



Zukunftsfähige Mobilität für



Verkehrsentwicklungsplan Fahrradmaßnahmen

ASU

Geschäftsführung



Dipl.-Ing. Heinz Mazur



Svea Coerdts, B.Sc.



Hendrik Vogeler, M.Sc.

Wissenschaftliche Mitarbeitende

Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein

Finn Brinkmann, M.Sc.

Marcel Kunze

Maximilian Szafran, B.Sc.

Dipl.-Ing. Ralf Losert

Benjamin Haasler, B.Sc.

Kendra Menking, M.Sc.

Dipl.-Geogr. Romy Wagner

Technische Mitarbeiter

Jan Schütze

Netzwerkadministration

Manfred Heuer

Technische Zeichner

Georg Herner

Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

Ralf Weber

Sekretariat / Verwaltung

Manuela Heine

Sarah Jenner

Studierende

Die Arbeitsfelder der PGT



Verkehrsentwicklung



ÖPNV / SPNV



Straßenraum



KFZ-Verkehr



Leistungsfähigkeit



Erschließung



Moderation /
Begleitung /
Öffentlichkeit

- ✓ Interdisziplinär in Verkehrsplanung, Umweltplanung, Stadtplanung und Freiraumplanung

- ✓ tätig für öffentliche und private Auftraggeber im In- und Ausland

- ✓ in der Forschung profiliert

- ✓ 30-jährige, erfolgreiche Zusammenarbeit



Radverkehr



Forschung



Fußverkehr



Lärm / Klima / Luft



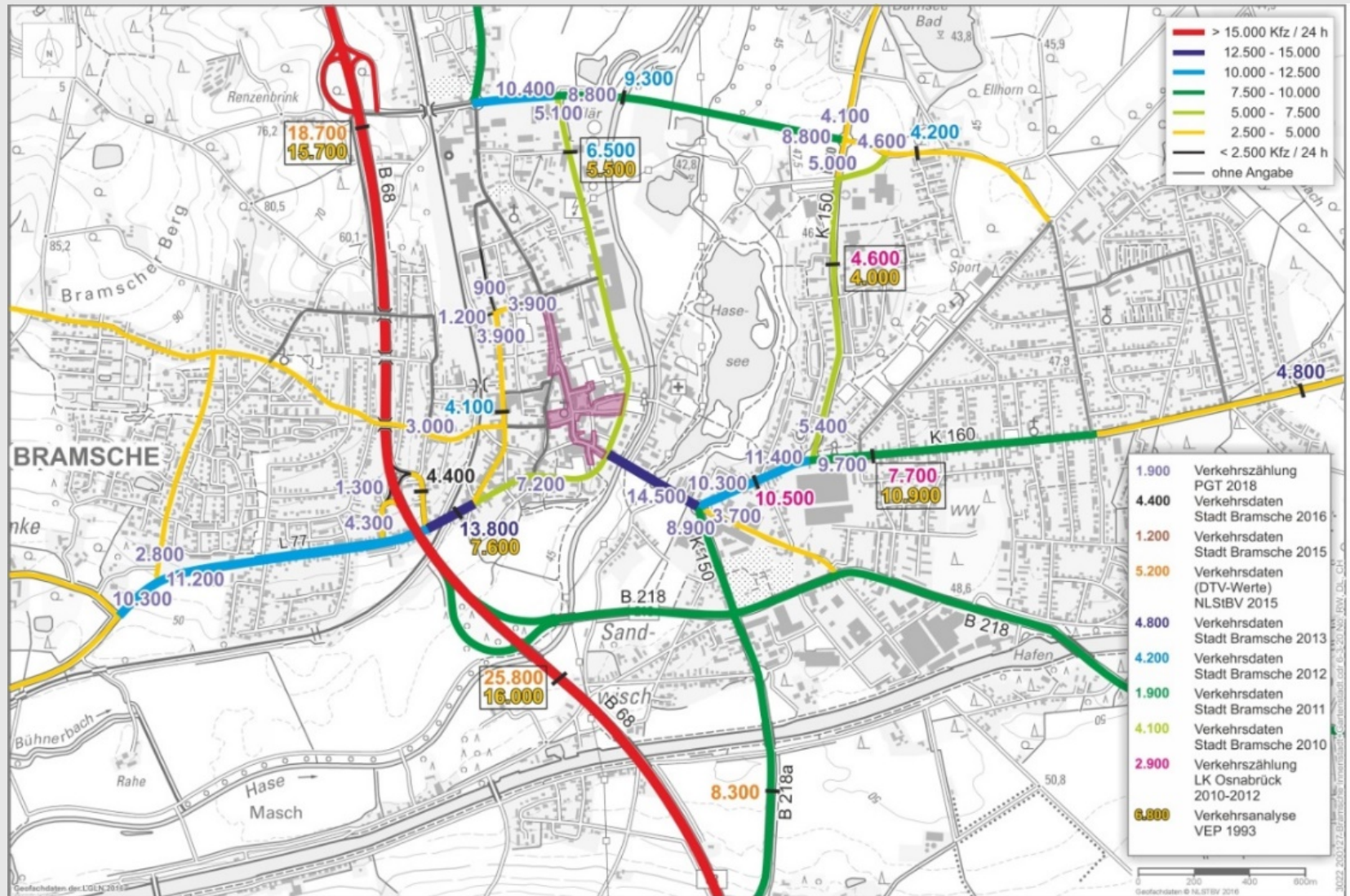
Wettbewerbe

Mobilität als Konzept behandelt

- den **Menschen** und die Ausübung seines Mobilitätsbedürfnisses
 - Wege, von Pkw, Lkw, Bus Bahn, Fahrrad zu Fuß u.v.a.m.
 - Anforderungen die versch. Gruppen haben, das Mobilitätsbedürfnis auszuüben – Teilhabe
 - Hemmnisse, die hindern ein Mobilitätsbedürfnis wahrzunehmen
 - Parameter, die einen positiven Einfluss auf die Ausübung des Mobilitätsbedürfnisses haben
- d.h. **integrierte Mobilitätskonzepte** untersuchen die Gesamtmobilität (dienender Verkehr) mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben



Stadt Bramsche – Verkehrsmengen [Kfz / 24 h]

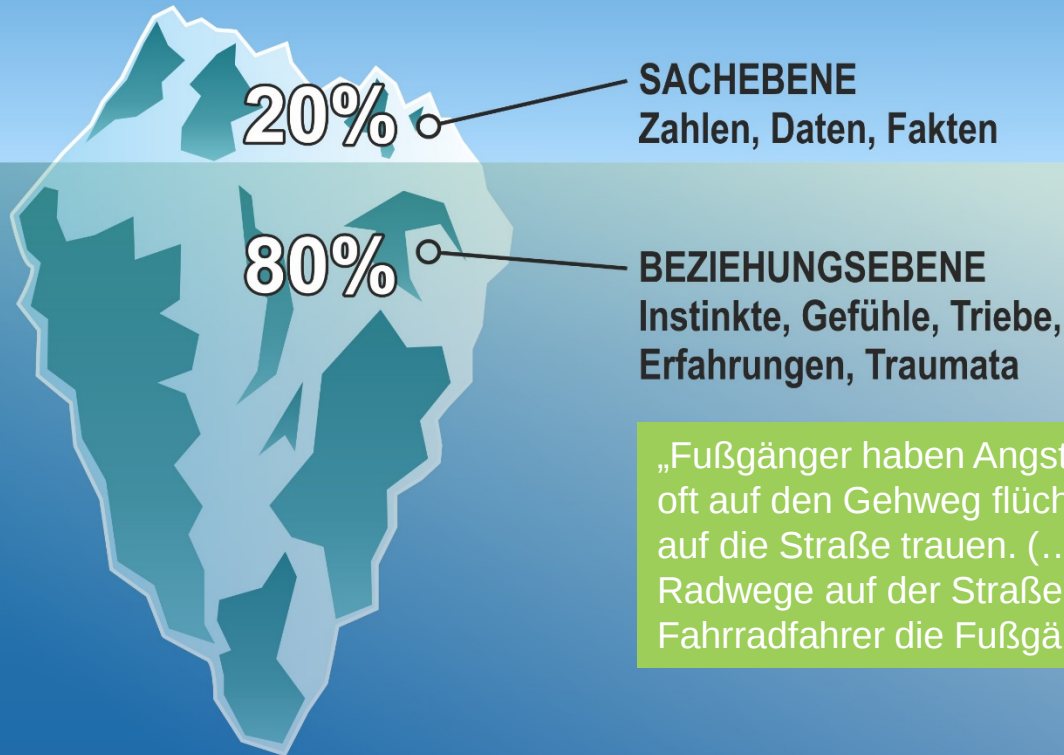


PGT
Umwelt und Verkehr GmbH



Radverkehr muss subjektiv sicher sein!

DAS EISBERG-MODELL



„Fußgänger haben Angst vor Radfahrern, die wiederum oft auf den Gehweg flüchten, weil sie sich nicht mehr auf die Straße trauen. (...) Wenn ich aber gute Radwege auf der Straße habe, dann stören die Fahrradfahrer die Fußgänger nicht mehr.“

Eisbergmodell – nach Ruch und Zimbardo (1974)

Rechtliche Rahmenbedingungen

Anforderungen an die Führung des Radverkehrs

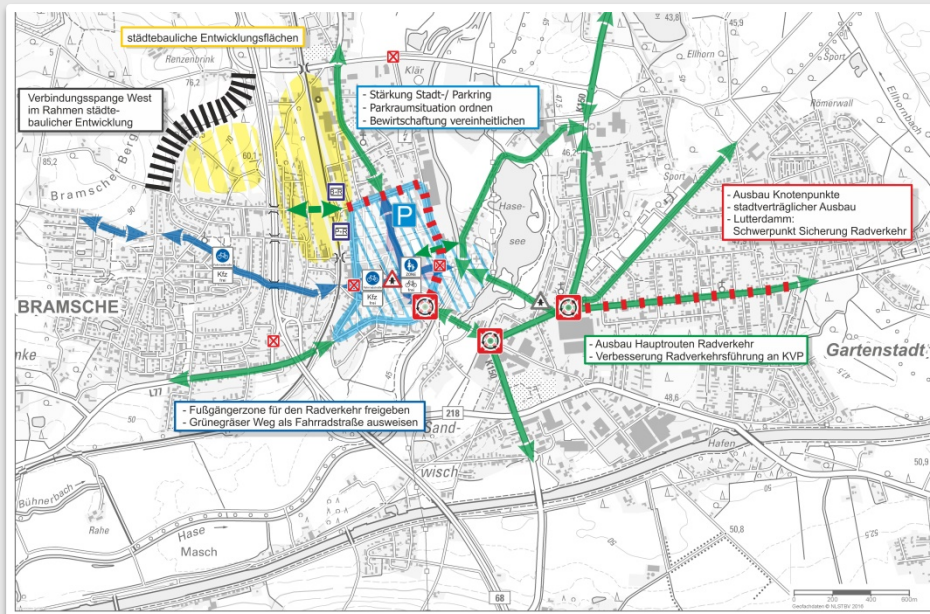
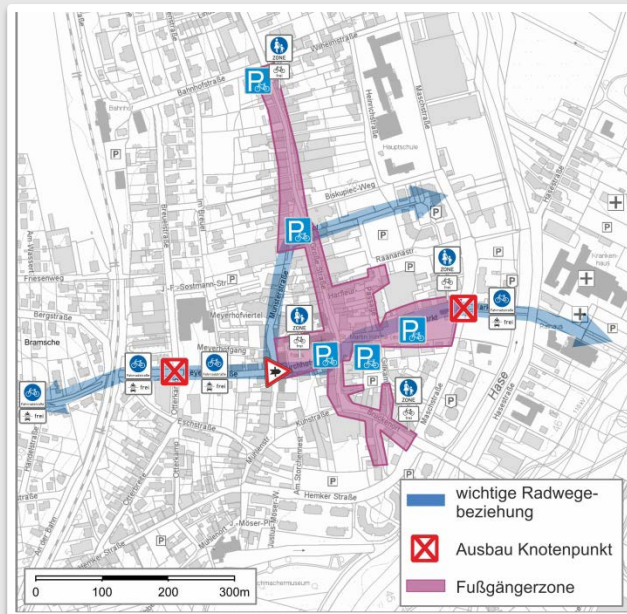
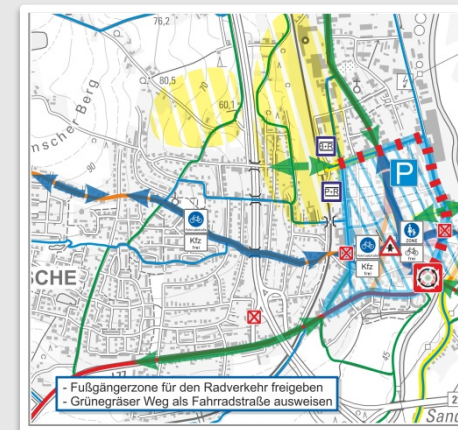
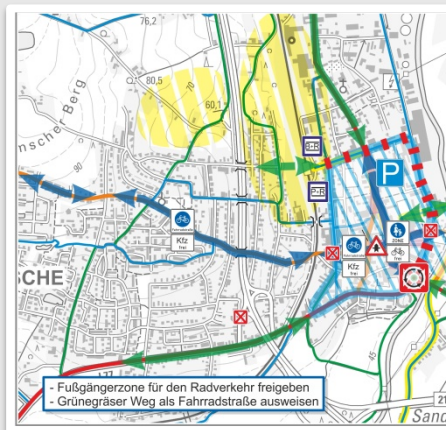
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.9

Gebaute Radwege  Vom Gehweg abgetrennte Radwege  Gemeinsame Rad- und Gehwege  Für Radfahrer freigegebene Gehwege  Fahrradstraßen 	• die Beschaffenheit, der Zustand und die Linienführung sind eindeutig, stetig und sicher • die lichte Breite beträgt in der Regel 2,00 m, mindestens 1,50 m. • bei Zweirichtungsradwegen beträgt die lichte Breite in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m • wie gebaute Radwege • die Bedürfnisse des Radverkehrs (Absenkungen, sichere Führung an Knoten) und die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs lassen das zu (jeweils geringe Verkehrsmengen; Frequenz jeweils ca. 70 Fußg. bzw. Radf./Sph, bei größeren Breiten auch höher) • Mindestbreite (auch bei Zweirichtungsradverkehr) innerorts 2,50 m, außerorts 2,00 m • wie gemeinsame Rad- und Gehwege • Radverkehr muss auf Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen • Radverkehr darf nur Schrittgeschwindigkeit fahren • Fußgängerverkehr darf durch Radverkehr nicht gefährdet oder behindert werden • Radverkehr ist vorherrschende Verkehrsart oder zu erwarten • mäßige Geschwindigkeit, zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h • Zulassung anderen Fahrzeugverkehrs durch Zusatzschild
---	--

Radfahrstreifen  Schutzstreifen 	• bei 2 Fahrstreifen: bis zu 1.800 Kfz/Sph und mehr • bei 4 Fahrstreifen: bis zu 2.200 Kfz/Sph und mehr • nicht in Kreisverkehren • Breite 1,85 m, mind. 1,50 m einschließlich Markierung (Breitstrich) • i.d.R. bis zu 1.000 Kfz/Sph, bis zu 1.800 Kfz/Sph bei geringem Schwerverkehr • i.d.R. bis zu 1.000 SV/24 h • Fahrbahnbreiten > 7,00 m • "Rest"-Fahrbahnbreite bei Längsparken mind. 4,50 m, besser 5,00 m • Breite 1,50 m, mind. 1,25 m • Auf Schutzstreifen gilt Parkverbot
--	--

 Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen		 Fahrradstraße
 Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer		 ZONE

RAD Maßnahmen (VEP)



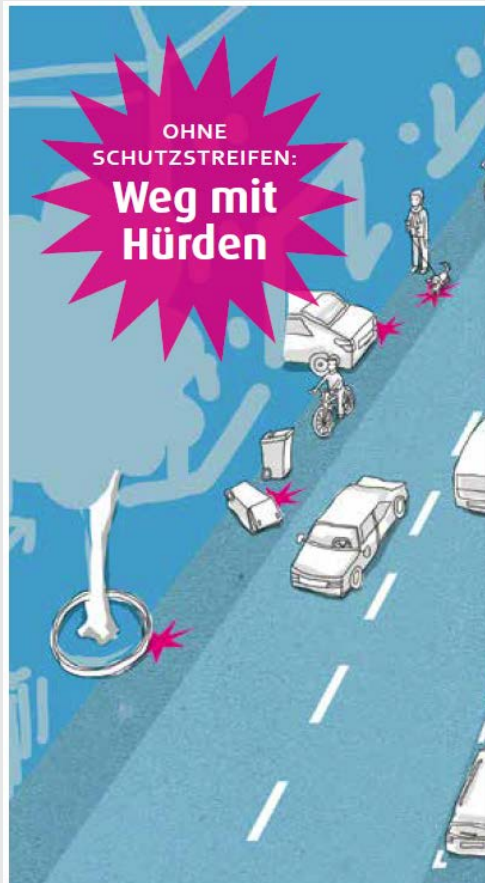
Mindestmaße Fahrradstraße



Abb. 3.1: Mindestmaße für eine Fahrradstraße bei randseitig parkenden KFZ

Fahrradstraßen machen sichtbar!

Quelle: agfk Baden-Württemberg



Bestandsanalyse und Handlungsanforderungen **ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH**

Regelmaß (Mindestmaß)

- Sicherheitsstrennstreifen 0,50 Meter
- Schutzstreifen 1,50 Meter (1,25 Meter)
- Kernfahrbahn $\geq 4,50$ Meter

Schutzstreifen werden durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen von 1,00 Meter Länge und 1,00 Meter Lücke markiert. Der Schutzstreifen ist bei vorfahrtsberechtigter Straßen- an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen.

Abbildung 17: Anforderungen an die Gestaltung eines Schutzstreifens

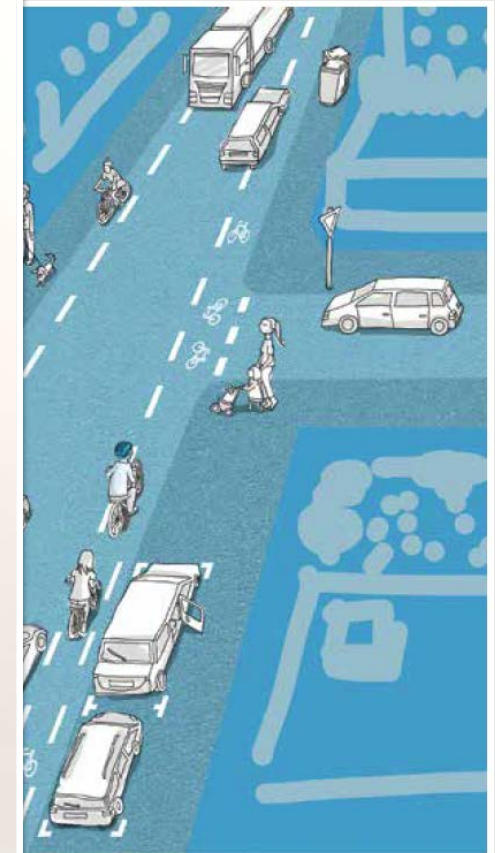
Stehen auf der Fahrbahn oder im Seitenraum nicht ausreichend Breiten zur Errichtung von regelgerechten Radverkehrsanlagen zur Verfügung, so sind Radfahrende im Mischverkehr zu führen. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt der Bahnunterführung der Potsdamer Straße. Auch kann die Benutzungspflicht vorhandener Radwege aufgehoben werden, um beispielsweise den unterschiedlichen Anforderungen der Radfahrenden Rechnung zu tragen.¹⁰ Um hierbei Konfliktsituationen zwischen den individuellen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden, muss diese Wahlfreiheit beziehungsweise der Anspruch von Radfahrenden zur Benutzung der Fahrbahn eindeutig sichtbar gemacht werden. Hierzu bieten sich Piktogrammketten an. Diese sind bislang zwar kein Radfahrinfrastrukturelement gemäß StVO, werden aber in vielen Kommunen im In- und Ausland evaluiert. Hierbei werden in regelmäßigen Abständen, gegebenenfalls auch vor Einmündungen, Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert; Abbildung 18 zeigt eine prinzipielle Gestaltungsmöglichkeit dieser aufmerksamkeits erhöhenden Radverkehrslösung.

Piktogrammreihe (optional mit Fahrtrichtung weisenden Pfeilen)

Mittelleistlinie

Die Piktogrammreihe wird jeweils am rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von circa 40 Metern und in einem ausreichenden Abstand zum Bord / zu Parkständen markiert.

Abbildung 18: Beispielhafte Gestaltung einer Piktogrammreihe im Straßenraum



Fahrradstraßen sichtbar machen !

Quelle: SVPT / difu



Abbildung 16: Knoten mit angehobener roter Fahrbahnfläche und Zeichen 344.1, bevorrechtigt durch Zeichen 301 in der Zeitblomstraße in Ulm.



Abbildung 27: Knotenpunkt im Zuge einer Fahrradstraße in Kiel, bevorrechtigt durch einen durchgehenden Bordstein an der Einmündung.

Abbildung 28: Vorfahrt durch Zeichen 306 in der Linienstraße in Berlin-Mitte.



Abbildung 1: Unterschiedliche Gestaltungen von Fahrradstraßen in Deutschland.

Fahrradstraßen sichtbar machen !

Quelle: SVPT / difu



Abbildung 31: Beginn der Zeitblomstraße in Ulm im Anschluss an einen lichtsignalgesteuerten Knoten einer Hauptverkehrsstraße mit markiertem Aufstellbereich und Zeichen 244.1 auf der Fahrbahn.



Radverkehrsunfälle

Quelle: SVPT / difu

Mikroanalyse: Relevante Radverkehrsunfälle in Fahrradstraßen (n=186)



Makroanalyse: Radverkehrsunfälle in Fahrradstraßen (n=579)



Radverkehrsunfälle bundesweit, innerorts (n=338.629)



■ Fahrerunfall ■ Abbiege-Unfall ■ Einbiegen/Kreuzen-Unfall ■ Überschreiten-Unfall
■ Unfall durch Ruhenden Verkehr ■ Unfall im Längsverkehr ■ Sonstiger Unfall

PGT
Umwelt und Verkehr GmbH

Marktstr.



Fotos Marktstraße / Am Markt



Fotos Kirchhofstraße / Meyerhofstraße



Fotos Grünegräser Weg



Fahrradstraße Grünegräser Weg

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.20

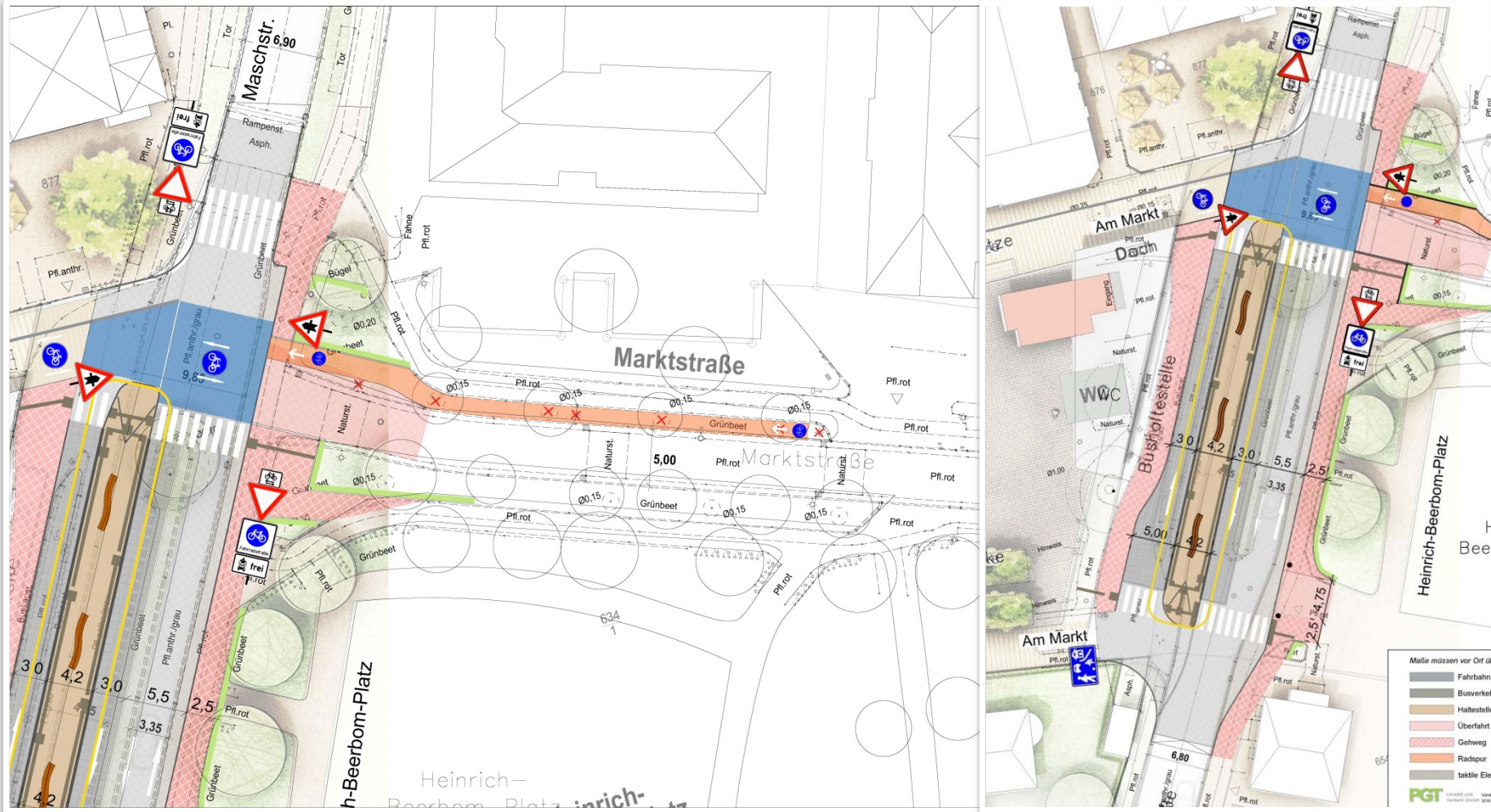


Fahrradstraße Grünegräser Weg

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.21



ZOB-Maschstraße / Am Markt / Marktstraße



Das bleibt gleich:

- Es gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit – für Rad- und Autofahrer
- Kfz-Verkehr (Anlieger) bleiben zugelassen, Lieferverkehr wird erlaubt
- Gehwege sind weiterhin den Fußgängern vorbehalten
- Das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme gilt unverändert
- Die Anzahl der Parkplätze bleibt unverändert
- Eine bauliche Gestaltung ist für eine Fahrradstraße nicht notwendig und somit entsteht keine Betrugsoffensive

Das ändert sich:

- Das Nebeneinanderfahren ist ausdrücklich erlaubt
- Der Gehweg im Grünstreifen auf der Brucknerallee und Richard-Wagner-Str. darf nicht mehr befahren werden, hier können Fußgänger zukünftig ungehindert flussieren.



Anlieger frei



Erkennen können Sie die Fahrradstraße an dem Verkehrszeichen 244

Mit diesem Verkehrszeichen endet die Fahrradstraße

Sie haben Fragen? – Dann sprechen Sie uns an!

Stadt Mönchengladbach
Dezentraler Planer, Bauen, Mobilität, Umwelt
Stabsstelle Mobilitätsmanagement
Telefon 02161-25 8040
mobilm@moenchengladbach.de
www.moenchengladbach.de

Herzlichen Glückwunsch an die Stadt Mönchengladbach
Dezentraler Planer, Bauen, Mobilität, Umwelt
41060 Mönchengladbach
Luisenpark / Fahrradstraßen – Radlingsgestaltung
Tobias, Stadt MÜ, Bielefeld, www.pf.fahrrad.de / David Hofmann



Vorfahrt auf ganzer Linie

– die „blaue Route“ geht an den Start



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



**Es gibt viel zu tun!
Packen Sie es an!**



Verkehr für ALLE



Bramsche

Hemker Straße / Fahrradstraße Grünegräser Weg

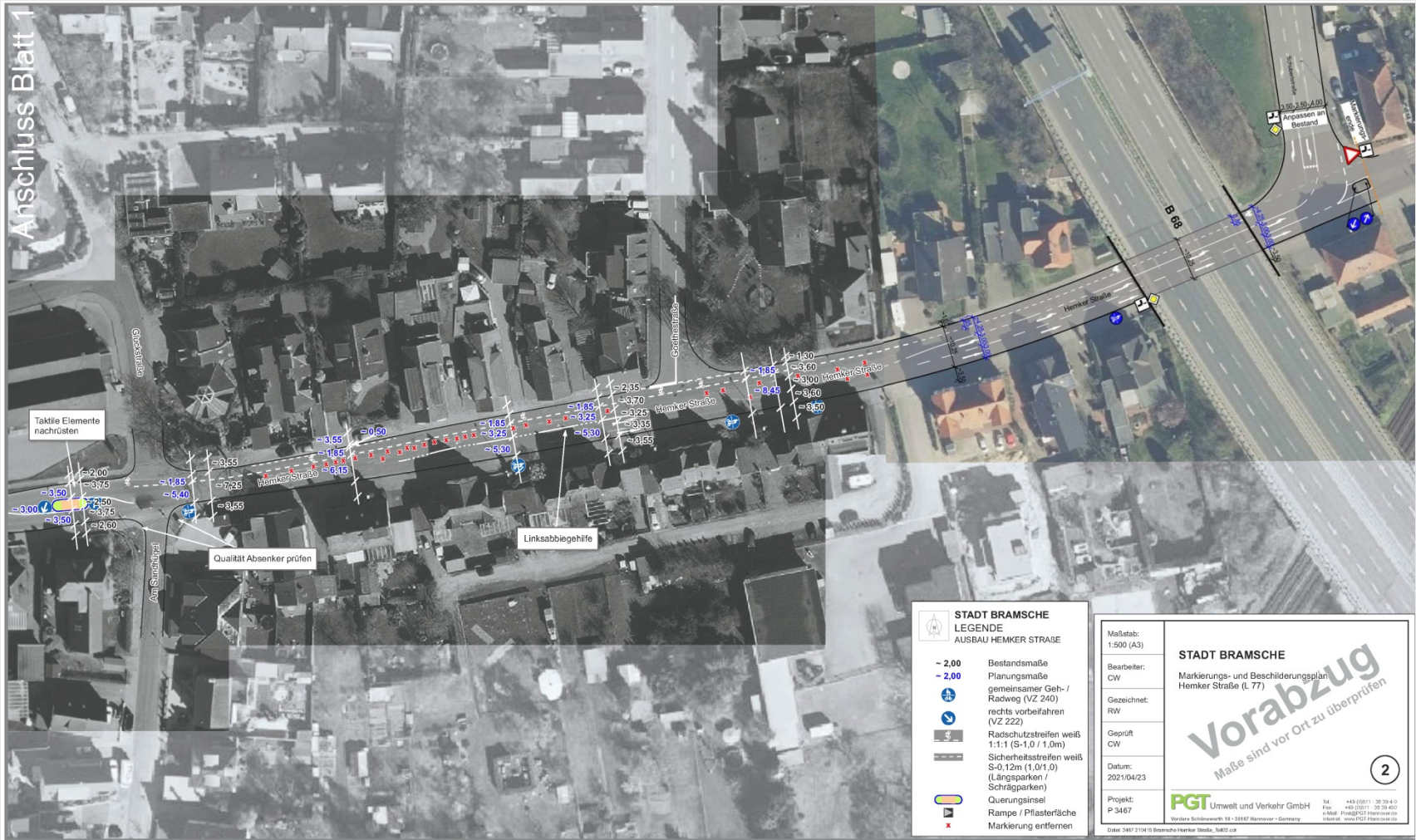
Hemker Straße I



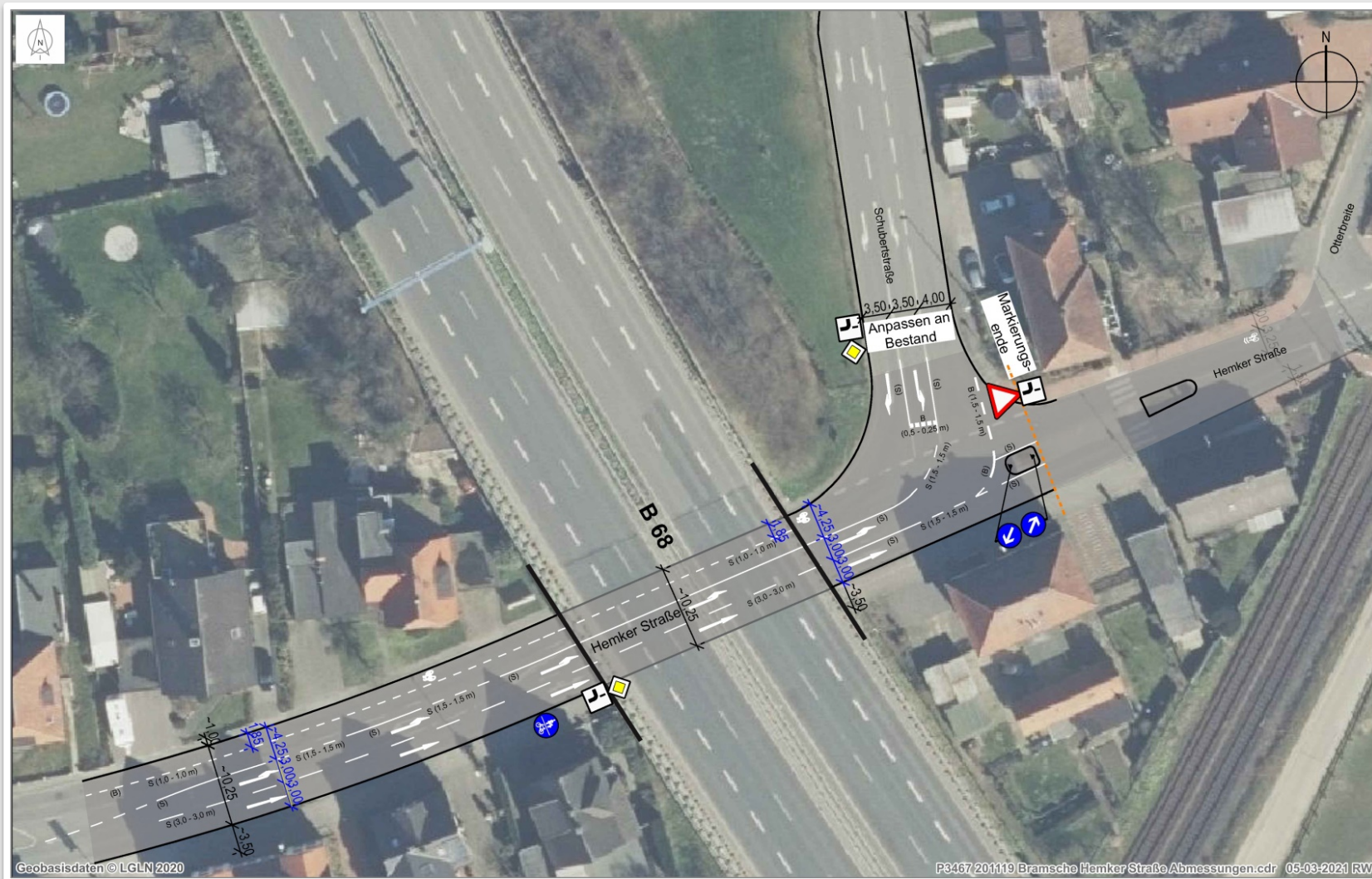
Anschluss Blatt 2

Hemker Straße II

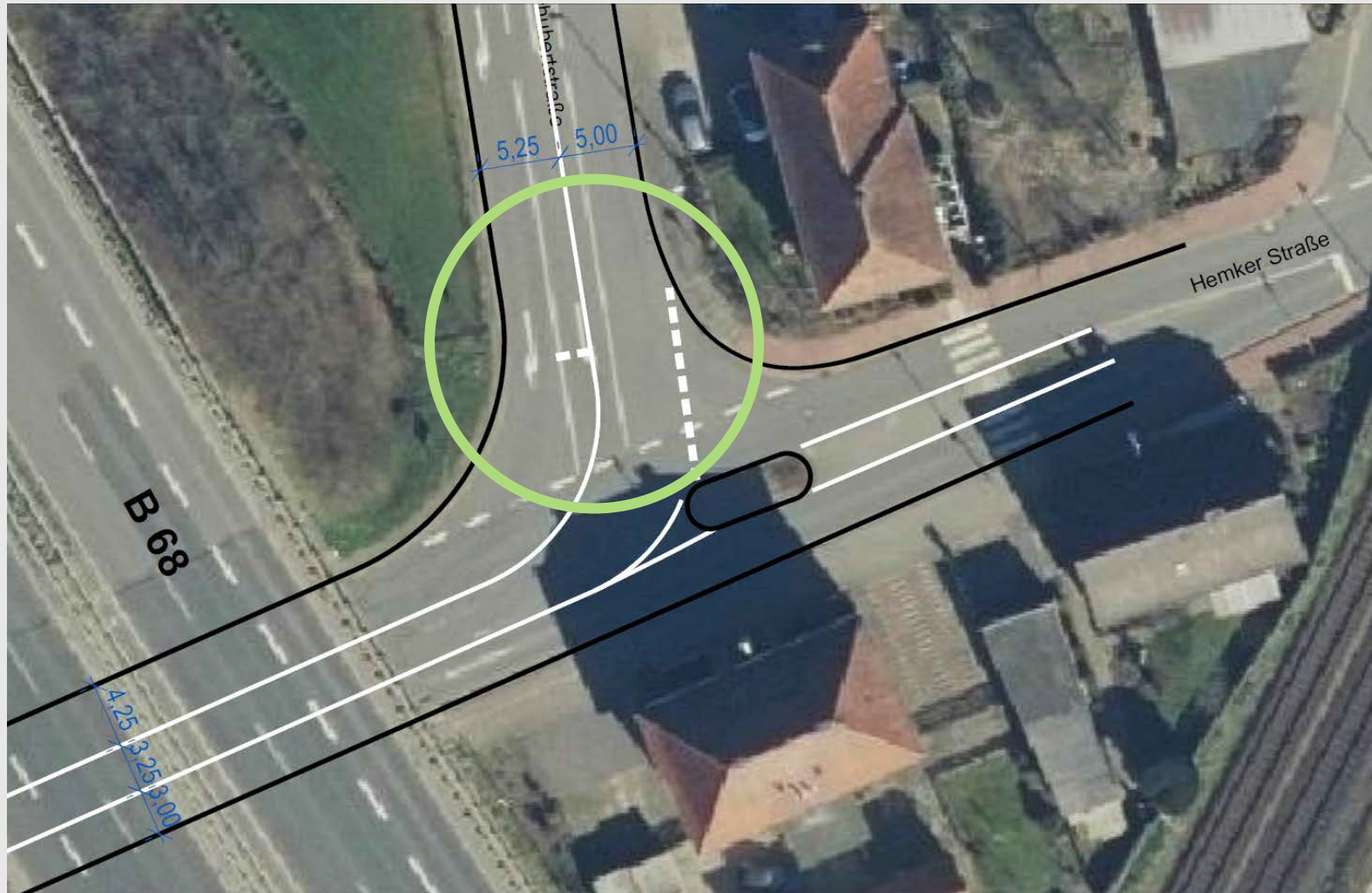
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 27



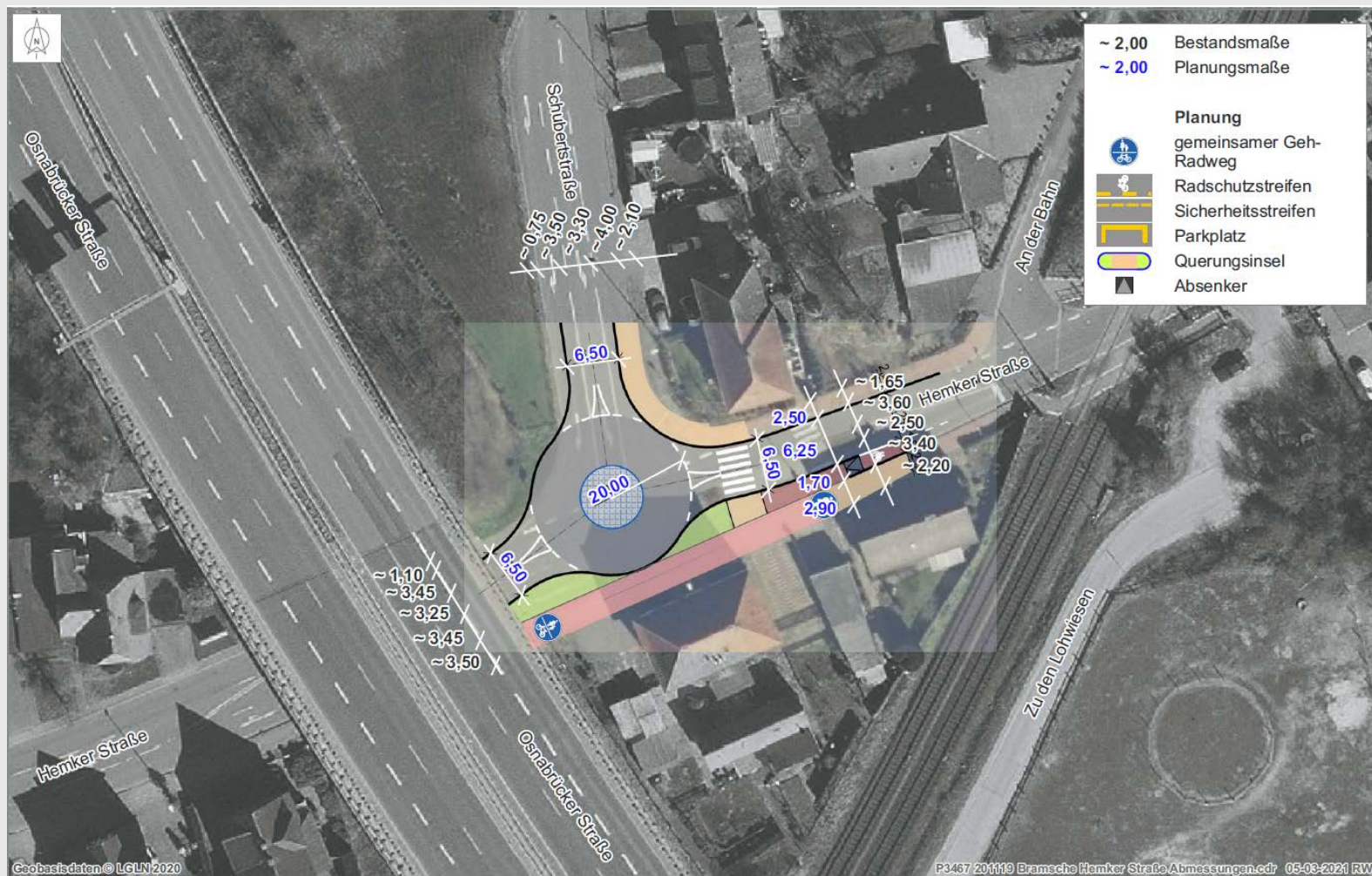
Hemker Straße / Schubertstraße – Umsetzung



Hemker Straße / Schubertstraße – urspr. Planung



Hemker Straße / Schubertstraße – KVP



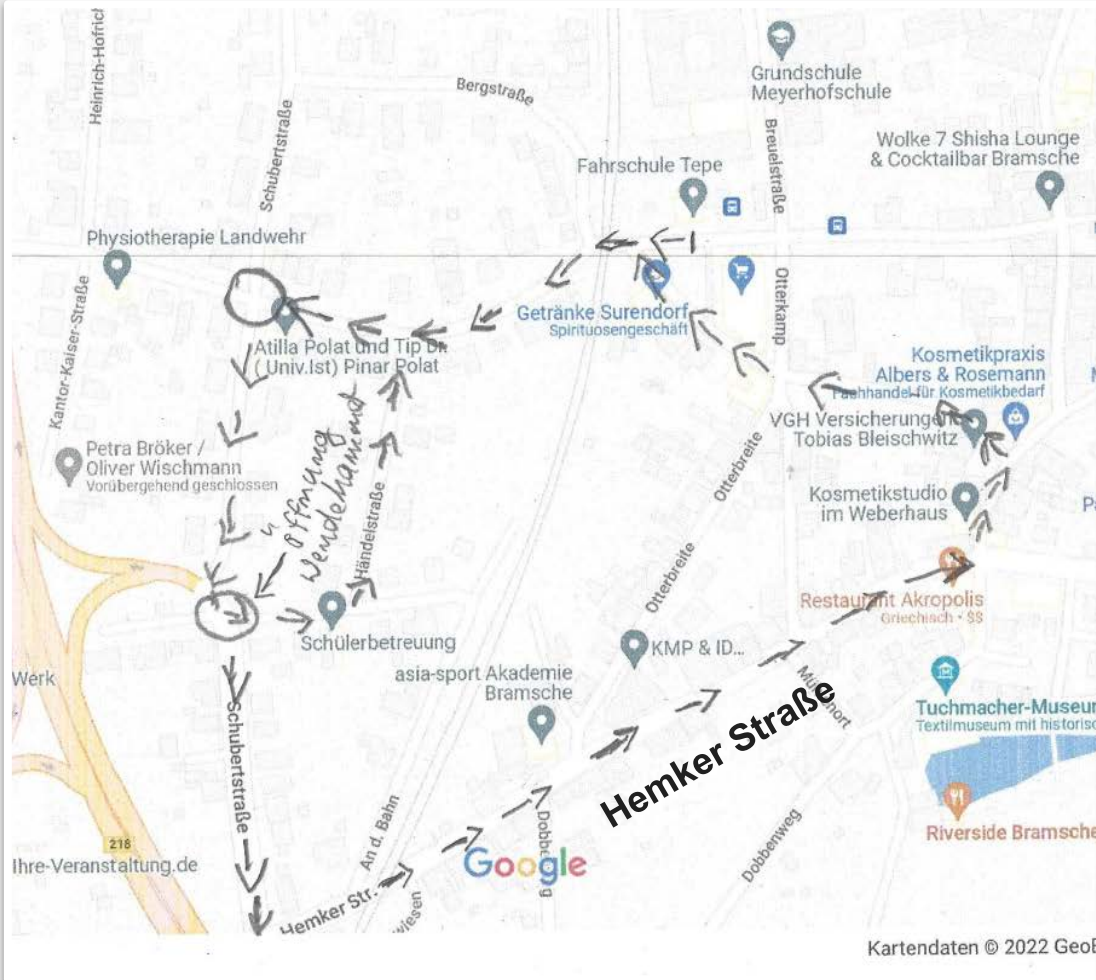
Bramsche Hemker Straße Fotos



Bramsche Hemker Straße Fotos



Fahrrad und Auto in Bramsche



Partnerschaft Fahrrad und Auto in Bramsche

Erklärung Skizze:

O = Kreisverkehr

-> = Einbahnstraße/ Fahrtrichtung für Autos (Fahrräder erlaubt in beiden Richtungen)

Maßnahmen:

- Tempo 30 in der gesamten Innenstadt (Hinweise auf Schilder, auf der Straße und Hinweise Geschw.- Kontrollen)
- Hinweisschilder zu: Partnerschaft Auto/Fahrrad
- Kennzeichnung auf den Fahrbahnen für Fahrräder und Tempo 30

Einbahnstraßen:

- | | |
|-----------------|--|
| Hemker Straße | - ab Bahnübergang bis Stadtbücherei in Richtung Innenstadt |
| Mühlenstraße | - ab Stadtbücherei bis Eschstraße in Richtung Münsterstraße |
| Eschstraße | - ab Mühlenstraße bis Bahnübergang in Richtung Bahnübergang, Einrichtung als Vorfahrtsstraße |
| Grünegräser Weg | - ab Fahrschule Tepe/Einfahrt KuK Markt bis Schubertstraße in Richtung Schubertstraße |
| Schubertstraße | - ab Grünegräser Weg bis Hemker Straße in Richtung Hemker Straße (kleiner Kreis für LKW überfahrbar) |
| Händelstraße | - Öffnung des Wendehammers zur Schubertstraße nur für Anlieger evtl. Einrichtung eines Kreisels und Einbahnstraße zum Grünegräser Weg. |

Begründung:

Entlastung der Hemker Straße und des Grünegräser Wags, erhebliche Verbesserung der Sicherheit von Fahrradfahrern auf der Hemker Straße und vor allem auch auf dem Grünegräser Weg stadtein- und auswärts. Entspannung des Autoverkehrs an den Bahnübergängen der Hemker Straße und des Grünegräser Wags.

Vorteile der vorgeschlagenen Regelung:

- Kein Begegnungsverkehr von Autos an kritischen Stellen
- Keine Querung von Autos an Stellen die bisher zur Staubildung führen
- Verbesserung der Situation von Anliegern an der Hemker Straße und auch am Grünegräser Weg.
- Entspannung der Parksituation Schubertstraße
- Besserer Verkehrsfluss auf den betroffenen Straßen.

Nachteile:

- Anlieger der östlich gelegenen Seite des Bramscher Bergs haben mit ihrem Auto stadteinwärts einen längeren Weg über die Hemker Strasse zur Innenstadt.
- Mehr Anliegerverkehr in der Händelstraße.
- Kosten für Straßenmarkierung, Beschilderung ... (erheblich weniger Kosten als bei einer neuen Trassenführung oder anderen Lösungen)

Bramsche, im November 2022

Günther Kruse-Joachim



Auf der Bremer Straße nutzt Manfred Petersen den Fahrradstreifen auf der Fahrbahn. „Das ist regelkonform“, sagt er als ADfC-ler über die Markierungen auf der Straße eine andere Meinung: „Ich als Radfahrer würde eine andere Strecke fahren.“

Zeven aus der Sicht eines Radlers

Unterwegs mit dem Vorsitzenden des Rotenburger ADfC – Experte nimmt Fahrradfreundlichkeit der Stadt in den Blick



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !