



Protokoll / Vermerk

| | | | |
|----------------|--|-----------------|-----------------|
| Anlass: | Regionale Machbarkeitsstudie zur verbesserten Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest (RMS21) Abstimmung AP 3, AP 4 – Routen B3, B4 | | |
| Ort: | Digital, Microsoft teams | | |
| Datum: | 14.07.2023 | Uhrzeit: | 10:00-12:15 Uhr |

| | | | |
|---|------------|---|--|
| Protokoll durch: | PGV-Alrutz | | |
| Anzahl/Funktion Teilnehmende: | | | |
| Lennart Kersting (Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.) | | Niklas Stemmer (Hansestadt Bremen, ASV) | |
| Jan-Hendrik Weitz (Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.) | | Vanessa Klin (Ortsamt Osterholz) | |
| Nina Hippel (Hansestadt Bremen, SKUMS) | | Ralf Möller (Ortsamt Schwachhausen) | |
| Stefan Matthaeus (ADFC LV Bremen) | | Inga Köstner (Ortsamt Horn-Lehe) | |
| Thomas Knode (SUKW Grünordnung) | | Heike Prahlow (PGV-Alrutz) | |
| Tim Lühsen (NLStBV Verden) | | Celina Feder (PGV-Alrutz) | |
| Christian Schmidt (Hansestadt Bremen, ASV) | | | |

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR PGV Dargel Hildebrandt GbR

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990

www.pgv-alrutz.de
info@pgv-alrutz.de

www.pgv-dargel-hildebrandt.de
info@pgv-dargel-hildebrandt.de

230714_RMS21_Abstimmung_Routen
B3_B4

21. Juli 2023

Begrüßung und Einführung übernimmt der Kommunalverbund. Thema der Sitzung sind v.a. die entwickelten Maßnahmen für die Routen B3 von Lilienthal nach Bremen und B4 von Oyten nach Bremen. Vorab sind die Maßnahmenkataster und Lagepläne an die Teilnehmenden versendet worden. PGV-Alrutz geht v.a. auf die im Vorfeld verschickten Stellungnahmen der Kommunen ein, bei denen noch Diskussionsbedarf gesehen wird.

Nicht im Termin besprochene Rückmeldungen aus den Kommunen, die bei der Überarbeitung der Lagepläne und Steckbriefe nicht übernommen werden, werden durch PGV zusammengetragen, kommentiert und begründet. Eine entsprechende Übersicht wird den Kommunen zur Verfügung gestellt.

Weitergehend werden kurz die Themen Standardeinhaltung, Potenziale und Umsetzungsstufen angesprochen.

Die zur Diskussion gestellten Inhalte sind der beigefügten Präsentation zu entnehmen.

Zur **Route B3 (Lilienthal – Bremen)** gab es folgende Hinweise bzw. Diskussionen:

Die Gemeinde Lilienthal war bei der Sitzung nicht vertreten. Im Vorfeld wurden auch keine Rückmeldungen oder Rückfragen eingereicht.

Rückmeldung aus Bremen:

- PGV weist daraufhin, dass die Erstellung der Lagepläne mit der von Bremen zur Verfügung gestellten Kartengrundlage der Version 2019 (statt 2021) erfolgte und in einigen Fällen manche Details nicht dem aktuellen Stand entsprechen (bspw. Markierung von ARAS). Der Grund dafür ist, dass die Bestände in der aktuellen Version (2021), aufgrund der Baumstandorte, nicht klar erkennbar ist. Dem stimmt Bremen zu.
In der weiteren Bearbeitung wird PGV die Lagepläne den Rückmeldungen aus Bremen entsprechend anpassen.
- Es wurde aus Bremen angemerkt, dass die Breitenangaben im Kataster bei Fahrradstraßen bzw. bei Mischverkehrsführungen nicht angegeben sind. PGV erklärt, dass die Breiten in solchen Fällen grundsätzlich, aufgrund variierender Breiten in den Streckenverläufen, nicht angegeben werden.
Für die weitere Bearbeitung wurde sich geeinigt, die Breiten für bestehende Fahrradstraßen aus den Querschnitten zu übernehmen und im Kataster einen Hinweis auf ggf. variierende Breiten zu geben.
- Bevorrechtigung des Radverkehrs in Fahrradstraßen an Einmündungen wird im Zuge der Lagepläne und im Kataster ergänzt.
- PGV informiert sich über den Umgang bei bereits umgesetzten Maßnahmen bzgl. der Kostenschätzung. Als Beispiel führt Frau Prahlow das Beispiel der H.-H.-Meier-Allee in Bezug auf den Fernwärmeausbau an.
Hier soll künftig eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Der Ausbau sei mittlerweile erledigt und die Fahrbahn wieder hergestellt.
Für den Knoten Schwachhauser Ring gibt es noch keine finale Lösung.
- Frau Hippel erkundigt sich über aktuellere DTV-Zahlen der H.-H.-Meier-Allee (zuletzt Stand 2010). Im Kataster soll der Hinweis „Zahlen unter Vorbehalt“ ergänzt werden. Ergänzend zu den DTV-Zahlen wird angemerkt, dass es eine freizugängliche Radzählstation Höhe Wachmannstraße gibt, mit Hilfe dieser ggf. eine grobe Abschätzung der aktuellen Situation in der H.-H.-Meier-Allee getroffen werden kann.
PGV wird das Prüfen und vorhandene Zahlen ergänzen.
- PGV-Alrutz merkt an, dass der Aspekt „Beleuchtung“, aufgrund technisch zu prüfender Voraussetzungen und dem Hintergrund, Natur- und Landschaftsschutzaspekte zu berücksichtigen, eine im Bericht abzuhandelnde Thematik sei. Zudem regt PGV an, dass

reflektierende Randmarkierungen gute Lösungen sein können.

Der ADFC gibt den Hinweis, gute Erfahrungen mit beigen Asphaltdecken gemacht zu haben, die aufgrund ihrer Helligkeit, bei Dunkelheit angenehm befahrbar sind. Die Maßnahme sei allerdings sehr kostspielig.

Eine Einigung hat ergeben, dass ein Hinweis auf fehlende Beleuchtung an ausgewählten Abschnitten seitens PGV im Maßnahmenkataster ergänzt wird.

- **Parkallee (Übergang am Stern):** Der ADFC hält den Lösungsvorschlag mit dem Poller und der Mischverkehrsführung auf der vorhandenen Taxispur für nicht sinnvoll (Hohe Frequentierung zu erwarten). Besser sei die Verschiebung des Gehwegs nach rechts und die Verbreiterung des Radweges im Seitenraum.
Frau Prahlow merkt daraufhin an, dass es sich dabei lediglich um eine Taxispur handelt und eine hohe Frequentierung des Kfz auszuschließen sei. Frau Hippel bestätigt die Anmerkung und weist auf eine Zählung hin, aus dieser eine sehr geringe Frequentierung hervorgeht und somit kein Konfliktpotenzial zwischen Kfz und Radverkehr besteht. Allerdings weist sie darauf hin, dass Poller erfahrungsgemäß schnell kaputt gehen. Der Vorschlag könne jedoch bestehen bleiben.
Der Ausbau des Seitenraums wird als Alternative mit im Kataster aufgenommen, dabei sollte jedoch ein starker Verschwenk der Radverkehrsführung vermieden werden.
- **Wachmannstraße (Übergang am Stern):** Der Übergang aus der Fahrradstraße der Parkallee in den Kreisverkehr soll im Bestand bestehen bleiben.
Der ADFC merkt an, dass der Radverkehr die wartenden Pkw ohnehin schon überholt und dadurch ein hohes Konfliktpotenzial besteht. Frau Hippel weist darauf hin, dass der Kreisverkehr am Stern unter Beobachtung in der Unfall-Kommission steht.
- **Wachmannstraße (Haltestelle Höhe Gabriel-Seidl-Straße):** Herr Möller weist nochmal ausdrücklich darauf hin, dass ein Entfall der Baumstandorte nicht in Frage kommt. Zudem solle Bremen eine klimaresiliente Stadt werden. Ebenfalls sei es vorteilhaft kurze Abschnitte zu haben, in denen nicht überholt und die Geschwindigkeiten reduziert werden.
Frau Hippel merkt dazu ebenfalls an, dass es aufgrund der Haltestelle zu querenden Fußverkehr kommt und befürwortet im Zuge dessen die Engstelle und die Beibehaltung des Bestands in dem Abschnitt.
- **Jan-Reiners-Wanderweg (Aufweitungen):** Es wird angemerkt, dass der Jan-Reiners-Wanderweg durch ein Naturschutzgebiet und nicht durch ein Landschaftsschutzgebiet führt. PGV wird das an dieser Stelle nochmal prüfen und in der Machbarkeitsstudie entsprechend anpassen.
Das Thema Aufweitungen soll, wenn Möglichkeiten bestehen, als Hinweis im Kataster mit aufgenommen werden. Allerdings bestehen nach erstmaliger Prüfung keine Möglichkeiten.

Der ADFC erkundigt sich nach einer Anlage eines separaten Gehweges. PGV erläutert in dem Zusammenhang, dass ein Ausbau aufgrund des Schutzgebietes nicht möglich sei und auch hierfür keine Platzkapazitäten vorhanden seien.

Zu den gezeigten Übersichten Potenzialanalyse und Realisierungsabschnitte gab es keine weiteren Fragen bzw. Anmerkungen.

Zur **Route B4 (Oyten – Bremen)** gab es folgende Hinweise bzw. Diskussionen

Rückmeldungen aus Bremen:

- Aus Bremen wurde angemerkt, dass Bushaltestellen auf der Route nicht ausreichend Berücksichtigung finden. PGV verweist auf den Vorschlag aus einer vorangegangenen Abstimmung zu den Routen B1 und B2, indem angeboten wird, die Bushaltestellen in den Lageplänen mit Textfeldern und in den entsprechenden Steckbriefen textlich zu berücksichtigen. Diesem Vorgehen stimmt Bremen zu. Wichtig sei nur, dass es in den Lageplänen ersichtlich ist, wenn mehrere Bushaltestellen entlang eines Abschnittes liegen.
- Bevorrechtigung des Radverkehrs in Fahrradstraßen an Einmündungen wird im Zuge der Lagepläne und im Kataster ergänzt.
- Seitens PGV wird angemerkt, dass die Lagepläne teilweise unübersichtlich und manche Abschnitte, aufgrund der ungünstigen Positionierung des Stempelfeldes nicht komplett sichtbar sind. PGV wird diesbezüglich eine Anpassung vornehmen. Bremen merkt hier an, dass die Lagepläne „einfach“ lesbar sein und gut zueinander passen sollten.
- **Kirchbachstraße (Anbindung Nordseite):** der ADFC merkt an, dass der Radweg auf der Nordseite für die Bewohner:innen nicht entfallen darf. Bremen merkt an, dass der Radweg zunächst im Bestand beibehalten werden soll und nicht Bestandteil der weiteren Studie sei. Langfristig könnte hier ggf. ebenfalls eine Premiumroute realisiert werden. Das Kataster wird im Zuge dessen angepasst.
- **Beneckendorffallee (Planfeststellungsbeschluss „Linie 2 verbindet“):** Der ADFC kritisiert die Planungen des Beschlusses und weist darauf hin, dass die Knotenpunktplanung kritisch beurteilt werden müsste. Frau Hippel merkt an, dass der Beschluss feststehe und keine Änderungen mehr vorgenommen werden können. Im Zuge des geplanten 3,00 m Radwegs auf der Südseite soll PGV weiterhin mit einer Zweirichtungsführung planen. Im Kataster und Lageplänen sollen zudem die Planungen zum Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden. Der Querschnitt ist diesbezüglich anzupassen. Der Lösungsvorschlag seitens PGV soll dennoch mit aufgenommen werden. Auf der Nordseite soll der Bestand beibehalten werden. Der ADFC weist zusätzlich darauf hin, dass der zukünftige südseitige Radweg aus der Müdener Straße sicher erreicht werden müsse.

- **Stellichter Straße (Lösungsvorschlag vereinbar mit Linienverkehr):** Der ADFC merkt an, dass das Kfz-Parken in der Stellichter Straße ohnehin nicht erlaubt sei. PGV wird das an dieser Stelle nochmal prüfen. Zudem ist davon auszugehen, dass die Kfz weiterhin regelwidrig (halbaufgesetzt) auf der Nordseite auf dem Radweg parken. Hier wird es seitens des ADFC eher für sinnvoll gehalten, den Bestand beizubehalten und die Übergänge zu optimieren.
In Bezug auf die erforderlichen Fahrbahnbreiten für Linienverkehre geht Frau Hippel von einer Breite von 6,50 m aus, dem der ASV zustimmt.
Zudem soll der Vorschlag seitens PGV weiterhin unterbreitet werden mit dem expliziten Hinweis, das Parken als Herausforderung mit aufzunehmen.
- **Züricher Straße, Davoser Straße (Alternativlösungen):** Frau Prahlow weist darauf hin, dass es sich hierbei nicht um eine optimale Lösung, sondern um einen langfristigen, perspektivischen Ansatz handelt. Der ADFC bestätigt an dieser Stelle, dass Osterholz bisher (noch) nicht besonders Rad-Affin sei. Allerdings sind viele Leute fußläufig zum Schweizer Eck unterwegs, weshalb eine Verschmälerung des Gehwegs für nicht sinnvoll gehalten wird. Hier wird für die Beibehaltung des Bestands gestimmt.
Frau Klin stimmt diesem zu. Zudem weist sie darauf hin, dass die Einmündungen der Grundstücke besonders gesichert werden müssten.
Frau Hippel schließt sich der Beibehaltung des Bestands und der Sicherung der Zufahrten und Einmündungen an. Zudem soll im Kataster angemerkt werden, dass die Situation an dieser Stelle schwierig zu bewerten sei.
- **Ludwig-Roselius-Allee:** Der ADFC kritisiert den Lösungsvorschlag des Radfahrstreifens. Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wäre dadurch erheblich eingeschränkt und es bestünden Konflikte mit mehreren Verkehren. Zudem wird vermutet, dass der Radverkehr den Radfahrstreifen nicht nutzen und aufgrund dessen eine Separierung gefordert wird.
Frau Prahlow merkt dazu an, dass Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr separiert sind.
Frau Hippel verweist an dieser Stelle darauf, dass es sich hierbei lediglich um das Aufzeigen von Möglichkeiten handele. Der Vorschlag seitens PGV soll im Zuge dessen weiterhin bestehen bleiben.
- Es wird darauf hingewiesen, dass im Zuge von möglichen, zukünftigen Sanierungen von Kanal- oder Fernwärmetrassen ggf. der Umbau von gesamten Straßenquerschnitten angedacht werden könnten. Ob es entsprechende Planungen gibt, sollte bei den jeweiligen Unternehmen (u.a. Wesernetz) erfragt werden.

Die Übersichten Potenzialanalyse und Realisierungsabschnitte wurden aus Zeitgründen nicht mehr besprochen.

Allgemein:

- Herr Weitz gibt den Teilnehmenden die Möglichkeit, Ihre Anregungen schriftlich bis zum 21.07.2023 an den Kommunalverbund (kersting@kommunalverbund.de) zu richten.

Anlage: Gezeigte Präsentation

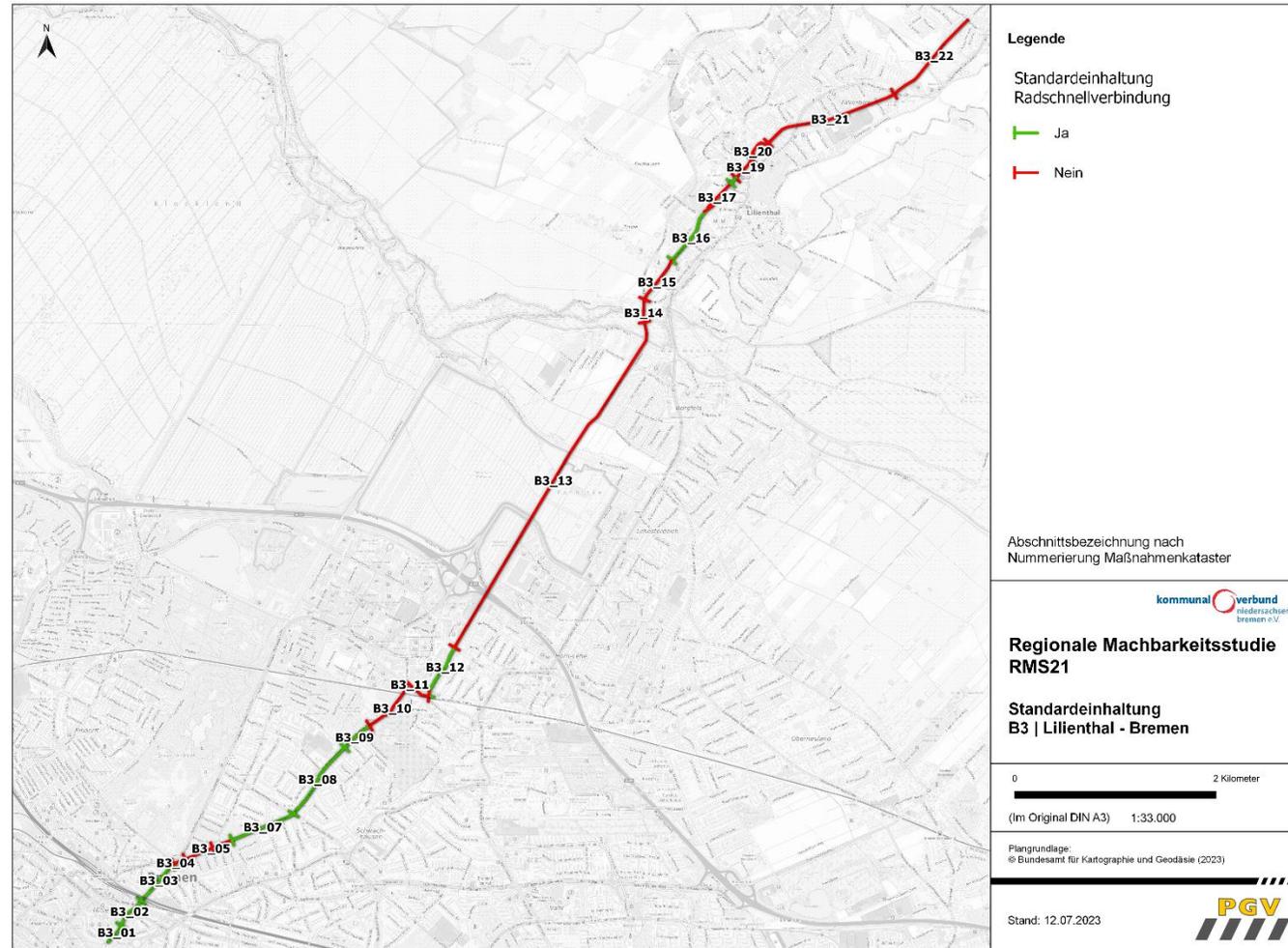
Regionale Machbarkeitsstudie zur verbesserten Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest (RMS21)



**Abstimmung zu den Maßnahmen der
Routen B3 und B4
am 14. Juli 2023**

**PGV-Alrutz GbR, Hannover
PGV Dargel Hildebrandt GbR, Hannover**

Route B3 – Bremen - Lilienthal



Route B3 – Abschnitte mit besonderem Abstimmungsbedarf

- **Themen:**

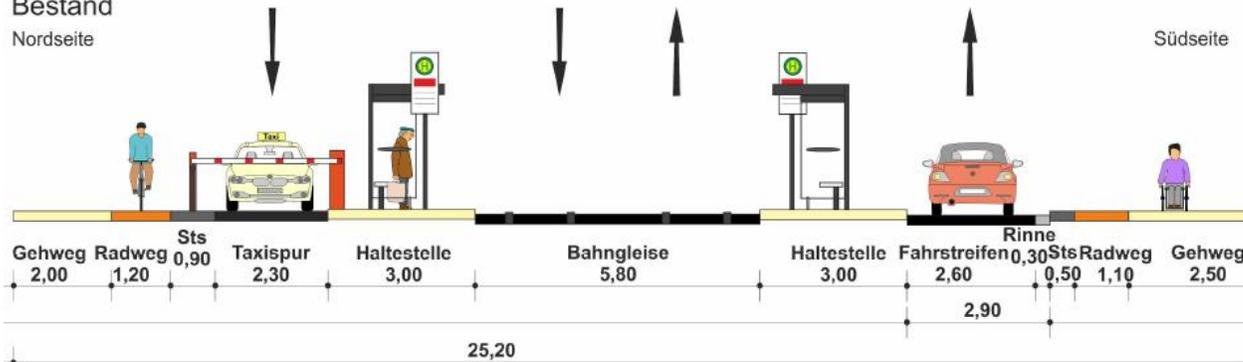
- Darstellung im Lageplan
 - verwendet Version 2019 – aktuelle Version schlecht erkennbar (Bäume)
 - Breite von Fahrradstraßen bzw. Mischverkehr werden nicht angegeben
- Bevorrechtigung Radverkehr in Fahrradstraßen an Einmündungen (Baulich oder Beschilderung)
- Information über bereits umgesetzte Maßnahmen – Berücksichtigung in Kostenschätzung
- DTV H.-H.-Meier-Allee aus 2010 (RMK:R) übernommen – neue Zahlen?
- Beleuchtung, reflektierende Randmarkierung im Zuge Jan-Reiners-(Wander)weg

- **Örtlichkeiten:**

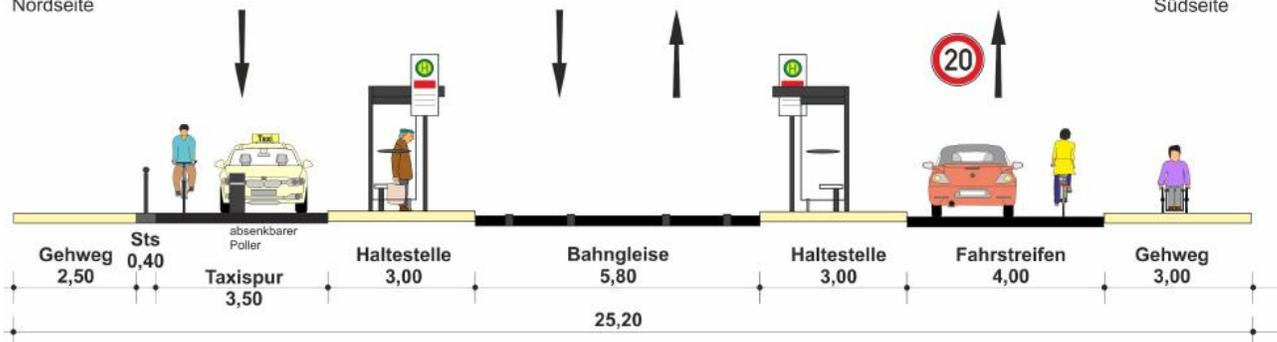
- Wachmannstraße, Übergänge Am Stern
- Wachmannstraße, Haltestellen Höhe Gabriel-Seidl-Straße
- Jan-Reiners-Wanderweg (Landschaftsschutzgebiet) – Thema Aufweitungen

Wachmannstraße, Übergänge Am Stern

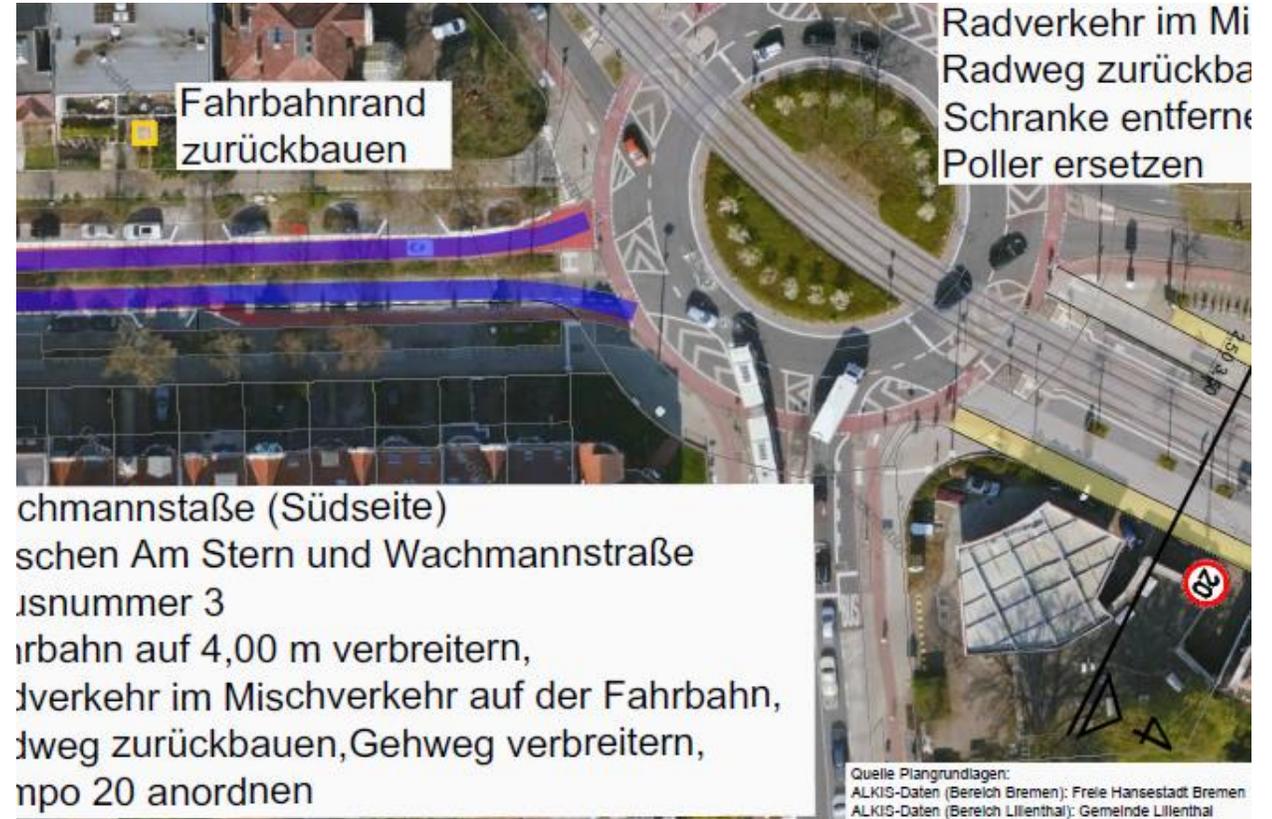
Querschnitt 4
Bremen, Wachmannstraße
Bestand
Nordseite



Lösungsvorschlag
Nordseite



Wachmannstraße, Übergänge Am Stern



Wachmannstraße, Haltestellen Höhe Gabriel-Seidl-Straße



Jan-Reiners-Wanderweg (Landschaftsschutzgebiet) – Thema Aufweitungen

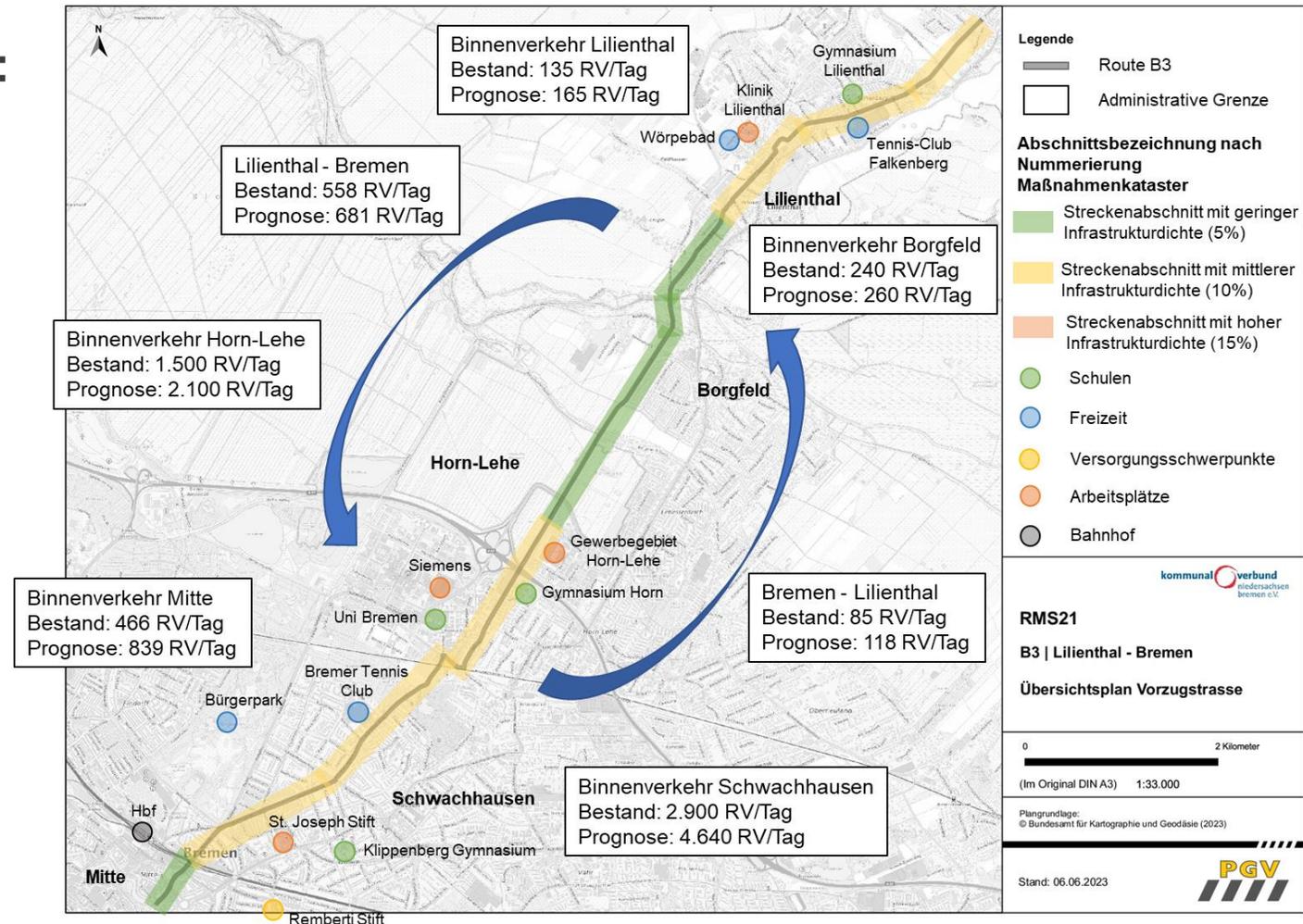


Potenzialanalyse

Abschätzung Radverkehrspotenziale:

- Verbesserung der Radverkehrsführung gegenüber Bestand?
- Standard RVR erreichbar?
- Einzige Verbindung oder Alternativen vorhanden?
- Ausgangslage Radverkehrsanteil?

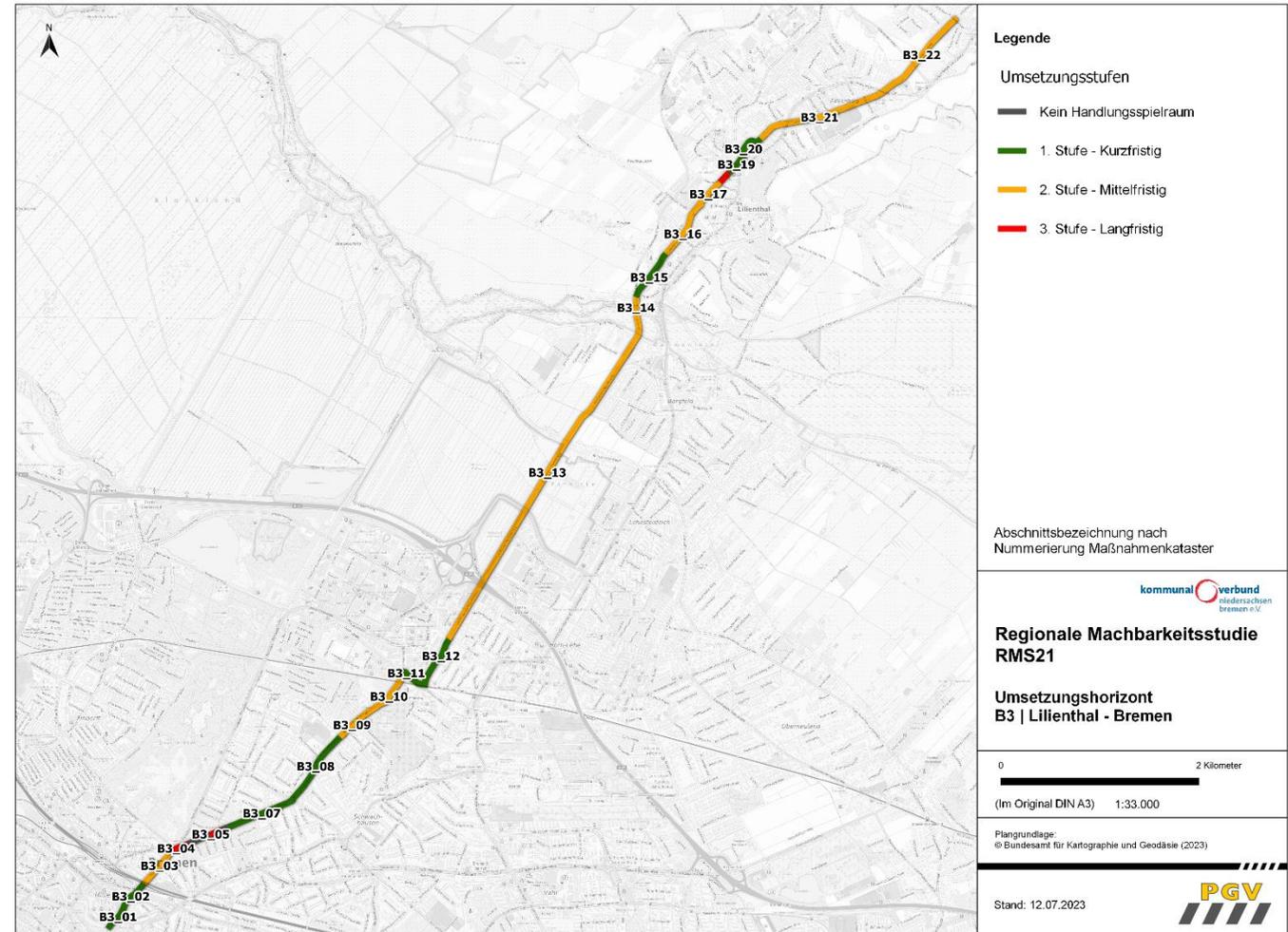
➤ Einordnung der Erhöhung des Radverkehrsanteils um 2 bis 20 Prozentpunkte



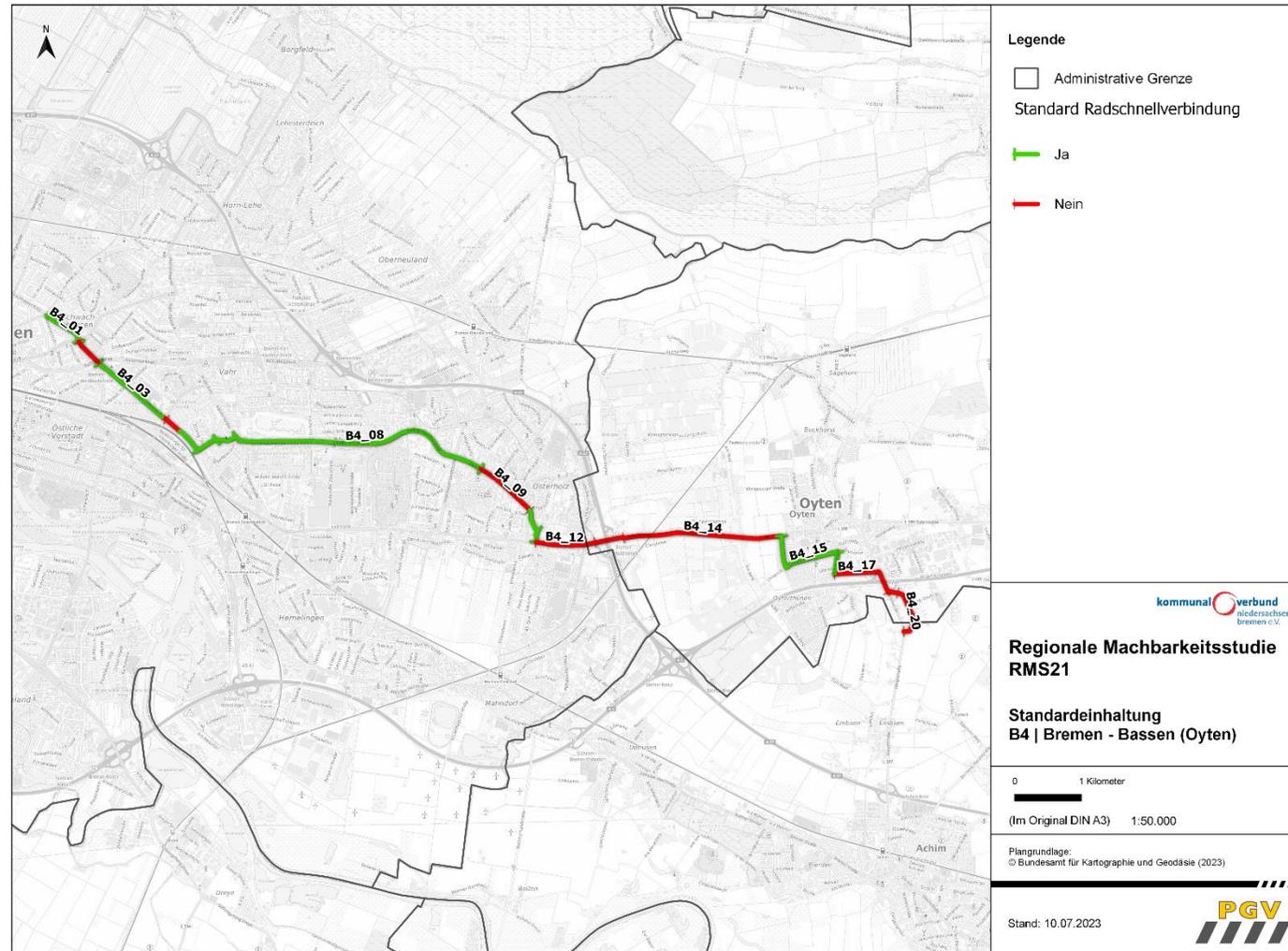
Realisierungsabschnitte

Einstufung Umsetzung:

- **Stufe 1 (kurzfristig):**
 - Umsetzung Maßnahme durch Markierung oder Beschilderung
- **Stufe 2 (mittelfristig):**
 - Bauliche Maßnahme mit mittlerem Aufwand
- **Stufe 3 (langfristig):**
 - Bauliche Maßnahme mit hohem Aufwand (Komplettumbau Querschnitt, Ingenieurbauwerke)
 - ggf. sind Realisierungshemmnisse bekannt (langwierige Abstimmungen zum Grunderwerb, Interessenskonflikte, Eingriffe Baumbestand)



Route B4 – Bremen - Oyten



B4 - Abschnitte mit besonderem Abstimmungsbedarf

- **Themen:**

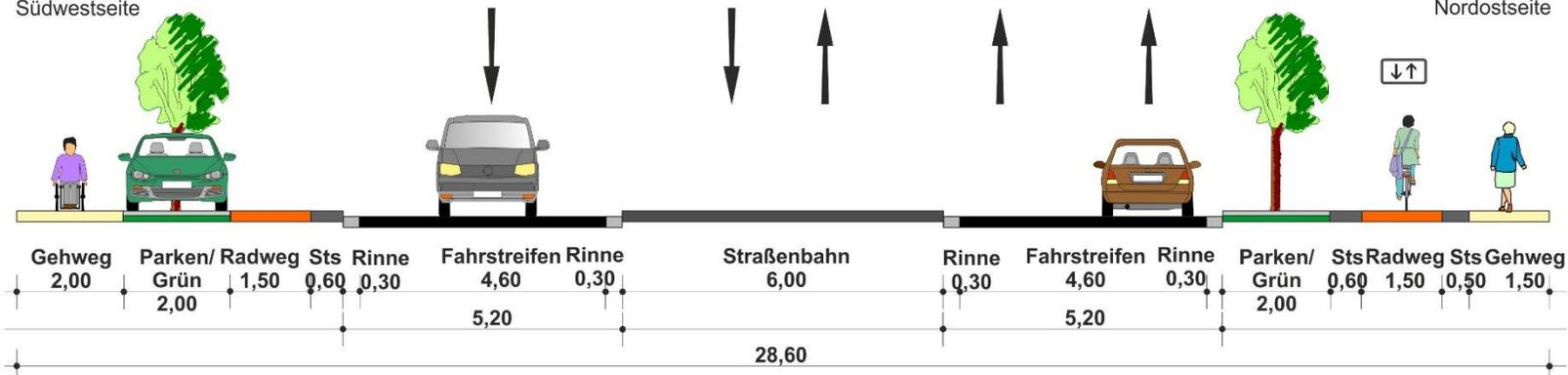
- Linienbusverkehr & Bushaltestellen
- Bevorrechtigung Radverkehr in Fahrradstraßen an Einmündungen (Baulich oder Beschilderung)
- Optimierung Lagepläne

- **Örtlichkeiten:**

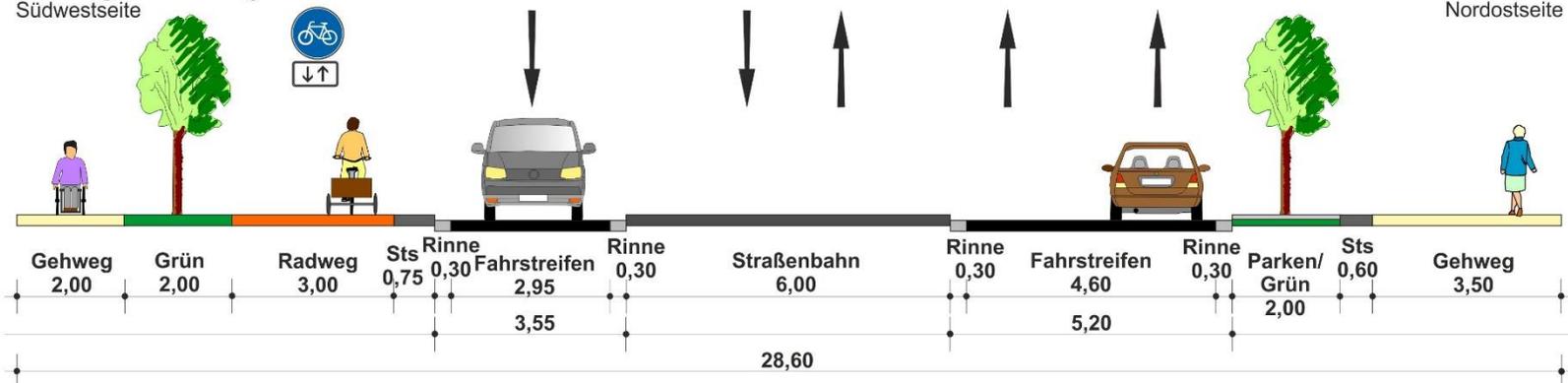
- Kirchbachstraße (Anbindung Nordseite für Radverkehr)
- Beneckendorffallee (Planfeststellungsbeschluss „Linie 2 verbindet“)
- Stelllichter Straße (Lösungsvorschlag vereinbar mit Linienverkehr)
- Ludwig-Roselius-Allee (Abschnittsweise Entfall Kfz-Parken, Fahrstreifenbreite Bus)
- Züricher Straße, Davoser Straße (Alternativlösungen)

Kirchbachstraße (Anbindung Nordseite für Radverkehr)

Querschnitt 2
Bremen, Kirchbachstraße
Bestand
Südwestseite



Lösungsvorschlag
Südwestseite



Beneckendorffallee (Planfeststellungsbeschluss „Linie 2 verbindet“)



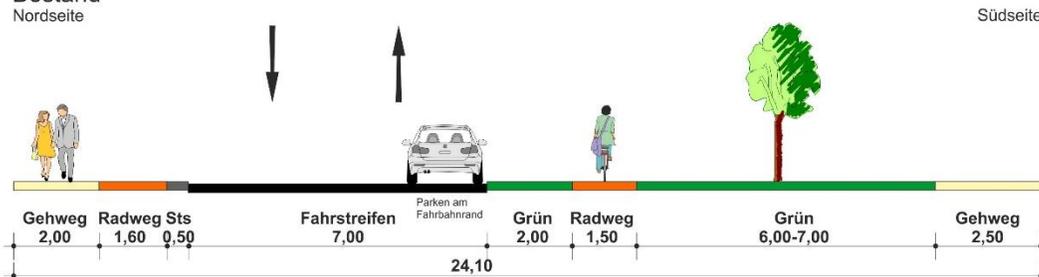
Frage:

- Zweirichtungsverkehr auf Südseite geplant?
- Umgang mit Nordseite?

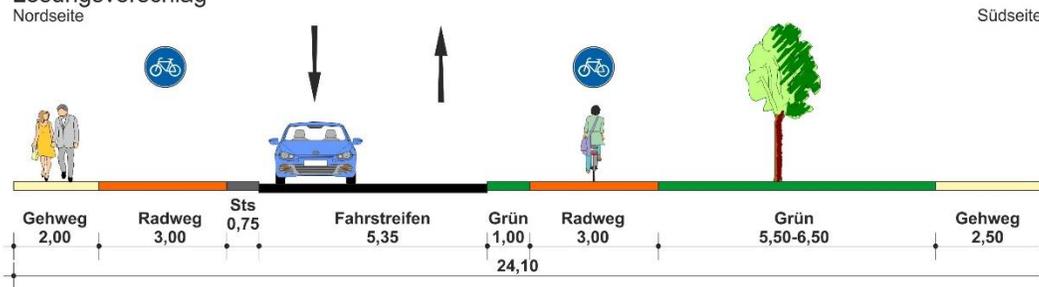


Stellichter Straße (Lösungsvorschlag vereinbar mit Linienverkehr)

Querschnitt 8
Bremen, Stellichter Straße
Bestand



Lösungsvorschlag
Nordseite



Übersicht anzustrebender Ausbaustandards (Breiten) der Radverkehrsanlagen innerorts

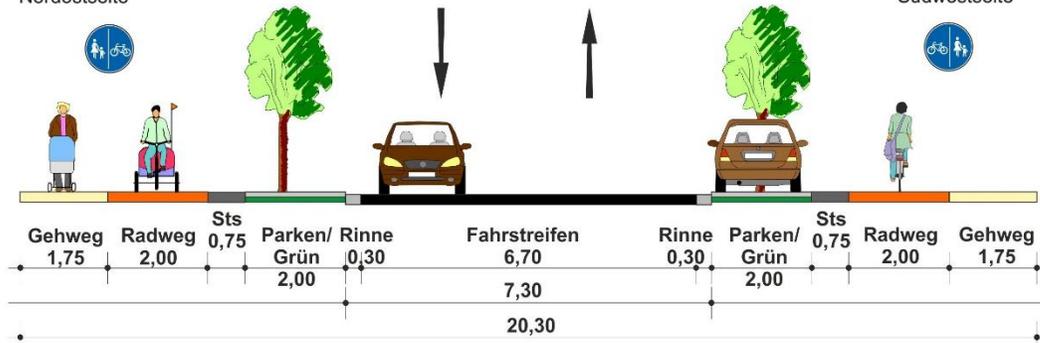
| Art der Radverkehrsanlage | Strecke 2. Ordnung (Grundstandard)** | Radvorrangroute (Strecke 1. Ordnung)** | Premierroute Bremen** | Radschnellverbindung** |
|---|--------------------------------------|--|---|-------------------------|
| innerorts | | | | |
| Fahrbahnbegleitender Einrichtungsrادweg | 1,60 m | 2,50 m | 2,50 m (mind. 2,00 m) | 3,00 m |
| Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsrادweg (beidseitig) | 2,00 m | - | k.A. | - |
| Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsrادweg (einseitig) | 2,50 m | 3,00 m | 4,00 m (mind. 3,00 m) | 4,00 m |
| Fahrbahnbegleitender Gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) | 2,50 m | 3,00 m*** | 4,00 m*** (mind. 2,50 m) bei geringem Fußverkehr | - |
| Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) | 3,00 m | 4,00 m*** | 5,00 m*** (mind. 3,00 m) bei geringem Fußverkehr | - |
| Gehweg, Radverkehr frei (Einrichtungsverkehr) | 2,50 m | - | - | - |
| Gehweg, Radverkehr frei (Zweirichtungsverkehr) | 3,00 m | - | - | - |
| Schutzstreifen | 1,50 m | 2,00 m*** | 2,50 m (mind. 2,00 m) | - |
| Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn) | 1,85 m | 2,75 m | 2,50 m (mind. 2,00 m) | 3,25 m |
| Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen) | ≥ 4,00 m Fahrgasse | 4,60 m (4,10 m) Fahrgasse | 4,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 1.500/Tag); 5,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 2.500/Tag); 6,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 5.000/Tag) | 5,00 (4,60 m) Fahrgasse |
| Selbstständig geführter Radweg | 3,00 m | 3,00 m | 4,00 m (mind. 3,00 m) | 4,00 m |
| Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr | k.A. | 3,50 m*** | k.A. | 3,50 m*** |
| Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30 | k.A. | 4,70 m*** | - | - |
| Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) | k.A. | 4,00 m*** | - | - |

** zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken; *** Führungsform nur in Ausnahmefällen einsetzen; **** Maße inkl. Sicherheitsabstände

Züricher Straße, Davoser Straße (Alternativlösungen)



Lösungsvorschlag
Nordostseite

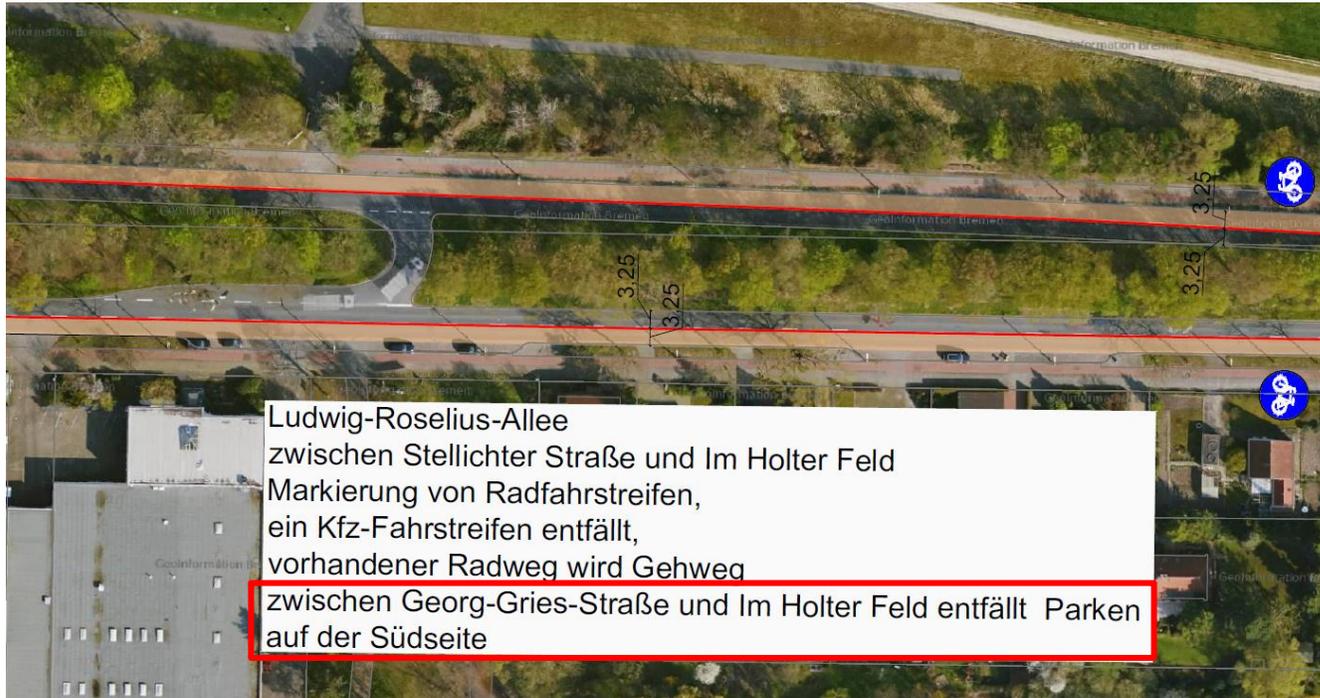


Übersicht anzustrebender Ausbaustandards (Breiten) der Radverkehrsanlagen innerorts

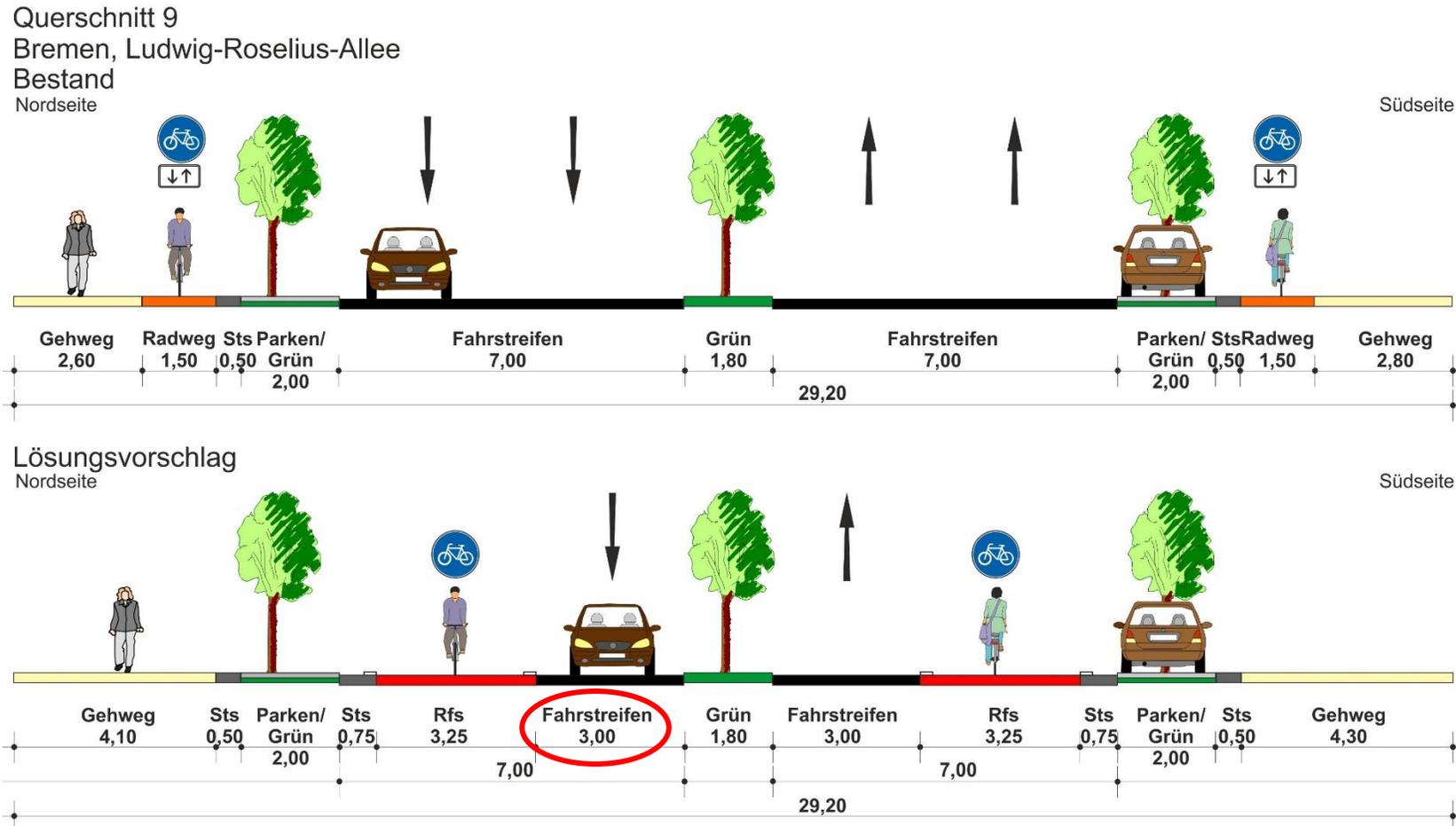
| Art der Radverkehrsanlage | Strecke 2. Ordnung (Grundstandard)** | Radvorrangroute (Strecke 1. Ordnung)** | Premierroute Bremen** | Radschnellverbindung** |
|---|--------------------------------------|--|---|-------------------------|
| innerorts | | | | |
| Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg | 1,60 m | 2,50 m | 2,50 m (mind. 2,00 m) | 3,00 m |
| Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg (beidseitig) | 2,00 m | - | k.A. | - |
| Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg (einseitig) | 2,50 m | 3,00 m | 4,00 m (mind. 3,00 m) | 4,00 m |
| Fahrbahnbegleitender Gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) | 2,50 m | 3,00 m*** | 4,00 m*** (mind. 2,50 m) bei geringem Fußverkehr | - |
| Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) | 3,00 m | 4,00 m*** | 5,00 m*** (mind. 3,00 m) bei geringem Fußverkehr | - |
| Gehweg, Radverkehr frei (Einrichtungsverkehr) | 2,50 m | - | - | - |
| Gehweg, Radverkehr frei (Zweirichtungsverkehr) | 3,00 m | - | - | - |
| Schutzstreifen | 1,50 m | 2,00 m*** | 2,50 m (mind. 2,00 m) | - |
| Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn) | 1,85 m | 2,75 m | 2,50 m (mind. 2,00 m) | 3,25 m |
| Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen) | ≥ 4,00 m Fahrgasse | 4,60 m (4,10 m) Fahrgasse | 4,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 1.500/Tag); 5,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 2.500/Tag); 6,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 5.000/Tag) | 5,00 (4,60 m) Fahrgasse |
| Selbstständig geführter Radweg | 3,00 m | 3,00 m | 4,00 m (mind. 3,00 m) | 4,00 m |
| Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr | k.A. | 3,50 m*** | k.A. | 3,50 m*** |
| Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30 | k.A. | 4,70 m*** | - | - |
| Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) | k.A. | 4,00 m*** | - | - |

** zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken; *** Führungsform nur in Ausnahmefällen einsetzen; **** Maße inkl. Sicherheitsabstände

Ludwig-Roselius-Allee (Abschnittsweise Entfall Kfz-Parken)



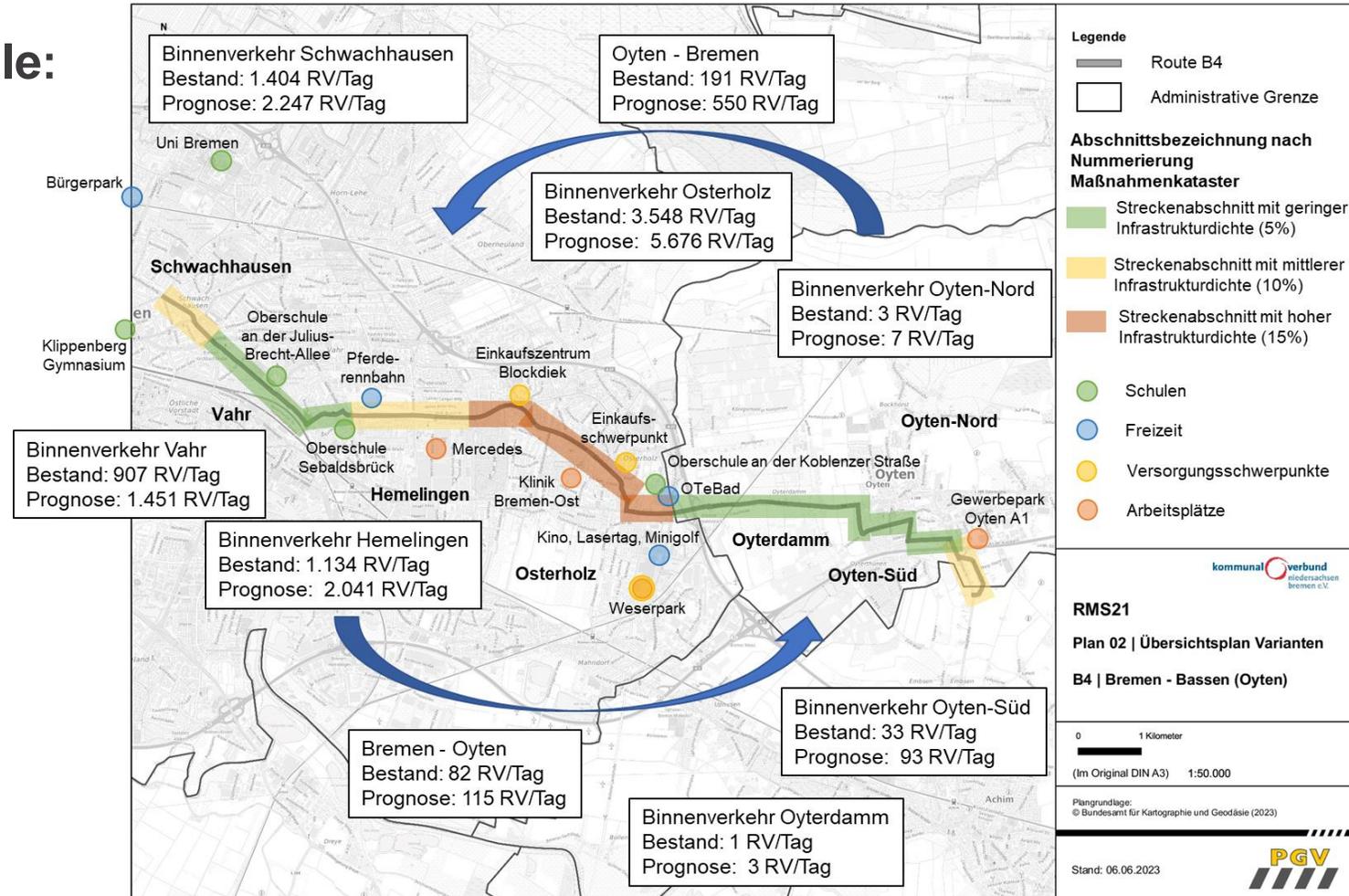
Ludwig-Roselius-Allee (Fahrstreifenbreite für Busverkehr)



Potenzialanalyse

Abschätzung Radverkehrspotenziale:

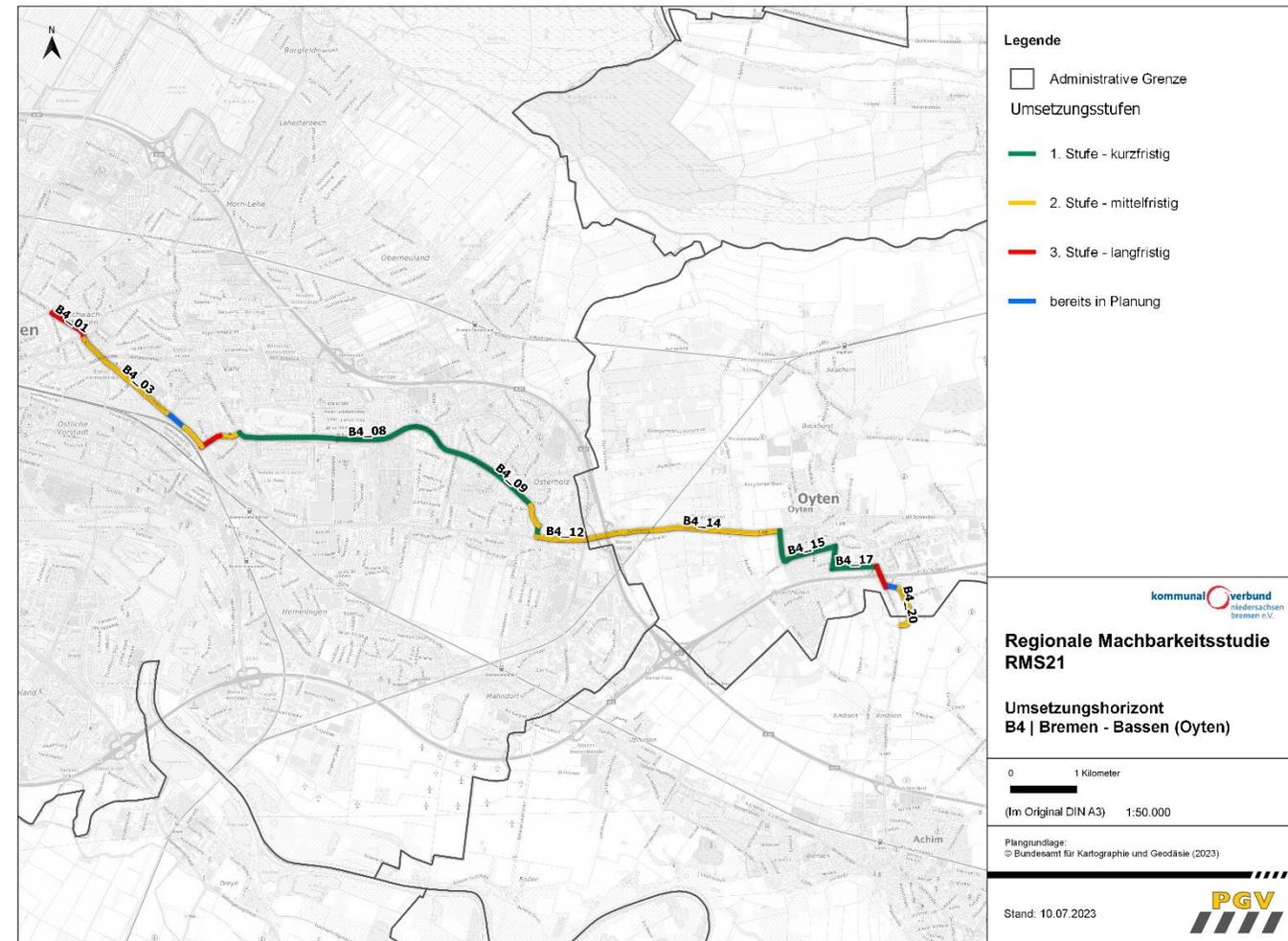
- Verbesserung der Radverkehrsführung gegenüber Bestand?
 - Standard RVR erreichbar?
 - Einzige Verbindung oder Alternativen vorhanden?
 - Ausgangslage Radverkehrsanteil?
- Einordnung der Erhöhung des Radverkehrsanteils um 2 bis 20 Prozentpunkte



Realisierungsschritte

Einstufung Umsetzung:

- **Stufe 1 (kurzfristig):**
 - Umsetzung Maßnahme durch Markierung oder Beschilderung
- **Stufe 2 (mittelfristig):**
 - Bauliche Maßnahme mit mittlerem Aufwand
- **Stufe 3 (langfristig):**
 - Bauliche Maßnahme mit hohem Aufwand (Komplettumbau Querschnitt, Ingenieurbauwerke)
 - ggf. sind Realisierungshemmnisse bekannt (langwierige Abstimmungen zum Grunderwerb, Interessenskonflikte, Eingriffe Baumbestand)





Danke für die Aufmerksamkeit!

© PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Telefon: 0511 – 220 601 80 / 0511 – 220 601 87

www.pgv-alrutz.de / www.pgv-dargel-hildebrandt.de