

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

**Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr
Ausschuss für Schulen, Kultur und Sport**

am 26. September 2022 in Burgdorf

PGV-Alrutz GbR, Hannover:

Dipl.-Ing. **Dankmar Alrutz**

Dipl.-Geogr. **Elke Willhaus**

Aufgabenstellung und Arbeitsschritte

Arbeitspaket A

AP A1: Grundlagen

AP A2: Anforderungen und Einsatzbereiche Fahrradzonen und Fahrradstraßen

- Rechts- und Regelrahmen, Beispiele ...
- Aufstellung eines (auch gesamtstädtisch anwendbaren) Kriterienkatalogs zur Bewertung der Eignung als Fahrradstraße oder –zone
- **Erörterung im Runden Tisch Radverkehr (09. Juni 2022)**

AP A3: Umlegung der Erkenntnisse auf den Planungsraum

- Anwendung des Kriterienkatalogs zur Bewertung der Eignung als Fahrradstraße oder –zone
- Maßnahmenkonzeption. Abstimmung mit anderen laufenden Planungen
- Herleitung einer Vorzugslösung
- **Erörterung im Runden Tisch Radverkehr (31. August 2022)**

Arbeitspaket B:

- Ausarbeitung der Vorzugslösung

Generelle Erläuterungen zu Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Fahrradstraßen

Sicher und attraktiv!

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



Fahrradstraßen

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

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



Anbindung neuer Standort der RBG von Westen

Fahrradzonen

- Neues Instrument in der Radverkehrsplanung
- Eingeführt mit StVO-Novelle 2020 und Änderung der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO 2021
- Geeignet für Wohnquartiere mit flächenhaft hoher Radverkehrsdichte und vorrangig Anliegerverkehr von Kfz.
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.
- Bisher erst wenige Praxisbeispiele.



Fahrradzonen – Rechtliche Vorgaben

StVO-Novelle April 2020

- Verhaltensregeln entsprechen denen von Fahrradstraßen.

VwV-StVO 2021

- Die Bestimmungen entsprechen weitgehend denen zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen, z.B. keine klassifizierten Straßen oder Vorfahrtstraßen, keine Radwege mit Benutzungspflicht, keine LSA (außer FG-LSA)
- Grundsätzlich gilt „Rechts-vor links“
- Auf Schräg- oder Senkrechtparken sollte grundsätzlich verzichtet werden
- Keine Überlagerung mit Tempo 30-Zone oder Fahrradstraße zulässig

Zeichen 244.3



Beginn einer Fahrradzone

Zeichen 244.4



Ende einer Fahrradzone“.

Gegenüberstellung Fahrradstraßen - Fahrradzonen

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

Gegenüberstellung Fahrradstraßen - Fahrradzonen

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



Prüfung Fahrradzonen im Planungsraum

Kriterienkatalog zur Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen oder -zonen

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

➤ **Fazit / Empfehlung**

Prüfung Fahrradzone – Quartier: Am Wasserturm (240 m)

- **Netzfunktion / Ziele:**
 - reine Binnenerschließung ohne Netzfunktion
 - Spielplatz, Kita ohne Anbindung an das Wohngebiet
- **Kfz-Verkehr:**
 - sehr gering
 - kein Durchgangsverkehr, kein Bus
 - Rechts-vor-Links bzw. untergeordnet
 - max. Tempo 30
 - Längs-, Senkrecht- und Schrägparken
- **Fußverkehr:**
 - geringer Fußverkehr
 - keine Konflikte zu erwarten
- **Radverkehr:**
 - geringes Radverkehrsaufkommen, Verteilung flächenhaft auf geringem Niveau
 - keine Radverkehrsanlagen



Prüfung Fahrradzone – Quartier: Am Wasserturm

- **Gefahrenlage:**
 - keine Konflikte Fußverkehr
 - keine Gefahrenlage Kfz
- **Fazit / Empfehlung: keine Fahrradzone**
Aufgrund geringer Vernetzung und geringem Konfliktpotenzial kein Regelungsbedarf.
Durch Fahrradzone entsteht kein Mehrwert für Radverkehr



Prüfung Fahrradzone – Quartier: Scharnhorststraße (330 m)

- **Netzfunktion / Ziele:**
 - reine Binnenerschließung ohne Netzfunktion
 - Hallenfreibad angrenzend
- **Kfz-Verkehr:**
 - gering
 - ggf. Parksuchverkehr vom Hallenfreibad, kein Bus
 - Rechts-vor-Links
 - max. Tempo 30
 - Längsparken am Fahrbahnrand und Schrägparken
- **Fußverkehr:**
 - bis auf Scharnhorststraße keine Gehwege
 - kaum Konflikte zu erwarten
- **Radverkehr:**
 - geringes Radverkehrsaufkommen, Konzentration auf Scharnhorststraße
 - keine Radverkehrsanlagen



Prüfung Fahrradzone – Quartier: Scharnhorststraße

- **Gefahrenlage:**
 - ggf. erhöhte Kfz-Geschwindigkeiten Scharnhorststraße
 - geringes Konfliktpotenzial Fußverkehr

Fazit / Empfehlung: Fahrradzone möglich, aber nicht empfehlenswert, da

- geringer Problemdruck, kein Regelungsbedarf
 - Insgesamt vergleichsweise geringer Radverkehr
 - kaum Mehrwert für Radverkehr und
 - trotzdem Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich
- Verkehrsberuhigende Maßnahme in Scharnhorststraße sinnvoll.



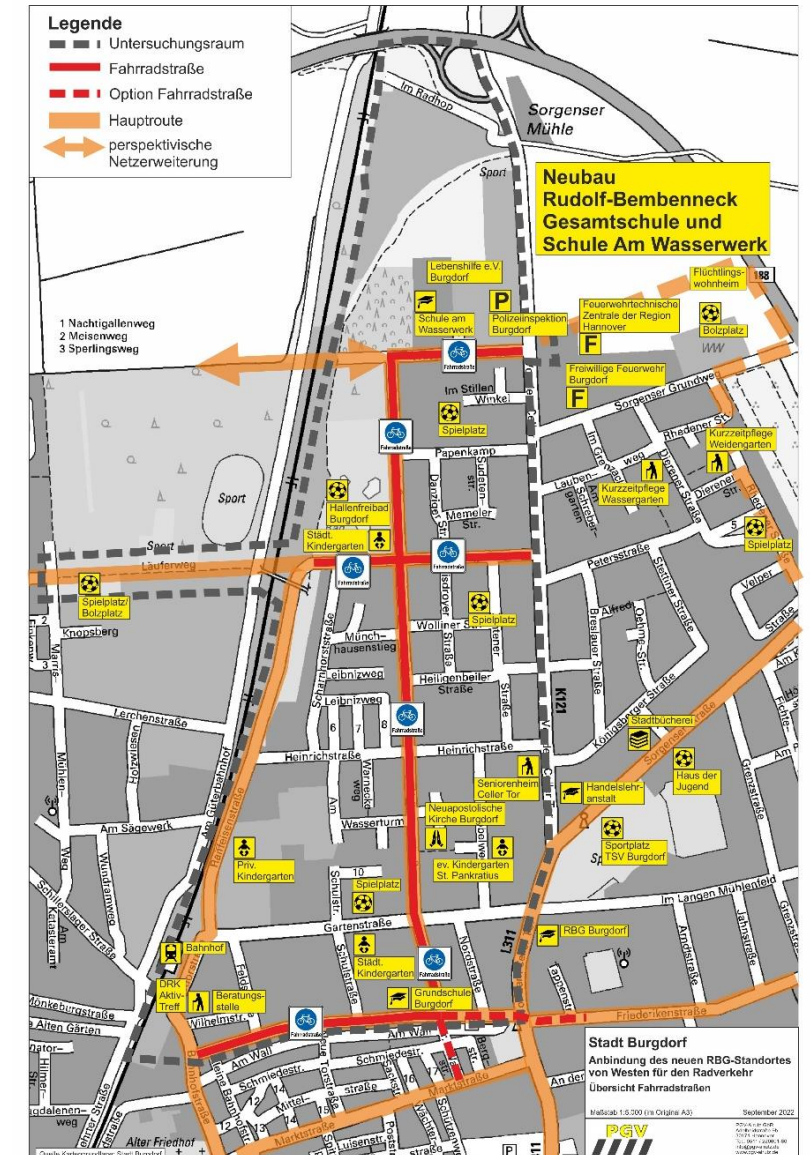
Prüfung Fahrradstraßen im Planungsraum

Anbindung Schulstandort von Westen

- **Fahrradstraßen** sind geeignete Lösung, Radverkehr auf attraktiven Routen zum neuen Schulstandort zu führen und zu bündeln.
- Sie sind in das **gesamtstädtische Radverkehrsnetz** eingebunden.

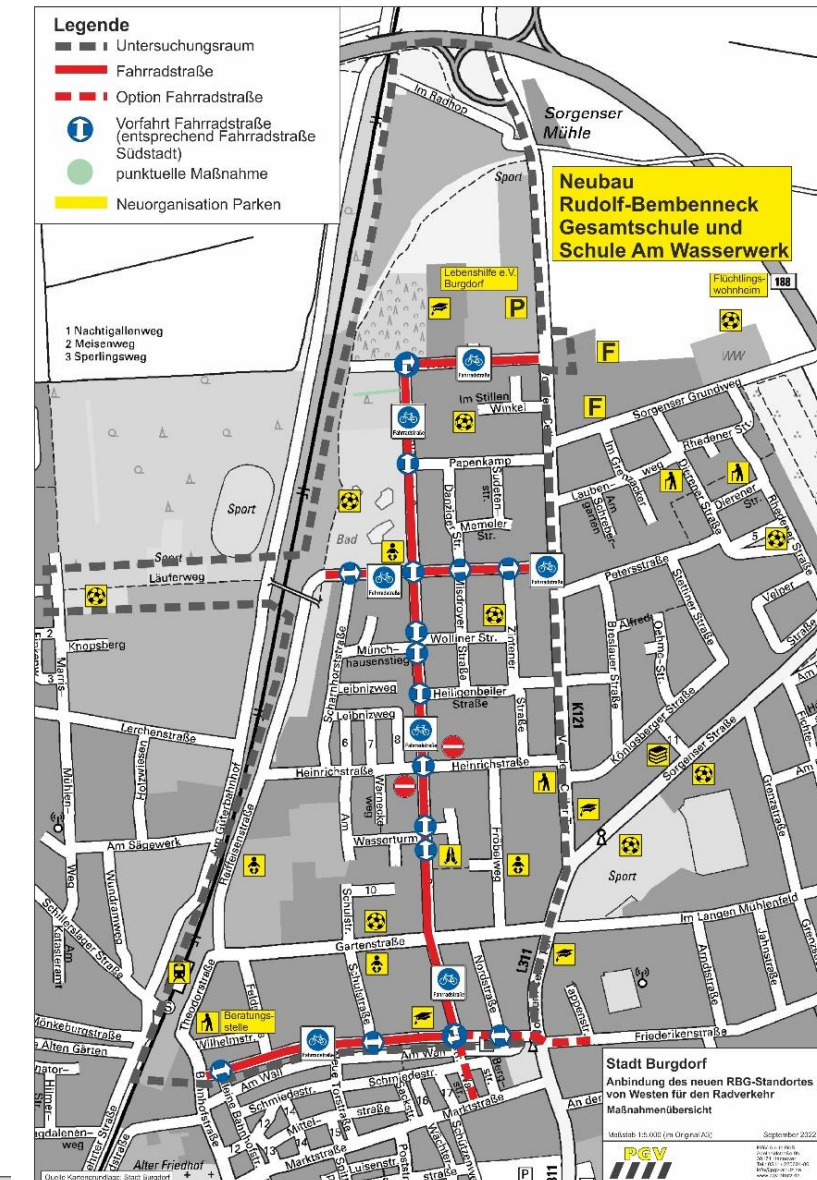
Empfehlung

- **Fahrradstraßenachse:** (Marktstraße) – Wallgartenstraße – Blücherstraße – Wasserwerksweg
 - Direkte Nord-Süd-Verbindung
- **Fahrradstraße Hannoversche Neustadt**
 - Radverkehr aus Bahnhofsbereich und Bahnquerungen
 - Für Anbindung Schule Führung bis Wallgartenstr. notwendig, perspektivisch Weiterführung nach Osten (Mobilitätskonzept)
- **Fahrradstraße Am Nassen Berg**
 - Anbindung von Westen (Läuferweg) und über Raiffeisenstraße
 - Auf gesamter Länge als Zubringer Hallenfreibad



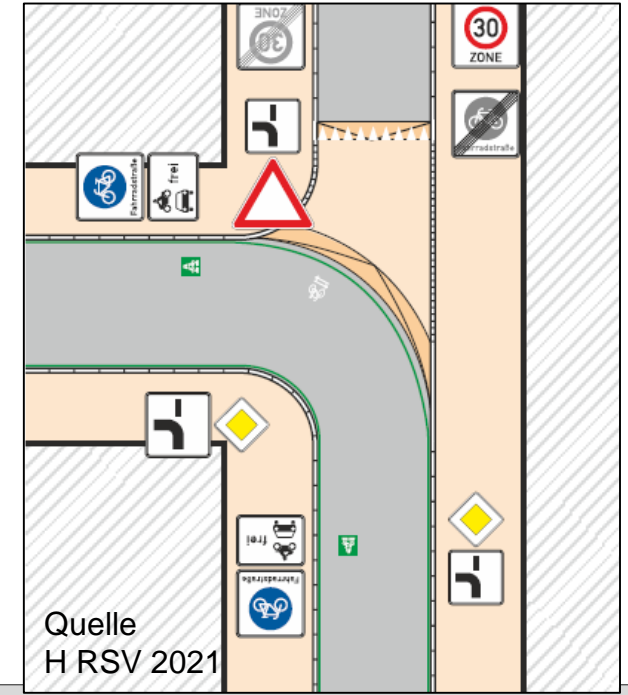
Handlungsempfehlungen Vorfahrtregelung

- Die Fahrradstraßen sollen in ihrem Verlauf **Vorrang vor anderen Erschließungsstraßen** erhalten.
- Die Ausbildung erfolgt entsprechend der Fahrradstraßenachse in der Südstadt.
- Beibehalten der Wartepflicht zur Querung Gartenstraße, Grün-Anforderung der Fußgänger-LSA durch Radfahrende.
- Für Nord-Süd-Achse Gefahr von Schleichverkehr. Modaler Filter sinnvoll. Vorschlag: Unterbindung der Durchfahrbarkeit für Kfz durch Einfahrtverbote in Höhe Heinrichstraße.



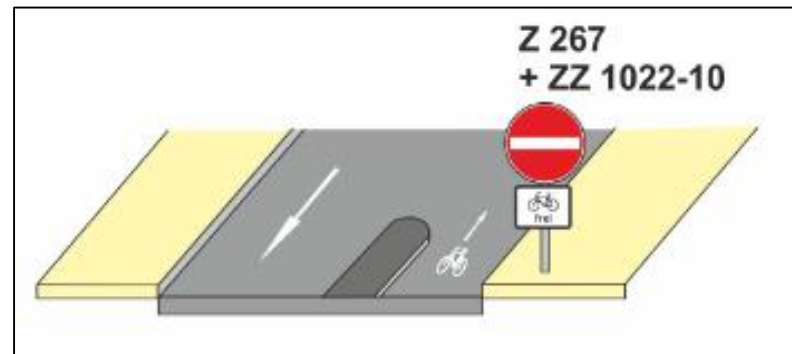
Kreuzungsbereich Hannoversche Neustadt / Wallgartenstraße

- **Zunächst:** Fahrradstraße von Bahnhofsstraße bis Wallgartenstraße
- Abknickende Vorfahrt durch Markierung betonen ohne bauliche Festlegung
- **Perspektivisch:** Weiterführung Fahrradstraße bis Vor dem Celler Tor und darüber hinaus
- Über endgültige Vorfahrtregelung dann entscheiden, wenn Erfahrungen im Betrieb vorliegen. Dann bauliche Ausbildung der Vorfahrtregelung.



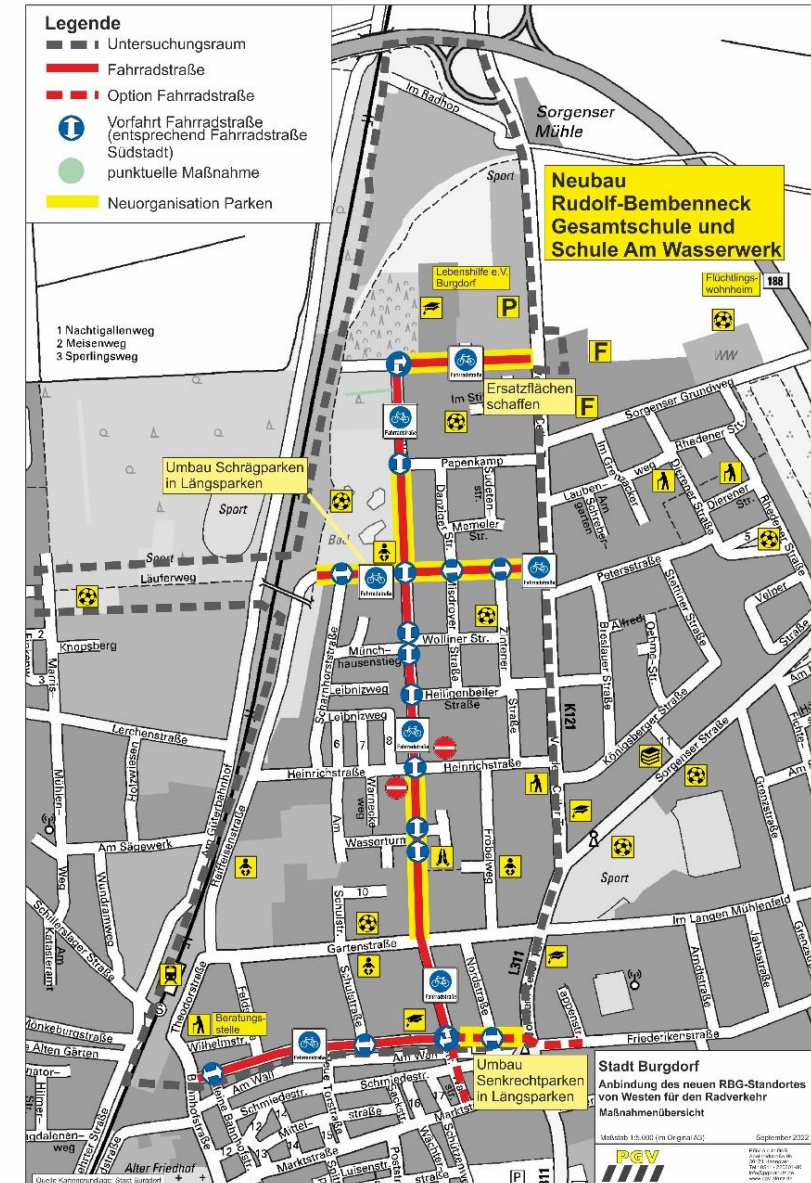
Kreuzungsbereich Blücherstraße / Heinrichstraße

- **Empfehlung Modaler Filter:** Beidseitig Einfahrtverbot nach Norden in Blücherstraße bzw. nach Süden in Wallgartenstraße
- Möglichst mit baulicher Unterstützung durch Fahrbahnteiler
- Nach der Einfahrtpforte ist in beiden Armen wieder Zweirichtungsverkehr auch für Kfz möglich.



Handlungsempfehlungen Ruhender Kfz-Verkehr

- In den Fahrradstraßen ist der ruhende Verkehr so zu regeln, dass den rechtlichen Anforderungen entsprochen wird.
- Ausreichende Begegnungsbreiten oder genügend Bereiche mit Ausweich- und Begegnungsmöglichkeit.
- Vermeiden von Schräg- oder Senkrechtparken.
- Grundsätzlich Sicherheitstrennstreifen neben den Parkstreifen, um das Einhalten ausreichender Abstände zu den parkenden Kfz zu fördern (Gefahr Doringunfälle).



Wallgartenstraße von Hann. Neustadt bis Gartenstraße



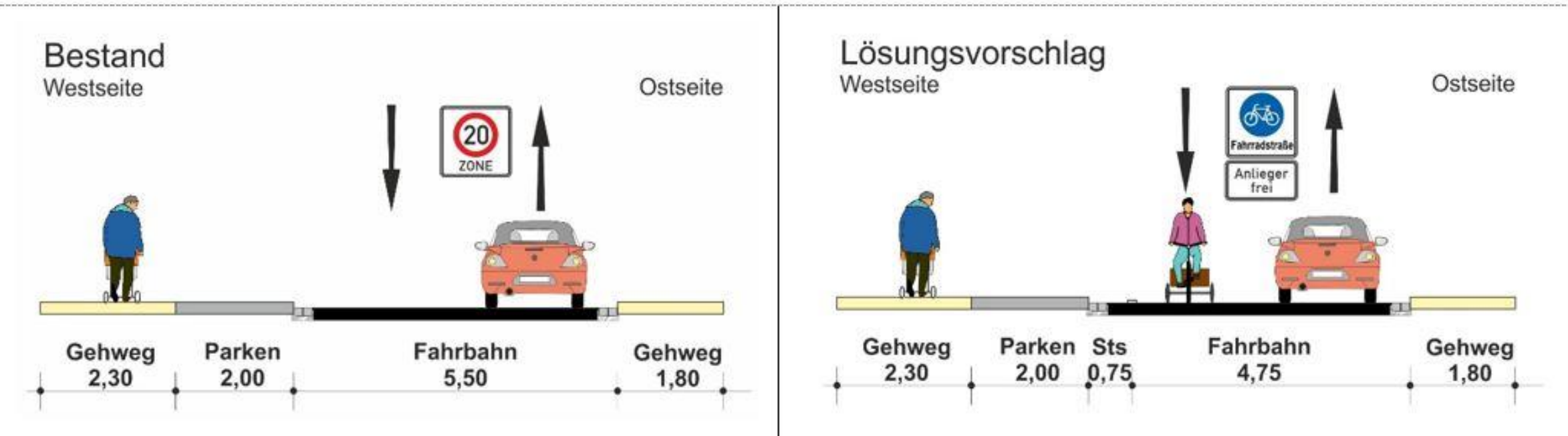
Foto aus Blickrichtung Süden



Foto aus Blickrichtung Norden

Wallgartenstraße von Hann. Neustadt bis Gartenstraße

Querschnitt Bestand und Planung



Bemerkungen/Erläuterungen:

Ausweisung als Fahrradstraße

Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markieren

Teilsignalsierung Knotenpunkt Gartenstraße

Knotenpunkt Hannoversche Neustadt – Regelung ist abhängig von der zukünftigen Führung / Regelung Hannoversche Neustadt

Wallgartenstraße von. Gartenstraße bis Heinrichstraße

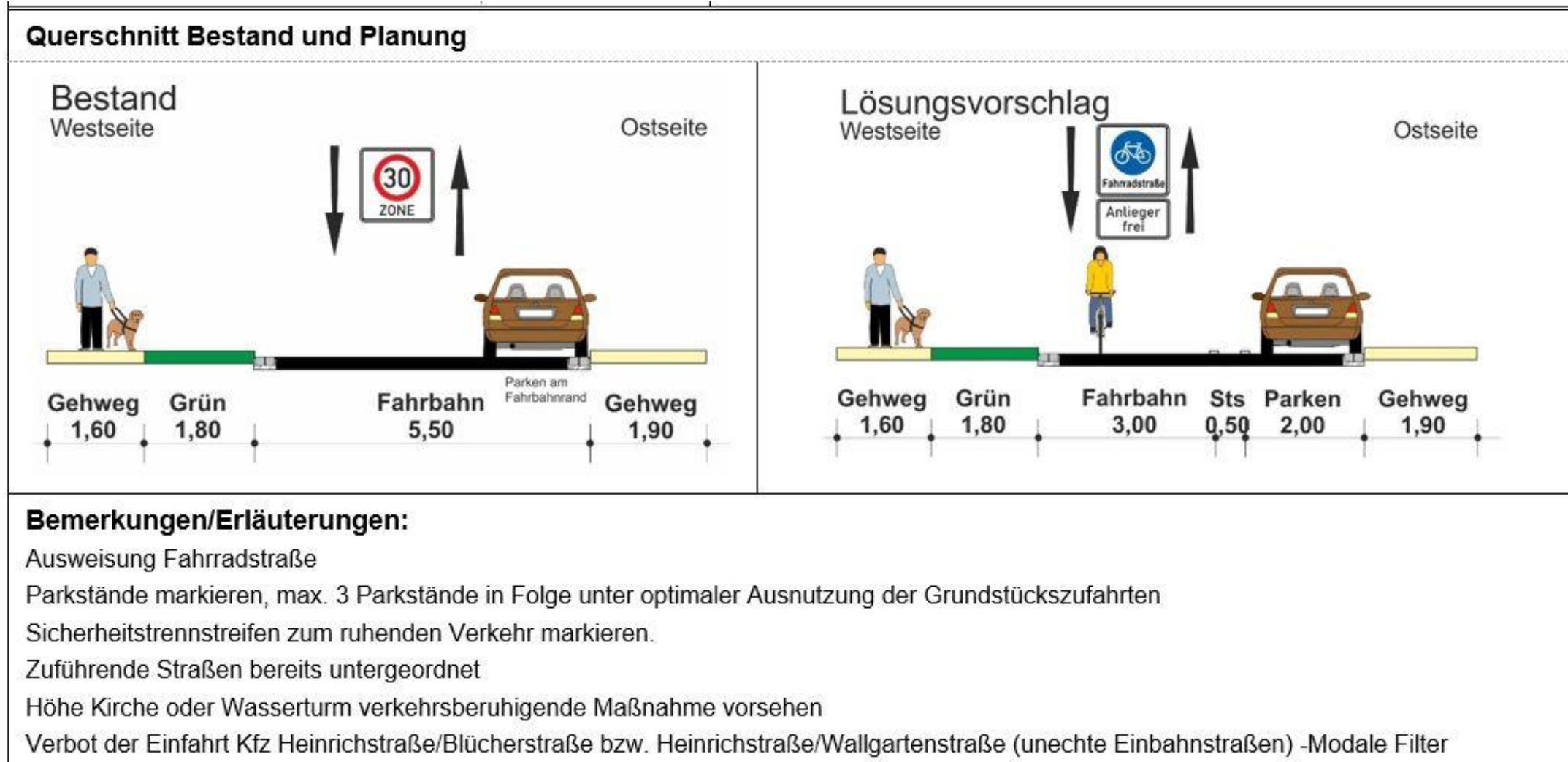


Foto aus Blickrichtung Norden



Foto aus Blickrichtung Norden

Wallgartenstraße von. Gartenstraße bis Heinrichstraße



Wasserwerksweg



Foto aus Blickrichtung Westen

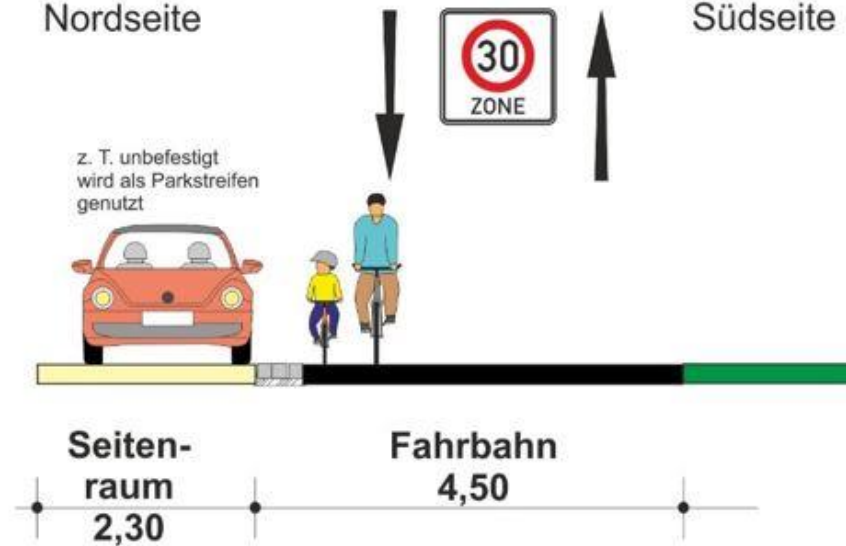


Foto aus Blickrichtung Osten

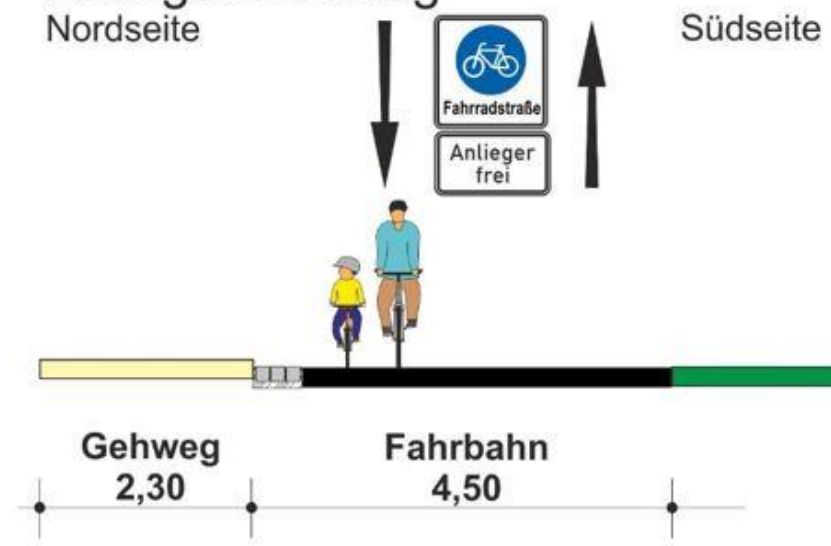
Wasserwerksweg

Querschnitt Bestand und Planung

Bestand
Nordseite



Lösungsvorschlag
Nordseite



Bemerkungen/Erläuterungen:

Ausweisung Fahrradstraße

Zielperspektive: durchgängige Anlage Gehweg auf Nordseite. Wegfall der Parkmöglichkeiten im Straßenraum

Prüfen, ob Ersatzstellflächen auf städtischem Grund geschaffen werden können

Falls kurzfristig nicht möglich, ggf. zunächst Beibehalten Parken bis Umzug der Schule am Wasserwerk (2026)

Abknickende Vorfahrt Wasserwerksweg/Blücherstraße

Vollsignalisierung Vor dem Celler Tor/Wasserwerksweg

Anbindung neuer Standort der RBG von Westen

Am Nassen Berg



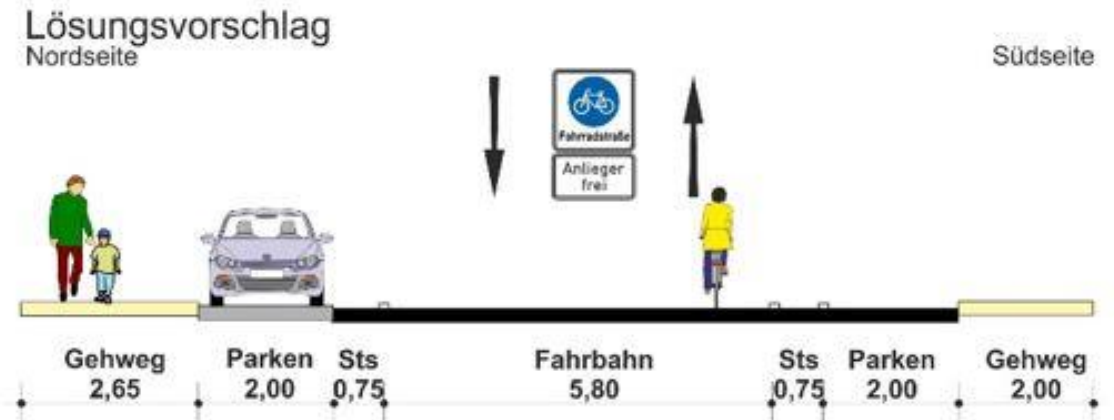
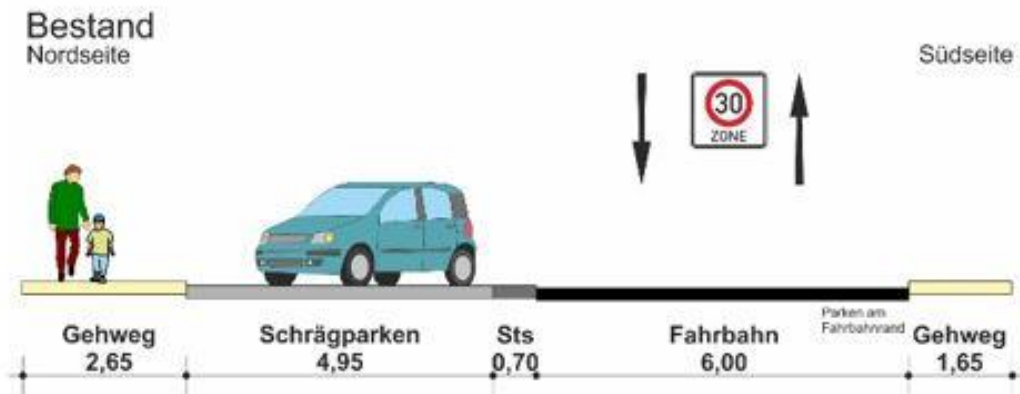
Foto aus Blickrichtung Osten (östlicher Abschnitt)



Foto aus Blickrichtung Osten (Bereich Hallenfreibad)

Am Nassen Berg

Querschnitt Bestand und Planung



Bemerkungen/Erläuterungen:

Ausweisung Fahrradstraße

Umbau Schrägparkstände in Längsparkstände im Bereich Hallenfreibad

Im Bereich des Knotens Blücherstraße zeitlich befristet Stellplätze für Hol- und Bringverkehr Kita reservieren

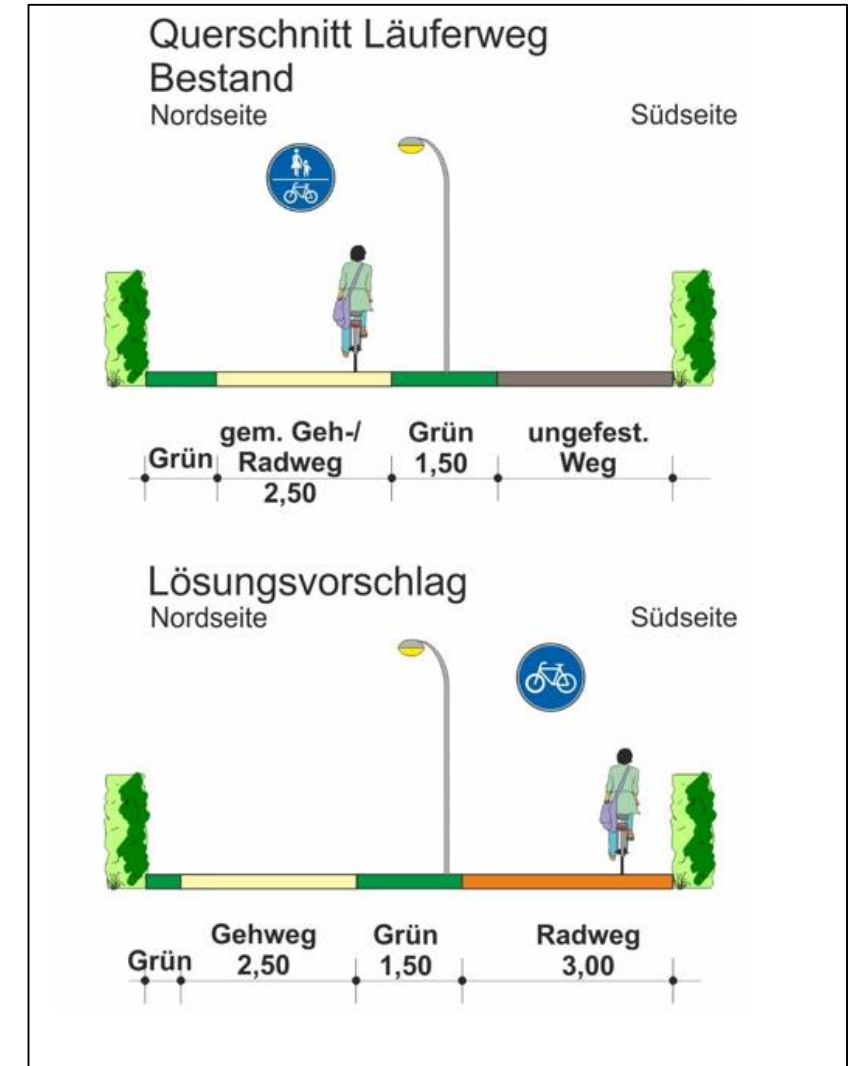
Im östlichen Teil Parkstände markieren mit max. 3 Parkständen in Folge

Prüfen, ob abends/nachts Abstellmöglichkeiten für Anlieger auf Parkplatz Hallenfreibad geschaffen werden können.

Blücherstraße bevorzugen gegenüber Am Nassen Berg.

Anbindung Läuferweg – Am Nassen Berg

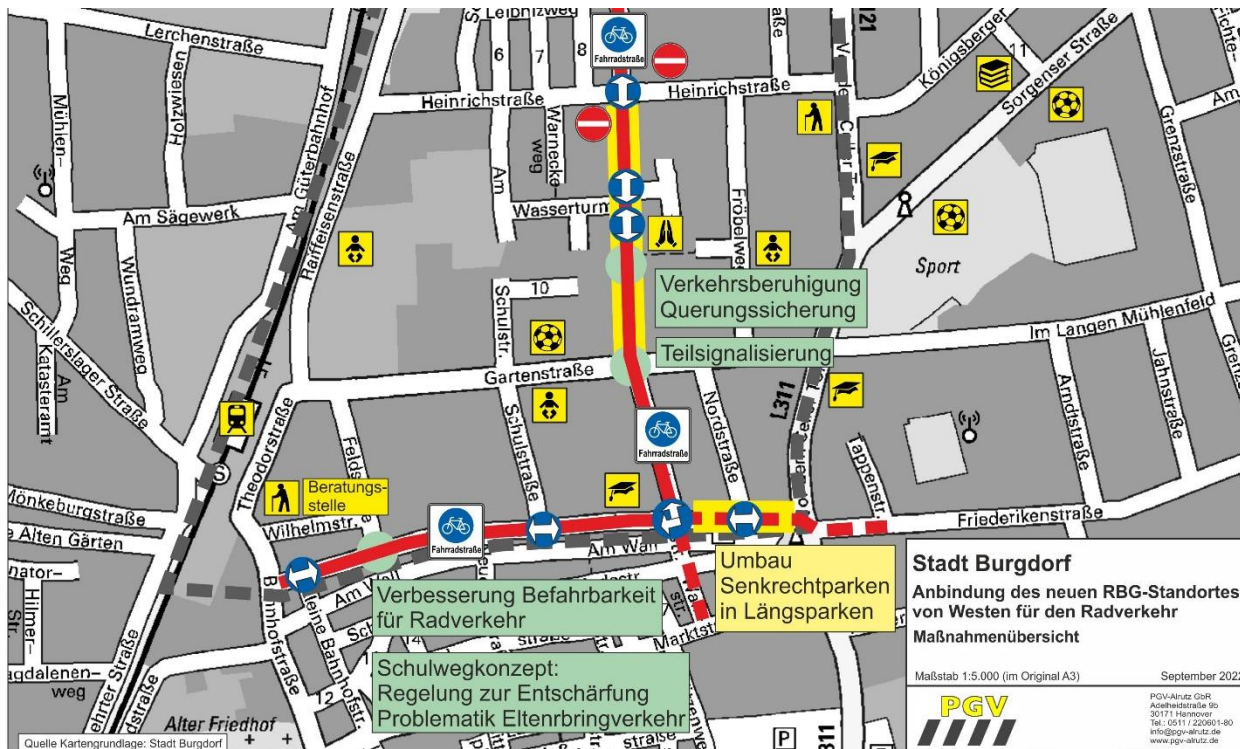
- Ausbau getrennter Rad – und Gehweg
- Brückenneubau oder Unterführung Bahngleise
- Anschluss an Am Nassen Berg und Raiffeisenstraße herstellen



Anbindung neuer Standort der RBG von Westen

Gesamtübersicht Handlungsempfehlungen

Südlicher Teil



Weiteres Vorgehen

- Entscheidung für eine Vorzugsvariante für die grundsätzliche verkehrliche Regelung
- Anliegerbeteiligung 02. November 2022
- Konkretisierung der Maßnahmen in Abstimmung mit Mobilitätskonzept und Schulwegkonzept
- Ausarbeitung als Vorplanung und Kostenschätzung
- Erneute Abstimmung und Entscheidung

- Ausführungsreife Planung
- Ausschreibung und Bau bis Sommer 2024

Anbindung neuer Standort der RBG von Westen



Vielen Dank für Ihr Interesse!

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

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon: 0511 – 220 601 80
www.pgv-alrutz.de