



Planung und Realisierung von Fahrradstraßen

Stadt Eschweiler

Ausschuss 07.04.2022



Dipl.-Ing. Wolfgang Kever



Anlass und Aufgabenstellung

Anlass und Aufgabenstellung:

- Erstellung des Eschweiler Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (EsKliMo) im Jahr 2019
- Erfassung und Bewertung der aktuellen Verkehrssituation
- Definition von Zielen zur Verbesserung dieser Situation sowie von strategischen und konzeptionellen Ansätzen zum Erreichen dieser Ziele
- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split von derzeitig 6 % auf 17 %
- Realisierung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet von Eschweiler als ein wesentliches Maßnahmenpaket zur Förderung des Radverkehrs



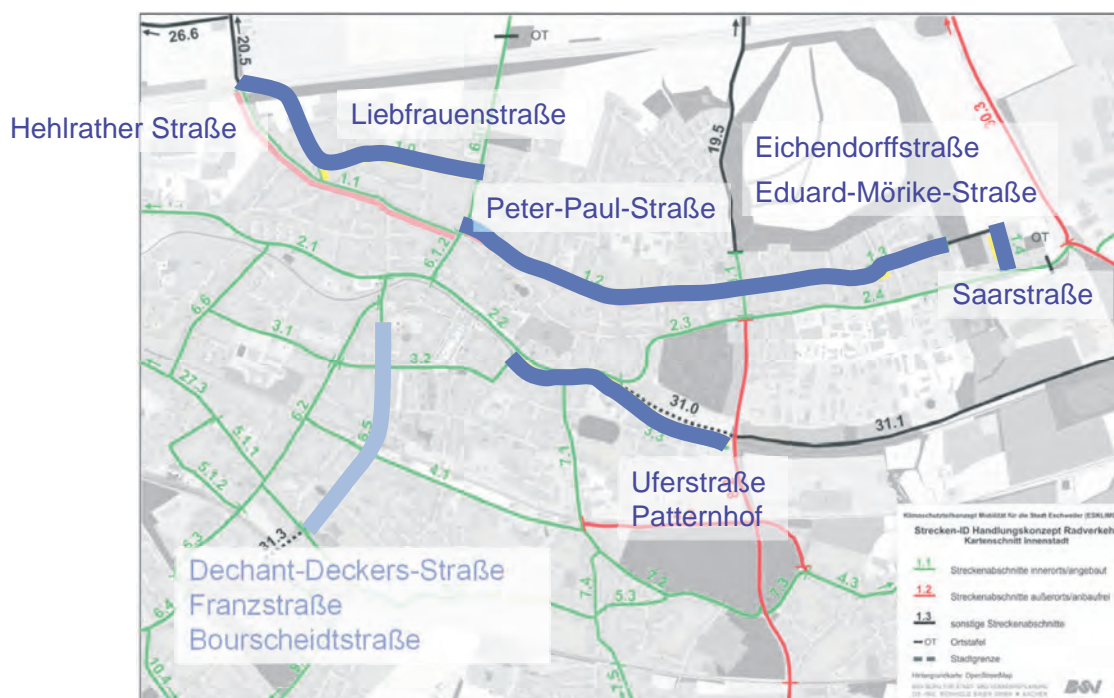


1. Untersuchungsbereich
2. Definition von Standards für Fahrradstraßen
3. Vorplanung
4. Weiteres Vorgehen



Grundlagenermittlung und Analysen

Übersichtsplan Fahrradstraßen Eschweiler





1. Untersuchungsbereich

2. Definition von Standards für Fahrradstraßen

- a. Regelwerke und Gesetzgebung
- b. Breiten
 - i. Breitenanforderungen
 - ii. Prüfung auf Umsetzbarkeit
- c. Gestaltung
 - i. Beispiele
 - ii. Strecke
 - iii. Knotenpunkte
 - iv. Eingangsbereiche
 - v. Kosten
 - vi. Empfehlung

3. Weiteres Vorgehen



1. Untersuchungsbereich

2. Definition von Standards für Fahrradstraßen

- a. Regelwerke und Gesetzgebung
- b. Breiten
 - i. Breitenanforderungen
 - ii. Prüfung auf Umsetzbarkeit
- c. Gestaltung
 - i. Beispiele
 - ii. Strecke
 - iii. Knotenpunkte
 - iv. Eingangsbereiche
 - v. Kosten
 - vi. Empfehlung

3. Weiteres Vorgehen





Fahrradstraßen in Regelwerken

24. StVO-Novelle 01.09.1997 „Fahrradnovelle“

- Allgemein „mehr Rechte für Radler“
 - Novelle ebnete den Weg für einen sicheren und komfortablen Gebrauch des Fahrrades
- ➔ **Einführung von Fahrradstraßen**



VZ 244.1

VwV StVO 2009

- „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies **alsbald** zu erwarten ist.“



Fahrradstraßen in Regelwerken

Fortschreibung der StVO (01.04.2013)

- Höchstgeschwindigkeit für den Fahrverkehr: 30 km/h
- ➔ Bessere Integration in Tempo 30-Zonen
- ➔ Berücksichtigung von Pedelecs



VZ 244.1

Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.
Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.



Fahrradstraßen in Regelwerken

VwV StVO 2021

- „Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer **hohen Netzbedeutung** für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, hohe Netzbedeutung setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.“



VZ 244.1



Freigabe Kfz-Verkehr:

- Anderer als Radverkehr darf Fahrradstraßen **nicht** nutzen, es sei denn, dies ist durch **Zusatzzeichen** erlaubt.
- Radfahrende** sind dem Kfz-Verkehr gegenüber **bevorrechtigt** und dürfen weder gefährdet noch behindert werden; **Kfz** müssen sich **unterordnen**.



Zeichen 244.1 mit
Zusatzzeichen „Kfz frei“



Zeichen 244.1 mit
Zusatzzeichen „Anlieger frei“



1. Untersuchungsbereich
2. Definition von Standards für Fahrradstraßen
 - a. Regelwerke und Gesetzgebung
 - b. Breiten
 - i. Breitenanforderungen
 - ii. Prüfung auf Umsetzbarkeit
 - c. Gestaltung
 - i. Beispiele
 - ii. Strecke
 - iii. Knotenpunkte
 - iv. Eingangsbereiche
 - v. Kosten
 - vi. Empfehlung

3. Weiteres Vorgehen



Fahrradstraßen in Eschweiler – Bestand

- kein besonderes Gestaltungsmuster und Vorgaben
- alleinig Beschilderung der Fahrradstraße



Zechenstraße



Pfarrer-Appelrath-Straße

Bildquelle: ESKLIMO, Stadt Eschweiler



Ziel: Definition von einheitlichen Standards mit hohem Wiedererkennungswert und Selbsterklärbarkeit



Gestaltung von Fahrradstraßen

- bundesweit keine einheitlichen Standards
- teilweise Festlegung von kommunalen Gestaltungsmustern
- Farbgebung, Piktogramme, Knotenpunktgestaltung sehr unterschiedlich



Blldquelle: Cumberby, SVK



Gestaltung von Fahrradstraßen – Beispiel Aachen

- markierungs- und beschilderungstechnische Gestaltung
 - Begrenzung der Fahrgasse mittels weißer unterbrochener Blockmarkierung
 - regelmäßige Wiederholung des Fahrradpiktogramms mit Richtungspfeilen
 - Roteinfärbung der Fahrbahn in bevorrechtigten Knotenpunktbereichen

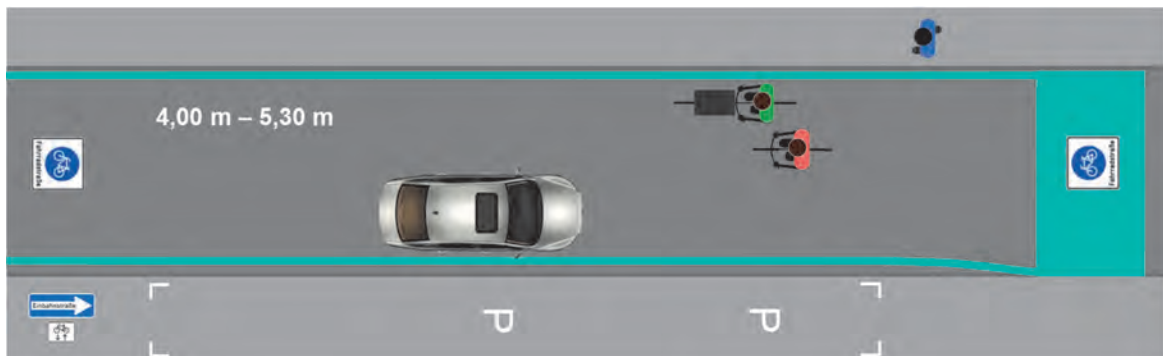


Quelle: SVK



Gestaltung von Fahrradstraßen – Beispiel Reutlingen

- markierungs- und beschilderungstechnische Gestaltung
 - durchgehende türkise Fahrbahnrandmarkierung (Breitstrich)
 - Farbgebung türkis als Standard für Baden-Württemberg (Alternative zum blau)
 - Piktogramme in regelmäßigen Abständen
 - flächenmäßige Einfärbung der Eingangsbereiche mit Piktogramm



Gestaltung von Fahrradstraßen – Beispiel Reutlingen

- markierungs- und beschilderungstechnische Gestaltung
 - durchgehende türkise Fahrbahnrandmarkierung (Breitstrich)
 - Farbgebung türkis als Standard für Baden-Württemberg (Alternative zum blau)
 - Piktogramme in regelmäßigen Abständen
 - flächenmäßige Einfärbung der Eingangsbereiche mit Piktogramm





Gestaltung von Fahrradstraßen – Beispiel Münster

- bauliche / markierungstechnische Gestaltung

Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen



4,00 m – 5,00 m
Fahrgassenbreite

0,50 – 0,75 m
Sicherheitstrennstreifen

1. komfortable, sichere Breiten schaffen
2. Durchgangsverkehr & Kfz-Parken einschränken
3. Fahrgasse einfärben
4. Bevorzugen gegenüber einmündenden Nebenstraßen

➔ eindeutige Erkennbarkeit

Quelle: Stadt Münster



Gestaltung von Fahrradstraßen – Beispiel Münster

- bauliche / markierungstechnische Gestaltung



unterschiedliche
Leuchtkraft der Rotfärbung!

unterschiedliche
Oberflächenmaterialien:

- Kaltplastikbeschichtung
- Epoxidharzbeschichtung
- Heißasphalt



Quelle: Stadt Münster



1. Untersuchungsbereich
2. Definition von Standards für Fahrradstraßen
 - a. Regelwerke und Gesetzgebung
 - b. Breiten
 - i. Breitenanforderungen
 - ii. Prüfung auf Umsetzbarkeit
 - c. Gestaltung
 - i. Beispiele
 - ii. Strecke
 - iii. Knotenpunkte
 - iv. Eingangsbereiche
 - v. Kosten
 - vi. Empfehlung

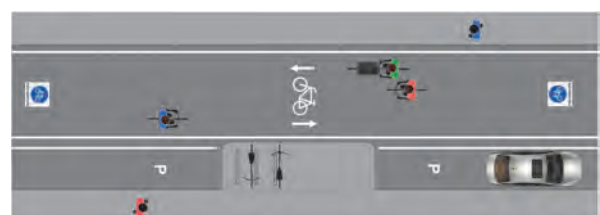
3. Weiteres Vorgehen



Gestaltung Fahrradstraße – Empfehlung

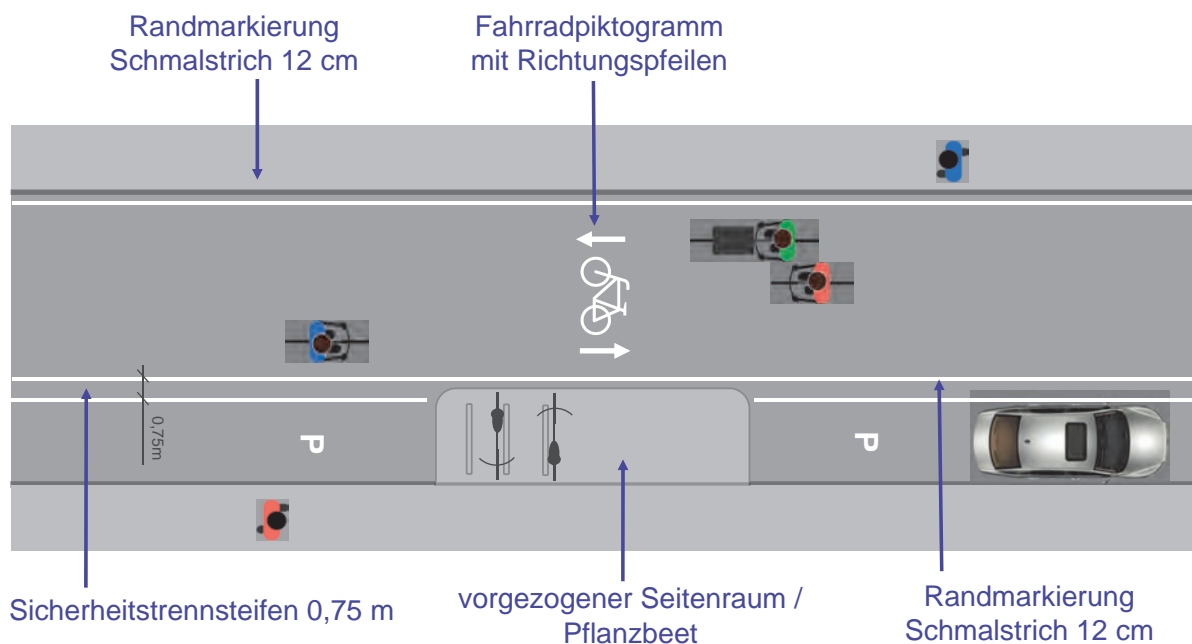
Empfehlungen für die Stadt Eschweiler – Strecke

- Randmarkierung
 - weißer durchgezogener Schmalstrich (12 cm)
- Piktogramme
 - Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen
 - in regelmäßigen Abständen
 - ca. alle 50 m
 - mindestens mittig zwischen zwei Einmündungen
- Sicherheitstrennstreifen zu Parkplätzen
 - weißer durchgezogener Schmalstrich (12 cm)
 - Breiten: 0,75 m zu Längsparkplätzen sowie 1,00 m zu Schräg- und Senkrechtparkplätzen
- Verkehrsberuhigung
 - punktuelle Integration von vorgezogenen Seitenräumen und Pflanzbeeten
 - Realisierung von Fahrradabstellanlagen
 - Einfassung von Parkplätzen des ruhenden Kfz-Verkehrs
 - Fußgängerquerungsstellen





Empfehlungen für die Stadt Eschweiler Strecke



Empfehlungen für die Stadt Eschweiler – Knoten

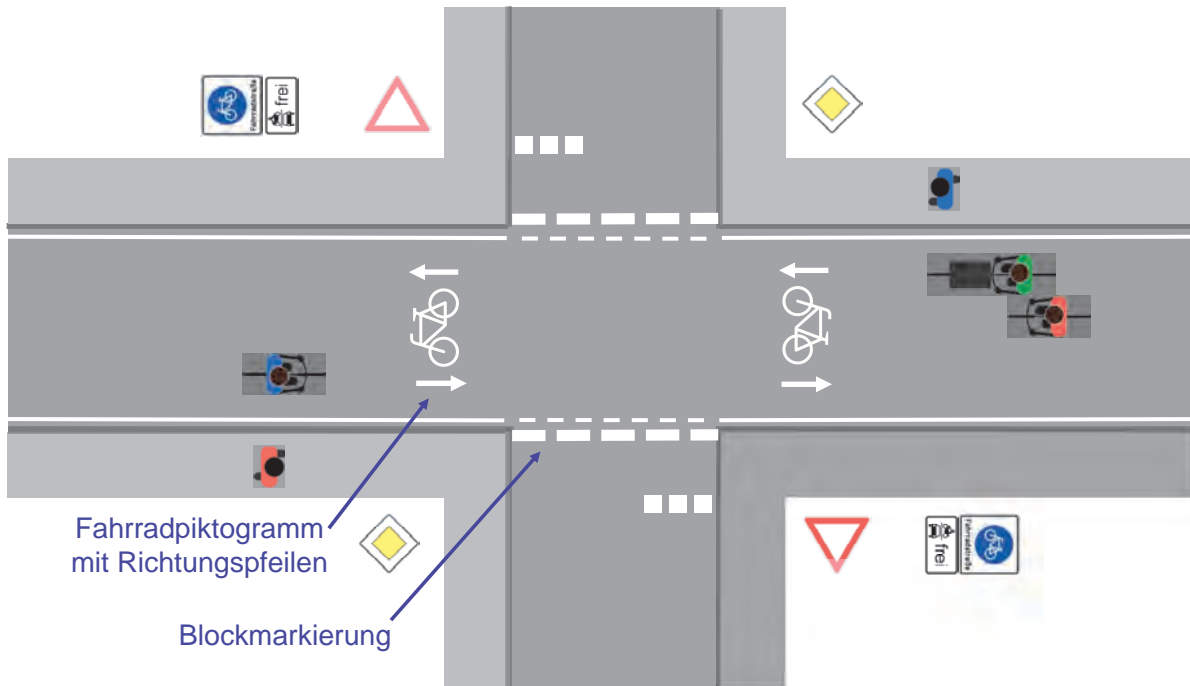
- **bevorrechtigte Führung**
 - i.d.R. markierungs- und beschilderungstechnische Gestaltung
 - Furtmarkierung
 - Rotmarkierung nur in Ausnahmefällen (z.B. bei Unfallauffälligkeiten)
 - Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen
 - bauliche Gestaltung an besonders schützenswerten Einmündungen (Einzelfallprüfung)
 - Anrampung untergeordnete Knotenpunktarme
 - Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen
- **gleichberechtigte Führung (LSA)**
 - vorgezogene Radaufstellstreifen
 - 4,00 m – 5,00 m Tiefe mit Fahrradpiktogramm
 - Anpassung Signalisierung (Einzelfallprüfung)



Gestaltung Fahrradstraße – Empfehlung

Empfehlungen für die Stadt Eschweiler

Knoten – markierungs-/beschilderungstechnische Bevorrechtigung

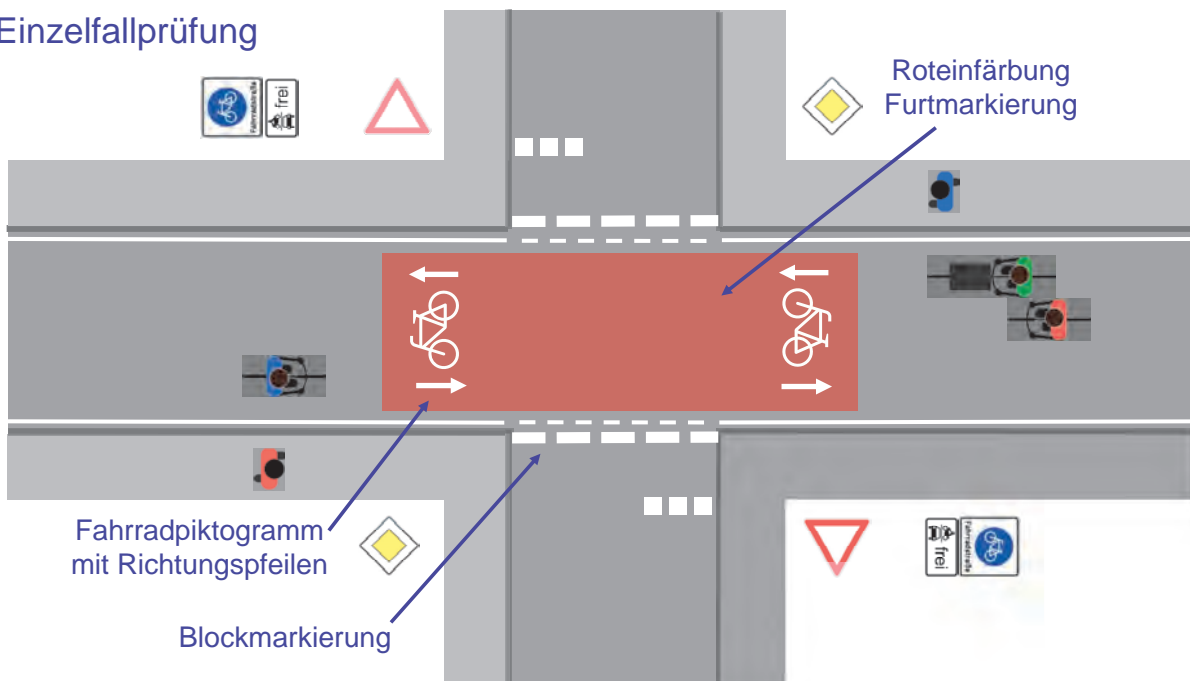


Gestaltung Fahrradstraße – Empfehlung

Empfehlungen für die Stadt Eschweiler

Knoten – markierungs-/beschilderungstechnische Bevorrechtigung

Einzelfallprüfung

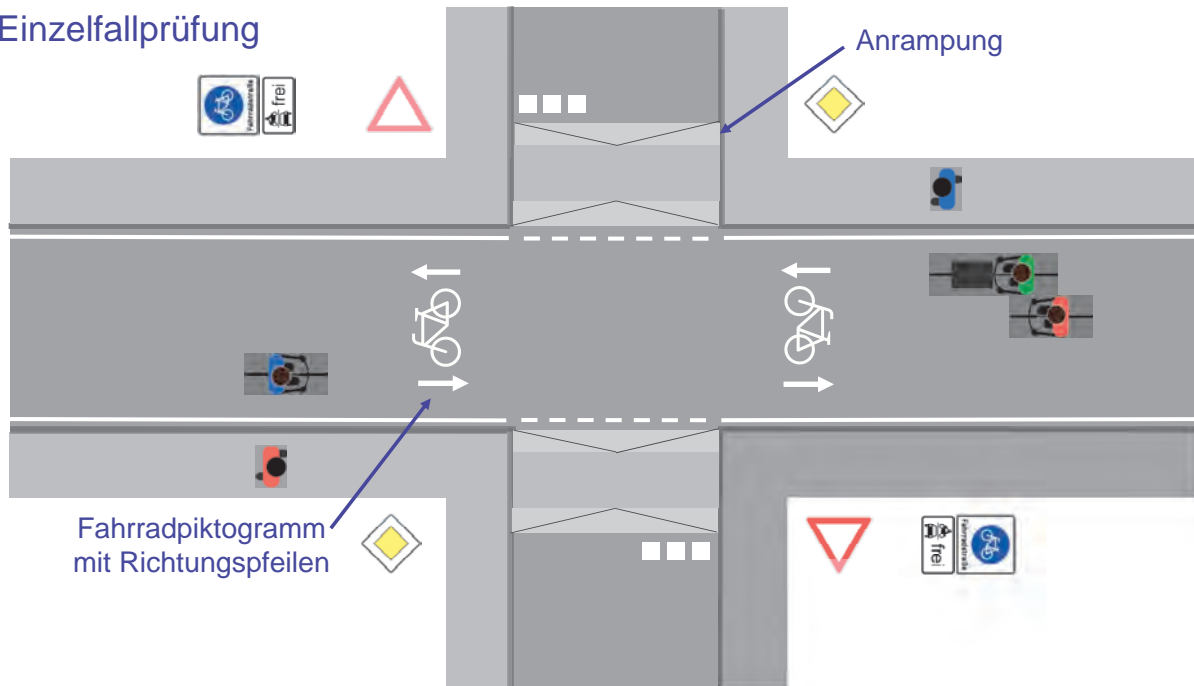




Empfehlungen für die Stadt Eschweiler

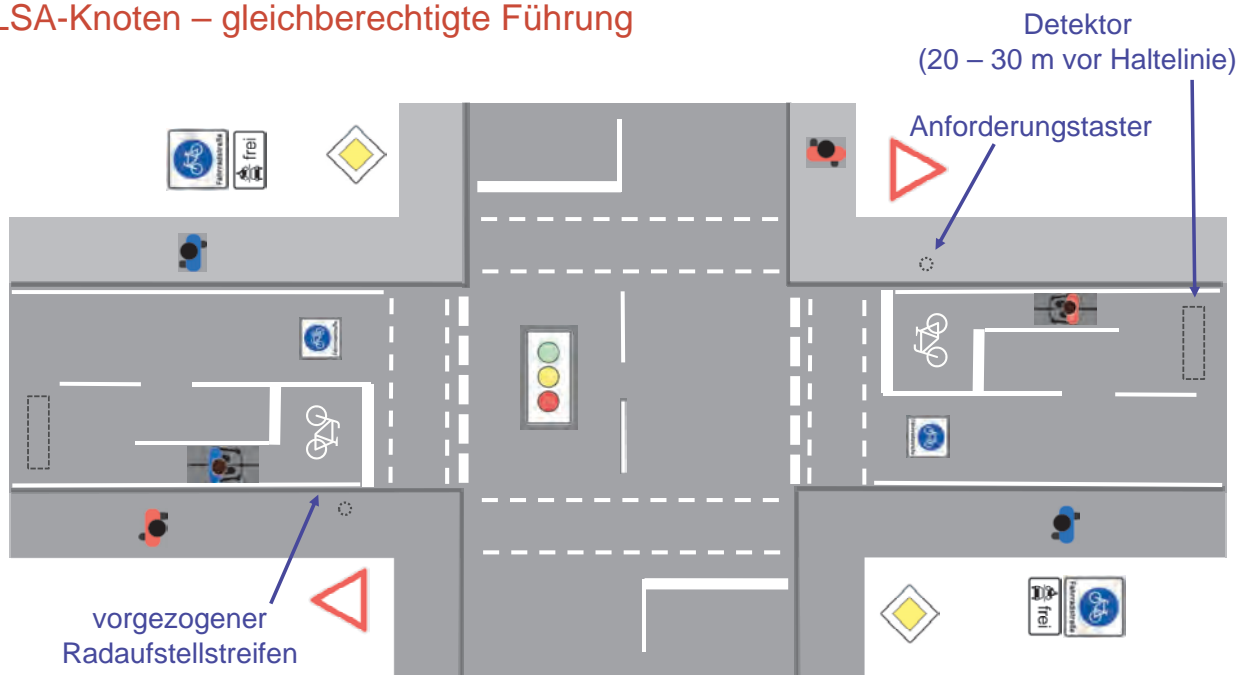
Knoten – bauliche und beschilderungstechnische Bevorrechtigung

Einzelfallprüfung



Empfehlungen für die Stadt Eschweiler

LSA-Knoten – gleichberechtigte Führung

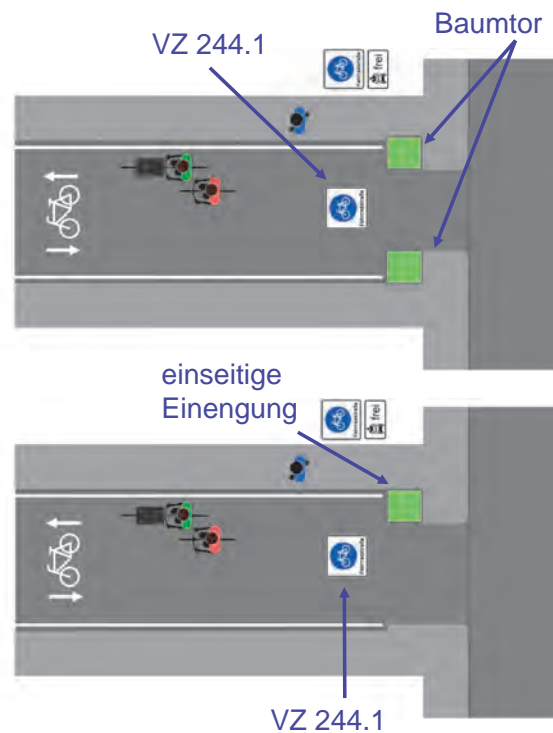




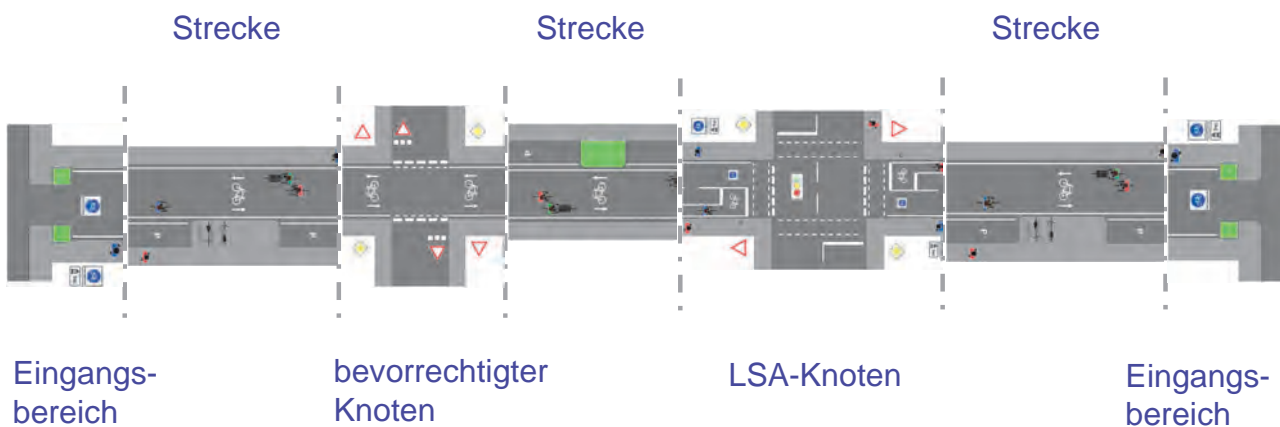
Empfehlungen für die Stadt Eschweiler

Eingangsbereiche

- bauliche und beschilderungstechnische Gestaltung
 - bauliche Einengung
 - Baumtor
 - vorgezogener Seitenraum (wenn Baumtor nicht realisierbar)
 - Piktogramm: VZ 244.1



Empfehlungen für die Stadt Eschweiler





1. Untersuchungsbereich
2. Definition von Standards für Fahrradstraßen
3. Vorplanung
4. Weiteres Vorgehen



Bestandsaufnahme

Bestandsaufnahme vor Ort

- Verifizierung der Vermessungsunterlagen,
- Aufnahme vorhandener Radverkehrsführungen,
- Aufnahme existenter Straßenraumquerschnitte,
- Aufnahme vorhandener Verkehrsregelungen,
- Art, Lage und Anzahl von Parkplätzen,
- Linienverkehr im ÖPNV,
- Begrünung,
- Fahrbahnbelag,
- Zufahrten,
- Aufnahme von Knotenpunkten,
 - Lichtsignalanlagen,
 - Querungshilfen,
 - Materialien im Fahrbahnbereich,
 - Barrierefreiheit,
- Aufnahme von Nutzungskonflikten.





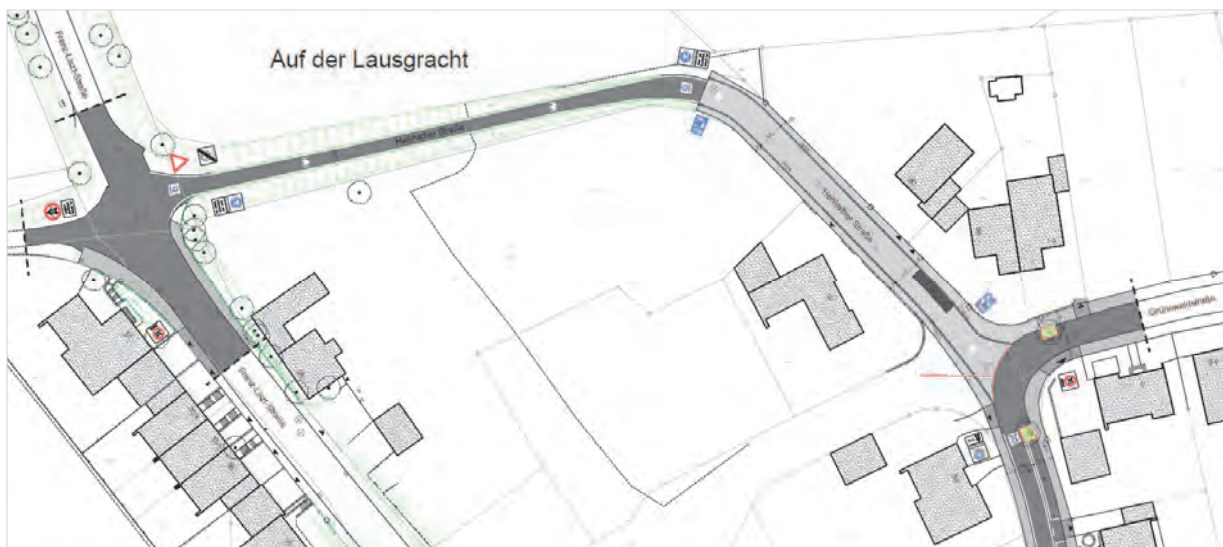
Vorplanung zur Gestaltung der Fahrradstraße

- planerische Umsetzung der definierten Standards auf den Streckenabschnitten
 - Darstellung der einzelnen Verkehrsflächen (Fahrbahn, Ruhender Verkehr; Gehwege, etc.),
 - Darstellung und Bezeichnung der verkehrsregelnden Maßnahmen,
 - Darstellung von baulichen Maßnahmen (z.B. punktuelle verkehrsberuhigende Maßnahmen),
 - Darstellung der markierungstechnischen Maßnahmen.



Hehrather Straße

Franz-Liszt-Straße – Grünwaldstraße





Hehrather Straße / Liebfrauenstraße
Grünwaldstraße – Von-Stephan-Straße



Liebfrauenstraße
Von-Stephan-Straße – Jülicher Straße

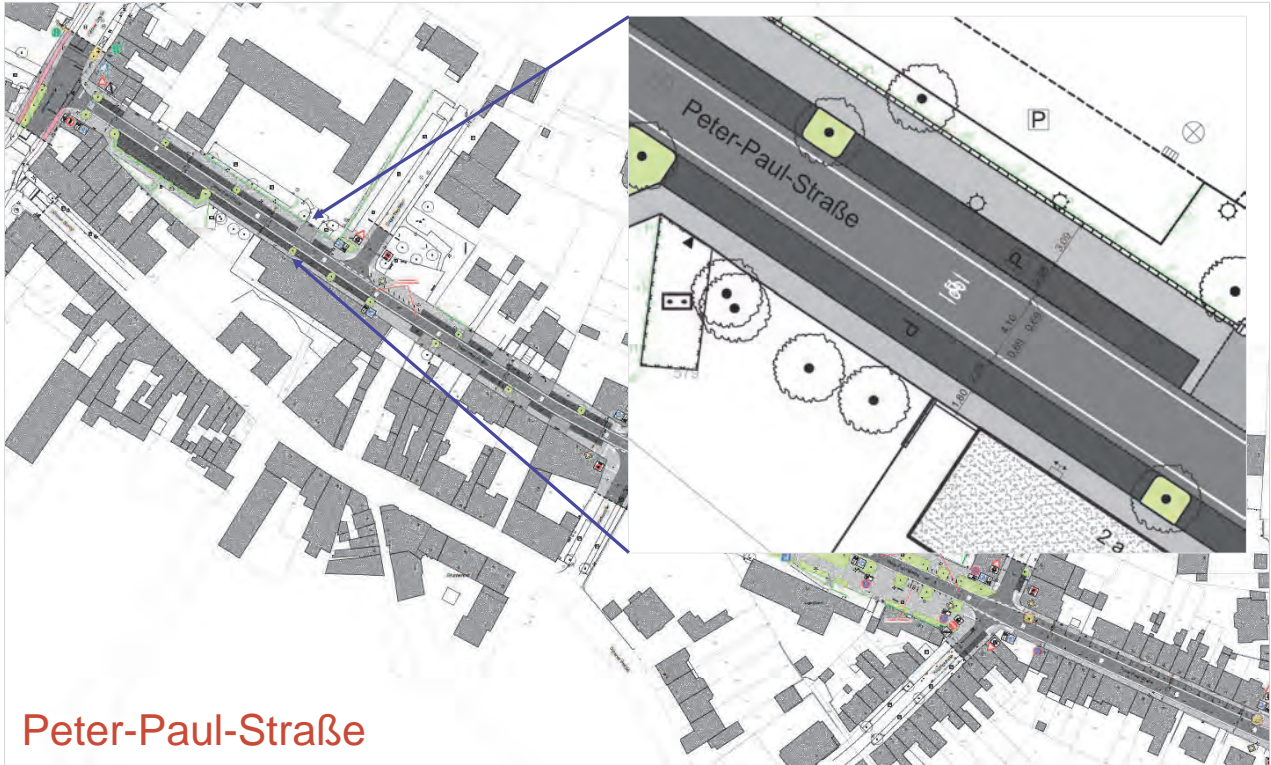




Liebfrauenstraße /
Jülicher Straße



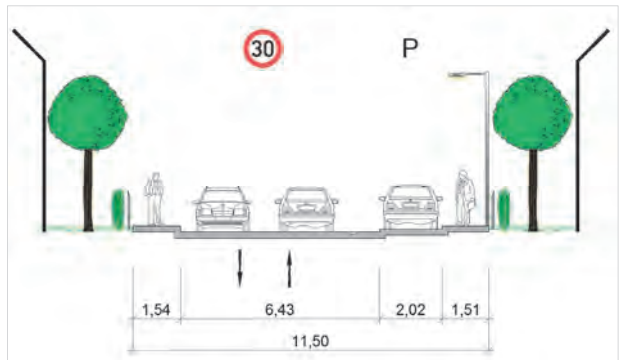
Liebfrauenstraße / Jülicher Straße – Planung



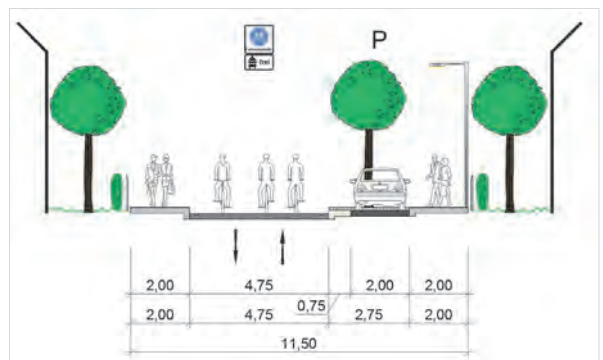
Peter-Paul-Straße



Eichendorffstraße



Bestand

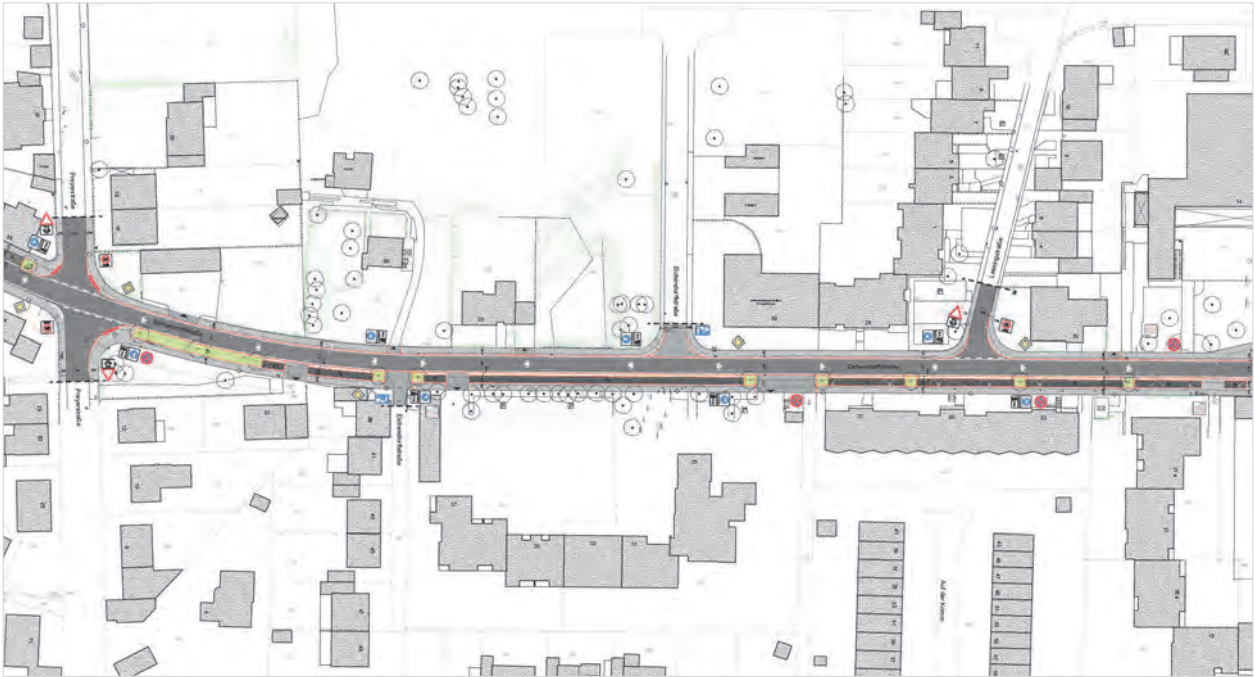


Planung





Eichendorffstraße



Eichendorffstraße

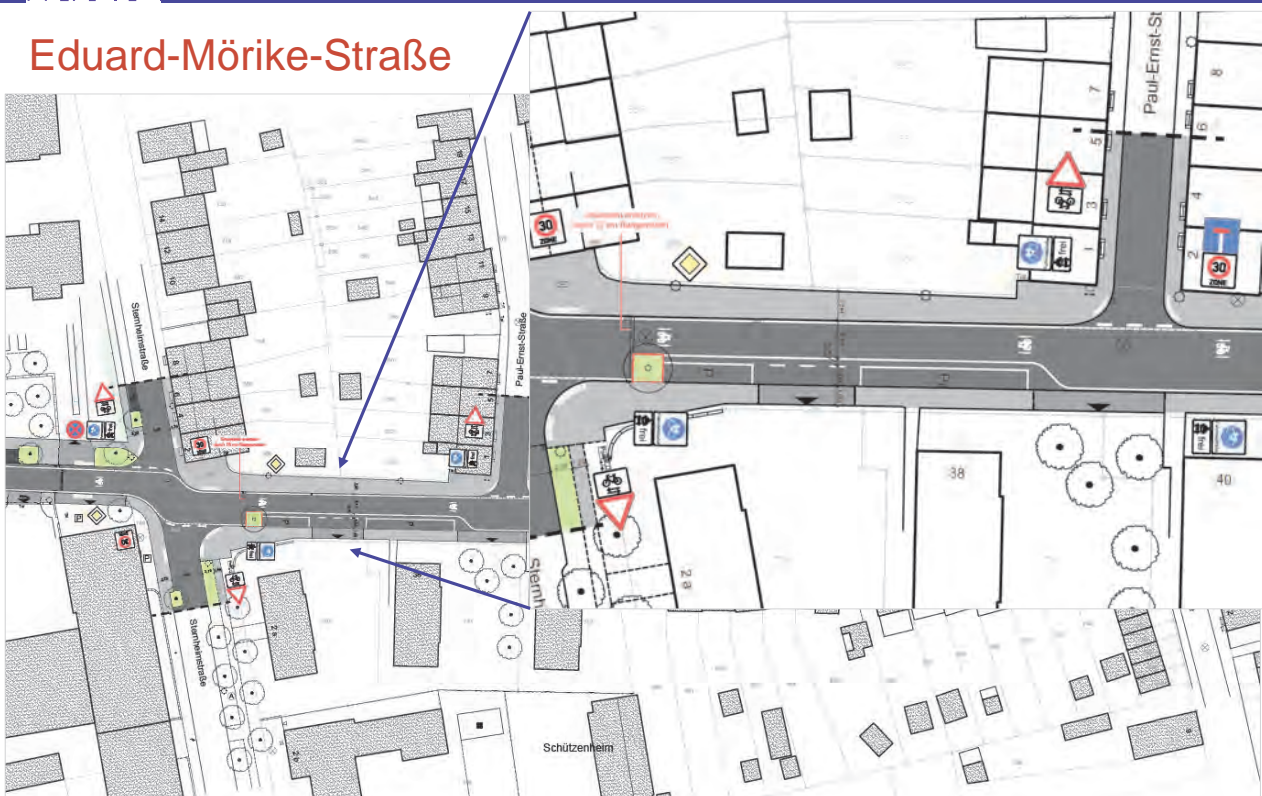




Eduard-Mörrike-Straße

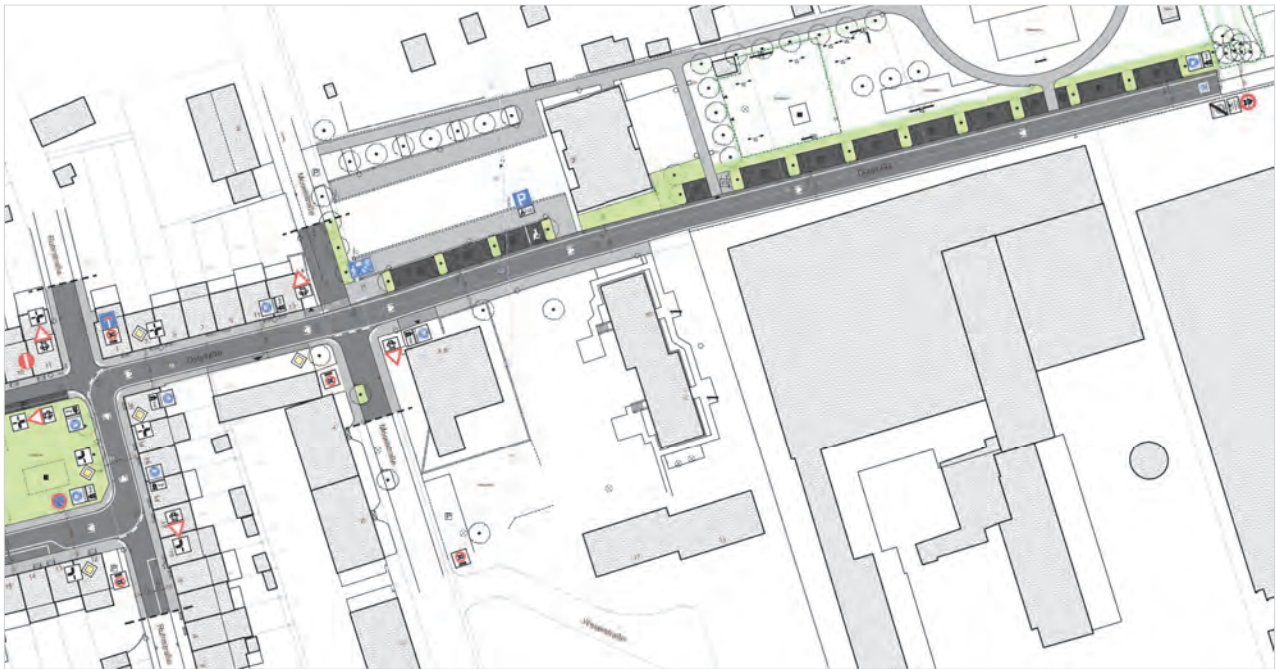


Eduard-Mörrike-Straße

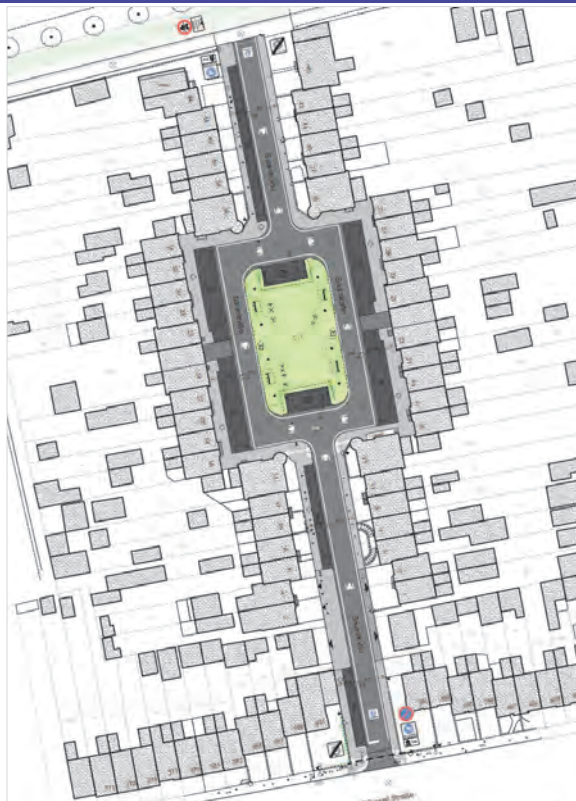




Oststraße



Saarstraße





Uferstraße



Uferstraße /
Bergrather Straße





Uferstraße / Bergrather Straße – Planung



Patternhof





Patternhof



Kostenschätzung

Hehlrather Straße	ca. 52.570 €
Liebfrauenstraße	ca. 122.325 €
Peter-Paul-Straße	ca. 108.500 €
Eduard-Mörrike-Straße	ca. 88.200 €
Oststraße	ca. 14.280 €
Saarstraße	ca. 16.100 €
Uferstraße	ca. 37.590 €
Patternhof	ca. 610.120 €
SUMME	ca. 1.050.000 €
Eichendorffstraße (Vollumbau)	ca. 380.000 €



1. Untersuchungsbereich
2. Definition von Standards für Fahrradstraßen
3. Vorplanung
4. Weiteres Vorgehen



Weitere Vorgehensweise:

- Umsetzung der Fahrradstraßen
 - politische Beschlüsse
 - Beantragung von Fördermitteln
 - Entwurfs- und Ausführungsplanung





**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**
www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5
Delliusstraße 2 D-52064 Aachen
wolfgang.kever@svk-kaulen.de | sarah.dartenne@svk-kaulen.de

