



Radverkehrskonzept

Ausschuss für Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Mobilität

Radverkehrskonzept

- Seit Ende 2020 durch Ingenieurbüro VIA aus Köln erstellt
- Kosten insg. ca. 20.000 EUR
- Ergebnis: Bericht, Online-Karte, Übersichtskarte, Maßnahmentabellen, Steckbriefe Einbahnstraßen, Musterlösungen

Ablauf

- Festlegungen:
 - Untersuchungsnetz, Quellen und Ziele, Wunschlinien
- Bestandserfassung:
 - Umlegung Wunschlinien auf Routen, Dokumentenanalyse, Befahrung, Einordnung/Bewertung, Einbahnstraßen
- Maßnahmenentwicklung:
 - Steckbriefe Einbahnstraßen, Workshop Einbahnstraßen, Maßnahmentabellen Strecken und Knotenpunkte
- Abschluss:
 - Abstimmung/Anpassung, Priorisierung

Bericht



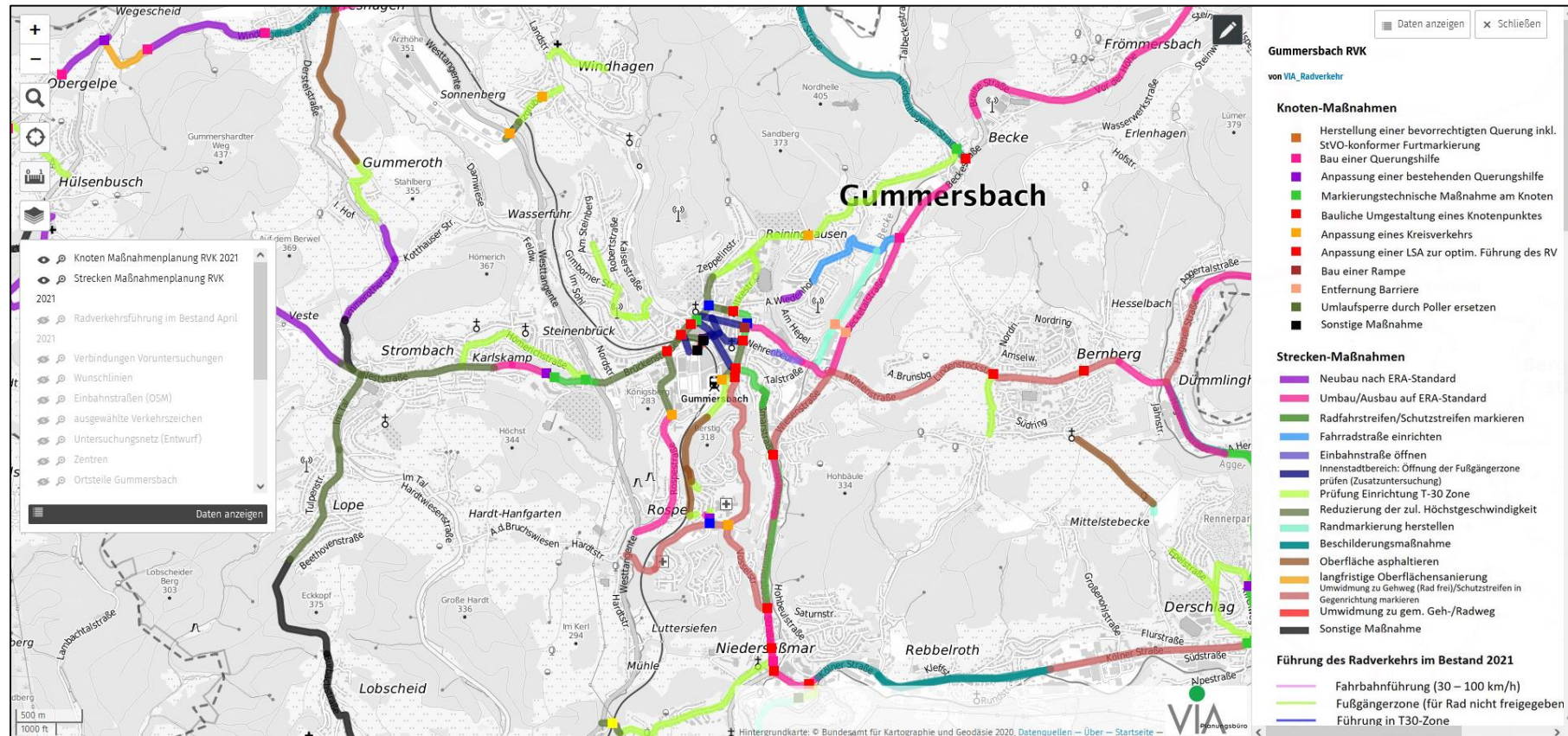
Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzung	6
2	Projektlauf	8
3	Netzkonzept	9
4	Bestandsanalyse	12
4.1	Bestandserfassung	12
4.2	Erfordernis von Radverkehrsanlagen	13
4.3	Bestehende Radverkehrsinfrastruktur	15
4.4	Mängel und Problemlagen im Radverkehrsnetz	16
5	Maßnahmenkonzept	20
5.1	Maßnahmen in der Übersicht	20
5.2	Aufbau der Maßnahmentabelle	21
5.3	Priorisierung	23
6	Handlungsfelder	25
6.1	Einmündungen und Einfahrten	25
6.2	Auflösung gemeinsamer Geh-/Radwege im Zweirichtungsverkehr innerorts	27
6.3	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	29
6.4	Einrichtung von Tempo-30-Zonen	31
6.5	Radfahren in vollsignalisierten Knotenpunkten	33
6.6	Beleuchtung außerorts mit Randmarkierung	37
6.7	Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr	38
7	Zusammenfassung und Ausblick	40
	Literaturverzeichnis	42

Anlage I Maßnahmenkarten
Anlage II Maßnahmentabellen
Anlage III Steckbriefe Einbahnstraßen
Anlage IV Musterlösungen

VIA 3

Online-Karte





Maßnahmentabellen: Strecken & Knoten

Maßnahmen an Streckenabschnitten															Radverkehrskonzept Stadt Gummersbach		
Nr.	Ortstyp	Bestand	Richtung	Breitenklasse	BESTAND			Belag	Rel.-Kl.	Bewertung	PLANUNG				Aufwand	Prio	
					Sicherheitsrelevanz	Sicherheitsrelevanz	Sicherheitsrelevanz				Maßnahmentyp	Zielzustand	Mindestbreite	Regelbreite			Inf. Erläuterung
BECO1	außerorts	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn, Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)	in beide Richtungen fahren	nicht relevant	nicht relevant / unbestimmt	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	II	FF unterhalb FF Bewertungsklasse	Umwidmung zu Gehweg (Rad frei)	Gehweg (Rad frei)	nicht relevant	nicht relevant	Umwidmung zu Gehweg (Rad frei), ggf. Ausbau der Westseite zu gemeinsamen Geh-/Radweg in Zwerchrichtungen prüfen	mittel	1	
BECO2	innerorts	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn, Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)	in beide Richtungen fahren	nicht relevant	nicht relevant / unbestimmt	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	IV	FF unterhalb FF Bewertungsklasse	Umwidmung zu Gehweg (Rad frei); Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Gehweg (Rad frei)	nicht relevant	nicht relevant	Umwidmung zu Gehweg (Rad frei), ggf. Ausbau der Westseite zu gemeinsamen Geh-/Radweg in Zwerchrichtungen prüfen	mittel	1	
BER01	innerorts	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn, Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)	in beide Richtungen fahren	nicht relevant	nicht relevant / unbestimmt	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	II	FF unterhalb FF Bewertungsklasse	Schutzstreifen einseitig in Gegenrichtung Gehweg (Rad frei)	1,25 m	1,5 m	Umwidmung zu Gehweg (Rad frei) / Schutzstreifen in Gegenrichtung markieren (1,50 m), Mittelmarkierung entfernen (indirekte Temporeduktion), alternativ Reduzierung v/zu auf 30 km/h prüfen	gering	1		
BER02	innerorts	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn, Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)	in beide Richtungen fahren	nicht relevant	nicht relevant / unbestimmt	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	I	FF entspricht FF Bewertungsklasse	Prüfung Einrichtung T-30-Zone	Führung in der T-30-Zone	nicht relevant	nicht relevant	Prüfung Einrichtung T-30-Zone	gering	3	
BQH01	außerorts	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn, Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)	in beide Richtungen fahren	nicht relevant	nicht relevant / unbestimmt	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	I	FF entspricht FF Bewertungsklasse	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr	nicht relevant	nicht relevant	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Alternativ einen Neubau im Seitenraum prüfen.	gering	1	
DER01	innerorts	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn, Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)	in beide Richtungen fahren	nicht relevant	nicht relevant / unbestimmt	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	II	FF unterhalb FF Bewertungsklasse	Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen beidseitig	1,25 m	1,5 m	Prüfung Verkürzung Linksbiegegestreifen Kölner Straße. Schutzstreifen markieren, soweit wie es geht.	gering	1	
DER02	außerorts	Straßenbegleitender, baulicher Radweg, Geh-/Radweg gemeinsam	in beide Richtungen fahren	< 2,50 m	Sicherheitsstreifen vorhanden	1,75 m oder mehr	Asphalt, Gut befahrbar	III	FF entspricht FF Bewertungsklasse; Mindestbreite unterschritten	Umbau/ Ausbau auf ERA-Standard	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsweg nicht)	2,5 m	2,5 m	Ausbau auf Regellaß 2,50 m. Abschnitte mit Brückenbauwerk und angrenzender Bebauung vorhanden.	mittel	2	
DER03	außerorts	Straßenbegleitender, baulicher Radweg, Geh-/Radweg gemeinsam	in beide Richtungen fahren	< 2,50 m	Sicherheitsstreifen vorhanden	< 1,75 m	Asphalt, Gut befahrbar	IV	FF entspricht FF Bewertungsklasse; ERA-Standard unterschritten	Umbau/ Ausbau auf ERA-Standard	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsweg nicht)	2,5 m	2,5 m	Ausbau auf Regellaß 2,50 m. Benutzungspflicht überprüfen (sollte angeordnet sein)	mittel	2	
DER04	innerorts	Straßenbegleitender, baulicher Radweg, Geh-/Radweg gemeinsam	in beide Richtungen fahren	3,00 m bis < 4,00 m	Kein Sicherheitsstreifen vorhanden	nicht relevant / unbestimmt	Pflasterbeton, Asphalt, Gut befahrbar	III	FF entspricht FF Bewertungsklasse; Benutzungsspflicht Breiten in Ordnung	Aufhebung Benutzungspflicht	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsweg nicht)	2,5 m	2,5 m	Aufhebung der Benutzungspflicht, mit Fahrbahnführung zu erlauben	gering	3	
DER05	innerorts	Straßenbegleitender, baulicher Radweg, Geh-/Radweg gemeinsam	in beide Richtungen fahren	3,00 m bis < 4,00 m	Kein Sicherheitsstreifen vorhanden	nicht relevant / unbestimmt	Ortbeton, Asphalt, Gut befahrbar	II	FF oberhalb FF Bewertungsklasse; Breite in Ordnung	Umwidmung zu Gehweg (Rad frei) / Schutzstreifen in Gegenrichtung markieren	Schutzstreifen einseitig in Gegenrichtung Gehweg (Rad frei)	1,25 m	1,5 m	Führung auf der Fahrbahn in Nordrichtung mit Gehweg (Rad frei), in Südrichtung Schutzstreifen soweit es geht markieren. Ggf. aufgeweitete Fahrbahn im Knotenbereich prüfen. Ggf. Markierung auf Regellaß prüfen.	gering	3	
DER06	innerorts	Markierte Radverkehrsführung auf Fahrbahn, Schutzstreifen	in eine Richtung fahren	1,30 m bis < 1,55 m	Kein Sicherheitsstreifen vorhanden	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	II	FF entspricht FF Bewertungsklasse; Regelbreite unterschritten	Schutzstreifen auf Regellaß unmarkieren beidseitig	Schutzstreifen beidseitig	1,25 m	1,5 m	Ggf. Markierung auf Regellaß prüfen.	gering	3	
DER07	innerorts	Markierte Radverkehrsführung auf Fahrbahn, Schutzstreifen	in eine Richtung fahren	1,30 m bis < 1,55 m	Kein Sicherheitsstreifen vorhanden	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	II	FF entspricht FF Bewertungsklasse; Regelbreite unterschritten	Schutzstreifen auf Regellaß unmarkieren beidseitig	Schutzstreifen beidseitig	1,25 m	1,5 m	Ggf. Markierung auf Regellaß prüfen.	gering	3	
DER08	innerorts	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn, Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)	in beide Richtungen fahren	nicht relevant	nicht relevant / unbestimmt	nicht relevant / unbestimmt	Asphalt, Gut befahrbar	I	FF entspricht FF Bewertungsklasse	Prüfung Einrichtung T-30-Zone	Führung in der T-30-Zone	nicht relevant	nicht relevant	Prüfung Einrichtung T-30-Zone	gering	3	

FF = Führungsmittel | RV = Radverkehr | RFS = Radfahrstreifen

Stand: 15.12.2021

V:\daten\Gummersbach\GUMRAD20\Maßnahmenplan\GUMRAD_Massn-21-12-09.xlsx

Seite 1 von 11

Maßnahmen an Knotenpunkten															Radverkehrskonzept Stadt Gummersbach		
Nr.	Knotenart	Bestand	Maßnahmentyp	Musterknoten	PLANUNG			Aufwand	Prio								
					Inf. Erläuterung	Inf. Erläuterung	Inf. Erläuterung										
BECO1.01	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-4, Nr. 4.4-3	Direktes Linksaufbiegen aus der Becke- durch Markierungen von Schutzstreifen (geradeaus und links) ermöglichen, Niederrangstr.: bei Fahrbahnführung AFAS markieren und Aufnahmefähigkeit in Seitenraum herstellen.		hoch	4									
BECO1.02	Vorfahrtgeregelte Knoten	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten		Nr. 4.4-3, Nr. 4.4-1	Linksabgebereich für den RV aus Süden kommend markieren		gering	4									
BER01.01	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-3	Direktes und indirektes Abbiegen ermöglichen und AFAS markieren; sowie Aufstellbereiche für indirektes Abbiegen. Zusammenlegung der Abbiegestreifen prüfen oder Mittelmarkierung entfernen.		hoch	4									
BER02.01	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-3	AFAS aus der Nebenrichtung kommend markieren und Links- und Rechtsabbiegen für den RV aus der Hauptrichtung optimieren		hoch	4									
DER01.01	Vorfahrtgeregelte Knoten	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten		M.L-Ennündung	Markierung des Schutzstreifens im Einmündungsbereich aufrechterhalten		gering	1									
DER01.02	Signalisierter Knoten	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-22, Nr. 4.4-1	Prüfung Markierung Fahrradweiche auf Kölner Straße mit baulich angelegtem freien Rechtsabbieger; Indirektes Abbiegen für Linksaufbieger ermöglichen.		hoch	4									
DER04.01	Mittelinsel	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten		M.L-Ennündung	Markierung des Schutzstreifens im Einmündungsbereich aufrechterhalten		gering	1									
DER07.01	Vorfahrtgeregelte Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 5.2-6	Bestehende Querungsanlage in eine geteilte Querungsanlage umbauen, um das Linksaufbiegen aus der Klosterstraße zu optimieren		mittel	2									
DIE04.01	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-3, Nr. 4.4-1	Aufstellbereiche für den fahrbahngeführten RV aus Westen und Süden kommend herstellen (vorgezogene Haltlinie Westen, AFAS Süden). Indirektes Linksaufbiegen für den RV aus Osten kommend ermöglichen.		hoch	4									
DIE04.02	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-3, Nr. 4.4-1	Aufstellbereiche für den fahrbahngeführten RV aus Westen und Norden kommend herstellen (vorgezogene Haltlinie Westen, AFAS Norden mit ggf. Zusammenführung der Abbiegespuren für KFZ). Indirektes Linksaufbiegen für den RV ermöglichen.		hoch	4									
DIE04.03	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-3, Nr. 4.4-1	Aufstellbereiche für den fahrbahngeführten RV aus Westen und Norden kommend herstellen (vorgezogene Haltlinie Westen, AFAS Norden mit ggf. Zusammenführung der Abbiegespuren für KFZ). Indirektes Linksaufbiegen für den RV ermöglichen.		hoch	4									
DIE04.04	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-4, Nr. 4.4-3	Direktes Linksaufbiegen für den fahrbahngeführten RV aus Westen kommend sowie Aufstellbereiche aus Westen und Norden kommend herstellen (vorgezogene Haltlinie Westen, AFAS Norden und Süden mit ggf. Zusammenführung der Abbiegespuren für KFZ).		hoch	4									
DIE04.05	Mittelinsel	Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (geringer Aufwand)			Querung der L136 aus der Remmescher Straße auch direkt ermöglichen. Auf Nordseite der L136 Aufnahmefähigkeit in den Seitenraum ermöglichen.		gering	2									
GUM01.01	Kreisverkehr	Anpassung eines Kreisverkehrs (mittlerer Aufwand)		Nr. 4-5-3	Markierung von FGUs		mittel	1									
GUM09.01	Vorfahrtgeregelte Knoten	Bau einer Querungshilfe		Nr. 4-3-1	Geteilte Querungshilfe mit Linksaufbiegemöglichkeit aus Becketalstraße herstellen		mittel	1									
GUM11.01	Barriere	Entfernung Barriere			Entfernung Tore prüfen		gering	3									
GUM12.01	Barriere	Entfernung Barriere			Entfernung Tore prüfen		gering	3									
GUM14.01	Vorfahrtgeregelte Knoten	Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-2	Freien Rechtsabbieger zurückbauen (zunächst abpolen); Querung für RV und Fußgänger optimieren		hoch	1									
GUM16.01	Kreisverkehr	Anpassung eines Kreisverkehrs (mittlerer Aufwand)			In den Zu- und Abläufen des KV Auf- und Abfahrmöglichkeiten in den Seitenraum prüfen		mittel	4									
GUM17.01	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-22, Nr. 4.4-1, Nr. 4.4-3	Direktes und indirektes Linksaufbiegen ermöglichen, sowie Aufstellbereiche für Geradeausverkehre herstellen. Die Führung aus den Seitenbereichen mit berücksichtigen.		hoch	4									
GUM17.02	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-4, Nr. 4.4-1	Direktes und indirektes Linksaufbiegen ermöglichen, sowie Aufstellbereiche für Geradeausverkehre herstellen. Die Führung aus den Seitenbereichen mit berücksichtigen.		hoch	4									
GUM18.01	Barriere	Bau einer Rampe			Treppe durch barrierefreie Rampe (Serpentinführung) ersetzen		hoch	1									
GUM19.01	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-3	Aufstellbereiche (AFAS) für den RV markieren		hoch	3									
GUM20.01	Vorfahrtgeregelte Knoten	Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)			Freien Rechtsabbieger zurückbauen (zunächst abpolen); Querung für RV und Fußgänger optimieren		hoch	1									
GUM21.01	Fußgänger-LSA	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-3	Vorgezogene Haltlinie für RV markieren		hoch	4									
GUM22.01	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-4	Optimierte RV Führung im Knoten. Direktes Abbiegen ermöglichen.		hoch	4									
GUM22.02	Signalisierter Knoten	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)		Nr. 4.4-4	Optimierte RV Führung im Knoten. Direktes Abbiegen ermöglichen.		hoch	4									

RV = Radverkehr | LSA = Lichtsignalanlage | FGU = Fußgängerüberweg | AFAS = Aufgeweiteter Fahrradabstellstreifen

Stand: 15.12.2021

V:\daten\Gummersbach\GUMRAD20\Maßnahmenplan\GUMRAD_Massn-21-12-09.xlsx

Seite 1 von 2

Streckbrief Einbahnstraße

Radverkehrskonzept für die Stadt Gummersbach
Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Bestandssituation auf der Strecke

Lage: Marktstraße (Von-Steinen-Straße bis Kaiserstraße)

— untere Einbahnstraße ● Rechts-Vor-Links-Knoten
● Vorfahrtsgeregelter Knoten

Streckenlänge: 185 m
Breite: 5,20 m
Zulässige Geschwindigkeit: < 30 km/h
Straßentyp: Verkehrsberuhigter Bereich
Parken: einseitig links (Kfz-Fahrtrichtung)
Radverkehr: keine Freigabe in Gegenrichtung
Fußverkehr: Gehweg vorhanden
Sonstiges: -

Bestandsquerschnitt:

Bestandssituation an den Knotenpunkten

Kn.-Nr.	Lage	Verkehrliche Regelung
1	Marktstr./Von-Steinen-Str.	Vorfahrt
2	Marktstr./Am Kerberg	Rechts vor Links
3	Marktstr./Kaiserstr.	Vorfahrt

1 25_Marktstr_Steckbrief.docx VIA

Radverkehrskonzept für die Stadt Gummersbach
Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Fotodokumentation

Querschnitt:

Knotenpunkt Nr. 1: Marktstr./Von-Steinen-Str.

Knotenpunkt Nr. 2: Marktstr./Am Kerberg.

Knotenpunkt Nr. 2: Marktstr./Am Kerberg.

Knotenpunkt Nr. 3: Marktstr./Kaiserstr.

2 25_Marktstr_Steckbrief.docx VIA

Radverkehrskonzept für die Stadt Gummersbach
Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Planungsvorschlag

Öffnung empfohlen: JA

Weitere Maßnahmen: -

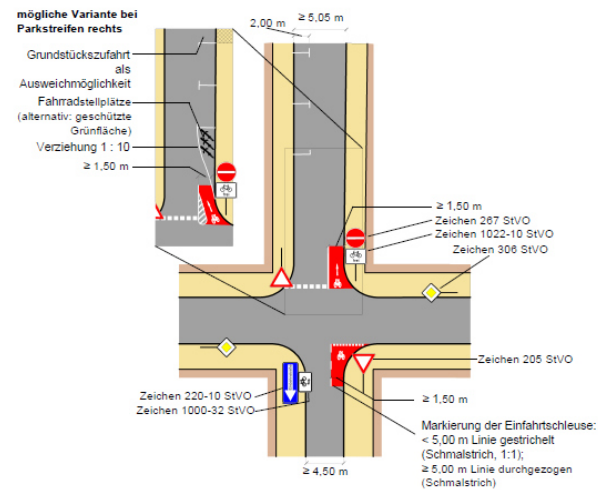
Planungsvorschläge für die Knotenpunkte

Kn.-Nr.	Lage	Musterlösung
1	Marktstr./Von-Steinen-Str.	ES-0
2	Marktstr./Am Kerberg	ES-0
3	Marktstr./Kaiserstr.	ES-0

3 25_Marktstr_Steckbrief.docx VIA

Musterlösungen

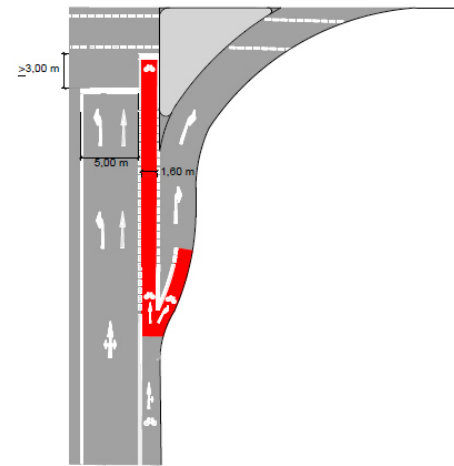
Musterlösung Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung Führung auf der Fahrbahn, Ein- und Ausfahrtschleuse



- Regelungen:**
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
 - ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2
- Anwendungsbereiche:**
- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Hinweise:**
- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
 - Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-StVO).
 - Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschleuse zu vermeiden.
 - Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

	Planungsbüro VIA eG Marsportengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: ES-1 Stand: Juli 2021	

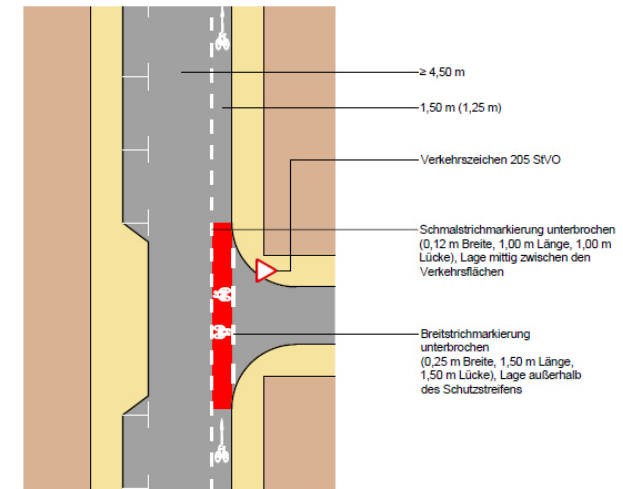
Musterlösung Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"
- Anwendungsbereiche:**
- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen, rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.
- Hinweise:**
- rote Einfärbung optional
 - kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
 - je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

	Planungsbüro VIA eG Marsportengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-21 Stand: Juni 2017	

Musterlösung Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Markierung einseitiger Schutzstreifen



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2
- Anwendungsbereiche:**
- innerorts ($\geq 30\text{km/h}$) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 5,75 - 7,50 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen
- Hinweise:**
- bei der Wahl der Straßenseite sind Topographie, Parken im Seitenraum und Anzahl der Einmündungen/Zufahrten entscheidend (Schutzstreifen eher in der Bergauf-Richtung und/oder bei großer Anzahl an Zufahrten)
 - bei schmaler Kernfahrbahn gelten besondere Anforderungen, siehe hierzu Musterblatt 3.2-5
 - zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2
 - rote Einfärbung der Furt optional

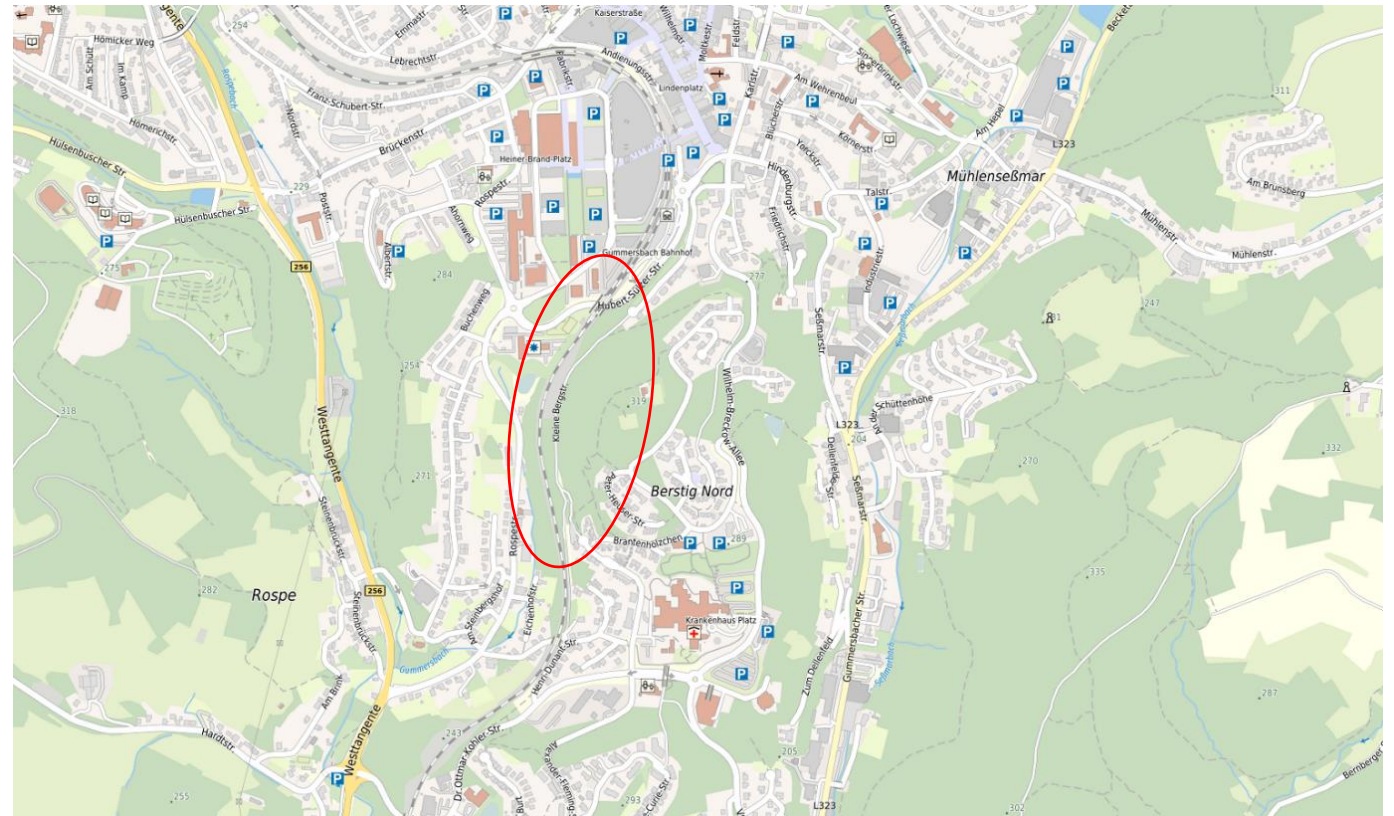
	Planungsbüro VIA eG Marsportengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.2-6 Stand: Juni 2017	

Nächste Schritte

- Maßnahmen in mehrere „Pakete“ geordnet
 - Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen
 - Einbahnstraßen und T-30
 - Fußgängerzone und Innenstadtring
 - Maßnahmen, die in zukünftige Baumaßnahmen eingebunden werden
 - Baulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW

Beispiel-Maßnahme 1: Kleine Bergstraße

- Oberfläche asphaltieren
- Randmarkierung herstellen



Beispiel-Maßnahme 1: Kleine Bergstraße



Beispiel-Maßnahme 1: Kleine Bergstraße

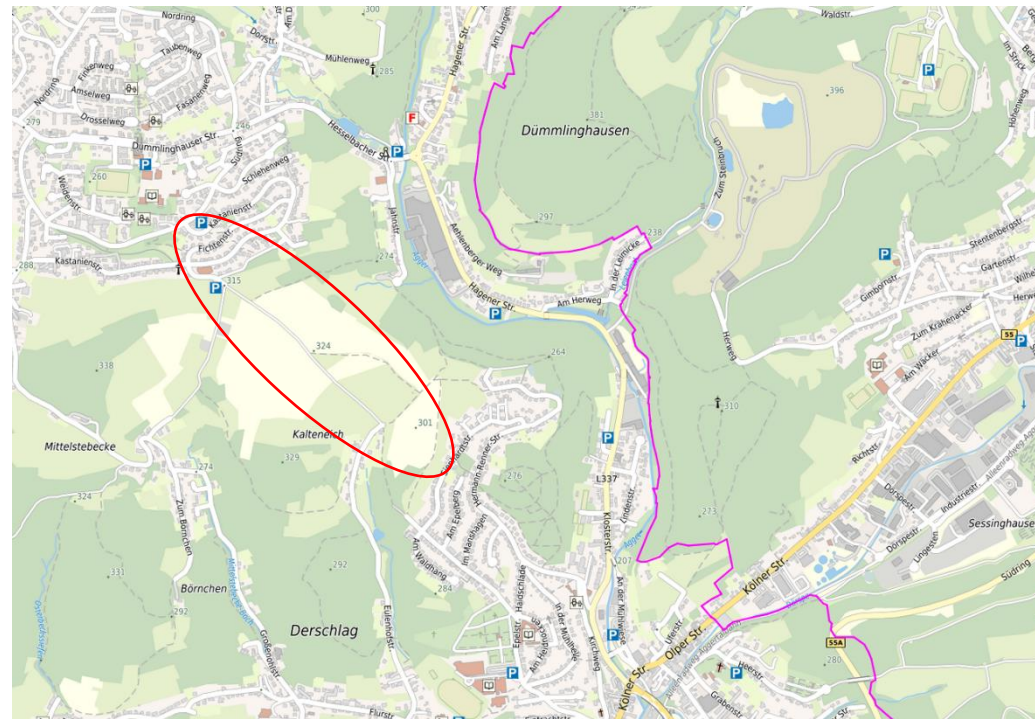


Beispiel-Maßnahme 1: Kleine Bergstraße



Beispiel-Maßnahme 2: Kastanienstr./Epelstr.

- Oberflächensanierung
- Randmarkierung herstellen



Beispiel-Maßnahme 2: Kastanienstr./Epelstr.

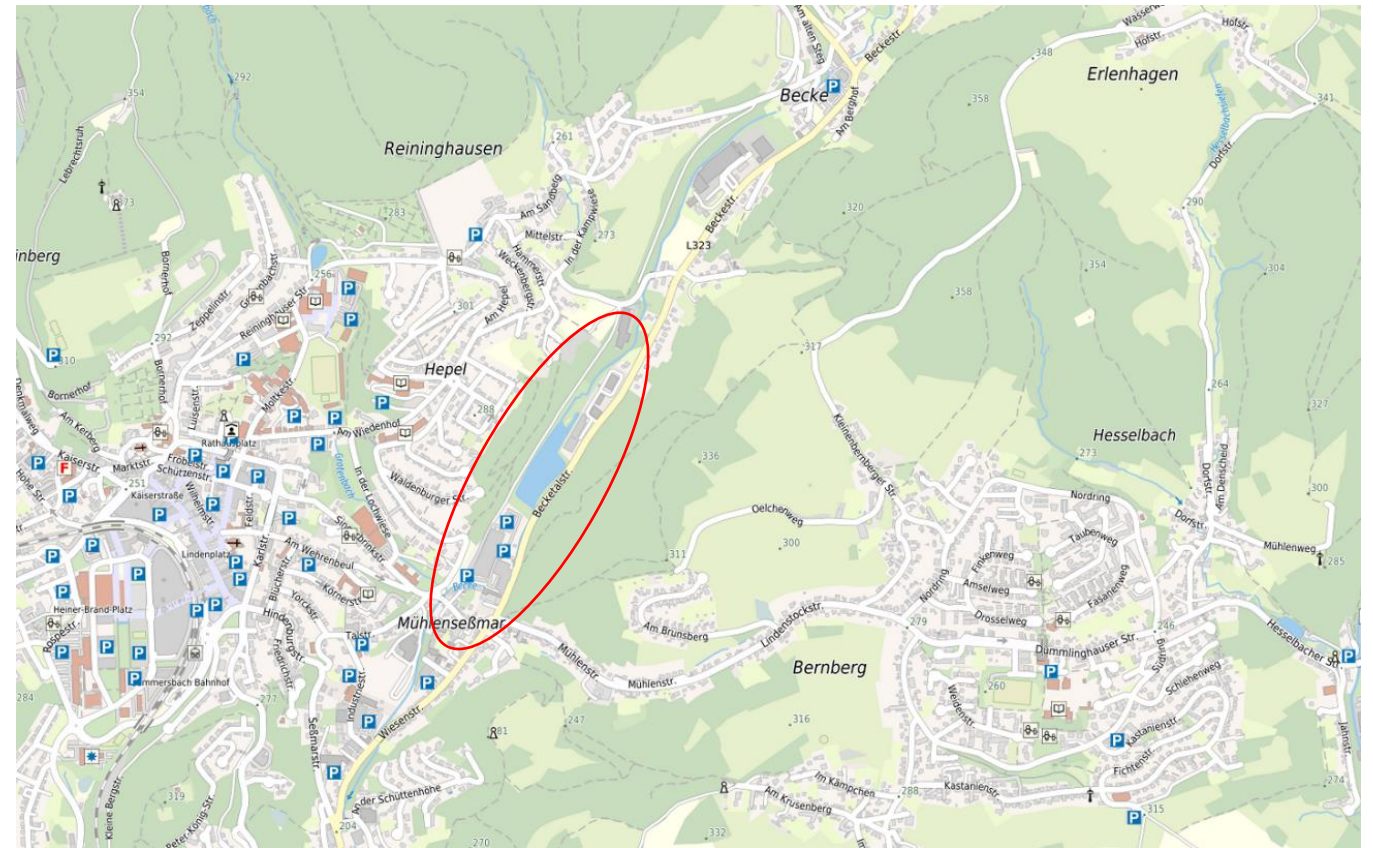


Beispiel-Maßnahme 2: Kastanienstr./Epelstr.



Beispiel-Maßnahme 3: Weg am Beckebach

- Ggf. Oberfläche asphaltieren
- Randmarkierung herstellen



Beispiel-Maßnahme 3: Weg am Beckebach



Beispiel-Maßnahme 3: Weg am Beckebach

