

Radverkehr in Wermelskirchen

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
am 25.04.2016

Dr.-Ing. Peter Sienko
ISAPLAN Ingenieur GmbH

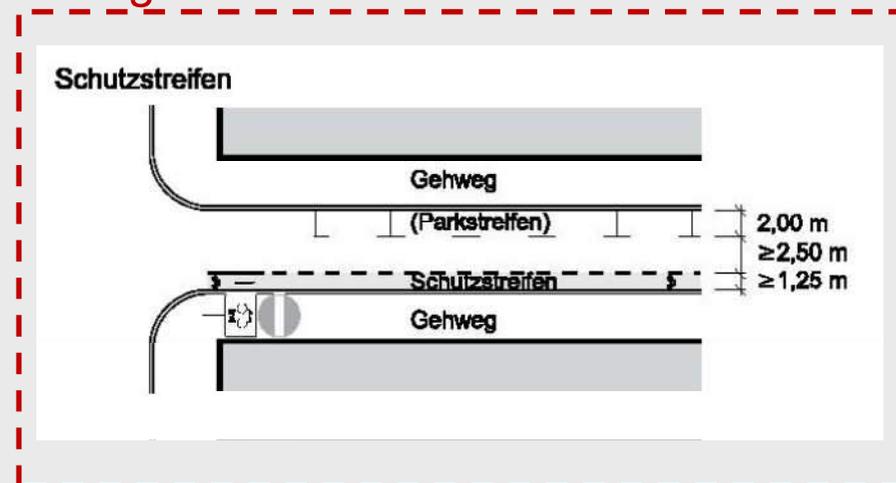
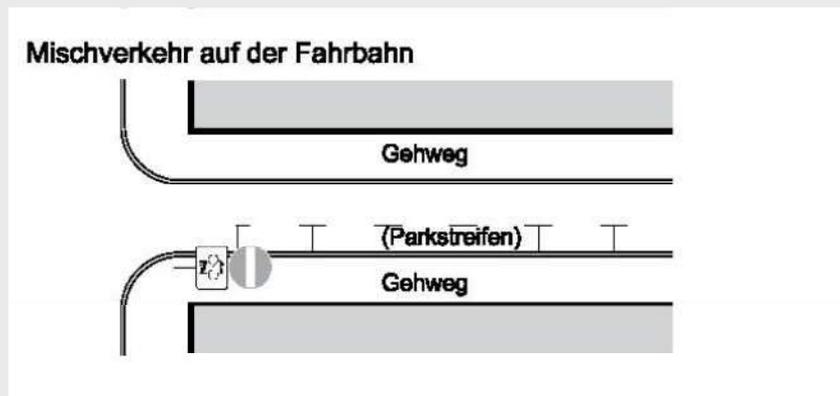
- Ziele
- Thesen Telegrafienstraße
- Maßnahmen Umfeld

Ziele zum Verkehr in Wermelskirchen

- Verkehrsentlastung auf der Telegrafienstraße mit voller Kundenerreichbarkeit
 - reinen Durchgangsverkehr verdrängen
 - daraus höhere Attraktivität für Fußgänger/Kunden
 - daraus höhere Attraktivität für Radfahrer/Kunden

- Radverkehr im Umfeld verbessern

- Bemessung der Anlagen für den Radverkehr nach ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)
- Kriterien für Öffnung entgegen der Einbahnstraße:
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit $\leq 30\text{km/h}$
 - Belastung $< 400\text{ Kfz/h}$ → keine Schutzstreifen nötig
 - **Belastung $> 400\text{ Kfz/h}$ → Schutzstreifen nötig**



→ Primäres Ziel: Verdrängung von Kfz-Verkehr aus der Telegrafienstraße!

- Ziele
- **Thesen Telegrafenstrasse**
- Maßnahmen Umfeld

These 1: Der Bereich am Ende der Telegrafenstrasse ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus/Radverkehr

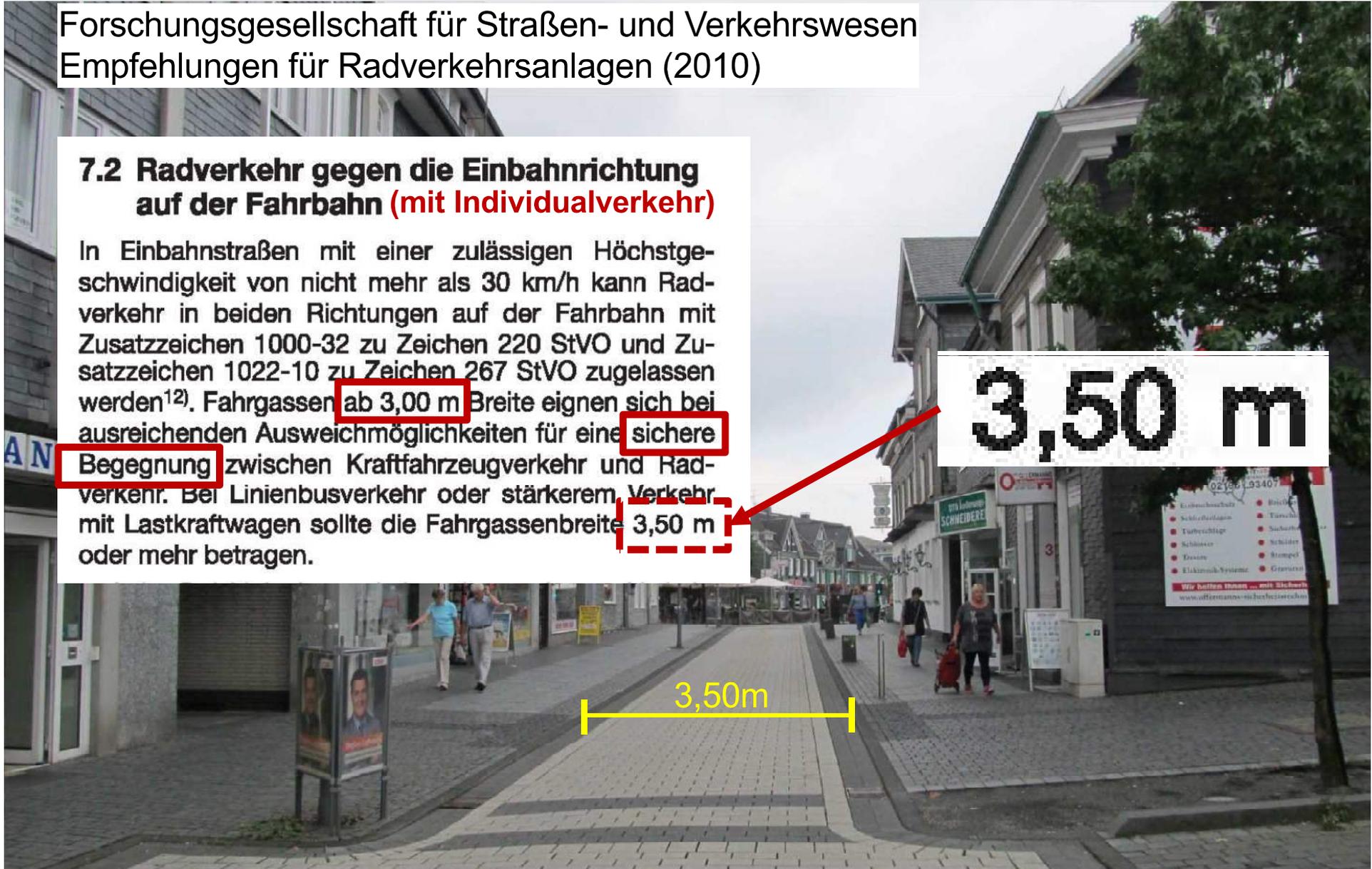
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)

7.2 Radverkehr gegen die Einbahnrichtung auf der Fahrbahn (mit Individualverkehr)

In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h kann Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn mit Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO und Zusatzzeichen 1022-10 zu Zeichen 267 StVO zugelassen werden¹²⁾. Fahrgassen ab 3,00 m Breite eignen sich bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr. Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen sollte die Fahrgassenbreite 3,50 m oder mehr betragen.

3,50 m

3,50m



These 1: Der Bereich am Ende der Telegrafenstrasse ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus/Radverkehr

Ergebnis: Die vorhandene Fahrbahnbreite ist ausreichend und entspricht den Richtlinien und Regelwerken!

These 2: Der Einmündungsbereich am Ende der Telegrafenstrasse ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus/Radverkehr

Thesen Telegrafenstrasse



These 2: Der Einmündungsbereich am Ende der Telegrafenstrasse ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus/Radverkehr

Ergebnis: 1) §1 StVO – „Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

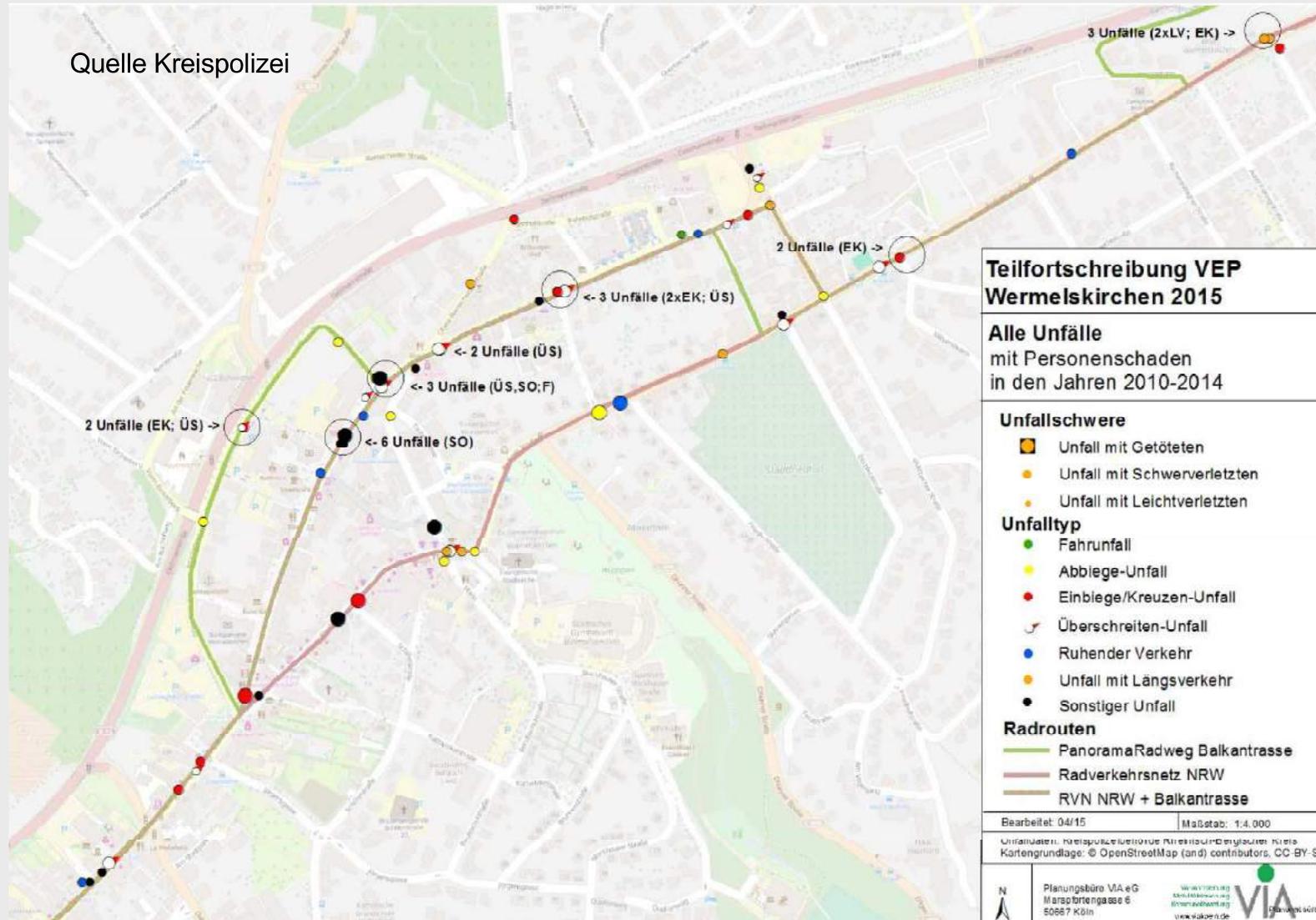
2) Aus planerischer Sicht nicht nötig !

3) Aus RVK Sicht keinerlei Probleme !

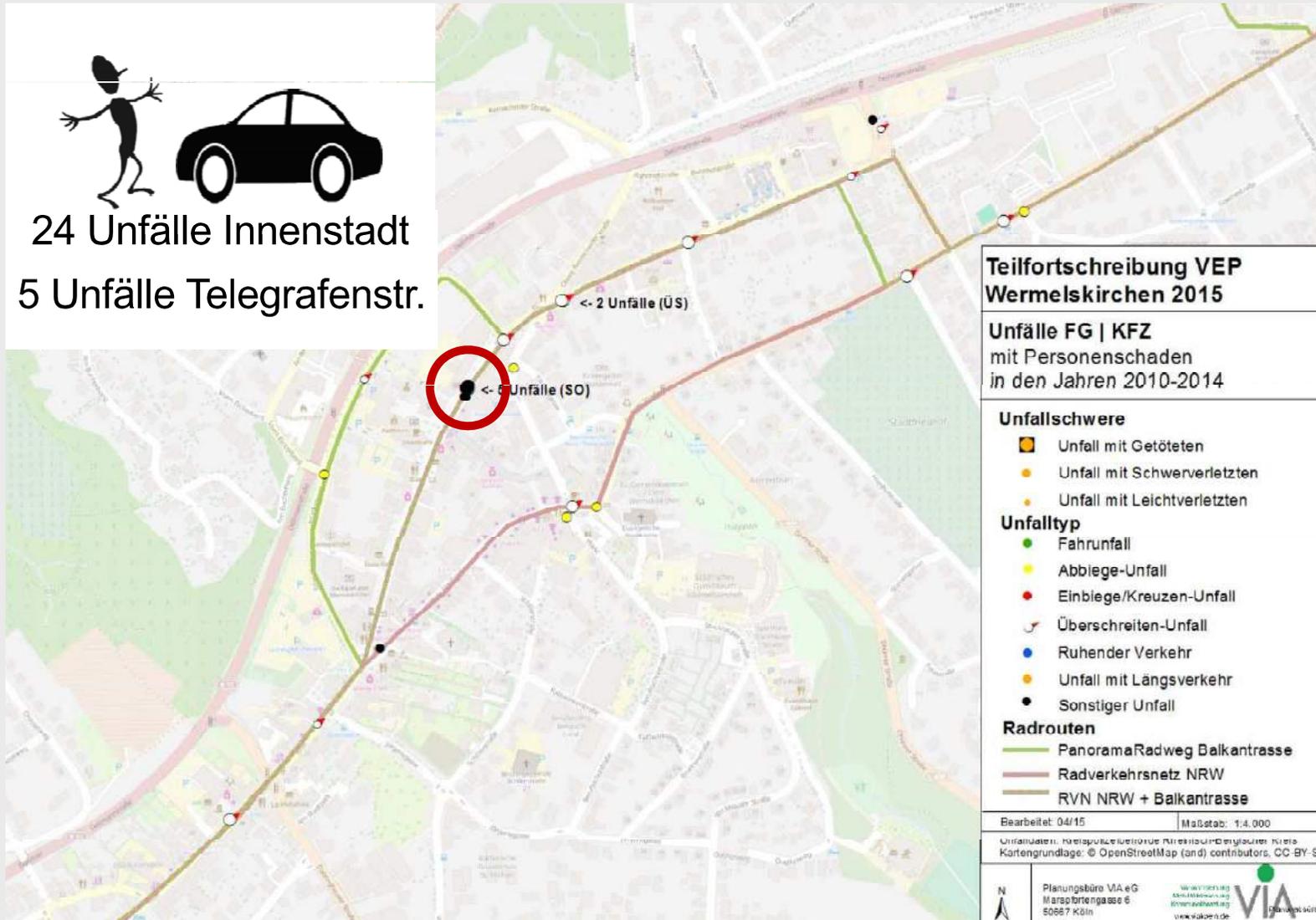
4) optional zur Verbesserung des Empfindens; 3 Poller im vorderen Bereich versetzen (kein Verlust von Tischen)

These 3: Bei Öffnung der Einbahnstrasse für gegenläufigen Radverkehr treten wieder vermehrt Unfälle auf

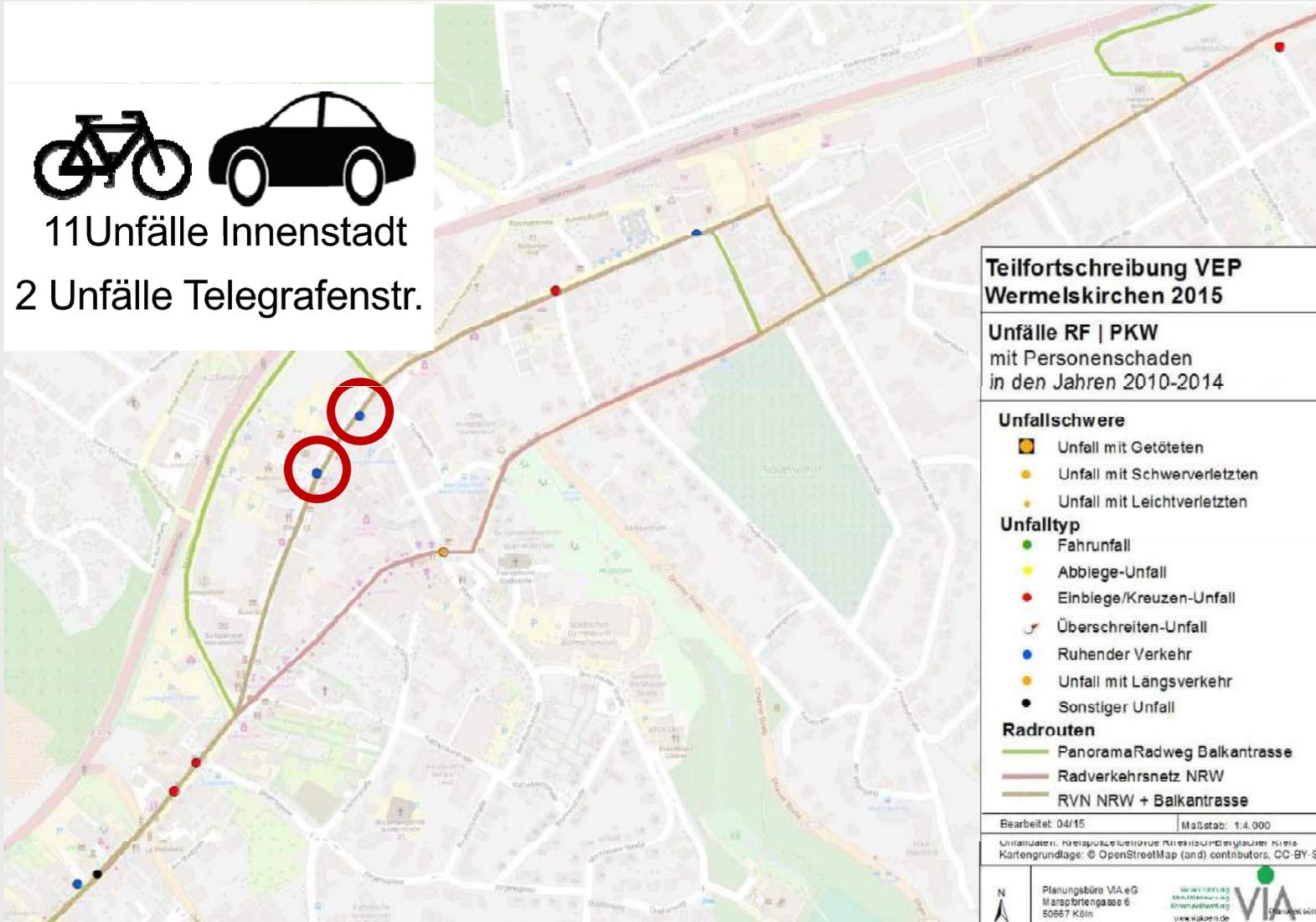
Alle Unfälle mit Personenschaden in 5 Jahren im **Innenstadtbereich**: 65



Alle Fu g ngerunf lle mit Unfallgegner Kfz in 5 Jahren: 24



Alle Radverkehrsunfälle mit Unfallgegner Kfz in 5 Jahren: 11



11 Unfälle Innenstadt
2 Unfälle Telegrafenstr.

Alle Radverkehrsunfälle mit Unfallgegner Fußgänger in 5 Jahren: 1





5 von 24



2 von 11



1 von 1

- Unfallursache Nummer 1 sind beim Parken rangierende Pkw mit Fußgängern
- Unfälle unter Alkoholeinfluss
- Unfälle mit elementarer Missachtung der Verkehrsregeln

These 7: Bei Öffnung der Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr treten wieder vermehrt Unfälle auf

Ergebnis: Grundsätzlich können Unfälle nie ausgeschlossen werden; diese sind normales Verkehrsrisiko. Eine Erhöhung wird nicht erwartet.