

11:00 – 11:10 Uhr	Begrüßung <i>Andreas Wosnik, Kreisbaumeister im Landkreis Miltenberg</i>
11:10 – 11:30 Uhr	Vorstellungsrunde Name, Institution / Funktion, Herkunftsort, Erwartung an das Radverkehrskonzept: „Ich wünsche mir folgendes Ergebnis:...“
11:30 – 12:00 Uhr	Ziele und Zeitplan für das Radverkehrsprojekt Ergebnisse der Unfallanalyse Anregungen und Mängelmeldungen aus den Kommunen und von den Bürgern <i>Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG, Köln</i>
12:00 – 12:30 Uhr	Diskussion der Anregungen und Mängelmeldungen sowie der Gefahrenpunkte
12:30 – 13:00 Uhr	Kleiner Mittagsimbiss
13:00 – 13:30 Uhr	Erste Ergebnisse der Mobilitätsbefragung Wunschliniennetz und Netzentwurf für das Radverkehrskonzept im Landkreis Miltenberg <i>Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA eG, Köln</i>
13:30 – 14:00 Uhr	Diskussion des Wunschliniennetzes und Anregungen zum Netzentwurf Austausch, wie der Rücklauf zur Mobilitätsbefragung noch erhöht werden kann
14:00 – 14.30 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick auf die weiteren Veranstaltungen <i>Peter Gwiasda und Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG, Köln</i>

Das Planungsbüro VIA stellt sich vor



Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

- Das Planungsbüro VIA ist eine eingetragene Genossenschaft. Es werden zurzeit 17 fest angestellte Mitarbeiter beschäftigt.
- Das Planungsbüro VIA besteht seit 1994.
- Das Planungsbüro VIA weist langjährige Erfahrungen in folgenden Bereichen auf:
 - Konzeption und Umsetzung von Radverkehrskonzepten
 - Konzeption und Umsetzung von Leitsystemen
 - Verkehrsentwicklungsplanung
 - Mobilitätsforschung
 - Moderation von Umsetzungsprozessen
 - Öffentlichkeitsarbeit.
- Bearbeitung von Radverkehrskonzepten für Landkreise, z.B. Landkreis Böblingen, Landkreis Friedrichshafen, Landkreis Graftschaft Bentheim, Kreis Euskirchen
- Bearbeitung des Projektes RADNETZ Baden-Württemberg
- Näheres entnehmen Sie bitte unserer Referenzliste und unserer Seite im Internet www.viakoeln.de.

Unternehmens- und Mitarbeiterprofil



Peter Gwasda

Leiter des Arbeitskreises 2.5.1 „Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Mitarbeit in der Fahrradakademie des DIFU
Vortragsreihe des ADAC zu neuen Empfehlungen zum Radverkehr
Referent für den DVR zum Thema „Radverkehr in Klein- und Mittelstädten“



Andrea Fromberg

Radverkehrsplanung
Öffentlichkeitsarbeit
Beratung & Moderation

Dirk Stein
Mobilitätsbefragung
CO2-Berechnung



Lena Erler
Entwurf
Maßnahmenplanung



Jörg Thiemann-Linden
E-Mobilität

Aufgabenstellung und Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes



Aufgabenstellung

- ein **kreisweites Radroutennetz** zu entwickeln
- nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern der **Fokus liegt auf dem Alltagsradverkehr**

- **Radverkehrsanteil** soll insgesamt gesteigert werden
- mehr **kurze Wege** auf das Rad verlagern
- mehr **Alltagswege** auf das Fahrrad verlagern
- nicht nur Schüler und Rentner, sondern **alle Zielgruppen** für das Fahrradfahren motivieren
- **E-Bike** taugliche Infrastruktur schaffen

Zielsetzung

- **Verkehrssicherheit** erhöhen
- Radroutennetz **verdichten**
- Radroutennetz auf bundesweiten **Standard** bringen
- Radroutennetz pflegen und **warten**

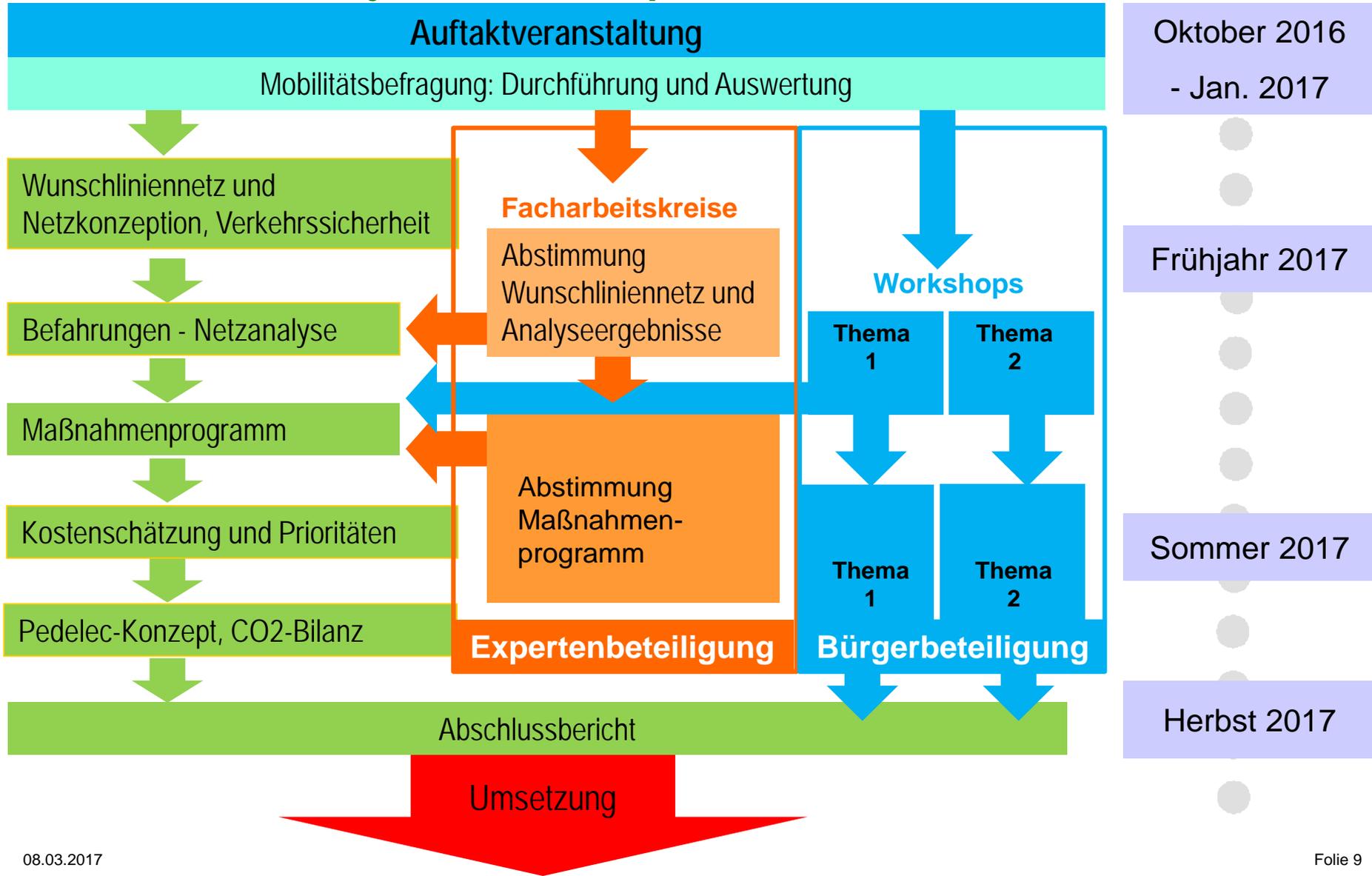
Im Ergebnis steht

- Investitionsprogramm für Baumaßnahmen
- Investitionsprogramm für „weiche Maßnahmen“ zur Öffentlichkeitsarbeit
- Handlungskonzept mit Prioritäten und Kostenschätzung
- **Aber: Kein Fahrradwegweisungskonzept!**
 - *Zunächst muss ein abgestimmtes Netz vorhanden sein und die Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt sein. Dann kann ein Fahrradwegweisungskonzept beauftragt werden.*

Zeitplan



Bausteine des Projektes und Zeitplan



Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg

Erste Analyseergebnisse, Mängel und Netzentwurf

Peter Gwiasda und Andrea Fromberg
Planungsbüro VIA eG, Köln

Teil 1:
Ergebnisse der
Bestandsaufnahme

Unfallanalyse



Ziele der Unfallanalyse

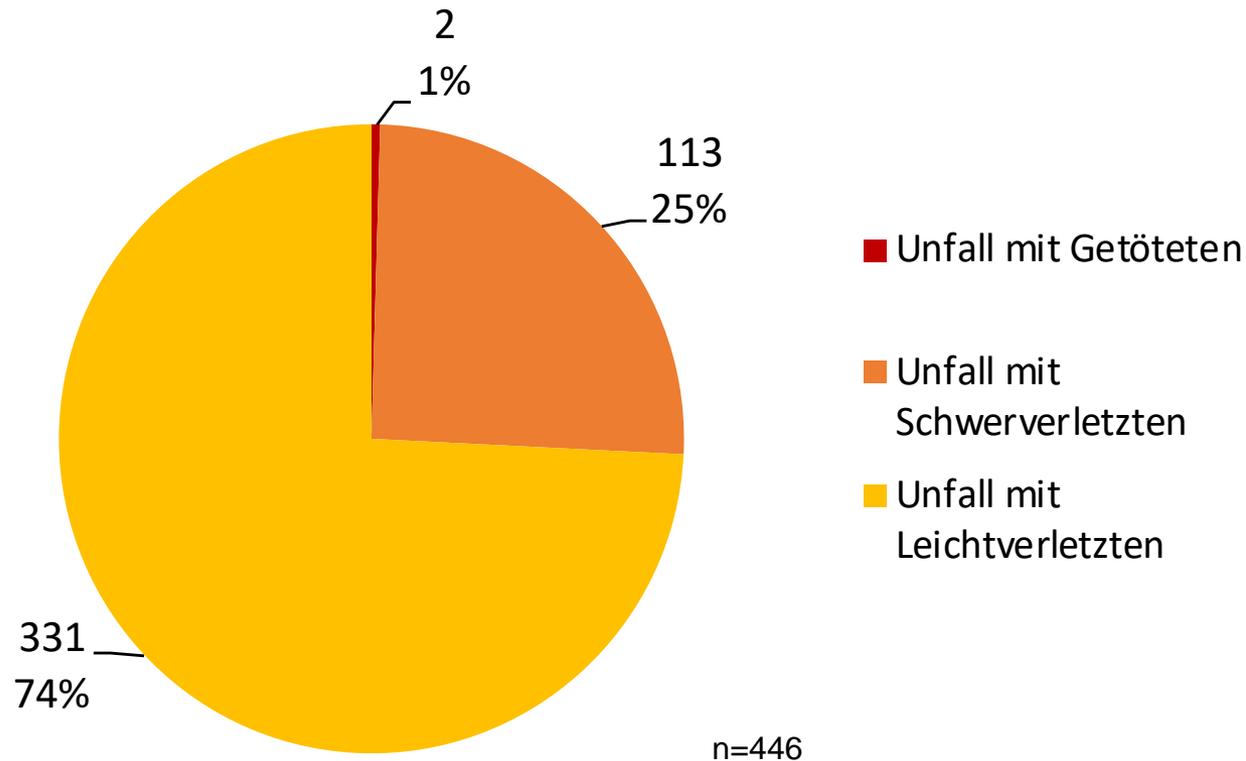
- **mehr** objektive und subjektive **Sicherheit** : Vision Zero
- Steigerung des Radverkehrs

Warum werden die Unfälle so detailliert untersucht?

- unfallbelegte Orte können **identifiziert** werden
- dort ist die **Infrastruktur** vertieft zu untersuchen und ggf. **optimieren**
- für die **Prioritäten** bei der Maßnahmenplanung kann die Unfallbelegung ein Kriterium sein
- eine **Evaluation** der umgesetzten Maßnahmen ist über eine kontinuierliche Unfallanalyse möglich

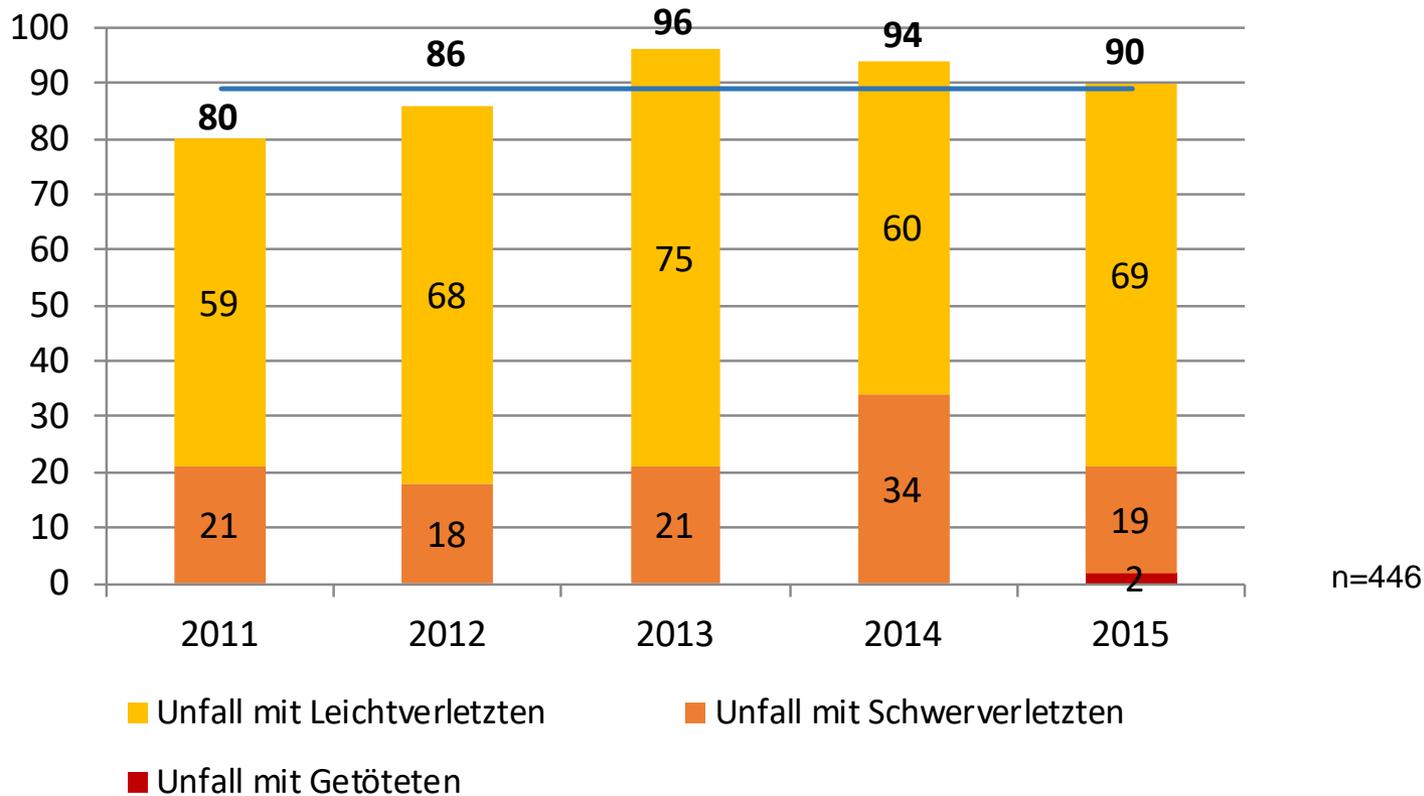
Unfallschwere

Alle Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Miltenberg in den Jahren 2011 bis 2015



Unfallentwicklung

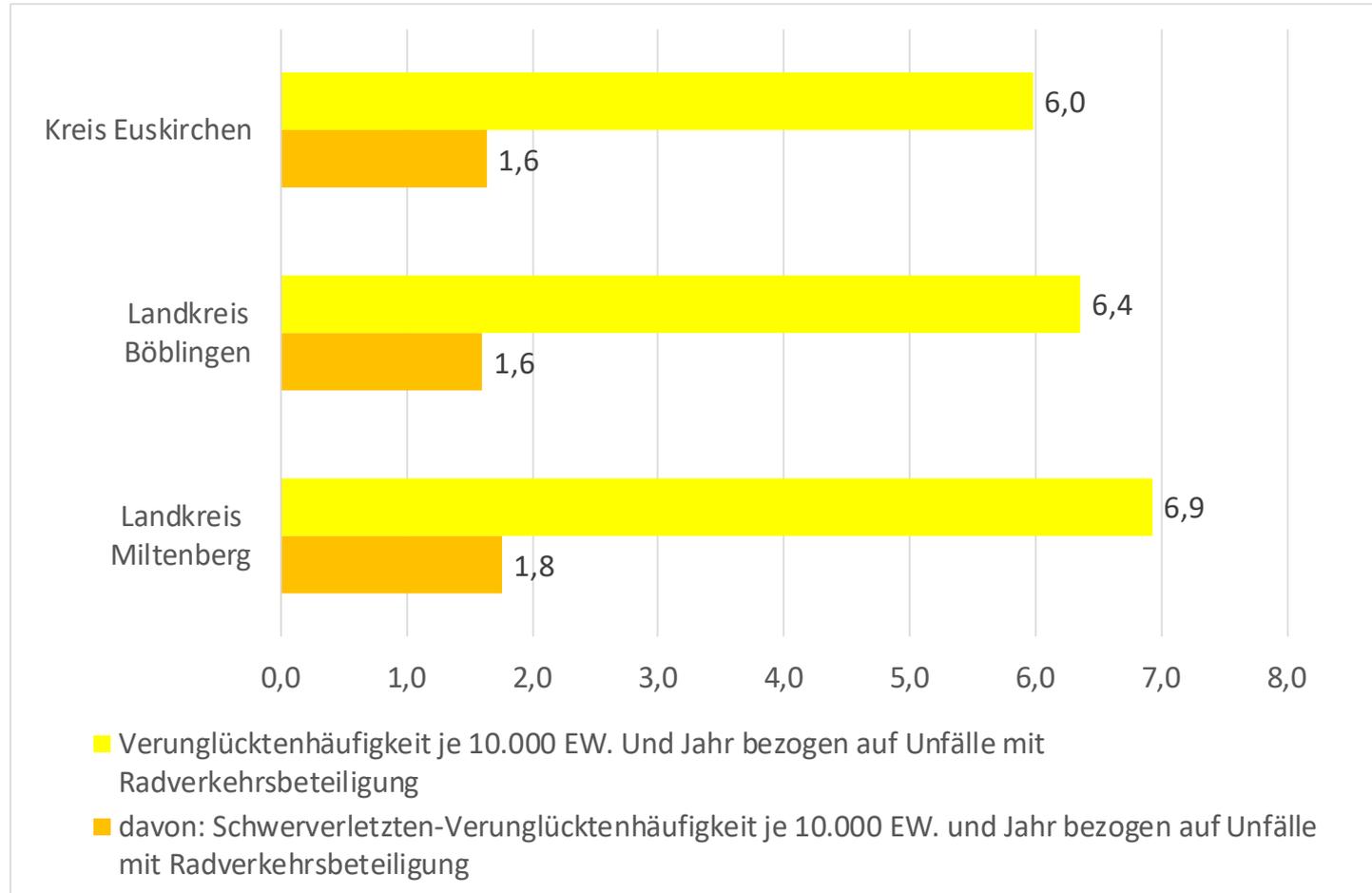
Alle polizeilich registrierten Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Miltenberg in den Jahren 2011 bis 2015



➤ Hohe Konstanz in der Anzahl der Unfälle ($\varnothing=90$)

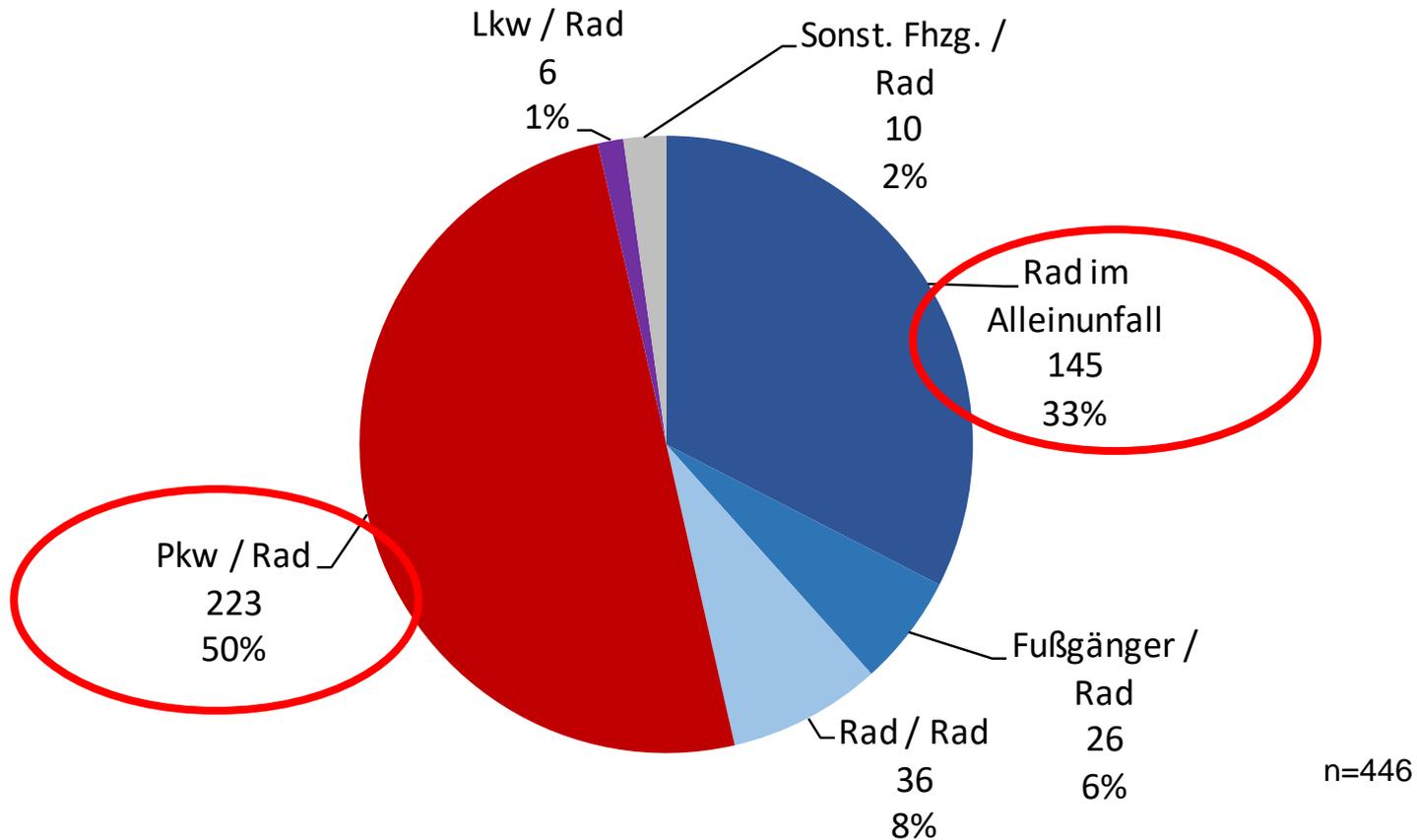
Verunglücktenhäufigkeit

Alle polizeilich registrierten Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Miltenberg im Vergleich zu anderen Landkreisen



Welche Unfallbeteiligten dominieren?

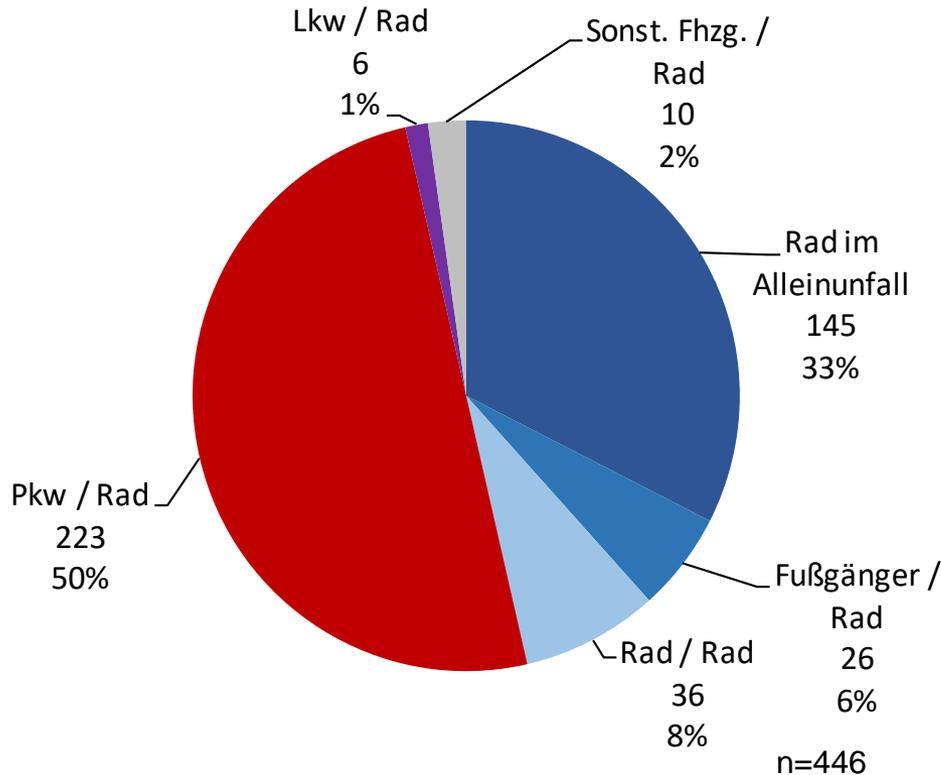
Alle Unfälle mit Personenschaden und Radfahrerbeteiligung im Landkreis Miltenberg in den Jahren 2011 bis 2015



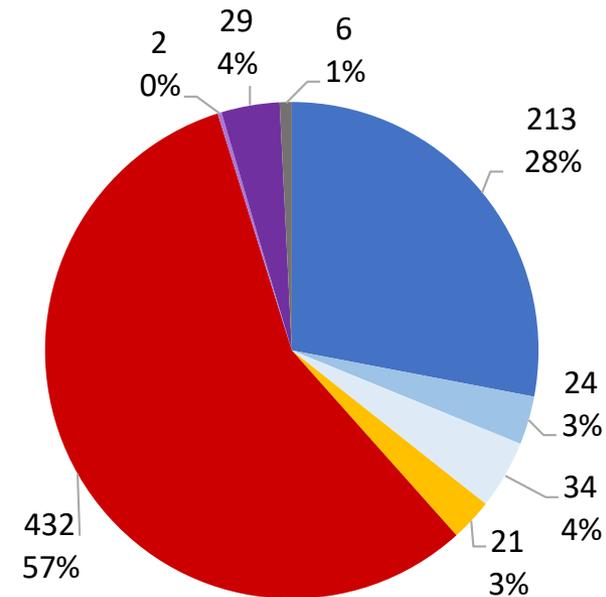
- Unfallbeteiligte: Der Pkw-Rad-Unfall dominiert eindeutig, aber auch Alleinunfälle Rad sind auffallend hoch

Welche Unfallbeteiligten dominieren?

Alle Unfälle mit Personenschaden und Radfahrerbeteiligung im Landkreis Miltenberg in den Jahren 2011 bis 2015



Zum Vergleich Unfalldaten des Kreises Euskirchen 2010-2015 (n=761)



- Unfallbeteiligte: Der Pkw-Rad-Unfall dominiert eindeutig, aber auch Alleinunfälle Rad sind auffallend hoch

Wo passieren die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung?

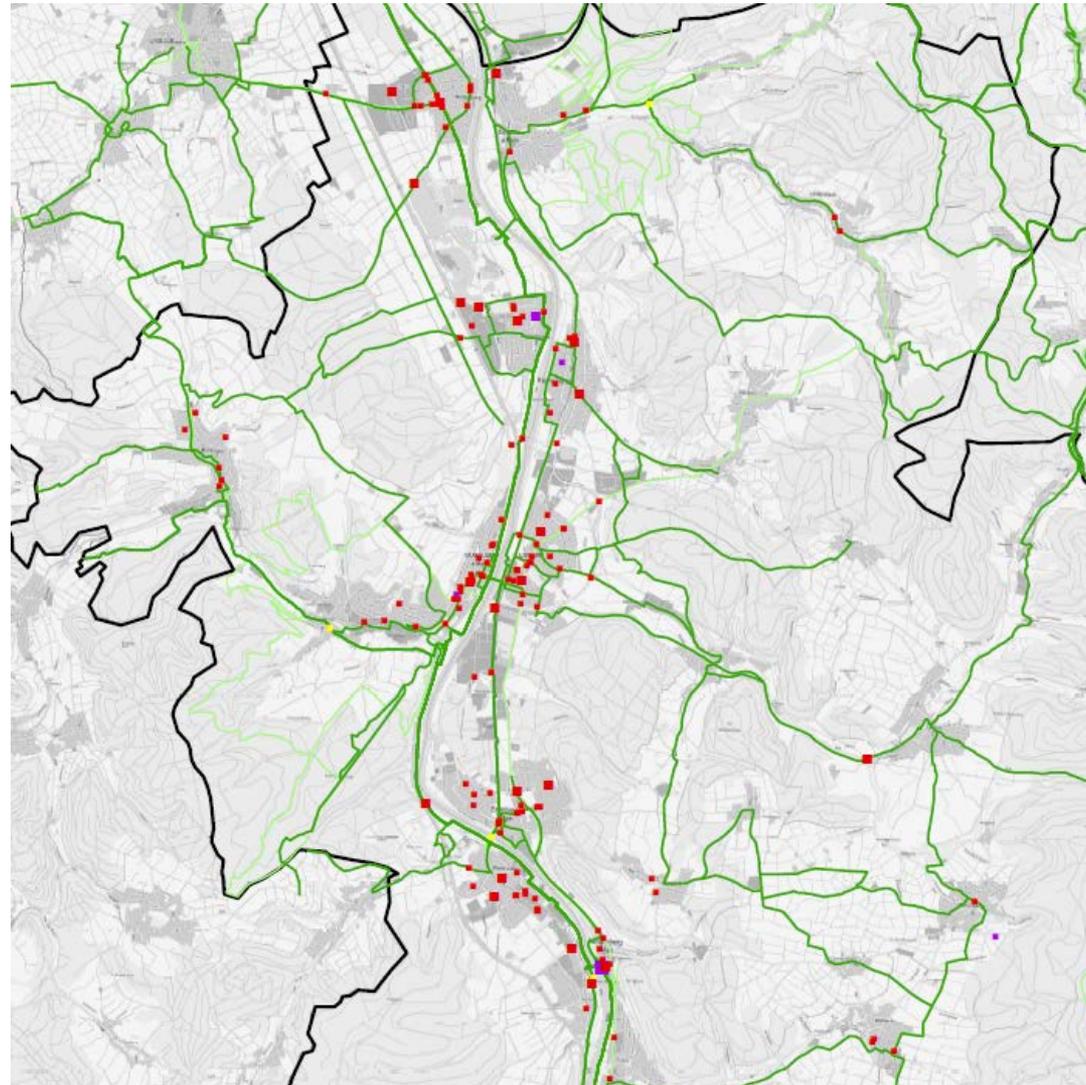
Flächendeckende Darstellung der Unfallsituation

Unfälle mit
Radfahrern und
motorisiertem
Verkehr
(Kfz, Lkw, Krad)

**Radverkehrskonzept für
den Landkreis Miltenberg**
Unfallschwere bei
Unfällen zwischen Kfz & Rad

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfallbeteiligte Fahrrad und Pkw
- Unfallbeteiligte Fahrrad und Schwerverkehr
- Unfallbeteiligte Fahrrad und Kraftrad

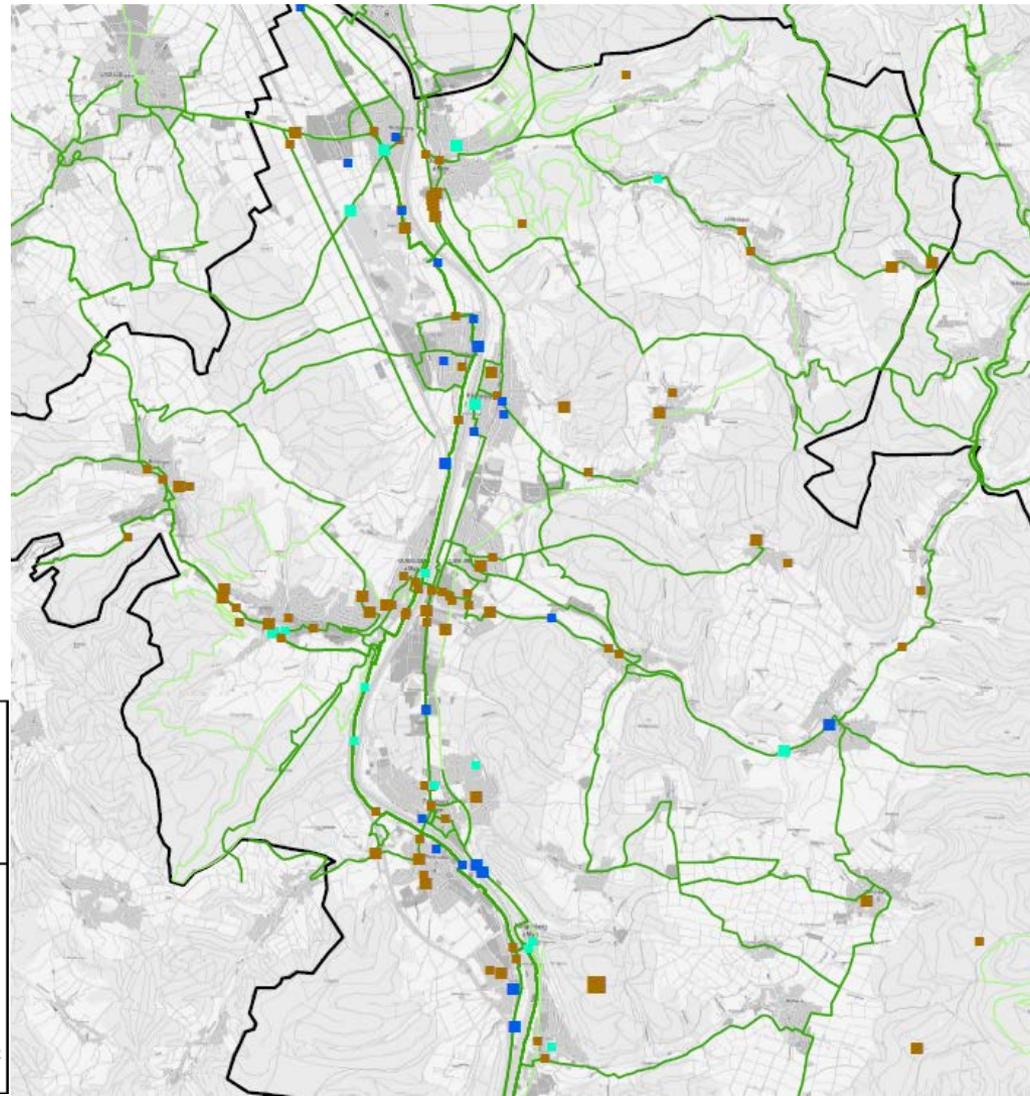
— Netz des LK Miltenberg und BayernAtlas-Netz
— zusätzliche touristische Routen



Wo passieren die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung?

Flächendeckende Darstellung der Unfallsituation

Unfälle mit nicht
motorisiertem
Verkehr
(Rad-Alleinunfälle,
Rad-Rad-Unfälle und
Rad-Fußgänger-Unfälle)



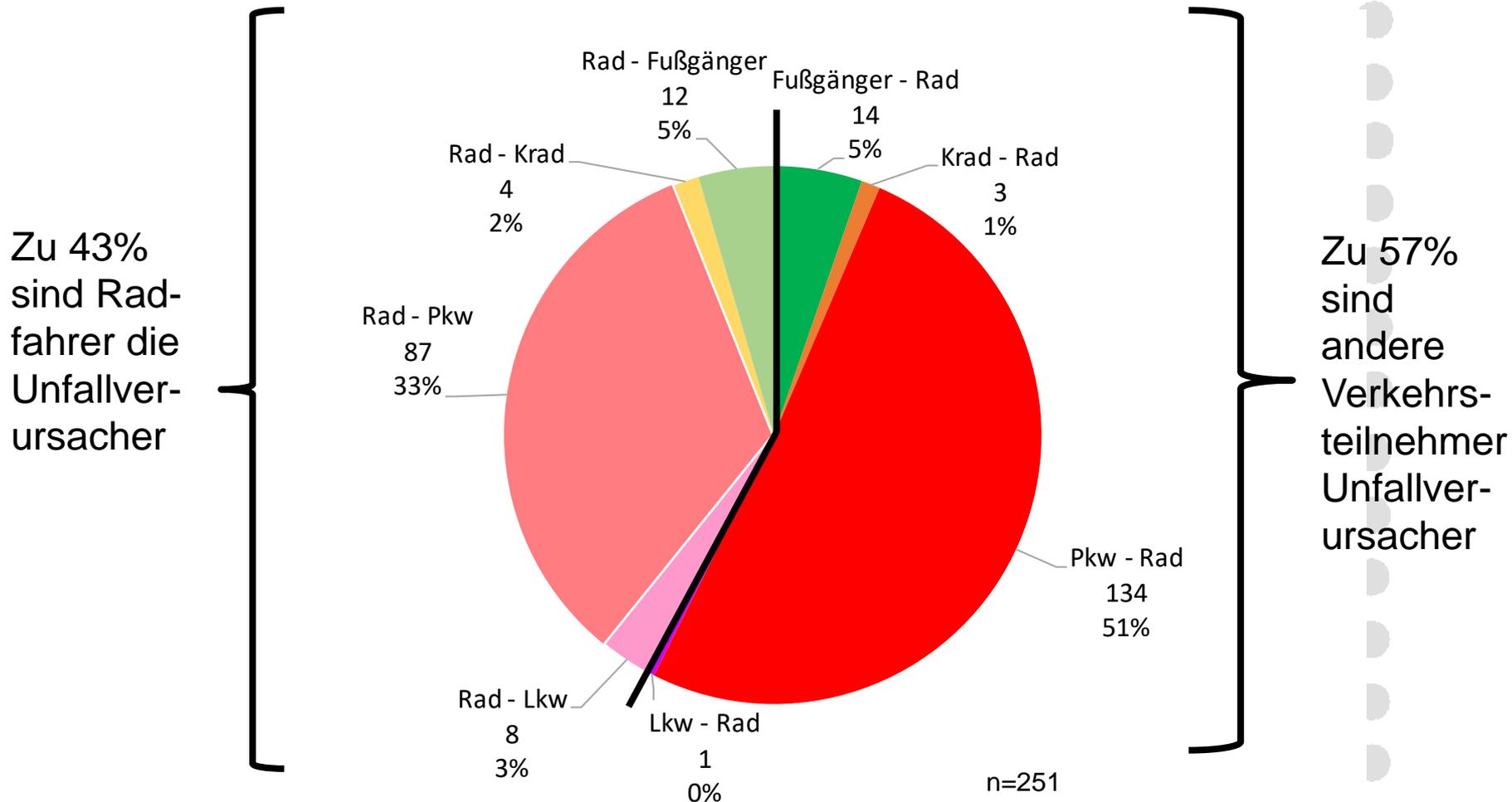
**Radverkehrskonzept für
den Landkreis Miltenberg**
Unfallschwere bei
Unfällen zwischen
unmotorisiertem Verkehr & Rad

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Fahrrad im Alleinunfall
- Unfallbeteiligte Fahrrad und Fahrrad
- Unfallbeteiligte Fahrrad und Fußgänger

— Netz des LK Miltenberg und BayernAtlas-Netz
— zusätzliche touristische Routen

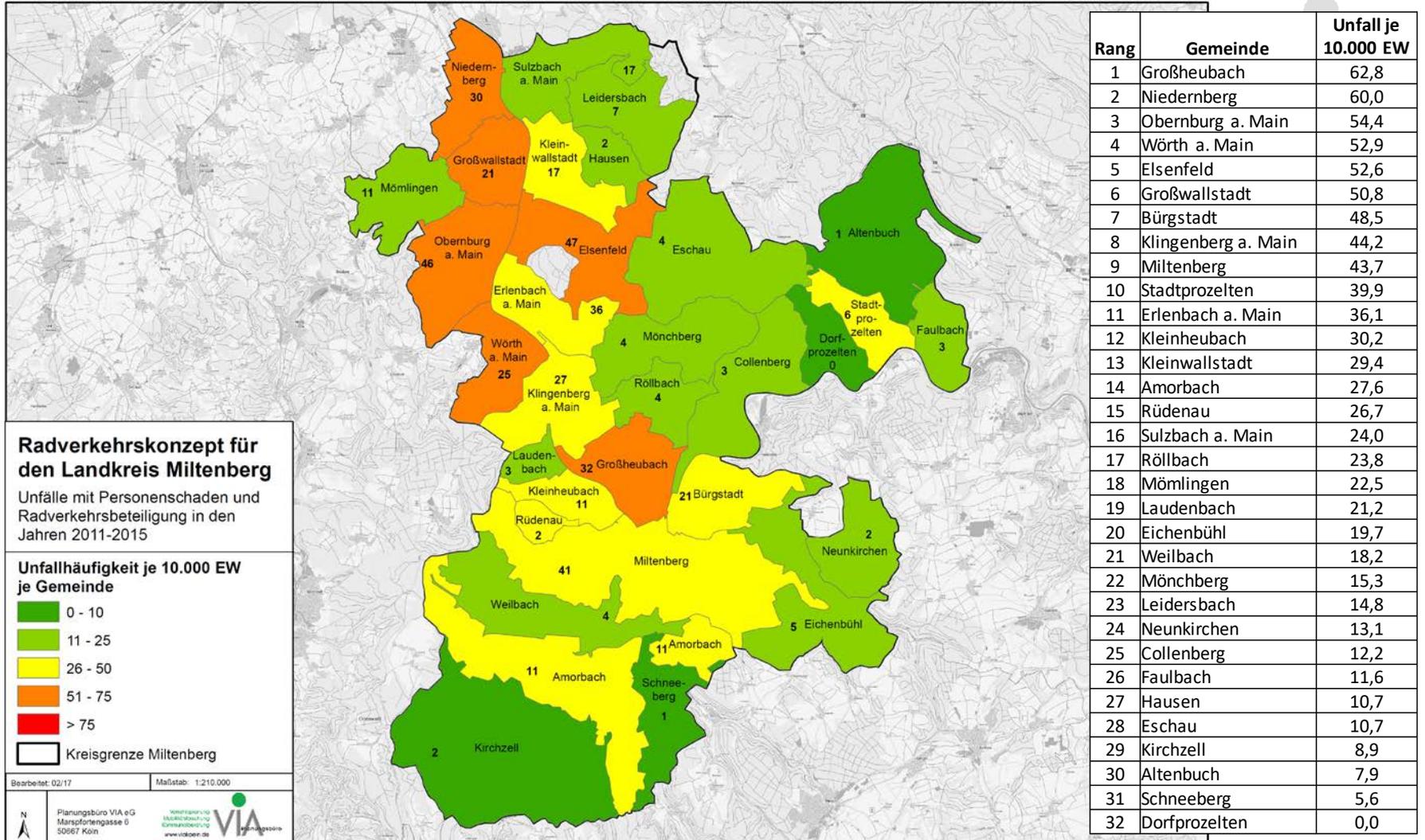
Wer sind die Unfallverursacher?

Unfälle ohne Fahrrad-Alleinunfall und ohne Fahrrad | Fahrrad-Unfall mit Personenschaden im Landkreis Miltenberg in den Jahren 2011 bis 2015



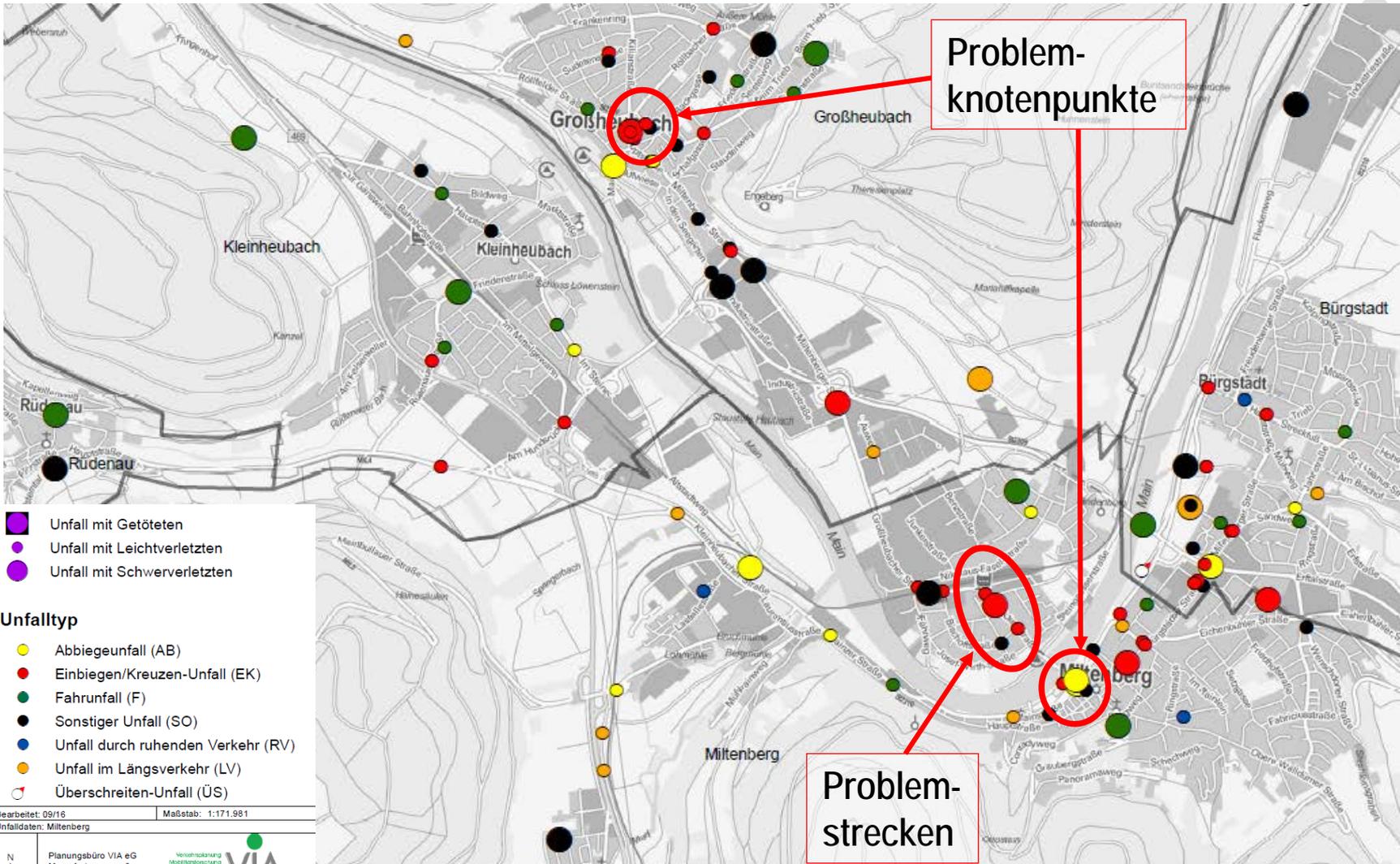
Wo passieren die Unfälle mit Radfahrererbeteiligung?

Flächendeckende Darstellung der Unfallsituation



Wo passieren die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung?

Flächendeckende Darstellung der Unfallsituation



Teil 2:

Bestandsaufnahme

Anregungen und

Mängelmeldungen



Anregungen und Mängelmeldungen

Nicht verortbare Anregungen und Mängelmeldungen aus den Kommunen

allgemein zur Planung

Bei allen Straßenplanungen sollte ein Fahrrad-Experte mit einbezogen werden

V.a. bei der Planung überörtlicher Radwege sollte der Landkreis Stellung nehmen

Bei Neuplanungen Radverkehr berücksichtigen (Negativ-Beispiel: MEGA-Kreisverkehr)

Förderung und Beratung von Firmen und Behörden (ähnlich AOK-Aktion) auch an Schulen

Gemeinde Mömlingen lässt im Rahmen des ISEKS Radwegkonzept erstellen

Anbindung an das Konzept der ILE Spessartkraft/Südspessart

Netz

nur asphaltierte Radwege bauen bzw. nachrüsten, sodass sie alltagstauglich sind

nur Radwege mit möglichst wenig Steigungen bauen bzw. nachrüsten (soweit es nicht unumgänglich ist)

Umwege bei Planung der Radwege vermeiden, da Radfahrer sonst versuchen diese zu umgehen

Straßenbegleitende Radwege sollten an Einmündungen Vorfahrt haben (Negativ-Beispiel: Wörth)

Verbesserung der sicheren Erreichbarkeit für Alltagsfahrer und Touristen in den Höhengemeinden

Führung

Alle Einbahnstraßen für die Nutzung in Gegenrichtung für Radfahrer prüfen

Trennung von Geh- und Radweg oder Schutzstreifen für Radfahrer (keine Pflicht)

Einheitliche (Orts-)Schilder an den Gemeindegrenzen bzw. der Bebauung

Umleitungen für Radwege auch StVO-konform ausschildern; selbst konstruierte Schilder vermeiden

Oberfläche

Nur griffigen Belag verwenden; gilt auch für Brücken (Negativ-Beispiel: Schneeberg über dem Marsbach)

E-Bikes

Einheitliche Ladestationen für e-Bikes

Service

Einheitliche Beschwerdestelle, so dass Radfahrer wissen, wer zuständig ist

standardisierte Presseunterlagen für Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad zur Verfügung stellen

Mietfahrräder zu Verfügung stellen

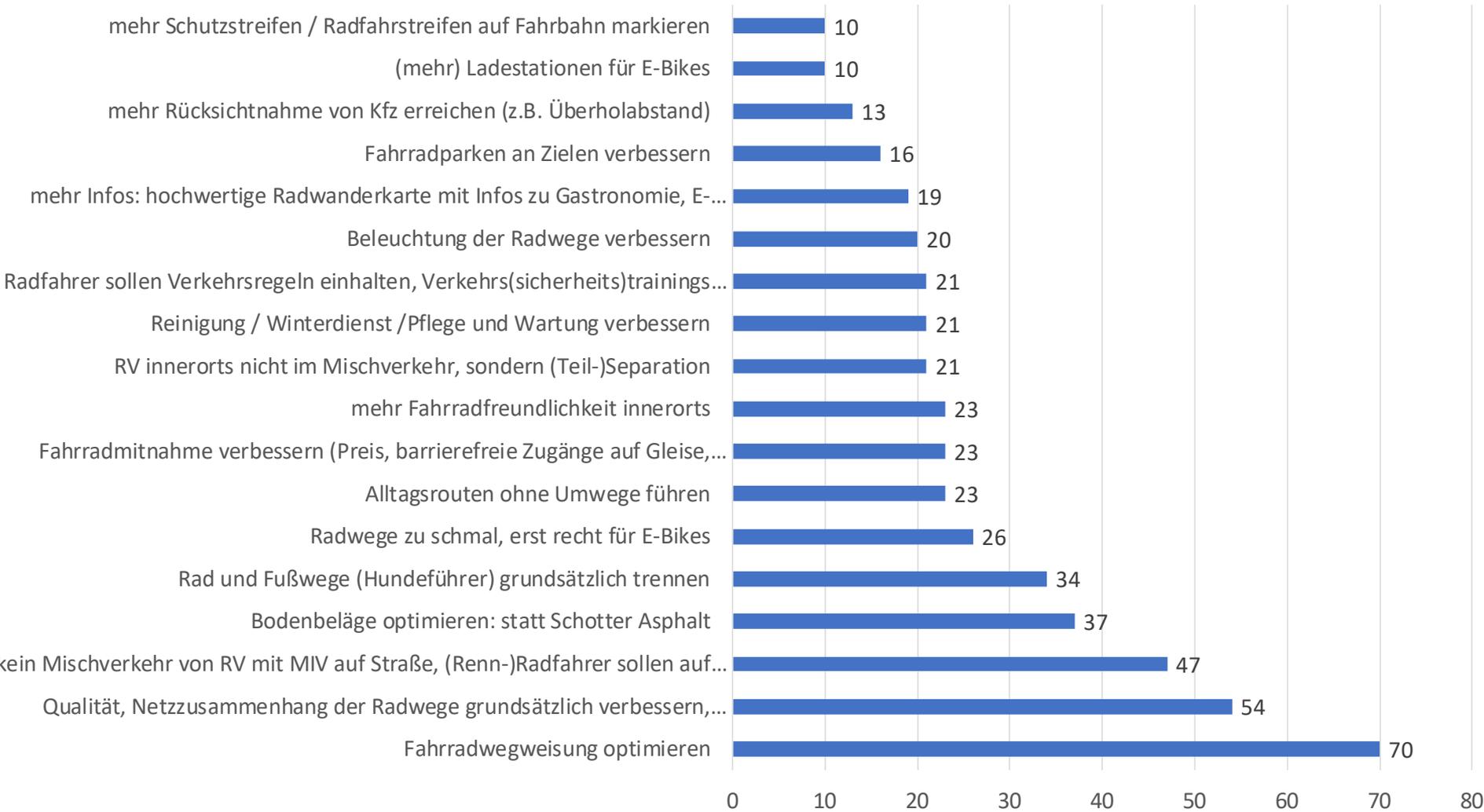
Radlbus an ortsansässigen Schulen (Beteiligung aller Kommunen)

Fahrradparken

überdachte, großzügige, leicht erreichbare Fahrradabstellanlagen v.a. an Schulen, am Landsratsamt

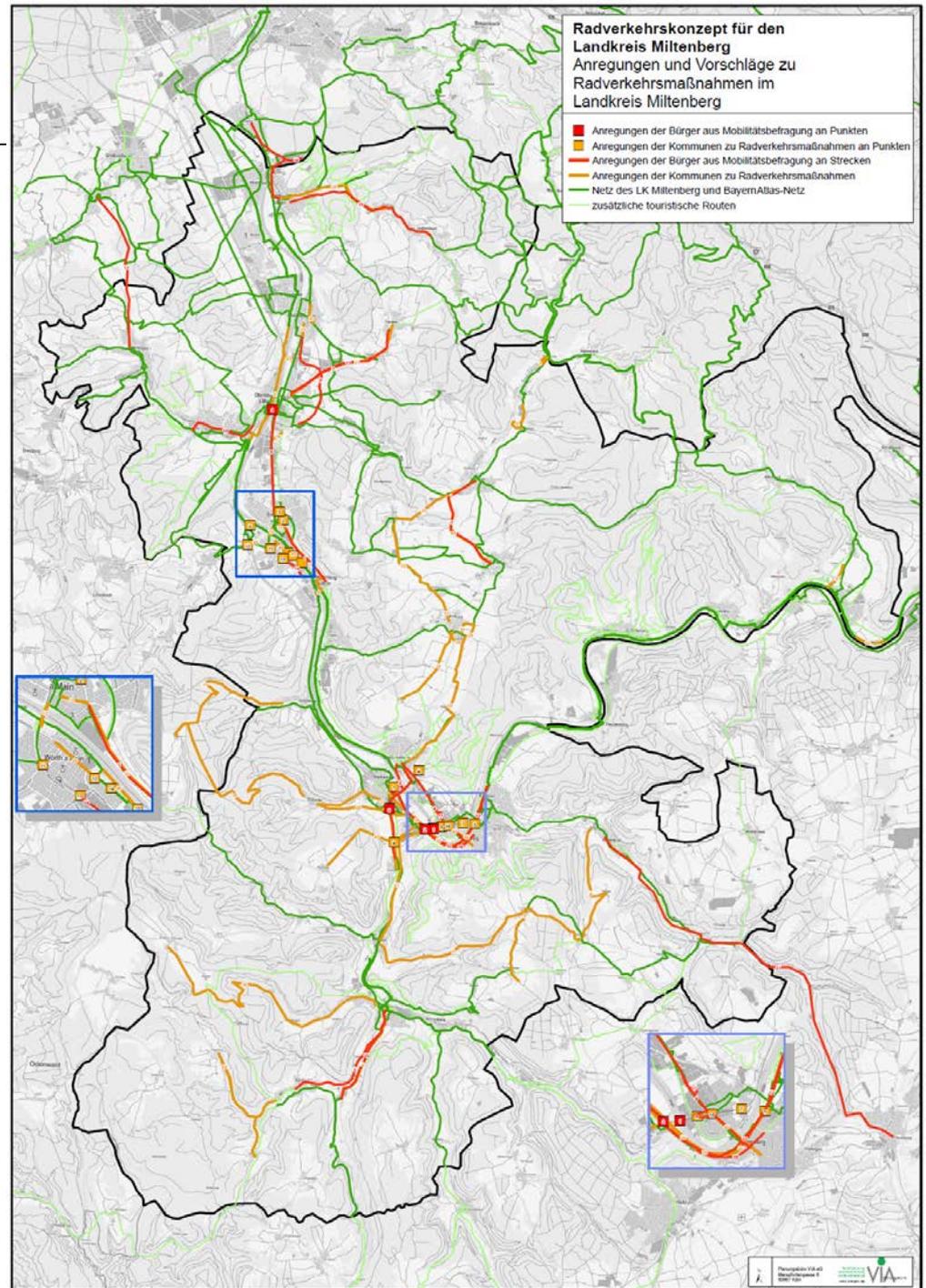
Anregungen und Mängelmeldungen

Nicht verortbare Anregungen und Mängelmeldungen aus der Mobilitätsbefragung (n>9)



Anregungen und Mängelmeldungen

Verortbare Anregungen und Mängelmeldungen



Beteiligung

**Wo sehen Sie konkrete
Sicherheitsmängel in Ihrer
Kommune?**

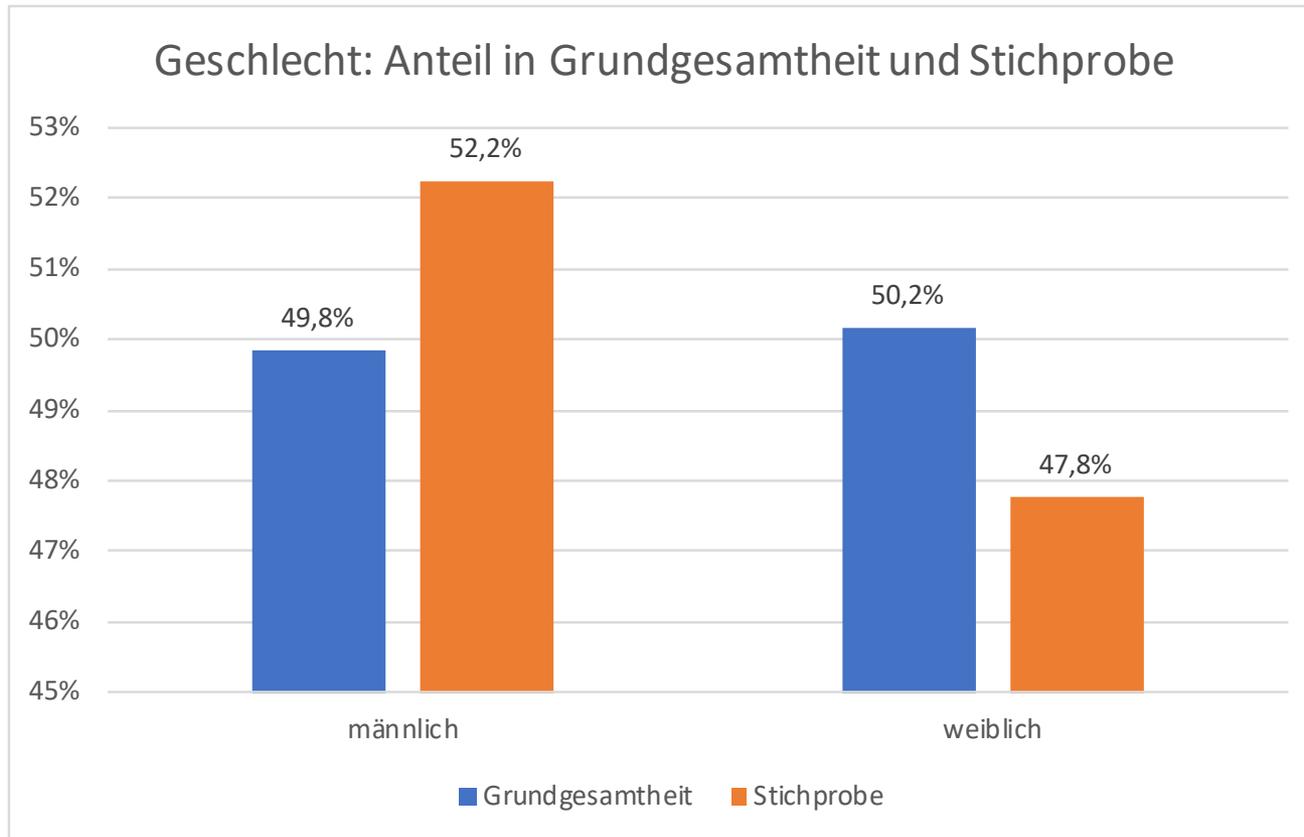
**Welche konkreten Anregungen
möchten Sie geben?**

- Gruppenarbeit an Arbeitskarten
 - 2 Gruppen unterteilt in Nord-Kreis (Peter Gwiasda) und Süd-Kreis (Andrea Fromberg)

Teil 3:
Bestandsaufnahme
Mobilitätsbefragung

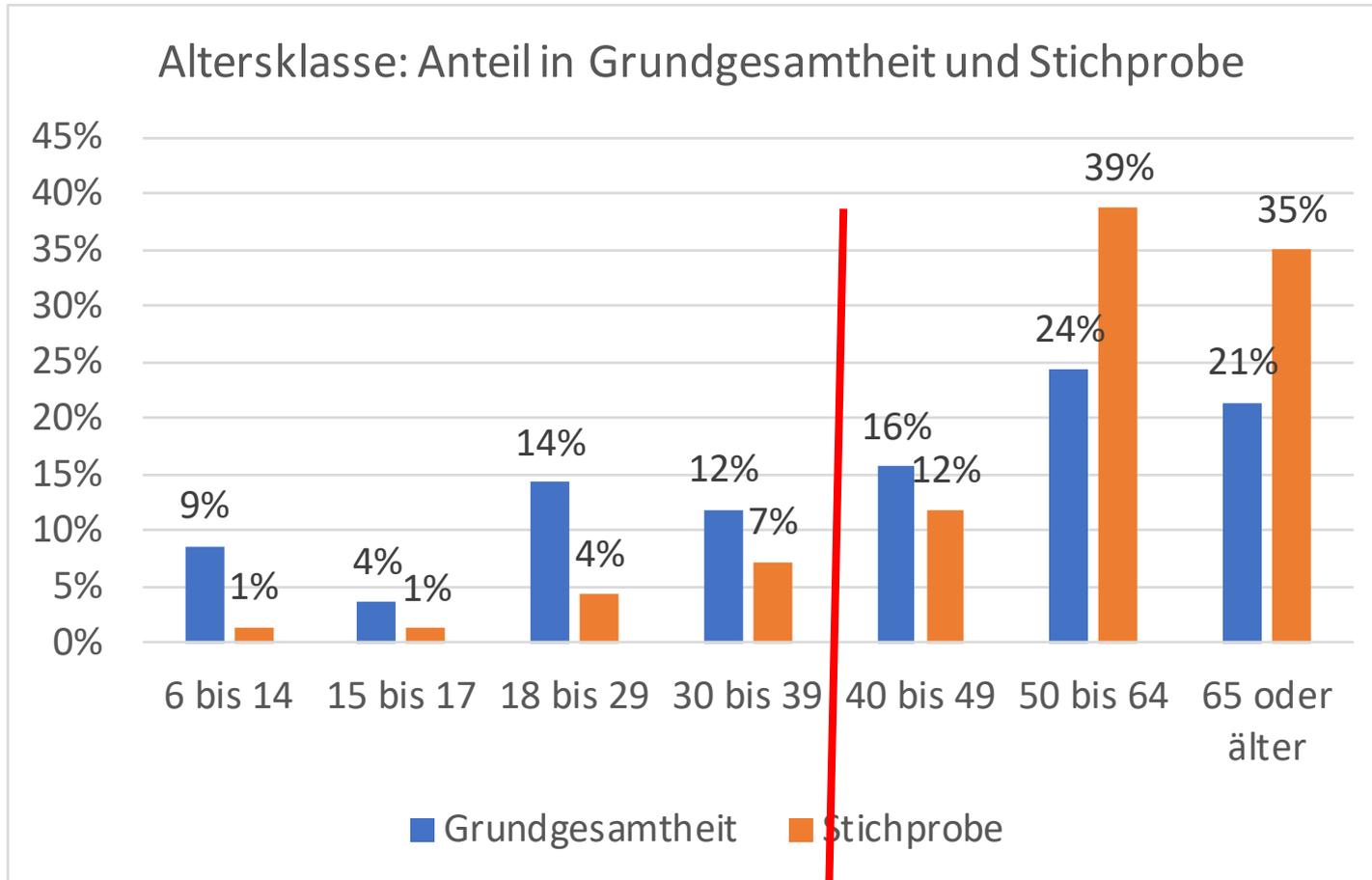


Repräsentativität der Befragung



➤ 2,4% mehr Männer als Frauen befragt : o.k.

Repräsentativität der Befragung

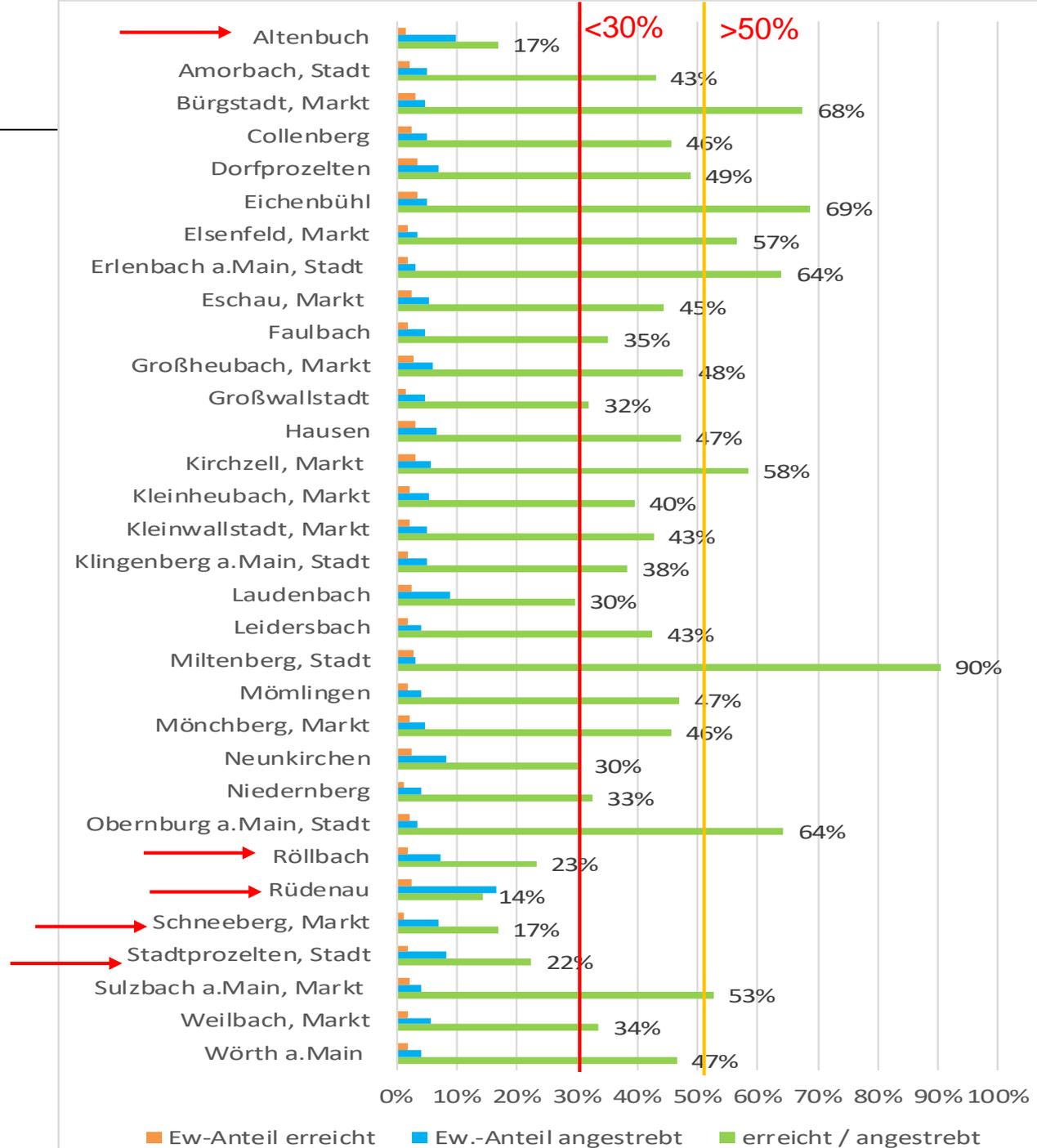


Stark unterrepräsentiert!

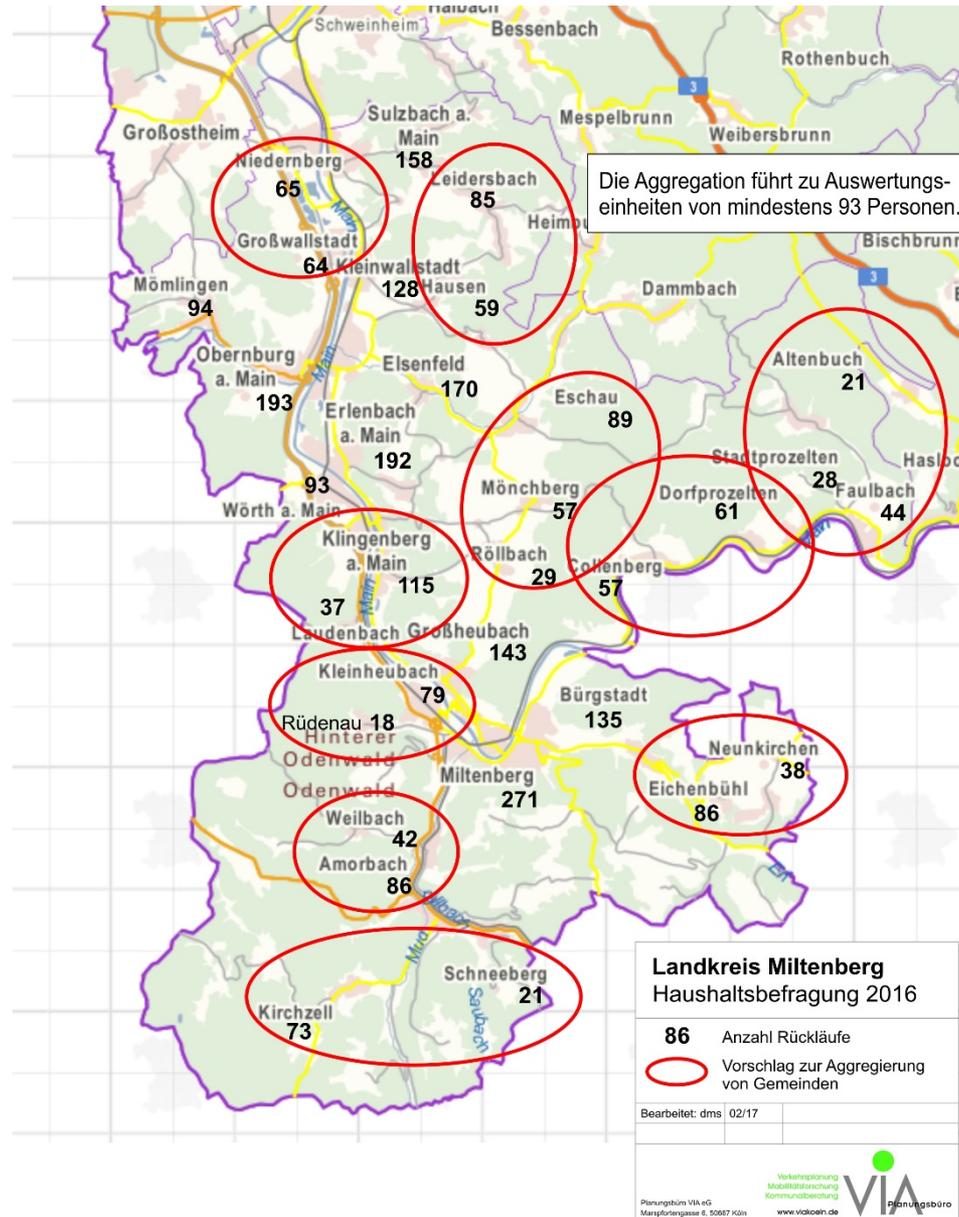
➤ Viel mehr ältere Personen befragt: Nicht o.k.!

Repräsentativität der Befragung

- in manchen Kommunen sehr wenige Personen befragt
- Insgesamt: 2.994 Personen
- Rücklaufquote: 2,3%



- Durch Aggregation einiger Kommunen könnten Auswertungseinheiten von mindestens 93 Personen erreicht werden.
- Hierdurch lässt sich die Aussagegenauigkeit verbessern, aber die räumliche Ausrichtung der Wege wird weniger detailliert.



Wie gehen wir mit der eingeschränkten Repräsentativität der Befragung um?

- **Nacherhebung in Schulen**, Berufsschulen und großen **Arbeitgebern**: persönliche Anschreiben an Schulleitungen und Geschäftsführungen sind in der KW 9 vom Landratsamt verschickt worden
- **Online-Fragebogen** ist wieder im Netz
- **Kein Stichtag**: beliebiger Werktag im März (Di – Do)
- neues Gewinnspiel
- **Presseaufruf**, dass Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sich verstärkt beteiligen sollen

Nacherhebung

[Datei](#) [Bearbeiten](#) [Ansicht](#) [Chronik](#) [Lesezeichen](#) [Extras](#) [Hilfe](#)

[Landkreis Miltenberg - Ra...](#)

[www.landkreis-miltenberg.de/Wirtschaft.Bauen-Verkehr/Verkehr/Radverkehrskonzept.aspx](#)

[Suchen](#)

[Startseite](#) | [Inhalt](#) | [Kontakt](#) | [Impressum](#)

[Landkreis](#) | [Landratsamt](#) | [Bildung, Soziales & Gesundheit](#) | [Energie, Natur & Umwelt](#) | **[Wirtschaft, Bauen & Verkehr](#)** | [Kultur, Sport & Tourismus](#)

[Ausbildung](#) | [Wirtschaftsförderung](#) | [Fair & regional](#) | [Bauen & Planen](#) | **[Verkehr](#)**

[Führerschein](#) | [ÖPNV](#) | **[Radverkehrskonzept](#)** | [Straßenverkehr](#) | [Straßensperrungen](#) | [Straßennetz](#) | [Straßen- & Wegerecht](#) | [KFZ-Zulassungen](#) | [Wunschkennzeichen](#)

Ihre Meinung ist uns wichtig

Sie befinden sich hier: [Start](#) > [Wirtschaft, Bauen & Verkehr](#) > [Verkehr](#) > [Radverkehrskonzept](#)

Landkreis Miltenberg befragt Bürgerinnen und Bürger zum Verkehr

Welche Wege legen die Bürgerinnen und Bürger unseres Landkreises mit dem Auto, dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß zurück? Wie weit sind die Wege? Wie viele Wege finden im Landkreis selbst statt, welche gehen darüber hinaus? Wie intensiv sind die Verflechtungen mit den Nachbarkommunen Aschaffenburg und Wertheim? Für viele Entscheidungen im Verkehrsbereich und speziell zur Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes sind diese Daten notwendig. Um eine verlässliche Datengrundlage zu erhalten, ist der Landkreis Miltenberg auf die Mitarbeit aller Bürger angewiesen.

Am 19.10.2016 fand eine Auftaktveranstaltung zum Radverkehrskonzept statt.

[>> Radverkehrskonzept Auftaktpräsentation](#)

Wenn Sie an der Haushaltsbefragung teilnehmen wollen, dann laden Sie sich bitte das folgende Dokument auf Ihren Computer herunter:

[>> Fragebogen herunterladen \(PDF\)](#)

Füllen Sie das Dokument nach der Anleitung auf der ersten Seite des Dokuments aus. Speichern Sie anschließend das Dokument auf ihrem Bildschirm (Desktop) ab. Laden Sie das Dokument danach unter folgendem Link wieder hoch:

[>> Fragebogen hochladen](#)

Auch eine telefonische Befragung ist möglich. Unter der Telefonnummer 09371 501-577 kann ein Termin vereinbart werden. Alternativ kann der Fragebogen auch per E-Mail an mobiltaetsbefragung@ira-mil.de gesendet werden.

Die Teilnahme an der Studie ist freiwillig. Alle Vorschriften des Datenschutzes werden strikt eingehalten, es werden keine Namen oder Adressen erhoben, die Angaben nur in anonymisierter Form ausgewertet und nicht an Dritte weitergegeben. Die Befragung richtet

Radverkehrskonzept

Wunschkennzeichen

Bauantragsformulare

Straßensperrungen

ÖPNV

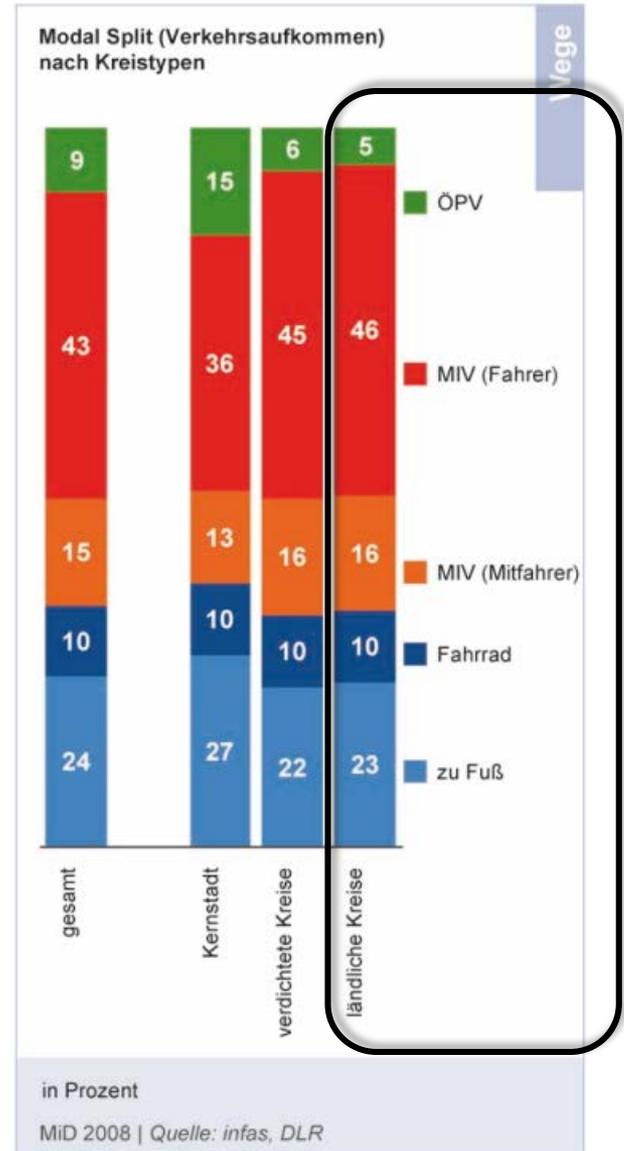
[www.landkreis-miltenberg.de/Wirtschaft.Bauen-Verkehr/Verkehr/Strassensperrungen.aspx](#)

Erste Hochrechnungsergebnisse

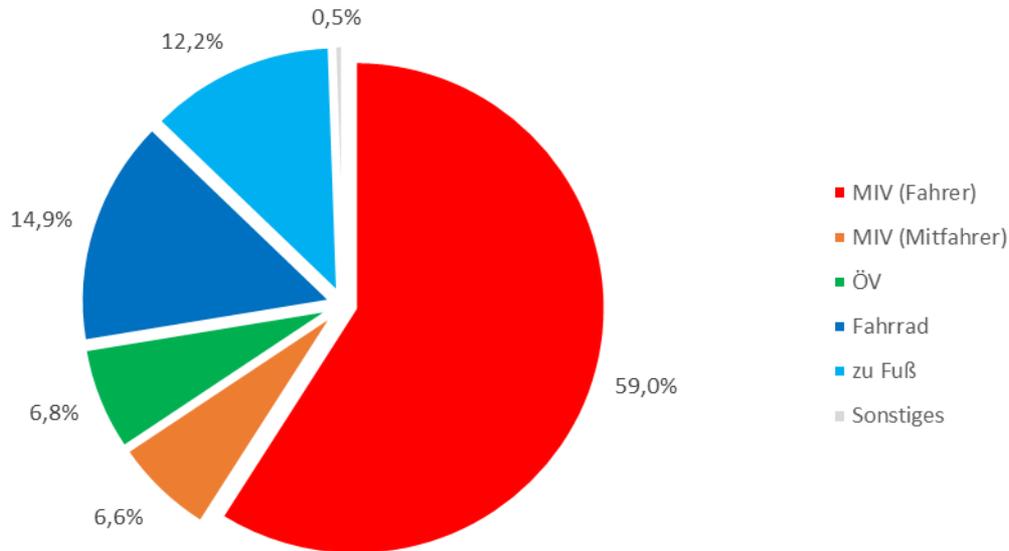
➤ Modal Split (1)

Mobilität in Deutschland 2008:

Landkreis Miltenberg 2016:



Hauptverkehrsmittel aggregiert



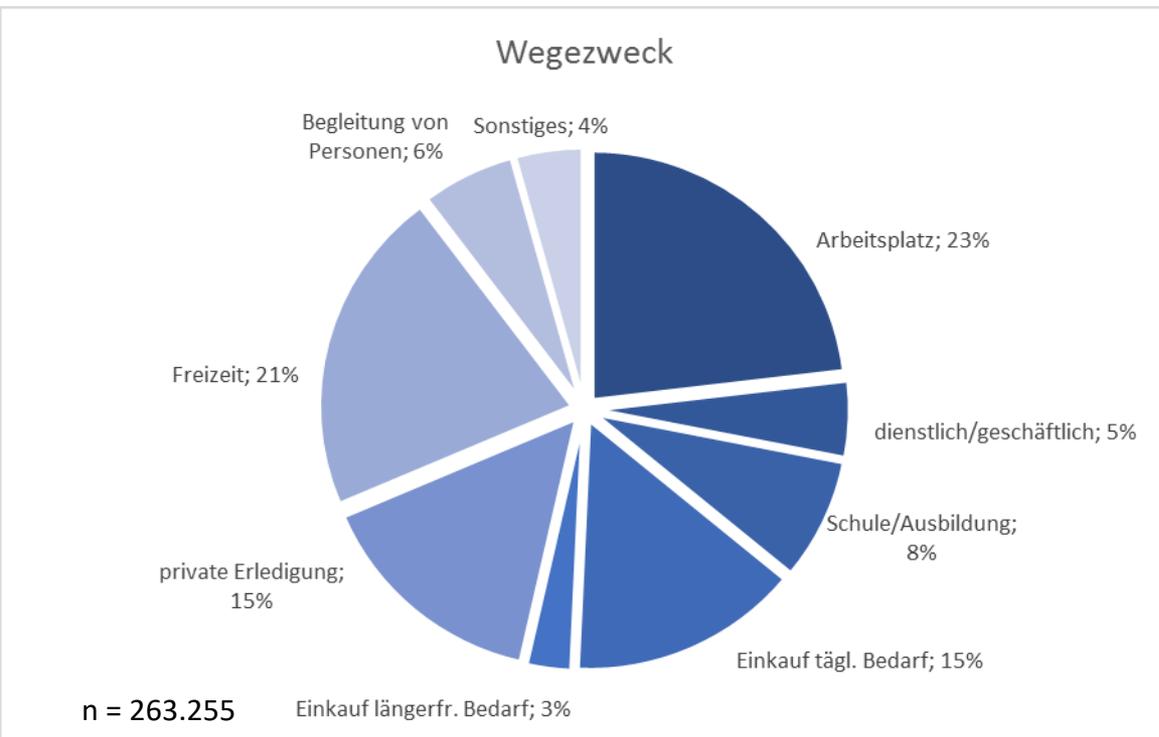
n = 436.585

Erste Hochrechnungsergebnisse

- **Wegezzweck**
(vorläufig; Zuordnung der Rück- und Nachhausewege steht noch aus)

Mobilität in Deutschland 2008:

Landkreis Miltenberg 2016:

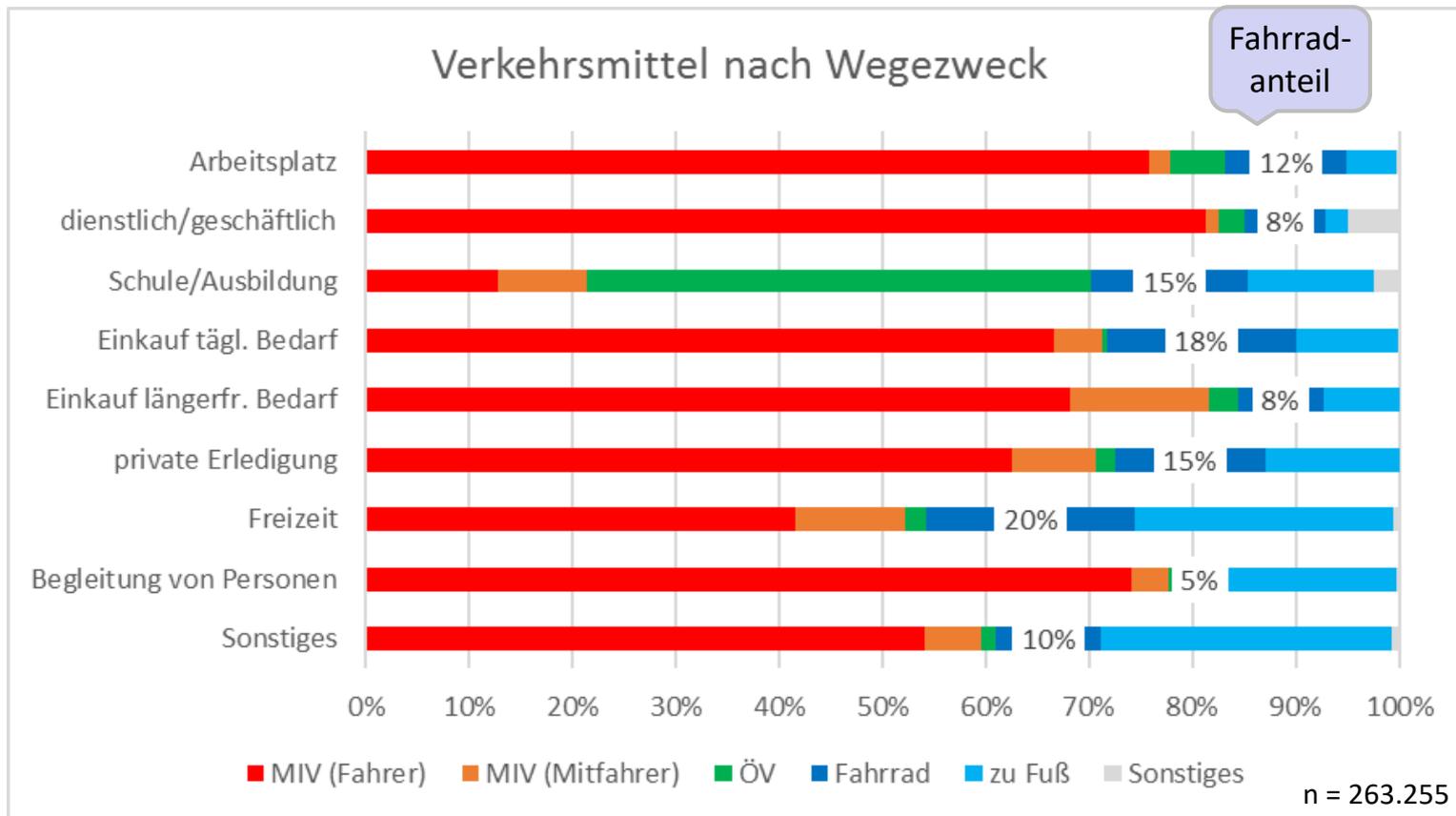


in Prozent

MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

Erste Hochrechnungsergebnisse

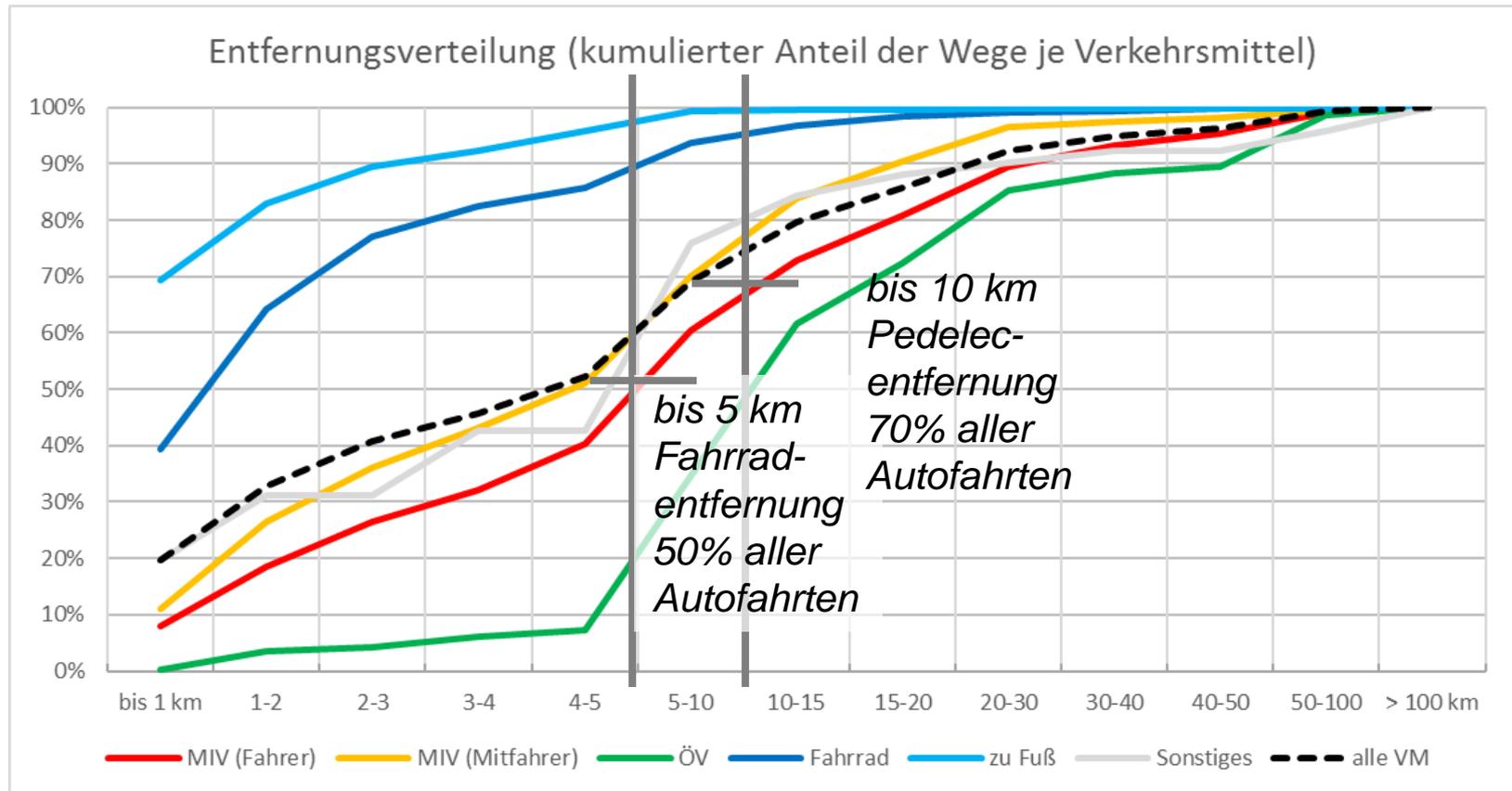
- Modal Split je Wegezweck
(vorläufig; Zuordnung der Rück- und Nachhausewege steht noch aus)





Erste Hochrechnungsergebnisse

➤ Entfernungsverteilung je Verkehrsmittel



n = 436.228

Teil 4:
Wunschliniennetz

und

Netzentwurf:
Routen für den
Alltagsradverkehr und
touristische Routen

Grundlagen der Netzkonzeption

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Arbeitsgruppe Verkehrsplanung

Richtlinien
für integrierte Netzgestaltung



RIN



Netzkonzeption - Das Wunschliniennetz: Methodik

Kategorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
AR III	Regionale Radverkehrsverbindung	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
AR IV	Nahräumige Radverkehrsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindungen zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentral örtliche Funktion

Hauptachsen 1. Ordnung sind alle AR II Verbindungen.

Das sind alle **Verbindungen von einem Oberzentrum zu einem Mittelzentrum sowie Verbindungen zwischen Mittelzentren.**

Hauptachsen 2. Ordnung sind AR III Verbindungen.

Es sind die **Verbindungen von einem Mittelzentrum zu einem Grundzentrum sowie die Verbindungen zwischen Grundzentren.**

Achsen 3. Ordnung sind AR IV Verbindungen.

Verbindungen zwischen kleineren Orten und Ortsteilen, auch Anbindungen an die Grundzentren. Sie bilden das Erschließungsnetz des Kreises für den Alltagsradverkehr.

Netzkonzeption - Grundsätze

Zielsetzung:

- Die Radwegeverbindungen zwischen den Gemeinden und den größeren Ortsteilen sind zu verbessern oder herzustellen.
- Schaffung eines Kreisnetzes für den Alltagsradverkehr sowie ergänzende touristische Routen von überregionaler Bedeutung

Wunschliniennetz (Untersuchungskorridore):

- Alle Gemeinden sowie die größeren Ortsteile werden in das Wunschliniennetz eingebunden.
- Die Untersuchungskorridore werden nach ihrer Verbindungsbedeutung bewertet.

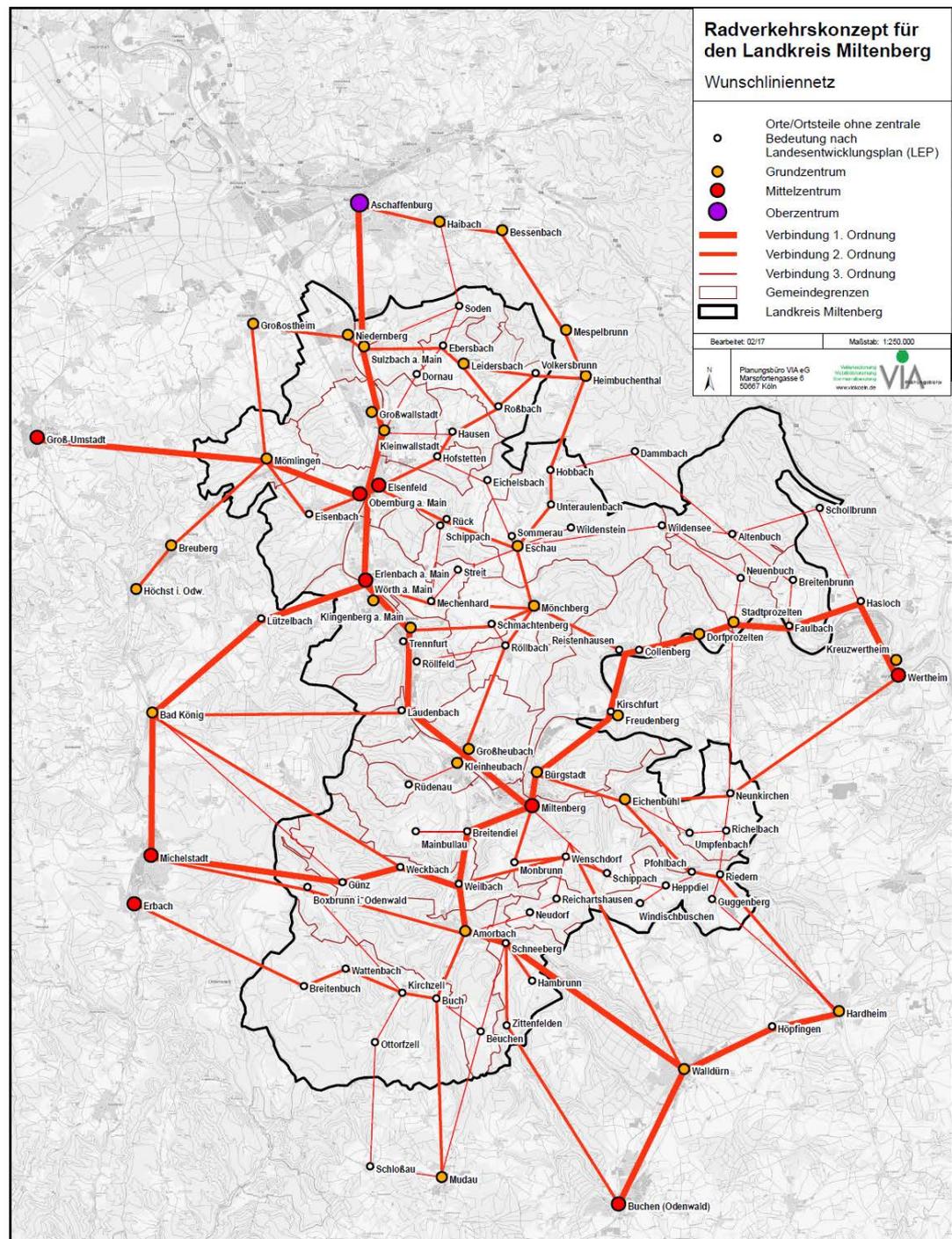
Netzkonzeption - Das Wunschliniennetz

Bedeutung der Wunschlinien

- Legen die Netzdichte des Kreisnetzes fest.
Jeder Wunschlinie folgt eine Radverkehrsverbindung.
- Über das Wunschliniennetz wird gewährleistet, dass alle Gemeinden und größeren Ortsteile (ab 200 Einwohner) an das Radverkehrsnetz angebunden sind.
- Das Wunschliniennetz gibt das Alltagsnetz wieder.
- Weitere Freizeitrouten können aus dem Bestand übernommen und ergänzt werden.
- Die Netzhierarchie ist ein wichtiges Kriterium bei der Prioritätensetzung.

Entwurf: Wunschliniennetz

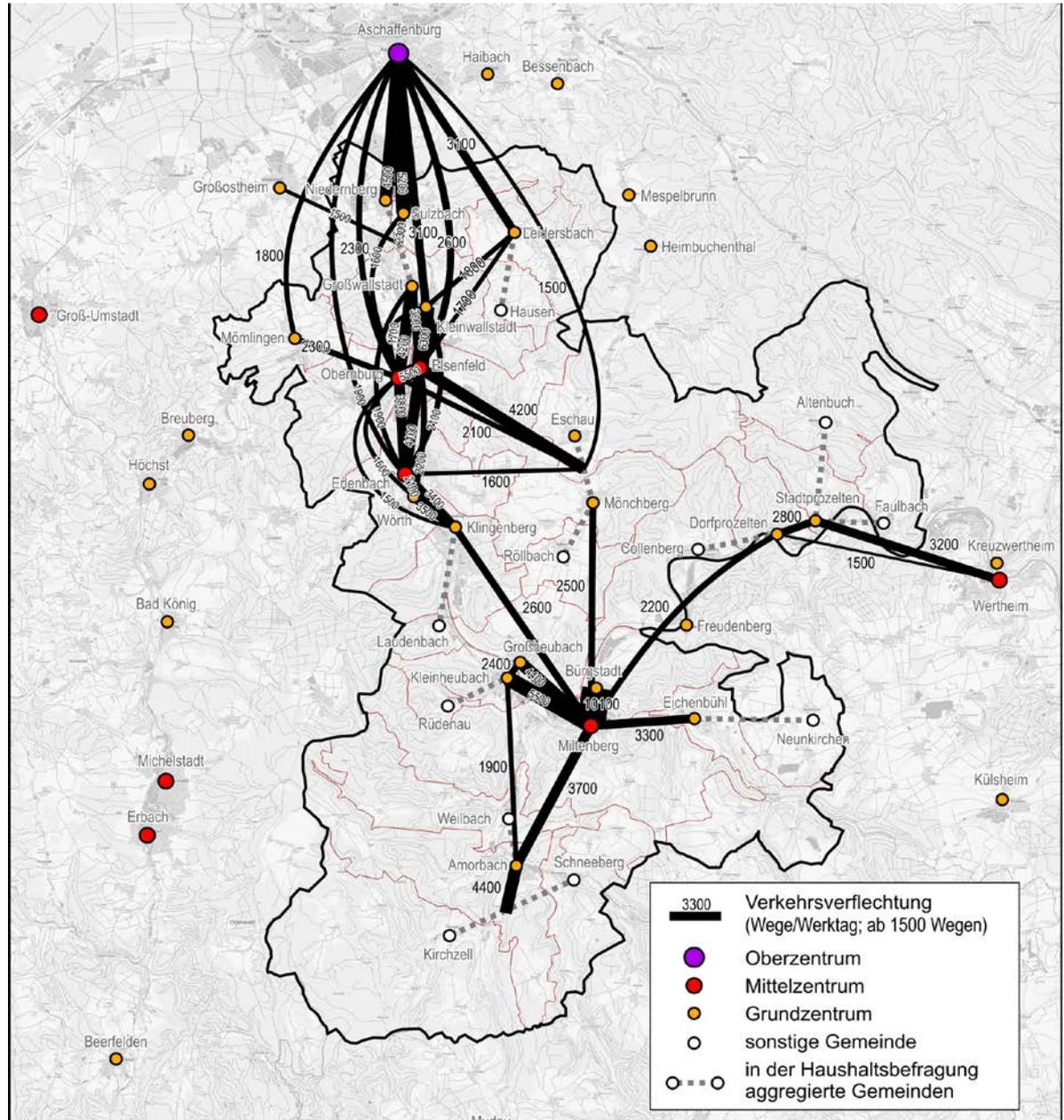
- Das Netz gibt die Verbindungsbedeutung wieder.
- Ziel ist hier die Durchgängigkeit und Durchlässigkeit des Netzes
- Die drei Verbindungstypen geben nicht die Potenziale wieder. Das leistet die Darstellung auf der folgenden Seite.



Erste Hochrechnungsergebnisse

➤ Verflechtungen zwischen den Kommunen

(ab 1500 Wegen/Werktag)

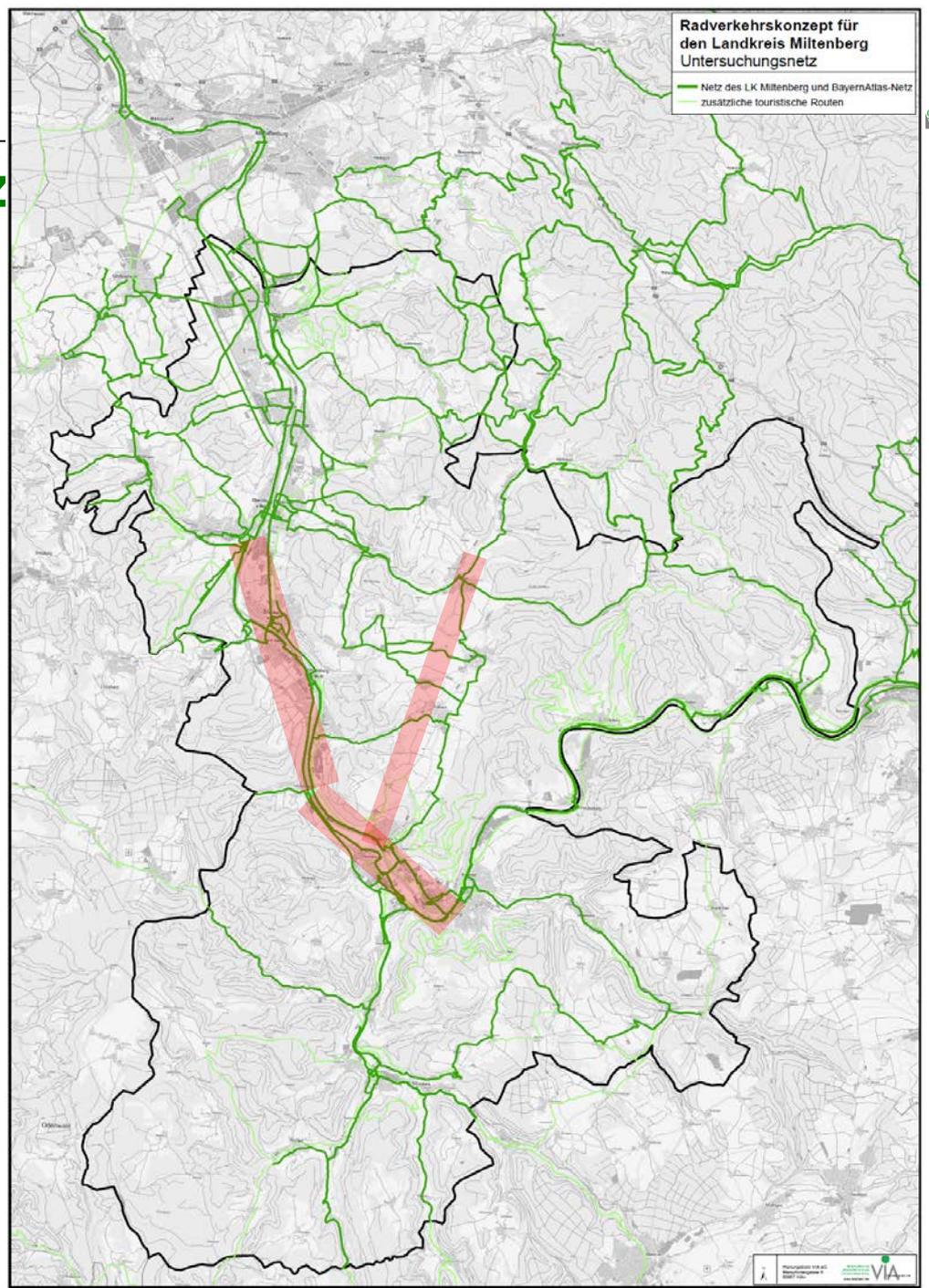


Vom Wunschliniennetz zum Routennetz –

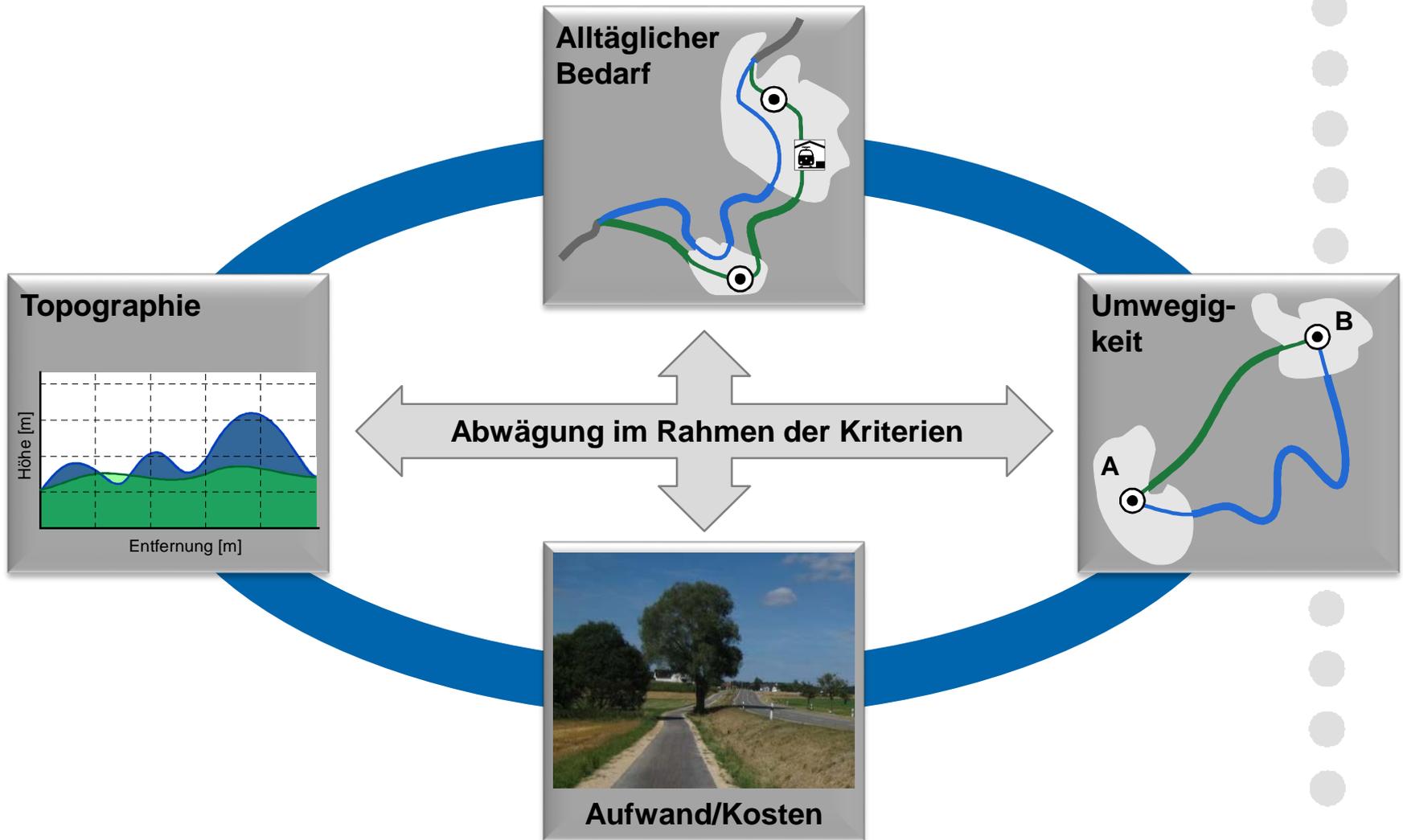
Vorhandenes Routennetz

(einschließlich
touristischer Routen)

- Dieses Netz gibt den Bestand wieder
- Das Wunschliniennetz wird auf den Bestand umgelegt.
- Ggf. sind neue Linien zu finden.

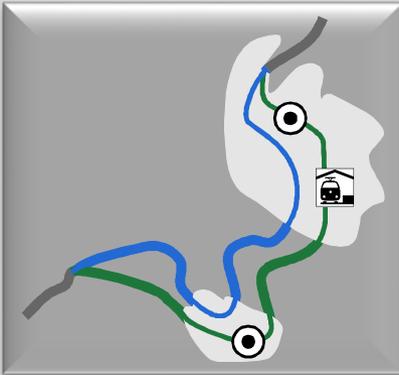


Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr



Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr

Alltäglicher Bedarf



- Raumstruktur

Siedlungsgröße

- Radverkehrspotenzial in Abhängigkeit der Zahl der Einwohner der angebundenen Kommunen / Ortsteile

Zentrale Erschließung

- Radverkehrspotenzial durch die Anbindung von Stadt- oder Ortsteilzentren
- Führung an zentrale Einrichtungen
- Einfache Orientierung
- Leichte Verknüpfung mit weiteren Netzbestandteilen

Bedeutende Ziele

- Radverkehrspotenzial in Abhängigkeit bedeutsamer Einzelziele (z.B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Verknüpfungspunkte zum SPNV, weiterführende Bildungseinrichtungen, etc.)

Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr

Aufwand /Kosten



- Aufwand zur Herstellung des Start- bzw. Zielzustandes

Voraussetzung:

Herstellung der Sicherheit und Attraktivität ist möglich

Anforderung

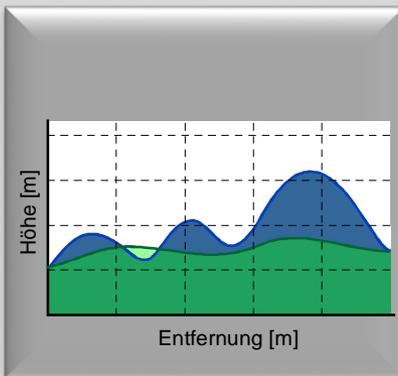
- Befahrbarkeit einer Strecke auch in der Dunkelheit, im Winter und bei Nässe

Vergleichskriterium

- Aufwand zur Herstellung der Anforderungen an eine ganzjährige Befahrbarkeit

Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr

Topographie



- **Summe der Höhenmeter**

Anforderung

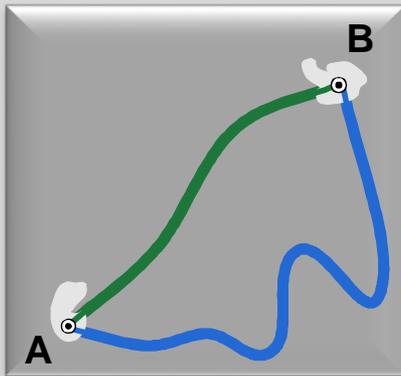
- Möglichst steigungsarme Führung des Radverkehrs und Minimierung des Energieaufwandes

Vergleichskriterium

- Mittelwert der Summe der Aufstiege (Höhenmeter) in Richtung und Gegenrichtung

Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr

Umwegigkeit



- Umwegfaktor

Anforderung

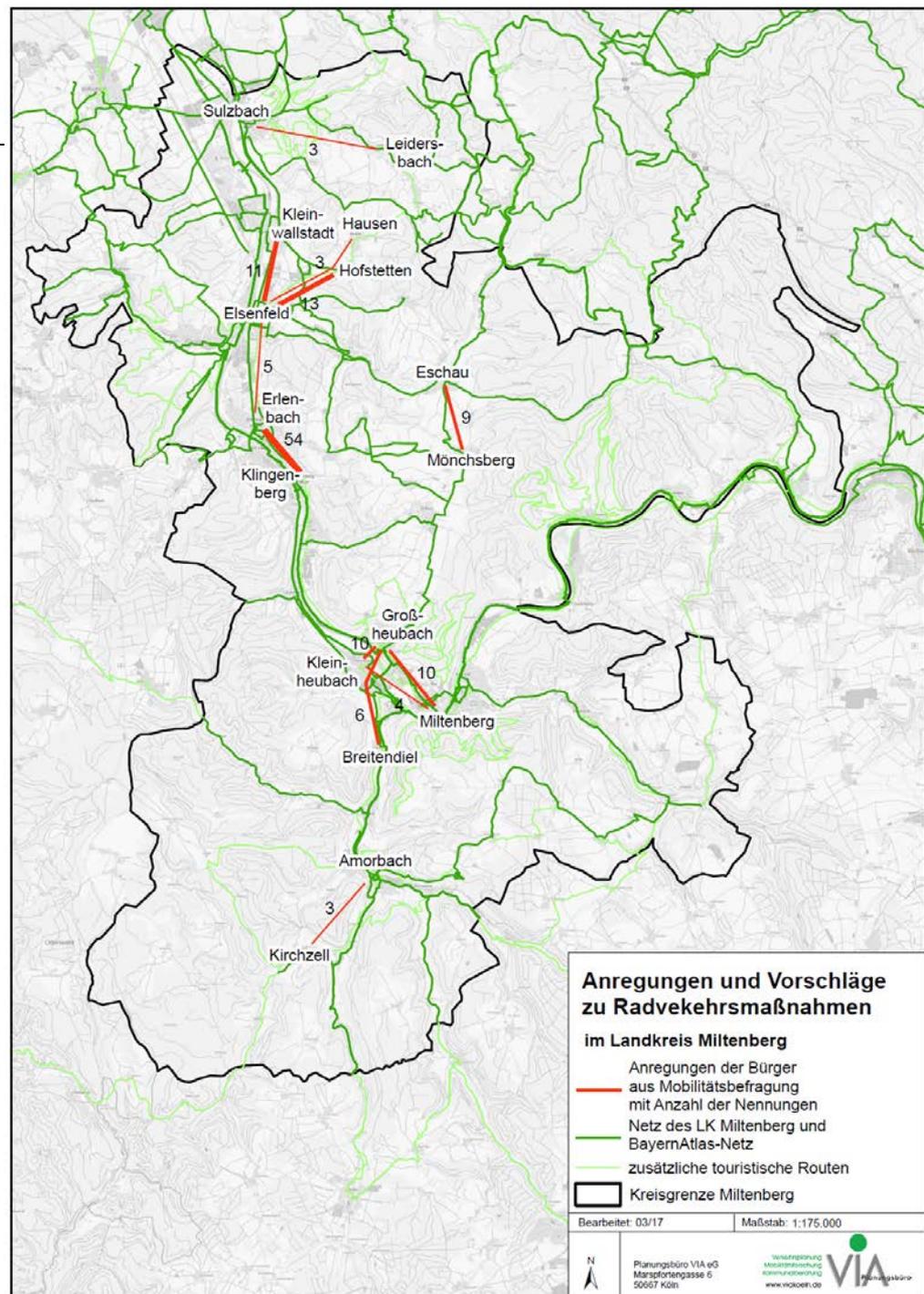
- Möglichst direkte Verbindung zwischen einer Quelle und dem Ziel des Radverkehrs

Vergleichskriterium

- Umwegfaktor $\geq 1,2$ fach ist nicht mehr akzeptabel

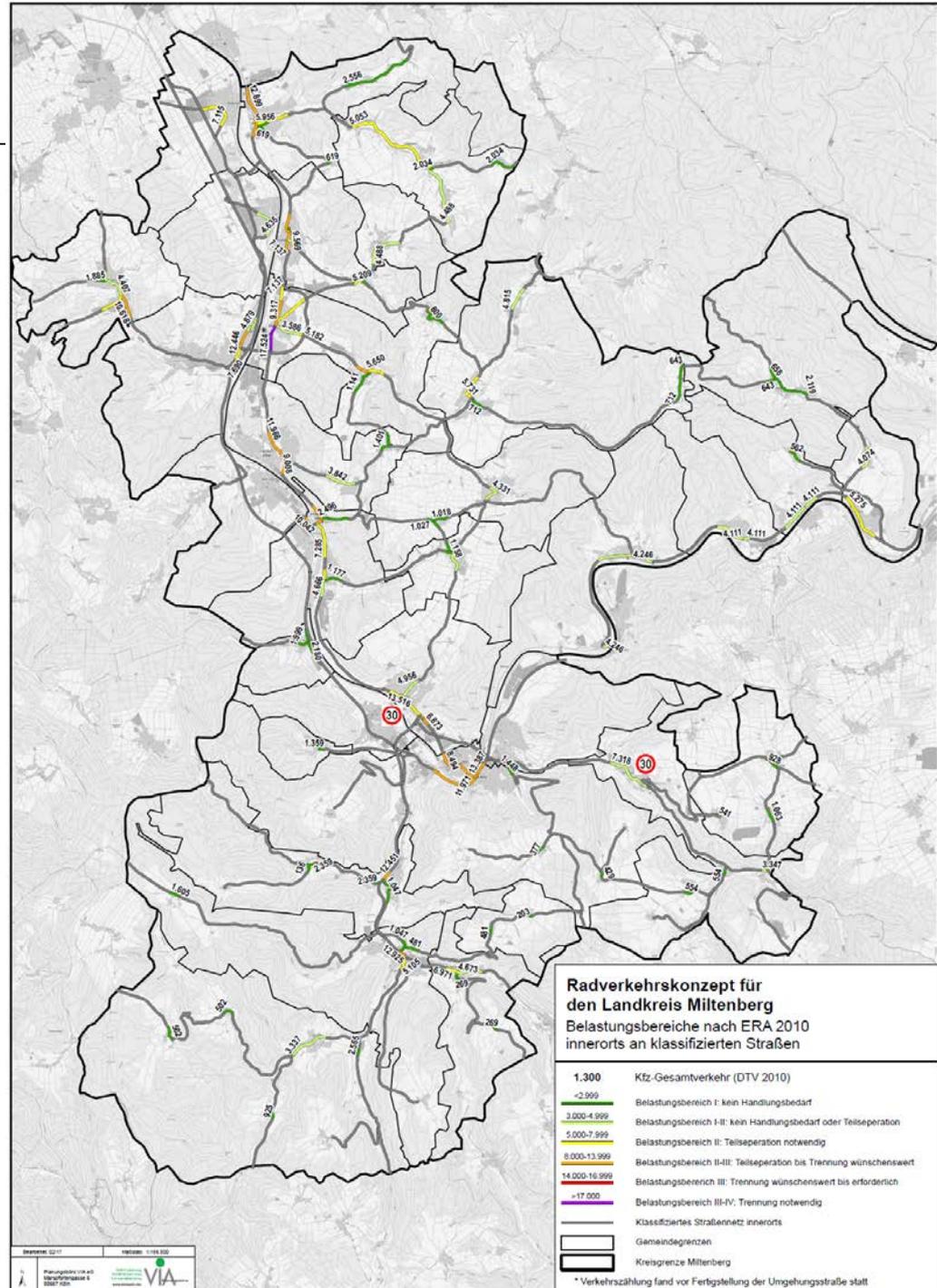
Vom Wunschliniennetz zum Routennetz – Netzlücken

- Hier fehlen attraktive und sicher zu befahrende Routen im Netz



Vom Wunschliniennetz zum Routennetz –

Erfordernis für Radverkehrsanlagen innerorts



Analyse der Radverkehrsinfrastruktur

Führungsformen innerorts und ihre Breitenanforderungen

Einrichtungsweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsweg

2,50 m (2,00 m)

mit und ohne

Benutzungspflicht

Radfahrstreifen

1,85 m

Kann auch breiter
angelegt werden

Schutzstreifen

1,50 m (1,25 m)

Kann auch breiter
angelegt werden

Gemeinsamer Geh- und

Radweg

4,00/3,00 m (2,50 m)

mit und ohne

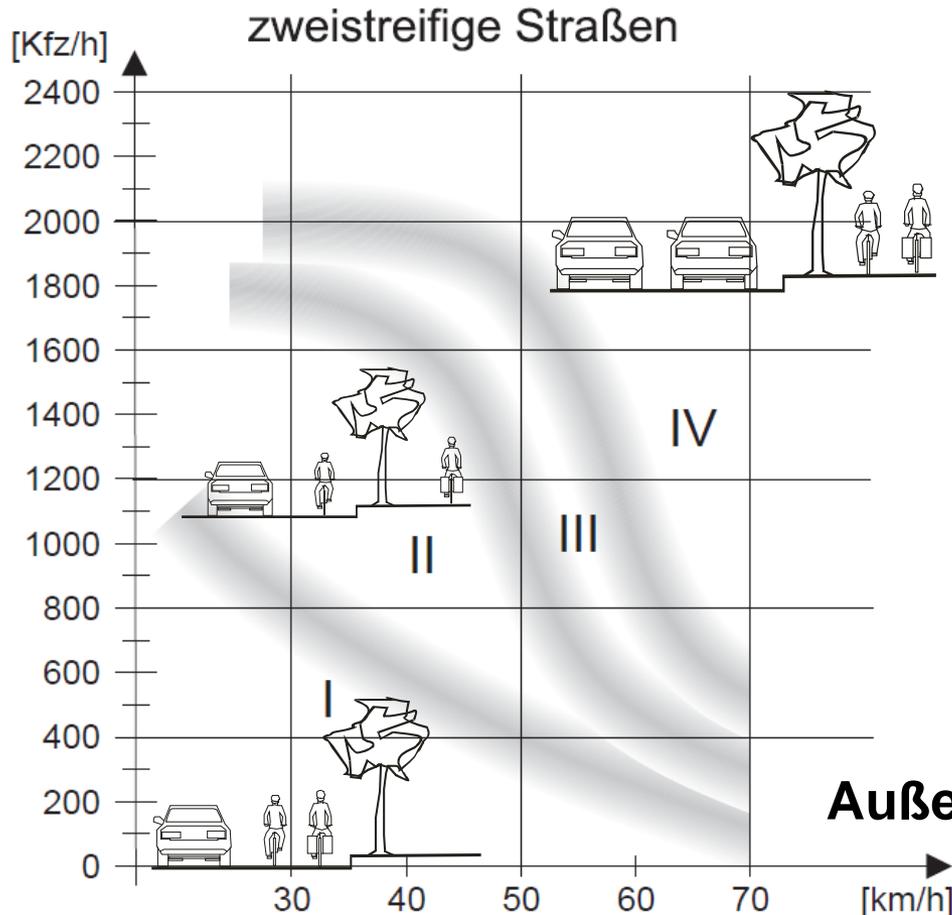
Benutzungspflicht



- Das Radverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) wird mit dem Fahrrad befahren und aufgenommen.

Kriterien für Führungsformen

Führungsformen und Strategien innerorts

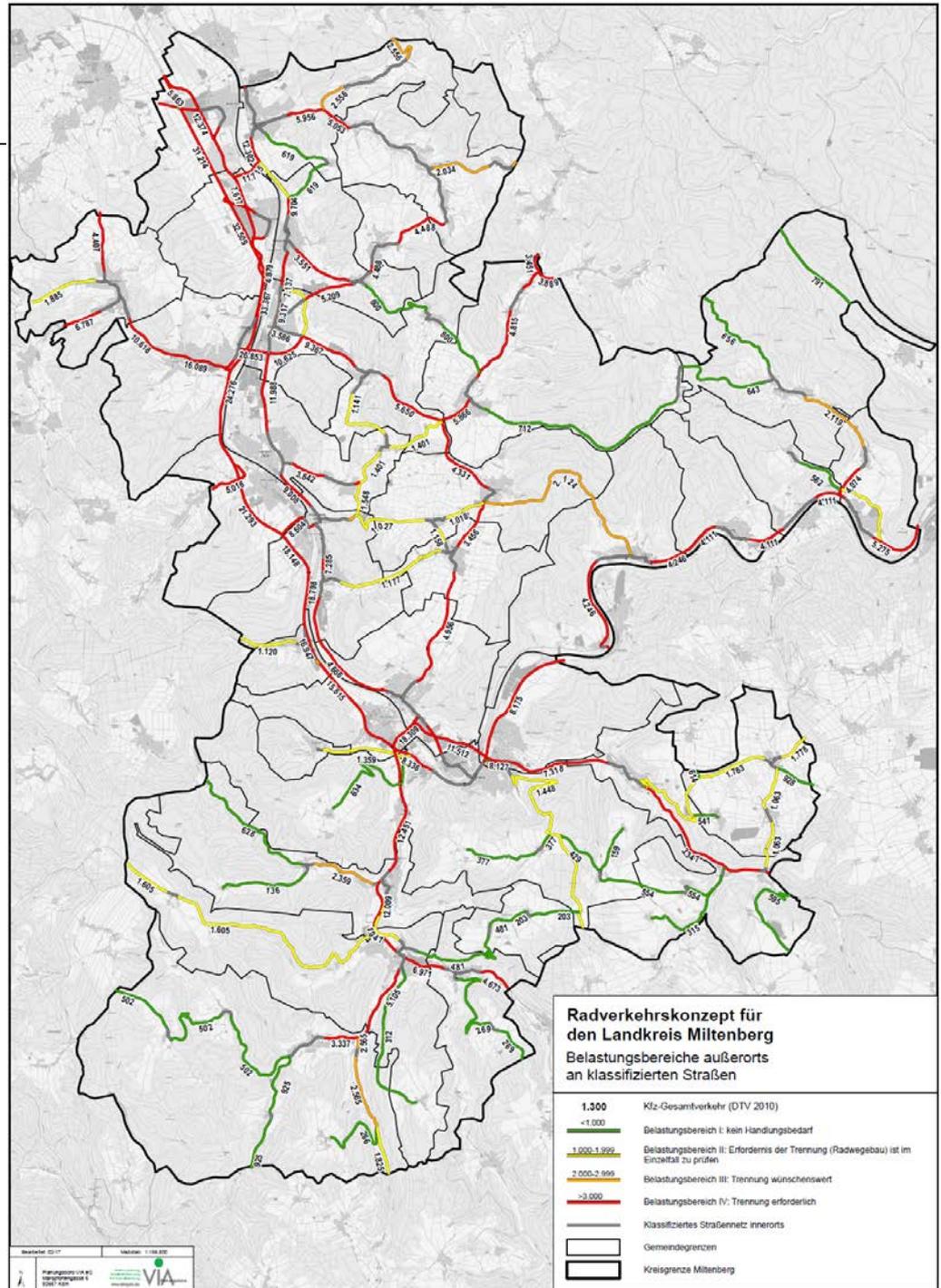


- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
 - II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
 - III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
 - IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich
- Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren.

Außerorts gelten andere Regeln

Vom Wunschliniennetz zum Routennetz –

Erfordernis für Radverkehrsanlagen außerorts



Qualitätskriterien Landesnetz / Kreisnetz

- Die Außerortsstraßen im Landkreis Miltenberg werden ab 2.000 Kfz/Tag in die Maßnahmenplanung mit einbezogen.
- Für Außerortsstraßen zwischen 1.000 und 2.000 DTV wird im einzelnen geprüft, ob ein besonderer Bedarf besteht, z.B. als Schulweg.
- Bei unter 1.000 Kfz am Tag ist auch außerorts Mischverkehr die Regel.

Alternativen

Straßenbegleitender Radweg



Parallele Führung, abgesetzt



Weitere Alternativen auf der Fahrbahn in Deutschland noch nicht möglich

Perspektive für Kreisstraßen außerorts unter 2.000 Kfz/Tag wären Schutzstreifen außerorts:

Kürzlich wurden alternative Maßnahmen an Kreisstraßen außerorts erprobt. An Straßen unter 2.000 Kfz/Tag sind die Erfahrungen überwiegend positiv.

Dies wäre eine Alternative zum kostenintensiven Radwegebau, die uns aktuell noch nicht zur Verfügung steht.



Beteiligung

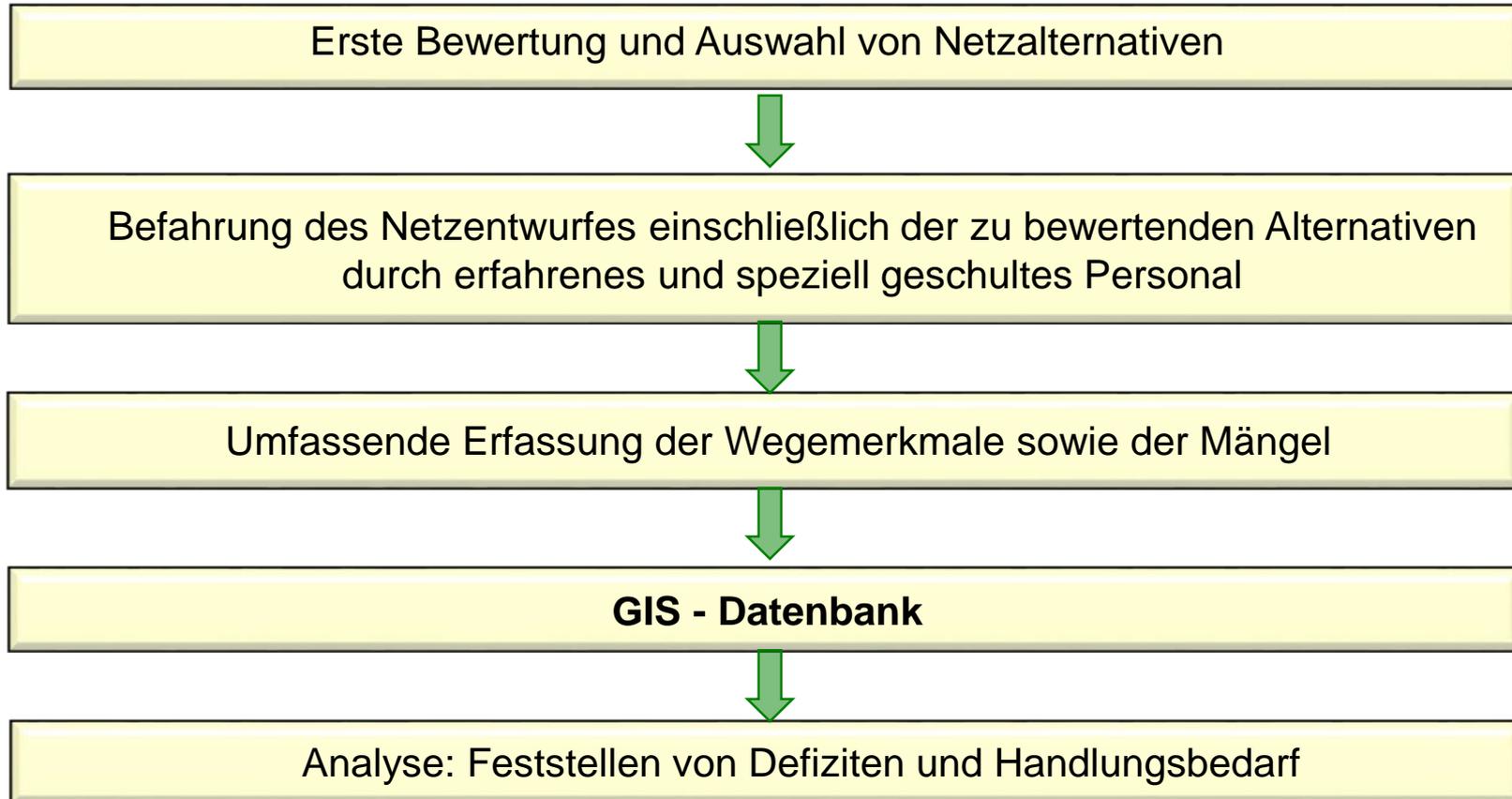
Wo sehen Sie konkrete Netzlücken im kreisweiten Radverkehrsnetz?

- Gruppenarbeit an Arbeitskarten
 - 2 Gruppen unterteilt in Nord-Kreis (Peter Gwiasda) und Süd-Kreis (Andrea Fromberg)

Wie geht es weiter?

- Befahrung
- Netzerfassung
- Dokumentation der Mängel
 - Maßnahmenvorschläge

Erfassung des Ist-Zustandes



Datenerfassung mit Tablet oder Smartphone



- all in one: Alles, was zur Erfassung notwendig ist, erfolgt über ein Gerät (z.B. GPS-, Foto-, Ton- sowie die eigentliche Datenaufnahme).
- Standardisierte Methodik, um die Vergleichbarkeit der erhobenen Datensätze zu gewährleisten.

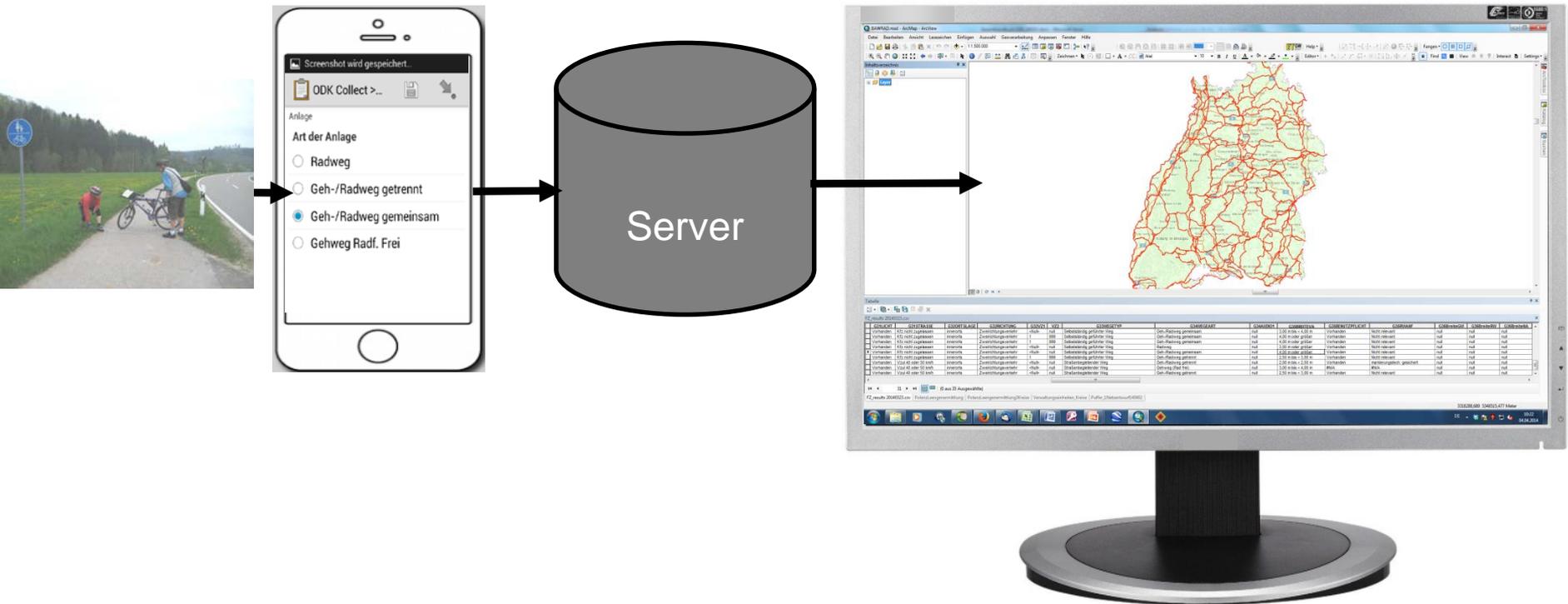
Datenerfassung mit Tablet oder Smartphone

Ablauf der Bearbeitung

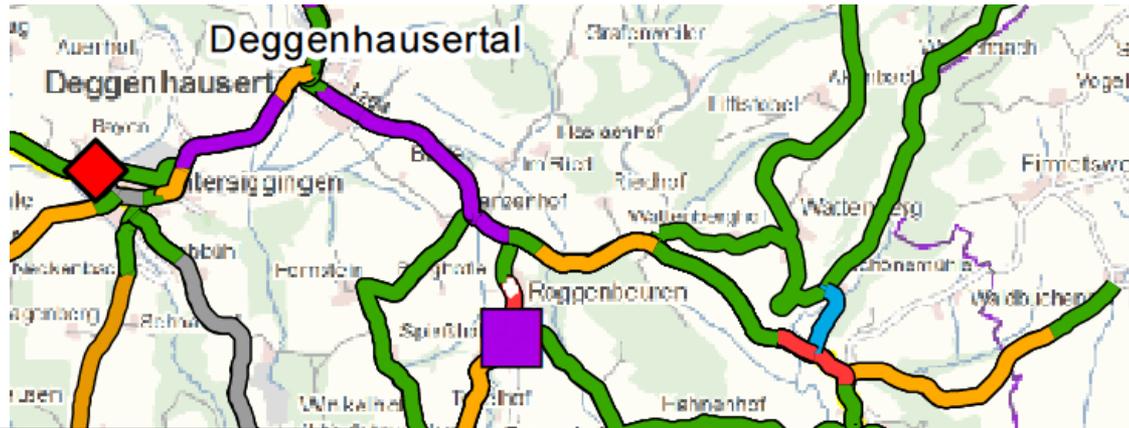
Erfassung im Feld

Übertragung an Server

Übertragung an GIS-Datenbank



Maßnahmen an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen



Alle Maßnahmen (inkl. Kreisstraßen und RadNETZ BW) werden in Übersichtskarten dargestellt.

Streckenmaßnahmen mit farbiger Kennzeichnung (z.B. Neubau in rot).

Verbindungen in grün: Kein Handlungsbedarf.

Darstellung der Knotenmaßnahmen mit Symbolen.

Radverkehrskonzept Bodenseekreis

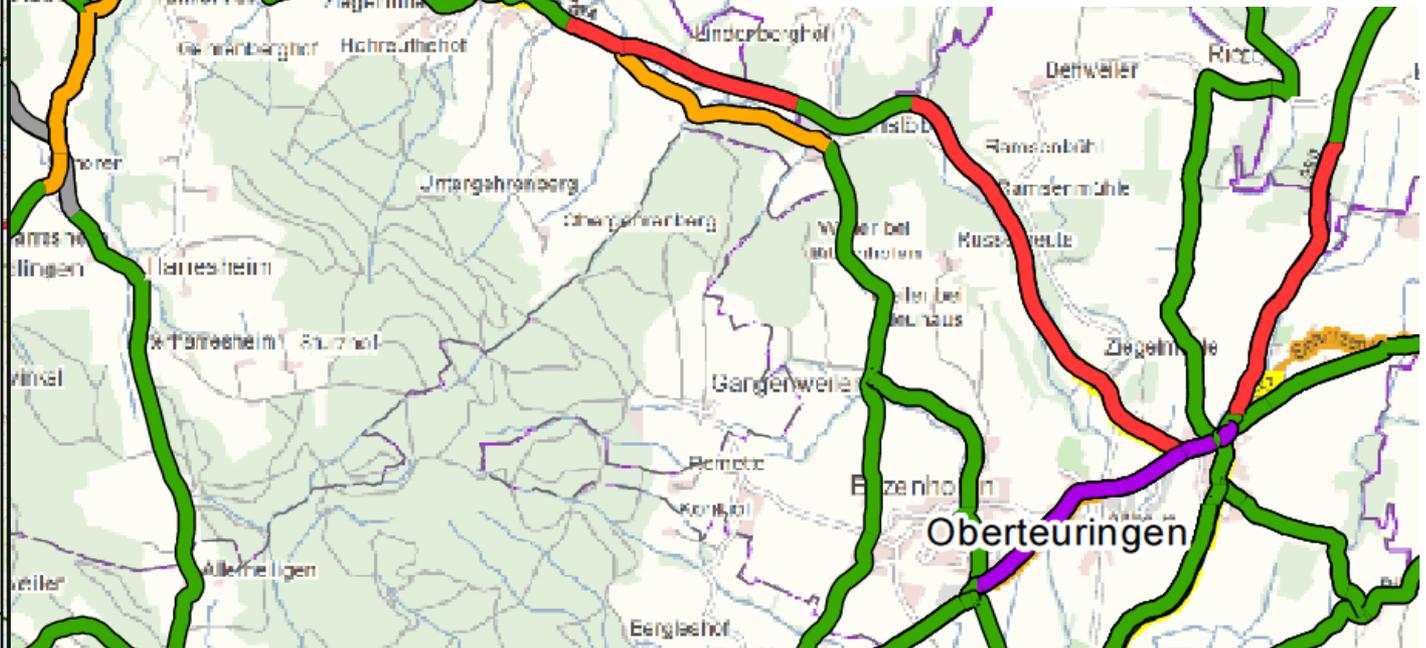
Maßnahmenkarte

Streckenmaßnahmen

- Neubau
- Aus-/Umbau
- Sanierungsmaßnahme
- ▭ Markierungsmaßnahme
- Beschilderungsmaßnahme
- Keine Maßnahme erforderlich

Knotenmaßnahmen

- ◻ Bau einer Querungshilfe
- ◻ Anpassung an bestehender Querungshilfe
- ◊ Einengung der Fahrbahn
- ◻ Radwegführung in Knoten (hoher Aufwand)
- ◻ Radwegführung in Knoten (geringer Aufwand)
- ▭ Fahrbahnanhebung / Aufpflasterung
- ▲ Bau einer LSA
- ◻ Signalisierungsmaßnahme
- Anpassungen an Minikreisverkehr
- ▭ Bau oder Umbau eines Bauwerks
- ▲ Maßnahme an Barriere
- ◻ Sonstige Knotenmaßnahme



Maßnahmenkonzept Die Methodik im Überblick

Katasterblatt enthält Vorschläge für Maßnahmen

- Vorschläge für Maßnahmen werden aus den Qualitätsstandards generiert.
- Die Plausibilitätskontrolle geschieht manuell.
- Erst dann ist die Abstimmung sinnvoll

Nr.: FN_7.2	Massn Kat Start	Massn Kat Ziel	Licht	STR ZIEL
Stadt-/Landkreis	Stadt/Gemeinde	Straße	Lage	
Bodenseekreis	Sipplingen	B31/Seestraße	Außerorts	
Baulastträger *	Länge	DTV	Netzkategorie	Vzul
B	174 [m]	10046 [Kfz/24 h]	Alltag und Freizeit	60 bis 70 km/h



Streckendaten im Bestand		
Wegetyp	Geh-/Radweg gemeinsam	
Richtung	Zweirichtungsverkehr	
Belagsart/Belagsmangel	Asphalt / Keine Schäden	
Maßnahmen zur Erreichung des Startstandards		
StVO-Beschilderung		
Markierung		
Ausbau		
Neubau		
Belag		
Radweg Anfang/Ende		
Furt		
Maßnahmen zur Erreichung des Zielstandards		
StVO-Beschilderung		
Markierung		
Ausbau		
Neubau		
Belag		
Licht	Randmarkierung herstellen	
Absenkung	Querungsmöglichkeit (mittleren Aufwand)	
Bord		
Radweg Anfang/Ende		
Furt		
Pauschale Kostenannahme		
Kosten zur Erreichung des Startstandards	0 €	
Kosten zur Erreichung des Zielstandards	10.304 €	
Priorität für das RadNETZ		
Priorität der Maßnahme zur Erreichung des Startstandards	nicht vorhanden	
Priorität der Maßnahme zur Erreichung des Zielstandards	4	
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!