



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

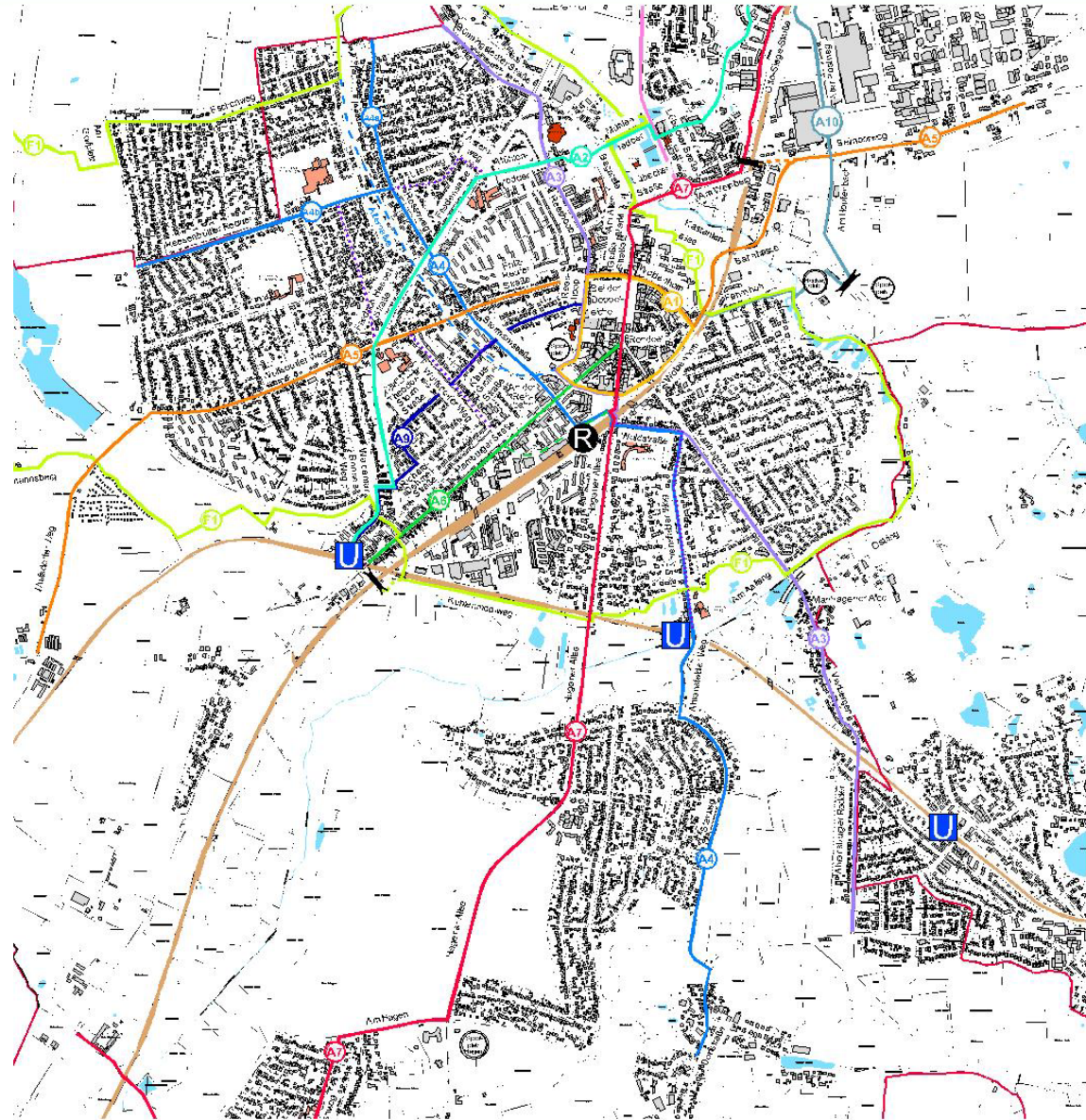
- **keine** Auswahlkriterien sind:
 - vorh. Radfahrerführung
 - vorh. Befestigung



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	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	3.1	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Schutzstreifen Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	<ul style="list-style-type: none"> 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
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- und Radweg 	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

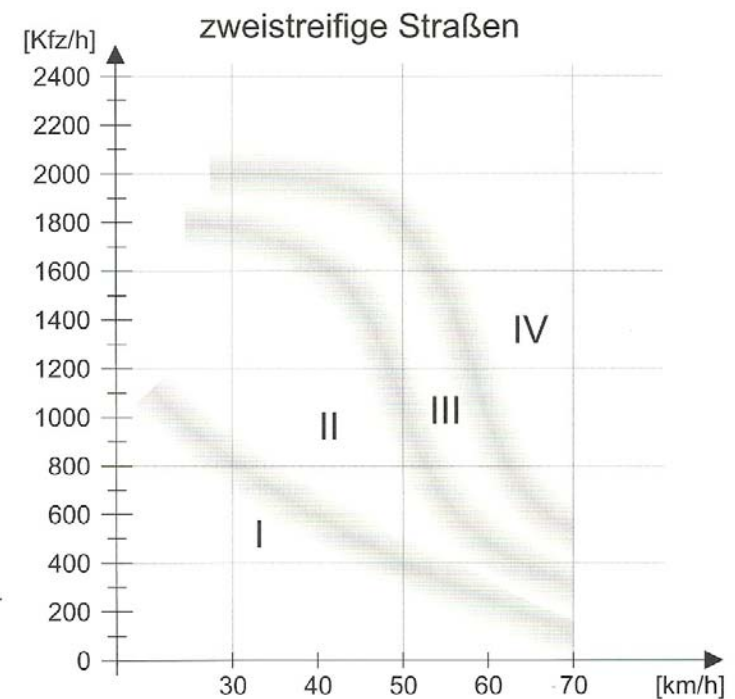
Quelle:

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**

 <p>Foto 03 - Querschnitt Bismarckstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorfeld asphalt <p>keine Änderung der Verkehrsrichtung</p>	 <p>Foto 05 - Querschnitt Thoenen- / Otto-Redder- und Schötenhagenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radfahrer auf gemeinsamen Geh- und Radweg - Befestigung in wassergebundener Decke - keine Befestigung <p>Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite auf gleicher Länge</p> <p>Befestigung in 2023 Platten-rot</p> <p>Herstellung Mindesthöhe Befestigung</p>	 <p>Foto 07 - Querschnitt Schötenhagenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorfeld asphalt <p>Herstellung einer beverrechtigten Querung</p> <p>Verbreiterung der Sicht auf dem beverrechtigten Radfahrer</p>	 <p>Foto 11 - Querschnitt Fritze-Deube-Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorfeld asphalt <p>keine Änderung der Verkehrsrichtung</p>	 <p>Foto 14 - Querschnitt Klaus-Gröbe-Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorfeld asphalt <p>Herstellung einer beverrechtigten Querung</p> <p>Verbreiterung der Sicht auf dem beverrechtigten Radfahrer</p>	 <p>Foto 15 - Querschnitt Klaus-Gröbe-Straße und Pelagius- / St. Blasien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radfahrer auf gemeinsamen Geh- und Radweg - Befestigung in wassergebundener Decke - keine Befestigung <p>Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite auf gleicher Länge</p> <p>Befestigung in 2023 Platten-rot</p> <p>Herstellung Mindesthöhe Befestigung</p> <p>Ggf. Grundformen erweiterbar!</p>
---	---	--	---	--	--




Verfasst:

SCHMECK-JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH

Projekt:
Verkehr
Mittel
Stand:
2023
Datum:
12.08.2023

Gezeichnet:



Legende:

- 01: Fiktivnummer
- LSA/PLSA
- Einzelvermerk
- Grübel
- Öffentliches Grünland (Trottoir, Park etc.)
- Wohngebiet mit hohem Grünanteil (Gartenanlagen etc.)
- Querschnitt
- 1:1000: z.B. Verkehrs-Planungsmaßstab
- 1:5000: z.B. Verkehrs-Planungsmaßstab
- Trajektkarte (Zustand) Tag aus Verkehrsmessung 2008

STADT AHRENSBURG

100 000 1:100000

STADTKREIS AHRENSBURG KATASTER STAND: JULI 2011

N 1:200

PROJEKTLEITER: STADTVERWALTUNG

PROJEKTNUMMER: 00000000

DATEI: 00000000

Diskussionsgrundlage Arbeitsgemeinschaft Radverkehr

Beispiel: Route A4 - Alternativführung

Maßnahmen



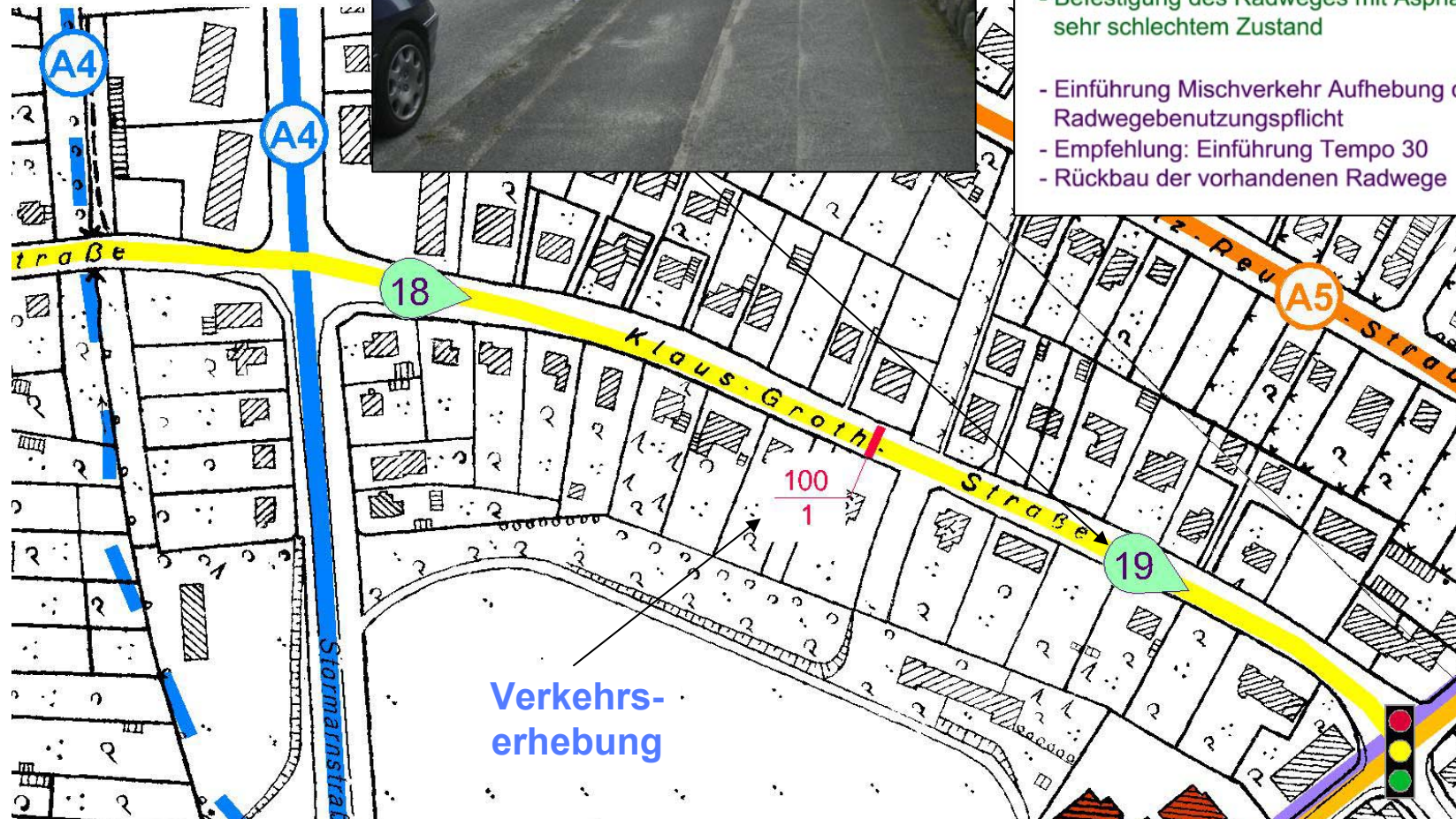
Fotodokumentation



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	Gesamtpunktzahl	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**