

ZIELE der Untersuchung

- Festlegung von Hauptrouten (Alltags- und Freizeitrouten)
- Maßnahmenvorschläge (Radverkehrsführung sicher und komfortabel)
- Kosten
- Prioritäten

- Möglichkeit im Rahmen anderer Maßnahmen Teilabschnitte herzustellen

FESTLEGUNG NEUER ROUTEN

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



FESTLEGUNG NEUER ROUTEN

- Auswahlkriterien für **Freizeitroutes**:

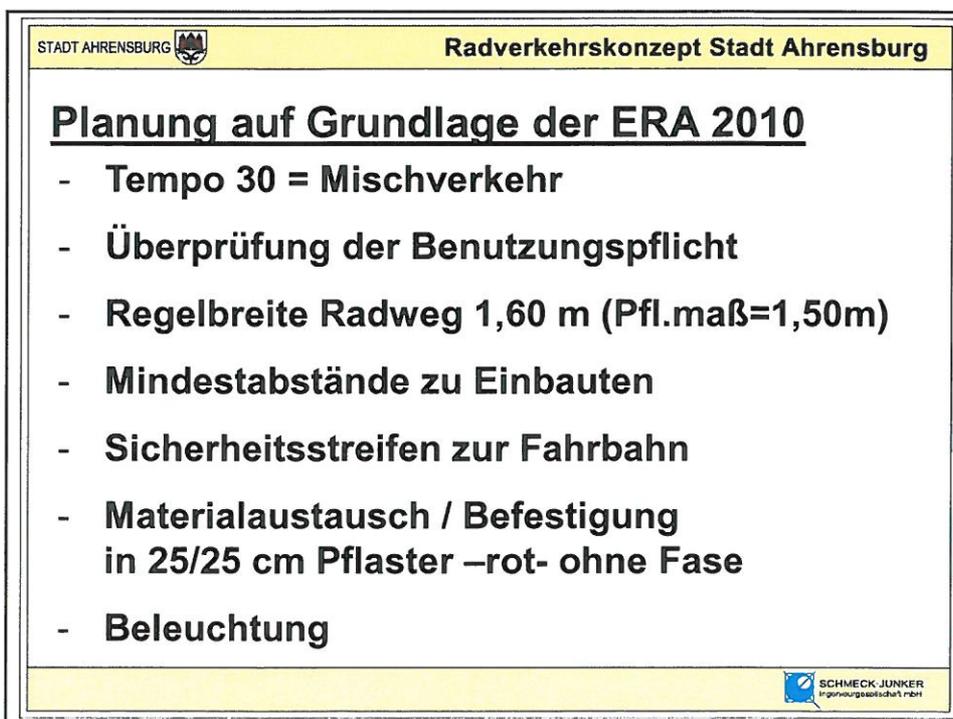
- geringer Kfz-Verkehr
- naturnah
- Ausflugsziele



FESTLEGUNG NEUER ROUTEN

- **keine** Auswahlkriterien sind:

- vorhandene Radwegführung
- vorhandene Befestigung



Ausarbeitung einer Radroute

1. Foto- und Videodokumentation
2. Straßenkataster / Verkehrsdaten
3. Auswahl der Führungsform (ERA)
4. Erstellung der Planung (keine Details)
5. Diskussion der Planung in der ARGE Radverkehr
6. Fertigstellung der Planung einschließlich Kostenschätzung und Ranking

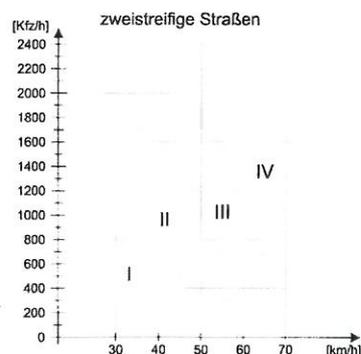
Auswahl Führungsform

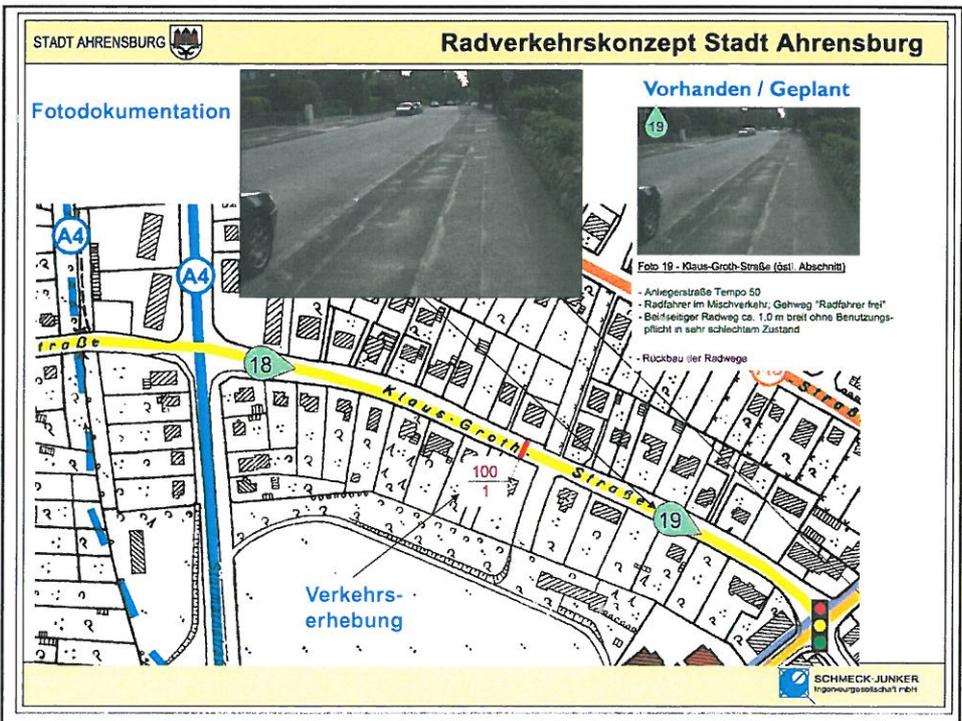
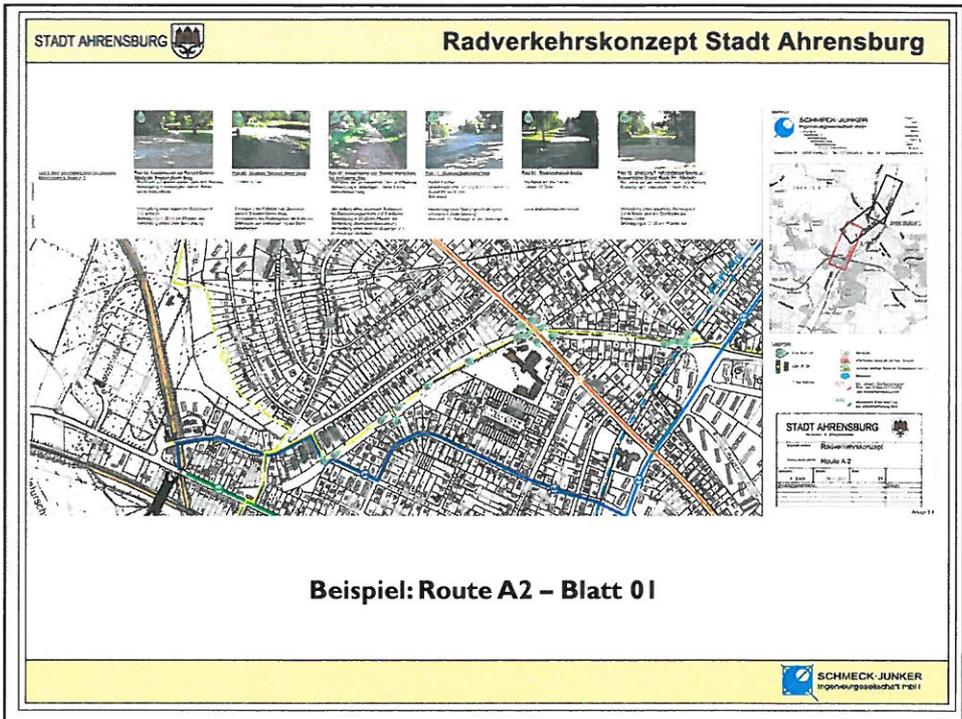
Tabelle 7: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kristalleinbauten auf der Fahrbahn (Benutzungsrichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Störfaktoren kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnoberflächen können bei höheren Verkehrsdichten auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnoberflächen ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnoberflächen (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnoberflächen (vgl. Abschnitt 3.1) können Radfahrstreifen oder benutzungsrichtige 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 Benutzungsrichtigkeit	3.1 und 3.4	
III	- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
	- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungsrichtigkeit	3.2 und 3.4	
IV	- Radfahrstreifen	3.5	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden
	- Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg	3.4 3.6	

Quelle:
Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen
ERA Ausgabe 2010
FGSV

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







Mitglieder der ARGE Radverkehr

- **Fachdienste Straßenwesen;
Stadtplanung; Umweltplanung**
- **Verkehrsaufsicht**
- **Polizei**
- **Bürger der Stadt**
- **ADFC**
- **Politik**
- **Seniorenbeirat**
- **Ingenieurbüro**

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 %

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



Weiteres Vorgehen

Aufteilung der Routen in Einzelmaßnahmen (Einteilung der verfügbaren Ressourcen)

Route	Ort	Maßnahme	Kombination mit anderen Routen	Einfache Maßnahmen	Straßenbau-maßnahmen	Beleuchtung herstellen	Gründerverb. nötig	B
A2	Katernbusch von Richard-Dohme-Str. bis Theodor-Storm-Steig	Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite Befestigung 25/25 Pflaster mit Herstellung bläuscher Beleuchtung						
A2	Querung Theodor-Storm-Steig	Erweiterung der Fahrbahn im Querungsbereich Theodor-Storm-Steig Verfestigung des Radweges in die Mitte des Grünstreifes zur Verbesserung der Sichtbeziehungen						
A2	Katernbusch von Theodor-Storm-Steig bis Wulfendorfer Weg	Herstellung eines separaten Radweges für Zweiradverkehr in 2,5 m Breite Befestigung in 25/25 cm Pflaster mit Herstellung bläuscher Beleuchtung Herstellung eines direkten Zuganges zur Selma-Lagert-Schule (Detailplanung)						
A2	Querung Wulfendorfer Weg	Herstellung einer Querungshilfe einseitig einsteckend Anhebung der Radwege an die Querschulfläche Keine Maßnahmen erforderlich	Wulfendorfer Weg in der Route A5					
A2	Friedrich-Hebbel-Strasse	Keine Maßnahmen erforderlich						
A2	Übergang Friedrich-Hebbel-Strasse zum Reesendorfer Graben Route A4-Abzweigung	Herstellung eines separaten Radweges in 2,5 m Breite über die Grünfläche bei Friedensecke Befestigung in 25/25 cm Pflaster mit Keine Maßnahmen geplant						
A2	Friedensecke vom Reesendorfer Graben über Roserweg bis Mühlentvedder							
A2	Mühlentvedder von Friedensecke bis Mehls Sportplatz KES	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht		Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht				
A2	M. Meindorf von Sportplatz KES bis Reesweg	Sanierung der Fahrbahn						
A2	Querung Reesweg / FL SA	Herstellung eines Radweges für Zweiradverkehr in 2,5 m Breite Befestigung in 25/25 cm Pflaster mit Aufhebung der Querenden Ausfahrt (Detailplanung) Anhebung der FL SA und der Mägenburg	Die Straße Reesweg ist in der Route A3 enthalten					
A2	Wegverbindung von Reesweg bis Mühlentvedder / Am Tiergarten	Herstellung eines Radweges für Zweiradverkehr in 2,5 m Breite Befestigung in 25/25 cm Pflaster mit in Bereich der Zufahrt Führung im Mischverkehr						
A2	Mühlentvedder Bereich Sorbus	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Richtung Am Tiergarten Befestigung in 25/25 cm Pflaster mit - in maximal möglicher Breite Möblierung neu einrichten Übertrag Fahrbahn - Verbauwerk herstellen Befestigung des Gehweges						
A2	Zufahrt und Querung Lötzecker Straße	Führung im Mischverkehr Lötzecker Straße auf Route A 8 Anhebung der FL SA	Kurze Teilstrecke auf der Route A8					
A2	Wegverbindung "Zum Gartenhof"	Sanierung der Fahrbahn						



Weiteres Vorgehen

- Regelmäßige Aktualisierung der Prioritätenliste

Veränderungen des Rankings z.B. durch

- die Grundinstandsetzung einer Straße, bei der angrenzende Radwege umgebaut / angepasst werden.
- Änderungen in der Netzanforderung durch veränderte Verkehrsströme und neue Baugebiete.
- Veränderungen durch bereits hergestellte Radrouten.

- Fortführung der ARGE Radverkehr

- Öffentlichkeitsarbeit

z.B.

- Information der Bürger über fertiggestellte Radrouten.
- Information über Regelungen zur Benutzungspflicht
- Aktionen z.B. Teilnahme am „Stadtradeln 2013“