

# Gestaltung und Förderung der Ortsdurchfahrten in der Region Hannover

RADVERKEHRSKONFERENZ DES LANDKREISES LÜNEBURG



© Region Hannover / Claus Kirsch

## Inhalt

- Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover
- Herleitung der Führungsformen des Radverkehrs in der Region H.
- Umsetzung / Best-Practice-Beispiele
- Förderung der Maßnahmen

## Inhalt

- **Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover**
- Herleitung der Führungsformen des Radverkehrs in der Region H.
- Umsetzung / Best-Practice-Beispiele
- Förderung der Maßnahmen

Siehe auch:

[Alltagsradverkehr | Verkehrsplanung & -entwicklung | Mobilität |  
Leben in der Region Hannover](#)

## Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover

### VEP pro Klima

- 2011 durch Regionsversammlung beschlossen
- Aktive Förderung des regionalen Radverkehrs
- Erhöhung Radverkehrsanteil beim Modal Split
- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Leitsatz: Das Radfahren in der Region Hannover soll schneller, bequemer und sicherer werden!
- Grundlage für das Handlungskonzept Radverkehr



## Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover

### 2014/2015 Handlungskonzept Radverkehr „umsteigen: aufsteigen“

Zehn Top-Maßnahmen in vier Handlungsfeldern:



Siehe auch:  
[Radverkehrsförderung](#) | [VEP 2035+](#) | [Verkehrsplanung & -entwicklung](#) | [Mobilität](#) | [Leben in der Region Hannover](#)

## Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover



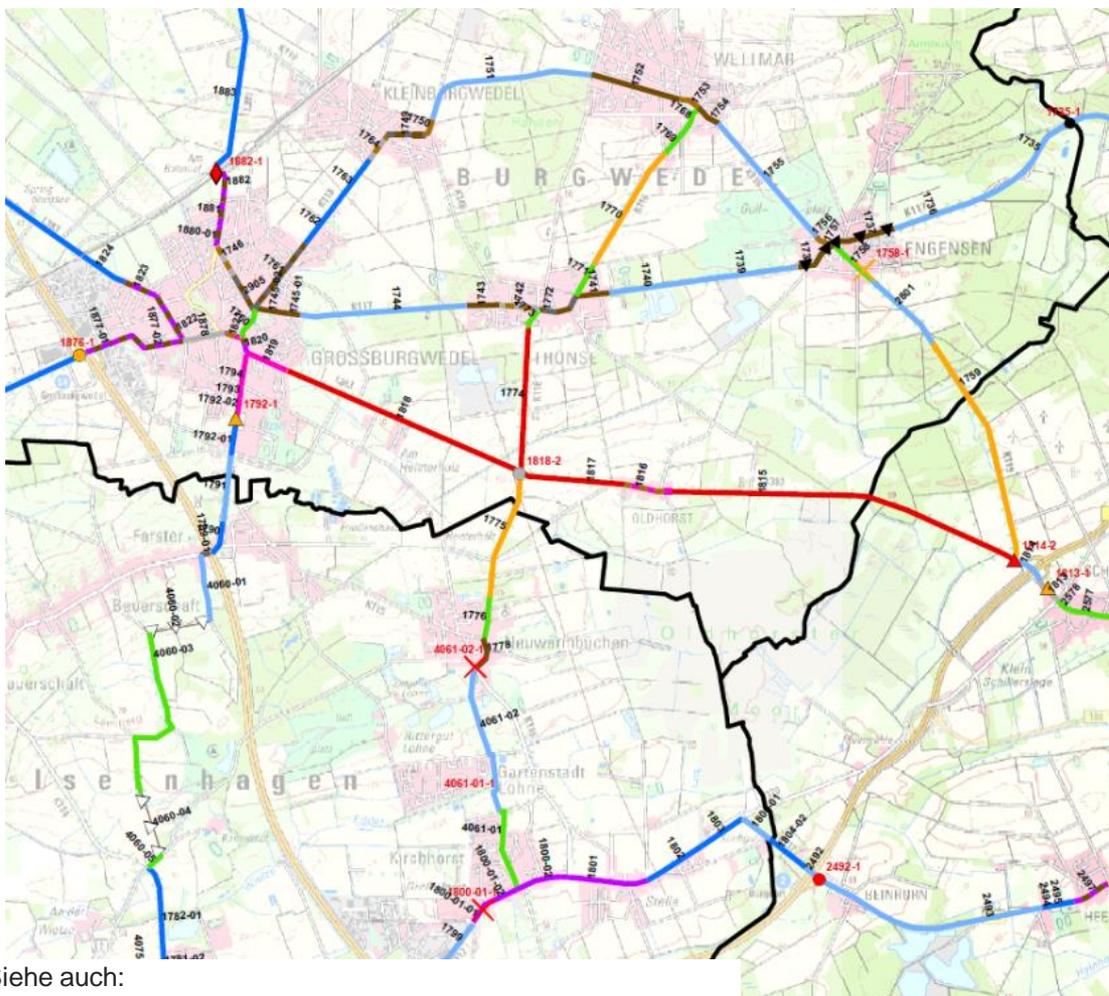
März 2017

- Regionsweites und flächendeckendes Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr
- Vorrangnetz baulastträgerübergreifend
- Ertüchtigung der Radinfrastruktur für die Anforderungen der Zukunft (Pedelecs)
- Prioritätenbewertung für Neubau und Bestands-verbesserung.  
→ Gezielter Einsatz der finanziellen Mittel

Siehe auch:

[Alltagsradverkehr](#) | [Verkehrsplanung & -entwicklung](#) | [Mobilität](#) | [Leben in der Region Hannover](#)

# Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover



## Linienhafte Handlungsempfehlungen

- ohne Handlungsempfehlung
- Umbau/ Ausbau zur Fahrradstraße
- Anlage einseitiger gem. GRW (außerorts), RVA anlegen (innerorts) bzw. Wegenaubau (P1)
- Anlage einseitiger gem. GRW (außerorts), RVA anlegen (innerorts) (P2)
- Markierungslösung prüfen (P1)
- Markierungslösung prüfen (P2)
- RVA bzw. Radverkehrsfreigabe auf Gehweg aufheben (P1)
- RVA bzw. Radverkehrsfreigabe auf Gehweg aufheben (P2)
- Ausbau auf 2,50 m (außerorts) bzw. RVA auf abgestimmte Breite ausbauen oder Breite der Markierungslösung erweitern (innerorts) (P1)

Siehe auch:  
[Alltagsradverkehr](#) | [Verkehrsplanung & -entwicklung](#) | [Mobilität](#) | [Leben in der Region Hannover](#)

Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover

2022 VEP „Aktionsprogramm Verkehrswende“



Siehe auch:  
[VEP 2035+ | Verkehrsplanung & -entwicklung |](#)  
[Mobilität | Leben in der Region Hannover](#)

## Inhalt

- Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover
- **Herleitung der Führungsformen des Radverkehrs in der Region H.**
- Umsetzung / Best-Practice-Beispiele
- Förderung der Maßnahmen

## Herleitung der Führungsformen des Radverkehrs in der Region H.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO):

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 2, I. Allgemeines, 2.:

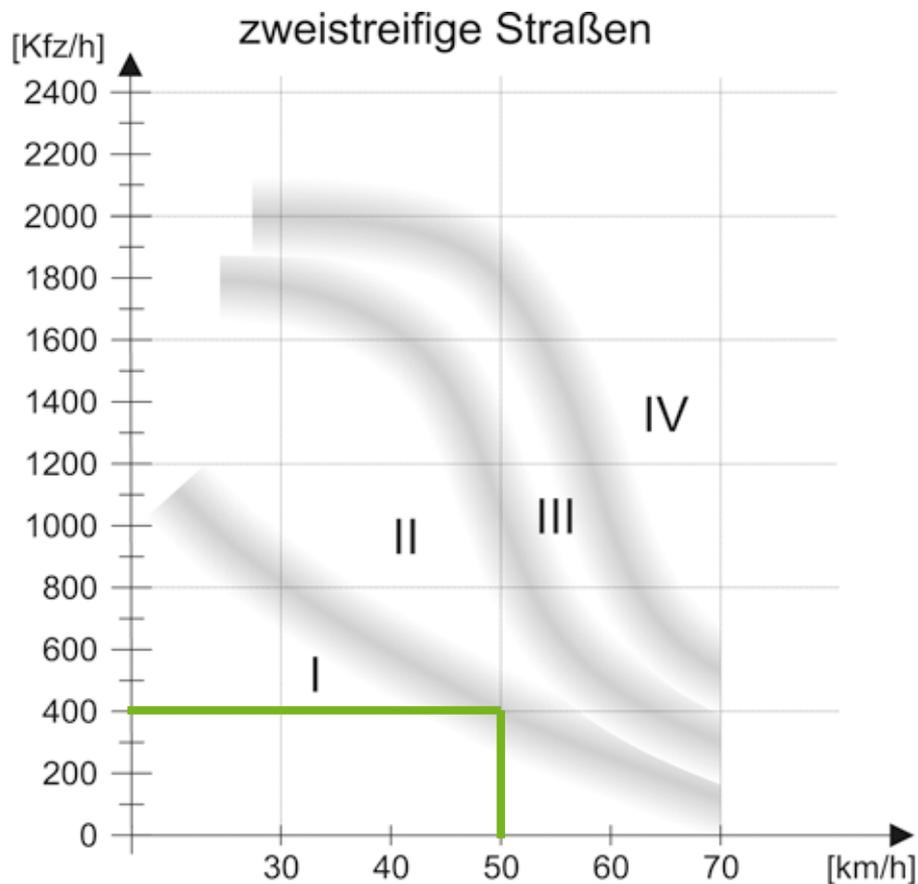
*Benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies beispielsweise für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.*

...

*Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.*

## Auswahl Führungsform Radverkehr nach ERA (FGSV 284)

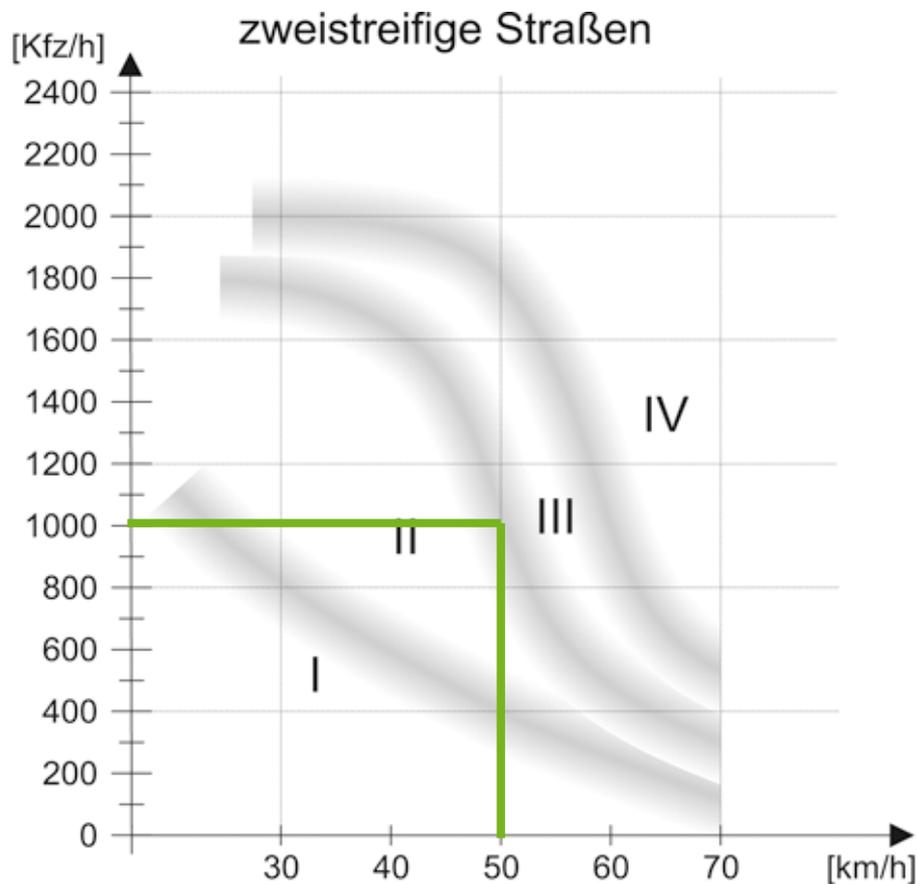
Bei 50 km/h und Spitzenstundenbelastung bis ca. 400 Kfz/h Belastungsbereich I



Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden</li> <li>bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein</li> <li>bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll</li> </ul>
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schutzstreifen</li> <li>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>Kombination Schutzstreifen und vorhandenem Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrassen über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein</li> <li>bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht</li> </ul>
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radfahrstreifen Radweg</li> <li>gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden</li> </ul>

## Auswahl Führungsform Radverkehr nach ERA (FGSV 284)

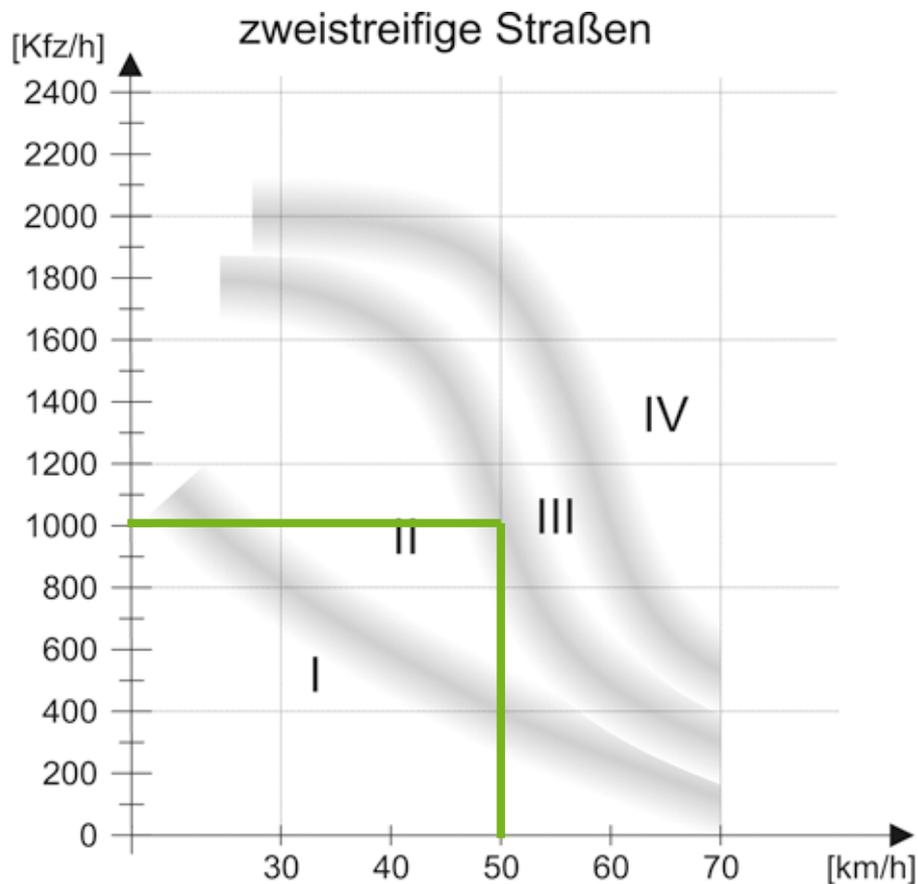
Bei 50 km/h und Spitzenstundenbelastung bis ca. 1.000 Kfz/h Belastungsbereich II



Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden</li> <li>bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein</li> <li>bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll</li> </ul>
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schutzstreifen</li> <li>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrcken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein</li> <li>bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht</li> </ul>
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radfahrstreifen</li> <li>Radweg</li> <li>gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden</li> </ul>

## Auswahl Führungsform Radverkehr nach ERA (FGSV 284)

Bei 50 km/h und Spitzenstundenbelastung über 1.000 Kfz/h Belastungsbereich III/IV



Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden</li> <li>bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein</li> <li>bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll</li> </ul>
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schutzstreifen</li> <li>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrcken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein</li> <li>bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht</li> </ul>
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radfahrstreifen</li> <li>Radweg</li> <li>gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden</li> </ul>

## Radverkehrsführung auf Kreisstraßen in Ortsdurchfahrten der Region Hannover

Region Hannover, Ortsdurchfahrten:

ca. 45 % Belastungsbereich I:

Mischverkehr (bei geeigneten Fahrbahnbreiten sind Schutzstreifen sinnvoll)

Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen!

ca. 29 % Belastungsbereich I / II

ca. 16 % Belastungsbereich II:

Schutzstreifen

Mischverkehr mit Gehweg Radfahrende frei

Mischverkehr mit Radweg ohne Benutzungspflicht

Schutzstreifen mit Gehweg Radfahrende frei

Schutzstreifen mit Radweg ohne Benutzungspflicht

→ Auf insgesamt ca. 90 % der Kreisstraßen-Ortsdurchfahrten ist eine Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn angezeigt!

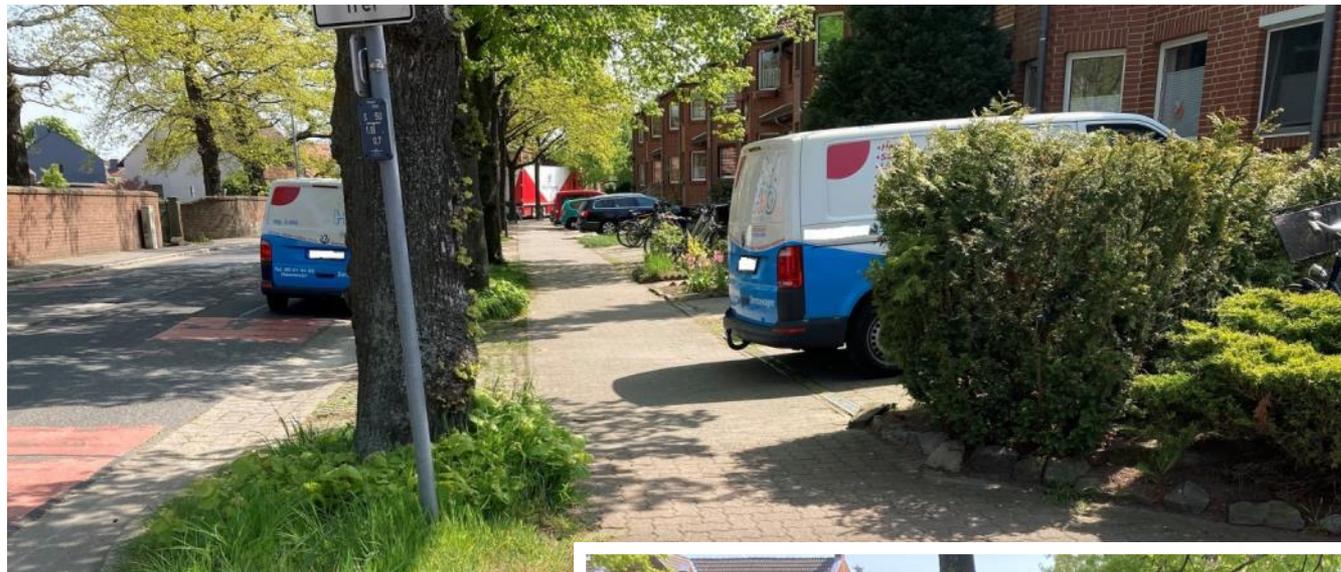
In den Ortsdurchfahrten der Region sind oft keine Gehwege oder Gehwege mit einer Breite von weniger als 2,50 m vorhanden: Die Freigabe für Radfahrende nach StVO ist dann nicht zulässig!



Region Hannover

ÜSTRA

## Radverkehrsführung auf Kreisstraßen in Ortsdurchfahrten der Region Hannover



Typische  
Bestandssituation



## Inhalt

- Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover
- Herleitung der Führungsformen des Radverkehrs in der Region H.
- **Umsetzung / Best-Practice-Beispiele**
- Förderung der Maßnahmen

## Best-Practice-Beispiele Region Hannover



# Best-Practice-Beispiele Region Hannover



# Best-Practice-Beispiele Region Hannover



## Best-Practice-Beispiele Region Hannover

# Auf Streifen

Die Region will an vielen Straßen spezielle Pisten für Radfahrer markieren. Das stößt vor Ort auf Skepsis.

ise

mit 62 Ortsdurch-  
in Hannovers Um-  
d in den kommen-  
ei Jahren gebaut  
m dem Radverkehr  
die Region dort, wo



## CDU organisiert Protest gegen Schutzstreifen

Der Protest in Ehlershausen gegen den Schutzstreifen für Radfahrer auf der Ramlinger Straße hält auf Orts- und Regionsebene den zuständigen Mitarbeiter der Region. Ein Termin gebeten. Er erteilte das Fest

## Fahrradschutzstreifen

In Burgwedel haben sich die Wellen geglättet, in Isernhagen ist der Widerstand gegen Fahrradschutzstreifen ungebrochen. Ob daran die Informationsveranstaltung im Amtshof etwas geändert hat?



## Hauptstraße wird ausgebaut – mit Schutzstreifen

Lettmars Ortsdurchfahrt soll möglichst schon 2018 ausgebaut werden. Zu den Plänen der Region gehört auch die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens. Das Echo in der Ortsratssitzung war durchwachsen.



## Inhalt

- Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover
- Herleitung der Führungsformen des Radverkehrs in der Region H.
- Umsetzung / Best-Practice-Beispiele
- **Förderung der Maßnahmen**

## Förderung der Maßnahmen

gefördert durch **NKI/Klimaschutz durch Radverkehr**

### Vorhaben 03/2017 – 06/2021 (1. Stufe)

- Überprüfung der Führungsform des Radverkehrs in 49 Ortsdurchfahrten im Vorrangnetz
  - Markierung von Schutzstreifen und Piktogrammketten
  - Deckensanierungen
  - Anlage von Querungshilfen
  - Projektstelle für 3 Jahre

### Vorhaben 04/2018 – 03/2022 (2. Stufe)

- Ausbau von 2 Radwegen
- Neubau von 7 Radwegen

Gefördert durch:



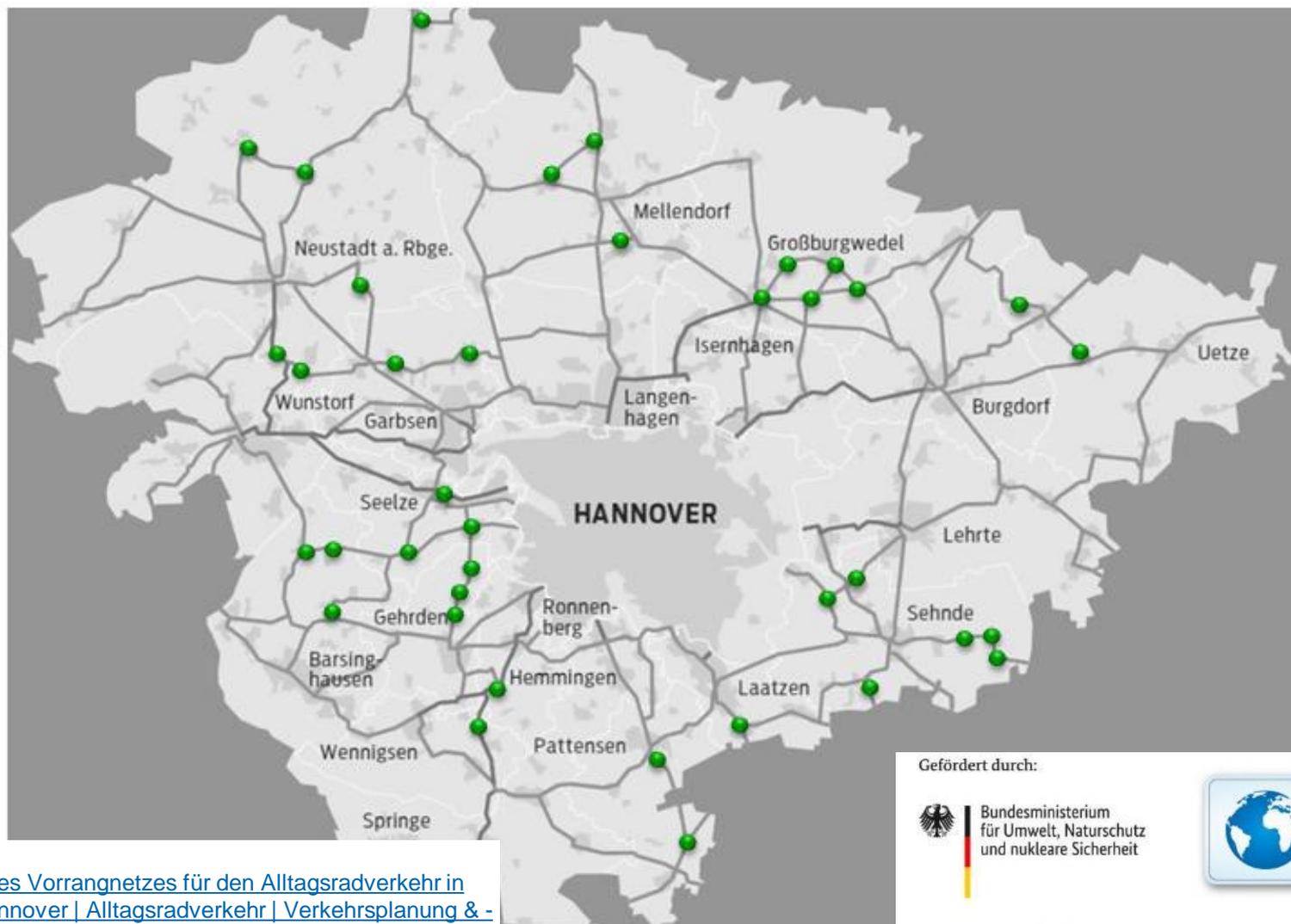
aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Siehe auch:

[NKI: Ausbau des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover](#) | [Alltagsradverkehr](#) | [Verkehrsplanung & -entwicklung](#) | [Mobilität](#) | [Leben in der Region Hannover](#)

## Förderung der Maßnahmen: Klimaschutz durch Radverkehr, Stufe 1



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE

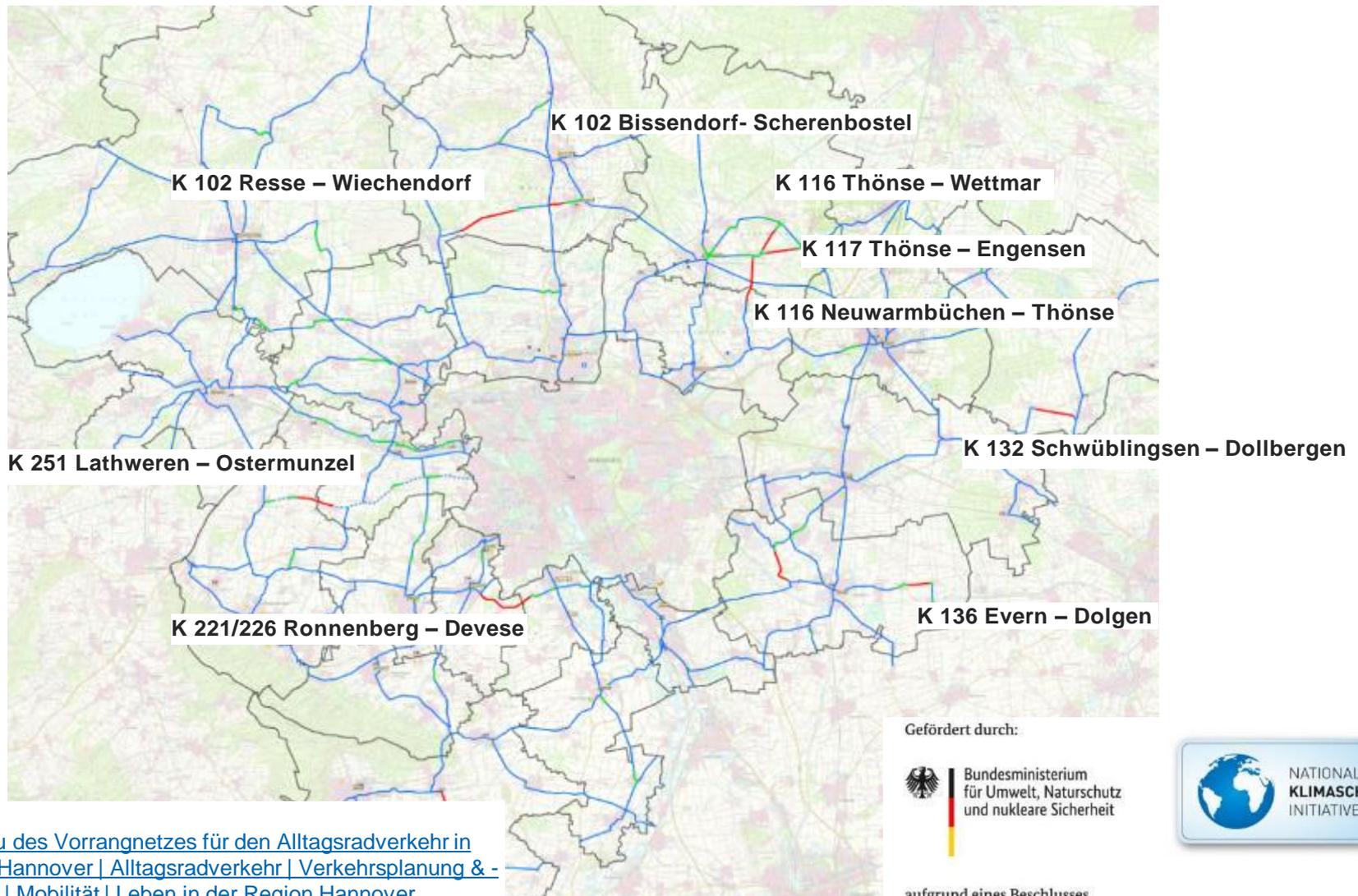
aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Siehe auch:

[NKI: Ausbau des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover](#) | [Alltagsradverkehr](#) | [Verkehrsplanung & -entwicklung](#) | [Mobilität](#) | [Leben in der Region Hannover](#)



## Förderung der Maßnahmen: Klimaschutz durch Radverkehr, Stufe 2



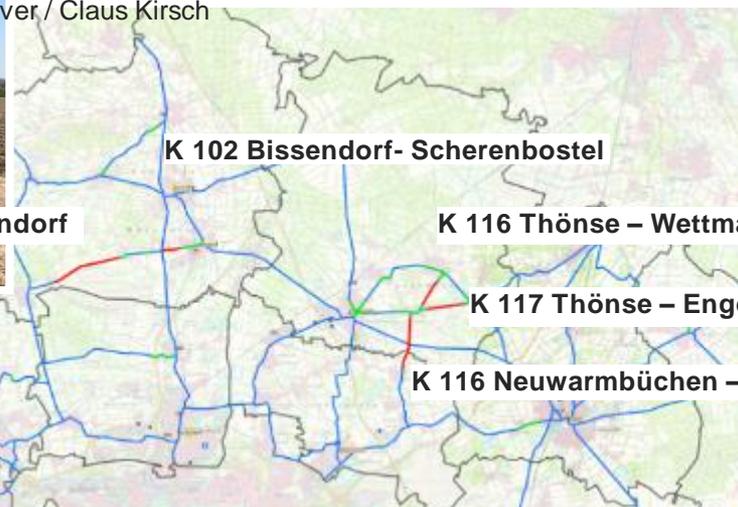
Siehe auch:  
[NKI: Ausbau des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover](#) | [Alltagsradverkehr](#) | [Verkehrsplanung & -entwicklung](#) | [Mobilität](#) | [Leben in der Region Hannover](#)

## Förderung der Maßnahmen: Klimaschutz durch Radverkehr, Stufe 2

Fotos: © Region Hannover / Claus Kirsch



K 102 Resse – Wiechendorf



K 102 Bissendorf- Scherenbostel

K 116 Thönse – Wettmar

K 117 Thönse – Engensen

K 116 Neuwarmbüchen – Thönse



K 132 Schwüblingsen – Dollbergen



K 251 Lathweren – Ostermunzel



K 221/226 Ronnenberg – Devese

K 136 Evern – Dolgen



Siehe auch:

[NKI: Ausbau des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover](#) | [Alltagsradverkehr](#) | [Verkehrsplanung & -entwicklung](#) | [Mobilität](#) | [Leben in der Region Hannover](#)

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Förderung der Maßnahmen

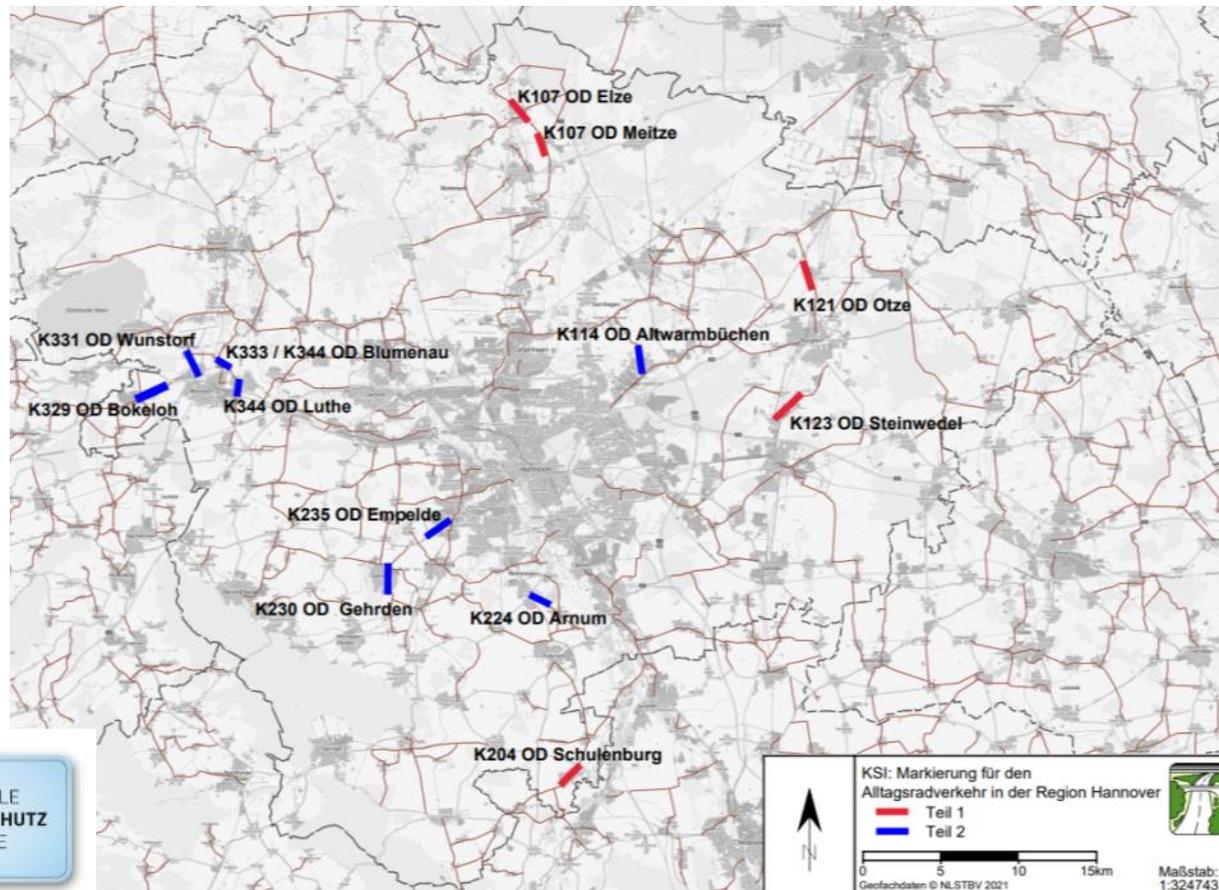
gefördert durch **KSI/Kommunalrichtlinie**

**Antrag 2021**

**Umsetzung 2022 / 2023 :**

13 Ortsdurchfahrten:

- Deckensanierungen
- Markierungen
- Querungshilfen



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE

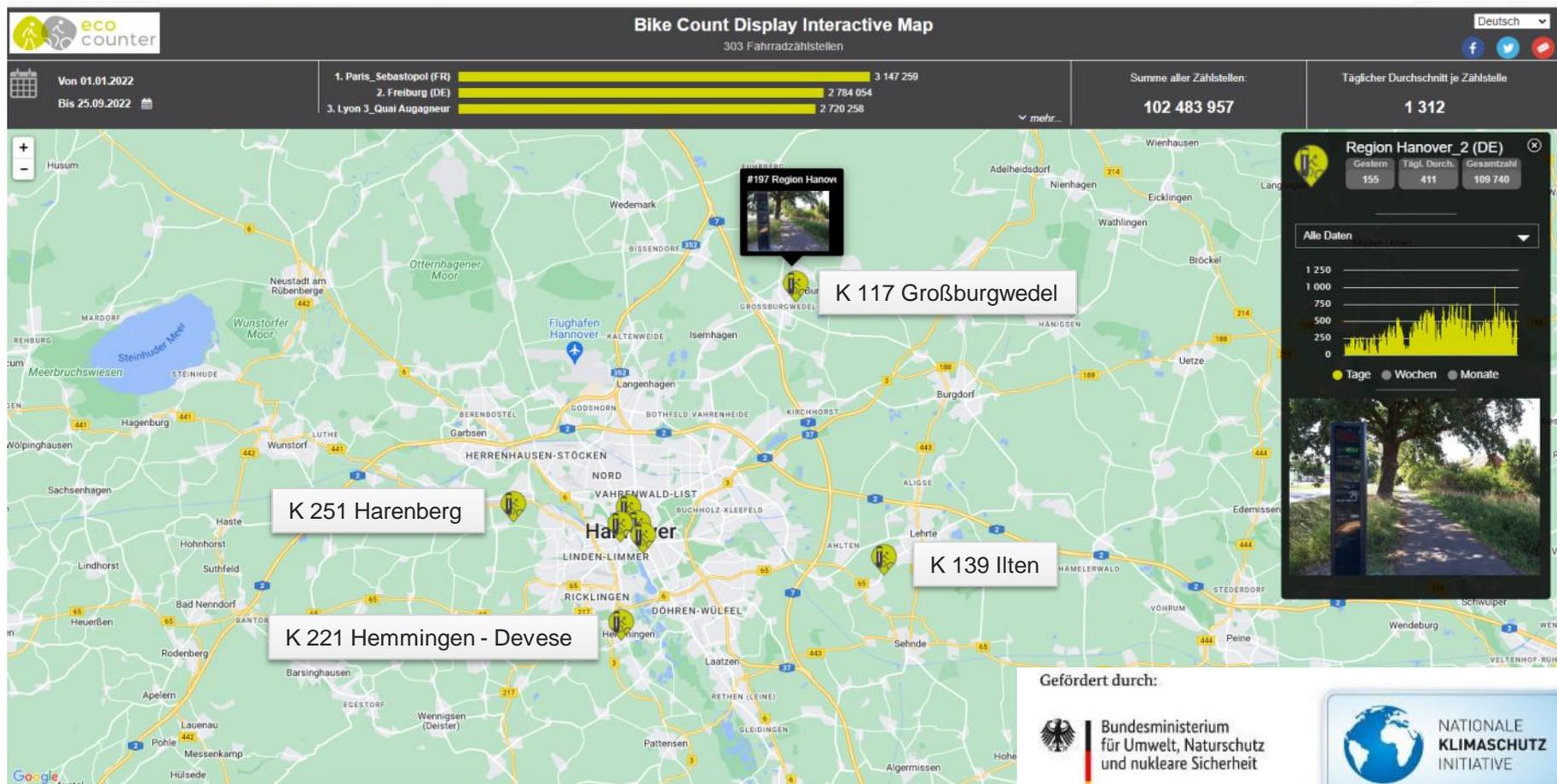
aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Siehe auch:

[KSI: Klimaschutzinitiative / Kommunalrichtlinie | Alltagsradverkehr | Verkehrsplanung & -entwicklung | Mobilität | Leben in der Region Hannover](#)

## Förderung der Maßnahmen: Dauerzählstellen

### NKI/Klimaschutz durch Radverkehr, Stufe 1: 4 Dauerzählstellen in der Region H.

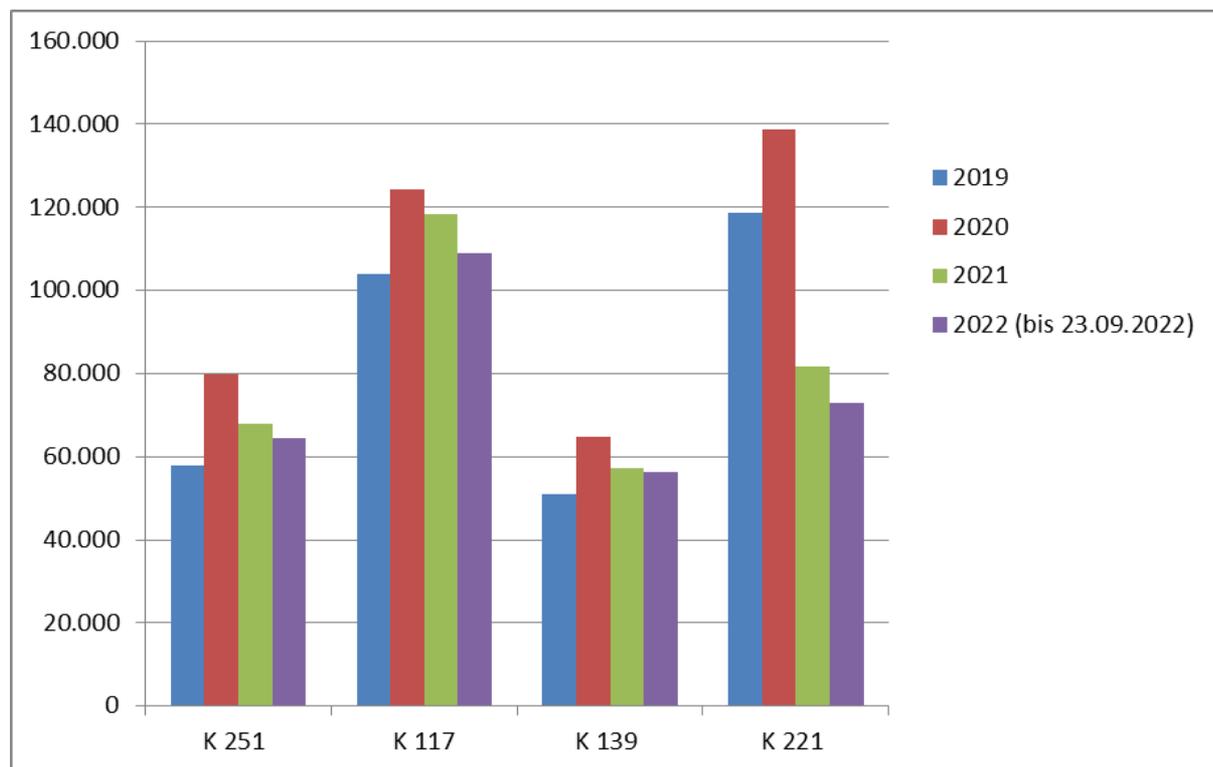


[Bike Count Display Interactive Map \(eco-counter.com\)](https://eco-counter.com)

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Förderung der Maßnahmen: Dauerzählstellen

Zeitraum	K 251 OD Harenberg		K 117 OD Großburgwedel		K 139 OD Ilten		K 221 OD Hemmingen	
	Gesamt	Vergleich zu 2019	Gesamt	Vergleich zu 2019	Gesamt	Vergleich zu 2019	Gesamt	Vergleich zu 2019
2018 (ab 26.07.2018)	25.764		46.525		26.417		39.836	
2019	57.979	100%	103.921	100%	50.983	100%	118.806	100%
2020	79.974	138%	124.301	120%	64.754	127%	138.611	117%
2021	67.865	117%	118.241	114%	57.131	112%	81.759	69%
2022 (bis 23.09.2022)	64.350	111%	109.115	105%	56.192	110%	72.865	61%





**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft**

Am Hohen Ufer 6

30159 Hannover

T: +49 511 1668-0

F: +49 511 1668-2010

[uestra.de](http://uestra.de) | [info@uestra.de](mailto:info@uestra.de)

Vorstand: Elke Maria van Zadel (Vorsitzende), Denise Hain (Arbeitsdirektorin), Regina Oelfke

