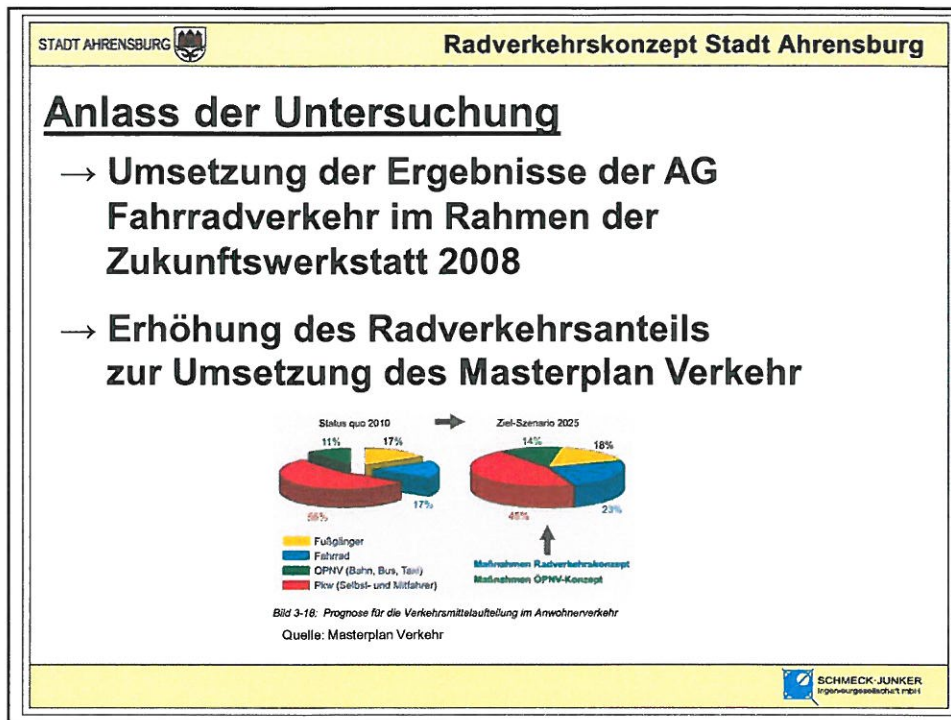




Auswahl Führungsform

Tabelle 7: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereichs nach oben oder unten
I	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuscheiden)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ersetzt werden - bei gewählten Parkstandorten können bei höheren Verkehrsdichten auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schienenverkehr, Gefälleabschnitten über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 2.1) kann die Führung im Mischverkehr zweistufig sein - bei starkem Schienenverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahneinschnitten (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 Benutzungsspflicht	3.1 und 3.4	
	Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
III	Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungsspflicht	3.2 und 3.4	
	Radfahrstreifen	3.3	
IV	Radweg	3.4	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schienenverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden
	gemeinsamer Geh- und Radweg	3.6	

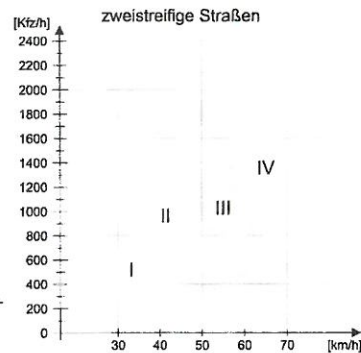
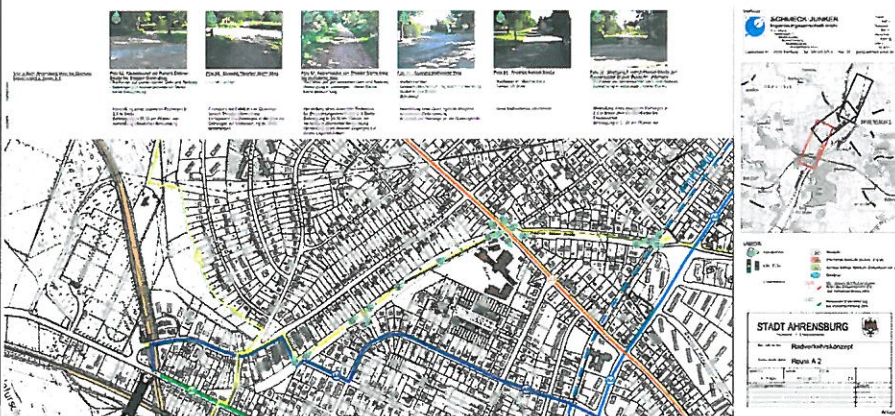
Quelle:

Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen

ERA Ausgabe 2010

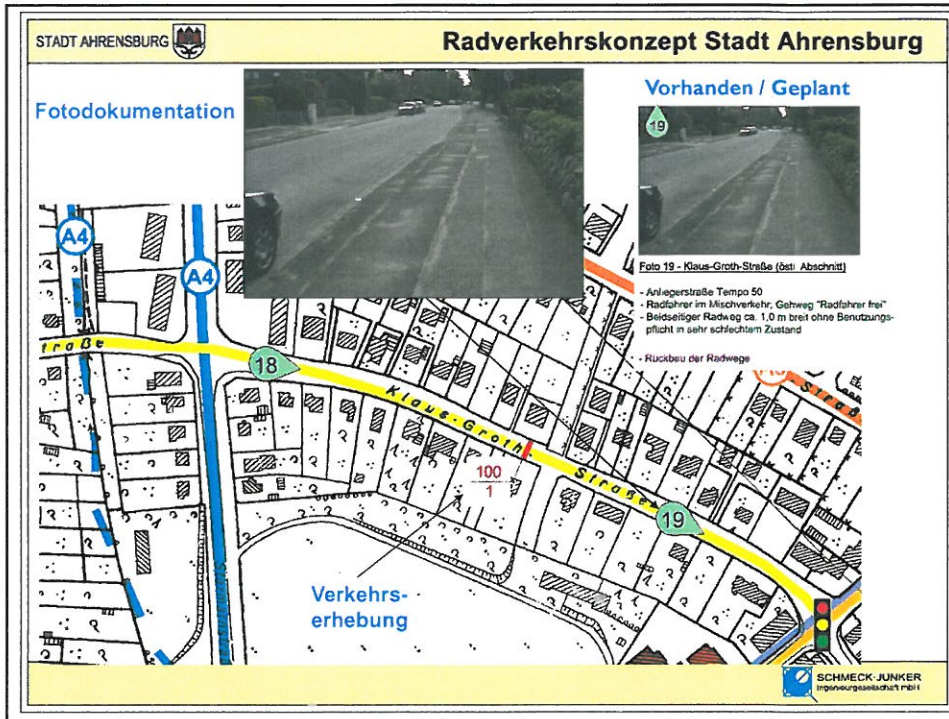
FGSV

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

SCHMECK-JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH

Beispiel: Route A2 – Blatt 01

SCHMECK-JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH





STADT AHRENSBURG

Radverkehrskonzept Stadt Ahrensburg

Erstellung des Rankings

Nr.	Kriterium	Punkte	Gewichtung
1	Funktion und Bedeutung Funktion und Bedeutung der Straßen für den Radfahrer.	3 - 5	40 %
2	Verkehrssicherheit Bewertet wird hier der Anteil der Gesamtstrecken deren Ausbaumaßnahmen zur Sicherung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sind. Berücksichtigt werden hier benutzungspflichtige Radwege, geplante Schutzstreifen und die ggf. erforderliche Fahrbahnsanierung bei Aufhebung der Benutzungspflicht.	>75 – 100% = 5 >50 – 75 % = 4 >25 – 50 % = 3 > 5 – 25 % = 2 0 – 5 % = 1	20 %
3	Verkehrsqualität Bei der Bewertung des Ausmaßes der baulichen Defizite wird neben dem vorhandenen Zustand der Befestigung auch die vorhandene Breite und Führung der Radverkehrsanlage berücksichtigt.	1 - 5	15 %
4	Kosten-Nutzen-Analyse Für die Kosten-Nutzen-Analyse werden die ermittelten Umbaukosten (brutto) durch die Länge der Route dividiert.	0 – 100 €/m = 5 >100 – 200 €/m = 4 >200 – 300 €/m = 3 >300 – 400 €/m = 2 >400 – 500 €/m = 1	25 %



SCHMECK-JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH

STADT AHRENSBURG



Radverkehrskonzept Stadt Ahrensburg

Variable

Prioritätenliste

Stand: Juli 2012

Rangfolge	Route	Gesamtpunktzahl
1	A 8	43,5
2	A 5	42,0
3	A 7	41,0
4	A 3	40,5
5	A 4	40,0
6	A 2	38,5
7	A 6	34,5
8	A 4 Alt.	26,0
9	A 9	24,5



SCHMECK-JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH

STADT AHRENSBURG



Radverkehrskonzept Stadt Ahrensburg

Weiteres Vorgehen

Aufteilung der Routen in Einzelmaßnahmen (Einteilung der verfügbaren Ressourcen)

Route	Ort	Maßnahme	Kombination mit anderen Routen	Einfache Maßnahmen	Straßenbau- maßnahmen	Beleuchtung herstellen	Gründerwerb notig	B
A2	Kaltenbuckel von Ruten-Damm-Sp. bis Theodor-Sturm-Steig	Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite Befestigung 25/25 Pflaster -rot- Herstellung blauer Beleuchtung	In A3 wird diese Route gekreuzt			ja		
A2	Quering Theodor-Sturm-Steig	Einengung der Fahrbahn im Queringbereich Verlagerung des Radweges in die Mitte des Grünzuges zur Verbesserung der Sichtbeziehungen						
A2	Kaltenbuckel von Theodor-Sturm-Steig bis Wulfsdorfer Weg	Herstellung eines separaten Radweges für Zweirichtungsverkehr in 2,5 m Breite Befestigung in 25/25 am Pflaster -rot- Herstellung blauer Beleuchtung Herstellung eines separaten Zuganges zur Bahnhofs-Lage/Schule (Detailplanung) Anpassung der Radwege an die Querungshöhe	Wulfsdorfer Weg in der Route A5			ja		
A2	Quering Wulfsdorfer Weg	Herstellung einer Querungshöhe dringend erforderlich						
A2	Friedrich-Hebbel-Strasse	Keine Maßnahmen erforderlich						
A2	Vorgang Friedrich-Hebbel-Strasse zum Reusenbäder Graben	Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite über der Grünfläche bei Friedensecke						
A2	Friedensecke von Reusenbäder Graben	Befestigung in 25/25 am Pflaster -rot- Keine Maßnahmen geplant						
A2	Mühlenwälder von Reusenbäder Graben	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht		Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht				
A2	Mühlenwälder von Reusenbäder Graben	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht		Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht				
A2	Quering Reusenbäder Graben / FLSA	Herstellung eines Radweges für Zweirichtungsverkehr in 2,5 m Breite Befestigung in 25/25 am Pflaster -rot- Aufhebung der querrunden Ausfahrt (Detailplanung) Anpassung der FLSA und der Mäblung	Die Straße Reusenbäder Graben ist in der Route A3 enthalten					
A2	Wagenverbindung von Reusenbäder Graben bis Mühlenwälder	Herstellung eines Radweges für Zweirichtungsverkehr in 2,5 m Breite Befestigung in 25/25 am Pflaster -rot- In Bereich der Zufahrt Führung im Mischverkehr						
A2	Mühlenwälder Bereich Seelcke	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Richtung Am Tiergarten Befestigung des vorhandenen Radweges in 25/25 am Pflaster -rot- in maximal möglicher Breite Abklärung mit Mischverkehr Überprüfung Fahrbahn - Weichen herzustellen Befestigung des Gehweges		Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Richtung Am Tiergarten				
A2	Zufahrt und Quering Liepolder Straße	Führung im Mischverkehr Liepolder Straße auf Route A 8 Anpassung der FLSA	Kurzer Teilstück auf der Route A8					
A2	Wagenverbindung zum Güterbahnhof	Herstellung eines Radweges für Zweirichtungsverkehr in 2,5 m Breite Befestigung in 25/25 am Pflaster -rot- Anpassung der FLSA und der Mäblung						

