



Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr)

Vorstellung Vorplanung

19.11.2020

# Einführung

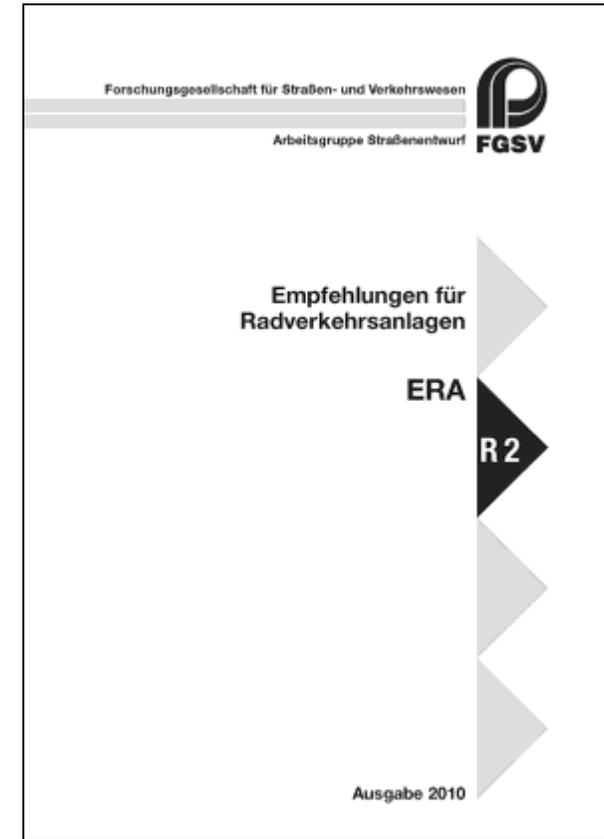
# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Einführung – Projektumgriff und Planungsauftrag

## Der Beschlussvorschlag umfasst als 1. Bauabschnitt den gelb markierten Bereich des Planungsgebietes

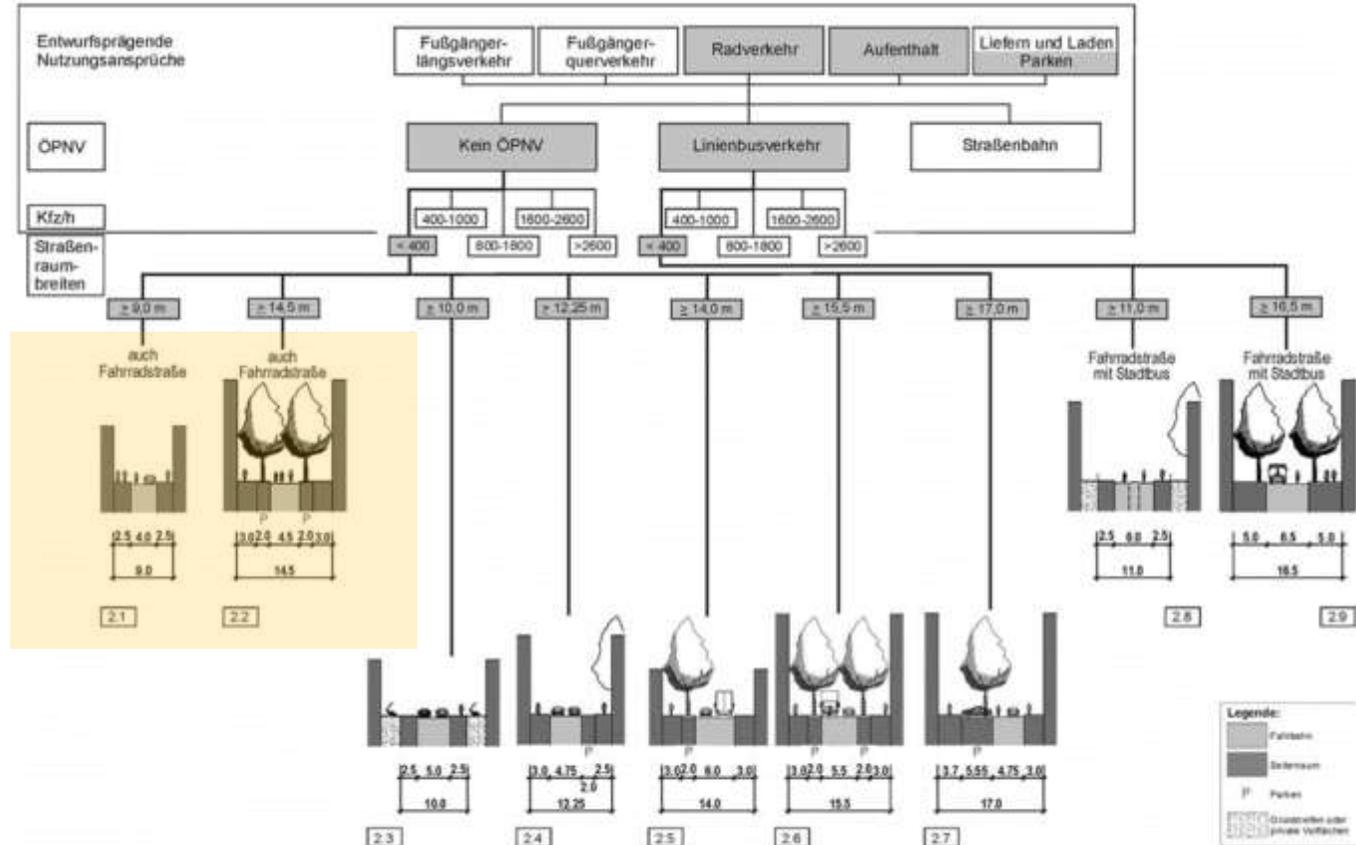
### 1. Bauabschnitt



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Einführung – Regelwerke



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Einführung – Regelwerke



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Einführung – Regelwerke

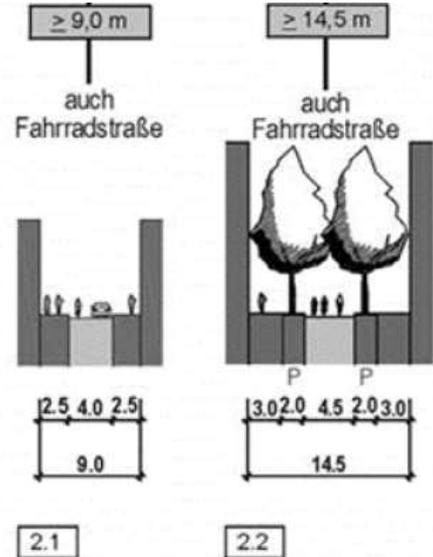


Tabelle 11: Einstreifige Richtungsfahrbahnen

Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrsstraßen	Fahrbahnbreite Erschließungsstraßen
Regelfall (mit Radfahrern auf der Fahrbahn)	4,25 m (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,00 m)	3,50 m (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,00 m) <sup>1)</sup>
Radverkehr auf Fahrbahn in gegenläufiger Richtung	nicht anwendbar	3,50 m (3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten) <sup>1)</sup>
Fahrbahn mit Schutzstreifen	3,75 m (2,25 m – 1,50 m) bei geringem Lkw-Verkehr	In der Regel nicht vorkommend

## 6.1.7.6 Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen

Für die Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr sind folgende Voraussetzungen zu beachten:

- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.
- Für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn soll eine Breite von in der Regel 3,50 m vorhanden sein, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen, muss die Breite mehr als 3,50 m betragen.

## 6.1.7.7 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden, um hohe Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr zu ermöglichen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt ist.

Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr (z. B. Anliegerverkehr) ist in Fahrradstraßen nur zulässig soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt wird. Deshalb ist dafür zu sorgen, dass die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs z. B. durch parallele und akzeptable Verkehrsführung berücksichtigt werden. An Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten. Um die in Fahrradstraßen erforderliche mäßige Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zu erreichen, sind in der Regel verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung erforderlich.

**Differenzierung „Einbahnstraße mit Radverkehr in gegenläufiger Richtung“ und „Fahrradstraße“**

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Einführung – Regelwerke

Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr



## Arbeitspapier

Empfehlungen zu Planung und Bau  
von Radschnellwegen  
in Bayern

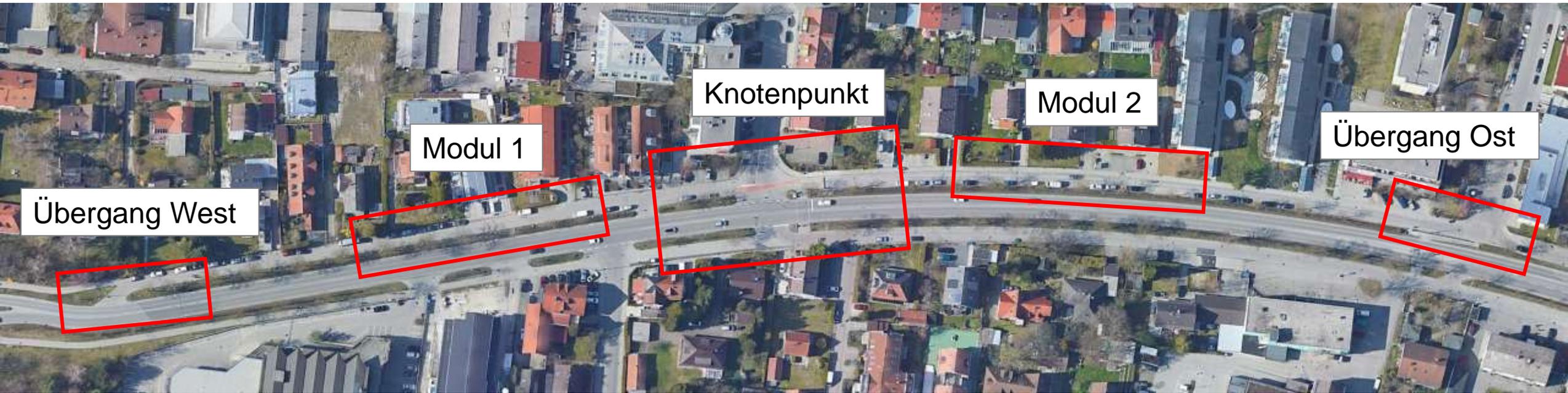
Stand: Februar 2019

leben.  
bauen  
bewegen

### Führungs- und Breitenanforderungen

Führungsform	innerorts	außerorts
straßenunabhängiger Radweg (vom Fußweg getrennt)	Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) 1. Wahl: deutliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr 2. Wahl: Gehweg inkl. 0,3-0,6 m taktiles und optisches Trennelement zum Radweg	Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $> 2,00$ m (Fuß) $\geq 2,50$ m (Rad) an Engstellen Gehweg inkl. 0,3-0,6 m taktiles und optisches Trennelement zum Radweg
straßenbegleitender Radweg im Einrichtungsverkehr (vom Fußweg getrennt)	Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Gehweg inkl. 0,3-0,6 m taktiles und optisches Trennelement zum Radweg + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $> 2,00$ m (Fuß) inkl. 0,3-0,6 m taktiles und optisches Trennelement zum Gehweg + 2,50 m (mind. 1,75 m, wenn keine Entwässerungseinrichtung nötig) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
straßenbegleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr (einseitig) (vom Fußweg getrennt)	Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Gehweg inkl. 0,3-0,6 m taktiles und optisches Trennelement zum Radweg + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $> 2,00$ m (Fuß) Gehweg inkl. 0,3-0,6 m taktiles und optisches Trennelement zum Radweg + 2,50 m (mind. 1,75 m, wenn keine Entwässerungseinrichtung nötig) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
Radfahrstreifen	Breite: 3,00 m + 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	kein Einsatz
Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für Radverkehr	<u>Einsatz in Ausnahmefällen</u> Breite: 3,25 – 3,50 m bzw. 4,50 – 4,75 m $\geq 4,75$ m an Haltestellen (Überholmöglichkeit) + 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	kein Einsatz
Fahrradstraßen	Breite: $\geq 4,00$ m + $\geq 0,75$ m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	Breite: $\geq 4,00$ m
Mischverkehr	Tempo 30 – in Ausnahmefällen bei geringer Kfz-Belastung Tempo-30-Zonen – nur in Ausnahmefällen (besser: Fahrradstraße) Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – in der Regel kein Einsatz Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) – kein Einsatz	in der Regel aus Gründen der Verkehrssicherheit kein Einsatz

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Einführung – Modulisierung des Planungsumgriffes

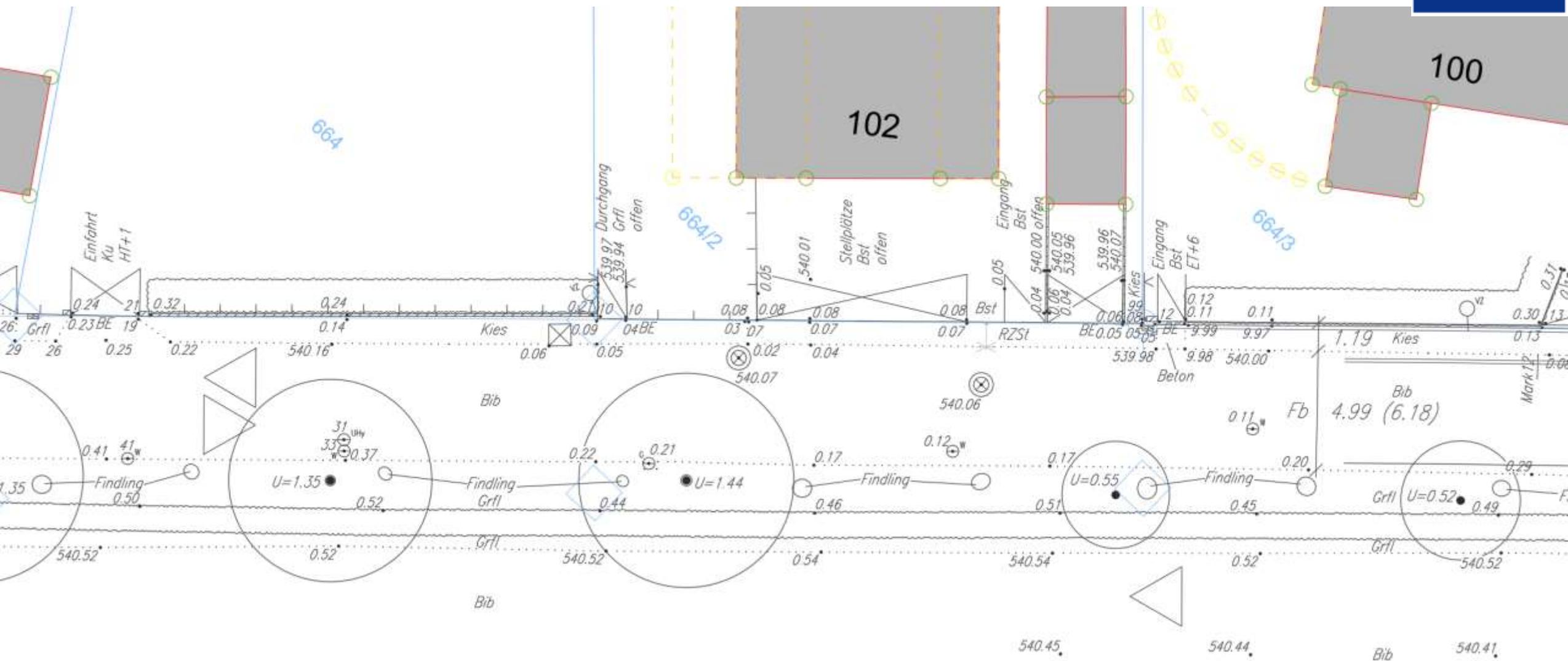


# Streckenabschnitt zwischen Obere Bahnhofstraße und Salzstraße (Modul 1)

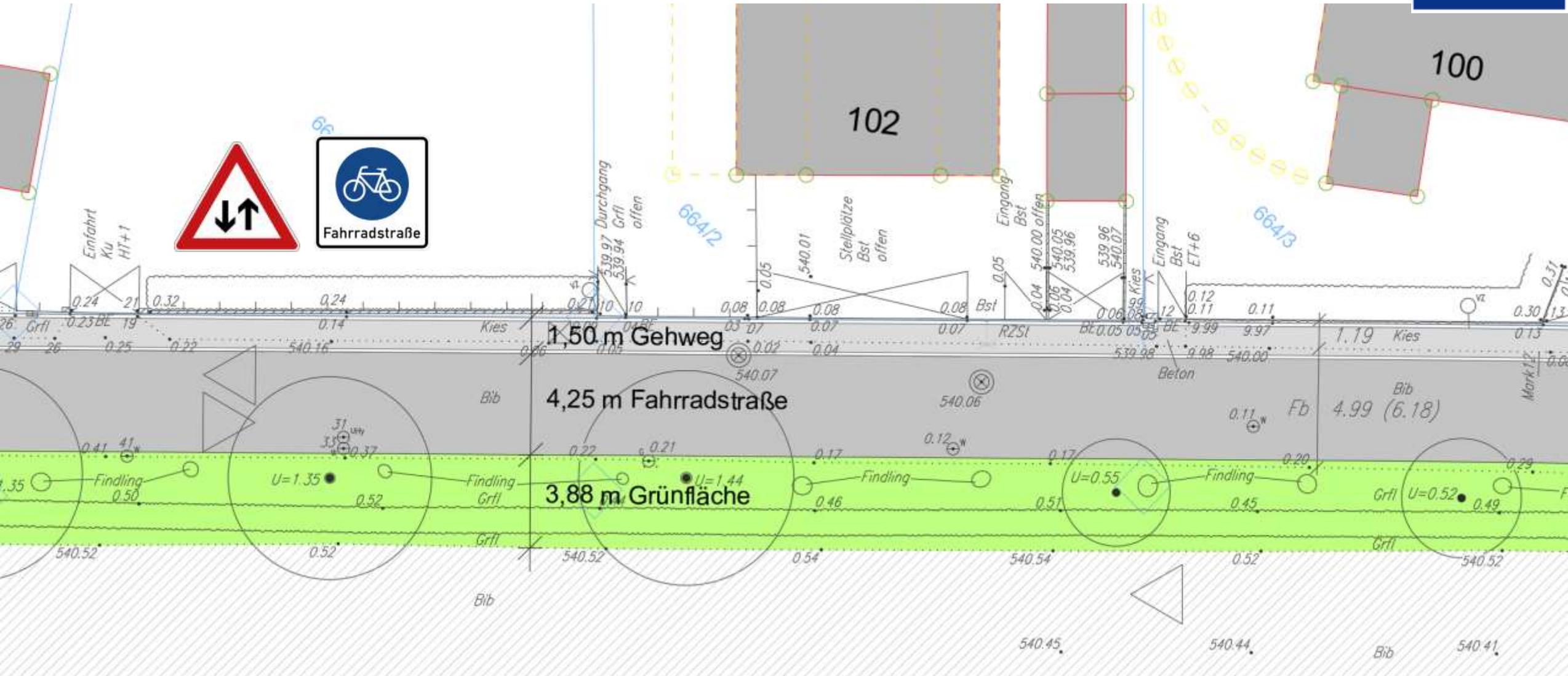
# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Obere Bahnhofstraße und Salzstraße (Modul 1)



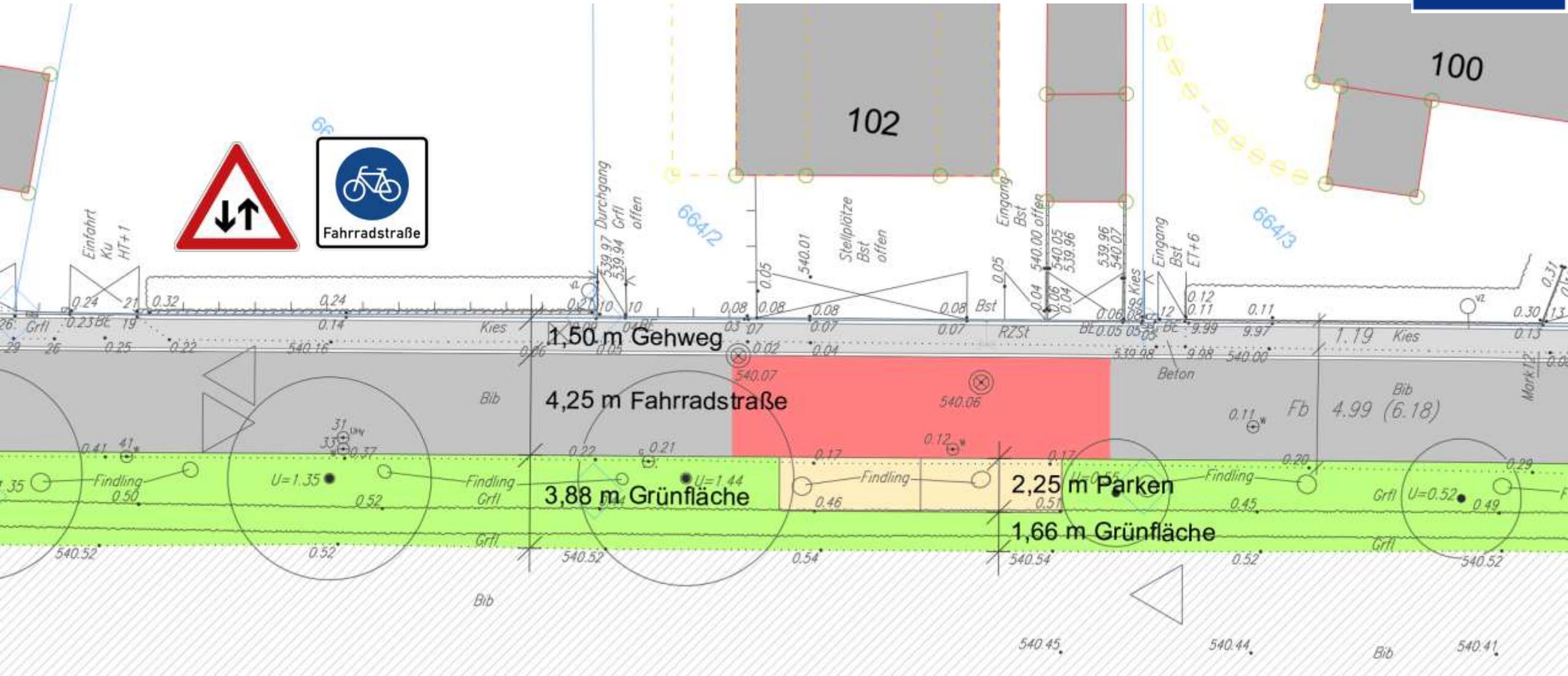
# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Obere Bahnhofstraße und Salzstraße (Modul 1)



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Obere Bahnhofstraße und Salzstraße (Modul 1a)



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Obere Bahnhofstraße und Salzstraße (Modul 1b)

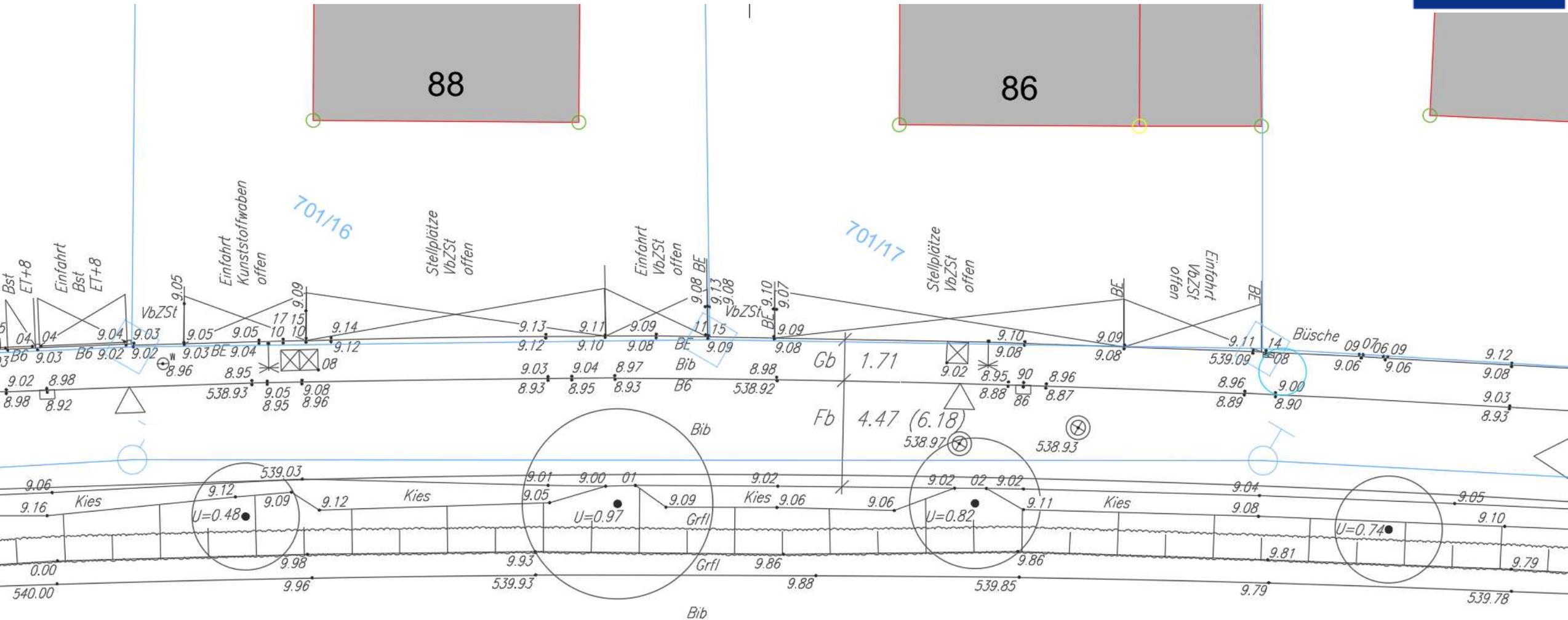


# Streckenabschnitt zwischen Goethestraße und Obere Bahnhofstraße (Modul 2)

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Goethestraße und Obere Bahnhofstraße (Modul 2)



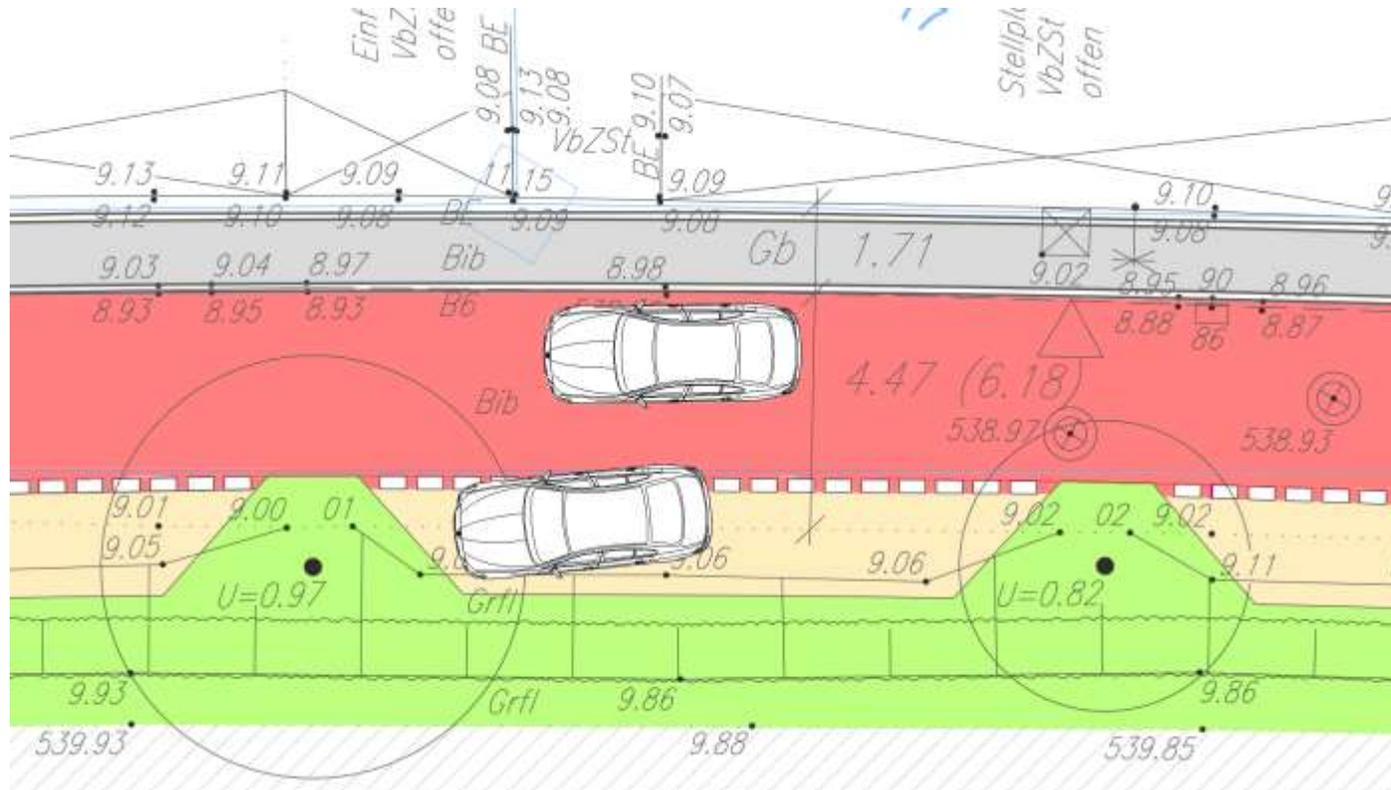
# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Goethestraße und Obere Bahnhofstraße (Modul 2)







# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Goethestraße und Obere Bahnhofstraße (Modul 2)



## Kritische Bewertung Modul 2b:

### Vorteile

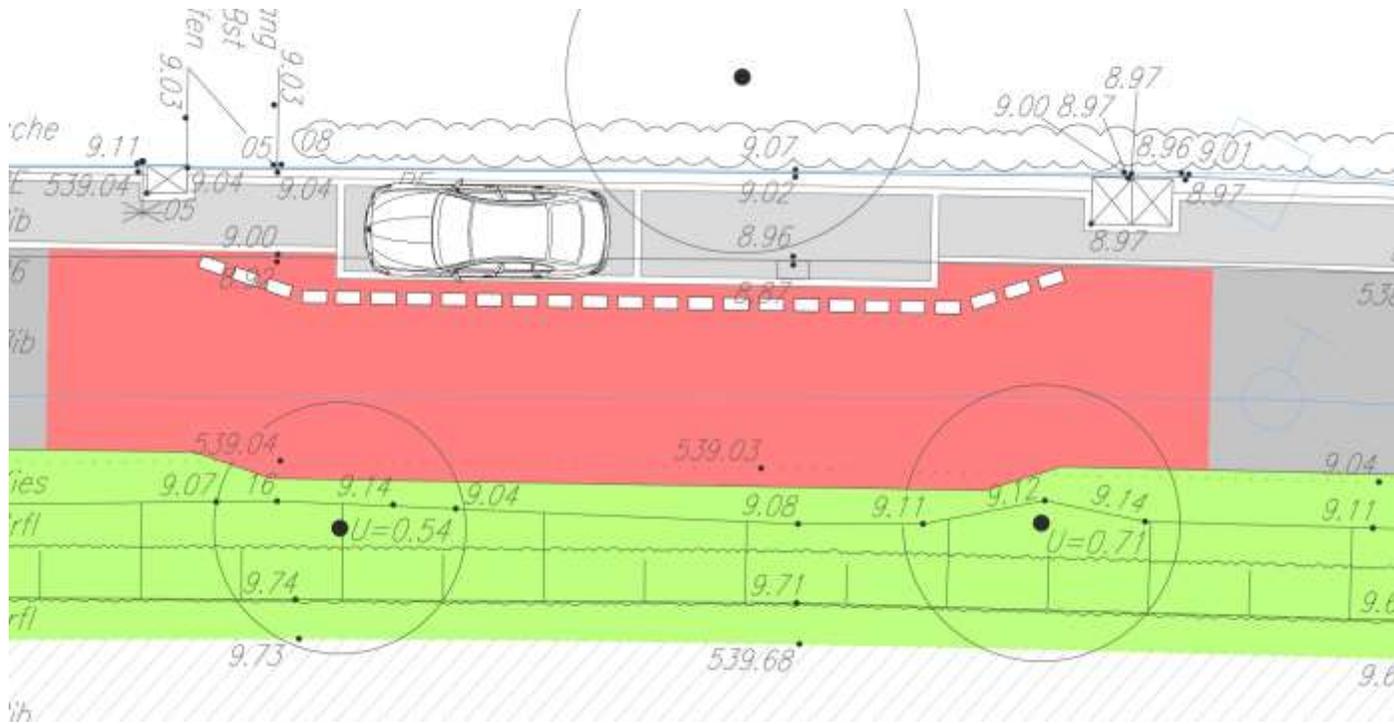
- Parkmöglichkeit
- Situierung der Parkmöglichkeiten reduziert die Gefahr für Radfahrer infolge sich öffnender Türen (abgewandt bzw. im Sichtfeld)

### Nachteile

- Reduzierung der Fahrradstraßenbreite von 4,0 m auf 3,5 m (Unterschreitung des empfohlenen Mindestmaßes)
- Sicherheitsabstand (0,25 m) zwischen ruhendem Verkehr und Radfahrern sehr gering
- Ausstieg aus parkendem Pkw im Bereich der Böschung induziert ein „Parken mit Abstand“
- Versiegelung (Kies-/ Schotterfläche) des Wurzelbereiches



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Goethestraße und Obere Bahnhofstraße (Modul 2)



## Kritische Bewertung Modul 2c:

### Vorteile

- Parkmöglichkeit
- Geringerer Eingriff in den Wurzelbereich der Bestandsbäume als bei Modul 2b
- Geringere Gefährdung für Radfahrer als bei Modul 2b

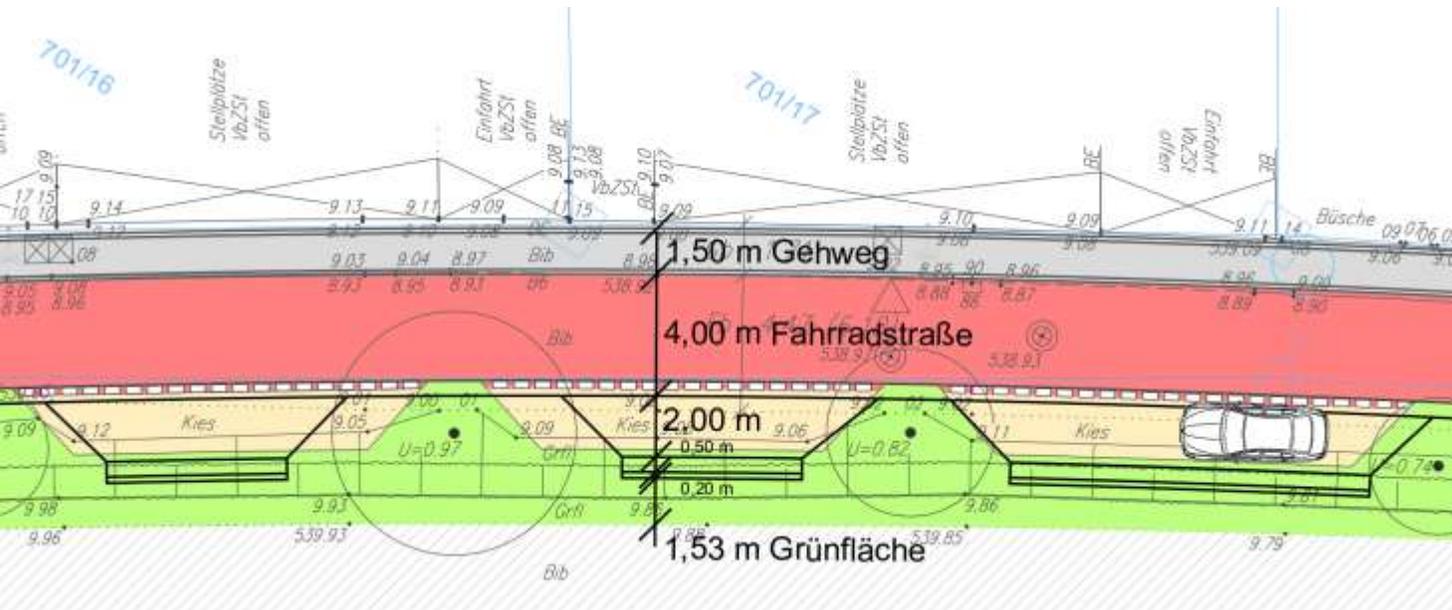
### Nachteile

- Reduzierung der Fahrradstraßenbreite von 4,0 m auf 3,5 m (Unterschreitung des empfohlenen Mindestmaßes)
- **Unterbrechung der Fußgängerführung (keine Barrierefreiheit)**

### Empfehlung

Sehr kritische Abwägung der Nutzungsansprüche von Fußgängern gegenüber dem ruhenden Verkehr erforderlich!  
Modul 2c ist nur sehr bedingt realisierbar.

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Streckenabschnitt zwischen Goethestraße und Obere Bahnhofstraße (Modul 2)



## Konzept Modul 2d:

### Vorteile

- Parkmöglichkeit
- Situierung der Parkmöglichkeiten reduziert die Gefahr für Radfahrer infolge sich öffnender Türen (abgewandt bzw. im Sichtfeld)

### Nachteile

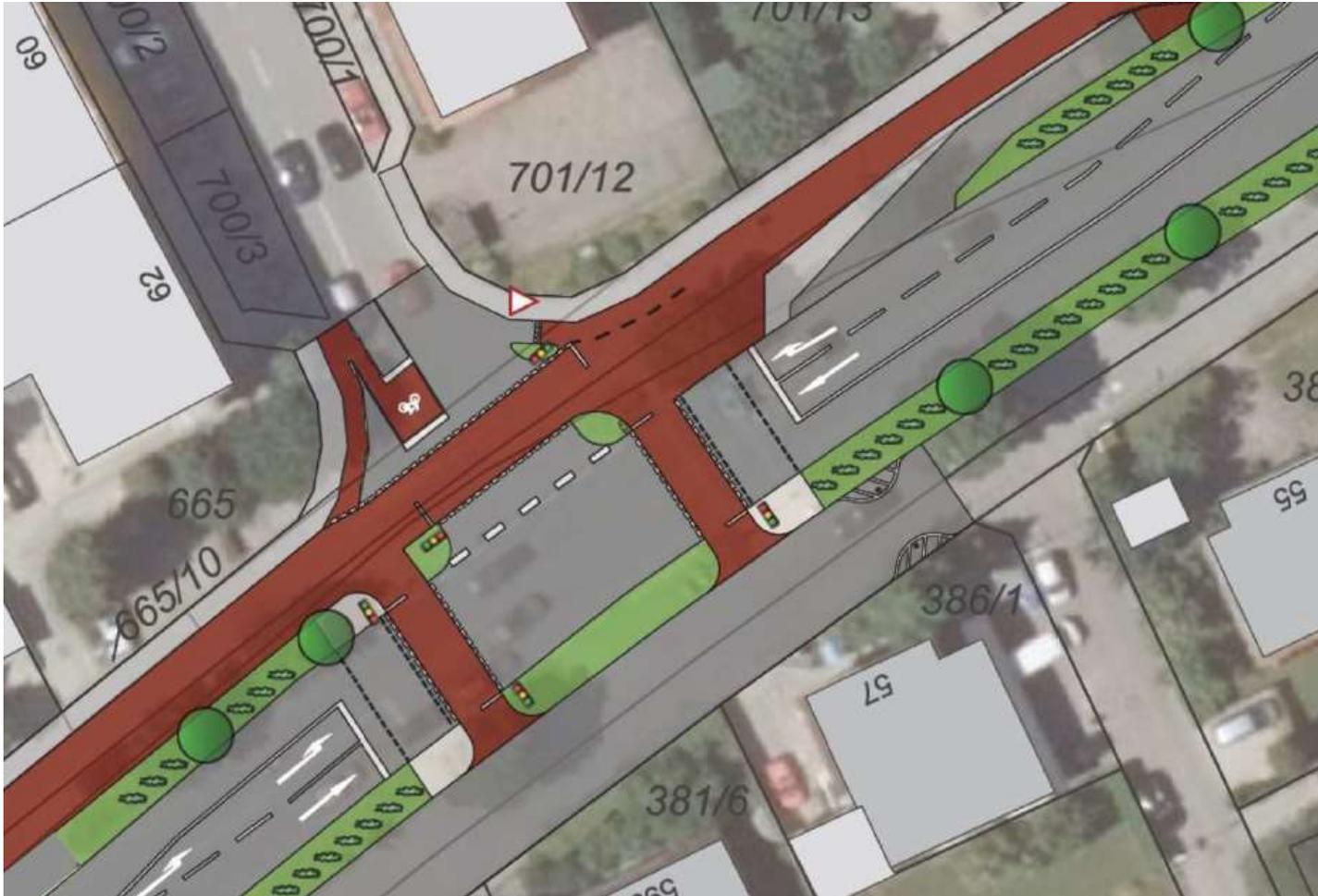
- Versiegelung (Kies-/ Schotterfläche) des Wurzelbereiches
- Stützbauwerke erforderlich

# Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße

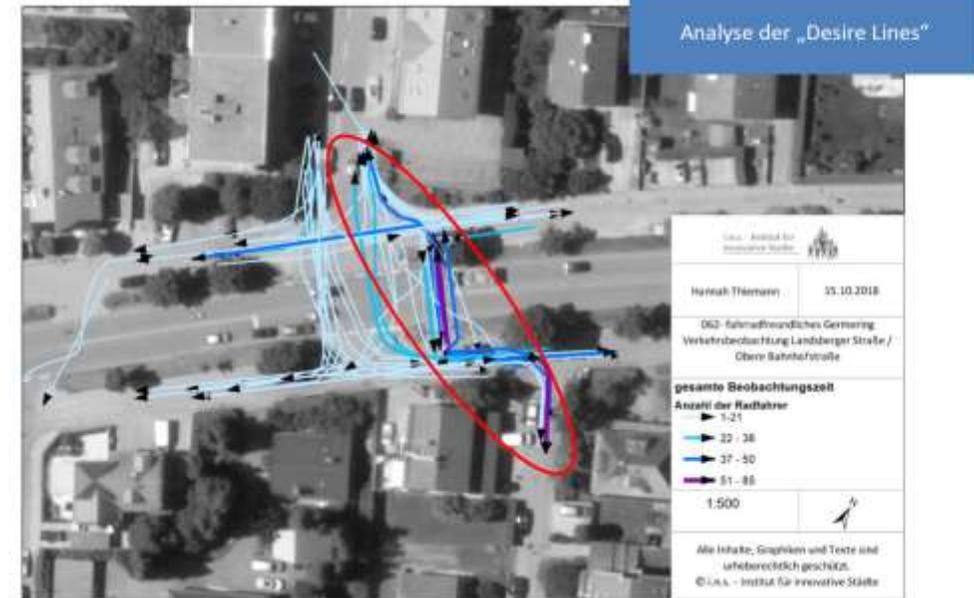


# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße



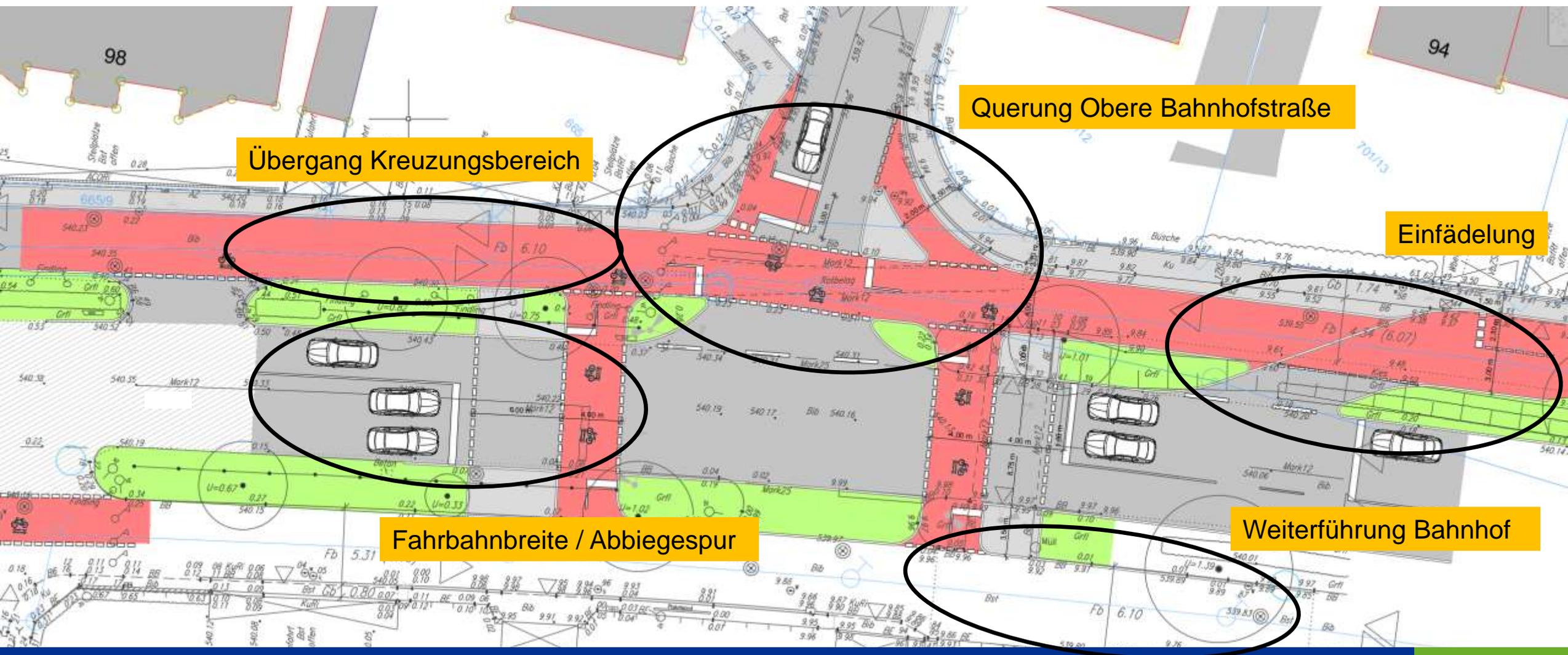
## Konzept:

i.n.s Institut für innovative Städte





# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße



Übergang Kreuzungsbereich

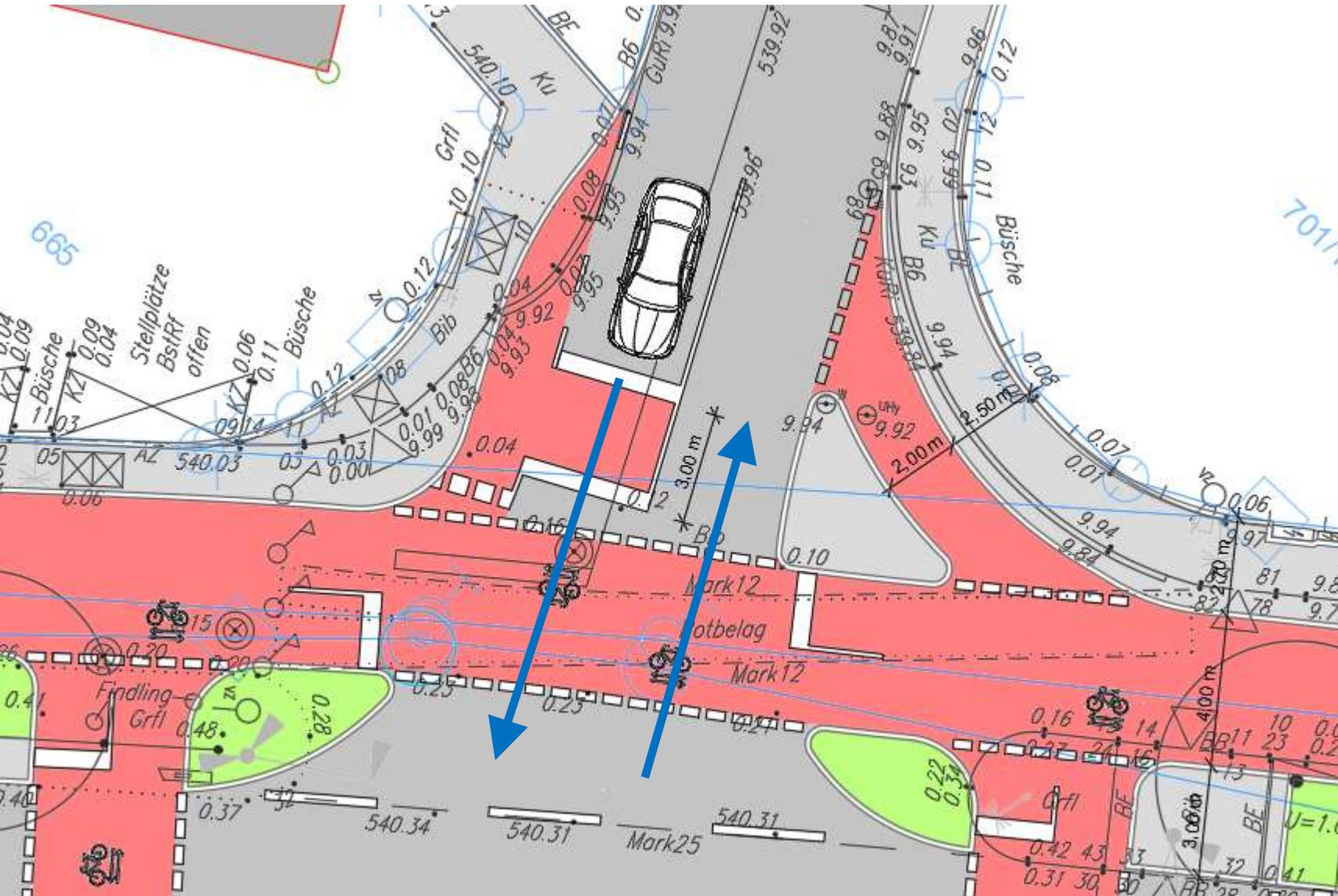
Querung Obere Bahnhofstraße

Einfädellung

Fahrbahnbreite / Abbiegespur

Weiterführung Bahnhof

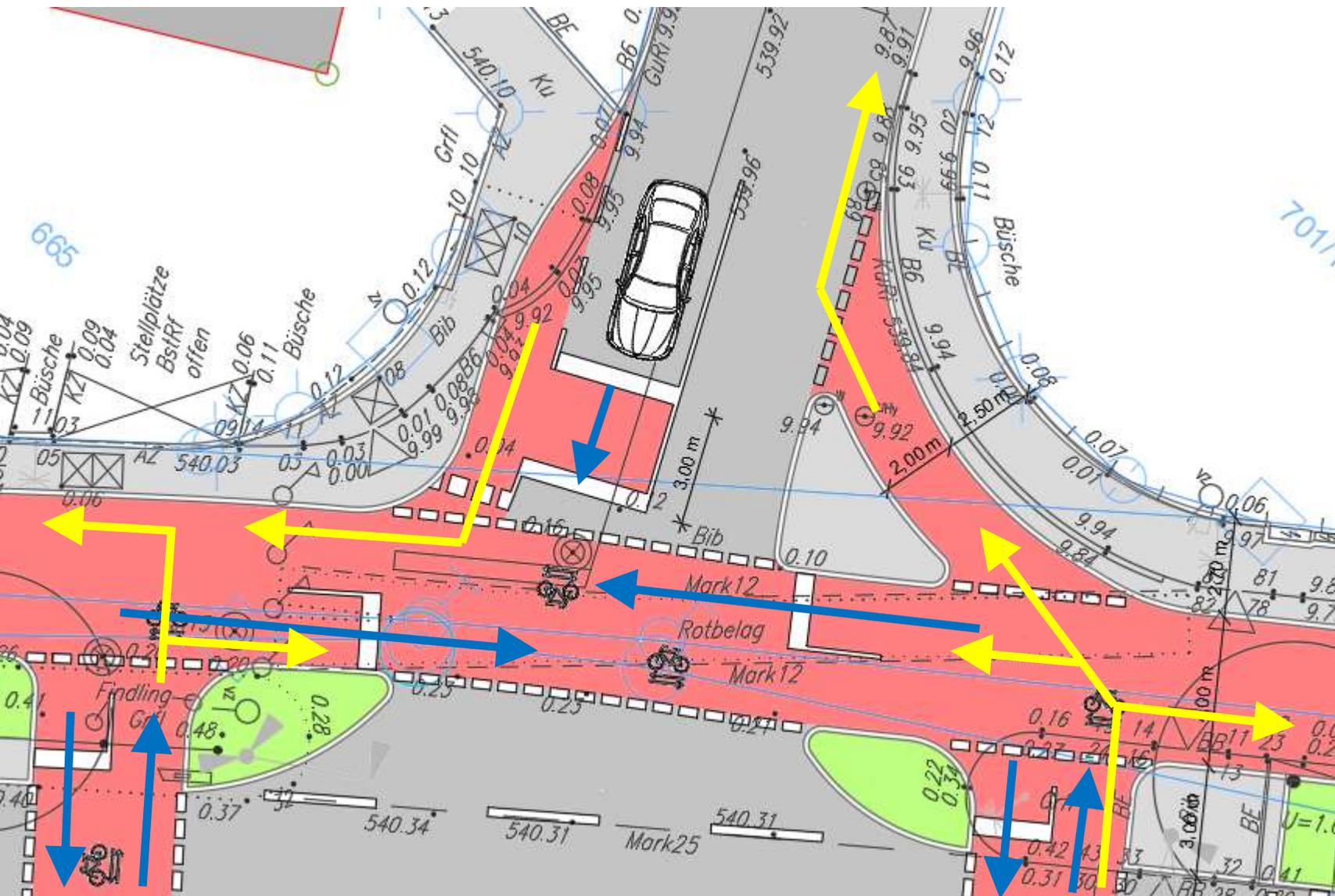
# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße



## Signalisierung MIV

- ↔ Keine Signalisierung
- ↔ Signalisierung

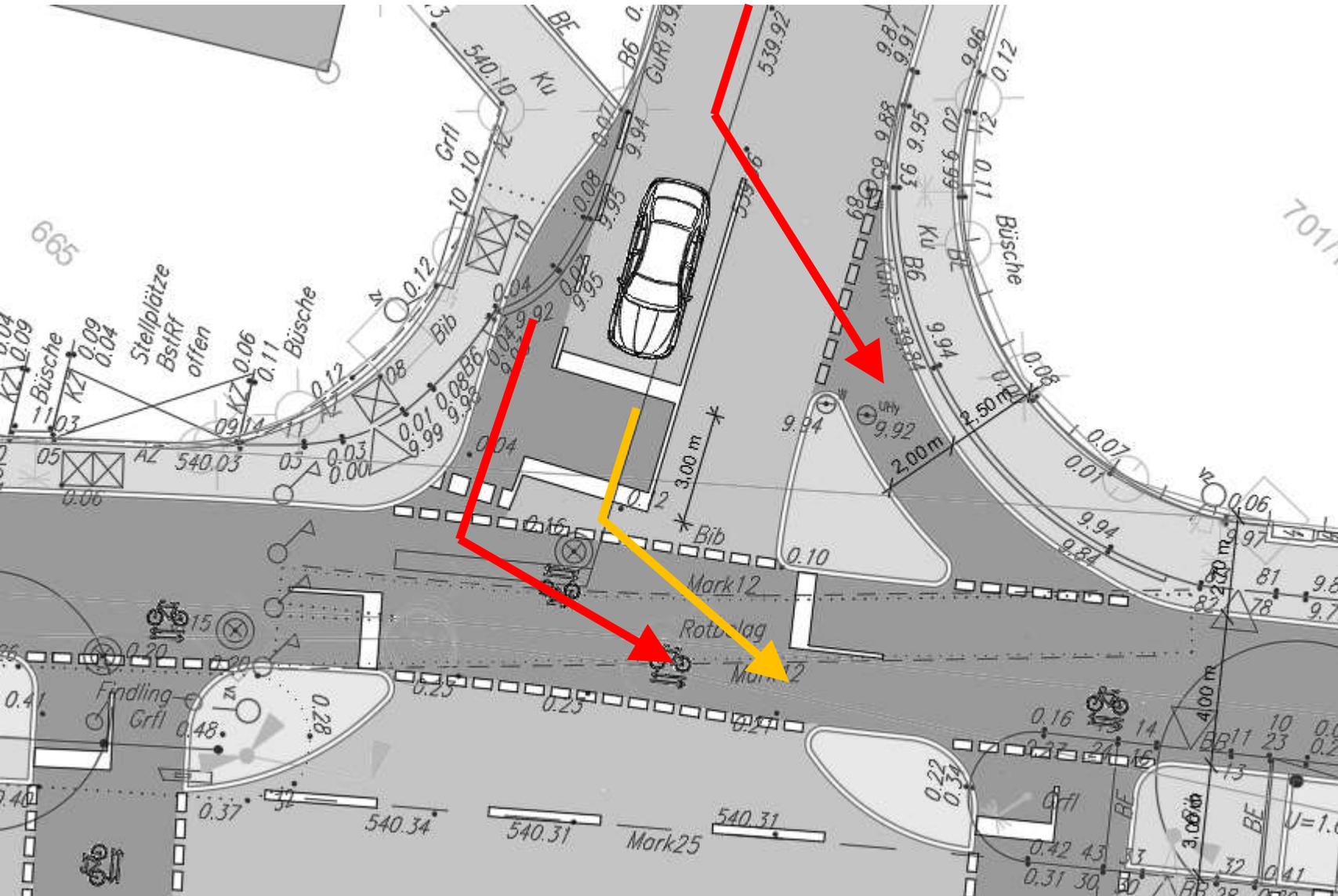
# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße



## Signalisierung Radfahrer

- ↔ Keine Signalisierung
- ↔ Signalisierung

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße (Modul 3)



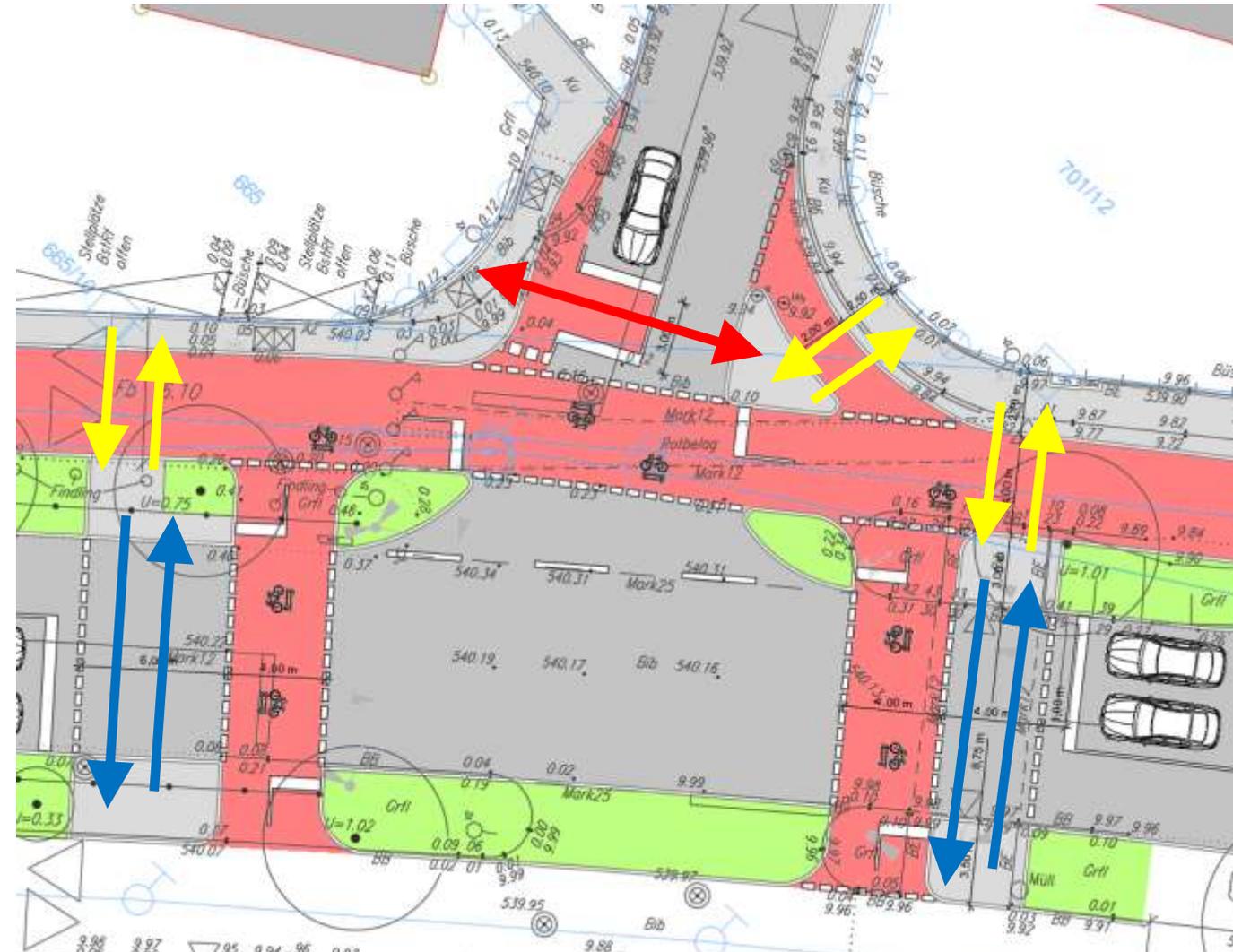
## „Konfliktpotential“ Radfahrer

- ↔ Kritisch (näher zu betrachten)
- ↔ Sehr kritisch

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße

## Signalisierung Fußgänger

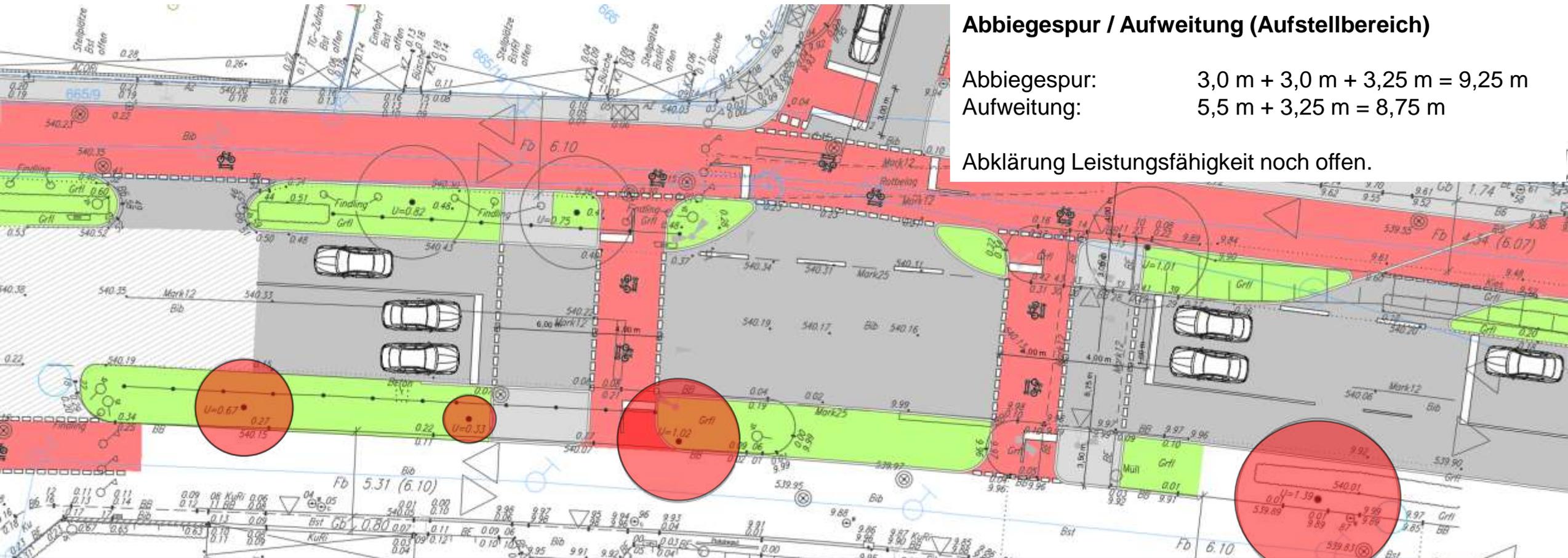
-  Keine Signalisierung
-  Signalisierung
-  Keine Querung möglich







# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße



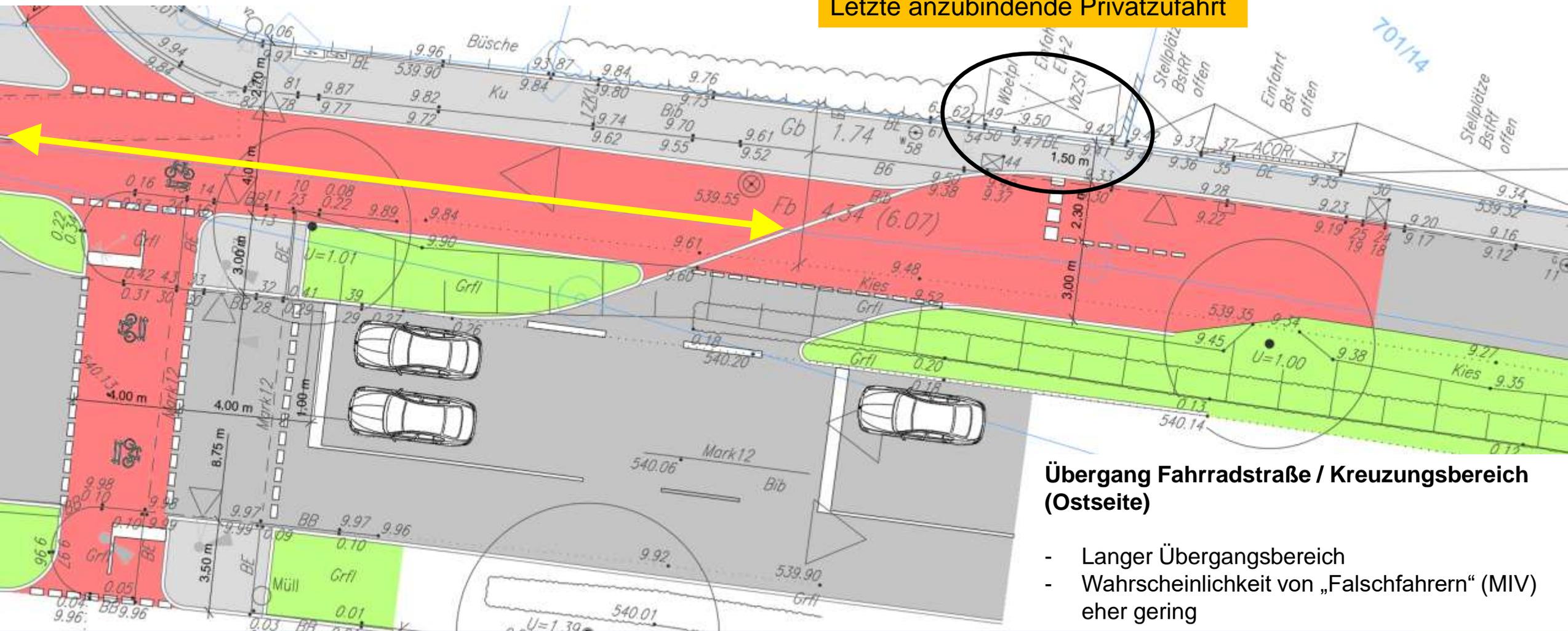
## Abbiegespur / Aufweitung (Aufstellbereich)

Abbiegespur:  $3,0\text{ m} + 3,0\text{ m} + 3,25\text{ m} = 9,25\text{ m}$   
Aufweitung:  $5,5\text{ m} + 3,25\text{ m} = 8,75\text{ m}$

Abklärung Leistungsfähigkeit noch offen.

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße

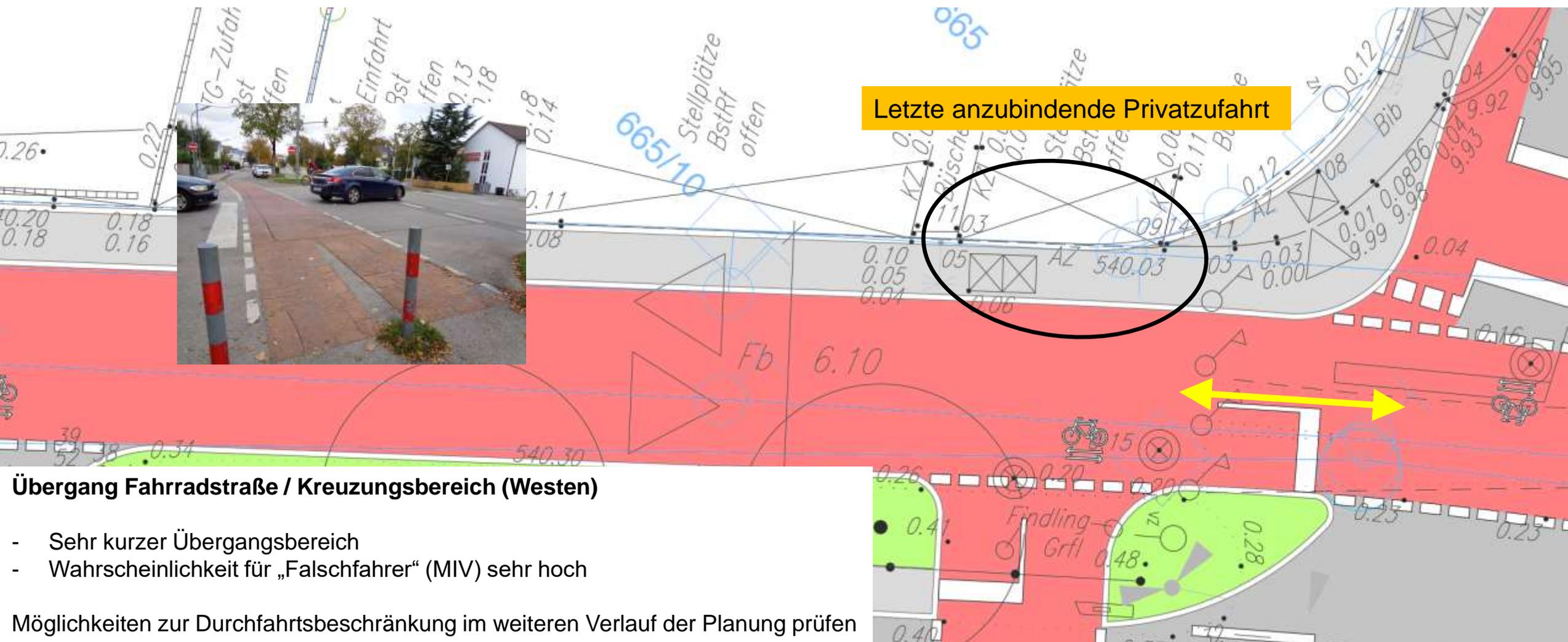
Letzte anzubindende Privatzufahrt



**Übergang Fahrradstraße / Kreuzungsbereich (Ostseite)**

- Langer Übergangsbereich
- Wahrscheinlichkeit von „Falschfahrern“ (MIV) eher gering

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße



Letzte anzubindende Privatzufahrt

## Übergang Fahrradstraße / Kreuzungsbereich (Westen)

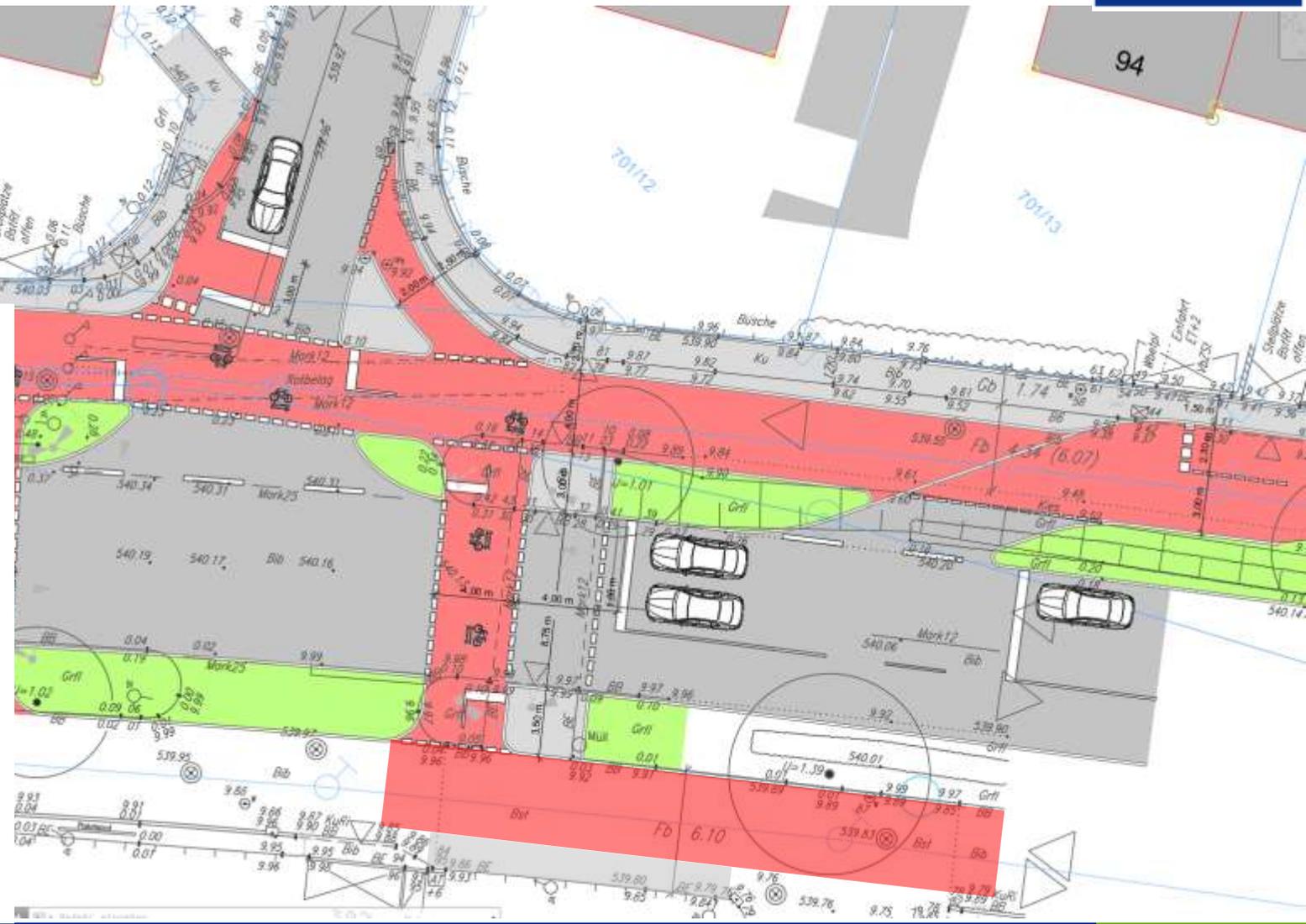
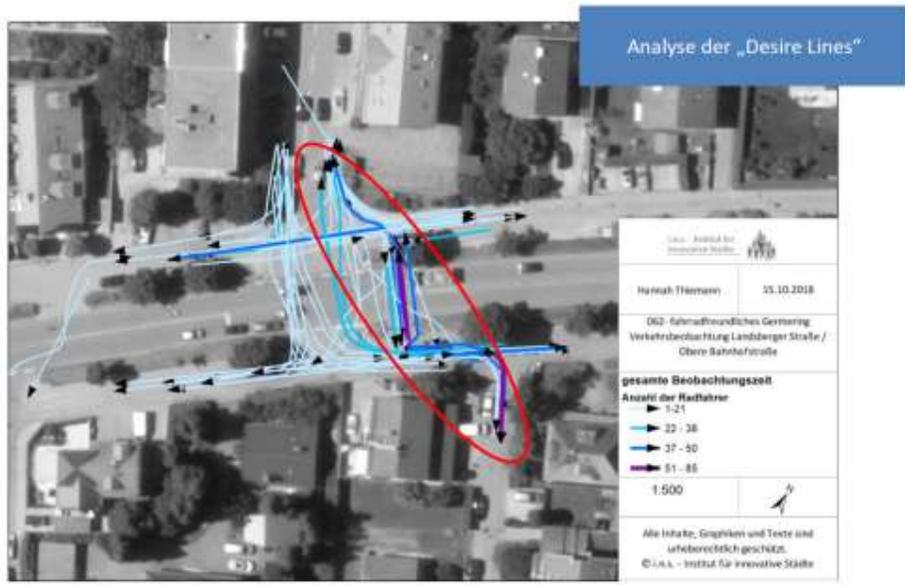
- Sehr kurzer Übergangsbereich
- Wahrscheinlichkeit für „Falschfahrer“ (MIV) sehr hoch

Möglichkeiten zur Durchfahrtsbeschränkung im weiteren Verlauf der Planung prüfen

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße



## Weiterführung Bahnhof

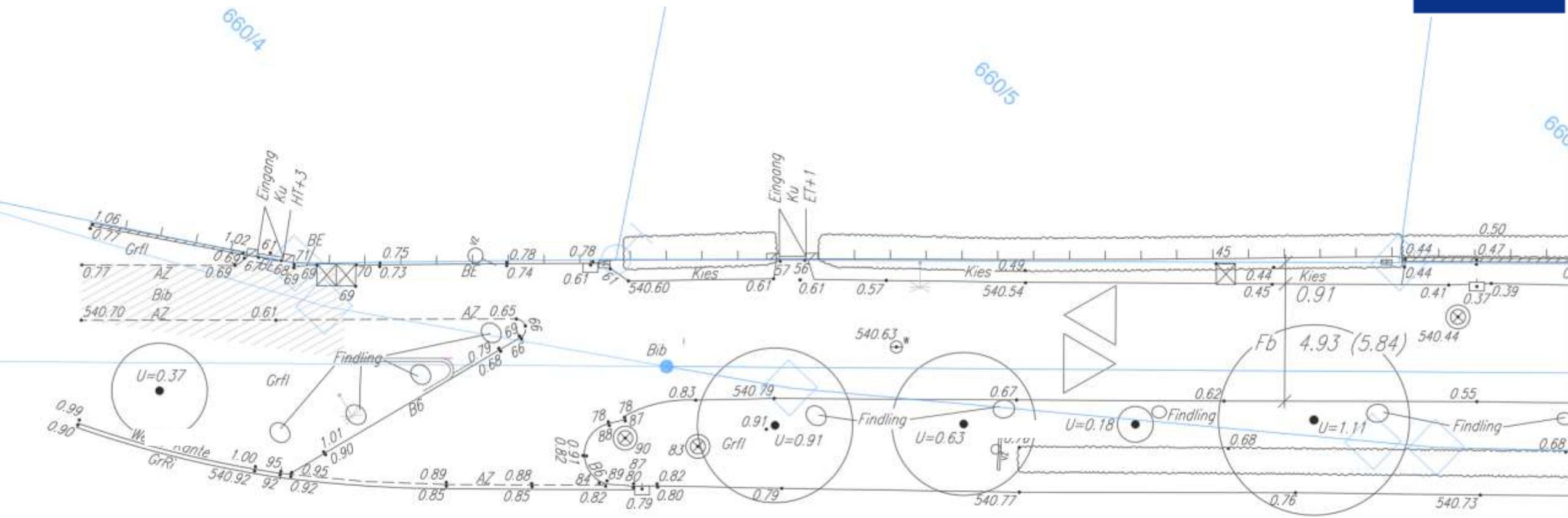


# Übergang Kreisverkehr Salzstraße

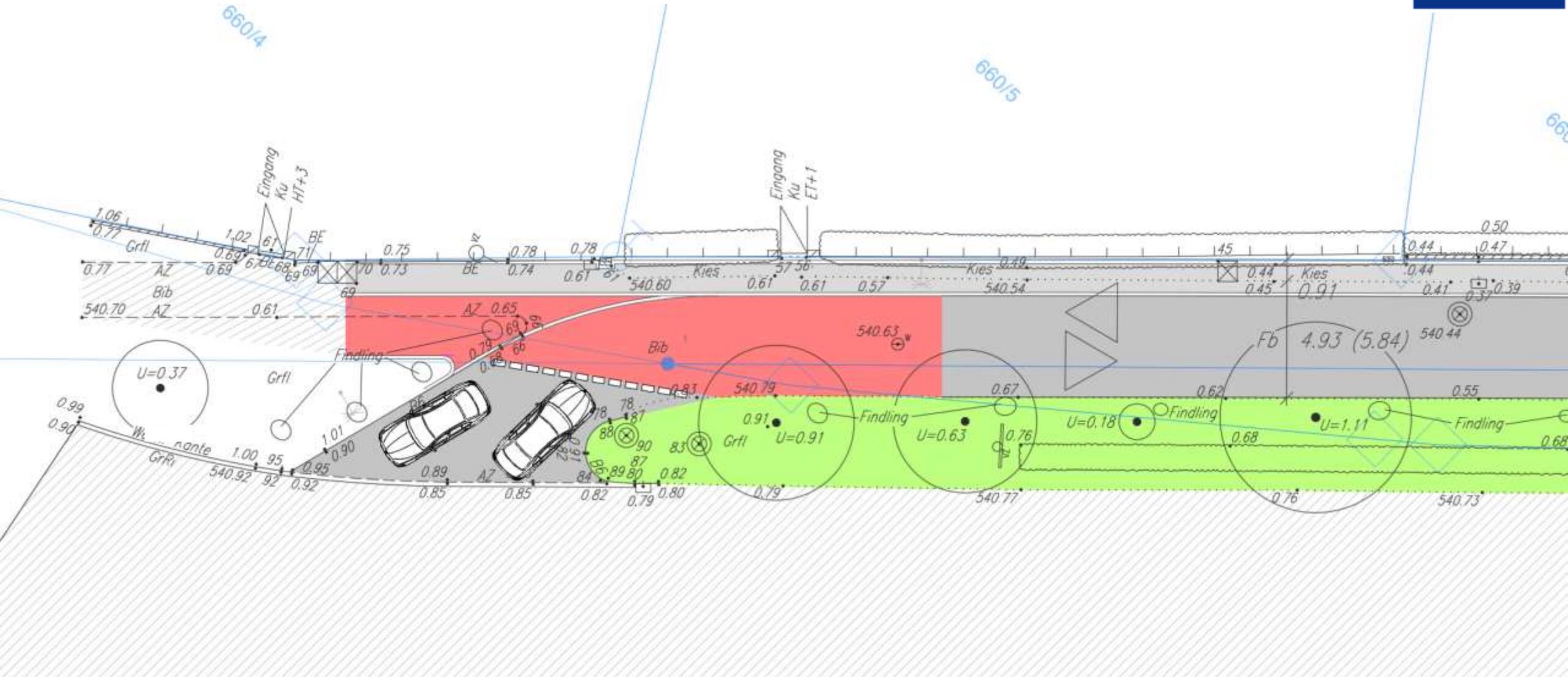
# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Übergang Kreisverkehr Salzstraße



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Übergang Kreisverkehr Salzstraße



# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Übergang Kreisverkehr Salzstraße



# Übergang Goethestraße

# Fahrradstraße zwischen Goethestraße und Salzstraße (Kreisverkehr) – Vorstellung Vorplanung Übergang Goethestraße





