

BURGDORF

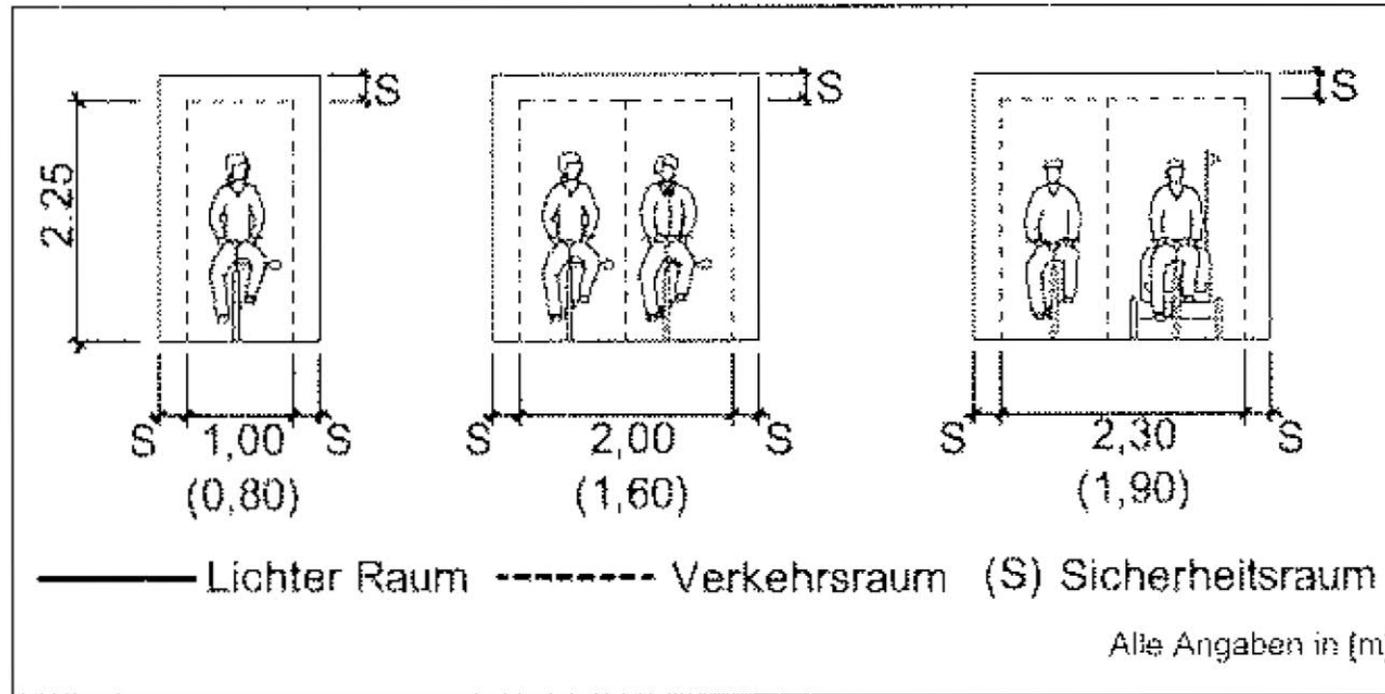
1. Bauabschnitt Fahrradstraße

Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr

Überblick Literatur

• Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

- enthält noch keine Empfehlungen für die erforderliche Breite von Fahrradstraßen
- Enthält jedoch Angaben zu den erforderlichen Verkehrsräumen verschiedener Verkehrsteilnehmer, z.B. Radfahrender:



(RASt 06, S. 28, Bild 19)

• Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

- Ausgabe 2010 enthält noch keine Empfehlungen für die erforderliche Breite von Fahrradstraßen
- Als erforderlicher Verkehrsraum für Radfahrende wird jedoch wie in der RAST eine Breite von jeweils 1,00 m angegeben (ERA 2010, S. 16, Bild 3)
- In Fahrradstraßen soll das Nebeneinanderfahren zweier Radfahrender möglich sein, der maßgebende Begegnungsfall ist somit die Begegnung von zwei Radfahrenden mit zwei weiteren Radfahrenden
 - ➔ Die zu empfehlende Mindestbreite von Fahrradstraßen beträgt somit 4,00 m
- Die ERA befindet sich derzeit in Überarbeitung
- Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsanlagen und Längsparkständen von 50 cm (bisher teilweise zulässig) werden künftig grundsätzlich nicht mehr zulässig sein.
 - ➔ Die zu empfehlende Mindestbreite von Sicherheitstrennstreifen beträgt 75 cm

• Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023)

- Wurde 2023 in überarbeiteter Form veröffentlicht
- „Bei der Neu- und Umgestaltung von Straßenräumen sind vor der etwaigen Anlage von Parkflächen die Grundsätze der städtebaulichen Bemessung gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) (FGSV 200) sowie die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs zu Berücksichtigen“
- „Vor der Anlage von Parkflächen im Straßenraum ist insofern zu prüfen, ob diese vermieden und auf fußläufig erreichbare zusammenhängende Parkflächen oder Parkbauten verlagert werden kann.“
- „Dabei müssen Sicherheitstrennstreifen zu allen Arten der Radverkehrsführung vorgesehen werden. Auch im Mischverkehr sollte insbesondere bei schmalen Fahrbahnen ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden.“

(EAR 23, S. 41)

Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima 2022)

„- Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)“

(Handlungsfelder Entwurf/Betrieb, S. 21)

„- Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“

(Anhang A, S. 21, Steckbrief RAST)

„- Um objektive und subjektive Sicherheit und damit eine gesteigerte Nutzung von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, sind ausreichend breite Anlagen zur Verfügung zu stellen. Die in den RAST 06 und ERA, Ausgabe 2010 angegebenen Regemaße für Radverkehrsführungen sind als Mindestwerte anzusehen und diese Anlagen sind möglichst breiter zu wählen. Die in den RAST 06 und ERA angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden.“

(Anhang A, S. 37, Steckbrief ERA)

Beispiel Leitfaden Berlin

- Zahlreiche Städte und Länder haben inzwischen eigene Leitfäden für die Umsetzung von Fahrradstraßen entwickelt, z.B. Berlin:
 - Auch dieser empfiehlt eine Mindestbreite für Fahrradstraßen von 4,00 m
 - Diese ergibt sich aus dem Begegnungsfall von zwei Radfahrenden mit zwei weiteren Radfahrenden
 - Ausnahmen sind nur bei erschwertem Randbedingungen und geringer Verkehrsbelastung sowie in bereits bestehenden Fahrradstraßen zulässig
 - Zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung ist zudem ein Sicherheitsabstand von 75 cm vorzusehen

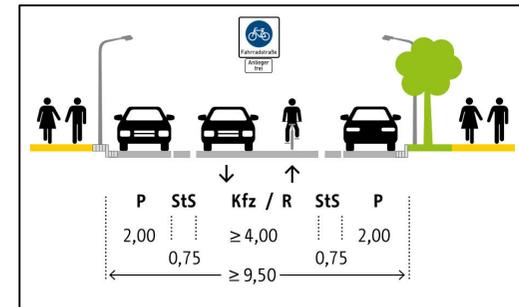
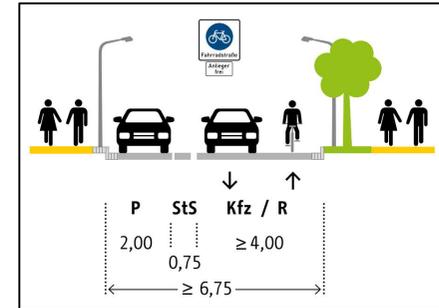
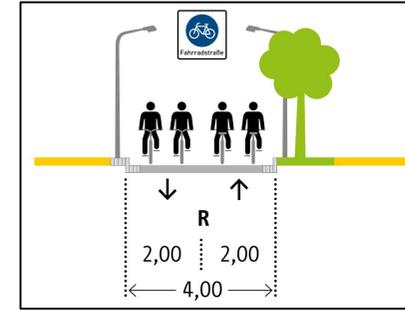


Beispiel Leitfaden Berlin

Die Empfehlungen für die Fahrbahn- und Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen werden demnach wie folgt definiert:

1. Fahrgassenbreite Fahrradstraße $\geq 4,00$ Meter
2. Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen $\geq 4,50$ Meter
3. Neben vorhandenen Seitenstreifen (dazu gehören auch Park- oder Ladestreifen/-buchten), Parkflächenmarkierungen oder vorhandenem ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand sind grundsätzlich $0,75$ Meter breite Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn anzuordnen.
4. Geringere Fahrgassenbreiten sind nur in folgenden **Ausnahmefällen** möglich:
 - a. Wenn sich auch nach
 - Verzicht auf Parkstreifen für den ruhenden Kfz-Verkehr,
 - Nutzung zusätzlicher Flächen zum Beispiel durch Umwidmung benachbarter, sich im Eigentum des Landes Berlin befindlicher Flächen und
 - durch innerhalb des für die Umsetzung der Fahrradstraße vorgesehenen Zeitraums realisierbaren Grunderwerbs
 keine $4,00$ Meter breite Fahrgasse herstellen lässt und
 - b. In der jeweiligen Fahrradstraße sind geringe Kfz-Verkehrsstärken (unter 400 Kfz/h im Querschnitt) gegeben. Hier tritt der Begegnungsfall Kfz/Rad seltener auf.
 - c. Für bereits eingerichtete Fahrradstraßen besteht ein Bestandsschutz. Im Fall der Erneuerung/Sanierung soll dann eine Anpassung der Fahrgassenbreite erfolgen.

(Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin, S. 15)



Beispiel aus der Rechtsprechung: Kleefelder Straße in Hannover

- 2013 richtete die Stadt Hannover in der Kleefelder Straße im Zooviertel eine Fahrradstraße ein
- Das Parken auf der etwa 5,50 m breiten Fahrbahn wurde einseitig zugelassen, sodass neben parkenden Fahrzeugen eine Restbreite von etwa 3,50 m verblieb
- Diese Anordnung ist nach Urteilen vom Verwaltungsgericht Hannover (Aktenzeichen 7A 7457/17 vom 17.07.2019 und AZ 7 A 5667/19 vom 13.08.2021) rechtswidrig
- Eine Fahrradstraße muss nach Ansicht des Gerichts tatsächliche Vorteile für den Radverkehr bieten
- Insbesondere das Nebeneinanderfahren müsse möglich sein
- Für eine rechtssichere Anordnung einer Fahrradstraße ist demnach eine nutzbare Fahrbahnbreite von 4,00 m sowie ein Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen von 75 cm erforderlich

Mobilität

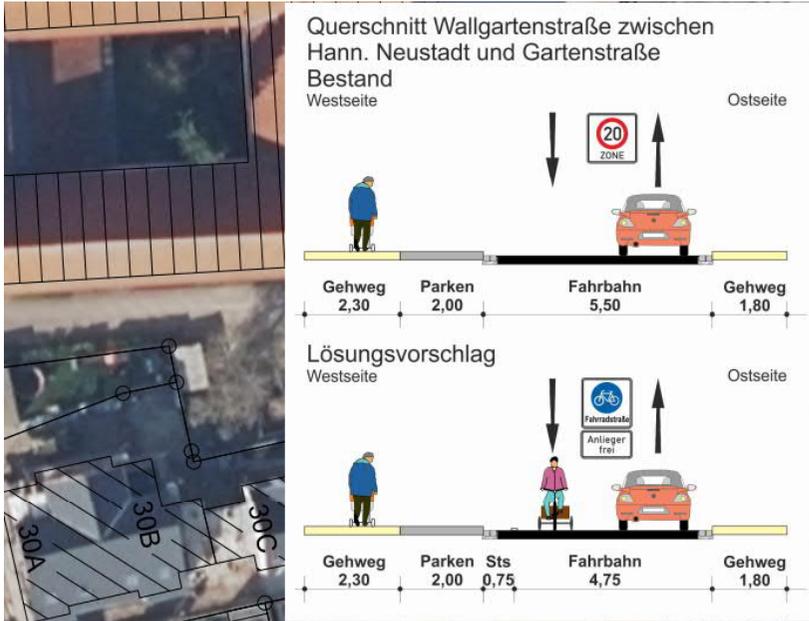
+ Stadt akzeptiert Urteil zu Fahrradstraßen – jetzt fallen erste Parkplätze weg

Fahrradstraßen müssen Vorteile bringen

Im Kern hat das Gericht geurteilt, dass eine Fahrradstraße nur ausgeschildert werden darf, wenn es dort wirklich Vorteile für Radfahrende gebe. Da die Stadt aber auf der 5,50 Meter breiten Kleefelder Straße parkende Autos zulässt, müssten Radfahrer bei entgegenkommenden Autos ausweichen. Nebeneinanderfahren ist überhaupt nicht möglich. Das aber fordert der Gesetzgeber ausdrücklich für Straßen, die als Fahrradstraßen gekennzeichnet sind – schließlich können sich in Autos auch zwei nebeneinandersitzende Personen unterhalten.

(Haz vom 19.01.2022, <https://www.haz.de/lokales/hannover/nach-gerichtsurteil-stadt-hannover-ueberprueft-alle-fahrradstrassen-R4I4AR7KKKV6X2COO72SUVEQOI.html>)

Abschnitt Wallgartenstraße südl. Gartenstraße



Oben: Bestandssituation
Links: Vorplanung PGV

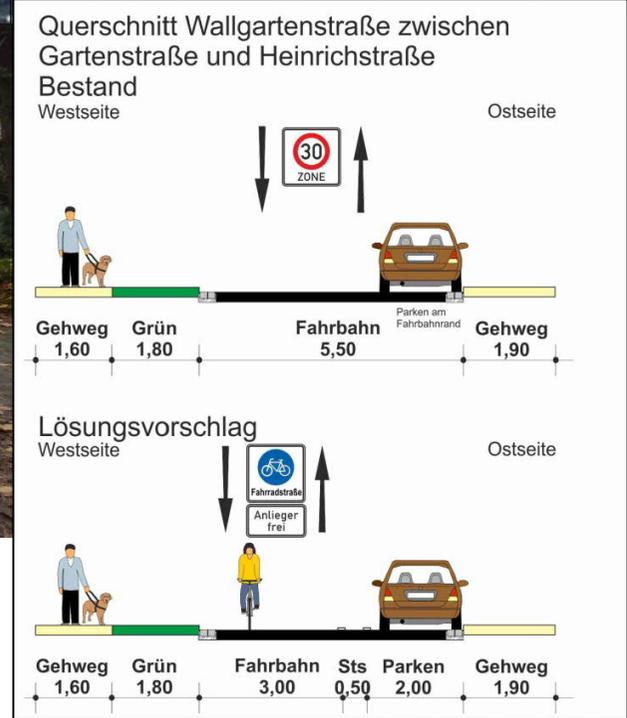
Abschnitt Wallgartenstraße südl. Gartenstraße

- erlaubt gefahrlose Begegnung 2 Fahrräder / 2 Fahrräder, Fahrrad / Pkw sowie Pkw / Pkw
- Erforderliche Breiten werden eingehalten
- im Begegnungsfall mit Pkw können Radfahrende ggf. nicht nebeneinanderfahren
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit wird gegenüber der Bestandssituation von 20 auf 30 km/h angehoben

➡ Empfehlung SHP: So umsetzen!

Abschnitt Wallgartenstraße nördl. Gartenstraße

Quelle: PGV-Airutz GbR



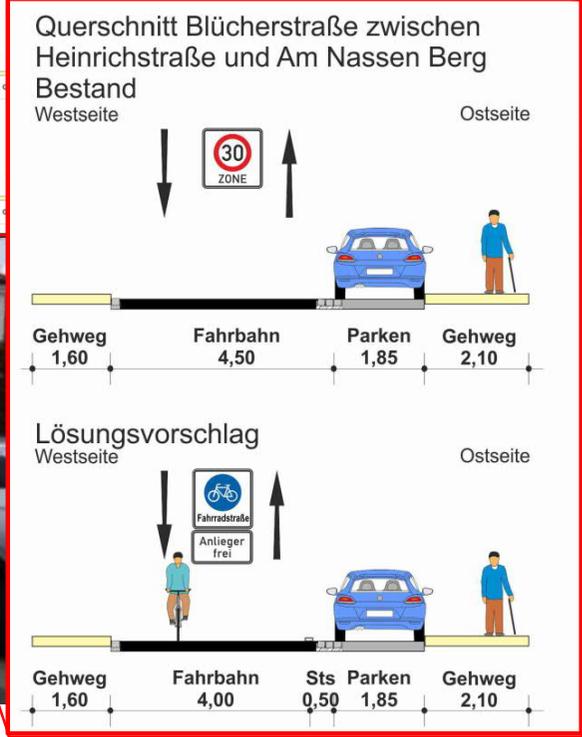
Oben/Unten Rechts: Vorplanung PGV
 Unten Links: Bestandsituation

Abschnitt Wallgartenstraße nördl. Gartenstraße

- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m wird in Bereichen mit Längsstellplätzen nicht eingehalten
 - Der vorgesehene Sicherheitstrennstreifen ist mit einer Breite von 50 cm zu schmal
- ➔ Empfehlung SHP: Auf Stellplätze verzichten!
Alternativ: Eingriff in Grünfläche mit Baumbestand erforderlich

Abschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg

Quelle: PGV-Alrutz GbR



Oben/Unten Rechts:
Vorplanung PGV
Unten Links:
Bestandsituation

Abschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg

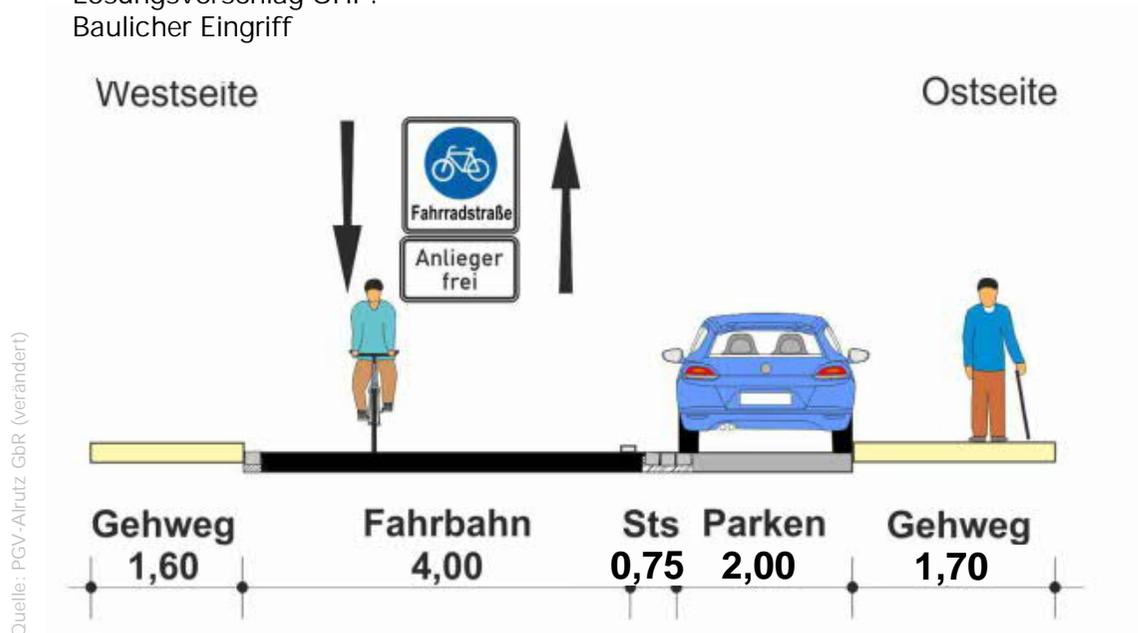
- Längsparkstände benötigen eine Breite von mindestens 2,00 m (derzeit baulich nicht gegeben)
- Der Sicherheitstrennstreifen sollte mit einer Mindestbreite von 75 cm neben der Parkstandbreite (von 2,00 m) markiert werden
- Die neben dem Sicherheitstrennstreifen resultierende Fahrbahnbreite beträgt dann nur 3,60 m
- Die zu empfehlende Mindestbreite einer Fahrradstraße von 4,00m wird unterschritten
- Der Begegnungsfall 2 Fahrräder / 2 Fahrräder ist nicht möglich
- Der Begegnungsfall Pkw / Pkw ist demnach eigentlich auch nicht möglich – dieser erfolgt im Bestand verkehrsunsicher (z.B. über den Gehweg)
- Der Begegnungsfall Pkw / Fahrrad ist demnach derzeit eigentlich auch nicht möglich und mit Einschränkungen verbunden

Lösungsmöglichkeiten:

- Baulicher Eingriff: 4,00 m Fahrbahn, 75 cm Sicherheitstrennstreifen, 2,00 m Parkstände, östlichen Gehweg auf 1,70 m Breite verringern
- Alternative: Parkstände aufgeben und anders nutzen (z.B. Grünfläche), sodass ein Sicherheitstrennstreifen entfallen kann

Abschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg

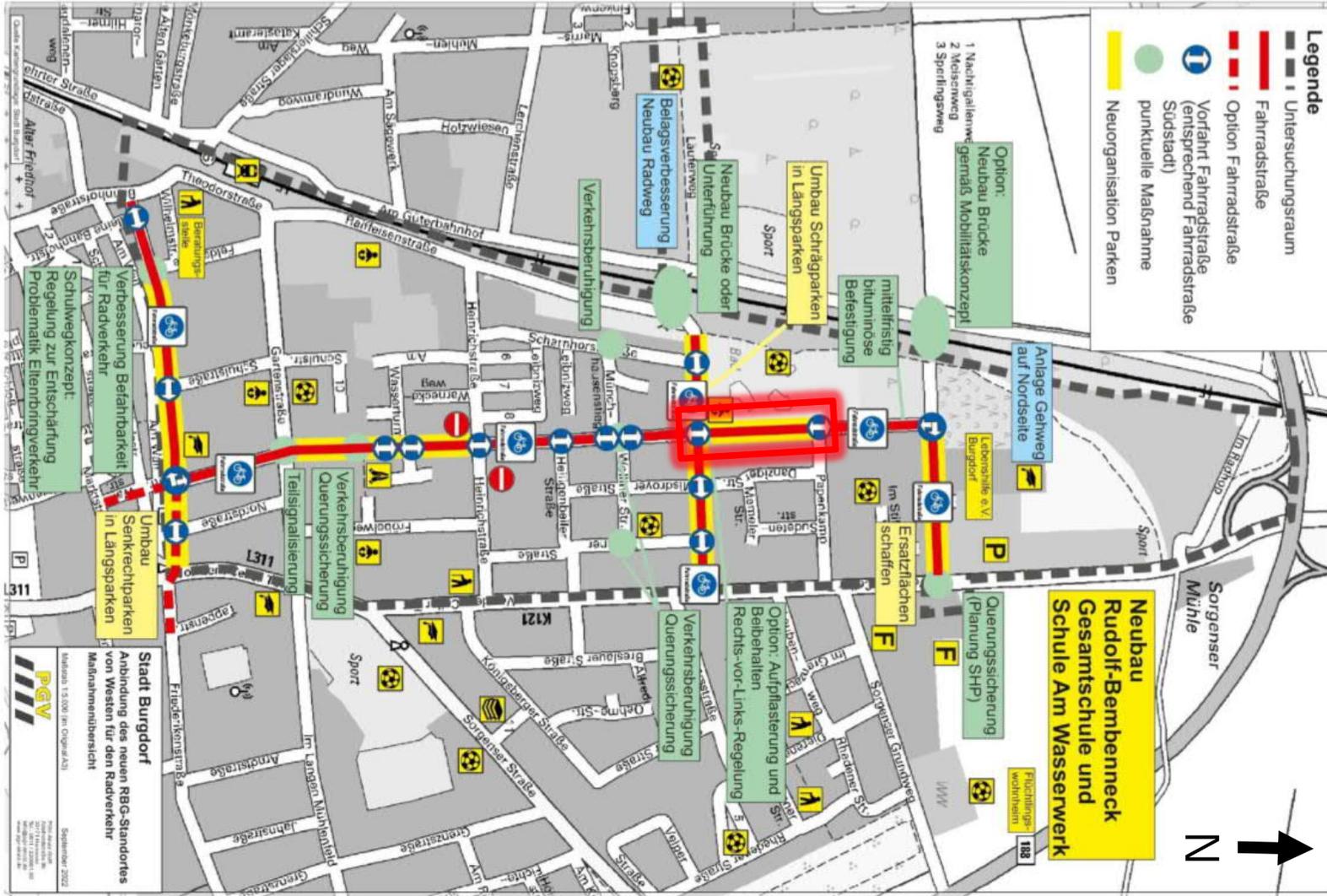
Lösungsvorschlag SHP:
Baulicher Eingriff



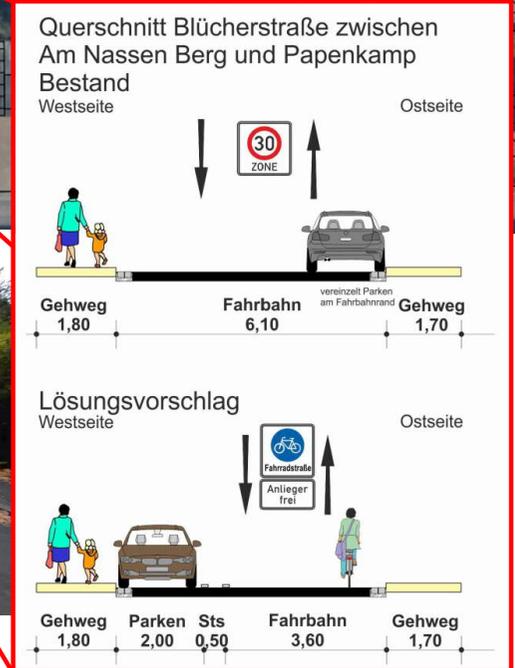
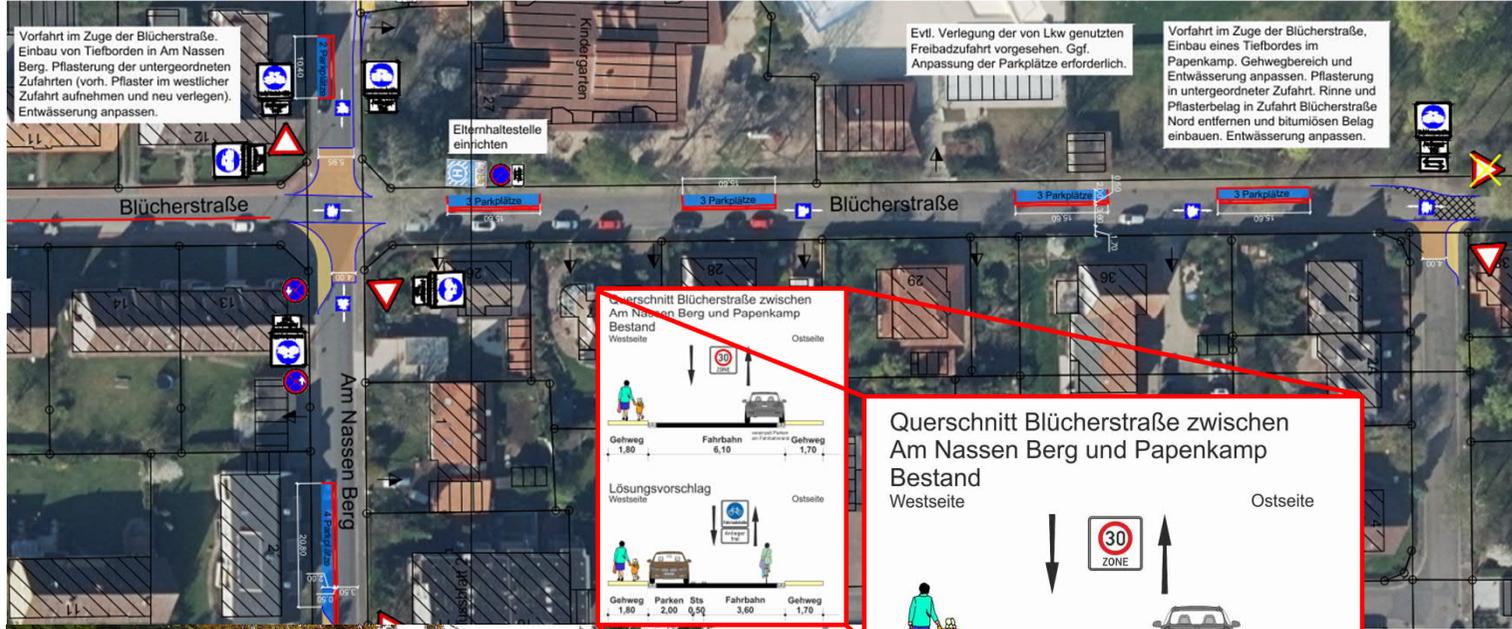
Lösungsmöglichkeiten:

- Baulicher Eingriff: 4,00 m Fahrbahn, 75 cm Sicherheitstrennstreifen, 2,00 m Parkstände, östlichen Gehweg auf 1,70 m Breite verringern
- Alternative: Parkstände aufgeben und anders nutzen (z.B. Grünfläche), sodass ein Sicherheitstrennstreifen entfallen kann

Abschnitt Blücherstraße zwischen Am Nassen Berg und Papenkamp



Abschnitt Blücherstraße zwischen Am Nassen Berg und Papenkamp



Oben/Unten Rechts:
Vorplanung PGV
Unten Links:
Bestandssituation

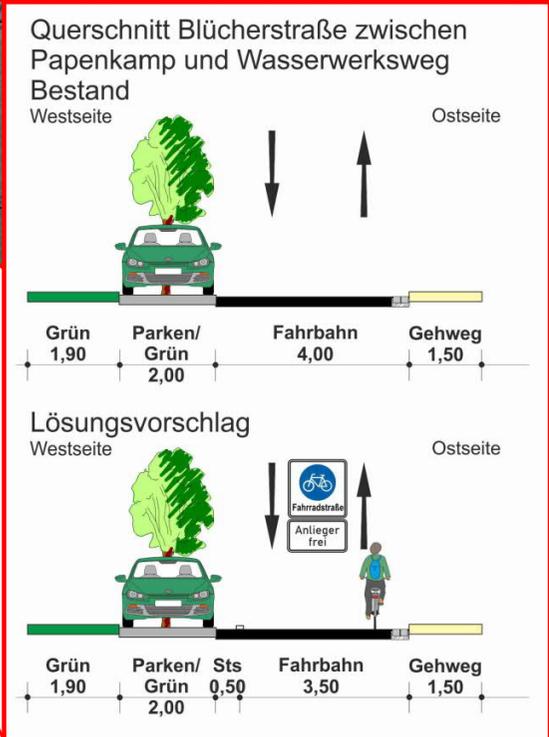
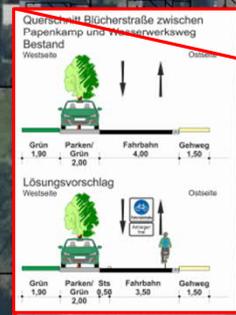
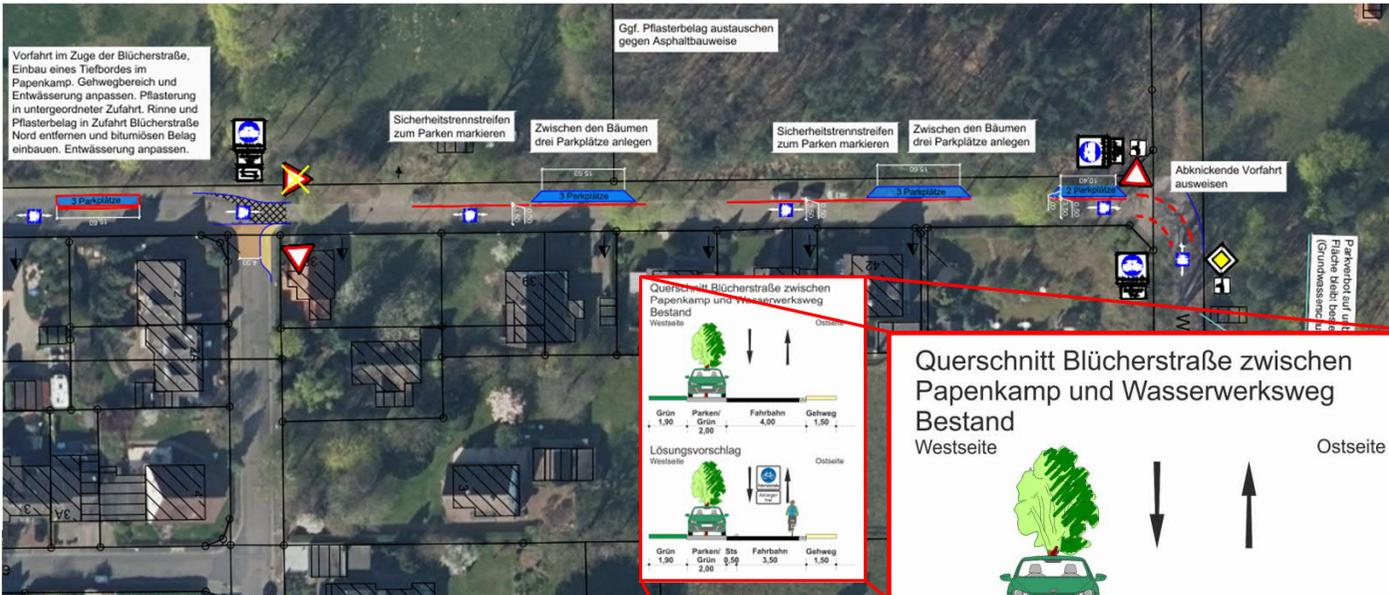
Quelle: PGV-Alnutz GbR

Abschnitt Blücherstraße zwischen Am Nassen Berg und Papenkamp

- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m wird in Bereichen mit Längsstellplätzen nicht eingehalten
- Der vorgesehene Sicherheitstrennstreifen ist mit einer Breite von 50 cm zu schmal

➡ Empfehlung SHP: Auf Stellplätze verzichten!

Abschnitt Blücherstraße zwischen Papenkamp und Wasserwerksweg



Oben/Unten Rechts:
Vorplanung PGV
Unten Links:
Bestandssituation

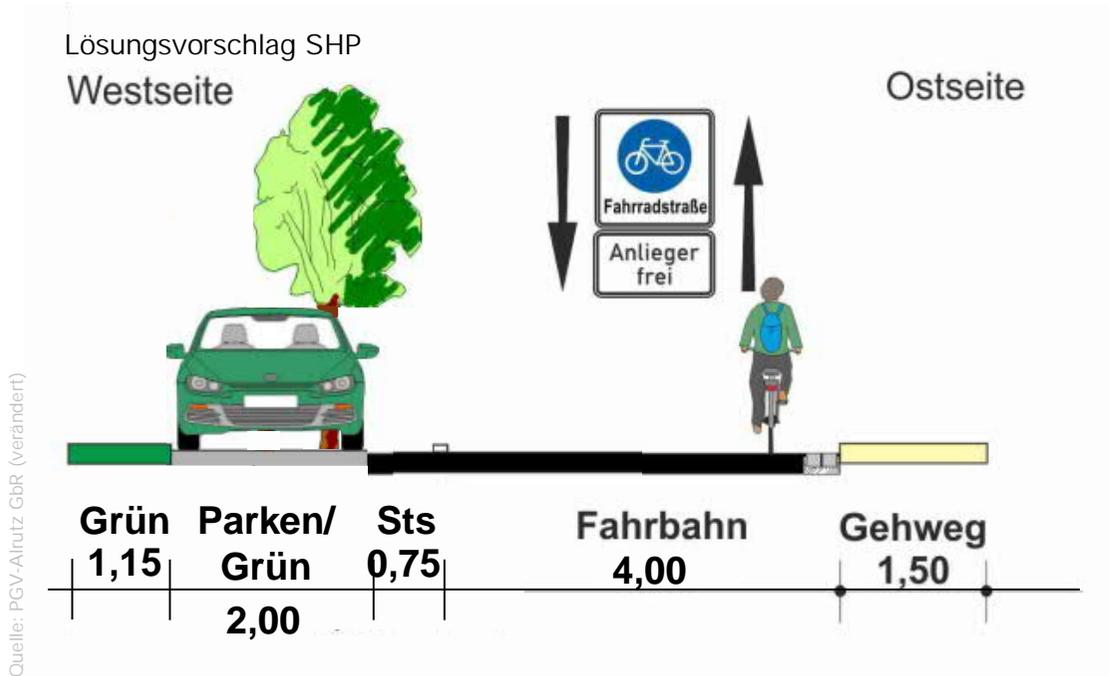


Abschnitt Blücherstraße zwischen Papenkamp und Wasserwerksweg

- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m wird in Bereichen mit Längsstellplätzen nicht eingehalten
- Der vorgesehene Sicherheitstrennstreifen ist mit einer Breite von 50 cm zu schmal
- Der Begegnungsfall 2 Fahrräder / 2 Fahrräder ist nicht möglich
- Der Begegnungsfall Pkw / Pkw ist nicht möglich – dieser erfolgt im Bestand verkehrsunsicher
- Der Begegnungsfall Pkw / Fahrrad ist mit Einschränkungen verbunden

➔ Empfehlung SHP: Parkstände 75 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zur Verfügung steht!

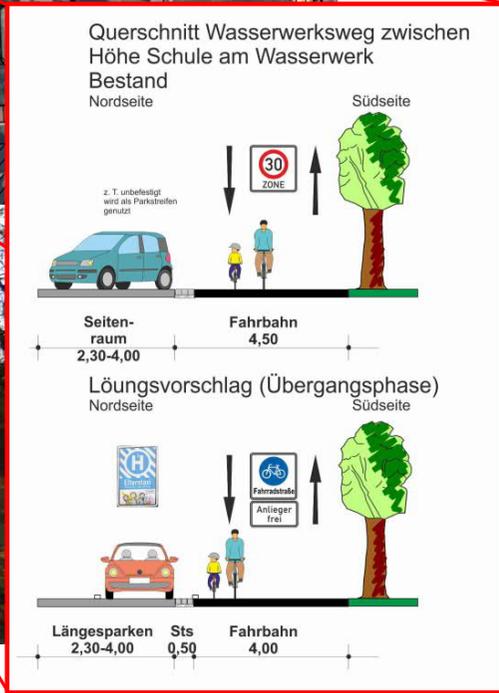
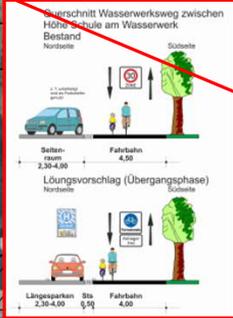
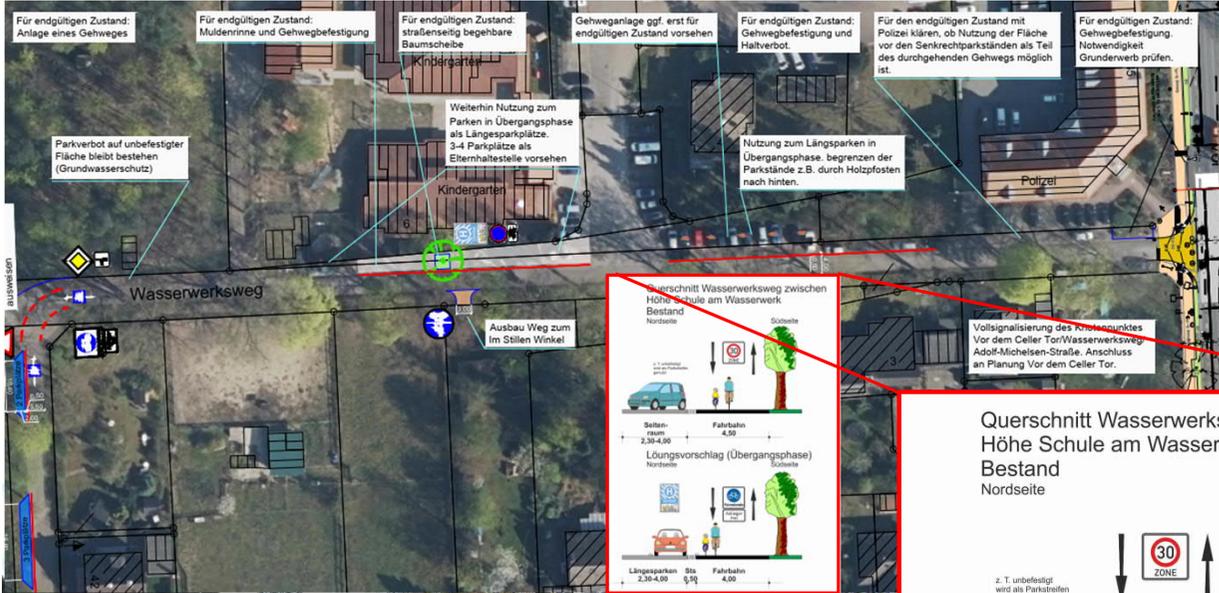
Abschnitt Blücherstraße zwischen Papenkamp und Wasserwerksweg



➔ Empfehlung SHP: Parkstände 75 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zur Verfügung steht!

Abschnitt Wasserwerksweg

Quelle: PGV-Airutz GBR



Oben/Unten Rechts:
Vorplanung PGV
Unten Links:
Bestandssituation

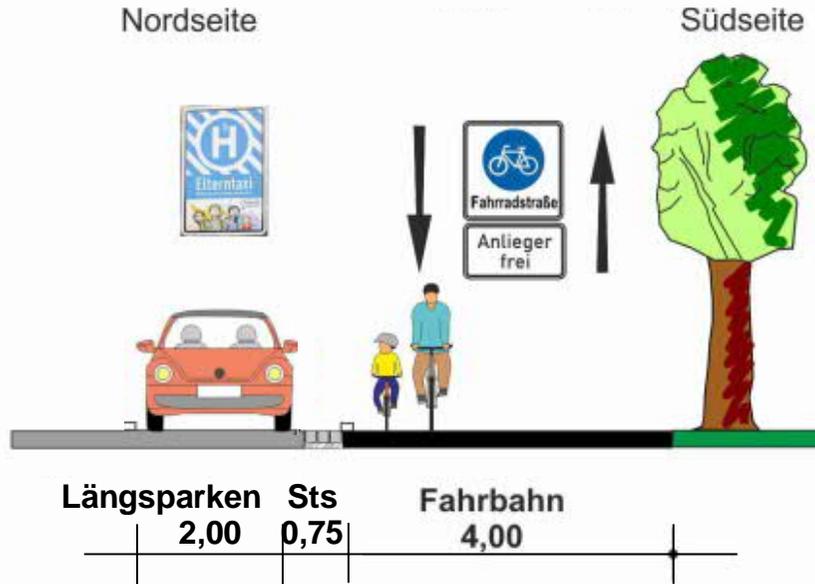
Abschnitt Wasserwerksweg

- Der vorgesehene Sicherheitstrennstreifen ist mit einer Breite von 50 cm zu schmal
- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m wird in Bereichen mit Längsstellplätzen bei Anordnung eines 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifens nicht eingehalten
- Der Begegnungsfall 2 Fahrräder / 2 Fahrräder ist nicht möglich
- Der Begegnungsfall Pkw / Pkw ist nicht möglich – dieser erfolgt im Bestand verkehrsunsicher

➔ Empfehlung SHP: Parkstände weitere 25 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zur Verfügung steht!

Abschnitt Wasserwerksweg

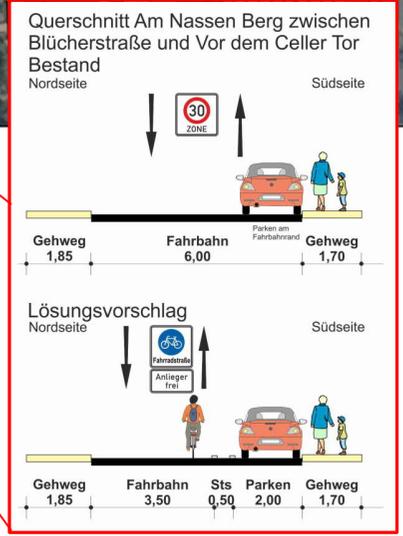
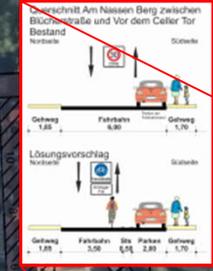
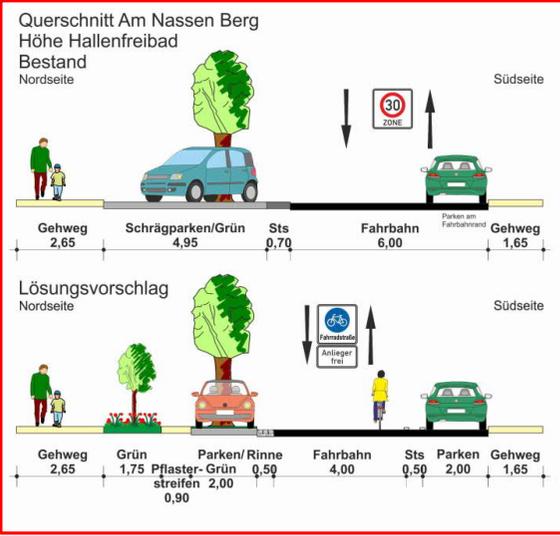
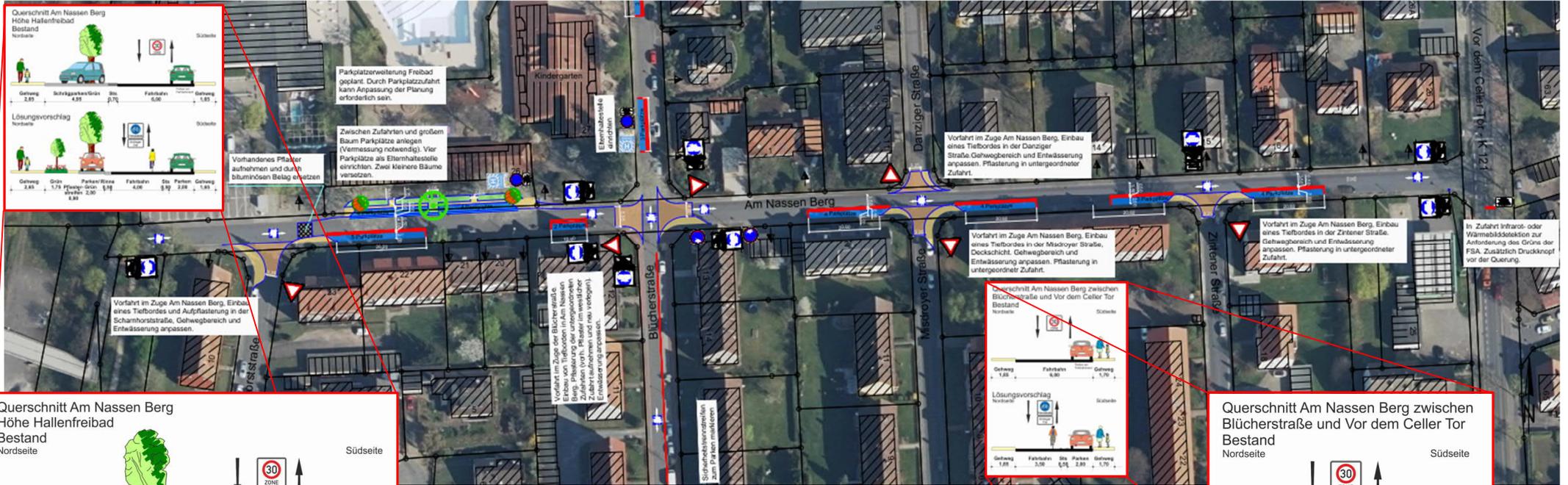
Lösungsvorschlag SHP



Quelle: PGV-Alrutz GbR (verändert)

➔ Empfehlung SHP: Parkstände weitere 25 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zur Verfügung steht!

Abschnitt Am Nassen Berg



Abschnitt Am Nassen Berg

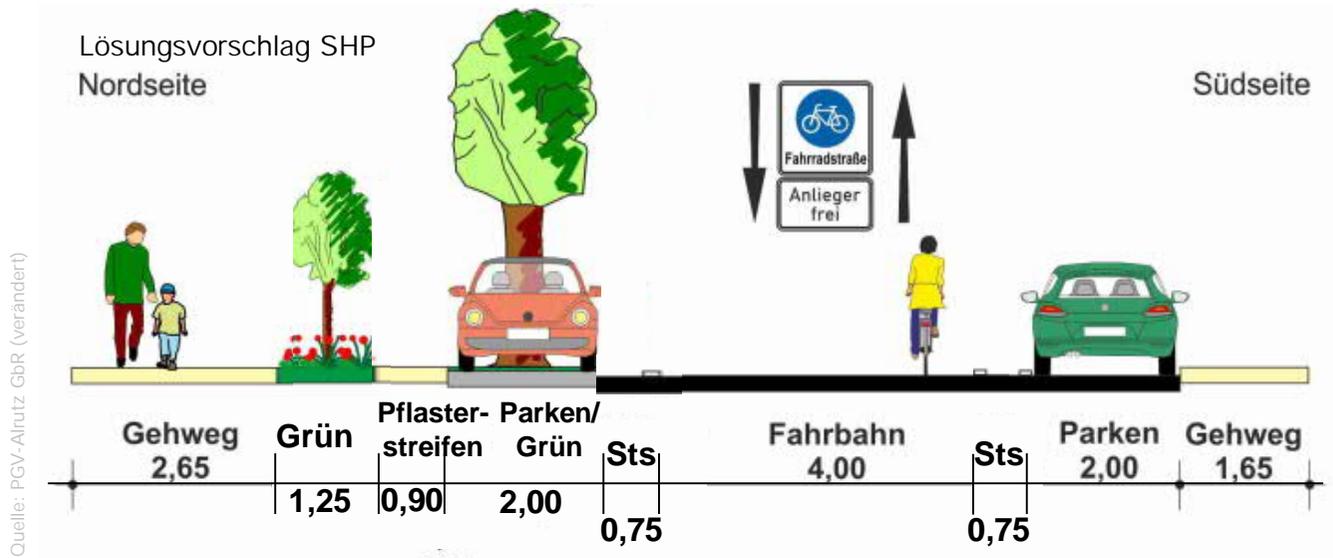
- Die vorgesehenen Sicherheitstrennstreifen sind mit einer Breite von 50 cm zu schmal
- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m wird in Bereichen mit Längsstellplätzen bei Anordnung eines 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifens nicht eingehalten

➔ Empfehlung SHP:

westlicher Abschnitt Höhe Schwimmbad: nördliche Parkstände weitere 50 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass beidseitig ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen angeordnet werden kann!

östlicher Abschnitt: Auf Stellplätze verzichten!

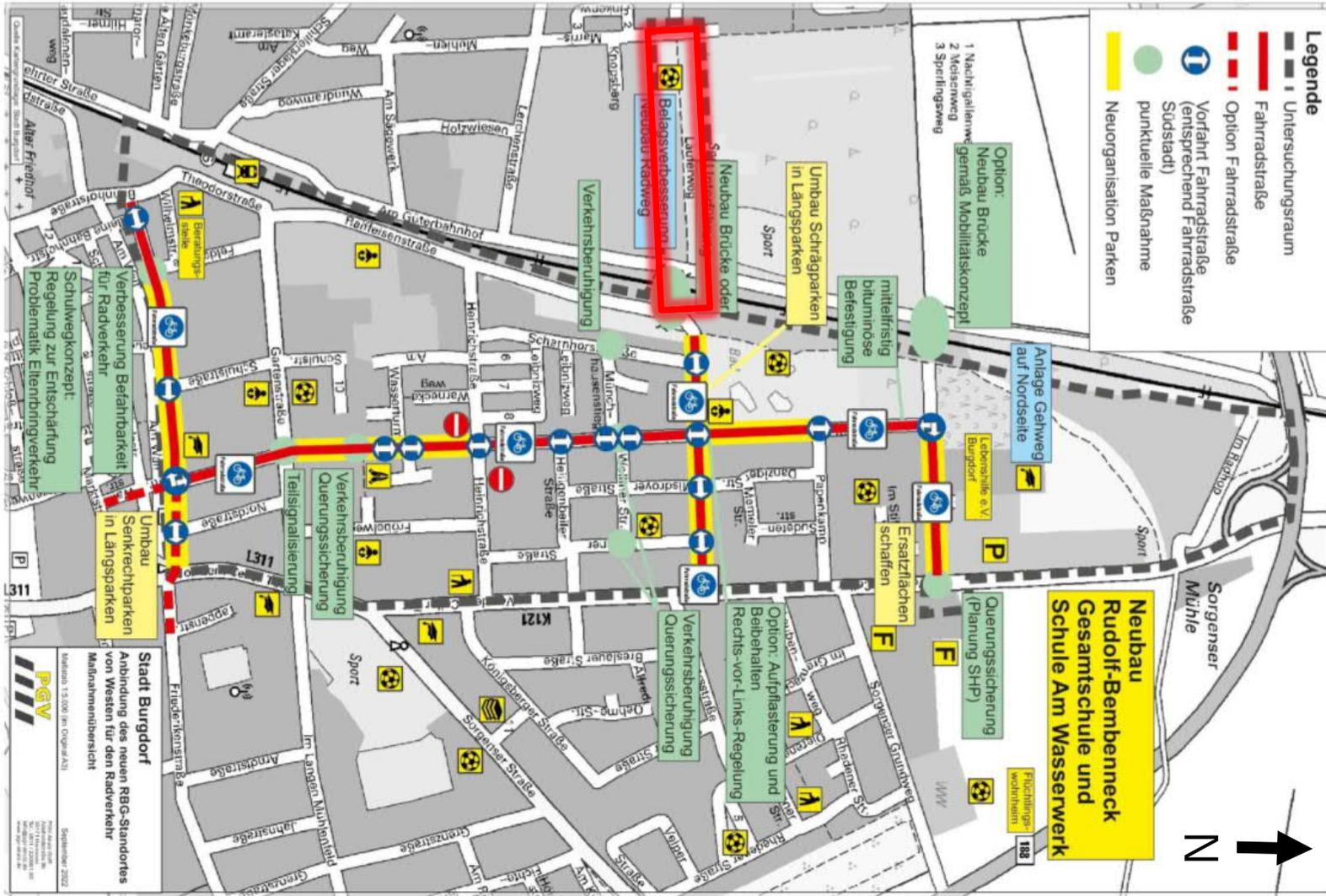
Abschnitt Am Nassen Berg



➔ Empfehlung SHP:

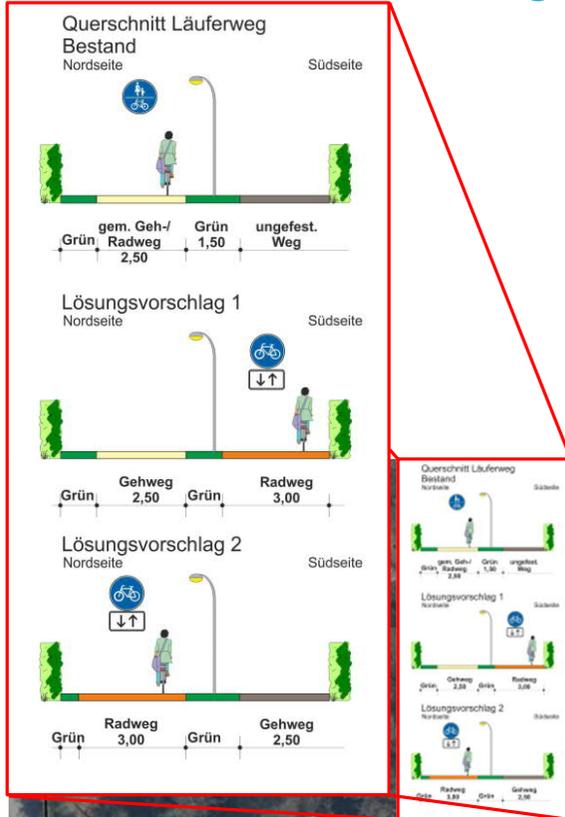
westlicher Abschnitt Höhe Schwimmbad: nördliche Parkstände weitere 50 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass beidseitig ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen angeordnet werden kann!

Abschnitt Läuferweg

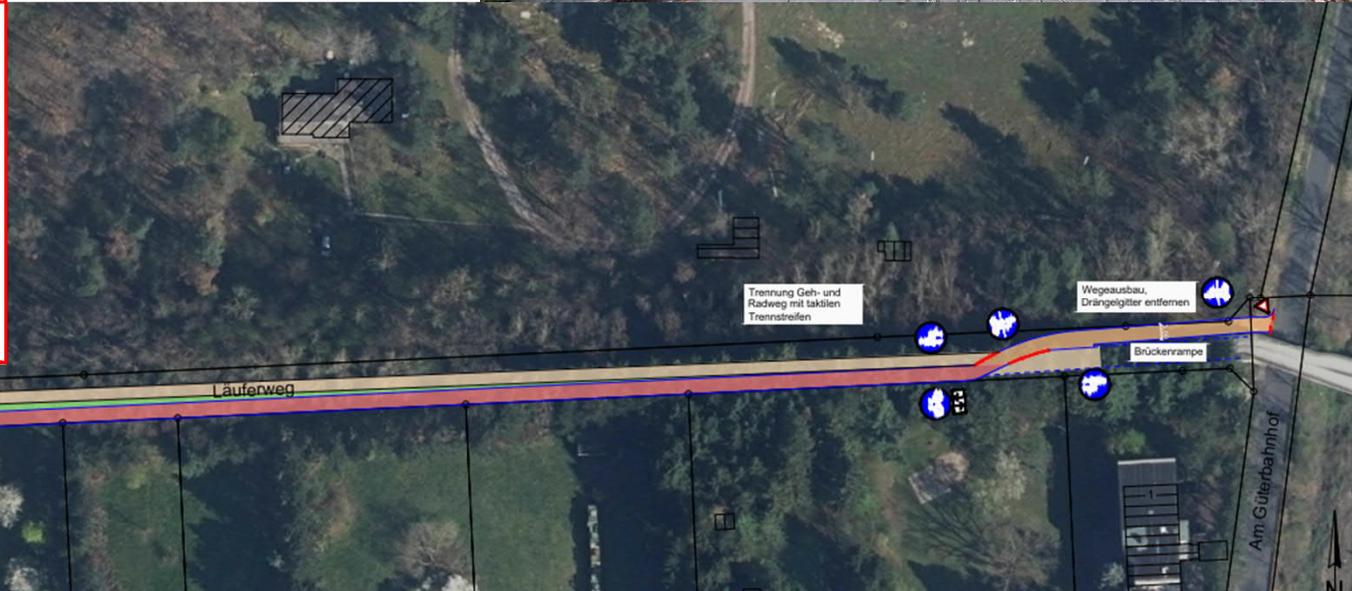


Quelle: PGV-Alrutz GbR

Abschnitt Läuferweg



Oben Links/Unten:
Vorplanung PGV
Oben Rechts:
Bestandssituation



Quelle: PGV-Altritz GbR

Abschnitt Läuferweg

- Unübersichtliche Situation am Beginn der Brückenrampe
- Schlechte Erreichbarkeit des Spielplatzes am Marris-Mühlen-Weg für den Fußverkehr

➔ Empfehlung SHP: Verflechtungsbereiche zur gemeinsamen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr im Bereich des Spielplatzes und vor der Brücke!

Abschnitt Läuferweg



➔ Empfehlung SHP: Verflechtungsbereiche zur gemeinsamen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr im Bereich des Spielplatzes und vor der Brücke!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!