



# Impulsberatung Fahrrad-Mobilität Beratungsbericht

Zur Ausweisung der Neuen Straße und des  
Rieselweges als Fahrradstraßen  
für die Stadt Hitzacker



Im Auftrag der  
Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH  
Osterstr. 60 | 30159 Hannover

Hannover, November 2022



## **Impulsberatung Fahrrad-Mobilität**

Beratungsbericht  
Zur Ausweisung der Neuen Straße und des Rieselweges als  
Fahrradstraßen  
für die Stadt Hitzacker

Auftraggeber: Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH  
Osterstr. 60  
30159 Hannover

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Bearbeitung: Elke Willhaus  
Alexandra Böttcher

Hannover, im Dezember 2022



## **Inhalt**

|               |   |           |
|---------------|---|-----------|
| <b>1.</b>     | <b>Anlass der Beratung und Zielsetzung .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2.</b>     | <b>Anschrift und Ansprechpartner der Kommune.....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>3.</b>     | <b>Beratungsareal und Problembeschreibung .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>3.1</b>    | <b>Lagebeschreibung .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>3.2</b>    | <b>Problemstellung - Kurzbeschreibung der aktuellen Situation .....</b>                                       | <b>11</b> |
| <b>4.</b>     | <b>Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge .....</b>   | <b>17</b> |
| <b>4.1</b>    | <b>Aussagen aus Rechts- und Regelwerken zur Einrichtung von und<br/>Anforderungen an Fahrradstraßen .....</b> | <b>17</b> |
| <b>4.2</b>    | <b>Lösungsansatz Neue Straße.....</b>   | <b>21</b> |
| <b>4.3</b>    | <b>Lösungsansatz Rieselweg .....</b>  | <b>26</b> |
| <b>4.4</b>    | <b>Öffentlichkeitsarbeit .....</b>  | <b>30</b> |
| <b>5.</b>     | <b>Fördermöglichkeiten .....</b>  | <b>31</b> |
| <b>6.</b>     | <b>Fazit .....</b>  | <b>31</b> |
| <b>Anlage</b> | <b>Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen.....</b>   | <b>32</b> |



## 1. Anlass der Beratung und Zielsetzung

Die ‚Impulsberatung ‚Fahrrad-Mobilität‘ ist ein Beratungsangebot der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN). Gegenstand der Beratung ist es, erste Ideen und Impulse zu einer konkreten Fragestellung im Bereich der Radverkehrsförderung zu entwickeln. Die Stadt Hitzacker hat sich mit einem Beratungsbedarf für eine verbesserte Radverkehrsführung im Schulumfeld im Zuge der Neuen Straße und des Rieselweges an die KEAN gewandt. Geprüft werden sollte die Möglichkeit zur Ausweisung von Fahrradstraßen. Für die Bauernstraße, die ebenfalls für die Anbindung der Schulen hohe Relevanz in dem Quartier besitzt, läuft eine entsprechende Planung bereits im Rahmen eines übergeordneten Projektes auf Landkreisebene.

Die **Neue Straße** ist eine wichtige Verbindung zur Anbindung von drei Schulen und hat dabei sowohl für den Radverkehr als auch für den Busverkehr eine entsprechende Relevanz. Hinzu kommt die Erschließungsfunktion für das angrenzende Wohngebiet. Sie ist zwischen dem Rieselweg und dem Bahnübergang als Tempo-30-Zone ausgewiesen, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten liegen nach Auskunft der Teilnehmenden am Beteiligungsprozess zum Teil aber deutlich darüber. Trotz Ausweisung mit ‚Anlieger frei‘ wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses zudem darauf hingewiesen, dass es in einem Teil der Neuen Straße und dem Rieselweg zu unerwünschten Schleichverkehren kommt, um den Kontenpunkt Lüneburger Straße / Drawehntorstraße zu umfahren. Die Neue Straße ist zudem topographisch bewegt, wodurch Radfahrende bei Beachtung der Rechts-vor-Links-Regelung regelmäßig im Steigungsbereich zum Halten kommen bzw. im Gefälleabschnitt deutlich abbremsen müssen. Als problematisch für die Verkehrsteilnehmenden wird auch der Einmündungsbereich des Mühlenweges, der noch außerhalb der Tempo-30-Zone liegt und stark aufgeweitet ist, eingeschätzt. Für den Radverkehr ergeben sich in Summe daraus zahlreiche Beeinträchtigungen. Als Lösung wurde von daher über die Einrichtung einer Fahrradstraße nachgedacht.

Der **Rieselweg** ist ebenfalls nur für den Anlieger-Verkehr freigegeben und liegt vollständig in der Tempo-30-Zone. Neben dem Schwimmbad als wichtiges Ziel wird die Einrichtung einer Elterntaxihaltestelle am Rieselweg erprobt, die derzeit allerdings noch keine hohe Nachfrage erfährt, eine zunehmende Akzeptanz wird aber angestrebt. Aufgrund der Bedeutung als Schulzubringer sowie mit dem bedeutenden Ziel Schwimmbad wird auch für diese Straße die Ausweisung als Fahrradstraße in Betracht gezogen.

Ziel der Impulsberatung ist es, die Machbarkeit der Ausweisung dieser Straßen als Fahrradstraßen zu prüfen und somit die Radverkehrsführung sicherer zu machen. Insbesondere zu Schulanfangs- und Schulschlusszeiten überlagern sich die Verkehre und es wird im Straßenraum eng und unübersichtlich. Auch das Parken am Fahrbahnrand führt zu Behinderungen. Zudem trägt das z.T. erhöhte Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs zu einem Unsicherheitsgefühl bei. In der Folge weicht der Radverkehr u.a. auf die Gehwege aus, wodurch es wiederum zu

Behinderungen der zu Fuß Gehenden kommt. Untersucht werden sollte die Fragestellung inwieweit eine Fahrradstraßenausweisung eine Verbesserung der Situation ermöglicht und die rechtlichen Voraussetzungen für eine entsprechende Ausweisung gegeben sind. Hierbei sind die aktuellen technischen Regelwerke, insbesondere die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sowie die StVO und ihre Verwaltungsvorschrift, zu berücksichtigen gewesen.

Grundlage der nachfolgenden Problembeschreibung und der entwickelten Lösungsvorschläge ist ein vor-Ort-Termin am 5. Oktober 2022 mit Vertreter\*innen der Stadt in Hitzacker bzw. der Samtgemeinde Elbtalaue und des Kreis Lüchow-Dannenberg.

## 2. Anschrift und Ansprechpartner der Kommune

Ansprechpartner:

Torsten Beckmann

[t.beckmann@elbtalaue.de](mailto:t.beckmann@elbtalaue.de)

Tel.: 05861 – 808306

Samtgemeinde Elbtalaue

Am Markt 7

29456 Hitzacker (Elbe)

## 3. Beratungsareal und Problembeschreibung

### 3.1 Lagebeschreibung

Die zu untersuchenden Straßenzüge liegen südöstlich des Stadtzentrums und nördlich des Bahnhofs. Mit der Grundschule an der Neuen Straße, der Freien Waldorfschule am Hagener Weg, der Bernhard-Varenius-Schule (Haupt- und Realschule) in der Bauernstraße mit den dazugehörigen Sportanlagen und den Sporteinrichtungen Am Räsensberg sowie dem Freibad Hitzacker im Rieselweg sind zahlreiche bedeutende Ziele auf einem vergleichsweise kleinen Areal konzentriert. Neben den genannten Zielen dominiert die Wohnbebauung, dementsprechend befinden sich die zu untersuchenden Straßen bis auf einen kleinen Abschnitt der Neuen Straße in Tempo-30-Zonen, in denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. Innerhalb des Quartiers gilt die Rechts-vor-Links-Regelung.

Die zu untersuchende Länge liegt bei rund 740 m. Der Rieselweg ist auf einer Länge von ca. 520 m in die Untersuchung einzubeziehen. Beide Straßen besitzen Erschließungsfunktion, die Neue Straße auch eine Sammelfunktion, aber keine übergeordnete Verkehrsbedeutung, diese übernehmen die nördlich bzw. östlich des Quartiers verlaufende Lüneburger Straße (L 231) bzw. die Dannenberger Straße (L 231).



Die Bauernstraße ist die dritte relevante Straße mit Erschließungsfunktion mit südlichem Verlauf des Untersuchungsraumes. Sie dient auch der Anbindung an den Bahnhof. Auch sie soll zur Fahrradstraße umgebaut werden. Eine Betrachtung innerhalb dieser Impulsberatung entfällt aber aufgrund der geplanten Umbaumaßnahme im Rahmen des kreisweiten Projektes „Neue Wege für neue Räder“.



Abb. 1: Untersuchungsraum Neue Straße und Rieselweg  
(Quelle: [https://www.google.com/maps/place/29456+Hitzacker+\(Elbe\)/@53.145853,11.0385498,1226m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47ae40c54b8515a3:0x33087ca2fab11102!8m2!3d53.1479586!4d11.0436624](https://www.google.com/maps/place/29456+Hitzacker+(Elbe)/@53.145853,11.0385498,1226m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47ae40c54b8515a3:0x33087ca2fab11102!8m2!3d53.1479586!4d11.0436624))

### Neue Straße zwischen Lüneburger Straße und Rieselweg

Dieser Untersuchungsabschnitt liegt außerhalb der Tempo-30-Zone und weist ein Gefälle aus Sicht der Landesstraße auf. Beidseitig sind Gehwege vorhanden. In dem Abschnitt liegen mit dem Mühlenweg und dem Rieselweg zwei Einmündungen, die beide bereits untergeordnet sind. Die Einmündung Mühlenweg ist dabei sehr aufgeweitet, sie besitzt zudem einen Fahrbahnteiler. Fahrbahnahe Absenkungen für die Verkehre im Seitenraum fehlen. Aufgrund der nahe gelegenen Schule sind hier

sowohl zu Fuß Gehende als auch in stärkerem Umfang Radfahrende unter 10 Jahren zu berücksichtigen. Die Fahrbahn ist mit einer gut befahrbaren Asphaltdecke ausgestattet.



Abb. 2: Neue Straße zwischen Lüneburger Straße und Rieselweg

### Neue Straße zwischen Rieselweg und Bahnübergang

Dieser Abschnitt der Neuen Straße befindet sich in der Tempo-30-Zone. Die einmündenden Straßen Birkenweg, Ahornweg, Kiefernweg und Bauernstraße sind Rechts-vor-Links geregelt. Da für den in Richtung Norden fahrenden Verkehr nach dem Rieselweg keine vorfahrtberechtigte Einmündung mehr zu beachten ist, kann der Verkehr fast auf der gesamten Länge der Neuen Straße ohne Vorfahrt gewähren

zu müssen durchfahren. Relativ mittig in diesem Abschnitt liegt die Zufahrt zur Grundschule.

Der ruhende Verkehr wird abschnittsweise unterbunden, aber Parken am Fahrbahnrand ist nördlich und südlich der Grundschule möglich und findet auch regelmäßig statt. Anwohnende nutzen die Parkmöglichkeit auch, um die Geschwindigkeit in der Neuen Straße zu senken.

Gehwege sind auf der Westseite bis zum Kiefernweg vorhanden, auf der Ostseite wird der Gehweg über den Bahnübergang hinaus durchgeführt. Der Fahrbahnbelag ist auch hier gut befahrbarer Asphalt.

Am Knotenpunkt Bauernstraße und Neue Straße treffen geradeausfahrende und einbiegende Busse aufeinander.





Abb. 3: Neue Straße zwischen Rieselweg und Bahnübergang

### Neue Straße südlich Bahnübergang

Südlich des Bahnübergangs befinden sich Sportanlagen, ein Fitnessstudio und die Freie Waldorfschule. Sowohl der Hagener Weg, der die direkte Zuführung zur Waldorfschule darstellt, als auch der Abschnitt Am Räselberg, in dem sich die Sporteinrichtungen und die Bushaltestelle für die Waldorfschule befinden, haben eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Im Rahmen der Begehung am 5. Oktober 2022 herrschte Einigkeit darüber, dass dieser Abschnitt nicht in eine Fahrradstraßenüberlegung einbezogen werden soll, da die hier stattfindenden Verkehre als verträglich einzustufen sind.



Abb. 4: Neue Straße südlich Bahnübergang mit zuführenden Straßen Hagener Weg (oben rechts) und Am Räsenberg (unten)

### Rieselweg

Der Rieselweg weist zwei unterschiedliche Abschnitte auf. Im östlichen Abschnitt befinden sich auf der Südseite im Umfeld des Freibades zwei Parkplätze und auf der Nordseite ein Parkstreifen. Der westlich neben dem Freibad gelegene Parkplatz ist zudem im Rahmen des Projektes der Mobilitätsagentur Lüchow-Dannenberg Standort für eine Elterntaxihaltestelle. Diese soll auf Wunsch der Beteiligten bestätigt werden. Hier mündet auch eine selbstständige Wegeverbindung in den Rieselweg, die zu den Schulen und dem Sportgelände führt. Im westlichen Abschnitt dominiert die Wohnbebauung. Auf einer Freifläche, die sich im Besitz des Landkreises Lüchow-Dannenberg befindet, wird geparkt, zudem befinden sich dort Altkleidercontainer.

In regelmäßigen Abständen stehen Pflanzkübel zur Fahrbahneinengung. Die Belagsqualität ist eher eingeschränkt. Im Seitenraum ist auf der Südseite ein durchgehender Gehweg, auf der Nordseite ist dieser im westlichen Abschnitt unterbrochen.





Abb. 5: Rieselweg

### 3.2 Problemstellung - Kurzbeschreibung der aktuellen Situation

#### Neue Straße zwischen Lüneburger Straße und Rieselweg

In diesem nur rund 150 m langen Abschnitt beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. In den Stoßzeiten treffen am Einmündungsbereich zur Lüneburger Straße viele ein- und ausfahrende Kfz aufeinander, dabei kommt es auch regelmäßig zu Busbegegnungen. Im Ergebnis weichen Radfahrende nicht selten auf den Gehweg aus, der nicht für den Radverkehr freigegeben ist und auch nicht die erforderlichen Breiten für eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr aufweist.

Radfahrende, die Richtung Süden auf den Gehweg ausweichen, müssen vor der Einmündung Mühlenweg wieder auf die Fahrbahn wechseln, da es keine direkte Absenkung im Einmündungsbereich gibt. Aufgrund der großzügigen Abbiegeradien und der starken Aufweitung des Knotens sind hier auch Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h zu erwarten, so dass es aufgrund der Unübersichtlichkeit des großzügig ausgebauten Knotens mit Dreiecksinsel und der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu Situationen kommen kann, die insbesondere für jüngere Verkehrsteilnehmende als gefährlich einzustufen sind.

Im Rahmen der Begehung am 5. Oktober 2022 wurde zudem erwähnt, dass der Vorrang des Radverkehrs im Zuge der Neuen Straße gegenüber dem Rieselweg nicht immer beachtet wird. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten, die die Radfahrenden im Zuge der Gefällestrecke in Richtung Norden (Lüneburger Straße) aufweisen, können hieraus ebenfalls kritische Situationen entstehen.



Abb. 6 Einmündungsbereich der Neuen Straße in die Lüneburger Straße sowie Einmündungsbereich Mühlenweg mit vorgelagerter Absenkung und Einmündungsbereich Rieselweg im Zuge der Gefällestrecke

### Neue Straße zwischen Rieselweg und Bahnübergang

Trotz der Ausweisung als Tempo-30-Zone ist regelmäßig zu beobachten, dass der Radverkehr auf die für den Radverkehr nicht freigegebenen Gehwege ausweicht. Plausibel anzunehmen ist hierfür zum einen, dass insbesondere zu Schulanfangs- und Schulschlusszeiten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu beobachten ist und es dabei auch zu zahlreichen Busbegegnungen kommt. In Verbindung mit dem abschnittswisen vorhandenen alternierenden Parken am Fahrbahnrand ist ein störungsfreies Fahren nur bedingt gegeben. Aufgrund der Gehwegbreiten und durch pulkartiges auftreten des Rad- und Fußverkehrs ist die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr nicht möglich. Das unerlaubte Ausweichen auf den Gehweg erfolgt zu Lasten der zu Fuß Gehenden und kann Behinderungen und Gefährdungen mit sich bringen. Auch die Belagsqualitäten der Gehwege sind eingeschränkt, Belagswechsel, Wurzelaufbrüche und Absenkungen an Grundstückszufahrten schränken die Nutzungsqualität ein.

Radverkehr in Richtung Süden muss aufgrund der Rechts-vor-Links-Regelung im Zuge von Steigungsstrecken Vorfahrt gewähren (z.B. Birkenweg). Das Anfahren im Steigungsbereich ist nicht für alle Radfahrenden sicher und gut machbar.

Wie bereits ausgeführt fehlen für den Kfz-Verkehr Richtung Norden zwischen Rieselweg und Lüneburger Straße vorfahrtberechtigte Einmündungen, wodurch es zu erhöhten Geschwindigkeiten kommt. In diesem Abschnitt befindet sich auch die Zufahrt bzw. Zuwegung zur Grundschule mit den besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden.

Am Einmündungsbereich der Bauernstraße biegen regelmäßig Busverkehre ein bzw. ab. Dieser Bereich ist schwer einsehbar und insbesondere der auf dem ostseitigen Gehweg fahrende Radverkehr wird erst spät vom vorfahrtberechtigten einbiegenden Busverkehr gesehen.



Zwischen Bauernstraße und Bahnübergang läuft nur noch der ostseitige Gehweg durch. Hier sind auch regelmäßig zu Fuß Gehende in kleineren und größeren Pulks unterwegs, so dass ein verträgliches Miteinander von Rad- und Fußverkehr hier ebenfalls auszuschließen ist.





Abb. 7 Eindrücke des Verkehrsablaufs an der Neuen Straße im Bereich der Tempo-30-Zone

### Rieselweg

Da der Rieselweg vollständig im Bereich der Tempo-30-Zone liegt, ist die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorgesehen. Teilweise weicht der Radverkehr aber auch hier auf die Gehwege aus. Dies ist z.B. zu beobachten, wenn Radverkehr die selbstständige Wegeverbindung zum Sportplatz bzw. zur Schule erreichen möchte, da in der unmittelbaren Zuwegung keine Bordabsenkung vorhanden ist. Es wurde aber auch Radverkehr beobachtet, der vor den Senkrechtparkständen des Freibades hinter den dort parkenden Kfz im gepflasterten Bereich fuhr.

Sowohl die Seitenstreifen, auf denen geparkt wird, als auch die Parkplatzzufahrt bieten bei intensiver Nutzung bzw. häufigen Parkwechselforgängen Konfliktpotenzial

für den Radverkehr, dies betrifft insbesondere Radverkehr im Seitenraum, aber nimmt auch den Radverkehr auf der Fahrbahn nicht aus. Wie sich die Situation in den Sommermonaten bei intensiver Nutzung des Freibades darstellt, konnte im Rahmen der Impulsberatung nicht abschließend bewertet werden. Im Rahmen der Begehung am 5. Oktober 2022 wurde mehrheitlich davon gesprochen, dass die Parkplatzkapazitäten überwiegend ausreichend sind bzw. bei einer verbesserten Radverkehrsführung zukünftig noch mehr Freibadbesucher\*innen mit dem Fahrrad kommen. Auch gibt es eine Freifläche im Besitz des Landkreises, auf der derzeit das Parken toleriert wird.

Insgesamt ist die Belagsqualität im Rieselweg sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum eingeschränkt und steht perspektivisch zur Grunderneuerung an.

Die Pflanzkübel, die als geschwindigkeitssenkende Maßnahme aufgestellt wurden, werden von allen Anwesenden als Hindernisse gesehen, die aus dem Straßenraum entfernt werden sollten. Ggf. sollen alternative geschwindigkeitssenkende Maßnahmen eingesetzt werden. Bei der Verwendung eines Modal Filters könnte gleichzeitig auch der ungewollte Durchgangsverkehr aus der Straße herausgehalten werden.

Am Einmündungsbereich in die Neue Straße ist der Rieselweg untergeordnet. Der Einmündungsbereich selbst ist aufgeweitet, so dass die Kfz mit einer vergleichsweise hohen Geschwindigkeit ab- bzw. einbiegen können.

Zu berücksichtigen ist, dass eine Elterntaxihaltestelle auf dem Parkplatz des Freibades eingerichtet wurde, die bei erhoffter zunehmender Akzeptanz eine vermehrte Zu- und Abfahrt zu Schulanfangs- bzw. Schulschlusszeiten bedingt.

Der nicht durchgeführte Gehweg auf der Nordseite des Rieselweges ist aus Sicht des auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehrs nicht als problematisch anzusehen, für den Fußverkehr wäre die durchgehende Führung wünschenswert. Das Schild VZ 136-10 „Achtung Kinder“ weist auf die Querungsstelle hin.





Abb. 8 Eindrücke Rieselweg

## 4. Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge

Die Problemanalyse hat gezeigt, dass der Radverkehr die vorgesehene Führung im Mischverkehr nur bedingt annimmt und dass zahlreiche Problemsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu verzeichnen sind. Insbesondere für die vielen Schüler\*innen, die die Neue Straße, aber auch den Rieselweg nutzen, trägt dies zur Verunsicherung bei, die nicht selten ein Ausweichen in den Seitenraum nach sich zieht. In der Folge werden die Belange des Fußverkehrs eingeschränkt.

Ziel sollte es sein, den Radverkehr auf der Fahrbahn so zu stärken, dass die Mischverkehrsführung von allen als sicher und attraktiv eingestuft wird. Aus diesem Grund ist die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft worden, die sich als Maßnahme auf wichtigen Verbindungen des Schulverkehrs oder zur Anbindung bedeutender Ziele, wie das Schwimmbad und die Sporteinrichtungen, in vielen vergleichbaren Städten bewährt hat.

Die nachfolgenden Lösungsansätze zur Umsetzung einer Fahrradstraße sollen von daher dazu beitragen, den Radverkehr so zu stärken, dass die Fahrbahnnutzung angenommen wird, sich alle Altersgruppen sicher fühlen und die Akzeptanz durch alle Verkehrsteilnehmenden gegeben ist.

### 4.1 Aussagen aus Rechts- und Regelwerken zur Einrichtung von und Anforderungen an Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind seit 1997 in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthalten, aber anfangs bundesweit nur zögerlich und selten eingesetzt worden. Mit den Vorgaben in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 wurden sie sehr viel häufiger ausgewiesen. In den Novellen der StVO und der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) 2020 und 2021 sind die Voraussetzungen für Fahrradstraßen flexibler geregelt worden. Die StVO wendet sich an die Verkehrsteilnehmenden, die VwV-StVO an die Behörden und die Planenden.

- In der StVO wird mit dem Verkehrszeichen 244.1 eine Fahrbahn zur Fahrradstraße erklärt.
- Andere Fahrzeuge als Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter und ähnliche) dürfen dort nicht verkehren, außer wenn sie per Zusatzzeichen ausdrücklich erlaubt werden.
- An Kreuzungen dürfen Fahrradstraßen von allen Fahrzeugen überquert oder gekreuzt werden.
- Mit der Ausweisung als Fahrradstraße ist Tempo 30 die zulässige Höchstgeschwindigkeit.
- Radfahrende dürfen weder gefährdet noch behindert werden, wenn nötig, müssen Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit weiter verringern.

- Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt.
- Ansonsten gelten die anderen Vorschriften der StVO zur Benutzung von Fahrbahnen und über die Vorfahrt.
- Soweit also weder Bevorrechtigung noch Vorfahrt achten beschildert ist oder Ausfahrten über Borde bestehen o.ä., gilt die Rechts-vor-Links-Regelung.

Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 244.1 und 244.2 „Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ wird nachfolgend im Wortlaut zitiert:

- I Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.
- II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.
- IV Das Zeichen 244.2 [Ende der Fahrradstraße] ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.“

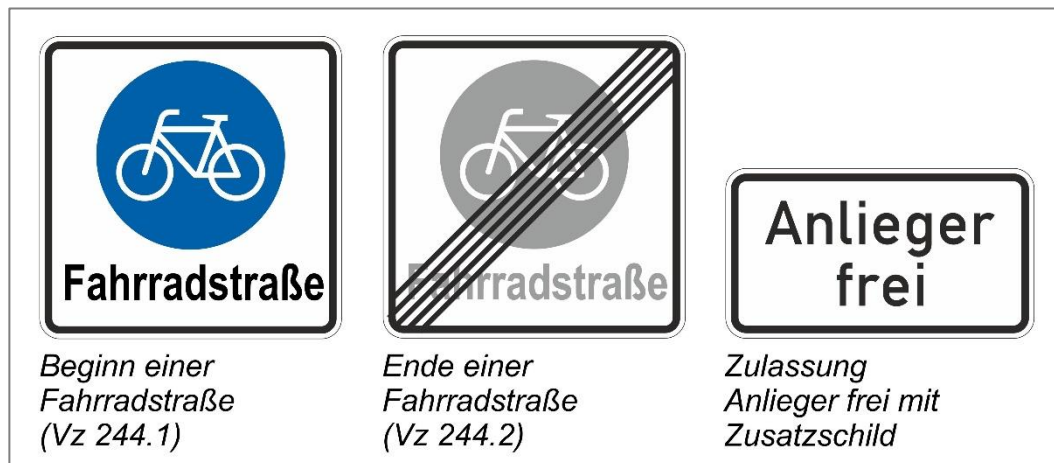


Abb. 9: Verkehrszeichen Beginn einer Fahrradstraße (VZ 244.1) und Ende einer Fahrradstraße (VZ 244.2), sowie mögliches Zusatzschild Anlieger frei

Die Aussagen zu Fahrradstraßen in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und in der ERA 2010 sind kurz gehalten, so dass im aktuell geltenden Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) nicht sehr detaillierte Vorgaben bestehen. Die Regelwerke bezogen sich noch auf die vorherigen Fassungen von StVO und VwV-StVO, wo u.a. der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ sein sollte oder dies alsbald zu erwarten sein sollte.

Beide Regelwerke stellen vor allem die o.g. rechtlichen Regelungen dar. Planerisch bedeutsame Aussagen sind, dass Fahrradstraßen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden können und hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen sollen. Die RASSt 06 spricht deshalb u.a. die Empfehlung aus, dass Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten sollten, während die ERA 2010 die Entscheidung über Vorfahrt oder Rechts-vor-Links-Regelung von örtlichen Gegebenheiten abhängig macht. Die RASSt 06 hat die Vorgabe, dass Fahrradstraßen nur bei Kfz-Belastungen bis etwa 400 Kfz in der Spitzenstunde in Frage kommen, wobei in der ERA 2010 dazu keine Zahlen stehen. Das Thema Fahrradstraßen wird dort in einem Unterkapitel zu Erschließungsstraßen behandelt, die, soweit sie keine Sammelstraßen sind, entsprechend der RASSt 06 mit maximal 400 Kfz in der Spitzenstunde belastet sein sollen. Aus der Praxis sind einzelne Fahrradstraßen mit deutlich höheren Kfz-Belastungen bekannt, wobei hier dann auch sehr hohe Radverkehrsbelastungen bestehen.

Die ERA 2010 ergänzt, dass auch bei hohem Radverkehrsaufkommen (also nicht allein bedeutender Netzfunktion) Fahrradstraßen eingerichtet werden können und dass für die Vorfahrt gegenüber Erschließungsstraßen auch der besonders gleichmäßige Verkehrsfluss spricht. Sie empfiehlt für bevorrechtigte Fahrradstraßen eine bauliche Gestaltung, u.a. mit Anrampung der wartepflichtigen Fahrbahnen. Die ERA weist außerdem darauf hin, dass bei einer Bevorrechtigung im Verlauf der Fahrradstraße ggf. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich werden, um den Kfz-Verkehr nicht zu beschleunigen, der zuvor meist durch Rechts-vor-Links-Regelungen gebremst wird. Dabei kommen u.a. Einengungen in Frage, die nach

anderen Untersuchungen nicht symmetrisch, sondern wechselnd einseitig angelegt werden sollen, um Kfz-verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen.

Für die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen ist bedeutsam, dass der Bund-Länder-Arbeitskreis zur StVO 2016 festgelegt hat, dass Fahrradstraßen nicht Teil einer Tempo-30-Zone sein sollen, da sie eine eigene Kategorie von Straße sind. Mit der Herausnahme von Fahrradstraßen aus Tempo-30-Zonen erhöht sich zwar der Beschilderungsaufwand, jedoch ist die Bevorrechtigung einer Fahrradstraße damit rechtlich einfacher anzuordnen, da die Restriktionen zur Tempo-30-Zone entfallen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat dazu einen Musterplan erstellt (Abb. 10). Das Ende der Tempo-30-Zone muss beim Übergang in die Fahrradstraße nach VwV-StVO 2021 nicht beschildert werden.

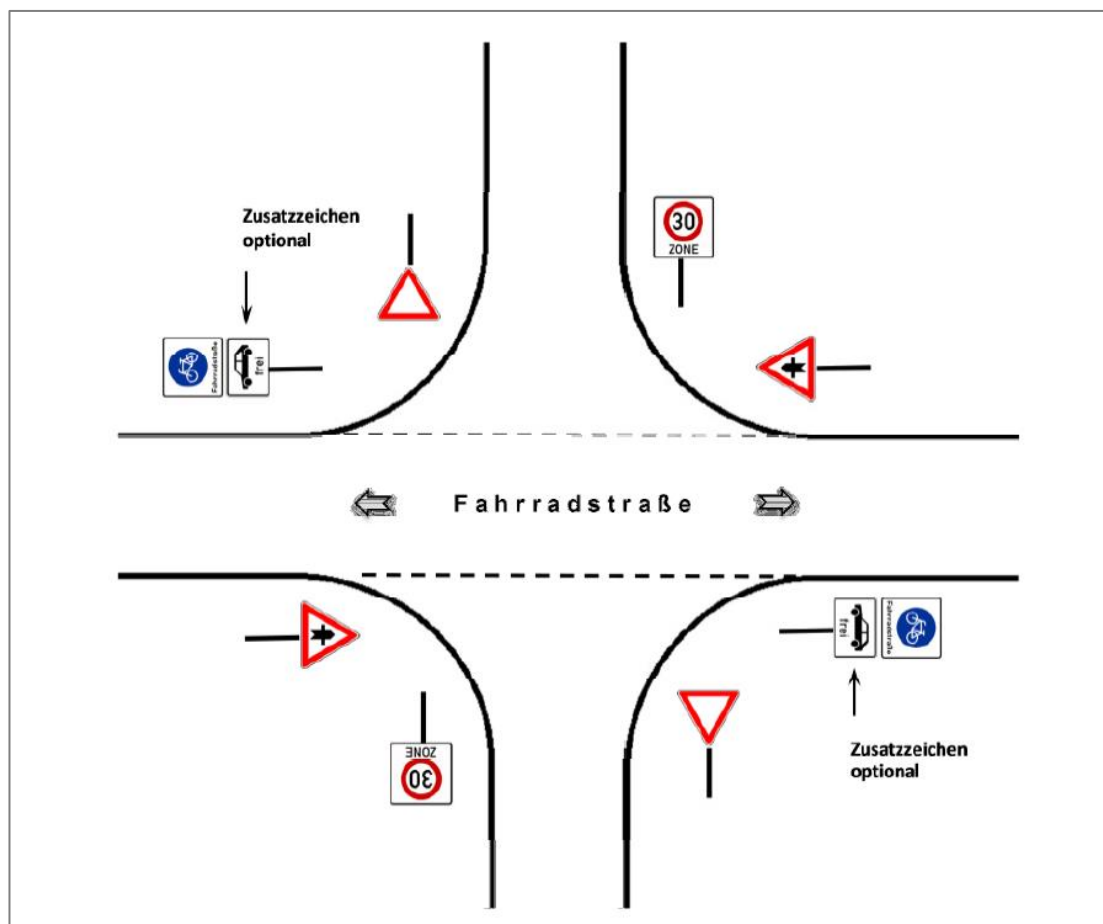


Abb. 10: Beschilderung von Fahrradstraßen bei Bevorrechtigung und angrenzenden Tempo-30-Zonen (Quelle: Verkehrsingenieur-Besprechung am 08. November 2016 in Münster – VIB II/2016)

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Regelwerke waren nur wenige Fahrradstraßen eingerichtet und entsprechend konnten sie nicht auf großer Datengrundlage in ihren Wirkungen und Voraussetzungen untersucht werden. Seit 2010 sind viele Fahrradstraßen hinzugekommen, zu denen es drei veröffentlichte Untersuchungen



gegeben hat. In der nächsten Ausgabe der ERA wird es ein deutlich umfangreicheres Kapitel zu Fahrradstraßen geben, welches die Folgerungen aus diesen Untersuchungen aufnimmt. Neben der Empfehlung zu Vorfahrt für die Fahrradstraße gegenüber anderen Erschließungsstraßen ist dies insbesondere die Notwendigkeit von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr. Hinzu kommen Empfehlungen zu Fahrbahnbreiten, um Begegnungsverkehr abzuwickeln oder Überholungen durch Kfz sicher zu gestalten oder auszuschließen. Nicht zuletzt werden modale Filter empfohlen, wenn die Kfz-Belastung zu hoch oder das Geschwindigkeitsniveau zu hoch liegt.

Bei zahlreichen in jüngerer Zeit eingerichteten Fahrradstraßen ist eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber anderen Erschließungsstraßen umgesetzt worden, teils durch Beschilderung und Markierung, teilweise auch durch Umbauten, so dass die Nebenstraße über eine Gehwegüberfahrt geführt wird und damit wartepflichtig geregelt wird.

Das Thema Parken in Fahrradstraßen wird bis auf die o.g. Aussagen bisher in den rechtlichen Regelwerken nicht thematisiert. Im Leitfaden Fahrradstraßen (GERLACH et al. 2016) werden inzwischen 4,00 m Fahrbahnbreite, mit zusätzlich mindestens 0,50 m breiten, besser 0,75 m Sicherheitstrennstreifen empfohlen, d.h. bei beidseitigem Parken bestenfalls 5,50 m zwischen den Parkreihen. Entsprechend einem Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover ist zu berücksichtigen, dass eine Fahrradstraße einen Mehrwert für den Radverkehr gegenüber einer Tempo-30-Straßen haben soll, andere Gerichtsurteile mit Bezug zu den Vorgaben zu Fahrradstraßen sind bisher nicht bekannt.

## 4.2 Lösungsansatz Neue Straße

In der Neuen Straße wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen, um den Verkehrsablauf für den Radverkehr sicherer zu gestalten und das Ausweichen auf den Gehweg zu vermeiden. Somit wird in der Maßnahme auch ein Mehrwert für den Fußverkehr gesehen. Die Ausweisung der Fahrradstraße sollte zwischen der Lüneburger Straße und der Bahnlinie erfolgen.

Folgende Aspekte der Ausgestaltung werden empfohlen:

### **Zulassung Kfz-Verkehr**

Der zugelassene Kfz-Verkehr sollte auf Anlieger beschränkt werden, damit sind sowohl die Anwohnenden zugelassen als auch alle, die ein Anliegen bei einem der Zielorte haben. Ausgeschlossen wird der Durchgangsverkehr.

### **Vorfahrt**

Die Neue Straße sollte vorfahrtberechtigt gegenüber allen einmündenden Straßen sein, so kann der Radverkehr auch ohne Zwischenhalte im Bereich von Steigungen oder Gefälle geführt werden.

Als Besonderheit ist zu berücksichtigen, dass sowohl der Rieselweg als auch die Bauernstraße einmündende Straßen sind, die ebenfalls zur Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen werden. Sie sollten aber zu Gunsten der durchgehenden Führung der Neuen Straße untergeordnet geführt werden. Die Einmündungsbereiche sollten optional rot eingefärbt werden, um die Besonderheit zu verdeutlichen, dass zwei Fahrradstraßen aufeinandertreffen.

Um die Einrichtung der Fahrradstraße möglichst kurzfristig ermöglichen zu können, wird empfohlen auf bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen im Kreuzungsbereich oder Gehwegüberfahrten in den Zufahrten zu verzichten. Eine reine Anpassung der Vorfahrt durch Beschilderung „Vorfahrt achten“ und Wartelinie wird als ausreichend angesehen. Sollte es zu missverständlichen Situationen kommen, können bauliche Maßnahmen folgen.

### **Ruhender Verkehr**

Der ruhende Verkehr soll durchgehend in der Neuen Straße unterbunden werden, weil die sich ergebenden „Slalomfahrten“ für den Kfz-Verkehr zwar geschwindigkeitsdämpfend wirken, für den Verkehrsablauf aber unübersichtliche Situationen und Behinderungen auch für den Bus- und Radverkehr entstehen. Aufgrund der Bebauungsstruktur wird davon ausgegangen, dass den Anwohnenden Parkmöglichkeiten auf ihren Grundstücken zur Verfügung stehen.

### **Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen**

Durch die Bevorrechtigung der Neuen Straße und der Herausnahme des ruhenden Verkehrs kann die Straße trotz Beschränkung „Anlieger frei“ eine Verkehrszunahme erfahren. Auch kann das Geschwindigkeitsniveau ggf. steigen. Von daher wird empfohlen das Verkehrsaufkommen und die tatsächlichen Geschwindigkeiten vor Einführung der Fahrradstraße zu erfassen und engmaschig nach Einführung zu kontrollieren. Bei zunehmenden Geschwindigkeiten sind verkehrsberuhigende Maßnahmen zu empfehlen. Beispielsweise könnte vor der Grundschule ein aufgepflasterter Bereich angelegt werden. Bei Anrampungen und Belagswahl ist darauf zu achten, dass der Radverkehr diese sicher und komfortabel befahren kann.

### **Busverkehr**

Es wird empfohlen, gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben zu prüfen, inwieweit es möglich ist, dass der Busverkehr zwischen Rieselweg und Lüneburger Straße nur in eine Richtung verkehrt, um Begegnungsfälle Bus-Bus zu vermeiden.

### **Kennzeichnung**

Um die besondere Verkehrsführung „Fahrradstraße“ für alle Verkehrsteilnehmenden gut sichtbar zu machen, wird folgende Ausgestaltung und Kennzeichnung empfohlen:

- Beschilderung „Fahrradstraße“ als Tor beidseitig der Fahrbahn sowie VZ „Fahrradstraße“

- Markierung VZ „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen bzw. an jeder Einmündung
- weiße oder farbige Fahrbahnrandmarkierung



Abb. 11: Einfahrt in die Fahrradstraße Neue Straße

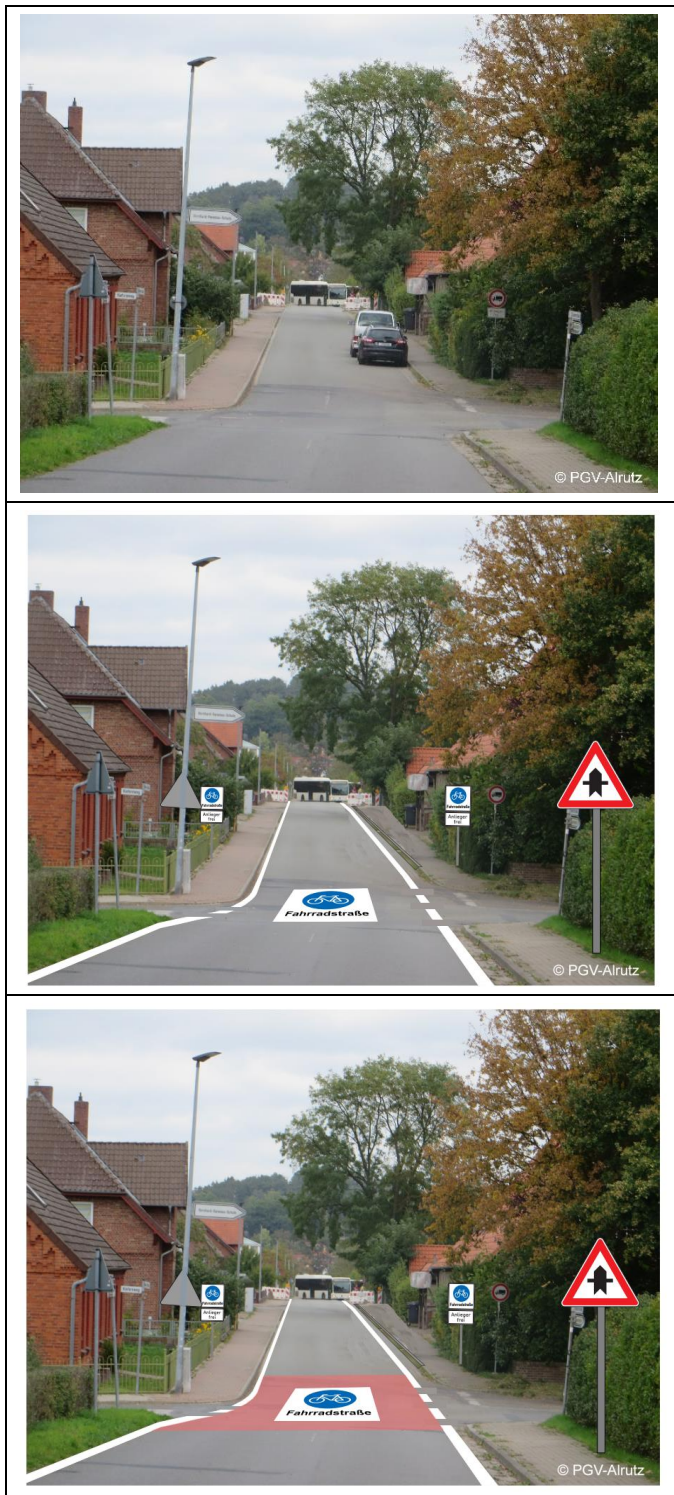


Abb. 12: Kennzeichnung Fahrradstraße im Streckenverlauf mit Umgestaltungsvorschlag Einmündung Bauernstraße

## Rückbau Mühlenweg

Auf die unübersichtliche Einmündung des Mühlenweges wurde bereits im Rahmen der Problembeschreibung verwiesen. Ein Rückbau könnte entsprechend der nachfolgenden Abbildung erfolgen.



Abb. 13: Vorschlag zum Rückbau des Einmündungsbereichs des Mühlenweges

### 4.3 Lösungsansatz Rieselweg

Auch für den Rieselweg wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen, um den Verkehrsablauf für den Radverkehr sicherer zu gestalten und das Ausweichen auf den Gehweg zu vermeiden. Somit wird in der Maßnahme gleichzeitig auch ein Mehrwert für den Fußverkehr gesehen. Die Ausweisung der Fahrradstraße sollte auf voller Länge erfolgen.

Folgende Aspekte der Ausgestaltung werden empfohlen:

#### **Zulassung Kfz-Verkehr**

Der zugelassene Kfz-Verkehr sollte auf Anlieger beschränkt werden, damit sind sowohl die Anwohnenden zugelassen als auch alle, die ein Anliegen bei einem der Zielorte haben. Ausgeschlossen wird der Durchgangsverkehr.

#### **Vorfahrt**

Der Rieselweg hat keine einmündenden Straßen. An der Neuen Straße und an der Dannenberger Straße sollte der Rieselweg untergeordnet bleiben.

#### **Ruhender Verkehr**

Der ruhende Verkehr soll neu geordnet werden. Im Bereich des Längsparkstreifens auf der Nordseite soll neben der begrenzenden Leitlinie auch ein Sicherheitstrennstreifen (nach Möglichkeit 0,75 m, mindestens 0,50 m) markiert werden.

Geprüft werden muss der Bereich des Senkrechtparkens vor dem Schwimmbad. Senkrechtparken sollte nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO vermieden werden (s. Kapitel 3.1). Eine Umwandlung in Längsparkstände wird empfohlen. Die Umwandlung hätte auch den Vorteil für den Fußverkehr, dass ein ausreichend breiter gut nutzbarer Gehweg angelegt werden kann. Der heutige sehr schmale Gehweg ist durch bis an den Bord heranfahrende parkende Kfz nur bedingt gut nutzbar. Inwieweit die Park-Kapazitäten für das Schwimmbad dann noch ausreichend sind, kann im Rahmen dieser Impulsberatung nicht geklärt werden.



Abb. 14: Heutige Parksituation vor dem Freibad mit Senkrechtparkständen und kaum nutzbarem Gehweg auf der Südseite

### **Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen**

Die Pflanzkübel sollen entfernt werden, sie werden eher als Hindernis und weniger als geschwindigkeitssenkende Maßnahme wahrgenommen.

Zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann es aber sinnvoll sein, geschwindigkeitssenkende Maßnahmen zu ergreifen. Es wird empfohlen das Verkehrsaufkommen und die tatsächlichen Geschwindigkeiten vor Einführung der Fahrradstraße zu erfassen und engmaschig nach Einführung zu kontrollieren. Bei zunehmenden Geschwindigkeiten sind verkehrsberuhigende Maßnahmen in Höhe des Freibades zu empfehlen. Bei Anrampungen und Belagswahl ist darauf zu achten, dass der Radverkehr diese sicher und komfortabel befahren kann.

### **Erreichbarkeit selbstständige Wegeverbindung**

Eine verbesserte Erreichbarkeit der selbstständigen Wegeverbindung zum Sportplatz und zur Grundschule (Westende des Parkplatzes) kann im Idealfall mit einer geschwindigkeitssenkenden Maßnahme kombiniert werden, um den Verflechtungsbereich sicherer zu gestalten und den Radverkehr auf die Fahrbahn zu führen. Notwendig ist, dass eine Bordabsenkung die direkte Erreichbarkeit des gemeinsamen Geh- und Radweges ermöglicht.

## Kennzeichnung

Um die besondere Verkehrsführung „Fahrradstraße“ für alle Verkehrsteilnehmenden gut sichtbar zu machen, wird folgende Ausgestaltung und Kennzeichnung empfohlen:

- Beschilderung „Fahrradstraße“ als Tor beidseitig der Fahrbahn sowie VZ „Fahrradstraße“
- Markierung VZ „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen bzw. an jeder Einmündung
- weiße oder farbige Fahrbahnrandmarkierung

## Perspektivische Maßnahmen

Die Belagsqualität im Rieselweg ist deutlich eingeschränkt, steht aber einer kurzfristigen Ausweisung als Fahrradstraße nicht entgegen. Mittelfristig sollte eine Belagerneuerung erfolgen, um den Radverkehr dauerhaft attraktiv führen zu können.

In Abhängigkeit von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist weiterhin zu prüfen, ob zunehmend Durchgangsverkehr den Rieselweg nutzen. In diesem Fall sollte der Einsatz eines modalen Filters geprüft werden, der eine Durchfahrt des Kfz-Verkehrs unterbindet, für Rad- und Fußverkehr aber durchlässig bleibt. Die Zufahrt zum Freibad sollte dabei weiterhin über die Dannenberger Straße erfolgen, der Einsatz des modalen Filters sollte dementsprechend im westlichen Abschnitt des Rieselweges erfolgen, z.B. direkt an der Einmündung zur Neuen Straße.



Abb. 15: Beispiel für einen modalen Filter (Hannover)





Abb. 16: Umgestaltungsvorschlag Rieselweg

## 4.4 Öffentlichkeitsarbeit

Die Regelungen in einer Fahrradstraße sind nicht selbsterklärend, von daher ist es wichtig, die Einführung mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, um die wesentlichen Regelungen die mit der Ausweisung Fahrradstraße einhergehen zu kommunizieren. Hierfür sind neben der Berichterstattung in den verschiedenen Medien Flyer, Türanhänger, Banner etc. gut geeignete Mittel. Auch ein Fahrradfest zur Öffnung hat eine hohe öffentliche Wahrnehmung.

Über die AGFK-Niedersachsen / Bremen e.V. gibt es z.B. ein Kommunikationspaket, das entsprechende Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit bereithält. Dieses Kommunikationspaket steht Mitgliedskommunen zur Verfügung und könnte vermutlich über die Mitgliedschaft des Landkreis Lüchow-Dannenberg in der AGFK erworben werden. Das Kommunikationspaket umfasst Straßenbanner, Bauzaunbanner, Wimpelketten, City Light Poster, Plakat (A2), Falzflyer, Türanhänger und Postkarten.



Copyright: AGFK



Copyright: AGFK



Copyright: AGFK

Abb. 17: Botschaften des Kommunikationspaketes der AGFK Niedersachsen / Bremen e. V. (Quelle: <https://www.agfk-niedersachsen.de/zertifizierung-und-service/fahrradstrassen.html>)

## 5. Fördermöglichkeiten

Mit Blick auf die Erreichung der international vereinbarten Klimaschutzziele fördern Bund und Land Radverkehrsprojekte in Kommunen. Als Anlage zu diesem Bericht ist eine Übersicht der aktuellen Förderprogramme angefügt.

Leider ist eine Antragstellung im Sonderförderprogramm Stadt und Land (Zeile 4) aktuell nicht möglich. Für die Umsetzung der Fahrradstraßen Neue Straße und Rieselweg könnte jedoch eine Antragstellung im Rahmen der Kommunalrichtlinie (Zeile 7), gegebenenfalls kumuliert mit Mitteln aus dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG, Zeile 1) erwogen werden.

Die Kommunalrichtlinie (Zeile 7) gewährt Zuschüsse für die Errichtung und Umgestaltung / Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur (Strecke und Knoten) sofern die Maßnahmen Relevanz für den Alltagsradverkehr aufweisen. Diese Fördervoraussetzung trifft auf die geplanten Fahrradstraßen zu. Eine ergänzende Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG, Zeile 1) ist zulässig.

## 6. Fazit

Im Rahmen dieser gutachterlichen Beratung wurde die Problemlage analysiert und die rechtlichen Voraussetzungen für die Ausweisung einer Fahrradstraße erläutert. Mit der Ausweisung der Straßen Neue Straße und Rieselweg als Fahrradstraßen kann aus gutachterlicher Sicht ein deutlicher Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrsführung im Schulumfeld erbracht werden. Durch die Sichtbarmachung des Radverkehrs kann die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrenden verbessert werden. Neben einem Sicherheitsgewinn für den Radverkehr wird auch die Situation für den Fußverkehr verbessert, weil bei guter Akzeptanz weniger Radfahrende den Seitenraum nutzen.

Die vorgeschlagenen eher bestandsorientierten Lösungen sind unter dem Gesichtspunkt favorisiert betrachtet worden, dass eine eher zeitnahe Ausweisung der Fahrradstraßen erfolgen soll. Für die Umsetzung wird empfohlen die Schulen eng einzubinden.

Für die Bauernstraße wird die Ausweisung als Fahrradstraße bereits im Rahmen des übergeordneten Projektes auf Kreisebene verfolgt. Im Rahmen dieser Impulsberatung konnten die Abstimmungen mit dem Kreisprojekt nicht abschließend herbeigeführt werden. Es wird empfohlen, die Ausgestaltung für alle drei Straßen aufeinander abzustimmen, da durch einheitliches Erscheinungsbild sowohl der Wiedererkennungswert als auch die Akzeptanz deutlich steigen.

## **Anlage Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen**

## Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen

Stand: 17.10.2022

### Hinweise:

Aufgeführt sind Förderprogramme, für die Kommunen und kommunale Zweckverbände zur Verwirklichung gemeinsamer Radverkehrsprojekte zuwendungsberechtigt sind.

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. So gibt es weitere Fördermöglichkeiten für spezielle Vorhaben, wie beispielsweise zur Tourismusförderung oder den ländlichen Wegebau.

| Zeile                     | Förderprogramm   | Was wird gefördert?  | Laufzeit / Fristen                         | Wo Antrag stellen?  | Kumulierbarkeit   | zum Programm                  |
|---------------------------|--|--|--|---|---|-------------------------------|
| <b>Land Niedersachsen</b> |  |  |  |   |   |                               |
| 1                         | <b>Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)</b>                           | Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u. a. von<br>- verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,<br>- Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch verkehrsträger-übergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen,<br>- Radwegen und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs (75 % Förderquote).   | dauerhaft/<br>ganzjährig                   | Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF) | Kumulierung mit Drittmitteln (z. B. Kommunalrichtlinie, Zeile 7) zulässig; kommunaler Anteil min. 10 %                                  | <a href="#">externer link</a> |
| 2                         | <b>Fördererlass Radschnellwege gem. §2 Abs. 2 g NGVFG (mit Bundesmitteln)</b>                  | Radschnellwege (RSW) mit einer Mindestlänge von 5 km, die Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitte direkt und möglichst umwegfrei verbinden. Förderfähig sind alle investiven Kosten für RSW-Neubau, RSW-gerechten Ausbau, Beschilderung und Markierung und eigenständige Beleuchtung.  | dauerhaft/<br>ganzjährig                   | Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF) | Kumulierung mit Drittmitteln (z. B. Kommunalrichtlinie, Zeile 7) zulässig; kommunaler Anteil min. 10 %.                                 | <a href="#">externer Link</a> |
| 3                         | <b>Bürgeradwege in Niedersachsen</b>   | Bürgerschaftliches Engagement, das den Neubau von Radwegen an Landesstraßen unterstützt. Im Sinne einer schnellen Umsetzung ist die Mithilfe/Leistungsübernahme von Kommunen beim Baulastträger (Land NDS) willkommen. Übernehmen Bürgervereine aktiv Aufgaben der Planung und des Grunderwerbs, können Sach- und Geldleistungen eingebracht werden. Die Kommune muss das Projekt aktiv begleiten. Bei 100 % Planung und Grunderwerb durch Kommunen, baut das Land den Radweg und übernimmt Baulast.   | dauerhaft/<br>ganzjährig                   | Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF) | Kumulierung mit Drittmitteln für Planungskosten und Grunderwerb prinzipiell zulässig.   | <a href="#">Präsentation</a>  |
| 4                         | <b>Sonderförderprogramm Stadt und Land (mit Mitteln des BMVi)</b>                              | - Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten bzw. eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, verkehrstechnische Ausstattung, die Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr sowie Fahrradstellanlagen<br>- Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder<br>- Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr<br>- Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von min. einer investiven Maßnahme gefördert wird. | Antragstellung<br>derzeit nicht<br>möglich | NBank   | Kumulierung prinzipiell möglich; vorausgesetzt wird ein angemessener Eigenanteil, der nicht mit Bundes- oder EU-Mitteln finanziert ist. | <a href="#">externer Link</a> |
| 5                         | <b>Richtlinie Lastenräder Niedersachsen</b>  | Die Anschaffung neuer Lastenräder, e-Lastenräder oder Lasten-S-Pedelecs (ohne Zubehörteile). Kommunale Gebietskörperschaften können Förderung für mindestens 3, maximal 10 Lastenräder beantragen, die sie im Rahmen eines unentgeltlichen Verleih-Systems anbieten.<br>Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn die Beschaffung nach den Förderrichtlinien des Bundes (vgl. Zeile 12) förderfähig oder mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert wird.  | Antragstellung<br>derzeit nicht<br>möglich | NBank   | Kumulierung mit öffentlichen Mitteln ausgeschlossen.  | <a href="#">externer Link</a> |
| 6                         | <b>Energetische Stadtsanierung – integrierte Quartierskonzepte (in Verbindung mit KfW 432)</b> | s. KfW-Programm 432 (Zeile 14)   | ganzjährig                                 | NBank (mit Kopie KfW-Bewilligungsbescheid)  | Ausschließlich in Kumulation zu KfW 432 (vgl. Zeile 14).  | <a href="#">externer Link</a> |

| Zeile                  | Förderprogramm  | Was wird gefördert?  | Laufzeit / Fristen   | Wo Antrag stellen?                          | Kumulierbarkeit   | zum Programm                  |
|------------------------|---|--|--|---|---|-------------------------------|
| <b>Bundesprogramme</b> |   |  |  |   |   |                               |
| 7                      | <b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs )</b> | Investitionen in die Infrastruktur des Alltagsradverkehr (und Freizeitradverkehrs, wenn diese auch dem Alltagsradverkehr dient):<br>b) Wegweisung und beschleunigte Signalisierung für den Radverkehr.<br>c) Errichtung von Radabstellanlagen sowie Fahrradparkhäusern einschließlich ihrer Ausstattung.<br>d) Errichtung von Radabstellanlagen innerhalb eines Radius von 100 Metern von einem Bahnhof oder einem Haltepunkt einer Bahnanlage nach Maßgabe der Nummer KRL 4.2.5 c).<br>e) Errichtung und Umgestaltung/Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur (Strecken und Knoten). Errichtung von Beleuchtung für Radverkehrsinfrastruktur. | ganztjährig bis 31.12.2027;<br>Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate                     | Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH | Kumulierung prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.          | <a href="#">externer Link</a> |
| 8                      | <b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 a)</b>                                 | Gefördert wird die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen.  | ganztjährig bis 31.12.2027;<br>Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate                     | Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH | Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen (vgl. NBank Zeile 6). | <a href="#">externer Link</a> |
| 9                      | <b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.1.6 )</b>                                  | Erstellung von Machbarkeitsstudien bei umfassenden Investitionen durch fachkundige externe Dienstleister.<br>- Leistungsphasen 2-4 HOAI<br>- Bestandsaufnahme und Potenzialanalyse zur Minderung der THG-Emissionen<br>- Erarbeitung von Varianten<br>- Auswahl Vorzugsvariante  | ganztjährig bis 31.12.2027;<br>Bewilligungszeitraum i. d. R. 12 Monate                     | Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH | Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.                      | <a href="#">externer Link</a> |
| 10                     | <b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.1.8 a-c )</b>                              | Planung, Konzeption und personelle Unterstützung:<br>a) Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes mit allen klimarelevanten Handlungsfeldern<br>- externe fachliche Unterstützung mit bis zu 10 Tagewerken<br>b) Klimaschutzmanagement zur Umsetzung von Maßnahmen<br>- Einsatz von Fachpersonal für den Klimaschutz (auch mehr als eine Stelle)<br>- zusätzlich externe fachliche Unterstützung mit bis zu 15 Tagewerken<br>c) Umsetzung erster Maßnahmen.   | ganztjährig bis 31.12.2027;<br>Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate (a)/36 Monate (b,c) | Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH | Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.                      | <a href="#">externer Link</a> |
| 11                     | <b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.1.10 a, b)</b>                             | a) Erstellung von Fokuskonzepten u. a. für das sektorale Handlungsfeld Mobilität<br>- Einsatz fachkundiger externer Dienstleister möglich<br>- begleitende Öffentlichkeitsarbeit<br>b) Klimaschutzmanagement für die Umsetzung von Maßnahmen aus einem Fokuskonzept oder Klimaschutzteilkonzept<br>- eigenes Personal (Klimaschutzmanagement) oder externe Dienstleister   | ganztjährig bis 31.12.2027;<br>Bewilligungszeitraum i. d. R. 12 Monate (a)/ 24 Monate (b)  | Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH | Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.                      | <a href="#">externer Link</a> |
| 12                     | <b>Programm "Klimaschutz durch Radverkehr" (ergänzt um die NKI-Antragshilfe der KEAN)</b>   | Investive Maßnahmen (=Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter zur:<br>- klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums,<br>- Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie<br>- Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen.<br>Die Maßnahmen müssen regionale Vorbildwirkung haben, zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen und sich deutlich von ohnehin geplanten Investitionen in die lokale Infrastruktur abgrenzen.<br>--> KEAN unterstützt im 2-Stufigen Antragsverfahren mit der NKI-Antragshilfe  | Bis 2024 jährlich jeweils 2 Antragsfenster: 1.3.-30.4. und 1.9.– 31.10.                    | Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH | Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.                      | <a href="#">externer Link</a> |

| Zeile | Förderprogramm  | Was wird gefördert?  | Laufzeit / Fristen  | Wo Antrag stellen?                                   | Kumulierbarkeit   | zum Programm                  |
|-------|---|--|---|--|---|-------------------------------|
| 13    | <b>E-Lastenfahrrad-Richtlinie</b>   | Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Wirtschaft, Kommunen und Vereinen<br>- Nutzlast mindestens 120 kg<br>- mehr Transportvolumen als herkömmliches Fahrrad<br>- keine Personentransportmittel (z. B. Rikschas)  | die RL endet am 29. Februar 2024  | Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) | Die Kumulierung mit anderen Fördermitteln des Bundes ist ausgeschlossen.                                    | <a href="#">externer Link</a> |
| 14    | <b>Energetische Stadtsanierung - Zuschuss Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier (KfW-Programm 432 Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement)</b>          | Energetische Quartierskonzepte inklusive Aussagen zu Energieeffizienzpotenzialen und deren Realisierung (=Personal) im Bereich der quartiersbezogenen Mobilität. Dazu gehören z. B. Aussagen zu:<br>- Förderung von ÖPNV und aktiver Mobilität (z. B. Rad- und Fußverkehr) und alternativen Antriebsformen (inklusive Aussagen zu baulichen Änderungen zur Schaffung von Ladeinfrastruktur).<br>- Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch Parkraummanagement oder durch den Einsatz digitaler Technologien für die Steuerung und Vermeidung von Verkehrsströmen.                                     | dauerhaft / ganzjährig  | KfW-Bank   | Grundsätzlich möglich außer mit anderen BMU-Programmen. Kumulierung z. B. mit Landesprogramm, vgl. Zeile 6. | <a href="#">externer Link</a> |
| 15    | <b>Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)</b>  | <u>Kredit</u> für Kommunen (bis zu 100 %) für Investitionen in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität<br>- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur<br>- Infrastruktur für den kommunalen Fuhrpark z. B: Fahrradabstellanlagen und E-Ladestationen (nur Eigenbedarf Kommune)<br>- Fahrzeuge für aktive Mobilität z. B: Fahrräder, Lastenfahrräder und E-Bikes (nur Eigenbedarf Kommune)   | dauerhaft / ganzjährig  | KfW-Bank   | Einzelfallprüfung erforderlich  | <a href="#">externer Link</a> |
| 16    | <b>Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMDV)</b> | Innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die (...)<br>– einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten z. B. richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen und/oder<br>– die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern z. B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.   | RL gültig bis 31.12.2026; Aktuell kein Aufruf. Möglichkeit der individuellen Antragstellung.  | Bundesamt für Güterverkehr (BAG)                     | Im Regelfall keine Kumulierbarkeit; Einzelfallprüfung erforderlich  | <a href="#">externer Link</a> |
| 17    | <b>Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)<sup>1</sup></b>   | <b>Nicht investive</b> Vorhaben, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten und/oder die nachhaltige Mobilität mit neuen Ideen und Konzepten sichern.<br>- Modellhaftigkeit der geförderten Projekte auch für andere Orte der Bundesrepublik<br>- Gefördert werden auch: Informations- und Kommunikationskampagnen (z. B. zur Verbesserung des Verkehrsklimas), Wettbewerbe, technische Innovationen sowie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben.<br>Förderung von maximal 20 % investiver Anteile, die für das nichtinvestive Projekt erforderlich sind | NRVP 3.0 bis 2030. Aktuell kein Aufruf - ein neues Förderprogramm wird 2023 erwartet. Möglichkeit der individuellen Antragstellung (Projektskizze). | Bundesamt für Güterverkehr (BAG)                     | Voraussichtlich keine Kumulierbarkeit; Ausnahme: durch externes Sponsoring                                  | <a href="#">externer link</a> |

<sup>1</sup> **Nationaler Radverkehrsplan 3.0**

Der neue Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0 – wurde am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen. Der Plan beschreibt die Leitlinien und Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2030. Er beinhaltet viele Ziele, Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen in den Bereichen: Förderung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur, Fahrradparkplätze, Dienstfahrten, Verwaltung, Bildung, Fahrradkultur, Verknüpfung von Verkehrsträgern, Logistik und Lastenräder.

Herausgeberin

Klimaschutz- und Energieagentur  
Niedersachsen GmbH

Osterstr. 60, 30159 Hannover  
Telefon: 0511 897039-0

[www.klimaschutz-niedersachsen.de](http://www.klimaschutz-niedersachsen.de)

Gefördert durch:



Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz