



# Landkreis Ammerland

## Beschlussvorlage öffentlich

Vorlage Nr.: BV/022/2025

Federführung: Dezernat II	Datum: 04.02.2025
Bearbeiter: Ingo Hinrichs	

	Sichtvermerke
Beratungsfolge	Termin
Straßenbauausschuss	26.02.2025
Kreisausschuss	12.03.2025
Kreistag	20.03.2025

### Integriertes Radverkehrskonzept für den Landkreis Ammerland; Sachstandsmittteilung und Schutz von Radfahrenden bei gemeinsamer Fahrbahnnutzung

#### Beschlussvorschlag:

Zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden auf Kreisstraßen in innerörtlichen Gebieten soll bei gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn die Aufbringung von Piktogrammketten durch eine Anordnung der unteren Verkehrsbehörde erfolgen. Die Mittel für diese Maßnahmen stehen bereits im Rahmen des integrierten Radverkehrskonzeptes zur Verfügung.

Finanzielle Auswirkungen (brutto) <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Im Haushaltsplan enthalten <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Über-/ außerplanmäßige Mittelbereitstellung <input type="checkbox"/>	Unterschrift gez. Kappelmann
Einmalige Kosten		Investiv <input type="checkbox"/>	
Laufende Kosten		Ergebniswirksam <input type="checkbox"/>	
Drittmittel (Zuschüsse)			

## Sachverhalt:

36/66 Hin

Westerstede, den 10.02.2025

### **Integriertes Radverkehrskonzept für den Landkreis Ammerland; Sachstandsmitteilung und Schutz von Radfahrenden bei gemeinsamer Fahrbahnnutzung**

#### Sachstand:

Entsprechend dem Kreistagbeschluss vom 3. April 2024 wurden Planungsaufträge an die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) für die im Rahmen der Bürgerbeteiligung favorisierten Maßnahmen „Querungshilfe an der Heller Landstraße K 346“ sowie „Neubauplanung an der Südholter Straße K 349“ erteilt.

Für die Querungshilfe an der Heller Landstraße wurden die notwendigen Vermessungen vor Ort bereits durchgeführt. Es wurden hierbei mehrere mögliche Standorte für eine Querungshilfe in Form einer Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) betrachtet. Im Rahmen weiterer Gespräche mit der Autobahn GmbH zur Sicherung der Umleitungsstrecken während der Brückenbauarbeiten auf der BAB konnte eine Einigung hinsichtlich der Notwendigkeit und auch Kostenteilung für die FLSA in Gristede erzielt werden. Die Autobahn GmbH wird die Kosten der Ampelanlage übernehmen, die Kosten für die Tiefbau- und Markierungsarbeiten verbleiben beim Landkreis Ammerland. Der Zeitpunkt der Umsetzung war ebenfalls Gegenstand dieser Gespräche. Auch hier konnte eine Einigung erzielt werden und es wird eine Umsetzung noch im Frühjahr 2025 angestrebt.

#### Schutz von Radfahrenden bei gemeinsamer Fahrbahnnutzung:

Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen hat mit dem integrierten Radverkehrskonzept eine Übersicht mit sog. linearen Maßnahmen zur Verfügung gestellt, die von besonderer Bedeutung sind und deren kurzfristige Umsetzung wünschenswert ist. Dies betrifft unter anderem die Neuordnung des Straßenraums und die Markierung von Schutzstreifen an folgenden Straßen in der Baulast des Landkreises:

- Halsbeker Straße (K 114), Westerstede
- Wittenheimstraße (K 115), Westerstede
- Alte Straße (K 347), Westerstede
- Lange Straße (K 347), Westerstede
- Kuhlenstraße (K 347), Westerstede
- Elmendorfer Straße (K 125), Bad Zwischenahn
- Hermann-Ehlers-Straße (K 348), Bad Zwischenahn
- Bloher Landstraße (K 137), Bad Zwischenahn
- Mittellinie (K 138), Bad Zwischenahn
- Brüderstraße (K 139), Bad Zwischenahn
- Wilhelmshavener Straße (K 131), Rastede

- Kleibroker Straße (K 133), Rastede
- Oldenburger Straße (K 131), Rastede
- Butjadinger Straße (K 143), Rastede

Nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) kommen hierfür sogenannte **Radfahrstreifen** oder **Schutzstreifen** in Betracht.

Radfahrstreifen bestehen im Kreisgebiet zurzeit lediglich in den Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht an Landesstraßen. Eine kreisweite Umsetzung ist bislang nicht erfolgt. Auf Grundlage des integrierten Radverkehrskonzeptes wurden die Voraussetzungen für die Realisierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen geprüft. Oberstes Ziel ist dabei eine einheitliche Lösung für das gesamte Kreisgebiet. Die Grenzen der StVO, der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO und der jeweiligen technischen Regelwerke und Richtlinien sind zu beachten. Die Voraussetzungen, insbesondere hinsichtlich der notwendigen Fahrbahnbreiten, werden nachfolgend dargestellt.

## **Radfahrstreifen**

### Voraussetzungen

Radfahrstreifen sind abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

### Beschilderung

Radfahrstreifen werden mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet.



Abbildung 1 Verkehrszeichen 237

### Markierung und Piktogramme

Radfahrstreifen werden zur Fahrbahn und zum angrenzenden Parkstreifen jeweils durch eine als Breitstrich (0,25 m) ausgebildete Fahrstreifenbegrenzung abgetrennt. Dort wo er im Bereich von Fahrstreifenverflechtungen überfahrbar ist, wird der Radfahrstreifen mit einem unterbrochenen Breitstrich (0,50 m Strich/0,50 m Lücke) markiert. An Einmündungen und stark befahrenen Grundstückszufahrten wird eine Furtmarkierung (0,50 m Strich/0,20 m Lücke) vorgesehen. In Problembereichen empfiehlt es sich, Radfahrstreifen (in der Regel rot) einzufärben.

Für die Verdeutlichung der Zweckbestimmung ist die Markierung des Sinnbildes „Fahrrad“ in der Regel ausreichend. Wo die Verdeutlichung der Benutzungspflicht notwendig ist, kann auch Zeichen 237 markiert werden.

### Breite

Radfahrstreifen sollen inklusive der Fahrstreifenbegrenzungen (Breitstrichmarkierung) 1,85 m breit sein. Bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken,

einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder häufigem Auftreten von Fahrrädern mit Anhänger sollte die Breite mindestens 2,00 m betragen.

### Breite angrenzender Fahrstreifen

Angrenzende Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs sollen mindestens 2,75 m breit sein.

### Parken

Zwischen Radfahrstreifen und angrenzendem Parkstreifen soll immer ein Sicherheitstrennstreifen angelegt werden. Dieser wird durch Breitstrich vom Radfahrstreifen abgegrenzt und kann zusätzlich durch vorgezogene Seitenräume gesichert werden.

Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschl. Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen (2,00 m)	Zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Regelmaß	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m

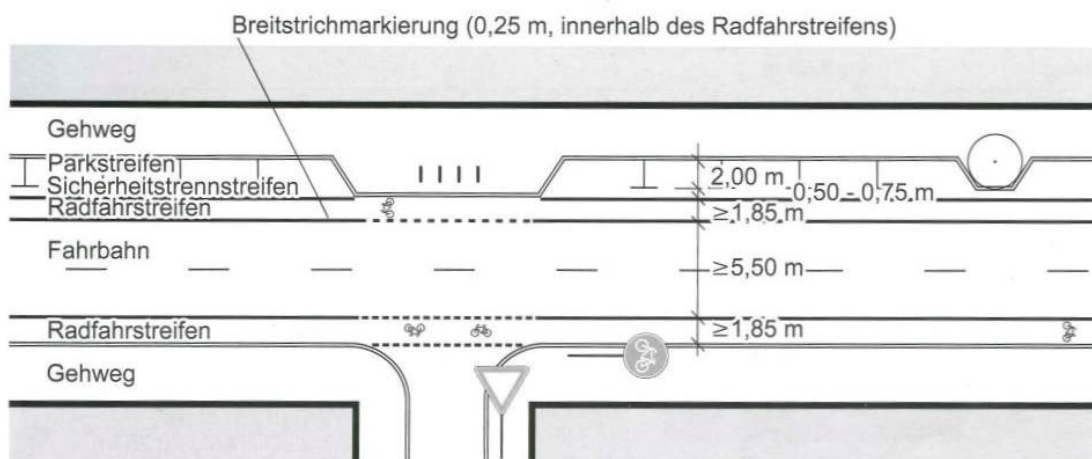


Abbildung 2 Auszug aus ERA2010, Seite 23

Insofern beträgt die Mindestbreite von Fahrbahnen für die Einrichtung von Radfahrstreifen (beidseitig) 9,20 m. Die Fahrbahnbreiten der im integrierten Radverkehrskonzept hierfür vorgeschlagenen Streckenabschnitte erfüllen diese Mindestbreite nicht. Eine Einrichtung von Radfahrstreifen (beidseitig) scheidet hier daher aus.

## **Schutzstreifen**

### Voraussetzungen

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden.

### Beschilderung

Schutzstreifen werden nicht beschildert. Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht parken.

## Markierung

Schutzstreifen werden durch Leitlinien mit Schmalstrichen von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert und sind in dieser Form im Zuge vorfahrtsberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen.

Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden.



Abbildung 3 Fahrbahnmarkierung

## Breite

Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit.

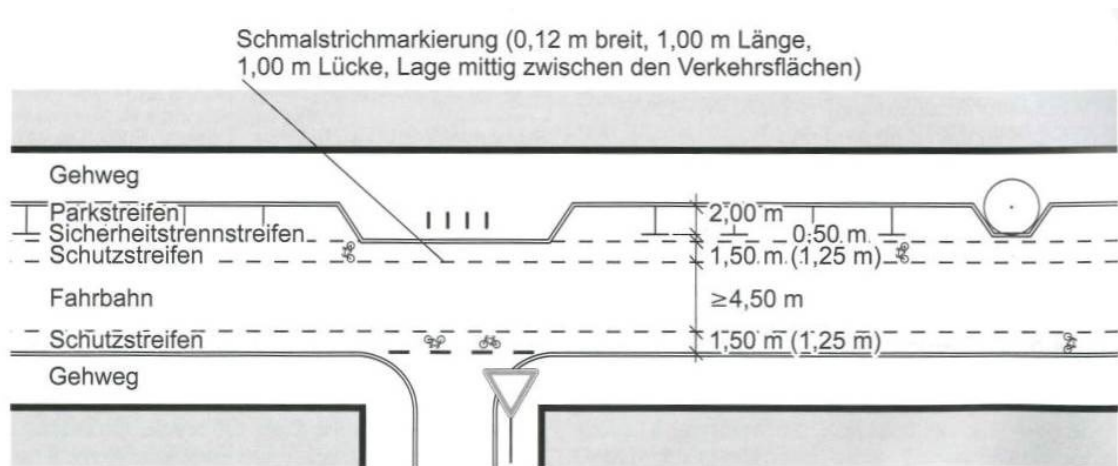
## Breite angrenzender Fahrstreifen

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,50 m betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw möglich. Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m (ohne Parken). Bei hohen Schwerverkehrsstärken ist die Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen in der Regel nicht ausreichend.

## Parken

Bei angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (bei Schrägparken 0,75 m) erkennbar sein. Dieser soll baulich (z.B. durch eine entsprechend breite Parkbucht) oder durch Markierung hergestellt werden. Bei wenigen Parkvorgängen und beengten straßenräumlichen Situationen kann der Schutzstreifen einschließlich Sicherheitsraum 1,50 m breit sein. Der Sicherheitsraum muss dann nicht baulich oder durch Markierung ausgebildet sein.

Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschl. Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen (2,00 m)	Zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum:	Sicherheitsraum:
Mindestmaß	1,25 m		0,25 m bis 0,50 m	0,75 m



Damit liegt der Haupteinsatzbereich für beidseitige Schutzstreifen auf zweistreifigen Fahrbahnen mit einer verfügbaren Breite von 7,00 m bis 9,50 m. Die Mindestbreite ist nur bei geringeren Kfz-Belastungen und geringem Schwerverkehr zu empfehlen. Mit steigender Kfz-Verkehrsstärke und/oder steigendem Schwerverkehrsaufkommen sind die größeren Gesamtbreiten anzustreben, da dann die Wahrscheinlichkeit von Begegnungen mit breiten Fahrzeugen zunimmt.

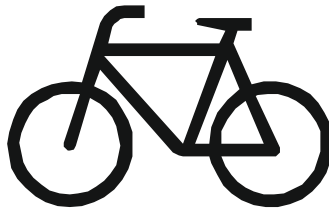
Die Einrichtung von Schutzstreifen erfordert somit eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m. Die im integrierten Radverkehrskonzept benannten Streckenabschnitte an kreiseigenen Straßen erfüllen diese Mindestfahrbahnbreite von 7,00 m nicht – mit einer Ausnahme: Die Kreisstraße 125 Elmendorfer Straße weist eine Fahrbahnbreite von 7,00 m auf. Hier wäre die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen unter Einhaltung des vorgenannten Mindestmaßes von jeweils 1,25 m möglich. Die verbleibende Fahrbahnbreite würde somit ebenfalls dem Mindestwert von 4,50 m entsprechen, der jedoch nur bei geringen bzw. mittleren Verkehrsstärken als ausreichend gilt. Da die Elmendorfer Straße jedoch eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von fast 9.000 Fahrzeugen aufweist, zählt sie zu den stark frequentierten Straßen. In solchen Fällen sollte die verbleibende Fahrbahnbreite besser 5,50 m betragen. Die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen wird daher auch für die Kreisstraße 125 Elmendorfer Straße nicht richtlinienkonform möglich sein.

Die Einrichtung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen an Kreisstraßen in innerörtlichen Gebieten ist daher nur möglich, wenn umfassende bauliche Anpassungen zur Neuordnung der Verkehrsräume durchgeführt werden. Diese werden ebenfalls vom Verkehrsplanungsbüro Kaulen im integrierten Radverkehrskonzept vorgetragen. Bei der Neuordnung der Verkehrsräume würden die Nebenanlagen verkleinert, eventuell vorhandene Parkräume oder Grünanlagen (wie z.B. Bäume) entfallen, um die notwendigen Fahrbahnbreiten erreichen zu können. Dies stellt daher in der Regel einen großen Eingriff in den Bestand dar und ist ebenfalls mit relativ hohen Kosten verbunden.

Zwischenergebnis: Die Anlegung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen ist bis auf eine Ausnahme an Kreisstraßen im Ammerland aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreiten ohne aufwendige bauliche Maßnahmen nicht möglich.

Eine Alternative zu den Radfahrstreifen und Schutzstreifen zur sicheren Verkehrsführung der Radfahrenden auf der Fahrbahn stellen sogenannte Piktogrammketten dar. Hierfür werden Radfahrpiktogramme in einem Abstand von

25 bis 50 Metern am rechten Fahrbahnrand aufgebracht. Hierdurch wird allen Verkehrsteilnehmenden die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn verdeutlicht.



*Abbildung 5 Radfahrpiktogramm*

Im Kreisgebiet sind bisher flächendeckend keine Piktogrammketten aufgebracht worden. Piktogrammketten können von der unteren Verkehrsbehörde angeordnet werden.

Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde bieten Piktogrammketten eine geeignete, zeitnah flächendeckend umsetzbare und wirkungsvolle Möglichkeit, allen Verkehrsteilnehmern die gemeinsame gleichberechtigte Nutzung der Fahrbahn und damit das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme zu verdeutlichen. Es wird daher vorgeschlagen, diese auf den genannten Streckenabschnitten, die sich in der Straßenbaulast des Landkreises befinden, aufzubringen.