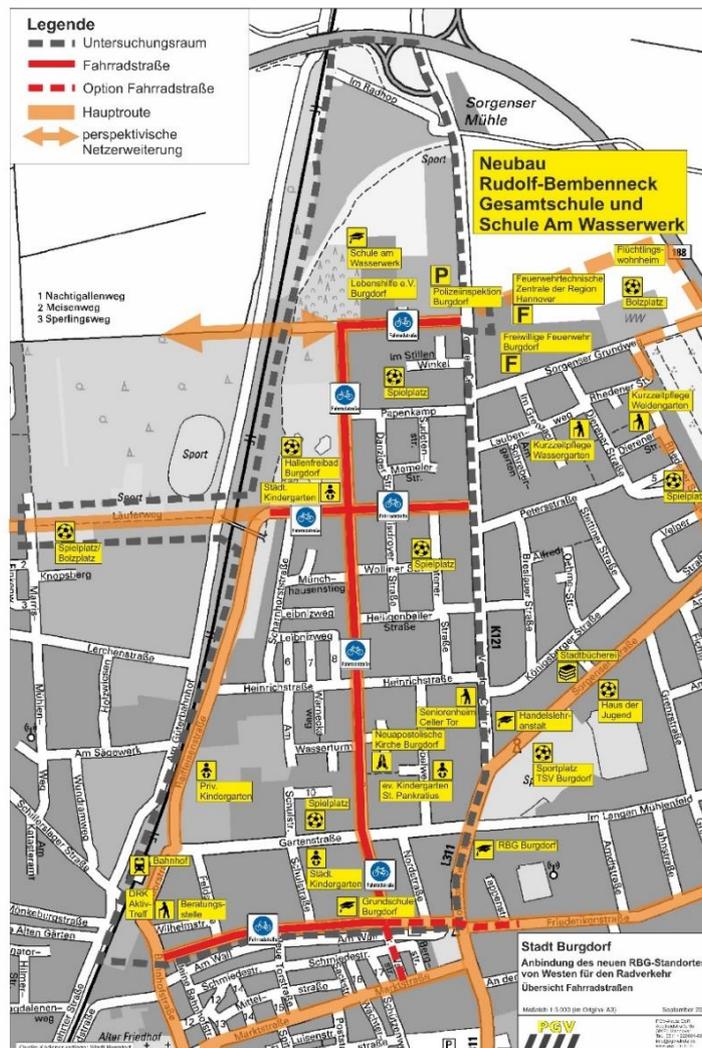


## Anlage 8:

# Stadt Burgdorf

Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr

Bericht April 2023 (Entwurf)





## **Stadt Burgdorf**

Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr

Bericht (Entwurf Stand 11.04.2023)

Auftraggeberin: Stadt Burgdorf

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Bearbeitung: Dankmar Alrutz  
Alexandra Böttcher  
Elke Willhaus

Hannover, im April 2023



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Zielsetzung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Vorgehen und Beteiligungsprozess.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Rechtsrahmen und Empfehlungen Regelwerke zu Fahrradstraßen und Fahrradzonen .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Fahrradstraßen.....</b>	<b>6</b>
3.1.1	Verkehrsrechtliche Aspekte .....	6
3.1.2	Aussagen der technischen Regelwerke .....	10
<b>3.2</b>	<b>Fahrradzonen .....</b>	<b>14</b>
3.2.1	Verkehrsrechtliche Aspekte .....	14
3.2.2	Praxisbeispiele Fahrradzonen - vorliegende Erfahrungen .....	15
<b>3.3</b>	<b>Vergleich zwischen Fahrradstraße und Fahrradzone .....</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>Prüfung und Bewertung der Einrichtung von Fahrradzonen.....</b>	<b>23</b>
<b>4.1</b>	<b>Prüfkriterien Fahrradzonen.....</b>	<b>23</b>
<b>4.2</b>	<b>Ergebnisse Prüfung Fahrradzonen.....</b>	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>Fahrradstraßenachse zur Anbindung der RBG.....</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmenkonzeption für die Ausgestaltung der Fahrradstraßen im Planungsraum.....</b>	<b>32</b>
<b>6.1</b>	<b>Grundsätze und Standards für die Ausbildung der Fahrradstraßen.....</b>	<b>32</b>
<b>6.2</b>	<b>Hinweise zu den einzelnen Straßenzügen.....</b>	<b>35</b>
6.2.1	Wallgartenstraße.....	35
6.2.2	Blücherstraße.....	36
6.2.3	Wasserwerksweg.....	38
6.2.4	Am Nassen Berg.....	39
6.2.5	Hannoversche Neustadt .....	40
6.2.6	Bahnhofstraße.....	42
6.2.7	Läuferweg .....	43
<b>6.3</b>	<b>Kostenschätzung .....</b>	<b>44</b>
<b>7</b>	<b>Fazit und weiteres Vorgehen .....</b>	<b>46</b>

<b>Regelwerke und Literatur .....</b>	<b>48</b>
<b>Anhang 1-5 .....</b>	<b>49</b>



## 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Burgdorf baut im Norden der Kernstadt an der Straße Im Celler Tor die Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (RBG) neu. Die Inbetriebnahme des neuen Schulstandortes ist für das zweite Halbjahr 2024 vorgesehen. Im Zuge dessen wird die Straße Vor dem Celler Tor mit verbesserter Radverkehrsführung umgebaut. Die Planungen dazu befinden sich in einem fortgeschrittenen Stadium bzw. sind bereits umgesetzt.

Im Rahmen der Erarbeitung des aktuell erstellten Schulwegkonzeptes für Burgdorf wurde in den projektbegleitenden Workshops die Notwendigkeit betont, dass für die Anbindung des neuen Schulstandortes Alternativrouten für den Radverkehr zur Straße "Vor dem Celler Tor" entwickelt werden sollen, da die Radverkehrsanlagen in der Straße "Vor dem Celler Tor" den erwarteten Schulverkehr, der sich oft in Pulks bewegt, nicht aufnehmen können.

Aus diesem Grunde wurden im Rahmen der hier vorliegenden Arbeit die Radverkehrsanbindung des neuen Schulstandortes von Westen und aus Richtung Bahnhof bzw. Innenstadt untersucht und Handlungsempfehlungen zur verbesserten Radverkehrsführung gegeben. In diesem Zusammenhang wurde vergleichend geprüft, ob dazu die Einrichtung von Fahrradstraßen oder von Fahrradzonen sinnvoll ist. Die Vorzugslösung wurde anschließend planerisch weiter ausgearbeitet. Als Planungsraum wurde dazu das Gebiet zwischen der Straße „Am Celler Tor“ im Osten, der Bahnlinie im Westen einschließlich des Läuferweges, der Hannoverschen Neustadt im Süden und dem Wasserwerksweg im Norden betrachtet.

Die Aufgabenstellung für die hier angebotene Leistung umfasst zwei Arbeitspakete mit folgenden Leistungsbausteinen:

- **Arbeitspaket A:** Prüfung, ob eine Fahrradzone oder eine Fahrradstraße zur Anbindung der RBG im Planungsraum sinnvoll ist.
- **Arbeitspaket B:** Ausarbeitung der Vorzugsvariante im Lageplan (Vorplanung).

Die verbesserte Anbindung des RBG-Standortes von Osten ist nicht Gegenstand dieses Auftrages, soll aber im Rahmend einer weiteren Planungsphase untersucht werden.

## 2 Vorgehen und Beteiligungsprozess

Im **Arbeitspaket A** wurden zunächst die rechtlichen Grundlagen und die Aussagen der technischen Regelwerke für Fahrradstraßen und Fahrradzonen aufgearbeitet (Kap. 3). Da Fahrradzonen ein neues Instrument der Verkehrsplanung sind, wurden hierfür Praxisbeispiele recherchiert und die dazu vorliegenden Informationen dokumentiert (Kap. 3.2.2). Anschließend wurde der Untersuchungsraum genau betrachtet und die verkehrliche Situation erfasst. Potenzielle Fahrradzonen und Fahrradstraßen wurden ermittelt und auf ihre Eignung hin untersucht. Als Grundlage dazu diente ein abgestimmter Kriterienkatalog. Im Ergebnis wurde die Vorzugsvariante festgelegt, die die bestmögliche Anbindung der RBG von Westen ermöglicht (Kap. 4 und 5 sowie Anlagen 1 und 2).

Die Arbeitsergebnisse des Arbeitspakets A wurden mit dem Runden Tisch Radverkehr am 09.06.2022 (Kriterienkatalog) und am 31.08.2022 (Vorzugslösung) diskutiert. Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken flossen jeweils in den weiteren Planungsprozess ein. Die politische Beschlussfassung zur Vorzugslösung erfolgte im Rahmen der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr sowie für Schulen, Kultur und Sport am 26.09.2022. Anschließend wurde die politisch beschlossene Vorzugslösung am 16.11.2022 auf einer Anliegerversammlung vorgestellt.

Im **Arbeitspaket B** wurden die erforderlichen Maßnahmen für die als Vorzugsvariante bestimmten Fahrradstraßen im Rahmen einer Vorplanung genauer ausgearbeitet. Für alle Straßenzüge wurden Lagepläne (M 1:500) und Regelquerschnitte erarbeitet und eine überschlägige Kostenschätzung durchgeführt (Kap. 6 sowie Anlagen 3 und 4).

Die Ergebnisse wurden mit der Verkehrsbehörde der Region Hannover und der Polizei abgestimmt (16.01.2023) und auf einer Sitzung des Runden Tisches Radverkehr in Verbindung mit einer Einwohnerversammlung am 22.02.2023 vorgestellt und diskutiert. An diesem Termin nahmen rund 40 interessierte Burgdorfer\*innen teil. Anschließend erhielten die Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme.

Die Befassung in den politischen Gremien ist für den 27.04.2023 vorgesehen.

Die Projektbearbeitung erfolgte im zeitlichen Kontext mit weiteren Planungsvorhaben der Stadt Burgdorf, die zum Teil in unmittelbarer inhaltlicher Wechselwirkung mit dem vorliegenden Projekt stehen. Es handelt sich dabei um folgende Vorhaben:

- Mobilitätskonzept Burgdorf
- Verkehrskonzept Schülerverkehr und Schulwegplanung für die Stadt Burgdorf
- Städtebaulicher Rahmenplan Burgdorf Innenstadt

- Entwurfsplanung zur Umgestaltung der Straße Vor dem Celler Tor.

Die Arbeitsergebnisse wurden dabei jeweils aufeinander abgestimmt. Auch weitere kleinräumige Planungen (z.B. Umbau Parkplätze am Hallen- und Freibad, Umbau Schulstraße) fanden Berücksichtigung.

### 3 Rechtsrahmen und Empfehlungen Regelwerke zu Fahrradstraßen und Fahrradzonen

#### 3.1 Fahrradstraßen

##### 3.1.1 Verkehrsrechtliche Aspekte

Fahrradstraßen sind mit dem Verkehrszeichen 244 gekennzeichnete Fahrbahnen für den Radverkehr. Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) hierzu sind:

- Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit „Elektrokleinstfahrzeugen“ nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (E-Scooter und ähnliche) darf Fahrradstraßen nur benutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen zugelassen ist (in Burgdorf Zusatz „Anlieger frei“).
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (auch für Radverkehr).
- Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Ggf. muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit weiter verringern.
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- Es gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt. Soweit weder eine Lichtsignalregelung, eine Vorfahrtbeschilderung oder Ausfahrten über abgesenkte Borde bestehen, gilt demnach die Rechts-vor-Links-Regelung.

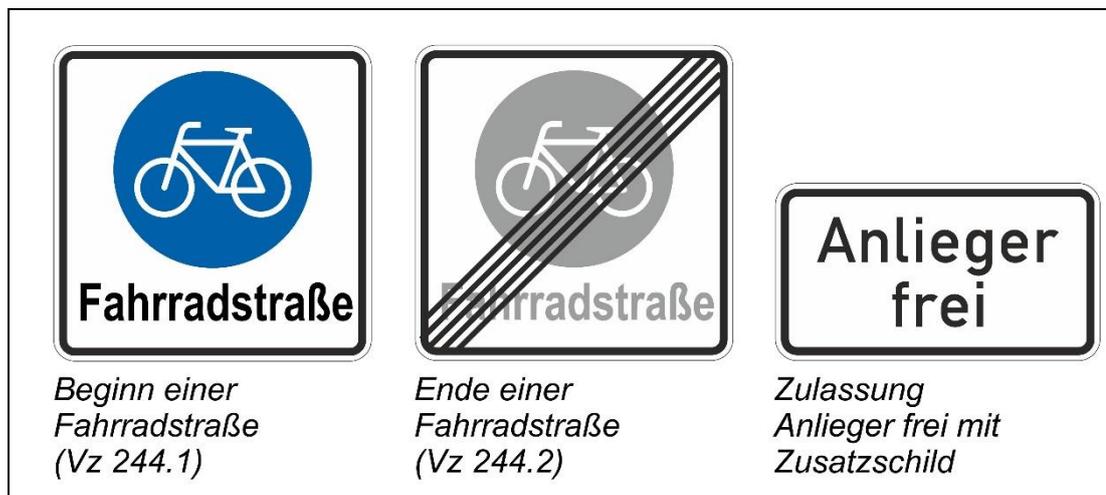


Abb. 3-1: Verkehrszeichen Beginn einer Fahrradstraße (VZ 244.1) und Ende einer Fahrradstraße (VZ 244.2), sowie mögliches Zusatzschild „Anlieger frei“

Wegen der in der Praxis guten Erfahrungen<sup>1</sup> mit Fahrradstraßen wurden die Bestimmungen und Voraussetzungen für die Ausweisung von Fahrradstraßen seit ihrer Einführung in die StVO im Jahr 1997 mehrfach erleichtert. So wurde in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) geregelt, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen von der Bestimmung ausgenommen ist, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“ (§ 45 Absatz 9 Satz 3). Zuletzt wurden in den Novellen der StVO (2020) und der VwV-StVO (2021) die Bestimmungen für Fahrradstraßen erneut geändert. Die häufig restriktiv interpretierte Anforderung, dass in Fahrradstraßen „der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“, wurde gestrichen. Fahrradstraßen können nunmehr bei „einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr“ eingerichtet werden. Dabei kann sich eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte dadurch begründen, dass diese erst mit der Anordnung der Fahrradstraße bewirkt wird.

Eine weitere wichtige Neuregelung betrifft die Aussage zum Parken. Wegen der besonderen Gefährdung, die für Radfahrende auf der Fahrbahn durch Rückwärtsausparken aus angrenzenden Schräg- oder Senkrechtparkstände entstehen, sollte auf diese Parkanordnung bei Fahrradstraßen ganz verzichtet werden.

Wegen ihrer spezifischen Verhaltensregelungen können Fahrradstraßen nicht Teil einer Tempo-30-Zone oder einer Fahrradzone sein. Sie können aber innerhalb derartiger Zonen liegen, also von diesen umgeben werden. Der Übergang in die Zone ist dann jeweils bei abzweigenden Straßen zu beschildern, nicht jedoch das Ende der Fahrradstraße. Das Land Nordrhein-Westfalen hat dazu einen Beschilderungsplan erstellt (Abb. 3-2).

---

<sup>1</sup> ALRUTZ, D./BUSEK, S./GÜNDEL, D. 2016: Evaluierung Fahrradstraßen. Im Auftrag der Landeshauptstadt München. Hannover.  
[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi3m9O3rPb7AhW\\_8LsIHWkuCaQQFnoEAgQAQ&url=https%3A%2F%2Fmuenchenunterwegs.de%2Fcontent%2F1104%2Fdownload%2Fevaluierung-fahrradstrassen-schlussbericht-final.pdf&usg=AOvVaw3NyBmYTgutl1INge8xNpZe](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi3m9O3rPb7AhW_8LsIHWkuCaQQFnoEAgQAQ&url=https%3A%2F%2Fmuenchenunterwegs.de%2Fcontent%2F1104%2Fdownload%2Fevaluierung-fahrradstrassen-schlussbericht-final.pdf&usg=AOvVaw3NyBmYTgutl1INge8xNpZe)

SCHLÄGER et al. 2016: Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. Unfallforschung der Versicherer, UDV Forschungsbericht Nr. 41. Berlin  
<https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/232619/1/DS1589.pdf>

GERLACH, J et al. 2021: Fahrradstraßen. Leitfaden für die Praxis. Berlin/Wuppertal,  
<https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/582184>

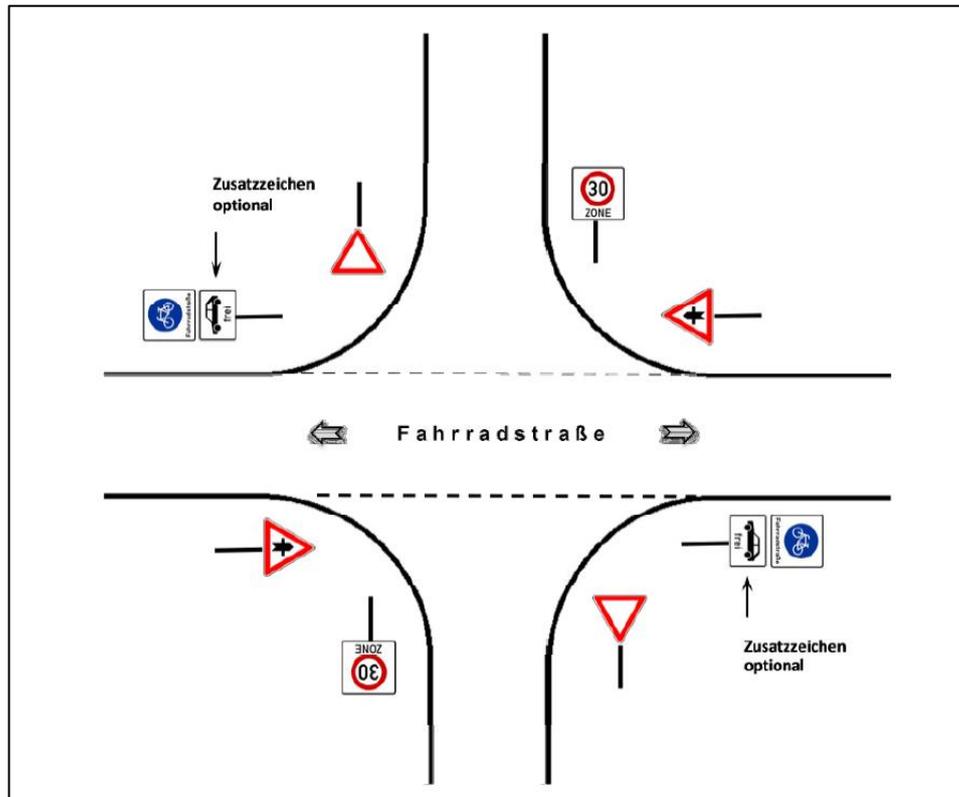


Abb. 3-2: Beschilderung von Fahrradstraßen bei Bevorrechtigung und angrenzenden Tempo-30-Zonen (Quelle: Verkehrsingenieur-Besprechung am 08. November 2016 in Münster – VIB II/2016)

Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ wird nachfolgend im Wortlaut zitiert

**(Hervorhebung durch PGV-Alrutz):**

- I Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt **nur** auf Straßen mit einer **hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr** in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.
- II **Anderer Fahrzeugverkehr** als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen **nur ausnahmsweise durch** die Anordnung entsprechender **Zusatzzeichen zugelassen** werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- III Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite **kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.**
- IV Das Zeichen 244.2 [Ende der Fahrradstraße] ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.“

Weitere Anforderungen an Fahrradstraßen ergeben sich aus der Rechtsprechung. So wurde vom Verwaltungsgericht Hannover<sup>2</sup> eine Fahrradstraße als rechtswidrig erklärt, bei der die nutzbare Fahrgassenbreite neben einseitig angeordneten Parkständen deutlich unter 4 m breit war. Das Gericht sah die Fahrradstraßenanordnung als nicht sachgerecht und zweckmäßig an, da die mit der Fahrradstraßenregelung verbundenen Sonderrechte für Radfahrende nicht zum Tragen kommen. Insbesondere sei ein sicheres Begegnen nebeneinanderfahrender Radfahrender bei Gegenverkehr von Pkw nicht möglich. Erforderlich sei eine Fahrgassenbreite von mindestens 4 m zuzüglich ein Sicherheitsraum zu parkenden Kfz. Die Landeshauptstadt Hannover erfüllte nachträglich diese Anforderung und hob das Parken in der besagten Straße ganz auf<sup>3</sup> (Bild 3-3). Derzeit werden alle bestehenden Fahrradstraßen in Hannover daraufhin überprüft, ob diese Anforderungen erfüllt sind bzw. wie sie eingehalten werden können (Motto „Wo Fahrradstraße drauf steht, soll auch Fahrradstraße drin sein“.)



Abb. 3-3: Vom Verwaltungsgericht Hannover beanstandete Fahrradstraße (links) und heutiger Zustand nach Nachbesserung durch die Landeshauptstadt Hannover (rechts, entgegengesetzte Blickrichtung)

Im Kern ergibt sich aus dem Urteil, dass Fahrradstraßen den Radfahrenden gegenüber „normalen“ Tempo 30-Straßen einen Mehrwert an Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit bieten müssen, um rechtssicher angeordnet werden zu können. Neben einer ausreichenden Begegnungsbreite wird damit in der aktuellen Fachdiskussion auch die Anforderung verbunden, dass Fahrradstraßen gegenüber anderen einmündenden oder kreuzenden Fahrradstraßen im Regelfall bevorzugt sein sollen.

<sup>2</sup> VG Hannover, Urteile vom 17.07.2019 (7A 7457/17) und vom 13.08.2021 (7 A 5667/19)

<sup>3</sup> <https://www.spiegel.de/auto/hannover-richter-klagt-gegen-fahrradstrasse-stadt-streicht-parkplaetze-a-cebef72d-e5c8-476e-8ce1->

### 3.1.2 Aussagen der technischen Regelwerke

Die Aussagen zu Fahrradstraßen in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (**RASt 06**) und in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (**ERA 2010**) sind wegen der zur Erstellungszeit der Regelwerke nur geringen vorliegenden Erfahrungen eher kurzgehalten und enthalten nur wenige detaillierte Vorgaben. Die Regelwerke beziehen sich darüber hinaus noch auf die vorherigen Fassungen von StVO und VwV-StVO.

Planerisch bedeutsame Aussagen der beiden Regelwerke sind, dass sich Fahrradstraßen insbesondere im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs eignen und hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen sollen. Die RASSt 06 enthält die Aussage, dass Fahrradstraßen nur bei Kfz-Belastungen bis etwa 400 Kfz in der Spitzenstunde in Frage kommen. Aus der Praxis sind einzelne Fahrradstraßen mit höheren Kfz-Belastungen bekannt, wobei hier dann auch sehr hohe Radverkehrsbelastungen bestehen. Konkrete Einsatzbereiche bzgl. der Kfz-Verkehrsstärke (max. 2.500 Kfz /Tag) werden für Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten in den „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) genannt.

Bisher gibt es keine einheitlichen Vorgaben für die Markierung von Fahrradstraßen. In der Praxis hat sich deshalb eine „bunte Vielfalt“ entwickelt (Abb. 3-4). Einige Länder und größere Städte (z.B. Berlin, Bremen, Erlangen, Hamburg, München, Nordrhein-Westfalen) haben deshalb eigene Gestaltungsvorgaben entwickelt. In jedem Fall sollten Fahrradstraßen eine auffällige Kennzeichnung erhalten und diese sollte innerhalb eines Planungsraumes bzw. einer Kommune einheitlich verwendet werden.

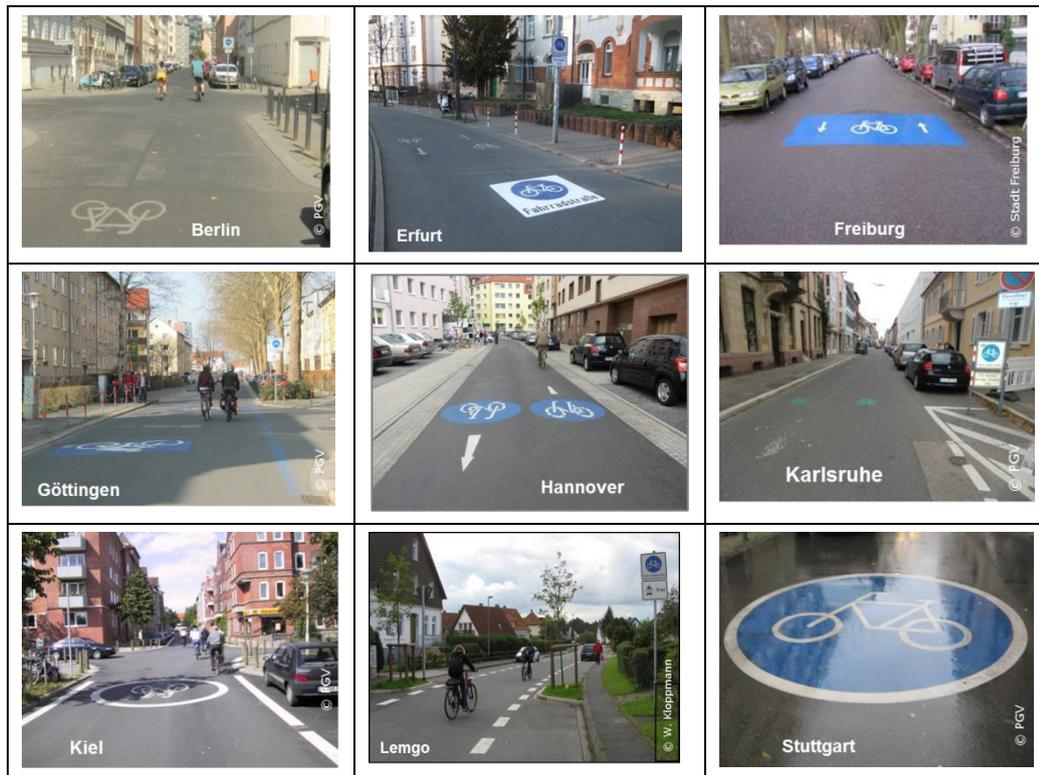


Abb. 3-4: Markierungen von Fahrradstraßen in verschiedenen Städten: keine Einheitlichkeit, da keine Vorgaben in RMS, RAS 06 und ERA 2010 bestehen

Im Leitfaden Fahrradstraßen (GERLACH et al. 2021) werden inzwischen 4,00 m Fahrbahnbreite, mit zusätzlich mindestens 0,50 m breiten, besser 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen empfohlen, d.h. bei beidseitigem Parken bestenfalls 5,50 m Fahrbahnbreite zwischen den Parkreihen.

Für **Knotenpunkte** gelten im Zuge von Fahrradstraßen die allgemeinen Vorfahrtregeln. Aus der Fahrradstraßenbeschilderung selbst ergibt sich kein Vorrang an einem Knotenpunkt. Die RAS 06 spricht die Empfehlung aus, dass Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten sollten, während die ERA 2010 die Entscheidung über Vorfahrt oder Rechts-vor-Links-Regelung noch von örtlichen Gegebenheiten abhängig macht. Allerdings wird betont, dass eine Vorfahrtregelung für die Fahrradstraße die angestrebte hohe Nutzungsqualität (gleichmäßiger Verkehrsfluss, hohe Reisegeschwindigkeit) für den Radverkehr unterstützt und damit den Charakter attraktiver Hauptverbindungen unterstreicht. Als Lösungsmöglichkeit wird eine Vorfahrtregelung mit Verkehrszeichen und Anrampungen in den untergeordneten Zufahrten gezeigt (Abb. 3-5). Bei zahlreichen in jüngerer Zeit eingerichteten Fahrradstraßen ist eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber anderen Erschließungsstraßen eingerichtet worden, teils durch Beschilderung und Markierung, teilweise auch durch Umbauten, wo die Nebenstraße über eine Gehwegüberfahrt geführt wird und damit wartepflichtig geregelt wird (Bilder 3-6 und 3-7). Auch die bestehenden Knotenpunkte im Zuge der Fahrradstraße in der Burgdorfer Südstadt (vgl. Kap. 5.1) entsprechen diesem Ansatz

Die bestehenden Regelwerke weisen außerdem darauf hin, dass bei einer Bevorrechtigung im Verlauf der Fahrradstraße ggf. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich werden, um den Kfz-Verkehr nicht zu beschleunigen, der zuvor meist durch Rechts-vor-Links-Regelungen gebremst wurde.

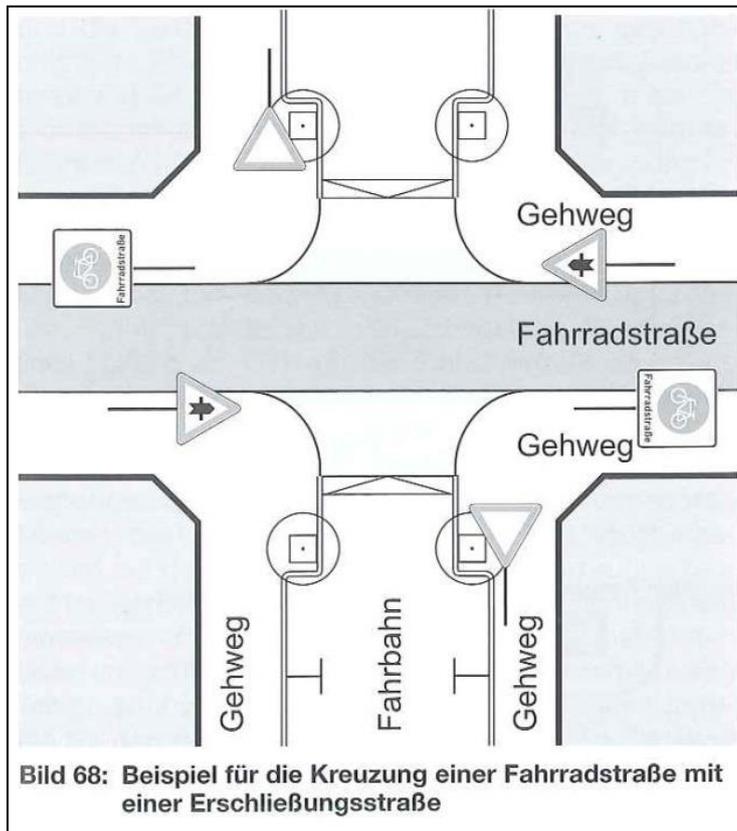


Abb. 3-5: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße (aus ERA 2010)



Abb. 3-6 und 3-7: Beispiele mit Vorrang durch Verkehrszeichen für die Fahrradstraße (links Mannheim; rechts Essen)

## Aktuelle Entwicklungen in Regelwerken und Leitfäden

In der nächsten Ausgabe der ERA (Veröffentlichung voraussichtlich 2024) wird es auf Grundlage der mittlerweile umfassenderen Erfahrungen ein deutlich umfangreicheres Kapitel zu Fahrradstraßen geben. Neben einer klaren Empfehlung zur Vorfahrt für die Fahrradstraße gegenüber anderen Erschließungsstraßen betrifft dies insbesondere die Notwendigkeit von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr (Regel 0,75 m, mindestens 0,50 m). Hinzu kommen Empfehlungen zu Fahrbahnbreiten, um Begegnungsverkehr abzuwickeln oder Überholungen durch Kfz sicher zu gestalten oder auszuschließen.

Nach derzeitigem Entwurfsstand (Entwurf 2022) beträgt die Regelbreite im Basisstandard (Hauptverbindung im Radverkehrsnetz, keine Radschnellverbindung oder Radvorrangroute) 4,00 m zzgl. eventuell erforderlicher Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen. Darüber hinaus werden „modale Filter“ oder geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen empfohlen (z.B. auf Grund von Schleichverkehren, oder weil das Geschwindigkeitsniveau zu hoch liegt).

Diese Empfehlungen decken sich auch mit den Aussagen in aktuellen Leitfäden, die zum Teil weitergehende detaillierte Hinweise zum Einsatz und zur Gestaltung von Fahrradstraßen beinhalten<sup>4</sup>.

Die nächste Ausgabe der Richtlinien für die Markierung von Straßen (**RMS**) - Teil Stadtstraßen, die 2023 oder 2024 veröffentlicht wird, wird voraussichtlich Vorgaben zur Markierung der Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen enthalten<sup>5</sup>.

Eine wichtige Grundlage für die Inhalte und Aussagen neuer Regelwerke der FGSV bilden die neuen „Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (**E-Klima, Ausgabe 2022**). In Form grundsätzlicher Aussagen und von Steckbriefen für die einzelnen Regelwerke werden hier Vorgaben benannt, die zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich empfohlen werden und die u.a. die umwelt- und klimaschonenden Verkehrsarten stärker priorisieren. Im Steckbrief zu den ERA wird dabei u.a. ausgeführt, dass die Ausweisung von Fahrradstraßen verstärkt zur Anwendung kommen soll, dass grundsätzlich Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr vorzusehen sind und die in Klammern genannten Mindestmaße für Engstellen nicht mehr anzuwenden sind.

---

<sup>4</sup> Deutsches Institut für Urbanistik; Bergische Universität Wuppertal: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. Wuppertal 2021  
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein-Westfalen: Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis. Düsseldorf 2022  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin: Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin. Berlin 2020

<sup>5</sup> Nach Entwurf der RMS, Teil S vom Juni 2022 erfolgt die Markierung als unterbrochener Breistrich mit 0,50m Strich und 0,50 m Lücke.

## 3.2 Fahrradzonen

### 3.2.1 Verkehrsrechtliche Aspekte

Fahrradzonen wurden mit der Novelle der StVO im April 2020 eingeführt und mit der Novelle der VwV-StVO im November 2021 in den rechtlichen Details näher geregelt. In den vorliegenden Kommentaren zur StVO wird auf diese Thematik allerdings noch nicht näher eingegangen. Gerichtsurteile zu Fahrradzonen sind nicht bekannt.

Fahrradzonen werden mit Zeichen 244.3 Beginn einer Fahrradzone beschildert, VZ 244.4 bezeichnet das Ende einer Fahrradzone. Die Verhaltensbestimmungen in Fahrradzonen entsprechen denen der Fahrradstraßen. Es gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit und das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Elektrokleinstfahrzeuge sind grundsätzlich erlaubt, anderer Verkehr kann nur mit Zusatzzeichen zugelassen werden.

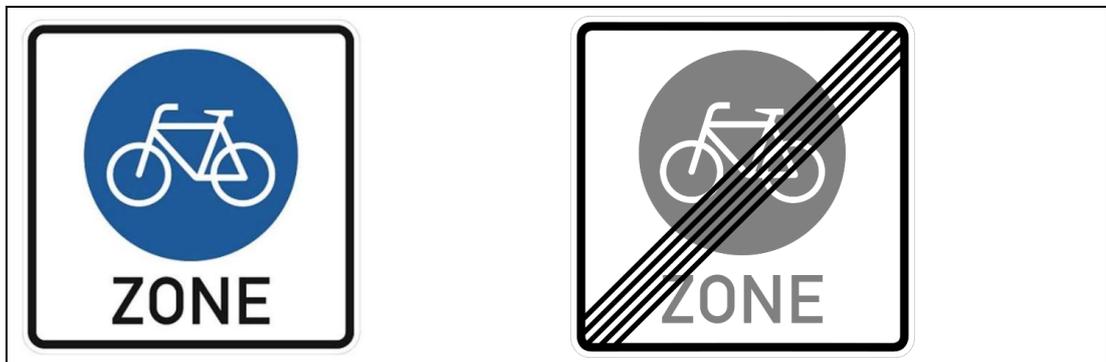


Abb. 3-8 Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.3 StVO) und „Ende einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.4 StVO)

Neben den mit dem Verkehrszeichen verbundenen Regelungen werden Fahrradzonen in § 39 (Verkehrszeichen) und in § 45 der StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) behandelt. Die in § 45 StVO und in der VwV-StVO aufgeführten Umsetzungsbestimmungen zu Fahrradzonen entsprechend weitgehend denen zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen (vgl. nachfolgenden Text im Kasten). Grundsätzlich gilt die Rechts-vor-Links-Regelung, Fahrradzonen dürfen nicht bei klassifizierten Straßen oder Vorfahrtstraßen eingesetzt werden und innerhalb der Fahrradzonen dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege oder Lichtsignalanlagen (außer FSA) liegen.

**§ 39 StVO**

„... (1b) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Fahrradzonen (Zeichen 244.3) zu rechnen.“

**§45 StVO (1i)**

„Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte, Fahrradzonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.“

**VwV-StVO zu § 45 zu Absatz1i Fahrradzonen**

I: Für die Anordnung von Fahrradstraßen gilt Nummer IX der VwV zu Absatz 1 bis 1e mit der Ausnahme von Nummer 3 entsprechend.

*Hinweis: der Verweis auf Nr. IX bezieht sich auf die Einrichtung von Tempo 30 Zonen*

II: Eine hohe Fahrradverkehrsdichte im Sinne des § 45 Absatz 1i setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs müssen jedoch ausreichend berücksichtigt werden (Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr).

III: Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände soll grundsätzlich verzichtet werden.

Fahrradzonen kommen nur innerorts und hier insbesondere in Gebieten mit einer hohen Radverkehrsdichte in Betracht. Der Radverkehr muss jedoch nicht die vorherrschende Verkehrsart sein. Fahrradzonen dürfen sich nicht mit Tempo 30-Zonen räumlich überschneiden. Auch Fahrradstraßen dürfen nicht innerhalb von Fahrradzonen liegen, wohl aber unmittelbar an sie angrenzen.

Nach den VwV-StVO soll in Fahrradzonen auf Schräg- und Senkrechtparken grundsätzlich verzichtet werden. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Das Verkehrszeichen 244.3 soll als Fahrbahnmarkierung regelmäßig wiederholt werden.

### 3.2.2 Praxisbeispiele Fahrradzonen - vorliegende Erfahrungen

Die Regelwerke der FGSV, die sämtlich älter als die entsprechenden Neuerungen in der StVO sind, treffen entsprechend zu Fahrradzonen bisher keine Aussagen. Auch die aktuellen Leitfäden und die Fachliteratur thematisieren Fahrradzonen bisher nicht oder nur randlich. Der Leitfaden des Deutschen Instituts für Urbanistik (2021) weist ausdrücklich darauf hin, dass die Aussagen zu Fahrradstraßen nur bedingt auf Fahrradzonen übertragbar sind.

Wegen der kurzen Zeit seit Aufnahme in die StVO und insbesondere der erst Ende 2021 erfolgten Regelung in der VwV-StVO sind bundesweit bisher nur wenige

Fahrradzonen entsprechend der aktuellen Rechtslage eingerichtet worden. Noch sind sie kaum detailliert dokumentiert bzw. nach jetzigem Stand noch nicht in ihren Wirkungen untersucht worden.

Mitte 2020 war nur eine Fahrradzone aus Bremen bekannt, die bereits vor der StVO-Novelle eingerichtet worden ist und sich als „fahrradfreundliches Quartier“ versteht. 2021 kamen Fahrradzonen u.a. in Braunschweig, Emmendingen, Kirkel, Speyer, Leverkusen, Freiberg und Saarbrücken hinzu, die zum Teil vor der Novelle der VwV-StVO eingerichtet wurden, so dass auch hier nicht überall deren Regelungen berücksichtigt werden konnten. Weitere Fahrradzonen sind z.B. aus Meppen, Moosburg, Harsewinkel, Straubing bekannt.

Bei mehreren der bekannten Fahrradzonen wurde zur Einrichtung auf die Erprobungsklausel der StVO zurückgegriffen und die Fahrradzonen nur befristet eingerichtet. Allerdings liegen bisher keine Erfahrungsberichte aus den Zonen vor. Praxisbeispiele, die aufgrund schlechter Erfahrungen wieder aufgehoben wurden, sind nicht bekannt.

Nach den vorliegenden Angaben liegen die Fahrradzonen meist in Straßen bzw. Gebieten, die zuvor Tempo 30-Zonen gewesen sind, z.T. in reinen, eher ruhigen und wenig dicht bebauten Wohngebieten. In Bremen, Saarbrücken, Braunschweig, Emmendingen sowie Meppen liegen die Fahrradzonen in verdichteten Wohngebieten, im Umfeld von Innenstädten, Geschäftsbereichen oder Hochschulen. Bestehende verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325) werden in der Regel nicht in die Fahrradzonen einbezogen.

Zum Umbauaufwand bzw. weiteren Maßnahmen liegen nur aus Bremen Angaben vor<sup>6</sup>: Dort sind Pflasterstraßen asphaltiert und teils auch im Querschnitt umgebaut worden. Der ruhende Verkehr wurde neu geordnet und ist nur in gekennzeichneten Bereichen zulässig. Insbesondere an zuvor häufig zugeparkten Einmündungsbereichen sind Fahrradabstellanlagen sowie neue Lastenrad- und Fahrradverleihstationen angelegt worden. An benachbarten Hauptverkehrsstraßen wurden Querungsstellen neu eingerichtet oder verbessert.

Als Folgerung aus den Aussagen der StVO und der Praxis lässt sich ableiten, dass Fahrradzonen sich vorrangig für Wohnquartiere mit flächenhaft hoher Radverkehrsdichte und geringem Durchgangsverkehr eignen.

Nachfolgend werden ausgewählte Fahrradzonen in Deutschland kurz dokumentiert.

---

<sup>6</sup> <https://www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt>



Abb. 3-9: Fahrradzone in Bremen-Neustadt (Quelle Karte: <https://www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt>)



Abb. 3-10: Fahrradzone in Kirkel (Foto: Armin Jung, Kirkel; Plan: Kirkel)

<p>Eingerichtet Mai 2021, vor Einführung VwV StVO</p> <p>Ziel: Ausbau des Radverkehrsnetzes, Erprobung neues Instrument Fahrradzone</p> <p>Innenstadtnahes hochverdichtetes Wohnviertel mit ca. 6.000 EW</p> <p>viele Einbahnstraßen</p> <p>Fahrradaffine junge Bevölkerung, hohes Radverkehrspotenzial</p> <p>Ausgangspunkt für viele Fahrradachsen</p> <p>100 zusätzliche Fahrradstellplätze</p> <p>Ausgezeichnet mit dem 3. Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2022</p> <p>Evaluation geplant</p>	
---	--

Abb. 3-11: Fahrradzone Saarbrücken, Nauwieser Viertel

(Quelle:

[www.sr.de/sr/sr3/themen/nachrichten/neue\\_fahradzone\\_nauwieser\\_viertel\\_100.html](http://www.sr.de/sr/sr3/themen/nachrichten/neue_fahradzone_nauwieser_viertel_100.html)

<https://www.der-deutsche-fahradpreis.de/wp-content/uploads/2022/01/Fahradzone-Nauwieser-Viertel.pdf>)

<p>Eingerichtet 2021, vor Einführung VwV StVO</p> <p>Ziel Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>9 Straßen in zentraler Lage</p> <p>122.000 m<sup>2</sup></p> <p>vorerst auf zwei Jahre befristet</p> <p>keine Evaluation geplant</p>	
---	--

Abb. 3-12 Fahrradzone Moosburg an der Isar (Bayern)

(Quelle: <https://www.moosburg.de/amtliche-bekanntmachungen>)

Einrichtung 2021, vor Einführung VwV StVO  
versuchsweise befristete Einrichtung  
zwischenzeitlich als Dauerlösung beschlossen  
Ziel: Schulwegsicherung  
Linienbusverkehr vorhanden  
9.000 EW im Viertel  
Nach öffentlicher Beteiligung, überwiegend  
positive Rückmeldung aus der Bevölkerung,  
aber Wunsch nach mehr Öffentlichkeitsarbeit,  
weniger Kfz-Verkehr und mehr Kennzeichnung  
Nachbesserung in der Markierung innerhalb der  
Zone ist geplant (im Rahmen der  
Versuchsphase nur Markierung in den  
Einfahrtsbereichen der Fahrradzone)



Abb. 3-13: Fahrradzone Emmendingen, Stadtteil Bürkle-Bleiche (Baden-Württemberg)

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



Abb. 3-14: Fahrradzone Esslingen am Neckar (Baden-Württemberg)  
 (Quelle: <https://www.esslinger-zeitung.de/inhalt.fahrradzone-in-oberesslingen-autofahrer-sind-hier-nur-zu-gast.f9222a16-e289-476f-8981-4bf29360c6d5.html> und <https://unterwegs.esslingen.de/start/fahrrad/fahrradzone.html>)

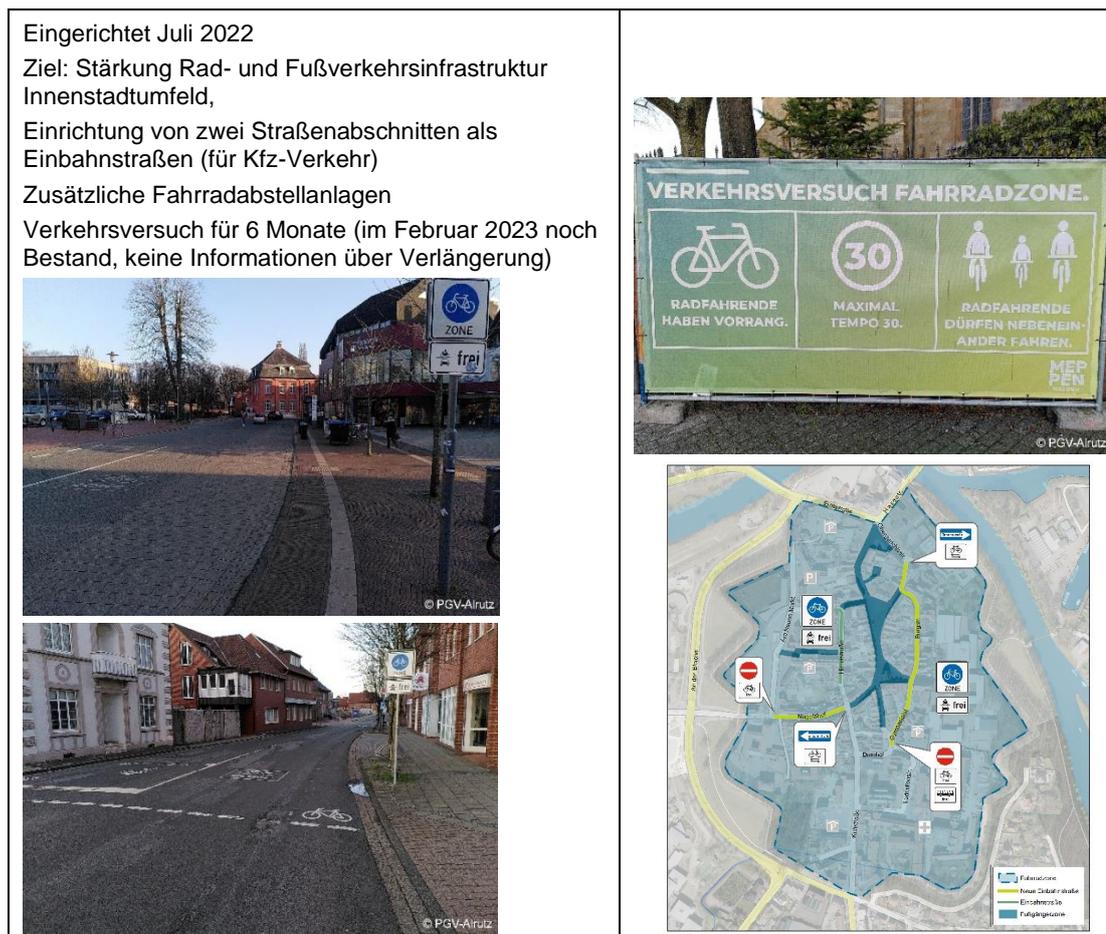


Abb. 3-15: Fahrradzone Meppen (Niedersachsen)  
 (Quelle: <https://www.meppen-tourismus.de/portal/meldungen/erste-fahrradzone-in-meppen-verkehrsversuch-startet-900003280-24701.html>, [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck\\_emsland/Modellversuch-Meppen-richtet-Fahrradzone-in-Innenstadt-ein,meppen3012.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Modellversuch-Meppen-richtet-Fahrradzone-in-Innenstadt-ein,meppen3012.html))

### 3.3 Vergleich zwischen Fahrradstraße und Fahrradzone

Für Verkehrsteilnehmende sind die Verhaltensregelungen in Fahrradstraßen und Fahrradzonen gleich, in beiden ist anderer Fahrzeugverkehr nur dann erlaubt, wenn er ausdrücklich zugelassen wird, es gilt Tempo 30, das Nebeneinanderfahren ist erlaubt, besondere Rücksicht und ggf. geringere Geschwindigkeiten werden von anderen Fahrzeugen gefordert.

Für die Einrichtung sowohl von Fahrradstraßen als auch von Fahrradzonen ist die besondere (oder qualifizierte) Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO, Satz 3 nicht erforderlich.

In beiden soll auf Schräg- und Senkrechtparkstände verzichtet werden, wobei es bei Fahrradstraßen mit „sollte“ weicher formuliert ist.

Bedeutsam ist, dass Fahrradzone, Fahrradstraße und Tempo 30-Zonen sich gegenseitig ausschließen. Ein Straßenabschnitt kann also jeweils nur einer dieser Verkehrsregelungen unterliegen.

In Fahrradstraßen kann die Rechts-vor-Links-Regelung gelten, aber auch die Vorfahrt der Fahrradstraße. In Fahrradzonen muss grundsätzlich die Rechts-vor-Links-Regelung bestehen. Die Formulierung „grundsätzlich“ bedeutet in der juristischen Verwendung, dass in begründeten Fällen Ausnahmen möglich sind, diese werden aber nicht näher erläutert.

Ein grundsätzlicher Unterschied ergibt sich aus den Einsatzbereichen beider Regelungen:

- Fahrradstraßen sind als linienhafte Elemente geeignet für Radverkehrsverbindungen mit einer wichtigen Netzbedeutung im Radverkehrsnetz, bei denen die Verbindungsfunktion im Vordergrund steht.
- Dagegen sind Fahrradzonen ein flächenhaftes Planungsinstrument, das sich eignet bei einer flächenhaft hohen Radverkehrsbedeutung in einem Quartier. Entsprechend liegt ein hoher Stellenwert in der Erschließungsfunktion für dieses Gebiet.

In der nachfolgenden Übersicht werden Unterschiede und Gemeinsamkeiten von Fahrradstraßen und Fahrradzonen gegenübergestellt.

### Gegenüberstellung Fahrradstraßen – Fahrradzonen

Fahrradstraßen	Fahrradzonen
Verbindungsfunktion / Linie	Erschließungsfunktion / Fläche
wichtige Radverkehrsachse, hohe Netzbedeutung, integraler Netzbestandteil	Keine besondere Netzfunktion erforderlich
auch <b>außerorts</b>	nur <b>innerorts</b>
keine Tempo-30-Zone	keine Tempo-30-Zone
<b>klassifizierte Straßen und Vorfahrtstraßen nicht ausgeschlossen</b>	<b>keine klassifizierten 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
<b>Linienbusverkehr möglich</b>	<b>Linienbusverkehr möglich</b>
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> .
	

Abb. 3-16: Gegenüberstellung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen unter rechtlichen und planerischen Gesichtspunkten

## 4 Prüfung und Bewertung der Einrichtung von Fahrradzonen

### 4.1 Prüfkriterien Fahrradzonen

Für die Überprüfung, ob ein Quartier geeignet ist als Fahrradzone ausgewiesen zu werden, sind verschiedene Prüfkriterien zur Anwendung gekommen, die sich aus den rechtlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen ergeben. Die Überprüfung erfolgte dabei nach eher qualitativen Einschätzungen, die sich aufgrund der Ortsbegehungen gezeigt haben.

- Liegt eine enge **Vernetzung** oder eher eine geringe bis hin zur fehlenden Vernetzung des **Straßennetzes** vor?  
Eine fehlende Vernetzung kann z.B. durch parallel verlaufende Straßen oder aber Wegebeziehungen, die einen für Durchgangsverkehr ungeeigneten Ausbau aufweisen und ggf. nur der Erreichbarkeit einzelner Wohnstandorte dienen, gegeben sein.
- Ist eine hohe **Erschließungsfunktion** für den Radverkehr im Quartier zu erkennen?  
Diese kann sich z.B. aus der Dichte von wichtigen Zielen für den Radverkehr ergeben oder aber durch eine Straßennetzstruktur, welche keine eindeutigen Hauptachsen für den Radverkehr aufweist, sondern eher eine gleichmäßige Verteilung erwarten lässt.
- Ist ein nennenswertes **Radverkehrsaufkommen** vorhanden bzw. mit Einführung der Fahrradzone und ggf. weiterer begleitender Planungen zu erwarten?
- Ist ein eher geringes **Kfz-Verkehrsaufkommen** vorhanden?  
Wenn nein, sind vermeidbare **Durchgangsverkehr** („Schleichverkehre“) vorhanden und können diese unterbunden werden?
- Liegt die zulässige **Geschwindigkeit** bereits bei 30 km/h oder kann diese zukünftig gelten?
- Wie ist die Ordnung des **ruhenden Verkehrs**?  
Sind **Senkrecht- oder Schrägparkstände** vorhanden?  
Welche Verlagerungen sind möglich?
- Welche nutzbare **Fahrgassenbreite** ist zwischen Parken oder Bord vorhanden?
- Welche Bedeutung hat der Untersuchungsbereich für den **Fußverkehr**? Sind hier insbesondere besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende wie Kinder und Senior\*Innen zu erwarten?
- Sonstiges wie
  - Linienbusverkehr zu berücksichtigen?
  - Radverkehrsanlagen (mit Benutzungspflicht) vorhanden?
  - Vorfahrtstraßen im Quartier?

- Lichtsignalanlagen vorhanden?

Diese Prüfkriterien wurden mit dem Runden Tisch Radverkehr abgestimmt. Sie liefern eine erste Einschätzung hinsichtlich der Eignung eines Quartiers zur Fahrradzone.

### 4.2 Ergebnisse Prüfung Fahrradzonen

Der Untersuchungsraum wurde in 6 Quartiere eingeteilt, die auf ihre Eignung hin entsprechend dem Kriterienkatalog geprüft wurden (Abb. 4-1). Für jedes Quartier wurden die wichtigsten Befunde in einem Steckbrief dokumentiert (vgl. Anhang 1).

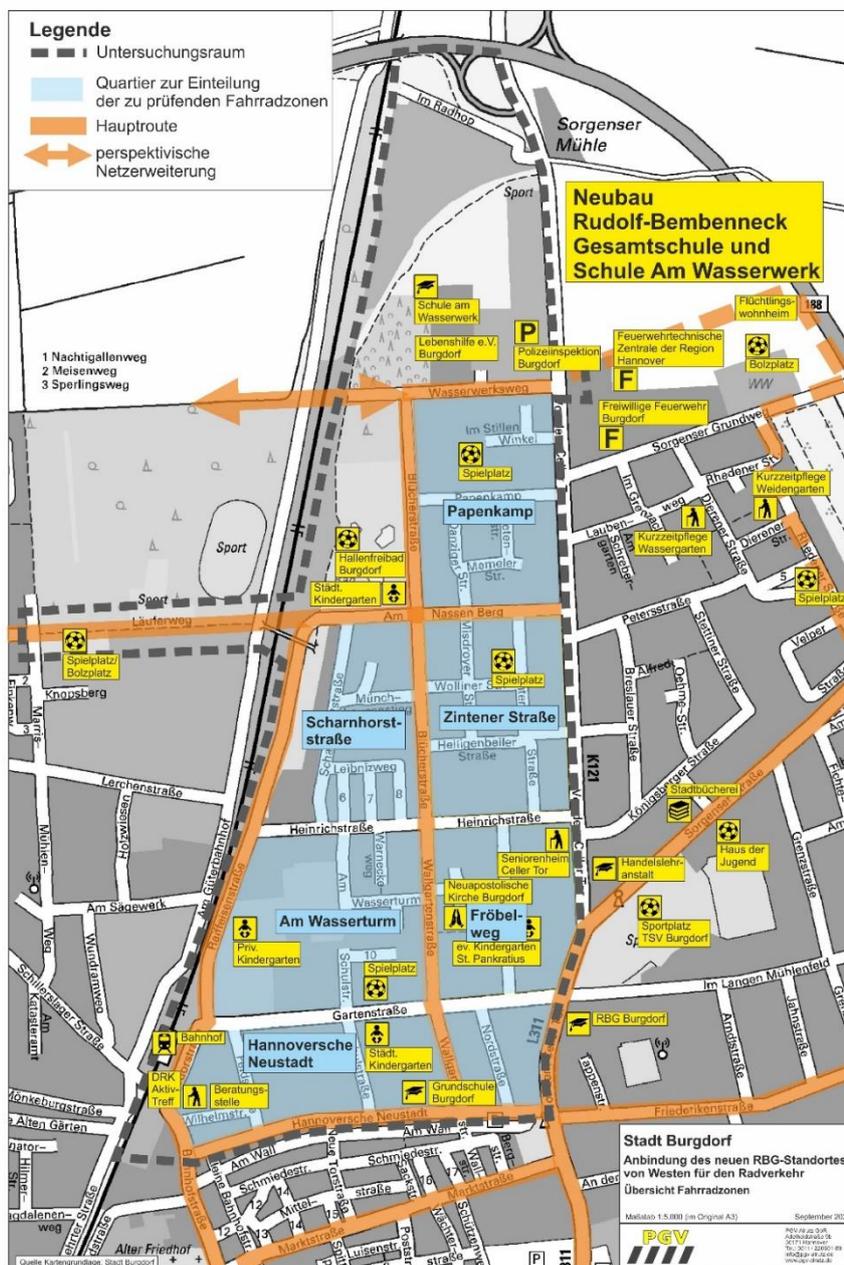


Abb. 4-1: Übersicht geprüfte Fahrradzonen

Im Ergebnis wurden die Quartiere Hannoversche Neustadt, Am Wasserturm, Fröbelweg und Papenkamp als nicht geeignet zur Ausweisung als Fahrradzone eingestuft. Insbesondere fehlende Vernetzungsfunktion und der z.T. fehlende Zonen-Charakteristik führten zu dieser Einschätzung.

Für die Quartiere Zintener Straße und Scharnhorststraße wurde die grundsätzliche Möglichkeit zur Ausweisung als Fahrradzonen gesehen, aber als nicht empfehlenswert eingestuft. Ausschlaggebend für diese Einschätzung waren insbesondere ein in der Bestandssituation kaum erkennbarer Problemdruck, so dass die Ausweisung einer Fahrradzone dem Radverkehr keinen erkennbaren Mehrwert bringen würde. Gleichzeitig wären erhebliche Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass mit der Ausweisung von Fahrradzonen keine verbesserte Anbindung des neuen Schulstandortes möglich ist.



Im Ergebnis erfolgte eine Entscheidung gegen die Ausweisung als Fahrradzone, da

- das Radverkehrsaufkommen nicht flächenhaft hoch ist,
- eine eher geringe Wegevernetzung vorliegt,
- der Problemdruck und die Gefährdungslage insgesamt vergleichsweise gering ist,
- kein besonderer Regelungsbedarf besteht,
- mit Fahrradzonen kein besonderer Beitrag zur besseren Anbindung des neuen Schulstandortes erreicht werden würde sowie
- durch die Einrichtung von Fahrradzonen kein nennenswerter Mehrwert für den Radverkehr zu erreichen wäre.

Dementsprechend folgert daraus:

**Zur Anbindung des neuen Schulstandortes ist eine Fahrradstraßenachse, die den Radverkehr gebündelt und sicher führt, besser geeignet.**

## **5 Fahrradstraßenachse zur Anbindung der RBG**

### **Auswahl geeigneter Fahrradstraßen**

Die Anbindung des Schulstandortes RBG soll im Wesentlichen über eine Fahrradstraßenachse erfolgen. Wesentlich für die Akzeptanz dieser Fahrradstraßenachse durch die Radfahrenden ist eine gute Einbindung in das gesamtstädtische Radverkehrsnetz, welches im aktuell in Aufstellung befindlichen städtischen Mobilitätskonzept eine Aktualisierung erfährt. Dementsprechend erfolgte durch die Verwaltung eine kontinuierliche Rückkopplung zwischen beiden Planungsansätzen.

Für die Fahrradstraßenachse war es erforderlich, eine möglichst gut geeignete westliche Parallele zur Straße Vor dem Celler Tor zu finden, da für die Hauptverkehrsstraße aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine regelwerkskonforme Radverkehrsführung möglich ist. Dementsprechend sind zwei Achsen in die Prüfung einbezogen worden. Zum einen die Raiffeisenstraße und in der Verlängerung die selbständige Wegeverbindung bis zur Straße Am Nassen Berg (bahnparallele Verbindung) und zum anderen der Straßenzug Wallgartenstraße und Blücherstraße. In der Abwägung der beiden Trassen wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung die Verbindung Wallgartenstraße – Blücherstraße als besser geeignet angesehen, den Radverkehr von Südwesten in Richtung RBG zu führen, da

- sie sich aufgrund ihrer Lage besser als Alternative zu Vor dem Celler Tor eignet,

- sie gegenüber dem bahnparallelen Verlauf eine deutlich höhere Erschließungsfunktion bietet,
- sie einen direkten Anschluss an die Hannoversche Neustadt als eine wichtige Ost-West-Verbindung im Burgdorfer Radnetz bietet,
- ein direkter Anschluss an die Marktstraße erfolgen kann, wodurch auch die Anbindung des Zentrums der Verbindung eine entsprechende Bedeutung verleiht,
- in der morgendlichen Spitze eine Entzerrung der Verkehre vor dem Bahnhofsvorplatz erfolgen kann, wenn der durchgehende Radverkehr in Richtung RBG nicht unmittelbar vor dem Bahnhof entlanggeführt wird sowie
- die Radverkehrsführung am Knotenpunkt Wallgartenstraße / Gartenstraße besser und sicherer erfolgen kann als am Knotenpunkt Raiffeisenstraße / Gartenstraße.
- der Ausbau des Grünzuges einen erheblichen baulichen Eingriff erfordern würde.

Dementsprechend wurde die Achse Wallgartenstraße/Blücherstraße bereits im Mobilitätskonzept als Vorrangroute eingestuft, wohingegen die westliche bahnparallele Verbindung im Mobilitätskonzept eine etwas geringere Bedeutung für das Radverkehrsnetz erhält.

Über die Nord-Süd-Achse hinaus sind verschiedene Verbindungen als Ost-West-Achse geprüft worden, die zum einen die Querung der Bahn berücksichtigen und zum anderen den Anschluss an das Radverkehrsnetz östlich der Straße Vor dem Celler Tor.

Im Süden wurden die Straßen Hannoversche Neustadt und Am Wall als mögliche Optionen gesehen und geprüft. Im Ergebnis wurde die Verbindung Am Wall als weniger gut geeignet angesehen, da

- der Straßenraum eher eng und abschnittsweise wenig übersichtlich ist, was einer zügigen sicheren Radverkehrsführung auch bei größerem Radverkehrsaufkommen als schwer machbar erscheinen lässt,  
dort der Fußverkehr sich mit dem Radverkehr die Verkehrsfläche teilen müsste,
- die Hannoversche Neustadt eine deutliche Aufwertung erfahren soll und damit auch für den Radverkehr ein wichtiges Ziel wird,
- die Belange des Radverkehrs gut in die ohnehin vorgesehene Umgestaltung des Straßenzuges und der im Rahmen des Schulkonzeptes geplanten Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor der Grundschule passen.

Für die Hannoversche Neustadt ist sowohl die Anbindung nach Süden als auch die Anbindung an den Bahnhof (incl. Bahnhofstunnel) relevant. In diesem Zusammenhang wurde auch die Verbesserung der Führung über die Bahnhofstraße bis zur Einmündung Rolandstraße geprüft, um Radfahrende, die aus Richtung Finanzamtstunnel auf die Bahnhofstraße treffen, bis zur Hannoverschen Neustadt zu führen. In Richtung Bahnhof wurden zum einen die direkte Führung über die Bahnhofstraße und zum anderen auch Verbindungen über Feldstraße und Wilhelmstraße geprüft. Im Ergebnis wurde die durchgehende Führung über die Bahnhofstraße favorisiert, weil diese Führung plausibler ist und die Sicherung des Knotens Bahnhofstraße / Hannoversche Neustadt ohnehin erfolgen muss, um den Radverkehr Richtung Süden zu führen.

Eine weitere Ost-West-Verbindung ist über die Straße Am Nassen Berg vorgesehen. Auch diese Verbindung wurde im Mobilitätskonzept als Vorrangroute für den Radverkehr vorgesehen. Sie schließt unmittelbar an die Bahnbrücke im Zuge des Läuferweges an und wird somit als wichtiger Zulauf für den Schulverkehr aus dem Nordwesten gesehen. Diskutiert wurde, ob eine Anbindung an die Blücherstraße ausreichend ist, oder ob die Weiterführung einer Fahrradstraße bis zur Straße Vor dem Celler Tor erfolgen soll. Im Ergebnis wurde die Weiterführung favorisiert, da mit dem Hallen-Freibad ein herausgehobenes Ziel für den Radverkehr in Burgdorf erreicht wird und somit auch der Radverkehr östlich der Straße Vor dem Celler Tor eine verbesserte Radverkehrsanbindung erhält.

Im Norden ist die Führung über den Wasserwerksweg intensiv diskutiert worden, weil hier in der morgendlichen Spitze u.a. die Busverkehre zur Schule am Wasserwerk und zur Lebenshilfe zu einer schwierigen Verkehrslage beitragen und gleichzeitig keine Ausbaureserven bereitstehen, die eine sicherer Rad- und Fußverkehrsführung im Seitenraum ermöglichen oder auf denen alternative Stellplatzangebote geschaffen werden können. Da für die Alternativführungen Am Nassen Berg oder Papenkamp jeweils ein längerer Abschnitt der Radverkehrsführung wiederum im Zuge der Straße Vor dem Celler Tor hätte erfolgen müssen, wurde im Abwägungsprozess die Führung über Wasserwerksweg favorisiert, zumal mittelfristig die Schule Am Wasserwerk einen neuen Standort erhalten wird und sich die verkehrliche Situation dann entspannt. Für die Führung Wasserwerksweg spricht zudem, dass der Knotenpunkt Vor dem Celler Tor zu einem voll signalisierten Knoten umgebaut wird und der Radverkehr somit das gegenüberliegende Schulgelände sicher erreicht werden kann. Das Mobilitätskonzept sieht zudem perspektivisch vor, dass in Verlängerung des Wasserwerksweges nach Westen eine neue Bahnquerung geschaffen werden soll, In diesem Zusammenhang würde der Wasserwerksweg dann Teil einer weiteren Vorrangroute in Ost-West-Richtung und so für den Radverkehr noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Um Anhaltswerte für die heutige Nutzung der Straßen durch Rad- und Kfz-Verkehr und die heutige Verkehrsverteilung zu erhalten, wurden Zählungen durchgeführt bzw. es konnte auf Zählraten aus dem Mobilitätskonzept zurückgegriffen werden. Für die

konkrete Fragestellung ist aber zu berücksichtigen gewesen, dass der neue Schulstandort noch nicht eröffnet ist und die Verkehre sich von daher noch anders verteilen. Dementsprechend ist die jetzt geplante Anbindung des neuen RBG-Standortes als Angebotsplanung zu verstehen.

Als Fahrradstraßenachse zur Anbindung an RBG werden im Ergebnis folgende Achsen mit ihren jeweiligen Funktionen vorgeschlagen:

#### **Fahrradstraßenachse Wallgartenstraße – Blücherstraße – Wasserwerksweg**

- Direkte Nord-Süd-Verbindung zur Anbindung an die RBG mit Entlastungsfunktion für die Straße Vor dem Celler Tor.
- Erschließungsfunktion für das Wohngebiet mit gleichzeitiger Anbindung an die Innenstadt, den Bahnhof und weitere wichtige Ziele im Stadtgebiet.
- Weiterführung bis Marktstraße prüfen (Thema im Mobilitätskonzept)

#### **Fahrradstraße Hannoversche Neustadt**

- Relevanz für Radverkehr aus Bahnhofs- und Finanzamtstunnel sowie aus der Südstadt.
- Ausweisung Fahrradstraße bis Wallgartenstraße zur Anbindung an die Nord-Süd-Achse.
- Weiterführung Fahrradstraße nach Osten prüfen (Thema im Mobilitätskonzept).

#### **Fahrradstraße Am Nassen Berg**

- Anbindung von Westen über Läuferweg und Bahnbrücke. Dem fahrradtauglichen Ausbau oder Neubau der Bahnbrücke kommt dabei eine hohe Bedeutung zu.
- Weiterführung Fahrradstraße östlich Blücherstraße bis Vor dem Celler Tor losgelöst von der Anbindung des Schulstandortes als Zubringer für Radverkehr aus dem östlichen Wohngebieten zum Hallenfreibad.

Durch die Einbindung der Fahrradstraßenachse innerhalb des Radverkehrsnetzes übernehmen die Fahrradstraßen im Ergebnis eine zentrale Sammelfunktion für den Radverkehr und haben somit eine herausgehobene Stellung im Radverkehrsnetz.

Eine besondere Bedeutung für eine gute Einbindung in das gesamtstädtische Netz kommen den Bahnquerungen zu. Insbesondere die Erneuerung der Brücke im Zuge des Läuferweges wird für die Anbindung des neuen Schulstandortes von Westen eine herausragende Stellung erhalten. Hier wurde im Beteiligungsprozess ausdrücklich die Dringlichkeit betont, die Planungen und Absprachen mit der Bahn zeitnah aufzunehmen. Auch gutachterlicherseits wird diese Bahnquerung mit hoher Priorität gesehen. Als weitere Querungsstelle mit dringlichem Handlungsbedarf ist der Bahnhofstunnel zu sehen. Auch hier sollte die Bahn zeitnah als Planungspartner gewonnen werden.



## **6 Maßnahmenkonzeption für die Ausgestaltung der Fahrradstraßen im Planungsraum**

### **6.1 Grundsätze und Standards für die Ausbildung der Fahrradstraßen**

Ziel ist es, dass die Fahrradstraßen in Burgdorf durch ihr einheitliches Erscheinungsbild gekennzeichnet werden. Dazu gehören die Aspekte des Ausbaus und der Markierung ebenso wie die straßenverkehrsrechtliche Regelung.

Vorgesehen ist ein einheitlicher Ausbaustandard, der sich an dem Grundstandard des Fahrradstraßenzuges in der Burgdorfer Südstadt orientiert. Darüber hinaus werden die neuen rechtlichen Vorgaben und Erfahrungen berücksichtigt.

Grundzüge des Maßnahmenkonzeptes sind:

- Die Ausweisung erfolgt als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“.
- Die angestrebte nutzbare Fahrgassenbreite soll 4,00 m betragen.
- Der Radverkehr wird vorfahrtberechtigt über das Nebenstraßennetz geführt.
- Der ruhende Verkehr wird geordnet und Parkstände werden markiert.
- Zum ruhenden Verkehr wird grundsätzlich ein Sicherheitstrennstreifen markiert.
- Vorhandene Senkrecht- und Schrägparkstände sollen ausgeschlossen werden.
- Die Fahrradstraßen werden zu Beginn und in regelmäßigen Abständen im Streckenverlauf mit einem Fahrradpiktogramm entsprechend dem in der Südstadt markiert. Alternativ kann auch das Zeichen 244 StVO in Farbe markiert werden.

Auf die zwei wichtigsten Maßnahmenfelder wird hier gesondert eingegangen:

#### **Vorfahrt an Einmündungen und Kreuzungen mit anderen Erschließungsstraßen:**

Die Ausbildung der Vorfahrt erfolgt entsprechend dem in der Südstadt eingesetztem Prinzip (Abb. 6-1). Der Einmündungsbereich der untergeordneten Zufahrt wird aufgepflastert und erhält einen abgesenkten Bord zur bevorrechtigten Fahrradstraße. Durch Gehwegnasen im Einmündungsbereich wird die Fahrbahn auf das erforderliche Maß verschmälert und verhindert, dass bis in den Einmündungsbereich geparkt wird. Gleichzeitig wird dadurch für den Fußverkehr das Überqueren der Straße erleichtert. Im Zuge der weiteren Entwurfsplanung ist zu prüfen, an welchen Einmündungen Gehwegüberfahrten ausgebildet werden sollen und wo taktile Elemente zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit eingesetzt werden.

Auf einzelne Sonderregelungen wird in Kapitel 6.2 eingegangen.



Abb. 6-1: Ausbildung von Einmündungsbereichen im Verlauf der Fahrradstraße in der Südstadt von Burgdorf

### **Parken im Straßenraum**

In den Fahrradstraßen wird großenteils am Fahrbahnrand teils einseitig, teils beidseitig längs geparkt. Dabei steht unter Berücksichtigung eines Sicherheitstrennstreifens in einigen Fällen nicht die angestrebte Netto-Fahrgassenbreite von 4,00 m zur Verfügung. Im Sinne einer hohen Nutzungsqualität für den Radverkehr, müsste hier das Parken auf gesamter Länge unterbunden werden. Dies würde zu einem erheblichen Eingriff in das Parkangebot für die Anlieger führen. In Anbetracht des in Teilbereichen bestehenden Parkdrucks und der zu erwartenden Durchsetzungswiderstände wurde hier ein Kompromiss gewählt, bei dem die Parkstände in 2er bis maximal 4er-Blocks markiert werden. Die sich dazwischen ergebenden Lücken lassen unter Einbezug von Grundstückszufahrten hinreichend lange Bereiche, die ein Begegnen Rad-Kfz mit ausreichendem Sicherheitsabstand ermöglichen. Angesichts der geringen Kfz-Verkehrsstärken und der geradlinigen übersichtlichen Streckenführungen erlaubt dies für den Radverkehr bei fallweiser Anpassung der Geschwindigkeit ein Befahren der Straßenzüge mit sehr geringen Einschränkungen. Die genaue Lage der Parkstände ist im Rahmen der Entwurfsplanung auch mit den Belangen der Feuerwehr (z.B. Lage von Hydranten) abzustimmen.



Abb. 6-2 Anordnung von blockweisem Parken im Zuge einer Fahrradstraße (Radschnellweg) in Göttingen

In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde kann die Ausschilderung dieses blockweisen Längsparkens mit Zeichen StVO 290.1 „Eingeschränktes Haltverbot für eine Zone“ und dem Zusatzzeichen „Parken in gekennzeichneten Flächen frei“ erfolgen. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens beträgt möglichst 0,75 m, in engen Straßen auch 0,50 m. Die Ausbildung der Markierung des Sicherheitstrennstreifens soll nach den RMS, Teil Stadtstraßen erfolgen, die voraussichtlich in den nächsten Monaten in Kraft treten wird.

Tabelle 6-1 zeigt die Parkplatzbilanz in der Gegenüberstellung Bestand und Planung in den betroffenen Straßen.

Streckenabschnitt	Länge (m)	von	bis	Vorhandene Parkpl.	Parkpl. nach Umbau	Differenz
Wallgartenstraße	165	Hann. Neustadt	Gartenstraße	23	23	0
Wallgartenstraße	290	Gartenstraße	Heinrichstraße	40	18	-22
Blücherstraße	330	Heinrichstraße	Am Nassen Berg	50	50	0
Blücherstraße	185	Am Nassen Berg	Papenkamp	22	12	-10
Blücherstraße	175	Papenkamp	Wasserwerksweg	7	15	8
Wasserwerksweg*	240	Vor dem Celler Tor	Blücherstraße	24	14	-10
Am Nassen Berg	150	Scharnhorststraße	Blücherstraße	22	18	-4
Am Nassen Berg	235	Blücherstraße	Vor dem Celler Tor	31	12	-19
Hann. Neustadt	110	Bahnhofstraße	Feldstraße	10	8	-2
Hann. Neustadt	180	Feldstraße	Schulstraße	11	10	-1
Hann. Neustadt	150	Schulstraße	Wallgartenstraße	11	2	-9
Bahnhofstraße	70	Hann. Neustadt	Rolandstraße	15	0	-15
<b>gesamt</b>	<b>2.280</b>			<b>266</b>	<b>182</b>	<b>-84</b>

Streckenabschnitt	Länge (m)	von	bis	Vorhandene Parkpl.	Parkpl. nach Umbau	Differenz
Wallgartenstraße	455	Hann. Neustadt	Heinrichstraße	63	41	-22
Blücherstraße	690	Heinrichstraße	Wasserwerksweg	79	77	-2
Wasserwerksweg*	240	Vor dem Celler Tor	Blücherstraße	24	14	-10
Am Nassen Berg	385	Scharnhorststraße	Vor dem Celler Tor	53	30	-23
Hann. Neustadt	440	Bahnhofstraße	Wallgartenstraße	32	20	-12
Bahnhofstraße	70	Hann. Neustadt	Rolandstraße	15	0	-15
<b>gesamt</b>	<b>2.280</b>			<b>266</b>	<b>182</b>	<b>-84</b>

\*Übergangsphase, so lange Schulstandort bleibt

Tab. 6-1: Parkplatzbilanz in den beplanten Straßen vor und nach einem Umbau

Das Maßnahmenkonzept ist zunächst ohne ergänzende geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen und modale Filter vorgesehen. Sollte sich im laufenden Betrieb zeigen, dass durch die ergriffenen Maßnahmen erhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr auftreten oder Schleichverkehr durch die Bevorrechtigung der Fahrradstraße induziert wird, sollte hier mit entsprechenden Maßnahmen nachgerüstet werden.

## **6.2 Hinweise zu den einzelnen Straßenzügen**

Die Planung für die einzelnen Straßenzüge ist den Querschnitten in der Anlage 3 und den Lageplänen in Anlage 4 zu entnehmen. Nachfolgend werden ortsspezifische Aspekte und Themen, die im Abstimmungsprozess eine besondere Bedeutung hatten, für die einzelnen Straßenzüge erläutert.

### **6.2.1 Wallgartenstraße**

Am Knotenpunkt mit der Hannoverschen Neustadt wird die Planung auf den kurzfristigen Maßnahmenbedarf einer Ausrichtung der Fahrradstraßen auf die Anbindung der RBG ausgerichtet. Hierzu wird eine abknickende Vorfahrt vom westlichen Arm der Hannoverschen Neustadt in die Wallgartenstraße vorgesehen. Im Hinblick auf die Planungsoptionen einer Verlängerung der Fahrradstraßen nach Osten und nach Süden werden jedoch keine baulichen Aufpflasterungen ausgeführt, um sich zukünftige Anpassungen der Vorfahrtregelung offen zu halten. Die Vorfahrtregelung wird deshalb nur markiert (Roteinfärbung). Als bauliche Maßnahme wird der derzeitige „radfahrunfreundliche“ Natursteinpflasterbelag gegen einen bituminösen Belag ausgetauscht. Dieser Austausch bezieht auch die Pflasterfläche in der Wallgartenstraße bis zur Straße Am Wall ein.

In südlichen Abschnitt der Wallgartenstraße bis Gartenstraße muss die derzeitige Tempo 20-Regelung zurückgenommen werden, da eine Fahrradstraße per StVO verbindlich mit Tempo 30 geregelt ist.

Die Querung der Gartenstraße bleibt wegen der Verkehrsfunktion dieser Straße untergeordnet. Dem Radverkehr im Zuge der Wallgartenstraße soll die Möglichkeit geboten werden, durch eine Detektion die Querung im Schutz der FSA in der Gartenstraße vollziehen zu können. Dafür sind in beiden Zufahrten Kameras vorgesehen, die den Radverkehr „erkennen“ können und den Verkehr in der Gartenstraße durch Grün für den Fußverkehr anhalten. Ergänzend wird in der östlichen Gartenstraße ein zweifeldiges Signal mit der Steuerung Dunkel-Gelb-Rot-Dunkel entsprechend dem Prinzip der „Nicht vollständigen Signalisierung“ nach RiLSA 2015 installiert.

Im nördlichen Abschnitt der Wallgartenstraßen kommt das Prinzip des „Blockparkens“ zur Anwendung (Abb. 6-3). In Höhe der Neuapostolischen Kirche stößt ein Verbindungsweg vom Fröbelweg auf die Wallgartenstraße. Nah angrenzend liegt die Zufahrt des Kirchenparkplatzes und gegenüber die eines weiteren Parkplatzes. Um

in diesem Bereich Sichteinschränkungen zu vermeiden soll durch eine begrünte Gehwegnase (kein sichthemmendes Grünverwenden) auch das kurzfristige Parken ganz vermieden werden.



Abb. 6-3: Anordnung der Parkstände (Blockparken) am Beispiel der Wallgartenstraße (Fotomontage PGV-Alrutz)

In den Zufahrten Am Wasserturm und Wallgartenstraße (östliche Stichstraße) sind bereits Aufpflasterungen in Natursteinpflaster vorhanden. Hier ist im Rahmen der Entwurfsplanung zu prüfen, ob hier eine bauliche Anpassung entsprechend dem in der Südstadt verwendeten Ausbildungsstandard zur Ausführung kommt und ob eine Gehwegüberfahrt mit Durchziehen des Gehwegbelages ausgeführt werden soll.

Am Knoten Heinrichstraße bietet sich für den Fall der nachträglichen Erforderlichkeit von Maßnahmen zur Verhinderung von Schleichverkehr die Schaffung eines modalen Filters an.

## 6.2.2 Blücherstraße

Im Abschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg besteht durchgängig ein baulich von der Fahrbahn abgehobener Parkstreifen. Da zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens eine Fahrgasse von 4,00 m verbleibt, ist hier kein Eingriff in das Parken erforderlich.

An der Zufahrt der Wolliner Straße ist bereits eine gepflasterte Gehwegüberfahrt vorhanden, die jedoch keinen abgesenkten Bord besitzt. Hier ist eine Aufpflasterung entsprechend dem Standard in der Südstadt neu zu schaffen.

Am Knoten Am Nassen Berg besteht die Schnittstelle zweier Fahrradstraßen. In der Erwartung einer höheren Bedeutung der Nord-Süd-Achse soll diese den Vorrang erhalten. Denkbar wäre hier auch die Ausbildung eines Minikreisverkehrs, der auch die Funktion einer Geschwindigkeitsdämpfung übernehmen könnte.

Der Parkblock (3 Parkstände) nördlich Am Nassen Berg soll als Elternparkplatz für den Städtischen Kindergarten eingerichtet werden. Damit kein Queren der Blücherstraße zum Kindergarten erforderlich wird, wird das Parken – wie auch im

weiteren Verlauf der Blücherstraße – auf die Westseite der Straße verlegt. Dargestellt ist die Beschilderung, wie sie von der Landeshauptstadt Hannover für Elternhaltestellen ausgeführt wird (Abb. 6-4). Die Beschilderung für Burgdorf ist noch mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.



Abb. 6-4: Elternhaltestelle für eine Schule in Hannover

Im weiteren Verlauf der Blücherstraße soll eine auch von Lkw benutzte Zufahrt zum Freibad absehbar ausgebaut oder verlegt werden. Die Parkstandsordnung auf der Westseite verbessert hier das Ein- und Ausfahren. Die endgültige Lage der Parkstände ist auf die geplante Lage der Zufahrt abzustellen.

Am Knoten Papenkamp wird die derzeitige abknickende Vorfahrt geändert. Dazu muss die bestehende Aufpflasterung der nördlichen Zufahrt Blücherstraße beseitigt und durch einen bituminösen Belag ersetzt werden. Der Papenkamp erhält eine neue Aufpflasterung. Die Veränderung der Situation zeigt die Fotomontage in Abb. 6-5.



Abb. 6-5: Anpassung der Vorfahrtregelung am Knoten Blücherstraße/Papenkamp (Fotomontage PGV-Alrutz)

In der nördlichen Blücherstraße sollen die vorhandenen Parkbuchten unter Schonung des Baumbestandes um weitere Buchten erweitert werden. Hierdurch können 8

weitere Parkstände geschaffen werden. Diese dienen auch als Ersatz für entfallende Stellplätze im Wasserwerksweg (vgl. Kap. 6.2.3).

Für die Verdeutlichung der abknickenden Vorfahrt am Knoten Wasserwerksweg reicht wegen der geringen verkehrlichen Brisanz neben der Beschilderung eine Markierung.

### 6.2.3 Wasserwerksweg

Als Besonderheit im Wasserwerksweg ist die für voraussichtlich 2026 geplante Verlegung der Schule am Wasserwerk. Bis dahin wird die bereits derzeit bestehende prekäre Parkplatzsituation (neben dem Lehrpersonal ergibt sich Bedarf durch Bringdienste mit dem Pkw und zahlreichen Kleinbussen aus der gesamten Region) weiterhin bestehen. Es wird deshalb ein zweistufiges Konzept vereinbart.

Kurzfristig (d.h. bis zur Inbetriebnahme der RBG in 2024) werden die Fahrradstraße ausgewiesen und die rechtlich notwendigen Maßnahmen zur Anordnung der Parkstände ergriffen. Dies betrifft insbesondere die Umwandlung von Schräg- oder Senkrechtparken in Längsparkstände. Dadurch gegen ca. 10 Parkstände gegenüber heute verloren. Dafür werden in etwa 140 bis 230 m Entfernung in der nördlichen Blücherstraße 8 neue Parkstände geschaffen (vgl. Kap. 6.2.2). Darüber hinaus stehen im Papenkamp in ca. 250 m Entfernung 10 öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Vorgesehen ist, den Trampelpfad zwischen Wasserwerksweg und Im Stillen Winkel auszubauen, sodass der Papenkamp vom Schulbereich besser fußläufig zu erreichen ist<sup>7</sup> (Abb. 6-6 links). Ferner wird seitens der Stadtverwaltung geprüft, ob südlich des Wasserwerkswegs in Höhe der Schule Flächen zur Schaffung von Parkplätzen umgenutzt werden können. Die für Senkrechtparken genutzte Fläche vor dem Polizeigebäude kann bestehen bleiben. Sie liegt auf dem Grundstück der Polizei und ist vom Wasserwerksweg durch einen etwa 2,50 m breiten Gehbereich getrennt (Abb. 6-6 rechts).



<sup>7</sup> Nach Information des Stadtplanungsamtes bedarf es für diesen Wegeausbau keiner Anpassung des bestehenden B-Plans.

Abb. 6-6: Auszubauender Weg zwischen Wasserwerksweg und Im Stillen Winkel (links).  
Zum Parken genutzte Fläche vor dem Polizeigebäude im Wasserwerksweg mit davor liegendem Gehbereich (rechts)

Als längerfristiges Planungsziel nach dem Umzug der Schule ist vorgesehen, auf der Nordseite des Wasserwerkswegs einen durchgehenden Gehweg zu schaffen. Dadurch werden im öffentlichen Straßenraum weitere Stellplätze entfallen. Im Kontext mit der zukünftigen Nachnutzung des Schulbereichs ist dafür Sorge zu tragen, dass seitens der Nachnutzung ein Stellplatznachweis geführt wird, der möglichst keine Flächen im öffentlichen Straßenraum beansprucht.

Eine intensive Abstimmung fand zwischen den Planungen zur Straße Vor dem Celler Tor und der Fahrradstraßenplanung statt. Festgelegt wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung der Belange der anliegenden Feuerwehr eine Vollsignalisierung des Knotenbereichs Vor dem Celler Tor/Wasserwerksweg/Adolf-Michelssen-Straße. Dies ermöglicht den Schülerinnen und Schülern eine sichere Querung der Hauptverkehrsstraße zwischen dem Wasserwerksweg und dem an der Südwest-Ecke des Schulgeländes liegenden Fahrradparkplätzen. Während der Radverkehr die Querung auf der Fahrbahn vollziehen soll, stehen für den Fußverkehr breite Furten mit Mittelinseln zur Verfügung: Der Lageplan für den Knoten ist nachrichtlich in den Lageplan vom Wasserwerksweg eingebildet.

#### **6.2.4 Am Nassen Berg**

Die Fahrradstraße schließt im Westen an den bahnparallelen Weg auf der Ostseite der Bahn und an die Rampe der Bahnbrücke an. Am Parkplatz des Hallen-Freibades wird das derzeitige Senkrechtparken von der Planung nicht berührt, da die Parkstände nicht auf öffentlichem Grund liegen und von der Fahrbahn durch einen Gehbereich getrennt sind. Im Zuge der geplanten Erweiterung des Parkplatzangebotes (s.u.) sollte die Möglichkeit einer anderen Anordnung der Parkstände mit dem Betreiber erörtert werden.

Dagegen werden die Schrägparkstände in Höhe des Umkleidegebäudes bereits in der ersten Umbauphase in Längsparkstände umgebaut. Ein Teil dieser Parkstände soll als Elternparkplätze für den Kindergarten ausgewiesen werden (vgl. auch Kap. 6.2.2). In diesem Bereich plant der Freibadbetreiber die Anlage eines neuen Parkplatzes in Verbindung mit dem Abriss des Umkleidegebäudes. Die neue Parkplatzzufahrt zur Straße Am Nassen Berg wird voraussichtlich im Bereich dieser Längsparkstände liegen. Je nach zeitlicher Entwicklung ist dies bereits im weiteren Planungsprozess zur Fahrradstraße zu berücksichtigen. Beim Umbau der Schrägparkstände wird auch die Fahrbahn etwas verbreitert, sodass auch Parkstände auf der Südseite der Fahrbahn angelegt werden können.

Im östlichen Abschnitt vom Am Nassen Berg werden die Längsparkblöcke jeweils an die untergeordneten Einmündungen herangelegt, wobei Gehwegnasen für ausreichende Sichtbeziehungen sorgen.

Am Knoten Vor dem Celler Tor sollen Radfahrende die Hauptverkehrsstraße besser queren können. Dafür wird entsprechend der Lösung bei der Querung der Gartenstraße eine kameragesteuerte Anforderung in der Zufahrt Am Nassen Berg (vgl. Kap. 6.2.1) geschaffen, durch die die FSA nördlich der Einmündung geschaltet werden kann. Für Radfahrende aus Süden, die nach links in die Straße Am Nassen Berg abbiegen wollen, kann eine solche Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit allerdings nicht vorgesehen werden. Die Maßnahme wurde bereits mit dem Baulastträger der Straße Vor dem Celler Tor, der Region Hannover, einvernehmlich erörtert.

### **6.2.5 Hannoversche Neustadt**

Die hannoversche Neustadt besitzt aufgrund seiner innenstadtnahen Lage und der anliegenden Nutzungen eine andere Charakteristik als die weiteren Fahrradstraßen. Auch in der laufenden Diskussion zum Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt spielt sie eine besondere Rolle. Vorgesehen ist sie als „Klimastraße“ mit einer intensiveren Begrünung umzugestalten und städtebaulich aufzuwerten. Im Rahmen der Fahrradstraßenplanung können diese noch wenig konkretisierten Planungsansätze im Sinne von Gestaltungsanregungen aufgegriffen werden, die im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zu konkretisieren sind.

Der vorliegende Planungsansatz strebt an, die vielfältigen Funktionen der Straße (innenstadtnahe Erschließungsstraße, Einkaufsstraße, Schulwegverbindung zur anliegenden Grundschule, Hauptverbindung im Radverkehrsnetz) zu berücksichtigen und sie als Fahrradstraße in Verbindung mit einer städtebaulichen Aufwertung zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion umzugestalten. Dafür ist ein weitgehender Umbau des Straßenraums erforderlich. Zur Begrenzung des Umbauaufwandes wird gleichwohl angestrebt, zumindest den südlichen Seitenraum der Straße einschließlich der Borde weitgehend erhalten zu können. Einzelne Umbauaspekte sind nachfolgend aufgeführt:

- Im westlichen Abschnitt von der Bahnhofstraße bis zur der Feldstraße können die Borde und die Seitenräume beidseitig bestehen bleiben, da die Fahrbahn hier ausreichend breit ist. Eingriffe in das Parken gibt es nur im Bereich des Kindergartens, wo Parken durch Elemente der Straßenraumausstattung ganz unterbunden werden sollte.
- Am Knoten Feldstraße soll auf ganzer Fahrbahnbreite ein gut befahrbarer Belag eingerichtet werden und die Hannoversche Neustadt als durchgehender Straßenzug betont werden. Entsprechend ist eine deutliche Beschilderung der hier beginnenden Sperrung für den Kfz-Verkehr in Richtung Osten erforderlich. In Verlängerung des Gehweges von der Straße am Wall ist die Einrichtung eines

Fußgängerüberweges zu erwägen. Dieser begründet sich durch die hier häufige Nutzung dieser Verbindung durch Senioren, die zu den nördlich liegenden Senioreneinrichtungen wollen.

- Im weiteren Verlauf wird die Fahrbahn auf 4,75 m (einschließlich Muldenrinne) verbreitert, so dass ein sicheres Begegnen mit Kfz möglich ist. Der unebene Pflasterbelag der Fahrbahn sollte durchgehend durch einen glatten bituminösen Belag ersetzt werden. Aus gestalterischen Gründen wird die Verwendung eines stark aufgehellten Belags empfohlen. Im Seitenraum wird das Parken reduziert und eine größere Aufenthaltsfreundlichkeit geschaffen. Ausstattungselemente wie Bänke, Freisitz der Gastronomie o.ä. sollen in einem Multifunktionsstreifen so eingerichtet werden, dass gebäudeseitig ein ausreichender Gehweg zur Fortbewegung verbleibt. Der bestehende Parkscheinautomat in Höhe Haus-Nr. 41 muss versetzt werden.



Ab. 6-7: Mögliche Umgestaltung der Hannoverschen Neustadt (Fotomontage PGV-Alrutz)

- Zwischen Neue Torstraße und Schulstraße wird auch der südliche Seitentraum unter Erhalt der dort befindlichen Parkstände ausgebaut. In Höhe Neue Torstraße ist eine Einengung der Fahrbahn aufgrund der straßenräumlichen Gegebenheiten nicht zu vermeiden. Bis zur Schulstraße ist auch der öffentliche Gehweg nur schmal, jedoch können, wie auch derzeit, zu Fuß Gehende auch die niveaugleich befestigten Hausvorflächen mitbenutzen.
- Die Ausbildung der Einmündung der Schulstraße ist mit der laufenden Entwurfsplanung für die Schulstraße abzustimmen.
- Im Abschnitt Schulstraße bis Wallgartenstraße soll das Parken weitgehend ganz rausgenommen werden, um dem Problem der „Elterntaxis“ zur Grundschule zu begegnen. Lediglich ein Behindertenparkplatz und ein dem Laden von E-Autos vorbehaltener Parkplatz verbleiben. Durch beidseitig angeordnete Poller und Ausstattungselemente soll hier eine Inanspruchnahme der Seitenräume von Pkw ganz vermieden werden. Aber auch eine Überwachung, insbesondere zum Schulbeginn, ist zu empfehlen.

- Zum Knoten Wallgartenstraße vgl. Kap. 6.2.1.
- Östlich der Wallgartenstraße sollen 10 der dortigen Senkrechtparkplätze als Elternhaltestelle für die Grundschule ausgewiesen werden (vgl. Kap. 6.2.2). die Entfernung zur Schule beträgt von hier nur rund 100 m.
- Dort, wo ein unerlaubtes Parken im Seitenraum zu erwarten ist, sollten Poller dies verhindern. Dabei wird der Einsatz schlanker Stahlpoller empfohlen. Die bestehenden Betonpoller sollten ersetzt werden.
- Bei der Begrünung werden in der vorliegenden Planung nur wenige neue Bäume vorgesehen. Ob im Rahmen des Konzeptes der Klimastraße eine weitere Begrünung möglich ist, ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen.

### 6.2.6 Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist nicht als Fahrradstraße vorgesehen. Sie dient jedoch als wichtige Anbindung für die Hannoversche Neustadt sowohl vom Bahnhofsbereich (insbesondere Bahnhofstunnel) als auch von Süden (Kreisverkehr Marktstraße und Rolandstraße/Finanzamtstunnel). Der Abschnitt Rolandstraße bis Bahnhofstunnel wurde deshalb mit in die Planung einbezogen.

Nördlich der Hannoverschen Neustadt bietet der Straßenraum der Bahnhofstraße keine Flächenreserven für eine eigenständige Radverkehrsanlage. Hier sollen Piktogramme auf der Fahrbahn auf den Radverkehr aufmerksam machen und ergänzend zur Tempo 30-Regelung zur Sicherung des Radverkehrs beitragen.

Am Knotenpunkt mit der hannoverschen Neustadt soll den Radfahrenden - besonders zu Zeiten erhöhten Verkehrsaufkommens - die Möglichkeit zu einem sicheren Queren geboten werden. Dazu wird eine nur bei Bedarf durch Druckknopf zu aktivierende sogenannte „Dunkelanlage“ empfohlen. Radfahrende, die von Norden kommend nach links in die Hannoversche Neustadt abbiegen und Radfahrende, die aus der Hannoverschen Neustadt nach links in die Bahnhofstraße einbiegen, haben die Möglichkeit, sich hierfür Grün anzufordern und den Verkehr im Zuge der Bahnhofstraße für den Querungsvorgang aufzuhalten. Radfahrende, die sich dies zutrauen, haben aber weiterhin die Möglichkeit, diese Fahrvorgänge auch ohne Aktivierung der LSA durchzuführen.

Zwischen Hannoversche Neustadt und Rolandstraße sollen die Radfahrenden eine sichere Radverkehrsführung erhalten. Die aus Radverkehrssicherheit beste Lösung ist die Anlage beidseitiger Radfahrstreifen zulasten der Parkstände. Diese Lösung ist auch dem Lageplan zugrunde gelegt. Soll einseitig ein Parkstreifen erhalten bleiben, kommt auch die Anlage von Schutzstreifen in Betracht. Dies erfordert aber auch eine stärkere Umprofilierung der Fahrbahn einschließlich des zur Fahrbahn umgenutzten Parkstreifens und damit höhere Umbaukosten. Neben der in Abb. 6-8 gezeigten

Lösung kommen noch Ausbildung mit einem jeweils einseitigen Radfahrstreifen und einem Schutzstreifen in Betracht.

Die Querung von der Rolandstraße in die Bahnhofstraße kann im „Schatten“ der bestehenden Mittelinsel erfolgen.

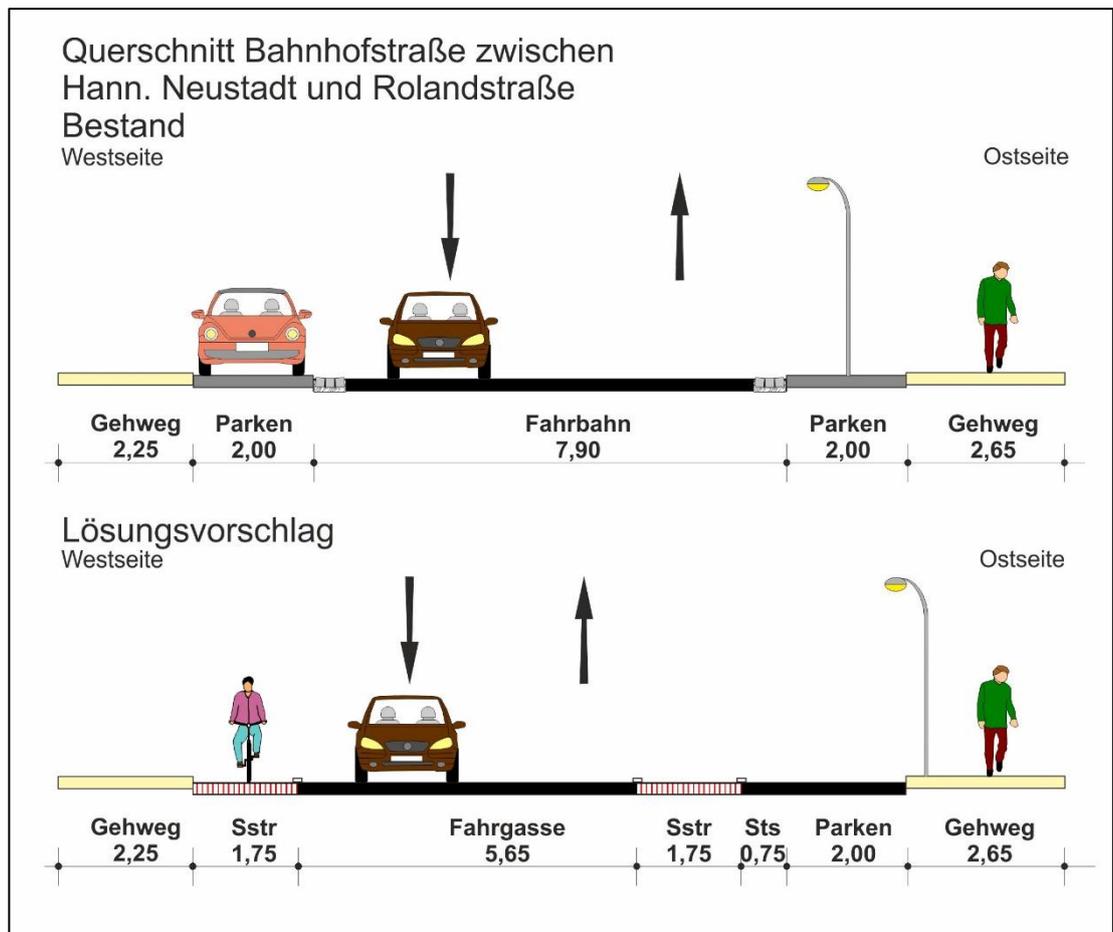


Abb. 6-8: Bahnhofstraße zwischen Hannoversche Neustadt und Rolandstraße mit Schutzstreifen

### 6.2.7 Läuferweg

Der Läuferweg ist ein wichtiger Verbindungsweg zwischen den westlich der Bahn und den nördlich der Innenstadt liegenden Stadtvierteln und Zielen und dient zukünftig auch der Anbindung der westlichen Ortslagen an die RBG. Der derzeitige Ausbaustand genügt dieser Anforderung nicht. Zukünftig sollen hier für den Rad- und Fußverkehr getrennte Wege mit jeweils ausreichender Breite zur Verfügung stehen. Auch die bahnparallele Straße am Güterbahnhof soll besser an den Läuferweg angebunden werden.

Ein Problem ist und bleibt vorläufig das Nadelöhr der Bahnbrücke mit einem mit der Enge der Brücke begründeten Verbot des Radfahrens. Die Notwendigkeit eines Ausbaus bzw. eines Neubaus einer Brücke wird von allen Seiten gesehen und von den radfahrenden Bürgerinnen und Verbänden vehement gefordert. Gleichwohl ist

ein derartig großes Ingenieurbauwerk nur längerfristig realisierbar. Die Stadt Burgdorf sollte jedoch bereits jetzt mit den ersten Planungsschritten und Überlegungen zur technischen Machbarkeit sowie zur Finanzierung und Förderfähigkeit beginnen und die Abstimmung mit der DB AG suchen.

### **6.3 Kostenschätzung**

Entsprechend dem Konkretisierungsgrad der Planung wurde eine grobe Kostenschätzung für die zu erwartenden Baukosten in Orientierung an die Empfehlungen zur Kostenschätzung in den AKVS<sup>8</sup> vorgenommen. Dabei wurden insbesondere für die Oberbaukosten und für die Kosten der technischen Ausstattung (z.B. Maßnahmen an LSA) auf Erfahrungswerten beruhende, pauschalisierte Einheitspreise verwendet. Für Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung in der Bauphase, Markierung und Beschilderung sowie Grünplanung wurden bei der Kostenschätzung entsprechend AKVS pauschale Ansätze zugrunde gelegt.

Die pauschalen Kostenansätze basieren auf einem Kostenstand von 2021. Wegen der derzeitigen erheblichen Kostensteigerungen im Bausektor wurde dazu ein pauschaler Aufschlag von 10 % angesetzt. Aufgrund der Untersuchungstiefe und der Planung auf Luftbildbasis ohne die Grundlage einer Vermessung können sich im Rahmen der nächsten Entwurfsphasen im Einzelnen noch deutliche Abweichungen ergeben.

Die Kosten wurden getrennt für einzelne Streckenabschnitte und Straßenzüge ermittelt und sind in Tabelle 6-2 zusammengestellt.

---

<sup>8</sup> BMDV (Hrsg.): Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014, Ausgabe 11/2020)

Nummer	Straße	von	bis	Länge (m)	Kosten (€)
1	Wallgartenstraße	Am Wall	Gartenstraße	165	120.000
2	Wallgartenstraße	Gartenstraße	Heinrichstraße	290	131.000
3	Blücherstraße	Heinrichstraße	Am Nassen Berg	330	195.000
4	Blücherstraße	Am Nassen Berg	Papenkamp	185	56.000
5	Blücherstraße	Papenkamp	Wasserwerksweg	175	68.000
6	Wasserwerksweg	Vor dem Celler Tor	Blücherstraße	240	24.000
7	Am Nassen Berg	Bahnbrücke	Blücherstraße	150	140.000
8	Am Nassen Berg	Blücherstraße	Vor dem Celler Tor	235	154.000
9	Hann. Neustadt	Bahnhofstraße	Feldstraße	110	10.000
10	Hann. Neustadt	Feldstraße	Schulstraße	180	400.000
11	Hann. Neustadt	Schulstraße	Wallgartenstraße	150	278.000
12	Bahnhofstraße	Hann. Neustadt	Bahnhofstunnel	70	192.000
13	Läuferweg	Marris-Mühlen-Weg	Am Güterbahnhof	360	271.000
	<b>gesamt</b>			<b>2.640 m</b>	<b>2.039.000 €</b>

Straße	Länge (m)	von	bis	Kosten €	Anmerkung
Wallgartenstraße	455	Am Wall	Heinrichstraße	251.000	incl. Knoten Hann. Neustadt und Heinrichstr.
Blücherstraße	690	Heinrichstraße	Wasserwerksweg	319.000	incl. Knoten Am Nassen Berg
Wasserwerksweg	240	Vor dem Celler Tor	Blücherstraße	24.000	Kosten für den Übergangszeitraum; ohne Knoten Vor dem Celler Tor
Am Nassen Berg	385	Bahnbrücke	Vor dem Celler Tor	294.000	incl. Knoten Vor dem Celler Tor; ohne Knoten Blücherstraße
Hann. Neustadt	440	Bahnhofstraße	Wallgartenstraße	688.000	ohne Knoten Bahnhofstraße und ohne Wallgartenstraße
Bahnhofstraße	70	Hann. Neustadt	Bahnhofstunnel	192.000	incl. Knoten Hann. Neustadt
Läuferweg	360	Marris-Mühlen-Weg	Am Güterbahnhof	271.000	
<b>gesamt</b>	<b>2.640 m</b>			<b>2.039.000 €</b>	

Tab. 6-2: Ergebnisse der Kostenschätzung nach Streckenabschnitten (incl. Mwst.)

Insgesamt ist demnach mit **Baukosten von rund 2,1 Mio. € zu rechnen.**

Der größte Aufwand entsteht für den Umbau der Hannoverschen Neustadt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Kosten über den Aufwand, der für die Einrichtung einer Fahrradstraße erforderlich wäre, hinausgehen. Hinsichtlich der Übernahme der Kosten für den Knoten Am Nassen Berg/Vor dem Celler Tor sind Gespräche mit der Region Hannover zu führen.

## 7 Fazit und weiteres Vorgehen

Die vorliegende Planung ist mit dem Runden Tisch Radverkehr abgestimmt und wurde mit den Anliegern und interessierten Bürgerinnen und Bürgern erörtert. Die Maßnahmenempfehlungen wurden mit den zeitlich parallellaufenden Planungen wie dem Mobilitätskonzept, dem Schulwegkonzept und der Rahmenplanung für die Innenstadt inhaltlich abgeglichen und sind mit den Empfehlungen dieser Konzepte kompatibel. Mit Umsetzung des Konzeptes kann die Stadt Burgdorf für rund 2 Mio. € ein großes Stadtviertel fahrradfreundlich gestalten und dabei die neuen Raffahrbeziehungen, die sich durch den Bau eines neuen Schulstandortes am nördlichen Rand der Stadt ergeben, attraktiv ausgestalten.

Nach der anstehenden politischen Beschlussfassung ist die Planung baureif weiterzuentwickeln und die Finanzierung durch Beantragung von Fördermitteln im Rahmen der Kommunalen Klimaschutzrichtlinie zu sichern. Damit die wichtigsten Maßnahmen bis zum Beginn des Schuljahrs 2024/25 abgeschlossen sind, sollte die konkrete Bauphase spätestens im Frühjahr 2024 eingeleitet werden.

Im Sinne einer **gestuften Umsetzungsdringlichkeit** kommt der Nord-Süd-Achse Wallgartenstraße-Blücherstraße-Wasserwerksweg die höchste Bedeutung zu. Diese Maßnahmen stehen auch nicht in Abhängigkeit von anderen Maßnahmen und sind vergleichsweise einfach zu realisieren. Im gleichen Arbeitsschritt sollte die Ost-West-Achse Am Nassen Berg und Läuferweg umgesetzt werden. Hier ist zu prüfen, ob der Umbau der Schrägparkstände am Freibad bereits mit der Neuanlage des Parkplatzes auf dem Gelände des Bades harmonisiert werden kann. Den noch größten Planungsvorlauf hat vermutlich der Umbau der Hannoverschen Neustadt. Hier sind ggf. noch weitergehende Abstimmungen hinsichtlich des Ziels der Realisierung einer „Klimastraße“ erforderlich. Aufgrund des umfassenden Umbaus sind auch weitergehende Aspekte, wie z.B. Kanalisation und Leitungsbau, in diesem Kontext zu prüfen. Im Zusammenhang mit dem Umbau der Hannoverschen Neustadt stehen auch die Maßnahmen in der Bahnhofstraße zur Anbindung an das Fahrradstraßensystem. Unabhängig von der Umsetzung dieser Maßnahmen sollte die Planung des Neubaus einer Bahnbrücke in Verlängerung des Läuferwegs angegangen werden.

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Anbindung der RBG von Westen und Süden. Im Beteiligungsprozess wurde bereits mehrfach gefordert, dass in entsprechender Weise auch die **Verbesserung der Anbindung der RBG von Osten**

erforderlich ist. Die Stadt Burgdorf beabsichtigt, auch hierfür eine Planung durchzuführen.

Mit der Maßnahme werden neue Radverkehrsverbindungen geschaffen und in das bestehende Verkehrssystem eingegriffen. Um die Wirkung dieser Maßnahmen zu prüfen und ggf. durch entsprechende Anpassungen gezielt nachsteuern zu können, wird die Durchführung einer **Evaluation** empfohlen. Diese sollte folgende Aspekte einbeziehen:

- Akzeptanz der Verbindungen durch den Radverkehr (Zählungen in den Fahrradstraßen und möglichen Alternativverbindungen)
- Entwicklung des Kfz-Verkehrs in den Fahrradstraßen
- Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und Konflikte zwischen Radverkehr und MIV (an bevorrechtigten Knotenpunkten und im Begegnungsverkehr)
- Akzeptanz der Parkregelungen.

Weitergehend könnten auch Befragungen des Radverkehrs über die genutzten Verbindungen und mögliche Konfliktpunkte durchgeführt werden (z.B. an den Bahnquerungen und an den Abstellplätzen an der Schule).

## Regelwerke und Literatur

StVO, Straßenverkehrs-Ordnung, in der Fassung vom 12. Juni 2021,  
[https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/StVO.pdf](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/StVO.pdf)

VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung, in der Fassung vom 8. November 2021  
[https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_26012001\\_S3236420014.htm](https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm)

RASt, Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen 2006, FGSV Nr. 200

ERA 2010, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010, FGSV Nr. 284

H RSV 21, Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten 2021, FGSV Nr. 284/1

ALRUTZ, D./BUSEK, S./GÜNDEL, D. 2016: Evaluierung Fahrradstraßen. Im Auftrag der Landeshauptstadt München. Hannover.  
[https://radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Pressemitteilungen/Evaluierung\\_Fahrradstrassen\\_Schlussbericht\\_final.pdf](https://radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Pressemitteilungen/Evaluierung_Fahrradstrassen_Schlussbericht_final.pdf)

GERLACH, J. et al 2021:Fahrradstraßen. Leitfaden für die Praxis. Berlin/Wuppertal,  
<https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/582184>

LANGE, P./MALIK, J. 2019: Radschnellverbindungen – Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse. 2. Auflage, Bergisch-Gladbach  
<https://www.bast.de/schnellverbindung>

MVI, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017: Musterlösungen. Stuttgart,  
[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen\\_RadNETZ.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf)

MWEVW, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 2020: Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen. 2. Auflage. Wiesbaden,  
<https://hessendrive.hessen.de/#/public/shares-downloads/LuFAQJZz8bo5ySqtg09sOB7TEEHgarts>

SCHLÄGER et al. 2016: Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. Unfallforschung der Versicherer, UDV Forschungsbericht Nr. 41. Berlin  
<https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/232619/1/DS1589.pdf>

## **Anhang 1-5**

Anhang 1: Prüfung Fahrradzonen – Steckbriefe der untersuchten Quartiere

Anhang 2: Fahrradstraßen – Steckbriefe der untersuchten Straßen

Anhang 3: Querschnitte Fahrradstraßen

Anhang 4: Lagepläne Fahrradstraßen

Anhang 5: Kostenschätzungen