



Stadt Rosenheim

Vorplanung Fahrradstraßen in Rosenheim

*Ausschuss
30.03.2023*

STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN 

Sarah Dartenne, M. Sc.



Stadt Rosenheim





Landsberger Straße –
Schillerstraße –
Hohenzollernstraße –
Von-der-Tann-Straße

Leitzachstraße –
Kaltwiesstraße –
Eichfeldstraße

Burgfeldstraße –
Farrenpointstraße –
Graf-Lamberg-Weg

- Definition von Fahrradstraßen in der Stadt Rosenheim
- Eignungsprüfung
- Abgestimmtes Maßnahmenkonzept
- Definition von drei Routen zur Vorplanung
- Abstimmung erster Gestaltungsmuster
- Politischer Beschluss für Eichfeldstraße



1. Gestaltung von Fahrradstraßen
2. Vorplanung auf den definierten Abschnitten
3. Weiteres Vorgehen



Fahrradstraßen für die Stadt Rosenheim

24. StVO-Novelle 01.09.1997 „Fahrradnovelle“

- Allgemein „mehr Rechte für Radler“
- Novelle ebnete den Weg für einen sicheren und komfortablen Gebrauch des Fahrrades

➔ Einführung von Fahrradstraßen



VZ 244.1

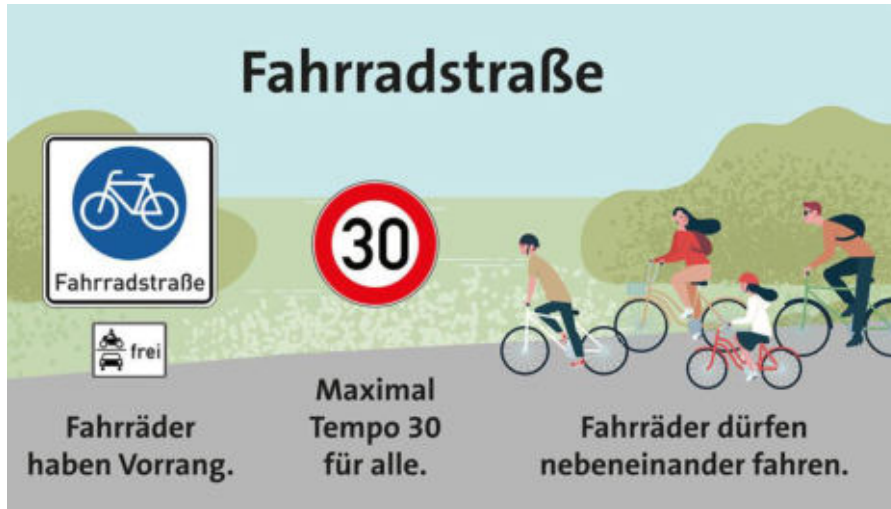
VwV StVO 2021

- „Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer **hohen Netzbedeutung** für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich **untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr** in Betracht.
Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, hohe Netzbedeutung setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.“



Fahrradstraßen für die Stadt Rosenheim

Welche Regeln gelten?



Quelle: Stadt Bottrop



VZ 244.1

Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.
Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

Fahrradstraßen können an Knotenpunkten bevorrechtigt werden

(z.B. Aufhebung von rechts-vor-links zur Beschleunigung des Radverkehrs)

Fahrradstraßen für die Stadt Rosenheim

Freigabe Kfz-Verkehr:

- Anderer als Radverkehr darf Fahrradstraßen **nicht** nutzen, es sei denn, dies ist durch **Zusatzzeichen** erlaubt.
- **Radfahrende** sind dem Kfz-Verkehr gegenüber **bevorrechtigt** und dürfen weder gefährdet noch behindert werden;
Kfz müssen sich **unterordnen**.



Zeichen 244.1 mit
Zusatzzeichen „Kfz frei“

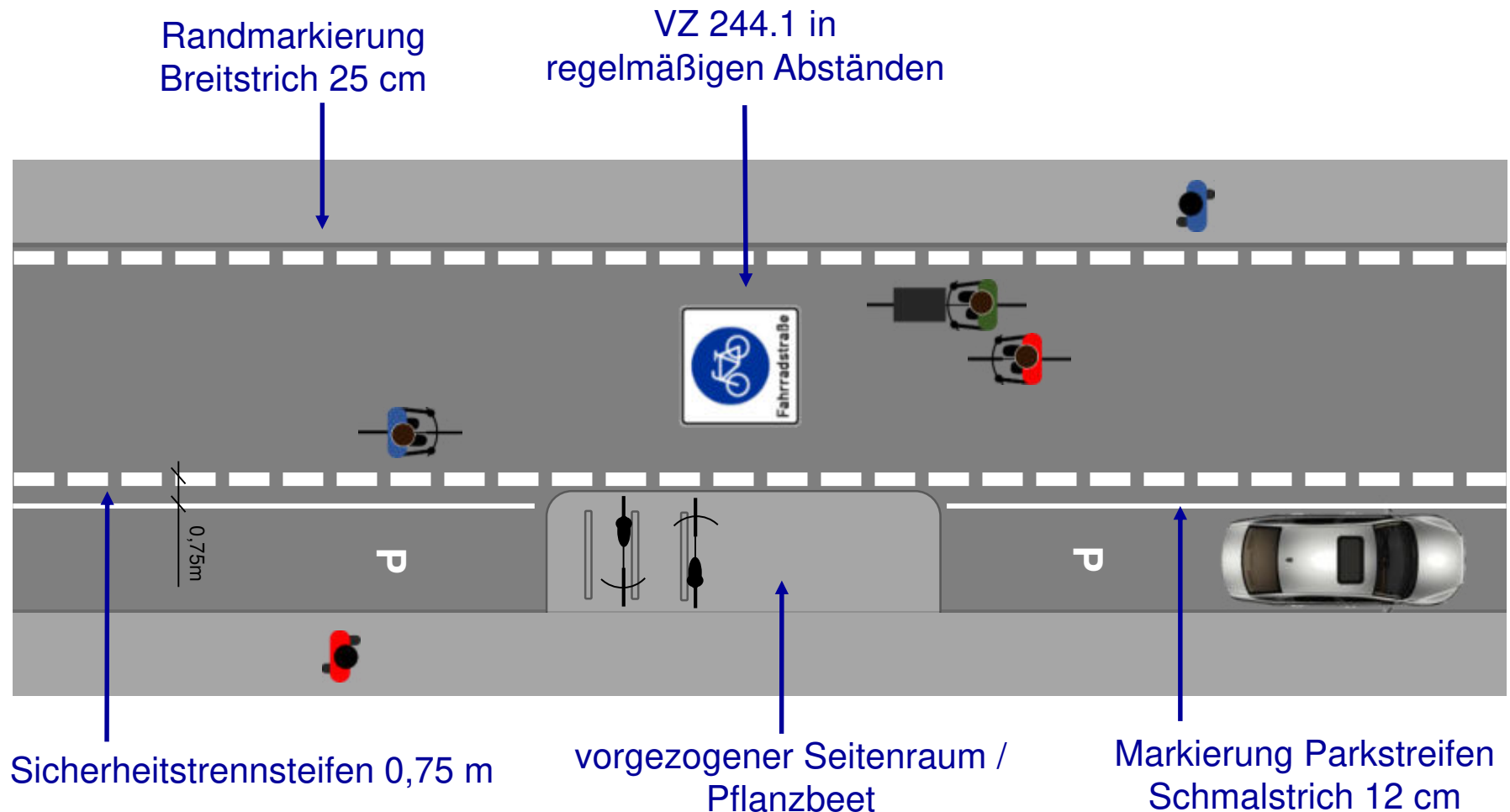


Zeichen 244.1 mit
Zusatzzeichen „Anlieger frei“



Gestaltungsempfehlungen für die Stadt Rosenheim

Strecke

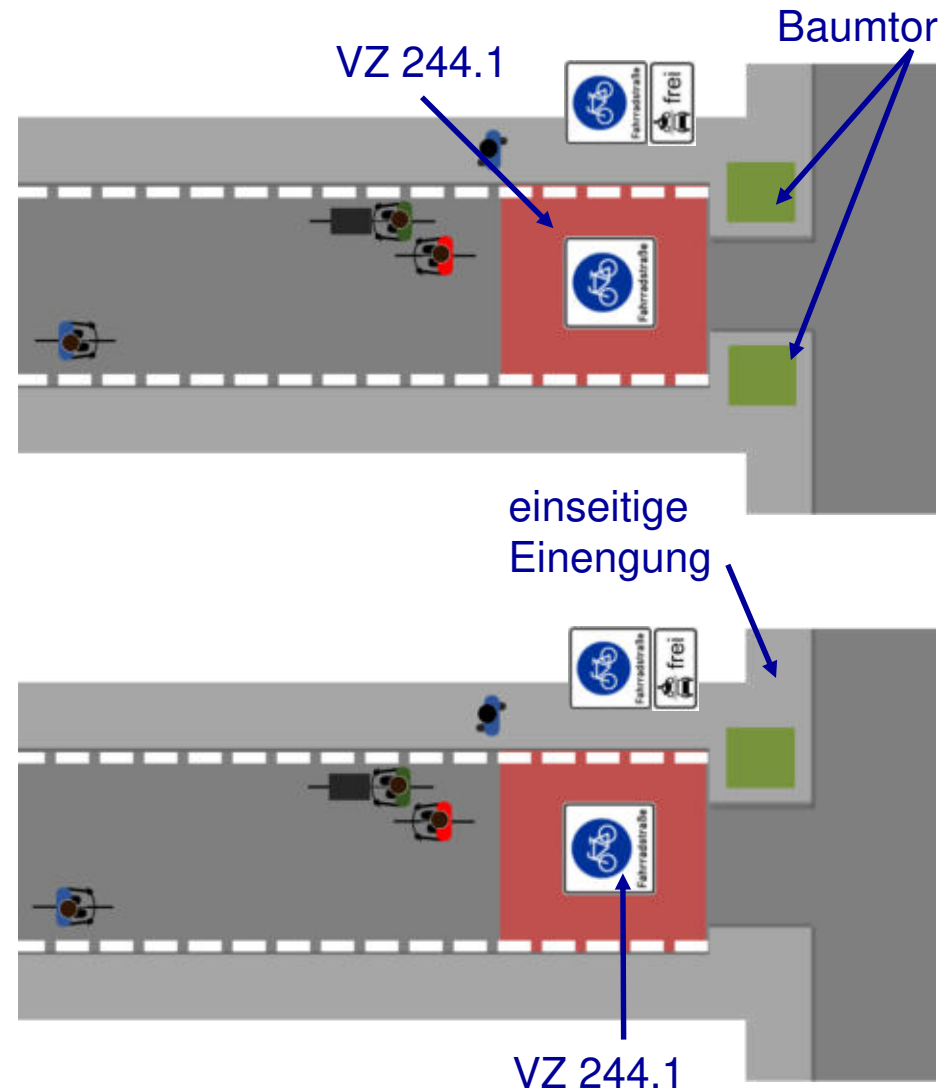




Gestaltungsempfehlungen für die Stadt Rosenheim

Eingangsbereiche

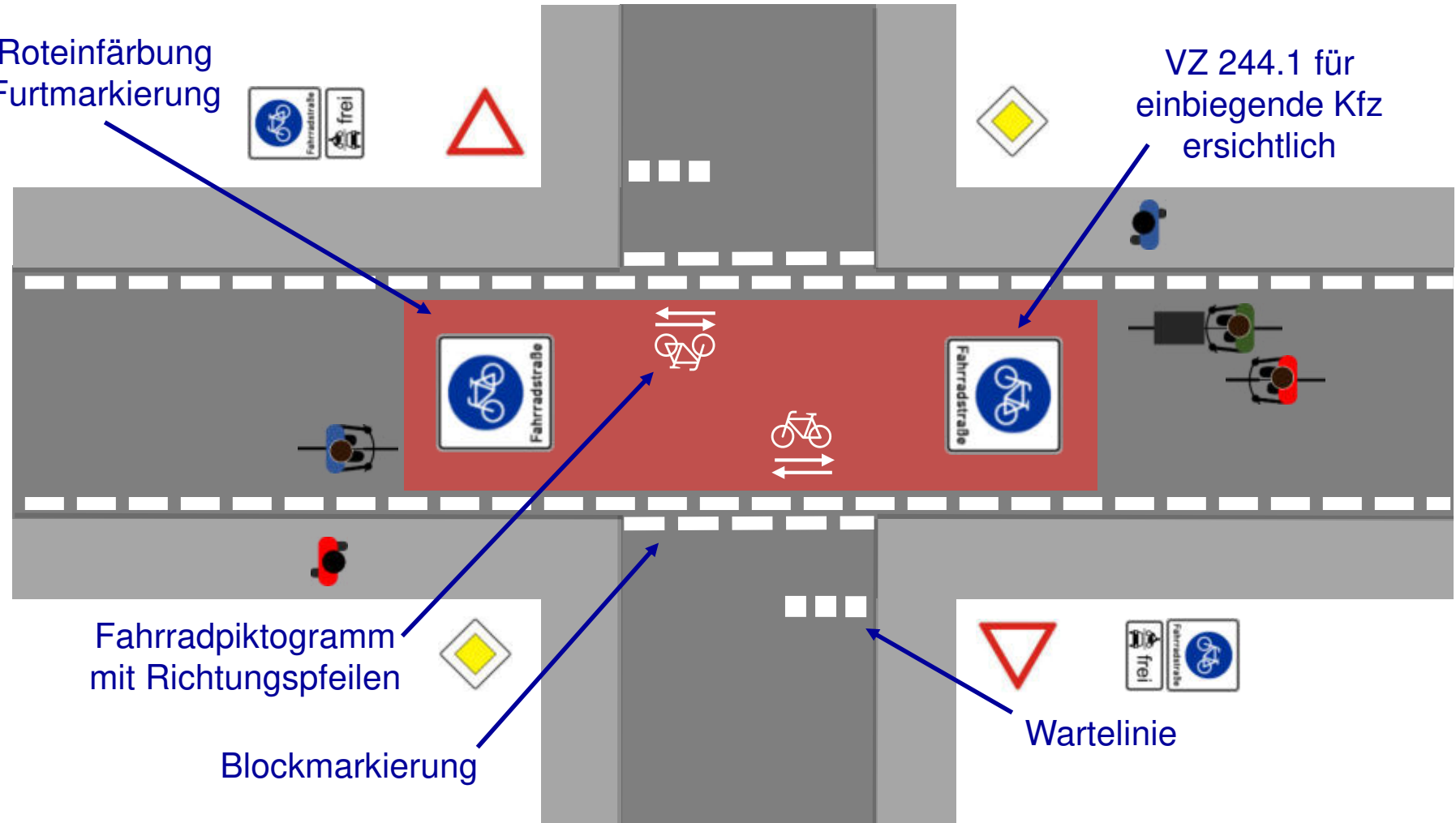
- bauliche und beschilderungs-technische Gestaltung
 - bauliche Einengung
 - Baumtor
 - vorgezogener Seitenraum (wenn Baumtor nicht realisierbar)
 - Piktogramm: VZ 244.1
 - Flächige Roteinfärbung





Gestaltungsempfehlungen für die Stadt Rosenheim

Knoten – markierungs-/beschilderungstechnische Bevorrechtigung

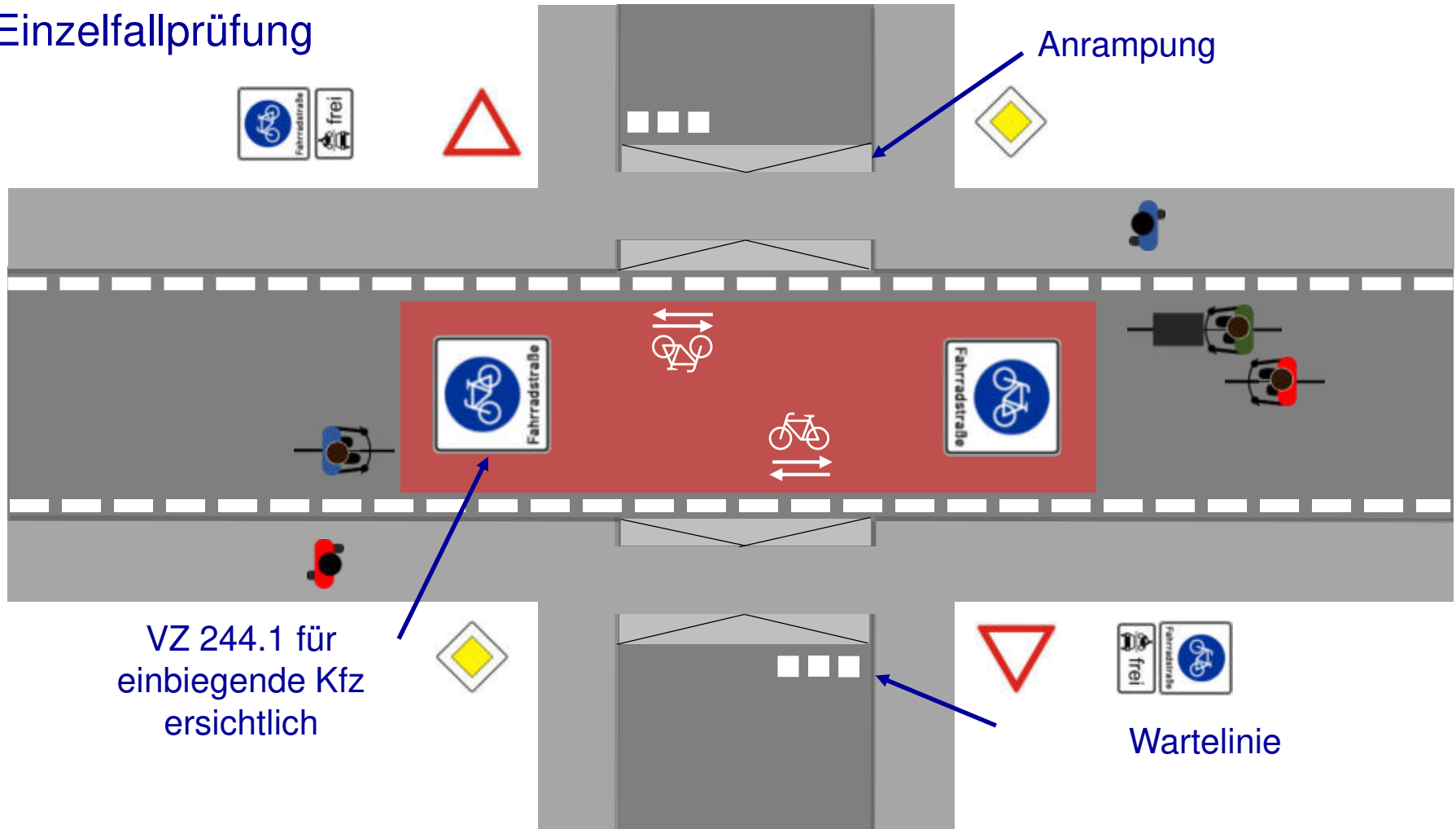




Gestaltungsempfehlungen für die Stadt Rosenheim

Knoten – bauliche und beschilderungstechnische Bevorrechtigung

Einzelfallprüfung





Beschränkung des Durchfahrtsverkehrs auf Anlieger / landwirtschaftlichen Verkehr

- Kaum Überprüfung möglich
- Bei Sammelstraßen dennoch vergleichsweise hohe Verkehrszahlen



Effektiver: Durchfahrtssperren oder multimodale Filter



Starre Poller mit
rot-weißer-Markierung

Multimodale Filter

Bildquelle: Quimby;



1. Gestaltung von Fahrradstraßen
2. Vorplanung auf den definierten Abschnitten
3. Weiteres Vorgehen



- Verkehrsberuhigung sinnvoll: Markieren von Parkflächen und punktuell vorgezogene Seitenräume
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten mittels Roteinfärbung – Beschleunigung ÖPNV



Parken in Fahrradstraßen

- Parken in Fahrradstraßen bei ausreichender Breite grundsätzlich möglich
- dient auch der Verkehrsberuhigung
- um Dooring-Unfälle zu verhindern, sollte ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken markiert werden – Markierung der Parkplätze ebenfalls erforderlich



- Einrichtung einer Parkverbotszone
- Kennzeichnung von Parkflächen sowie dem erforderlichen Sicherheitstrennstreifen
- keine weitere Beschilderung von Park- oder Halteverboten notwendig – weniger Schilder im Straßenraum





Kaltwiesstraße / Eichfeldstraße

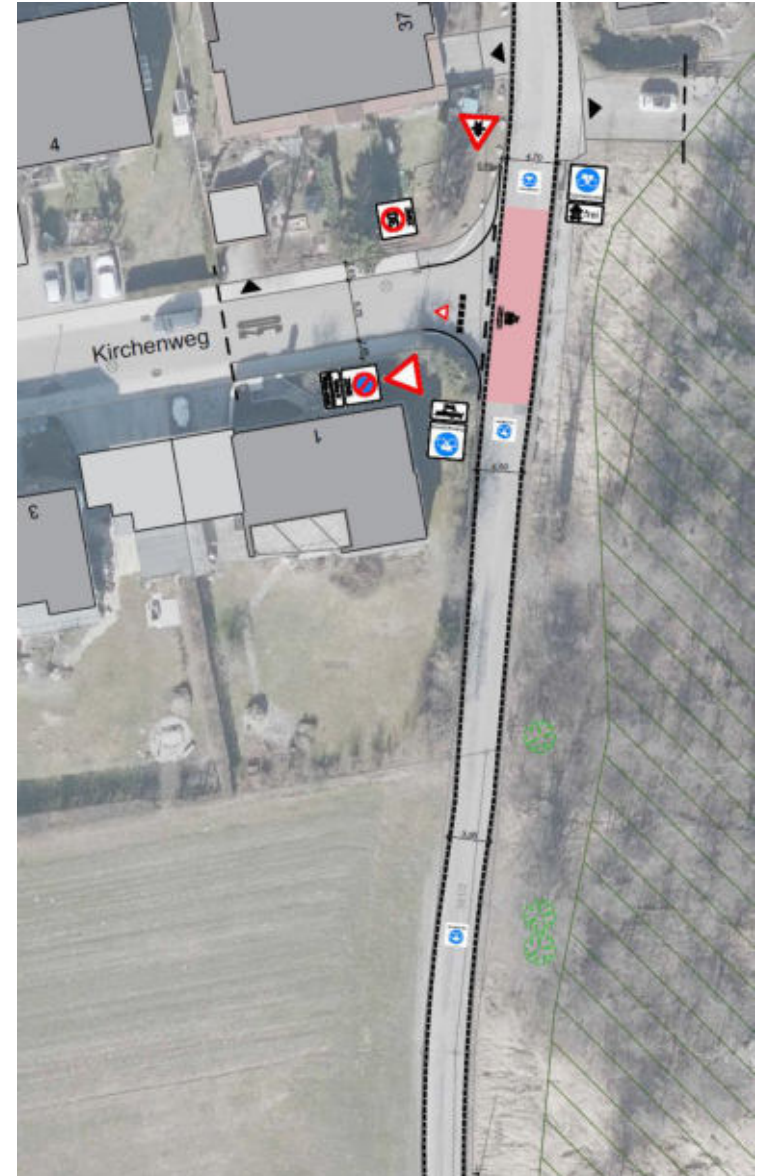
- Durchfahrtssperre mittels Poller
- Umleitung der Buslinie mit Haltestelle vor Schule
- abknickende Vorfahrt Kaltwiesstraße – Aufpflasterung sinnvoll





Eichfeldstraße außerorts

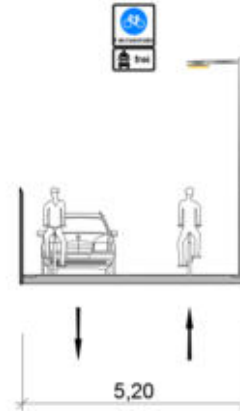
- Durchfahrtssperre südlich des Sportplatzes (Verkehrskonzept Happing)
- Führung als gem. Geh- und Radweg (Gestaltung beibehalten)

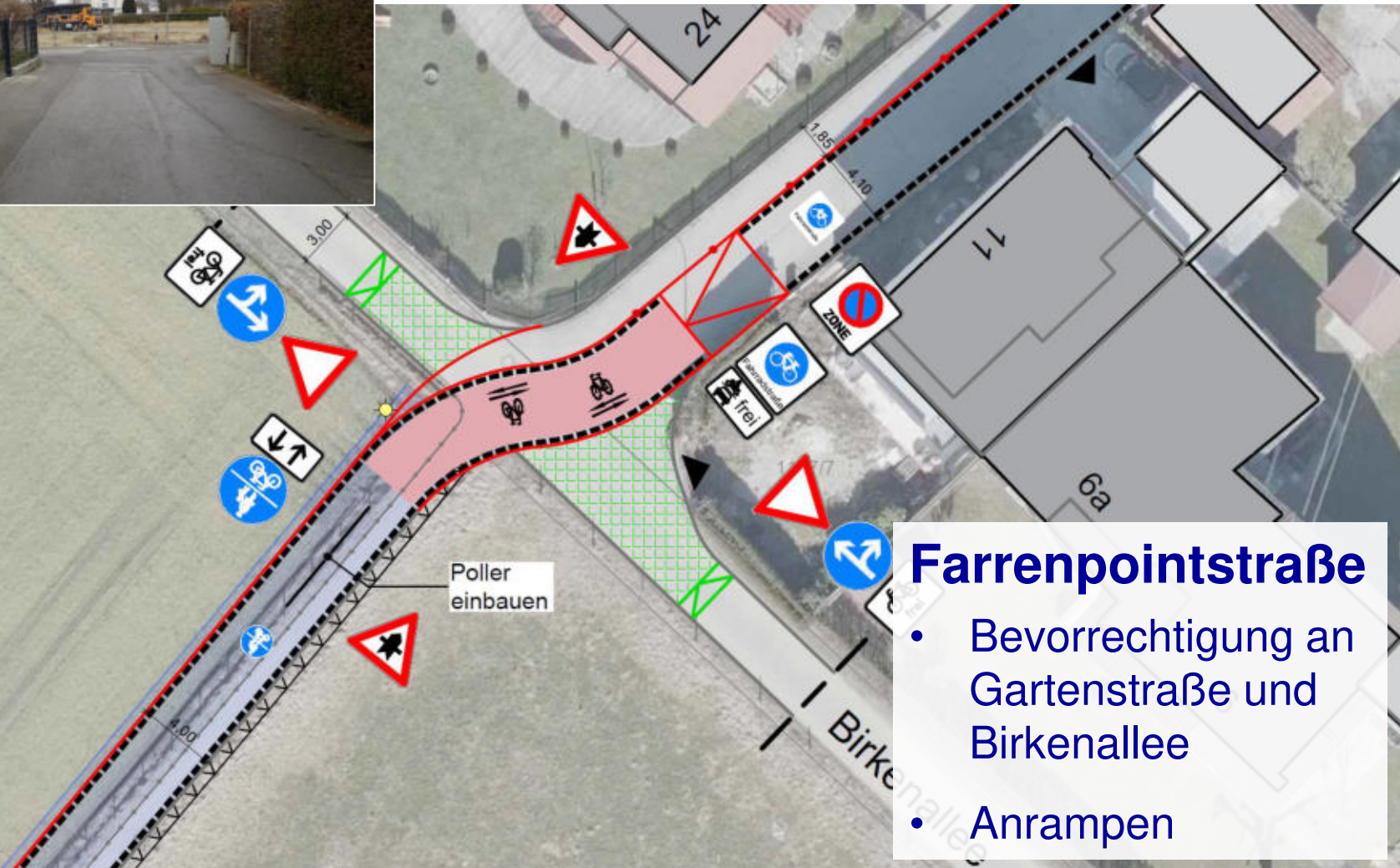




Burgfeldstraße

- Fahrbahnbreite 5,20 m – keine Verkehrsberuhigung notwendig
- abknickende Vorfahrt in Farrenpointstraße – Materialwechsel
- Gehweg markieren / abpollern





Farrenpointstraße

- Bevorrechtigung an Gartenstraße und Birkenallee
- Anrampen



Landsberger Straße

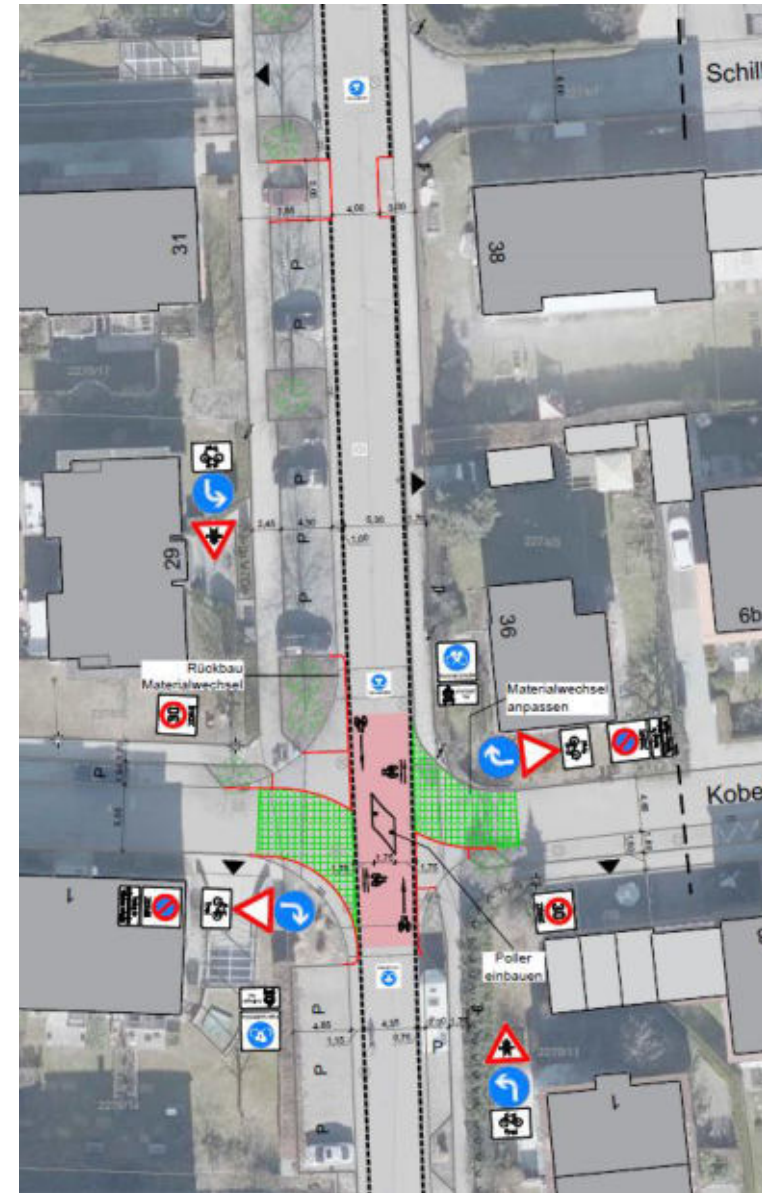
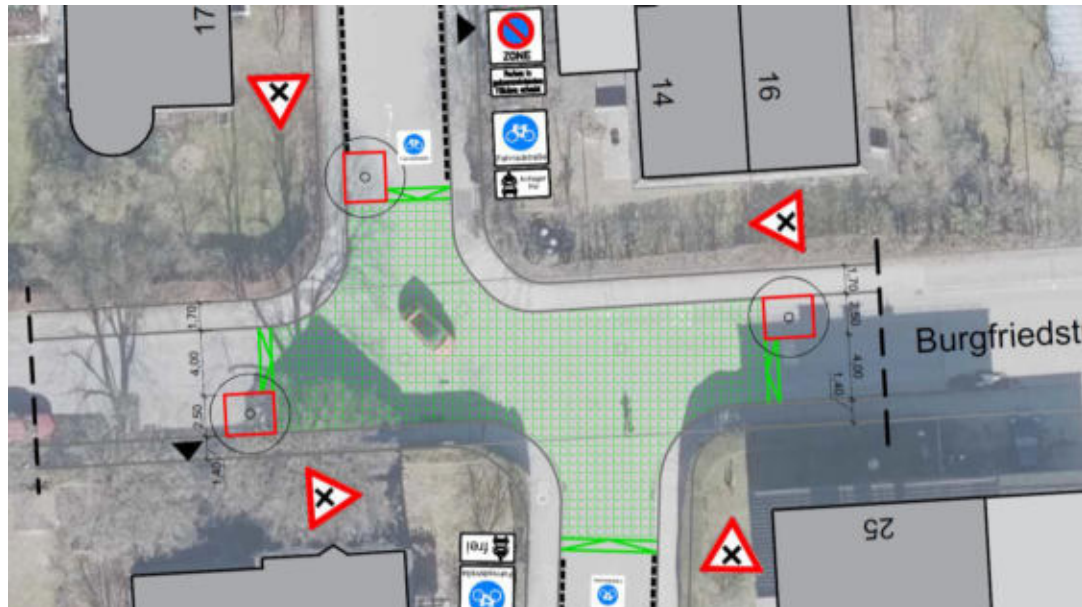
Querung Ebersberger Straße über bedarfsgerechte LSA (Fußgänger-LSA verlegen)





Schillerstraße

- Parken auf Fahrbahn unterbinden
- Bestand: nur für Anlieger freigegeben
- Modale Filter zur Verkehrsberuhigung
- Querung Burgfriedsstraße mittels Rechts-vor-links (Aufpflasterung)





Hohenzollernstraße

- rein markierungstechnische Maßnahmen; Parken wird markiert
- Querung Prinzregentenstraße mittels LSA und vorgezogenen Aufstellbereich
- Einfahrt Von-der-Tann-Straße von Norden für Kfz verboten: bauliche Verkehrsinsel





Von-der-Tann-Straße

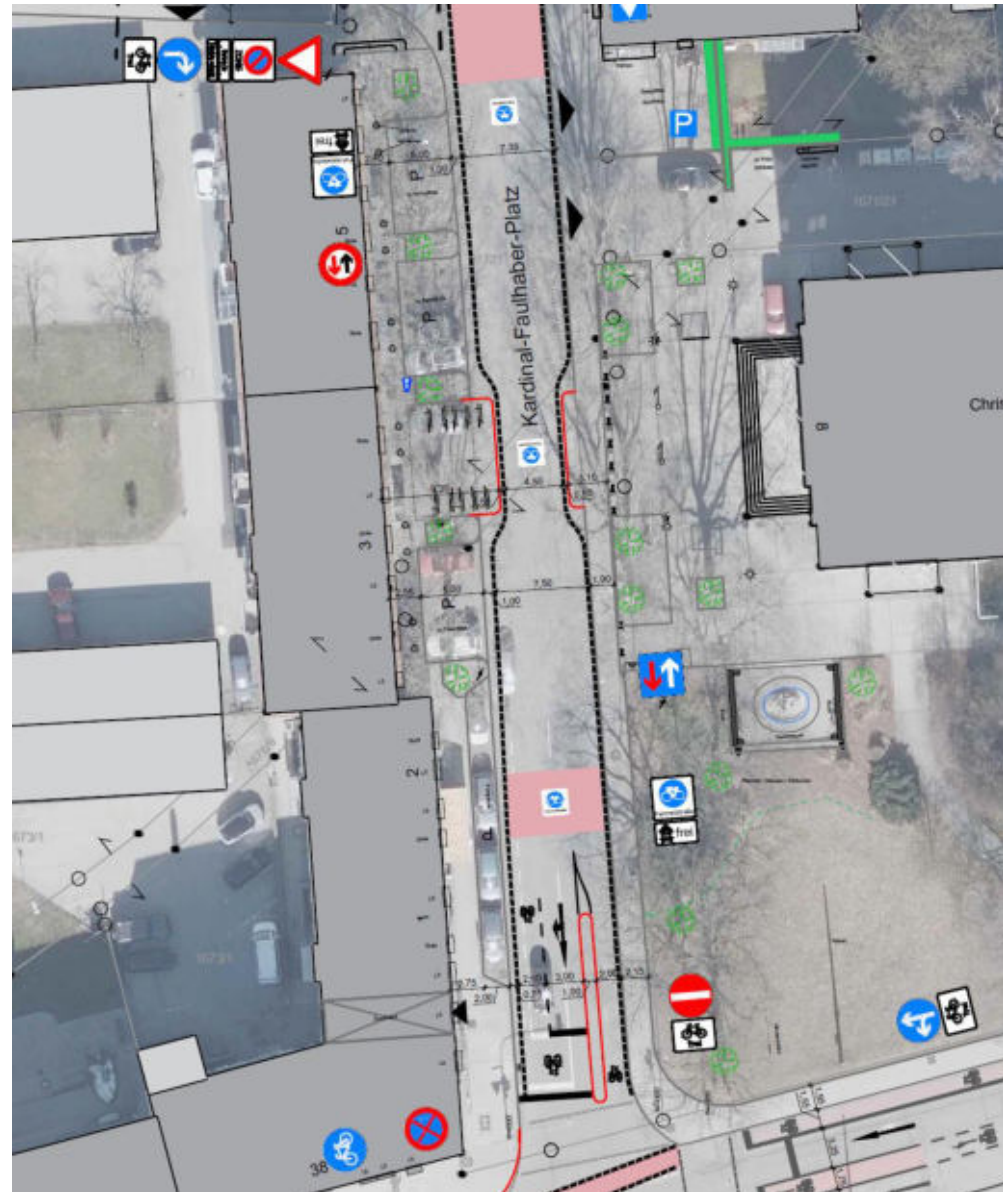
- Verkehrsberuhigung über Markieren einzelner Parkstände
- Parken linksseitig, um Sichtbeziehung zum Radverkehr zu verbessern und Dooring Unfälle zu vermeiden
- Einbahnstraßenregelung – Richtung wird im Einbahnstraßenkonzept definiert
- Querung K pferlingstra e mittels LSA





Von-der-Tann-Straße

- Eingang mittels Fahrradschleuse um Einfahrt von Kfz zu vermeiden
- vorgezogener Platz im Bereich der Kirche
- Möglichkeit für Fahrradabstellanlagen





Kostenschätzung – Gesamt

Leitzachstraße / Kaltwiesstraße	ca. 453.100 €
Eichfeldstraße bis Kirchweg	ca. 77.300 €
Eichfeldstraße Kirchweg bis Innaustraße	ca. 118.400 €

SUMME **ca. 648.800 €**

Burgfeldstraße / Farrenpointstraße	ca. 220.200 €
Selbstständiger Geh- und Radweg	ca. 216.100 €
Graf-Lamberg-Weg	ca. 86.500 €

SUMME **ca. 522.800 €**

Landsberger Straße	ca. 911.200 €
Schillerstraße	ca. 686.200 €
Hohenzollernstraße	ca. 117.100 €
Von-der-Tann-Straße	ca. 265.100 €

SUMME **ca. 1.979.600 €**



1. Gestaltung von Fahrradstraßen
2. Vorplanung auf den definierten Abschnitten
3. Weiteres Vorgehen



Schrittweise Umsetzung der Fahrradstraßen

- Beginn mit innerörtlichen Abschnitten (Schillerstraße / Hohenzollernstraße bzw. Eichfeldstraße / Kaltwiesstraße / Leitzachstraße)
- Punktuelle bauliche Maßnahmen können zunächst auch provisorisch umgesetzt werden





Schrittweise Umsetzung der Fahrradstraßen

- begleitende Öffentlichkeitsarbeit
 - öffentlichkeitswirksame **Einweihung** und Aufstellen von Plakaten / Bannern (AGFK)
 - Information der anwohnenden Bevölkerung (z.B. **Flyer** im Briefkasten mit **Verkehrsregeln** und Hinweisen zur **Gestaltung** von Fahrradstraßen)



Quelle: Leitfaden Fahrradstraßen



Was ist eine Fahrradstraße?

Eine Fahrradstraße ist den Radfahrenden vorbehalten. Kraftfahrzeugverkehr darf dort nur ausnahmsweise fahren, wenn ein Zusatzschild dies anzeigt. Die besondere Bedeutung einer Fahrradstraße wird durch die Gestaltung unterstützt.

Welche Regeln gelten?

Radfahrende ...

- ... benutzen die Fahrbahn und dürfen nebeneinander fahren.
- ... haben Vorrang gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr.
- ... dürfen nicht auf den Gehwegen fahren, denn diese sind Fußgängern und radfahrenden Kindern bis zehn Jahren vorbehalten.

Motorisierte Verkehrsteilnehmer ...

- ... müssen jederzeit auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.
- ... dürfen nur in den dafür vorgesehenen Bereichen parken. Dies ist durch Markierungen und Schilder geregelt.
- ... dürfen Grundstücke anfahren.

Wichtige Hinweise ...

- In Tempo 30-Zonen gilt grundsätzlich die Vorfahrtsregel rechts vor links. Dieser Grundsatz kann in einer Fahrradstraße durch eine eindeutige Beschilderung durchbrochen werden.
- Die Geschwindigkeit ist für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 Stundenkilometer beschränkt. Das Tempo geben die Radfahrenden vor. Der Kraftfahrzeugverkehr ordnet sich unter.
- Verkehrszeichen kennzeichnen den Beginn und das Ende einer Fahrradstraße. Zusatzschilder können die Fahrradstraße für weitere Fahrzeugarten freigeben:



Beginn der Fahrradstraße



Ende der Fahrradstraße



Kfz-Verkehr kann zugelassen werden



Fahrradstraße



Die Adolfstraße ...

... im Stadtteil Calenberger Neustadt ist auf der gesamten Länge von 350 Metern zwischen Lavesallee und Humboldtstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Sie ist den Radfahrenden vorbehalten. Der Kraftfahrzeugverkehr ist zugelassen, muss sich aber dem Fahrverhalten des Radverkehrs anpassen. Die Vorfahrtsregel rechts vor links ist zu beachten.

Da die Adolfstraße für den Kraftverkehr nicht durchgängig befahrbar ist, wird die Bedeutung der verkehrsarmen Straße gegenüber der benachbarten Gustav-Bratke-Allee gestärkt. Die westlich gelegenen Wohngebiete werden für den Radverkehr besser an die Innenstadt angebunden.

Die Adolfstraße



Die Fahrradstraße stärkt die Funktion dieser Achse in Hannovers flächendeckendem Radverkehrsnetz. Dieses gesamtstädtische Netz besteht – wie auch das Straßennetz – aus Haupt- und Nebenstrecken. Es setzt sich aus verschiedenen Bestandteilen zusammen: Der größte Teil sind Radwege, die entlang von Straßen oder im Grünen verlaufen. Hinzu kommen verkehrsarme Verbindungen in Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen sowie Fahrradstraßen und Einbahnstraßen mit einer Freigabe entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr.

Ansprechpartner:

Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt
radverkehrsbeauftragter@hannover-stadt.de



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**

www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de

Tel.: 089/24218-142 Fax: 089/24218-200

Maximilianstrasse 35a 80539 München

wolfgang.kever@svk-kaulen.de | sarah.dartenne@svk-kaulen.de



Stadt Rosenheim

38

Vorplanung Fahrradstraßen in Rosenheim

