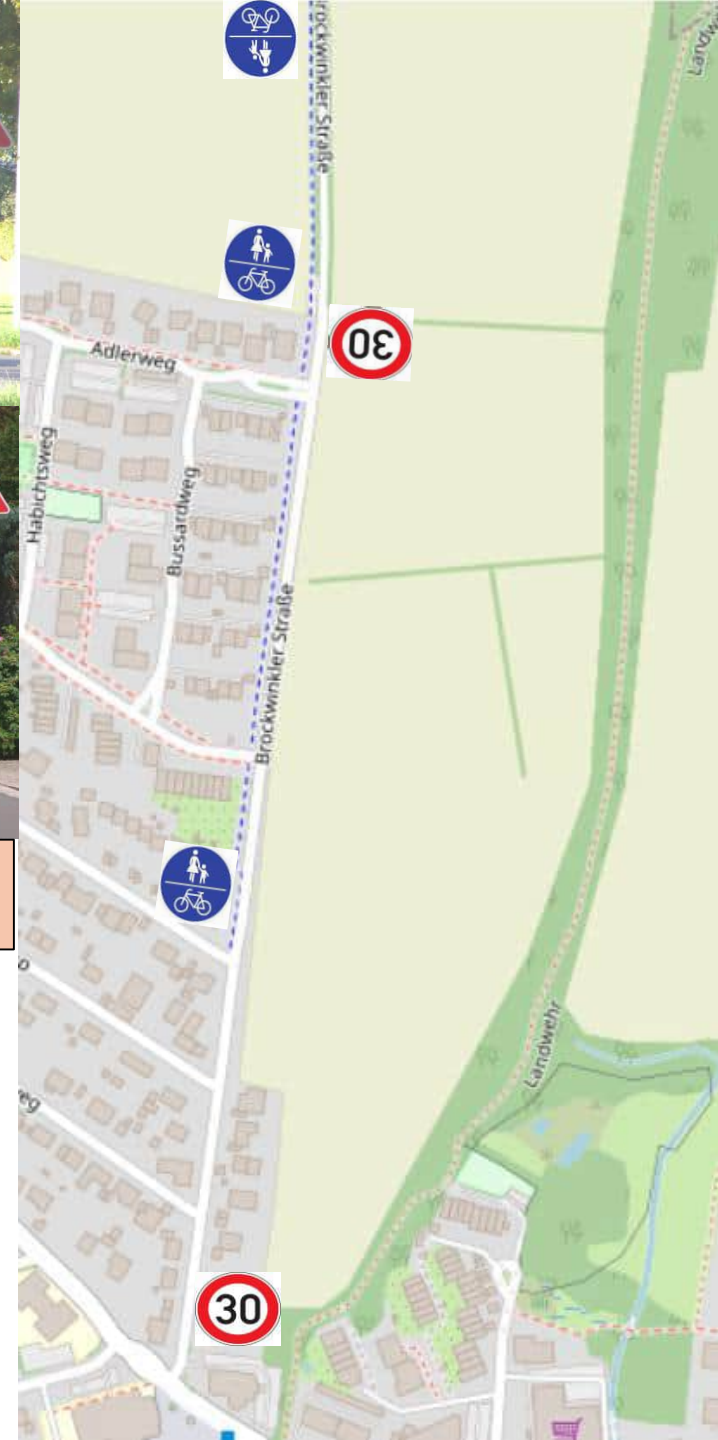


3. Brockwinkler Straße

- Benutzungspflicht von einseitigem kombinier-tem Zweirichtungs-Geh-/Radweg zwischen nördlicher Ortseinfahrt und Im Westerfelde
- trotz 30 km/h mit Rechts-vor-links und 5 Bremsschwellen



ERA 2010, S. 18 (Tab. 8) / 19 (Bild 7): Bei Tempo 30 und nicht mehr als 800 Kfz/h gilt Mischverkehr – „Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen“



ERA 2010, S. 18 (Tab. 8) / 19 (Bild 7):

Verkehrsspitzenstunde

zweistreifige Straßen

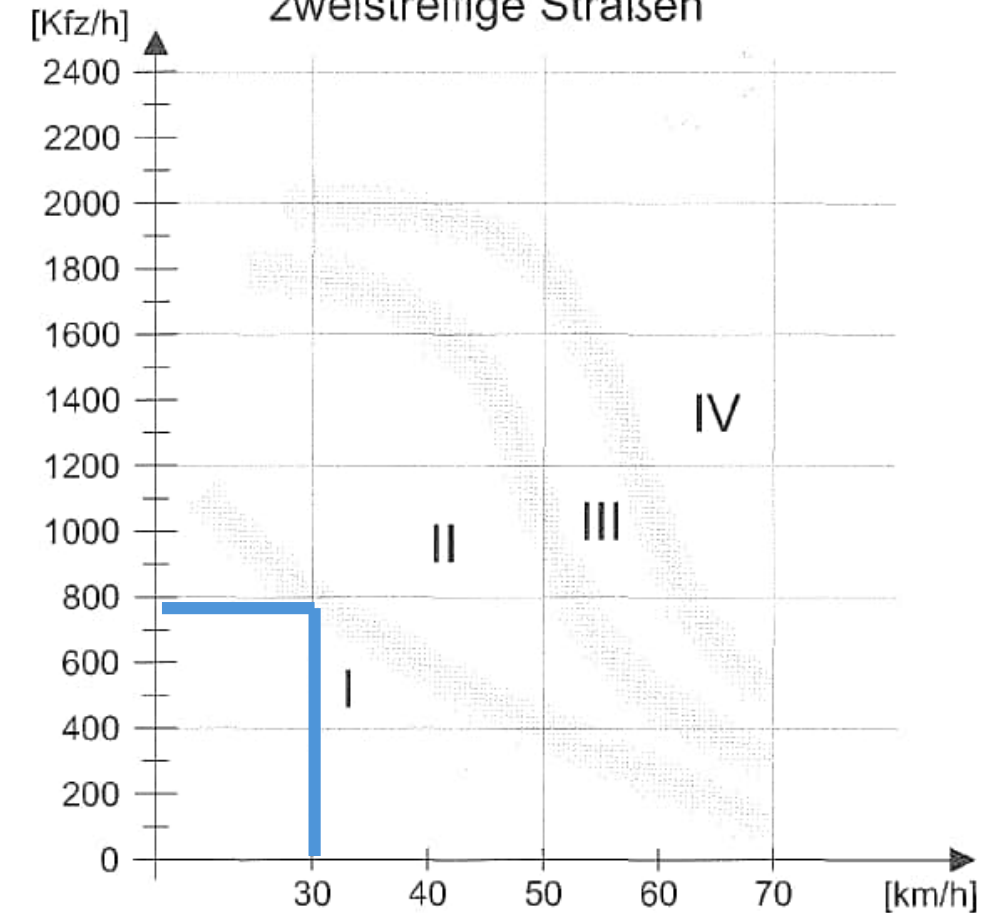


Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

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

3. Brockwinkler Straße

- Benutzungspflicht von einseitigem kombinier-tem Zweirichtungs-Geh-/Radweg zwischen nördlicher Ortseinfahrt und Im Westerfelde
- trotz 30 km/h mit Rechts-vor-links und 5 Bremsschwellen
- **und altem Schutzstreifen auf der Fahrbahn**
- **Keine Fahrbahn-überleitung bei Im Westerfelde**
- **Dringende Empfehlung:**

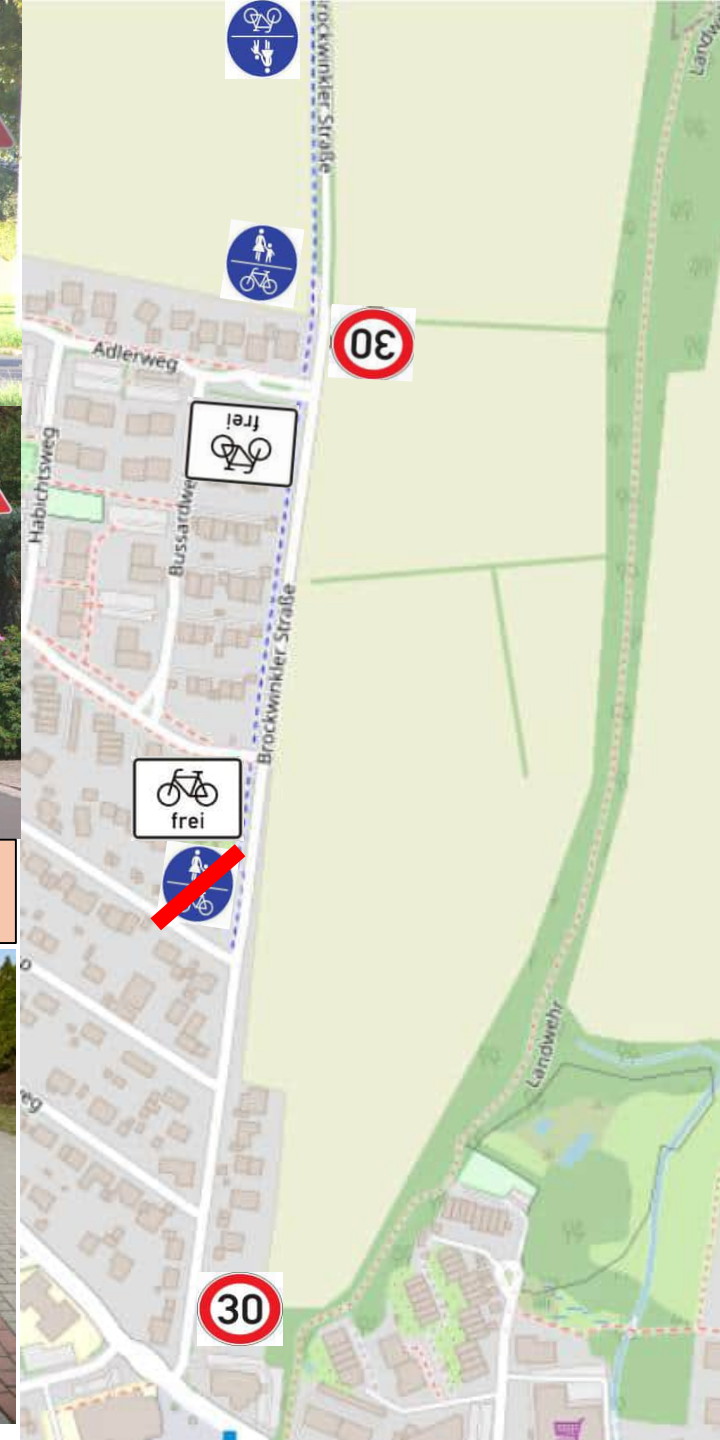
Im Ortsbereich
Aufhebung der
Benutzungspflicht



ERA 2010, S. 18 (Tab. 8) / 19 (Bild 7): Bei Tempo 30 und nicht mehr als 800 Kfz/h gilt Mischverkehr – „Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen“



Piktogrammkennzeichnung zur Überleitung auf die Fahrbahn

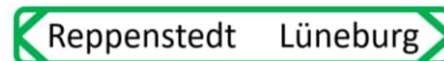


4. Fazit – Fragen der Radverkehrsführung in Reppenstedt

- + **Die bauliche Verbesserung der Radinfrastruktur in Reppenstedt ist prima!**
- Haar in der Suppe: Schnellenberger Weg ist wegen viel zu hoher Bordsteinkanten an Einmündungen mit Benutzungspflicht nicht zumutbar!
- Essenzielles Problem ist die Radverkehrsführung: Sie ist entlang der L216 unzweckmäßig, im Schnellenberger Weg nicht zwingend und dort sowie in der Brockwinkler Straße nicht ERA-konform.
- Flexibilisierung erscheint unbedingt empfehlenswert bzw. erforderlich und ist ERA-konform!

Hilfreich zusätzlich:

- Attraktivierung Fahrradstraße (Lückenschlüsse zu Reppenstedts Westen und nach Lüneburg)
- Radwegweisung im Südosten



Aus den FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010:

- S. 9: „Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Sie orientiert sich an vorhandenen und zukünftigen Quell- und Zielpunkten und den sich zwischen diesen ergebenden Luftlinien.“
 - S. 14: ... „Gefahr der Unterbrechung bestehender Radverkehrsverbindungen.“ (...) „stets die heutige und künftige Relevanz der Radverkehrsverbindungen zu überprüfen.“
 - S. 16, Regelmaße: Kombiniertes Geh-/Radweg 2,50 m Breite, abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke, beidseitiger Zweirichtungsradweg innerorts 2,50 m Breite (bei geringer Radverkehrsstärke 2,0 m)
 - S. 27, Bild 15: Gemeinsamer Geh-/Radweg + Gehweg mit Radverkehr frei ab 2,50 m Wegbreite möglich
 - S. 28 Engstellendefinition: Reduzierte Wegbreite bis 50 m Teilstreckenlänge
 - S. 26, Kap. 3.5: Zweirichtungsradverkehr → „Sicherung der Knotenpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten)“ [→ Furten]
 - S. 12, Kap. 1.3.2: „Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen wird die Öffentlichkeitsarbeit von vornherein eingeplant.“
 - S. 37, Kap. 4.1.1: „Die Knotenpunkte sollen zügig und sicher befahrbar sein (Vermeidung, [...] hoher [...])“
 - S. 18 (Tab. 8) / 19 (Bild 7): Bei Tempo 30 und nicht mehr als 800 Kfz/Stunde gilt Mischverkehr – „Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen“
- L 216
- Borde
- Schnellenberger Weg
- Brockwinkler Straße

Vielen DANK für die Aufmerksamkeit!

Zusammenfassung der Unfalldaten

Erstellungsdatum	08.08.2025
Zeitraum	01.01.2022 - 31.12.2024 (3JK)
Dienststelle	PI Lüneburg/Lüchow/Uelzen
Gebiete	Räumliche Auswahl ist aktiv

Anzahl der Unfälle	62
Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	38
Anzahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden	7
Getötete Personen	0
Verletzte Personen	40
Unfallkosten gesamt	1.896 T€
Den Angaben liegen die Unfallkostensätze 2010 der BAST zugrunde.	

Zusammenfassung der Unfalldaten

Unfälle

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Anzahl	62	0	7	31	4	20	0
Kosten (T€)	1.896	0	1.218	477	69	132	0
Sachschaden (T€)	141	0	10	85	34	12	0
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	7	0	7	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	33	0	0	33	0	0	0
Unfälle unter Einfluss von Alkohol	1	0	0	0	1	0	0
Unfälle unter Einfluss von Drogen	0	0	0	0	0	0	0

Beteiligte

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	7	0	7	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	32	0	0	32	0	0	0
Unverletzte Personen	80	0	7	28	8	37	0
Summe	119	0	14	60	8	37	0

Mitfahrer

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	1	0	0	1	0	0	0
Summe	1	0	0	1	0	0	0

Legende

- Kat. 1: Unfall mit Getöteten
Kat. 2: Unfall mit Schwerverletzten
Kat. 3: Unfall mit Leichtverletzten
Kat. 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
Kat. 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
Kat. 6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

Unfallkategorie

	Anzahl	Kosten (T€)
○ Unfall mit Schwerverletzten	7	1.218
○ Unfall mit Leichtverletzten	31	477
⊙ Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)	4	69
○ Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel	20	132

Unfalltyp

	Anzahl	Kosten (T€)
1 Fahr Unfall (F)	2	30
2 Abbiegeunfall (AB)	4	370
3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	24	793
4 Überschreiten-Unfall (ÜS)	1	174
5 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	2	22
6 Unfall im Längsverkehr (LV)	16	191
7 Sonstiger Unfall (SO)	13	316

Unfallumstände

	Anzahl	Kosten (T€)
🚶 Fußgänger	3	363
🚲 Radfahrer	28	1.218
🏍 Kraftrad	4	41
🍷 Alkohol oder Drogen	1	18
🚗 Überholunfall	1	15
🐾 Wildunfall	1	4

Umweltfaktoren

	Anzahl	Kosten (T€)
☔ nass/feucht	15	335
❄ winterglatt	2	32
🚗 Schlüpfrigkeit (Öl, Dung, Laub usw.)	1	15
🌑 Dämmerung	5	69
🌑 Dunkelheit	11	442

Häufigste Unfallursachen aller Beteiligten

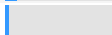
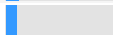
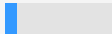
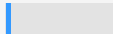
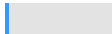
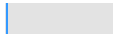
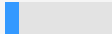
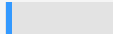
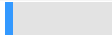
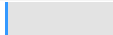
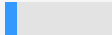
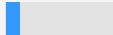
	Anzahl	
1. 28 - Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	20	29%
2. 14 - Ungenügender Sicherheitsabstand	9	13%
3. 37 - Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	5	7%
4. 4 - Sonstige körperliche oder geistige Mängel	4	6%
5. 11 - Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	3	4%
5. 34 - Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgen. Pos. 33,40)	3	4%
7. 13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	2	3%
7. 35 - Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	2	3%
9. 1 - Alkoholeinfluss	1	1%
9. 22 - Sonstige Fehler beim Überholen	1	1%
9. 36 - Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	1%
9. 42 - Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen	1	1%
9. 54 - Technische Mängel, Wartungsmängel: Zugvorrichtung	1	1%
9. 65 - an anderen Stellen durch sonstiges falsches Verhalten	1	1%
9. 66 - Nichtbenutzen des Gehweges	1	1%
9. 69 - Andere Fehler der Fußgänger	1	1%
49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	13	19%

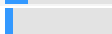
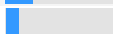
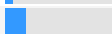
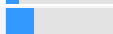
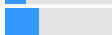
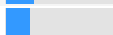
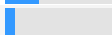
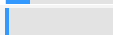
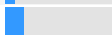
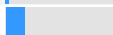
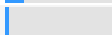
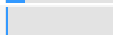
Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers

	Anzahl	
1. 28 - Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	20	30%
2. 14 - Ungenügender Sicherheitsabstand	9	14%
3. 37 - Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	5	8%
4. 4 - Sonstige körperliche oder geistige Mängel	4	6%
5. 11 - Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	3	5%
5. 34 - Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgen. Pos. 33,40)	3	5%
7. 13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	2	3%
7. 35 - Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	2	3%
9. 1 - Alkoholeinfluss	1	2%
9. 22 - Sonstige Fehler beim Überholen	1	2%
9. 36 - Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	2%
9. 54 - Technische Mängel, Wartungsmängel: Zugvorrichtung	1	2%
9. 65 - an anderen Stellen durch sonstiges falsches Verhalten	1	2%
9. 66 - Nichtbenutzen des Gehweges	1	2%
49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	12	18%

Jahr

	Anzahl		Kosten (T€)	
2022	21	34%	716	38%
2023	18	29%	563	30%
2024	23	37%	617	33%

Monat	Anzahl		Kosten (T€)	
Januar	7		258	
Februar	4		36	
März	6		214	
April	2		181	
Mai	5		226	
Juni	8		291	
Juli	6		82	
August	2		22	
September	7		89	
Oktober	4		38	
November	6		225	
Dezember	5		234	

Wochentag	Anzahl		Kosten (T€)	
Montag	12		447	
Dienstag	4		211	
Mittwoch	11		461	
Donnerstag	18		384	
Freitag	5		56	
Samstag	10		307	
Sonntag	2		30	

Tageszeit	Anzahl			Kosten (T€)		
0 :00	0		0%	0		0%
1 :00	0		0%	0		0%
2 :00	0		0%	0		0%
3 :00	1		2%	174		9%
4 :00	0		0%	0		0%
5 :00	0		0%	0		0%
6 :00	2		3%	22		1%
7 :00	5		8%	64		3%
8 :00	3		5%	18		1%
9 :00	7		11%	99		5%
10:00	4		6%	44		2%
11:00	3		5%	37		2%
12:00	4		6%	229		12%
13:00	3		5%	37		2%
14:00	2		3%	22		1%
15:00	5		8%	393		21%
16:00	2		3%	189		10%
17:00	9		15%	421		22%
18:00	7		11%	99		5%
19:00	2		3%	14		1%
20:00	1		2%	15		1%
21:00	2		3%	19		1%
22:00	0		0%	0		0%
23:00	0		0%	0		0%

