



**Verkehrsuntersuchung
von Fahrradroutes
in Ahrensburg**

ANLASS der Untersuchung

Radverkehrsstrategie:

- **Erhöhung des Radverkehrsanteils**
- **mehr Sicherheit**
- **mehr Komfort**



ZIELE der Untersuchung

- Festlegung von Hauptrouten (Alltags- und Freizeitroutes)
- Maßnahmenvorschläge (Radverkehrsführung sicher und komfortabel gestalten)
- Kosten
- Prioritäten
- „**MASTERPLAN**“ zur Umsetzung
- Berücksichtigung bei Baumaßnahmen auch bei noch nicht fertiggestellter Veloroute

FESTLEGUNG NEUER ROUTEN

- Auswahlkriterien für **Alltagsrouten**:
 - Quell-Ziel-Verkehr
 - zügiges Fahren
 - soziale Kontrolle



FESTLEGUNG NEUER ROUTEN

- Auswahlkriterien für **Freizeitroutes**:
 - geringer Kfz-Verkehr
 - naturnah
 - Ausflugsziele





FESTLEGUNG NEUER ROUTEN

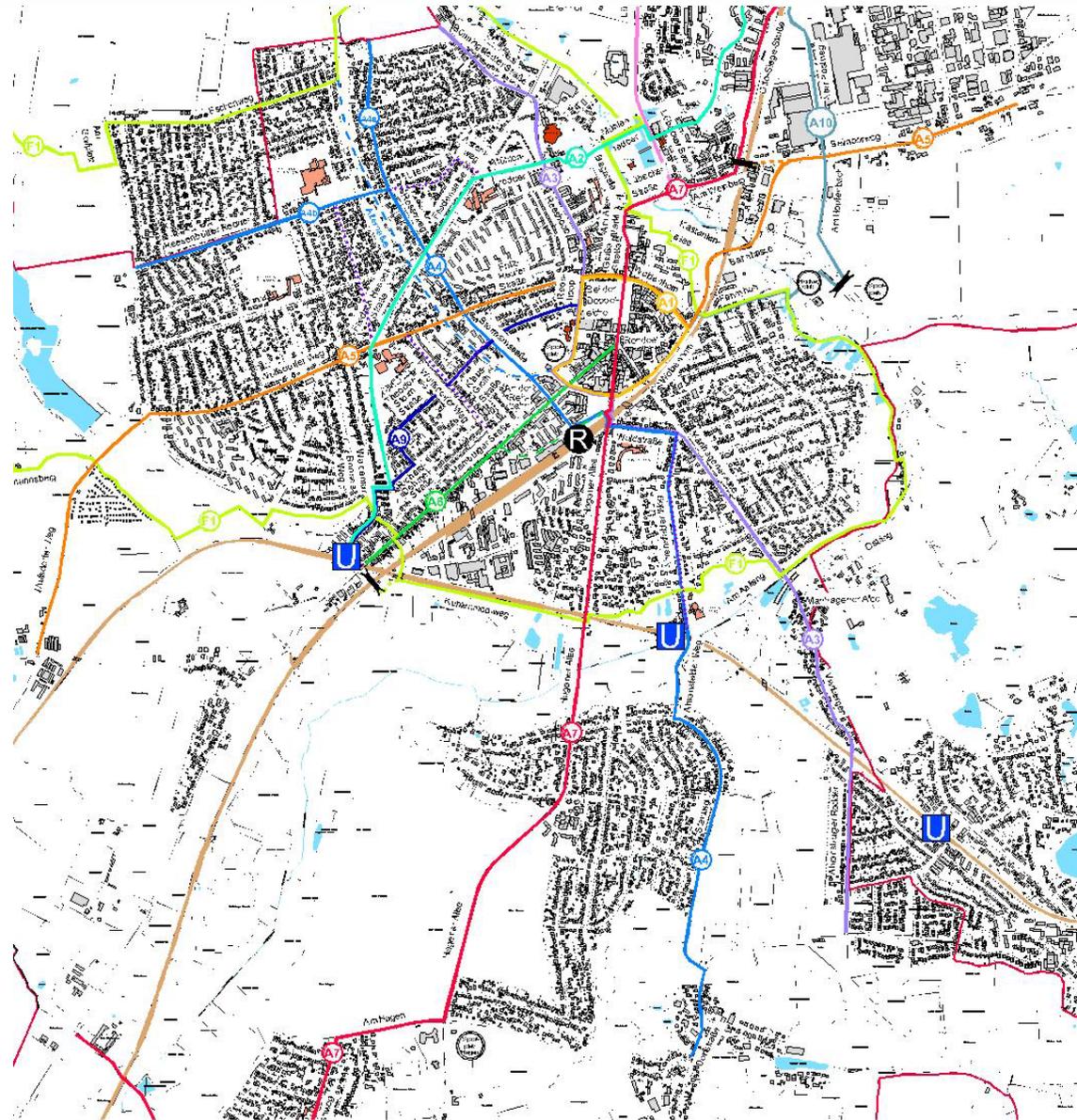
- **keine** Auswahlkriterien sind:
 - vorh. Radfahrerführung
 - vorh. Befestigung



Routen- übersicht (Konzept)

10 Alltagsrouten

1 Freizeitroute



Festlegung neuer Routen

Planung auf Grundlage der ERA 2010

- **Tempo 30 = Mischverkehr**
- **Radfahrer auf die Fahrbahn**
- **Regelbreite Radweg mind. 1,60 m**
- **Mindestabstände zu Einbauten**
- **Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn**
- **Materialaustausch**

Ausarbeitung einer Veloroute

- 1. Foto- und Videodokumentation**
- 2. Straßenkataster / Verkehrsdaten**
- 3. Auswahl der Führungsformen (ERA)**
- 4. Erstellung der Planung (keine Details!)**
- 5. Diskussion der Planung in der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Radverkehr**
- 6. Fertigstellung der Planung**

Auswahl Führungsform

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.6	
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
	- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
III/IV	- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden
	- Radfahrstreifen	3.3	
	- Radweg	3.4	
	- gemeinsamer Geh- und Radweg	3.6	

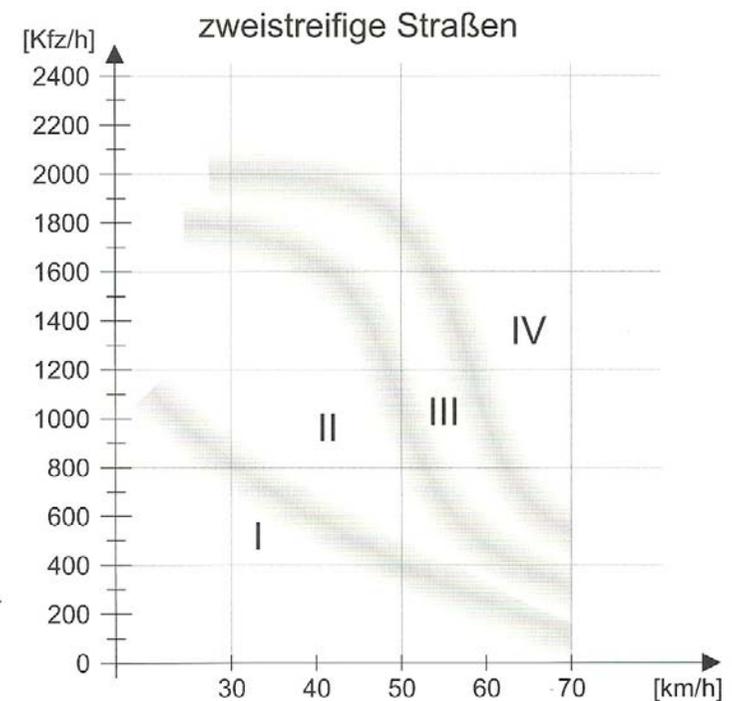
Quelle:

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

ERA Ausgabe 2010

FGSV

Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)



Mitglieder der ARGE Radverkehr

- **Fachdienste Straßenwesen;
Stadtplanung; Umweltplanung**
- **Verkehrsaufsicht**
- **Polizei**
- **ADFC**
- **Politik**
- **BUND**
- **Seniorenbeirat**
- **Ingenieurbüro**



Foto 03 - Aktuelle Beseitigung Radler
 - Vorfeld asphalt
 - keine Änderung der Verkehrsrichtung



Foto 05 - zwischen Tannen über Trecker und Schlepperstraße
 - Radfahrer auf getrenntem Geh- und Radweg
 - Befestigung in wassergebundener Decke
 - keine Befestigung
 - Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite auf gleicher Länge
 - Befestigung in 2023 Platten-rot
 - Hinweis lang Mindesthöhe Beschilderung



Foto 07 - Querung Schönewaldstraße
 - Vorfeld asphalt
 - Herstellung einer beverrechtigten Querung
 - Verbesserung der Sicht auf dem beverrechtigten Radfahrer



Foto 11 - Querung Fels-Decke-Straße
 - Vorfeld asphalt
 - keine Änderung der Verkehrsrichtung



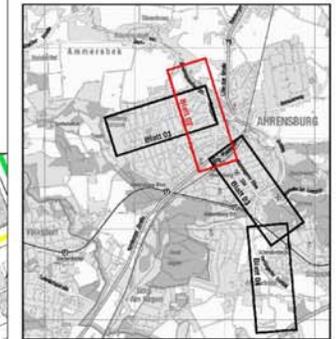
Foto 14 - Querung Klaus-Grüb-Strasse
 - Vorfeld asphalt
 - Herstellung einer beverrechtigten Querung
 - Verbesserung der Sicht auf dem beverrechtigten Radfahrer



Foto 15 - Querung Klaus-Grüb-Strasse und Platzweg
 - Vorfeld asphalt
 - Radfahrer auf getrenntem Geh- und Radweg
 - Befestigung in wassergebundener Decke
 - keine Befestigung
 - Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite auf gleicher Länge
 - Befestigung in 2023 Platten-rot
 - Hinweis lang Mindesthöhe Beschilderung
 - ggf. Grundvermerk einholen!



Verfasst:
SCHMECK-JUNKER
 Ingenieurgesellschaft mbH
 Schmeck
 Junker
 Ingenieurbüro
 Verkehrsplanung
 Stadtplanung
 Projektmanagement
 2023/01/10 - 2023/01/10
 100%
 100%
 100%
 100%
 100%
 100%



Legende:

- 01: Plannummer
- LSA/PLSA
- Einzelvermerk
- Grübel
- Öffentliches Grünland (Trottoir, Hofweid)
- Wohngebiet mit hohem Grünanteil (Countryside etc.)
- Querschnitt
- 1:1000: z.B. Verkehrs-Planungsmaßstab
- 1:1000: z.B. Verkehrs-Planungsmaßstab
- 1:1000: z.B. Verkehrs-Planungsmaßstab
- 1:1000: z.B. Verkehrs-Planungsmaßstab

STADT AHRENSBURG	
M 1:200	
STADTGEBIET AHRENSBURG KATASTER STAND: JULI 2011	Blatt Nr. -/Blende
N 1:200	
FACHVERZEICHNIS - STRASSENVERKEHR	
PROJEKTLEITUNG	

Diskussionsgrundlage Arbeitsgemeinschaft Radverkehr

Beispiel: Route A4 - Alternativführung

Maßnahmen



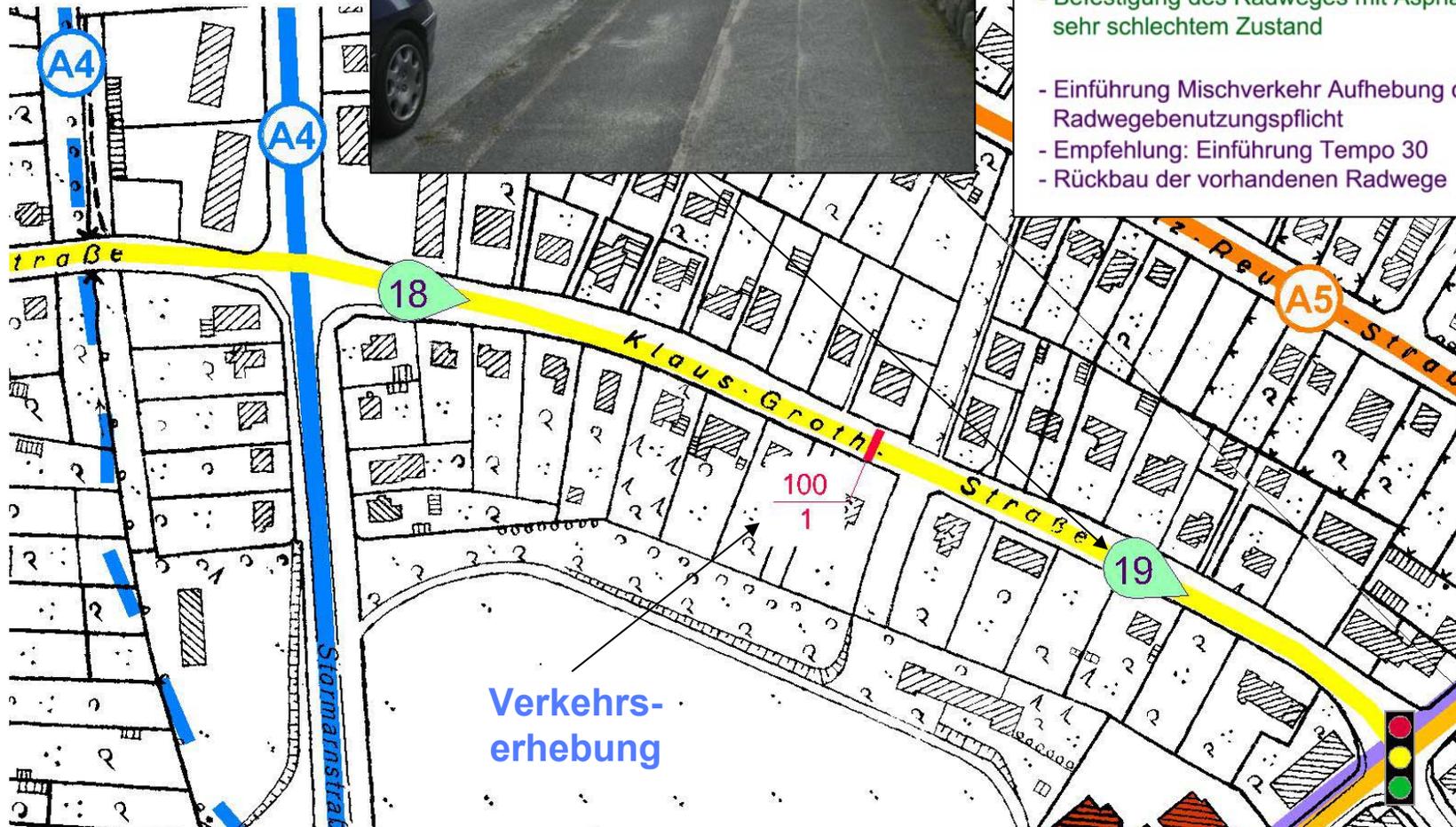
Fotodokumentation



Vorhanden / Geplant (Beispiel!)

Foto 19 - Klaus-Groth-Straße (östl. Abschnitt)

- Anliegerstraße
- Radfahrer auf beidseitigen Radweg ca. 1,0 m breit mit Benutzungspflicht
- Befestigung des Radweges mit Asphalt in sehr schlechtem Zustand
- Einführung Mischverkehr Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
- Empfehlung: Einführung Tempo 30
- Rückbau der vorhandenen Radwege



Verkehrserhebung

Maßnahmen

Erstellung eines Rankings

1. Funktion und Bedeutung
2. verkehrsrechtlicher Zustand
3. Ausmaß der baulichen Defizite
4. Kosten-Nutzen-Analyse



„MASTER- PLAN“

Beispiel

Rangfolge	Route	Gesamt- punktzahl	Umbaukosten (brutto) [€]
1	5	40	2.000.000
2	3	36	200.000
3	8	36	1.400.000
4	1	33	250.000
5	10	33	600.000
6	9	31	1.650.000
7	4	30	140.000
8	6	28	720.000
9	2	27	130.000
10	11	27	225.000
11	7	24	5.000



**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit**