



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim



„DIE FAHRRADZONE – EIN WERKZEUG FÜR MEHR FLÄCHENGERECHTIGKEIT?! “

Prof. Dr.-Ing. Martina Lohmeier

Lehrstuhl für Mobilitätsmanagement und Radverkehr



⇒ ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



⇒ GESETZE UND REGELWERKE



⇒ ENTWURFSANSÄTZE

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Der große Rundumschlag...



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

4

Agenda 2030

17 Ziele für **nachhaltige
Entwicklung**

25. September 2015
von 193 Staats- und
Regierungschefs in New
York verabschiedet





ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



Hochschule RheinMain
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

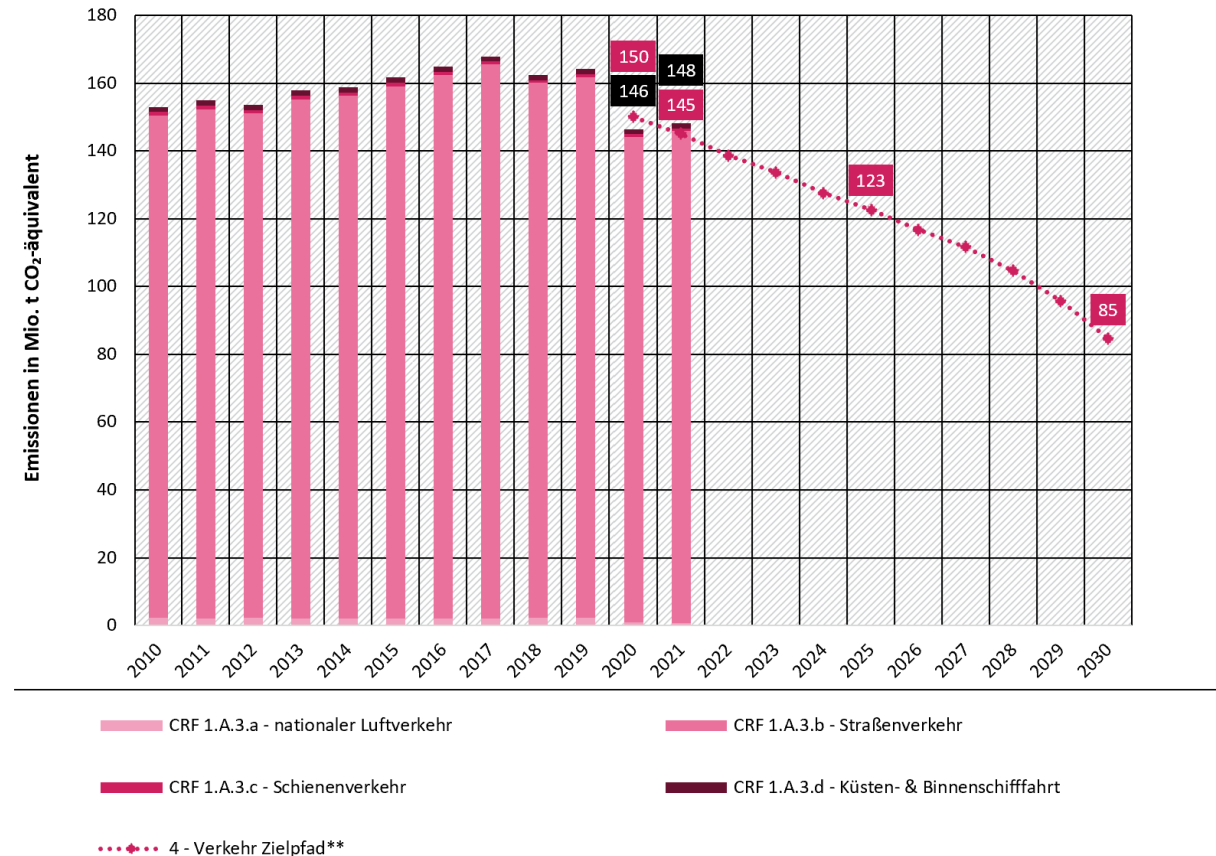
5

2019 Klimaschutzgesetz

- Reduktion der Treibhausgase (THG)
 - ▣ Verkehrssektor ist drittgrößter Verursacher klimaschädlicher Emissionen in Deutschland
 - ▣ 96 % davon werden im Straßenverkehr verursacht

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland

im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



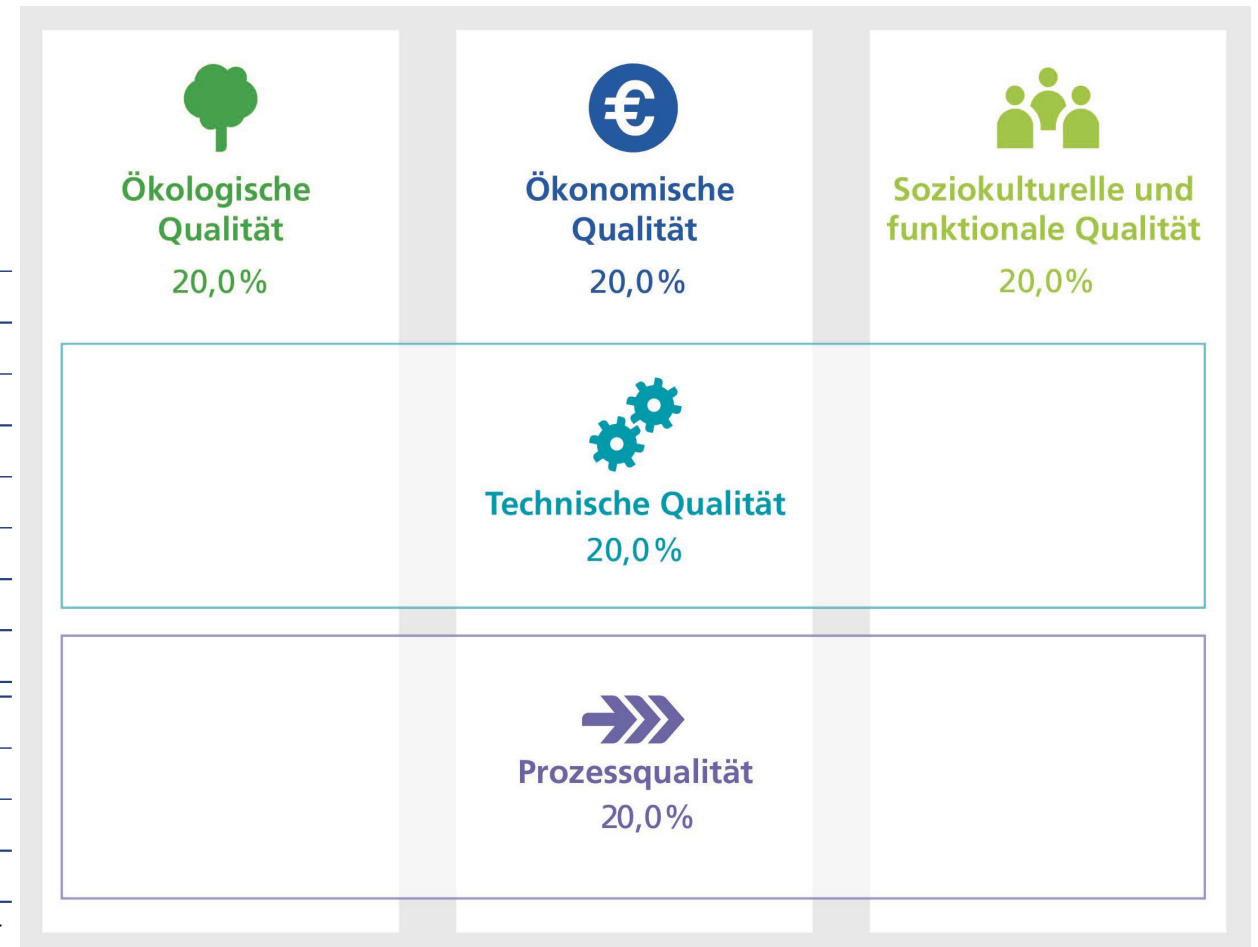
Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!

* Die Aufteilung der Emissionen weicht von der UN-Berichterstattung ab, die Gesamtemissionen sind identisch
** entsprechend der Novelle des Bundes-KSG vom 12.05.2021, Jahre 2022-2030 angepasst an Über- & Unterschreitungen

□ DGNB

▣ Zertifizierung Quartiere

 SOZIOKULTURELLE UND FUNKTIONALE QUALITÄT (SOC)	GESUNDHEIT, BEHAGLICHKEIT UND NUTZERZUFRIEDENHEIT (SOC1)	SOC1.1 Mikroklima - Thermischer Komfort im Freiraum
		SOC1.6 Freiraum
		SOC1.8 Arbeitsplatzkomfort
		SOC1.9 Emissionen / Immissionen
	FUNKTIONALITÄT (SOC2)	SOC2.1 Barrierefreiheit
		SOC3.1 Städtebau
 TECHNISCHE QUALITÄT (TEC)	SOZIOKULTURELLE QUALITÄT (SOC3)	SOC3.2 Soziale und funktionale Mischung
		SOC3.3 Soziale und erwerbswirtschaftliche Infrastruktur
	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR (TEC2)	TEC2.1 Energieinfrastruktur
		TEC2.2 Wertstoffmanagement
	MOBILITÄT (TEC3)	TEC2.4 Smart Infrastructure
		TEC3.1 Mobilitätsinfrastruktur - Motorisierter Verkehr
		TEC3.2 Mobilitätsinfrastruktur – Nichtmotorisierter Verkehr



Quelle: DGNB System – Kriterienkatalog Quartiere, VERSION 2020 – KOMMENTIERUNG

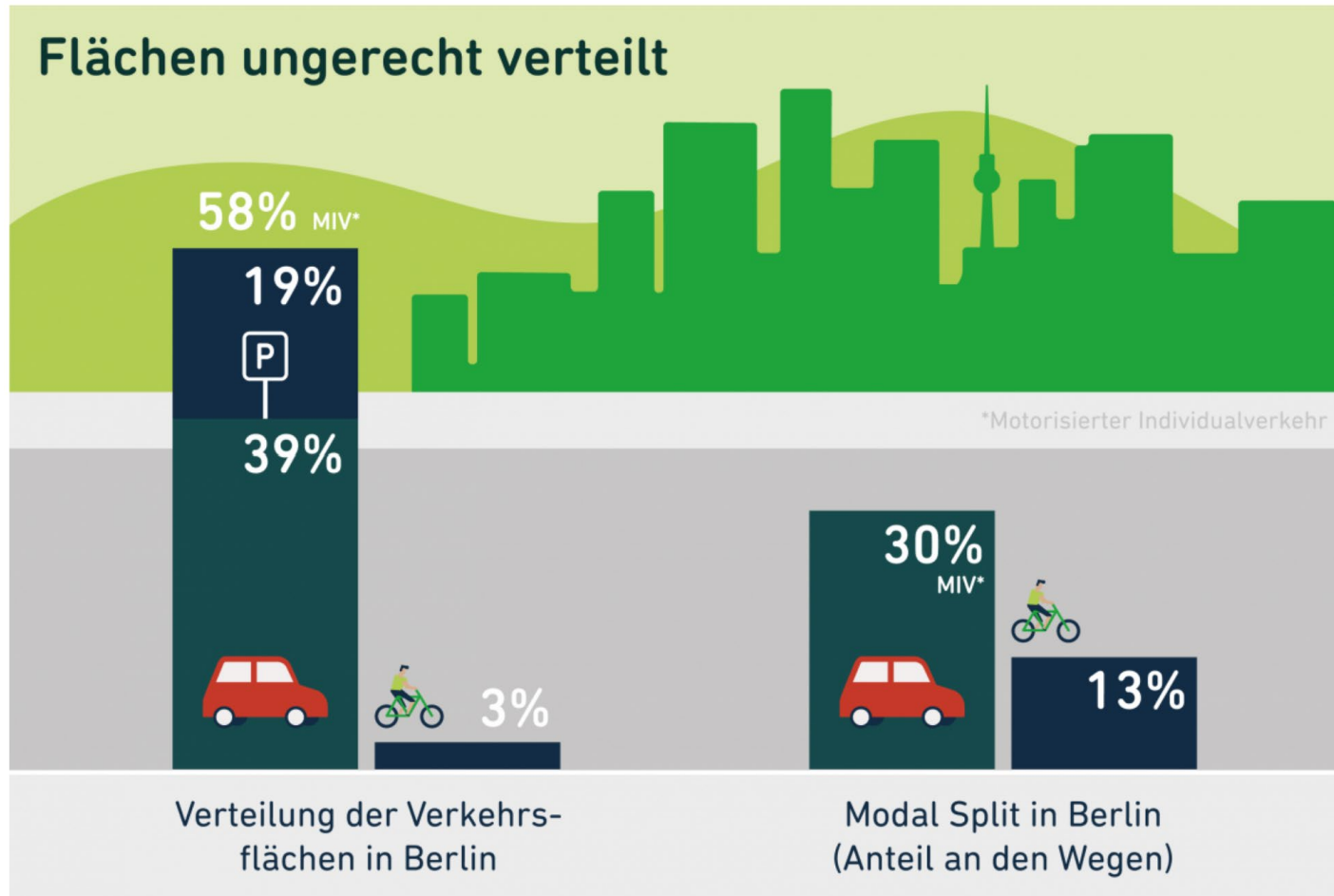


ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

7



- Flächengerechtigkeit im Verkehrssystem soll eine Neuverteilung der Flächenressourcen anstreben, die:
 - ungleich verteilte Umweltbelastungen nicht erhöht,
 - gesellschaftliche Teilhabe in der Nutzung aller Verkehrsträger immer zulässt,
 - die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden respektiert,
 - die unterschiedlichen Spezifika aller Verkehrsteilnehmenden gleich bewertet.

Quelle: Flächengerechtigkeit - Eine Aufarbeitung des Begriffes 'Flächengerechtigkeit' und seiner normativen Integration im Land Berlin. Juli 2020, TU Berlin

Quelle: »Argumente für die kommunale Verkehrswende: Flächengerechtigkeit.«, Abbildung: www.weareplayground.com; Lizenz: CC-BY-NC-ND 4.0

Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!

5.5.2022



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



Hochschule RheinMain
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

8

- Innovative Ansätze
 - ▣ Shared Space



Quelle: Netzwerk-SharedSpace

Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!

5.5.2022



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

9

- Innovative Ansätze
 - ▣ Begegnungszonen



Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!



Quelle: Tagesspiegel (Berlin)

5.5.2022



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

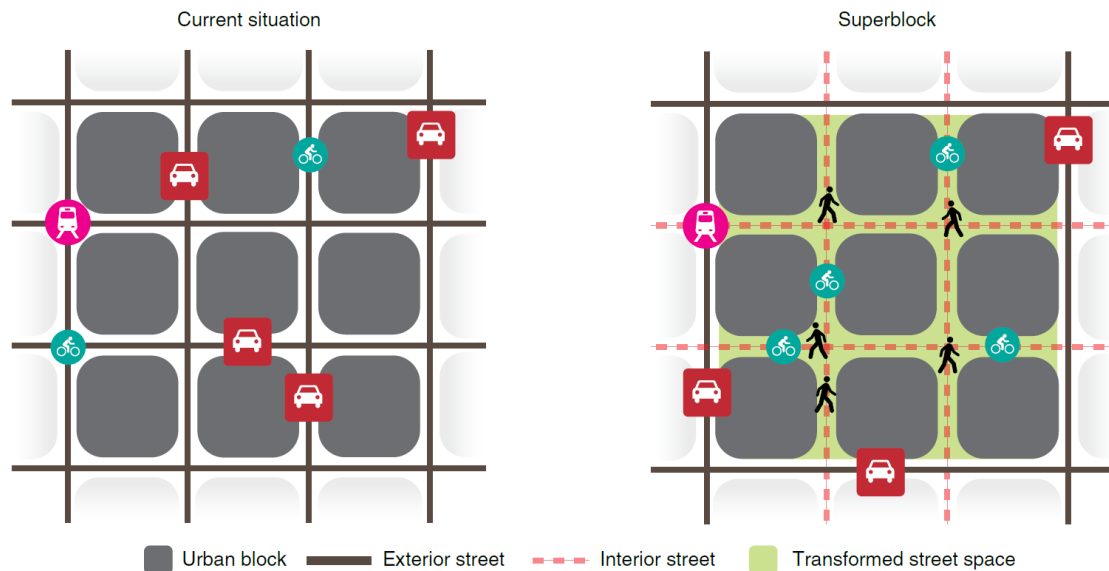


Hochschule RheinMain
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

10

□ Innovative Ansätze

▣ Superblocks



Quelle: nature sustainability – articles, <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00855-2>

Quelle: Spiegel Online, 2020

Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!

5.5.2022



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

11

Und jetzt?

Was machen wir daraus?



Gesetze und Regelwerke



□ Ge- oder Verbot

- Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb dieser Zone nicht schneller als mit der angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren.
- Rechts-vor-Links-Regelung
- Erläuterung: Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonen Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet sein.

erstmalig erprobt 1983



□ Ge- oder Verbot

- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
- Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
- Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

zulässig seit 1997



□ Ge- und Verbot

- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.
- Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKfV ist erlaubt.
- Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

zulässig seit 2020



- Technisches Regelwerk – FGSV
 - Richtlinien
 - ERA, EFA, RASt06, ...
 - Hinweispapiere
 - Hinweise zur Nahmobilität - Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene
 - Wissensdokumente
 - Ad-hoc-Arbeitspapier zu sogenannten „geschützten Kreuzungen“

ORDER: Musterlösungen und Qualitätsstandards auf Landesebene



Anlass und Ziel einer Fahrradzone

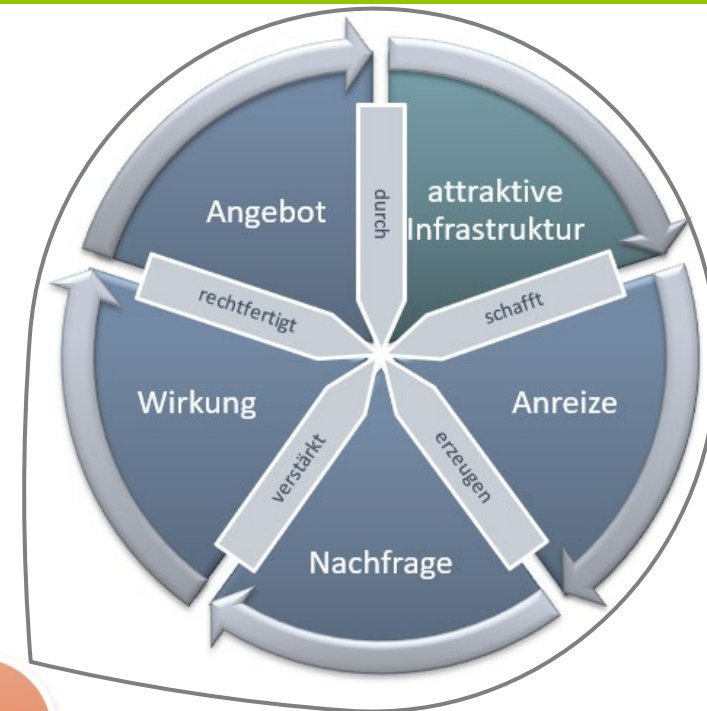
- Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
- Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen
- Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung
- Steuerung des Mobilitätsverhaltens

Verkehrsregelungsbedürfnis nach
StVO

Planerische Voraussetzungen

- Lässt sich ein geeignetes Gebiet abgrenzen?
- mit Nutzungsansprüchen vereinbar?
- Bestandsbreiten?
- mind. Anlieger-frei-Regelung denkbar?
- Ressourcen?

Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!





ENTWURFSANSÄTZE

19

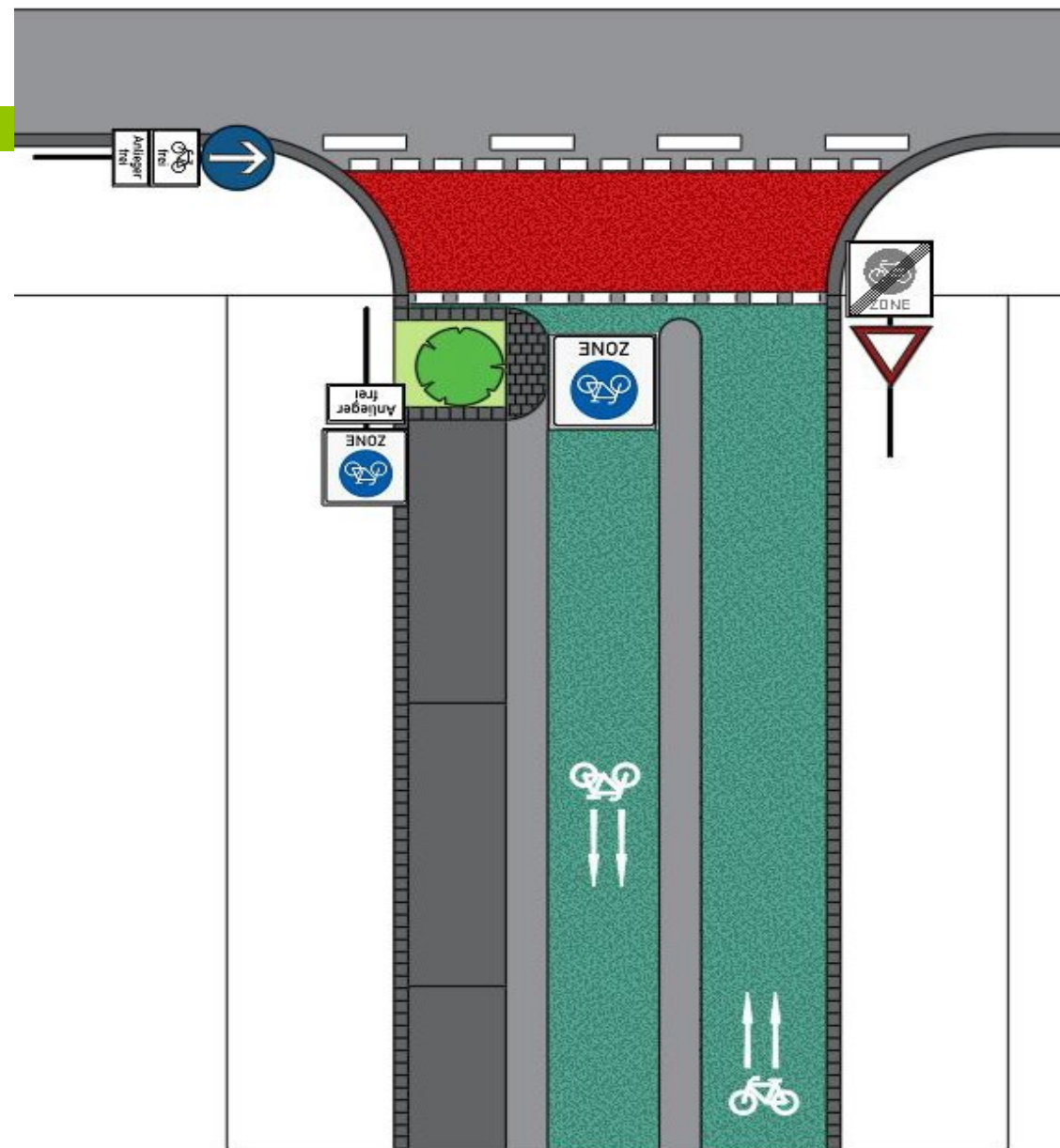
Intuitive Erkennbarkeit

- Beschilderung und Markierung
- farbliches Hervorheben
- Ordnung + Reduktion des ruhenden Verkehrs
- Abgrenzung durch Sicherheitsstreifen
- Trennung von Gehwegflächen
- Ggf. Trennstreifen zu Gegenverkehr (Konfliktstellen)
- Vermeiden deutlich zu großer Fahrgassenbreiten
- Ein- und Ausfahrtsbereiche mit Torwirkung

Fahrradfreundliches Angebot

- Service-Stationen, Bike-Sharing, Abstellanlagen etc.

Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!





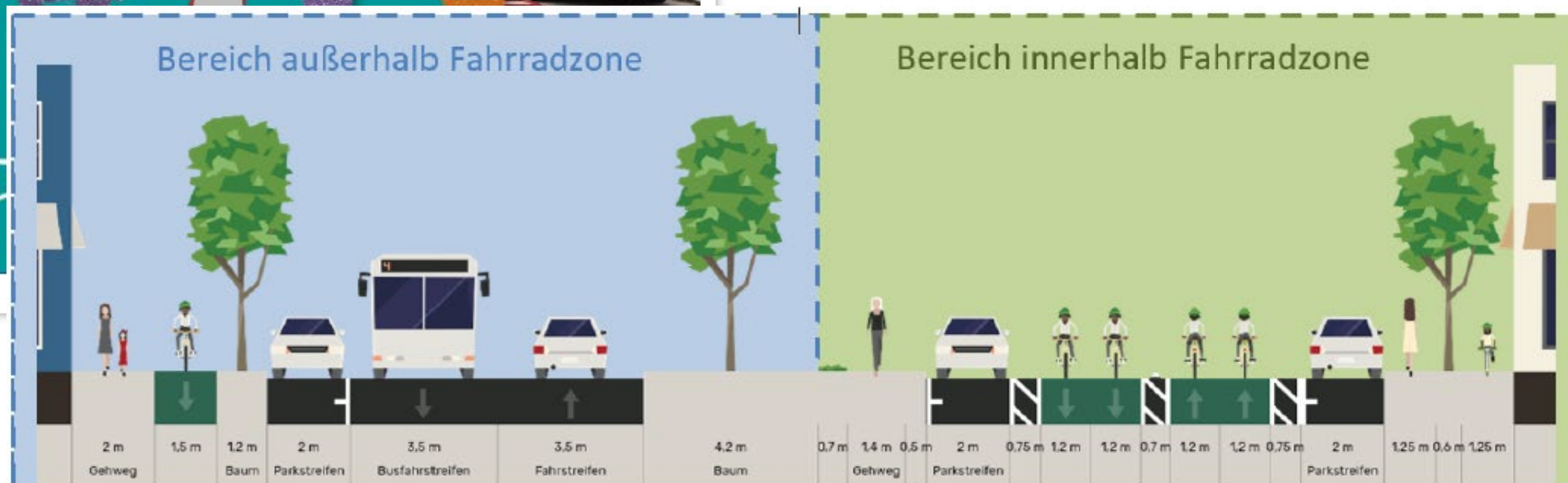


ENTWURFSANSÄTZE



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

21



Die Fahrradzone – Ein Werkzeug für mehr Flächengerechtigkeit?!

5.5.2022



„DIE FAHRRADZONE – EIN WERKZEUG FÜR MEHR FLÄCHENGERECHTIGKEIT?!“

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!