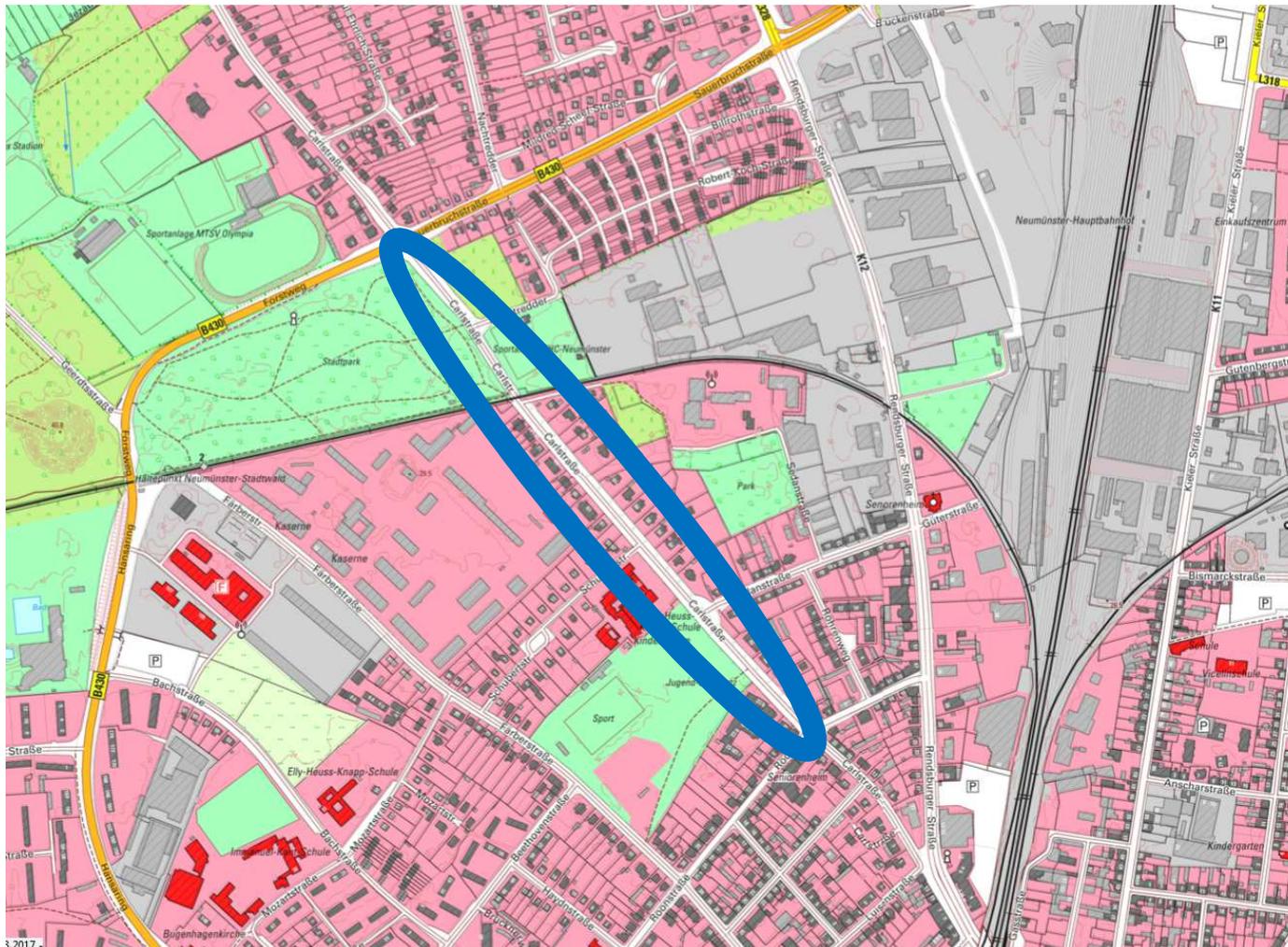


## Optimierung der Radverkehrsführung in der Carlstraße



## **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.“

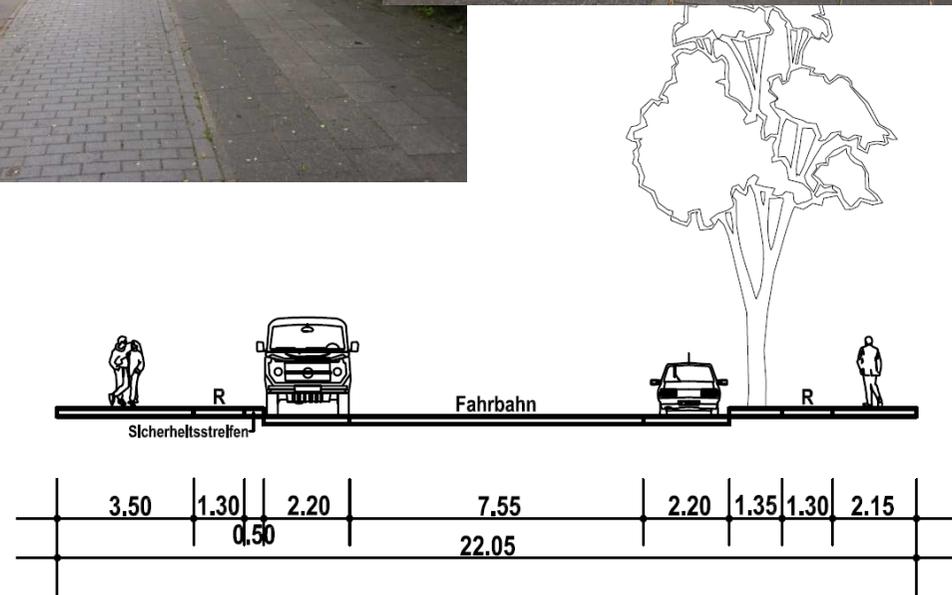
Auszug aus dem 10-Punkte-Programm:

„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 Wurzelauftbrüchen
- 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

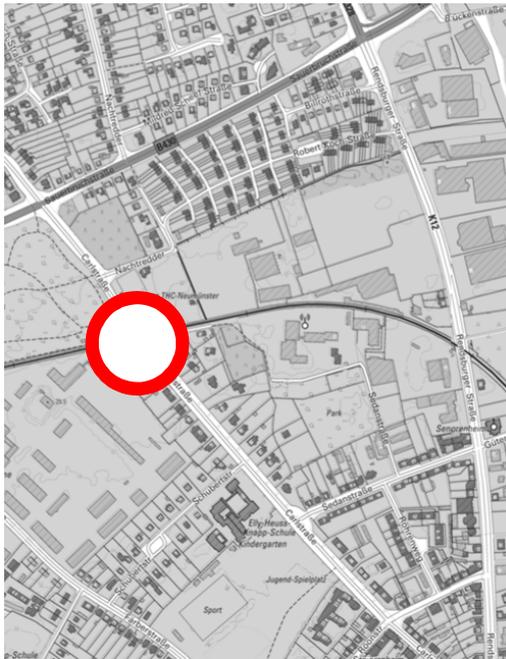


### Variante 4 – Fahrradstraße

- 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**

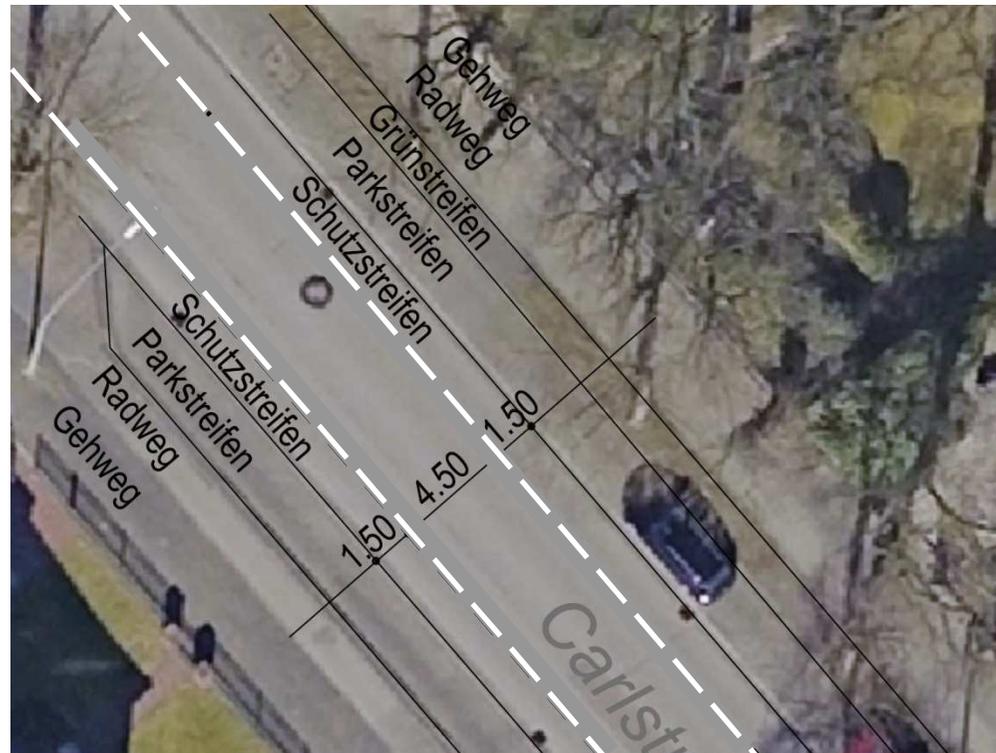
- Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist verträglich
- Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße werden (derzeit) nicht erfüllt
- Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h liegen nicht vor

## Optimierung Radverkehrsführung in der Carlstraße

Fazit

### Vorzugsvariante

- Schutzstreifen
- mittelfristig ist Rückbau der Radwege zu prüfen



**Vielen Dank**  
**für Ihre Aufmerksamkeit !**