

# **Anbindung des neues Standortes der Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (RBG) von Westen für den Radverkehr**

**Runder Tisch 9. Juni 2022 in Burgdorf**

**PGV-Alrutz GbR, Hannover:**

Dipl.-Ing. **Dankmar Alrutz**  
Dipl.-Geogr. **Elke Willhaus**

## Arbeitsschritte

### Arbeitspaket A

#### AP A1: Grundlagen

- Einbeziehung aktueller, laufender Planungen (u.a. Schulwegkonzept, Mobilitätskonzept ...)

#### AP A2: Anforderungen und Einsatzbereiche Fahrradzonen und Fahrradstraßen

- Rechtliche Rahmenbedingungen und Erfahrungen Fahrradstraße/Fahrradzone
- Gegenüberstellung Fahrradstraße und Fahrradzone
- Praxisbeispiele Fahrradzonen
- Aufstellung eines (auch gesamtstädtisch anwendbaren) Kriterienkatalogs zur Bewertung der Eignung als Fahrradstraße oder –zone
- **Erörterung im Runden Tisch Radverkehr (09. Juni 2022)**

#### AP A3: Umlegung der Erkenntnisse auf den Planungsraum

- Herleitung einer Vorzugslösung

### Arbeitspaket B:

- Ausarbeitung der Vorzugslösung



## Fahrradstraßen

**Sicher und attraktiv!**

- Geeignete Lösung für Erschließungsstraßen und schwach belastete Straßen mit wichtiger Netzfunktion für den Radverkehr.
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.
- Ausreichend breite Fahrgasse für Begegnung Rad-Pkw (4,0 - 4,5 m).
- Möglichst Vorrang für die Fahrradstraße gegenüber Erschließungsstraßen.
- **Die Nutzung von Fahrradstraßen soll den Radfahrenden einen „Mehrwert“ gegenüber normalen T 30-Straßen vermitteln.**



© PGV-Alrutz



© PGV-Alrutz



© PGV-Alrutz

## Fahrradstraßen

- Erleichterung des Einsatzes nach VwV-StVO November 2021: Wegfall des Kriteriums, dass Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ ist. Erforderlich ist nun mehr eine (zu erwartende) „hohe Fahrradverkehrsdichte“, oder eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder eine lediglich untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr.
- Auf Schräg- oder Senkrechtparken sollte grundsätzlich verzichtet werden.

### Literatur:

Deutsches Institut für Urbanistik;  
Bergische Universität Wuppertal:  
Fahrradstraßen – Leitfaden für  
die Praxis. Berlin 2020.

**Zitat: „Eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung der Fahrradstraße bewirkt wird.“**



## Fahrradzonen – Rechtliche Vorgaben

StVO-Novelle April 2020

- Verhaltensregeln im Wesentlichen entsprechend der Regelungen für Fahrradstraßen

<p>Zeichen 244.3</p>  <p>Beginn einer Fahrradzone</p>	<p><b>Ge- oder Verbot</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokraftfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.</li><li>2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.</li><li>3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern und Elektrokraftfahrzeugen im Sinne der eKFV ist erlaubt.</li><li>4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.</li></ol>
<p>Zeichen 244.4</p>  <p>Ende einer Fahrradzone“.</p>	

## Fahrradzonen – Rechtliche Vorgaben

- Die Bestimmungen entsprechen weitgehend denen zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen, z.B. keine klassifizierten Straßen oder Vorfahrtstraßen, keine Radwege mit Benutzungspflicht, keine LSA (außer FG-LSA)
- Grundsätzlich gilt „Rechts-vor links“
- Voraussetzung „hohe Fahrradverkehrsdichte“  
Begründung zur Novelle: „Die Feststellung, wann von einer hohen Fahrradverkehrsdichte auszugehen ist, liegt dabei im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.“
- Lage innerorts
- Keine Überlagerung mit Tempo 30-Zone zulässig
- „Gefahrenlage“ nicht erforderlich (§ 45)



## Fahrradzonen – Rechtliche Vorgaben

### VwV-StVO – Novelle November 2021

- Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung, aber: Die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs müssen ausreichend berücksichtigt werden (Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr).
- Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingengt werden.
- Innerhalb der Zone regelmäßig Verkehrszeichen 244.3 markieren.
- Zitat VwV: „Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände **soll** grundsätzlich verzichtet werden.“



## Gegenüberstellung Fahrradstraßen - Fahrradzonen

<b>Fahrradstraßen</b>	<b>Fahrradzonen</b>
<b>Verbindungsfunktion / Linie</b>	<b>Erschließungsfunktion / Fläche</b>
<b>wichtige Radverkehrsachse, hohe Netzbedeutung, integraler Netzbestandteil</b>	<b>keine besondere Netzfunktion erforderlich</b>
<b>auch außerorts</b>	<b>nur innerorts</b>
keine Tempo-30-Zone	keine Tempo-30-Zone
<b>klassifizierte Straßen und Vorfahrtstraßen nicht ausgeschlossen</b>	<b>keine klassifizierte Straßen und Vorfahrtstraßen</b>
<b>untergeordnete Bedeutung für Kfz-Verkehr</b>	<b>geringe Bedeutung für Durchgangsverkehr</b>
hohe Fahrraddichte	hohe Fahrraddichte
keine besondere Gefahrenlage erforderlich	keine besondere Gefahrenlage erforderlich

## Gegenüberstellung Fahrradstraßen - Fahrradzonen

Fahrradstraßen	Fahrradzonen
Linienbusverkehr möglich	Linienbusverkehr möglich
Radverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf der Fahrbahn
in der Regel <b>Vorfahrt</b>	grundsätzlich <b>Rechts-vor-Links</b>
<b>auch Lichtsignalanlagen</b>	<b>keine Lichtsignalanlagen</b>
auf Schräg- und Senkrechtparken <b>sollte</b> verzichtet werden	auf Schräg- und Senkrechtparken <b>soll</b> verzichtet werden
<b>bauliche Maßnahmen oder Markierung zu Beginn / Ende</b>	<b>keine Aussage dazu</b>
Erforderlichenfalls Einengung der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs	Erforderlichenfalls Einengung der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs
<b>Markierung von VZ 244.1</b> in regelmäßigen Abständen <b>empfohlen</b> . 	<b>Markierung von VZ 244.3</b> in regelmäßigen Abständen <b>erforderlich</b> . 

## Folgerungen für die Einrichtung von Fahrradzonen

- **Regelwerke**

Bisher noch keine Aussagen in Regelwerken. ERA-Neufassung in Arbeit.

- **Verkehrsaufkommen**

geringe Bedeutung für Durchgangsverkehr (Vermeidung von Durchfahrtverkehren / Schleichverkehren; Zulassung Anliegerverkehr)

- **Vereinbarkeit mit Busverkehr**

grundsätzlich nicht ausgeschlossen, aber aufgrund der R-v-L-Regelung nur schwer vereinbar.

- **Verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone**

kann in Fahrradzone enthalten sein, zusätzlicher Beschilderungsaufwand gering

- **Geeignet für Bereiche mit flächenhaft hohem Radverkehrsaufkommen**

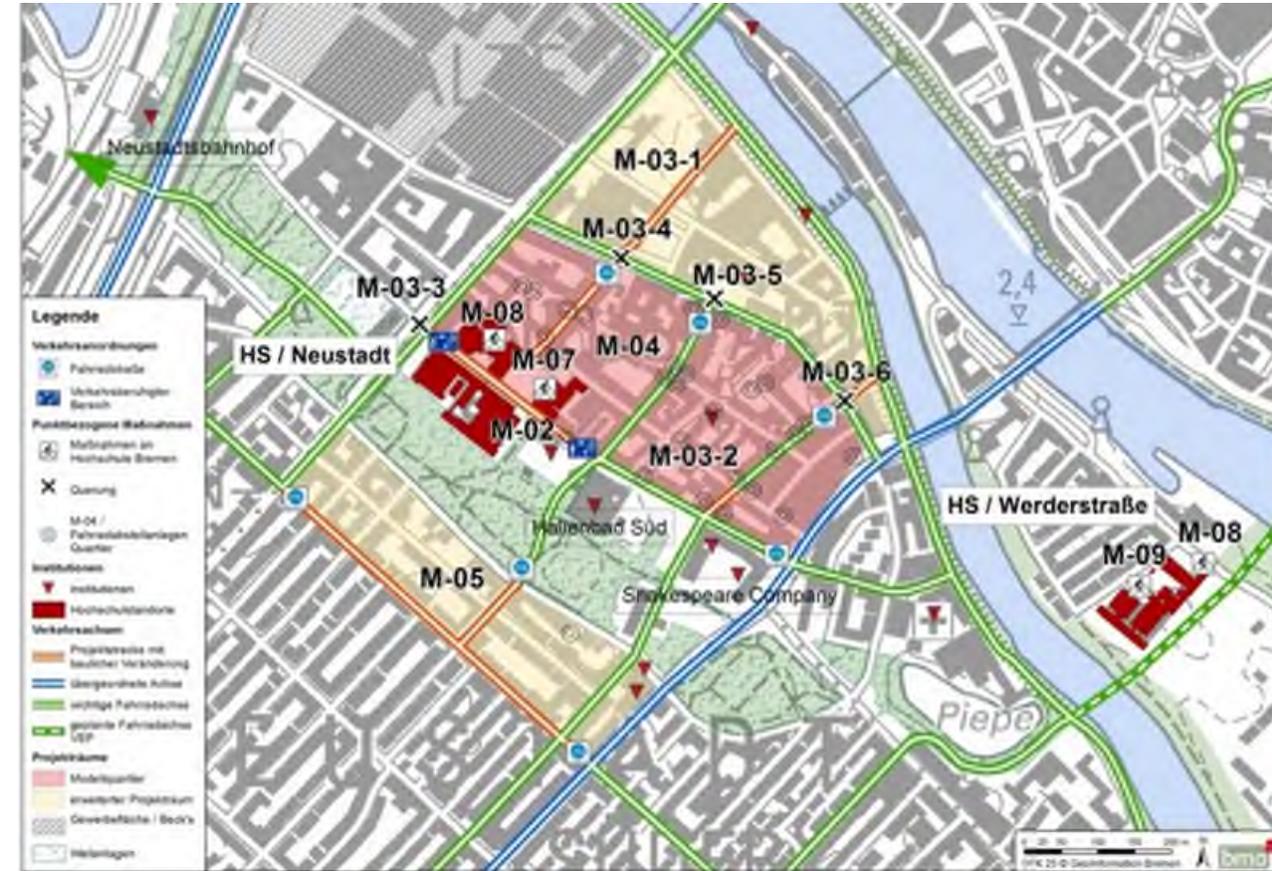
- **Für einzelne ein Wohngebiet durchlaufende Radrouten eher Fahrradstraßen vorzuziehen.**

- **Fahrradstraßen können in Fahrradzonen übergehen oder sie begrenzen.**



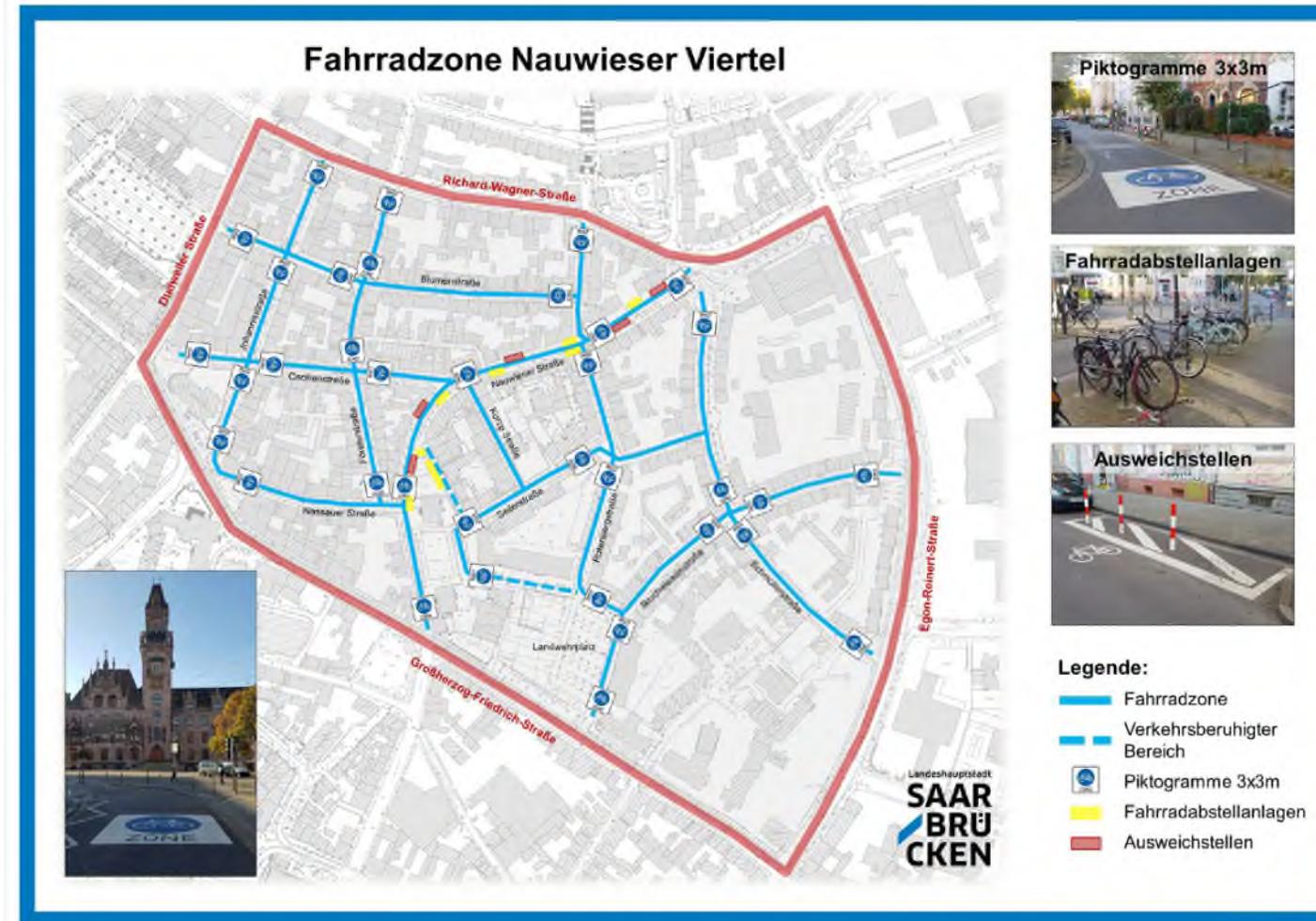
## Fahrradzone Bremen, Alte Neustadt

- Erste Fahrradzone
- Modellvorhaben NRVP



## Fahrradzone Saarbrücken, Nauwieser Viertel

- Eingerichtet 2021 vor Einführung VwV StVO
- Innenstadtnahes hochverdichtetes Wohnviertel mit ca. 6.000 EW
- viele Einbahnstraßen
- Fahrradaffine junge Bevölkerung, hohes Radverkehrspotenzial
- Ausgangspunkt für viele Fahrradachsen



Quelle: [https://www.sr.de/sr/sr3/themen/nachrichten/neue\\_fahrradzone\\_nauwieser\\_viertel\\_100.html](https://www.sr.de/sr/sr3/themen/nachrichten/neue_fahrradzone_nauwieser_viertel_100.html)

## Fahrradzone Kirkel-Limbach (Saarland)

- Eingerichtet 2021
- Ziel: Erhöhung Verkehrssicherheit
- Viele Ziele innerhalb der Fahrradzone (Schwimmbad, Sportplatz, Kindergarten, Dorfhalle, Schulen und ein Spielplatz)



## Fahrradzone Emmendingen, Stadtteil Bürkle-Bleiche (Baden-Württemberg)

- Einrichtung 2021 zur Schulwegsicherung
- Linienbusverkehr
- 9.000 EW im Viertel



<https://www.regiotrends.de/de/aus-vereinen-gruppen/index.foto.472267.5.html>



## Fahrradzone Moosburg a.d. Isar (Bayern)

- Ziel Erhöhung der Verkehrssicherheit
- 9 Straßen in zentraler Lage
- 122.000 m<sup>2</sup>



<https://agfk-bayern.de/moosburg-wird-noch-fahrradfreundlicher/>

## Fahrradzonen Esslingen am Neckar (Baden-Württemberg)

- Eingerichtet Dezember 2021
- Ziel: mehr Sicherheit, mehr Radnutzung
- Schulwege
- Lärmvermeidung
- Verkehrsversuch für 2 Jahre



<https://www.esslinger-zeitung.de/inhalt.fahrradzone-in-oberesslingen-autofahrer-sind-hier-nur-zu-gast.f9222a16-e289-476f-8981-4bf29360c6d5.html>



[https://www.esslingen.de/612144\\_617046\\_11784594\\_766570\\_17991066\\_19103665\\_19125994\\_19125936.html](https://www.esslingen.de/612144_617046_11784594_766570_17991066_19103665_19125994_19125936.html)

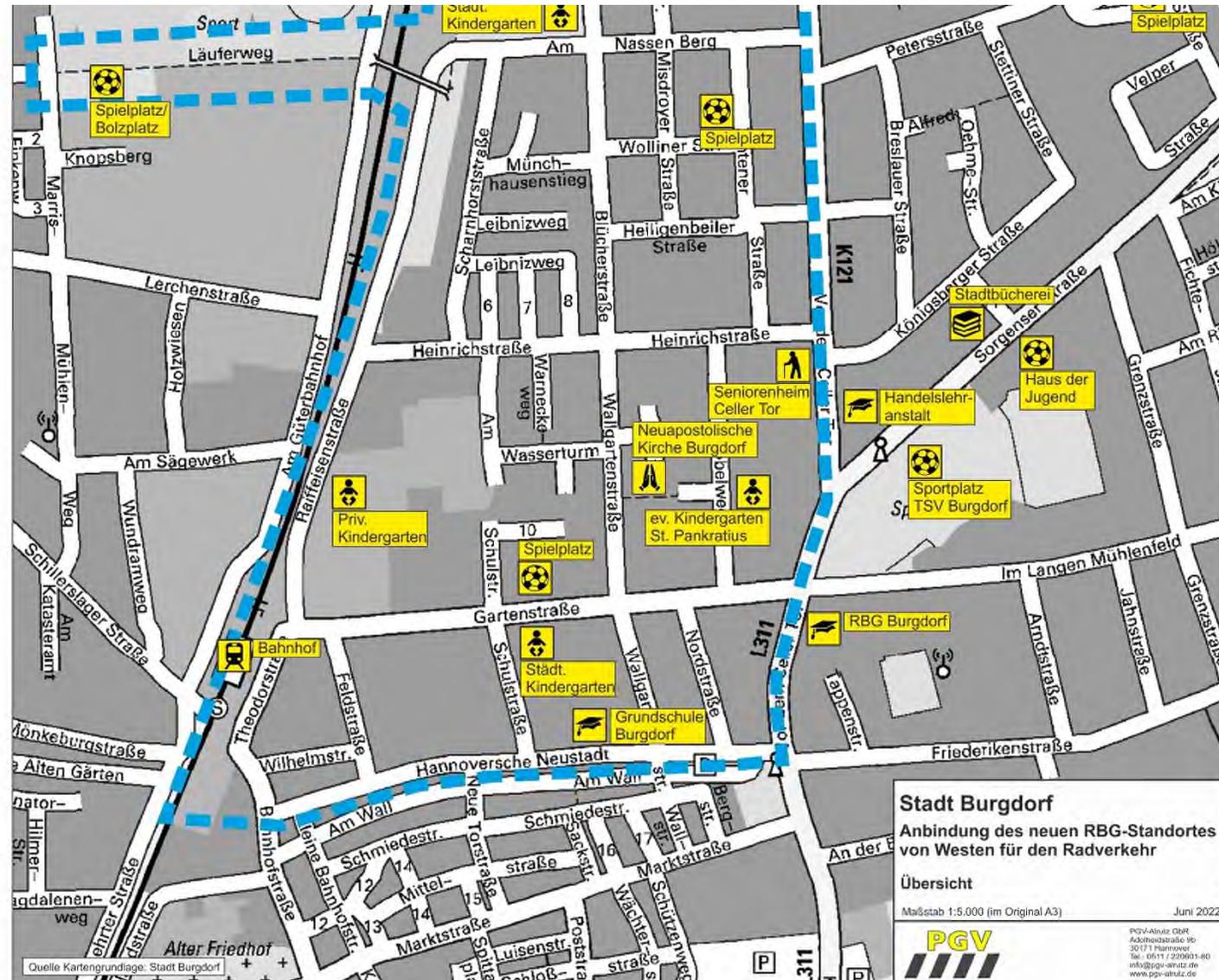
### Kriterienkatalog zur Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen oder -zonen

- **Radverkehrsaufkommen:** eher hoch – eher gering? (Berücksichtigung Zuwachs durch Planung)
- **Netzfunktion:** Verbindungs- oder Erschließungsfunktion für Radverkehr? Bedeutung im Radverkehrsnetz
- **Verteilung Radverkehr im Straßennetz:** flächenhaft oder vorwiegend linear bzw. in einzelnen Achsen?
- **Zulässige Kfz-Geschwindigkeit (T20/T30/T50)?** Tempo 50 vermeidbar?
- **Kfz-Verkehrsaufkommen:** eher hoch – eher gering?
- **Durchgangsverkehr vorhanden?** Vermeidbare Kfz-Verkehre (Schleichverkehr)?
- **Verkehrsregelung** (Vorfahrtstraßen, LSA, Zebrastreifen, verkehrsberuhigter Bereich, Fußgängerzone)
- **Ruhender Kfz-Verkehr?** Senkrecht oder Schrägparken?
- **Fahrgassenbreite** (nutzbare Fahrgassenbreite zwischen Parken oder Bord)
- **Radverkehrsanlagen** (mit Benutzungspflicht)?
- **Linienbusverkehr?** (kein Busverkehr oder nur gering, starker Busverkehr)
- **Straßennetzstruktur** (enge Vernetzung oder eher geringe/keine Vernetzung, Größe des Viertels).



# Anbindung neuer Standort der RBG von Westen

## Planungsraum



## Nächste Arbeitsschritte

### Arbeitspaket A

AP A1: Grundlagen

AP A2: Anforderungen und Einsatzbereiche Fahrradzonen und Fahrradstraßen

### **AP A3: Umlegung der Erkenntnisse auf den Planungsraum**

- Anwendung des Kriterienkatalogs auf den Planungsraum auf Basis einer eingehenden Ortsbesichtigung und Bestandsaufnahme
- Mögliche räumliche Abgrenzung einer Fahrradzone und der für Fahrradstraßen potenziell geeigneten Straßen
- Einbeziehung vorliegender Zählergebnisse zum Rad- und Kfz-Verkehr
- Herleitung einer Vorzugslösung und der Handlungserfordernisse
- **Erörterung im Runden Tisch Radverkehr (31. August 2022)**

### **Arbeitspaket B:**

- Ausarbeitung der Vorzugslösung
- Zeitraum: etwa Oktober 2022 bis Januar 2023



## Vielen Dank für Ihr Interesse!

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz  
Dipl.-Geogr. Elke Willhaus  
Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover  
Telefon: 0511 – 220 601 80  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)