

# **1. Radverkehrskonferenz des Landkreises Lüneburg**

**Aktuelle Themen der Radverkehrsplanung –  
Herausforderungen und Potenziale im ländlichen Raum**

**Veranstaltung am 28. September 2022  
in Lüneburg**

**Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz  
PGV-Alrutz GbR, Hannover**

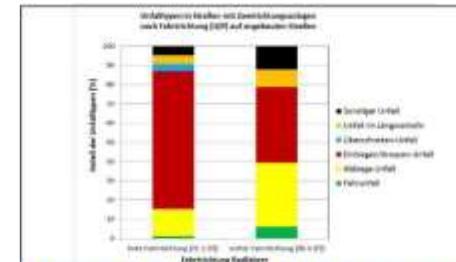
# Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR



Strategie und Konzeption



Planung und Entwurf



Forschung und Analyse



Beratung und Information

- Team aus Geschäftsführung und **15** festen und weiteren freien Mitarbeitenden
- Seit über **35 Jahren** Erfahrung in Sachen Rad- und Fußverkehr

➤ Mehr Infos unter [www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

# Themenübersicht

- Aktuelle Entwicklungen zum Radverkehr
- Ausgewählte Themen zur Führung des Radverkehrs im ländlichen Raum und in kleineren Städten.

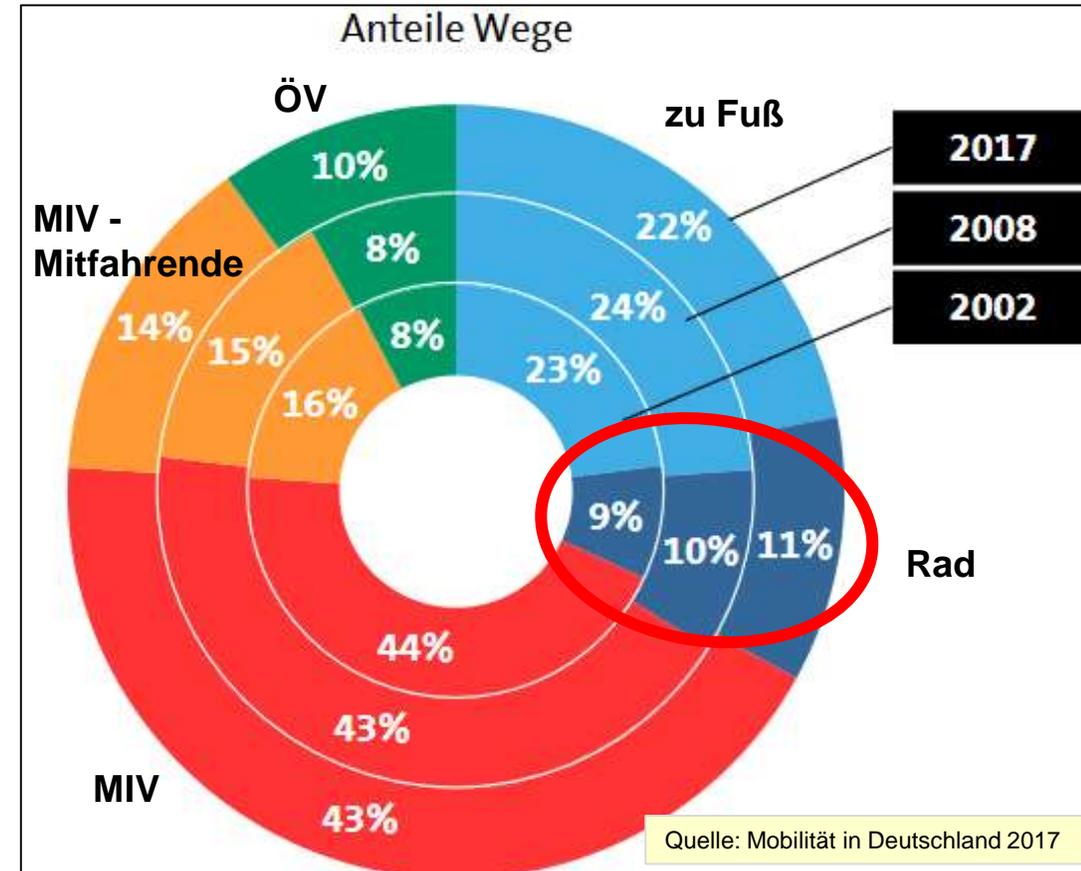


## Entwicklung Verkehrsmittelwahl – Zunahme Radverkehr

- Deutlich höherer Radverkehrsanteil in großen Städten und Ballungsräumen (13-15 %) als im ländlichen Raum (7- 9 %)
- Ländlicher Raum: Tendenziell Stagnation bzw. Abnahmen
- In ländlichen Regionen weitere Entfernungen als in verdichteten Räumen (Alltagswege)
- Defizite bei der Infrastruktur und der Vernetzung.
- ÖPNV-Angebot oft unzureichend.

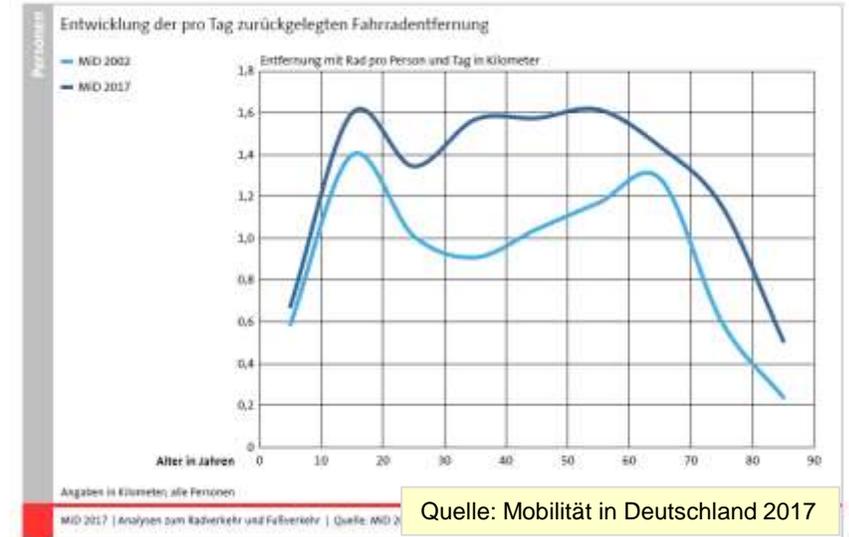
**Handlungsschwerpunkt gemäß Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2021)**

➤ **Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum.**



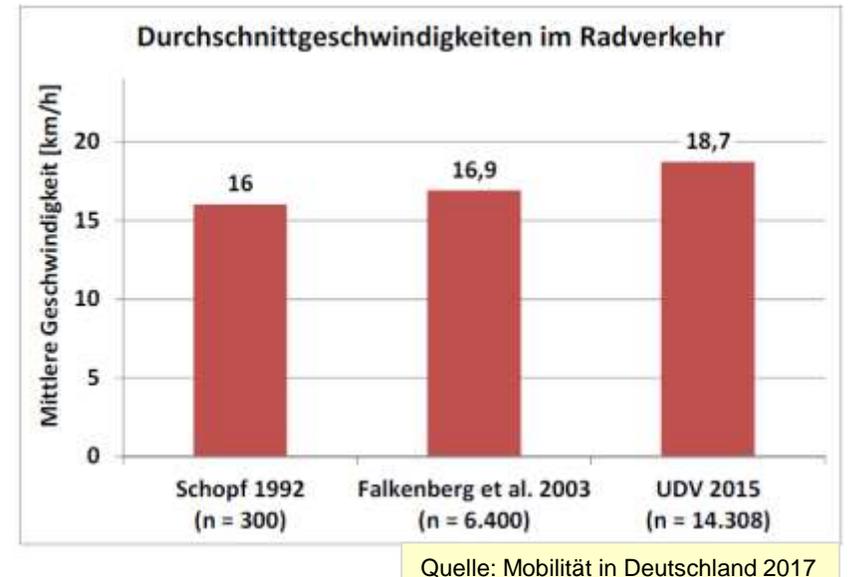
## Entwicklung Wegeweiten

- Überdurchschnittliche Zunahme bei den zurückgelegten Kilometern (um ca. 37 % seit 2002)
- Anstieg der mittleren Wegeweiten von 3,2 auf 3,8 km (nur Pedelecs: 6,1 km).



## Entwicklung Geschwindigkeitsniveau

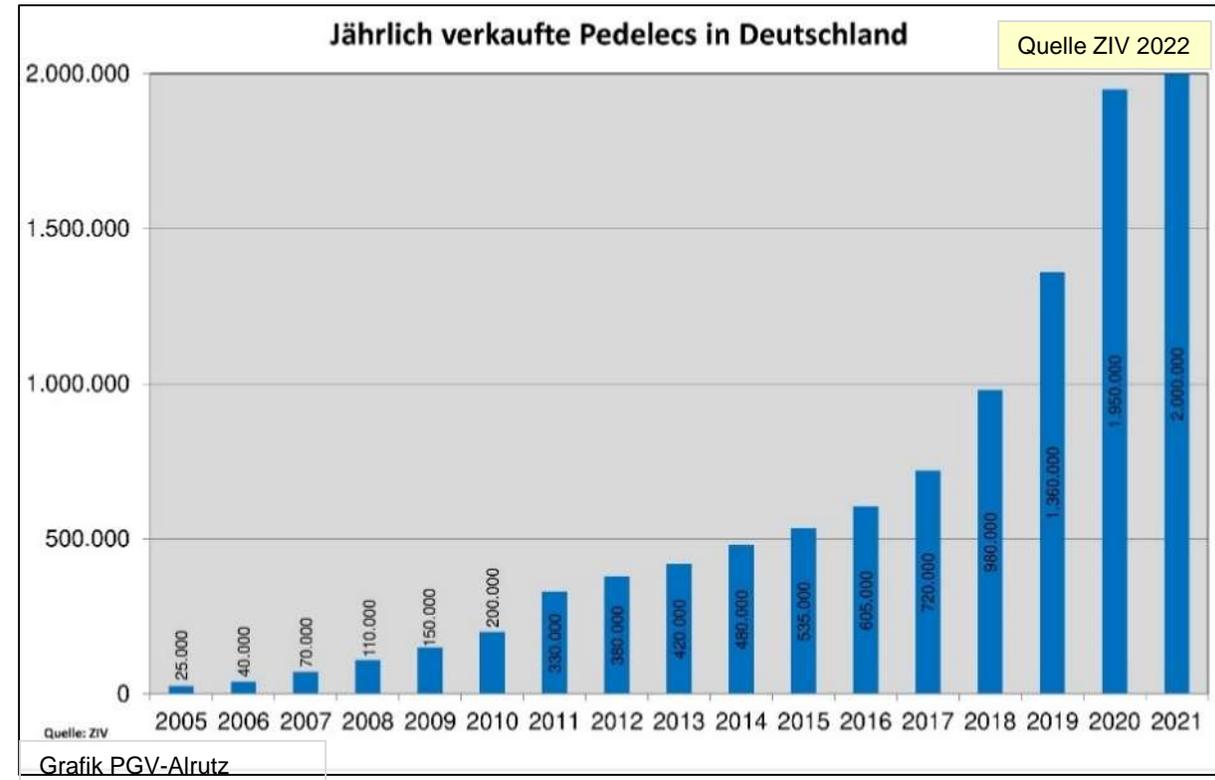
- Anstieg der Durchschnittsgeschwindigkeiten im Radverkehr
  - Mit dem Pedelec wird im Mittel 2 bis 3 km/h schneller gefahren als mit dem „normalen“ Fahrrad.
- **Der Einzugsbereich des Fahrrads wird größer.**
- **Chancen für den ländlichen Raum.**



## Dynamische Entwicklung: Elektromobilität mit dem Fahrrad

- Kontinuierliche und deutliche Zunahme der Pedelecs
- Etwa 95 % der verkauften Fahrräder sind Pedelecs 25
- Zunehmende Nutzung im Alltagsradverkehr
- Zunahme Lastenfahrräder und Räder für Personentransport

➤ **Durch die verstärkte Pedelec-Nutzung steigen die Mobilitätschancen für die Bevölkerung im ländlichen Raum (insbesondere für Menschen ohne Autoverfügbarkeit).**



## Potenziale im ländlichen Raum - Überblick

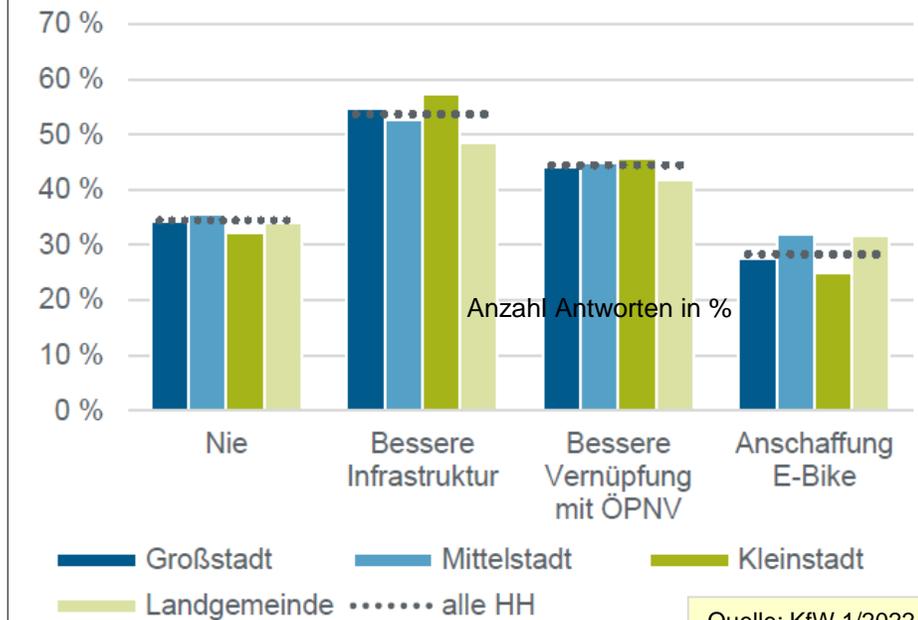
- Das Fahrrad vergrößert seinen Einzugsbereich
- Bessere Mobilitätschancen ohne Auto für die Bevölkerung

### Anforderungen

- Bessere Infrastruktur als Basis für die Fahrradnutzung
- Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV bietet bessere Chancen für beide Verkehrsträger
- Synergiewirkungen von Radtourismus und Alltagsradverkehr nutzen
- Alltagsradverkehr: Durch hohe Qualität lässt sich auch Potenzial bei bisherigen Autopendlern ausschöpfen.

Grafik 6: Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad

Anteil der Antworten in Prozent



Quelle: KfW 1/2022

*KfW: Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze für Stadt und Land. KfW-Energiewendebarometer, Januar 2022.*

## Mehr – weiter - schneller – breiter: Folgerungen für die Infrastruktur

- Höherer Platzbedarf für den Radverkehr  $\implies$  Breitere Radverkehrsanlagen
- Sichere und gut befahrbare (inter)kommunale Radrouten sind ein wichtiger Baustein, um die Potenziale für den Radverkehr in ländlichen Regionen besser auszuschöpfen.



## Alltag in vielen Städten

- Die Radverkehrsinfrastruktur entspricht oft nicht dem Stand der Technik.
- Unfallgeschehen ist oft durch sicherheitsrelevante Defizite der Radverkehrsanlagen geprägt.
- Investitionen in Minimalelemente heute können sich morgen als Fehlinvestitionen erweisen.

➤ **Gefährlicher Irrglaube: Besser eine schlechte als gar keine Radverkehrsanlage.**



## Führungsformen in Ortsdurchfahrten



## Gehwege mit Zulassung des Radverkehrs

Oft für Rad- und Fußverkehr keine geeignete Führungsform

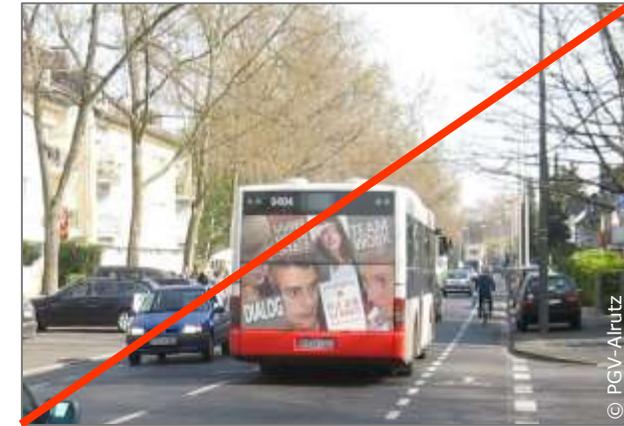
- **Gefahr einer „inflationären“ Anwendung als kostengünstiges Instrument auch bei geringem Standard.**
- Zustand des Gehweges soll den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen.
- Oft bessere Alternative gemäß VwV-StVO: Markierung VZ 240 ohne Beschilderung



## Schutzstreifen für den Radverkehr

### Chancen für schmale Straßenräume!

- Regelbreiten 1,50 – 1,75 m (Mindestbreite 1,25 m entfällt).
- Günstige Fahrbahnbreiten (ohne Parken): 7,50 – 9,00 m
- **Schutzstreifen nicht als Notlösung oder Provisorium anlegen, sondern Aufwertung als „vollwertige“ Lösung.**



## Neue Entwicklung – Piktogrammkette

Kein kostengünstiger Ersatz für regelkonforme Lösungen, aber besser als Radverkehrsanlagen mit Mindestmaßen.

- Noch keine verkehrsrechtliche Normierung.

**Beispiel Buxtehude:** Schutzstreifen bergauf, Piktogramme bergab.



## Landwirtschaftlich genutzte Wege

Das landwirtschaftliches Wegenetz bietet eine gute Grundlage für interkommunale Radverkehrsverbindungen

- Synergien bzgl. Flächenverbrauch und Versiegelung
- Aber: oft Zielkonflikte zwischen den Nutzungsansprüchen
- Kooperation und Vereinbarungen mit der Landwirtschaft bzgl. Verkehrssicherungspflicht, Reinigung



Aktion „Rücksicht macht Wege breit“  
(Quelle: Lk Göttingen)



## Gemeindeverbindungsstraßen

- Ausgangslage:
  - Geringes Kfz-Verkehrsaufkommen
  - Hohe Kfz-Geschwindigkeiten
- Handlungsempfehlungen:
  - Ausweisung als Fahrradstraße oder Mischverkehr, Tempo 50
  - Ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen



## Beispiel Niederlande: Einsatz Schutzstreifen im ländlichen Raum

- Schutzstreifen mit Schmalfahrgasse
  - Schutzstreifen außerorts mit Tempo 60
  - Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf schwach belasteten Landstraßen
- In Deutschland verkehrsrechtlich (noch) nicht möglich.



## Radverkehr in Nebenstraßen

Erhöhung der Netzdurchlässigkeit und Verbesserung der Befahrbarkeit

- Radrouten über Nebenstraßen:  
Bei durchgängiger Ausgestaltung hohe Attraktivität  
verbunden mit hoher Sicherheit möglich!



© PGV-Alrutz



© PGV-Alrutz



© PGV-Alrutz

## Fahrradstraßen – Beispiel Burgdorf (Region Hannover)

Öffentlichkeitswirksam, sicher und attraktiv!

### Beispiel Burgdorf (Region Hannover)

Fahrradstraßenzug zur Anbindung eines Schulstandortes durch großes Wohngebiet mit Vorfahrt an allen Einmündungen

- Vorfahrt für Fahrradstraßen an allen Einmündungen und Kreuzungen



## Attraktive und sichere Querungsanlagen für den Radverkehr

Mit Vorrang über Erschließungsstraßen!



## Planen für den Zuwachs!

- Hochwertige Radverkehrsanlagen können den Anforderungen der Zukunft gut begegnen und neue Verlagerungspotenziale vom Autoverkehr aktivieren.



Beispiel Hovenring, Eindhoven (NL)

# Vielen Dank für Ihr Interesse!



Dankmar Alrutz  
Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220 601 90  
Email: [Alrutz@pgv-hannover.de](mailto:Alrutz@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)