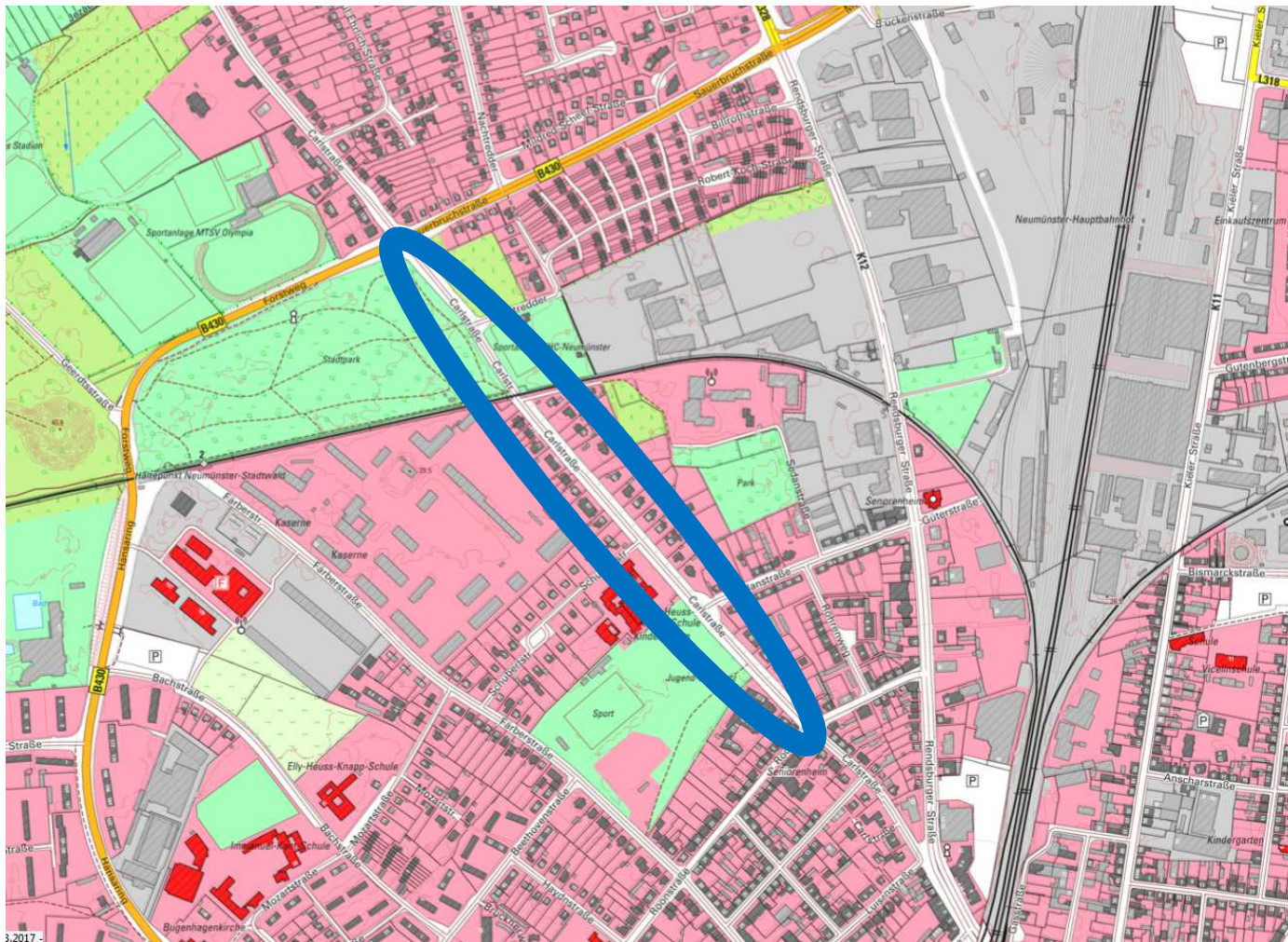


Optimierung der Radverkehrsführung in der Carlstraße



Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Planungsanlass

Beschluss der Ratsversammlung:

„Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie in der Carlstraße zwischen Roonstraße und Sauerbruchstraße der Fahrradverkehr im Sinne des Antrags „Fahrradstadt Neumünster“ *[10 Punkte-Programm]* vom 27. August 2013 optimiert werden kann.“

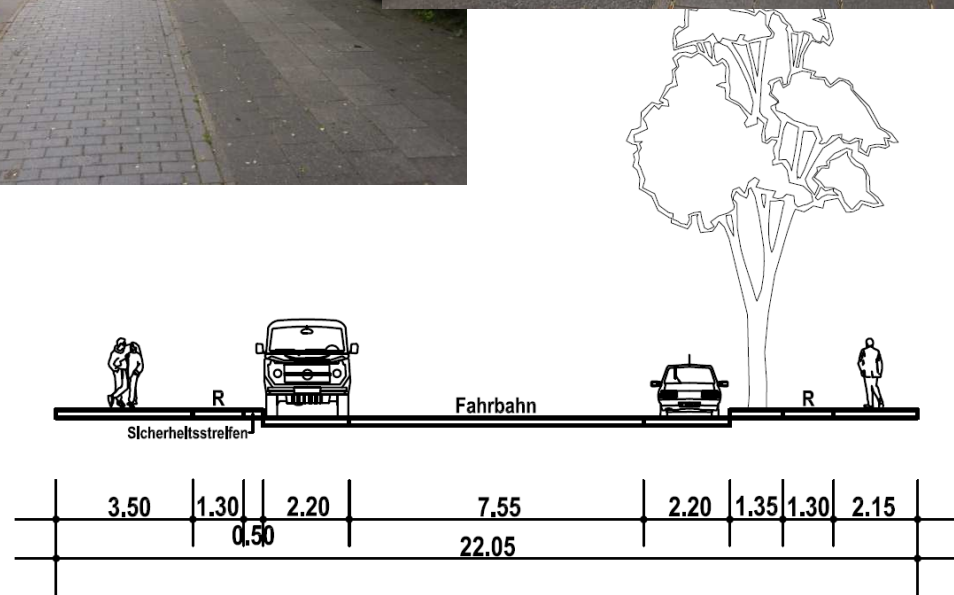
Auszug aus dem 10-Punkte-Programm:

„5. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen sollen (...) vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.“

„7. Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden (...).“

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Bestand



Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Bestand

- Länge des Straßenabschnittes: 880m
- fast durchgehend beidseitiger Radweg mit einer Breite von überwiegend 1,3m
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht im Jahr 2015, da die nach StVO und Rechtsprechung erforderlichen Voraussetzungen (Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage) nicht gegeben sind
- Kfz-Stärke 240 Kfz/Sph bzw. 2.600 Kfz/24 Std.
- SV-Anteil 2,6%
- geltende Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Bestand

Defizite / Mängel

- grundsätzliche Problematik bei Führung auf Radwegen/im Seitenraum
 - Konflikte mit Fußgängern
 - Konflikte mit an Grundstücken ein-/ausfahrenden Kfz
 - Konflikte an Einmündungen mit rechtsabbiegenden Kfz
- schadhafter Oberflächenzustand
- dauerhafte Problematik mit Wurzelaufbrüchen
- geringe Breite von 1,3m

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Bestand

Bewertung nach der Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“

- Regelmaß von 2,0m Breite für Radwege wird deutlich unterschritten
- Radverkehr kann unter Berücksichtigung der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke und Geschwindigkeitsregelung verträglich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden
- vorhandene Radverkehrsführung entspricht den Empfehlungen der Richtlinie

→ daher kein zwingender Handlungsbedarf

ABER: entsprechend dem Beschluss der Ratsversammlung sind die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Varianten-
betrachtung

Variante 1 - Radwegeausbau

- Ausbau des Radweges nur zu Lasten des Gehweges möglich
- Problematik mit Wurzelaufbrüchen bleibt bestehen



Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Varianten- betrachtung

Variante 2 – Rückbau der Radwege

- Ausschließliche Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → entspricht ERA
- Flächen könnten für Verbreiterung des Grünstreifens und/oder Gehweges oder auf der Westseite für einen Umbau des Parkstreifens zu Schräg-/Senkrechtparkern genutzt werden
- Entfall der Unterhaltungspflicht für die Radwege

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Varianten-
betrachtung

Variante 3 – Schutzstreifen

- beidseitige Schutzstreifen mit der Regelbreite von jeweils 1,5m
- in der verbleibenden Fahrgasse mit 4,5m Breite kann der überwiegend vorkommende Begegnungsfall Pkw/Pkw abgewickelt werden
- kein Verlust an Parkplätzen
- höheres Sicherheitsgefühl für den Radverkehr
- bessere Wahrnehmung und Akzeptanz durch den Kfz-Verkehr

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Varianten- betrachtung

Variante 4 – Fahrradstraße

- VwV-StVO zu Zeichen 244 Fahrradstraße:
„Fahrradstraßen kommen dann in Betracht,
wenn der Radverkehr die vorherrschende Art
ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“
- bislang Tempo 50, da Bestandteil des
Straßengrundnetzes
- Durchgangsverkehr ist weitgehend
auszuschließen
- große Fahrbahnbreite begünstigt das
Überholen durch den Kfz-Verkehr mit nicht
angepassten Geschwindigkeiten
→ Unfallforschung: bei Fahrbahnbreiten von
deutlich mehr als 6m ist von Fahrradstraßen
abzusehen

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Varianten-
betrachtung

Variante 5 – Fahrradstraße mit Kfz- Durchfahrtssperre

- Sperrung einer öffentlichen Straße ist wesentlicher Eingriff in das Straßennetz
- Auswirkungen auf die Erschließung von Carl- und Sedanstraße
- Zwingende Notwendigkeit für die Sperrung kann nicht nachgewiesen werden

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Varianten- betrachtung

Variante 6 – Tempo 30-Zone

- Geringere Kfz-Fahrgeschwindigkeit würde die Verträglichkeit mit dem Radverkehr erhöhen
- Carlstraße ist Bestandteil des Straßengrundnetzes, die zwingende Notwendigkeit dafür ist aber nicht mehr gegeben
- besonderes Schutzbedürfnis für die Wohnbevölkerung sowie Fußgänger und Radfahrer als Voraussetzung für Tempo 30-Zone ist hier nicht zwingend zu erkennen

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Fazit

Fazit

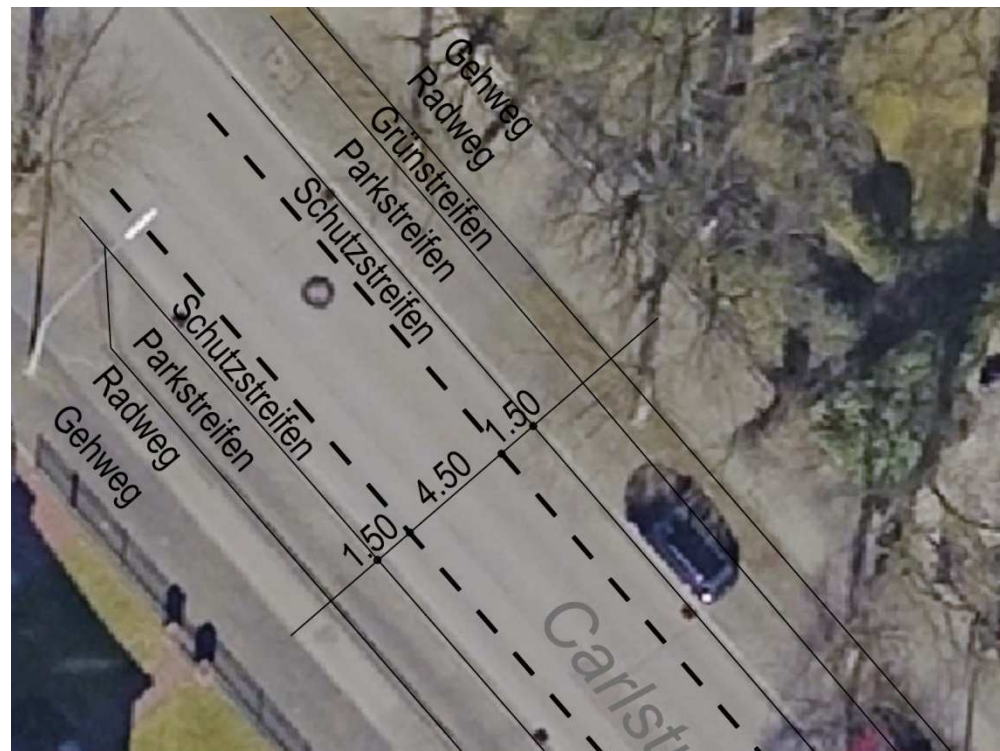
- Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist verträglich
- Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße werden (derzeit) nicht erfüllt
- Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h liegen nicht vor

Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Vorzugsvariante

- Schutzstreifen
- mittelfristig ist Rückbau der Radwege zu prüfen

Fazit



Vielen Dank

für Ihre Aufmerksamkeit !