



Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt
15. September 2016

Radwegekonzept
für die
Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen in Wipperfürth

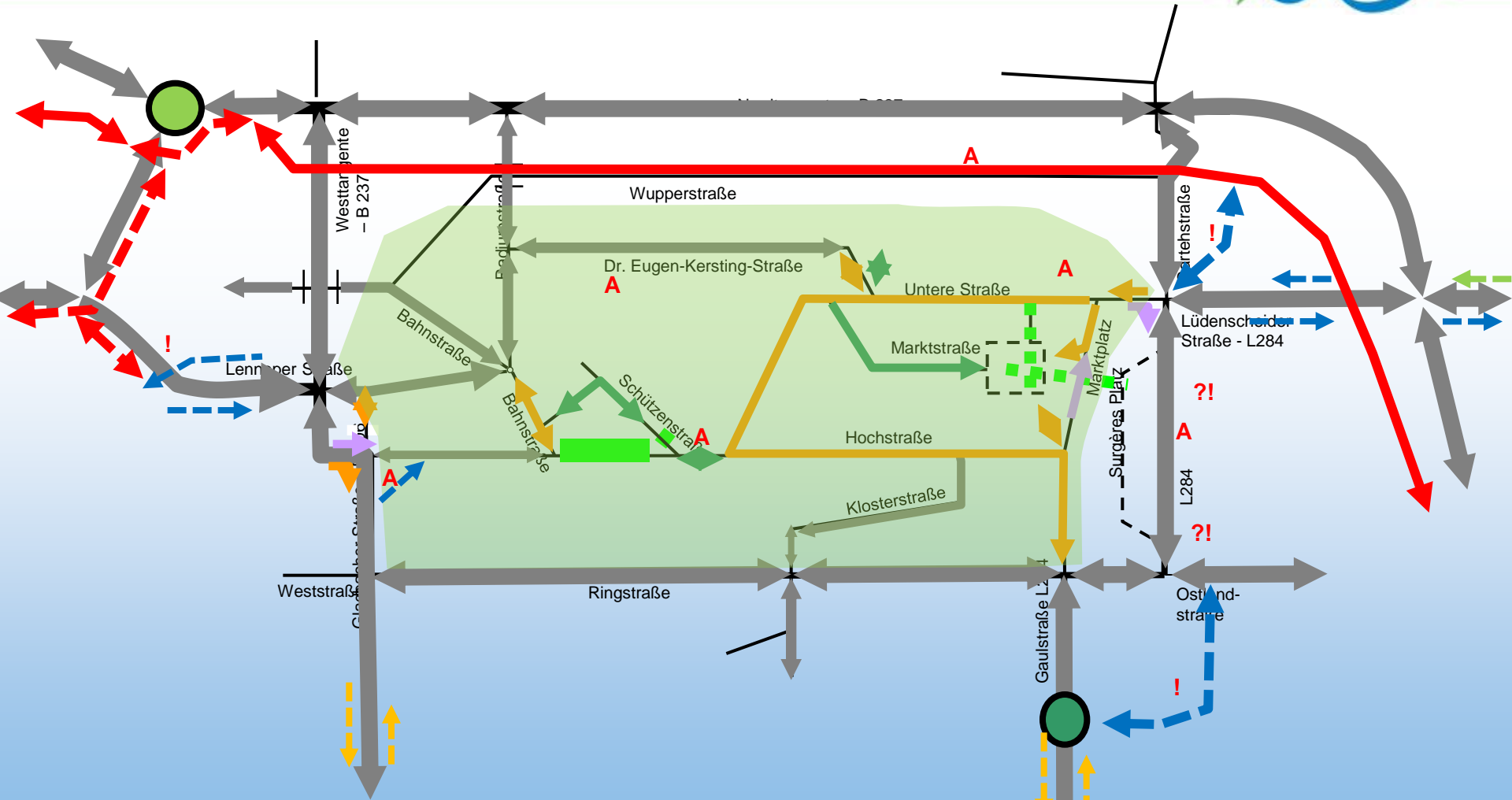
Wipperfürth

Niedergaul



Radwegekonzept

Radverkehrskonzept Innenstadt





StVO-Novelle 2009/2011



Ziele der Änderungen zum Radverkehr

- Berücksichtigung der Erfahrungen mit der „Radfahrer-Novelle“ von 1997 und Einarbeitung neuer Erkenntnisse
- Straffung und Vereinfachung der Bestimmungen
- Mehr Handlungsspielraum für die örtlichen Planungs- und Verkehrsbehörden
- Reduzierung der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen



Kolloquium „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ ERA
am 6. Dezember 2010 in Köln

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover

6



Exkurs Radwegebenutzungspflicht

- Radwege dürfen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn
 - dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs tatsächlich erforderlich ist
 - **und** die Anforderungen an die Radwege gemäß VwV-StVO eingehalten sind
 - **und** ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- Innerorts insbesondere bei Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr
- Erhebliche, das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse. (Bundesverwaltungsgericht 11/2010)



Kolloquium "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" ERA
am 6. Dezember 2010 in Köln

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover



Exkurs Radwegebenutzungspflicht

→ In Zukunft mehr Radwege ohne Benutzungspflicht

→ Sie können dauerhafte Lösungen sein.

- Eindeutige Führungen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten
- Vorsorge gegen unerlaubtes Parken erforderlich
- Baulich oder durch Markierung für die Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennbar
- Berücksichtigung der Fahrbahnnutzung bei der Lichtsignalsteuerung



Kolloquium "Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen" ERA
am 6. Dezember 2010 in Köln

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover

10



Radfahrstreifen

- ERA: Regelbreite 1,85 m incl. Breitstrich (zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen)
- Bei hohen Verkehrsstärken größere Breite (mind. 2,00 m)
- VwV: Wegfall der bisherigen Aussage, dass die Anlage eines Radfahrstreifens oberhalb bestimmter Kfz-Verkehrsstärken (18.000 Kfz/Tag) nicht genügt.



Kolloquium "Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen" ERA
am 6. Dezember 2010 in Köln

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover



Schutzstreifen

- StVO-Novelle: Parken auf Schutzstreifen nicht zulässig
- VwV-StVO: Kfz-Verkehrsstärken als Einsatzgrenzen sind entfallen; nur qualitative Breitenvorgaben
- Keine mittlere Leitlinie bei Fahrgassen unter 5,50 m
- Fortsetzung der Markierung an Kreuzungen und Einmündungen



Kolloquium "Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen" ERA
am 6. Dezember 2010 in Köln

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover



Schutzstreifen

- ERA: Regelbreite 1,50 m, mindestens 1,25 m
- Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen
- Kernfahrbahn $\geq 4,50$ m
- Auch in Richtungsfahrbahnen und Richtungsfahrstreifen von Knotenpunktzufahrten möglich



Kolloquium "Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen" ERA
am 6. Dezember 2010 in Köln

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover



Übersicht der verschiedenen Anlagentypen für Radverkehrsanlagen:

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitsstreifens		
			zur Fahrbahn	Zu Längspark- Ständen (2,00m)	Zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	Sicherheitsraum 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m		0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)		0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	mind. 2,50 m			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (ausserorts)	Regelmaß	2,50			

MANNHEIM

SUCHE IN MANNHEIM

Fachbereich Stadtplanung

Radverkehrsplaner: Johanno Hagstedt

E-Mail: johanno.hagstedt@mannheim.de

Tel.: 0621-293-7466

DE Schriftgröße: A A A Kontrast: 2 2 2

BÜRGER.SEIN

Verkehr

Radfahren in Mannheim

Radwege ABC

WIRTSCHAFT.ENTWICKELN

BILDUNG.STÄRKEN

STADT.GESTALTEN

KULTUR.ERLEBEN

TOURISMUS.ENTDECKEN



Radwege ABC

Welche Arten von Radwegen gibt es und was muss beachtet werden?

Mischverkehr auf der Fahrbahn ist für den Radverkehr nach der Straßenverkehrsordnung der Regelfall. Er wird besonders dort für verträglich gehalten, wo die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, bzw. der durchschnittliche tägliche Verkehr nur 10.000-15.000 Kfz/Tag beträgt.

Zahlen-Daten-Fakten:

265 Kilometer Radwege

gibt es in Mannheim

42 Prozent der

Erbahnstraßen sind für

Radfahrer in

Gegengerichtung geöffnet

Welche Arten von



Wahlmöglichkeit zwischen Radweg und Seitenraum: Baulich angelegte Radwege ohne Benutzungspflicht werden in der StVO als „Andere Radwege“ bezeichnet (§ 2 StVO). Sie können in rechter Fahrtrichtung benutzt werden, der Radverkehr kann stattdessen aber auch die Fahrbahn benutzen. Sie unterscheiden sich in der Regel durch die bauliche Ausführung von einem Fußweg (z.B. rotes Verbundpflaster oder Asphalt statt Plattenbelag), bzw. ein markiertes Fahrradpiktogramm kann die Zweckbestimmung des Wegs verdeutlichen. Auch Gehwege, die mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ beschildert sind, stehen dem Radverkehr optional offen. Hier ist der Radverkehr „zu Gast“ auf dem Fußweg und muss sich langsam und rücksichtsvoll gegenüber den Fußgängern verhalten. Es wird davon ausgegangen, dass eher unsichere Radfahrer von diesem Nutzungsrecht Gebrauch machen.

durch eine Stadtbahnlinie in Mittellage das Queren der Fahrbahn nur schwer möglich ist.

Wahlfreiheit zwischen Radfahren auf der Fahrbahn oder auf Radwegen im Gehwegbereich


Projekt: Während die einen für eine Radführung auf der Straße plädieren, argumentieren andere, dass das Radfahren auf Fahrradwegen, die auf dem Bürgersteig geführt werden, die sicherere Alternative ist. Letztlich muss jeder für sich selbst entscheiden, wo er sich am sichersten fühlt. Oft verhindert jedoch die Radwegebenutzungspflicht die Wahlfreiheit.

Auf einigen Hauptverkehrsstraßen in Frankfurt besteht für Fahrradfahrer eine **Wahlmöglichkeit** zwischen der Fahrbahnnutzung und der Nutzung von Radwegen im Gehwegbereich. Dafür wurde an diesen Stellen die Benutzungspflicht für Radwege im Gehwegbereich aufgehoben, was im Umkehrschluss das Benutzungsrecht der Fahrbahn bedeutet. Um Autofahrer diesbezüglich zu sensibilisieren, wurden **Fahrradpiktogramme** auf der Fahrbahn angebracht. Da aber auch auf den Gehwegen Piktogramme vorzufinden sind, kann auch hier weiterhin mit dem Rad gefahren werden.

Umsetzungsdauer: --
 Jahr der Fertigstellung: 2014
 Kosten: kostengünstig
 Umsetzung: Stadt Frankfurt am Main



Abstimmung und Umsetzung des Konzeptes zur Radverkehrsführung auf den Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen:

Abstimmung erfolgte mit den zuständigen Behörden und Baulastträgern

Gaulstraße (L 284)

(abgestimmt und zur Anordnung vorbereitet)



Lüdenscheider Straße (L 284)

(vorabgestimmt als Konzept mit weitgehendem Umbau)

Leiersmühle (L 284)

(vorabgestimmt als Konzept mit Teilumbau, GE erforderlich)

Gladbacher Straße (B 506)

(vorabgestimmt als Konzept mit Teilumbau, GE erforderlich)

Lenneper Straße / Kölner-Tor-Platz (B 506 und ehem. B 237) *(abgestimmt)*





Details jetzt in den Lageplänen ...