



Vorlagennummer: VO/9298/20-5-1
Vorlageart: Antrag
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Änderungsantrag des VCD zum Fahrradring Lüneburg: Planungen des Abschnitts Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße

Datum: 11.09.2025
Federführung: Bereich 35 - Mobilität
Organzuständigkeit: VA

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität	05.11.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität	05.11.2025	Ö
Verwaltungsausschuss	11.11.2025	N

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung empfiehlt, den Änderungsantrag des VCD abzulehnen.
Zur Begründung wird auf die Stellungnahme im Sachverhalt und die Ausführungen der Ursprungsdrucksache VO/9298/20-5 verwiesen.

Sachverhalt

Die Verwaltung nimmt zu dem Änderungsantrag des VCD vom 11.09.2025 wie folgt Stellung:

Mit dem Änderungsantrag beantragt der VCD, anstelle der in der Verwaltungsvorlage VO/9298/20-5 empfohlenen Variante „Mischparken“ die Variante „Längsparken“ für die weiteren Planungsschritte zum Abschnitt Ilmenaustraße / Altenbrückertorstraße zugrunde zu legen. Die Argumentation des VCD stützt sich dabei insbesondere auf eine stärkere Priorisierung des Umweltverbundes gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr, eine bessere Sicherheit für Fuß- und Radverkehr sowie auf Empfehlungen aus dem Regelwerk „E Klima 2022“. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Nähe zu Parkhäusern auf Stellplätze am Straßenrand verzichtet oder diese deutlich reduziert werden könnten.

Die Verwaltung erkennt an, dass die vorgebrachten Aspekte fachlich nachvollziehbar sind und insbesondere mit Blick auf die langfristigen Ziele der Radverkehrsförderung und Flächenneuaufteilung in innerstädtischen Straßenräumen von hoher Relevanz sind. Auch im Rahmen der Beteiligung im Arbeitskreis Verkehr wurde die Variante Längsparken von mehreren Seiten (u.a. ADFC, VCD, FUSS e.V., Behindertenbeirat) präferiert.

Dennoch spricht sich die Verwaltung weiterhin für die Variante „Mischparken“ aus, wie sie in der Vorlage VO/9298/20-5 empfohlen wird. Die Variante Mischparken stellt aus Sicht der Verwaltung einen planerischen Kompromiss dar, der sowohl den Anforderungen an eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur gerecht wird als auch den weiterhin bestehenden Bedarf an Parkständen in der Ilmenaustraße und dem angrenzenden Innenstadtbereich berücksichtigt. Dabei sind insbesondere auch Anforderungen aus dem Bereich der Nahversorgung, des Liefer-

und Serviceverkehrs sowie der Erreichbarkeit von Wohnungen und Einrichtungen zu beachten.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass es sich bei der Variante Mischparken um eine Planungsvariante handelt, die neben der Herstellung einer durchgängigen und förderfähigen Fahrradstraße auch weiterhin 60-63 Stellplätze vorhält – deutlich mehr als in der Variante Längsparken (36-39 Stellplätze). Die Prüfung von Alternativen zum Straßenrandparken (z. B. Umwidmung von Flächen in Mobilitätsstationen oder Bewirtschaftung) bleibt davon unbenommen, bedarf jedoch separater Planungsschritte.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, den Änderungsantrag abzulehnen und die weiteren Planungsschritte wie in Vorlage VO/9298/20-5 beschrieben auf Basis der Variante „Mischparken“ vorzunehmen.

Anlage/n

Anlage 1: Antrag VCD Längsparken in der Ilmenaustraße (öffentlich)

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Lüneburg, 11.09.2025

Änderungsantrag zur Beschlussvorlage [VO/9298/20-5](#)

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

Es wird beantragt, dass der Beschlussvorschlag zu Absatz 1 folgendermaßen geändert wird:

auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung die Leistungsphasen 3 bis 6 gemäß § 47 HOAI (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe) für den Abschnitt Ilmenaustraße und Altenbrückertorstraße **in der Variante Längsparken** auszuarbeiten und die zur Umsetzung erforderlichen weiteren Planungsschritte einzuleiten.

Begründung:

Im Zuge der Umgestaltung der Ilmenaustraße als Teil des Fahrradstraßenrings werden aktuell verschiedene Varianten geprüft und vorgestellt. Eine Variante (1) der Verwaltung sieht Längsparken auf der Ostseite der Ilmenaustraße vor. Eine weitere Variante (2) beinhaltet eine Mischung aus Quer- und Längsparken (Mischparken). Eine Variante (3) ohne Parkplätze wurde im aktuellen Planungsstand nicht mit einbezogen.

Die Ilmenaustraße ist Teil des am [25.11.2020](#) beschlossenen Fahrradstraßenrings. Der Beschluss lautet:

1. Der Ausschuss begrüßt zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Lüneburger Innenstadt den Aufbau eines Fahrradstraßenrings auf den Achsen rund um die Fußgängerzone (Neue Sülze-Salzstr.-Lambertiplatz-Wallstr.-Haagestr.-Kalandstr.-Bei der St. Johanniskirche-Altenbrückertorstr.-Ilmenaustr.-Auf dem Kauf-Lüner Str.-Bardowicker Str.-Ochsenmarkt).

2. Er beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und Umsetzung, soweit einzelne Maßnahmen bereits umsetzungsreif sind und die Umsetzung der weiteren Maßnahmen in der künftigen Haushaltsplanung zu berücksichtigen.

In einem Straßenring um die Altstadt soll eine Vorzugsroute für den Radverkehr als Fahrradstraßen geschaffen werden. Der Fahrradstraßenring befindet sich in der Umsetzung.

Es besteht der politische Beschluss und die Möglichkeit, hier eine wirklich gute Infrastruktur für den Radverkehr zu schaffen. Es sollte daher die bestmögliche und vor allem sicherste Variante für den Radverkehr gewählt werden. Auch für den Fußverkehr ist die Ilmenaustraße eine wichtige Verbindung zwischen Altstadt und Museum/Bahnhof.

Die besten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr kann durch eine Variante ohne Parkplätze geschaffen werden. Diese wurde im aktuellen Planungsstand jedoch gar nicht untersucht. Unter den vorgeschlagenen Varianten ist die Variante Längsparken klar zu favorisieren.

Querparken stellt eine Gefahrenquelle für alle Verkehrsteilnehmende dar – das gilt für Kraftfahrzeuge, aber insbesondere auch für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Diese werden schlechter wahrgenommen und dadurch eher behindert oder sogar gefährdet. Diese Problematik verschärft sich aufgrund der seit Jahren zunehmenden Fahrzeughöhe und gerade auch für Kinder im Straßenverkehr. Zudem verschlechtert Querparken den Verkehrsfluss für Kfz- und Radverkehr. Das ist auf einer Vorzugsstrecke für den Radverkehr negativ zu bewerten. Die Strecke ist auch eine Hauptroute für den Fußverkehr, der hier damit möglichst sicher und komfortabel geführt werden sollte.

Die Planung von Straßen folgt in Deutschland Planungswerken, die von Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) über Richtlinien (RASt) bis zu Empfehlungen (ERA, EFA, E Klima) reichen. Letztere stellen den planerischen „Stand der Technik“ dar – an diesen hat sich die Planung von Neubau und Umbau von Straßen zu orientieren.

In der E Klima 2022 wurde der Stand der Technik, der in vorher erschienenen Planungswerken formuliert wurde, weiterentwickelt. Bei verkehrsplanerischen Maßnahmen bzw. verkehrspolitischen Entscheidungen muss der Klimaschutz priorisiert werden.

Wichtige Bestandteile sind die Empfehlungen für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Hier ist eine deutliche Priorisierung des Umweltverbunds gegenüber dem Kfz-Verkehr vorgeesehen.

Bzgl. der Anlage von Stadtstraßen (RASt) sollen die Belange des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr priorisiert werden. Das Kfz-Parken im Straßenraum ist möglichst gering zu halten. Beim Entwurf von Straßen wird in folgender Reihenfolge geplant: Fußverkehr, Radverkehr, ÖV, fließender MIV, ruhender MIV („von außen nach innen“).

Auch aufgrund der Anforderungen der Klimaanpassung werden frühere Planungswerke angepasst. „Die Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung oder Rollstuhlnutzende notwendig sind, soll möglichst geringgehalten werden, um Flächen für Grünbereiche, für die Retention und/oder dezentrale Entwässerung mit Versickerung und/oder für andere umweltfreundliche Modi zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen zu verringern. Die alternative Unterbringung von Parkständen in zusammenhängenden Parkflächen oder Parkbauten bietet sich zur effizienten Abwicklung von E-Ladevorgängen, Liefer- und Ladeverkehre sowie für Sharing-Angebote als Mobilitätshub/Mobilitätsstation an.“ (E Klima 2022, Steckbrief zur RASt 06, S. 21). Folge für die Planung: Die Umwandlung von Kfz-Verkehrsflächen (inkl. Parkflächen) in Grünbereiche und Versickerungsflächen soll angestrebt werden.

Die Einrichtung von Querparkständen hat wie dargestellt viele Nachteile und den einzigen angeblichen Vorteil, dass damit etwas mehr Straßenrand-Parkplätze in der Ilmenaustraße ermöglicht werden können. Wie dargestellt, ist die Schaffung oder der Erhalt von Parkplätzen am Straßenrand nicht mehr „Stand der Technik“.

Gemessen an der Zahl der Wohneinheiten, die in anschließenden Straßen sind, kann ohnehin nur für einen geringen Anteil der Anwohnenden Parkraum in der Ilmenaustraße zur Verfügung gestellt werden. Die Parksituation für die Anwohnenden ließe sich einfacher dadurch verbessern, dass die bewirtschafteten Parkplätze am Straßenrand aufgegeben und stattdessen nur noch Anwohnendenparkplätze ausgewiesen werden. Zusätzlich sollten am Nordende Behindertenparkplätze eingerichtet werden.

Die Ilmenaustraße liegt in unmittelbarer Entfernung zu zwei Parkhäusern, nämlich „Münzstraße“ und „Stadtmitte“. Das Südende der Ilmenaustraße liegt weniger als 180 Meter vom Parkhaus Stadtmitte entfernt. Zum Parkhaus Münzstraße sind es teilweise weniger als 150 Meter. Das nächste Parkhaus ist für alle Häuser in der Ilmenaustraße weniger als 300 Meter entfernt.

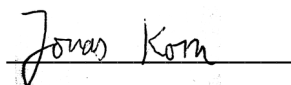
Im Zuge der Parkraumbewirtschaftung gibt es den Wunsch nach einer Priorisierung der Parkhäuser gegenüber dem Parken am Straßenrand. Dieses Anliegen wird durch Straßenparkplätze in unmittelbarer Nähe zu Parkhäusern wie in der Ilmenaustraße konterkariert.

Die bewirtschafteten Parkplätze in der Straße bringen nicht zuletzt erheblichen Parksuchverkehr mit sich, der wiederum Verkehrsfluss und Sicherheit in der Ilmenaustraße beeinträchtigt.

Die Variante Querparken erfordert umfassendere und damit auch teurere Umbaumaßnahmen im gesamten Straßenquerschnitt (Verlagerung der Fahrbahn). Dieser Aufwand kann in der Variante Längsparken eingespart werden.

Zusammenfassend ist entsprechend des Standes der Technik bestenfalls mit wenigen oder ohne Parkplätze am Straßenrand zu planen. Dies gilt insbesondere für solche Parkstände, die den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit des Umweltverbunds erheblich beeinträchtigen. Daher ist die Einrichtung von Querparkplätzen abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen



Jonas Korn, Vorstand VCD Elbe-Heide,
beratendes Mitglied im Ausschuss für Mobilität der Hansestadt Lüneburg

Anlage: AGFK (Juni 2023): E Klima 2022 – Das neue Regelwerk leicht erklärt



E KLIMA 2022
Das neue Regelwerk
leicht erklärt

Neue Möglichkeiten für die Mobilität vor Ort

Städte, Gemeinden und Landkreise haben jetzt spürbar mehr Spielraum, um Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV), Fuß- und Radverkehr zu priorisieren. Möglich macht dies das technische Regelwerk „E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“. Sämtliche verkehrliche Maßnahmen sollen demnach so gewählt werden, dass sie einen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele leisten. Was Kommunen und Planungsbüros jetzt wissen müssen, haben die Arbeitsgemeinschaften fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Deutschland in dieser Publikation für Sie zusammengefasst.



Verkehrswege sind auf einen abnehmenden Kfz-Verkehr auszulegen. Kfz-Parken im öffentlichen Verkehrsraum soll möglichst geringgehalten werden.



Für Fuß- und Radverkehr sind durchgehende, attraktive Netze bereitzustellen. Fuß- und Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr sind gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren.



Der öffentliche Straßenraum soll begrünt und es sollen Retentions- bzw. Versickerungsflächen geschaffen werden.

„Die Belange des (...) Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren“.

(E Klima 2022, Steckbrief zur RAST 06, S. 21)



Am 24.03.2021 hat der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts klargestellt: Es ist in Deutschland alles Gebotene zu tun, um den menschengemachten Klimawandel in beherrschbaren Grenzen zu halten. Eine Folge aus dem Urteil ist das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG), das verbindliche Reduktionsziele vorschreibt. Für den Bereich der Verkehrsplanung machen die E Klima 2022 erste Vorgaben.

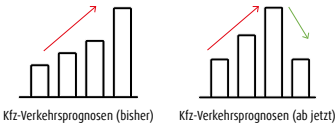
So planen Sie nach dem Stand der Technik

Mit den E Klima 2022 hat sich der Stand der Technik weiterentwickelt. Bei verkehrsplanerischen Maßnahmen bzw. verkehrspolitischen Entscheidungen muss der Klimaschutz priorisiert werden. In der Praxis führt das dazu, dass einzelne Inhalte bestehender Regelwerke (z.B. HBS, ERA 2010, RAST 06)¹ und Verfahren veraltet sind. Anstelle solcher fachlich überholten Regelungen sowie Verfahren sind die aktuellen Empfehlungen aus den E Klima 2022 anzuwenden. Das müssen Planerinnen und Planer wissen, um dem Stand der Technik gerecht zu werden:

1 | Verkehrsprognosen (FGSV-Regelwerk: HBS)

Die Vorgaben zum Klimaschutz (Bundes-Klimaschutzgesetz) sehen eine deutliche Senkung der klimaschädlichen Emissionen im Verkehrssektor vor. Um das zu erreichen, sind auf allen Ebenen wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Bei der Berechnung von Verkehrsprognosen sind diese Maßnahmen und ihre Wirkung zu berücksichtigen und daher ein deutlich abnehmendes Kfz-Verkehrsaufkommen anzusetzen.

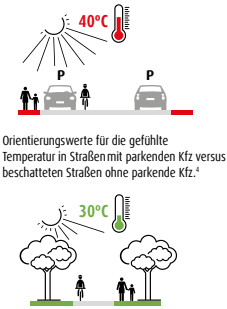
→ Folge für die Planung: Das Kfz-Verkehrsaufkommen nimmt ab



7 | Begrünung und Retentionsflächen

„Die Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung oder Rollstuhlnutzende notwendig sind, soll möglichst geringgehalten werden, um Flächen für Grünbereiche, für die Retention und/oder dezentrale Entwässerung mit Versickerung und/oder für andere umweltfreundliche Modi zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen zu verringern. Die alternative Unterbringung von Parkständen in zusammenhängenden Parkflächen oder Parkbauten bietet sich zur effizienten Abwicklung von E-Ladevorgängen, Liefer- und Ladeverkehre sowie für Sharing-Angebote als Mobilitätshub/Mobilitätsstation an.“ (E Klima 2022, Steckbrief zur RAST 06, S. 21)

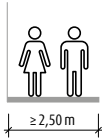
→ Folge für die Planung: Umwandlung von Kfz-Verkehrsflächen (inkl. Parkflächen) in Grünbereiche und Versickerungsflächen.



6 | Fußverkehr (FGSV-Regelwerk: EFA¹)

Damit sich zwei Gehende bequem begegnen können, ist ein nutzbarer Gehweg mit einer Breite von mindestens 2,50 m erforderlich. Oftmals können deutlich größere Breiten nötig sein, z.B. bei einem hohen Fußverkehrsaufkommen oder wenn Personen pulkweise unterwegs sind. Der Raumbedarf für zusätzliche Nutzungsansprüche kommt dabei stets hinzu, z.B. für Laternenmasten, Verteilerkästen, Ruhebanke, Radabstellanlagen, Auslagen von Geschäften oder Grünflächen.

→ Folge für die Planung: Für den Fußverkehr werden durchgehende, attraktive und barrierefreie Netze in einem begrünten Straßenraum und mit Aufenthaltsflächen bereitgestellt.



5 | Radverkehr (FGSV-Regelwerk: ERA 2010)

Der Radverkehr kann durch eine separate Radverkehrsführung getrennt vom Kfz-Verkehr und ggf. bevorzugt gegenüber dem Kfz-Verkehr geführt werden. Kurze Wartezeiten und an die Anforderungen des Radverkehrs angepasste Freigabezeiten können die Angebotsqualität deutlich erhöhen. Es sollten besonders auch Maßnahmen ergriffen werden, die eine schnelle Umsetzung ermöglichen, z.B. die Ummarkierung bzw. Umwandlung von Kfz-Fahrstreifen zu Anlagen des Radverkehrs. Zu allen Kfz-Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m einzurichten.

→ Folge für die Planung: Für den Radverkehr werden durchgehende und regelkonforme Radverkehrsnetze mit hoher Attraktivität bereitgestellt. Sicherheitstrennstreifen sind mindestens 0,75 m breit.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		zur Fahrbahn	zu Längsparkständen	zu Schräg-/Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	1,50 m		0,75 m	0,75 m
Radfahrradweg	1,85 m			
Einrichtungsweg	2,00 m			1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungsweg	2,50 m	0,75 m		
einseitiger Zweirichtungsweg	3,00 m			

Regelbreiten von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen gemäß E Klima 2022 (in Anlehnung an ERA 2010, Tab. 5). Größere Breiten sind möglich.

2 | Bemessungsverkehrsstärken (FGSV-Regelwerk: HBS)

Ergibt sich aus den Verkehrsprognosen eine abnehmende Verkehrsstärke, so können Straßen und Knotenpunkte für weniger Kraftfahrzeuge ausgelegt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass ein besseres und dichteres Angebot beim Öffentlichen Verkehr sowie bei Fuß- und Radverkehr ebenfalls dazu führt, dass weniger Wege mit Kraftfahrzeugen zurückgelegt werden.

→ Folge für die Planung: Das Kfz-Verkehrsaufkommen nimmt ab

3 | Verkehrsqualität (FGSV-Regelwerk: HBS)

Die Verkehrsqualität (QSV) beschreibt anhand einer sechsstufigen Skala (von A bis F) für Streckenabschnitte und Knotenpunkte, wie flüssig Verkehre abgewickelt werden. Für den Umweltverbund (ÖV, Fuß- und Radverkehr) gibt es anspruchsvolle Zielvorgaben mit einer hohen Flüssigkeit und kurzen Wartezeiten an Knotenpunkten. Beim Kfz-Verkehr gelten eine geringere Flüssigkeit und längere Wartezeiten noch als „effizient“ und sind der anzustrebende Standardfall (QSV D). Im Einzelfall kann der Kfz-Verkehr in seiner Verkehrsqualität (QSV) sogar sehr weit eingeschränkt werden: „Eine QSV E oder F kann (...) im Rahmen einer Gesamtabwägung mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen“ vorübergehend in Kauf genommen werden, wenn mittelfristig ein Rückgang der Kfz-Nachfrage und damit der Bemessungsverkehrsstärken z.B. aufgrund geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, Rad- und Fußverkehr erwartet werden kann (Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen). Eine QSV E oder F ist außerdem an Stellen vertretbar, an denen Fahrzeitverlängerungen verkehrspolitisch akzeptabel oder erwünscht sind, z.B. bei Zufahrten in Innenstädte.“ (E Klima 2022, Steckbrief zur HBS, S. 6).

→ Folge für die Planung: Der Öffentliche Verkehr sowie der Fuß- und Radverkehr werden bei der Verkehrsqualität (Flüssigkeit im Streckenverlauf und Wartezeiten an Kreuzungen) gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert

Verkehrsqualität (A-F) nach HBS	A	B	C	D	E	F	angestrebte Qualität
	Standardfall	Standardfall	X	X	X	X	flüssiger Verkehr, (sehr) kurze Wartezeiten
	Standardfall	Standardfall	Standardfall		X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
	Standardfall	Standardfall	Standardfall	X	X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
	X	X	X	Standardfall	Sonderfall	Sonderfall	flüssiger bis ständig beeinträchtigter Verkehr, beträchtliche Wartezeiten, Funktionsfähigkeit erreicht

4 | Straßenentwurf (FGSV-Regelwerk: RAST 06)

Beim Entwurf von Straßen wird in folgender Reihenfolge geplant: Fußverkehr, Radverkehr, ÖV, fließender MIV³, ruhender MIV. Dabei sollen für Fuß- und Radverkehr durchgehende, regelkonforme und attraktive Netze geplant werden. Die Regelaße für Fuß- und Radverkehrsanlagen sind Mindestwerte, die Anlagen sind möglichst breiter zu wählen. Es sollen vermehrt Überquerungsanlagen errichtet werden. Das Kfz-Parken im Straßenraum ist möglichst gering zu halten und die Kfz-Geschwindigkeiten zu reduzieren. Wörtlich heißt es: „Sowohl beim Entwurfsziel als auch bei der Abwägungsentscheidung soll der Punkt ‚Beitrag zur Einhaltung der Klimaschutzziele‘ priorisiert behandelt werden.“ (E Klima 2022, Steckbrief zur RAST 06, S. 21)

→ Folge für die Planung: Die Belange des Öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuß- und Radverkehrs werden gegenüber dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr priorisiert.

Beispiel: Zunächst sind ausreichend breite und sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr bereitzustellen. Nur wenn dann noch ausreichend Platz zur Verfügung steht, können zusätzlich Kfz-Stellplätze vorgesehen werden.

Durch E Klima 2022 werden die Regelungen der RAST 06 wie folgt ergänzt bzw. geändert:

Um durchgehend regelkonforme Fuß- und Radnetze zu schaffen, kann die Fahrbahn an Engstellen und bei Flächenkonflikten auf kurzen Abschnitten bis ca. 150 m Länge so verengt werden, dass sich lediglich noch zwei Pkw begegnen können (≥ 4,10 m). (E Klima 2022, Steckbrief zur RAST 06, S. 21)

Durch E Klima 2022 werden die Regelungen der ERA 2010 und der RAST 06 wie folgt ergänzt bzw. geändert:

Für den Radverkehr dürfen die in den technischen Regelwerken in Klammern angegebenen Mindestbreiten nicht mehr verwendet werden (z.B. ERA 2010, Tab. 5; RAST 06, Bilder 71 u. 72, Tab. 28). Stattdessen sind die Regelaße zu verwenden oder in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten bzw. Verkehrsfunktion größere Breiten zu wählen. (E Klima 2022, Steckbrief zur ERA 2010, S. 37)

1) HBS - Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015; ERA 2010 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010; RAST 06 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006; EFA - Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, Ausgabe 2002
2) THG: Treibhausgas
3) MIV: Motorisierter Individualverkehr
4) in Anlehnung an: Blue Globe Report, Smart Cities 8/2018, Greening Aspeng



3 Tipps für die Praxis

**KOSTENLOSER
DOWNLOAD**

E Klima 2022 ist unter
www.fgsv-verlag.de
frei verfügbar
(Suchnummer 990)

Machen Sie die Anwendung für interne und externe Planende verbindlich!

Die E Klima 2022 sind neu und auch bei Fachleuten häufig unbekannt. Geben Sie die Planung nach den E Klima 2022 daher explizit vor, z.B. in einer Leistungsbeschreibung.

Schaffen Sie Gestaltungsspielräume für Planende!

Die E Klima 2022 ermöglichen es Ihnen beispielsweise, aus verkehrspolitischen Gründen Fahrzeitverlängerungen für den Kfz-Verkehr zu planen – und damit ÖV, Fuß- und Radverkehr als Alternative attraktiver zu machen. Ermöglichen Sie die Anwendung solcher Freiräume.

Kombinieren Sie sich ergänzende Maßnahmen

Spürbare Veränderungen erreichen Sie mit Push & Pull. Setzen Sie daher auf das Zusammenspiel von Maßnahmen, die sich gegenseitig ergänzen – bei Bedarf auch durch Zusammenarbeit mit anderen Kommunen.



FAQ

Wann und für wen gelten die E Klima 2022?

Die E Klima 2022 gelten in der Regel für Neu-, Aus- und Umbauten von Verkehrsanlagen bzw. öffentlichen Räumen und sind vom jeweiligen Baulastträger bzw. von ihm beauftragten Dritten zu berücksichtigen. Straßenbaulastträger können die Planungsgrundsätze jedoch auf freiwilliger Basis auch im Bestand anwenden.

Wie verbindlich sind die E Klima 2022?

Die E Klima 2022 sind ein sog. R2-Regelwerk und als Stand der Technik anzusehen. Es vertieft, aktualisiert und modifiziert bestehende Regelwerke aller Kategorien, z.B. HBS, RAST, ERA¹. Veraltete Regelungen dieser Regelwerke sind nicht mehr anzuwenden. Eine Verbindlichkeit ergibt sich, sobald es durch die zuständige Oberste Landesbehörde durch Weisung eingeführt wurde.

Was geschieht mit den fachlich überholten Regelungen in bestehenden FGSV-Veröffentlichungen?

Die E Klima 2022 enthalten in sog. Steckbriefen Anmerkungen, Hinweise und Modifikationen zu verschiedenen Regelwerken. Diese sind innerhalb der FGSV abgestimmt und werden in den Fortschreibungen berücksichtigt. Insoweit stellt eine Berücksichtigung der E Klima 2022 sicher, dass eine Planung auch zukünftig richtlinienkonform ist.

Diese Publikation ist eine Initiative der Arbeitsgemeinschaften fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Deutschland.



Mit freundlicher Unterstützung des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV).



Stand: Juni 2023

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): E Klima 2022 – Steckbriefe Oktober 2022 mit Ergänzungen Dezember 2022

Impressum: AGFK-BW e.V., c/o NVBW mbH, Wilhelmsplatz 11, 70182 Stuttgart

Konzeption und Umsetzung: i.n.s. – Innovative Städte GmbH & Co. KG, Röthenbach | Stuttgart