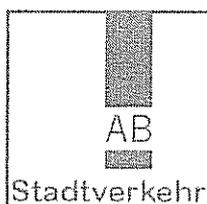


Variante ③

Stadt Lohmar

**Radverkehrsführung
entlang der Hauptstraße
im Abschnitt
Auelsweg – Königsberger Straße**

März 2010



**AB Stadtverkehr GbR • Büro für Stadtverkehrsplanung
W. Angenendt • A. Blase**

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße
im Abschnitt Auelsweg - Königsberger Straße

Inhalt

1	Problemstellung	2
2	Ergebnisse der Bestandsaufnahme	2
2.1	Straßenverkehrsrechtlich angeordnete Radverkehrsführung	2
2.2	Bewertung der Radverkehrsführung	3
2.3	Ruhender Verkehr	4
3	Maßnahmenempfehlungen	6

Auftraggeber:	Stadt Lohmar
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr GbR Thomas-Mann-Straße 29 53111 Bonn Telefon 02 28 – 390 50 90 Fax 02 28 – 390 50 91 E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de Homepage www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase

März 2010

1 Problemstellung

Die Hauptstraße stellt eine wichtige Radverkehrsachse dar. Zwischen dem Auelsweg und dem Wiesenpfad besteht mit den Schutzstreifen bereits eine komfortable und sichere Radverkehrsführung. Aber die Führung vom südlichen Ortseingang bis zum Auelsweg und insbesondere der Übergang vom heute vorhandenen Zweirichtungsradweg zum Schutzstreifenangebot mit Passierung des Kreisverkehrs sind für die Radfahrer nicht komfortabel und eindeutig geregelt.

Die nachfolgenden Empfehlungen berücksichtigen die 46. Novellierung der StVO und VwV-StVO (gültig seit September 2009) und den Entwurf der neuen FGSV-„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 09 (voraussichtliches Erscheinen Sommer 2010).

2 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

2.1 Straßenverkehrsrechtlich angeordnete Radverkehrsführung

Südlich des Auelsweges wird der Radverkehr einseitig im Seitenraum geführt. Im Abschnitt Auelsweg – Höhe Danziger Straße ist straßenverkehrsrechtlich aus Richtung Süden entsprechend des Ausbaustandes ein getrennter Geh-/Radweg (VZ 241) angeordnet. Aus Richtung Norden fehlt eine Beschilderung, so dass rechtlich nicht nur keine Benutzungspflicht besteht, der Seitenraum sogar als reiner Gehweg eingestuft werden muss, auch wenn er als getrennter Geh-/Radweg genutzt wird. (vgl. Bild 5)

Der Abschnitt Danziger Straße – Königsberger Straße ist baulich ein gemeinsamer Geh-/Radweg, ausgewiesen wird er jedoch für die Fahrtrichtung aus Norden als getrennter Geh-/Radweg (VZ 241). (vgl. Bild 6)

Südlich der Königsberger Straße ist die Radverkehrsführung baulich und straßenverkehrsrechtlich ein gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 240), der für den Zweirichtungsverkehr vorgesehen ist.



Bild 1 Auelsweg - Danziger Straße

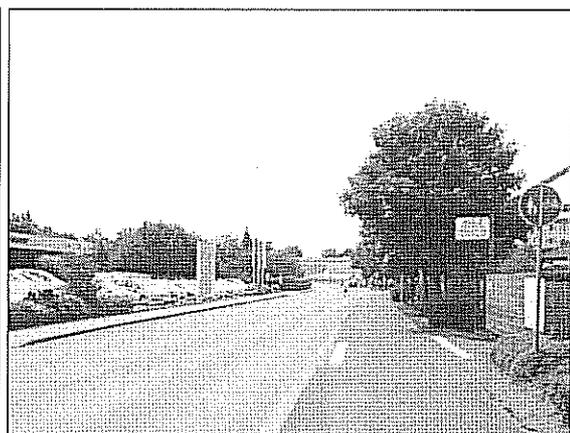


Bild 2 Danziger Straße – Königsberger Straße

2.2 Bewertung der Radverkehrsführung

Auch wenn teilweise Beschilderungen fehlen, befindet sich im Abschnitt Auelsweg – Königsberger Straße ein benutzungspflichtiger getrennter Geh- / Radweg für den Zweirichtungsverkehr. Mit der 46. Novellierung der StVO und VwV-StVO gab es Änderungen, die die Benutzungspflicht, die Freigabe linker Radwege (Zweirichtungsradwege) und getrennte Geh-/Radwege betreffen.

Nach den in den VwV-StVO geforderten Mindestbreiten für Radwege entspricht die Radverkehrsführung den straßenverkehrsrechtlichen Mindestanforderungen, auch wenn für Zweirichtungsradwege 2,40 m empfohlen werden. Im Abschnitt Auelsweg – Danziger Straße besitzt der Radweg eine Breite von 2,00 m und der Gehweg eine Breite von 1,50 m. Im südlichen Abschnitt hat der gemeinsame Weg eine Breite von 2,50 m.

Benutzungspflicht

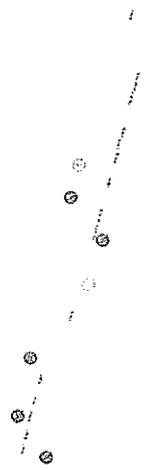
Nach §2 Abs. (1) und (4) der StVO müssen Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen. Radwege müssen nur dann benutzt werden, wenn diese mit den Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 („blaue Radwege-Beschilderung“) gekennzeichnet sind. Die VwV-StVO erläutert zu §2:

„Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.“

Mit einem Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofs (08.2009) liegt nun auch eine gerichtliche Beurteilung vor, die die Fahrbahnführung des Radverkehrs als „Normalfall“ voraussetzt und die Anordnung der Benutzungspflicht als rechtfertigungsbedürftige Ausnahme darstellt. Die Benutzungspflicht darf demnach nur angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht. Hierbei sind sowohl der Schutz der Radfahrer vor Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer als auch die Verhütung vor Gefahren, die von Radfahrern für Dritte ausgehen zu berücksichtigen.

Freigabe linker Radwege (Zweirichtungsradwege)

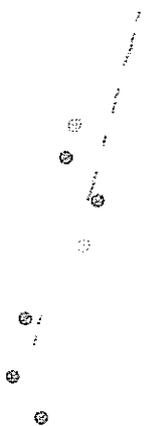
Nach den VwV-StVO soll die Freigabe linker Radwege innerhalb geschlossener Ortschaften aufgrund besonderer Gefahren grundsätzlich nicht angeordnet werden. Nur nach sorgfältiger Prüfung können linksseitige Radwege in Gegenrichtung mit einer Benutzungspflicht (v.a. außerorts) oder einem Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen "Radverkehr frei" (v.a. innerorts) belegt werden. Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.



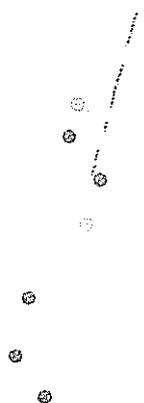
Dienstag, 23.02.2010 / 17.30 Uhr



Donnerstag, 25.02.2010 / 20.20 Uhr



Donnerstag, 25.02.2010 / 22.30 Uhr



Freitag, 12.03.2010 / 23.00 Uhr



Samstag, 13.03.2010 / 10.00 Uhr



Montag, 15.03.2010 / 10.00 Uhr

Erhebungszeit	westliche Straßenseite		östliche Straßenseite	
	Anzahl abgestellter Fahrzeuge	...davon ordnungs- widrig	Anzahl abgestellter Fahrzeuge	...davon ordnungs- widrig
Di, 23.2.10 17.30 Uhr	6	3	11	1
Do, 25.2.10 20.20 Uhr	2	1	9	0
Do, 25.2.10 22.30 Uhr	2	1	10	0
Fr, 12.3.10 23.00 Uhr	0	0	10	0
Sa, 13.3.10 10.00 Uhr	0	0	12	0
Mo, 15.3.10 10.00 Uhr	6	3	6	0

Ergebnisse der Erhebung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Die Erhebungen zum ruhenden Kfz-Verkehr erbrachte, dass lediglich im nördlichen Bereich innerhalb des Abschnitts Auelsweg – Königsberger Straße ein Parkraumbedarf besteht. Entlang des westlichen Straßenraums wurde während der Erhebungszeiten südlich der Tankstelle kein Fahrzeug abgestellt. Entlang des östlichen Straßenraums wurde nur ein Fahrzeug südlich der Haltestelle ordnungswidrig abgestellt.

3 Maßnahmenempfehlungen

Radverkehrsführung stadtauswärts

Im Abschnitt Auelsweg – Danziger Straße sollte die Benutzungspflicht aufgehoben bzw. nicht angeordnet werden. Dem Radverkehr sollte die Wahlfreiheit zwischen der Fahrbahnnutzung im Mischverkehr und der Nutzung des Seitenraums gegeben werden. Die Belange des Fußverkehrs sind stärker als bislang zu berücksichtigen. Es wird die Regelung „Gehweg + Radfahrer frei“ (VZ 239 + ZZ 1022-10) empfohlen. Radfahrer müssen dann auf Fußgänger Rücksicht nehmen und ihre Geschwindigkeit dem Fußverkehr anpassen.

Im Abschnitt Danziger Straße – Königsberger Straße wird die Beibehaltung der Benutzungspflicht empfohlen. Entsprechend der baulichen Ausführung ist jedoch ein gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 240) anzuordnen.

Radverkehrsführung stadteinwärts

Stadteinwärts sollte den Radfahrern auf der gesamten Streckenlänge die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn- und Seitenraumnutzung eingeräumt werden. Im Seitenraum ist dabei mit

der Regelung „Gehweg + Radfahrer frei“ (VZ 239 + ZZ 1022-10) ein Benutzungsrecht anzuordnen.

Die Fahrbahnführung sollte in Teilseparation mit der Markierung eines einseitigen Schutzstreifens erfolgen. In Höhe der Bushaltestelle (Kaphaltestelle) wird dieser unterbrochen. Im gesamten Abschnitt muss hierfür die mittlere Leitlinie demarkiert werden. Aufgrund der Fahrbahnbreite muss im südlichen Bereich die Leitlinie versetzt markiert werden, so dass die Querschnittsaufteilung zwei Fahrstreifen mit jeweils 3,25 m Breite und einen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite vorsieht. Im nördlichen Bereich, in dem auch am Fahrbahnrand geparkt wird, sollte auf die Markierung einer Leitlinie verzichtet werden. Neben den markierten Stellplätzen wird der Schutzstreifen auf 1,60 m verbreitert.

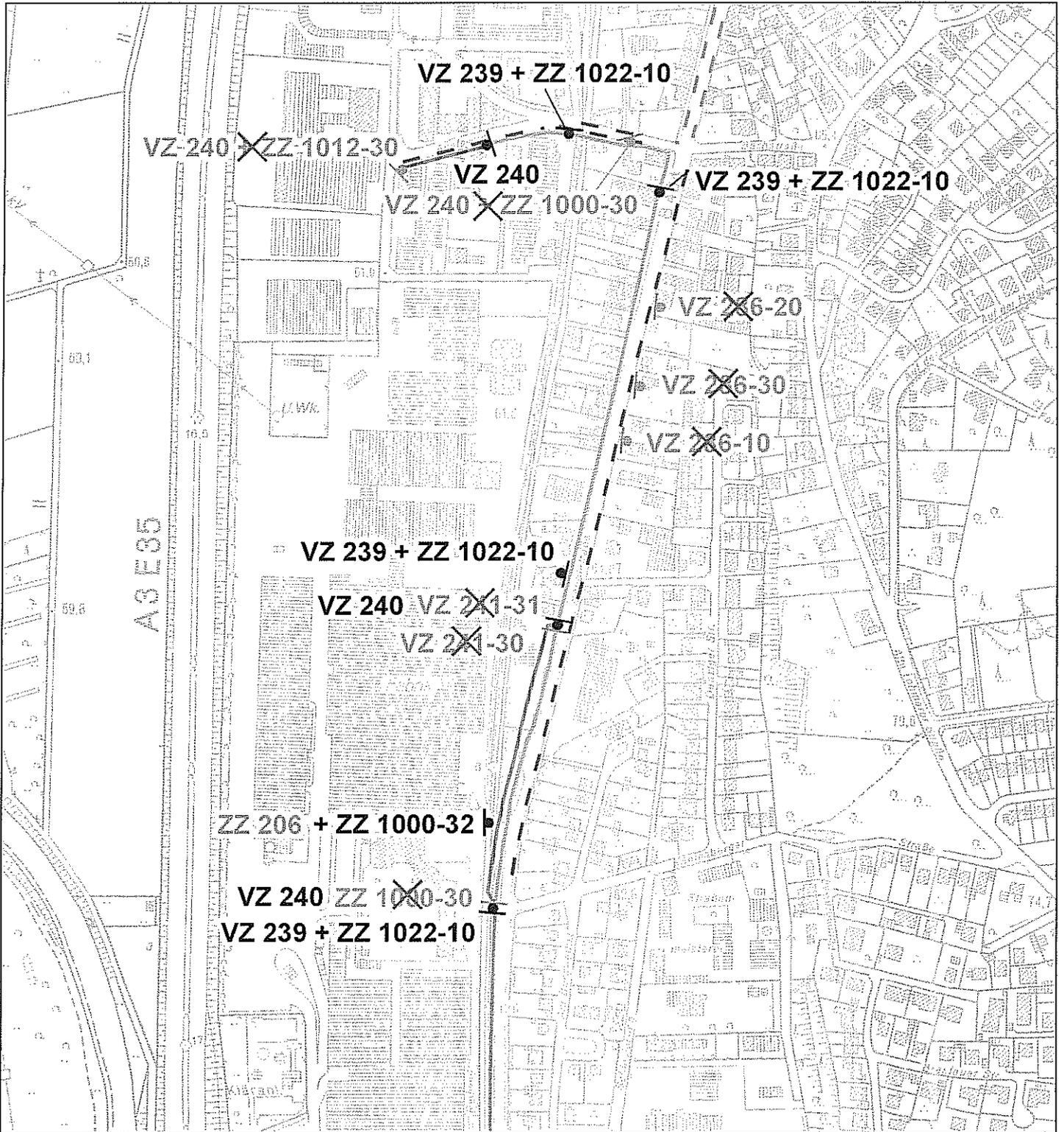
Nördlich der Haltestelle erfolgt zur Ordnung des ruhenden Verkehrs die Markierung von neun Stellplätzen rechts des Schutzstreifens am Fahrbahnrand. Da nach §42 Abs. 2 Anl. 3 zu Zeichen 340 (Leitlinie) StVO das Parken auf Schutzstreifen nicht zulässig ist, können die Verkehrszeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) neben dem Schutzstreifen entfernt werden.

Am Knotenpunkt Hauptstraße / Königsberger Straße können Radfahrer die Signalanlage benutzen, um gesichert den Schutzstreifen zu erreichen. Hierfür müssen die Streuscheiben der Signalanlage (Fußgängersignale) durch Signale mit kombinierten Fußgänger- und Fahrradsinnbildern ersetzt werden.

Radfahrer, die zunächst stadteinwärts den Gehweg benutzen, können entweder während des gesamten weiteren Streckenverlaufs auf den Schutzstreifen wechseln oder in Höhe des Kreisverkehrs als Fußgänger den Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) benutzen.

Kostenschätzung

	Einzelkosten	Anzahl	Summe netto
Schutzstreifen (Leitlinie)	4,- € / m	630 m	2.520,- €
Markierung Fahrradsymbole	80,- €	20 Stck.	1.600,- €
Markierung Stellplätze	200,- €	9 Stck.	1.800,- €
Markierung Leitlinie	4,- € / m	240 m	960,- €
Markierung Sperrfläche	30,- € / qm	55 qm	1.650,- €
Demarkierung Leitlinie u. Sperrfläche	25,- € /qm	85 qm	2.125,- €
Verkehrszeichen (ohne Pfosten)	100,- €	9 Stck.	900,- €
Demontage Verkehrszeichen	30,- €	6 Stck.	180,- €
Gesamtsumme netto			11.735,- €



Legende

Planung

- - - - Schutzstreifen
- Gemeinamer Geh- / Radweg
- Gehweg + Radfahrer frei
- Anordnung Verkehrszeichen
- Entfernung Verkehrszeichen

Bestand

- - - - Schutzstreifen
- Gemeinamer Geh- / Radweg
- Verkehrszeichen

Verkehrszeichen (VZ)

- 206
- 239
- 240
- 241 -30/-31
- 286 -10/-20/-30

Zusatzzeichen (ZZ)

- 1000 - 30
- 1000 - 32
- 1012 - 30
- 1022 - 10

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße

Planung zu Radverkehrsanlagen
Führungsform + Beschilderung

Abschnitt Auelsweg - Königsberger Straße



AB Stadtverkehr GbR
Büro für Stadtverkehrsplanung

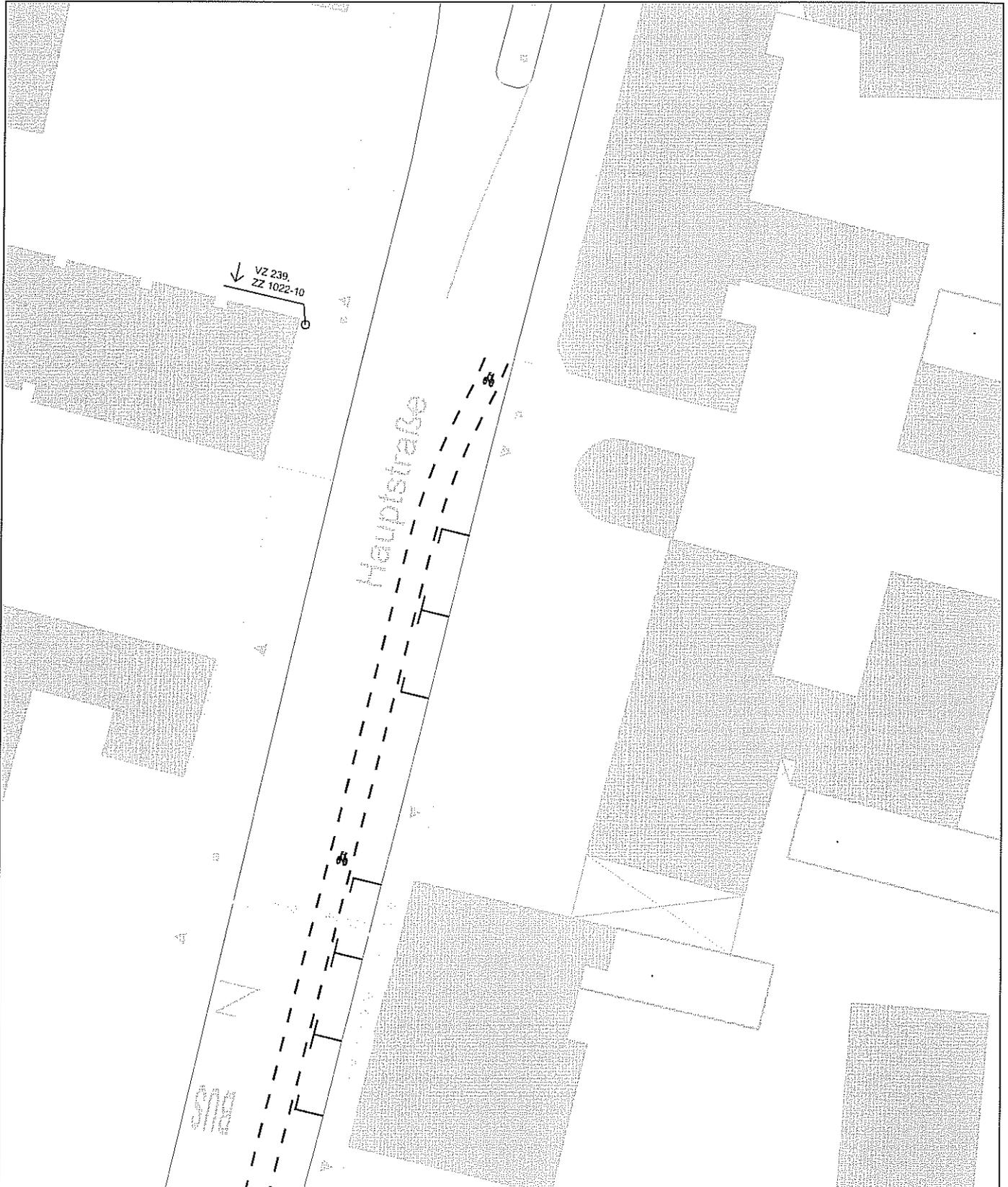
Stand: März 2010

Geodaten: Katasteramt Rhein-Sieg-Kreis



0 20 40 80 Meter





Legende

- Straßenflächen & Markierungen - Bestand
- Straßenflächen & Markierungen - Planung
- Radfahrerfurt (Breitstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- Fußgängerfurt (Schmalstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- - Schutzstreifen (Schmalstrich 1m Strich/1m Lücke)
- 🚲 Fahrradpiktogramm
- Einbauten
- Verlegung Einbauten
- ▽ Zufahrten Privatgrundstücke

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße

Hauptstraße - Bereich Nord 1

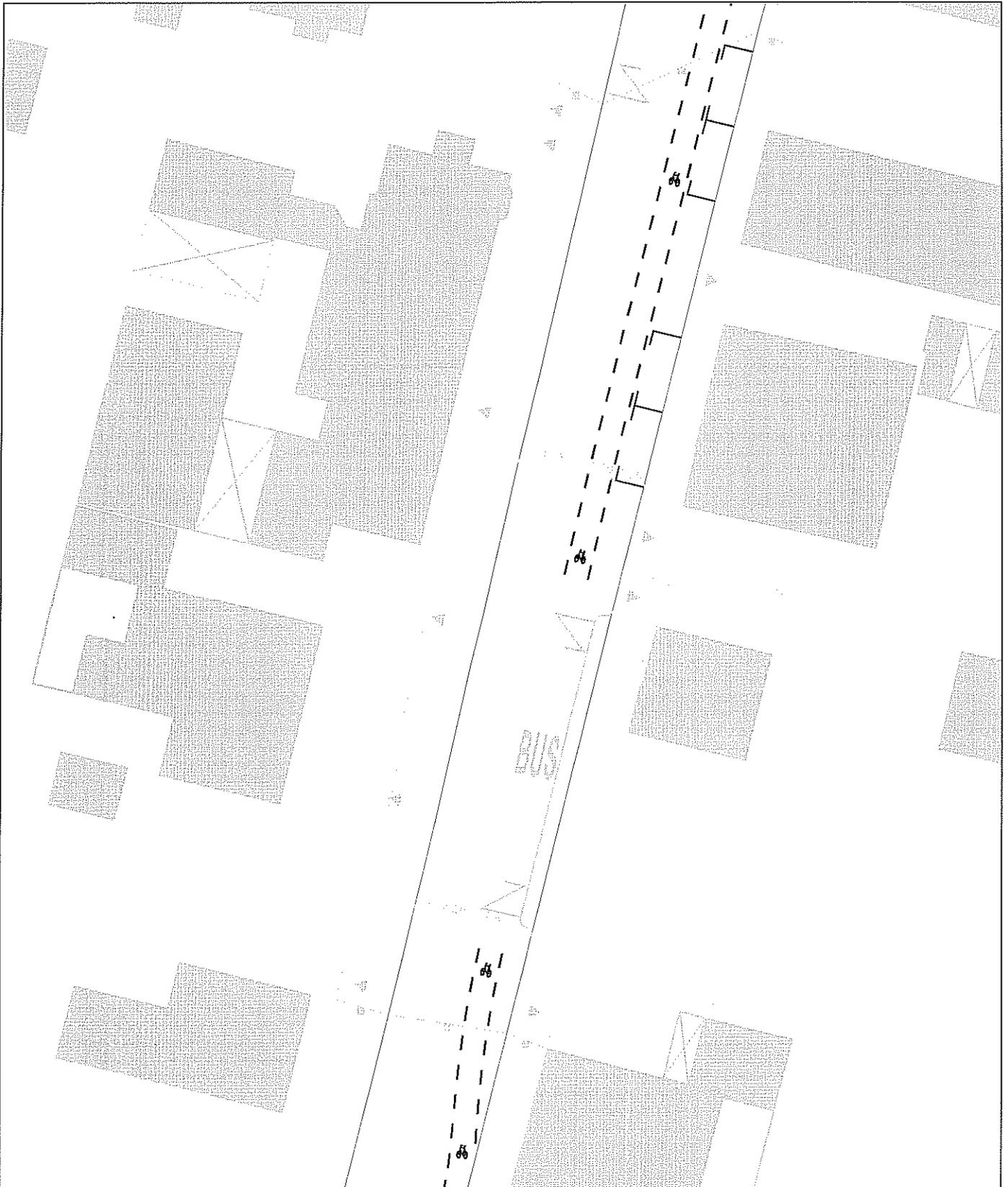


AB Stadtverkehr GbR
Büro für Stadtverkehrsplanung



Stand: März 2010
Maßstab: 1:500

Bild: -
Blattgröße: A3



Legende

- Straßenflächen & Markierungen - Bestand
- Straßenflächen & Markierungen - Planung
- Radfahrerfurt (Breitstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- Fußgängerfurt (Schmalstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- - - Schutzstreifen (Schmalstrich 1m Strich/1m Lücke)
- 🚲 Fahrradpiktogramm
- Einbauten
- Verlegung Einbauten
- 📍 Zufahrten Privatgrundstücke

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße

Hauptstraße - Bereich Nord 2

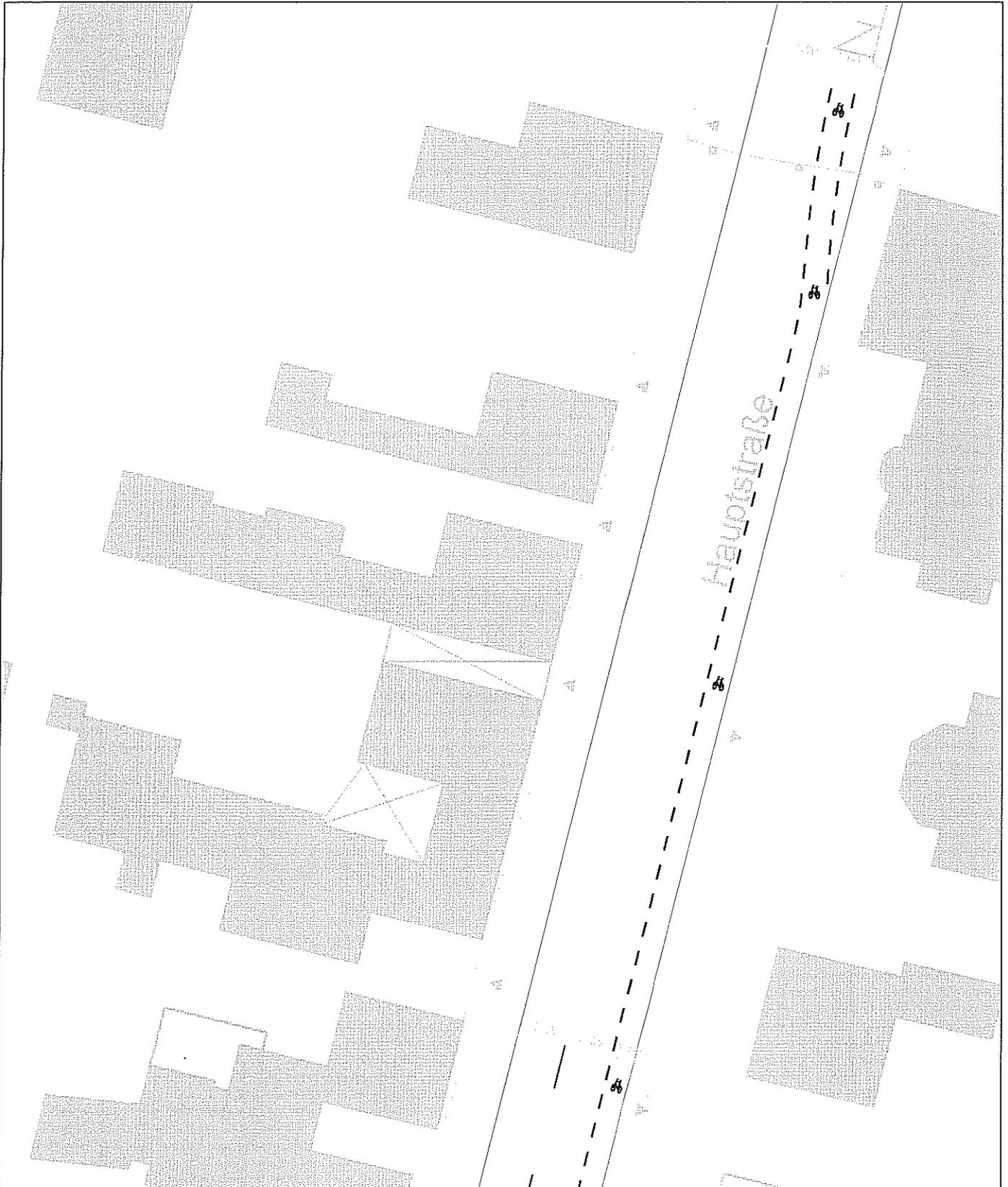


AB Stadtverkehr GbR
Büro für Stadtverkehrsplanung



Stand: März 2010
Maßstab: 1:500

Bild: -
Blattgröße: A3



Legende

- Straßenflächen & Markierungen - Bestand
- Straßenflächen & Markierungen - Planung
- Radfahrerfurt (Breitstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- Fußgängerfurt (Schmalstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- - - Schutzstreifen (Schmalstrich 1m Strich/1m Lücke)
- 🚲 Fahrradpiktogramm
- Einbauten
- Verlegung Einbauten
- △ Zufahrten Privatgrundstücke

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße

Hauptstraße - Bereich Nord 3

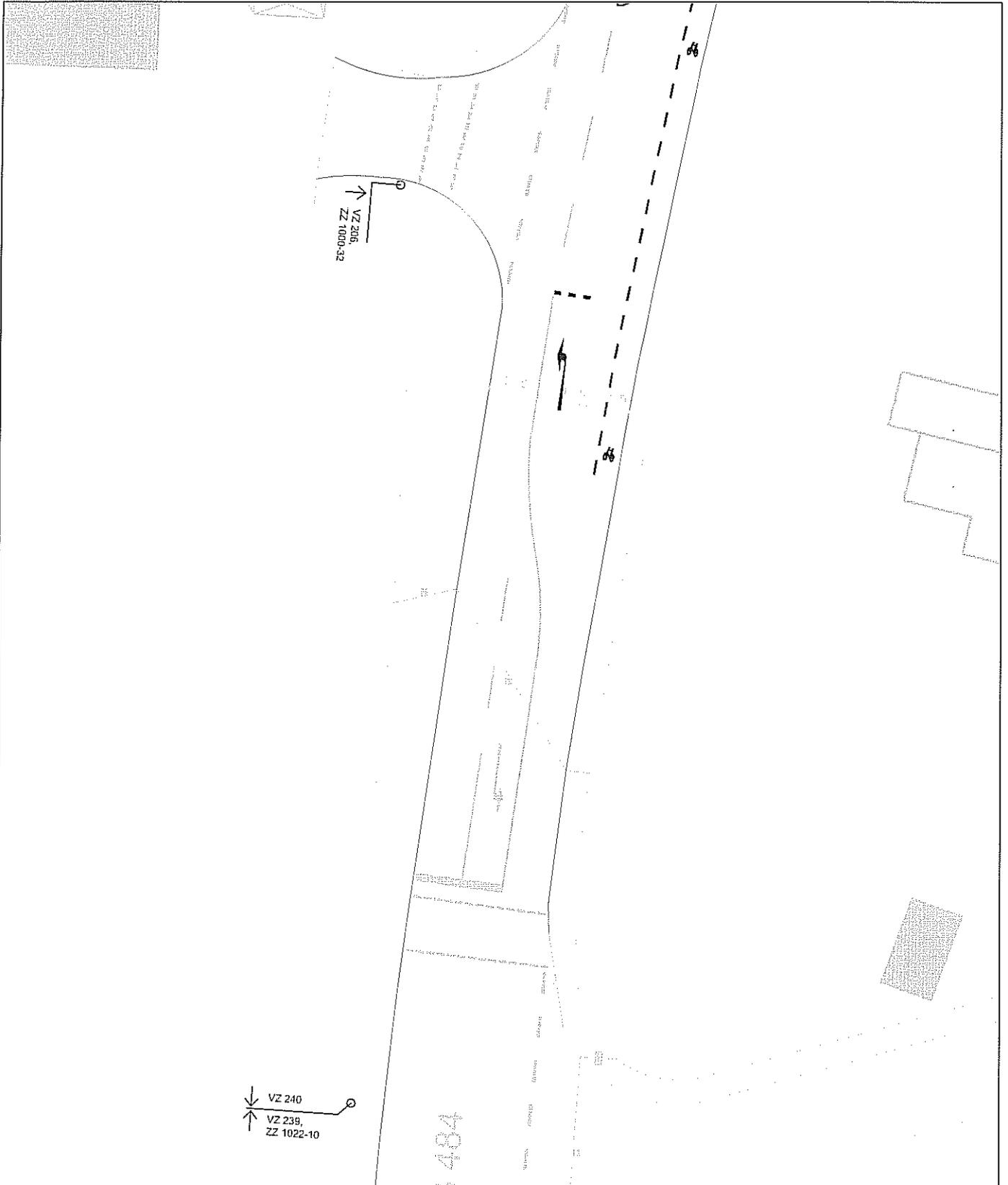


AB Stadtverkehr GbR
Büro für Stadtverkehrsplanung



Stand: März 2010
Maßstab: 1:500

Bild: -
Blattgröße: A3



Legende

- Straßenflächen & Markierungen - Bestand
- Straßenflächen & Markierungen - Planung
- Radfahrerfurt (Breitstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- Fußgängerfurt (Schmalstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- — Schutzstreifen (Schmalstrich 1m Strich/1m Lücke)
- 🚲 Fahrradpiktogramm
- Einbauten
- Verlegung Einbauten
- Zufahrten Privatgrundstücke

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße

Hauptstraße - Bereich Süd 1

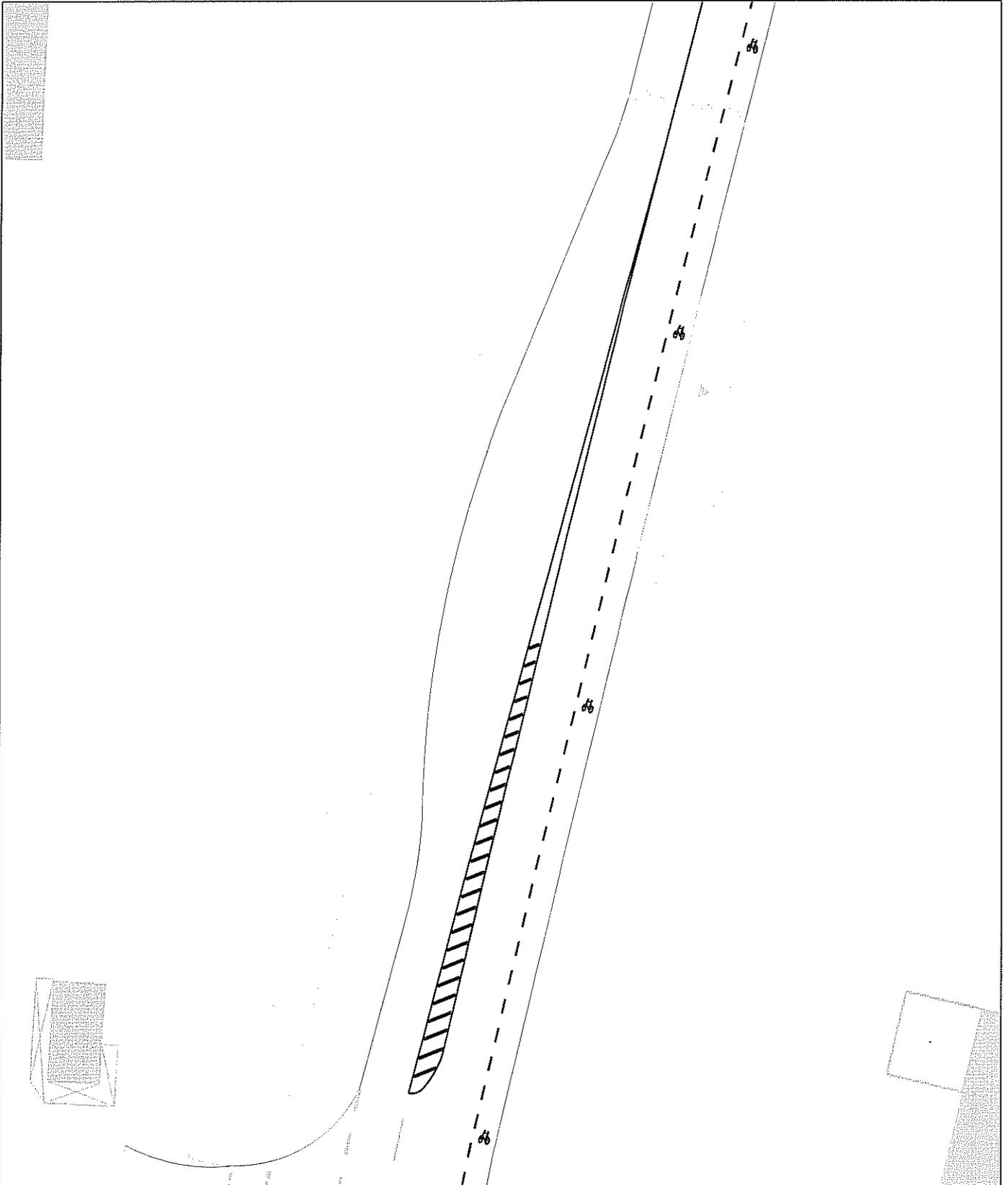


AB Stadtverkehr GbR
Büro für Stadtverkehrsplanung



Stand: März 2010
Maßstab: 1:500

Bild: -
Blattgröße: A3



Legende

- — — — — Straßenflächen & Markierungen - Bestand
- — — — — Straßenflächen & Markierungen - Planung
- — — — — Radfahrerfurt (Breitstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- — — — — Fußgängerfurt (Schmalstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- — — — — Schutzstreifen (Schmalstrich 1m Strich/1m Lücke)
- 🚲 Fahrradpiktogramm
- Einbauten
- Verlegung Einbauten
- 🚗 Zufahrten Privatgrundstücke

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße

Hauptstraße - Bereich Süd 2

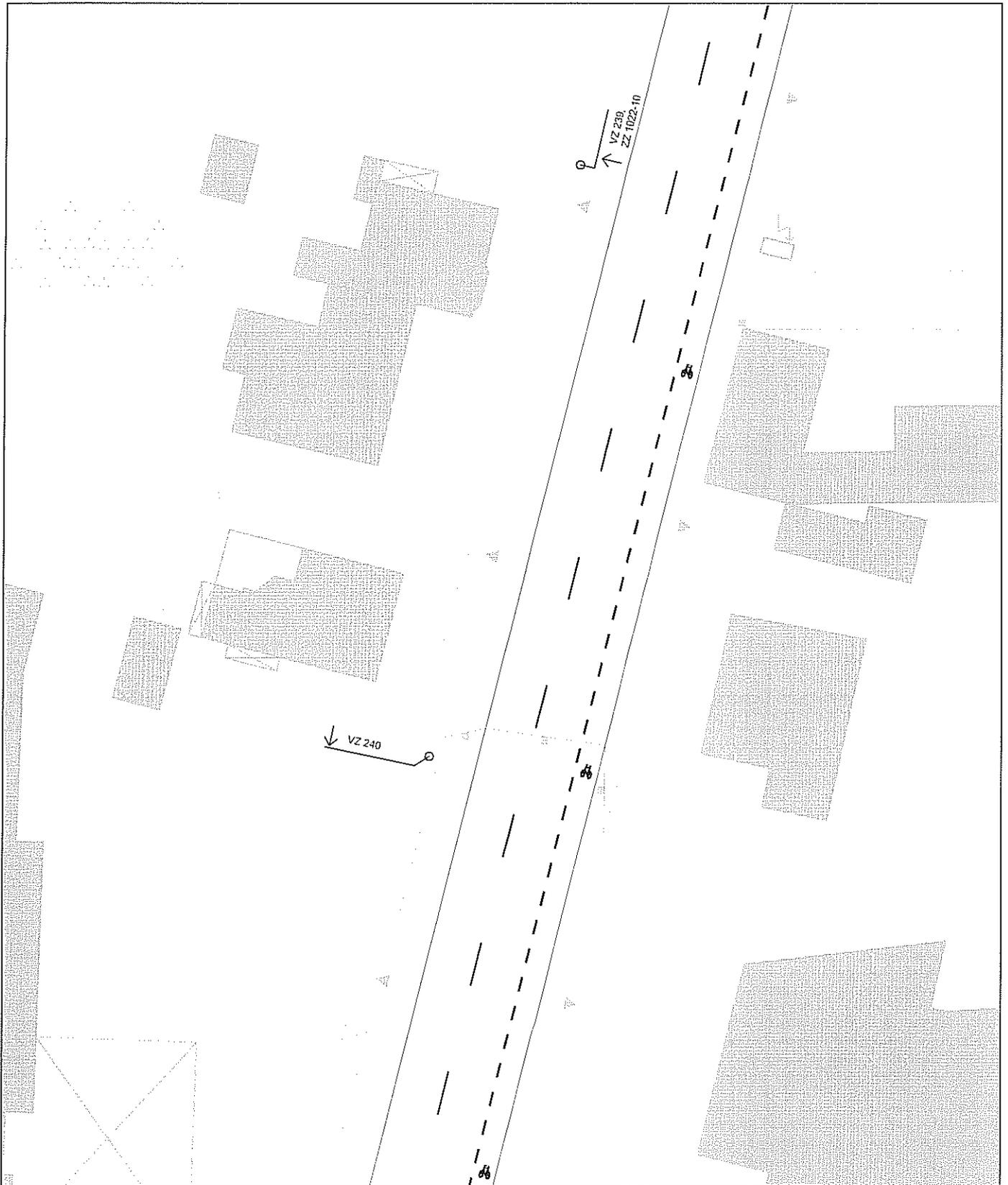


AB Stadtverkehr GbR
Büro für Stadtverkehrsplanung



Stand: März 2010
Maßstab: 1:500

Bild: -
Blattgröße: A3



Legende

- Straßenflächen & Markierungen - Bestand
- Straßenflächen & Markierungen - Planung
- Radfahrerfurt (Breitstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- Fußgängerfurt (Schmalstrich mit 0,50m Strich/0,20m Lücke)
- - Schutzstreifen (Schmalstrich 1m Strich/1m Lücke)
- 🚲 Fahrradpiktogramm
- Einbauten
- ⊕ ○ Verlegung Einbauten
- ▼ Zufahrten Privatgrundstücke

Stadt Lohmar

Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße

Hauptstraße - Bereich Süd 3



AB Stadtverkehr GbR
Büro für Stadtverkehrsplanung



Stand: März 2010
Maßstab: 1:500

Bild: -
Blattgröße: A3