

## Verkehrspolitische Radtour Belm

15. September 2018, 11 Uhr

Die Route beträgt nur etwa 5 km und umfasst 17 Wegpunkte:



Die Stopps sind auf der Karte mit WP 1 bis WP 18 bezeichnet, **WP steht für Wegpunkt**. Die Kartenabbildung ist ein Screenshot des Tourenplanungsprogramms [gpsies.com](http://gpsies.com), basierend auf der OSM-Karte.

**WP 1:** Startpunkt Am Tie. Kreisel mit Führung auf der Fahrbahn. Auf der Lindenstraße sind die Radwege aufgehoben worden, auch das Radeln auf den schmalen Gehwegen ist nicht mehr gestattet. Allerdings sind an den Kreuzungen und Einmündungen noch Rotmarkierungen, die bei allen VT für Verwirrung sorgen und einen Radweg vorgaukeln.



Bild 1



Der Ausschnitt von Bild 1 zeigt die Probleme der alten Radwege: Der Gehweg wird durch Mülltonnen, Bushaltestellen eingeengt, Gefahr durch Auto an der Grundstücksausfahrt.

Bild 1a

**WP 2:** Bushaltestelle, Führung auf der Fahrbahn (siehe Bild 1)

**WP 3:** Engstelle auf dem Gehweg, das war ein großer Gefahrenpunkt. Der Radverkehr wird weiter auf der Fahrbahn geführt.



Bild 2



Bild 3

**WP 4:** Lindenstraße Ecke Jägerstraße: Wo soll man hier fahren? Ist das rechts ein Radweg?



**WP 5:** Ampelkreuzung Lindenstraße/Bremer Straße/Icker Landstraße: Anforderungsampel („Bettelampel“) für Fußgänger. Radverkehr nutzt meist die Fußgängerampel, was sich aufgrund des Radweges auch anbietet – mit allen Nachteilen.

Alternativ kann von der Lindenstraße kommend, die Fahrbahn genutzt werden. Gemäß §37 Abs. 2, S 6 StVO gilt: Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten.



Bild 4



Bild 5



Bild 6

### **WP 6 und WP7:**

Der Radweg an der Bremer Straße ist in beiden Richtungen benutzungspflichtig beschildert. Gefährliche Einmündungen! Linksseitige Radverkehrsführung ist wesentlich gefährlicher, da abbiegende, bzw. einfahrende Autofahrer sich überwiegend nach links orientieren und nicht mit Verkehr von rechts auf dem Radweg rechnen. Linksseitige Radverkehrsführung soll daher nicht mehr angeordnet werden. An der Stelle besteht zudem eine Sichtbehinderung durch die Hecke.



Bild 7

**WP 8:** Anforderungsampel an der Kreuzung Bremer Straße/Haster Straße/Waterloostraße. Gefahr durch Rechtsabbieger.

Nach Abbiegen auf die Haster Straße gemeinsamer Fuß- und Radweg, der hier viel zu schmal ist und von Fußgängern und Radfahrern stark genutzt wird, da er ein Zugang zum Marktkauf ist.



Bild 8

**WP 9:** Bettelampel an der Marktkaufeinfahrt, der geradeausfahrende Radverkehr muss zweimal drücken und warten! Wie soll das werden, wenn dort der Radschnellweg endet? Die Wartezeit entspricht dann etwa  $\frac{1}{4}$  der Fahrzeit nach Osnabrück.



Bild 9

**WP 10:** An der Heinrichstraße soll der Radschnellweg aus Osnabrück ankommen. Die nächste Ampel an der Haster Straße ist wieder eine Bettelampel, die die Anforderung im letzten Viertel des Zyklus nicht mehr annimmt.



Bild 10

**WP 11:** Querung Bremer Straße zur Waterloostraße: Fahrradfahrer kommen auf dem benutzungspflichtigen Radweg an die Ampel - und dann? An dieser Stelle ist unklar, welche Ampel für den Radverkehr gilt. Sehr lange Wartezeit durch spezielle Schaltung. Es wäre sinnvoll, dort einen Radstreifen zu markieren.

Fazit zur Einbindung des Radschnellweges an den Ortsverkehr in Belm: Bei den derzeitigen Ampelschaltungen werden die zeitlichen Vorteile, die der RSW bieten soll, zunichte gemacht. Zur Erinnerung: der RSW hat eine Strecke von 7 km, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h werden dafür 21 Minuten benötigt. Wenn dann an den Ampeln an der Haster Straße pro Richtung bis zu 6 Minuten gewartet werden muss, ist das sehr bedenklich. Hier muss dringend eine angepasste zweckmäßige Lösung her.



**WP 12:** Waterloostraße: bis Einmündung Marktring: Ist das ein Radweg? Muss er benutzt werden. Wie weit? Wie sehen das andere VT?

Das Bild zeigt die Blickrichtung zur Bremer Straße, wo die Radverkehrsführung mit der Aufleitung auf die Straße deutlich ist. Im weiteren Verlauf gibt es aber wieder eine angedeutete Führung auf den Gehweg.



**WP 13:** Grundschule Powe, unübersichtliche Stelle. An der Stelle kommen auch Kinder mit dem Fahrrad raus. Ein Rückschneiden der Büsche würde hier Sicherheit schaffen.



**WP 14:** Ringstraße Ecke Heideweg: Alte Markierungen suggerieren Radweg. Was gilt? Was ist sicher?



**WP 15:** Heideweg, am Schulzentrum:  
Gefahrenpunkt vor den Schulen durch Busse und Elterntaxis



Bild 14

**WP 16:** Unübersichtliche Einmündung des Heidewegs auf die Belmer Straße: Verwirrende Radweg-Beschilderung. Der Radweg entspricht nicht den Mindestmaßen



Bild 15



Bild 16

**WP 17:** ... und endet hier abrupt. Radverkehr muss ab hier auf die Fahrbahn.

**WP 18:** Nach diesem unentspannten letzten Stück endet die Tour wieder Am Tie mit einem Blick auf die Lindenstraße in Richtung Wulften – beim Linksabbiegen in den Bruchweg ist der Gegenverkehr auch aus der Darumer Straße wegen der Kurve und der Bebauung spät zu erkennen.



Bild 17