Zwischenbericht zum Radverkehrskonzept

Verkehrs- und Umweltausschuss

12. November 2018

AB Stadtverkehr – Büro für Stadtverkehrsplanung

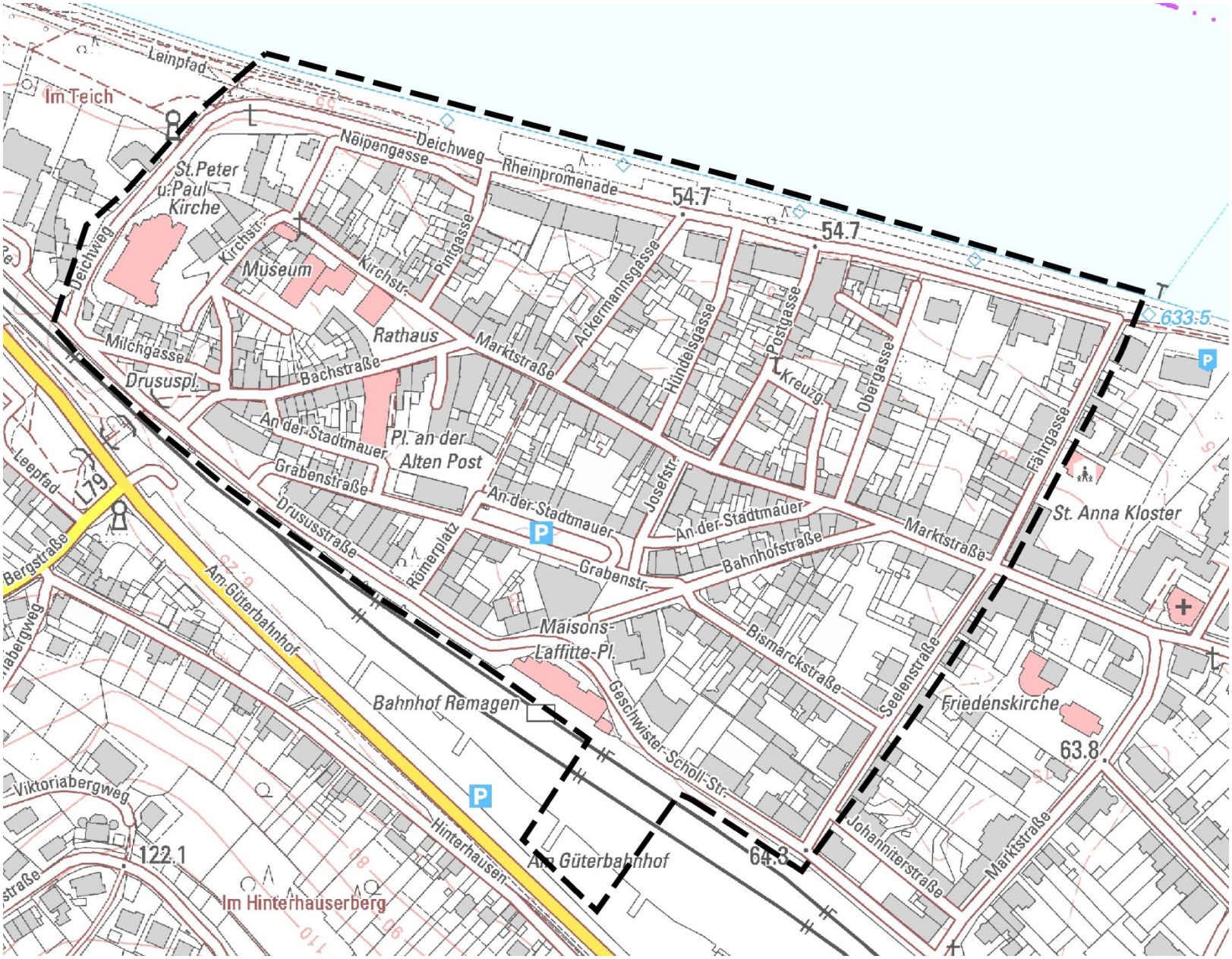
Inh. Arne Blase

Arbeitsstand

1	Grundlagen/Bestandsaufnahmen	✓
2	Radverkehrsnetz	✓
3	Analyse	✓
4	Maßnahmen	
5	Dokumentation / Bericht	

Radparken

Untersuchungsbereich

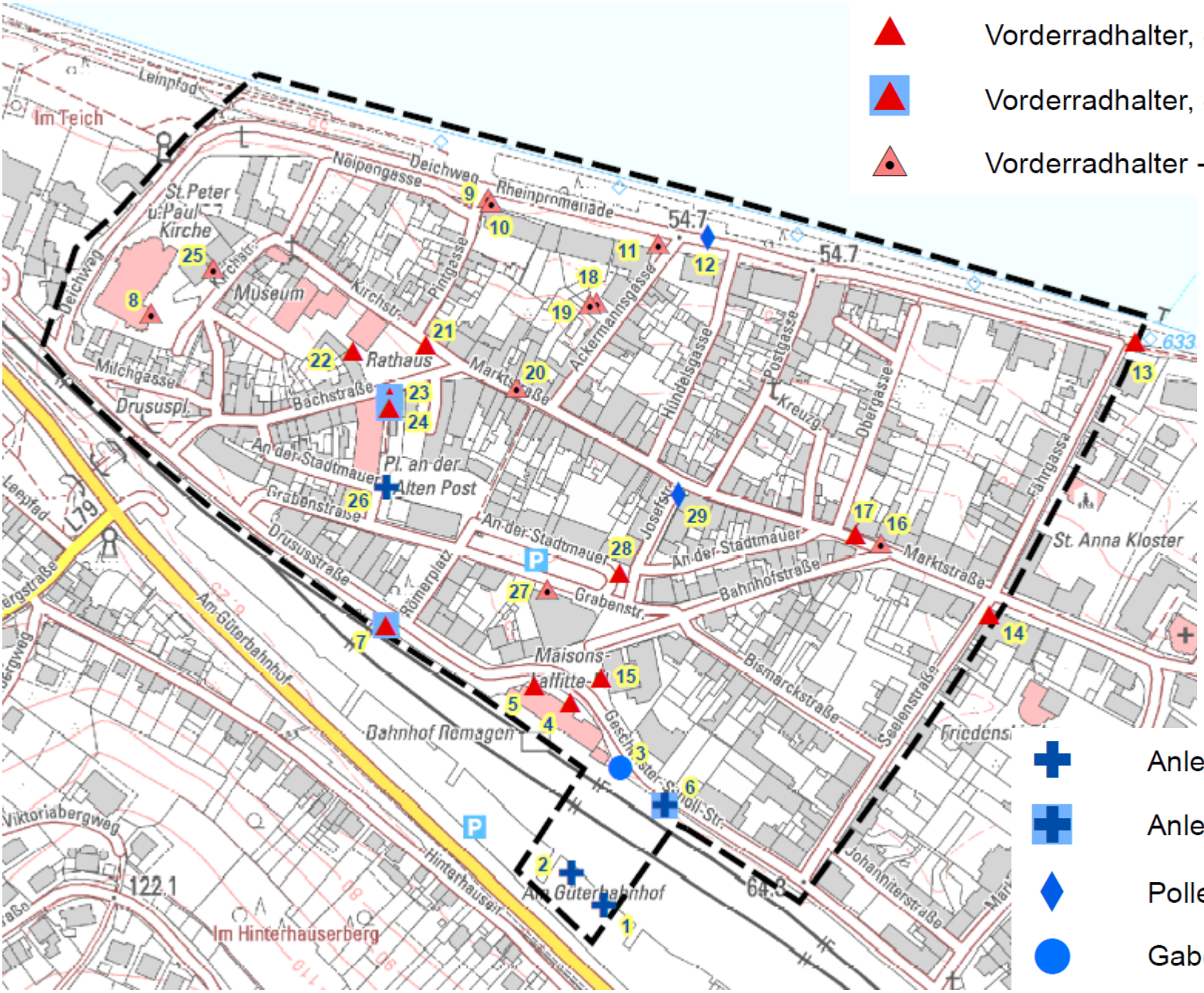


Abstellanlagen / Stellplätze

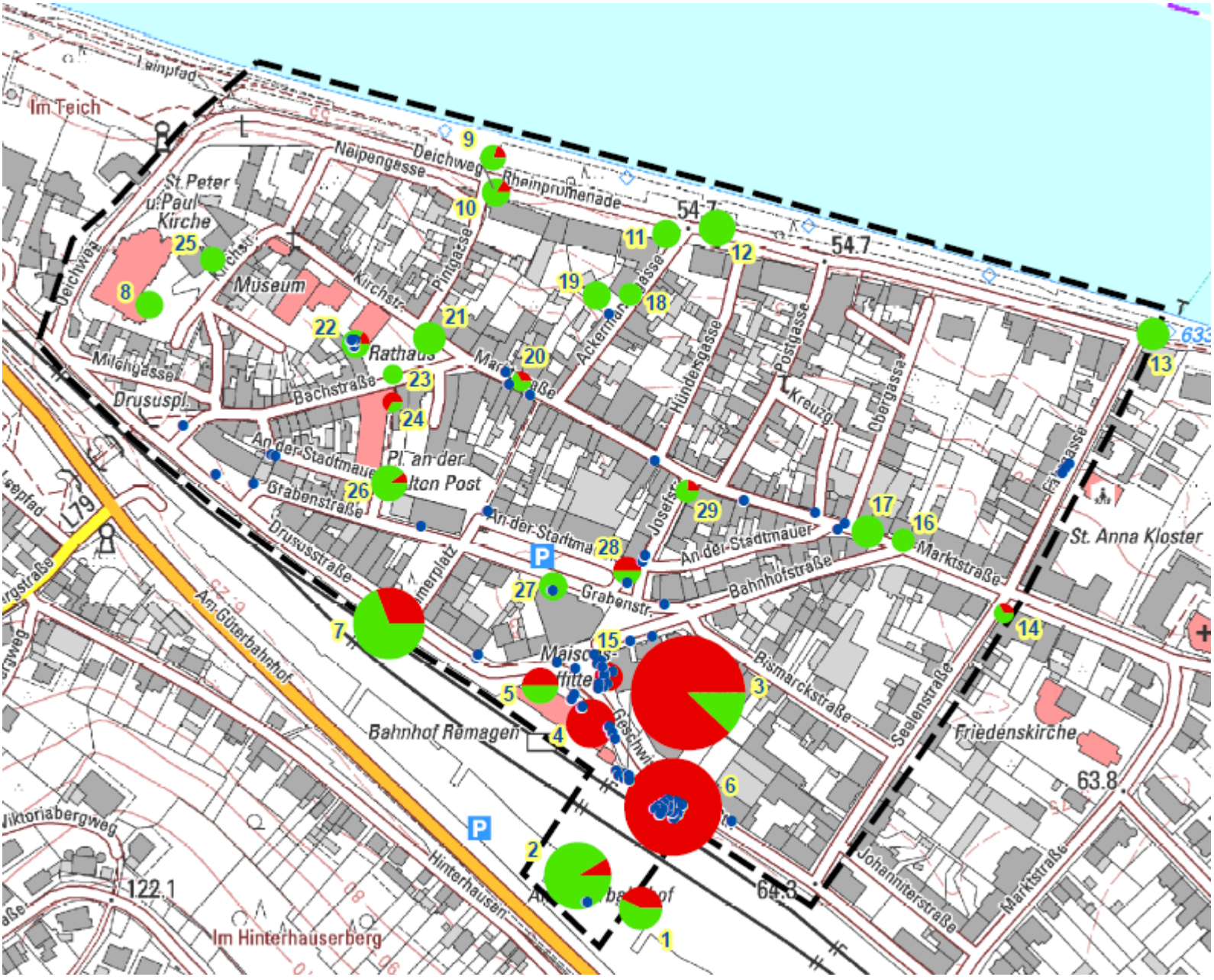
Anlagentyp	Anlagen-anzahl	Stellplätze Anzahl	Stellplätze Anteil
gesamt	**29**	**413**	
Anlehnbügel	4	130	31%
Pollerständer	2	14	3%
Gabelhalter	1	100	24%
Vorderradhalter / Abstellschiene	22	169	41%
... davon im Bahnhofsbereich	**8**	**293**	**71%**
Anlehnbügel	3	120	41%
Gabelhalter	1	100	34%
Vorderradhalter / Abstellschiene	4	73	25%
... davon im Zentrum / Rhein	**21**	**120**	**29%**
Anlehnbügel	1	10	8%
Pollerständer	2	14	12%
Vorderradhalter	18	96	80%

AB Stadtverkehr

Abstellanlagen / Stellplätze



Stellplatzbelegung



Stellplatzbelegung

310 abgestellte Räder

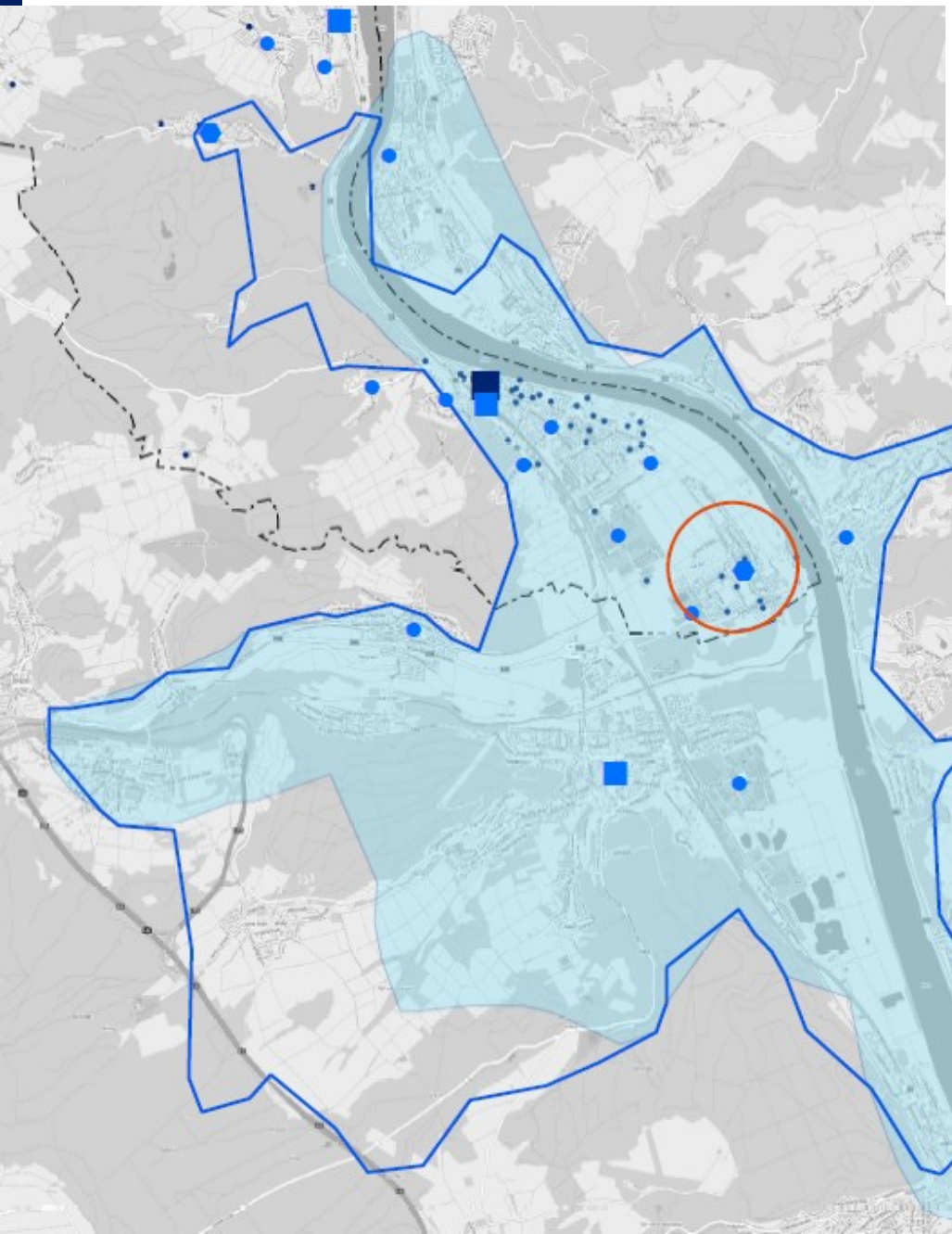
Anlagentyp	Stellplätze		
	Anzahl	Räder	Auslastung
gesamt	**413**	**237**	**57%**
Anlehnbügel	130	97	75%
Pollerständer	14	1	7%
Gabelhalter	100	88	88%
Vorderradhalter / Abstellschiene	169	51	30%
... davon im Bahnhofsbereich	**293**	**225**	**77%**
Anlehnbügel	120	96	80%
Gabelhalter	100	88	88%
Vorderradhalter / Abstellschiene	73	41	56%
... davon im Zentrum / Rhein	**120**	**12**	**10%**
Anlehnbügel	10	1	10%
Pollerständer	14	1	7%
Vorderradhalter	96	10	10%

+ 73 frei abgestellte Räder

AB Stadtverkehr

Radverkehrsnetz

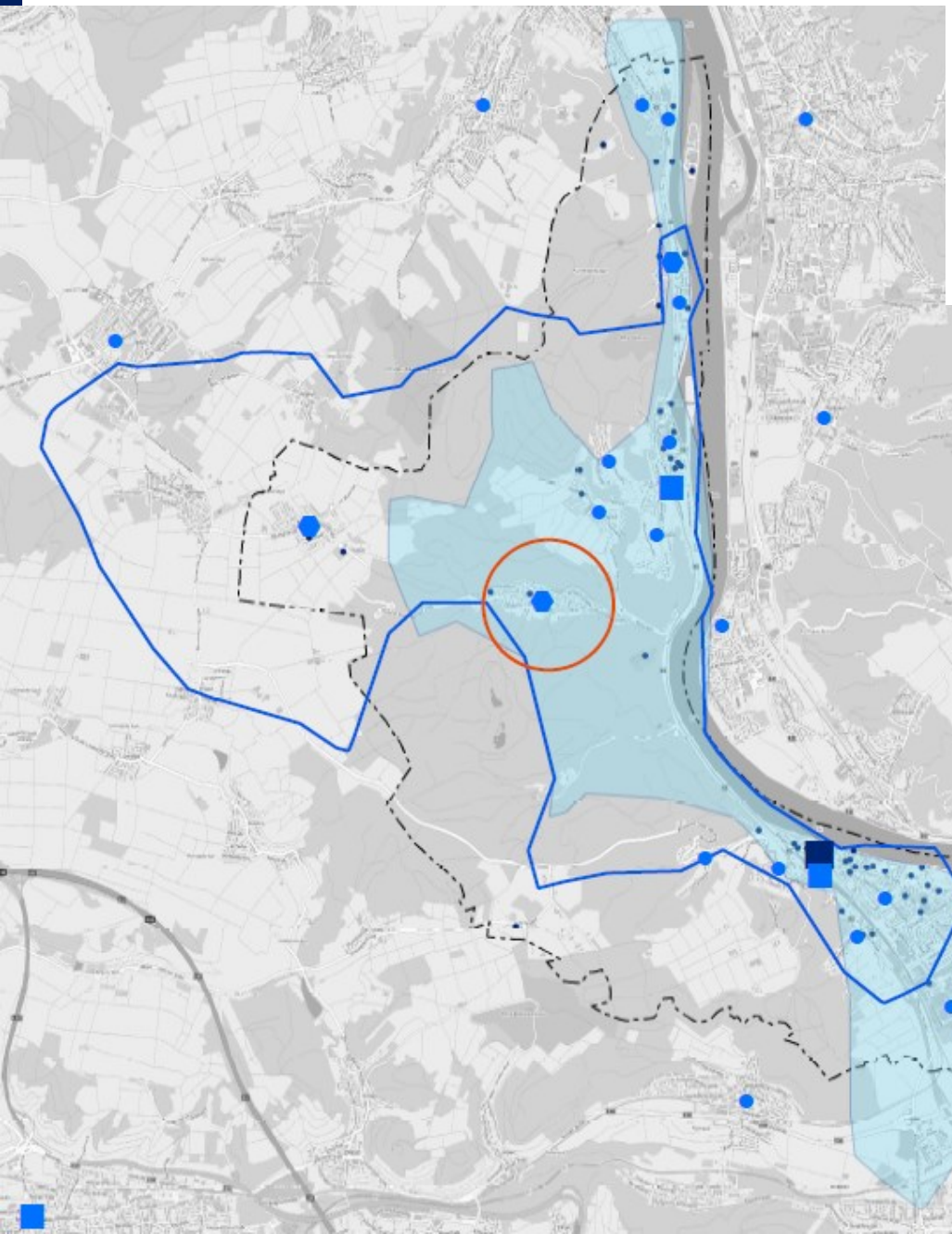
Erreichbarkeiten - Kripp



Einzugsbereich - 30 Minuten

- Zentrum der Isochrone
- 30 Minuten mit dem Rad zum Verkehrsziel
- 30 Minuten mit dem Rad von der Verkehrsquelle

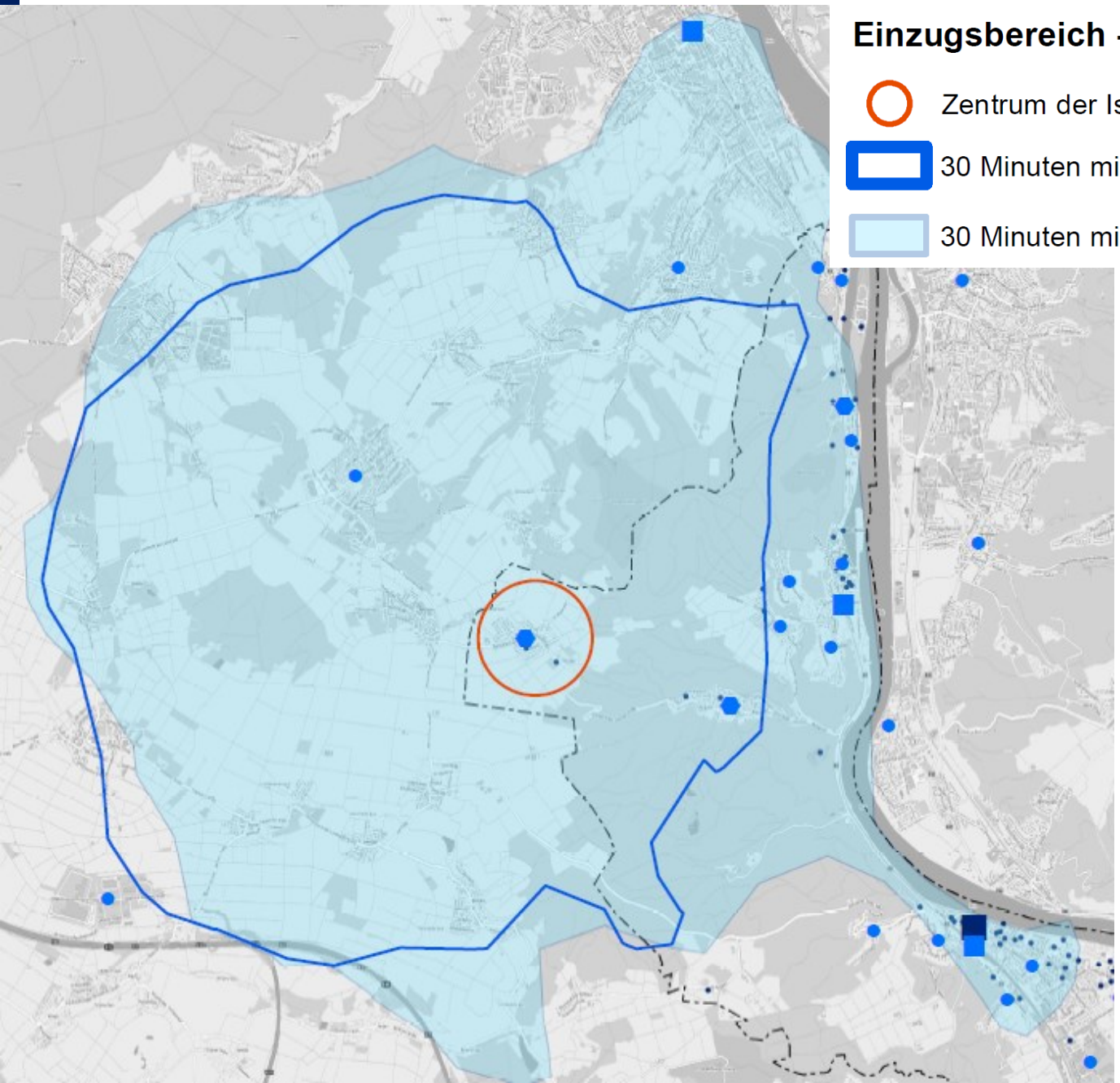
Erreichbarkeiten - Unkelbach



Einzugsbereich - 30 Minuten

- Zentrum der Isochrone
- 30 Minuten mit dem Rad zum Verkehrsziel
- 30 Minuten mit dem Rad von der Verkehrsquelle

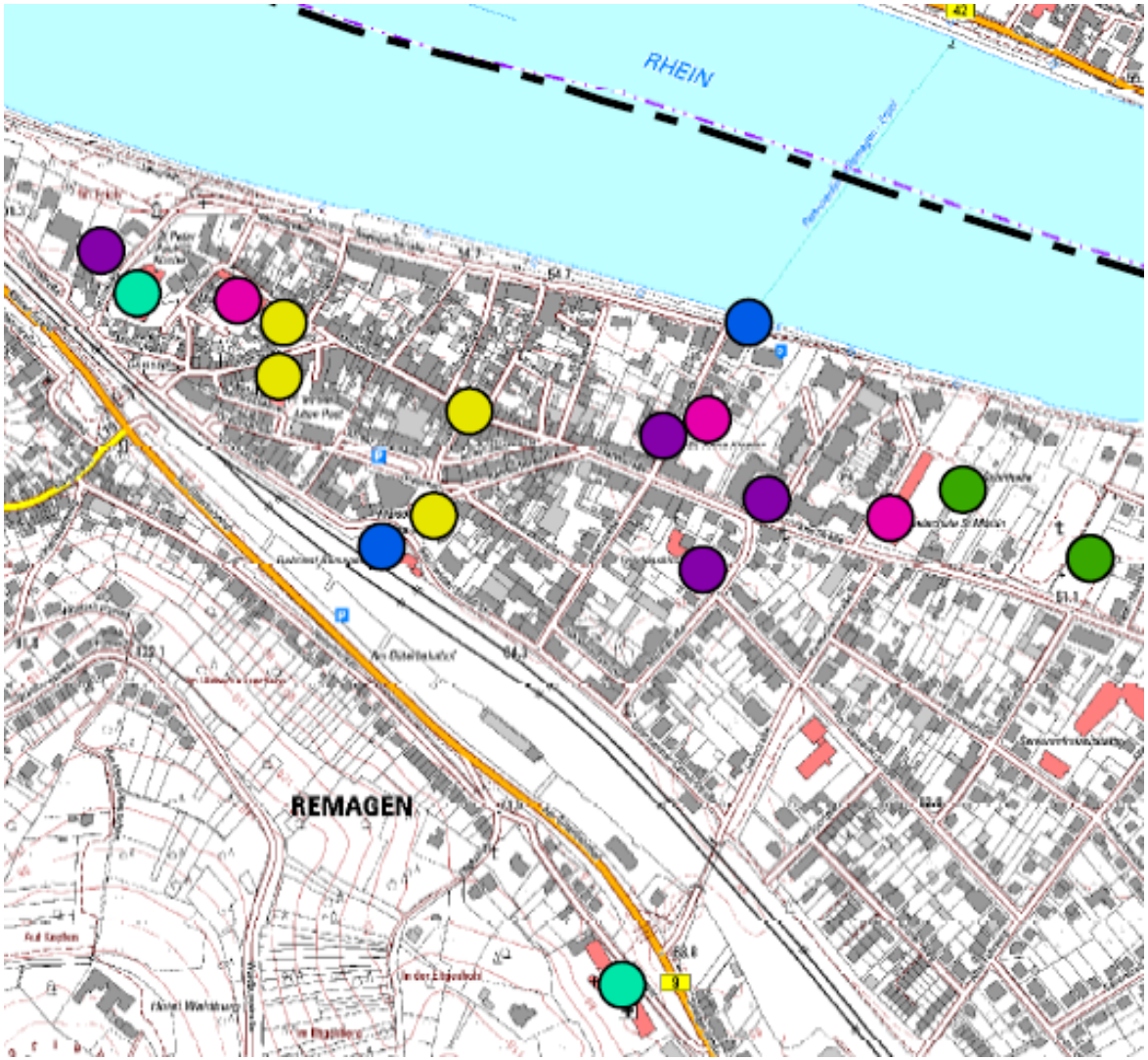
Erreichbarkeiten - Oedingen



Einzugsbereich - 30 Minuten

- Zentrum der Isochrone
- 30 Minuten mit dem Rad zum Verkehrsziel
- 30 Minuten mit dem Rad von der Verkehrsquelle

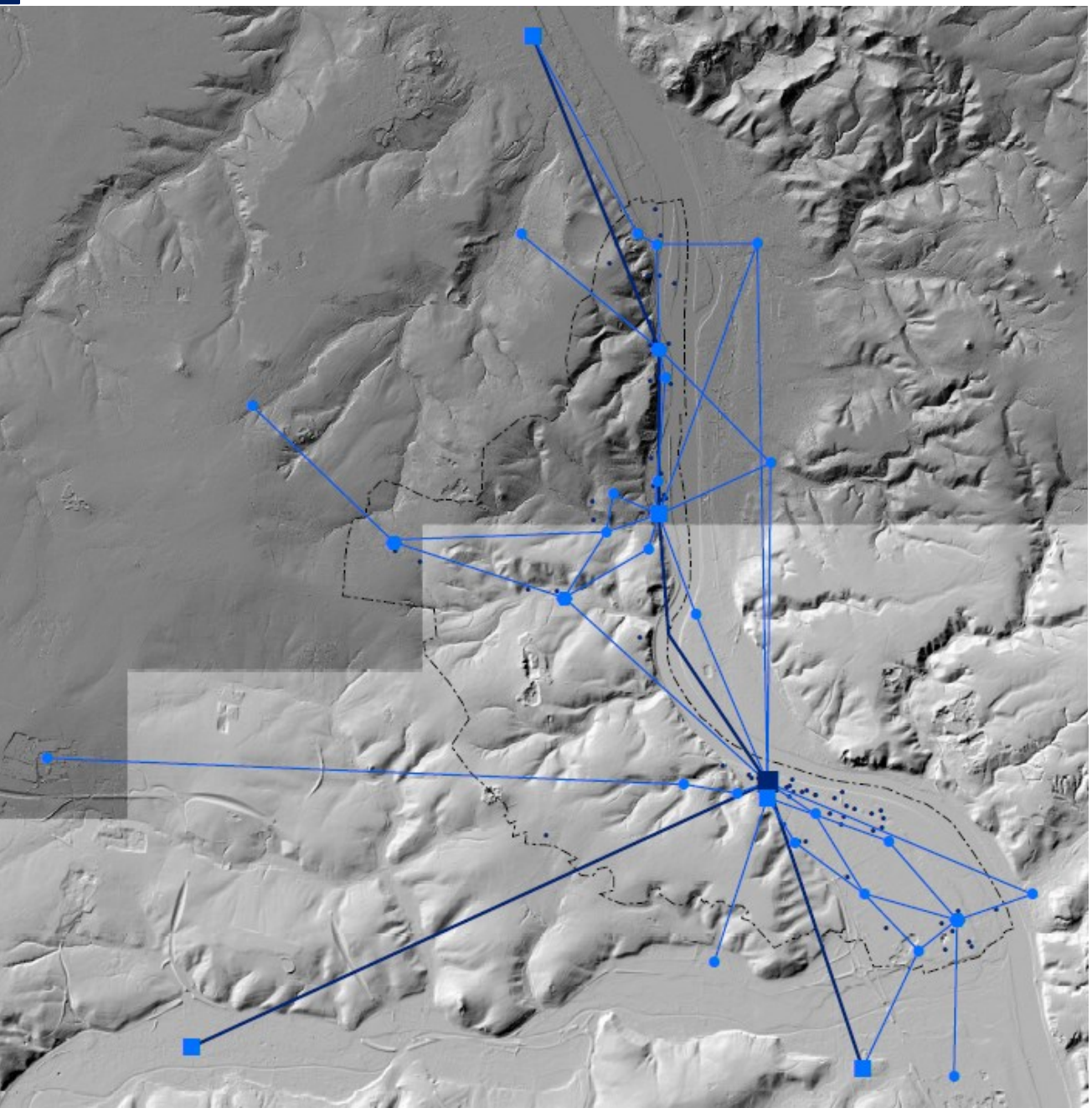
Quellen / Ziele



- Bildung
- Kirche
- Gesundheit
- Gewerbe_Arbeitsplätze
- Freizeit_Sport
- Kultur
- Versorgung_Einkauf
- Verkehr
- Sehenswürdigkeit

AB Stadtverkehr

Wunschlinien



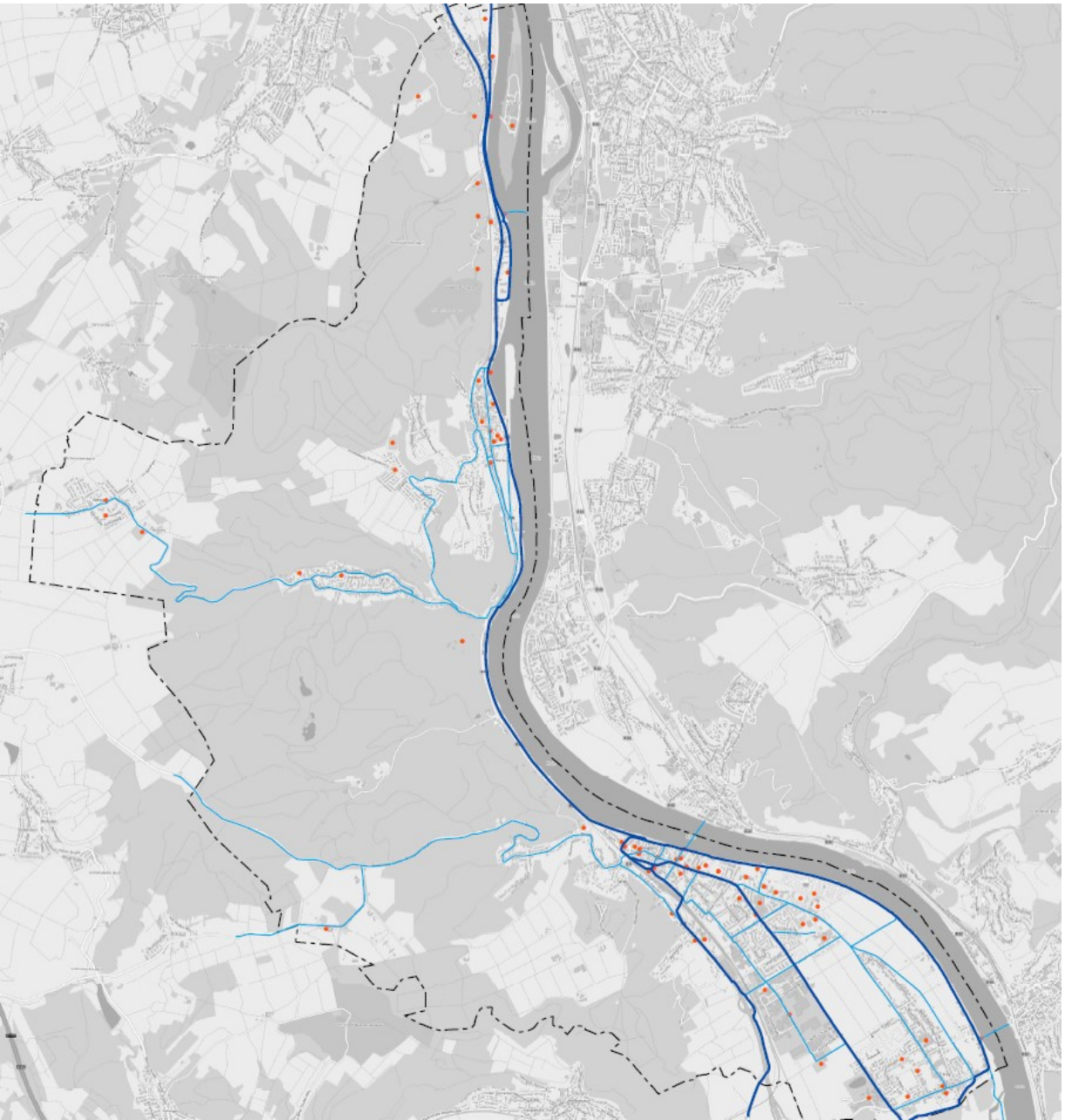
Ziele

- Hauptziel (Innenstadt Remagen)
- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität
- innerörtliche Einzelziele

Wunschlinien

- Hauptverbindung
- Verbindung

Radverkehrsnetz

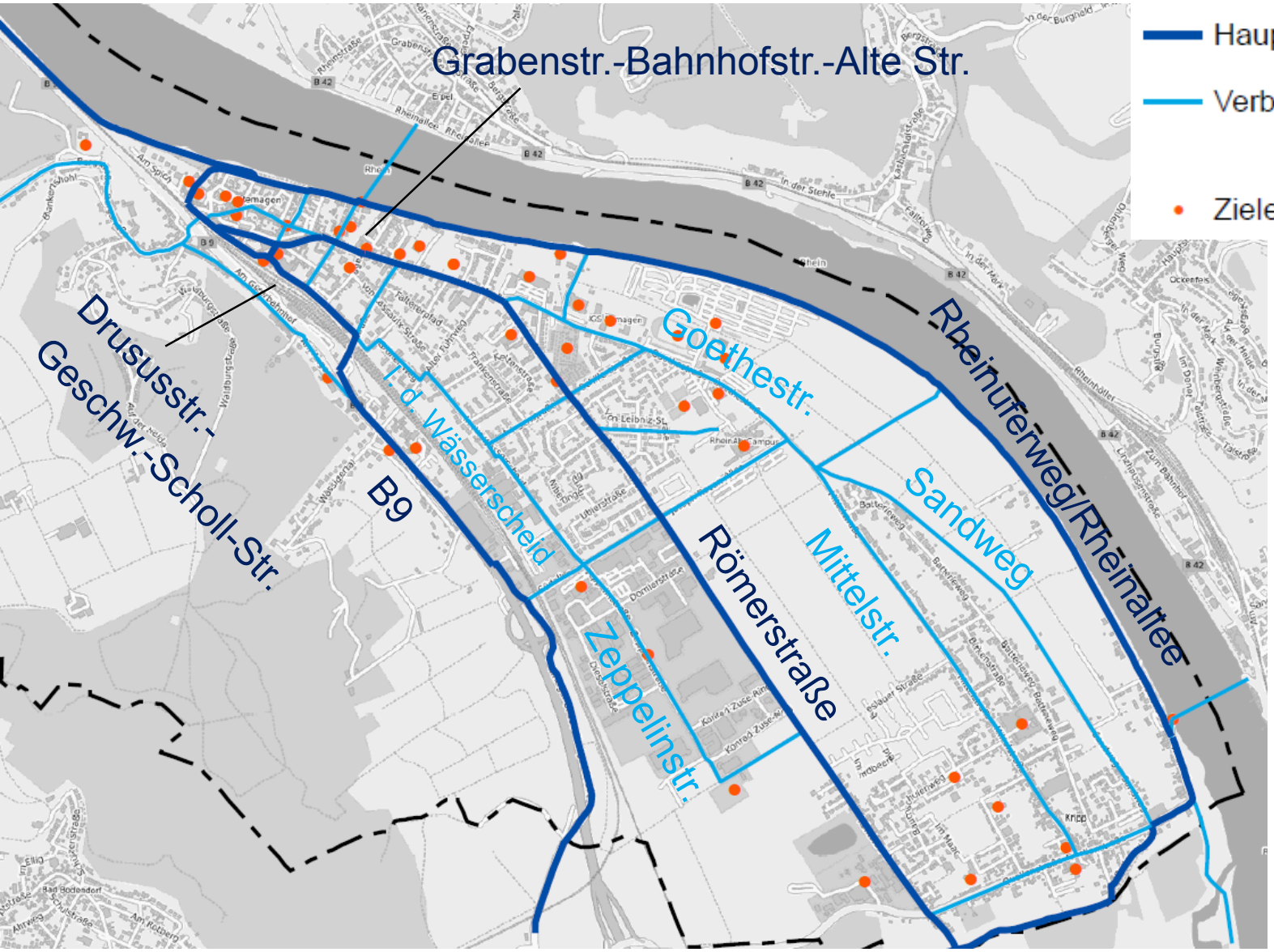


Hauptverbindungen

Verbindungen

Ziele des Radverkehrs

Radverkehrsnetz



Analyse Radverkehrsnetz

… unser Werkzeug für Bewertung und Maßnahmenentwicklung

Die Bundesregierung

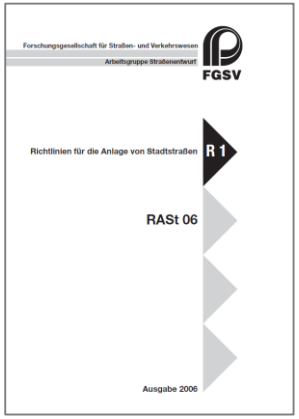
Straßenverkehrsordnung (StVO)

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

VwV-StVO

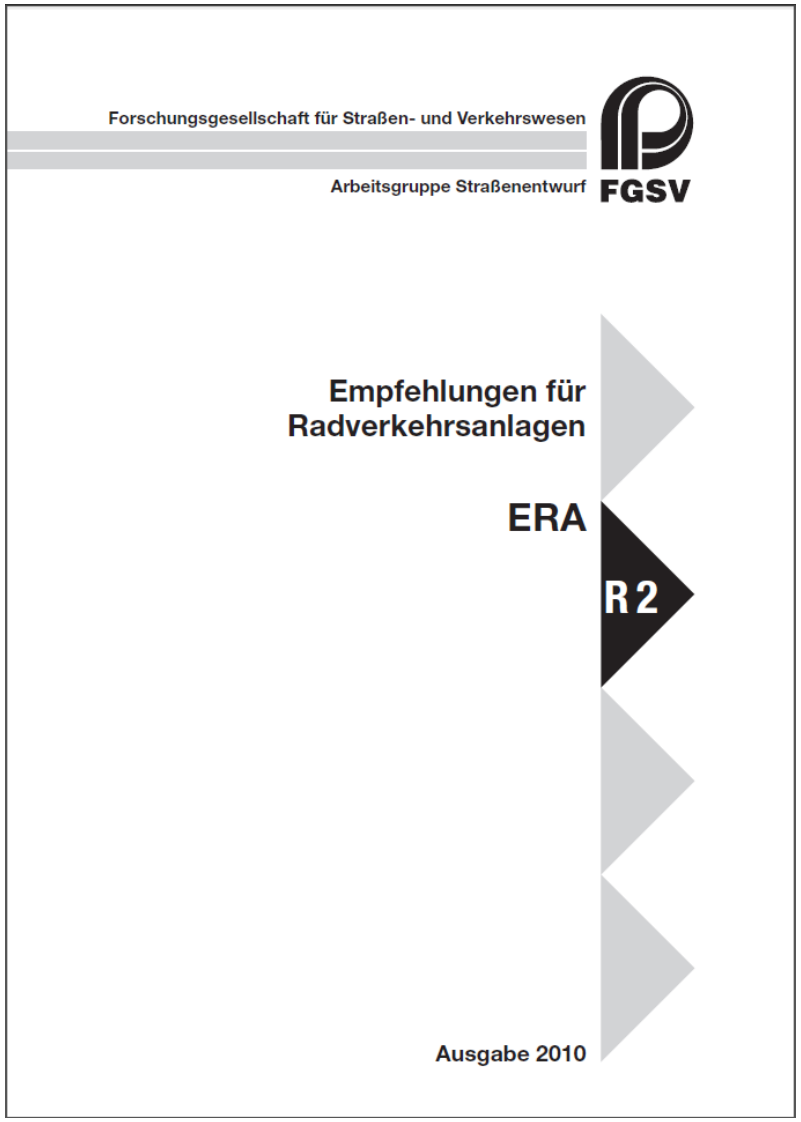
Richtlinien für die Anlage von …

Stadtstraßen



Landstraßen

+



ERA 2010

\+ *weitere Regelwerke und Empfehlungen*

Bestandsanalysen – Betrachtungsgegenstände Radverkehr

Einschätzungen u.a. auf Grundlage aktuell geltender Regelwerke

Situation an Knotenpunkten

Überquerungsmöglichkeiten

Netzzusammenhang

Kfz-Belastungsbereiche

Beschilderungen

Führungscharakteristika

Bestehende Planungen

Zustand der Radverkehrsanlagen

Stadtstruktur

Breiten der Radverkehrsanlagen

Identifizierung der Stärken und Schwachstellen des bestehenden Systems

Führungsformen beim Radverkehr

Mischung

„Nix“ (Mischung) bis Radschnellweg

Trennung/Komfort

Nix

Mischung

(30 km/h)

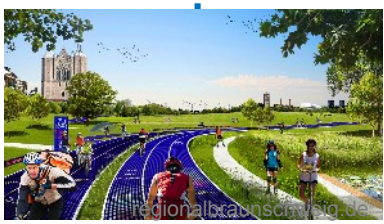
Radfahrstreifen

Veloroute

Schutzstreifen

Separater

Radweg



Radschnellweg

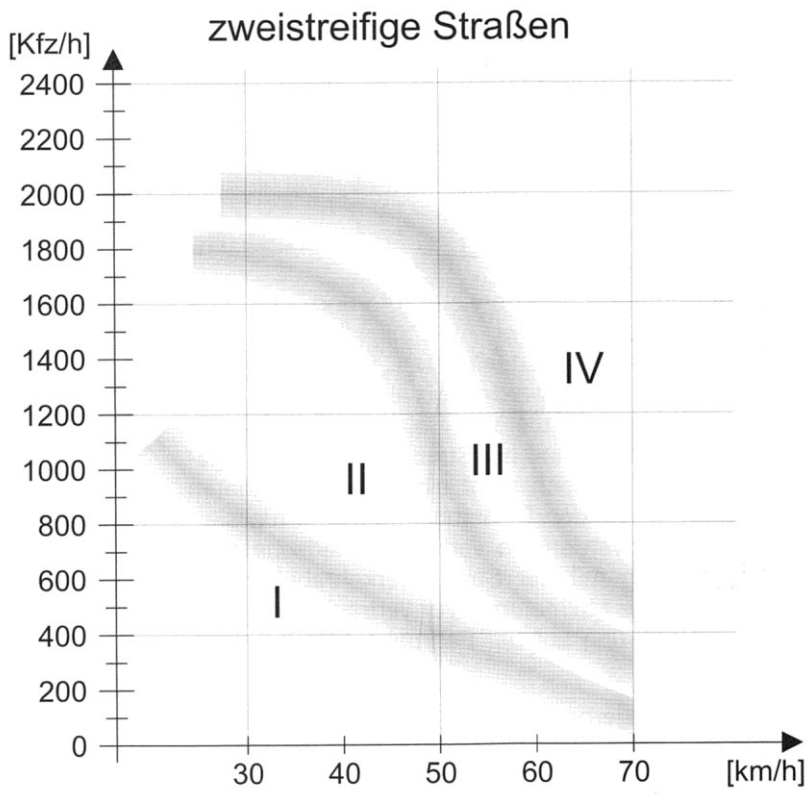
Radweg

Fahrradstraße

Fahrradstraße

Wahl der Radverkehrsführung nach den ERA - innerorts

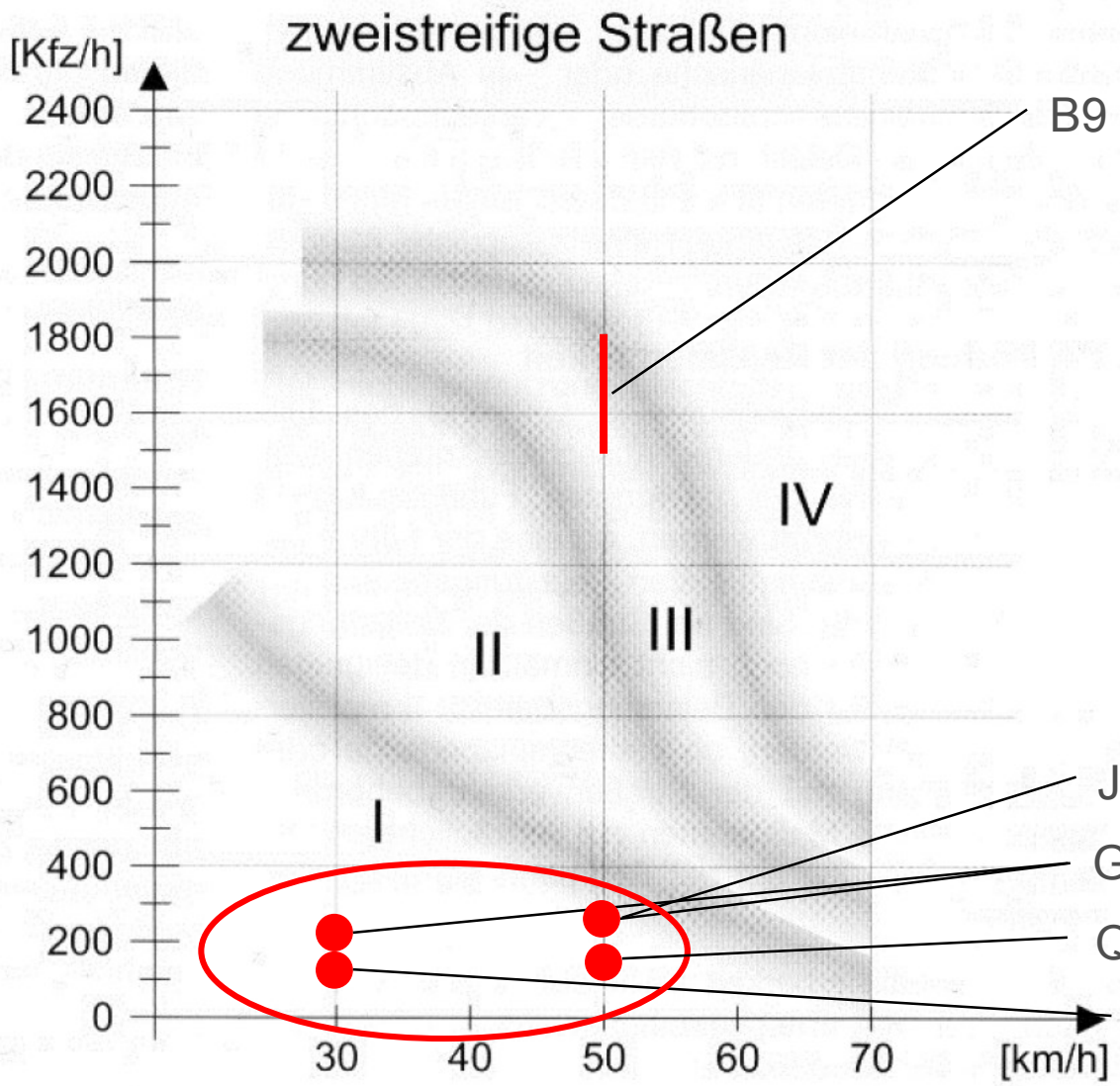
1. Vorauswahl der Führungsform über Belastungsbereiche



Belastungs-bereich	Radverkehrsführung
I	▪ Mischverkehr auf Fahrbahn
II	▪ Schutzstreifen ▪ Duale Führungen Mischverkehr + Gehweg/Rf frei + RW ohne Benutzungspflicht Schutzstreifen + Gehweg/Rf frei + RW ohne Benutzungspflicht
III / IV	▪ Radfahrstreifen ▪ Radweg ▪ gem. Geh-/ Radweg

2. Realisierbarkeit und Vergleich: Verkehrsstärke, Schwerverkehr, Flächenverfügbarkeit Parken, Knotenpunkte, Zufahrten, Längsneigung

Belastungsbereiche



B9 – innerörtliche Abschnitte

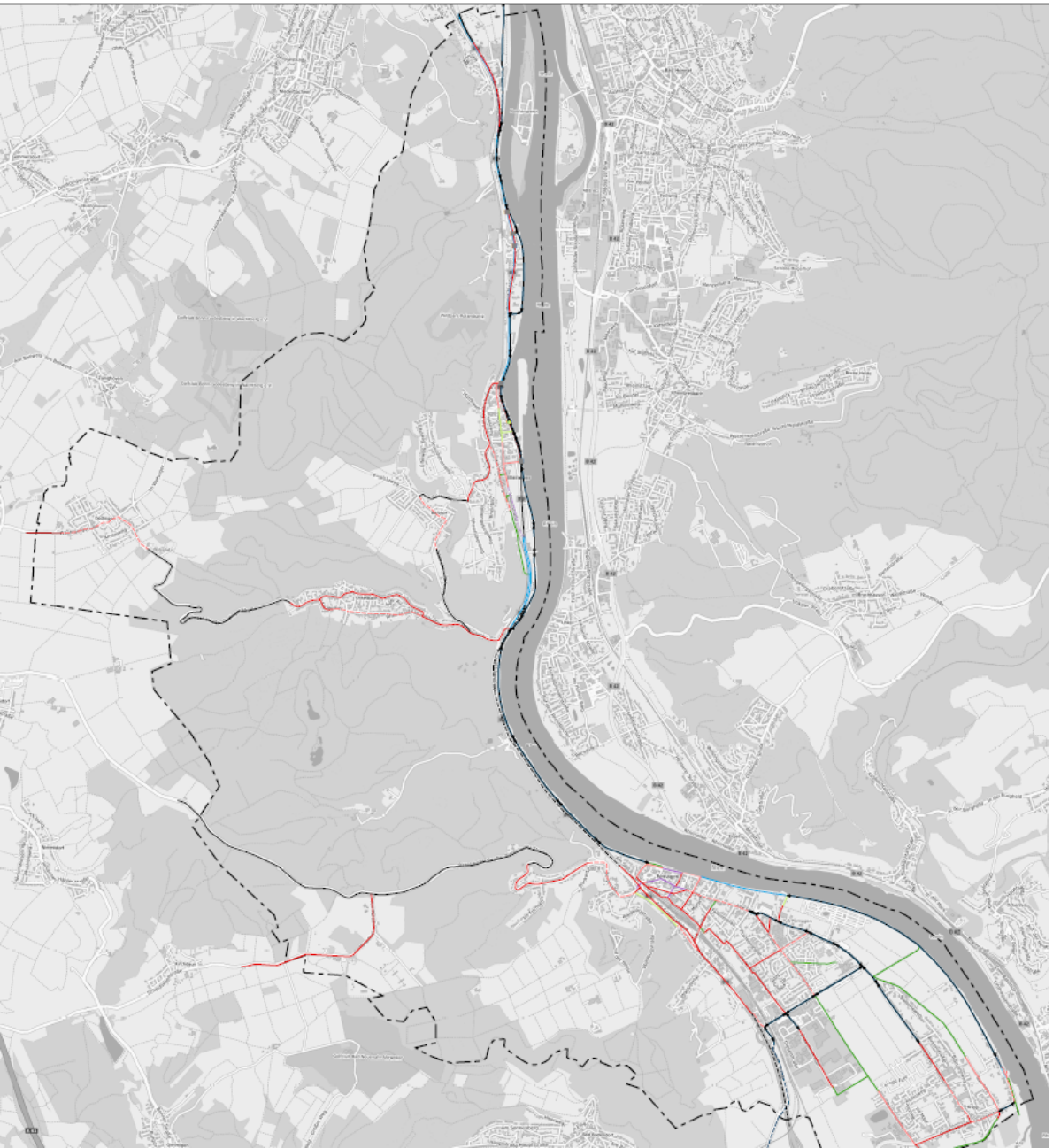
J.-Rovan-Allee

Goethestraße - Mittelstraße

Quellenstraße (B266)

Am Römerhof

Radverkehrsführungen



Regelungen in Knoten

- Kreisverkehr
- LSA
- FG-LSA
- Querungshilfe an vorfahrtgeregelten Knoten

Führung an Strecken

- Kfz-Straße - für RV gesperrt

Mischverkehr Kfz-Verkehr

- Fahrbahn, 70-100 km/h
- Fahrbahn, 50 km/h
- Fahrbahn, 30 km/h
- Fahrbahn, T30-Zone
- Fahrbahn, 10 km/h
- verkehrsberuhigter Bereich

Fahrbahnführungen

- Fahrradstraße
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen

Seitenraumführungen

- gemeinsamer Geh/Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Zweirichtungsbetrieb

Sonstige Führungen

- Fußgängerzone ohne Freigabe für RV
- selbständiger Weg / Wirtschaftsweg

Radverkehrsführungen entlang des Netzes

Führungsform	Länge entlang des Netzes (ggf. beidseitig oder parallel)	Relativer Anteil am Netz
Gemeinsamer Geh-/Radweg	26,9 km	38,3 %
Mischverkehr Fahrbahnführung 50 km/h	15,5 km	22,0 %
Mischverkehr Fahrbahnführung ≤ 30 km/h (auch T30-Zone)	9,5 km	13,6 %
Mischverkehr Fahrbahnführung >50 km/h	9,2 km	13,0 %
Radweg / Radfahrstreifen	1,6 km	2,2 %
Gehweg + Radverkehr frei	0,5 km	0,7 %
Schutzstreifen	0,7 km	0,2 %
Fahrradstraße	0,1 km	0,2 %

Mängel entlang des Netzes

Mängel an Knoten

- Beschilderungsmängel
- Führungsmängel
- Markierungsmängel
- Hindernis
- fehlendes Querungsangebot

Mängel an Strecken

- Strecke für Radverkehr gesperrt
- Netzlücke
- bestehende Führung entspricht nicht ERA-Vorgaben
- Benutzungspflicht entspricht nicht den Vorgaben der StVO
- Einbahnstraße nicht für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben
- Belagsschäden / unbefestigter Weg

Mängel entlang des Netzes

- **Netzlücken**
- **unzureichenden Breiten** der Radverkehrsanlagen, die nicht dem heutigen technischen Regelwerk entsprechen, aber in den meisten Fällen noch StVO-konform sind,
- nicht StVO-konformen **Anordnungen einer Benutzungspflicht**,
- nicht in Gegenrichtung freigegebenen **Einbahnstraßen**,
- **Belagsschäden** bzw. unbefestigten Wegen,
- fehlender Einpassung des Radverkehrs an **Knotenpunkten**,
- fehlenden **Querungsanlagen**,
- nicht regelwerkskonformen **Markierungen an Querungsstellen**

Straßenverkehrsrechtliche Auffälligkeiten

Duale Führung
mit Benutzungspflicht

Zu schmale Führung und
missverständliche Beschilderung

Benutzungspflicht

Furtmarkierungen

AB Stadtverkehr

Führungsmängel

Querungen am Beginn/Ende Zweirichtungsradwegen

Keine Berücksichtigung am Kreisverkehr

Keine Absicherung zum Gegenverkehr

Netzlücke

Stärken - Schwächen

+	-
▪ viele Ziele im Distanzbereich des Radverkehrs ▪ 30 km/h entlang von Ortsdurchfahrtsstraßen ▪ Öffnung von Einbahnstraßen ▪ kaum Einsatz von Umlaufsperren ▪ gute B+R-Anlage am Bhf Remagen	▪ abschnittsweise starke Steigungen ▪ wenige Querungen der Bahn ▪ kaum T30-Zonen ▪ Netzlücke Fußgängerzone und Rheinpromenade ▪ fehlende Querungen am Beginn / Ende von Zweirichtungsradwegen ▪ Knoteneinpassung des Radverkehrs ▪ Netzlücken und fehlende Kontinuität ▪ markierungstechnische Defizite ▪ schlechte Erreichbarkeit der B+R-Anlage auf Bahnhofsrückseite ▪ wenige und qualitativ schlechte Abstellanlagen im Zentrum ▪ kein Abstellangebot an Rheinpromenade

Arbeitsstand

1 Grundlagen/Bestandsaufnahmen ✓

2 Radverkehrsnetz ✓

3 Analyse ✓

4 Maßnahmen

5 Dokumentation / Bericht

AB Stadtverkehr

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!