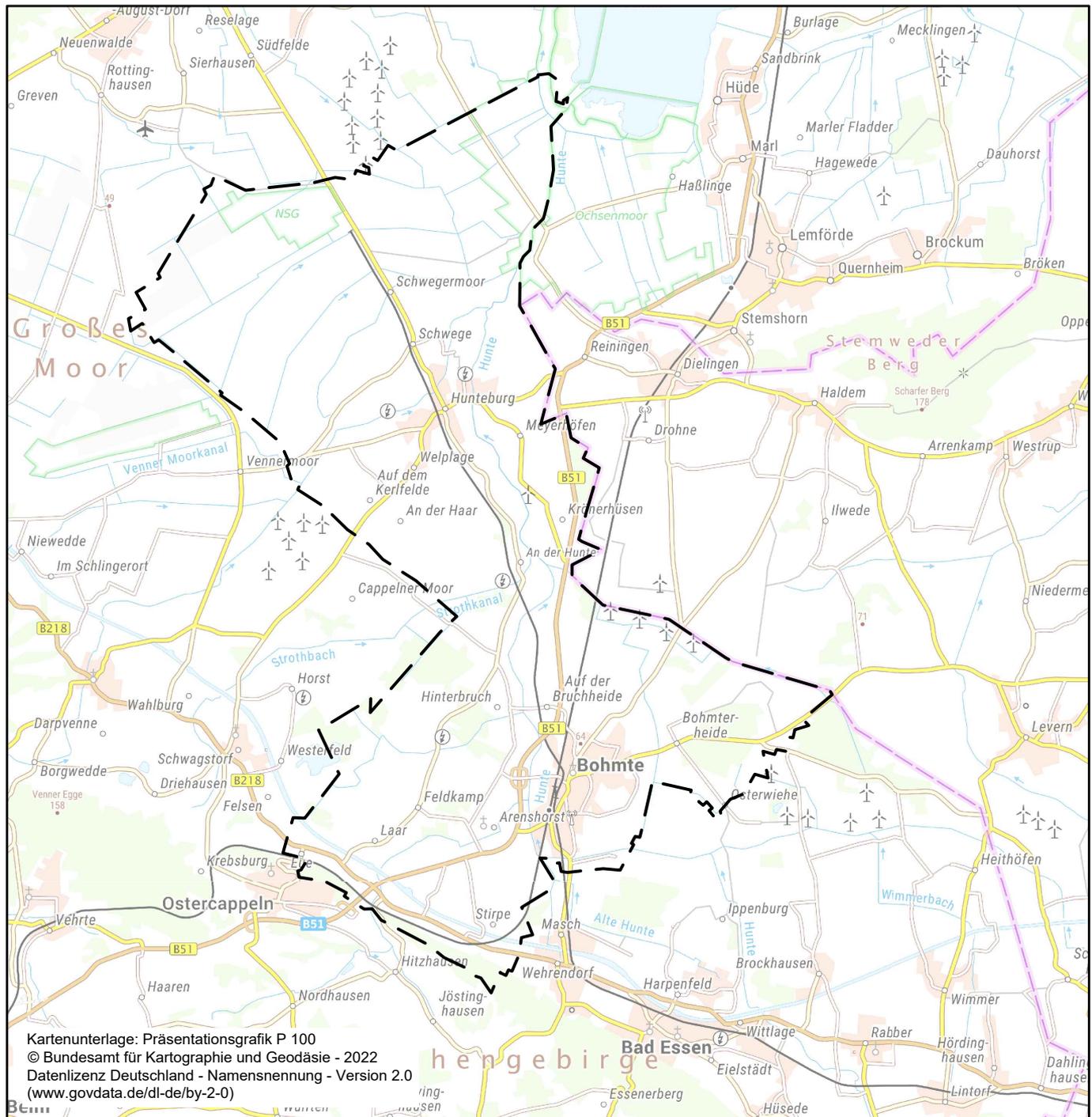




# Gemeinde Bohmte

## Radverkehrskonzept 2022

### Erläuterungsbericht



Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
49086 Osnabrück

E-Mail: [osnabrueck@pbh.org](mailto:osnabrueck@pbh.org)

Telefon (0541) 1819 - 0  
Telefax (0541) 1819 - 111

Internet: [www.pbh.org](http://www.pbh.org)



Gemeinde Bohmte –  
Radverkehrskonzept 2022

Erläuterungsbericht

**Planungsbüro Hahm**

Am Tie 1

49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: [osnabrueck@pbh.org](mailto:osnabrueck@pbh.org)

Internet: [www.pbh.org](http://www.pbh.org)

Ab/Fr-21181011-02 / 12.09.2022

**Inhalt:**

<b>I</b>	<b>Abkürzungen / Definitionen</b> .....	<b>3</b>
I.I	Abkürzungen .....	3
<b>II</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>4</b>
II.I	Allgemeine verkehrsplanerische Richtlinien, Empfehlungen, Prognosen.....	4
II.II	Spezielle ortsspezifische / regionalspezifische Gutachten und Untersuchungen.....	4
<b>1.</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>5</b>
1.1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	5
1.2.	Untersuchungsgebiet.....	6
<b>2.</b>	<b>Grundstruktur des Planungsraumes</b> .....	<b>7</b>
2.1.	Geografische Lage, Topografie und raumordnerische Funktion .....	7
2.2.	Siedlungsstruktur und städtebauliche Situation.....	7
2.3.	Einbindung in das überregionale und regionale Radwegenetz.....	9
<b>3.</b>	<b>Analyse der örtlichen Verkehrsinfrastruktur</b> .....	<b>10</b>
3.1	Radverkehrsnetz.....	10
<b>4.</b>	<b>Analyse der Verkehrsnachfrage</b> .....	<b>14</b>
4.1	Radverkehrsaufkommen .....	14
4.2	Schülerverkehr.....	16
<b>5.</b>	<b>Schwachstellenanalyse</b> .....	<b>17</b>
5.1	Radverkehrsnetzstruktur .....	17
5.1	Radverkehrsnetzstruktur - Schülerverkehr .....	47
<b>6.</b>	<b>Planungsempfehlungen zur Neustrukturierung der Radverkehrsinfrastruktur</b> .....	<b>49</b>
<b>7.</b>	<b>Untersuchungsfazit und Ausblick</b> .....	<b>53</b>

Anhangsverzeichnis:

- Anhang 1: Übersichtslageplan
- Anhang 2: Radwegenetz – Bestand 2022 Nord
- Anhang 3: Radwegenetz – Bestand 2022 Süd
- Anhang 4: Radwegenetz – Bestand 2022 OT Bohmte
- Anhang 5: Radwegenetz – Bestand 2022 OT Hunteburg
- Anhang 6: Radwegenetz – Bestand 2022 OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen
- Anhang 7: Mängel im Radverkehrsnetz – OT Bohmte
- Anhang 8: Mängel im Radverkehrsnetz – OT Hunteburg
- Anhang 9: Mängel im Radverkehrsnetz – OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen
- Anhang 10: Maßnahmenvorschläge im Radverkehrsnetz – OT Bohmte
- Anhang 11: Maßnahmenvorschläge im Radverkehrsnetz – OT Hunteburg
- Anhang 12: Maßnahmenvorschläge im Radverkehrsnetz – OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen
- Anhang 13: Radverkehrsnetz mit Maßnahmenvorschlägen – OT Bohmte
- Anhang 14: Radverkehrsnetz mit Maßnahmenvorschlägen – OT Hunteburg
- Anhang 15: Radverkehrsnetz mit Maßnahmenvorschlägen – OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen

## I Abkürzungen / Definitionen

### I.I Abkürzungen

MIV	= motorisierter Individualverkehr
DTV	= Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h] als Jahresmittelwert aller Tage (incl. Sonn- und Feiertage)
FNP	= Flächennutzungsplan
Kfz	= Kraftfahrzeuge (alle motorisierten Straßenfahrzeuge)
Lkw	= Lastkraftwagen
LSA/LZA	= Lichtsignalanlage / Lichtzeichenanlage (Ampel)
Modal-Split	= Aufteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrssektoren (MIV, Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV usw.)
OT	= Ortsteil
Pkw	= Personenkraftwagen (einschl. Kombi etc.)
VUS	= Verkehrsuntersuchung
StVO	= Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	= Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

## **II Literaturverzeichnis**

### **II.I Allgemeine verkehrsplanerische Richtlinien, Empfehlungen, Prognosen**

- /1/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (kurz RIN), Köln 2008
- /2/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln, 2012
- /3/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006
- /4/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA'2010), Köln 2010
- /5/ Bundesanzeiger: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, 2021
- /6/ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. - Unfallforschung der Versicherer; Planerheft - Schulwegsicherung; Ausgabe 2010; Berlin 2010
- /7/ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist
- /8/ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Verkehrstechnik, Heft V/37 Bergisch-Gladbach, 1997

### **II.II Spezielle ortsspezifische / regionalspezifische Gutachten und Untersuchungen**

- /9/ SHP-Ingenieure: Bohmte – Verkehrserhebungen 2021, Hannover, 2021
- /10/ SHP-Ingenieure: Hunteburg – Verkehrserhebungen 2021, Hannover, 2021

## 1. Einführung

### 1.1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Bohmte möchte ein strukturiertes Radverkehrskonzept erstellen. Aufgabe des Radverkehrskonzeptes ist die strukturelle Analyse des Radwegenetzes, die Identifikation von strukturellen Mängeln und die Erarbeitung einer netzkonzeptionellen Prioritätenliste für die Mängelbeseitigung.

Der Radverkehr spielt aufgrund der topografischen Gegebenheiten in Bohmte eine große Rolle. Wichtige Zielbereiche sind der Bahnhof, die Schulen und die Ortskerne von Bohmte und von Hunteburg. Das Ziel ist die Förderung des Radverkehrs auch unter ökologischen Fragestellungen, sowie dem Verkehrsverbund ÖPNV / Radverkehr und damit die Entlastung des motorisierten Individualverkehrs.

## 1.2. Untersuchungsgebiet

Im Vordergrund stehen vor allem innerörtliche Aspekte in den drei Ortsteilen (Bohmte, Hunteburg und Herringhausen-Stirpe-Oelingen). Die Verbindungen zwischen den Ortsteilen soll außerdem untersucht werden. Abgegrenzt wird das Untersuchungsgebiet durch die Gemeindegrenze.

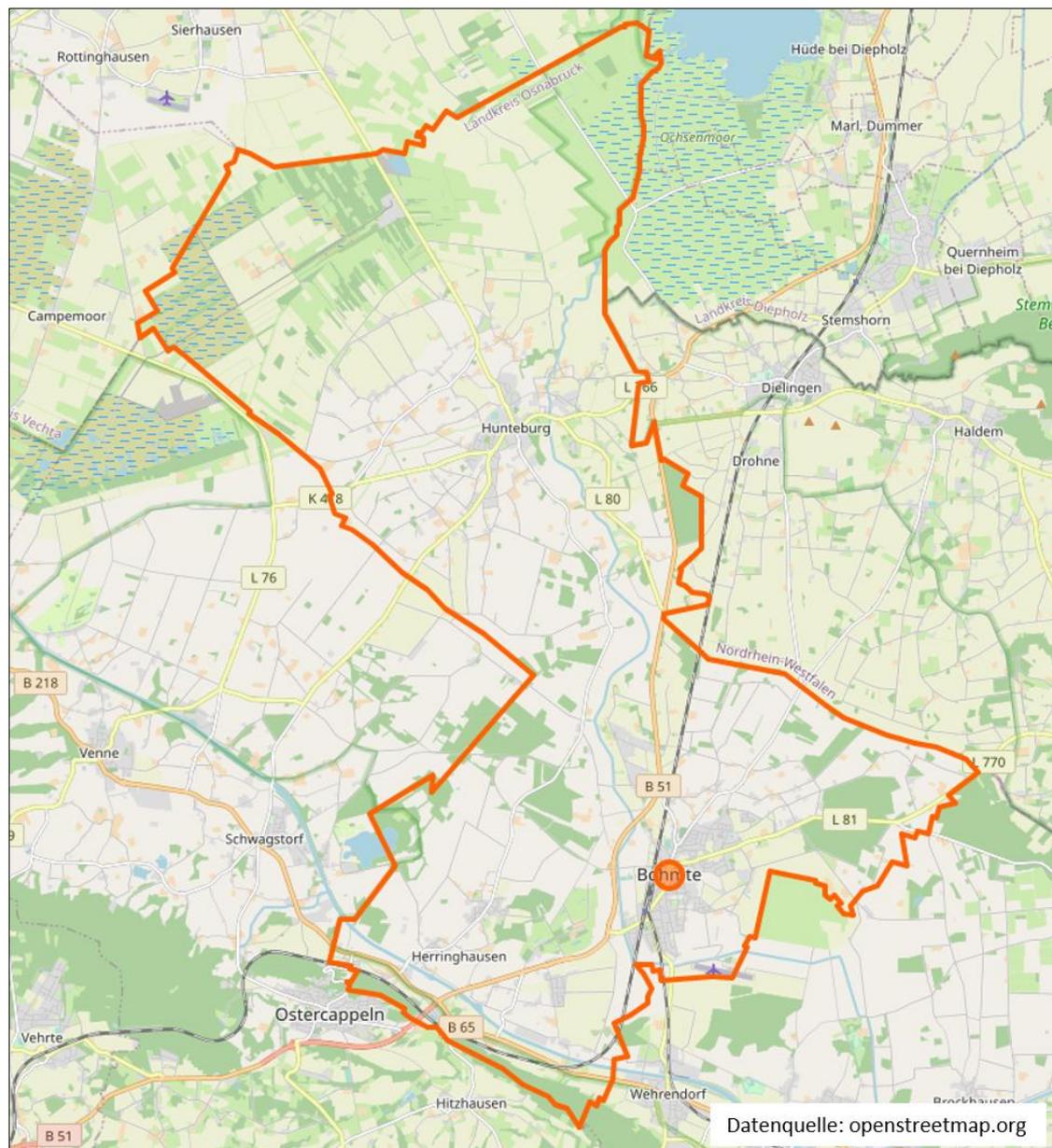


Abb. 1: Planungsraum Gemeinde Bohmte

## 2. Grundstruktur des Planungsraumes

### 2.1. Geografische Lage, Topografie und raumordnerische Funktion

Die Gemeinde Bohmte liegt im Nordosten des Landkreis Osnabrück. Der Kernort Bohmte liegt etwa 20 km nordöstlich der Großstadt Osnabrück. Die Gemeinde liegt nur wenige Kilometer nördlich des Wiehengebirges am Rand des Norddeutschen Tieflandes in der Geestlandschaft der Hunteniederung. Der Dümmer See bildet die nördliche Begrenzung. Im Westen wird die Gemeinde durch das Große Moor und im Osten durch die Stemweder Berge begrenzt.

Die heutige Gemeinde entstand am 1. Juli 1972 durch den Zusammenschluss der Gemeinden Bohmte, Herringhausen, Meyerhöfen, Schwege, Stirpe-Oelingen und Welplage anlässlich der niedersächsischen Gemeindegebietsreform. Die Gemeinde gliedert sich heute in die drei Ortschaften Bohmte, Herringhausen-Stirpe-Oelingen und Hunteburg (Meyerhöfen, Schwege und Welplage).

Die Einheitsgemeinde Bohmte hatte am 31.12.2021 12.741 Einwohner<sup>1</sup>.

Bohmte ist über die Bundesfernstraße B 51 an das deutsche Fernstraßennetz angebunden. Durch das südwestliche Gemeindegebiet verläuft außerdem die Bundesfernstraße B 65 / B 218. Die Gemeinde liegt an der Bahnstrecke Osnabrück – Bremen und wird von Regionalexpress-Zügen der Linie RE 9 am Bahnhof Bohmte bedient, je Fahrtrichtung verkehren 20 Züge täglich.

Die Topografie des Planungsraums wird stark durch die flache, ebene Landschaft und die nahegelegenen Moorgebiete geprägt. Höhenzüge und Hügel sind nicht vorhanden. Die Geländehöhe liegt bei etwa 50 m über dem Meeresspiegel.

### 2.2. Siedlungsstruktur und städtebauliche Situation

#### OT Bohmte

Bohmte hat 7.252 Einwohner und liegt im Südosten des Gemeindegebietes und ist der Hauptort der Gemeinde mit dem Standort des Rathauses. Hier befindet sich außerdem der Bahnhof der Gemeinde. Am Nordwestrand befindet sich das Freibad und das Hallenbad Bohmte. In Bohmte befinden sich zwei Grundschulen, eine Oberschule und eine Förderschule, die Außenstelle Bohmte der vhs Osnabrücker Land und eine Regionalstelle der Kreismusikschule Osnabrück.

---

<sup>1</sup> © Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2022.

Die Bundesstraße B 51 verläuft in nord-süd Richtung westlich an Bohmte vorbei. Die Landesstraße L 81 (Osnabrücker Straße, Bremer Straße und Leverner Straße) verläuft südwestlich von Bohmte, an der B 51 beginnend, quer durch den Ortskern von Bohmte und knickt nach Osten ab und geht bis zur Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen. Aus Süden kommt die L 85 (Wehrendorfer Straße) aus der Nachbargemeinde Bad Essen (Ortsteil Wehrendorf), die in der L 81 mündet. Im Norden beginnt an der L 81 die Kreisstraße K 401 (Bremer Straße, Haldemer Straße).

Die Bremer Straße (L 81) ist die Haupteinkaufsstraße im Zentralen Bereich Bohmtes, hier liegt auch der Bahnhof, sie weist eine hohe Verkehrsstärke von bis zu 13.100 Kfz/24h auf (Lit. /9/). Ein Teilstück der Bremer Straße (etwa 300 m) wurde 2007/2008 nach den Prinzipien des Shared Space Ansatzes umgestaltet.

#### OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen

Der Ortsteil Herringhausen-Stirpe-Oelingen hat 2.091 Einwohner und befindet sich im Südwesten der Gemeinden. Hier befindet sich der Bohmter Hafen am Mittellandkanal und die Grundschule Herringhausen.

Die B 51 durchquert den Ortsteil von Südwest nach Nordost. Die B 218 und die B 65 verlaufen parallel zum Mittellandkanal von Nordwest nach Südost. Die Kreisstraße K 420 beginnt an der B 218 und verläuft in nördlicher Richtung zum OT Hunteburg.

#### OT Hunteburg

Der Ortsteil Hunteburg hat etwa 3.963 Einwohner und liegt im nördlichen Gemeindegebiet, hier befindet sich eine Grund- und Hauptschule.

In Hunteburg kreuzen sich die Landesstraßen L 79 (aus Venne kommend an der Bundesstraße B 218 bis zur Landesgrenze nach Nordrhein-Westfalen B 51) und die L 80 (aus Damme kommend in Richtung Bohmte zur B 51). Außerdem verlaufen in Hunteburg die Kreisstraße K 418 (Venner Straße/Bramscher Weg) als Verbindung zwischen der L 76 (Venne/Schwagstorf/B 218) und Vörden (Bundesautobahn A 1), die K 419 (Bramscher Weg) als Verbindung der K 418 in den Ortskern von Hunteburg und die K 420 (Herringhauser Straße) als Verbindung nach Herringhausen und zur B 218.

### 2.3. Einbindung in das überregionale und regionale Radwegenetz

Die Gemeinde Bohmte ist durch den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, straßenbegleitenden Radweg an der Bundesfernstraße B 51 an die Städte Osnabrück im Südwesten und Diepholz im Norden angeschlossen.

Am südlichen Rand des Gemeindegebietes verlaufen die B 65 und B 218 in Ost-West-Richtung, die ebenfalls mit einem straßenbegleitenden Radweg ausgestattet sind.

Weitere überregionale Radwegeverbindungen bestehen über die Landesstraßen L 85 in Richtung Bad Essen, L 80 in Richtung Damme und L 81 in Richtung Levern.

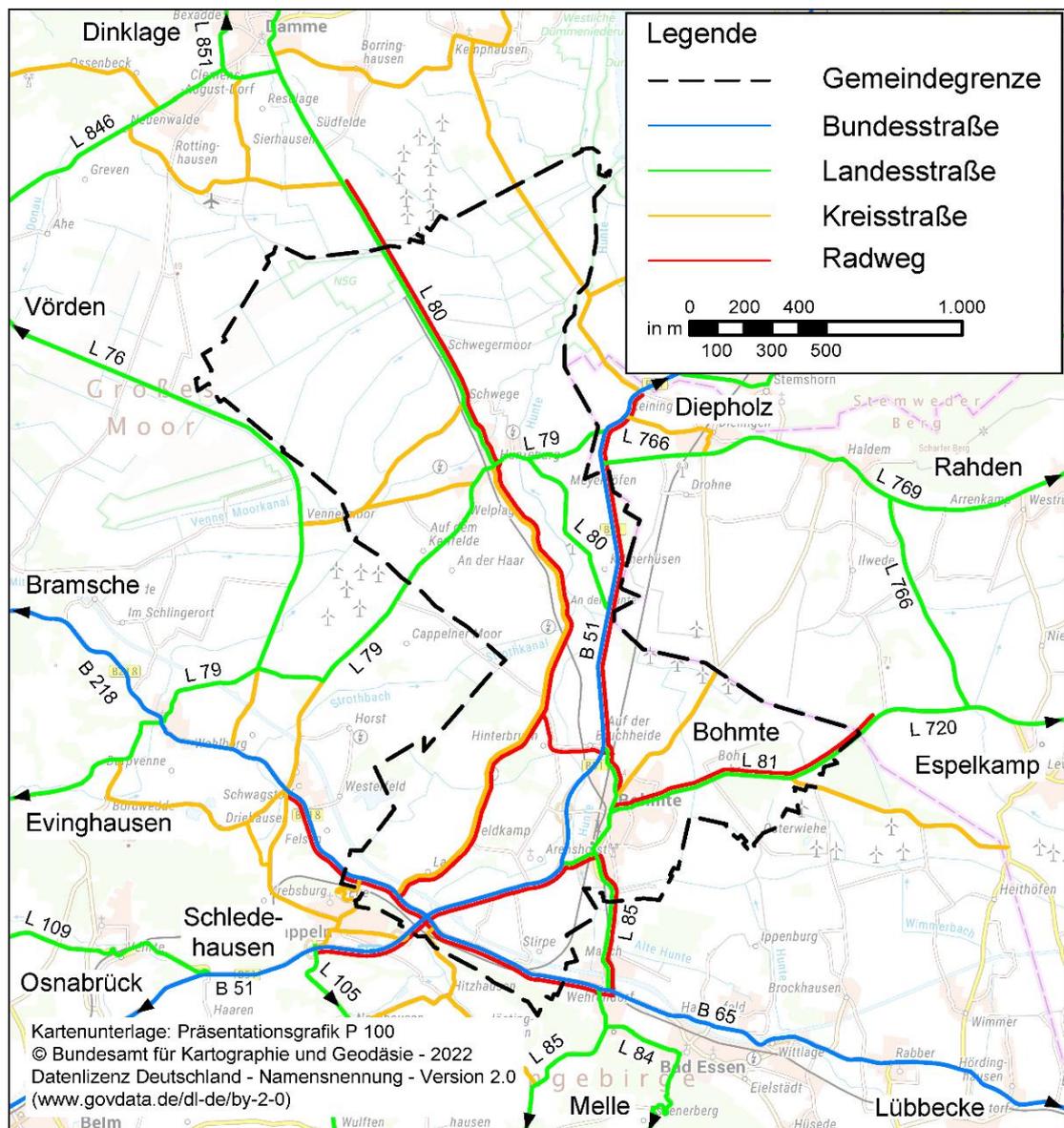


Abb. 2: Einbindung der Gemeinde Bohmte in das überregionale und regionale Radwegenetz (rote Darstellung)

### 3. Analyse der örtlichen Verkehrsinfrastruktur

Neben der Aufnahme der örtlichen Infrastruktur durch mehrere Ortsbegehungen in Frühjahr 2022 fand auch ein Austausch mit dem örtlichen ADFC statt. Eine frühere Ortsbegehung seitens der Gemeinde mit Vertretern des ADFC ist in dieser Untersuchung berücksichtigt worden.

#### 3.1 Radverkehrsnetz

Erhoben und dokumentiert wurden die im Untersuchungsgebiet der Gemeinde Bohmte vorhandenen Radverkehrsnetzelemente nach der Kategorisierung gemäß der StVO (Lit. /7/) und der zugehörigen VwV-StVO (Lit. /5/) vom 8. November 2021.

In der StVO wird eine Radwegebenutzungspflicht für beschilderte Radwege verbindlich festgelegt. Voraussetzung ist jedoch, dass beschilderte Radwege seitdem genau definierte Mindestanforderungen hinsichtlich bestimmter komfort- und sicherheitsrelevanter Kriterien wie beispielsweise Trassierung, Fahrbahnbreite, Fahrbahnzustand und -beschaffenheit sowie hinsichtlich der sicheren Führung des Radverkehrs insbesondere an den Querungen einmündender und kreuzender Straßen erfüllen müssen.

Die VwV-StVO nennt weitere Voraussetzungen, welche für die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges erfüllt werden müssen.

Demnach darf für einen Radweg nur dann die Benutzungspflicht angeordnet werden, wenn zusätzlich zu den vorgenannten Punkten ausreichende Flächen für die Fußgänger vorhanden sind. Als weiteres Kriterium laut VwV-StVO und StVO dürfen benutzungspflichtige Radwege nur dort angeordnet werden, wo dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes erforderlich ist. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten. Derartige beschilderte Radwege müssen von Radfahrern zwingend benutzt werden (sog. „Pflicht-Radwege“).

Radwege, welche die genau definierten Mindestanforderungen, bzw. die Vorgaben aus der VwV-StVO, nicht erfüllen, begründen keine Benutzungspflicht. Sie können als sog. „andere Radwege“ (auch „Kann-Radwege“) jedoch weiterhin Bestand haben, dürfen jedoch nicht beschildert werden. Derartige „andere Radwege“ können von Radfahrern weiterhin benutzt werden; jedoch müssen Radfahrer sie nicht zwingend benutzen; d. h. der Radfahrer hat in diesem Fall Wahlfreiheit zwischen Kann-Radweg-Benutzung und Benutzung der Fahrbahn der jeweiligen Straße.

Ohne an dieser Stelle im Detail auf die exakten Anforderungen an die unterschiedlichen Radverkehrsanlagen eingehen zu wollen<sup>2</sup>, seien die im Untersuchungsraum vorhandenen Kategorien von Radverkehrsnetzelementen nachfolgend kurz aufgelistet:

---

<sup>2</sup> Hier sei auf die entsprechende Fachliteratur, insbesondere die „ERA 2010“ (Lit. /4/) und Verwaltungsvorschrift zur StVO (Lit. /5/) verwiesen.

- Baulich angelegte Radwege: mit Zeichen 241 StVO (getrennte Geh-/Radwege) beschilderte straßenbegleitende, baulich angelegte Radwege sind innerorts bei Verkehrsbelastungen von über 10.000 [Kfz /24 h] erforderlich<sup>3</sup> und müssen eine Mindestbreite von 1,50 m<sup>4</sup> aufweisen. Im Innerortsbereich sind straßenbegleitende Radwege i. d. R. im Einrichtungsverkehr zu betreiben. Diese Radwege unterliegen, sofern sie die Mindestanforderungen erfüllen, der **Radwegebenutzungspflicht**.



Zeichen 241.30

- Gemeinsame Geh- und Radwege: Sie werden mit Zeichen 240 StVO beschildert und müssen innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m, außerorts eine Mindestbreite von 2,00 m aufweisen. Sie begründen ebenfalls eine **Radwegebenutzungspflicht**. Sie können straßenbegleitend oder auf separater Trasse geführt werden.



Zeichen 240

- Radfahrstreifen: von der Hauptfahrbahn abmarkierte, ausschließlich für den Radverkehr bestimmte, nicht baulich, sondern mit Zeichen 295 „Fahrbahnbegrenzung“ abgetrennte und mit Zeichen 237 „Sonderweg Radfahrer“ gekennzeichnete Fläche für den Radverkehr. Radverkehrsstreifen weisen im Wesentlichen die gleichen Einsatzgrenzen wie baulich angelegte Radwege auf, können jedoch bei ausreichender Fahrbahnbreite im vorhandenen Straßenraum im Vergleich zu Radwegen häufig kostengünstiger und schneller realisiert werden. Sie werden i. d. R. nur in einer Fahrtrichtung ausgewiesen (entsprechend dem Rechtsfahrgebot). Die Mindestbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,50 m (möglichst jedoch 1,85 m). Für Radfahrstreifen gilt, ebenso wie für baulich angelegte Radwege, die den Mindestanforderungen gemäß StVO entsprechen, eine **Radwegebenutzungspflicht**.



Zeichen 237

- Schutzstreifen/Radschutzstreifen: auf der Fahrbahn abmarkierte "Leitlinie" (Zeichen 340, unterbrochene dünne Markierung, "Schmalstrich") mit dem Sinnbild Radfahrer. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sollten Schutzstreifen eine Breite von mindestens 1,25 m (in der Regel 1,5 m) ausweisen, die Fahrgasse für den Kfz-Verkehr muss eine Mindestbreite von 2,25 m je Fahrtrichtung haben. Für Schutzstreifen gilt eine **Benutzungspflicht** (resultierend aus dem Rechtsfahrgebot). Kraftfahrzeuge dürfen den Schutzstreifen bei Bedarf überfahren, der Radverkehr darf jedoch nicht gefährdet werden. Das Parken und auch das Halten ist auf Schutzstreifen verboten.



Sinnbild Radfahrer

<sup>3</sup> Bei einer niedrigeren Geschwindigkeit als 50 km/h sogar erst ab 15.000 Kfz/Tag

<sup>4</sup> Empfohlene Regelbreite 2,00 m

- Freigabe „Linker Radwege“: baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen mit Zeichen 237, 240 oder 241, welche zusätzlich zu den Bedingungen der zugehörigen Beschilderung eine lichte Breite des Radweges, einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume, von 2,40 m aufweisen, mindestens jedoch eine lichte Weite von 2,00 m. Linke Radwege werden zusätzlich zur „normalen“ Fahrtrichtung auch in Gegenrichtung mit den zugehörigen Schild ausgewiesen und dürfen auch in Gegenrichtung benutzt werden. Aufgrund der besonderen Gefahren, insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften, soll die Benutzungspflicht von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung nicht angeordnet werden. Bei baulich angelegten Radwegen kann jedoch, nach sorgfältiger Prüfung, die **Benutzungspflicht** angeordnet werden. Benutzungspflichtige „linke“ Radwege sind außerorts der Regelfall, innerorts die Ausnahme.



Zeichen 241.31

- Sogenannte „andere Radwege“: Hierunter versteht die StVO-Novelle baulich angelegte „erkennbar für die Benutzung für den Radverkehr bestimmte“ Radwege, welche jedoch nicht die baulichen Mindestanforderungen erfüllen und daher nicht mit Zeichen 237, 240 oder 241 StVO gekennzeichnet werden dürfen. Derartige Radwege können von Radfahrern in Fahrtrichtung rechts benutzt werden, es besteht jedoch keine Benutzungspflicht, d. h. der Radfahrer kann hier die parallel verlaufende Fahrbahn für den Kfz-Verkehr mitbenutzen.
- Mischverkehr auf der Fahrbahn: Gemäß „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA'2010, Lit. /4/) stellt der „Mischverkehr des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn den Standardfall der Radverkehrsführung auf allen vom Kraftfahrzeugverkehr weniger belasteten Straßen (z.B. Erschließungsstraßen)“ dar. Als Grenzbelastung gilt eine Verkehrsstärke von 5.000 [Kfz/24h].

- Baulich angelegte Gehwege: mit Zeichen 239 StVO (Gehweg) beschilderte straßenbegleitende, baulich angelegte Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben werden, sind mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ (Zusatzzeichen 1022-10) beschildert. Der Radfahrer muss den Fußgänger Vorrang gewähren und hat auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Derartige Wege können von Radfahrern benutzt werden, es besteht jedoch **keine Benutzungspflicht**, d. h. der Radfahrer kann hier die parallel verlaufende Fahrbahn für den Kfz-Verkehr mitbenutzen.



Zeichen 239



Zusatzzeichen  
1022-10

- Fahrradstraßen können eine Alternative zu den herkömmlichen Radverkehrs-anlagen darstellen. Es sind Straßen die für den Radverkehr vorgesehen sind. Durch zusätzliche Schilder kann anderen Verkehrsteilnehmern die Benutzung gestattet werden (z. B. Kfz-frei oder Anlieger-frei) Sie können Radverkehrsverbindung an Strecken schaffen in denen kein Platz für andere Radverkehrsanlagen vorhanden ist.



Zeichen 244.1

Merkmale einer Fahrradstraße sind:

- Vorrang des Radverkehrs gegenüber dem KFZ-Verkehr.
- Radfahrer dürfen Nebeneinander fahren.
- Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h.
- Radfahrer geben die Geschwindigkeit vor.

Nach der neuen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV –StVO 2021) muss der Radfahreranteil in einer geplanten Fahrradstraße **nicht** mehr der „vorherrschende Verkehr“ (Radverkehrsanteil von mind. 50 %) sein.

Das nach diesen Kategorien sich ergebende Radverkehrsnetz im Gebiet der Gemeinde Bohmte wird unter Punkt 5.1 Radverkehrsnetzstruktur ausführlich dargestellt.

Die Gemeinde Bohmte verfügt entlang der Hauptverkehrsstraßen über ein relativ lückenloses Radwegenetz. Dabei handelt es sich innerorts überwiegend um baulich angelegte getrennte straßenbegleitende Geh- und Radwege (Z. 241-30/31 StVO) und auch baulich angelegte kombinierte Geh- und Radwege (Z. 240 StVO). In der Bremer Straße (zwischen Wehrendorfer Straße und Am Schwaken Hofe) ist auf der Nebenanlage weder ein Radweg vorhanden noch der Gehweg für Radfahrer freigegeben. Im weiteren Verlauf der Bremer Straße befindet sich ein Shared Space-Bereich.

Schutzstreifen sind entlang der Hauptstraße und der Dammer Straße im Ortsteil Hunteburg vorzufinden. Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche befinden sich in allen Ortsteilen.

Dort wo die baulich angelegten Radwege nur entlang einer Straßenseite verlaufen, sind sie in der Regel als „Linke Radwege“ für beide Fahrrichtungen freigegeben und beschildert.

Baulich angelegten Radwege in der Gemeinde Bohmte sind - bis auf einige wenige Ausnahmefälle - mit den Zeichen 241 oder 240 StVO ausgeschildert. Nicht beschildert sind die Radwege, die sich im Nebenstraßennetz oder in den Tempo-30-Zonen befinden.

Entlang der Wohn- und Sammelstraßen befinden sich in der Regel keine baulich angelegten Radwege.

Außerorts befinden sich entlang der Landes- und Kreisstraßen, sowie entlang der Bundesstraßen B 51, B 65 und B 218 baulich angelegte, gemeinsame Geh- und Radwege (Z. 240 StVO). Entlang der Ortsumgebung (B 51) von Bohmte ist kein Radweg vorhanden, Radfahrer werden durch Bohmte geführt.

Die Ortsteile Hunteburg und Herringhausen sind überwiegend über baulich angelegte, gemeinsame Geh- und Radwege mit dem Hauptort Bohmte verbunden. Zum Teil wird der Radverkehr auch über wenig befahrene Straßen geführt.

## 4. Analyse der Verkehrsnachfrage

### 4.1 Radverkehrsaufkommen

Auf eine Erhebung des Radverkehrsaufkommens wurde aus Gründen der Repräsentativität verzichtet, da Erhebungen im Fahrradverkehr sehr starken Schwankungen unterliegen, je nachdem wie z.B. die Wetterlage ist oder zu welcher Jahreszeit erhoben wird. Weiterhin hat die Qualität und der Ausbaustandart des Radwegenetzes einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen. Für das Ableiten von erhobenen Radverkehrsmengen auf den tatsächlichen durchschnittlichen täglichen Radverkehr stehen derzeit keine geeigneten Umrechnungsverfahren zur Verfügung, so dass der erhobene Radverkehr immer nur eine Momentaufnahme widerspiegelt und lediglich ein Trend abzuleiten ist, wenn die Einflussfaktoren für eine Erhebung günstig sind.

Ganz abgesehen von den Problemen der Repräsentativität der Radverkehrsstärken, sind diese nach heutiger fachplanerischer Auffassung ohnehin nicht als maßgeblich für die Planung der Radverkehrsanlagen anzusehen, da sie bei neuzeitlichen Verkehrs- und Radverkehrskonzepten i. d. R. angebotsorientiert geplant werden. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine geringe Radfahrerverkehrsstärke in bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten oder sogar auf speziellen Radverkehrsanlagen nicht zwangsläufig auf einer geringen Radverkehrsnachfrage auf den entsprechenden Fahrtrelationen beruhen muss.

Denn im Fall unzureichender Radverkehrsanlagen, unzureichender Verkehrssicherheit oder unzureichender sozialer Sicherheit wird eine latente Verkehrsnachfrage im Fahrradverkehrssektor häufig gar nicht in die Realität umgesetzt. Dies trifft verstärkt für den Schülerradverkehr zu, bei dem Eltern insbesondere ihre jungen Kinder nur dann selbstständig mit dem Rad zur Schule fahren lassen, wenn auf der gesamten Fahrtroute eine ausreichende Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit gegeben ist. Dieses Phänomen kann bei unzureichenden Radverkehrsanlagen dazu führen, dass trotz starker latenter Radverkehrsnachfrage in der Realität nur ein geringes Radverkehrsaufkommen auf den in Frage kommenden Radverkehrsrouten zu beobachten ist.

Im Rahmen von kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen oder kommunalen Teilverkehrskonzepten, z.B. Radwegenetzkonzeptionen, konnte jedoch in der Vergangenheit durchweg das Phänomen beobachtet und empirisch nachgewiesen werden, dass diese latente Nachfrage durch Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur auf dem Radverkehrssektor für die entsprechenden Fahrtrelationen häufig zu einem starken Anstieg des Radverkehrsaufkommens auf den entsprechenden Radverkehrsrouten führt.

Vor diesem Hintergrund hat sich eine planerische Vorgehensweise bei der Konzeption von innerörtlichen Radverkehrsnetzen herauskristallisiert, die sich nicht an dem tatsächlich realisierten Verkehrsaufkommen im Radverkehrssektor, sondern an der vermuteten latenten Nachfrage potenzieller Fahrradfahrer orientiert. Diese latente Nachfrage wird insbesondere zwischen den Quellbereichen des Radverkehrs (Wohnquartiere) und den wichtigsten Zielbereichen des Radverkehrs (insbesondere Schulen, Freizeit- und Sportstätten, Stadtzentrum sowie Bahnhof und tlw. auch Bushaltestellen) gesehen, soweit es das werktägliche Radverkehrsgeschehen betrifft.

Daneben wird in letzter Zeit bei innerörtlichen Radverkehrsnetzplanungen verstärkt auf die Belange des Freizeitverkehrs eingegangen, wobei zwischen innerörtlichem Freizeitverkehr und überörtlichem Radwanderverkehr unterschieden werden kann. Im Gegensatz zum werktäglichen Verkehr kommt es hierbei nicht auf kürzest mögliche Routen zwischen Quelle und Ziel an, die im werktäglichen Verkehr aufgrund der Umwegempfindlichkeiten der Radfahrer von besonderer Bedeutung sind, sondern vielmehr auf eine Routenführung abseits viel befahrener Straßen durch ein attraktives Umfeld.

## 4.2 Schülerverkehr

Im Gemeindegebiet Bohmtes liegen derzeit 6 Schulen (sh. Abb. 3) mit insgesamt ca. 1.024 Schülern (Primarstufe: 492 Schüler; Sekundarstufe: 362 Schüler; Förderschule 170 Schüler). Für die Betrachtung des Schülerverkehrs im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes sind Schülergruppen interessant, welche mit dem Fahrrad zur Schule fahren, bzw. fahren könnten.

Schutzbedürftig im Sinne der Schulwegsicherung sind insbesondere Schüler der Primar- und der Sekundarstufe. Kinder und Jugendliche bis zum Alter von 16 Jahren sind dabei besonders gefährdet, da sie nicht über eine ausreichende Erfahrung im Umgang mit den Gefahrensituationen im Straßenverkehr verfügen und im Alter bis 16 Jahren die Wahrnehmungsfähigkeiten (gerade im Hinblick auf Geschwindigkeitseinschätzungen und Gefahrenpotenziale) noch nicht voll entwickelt sind.

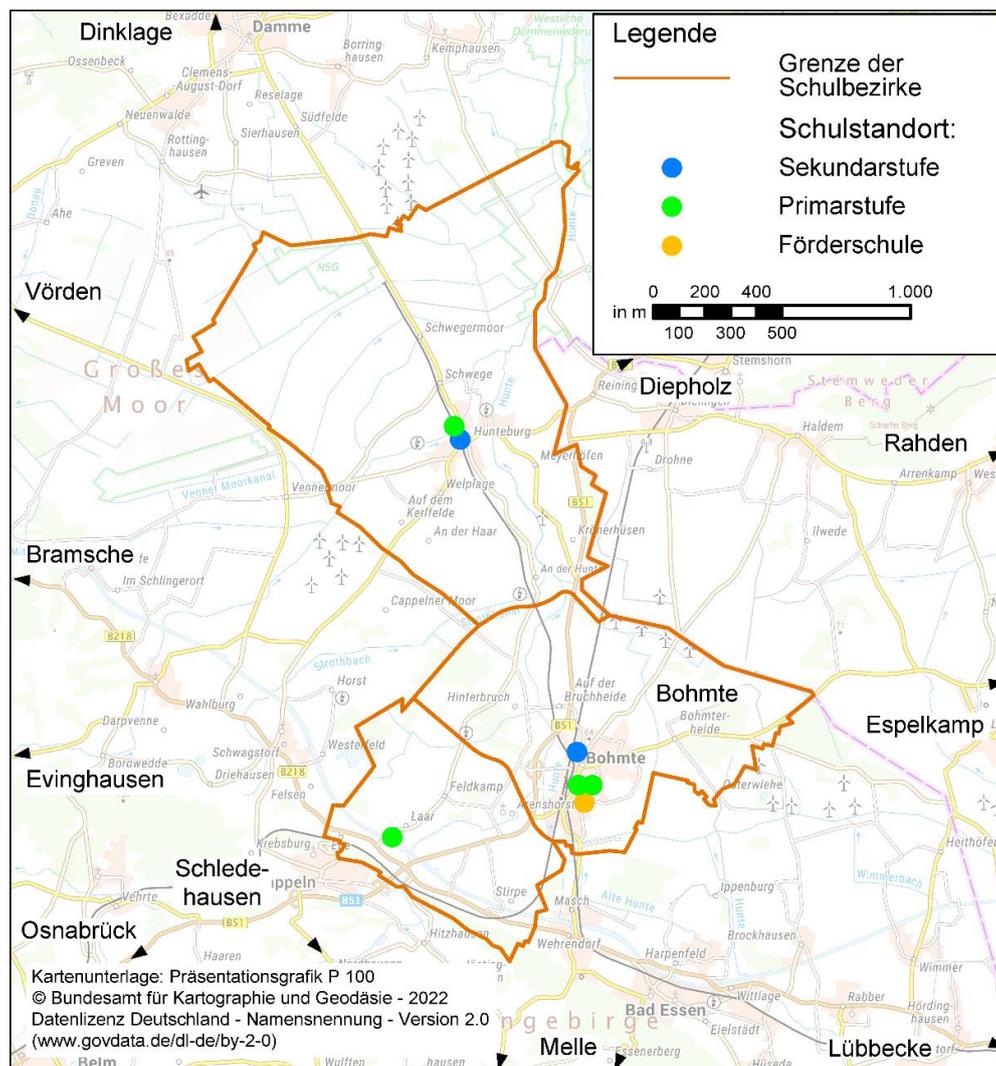


Abb. 3.: Schulen und Einzugsbereiche der Grundschulen in der Gemeinde Bohmte

## 5. Schwachstellenanalyse

Das Ortszentrum, insbesondere die Bremer Straße, stellt das eigentliche Zentrum und den Haupteinkaufsbereich der Gemeinde Bohmte dar.

Im Zuge der Schwachstellenanalyse sollen u.a. Gefährdungspotenziale (z. B. fehlende Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen), neuralgische Knotenpunkte, einheitliche Führung, Netzlücken und die Regelkonformität der vorhandenen Radverkehrsanlagen näher beleuchtet werden. In den Anhängen 7 bis 9 sind die Mängel in den einzelnen Ortsteilen kartografisch dargestellt.

### 5.1 Radverkehrsnetzstruktur

#### Ortsteil Bohmte

##### Osnabrücker Straße:

Im Ortseingangsbereich entlang der Osnabrücker Straße ist einseitig ein kombinierter Geh- und Radweg zunächst in einer noch ausreichenden Breite vorhanden (Abb. 4, Abb. 5), im weiteren Verlauf wird dieser immer schmaler und ist nicht mehr regelkonform. Ab der Straße „An der Hunte“ ist nur noch ein sehr schmaler, in einem schlechten Zustand befindlicher Gehweg vorhanden, der für Radfahrer freigegeben ist (Abb. 6, Abb. 7). Ab der Blumenstraße bis zum Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Bremer Straße / Wehrendorfer Straße ist wieder ein kombinierter Geh- und Radweg in einer ausreichenden Breite vorhanden (Abb. 8, Abb. 9). Auf der Osnabrücker Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Im Jahr 2021 hatte sie eine Verkehrsstärke von 9.164 Kfz/24h bis 10.837 Kfz/24h. Laut RAS 06 sind bei diesen Verkehrsstärken Radfahrstreifen oder Radwege vorgesehen.



Abb. 4: Osnabrücker Straße (komb. Geh-Radweg)



Abb. 5: Osnabrücker Straße (komb. Geh-Radweg)



Abb. 6: Osnabrücker Straße  
(Gehweg, Radfahrer frei)



Abb. 7: Osnabrücker Straße  
(Gehweg, Radfahrer frei)



Abb. 8: Osnabrücker Straße  
(Bahnunterführung)



Abb. 9: Osnabrücker Straße  
(Bahnunterführung)

Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Bremer Straße / Wehrendorfer Straße

Am Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Bremer Straße / Wehrendorfer Straße ist in der Wehrendorfer Straße eine Verkehrsinsel als Querungshilfe vorhanden. In der Osnabrücker Straße ist eine Verkehrsinsel lediglich auf der Fahrbahn abmarkiert. Für den Kfz-Verkehr von der Bremer Straße in die Wehrendorfer Straße ist ein kurzer Linksabbiegestreifen vorhanden (Abb. 10 – 13). Im Knotenpunktbereich sind kombinierte Rad- und Gehwege in einer ausreichenden Breite vorhanden. Auch hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Die Verkehrsstärken liegen in der Osnabrücker Straße bei 10.837 Kfz/24h, in der Bremer Straße bei 11.913 Kfz/24h und in der Wehrendorfer Straße bei 6.610 Kfz/24h.



Abb. 10: Abknickende Vorfahrt Wehrendorfer Straße in L 81 Osnabrücker Straße / Bremer Straße



Abb. 11: Einmündung Wehrendorfer Straße in L 81 Osnabrücker Straße / Bremer Straße



Abb. 12: Verkehrsinsel Wehrendorfer Straße



Abb. 13: abmarkierte Verkehrsinsel Osnabrücker Straße

Bremer Straße (L 81):

In der Bremer Straße (L 81) ist nur ein kleiner Abschnitt kurz vor der Einmündung der Wehrendorfer Straße (ab dem Fußgängerüberweg) als kombinierter Geh- und Radweg ausgeschildert (Abb. 14). In den weiteren Abschnitten bis zur Straße „Am Schwaken Hofe“ sind keine Radverkehrsanlagen ausgeschildert. Im Bereich der Bremer Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. An mehreren Einmündungen sind Furten in roter Farbe markiert (Abb. 19 und Abb. 20). Offensichtlich sind an ehemaligen kombinierten Geh- und Radwegen, die Beschilderung entfernt worden, da diese Geh- und Radwege nicht den in der ERA 2010 geforderten Breiten von mindestens 2,50 m entsprachen.

Aufgrund der hohen Verkehrsstärke auf der Bremer Straße von bis zu 13.057 Kfz/24h sind Radfahrstreifen oder Radwege laut RAST 06 allerdings vorgesehen.



Abb. 14: Bremer Straße Fußgängerüberweg, Beginn des komb. Geh- und Radweges



Abb. 15: Bremer Straße / Bahnhofstraße Querung der Gleise der Wittlager Kreisbahn.



Abb. 16: Straßenquerschnitt Bremer Straße



Abb. 17: Straßenquerschnitt, beidseitig Parkstreifen



Abb. 18: Querschnitt zwischen An der Müggenburg und Hauweg



Abb. 19: Fußgängerüberweg, rot eingefärbte Furt



Abb. 20: Zufahrt zum Busbahnhof



Abb. 19: Straßenquerschnitt



Abb. 22: Beginn des Shared Space Bereich



Abb. 23: Shared Space Bereich Bremer Straße / Levrer Straße

Bremer Straße (K 401):

Im anschließenden Abschnitt ist die Bremer Straße bis zur Haldemer Straße als Kreisstraße gewidmet. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Auf beiden Straßenseiten sind Gehwege vorhanden, die für den Radverkehr freigegeben sind. Die rote Pflasterung lässt erkennen, dass es ursprünglich getrennte Rad- und Gehwege waren, die aber nicht mehr den Vorgaben der STVO entsprechen (Abb. 22, Abb. 23). Die Verkehrsstärken in diesem Abschnitt der Bremer Straße liegen bei 6.302 Kfz/24h und 7.426 Kfz/24h.



Abb. 24: Bremer Straße K 401



Abb. 25: Bremer Straße K 401 FR Zentrum



Abb. 26: K 401 Parkstreifen



Abb. 27: Fußgängerüberweg

Bremer Straße (Gemeindestraße):

Ab der Einmündung der Levernener Straße ist die Bremer Straße eine Gemeindestraße. Es gilt weiterhin eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Die Verkehrsstärken liegen in diesem Bereich bei 3.958 Kfz/24h und 4.462 Kfz/24h. Auf beiden Fahrbahnseiten sind zunächst kombinierte Geh- und Radwege vorhanden. Im weiteren Verlauf ist ab der Jahnstraße nur noch ein kombinierter Geh- und Radweg auf der nördlichen Fahrbahnseite vorhanden.



Abb. 28: komb. Geh- und Radweg



Abb. 29: Straßenquerschnitt



Abb. 30: Verkehrsinsel als Querungshilfe



Abb. 31: Geschwindigkeitsanzeiger



Abb. 32: Ortseingangsbereich



Abb. 33: Bremer Straße kurz vor der B51

Leverner Straße (L 81):

Die Leverner Straße ist als Landesstraße gewidmet. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. In einem Teilabschnitt gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h für Lkw. Die Leverner Straße weist eine Verkehrsstärke von 9.314 Kfz/24h im Bereich des Knotenpunktes mit der Bremer Straße auf. Ein kombinierter Geh- und Radweg ist auf der nördlichen Fahrbahnseite eingerichtet und für beide Fahrtrichtungen ausgewiesen. Auch im Außerortsbereich gilt zunächst eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h bis zur Bürgermeister-Otto-Knapp-Straße, danach dann von 70 Km/h bis kurz nach der Straße „Im Zuschlag“.



Abb. 34: linksseitiger komb. Geh- und Radweg



Abb. 35: Ende der Vorfahrtstraße Zufahrt zur Polizei



Abb. 36: Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw mit mehr als 7,5 t Gesamtgewicht



Abb. 37: Verkehrsinsel als Querungshilfe

Auf einer Länge von knapp 100 m vor der Einmündung zur Straße Hinterfelde weist der Geh- und Radweg eine nicht regelkonforme Breite von unter 1,00 m auf (s. Abb. 39). Auf dem Gebiet der Gemeinde Bohmte ist durchgängig ein kombinierter Geh- und Radweg vorhanden. An der Landesgrenze endet der Radweg auf dem Gebiet der Gemeinde Bad Essen.



Abb. 38: Bedarfsampel Levrner Straße /  
Ulmenstraße



Abb. 39: nicht regelkonformer Geh- und  
Radweg auf etwa 100 m vor der Einmündung  
Hinterfelde

Wehrendorfer Straße (L 85):

Die Wehrendorfer Straße ist als Landesstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h innerorts und zunächst auch außerorts. Die Verkehrsstärke liegt bei 6.556 Kfz/24h bis 6.610 Kfz/24h. Der Radweg von der Osnabrücker Straße kommend endet schon nach wenigen Metern. Der Radverkehr wird hier zunächst auf der Straße geführt, im weiteren Verlauf ist der Gehweg in beiden Fahrtrichtungen ab der Clamorstraße für den Radverkehr freigegeben. Ab der Querung der Bahn ist ein komb. Geh- und Radweg in beiden Fahrtrichtungen ausgewiesen.



Abb. 40: Radwegende



Abb. 41: Parkstreifen



Abb. 42: Ortsausgang



Abb. 43: Gehweg Radfahrer frei



Abb. 44: 50 Geschwindigkeitsbegrenzung  
Km/h außerorts. Warnhinweis Radfahrer



Abb. 45: Bahnübergang



Abb. 46: Bahnquerung



Abb. 47: komb. Geh- und Radweg

Haldemer Straße (K 401):

Die Haldemer Straße ist als Kreisstraße gewidmet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 Km/h. Die Verkehrsstärke am Knotenpunkt Bremer Straße beträgt 3.062 Kfz/24h. Ein komb. Geh- und Radweg ist für beide Fahrtrichtungen freigegeben.

Der Geh- und Radweg endet außerorts an der Kreuzung Zum Holz / Haldemer Straße. Eine Radwegverbindung zu den Nachbarorten in Nordrhein-Westfalen fehlt.



Abb. 48: Haldemer Straße ab Bremer Straße



Abb. 49: Haldemer Straße ab Bremer Straße



Abb. 50: Geschwindigkeitsanzeiger



Abb. 51: Verkehrsinsel „Am Steinbrink“ als Querungshilfe



Abb. 52: Ortsausgang Bohmte



Abb. 53: „Zum Kreuz“ Ende des komb. Geh- und Radweges

Am Schwaken Hofe:

Die Straße „Am Schwaken Hof“ verbindet die Bremer Straße mit der B 51. Sie ist als Gemeindestraße gewidmet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 Km/h. Am Knotenpunkt Bremer Straße liegt die Verkehrsstärke bei 2.759 Kfz/24h. Auf der nördlichen Seite befindet sich ein komb. Geh- und Radweg der in beide Fahrrichtungen nicht durchgängig beschildert ist.



Abb. 54: Straßenquerschnitt am Knotenpunkt Bremer Straße



Abb. 55: Hinweis auf Bahnübergang



Abb. 56: unbeschränkter Bahnübergang



Abb. 57: Zufahrt zur B 51, komb. Geh- und Radweg in FR Bohmte

Hauweg:

Der Hauweg ist eine innerörtliche, wenig befahrene Gemeindestraße, sie befindet sich überwiegend in einer Tempo-30-Zone. Die Verkehrsstärke ist nicht bekannt. Einige touristische Radrouten werden über den Hauweg geführt.



Abb. 58: Beginn des Hauweges im Süden



Abb. 59: Fahrbahneinengung



Abb. 60: Straßenquerschnitt



Abb. 61: Straßenquerschnitt kurz vor der Einmündung in die Bremer Straße

Im Wiehagen / Eschstraße:

Die Straßen Wiehagen und Eschstraße sind ebenfalls innerörtliche, wenig befahrene Gemeindestraßen, sie befinden sich in einer Tempo-30-Zone. Die Verkehrsstärke im Wiehagen beträgt 498 Kfz/24h.



Abb. 62: Eschstraße (Obere Straße)



Abb. 63: Eschstraße (Leverner Straße)

**Ortsteil Hunteburg:**

Schwagstorfer Straße (L 79):

Die Schwagstorfer Straße ist als Landesstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h innerorts und auch außerorts. Die Verkehrsstärke liegt bei 3.024 Kfz/24h. Der Radweg von der Osnabrücker Straße kommend endet schon nach wenigen Metern. Ab dem Kreisverkehr ist auf der westlichen Seite zunächst ein Gehweg der für den Radverkehr freigegeben ist und in beide Fahrtrichtungen befahren werden kann. Ab der Brinkstraße ist ein komb. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden.



Abb. 64: Geschwindigkeitsbegrenzung 50 Km/h im Außerortsbereich



Abb. 65: Gehweg Radfahrer frei



Abb. 66: Ortseingang



Abb. 67: Kreisverkehr

Hauptstraße (L 79):

Die Hauptstraße ist als Landesstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Ab der Straße „Am alten Bahnhof“ bis zur Straße „Am Amtshaus“ gilt eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h (Mo – FR, 7:00 bis 17:00 Uhr). Ab der Straße „An der Ölmühle“ gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 Km/h bis zur Meyerhöfener Straße“. Die Verkehrsstärke liegt bei 5.774 Kfz/24h beim Kreisverkehr Schwagstorfer Straße / Bramscher Weg und 8.171 Kfz/24h westlich des Kreisverkehrs Dammer Straße. Beidseitig sind Gehwege vorhanden. Auf der Fahrbahn sind für den Radverkehr Angebotsstreifen abmarkiert. Zwischen der Straße „Am Amtshaus“ und der Meyerhöfener Straße sind beidseitig komb. Geh- und Radwege vorhanden.



Abb. 68: Hauptstraße kurz vor dem Kreisverkehr



Abb. 69: Straßenquerschnitt südlich der Rosenstraße



Abb. 70: Geschwindigkeitsanzeiger nördlich der Straße „Im Hußmannsfeld“



Abb. 71: Straßenquerschnitt nördlich Burgstraße, temporären Geschwindigkeitsbegrenzung



Abb. 72: Fußgängerüberweg vor der Herringhausener Straße



Abb. 73: Straßenquerschnitt westlich des Kreisverkehrs Dammer Straße



Abb. 74: Verkehrsinsel als Querungshilfe auf Höhe der Kirche



Abb. 75: Verkehrsinsel



Abb. 76: Geschwindigkeitsanzeiger östlich der Straße „Am Amtshaus“



Abb. 77: An der Ölmühle

### Reininger Straße (L 79):

Die Reininger Straße ist als Landesstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h. Die Höhe der Verkehrsstärke ist nicht bekannt. Auf der Südseite ist zunächst ein komb. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr bis zum Strohtkampsweg vorhanden.



Abb. 78: Knotenpunkt Reininger Straße / Meyerhöfener Straße



Abb. 79: Höchstgeschwindigkeit 70 Km/h

### Dammer Straße (L 80):

Die Dammer Straße ist als Landesstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Ab dem Kreisverkehr Dammer Straße / Hauptstraße bis zur Brüggemannstraße gilt eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h (Mo – FR, 7:00 bis 17:00 Uhr). Außerorts gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 Km/h. Die Verkehrsstärke liegt bei 6.223 Kfz/24h beim Kreisverkehr Dammer Straße / Hauptstraße. Beidseitig sind Gehwege vorhanden. Auf der Fahrbahn sind für den Radverkehr Angebotsstreifen zwischen dem Kreisverkehr und der Brüggemannstraße abmarkiert. Zwischen der Brüggemannstraße und der Straße „Im Sonnenwinkel“ sind beidseitig komb. Geh- und Radwege vorhanden. Ab der Straße „Im Sonnenwinkel“ ist zunächst auf der westlichen Seite ein komb. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden. Nördlich des Schweger Weges wird dieser auf der östlichen Seite weitergeführt.



Abb. 80: Straßenquerschnitt nördlich des Kreisverkehrs



Abb. 81: Bedarfsampel auf Höhe der Wilhelm-Busch-Schule



Abb. 82: Parkstreifen



Abb. 83: Bushaltestelle



Abb. 84: Beginn des komb. Geh- und Radweges



Abb. 85: Beginn des komb. Geh- und Radweges



Abb. 86: Verkehrsinsel als Querungshilfe



Abb. 87: Ortsausgang



Abb. 88: Querung Dammer Straße ohne Querungshilfe



Abb. 89: Querung Dammer Straße ohne Querungshilfe

Meyerhöfener Straße (L 80):

Die Meyerhöfener Straße ist als Landesstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h. Die Höhe der Verkehrsstärke ist nicht bekannt. Auf der Südseite ist zunächst ein komb. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr bis zur Straße „Auf der Heitkamp“ vorhanden.



Abb. 90: Straßenquerschnitt



Abb. 91: komb. Geh- und Radweg

Herringhausener Straße (K 420):

Die Herringhausener Straße ist als Kreisstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Die Verkehrsstärke liegt bei 3.216 Kfz/24h südlich des Knotenpunktes Hauptstraße / Herringhausener Straße. Auf der westlichen Seite ist ein komb. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden. Auf der östlichen Seite ist ein nicht beschildeter Gehweg bis zur Straße „An der Schelenburg“ vorhanden. Im weiteren Verlauf ist auf der östlichen Seite an der Wilhelm-Kobbe-Straße ein komb. Geh- und Radweg auf etwa 50 m im Zweirichtungsverkehr, sowie eine Verkehrsinsel zur sicheren Querung vorhanden.



Abb. 92: Einmündung an der Hauptstraße



Abb. 93: komb. Geh- und Radweg



Abb. 94: Parkstreifen



Abb. 95: Geschwindigkeitsanzeiger



Abb. 96: Verkehrinsel als Querungshilfe



Abb. 97: Ortseingang

Bramscher Weg (K 412):

Der Bramscher Weg ist als Kreisstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h. Die Verkehrsstärke liegt bei 3.172 Kfz/24h westlich des Kreisverkehrs Hauptstraße / Schwagstorfer Straße. Auf der westlichen Seite verläuft zunächst ein Gehweg bis zur Rickermannstraße, der für Radfahrer frei gegeben ist. Auf der südlichen Seite ist ein komb. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden.



Abb. 98: Bramscher Weg beim Kreisverkehr



Abb. 99: Straßenquerschnitt



Abb. 100: komb. Geh- und Radweg



Abb. 101: Ortsausgang

**Ortsteil Herringhausen-Stirpe-Oelingen:**

Hunteburger Straße (K 420):

Die Hunteburger Straße ist als Kreisstraße gewidmet. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit im Siedlungsbereich von Feldkamp und von Laar von 50 Km/h. Die Höhe der Verkehrsstärke ist nicht bekannt. Auf der östlichen Seite ist ein komb. Geh- und Radweg zwischen Hunteburg und der B 218 im Zweirichtungsverkehr vorhanden, lediglich auf der Mittellandkanalbrücke ist ein nicht regelkonformer Angebotstreifen im Zweirichtungsverkehr vorhanden.



Abb. 102: Straßenquerschnitt Feldkamp



Abb. 103: Bushaltestelle Feldkamp



Abb. 104: Laar



Abb. 105: Querungshilfe in Laar



Abb. 106: Auffahrt zur Mittellandkanalbrücke



Abb. 107: Angebotstreifen Mittellandkanalbrücke

Lingener Straße / Mindener Straße (B 218):

Die Lingener Straße / Mindener Straße ist als Bundesstraße gewidmet. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 Km/h, im Bereich des Knotenpunktes Huntebruger Straße (K 412) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 Km/h, diese gilt bis kurz vor dem Kreisverkehr (B 51 / B 218). 150 m vor dem Kreisverkehr beträgt die Höchstgeschwindigkeit 50 Km/h. Im weiteren Verlauf östlich des Kreisverkehrs liegt die Höchstgeschwindigkeit zunächst bei 70 Km/h bis zur K 411 (Leckerstraße). Die Höhe der Verkehrsstärke ist nicht bekannt. Nördlich der B 218 verläuft ein komb. Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr.



Abb. 108: Knotenpunkt B 218/K 412



Abb. 109: Verkehrinsel als Querungshilfe



Abb. 110: Komb. Geh- und Radweg FR Ost



Abb. 111: Komb. Geh- und Radweg FR West

Osnabrücker Straße (B 51):

Die Osnabrücker Straße ist als Bundesstraße gewidmet. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 Km/h, im Bereich der Knotenpunkte Ahrenshorster Straße, Stirper Straße und Oelinger beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 Km/h. Die Verkehrsstärke liegt bei 16.027 Kfz/24h südlich des Knotenpunktes der L 81. Südlich der B 51 verläuft teilweise ein komb. Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr oder der Radverkehr wird über wenig befahrene Wirtschaftswege die parallel zur B 51 verlaufen geführt.



Abb. 112: Verkehrsinsel als Querungshilfe Arenshorster Straße



Abb. 113: Verkehrsinsel als Querungshilfe Oelinger Straße



Abb. 114: Einmündung Stirper Straße



Abb. 115: Beschilderung für Radfahrer FR Bohmta



Abb. 116: Radverkehr auf komb. Rad- und Gehweg Donaustraße in FR Ostercappeln



Abb. 117: Radverkehr auf parallel verlaufenden Wirtschaftsweg Donaustraße, FR Bohmta

Im Hinterbruch / Bruchheide:

Die Straßen „Im Hinterbruch“ und „Bruchheide“ sind beides Gemeindestraßen, die den Hauptort Bohmte mit der Hunteburger Straße (K 420) und über diese mit Hunteburg verbinden. Die Verkehrsstärke ist nicht bekannt. Im Außerortsbereich gibt es eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Km/h im Einmündungsbereich der Straßen „Bruchheide“ und „Im Heidebruch“, sowie vor der Kreuzung mit der Bundesstraße B 51.

Außerorts ist ein komb. Geh- und Radweg auf der östlichen bzw. nördlichen Fahrbahnseite vorhanden. Im Innerortsbereich Bohmtes ist der einseitig verlaufende Gehweg für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben.



Abb. 118: Knotenpunkt Im Hinterbruch / Hunteburger Straße



Abb. 119: komb. Geh- und Radweg



Abb. 120: Geschwindigkeitsbegrenzung 50 Km/h



Abb. 121: Huntebrücke



Abb. 122: Ortsausgang Bohmte



Abb. 123: Gehweg Radfahrer frei



Abb. 124: Bahnübergang



Abb. 125: Fahrradpiktogramm auf dem Gehweg vor Gewerbezufahrt



Abb. 126: Abzweig Industriestraße; Gehweg, Radfahrer frei



Abb. 127: Abzweig Industriestraße; Gehweg, Radfahrer frei



Abb. 128: Kreuzungsbereich B 51



Abb. 129: Geschwindigkeitsbegrenzung 50 Km/h aus Bohmte kommen vor der Kreuzung B 51

Verbindungswege für den nicht motorisierten Verkehr in Bohmte:

In Bohmte gibt es zahlreiche Verbindungswege vor allem zwischen den Anliegerstraße, die sich in ganz unterschiedlichen Bauzuständen befinden. Zum Teil sind diese als Rad- und Gehweg ausgeschildert. Viele dieser Verbindungen erreichen auch nicht die Mindestbreite für einen kombinierten Geh- und Radweg von 2,50 m. Einige dieser Wege sind auch in einem sehr schlechten baulichen Zustand oder weder gepflastert noch asphaltiert (siehe Abb. 130 und 139).



Abb. 130: unbefestigter Trampelpfad mit Radroute (Hinterfelde – Von-Stephan-Straße)



Abb. 131: Bolbecer Ring



Abb. 132: Lise-Meitner-Straße



Abb. 133: Lise-Meitner-Straße



Abb. 134: An der Egge – Am Hof Sander



Abb. 135: Hinterfelde - Am Sonnenbrink



Abb. 136: Käthe-Kollwitz-Straße – Am Sonnenhügel



Abb. 137: Käthe-Kollwitz-Straße – Am Sonnenhügel



Abb. 138: Hauweg - Piroldstraße



Abb. 139: Tilsitstraße - Neustadtstraße



Abb. 140 Danzigstraße – Neuwalder Straße



Abb. 141: Neustadtstraße - Neißer Weg

Fahrbahnmarkierungen:

In Bohmte gibt es an mehreren Stellen Markierungen auf der Fahrbahn, die von einigen Verkehrsteilnehmern als Schutzstreifen angesehen werden und als solche auch genutzt werden. Fahrradpiktogramme sind allerdings nicht markiert. Diese Streifen werden auch gegen die Fahrtrichtung linksseitig genutzt. An manchen Stellen kann noch ein Fußgänger-Piktogramm erkannt werden.



Abb. 142: Hinterfelde/Am Brink



Abb. 143: Hinterfelde



Abb. 144: Hinterfelde



Abb. 145: Achterfelde



Abb. 146: Achterfelde



Abb. 147: Fußgänger-Piktogramm Achterfelde

Die Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche gem. Zeichen 325 StVO befinden sich in den Wohnquartieren, wohingegen die Hauptradverkehrsrouten im Wesentlichen den Verläufen der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen folgen.

Innerhalb der Wohngebiete der Gemeinde Bohmte erfolgt der Radverkehr in der Regel vermischt mit dem MIV auf der Fahrbahn. Die meisten Wohngebiete sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Das Mischungsprinzip stellt den Normalfall abseits der Hauptverkehrsstraßen dar und der Fahrradverkehr kann dort in der Regel verträglich mit dem MIV abgewickelt werden.

## 5.1 Radverkehrsnetzstruktur - Schülerverkehr

Grundlage der Analyse eines für den Schülerverkehr geeigneten Radwegenetzes ist die Analyse des Bestandsnetzes, sowie eine Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrern und Fußgängern im Zuge der Schülerverkehrsrouten. Aus dieser Analyse ergeben sich die notwendigen baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen sowie die Empfehlungen von bestimmten Radfahrrouten.

Im Rahmen der Unfallanalyse ist insbesondere zu überprüfen, wo

- Radfahrer auf der Strecke oder an Kreuzungen und Einmündungen mit Kraftfahrzeugen verunglücken,
- Radfahrer häufig wegen schlechter Radweg- oder Fahrbahnoberfläche stürzen oder
- auf dem Gehweg oder auf Geh- und Radwegen mit Fußgängern oder Radfahrern kollidieren.

Schulwege sollen generell auf sicheren Wegen zur Verfügung stehen. Daher ist zunächst die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur auf ihre Eignung, sowie vorhandene Mängel und Netzlücken zu prüfen.

Einschränkungen in der Sicherheit der Schulwege entstehen überwiegend durch überhöhte Geschwindigkeiten, aber auch durch mangelnde Sichtbeziehungen und fehlende Querungsmöglichkeiten. Rein verkehrsregelnde Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achtung Schulweg-Schilder oder Halteverbote an Stellen mit schlechten Sichtbeziehungen haben sich in der Praxis nicht bewährt. Die Reduzierung von überhöhten Geschwindigkeiten kann in der Regel nur durch bauliche Begleitmaßnahmen erzielt werden. Um die Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen zu verbessern hat sich das Installieren von Pollern bewährt, wodurch z.B. unrechtmäßige Parkvorgänge unterbunden werden können.

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen können bei der Schulwegsicherung, nach folgenden Zielsetzungen unterschieden werden:

- Verringerung der Geschwindigkeiten im MIV
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens (z.B. in Wohngebieten)
- Verbesserung der Sichtverhältnisse an Querungsstellen
- Sicherung von Überquerungsstellen durch Querungshilfen (Zebrastreifen haben sich in der Praxis nicht bewährt, da sie den Schülern eine trügerische Sicherheit vermitteln. Hier treten vermehrt Unfälle mit dem MIV auf).
- Schaffen von Flächen für Radfahrer und Fußgänger

Laut den Hinweisen für Radverkehrsanlagen an Schulwegen (Lit. /6/) sollen nach Möglichkeit

- keine Kreisverkehrsplätze im Zuge von Schulwegen angelegt werden, wenn viele Radfahrer diese queren müssen und große Verkehrsstärken im MIV vorhanden sind.
- Zweirichtungsradwege vermieden werden, oder dort, wo sie bereits vorhanden sind, an den Querungsstellen besonders gesichert werden.
- Radfahrer entlang der Hauptstraße, bei einseitigen Radwegen, durch Fahrbahnanhebungen vor ein und ausbiegenden Fahrzeugen aus und in die Nebenstraße gesichert werden.
- Querungshilfen angeboten werden, wenn Radfahrer im Rahmen des Schulweges Hauptverkehrsstraße oder andere wichtige Straße kreuzen müssen.
- ausreichend Querungshilfen vorhanden sein und Querungshilfen in Form von Mittelinseln so errichtet werden, dass durch Versatz der Fahrbahn eine Geschwindigkeitsreduzierung im MIV erreicht wird.

Zur Bestimmung der von den Schülern genutzten Wegeverbindungen zwischen Wohnung und Schule, sowie zur Ermittlung der Schwachstellen auf diesen Wegeverbindungen sollte eine Befragung der Schüler, welche mit dem Fahrrad zur Schule fahren, durch die die Gemeinde Bohmte durchgeführt werden. Dabei sollten die Schüler alle Straßen, welche sie auf Ihrem Schulweg befahren und ggf. vorhandene Mängel für jede dieser Straßen notieren.

## 6. Planungsempfehlungen zur Neustrukturierung der Radverkehrsinfrastruktur

Das langfristige Ziel ist die Realisierung eines lückenlosen und engmaschigen Radverkehrsnetzes für die Gemeinde Bohmte, welches

- sowohl für den werktäglichen Innerortsverkehr (Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehr)
- als auch für den innerörtlichen Freizeitverkehr und den überörtlichen Radwanderverkehr sichere (d.h. sowohl in punkto verkehrliche<sup>5</sup> als auch in punkto soziale Sicherheit<sup>6</sup>), attraktive und komfortable Radverkehrsrouten anbietet.

Die Gemeinde Bohmte verfügt bereits in weiten Teilen über ein leistungsfähiges Radwegenetz und ist auch interkommunal gut angebunden. Es konnten jedoch einige Mängel (Anhang 7 – 9) bzgl. der Radwegeinfrastruktur in der Gemeinde Bohmte festgestellt werden.

Der Großteil der Mängel begründet sich aus der aktuellen Rechtsprechung bzgl. der Einhaltung der StVO und den zugehörigen Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen, nach welcher dem Radverkehr die freie Wahl bei der Nutzung der Infrastruktur (Straße oder Radweg) gelassen wird. Benutzungspflichtige Radwege sollen nur die Ausnahme bilden und dort vorhanden sein, wo dies aus Gründen der Sicherheit zwingend erforderlich ist. Die übrigen Radwege sollen als Angebotsradwege vorgehalten werden. Dem Radfahrer wird somit die Möglichkeit gegeben frei zu wählen, ob er mit dem motorisierten Individualverkehr gemeinsam die Straße befährt, oder die Angebotsradwege nutzt.

Dahingegen werden neuzeitliche Verkehrs- und Radverkehrskonzepte i.d.R. angebotsorientiert geplant. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine geringe Radfahrerverkehrsstärke in bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten oder sogar auch speziellen Radverkehrsanlagen nicht zwangsläufig auf einer geringen Radverkehrsnachfrage entsprechender Fahrrelationen beruhen muss. Für die Ausgestaltung eines Radwegenetzes gibt es mehrere Variationsmöglichkeiten, welche sich in der Regel jedoch am Komfort des Radwegenetzes orientieren. Dazu zählen u.a.:

---

<sup>5</sup> Da die deutsche Sprache hier keine semantische Differenzierung anbietet, wird unter „Sicherheit“ im Folgenden i.d.R. die verkehrliche Sicherheit, d.h. der Schutz z.B. der Radfahrer und Fußgänger vor gefährlichen Einwirkungen anderer Verkehrsmittel, verstanden (entsprechend dem engl. Wort „safety“)

<sup>6</sup> „Soziale Sicherheit“ bedeutet demgegenüber Schutz vor gefährlichen Übergriffen anderer Personen (entsprechend dem engl. Wort „security“)

1. Orientierung an den rechtlichen Mindestvorgaben ohne Zusatzgebote (Minimalkonzept).
2. Schaffung eines attraktiven Angebotsradwegenetzes unter Berücksichtigung vorhandener Randbedingungen (Querschnitte, Siedlungsräume).
3. Großzügige Ausgestaltung des Radwegenetzes als „primäres“ Verkehrsmittel (Maximalkonzept).

Die Realisierung des Minimalkonzeptes, das sich rein auf den rechtlichen Vorgaben ohne zusätzliche Angebote zur Steigerung der Attraktivität des Radwegenetzes orientiert, kann aus Sicht des Radfahrers keine Alternative sein, da gerade auf Grund der Verkehrsbelastung zwar das Fahren auf der Fahrbahn möglich, jedoch nicht für alle Nutzer attraktiv ist. Die Lösung bietet sich nur für sehr kleine Ortschaften ohne ausgeprägten Radverkehr an.

Die großzügige Ausgestaltung des Radwegenetzes entsprechend der Vorgaben der RAS 06 oder der ERA 2010 würde sich vor allem aufgrund gewachsener Strukturen und vorhandener infrastruktureller Gegebenheiten in Bohmte für die meisten Teile der Gemeinde nicht anbieten. Die in diesen Regelwerken und Empfehlungen angegebenen Ausbaustandards sind in Bestandsnetzen i.d.R. nicht realisierbar, da vorhandene Querschnitte nicht für derartige Dimensionierungen ausgelegt sind. Zudem weisen in Bohmte nur wenige Nebenanlagen eine Breite vor mindestens 3,00 Metern (Breite für Rad- und Gehweg) auf, sodass hier umfangreiche Investitionen erforderlich wären.

Für die Gemeinde Bohmte konnte stattdessen eine als pragmatisch zu bezeichnende Lösung identifiziert werden, welche als Mischung aus weichen (organisatorischen) und harten (baulichen) Maßnahmen bezeichnet werden kann. Diese lässt sich in verschiedenen Etappen (kurz- bis mittelfristig) realisieren und hat als Gesamtziel die Schaffung eines Radwegenetzes, welches zum einen ein attraktives, komfortables und sicheres Angebot für Radfahrer darstellt und gleichzeitig wirtschaftlich realisierbar ist. Ausgangspunkt der Maßnahmenpakete bzw. Planungsempfehlungen ist, dass Radfahrer generell auf der Fahrbahn fahren dürfen (außer diese bietet nicht die nötige Sicherheit), zudem aber an den Hauptverkehrsstraßen und den Hauptrouten des Radverkehrs Angebotsradwege vorfinden, die einem definierten Mindestabstand entsprechen sollten. Auf den übrigen Verkehrswegen (i.d.R. das Nebenstraßennetz, Erschließungs- und Wohnstraßen sollte die Sicherheit für das Fahren auf der Straße verbessert werden.

Die Erschließungen werden in weiche (organisatorische) und harte (bauliche) Maßnahmen gegliedert.

Organisatorische Maßnahmen:

- Beschilderung von Verbindungswegen in Wohngebieten anpassen und evtl. Möglichkeiten für Radfahrer (auch mit Anhänger) schaffen, um diese zu nutzen.
- Wegweisung bzw. Leitung von Radfahrern, um „gefährliche“ Routen zu vermeiden (sowohl aus der Stadt raus, als auch in/durch die Stadt).
- Hinweisschilder für Autofahrer (z.B. „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“), Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn, um Rücksichtnahme und Verständnis zu erhöhen.

Bauliche Maßnahmen:

- Fahrradstraße(n) an geeigneten Radverkehrsachsen einrichten (z.B. Hauweg, Im Wiehagen, Eschstraße, Käthe-Kollwitz-Straße, Schützenstraße).
- Hauptortsdurchfahrt „Bremer Straße“ baulich verändern (Angebotsstreifen einrichten oder Gehweg verbreitern und Radwege in beiden Fahrrichtungen einrichten)
- kleinere Parallelstraßen und Wirtschaftswege zu Hauptverbindungen für Radfahrer ausschildern und evtl. auch als Fahrradstraßen einrichten.
- Bahnhof umgestalten, evtl. Unterbringung einer Radstation, die kleinere Serviceleistungen rund ums Radfahren anbietet.
- Mehr Querungshilfen für den nicht motorisierten Verkehr schaffen, insbesondere an den Stellen an denen Straßen mit einem erhöhten Radverkehrsanteil kreuzen.

Bei den baulichen Maßnahmen sollte darauf geachtet werden, dass die Herstellung der Nebenanlagen in einer zumindest optisch einheitlichen Art und Weise geschieht um den Wiedererkennungswert der Radverkehrsanlagen und der Querungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Hier hat sich die farbliche Trennung von Geh- und Radwegen bewährt. Radwege sollten durchgehend in Rot und Gehwege in Grau oder Anthrazit hergestellt werden. Ein weißer Läufer zwischen Geh- und Radweg sollte die Trennung verdeutlichen. Dabei sollten Materialien genutzt werden die nach Möglichkeit nicht ausbleichen. Im Zuge von Einmündungen und Kreuzungen sind die Bordsteine abzusenken und die Radwege auf der Fahrbahn farblich zu markieren um den Vorrang der Radfahrer vor dem MIV zu verdeutlichen.

Die Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Ortsteile werden in den Anhängen 10 – 12 kartografisch dargestellt.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen müssen regelmäßig auf einen verkehrssicheren Zustand geprüft werden. Es muss gewährleistet sein, dass die Radwege von Bewuchs freigehalten werden. Ein Winterdienst muss die Radwege von Schnee und Eis frei halten.

#### OT Bohmte

Für den Ortsteil Bohmte ist ein wesentlicher Punkt, die Schaffung eines geeigneten Radweges oder zumindest eines Angebotsstreifens in der Bremer Straße zwischen dem Knotenpunkt Bremer Straße / Osnabrücker Straße und dem Shared Space Bereich in der Bremer Straße.

Die Erneuerung und Verbreiterung der Radverkehrsanlagen in der Osnabrücker Straße und einem Abschnitt von ca. 100 m auf der Levrner Straße, sowie die Schaffung einer geeigneten durchgängigen Radverkehrsanlage in der Wehrendorfer Straße.

Die Lücken im Radwegenetz auf der K 401 (Haldemer Straße) und L 81 (Levrner Straße) schließen.

Die Schaffung zusätzlicher Querungshilfen entlang der Ortsdurchfahrt (Osnabrücker Straße, Wehrendorfer Straße, Levrner Straße und Haldemer Straße).

Die Einrichtung einer Fahrradstraße im Hauweg, Im Wiehagen, Eschstraße, Käthe-Kollwitz-Straße und Schützenstraße, der Anliegerverkehr muss natürlich weiterhin freigegeben sein.

Im Außerortsbereich könnten die parallel zur B 51 verlaufenden Anliegerstraßen auch als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, der Anliegerverkehr muss weiterhin freigegeben sein.

#### OT Hunteburg

In Hunteburg sollten entlang der Ortdurchfahrt weitere Querungshilfen geschaffen werden (Bramscher Weg, Dammer Straße, Reiningen Straße).

Außerorts sollten die Radwege auf der Reiningen Straße bis zur B 51, der Meyerhöfener Straße auch bis zur B 51, dem Bramscher Weg bis zur L 76 verlängert werden.

#### OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen:

Im OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen sollte eine Radverkehrsverbindung zwischen Feldkamp und Stirpe-Oelingen entlang der Arenshorster Straße geschaffen werden.

Die parallel zur B 51 verlaufenden Anlieger-Straßen sollten zu Fahrradstraßen umgewidmet werden, um dem Radverkehr hier den Vorrang zu geben.

An der Einmündung der Donaustraße in die B 51 fehlt eine Querungshilfe für den nichtmotorisierten Verkehr. Der Radfahrer aus Bohmte in Richtung Ostercappeln muss hier die Straße queren um regelkonform den vorhandenen Radweg zu nutzen.

Eine weitere Querungshilfe sollte in Feldkamp zur Querung der K 420 (Feldkampstraße / Arenshorster Straße, hier befindet sich auch die Bushaltestelle) eingerichtet werden.

Auch an der B 218 an der Einmündung der Bergstraße sollte Querungshilfe geschaffen werden, hier liegt unter anderen der Friedhof von Herringhausen.

Bei der sehr schmalen Brücke über den Mittellandkanal im Zuge der Hunteburger Straße (K 420) sollte geprüft werden, ob der einseitig vorhandene Angebotsstreifen zu Gunsten eines breiteren kombinierten Geh- und Radweges auf einer Nebenanlage geschaffen werden kann. Die Brücke sollte für den Kfz-Verkehr als Engstelle ausgewiesen werden, die in einer Fahrtrichtung dem Verkehr Vorrang gewährt (Verkehrszeichen 208 und 308).

## Fahrradstraßen

Das Einrichten von Fahrradstraßen sollte im Gebiet der Gemeinde Bohmte intensiv geprüft werden. Sie stellen eine Alternative zu den herkömmlichen Radverkehrsanlagen dar. Jedes Projekt sollte mit einem Ablaufplan für die Öffentlichkeitsarbeit strukturiert vorgeplant werden. Wichtig ist, dass jede umgesetzte Maßnahme offensiv und publikumswirksam begleitet wird (siehe Beispiel der Goldstraße in Münster, Abb. 148) und dass der Dialog mit den Bürgern über das Ziel der Gemeinde Bohmte, noch fahrradfreundlicher zu werden, gestartet wird. Beim Einrichten der Fahrradstraßen sollten gewisse Standards eingehalten werden. Um den Autofahrern zu verdeutlichen, dass der Radverkehr hier Vorrang hat, kann beispielsweise die Fahrbahn rot markiert werden (siehe Abb. 149).



Abb. 148: Fahrradstraße in Münster  
„Fahrradstraße – Autos zu Gast“. (2021)



Abb. 149: Gestaltung der Goldstraße in  
Münster (2021)

Die Einrichtung einer Fahrradstraßen kann auch zunächst als „Verkehrsversuch“ vorgenommen werden, dies ist eine gängige Praxis in vielen anderen Kommunen, um nach Ablauf einer gewissen Frist eine Bewertung der Maßnahme vorzunehmen.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen und Bremen (AGFK) bietet zahlreiches Material zur Einrichtung von Fahrradstraßen an. Für Mitgliedskommunen ist der Zugriff auf diese Materialien kostenlos.

## 7. Untersuchungsfazit und Ausblick

Die Gemeinde Bohmte will im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes, das vorhandene Radverkehrsnetz auf der Basis der aktuellen Regelwerke überprüfen und Mängel identifizieren, um Missstände zukünftig abstellen zu können. Aufgabe ist die strukturelle Analyse des Radverkehrsnetzes und die Identifikation von strukturellen Mängeln.

Inhalt ist die Analyse und Bewertung des Radwegenetzes der Gemeinde Bohmte. Dazu wurden der Bestand der Radverkehrsanlagen in Lage, Ausbaustandard und Art der Beschilderung, sowie Querungsmöglichkeiten erhoben.

Grundlage der Analyse eines für den Schülerverkehr geeigneten Radwegenetzes ist die Analyse des Bestandsnetzes, sowie eine Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrern und Fußgängern im Zuge der Schülerverkehrsrouten. Aus dieser Analyse ergeben sich die notwendigen baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen sowie die Empfehlungen von bestimmten Radfahrrouten.

Schulwege sollen generell auf sicheren Wegen zur Verfügung stehen. Daher wurde zunächst die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur auf ihre Eignung, sowie vorhandene Mängel und Netzlücken geprüft.

Ein nach diesen Grundsätzen komplettiertes Radverkehrsnetz mit Darstellung der Netz- und Verbindungslücken sowie weiterer Maßnahmen ist in den Anhängen 13 bis 15 dargestellt. Es bezieht verkehrsarme und/oder verkehrsberuhigte Straßen in die Gesamtnetzstruktur einschließlich der vorhandenen Radverkehrsnetzelemente mit ein, so dass in der Gemeinde Bohmte ein geschlossenes, lückenloses Netz entsteht.

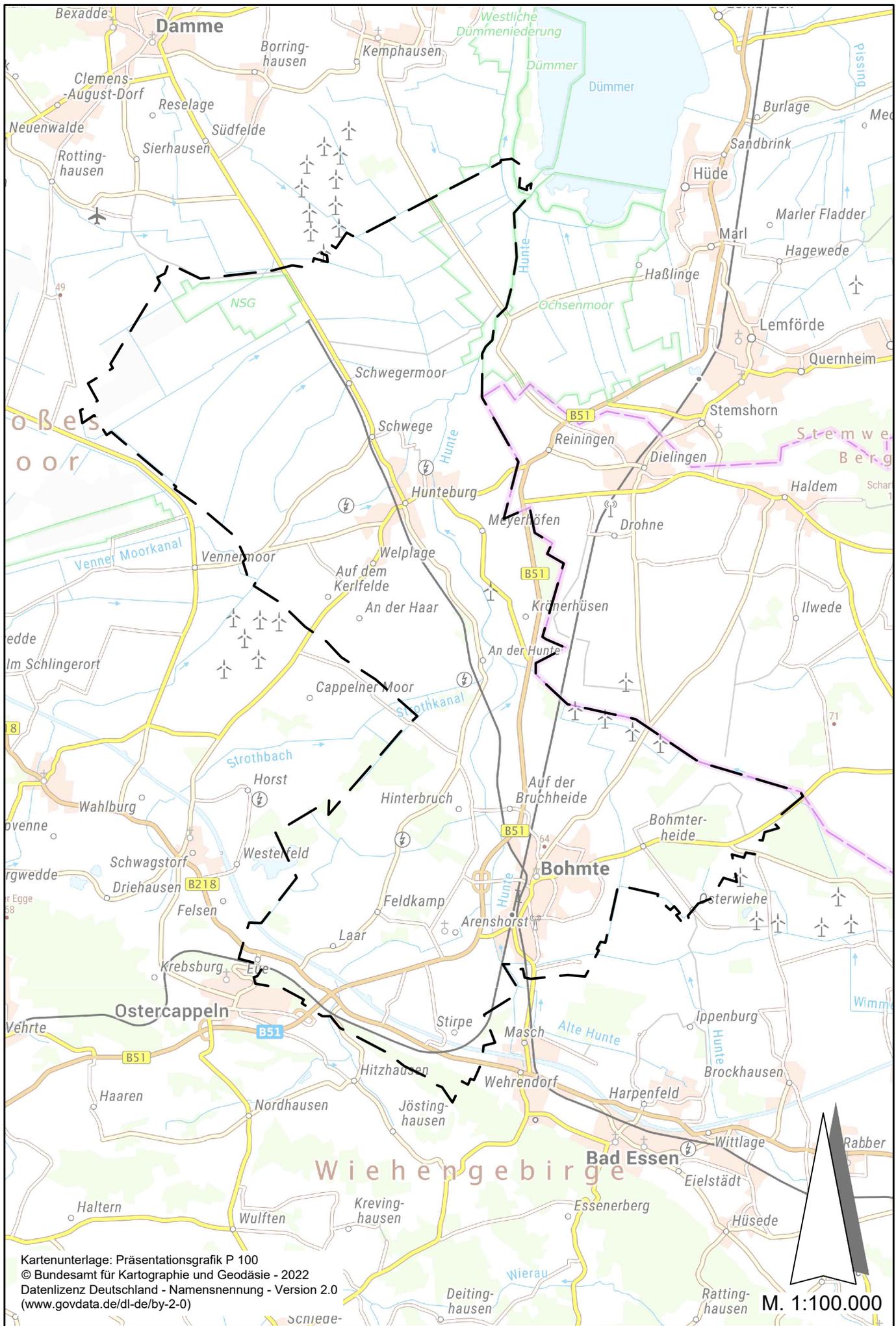
Zu prüfen wäre auch eine Mitgliedschaft der Gemeinde Bohmte bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen und Bremen (AGFK). Neben der Bereitstellung von Informationsmaterialien bietet die Arbeitsgemeinschaft auch einmal im Jahr in ihrer Fachtagung den Informationsaustausch zwischen den beteiligten Kommunen, eine weitere Möglichkeit des Austauschs bietet auch die Mitarbeit in den mehrfach im Jahr tagenden Arbeitskreisen. Die AGFK zertifiziert jährlich Mitgliedskommunen als fahrradfreundliche Kommunen. Diese Zertifizierung dient den Kommunen auch als Aushängeschild und kann für Radtouristen durchaus als relevantes Kriterium gesehen werden für die Auswahl des Urlaubsortes.

Eine Möglichkeit für die Radfahrer den Radverkehr innerhalb der Gemeinde zu bewerten, bietet der alle 2 Jahre stattfindende ADFC-Fahrradklimatest. Der aktuelle Fahrradklimatest startet am 1. September 2022 und geht noch bis zum 30. November 2022. Hier kann Jeder den Radverkehr in einer Online-Befragung bewerten. Auf diese Möglichkeit sollte auch durch die Gemeinde hingewiesen werden. Die Ergebnisse des Fahrradklimatest zeigen den in den Gemeinden für den Radverkehr Zuständigen die Mängel auf, die von den Radfahrenden vor Ort wahrgenommen werden.

Aufgestellt:  
Osnabrück, 12.09.2022  
Ab/Fr-21181011-01

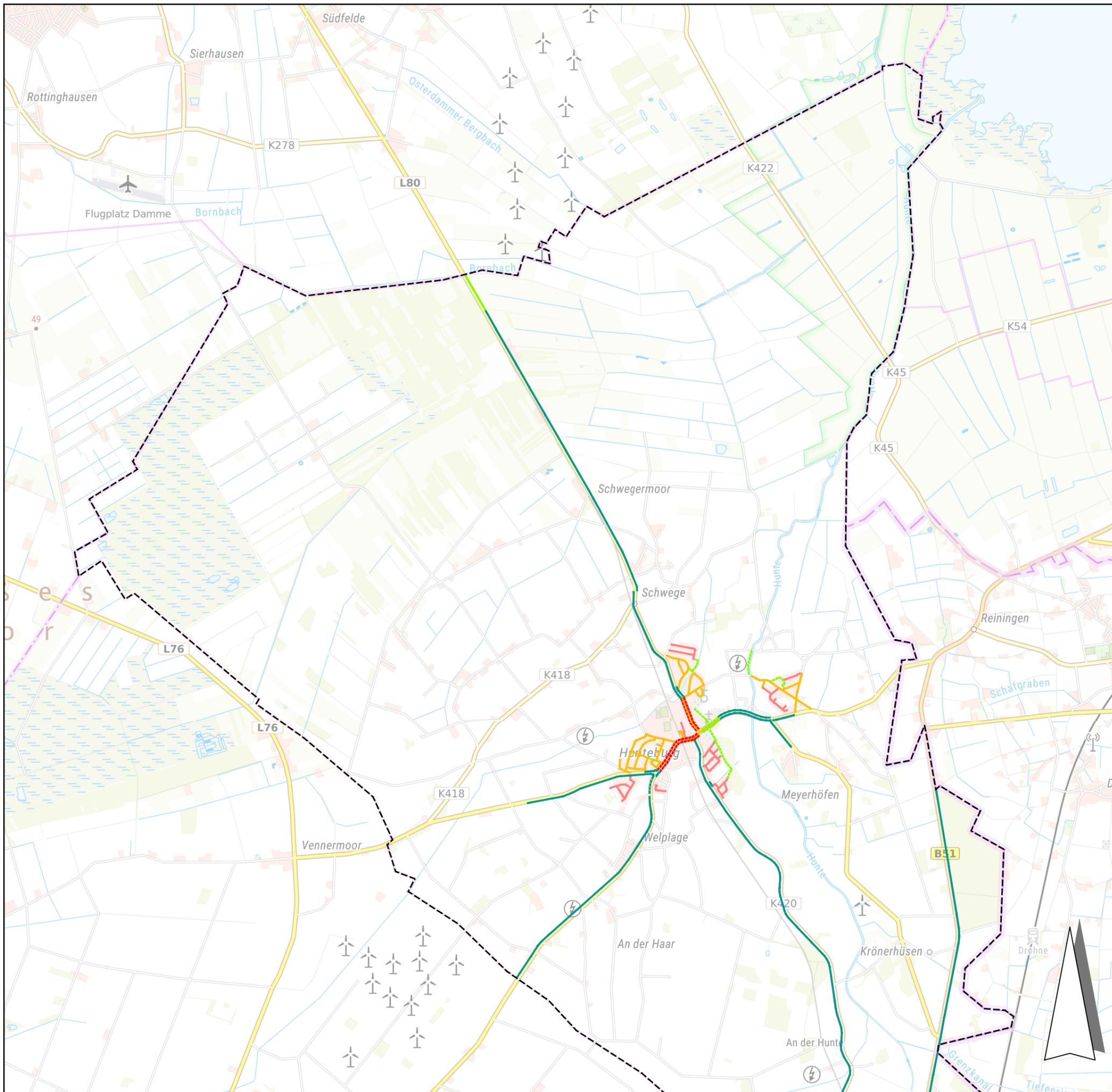
Planungsbüro Hahm GmbH

## Anhang 1 Übersichtslageplan



Anhang 1: Übersichtslageplan

## Anhang 2 Radwegenetz – Bestand 2022 Nord



### Übersicht Nord

## Radwegenetz Bestand 2022

#### Baulich angelegte Radwege

- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
- wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)

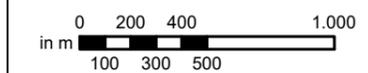
#### Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

#### Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Shared Space
- Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 50  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 08/2022

M. 1:40.000

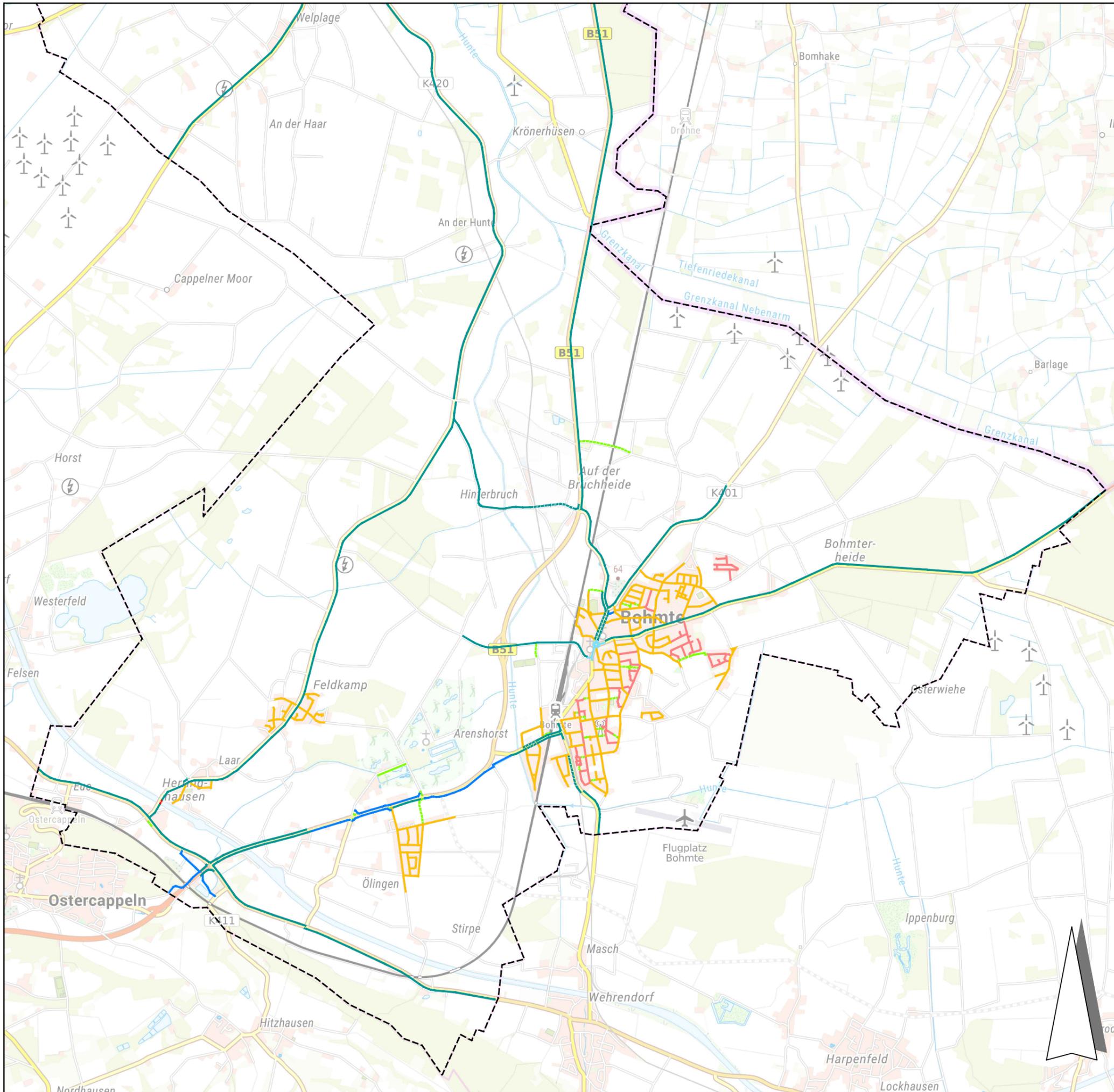
Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
49086 Osnabrück  
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
Telefax (0541) 1819 - 111  
Internet: www.pbh.org



## Anhang 3 Radwegenetz – Bestand 2022 Süd



Übersicht Süd

**Radwegenetz  
 Bestand 2022**

**Baulich angelegte Radwege**

- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- - - Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
- wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)

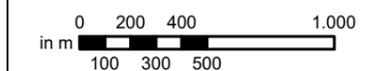
**Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen**

- - - Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- - - Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

**Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Shared Space
- - - Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 50  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 08/2022

M. 1:40.000

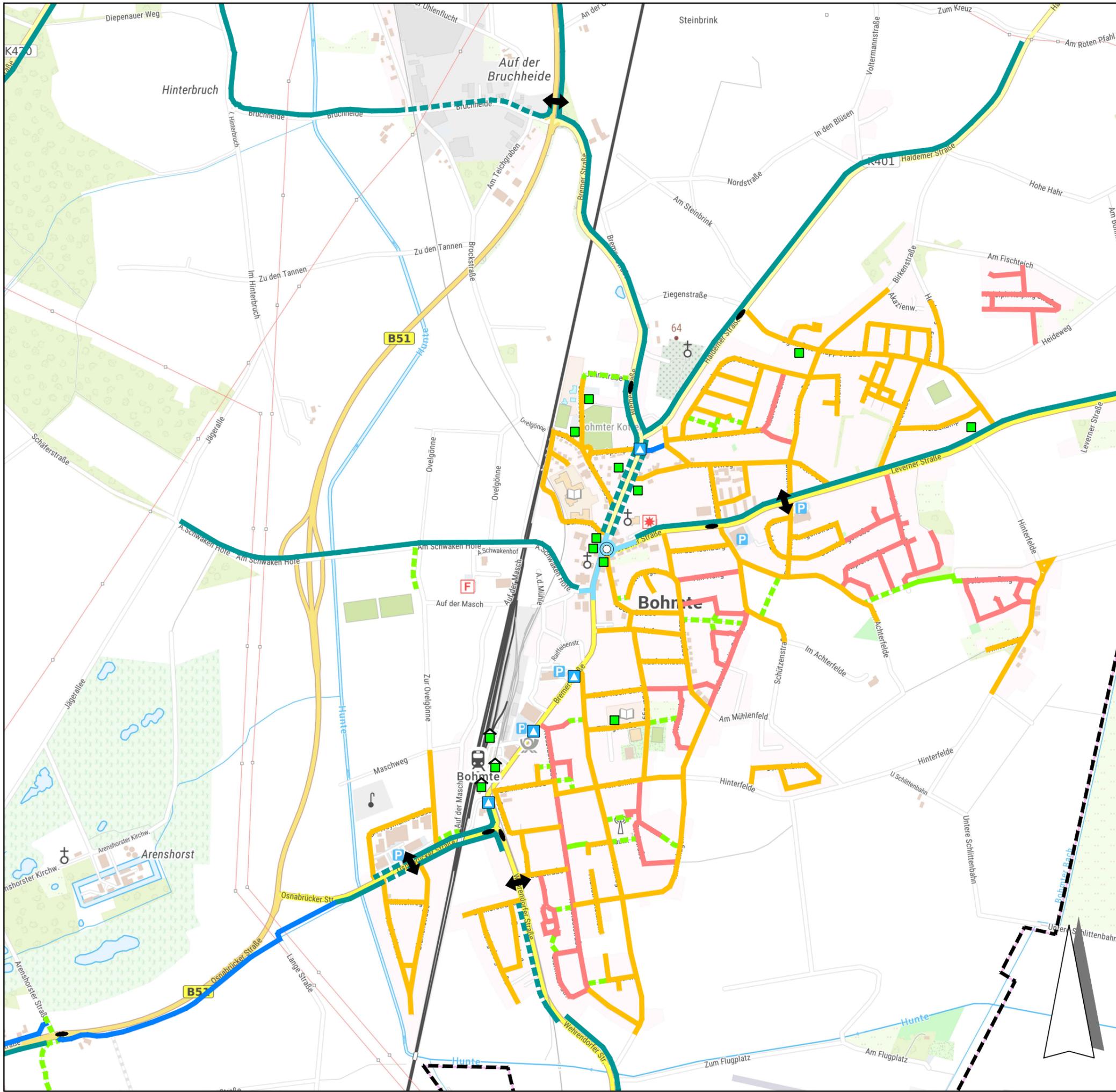
Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
 49086 Osnabrück  
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
 Telefax (0541) 1819 - 111  
 Internet: www.pbh.org



## Anhang 4 Radwegenetz – Bestand 2022 OT Bohmte



Ortsteil BOHMTE

**Radwegenetz  
 Bestand 2022**

**Baulich angelegte Radwege**

- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
- wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)

**Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen**

- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

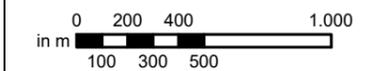
**Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Shared Space

**Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**

- Licht- bzw. Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen)
- Kreisverkehrsplatz
- Mittelinsel
- Fahrradabstellanlage
- Fahrradabstellanlage (überdacht)
- Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 09/2022

M. 1:12.500

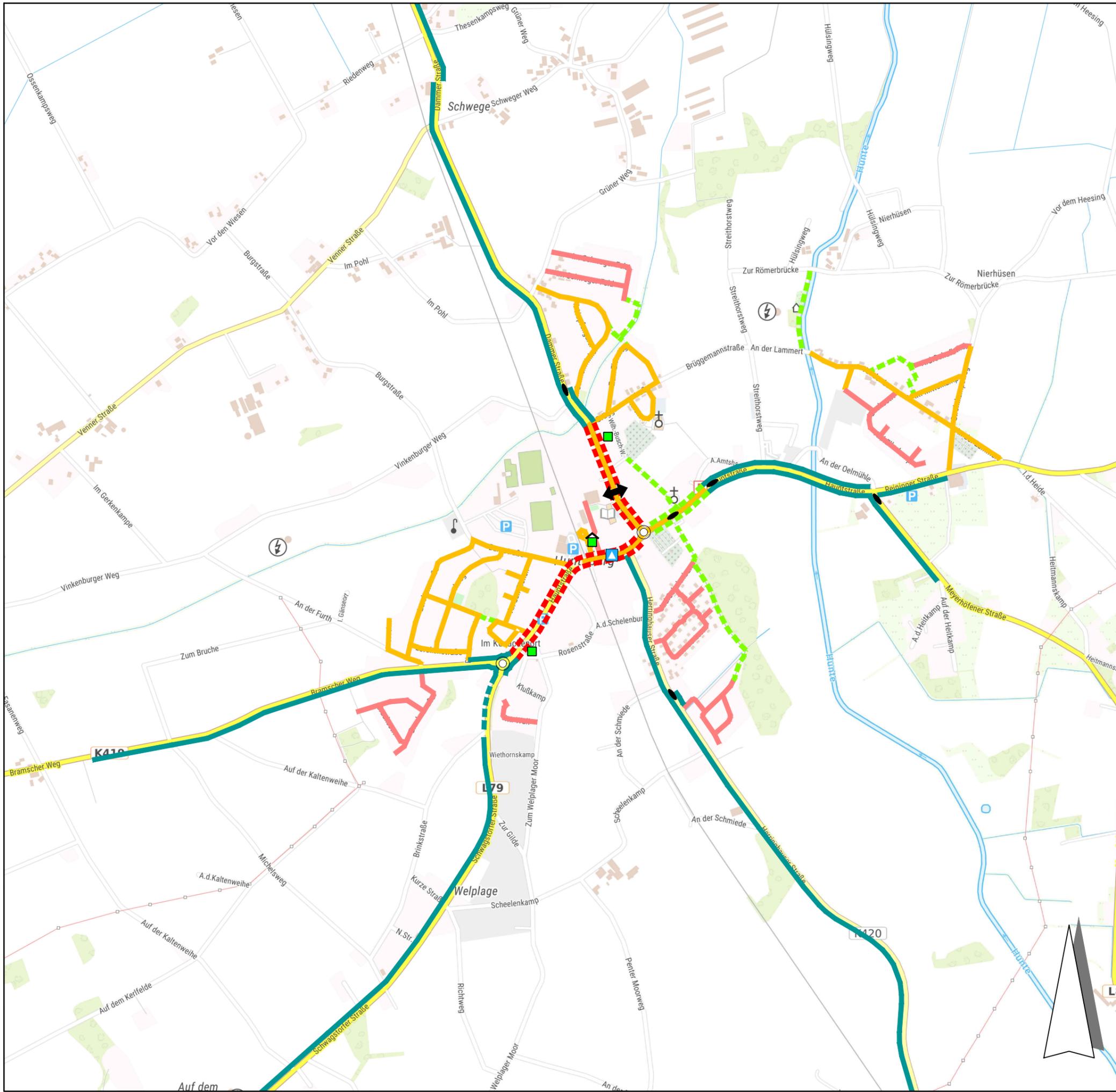
Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
 49086 Osnabrück  
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
 Telefax (0541) 1819 - 111  
 Internet: www.pbh.org



## Anhang 5 Radwegenetz – Bestand 2022 OT Hunteburg



Ortsteil HUNTEBURG

**Radwegenetz  
 Bestand 2022**

**Baulich angelegte Radwege**

- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
- wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)

**Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen**

- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

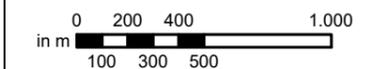
**Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Shared Space

**Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**

- Licht- bzw. Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen)
- Kreisverkehrsplatz
- Mittelinsel
- Fahrradabstellanlage
- Fahrradabstellanlage (überdacht)
- Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 08/2022

M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

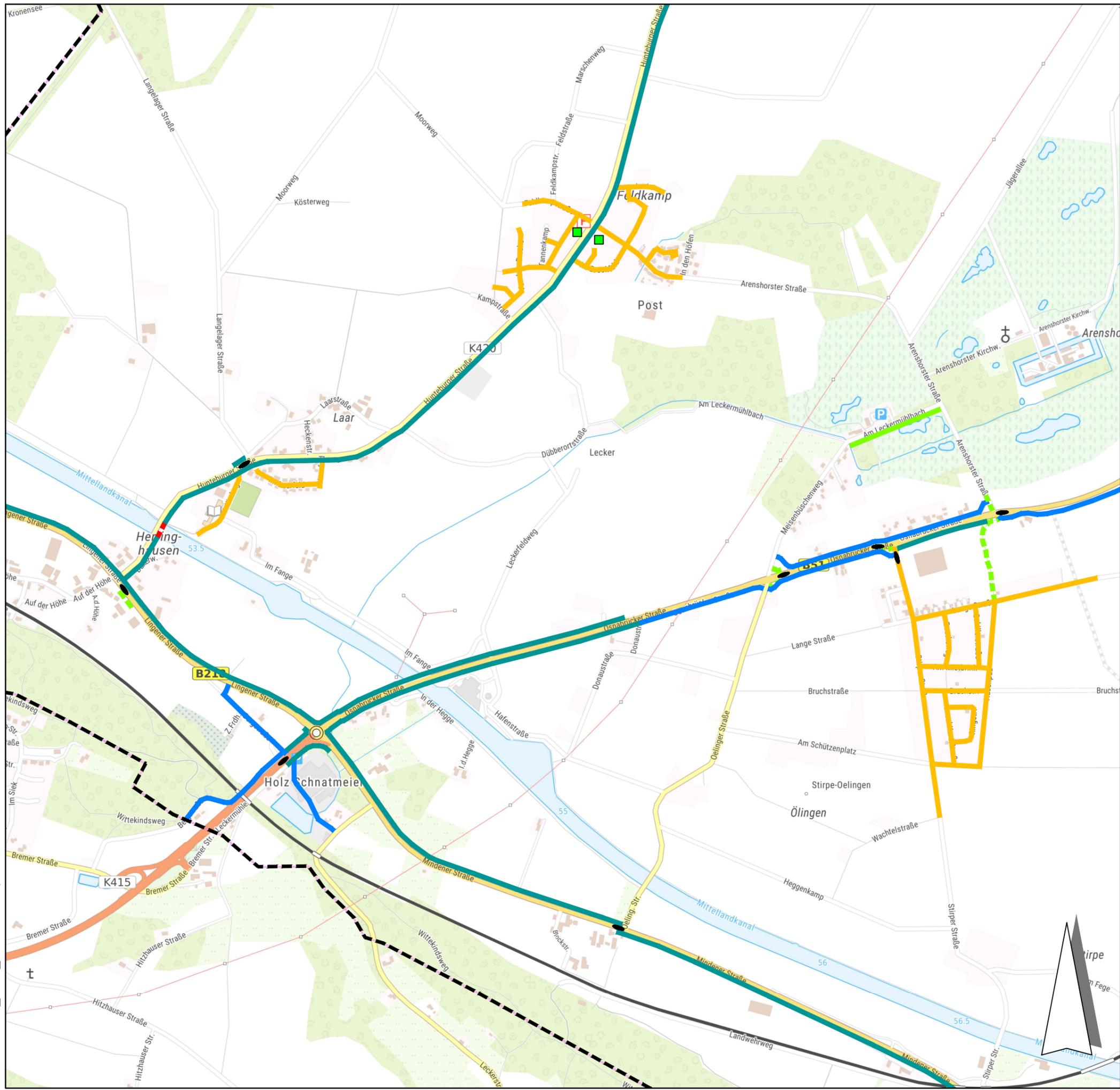
Am Tie 1  
 49086 Osnabrück  
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
 Telefax (0541) 1819 - 111  
 Internet: www.pbh.org



## Anhang 6 Radwegenetz – Bestand 2022 OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen

21181011\_Bestandsanalyse-Radverkehr\_05.dwg  
 H:\A12\126\21181011\_Bohmte\_Radverkehrskonzept\Pläne

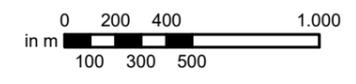


Ortsteil  
**HERRINGHAUSEN-STIRPE-OELINGEN**

**Radwegenetz  
 Bestand 2022**

- Baulich angelegte Radwege**
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
  - Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
  - wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)
- Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen**
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
  - Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
  - Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)
- Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**
- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
  - Verkehrsberuhigter Bereich
  - Shared Space
- Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**
- Licht- bzw. Fußgängersignalanlage
  - Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
  - Kreisverkehrsplatz
  - Mittelinsel
  - Fahrradabstellanlage
  - Fahrradabstellanlage (überdacht)
  - Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



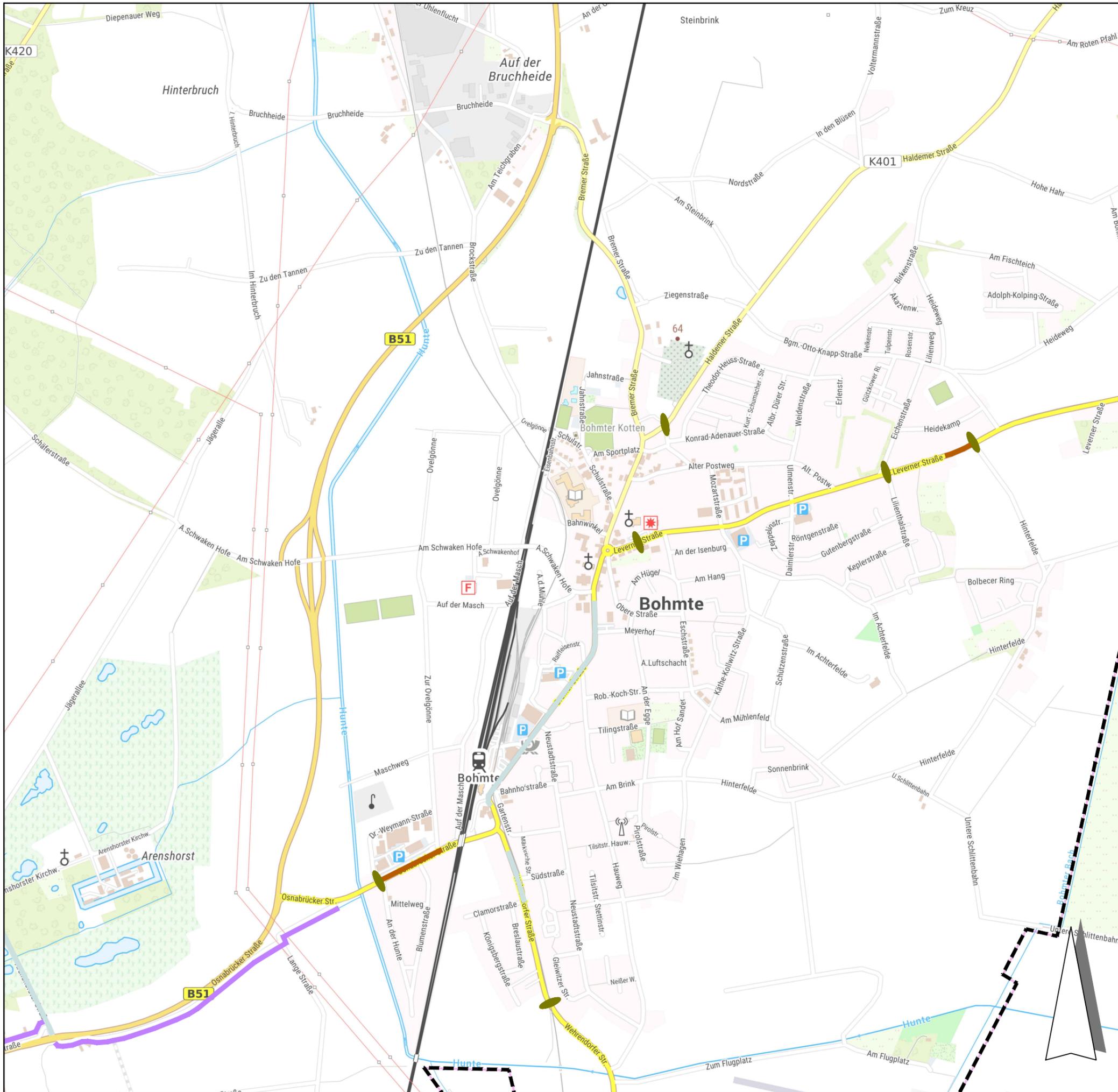
Stand: 08/2022 M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
 49086 Osnabrück  
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819-0  
 Telefax (0541) 1819-111  
 Internet: www.pbh.org

## Anhang 7 Mängel im Radverkehrsnetz – OT Bohmte



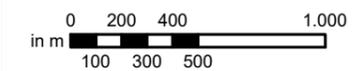
Ortsteil BOHMTE

**Mängel im  
Radverkehrsnetz**

- mangelhafte Radverkehrsanlage
- fehlende Radverkehrsanlage
- fehlende Querungshilfe
- fehlende Beschilderung als Radroute

Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 09/2022

M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0  
Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org



## Anhang 8 Mängel im Radverkehrsnetz – OT Hunteburg

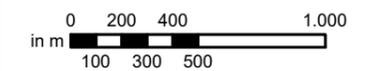


### Mängel im Radverkehrsnetz

-  mangelhafte Radverkehrsanlage
-  fehlende Radverkehrsanlage
-  fehlende Querungshilfe
-  fehlende Beschilderung als Radroute

 Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 08/2022

M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
49086 Osnabrück  
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
Telefax (0541) 1819 - 111  
Internet: www.pbh.org



## Anhang 9 Mängel im Radverkehrsnetz – OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen



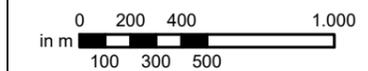
Ortsteil  
**HERRINGHAUSEN-STIRPE-OELINGEN**

**Mängel im  
 Radverkehrsnetz**

-  mangelhafte Radverkehrsanlage
-  fehlende Radverkehrsanlage
-  fehlende Querungshilfe
-  fehlende Beschilderung als Radroute

 Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



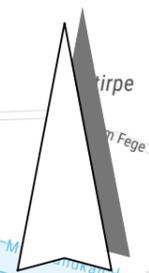
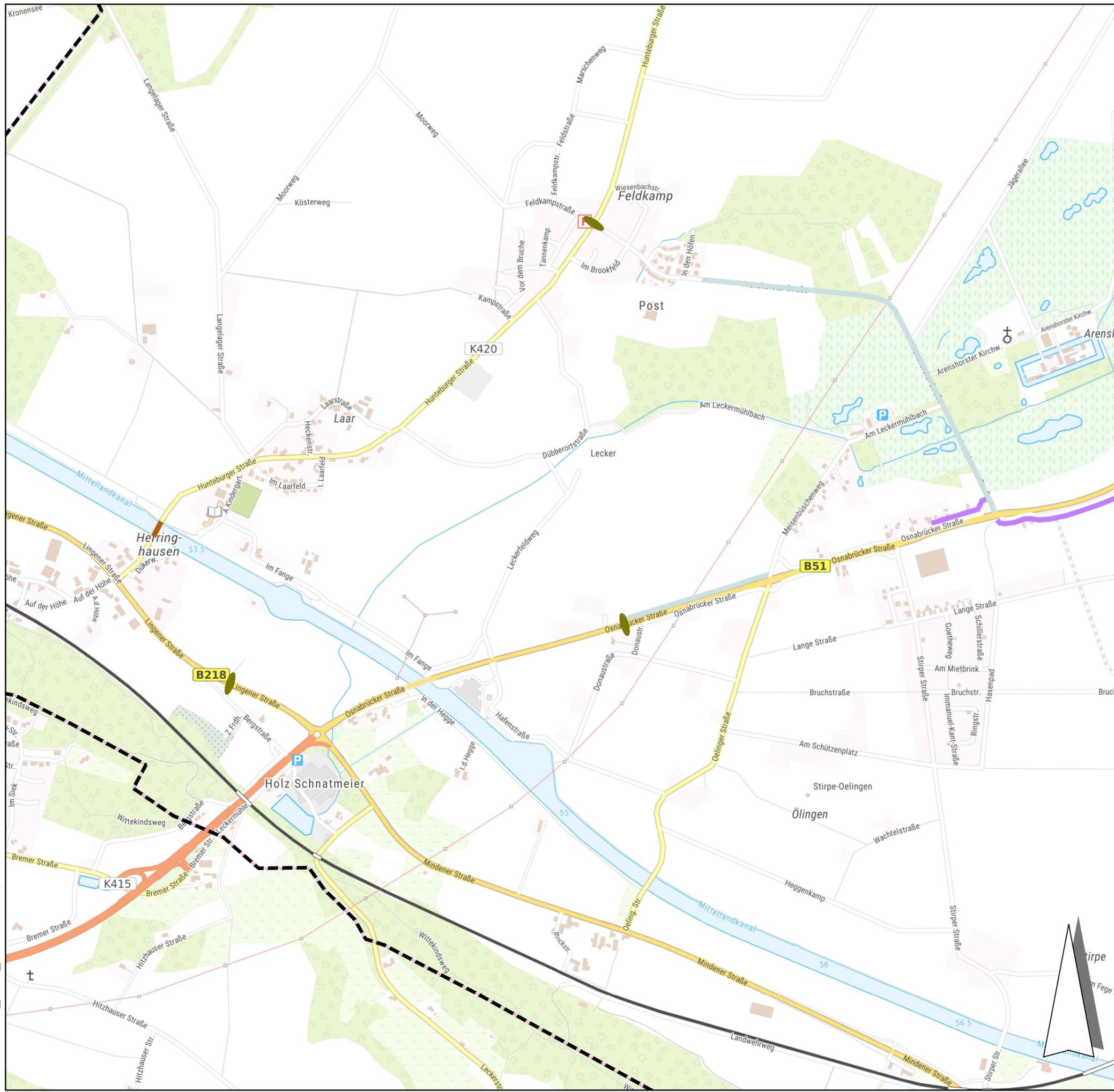
Stand: 08/2022

M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

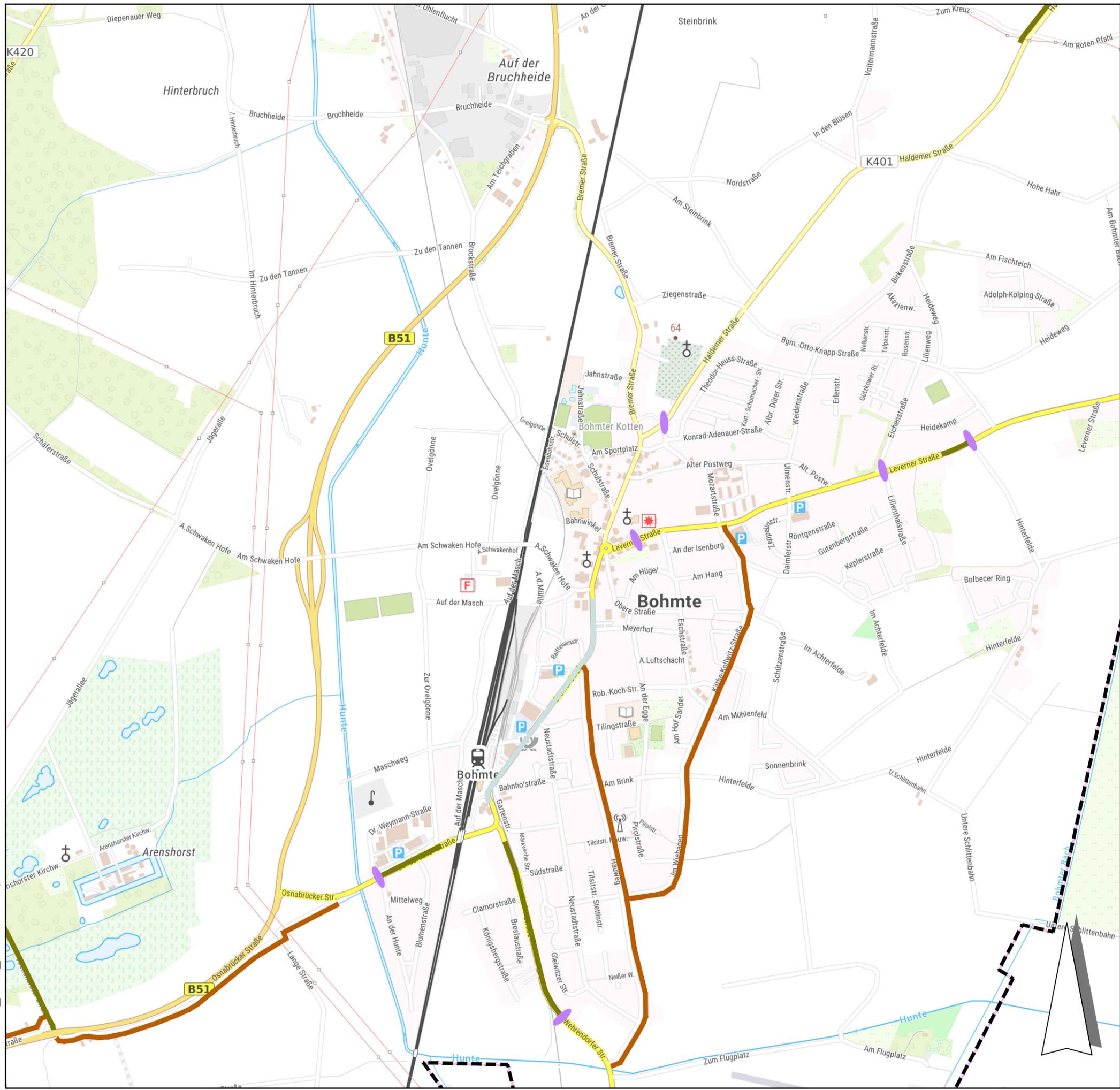
Am Tie 1  
 49086 Osnabrück  
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
 Telefax (0541) 1819 - 111  
 Internet: www.pbh.org



## Anhang 10 Maßnahmenvorschläge im Radverkehrsnetz - OT Bohmte

21181011\_Maßnahmenvorschläge-Radverkehr\_04.dwg  
H:\A12\126\21181011\_Bohmte\_Radverkehrskonzept\Pläne



# GEMEINDE BOHMTE

## Radverkehrskonzept

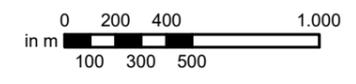
### Ortsteil BOHMTE

## Maßnahmenvorschläge im Radverkehrsnetz

-  Einrichtung Fahrradstraße
-  Einrichtung von Angebotsstreifen in beiden Fahrrichtungen
-  Neubau von kombinierten Geh- und Radwegen
-  Schaffung von Querungshilfen

 Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 09/2022

M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
49086 Osnabrück

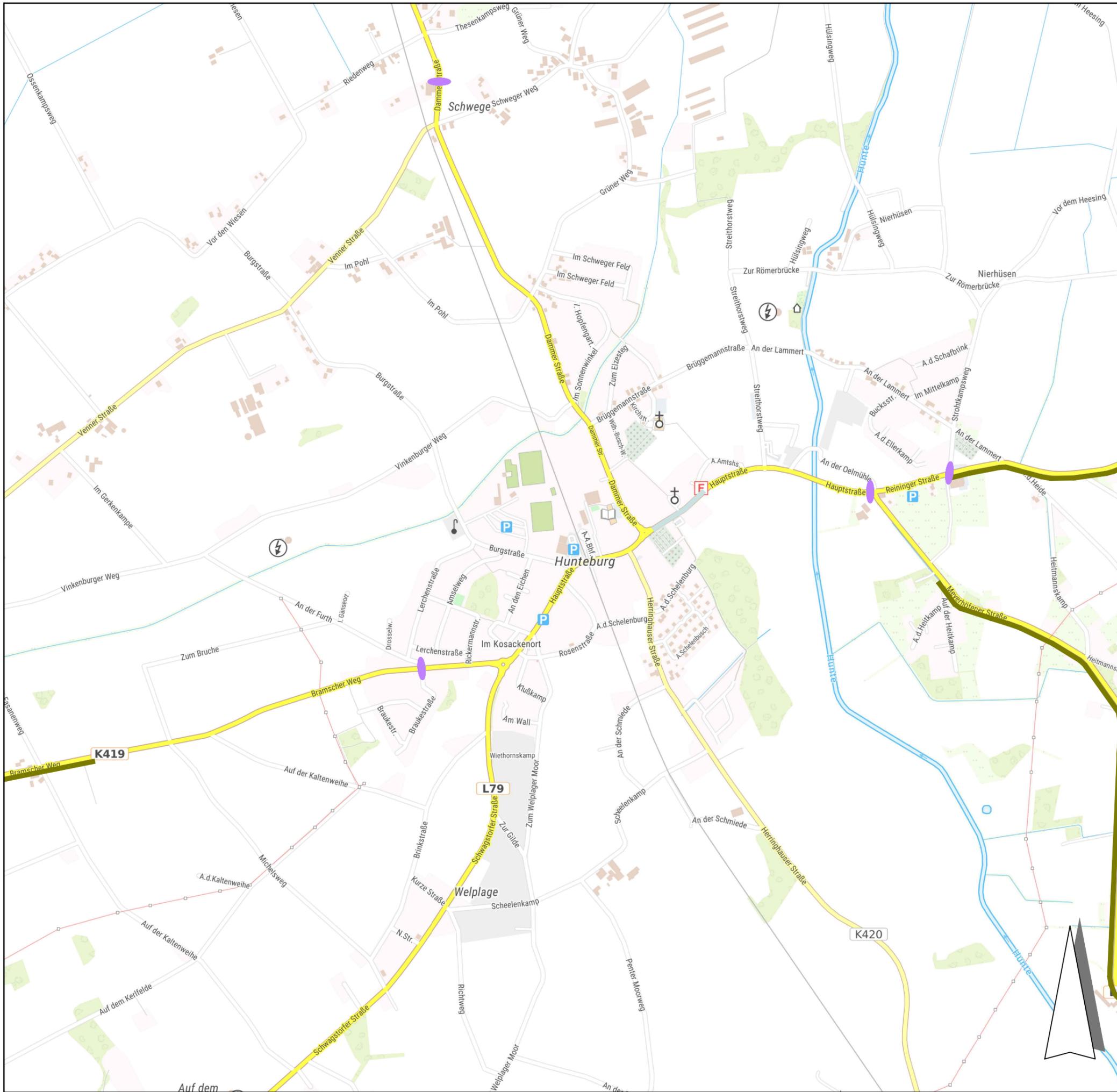
Telefon (0541) 1819-0  
Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org



## Anhang 11 Maßnahmenvorschläge im Radverkehrsnetz - OT Hunteburg



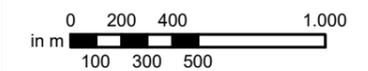
Ortsteil HUNTEBURG

**Maßnahmenvorschläge  
im Radverkehrsnetz**

-  Einrichtung Fahrradstraße
-  Einrichtung von Angebotsstreifen in beiden Fahrrichtungen
-  Neubau von kombinierten Geh- und Radwegen
-  Schaffung von Querungshilfen

 Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 08/2022

M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

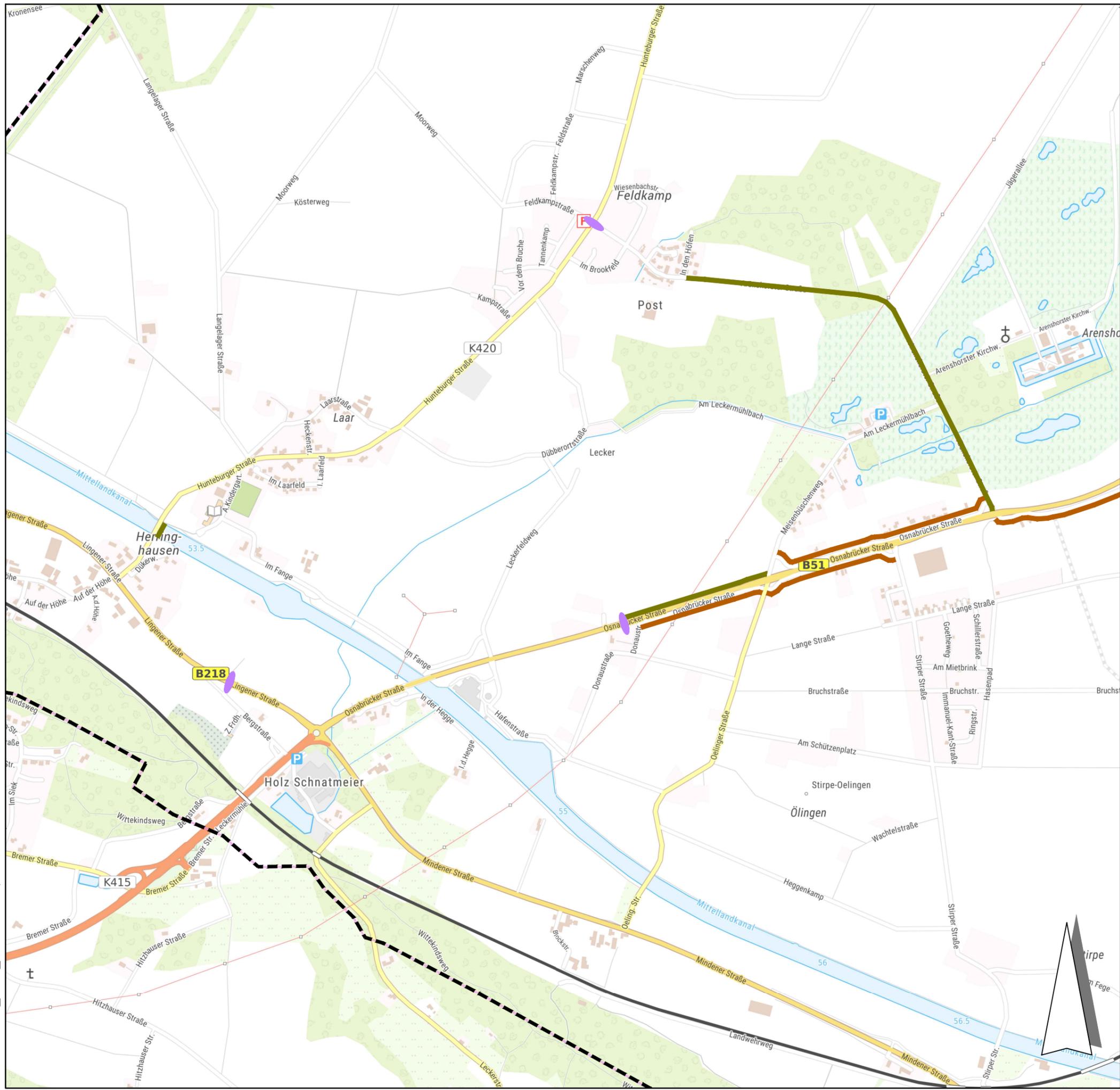
Am Tie 1  
49086 Osnabrück  
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
Telefax (0541) 1819 - 111  
Internet: www.pbh.org



## Anhang 12 Maßnahmenvorschläge im Radverkehrsnetz - OT Herringhausen-Stirpe-Oelingen

21181011\_Maßnahmenvorschläge-Radverkehr\_05.dwg  
H:\A12\126\21181011\_Bohmte\_Radverkehrskonzept\Pläne



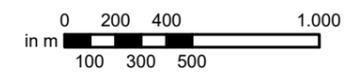
Ortsteil  
**HERRINGHAUSEN-STIRPE-OELINGEN**

**Maßnahmenvorschläge  
im Radverkehrsnetz**

- Einrichtung Fahrradstraße
- Einrichtung von Angebotstreifen in beiden Fahrrichtungen
- Neubau von kombinierten Geh- und Radwegen
- Schaffung von Querungshilfen

Gemeindegrenze

Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Stand: 09/2022 M. 1:12.500

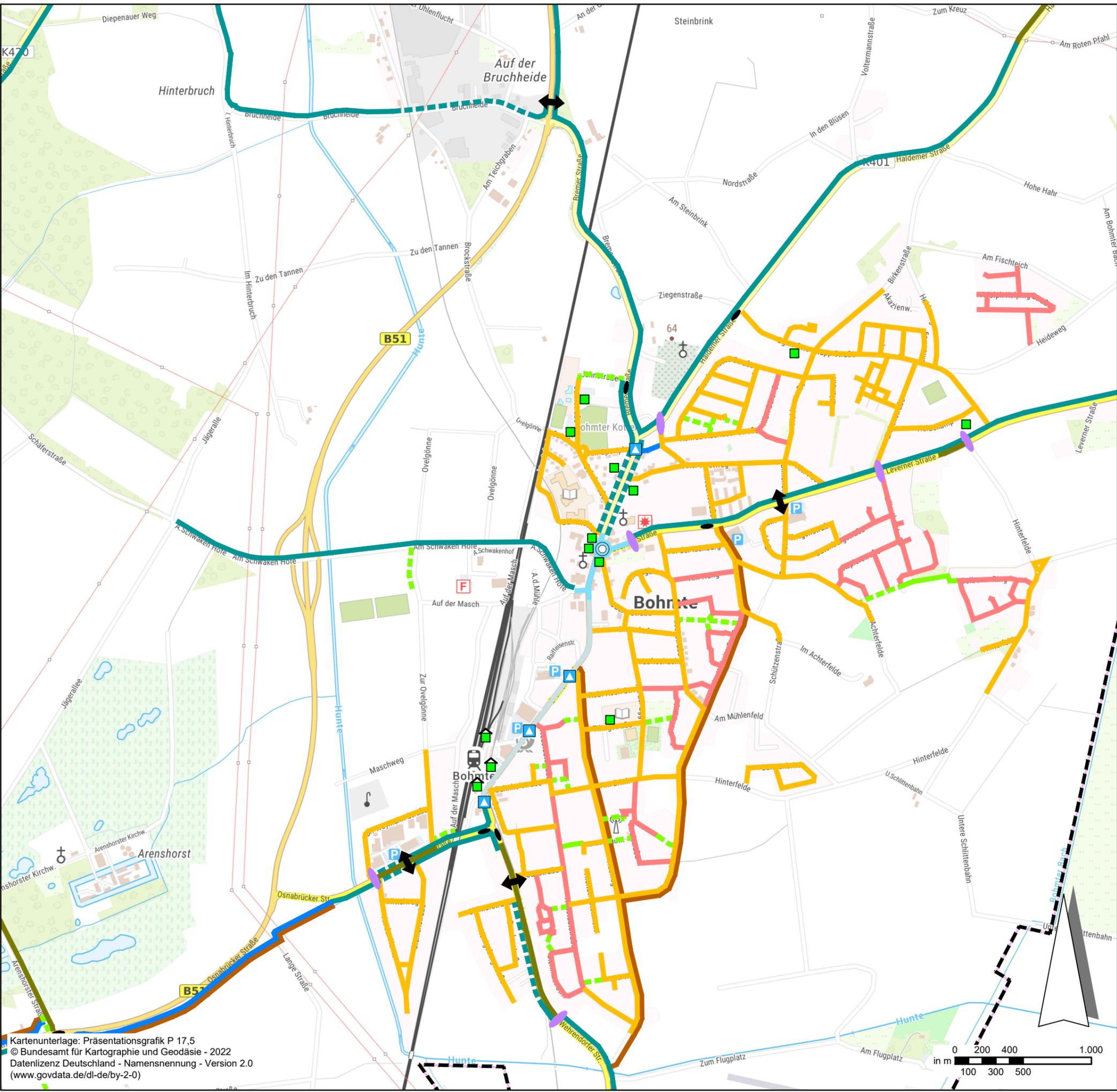
Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1  
49086 Osnabrück  
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
Telefax (0541) 1819 - 111  
Internet: www.pbh.org



## Anhang 13 Radverkehrsnetz mit Maßnahmenvorschlägen – OT Bohmte



Kartenunterlage: Präsentationsgrafik P 17,5  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie - 2022  
 Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0  
 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)



Ortsteil BOHMTE

**Radverkehrsnetz mit  
 Maßnahmenvorschläge**

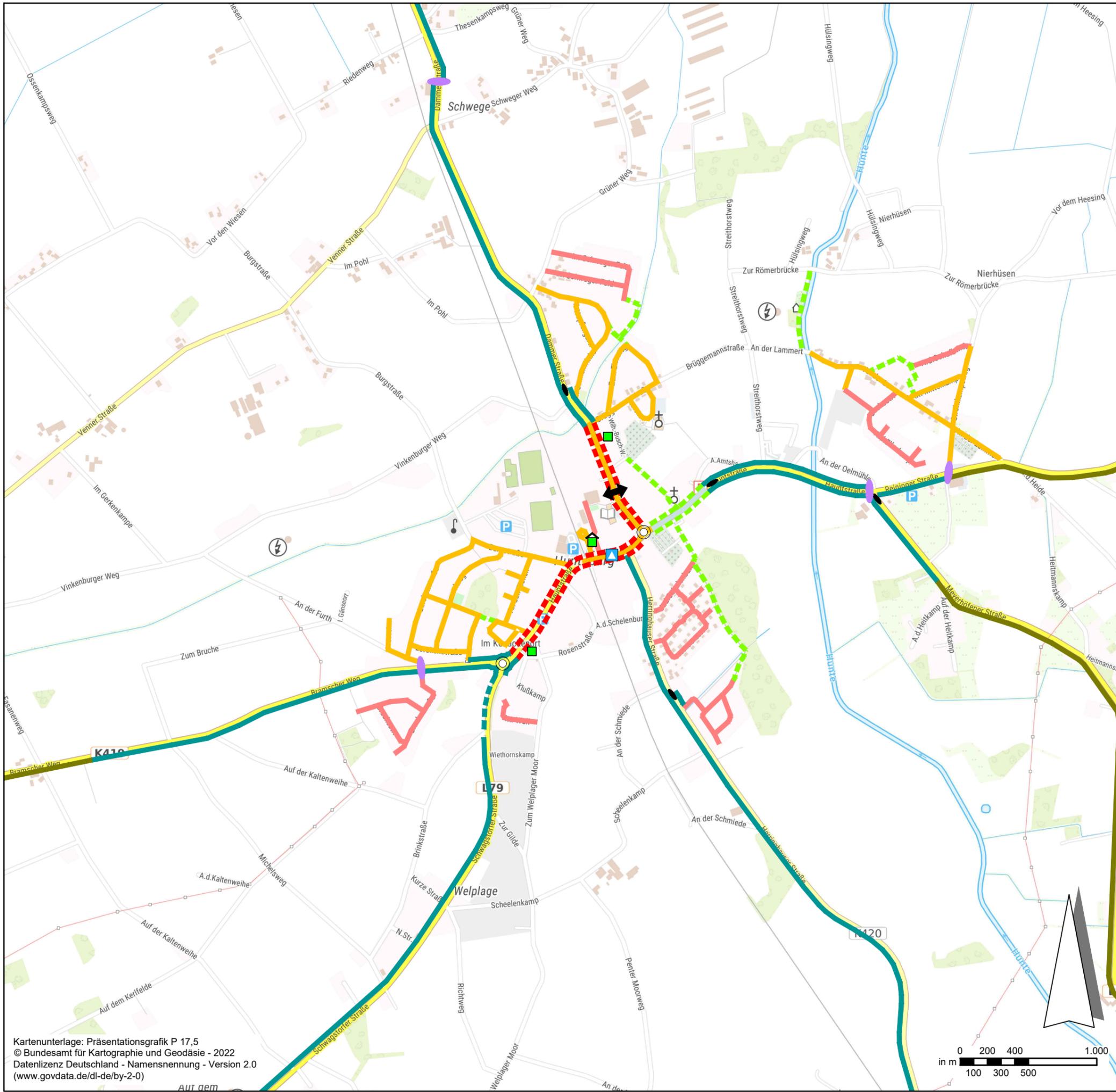
- Baulich angelegte Radwege**
  - Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
  - - - Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
  - wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)
- Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen**
  - - - Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
  - Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
  - - - Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)
- Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**
  - Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
  - Verkehrsberuhigter Bereich
  - Shared Space
- Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**
  - Licht- bzw. Fußgängersignalanlage
  - Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)
  - Kreisverkehrsplatz
  - Mittelinsel
  - Fahrradabstellanlage
  - Fahrradabstellanlage (überdacht)
- Maßnahmenvorschläge**
  - Einrichtung Fahrradstraße
  - Einrichtung von Angebotsstreifen in beiden Fahrrichtungen
  - Neubau von kombinierten Geh- und Radwegen
  - Schaffung von Querungshilfen
  - - - Gemeindegrenze

Stand: 09/2022 M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung  
 Am Tie 1 49086 Osnabrück  
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org  
 Telefon (0541) 1819 - 0  
 Telefax (0541) 1819 - 111  
 Internet: www.pbh.org



## Anhang 14 Radverkehrsnetz mit Maßnahmenvorschlägen – OT Hunteburg



Ortsteil HUNTEBURG

**Radverkehrsnetz mit  
 Maßnahmenvorschläge**

**Baulich angelegte Radwege**

- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
- wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)

**Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen**

- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

**Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**

- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Shared Space

**Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**

- Licht- bzw. Fußgängersignalanlage
- Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen)
- Kreisverkehrsplatz
- Mittelinsel
- Fahrradabstellanlage
- Fahrradabstellanlage (überdacht)

**Maßnahmenvorschläge**

- Einrichtung Fahrradstraße
- Einrichtung von Angebotsstreifen in beiden Fahrrichtungen
- Neubau von kombinierten Geh- und Radwegen
- Schaffung von Querungshilfen
- Gemeindegrenze

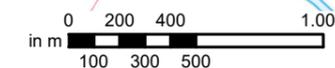
Stand: 08/2022

M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung

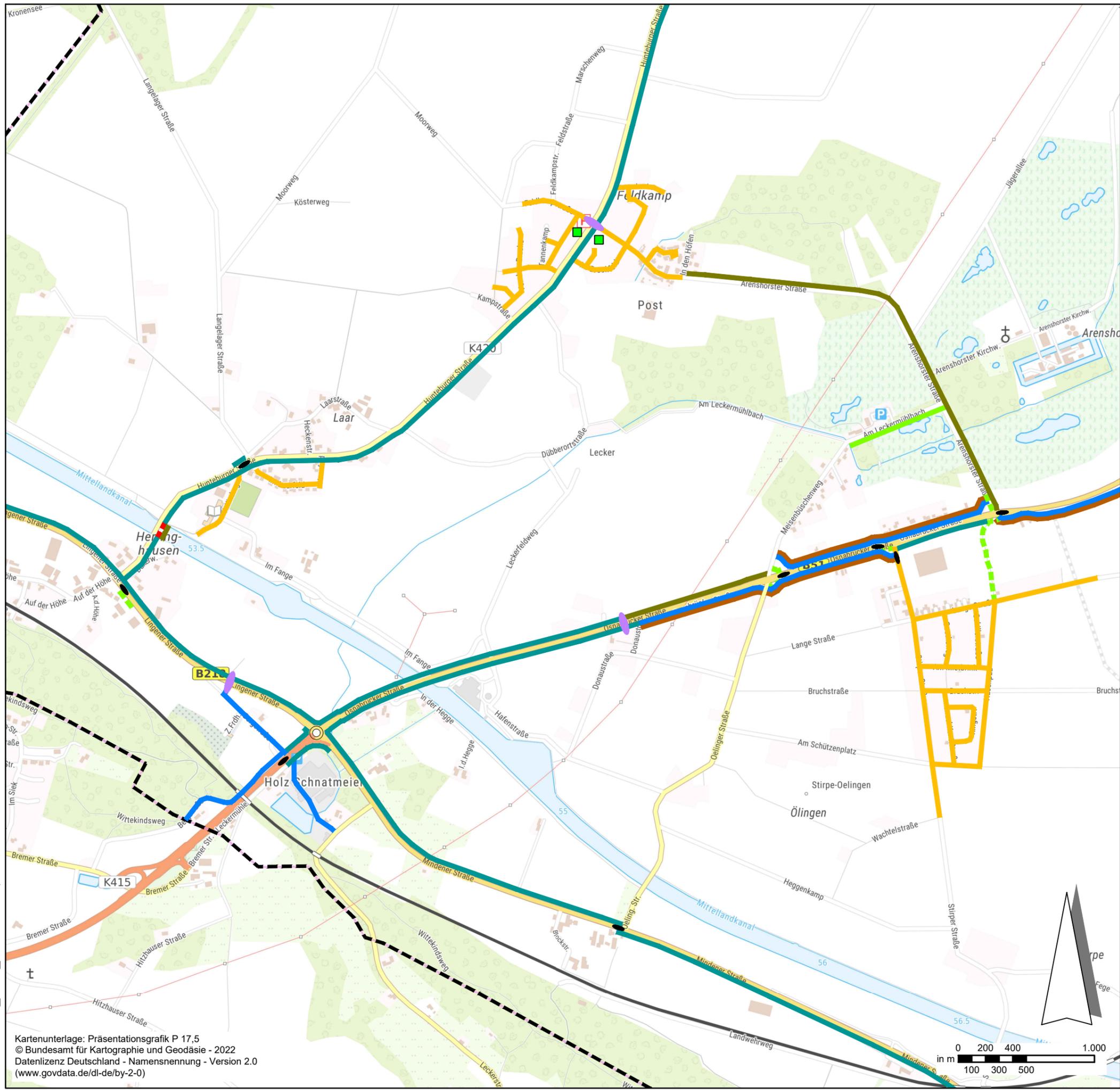
Am Tie 1  
 49086 Osnabrück  
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0  
 Telefax (0541) 1819 - 111  
 Internet: www.pbh.org



## Anhang 15 Radverkehrsnetz mit Maßnahmenvorschlägen – OT Herringhause-Stirpe-Oelingen

21181011\_Radverkehrsnetz mit Maßnahmenvorschläge\_05.dwg  
H:\A12\126\21181011\_Bohmte\_Radverkehrskonzept\Pläne



Ortsteil  
**HERRINGHAUSEN-STIRPE-OELINGEN**

**Radverkehrsnetz mit  
Maßnahmenvorschläge**

- Baulich angelegte Radwege**
- Separat verlaufende Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
  - Separat verlaufende Geh-/Radwege (nicht beschildert)
  - wenig befahrene Straße (mit Radwegfunktion)
- Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen**
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.!)
  - Gemeinsame fahrbahnbegl. Geh-/Radwege (Z. 240 StVO)
  - Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)
- Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**
- Tempo-30-Zone / zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
  - Verkehrsberuhigter Bereich
  - Shared Space
- Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen**
- ↕ Licht- bzw. Fußgängersignalanlage
  - ▲ Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
  - Kreisverkehrsplatz
  - Mittelinsel
  - Fahrradabstellanlage
  - ▤ Fahrradabstellanlage (überdacht)
- Maßnahmenvorschläge**
- Einrichtung Fahrradstraße
  - Einrichtung von Angebotsstreifen in beiden Fahrrichtungen
  - Neubau von kombinierten Geh- und Radwegen
  - Schaffung von Querungshilfen
  - Gemeindegrenze

Stand: 09/2022 M. 1:12.500

Beratung • Planung • Bauleitung  
Am Tie 1 49086 Osnabrück  
E-Mail: osnabrueck@pbh.org  
Telefon (0541) 1819-0  
Telefax (0541) 1819-111  
Internet: www.pbh.org

