



BURGDORF

FAHRRADSTRASSEN 1. BA

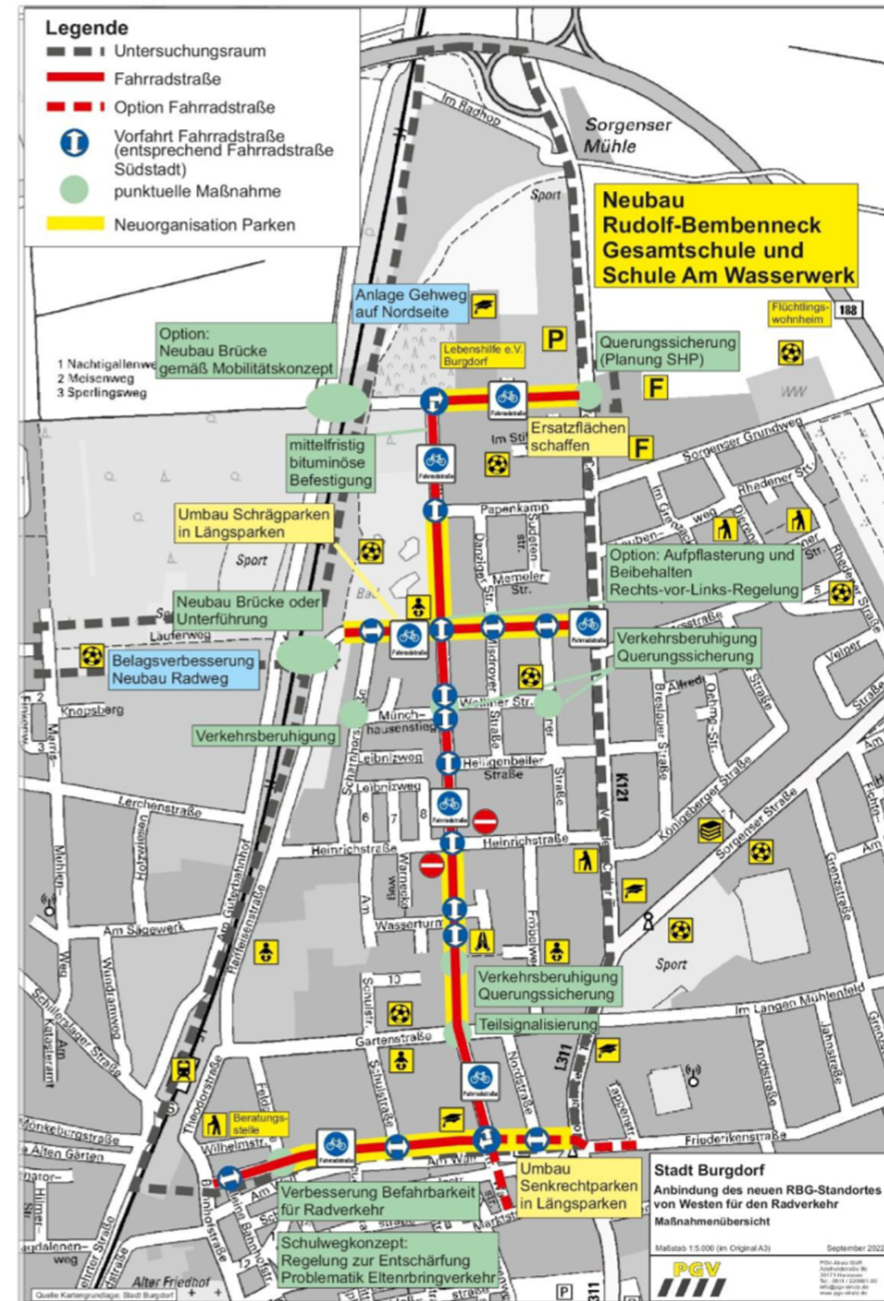
Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr

Anliegerversammlung am 25.09.2024

Überblick Vorplanung PGV

Vorgesehene Maßnahmen:

- Beschilderung von Fahrradstraßen mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“
- Vorfahrtsregelung für Fahrradstraßen an den Knotenpunkten
- Teilsignalisierung des Knotenpunktes Wallgartenstraße/Gartenstraße
- Aufpflasterungen an Einmündungen
- Teilweise Neuregelung der Parksituation
- Weitere punktuelle Maßnahmen

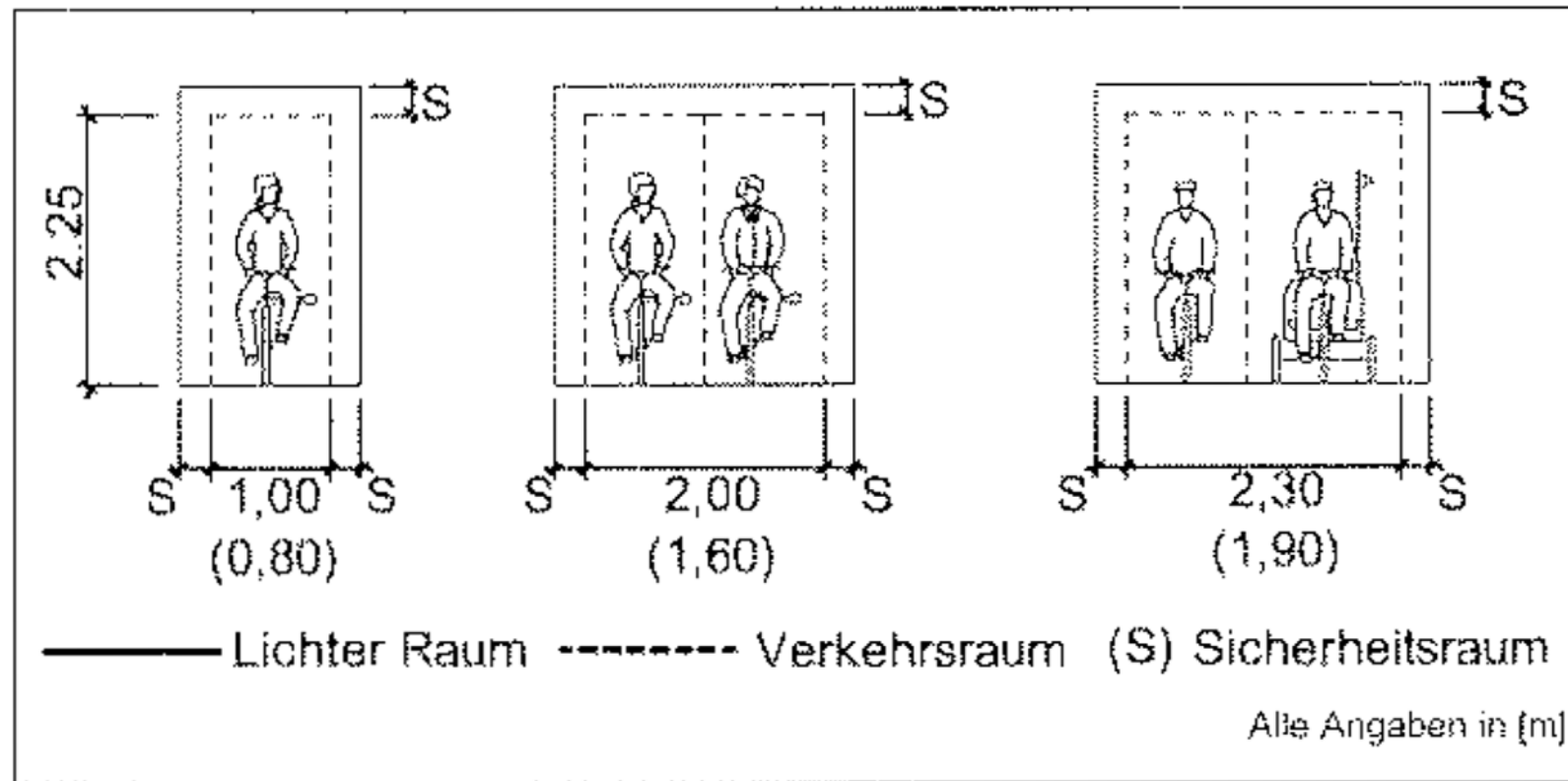


Quelle: PGV-Airutz GbR

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** (Stand 2010)

- 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 Straßentwurf 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 Regelmaße 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

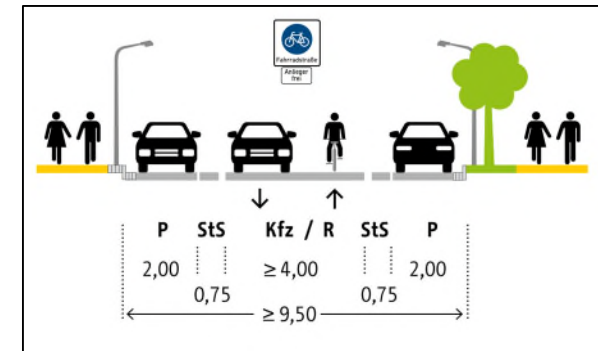
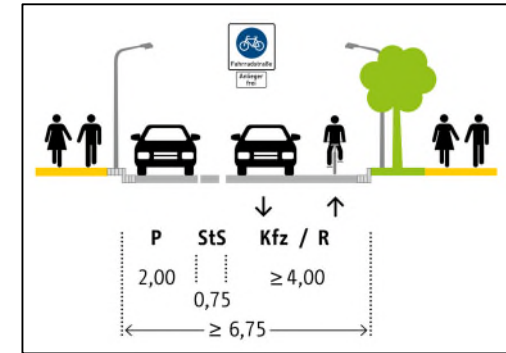
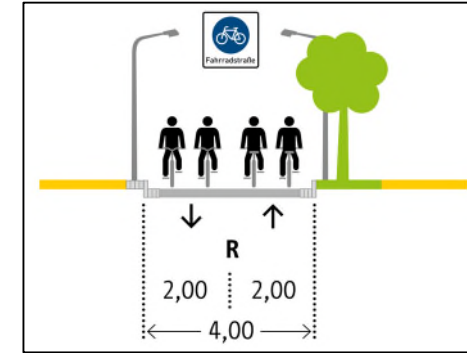


Beispiel Leitfaden Berlin

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>)

Literatur/Rechtsprechung zum Thema Fahrradstraßen

• Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

- enthält r
- Enthält j
- Verkehr

• Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

- Ausgabe 2010
- Als erforderlich jeweils 1,0 m
- In Fahrradmaßgebend Radfahrend
- ➔ Die z
- Die ERA be
- Sicherheits teilweise zu
- ➔ Die z

SHP Ingenieure

SHP Ingenieure

• Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023)

- Wurde 2023
- „Bei der Neu- der städtebau die Belange d
- „Vor der Anla erreichbare zu
- „Dabei müsse Mischverkehr

SHP Ingenieure

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

„- Priorisierung ruhender Verke Verkehrsmanag

„- Die Belange ruhenden Kfz-V

„- Um objektive gewährleisten, Ausgabe 2010 Anlagen sind m Radverkehrsank

SHP Ingenieure

Beispiel Leitfaden Berlin

- Zahlreiche Stä für die Umsetz
- Auch dieser 4,00 m
- Diese ergibt Radfahrend
- Ausnahmen geringer Ve Fahrradstr
- Zu parkende Sicherheits

SHP Ingenieure

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.

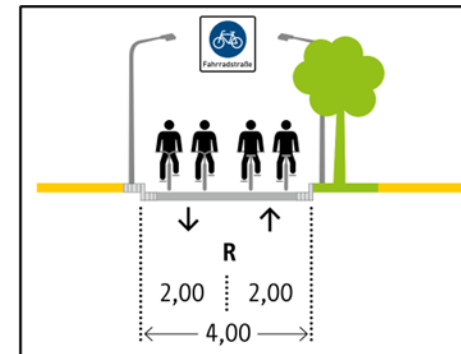
(Haz vom 19.01.2022, <https://www.haz.de/lokales/hannover/nach-gerichtsurteil-stadt-hannover-ueberprueft-alle-fahrradstrassen-R414AR7KKK6X2CO072SUVEQOI.html>)

10

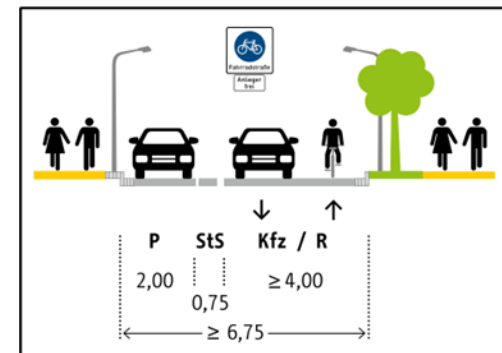
Ergebnis aus Literatur/Rechtsprechung

Aus den Richtlinien, Empfehlungen, Leitfäden und der Rechtsprechung ergeben sich folgende Mindestmaße für eine Fahrradstraße:

- 4,00 m Mindestfahrbahnbreite
- 0,75 m Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen
- 2,00 m Parkstandbreite



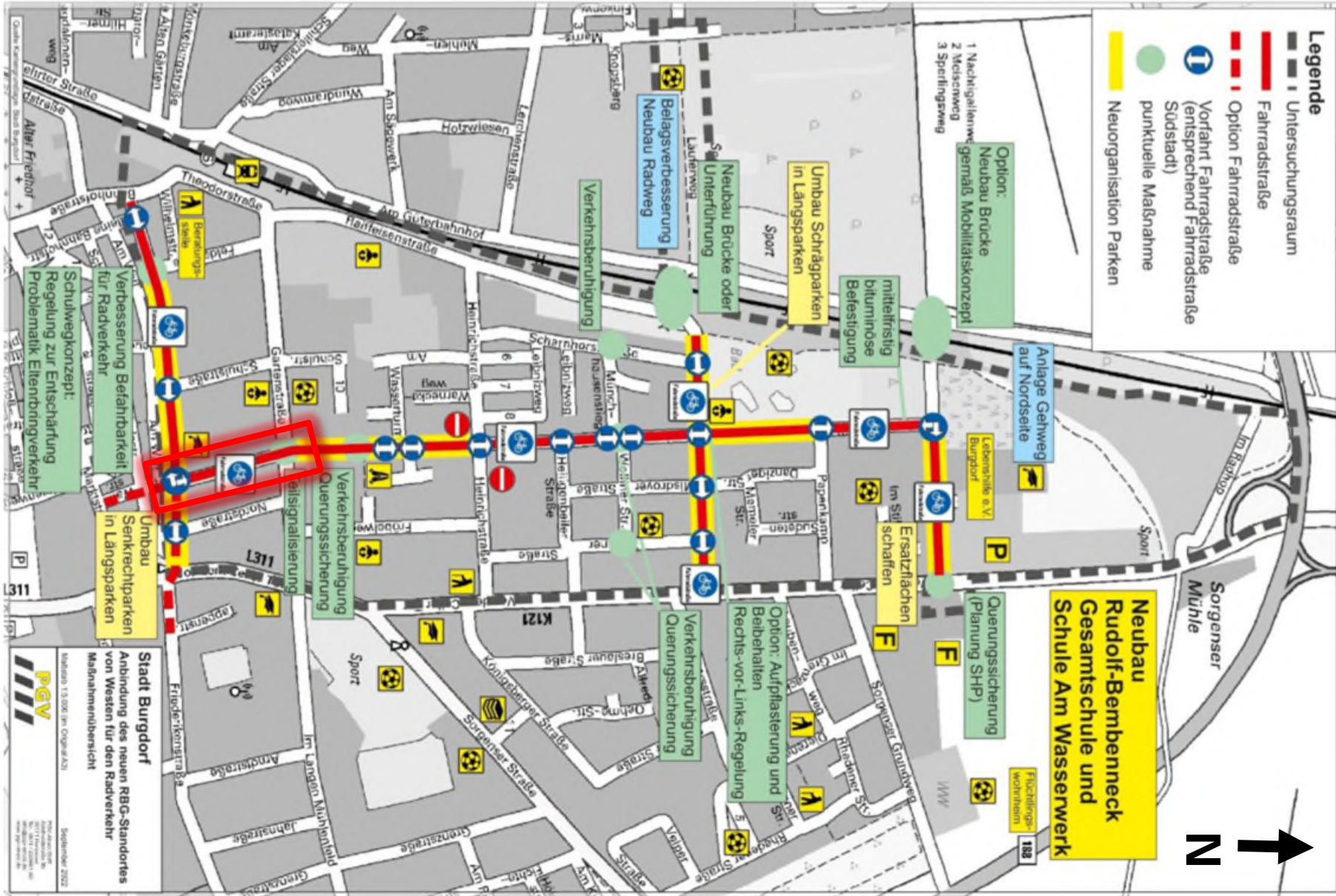
Empfohlener Querschnitt ohne Parken (Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin, S. 15)



Empfohlener Querschnitt mit einseitigem Parken (Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin, S. 15)

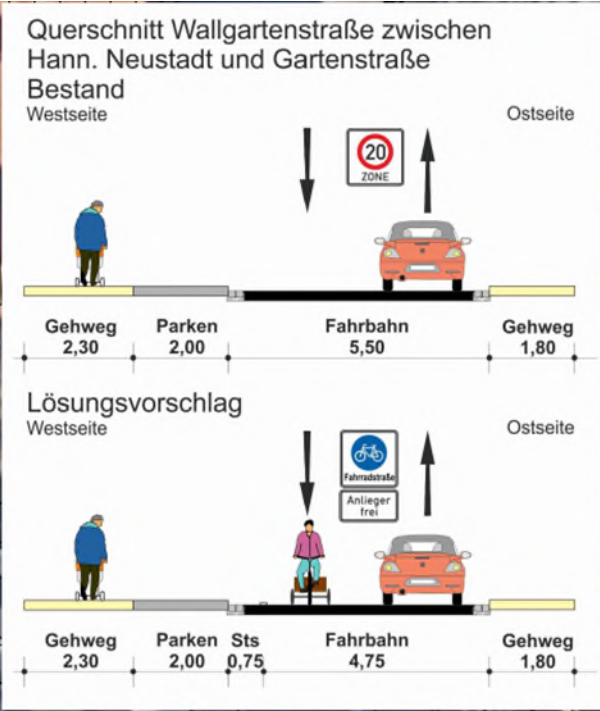
PLANUNGSEMPFEHLUNG

Abschnitt Wallgartenstraße südl. Gartenstraße



Quelle: PGV-Alrutz GbR

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

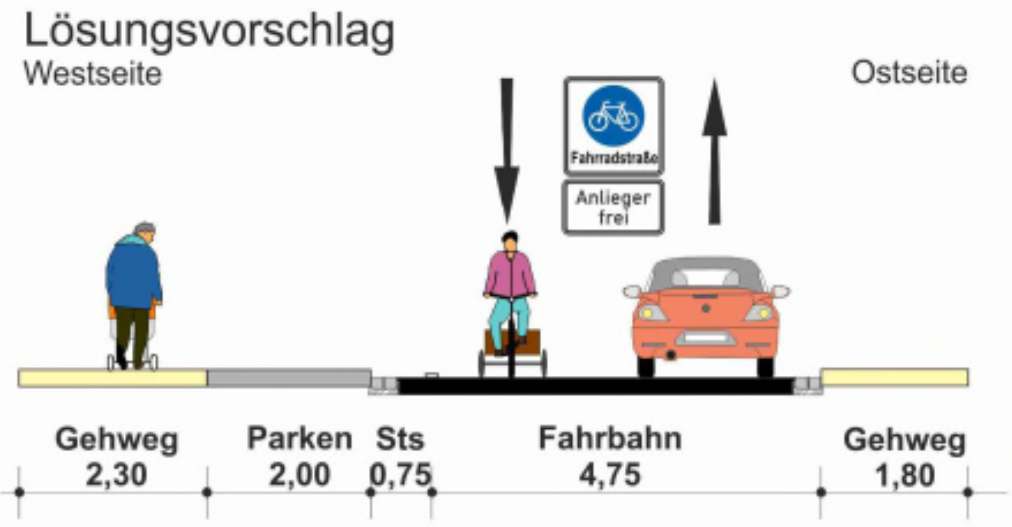
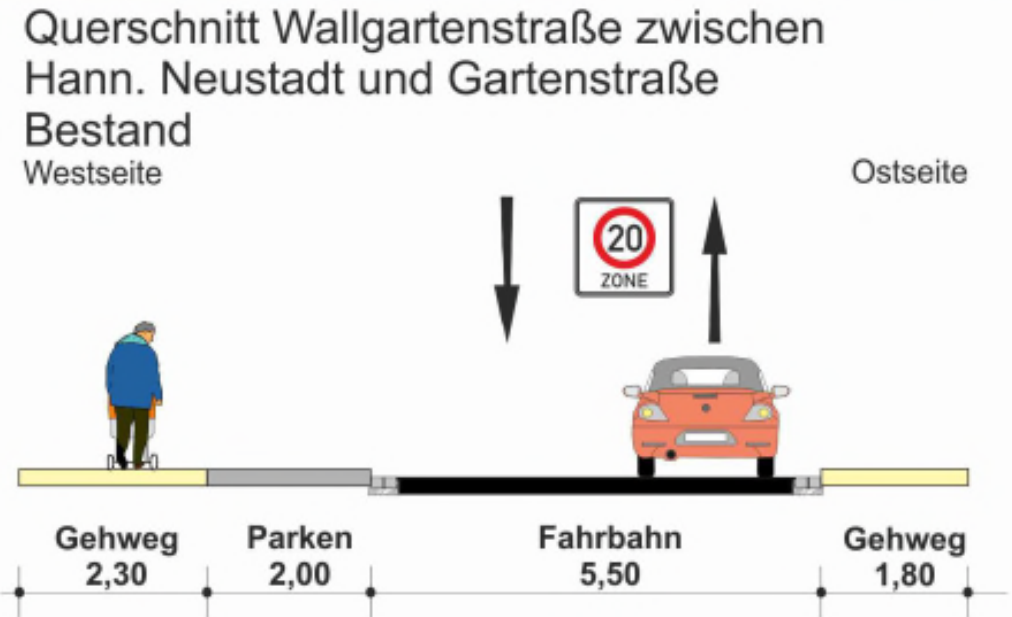


- **Empfehlung SHP: So umsetzen!**

Abschnitt Wallgartenstraße südl. Gartenstraße

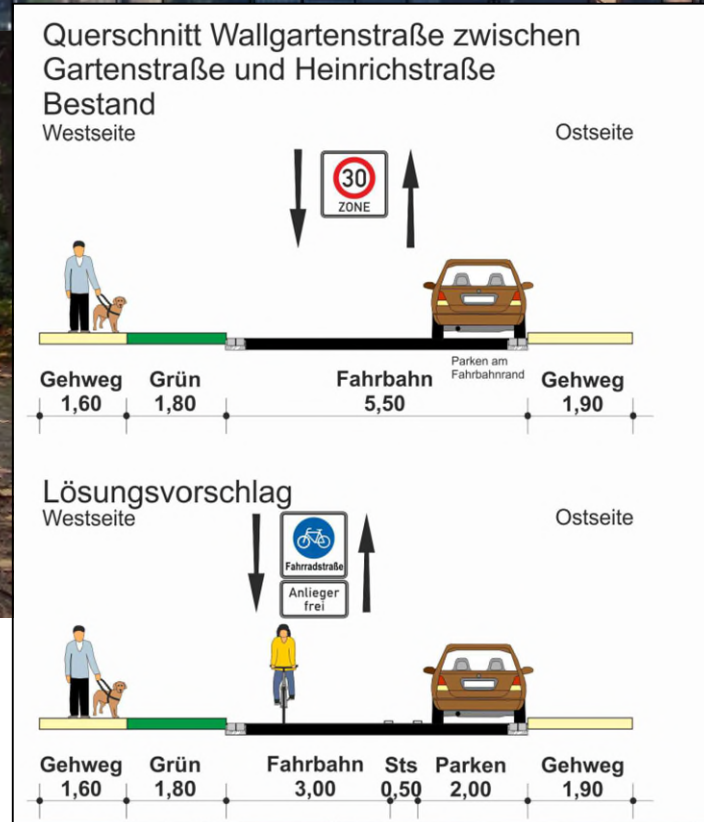
- Vorplanung sieht keinen baulichen Eingriff vor
- erlaubt gefahrlose Begegnung 2 Fahrräder / 2 Fahrräder, Fahrrad / Pkw sowie Pkw / Pkw
- Erforderliche Breiten werden eingehalten
- im Begegnungsfall mit Pkw können Radfahrende ggf. nicht nebeneinanderfahren

➔ **Empfehlung SHP:**
So umsetzen!



Abschnitt Wallgartenstraße nördl. Gartenstraße

Quelle: PGV-Alrutz GbR



Oben/Unten
Rechts: Vorplanung
PGV Unten Links:
Bestandssituation

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

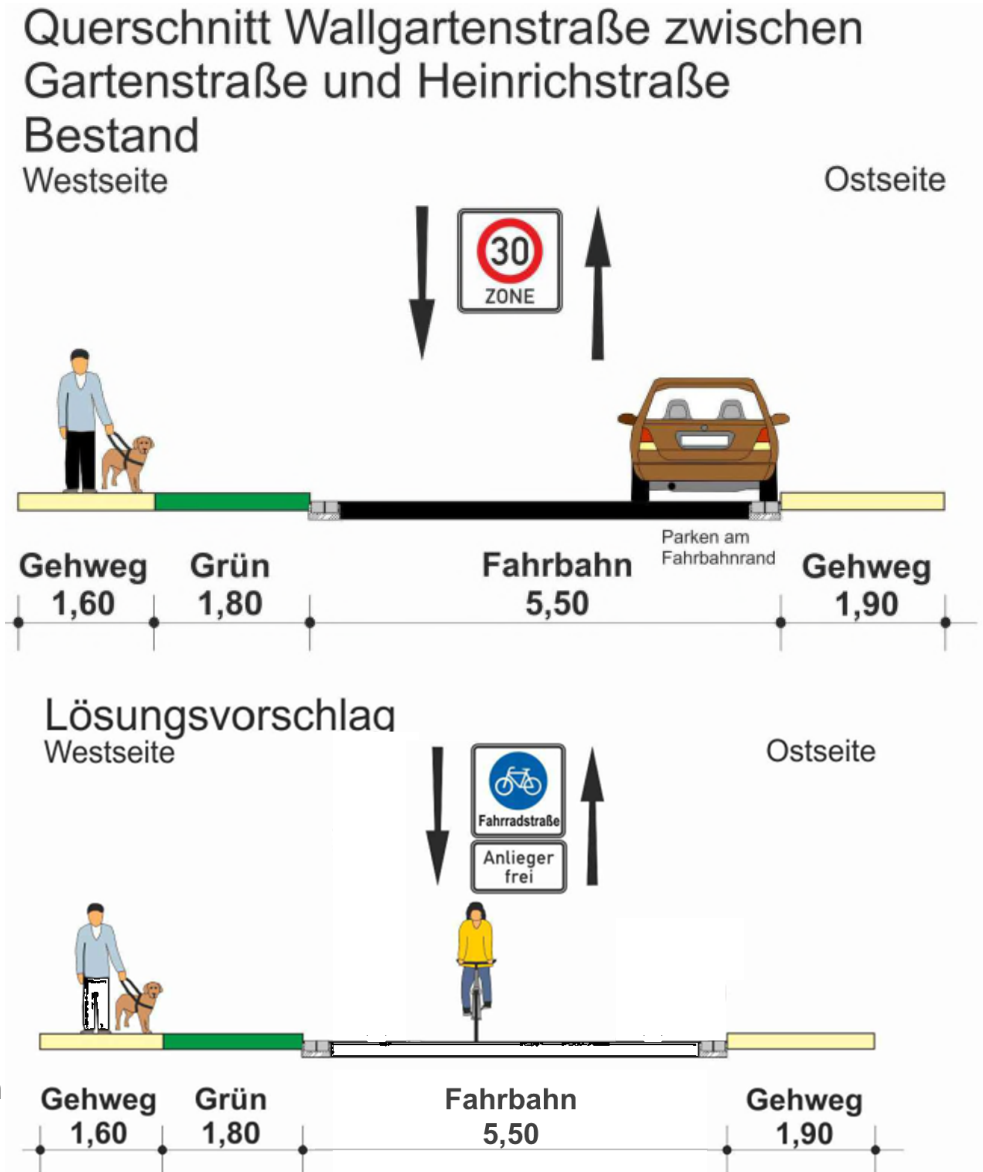
Abschnitt Wallgartenstraße nördl. Gartenstraße

- Die Mindestbreite der Fahrbahn von 4,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen kann in Bereichen mit Längsstellplätzen nicht eingehalten werden

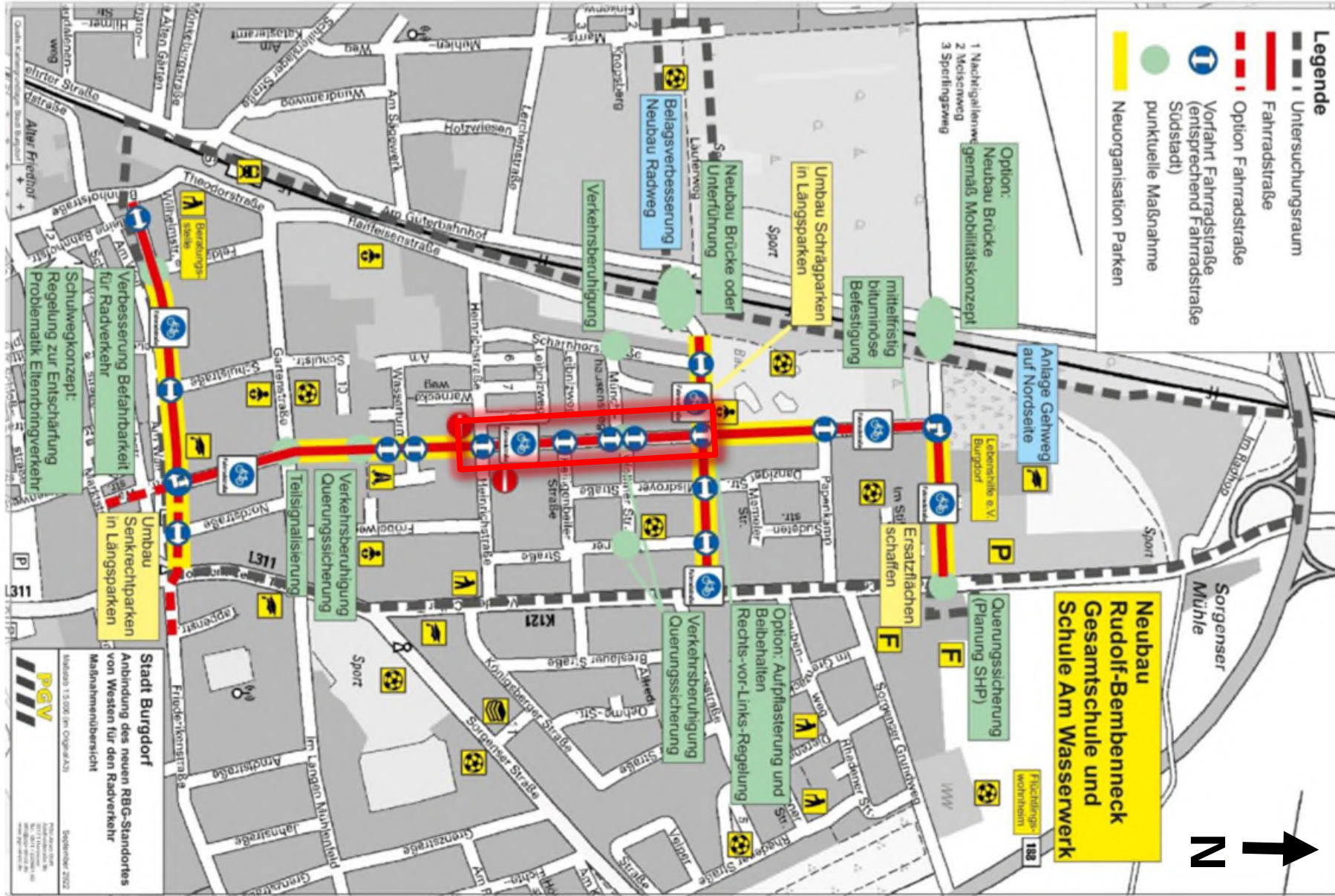
➔ **Empfehlung SHP:
Auf Stellplätze verzichten!**



Links: Bestandssituation
Rechts: Bestand/
Lösungsvorschlag SHP

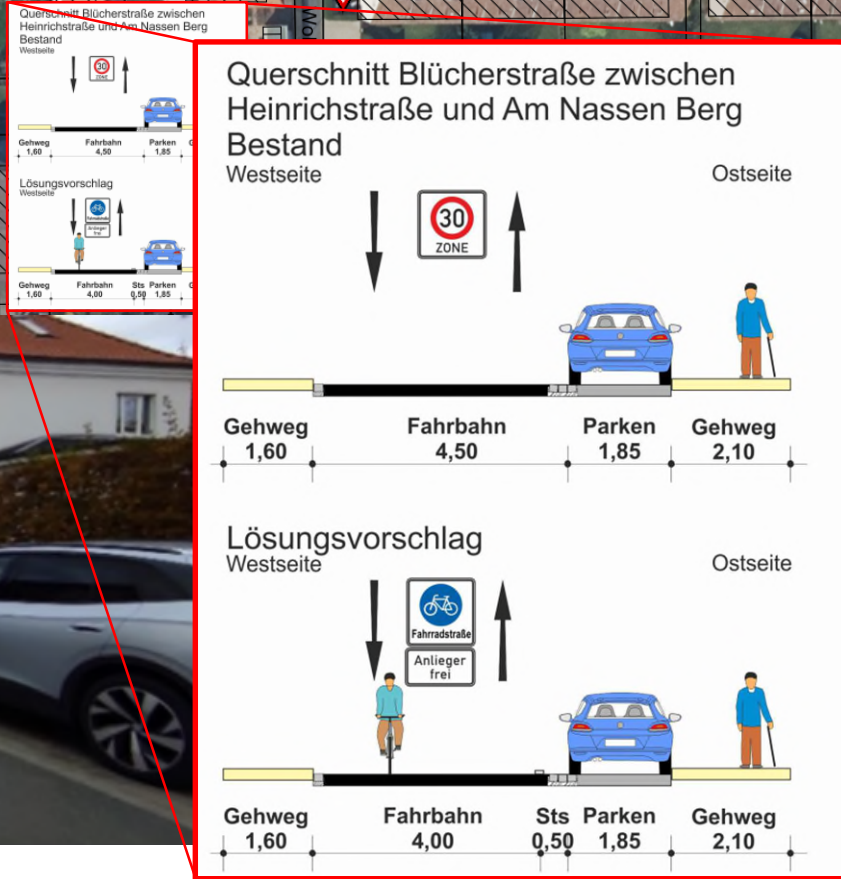
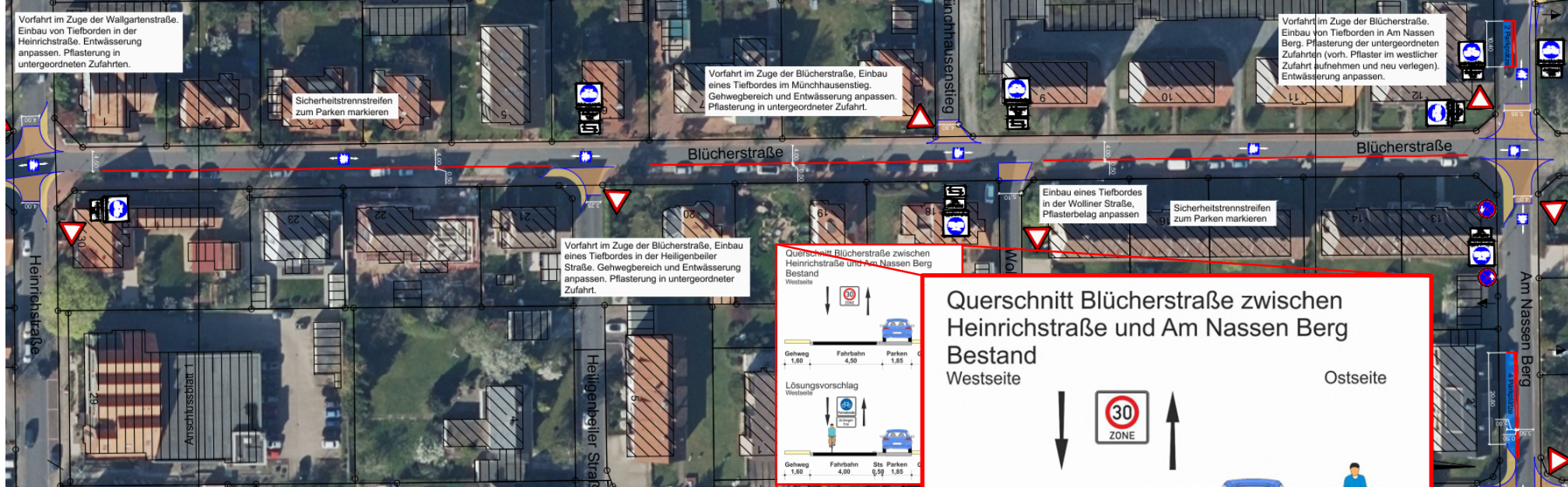


Abschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg



Abschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg

Quelle: PGV-Alrutz GbR



Oben/Unten
Rechts: Vorplanung
PGV Unten Links:
Bestandssituation

Abschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg

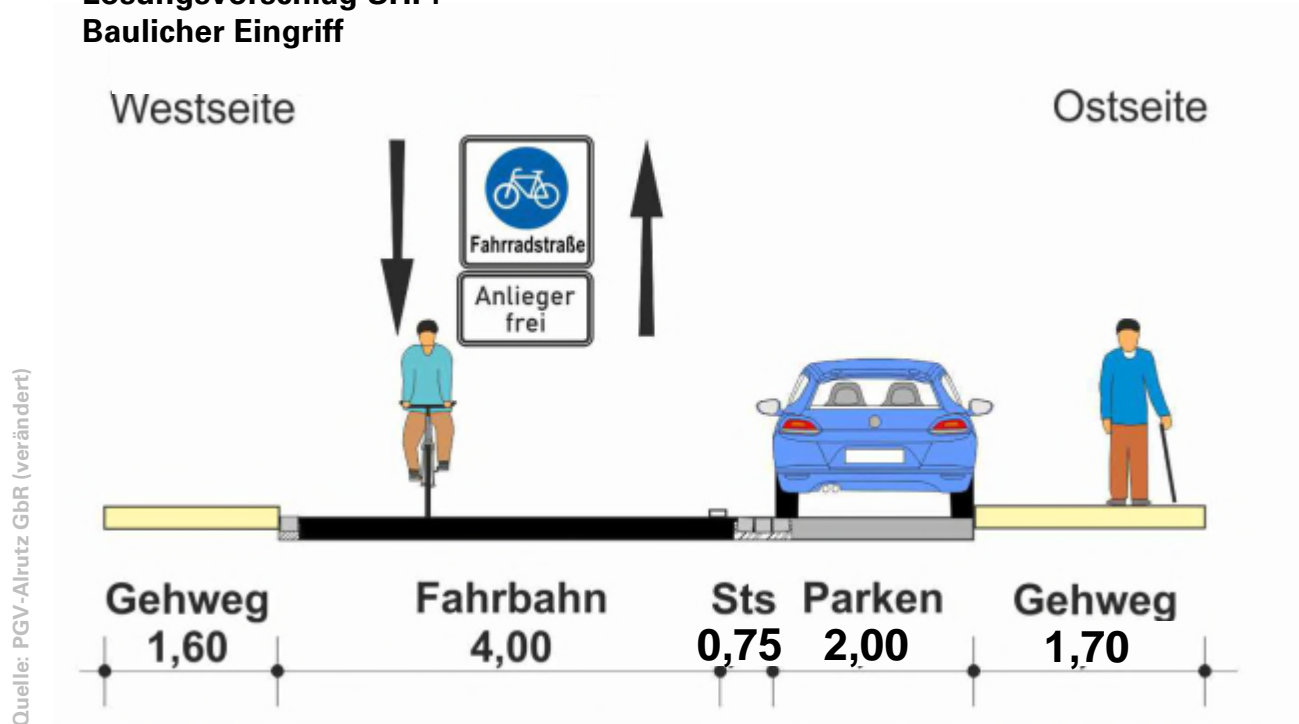
- Längsparkstände benötigen eine Breite von mindestens 2,00 m (derzeit baulich nicht gegeben)
- Der Sicherheitstrennstreifen sollte mit einer Mindestbreite von 75 cm neben der Parkstandbreite (von 2,00 m) markiert werden
- Die neben dem Sicherheitstrennstreifen resultierende Fahrbahnbreite beträgt dann 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 Heinrichstraße und Am Nassen Berg

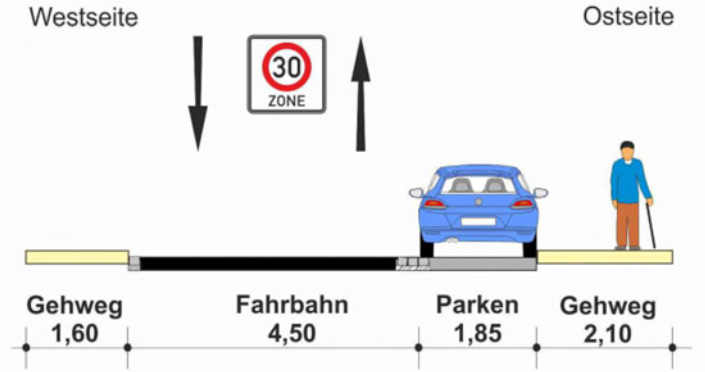
- Längsparkstände benötigen eine Breite von mindestens 2,00 m (derzeit baulich nicht gegeben)
- Der Sicherheitstrennstreifen muss mit einer Mindestbreite von 75 cm neben der Parkstandbreite (von 2,00 m) markiert werden
- Die Mindestbreite einer Fahrradstraße von 4,00m kann im bestehenden Straßenquerschnitt nicht erreicht werden
- Der Begegnungsfall 2 Fahrräder / 2 Fahrräder ist so 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 unter Einhaltung der erforderlichen Abstände demnach derzeit eigentlich auch nicht verkehrssicher möglich und mit Einschränkungen verbunden*

➔ **Empfehlung SHP:**
Baulicher Eingriff: 4,00 m Fahrbahn, 75 cm Sicherheitstrennstreifen, 2,00 m Parkstände, östlichen Gehweg auf 1,70 m Breite verringern

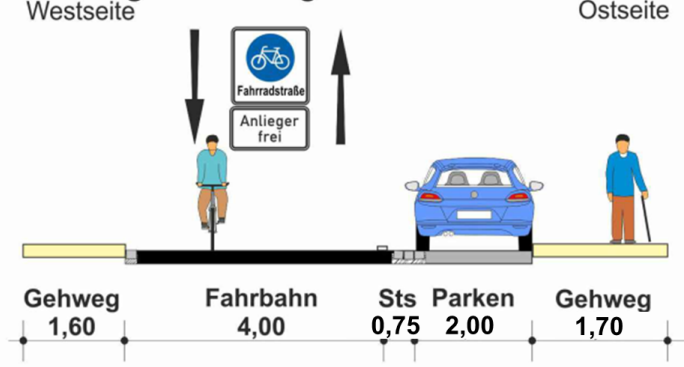
Oben: Bestands-situation
 Rechts: Bestand/
 Lösungsvorschlag
 g
 SHP



Querschnitt Blücherstraße zwischen Heinrichstraße und Am Nassen Berg Bestand

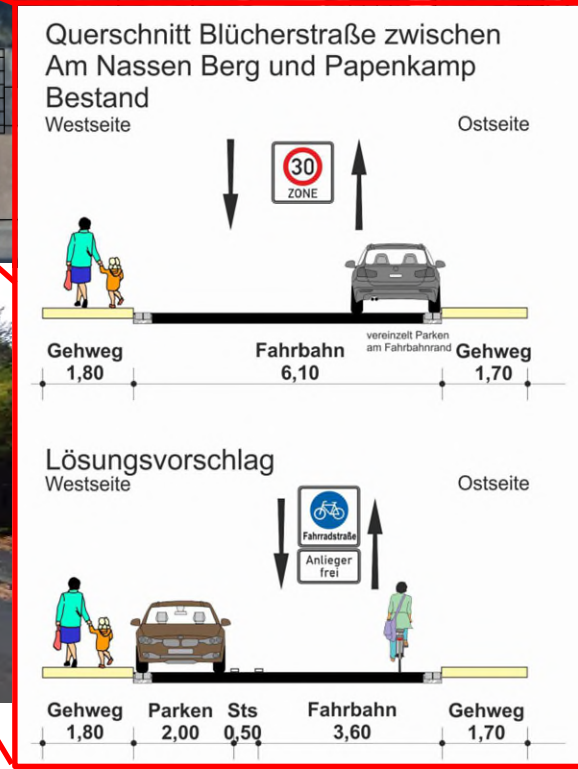
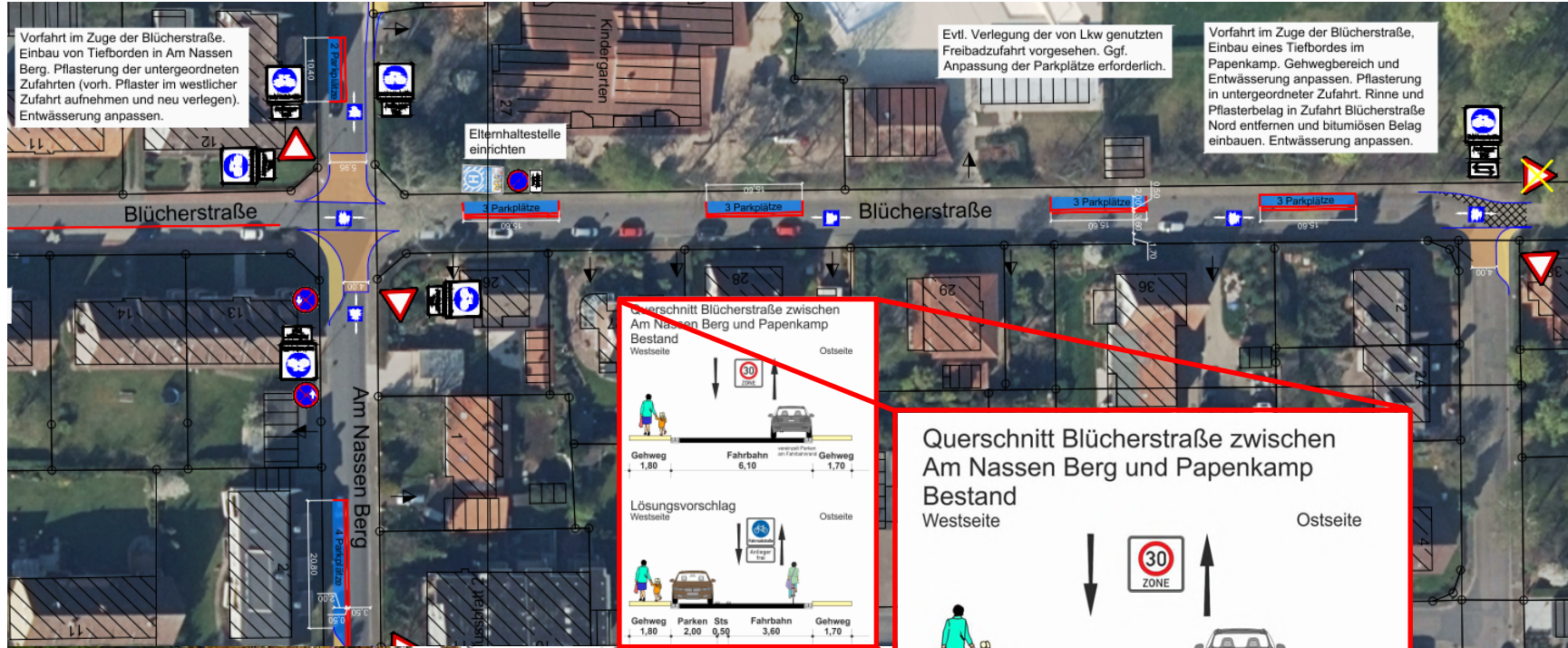


Lösungsvorschlag



Abschnitt Blücherstraße zwischen Am Nassen Berg und Papenkamp

Quelle: PGV-Alrutz GbR



Oben/Unten
Rechts: Vorplanung
PGV Unten Links:
Bestandssituation

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

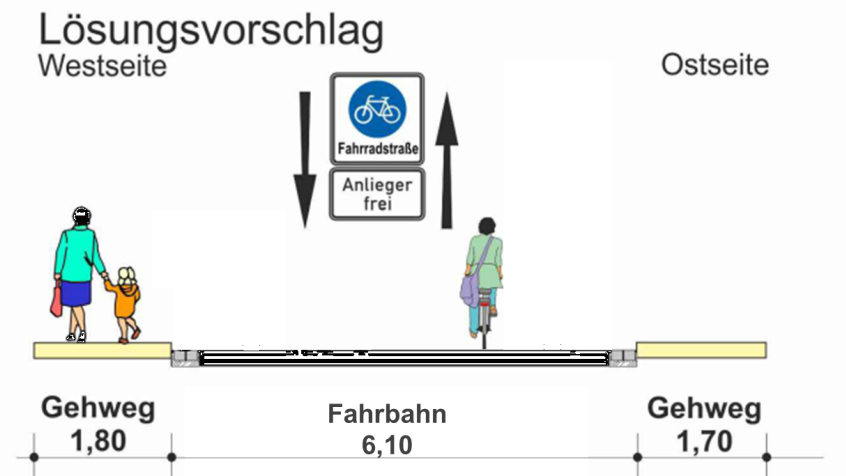
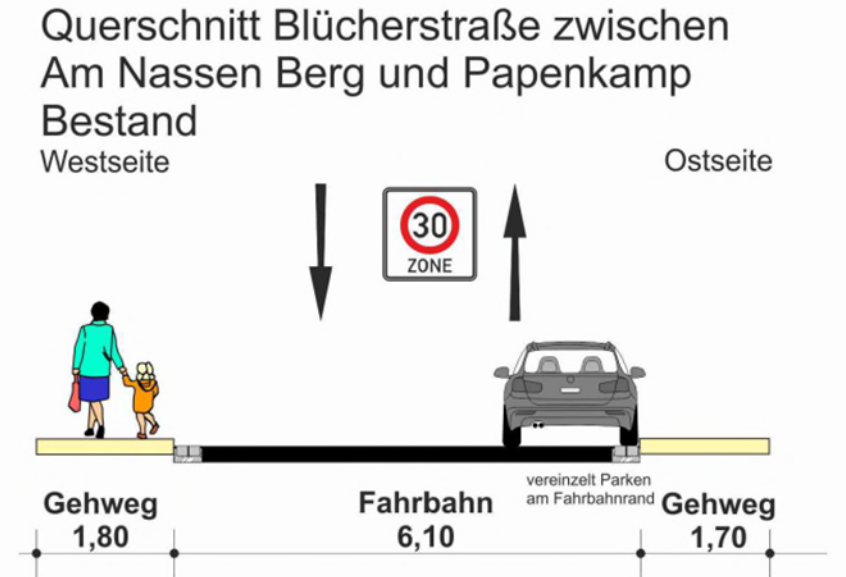
➔ **Empfehlung SHP: Auf Stellplätze verzichten!**

Abschnitt Blücherstraße zwischen Am Nassen Berg und Papenkamp

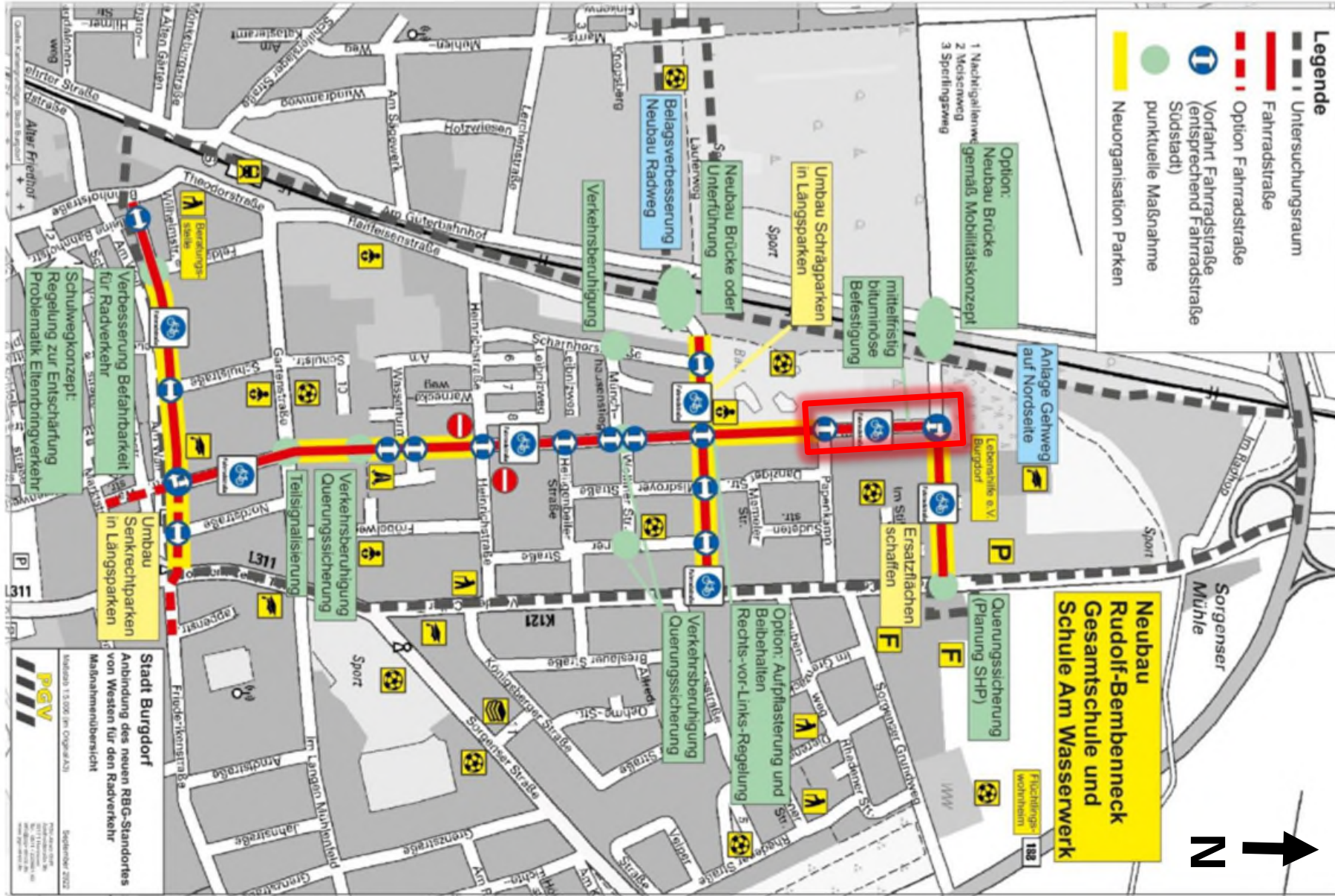
- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen kann in Bereichen mit Längsstellplätzen nicht eingehalten werden

➔ **Empfehlung SHP:
Auf Stellplätze verzichten!**

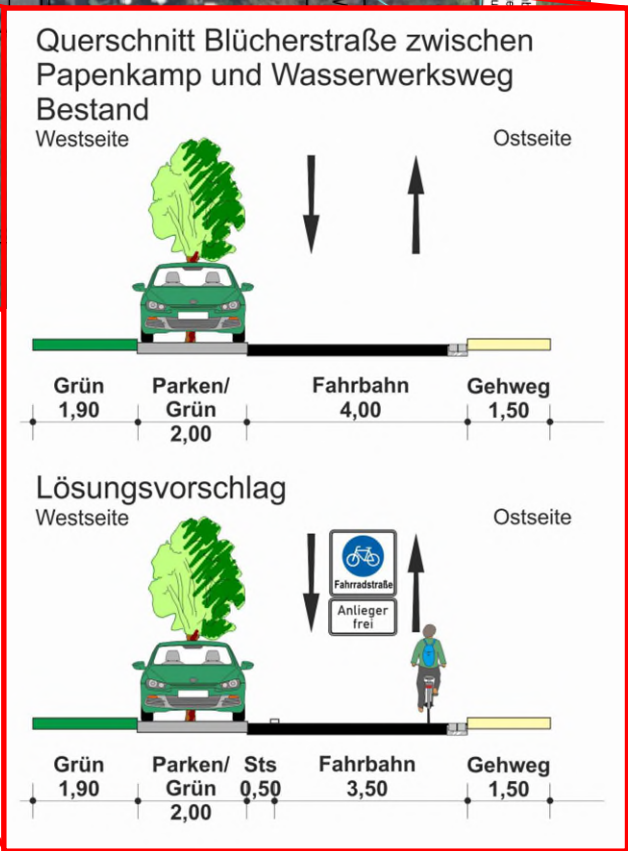
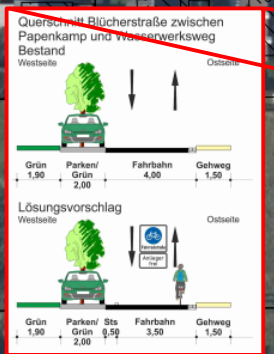
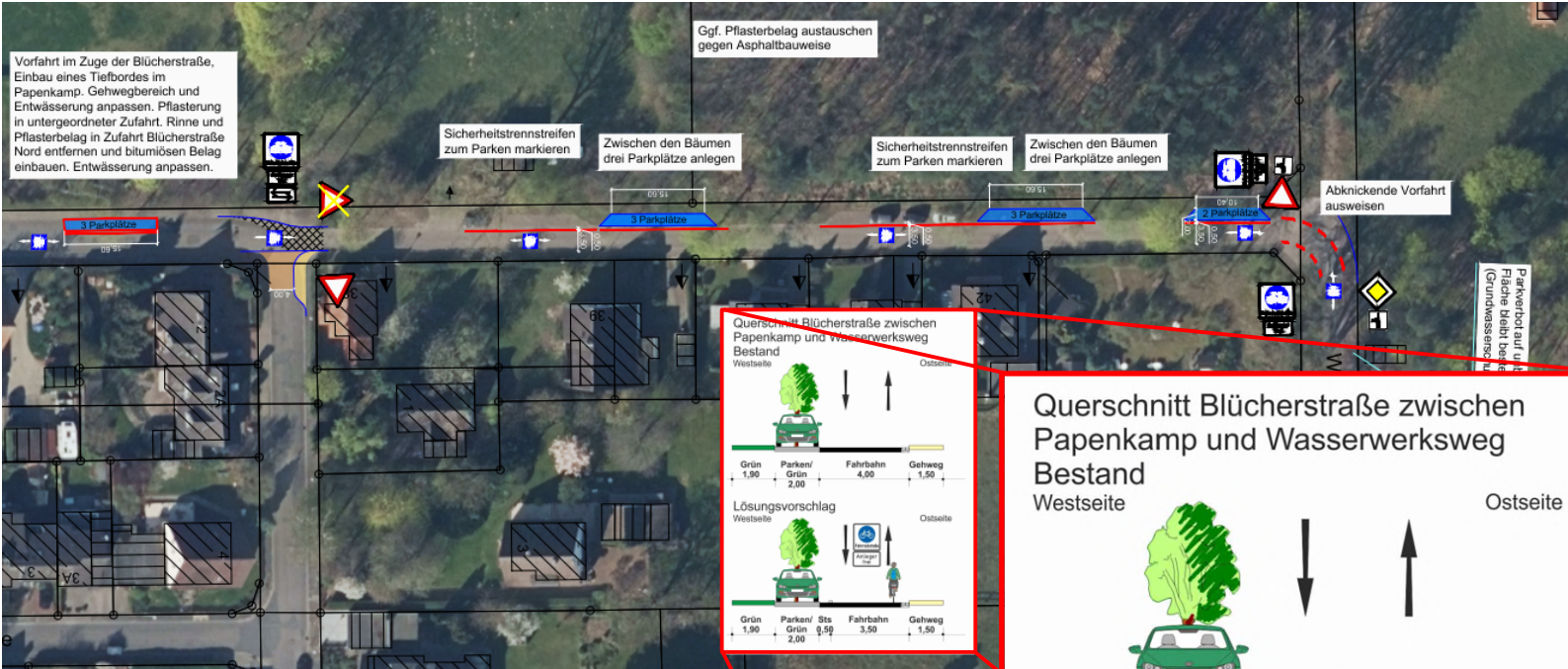
Rechts: Bestand/
Lösungsvorschlag SHP
Unten:
Bestandssituation



Abschnitt Blücherstraße zwischen Papenkamp und Wasserwerksweg



Abschnitt Blücherstraße zwischen Papenkamp und Wasserwerksweg



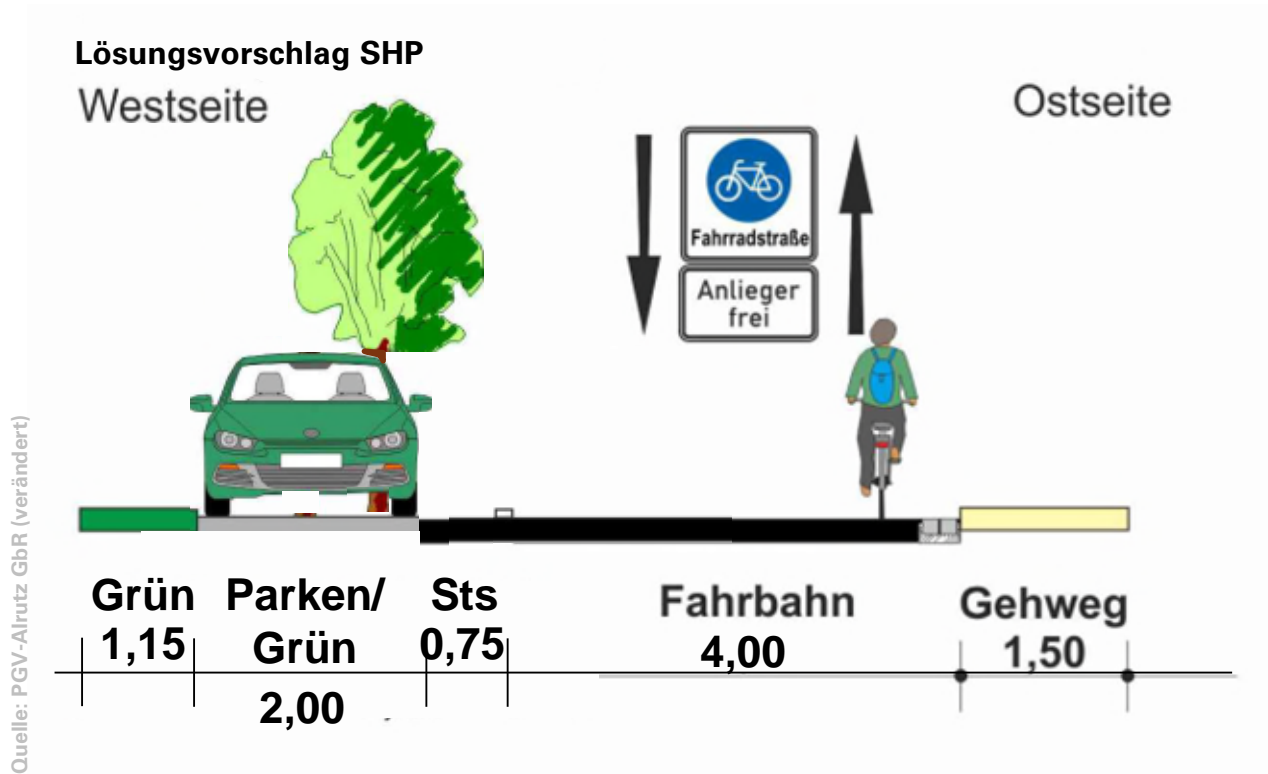
**Oben/Unten
Rechts: Vorplanung
PGV Unten Links:
Bestandssituation**

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



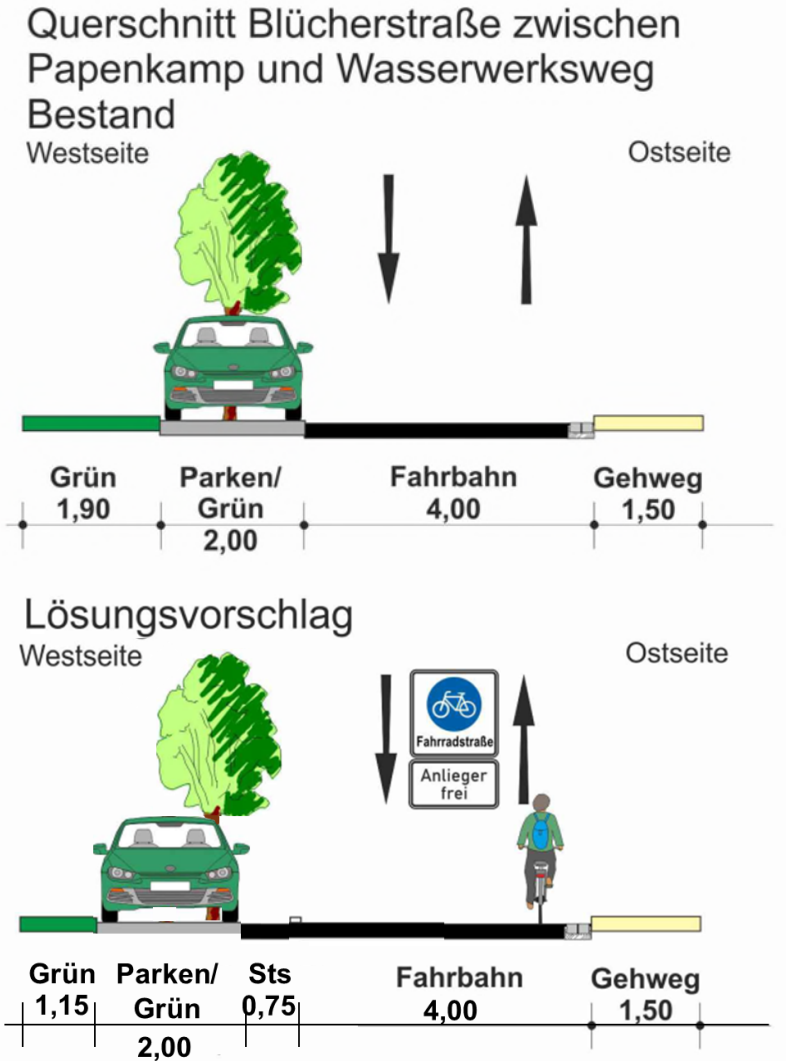
➔ **Empfehlung SHP: Parkstände 75 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zur Verfügung steht!**

Abschnitt Blücherstraße zwischen Papenkamp und Wasserwerksweg

- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen kann in Bereichen mit Längsstellplätzen nicht eingehalten werden
- 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

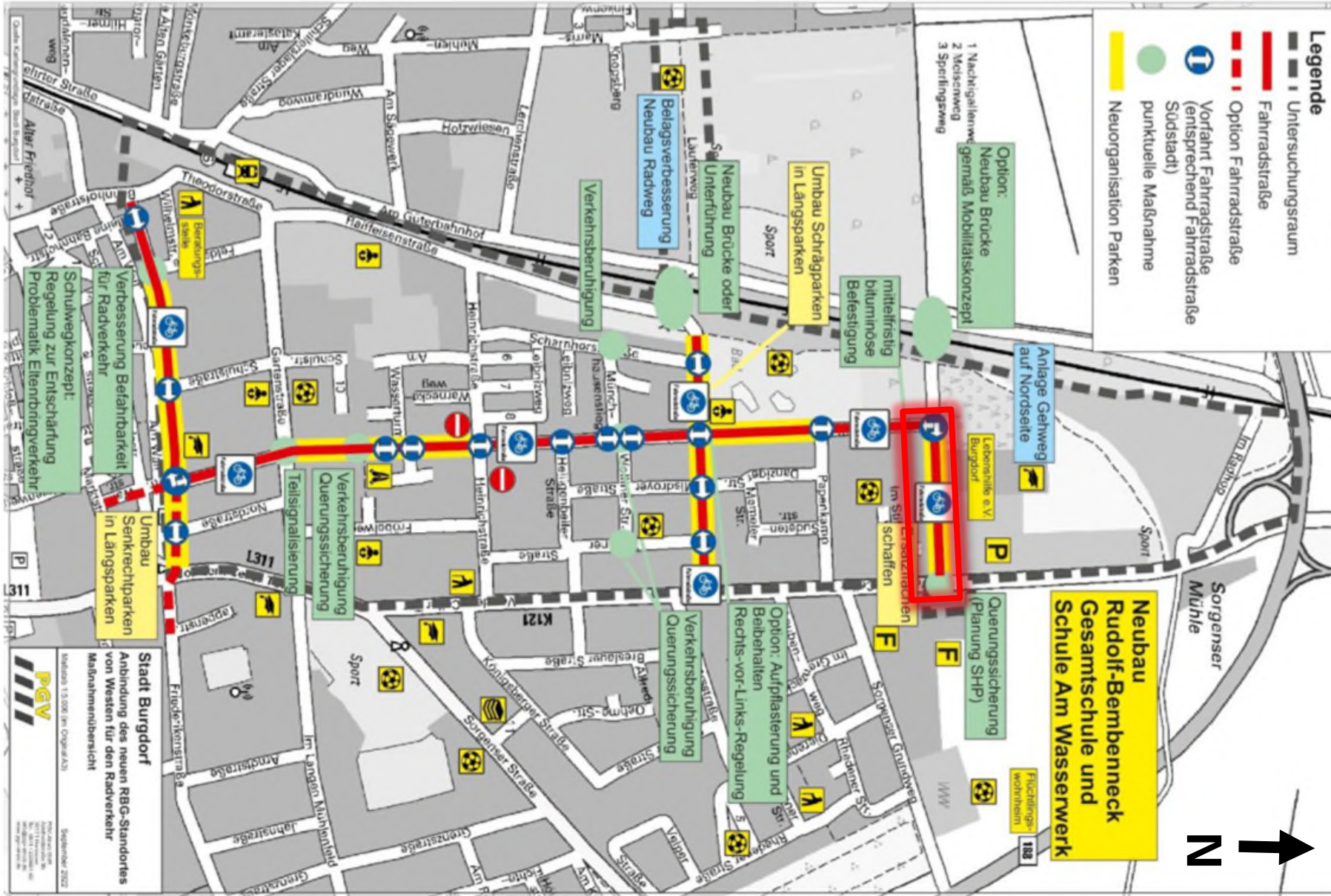


Oben:
Bestandssituation
Rechts: Bestand/
Lösungsvorschlag SHP



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

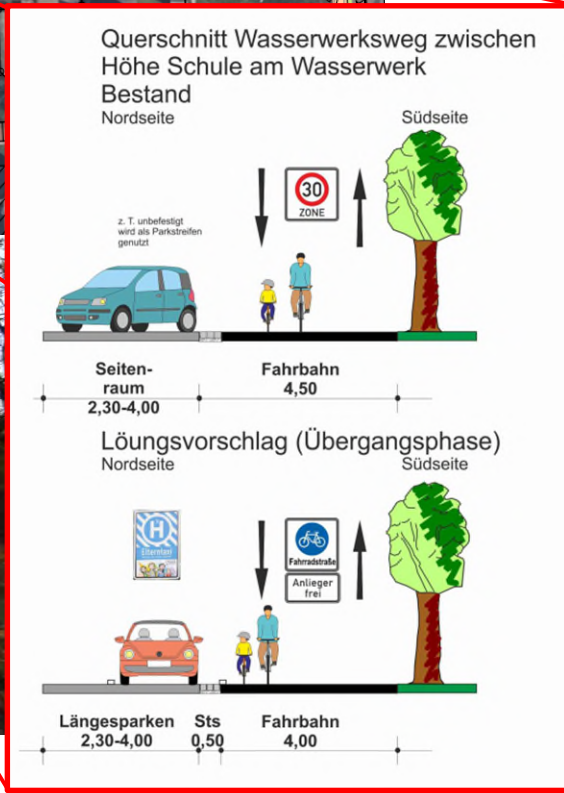
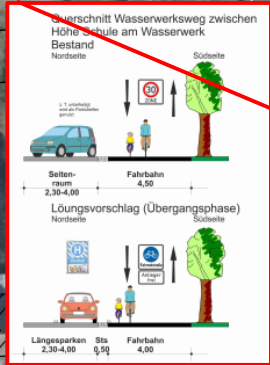
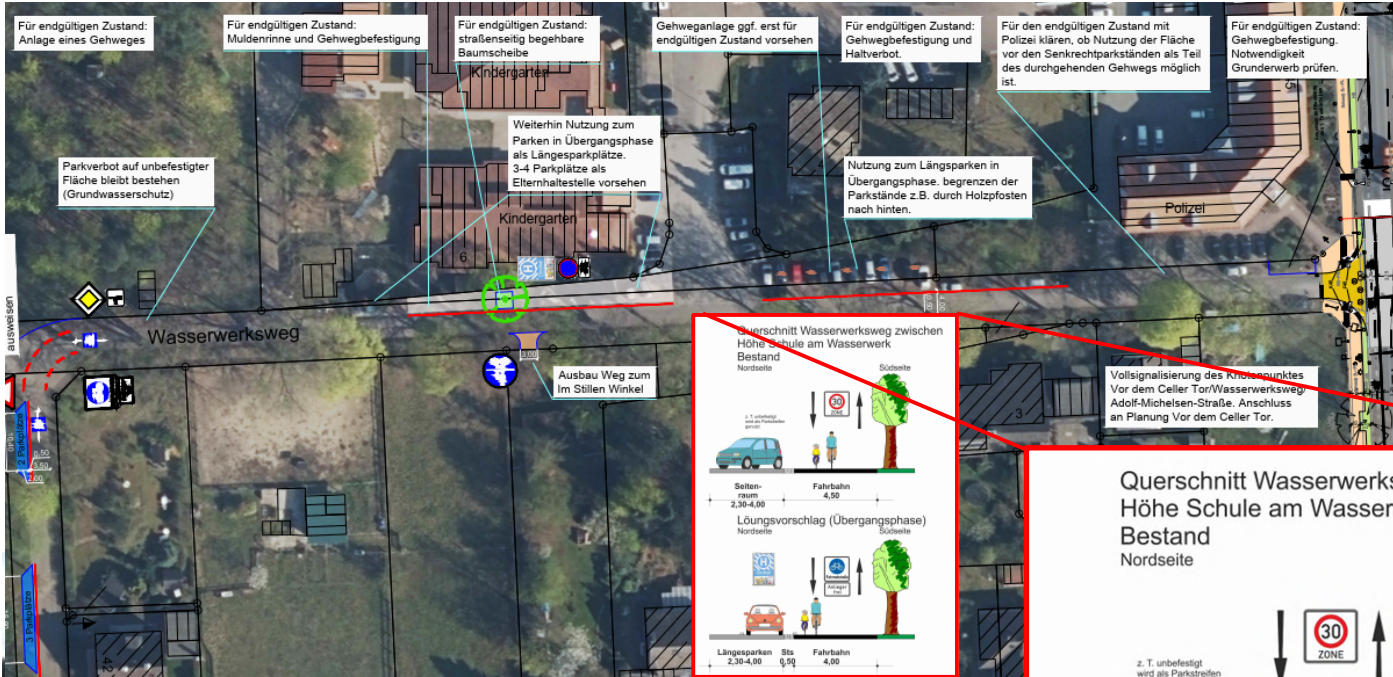
Abschnitt Wasserwerksweg



Burgdorf – Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr

Abschnitt Wasserwerksweg

Quelle: PGV-Alrutz GbR



**Oben/Unten
Rechts: Vorplanung
PGV Unten Links:
Bestandssituation**



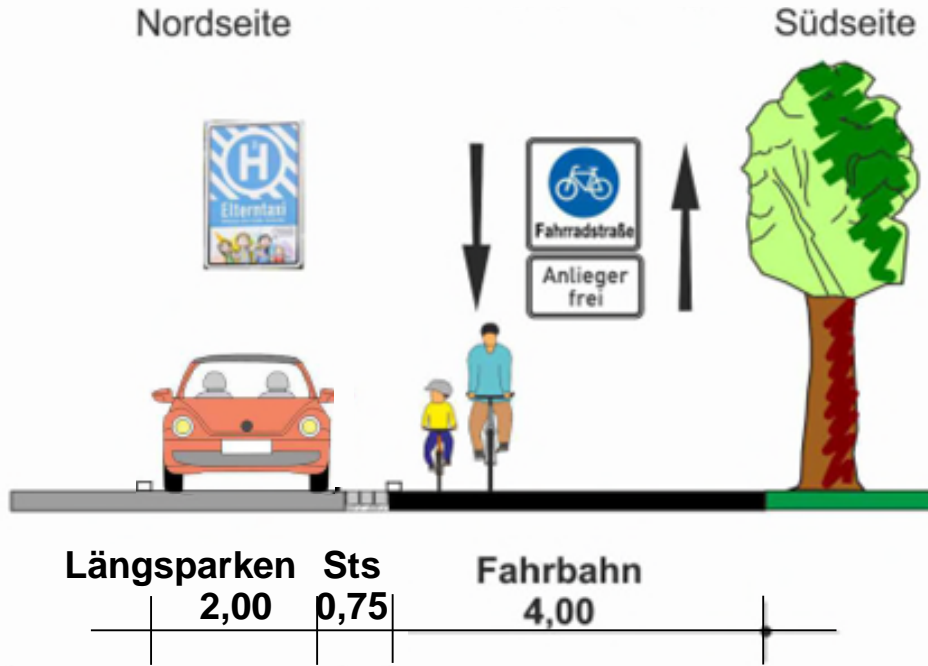
Abschnitt Wasserwerksweg

- 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



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

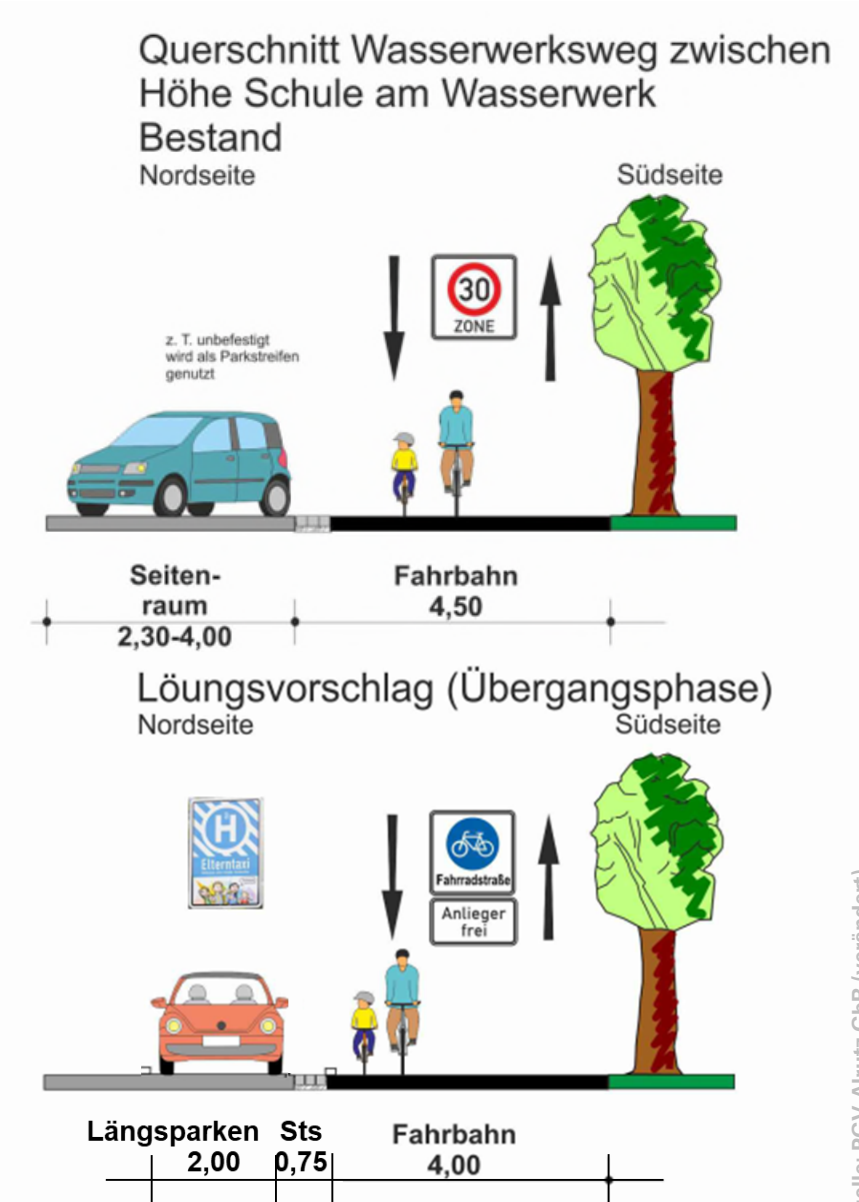
Abschnitt Wasserwerksweg

- Die Mindestbreite von 4,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen kann in Bereichen mit Stellplätzen nicht eingehalten werden
- Der Begegnungsfall 2 Fahrräder / 2 Fahrräder ist nicht möglich
- Der Begegnungsfall Pkw / Pkw ist nicht möglich – dieser erfolgt im Bestand verkehrsunsicher

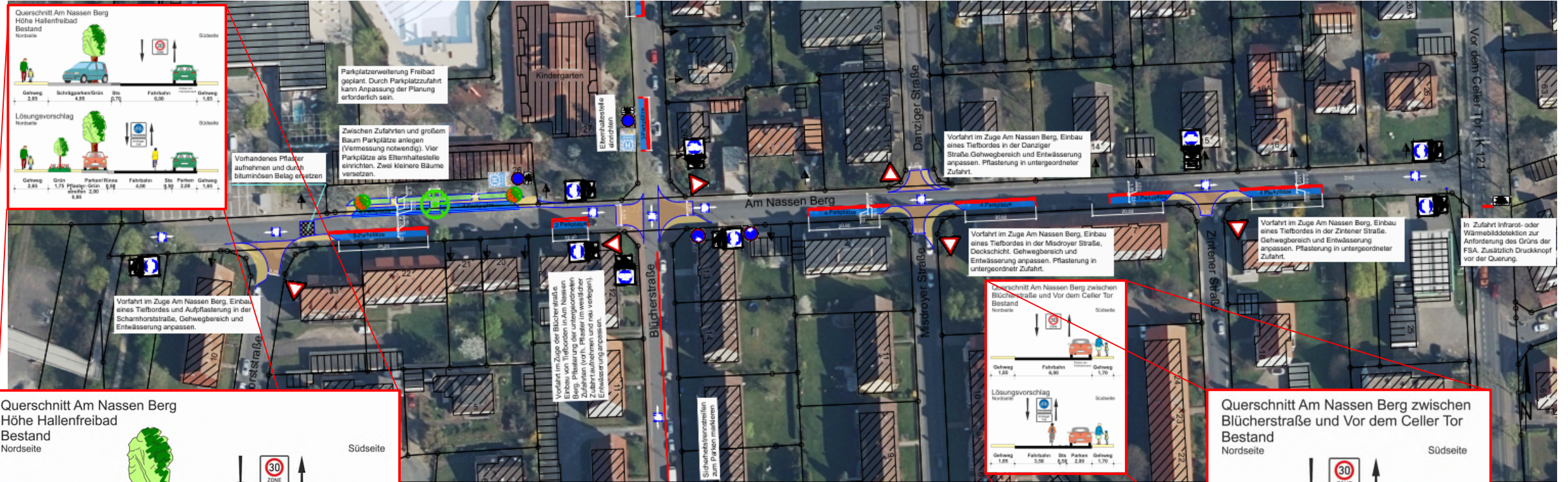
➔ **Empfehlung SHP: Parkstände in Längsaufstellung von der Fahrbahn abrücken, sodass ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zur Verfügung steht!**



Links: Bestandssituation
Rechts: Bestand/
Lösungsvorschlag SHP



Abschnitt Am Nassen Berg



Quelle: PGV-Airutz GbR

Abschnitt Am Nassen Berg

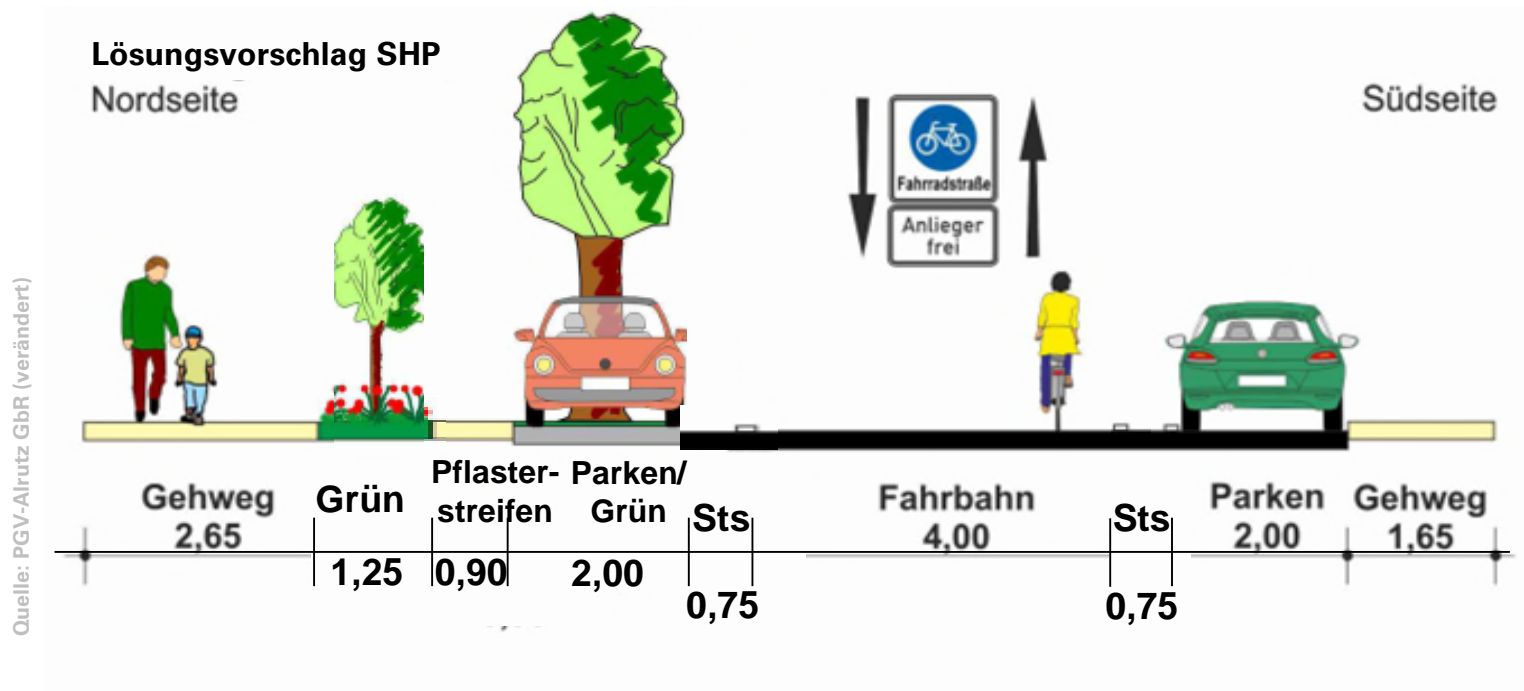
- Die vorgesehenen Sicherheitstrennstreifen sind mit einer Breite von 50 cm zu schmal
- Die zu empfehlende Mindestbreite von 4,00 m wird in Bereichen mit Längsstellplätzen bei Anordnung eines 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifens nicht eingehalten

➔ 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

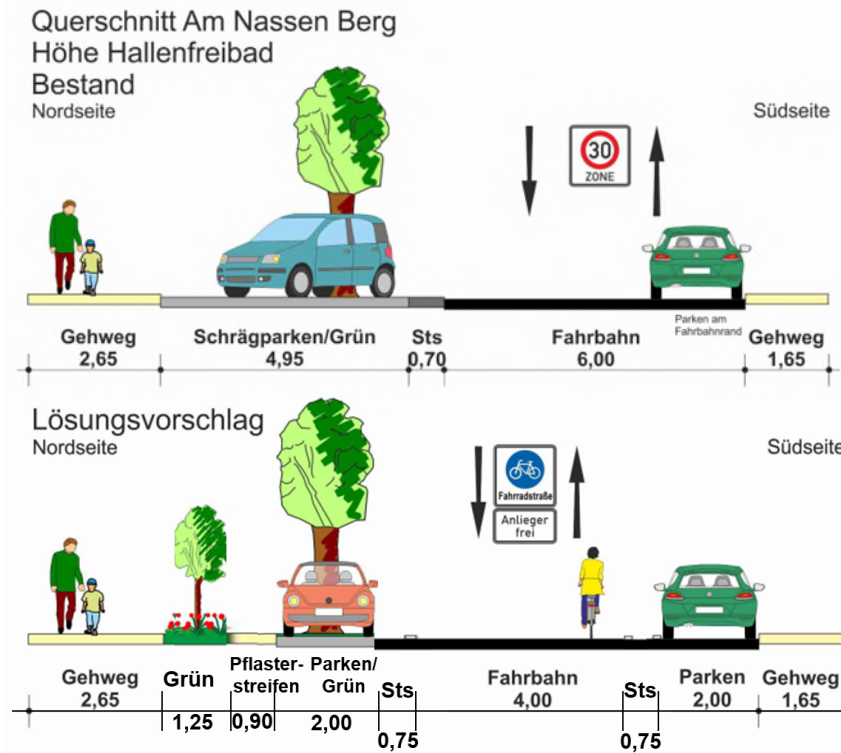


➔ Empfehlung SHP:

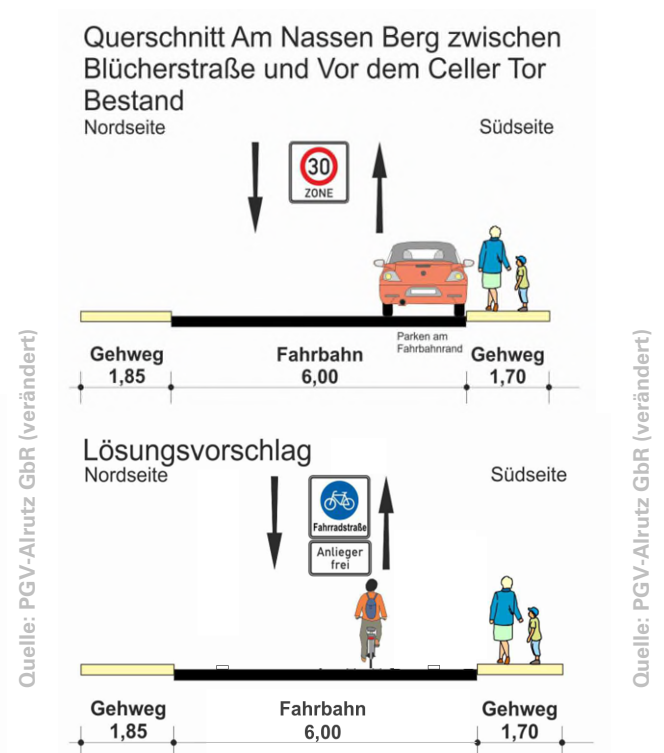
westlicher Abschnitt Höhe Schwimmbad: nördliche Parkstände weitere 50 cm von der Fahrbahn abrücken, sodass beidseitig ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen angeordnet werden kann!

Abschnitt Am Nassen Berg

- Die Mindestbreite von 4,00 m + beidseitig 0,75 m Sicherheitstrennstreifen kann in Bereichen mit Längsparkständen nicht eingehalten werden



Bestand/Lösungsvorschlag Höhe Schwimmbad



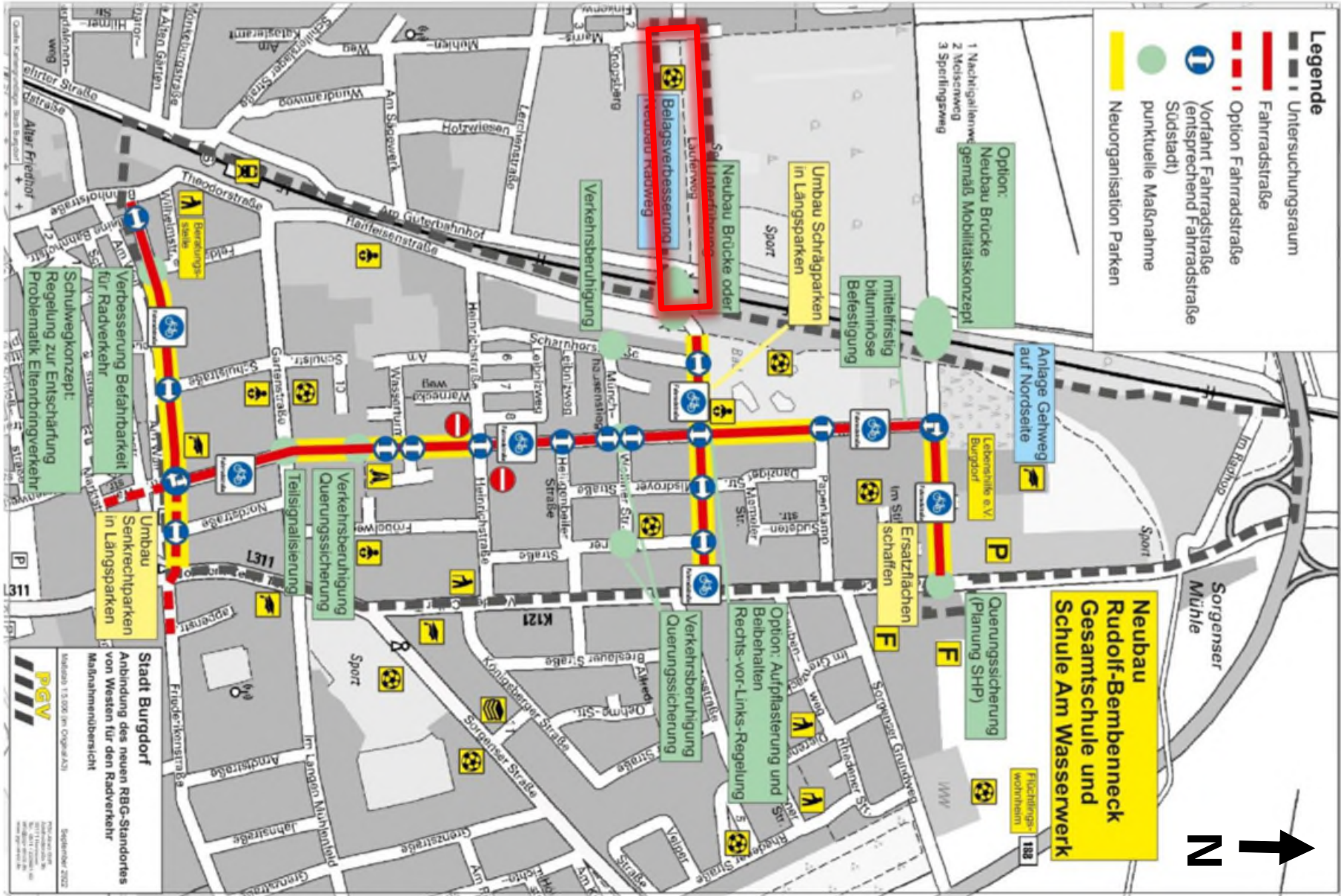
Bestand/Lösungsvorschlag übrige Abschnitte

➔ Empfehlung SHP:

westlicher Abschnitt Höhe Schwimmbad: nördliche Parkstände in Längsaufstellung ausreichend von der Fahrbahn abrücken, sodass beidseitig ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen angeordnet werden kann!

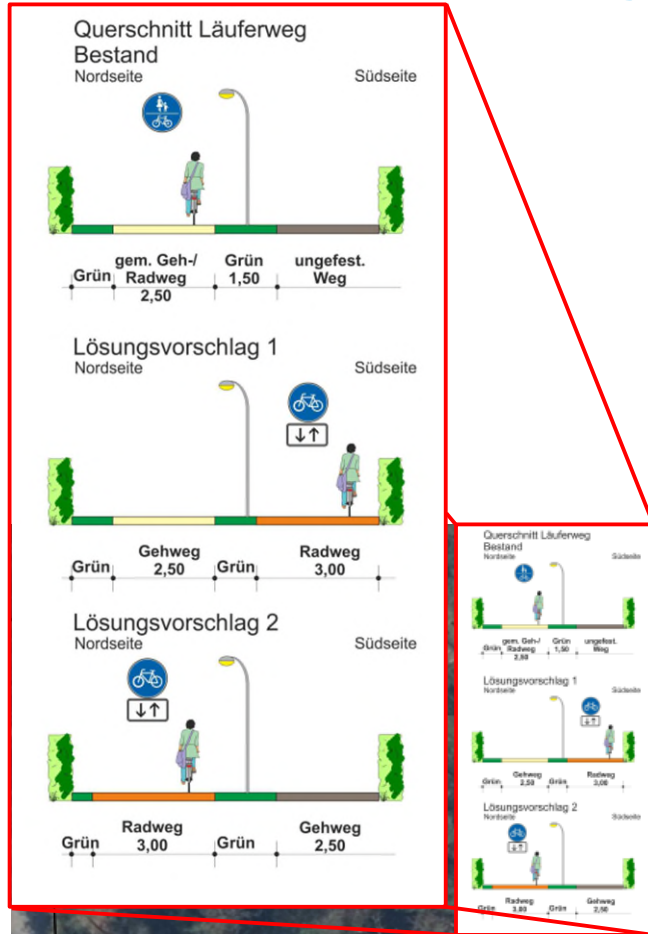
Übrige Abschnitte: Auf Stellplätze verzichten!

Abschnitt Läuferweg



Quelle: PGV-Alrutz GbR

Abschnitt Läuferweg



Oben Links/Unten:
 Vorplanung PGV
 Oben Rechts:
 Bestandssituation



Quelle: PGV-Alrutz 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!**

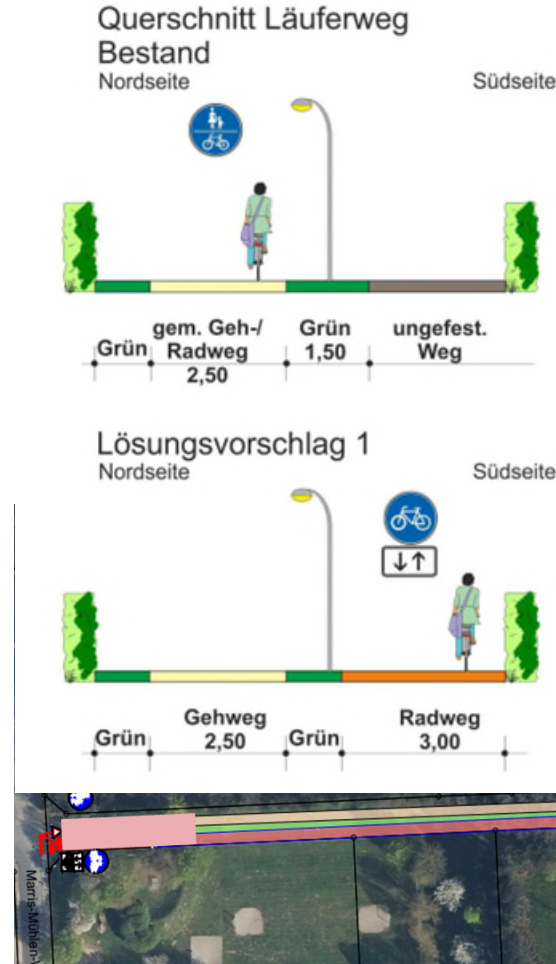
Abschnitt Läuferweg



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

Abschnitt Läuferweg

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



Quelle: PGV-Alrutz GbR (verändert)

➔ **Empfehlung SHP: Bau eines getrennten Geh- und Radweges mit Verflechtungsbereichen im Bereich des Spielplatzes und vor der Brücke!**

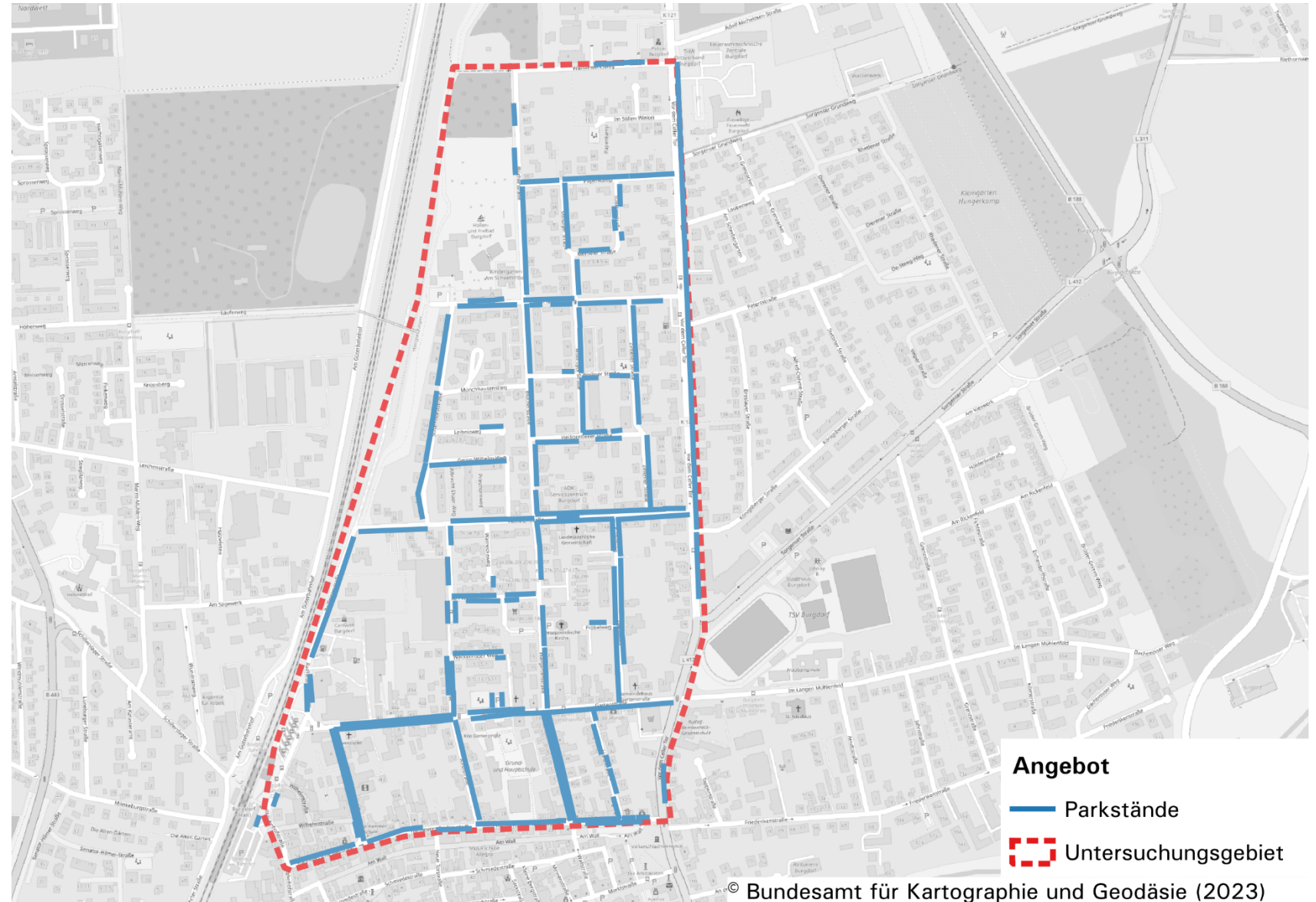
Oben Rechts: Bestandssituation
Oben Links/Unten: Lösungsvorschlag SHP

PARKRAUMERHEBUNG

Angebot Parkstände

Angebot im Untersuchungsgebiet

- 740 Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen



Angebot Parkstände



Gartenstraße



Nordstraße



Hannoversche Neustadt

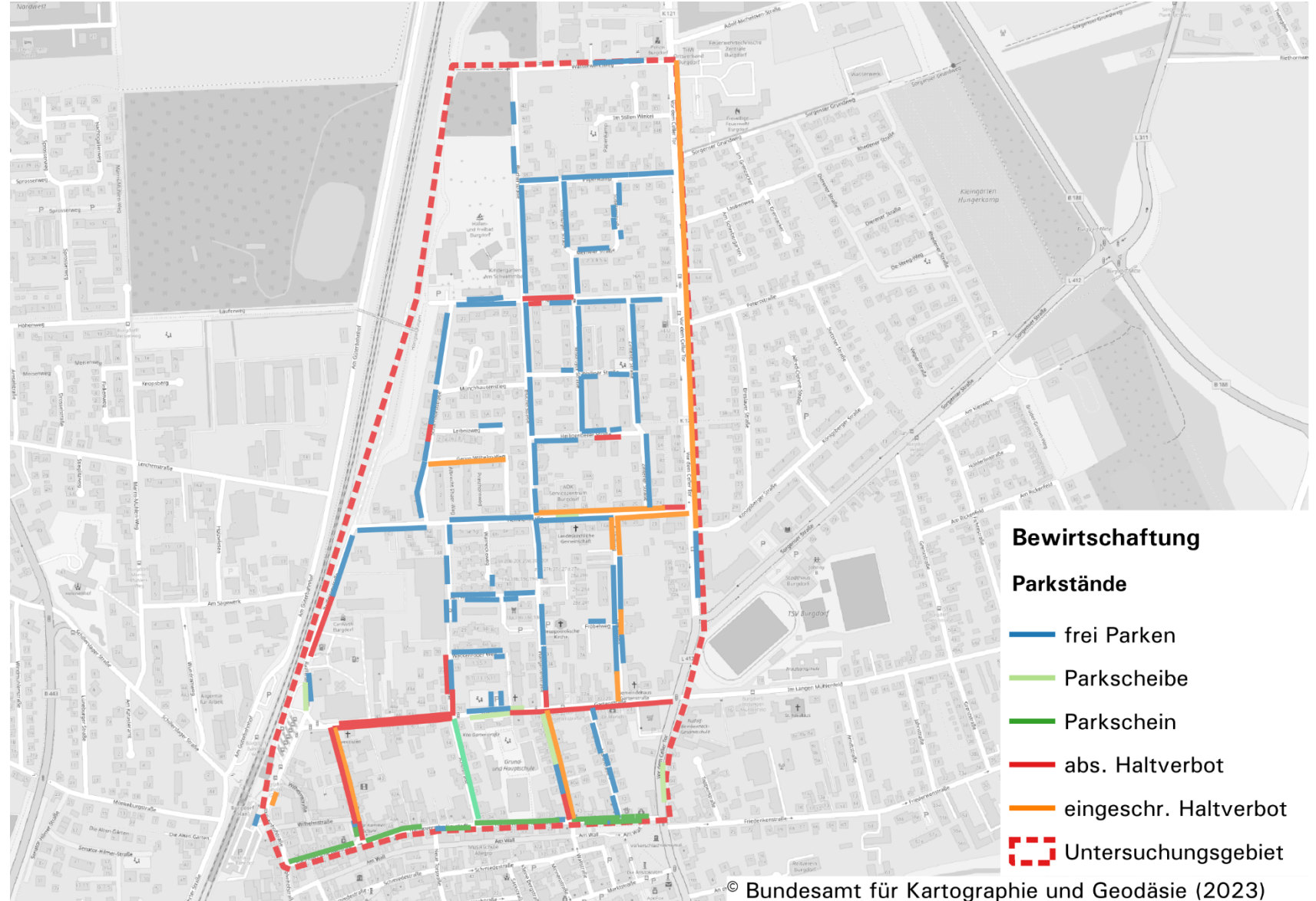


Parkplatz Am Nassen Berg

Angebot Parkstände

Angebot im Untersuchungsgebiet

- 601 Parkstände als „frei Parken“
- 42 Parkstände mit „Parkscheibe“
- 85 Parkstände mit „Parkschein“
- 12 Parkstände mit zeitlich beschränktem Haltverbot



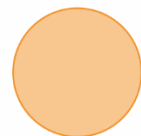
Erfassung der Parkraumnachfrage

- Erhebung am 16. Mai 2024
- 8 Rundgänge zwischen 6 und 20 Uhr
- Erhebung der Auslastung
- Erhebung der Parkdauern
 - Fahrzeuge, die um 6 Uhr und später erfasst wurden, werden als Bewohner definiert.
 - Fahrzeuge, die nur in einem Intervall erfasst wurden, werden als Kurzzeitparkende definiert.
 - Fahrzeuge, die in 2 bis 3 Intervallen erfasst wurden, werden als Halbtagsbeschäftigte definiert.
 - Fahrzeuge, die in ≥ 4 Intervallen erfasst wurden, werden als Langzeitparkende definiert.

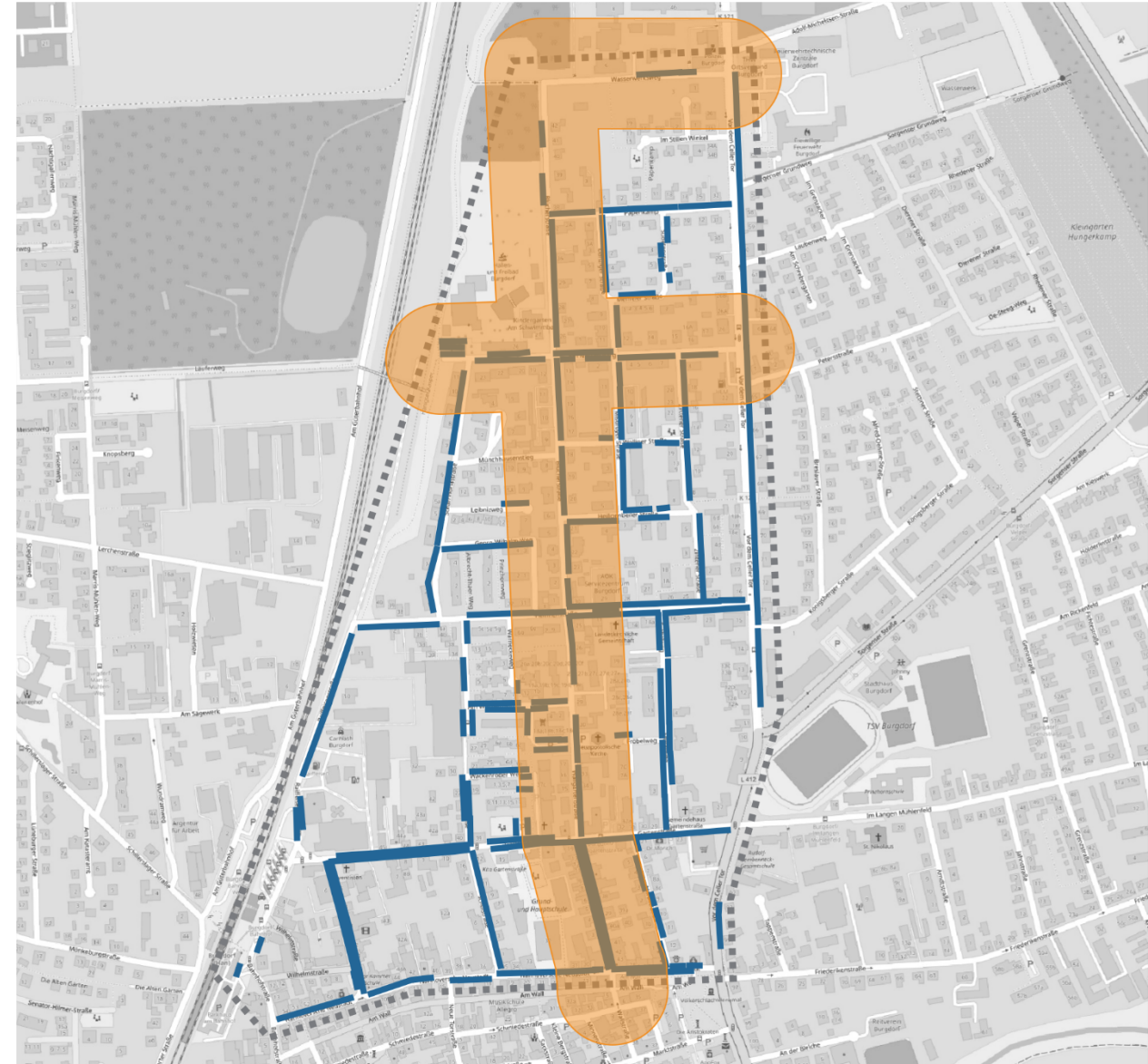


Einteilung der Bereiche

- Darstellung der Ergebnisse für folgende Bereiche:
 - Gesamtübersicht
 - Wallgartenstraße
 - Blücherstraße
 - Am Nassen Berg
 - Wasserwerksweg
 - Einzugsbereich Fahrradstraßen
 - gewählter Ansatz: Innerhalb von 50 Metern im Zuge der Fahrradstraßen soll ein Parkstand in den Nebenstraßen als Ausweichmöglichkeit vorhanden sein



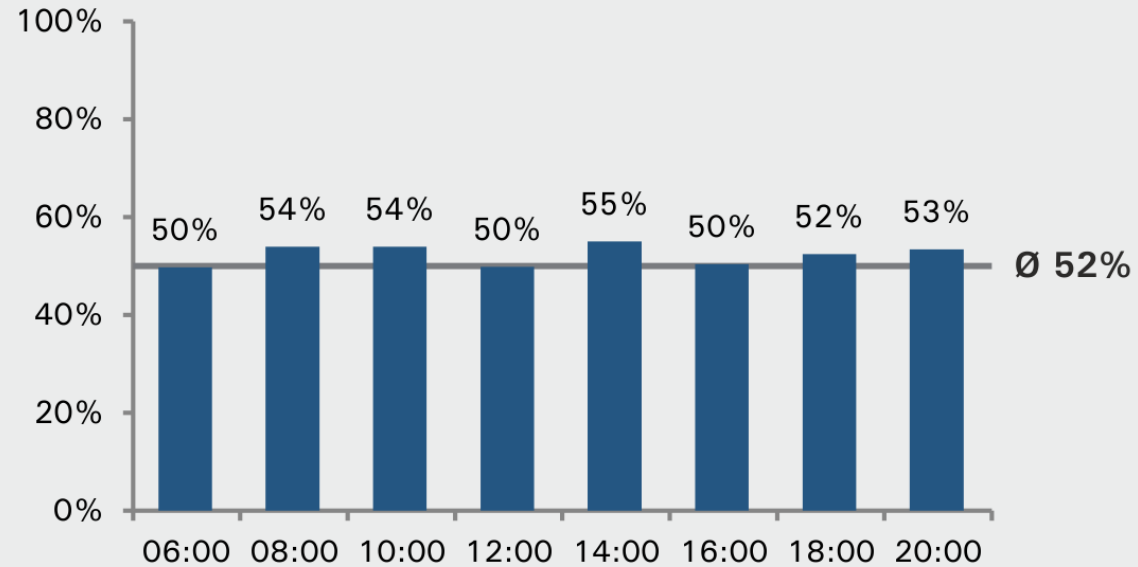
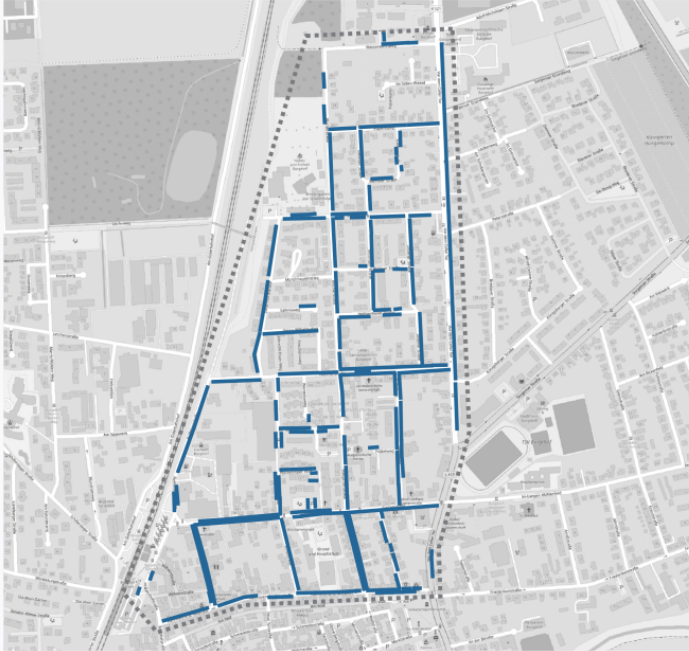
Einzugsbereich Parken
($r = 50$ Meter)



Steckbriefe

Gesamt

Parkstände
740



Parkdauer

22 %

2 h

24 %

2 - 6 h

13 %

> 6 h

41 %

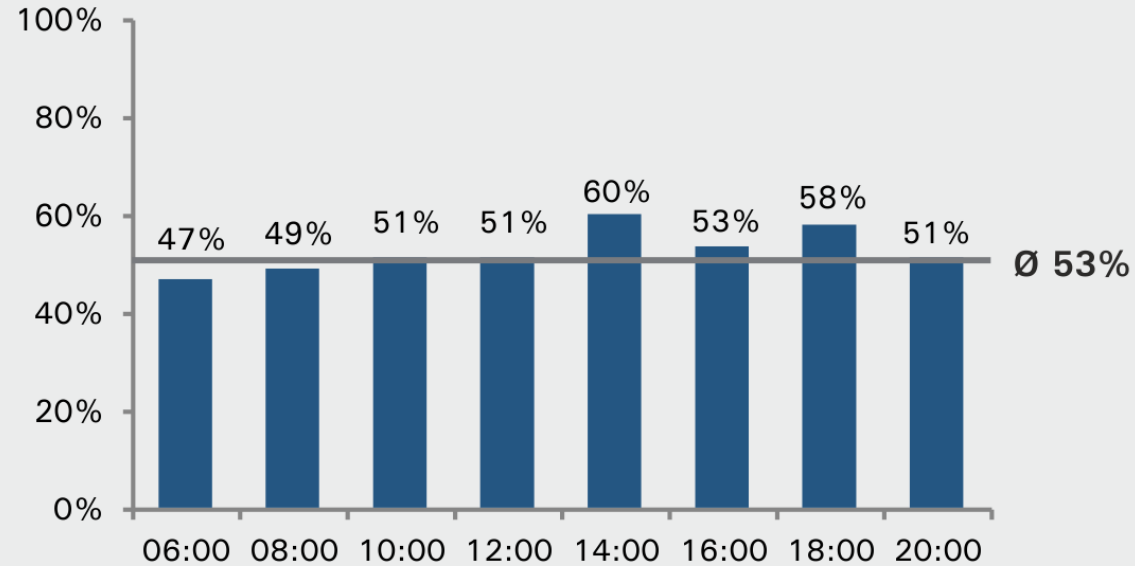
Bewohner

- Insgesamt eine geringe Auslastung über den gesamten Tag
- Restkapazität: 333 bis 372 Parkstände
- Bewohnende als größte Nutzgruppe

Steckbriefe

Wallgartenstraße

Parkstände
45



Parkdauer



- Insgesamt eine geringe Auslastung
- Restkapazität: 18 bis 24 Parkstände
- notwendiger Rückbau im Zuge der Fahrradstraße: 29 Parkstände

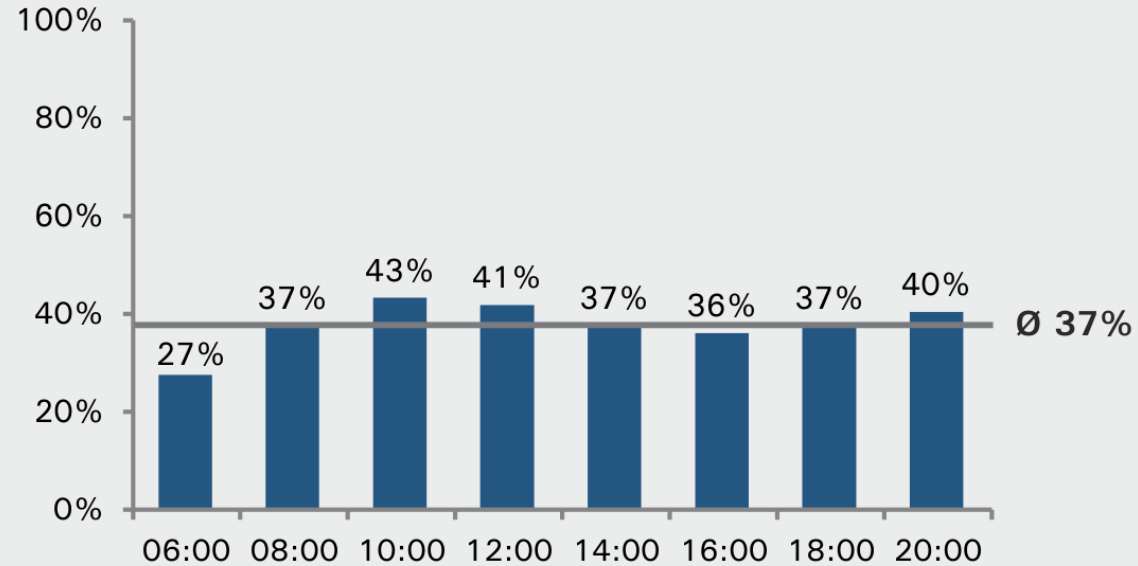


keine Restkapazitäten
nach Rückbau

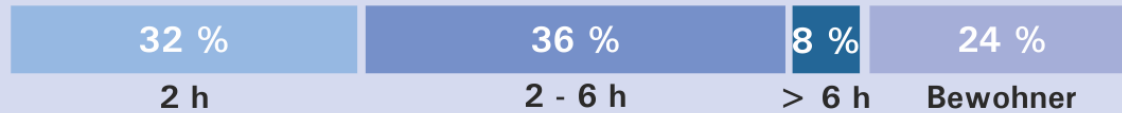
Steckbriefe

Blücherstraße

Parkstände
70



Parkdauer



- Insgesamt eine sehr geringe Auslastung über den gesamten Tag
- Restkapazität: 40 bis 51 Parkstände
- notwendiger Rückbau im Zuge der Fahrradstraße: 14 Parkstände

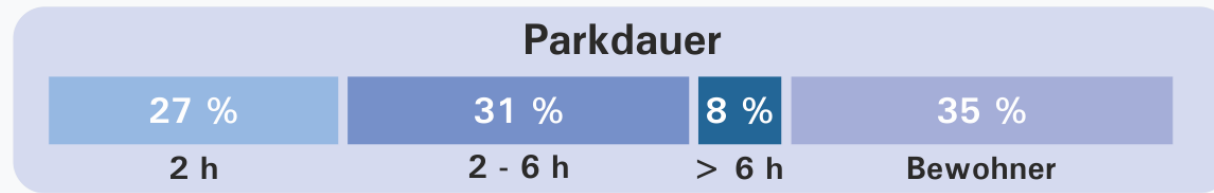
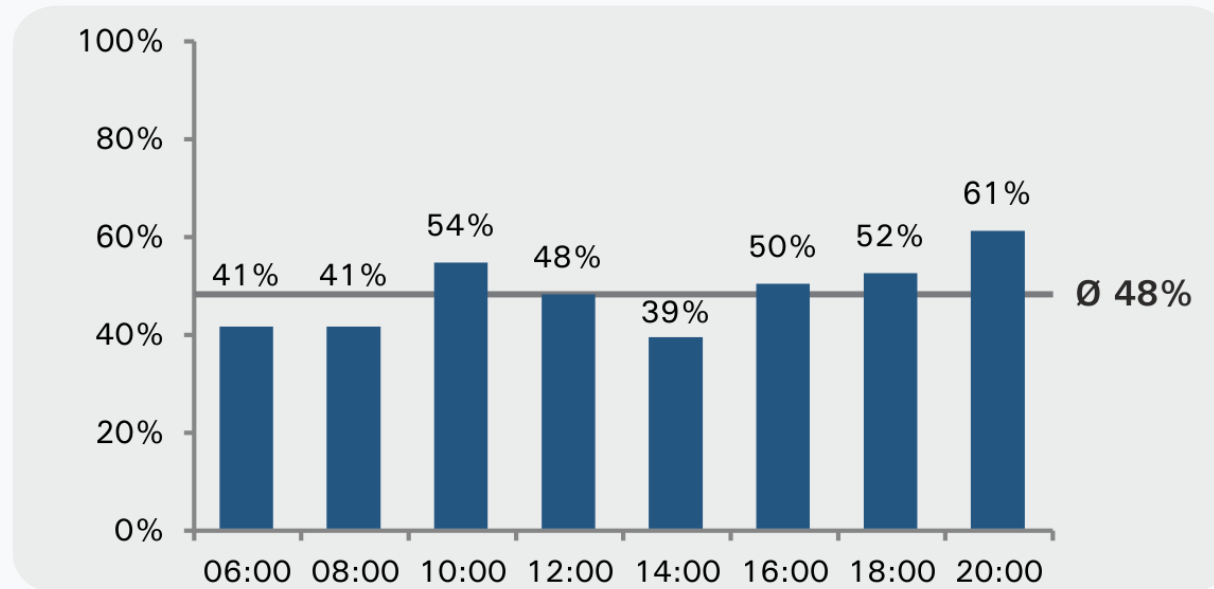


Restkapazitäten
nach Rückbau vorhanden

Steckbriefe

Am Nassen Berg

Parkstände
46



- Insgesamt eine geringe Auslastung über den gesamten Tag
- Restkapazität: 18 bis 28 Parkstände
- notwendiger Rückbau im Zuge der Fahrradstraße: 36 Parkstände

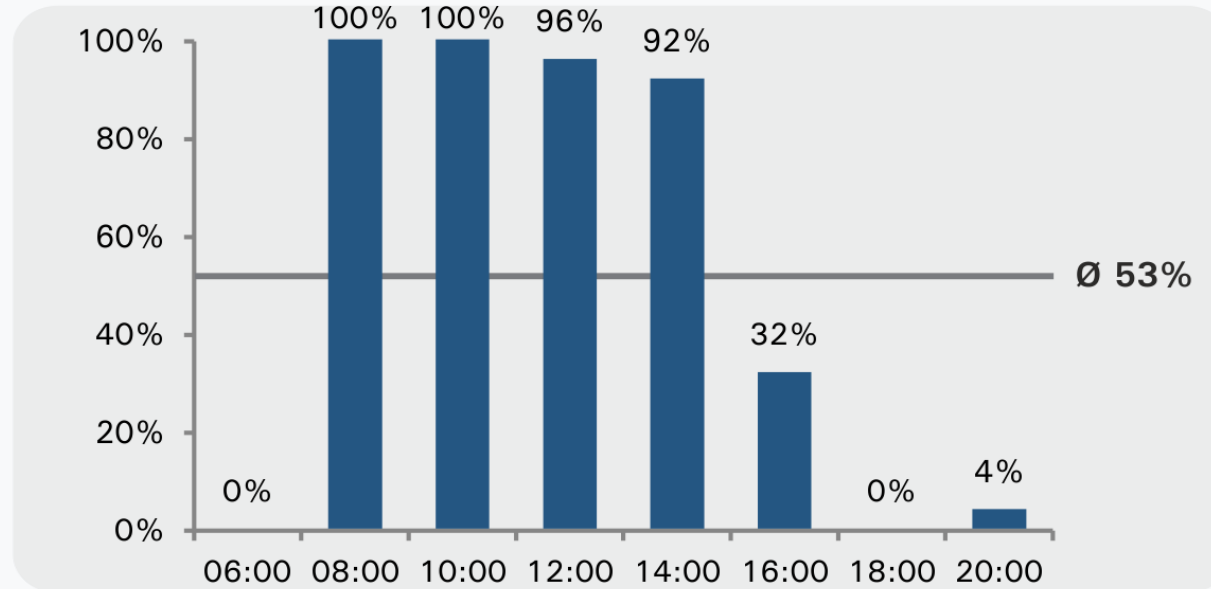


keine Restkapazitäten
nach Rückbau

Steckbriefe

Wasserwerksweg

Parkstände
25



Parkdauer



- Zwischen 8:00 und 14:00 Uhr sehr hohe Auslastung
- Restkapazität: tagsüber keine, nachts Kapazitäten vorhanden
- notwendiger Rückbau im Zuge der Fahrradstraße: 9 Parkstände

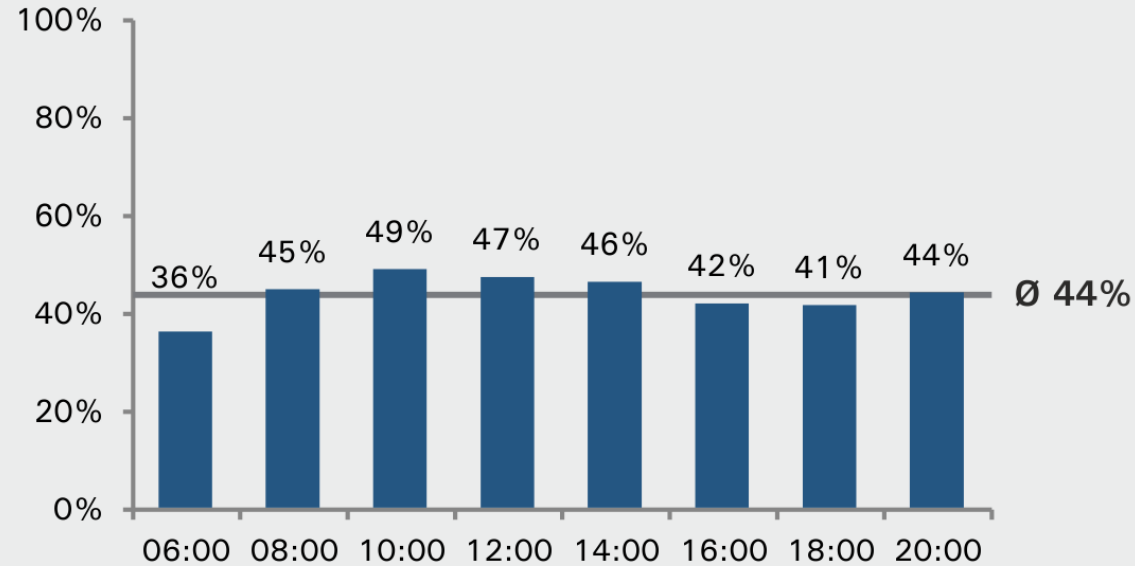
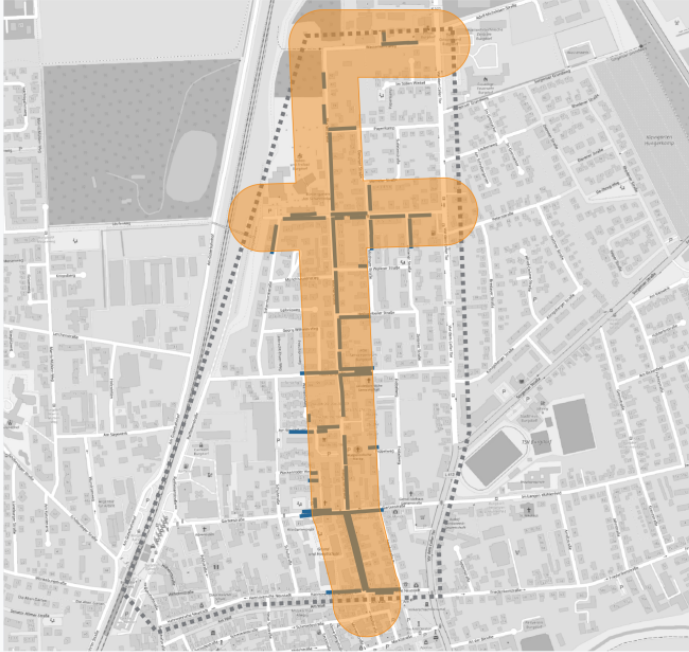


tagsüber keine
Restkapazitäten

Steckbriefe

Fahrradstraße

Parkstände
314



Parkdauer

24 %

2 h

32 %

2 - 6 h

12 %

> 6 h

32 %

Bewohner

- Insgesamt eine geringe Auslastung über den gesamten Tag
- Restkapazität: 161 bis 201 Parkstände
- notwendiger Rückbau im Zuge der Fahrradstraße: 88 Parkstände



Restkapazitäten
nach Rückbau vorhanden

Fazit

Reduzierung von Parkständen im Zuge der Anordnung von Fahrradstraßen

- Die Straßenzüge Wallgartenstraße, Blücherstraße und Am Nassen Berg weisen im Bestand eine gleichmäßige Auslastung auf einem geringen Niveau auf.
- Die Auslastung im Wasserwerksweg schwankt dagegen sehr stark, da hier tagsüber alle Parkstände belegt sind. Nachts werden die Parkstände gar nicht genutzt
- In dem angenommenen Einzugsbereich ($r = 50$ Meter) der geplanten Fahrradstraßen sind im Mittel etwa 56 % der Parkstände zwischen 6 und 20 Uhr frei; in der Spitze (10 Uhr) etwa 51 %, das entspricht 161 Parkständen

-> für die Fahrradstraße müssen **nur** 88 zurückgebaut werden.

Empfehlung

- Rückbau von Parkständen in den oben genannten Straßen zur Realisierung der Fahrradstraße.



VIELEN DANK!

Prof. Dr-Ing. Christian Adams

Telefon 0511.3584-471
c.adams@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Philipp Riedel B.Sc.

Telefon 0511.3584-472
p.riedel@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Engelbert Stenkoff

Telefon 0511.3584-482
e.stenkoff@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de