

Tagesordnung zur Auftakt- veranstaltung

18:00 – 18:15 Uhr	Begrüßung <i>Christian Somogyi, Bürgermeister der Stadt Stadtallendorf</i>
Inhaltliche Abstimmung	
18:15 – 18:30 Uhr	Ausgangslage und Hintergrund <i>Thomas Meyer, Landkreis Marburg-Biedenkopf</i>
18:30 – 19:00 Uhr	Erste Analyseergebnisse: <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätze der Radverkehrsplanung • Unfallanalyse • Quellen und Ziele • Gemeldete Hinweise und Mängel • Untersuchungsnetz <i>Planungsbüro VIA eG, Köln</i>
Diskussion	
19:00 – 19:45 Uhr	Diskussion und Abstimmung zu folgenden Themen: <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Hinweise und Mängel • Netzentwurf • HotSpots des Fahrradparkens <i>Planungsbüro VIA eG, Köln</i>
Ausblick	
19:45 – 20:00 Uhr	Online-Karte zur Netzabstimmung und Sammlung von weiteren Hinweisen Persönliche Abgabe im Projektbüro Soziale Stadt <i>Thomas Meyer, Landkreis Marburg-Biedenkopf</i>

Begrüßung

Christian Somogyi,
Bürgermeister der Stadt Stadtallendorf

Ausgangslage und Hintergrund

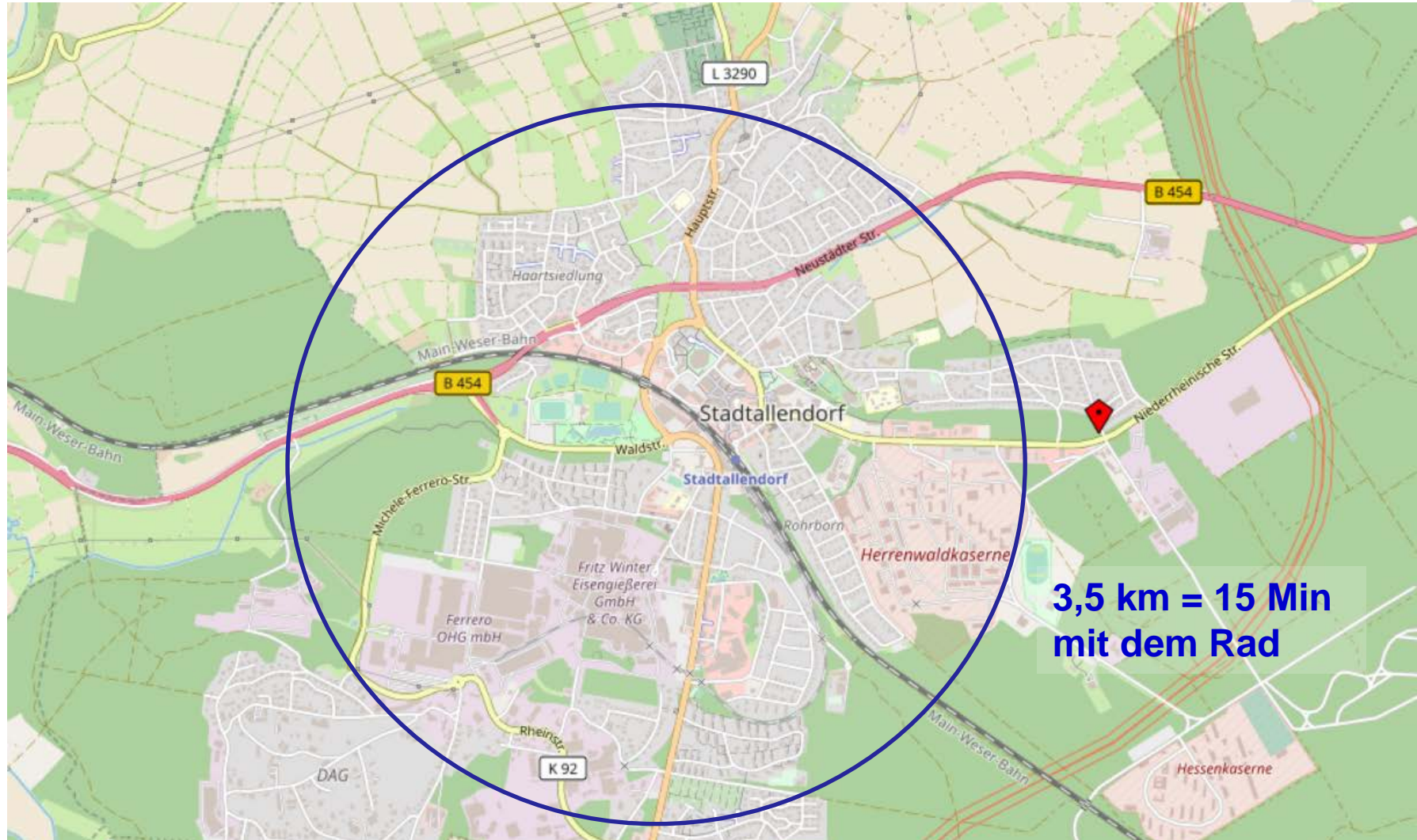
Thomas Meyer
Landkreis Marburg-Biedenkopf

Radverkehrskonzept für den Kernstadtbereich von Stadtallendorf

Erste Analyseergebnisse

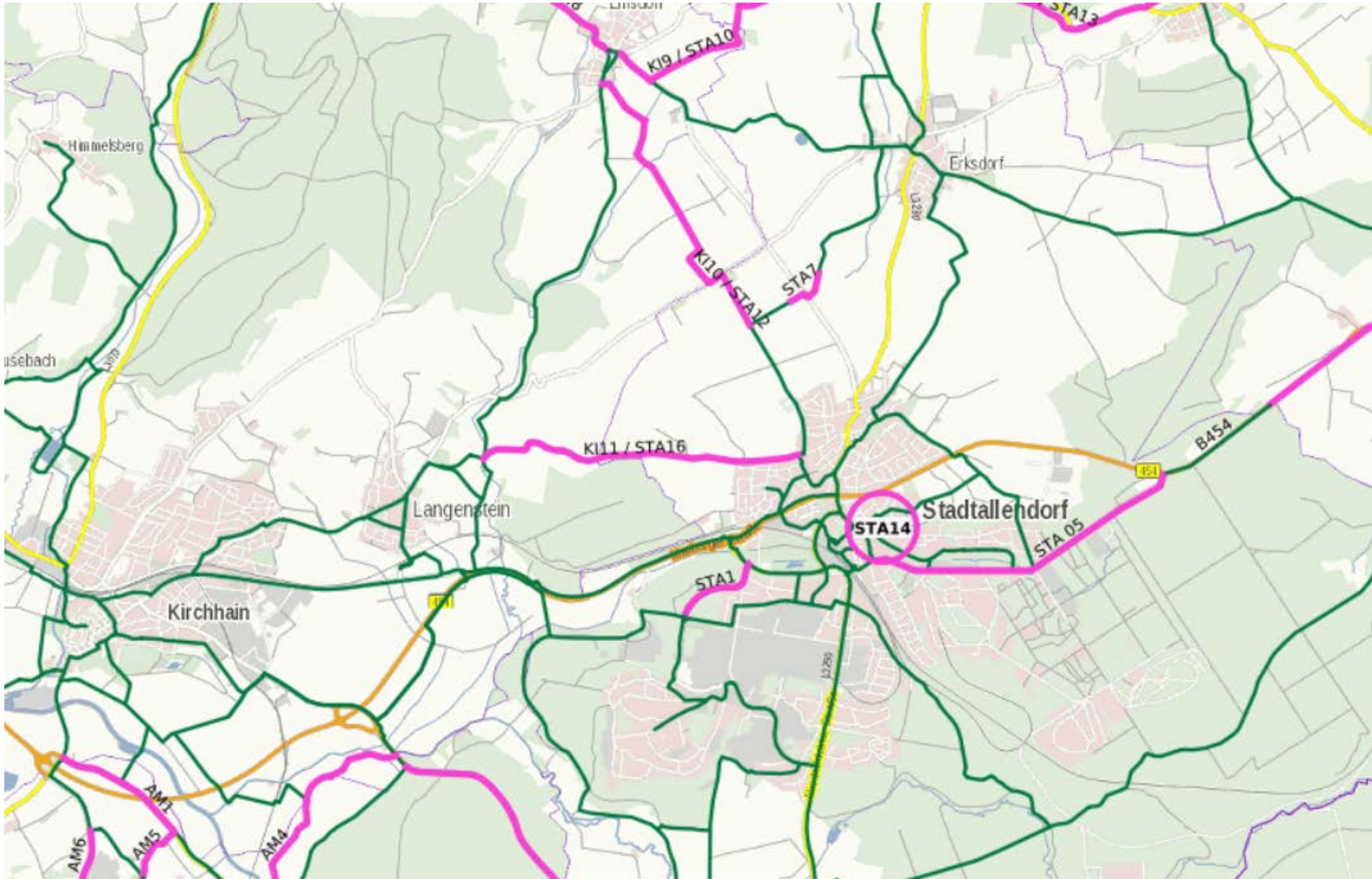
Peter Gwiasda
Planungsbüro VIA eG, Köln

Stadtallendorf Kernstadt: Alles in Fahrradentfernung

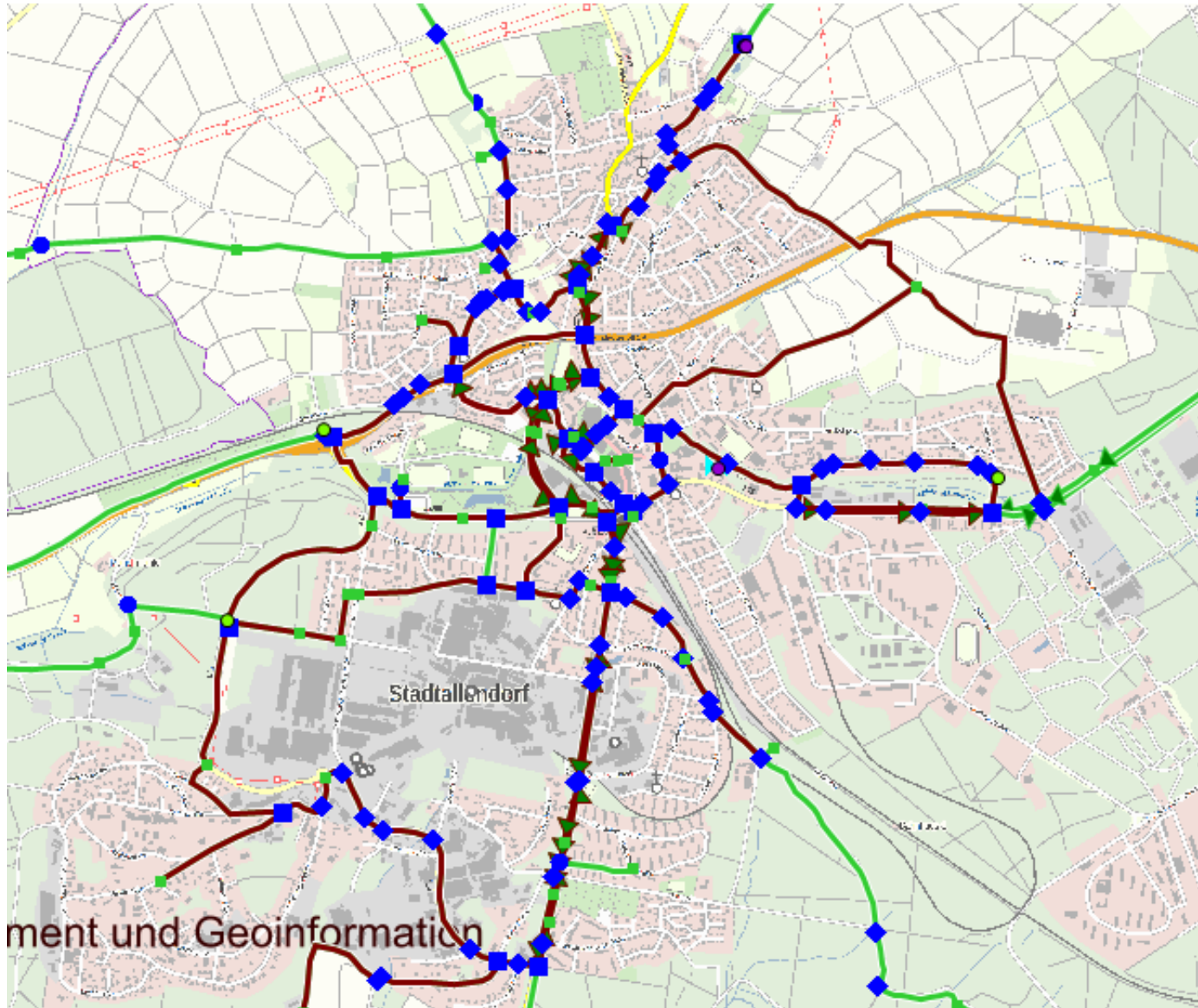


- **50% aller Wege sind kürzer als drei Kilometer.
In Stadtallendorf können in dieser Entfernung nahezu alle Ziele erreicht werden.**

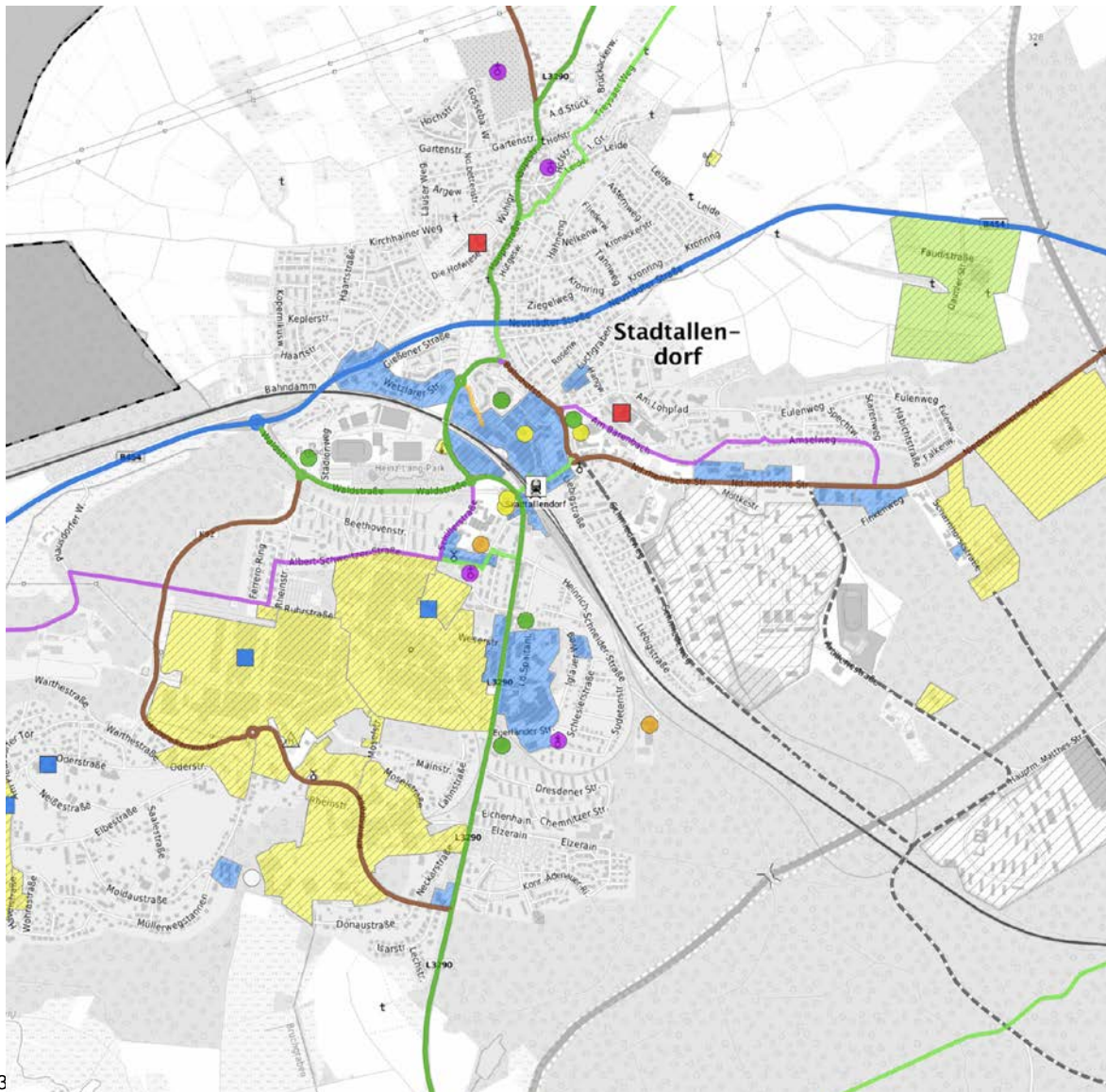
Stadtallendorf Kernstadt: Eingebunden in die regionale Netzplanung



Der Netzentwurf des Kreiskonzeptes



Quellen und Ziele des Radverkehrs



Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

Quellen und Ziele

- (Bus-)Bahnhof
- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
- Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
- Grünflächen, Parkanlagen, Sport
- geplantes Familienbildungszentrum und Kita
- große Arbeitgeber

Klassifiziertes Netz

- Bund
- Land
- Kreis

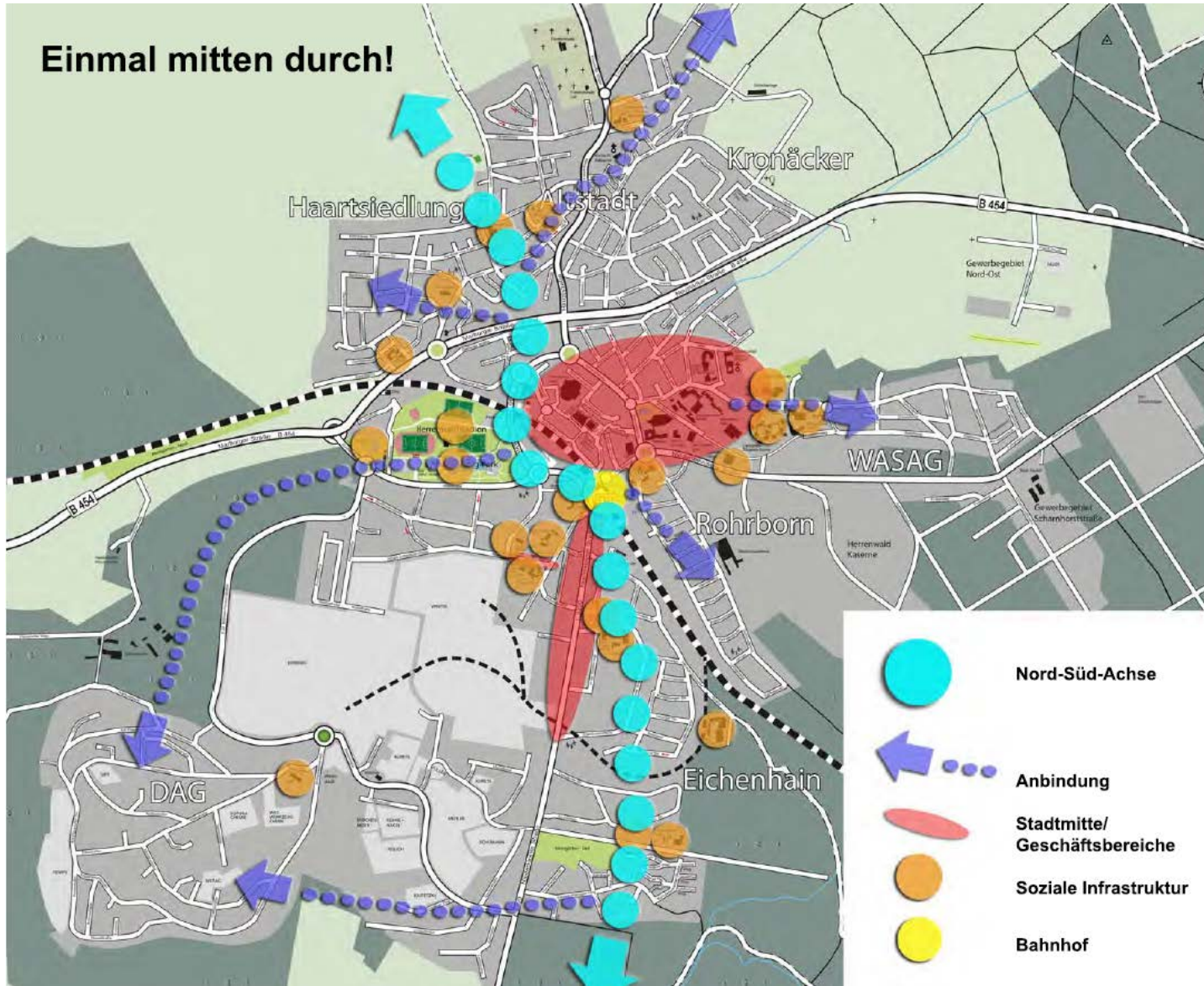
touristisches Netz

- Hessischer Radfernerweg
- Rhein Main Vergnügen Route
- Tour in die Hessentagsstadt von 2010

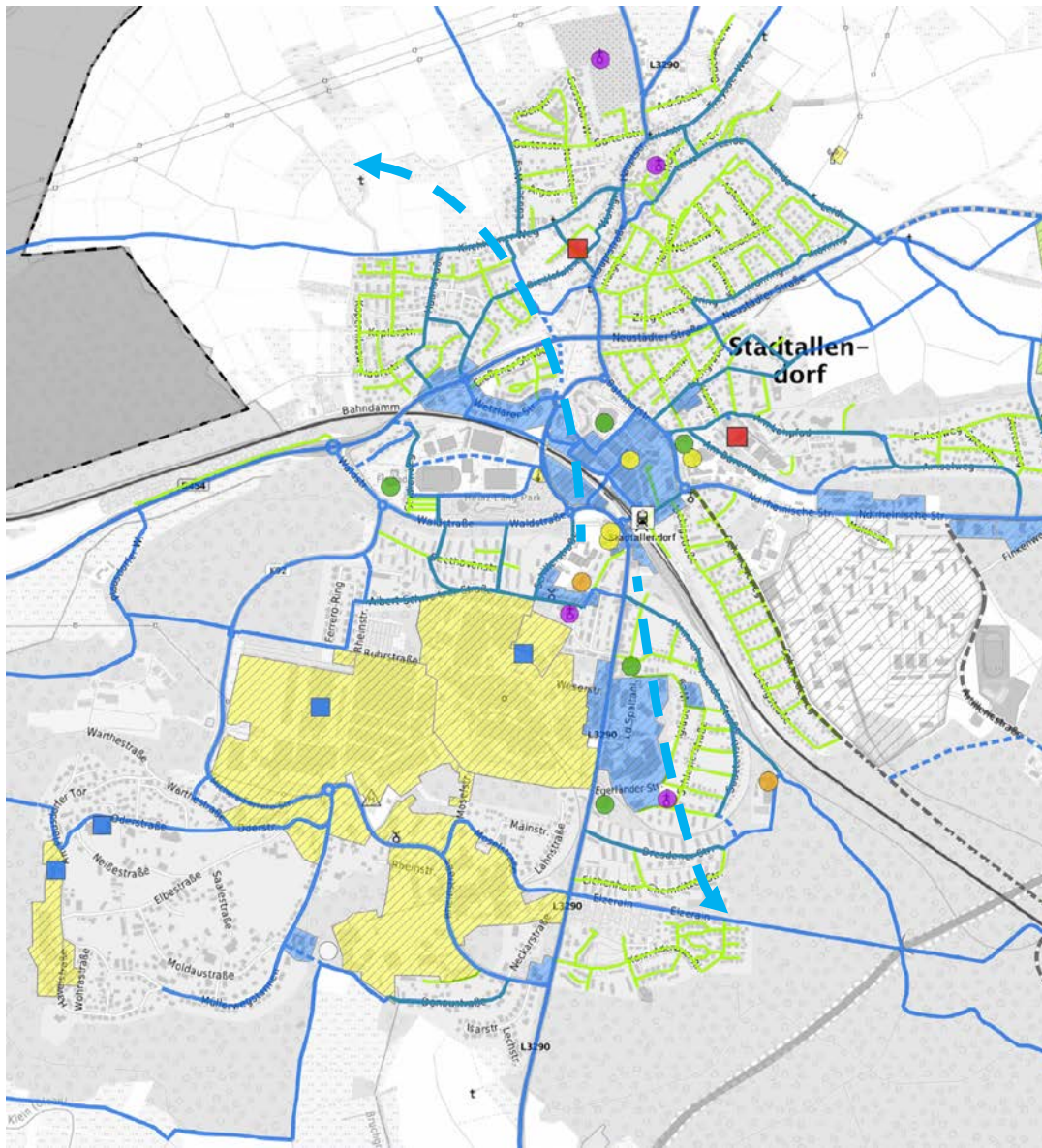
sonstige Netzelemente

- Militärische Wege (gesperrt)
- geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
- Einzelhandelsschwerpunkte
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet
- Stadt Stadtallendorf
- Umliegende Gemeinden

Vorschläge aus dem ISEK



Vorschlag für ein Untersuchungsnetz

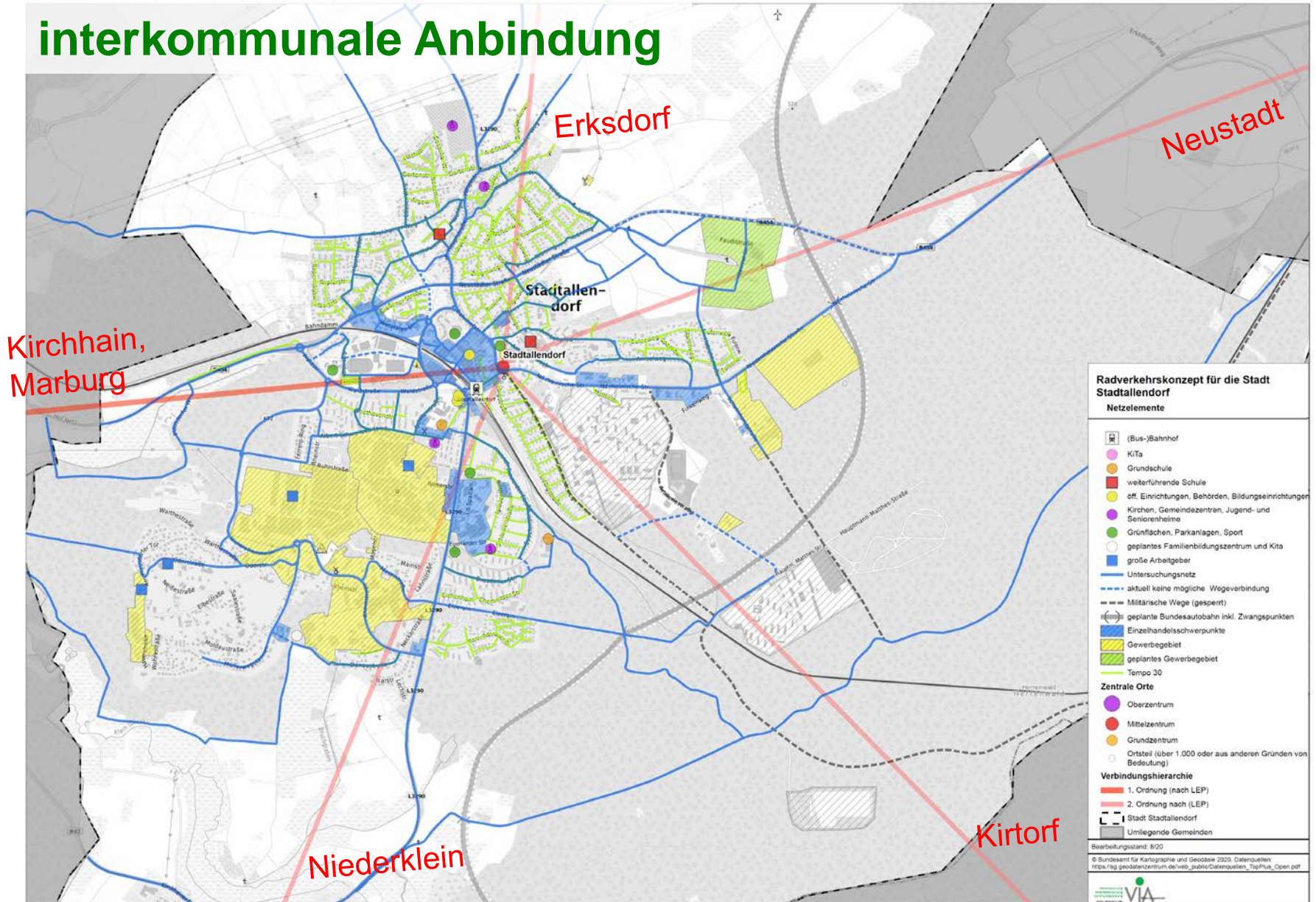


Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

Netzelemente

- (Bus-)Bahnhof
- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
- Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
- Grünflächen, Parkanlagen, Sport
- geplantes Familienbildungszentrum und KiTa
- große Arbeitgeber
- Untersuchungsnetz
- aktuell keine mögliche Wegeverbindung
- Militärische Wege (gesperrt)
- geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
- Einzelhandelsschwerpunkte
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet
- Tempo 30
- Stadt Stadtallendorf
- Umliegende Gemeinden

interkommunale Anbindung



Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf
Netzelemente

- (Bus-)Bahnhof
- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
- Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
- Grünflächen, Parkanlagen, Sport
- geplantes Familienbildungszentrum und Kita
- große Arbeitgeber
- Untersuchungsnetz
- aktuell keine mögliche Wegeverbindung
- Militärische Wege (gesperrt)
- geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkte
- Einzelhandelschwerpunkte
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet
- Tempo 30

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Ortsteil (über 1.000 oder aus anderen Gründen von Bedeutung)

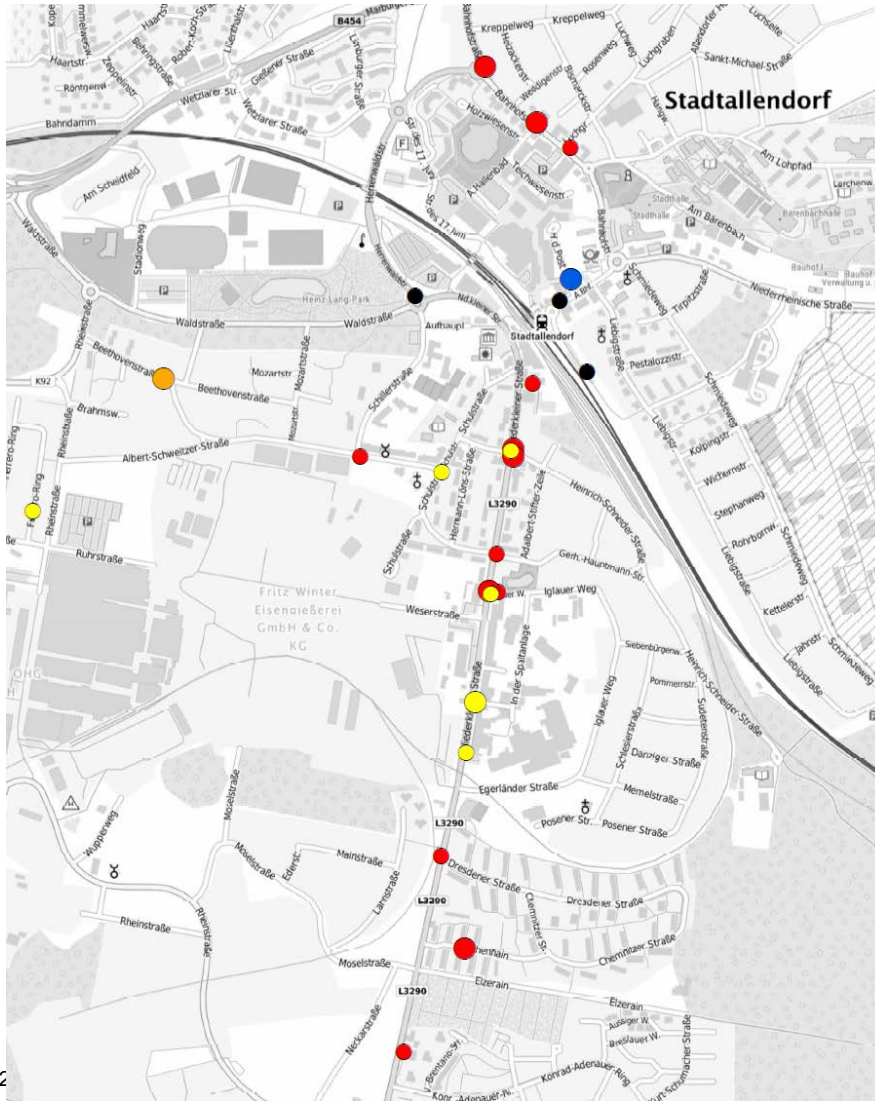
Verbindungshierarchie

- 1. Ordnung (nach LEP)
- 2. Ordnung nach (LEP)
- Stadt Stadtallendorf
- Umliegende Gemeinden

Bearbeitungsstand: 8/20
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen
https://ng.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Analyse und Zustandserfassung

Wie sicher ist Radfahren in Stadtallendorf?



Die flächendeckende Darstellung der Unfallsituation legt die Grundlage für ein Handlungskonzept zur Verkehrssicherheit. Damit werden die Ziele des Landkreises unterstützt.

Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung 2014-2018, n=28

Unfallschwere

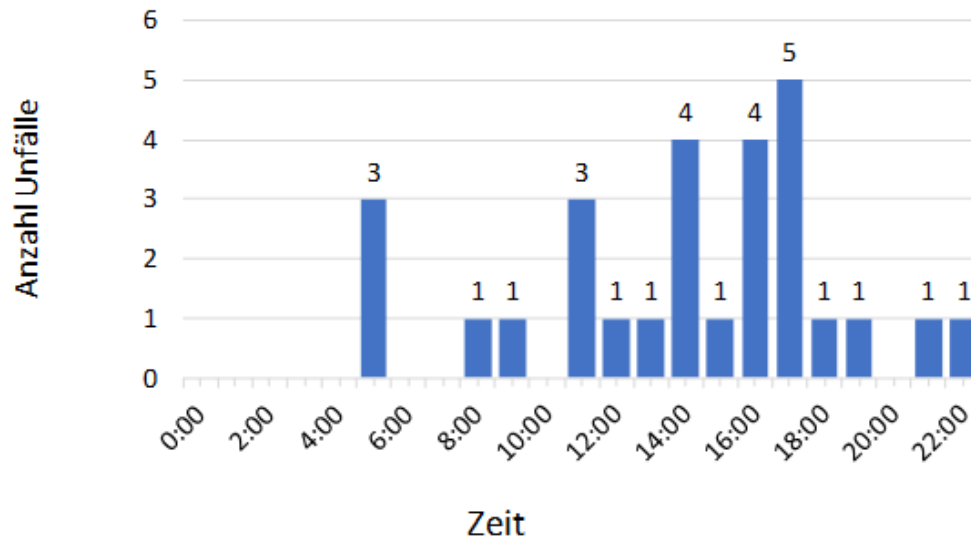
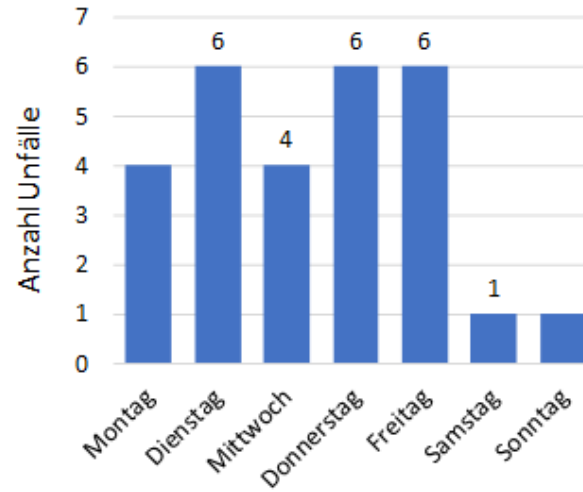
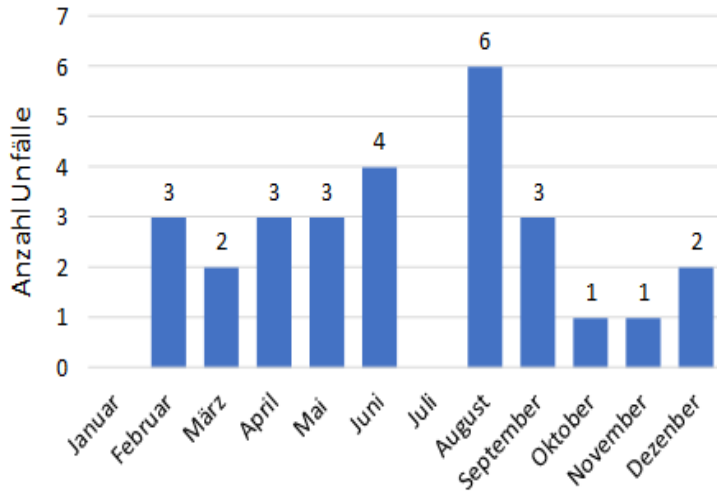
- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp

- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Fahrnunfall (F)
- Sonstiger Unfall (SO)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)

Analyse und Zustandserfassung

Wann verunglücken Radfahrende in Stadtallendorf?



➤ **Besonders gefährlich sind Nachmittage an Werktagen (14:00 bis 18:00)**

Analyse und Zustandserfassung

Wie ist das Unfallrisiko zu bewerten?



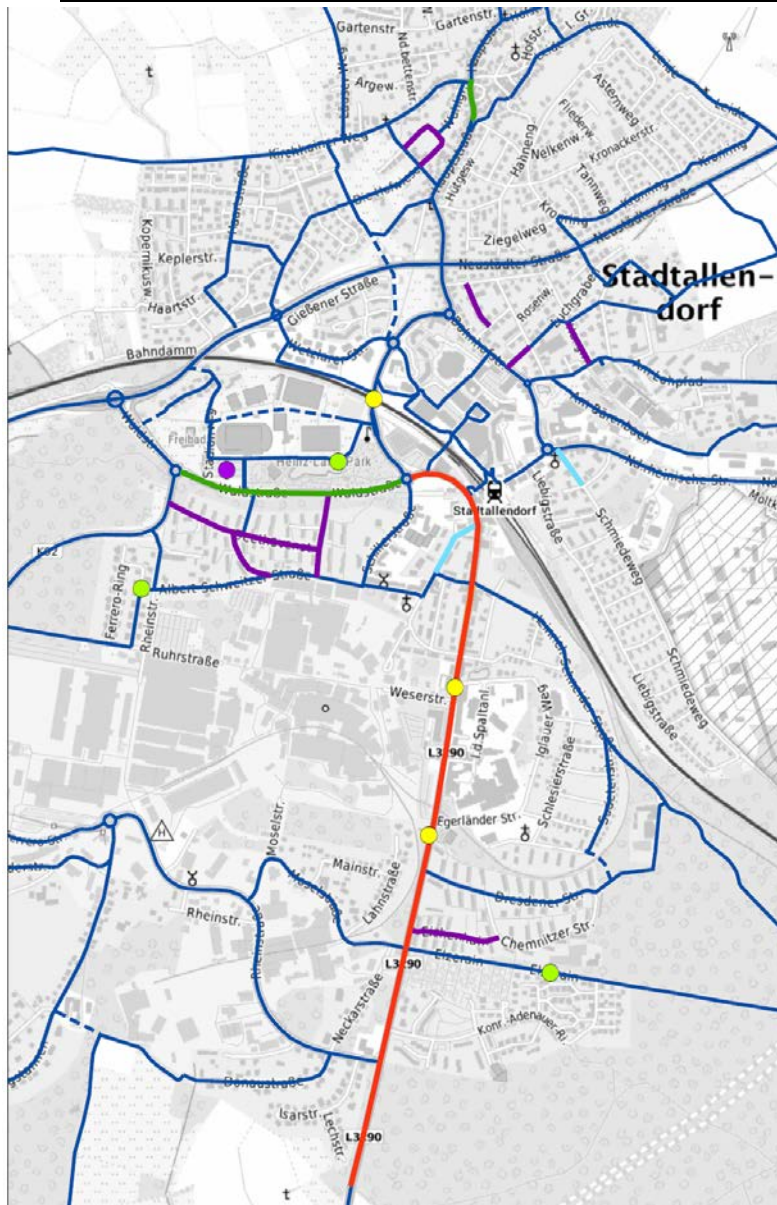
	Stadt Tettngang	Gemeinde Salem	Gemeinde Niederkrüchten	Stadt Bitburg	Stadt Goch	Stadt Stadtallendorf
Fläche (km ²)	71,22	62,7	67,07	47,53	115,43	78,20
Einwohner (EW.)	18.348	11.043	15.184	14.540	33.618	21.456
Bevölkerungsdichte (EW./km ²)	258	176	226	306	291	274
Unfalldaten aus Zeitraum	2009-2013	2009-2013	2012-2016	2013-2017	2014-2018	2014-2018
Anmerkung						
durchschnittliche Anzahl Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung pro Jahr	21	9	8,2	5,8	43	5,6
durchschnittliche Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten Radfahrern pro Jahr	7	4	2,2	2,4	5,6	2,2
Verunglücktenhäufigkeit je 10.000 EW. und Jahr bezogen auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (Kat 1-3)	11,4	8,1	5,4	4,0	12,8	2,6
Schwerverletzten-Verunglücktenhäufigkeit je 10.000 EW. und Jahr bezogen auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung	3,8	3,6	1,4	1,65	1,67	1,03



Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte?

Hier: Innenstadt



Kategorie

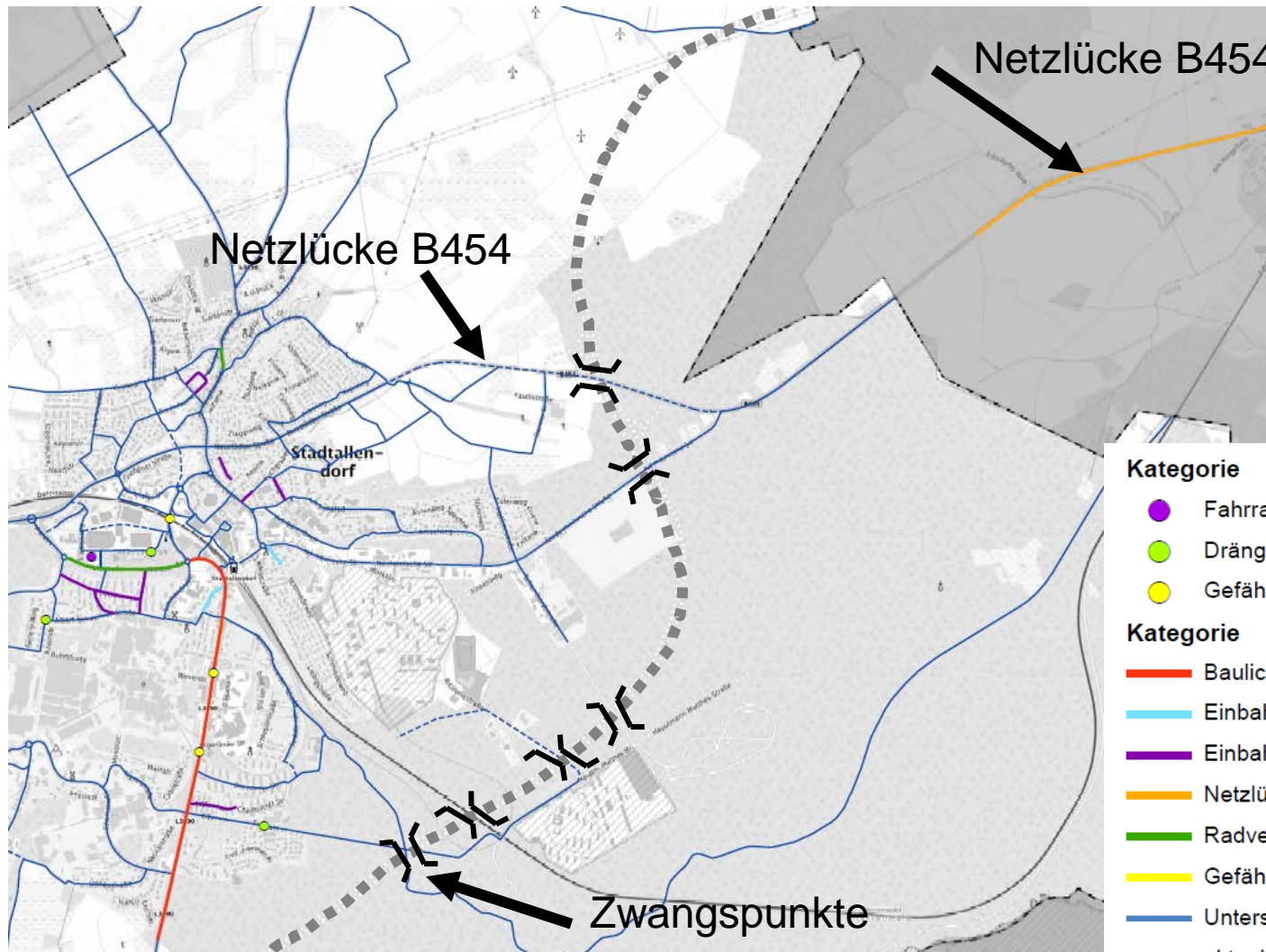
- Fahrradparken
- Barriere entfernen
- Wichtiger / Gefährlicher Knoten

Kategorie

- Baulicher Zustand
- Einbahnstraße geöffnet
- Einbahnstraße öffnen
- Netzlücke
- Radverkehrsführung
- Gefährliche Strecke
- Untersuchungsnetz
- - - aktuell keine mögliche Wegeverbindung

Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte? Hier: Überörtlich



Kategorie

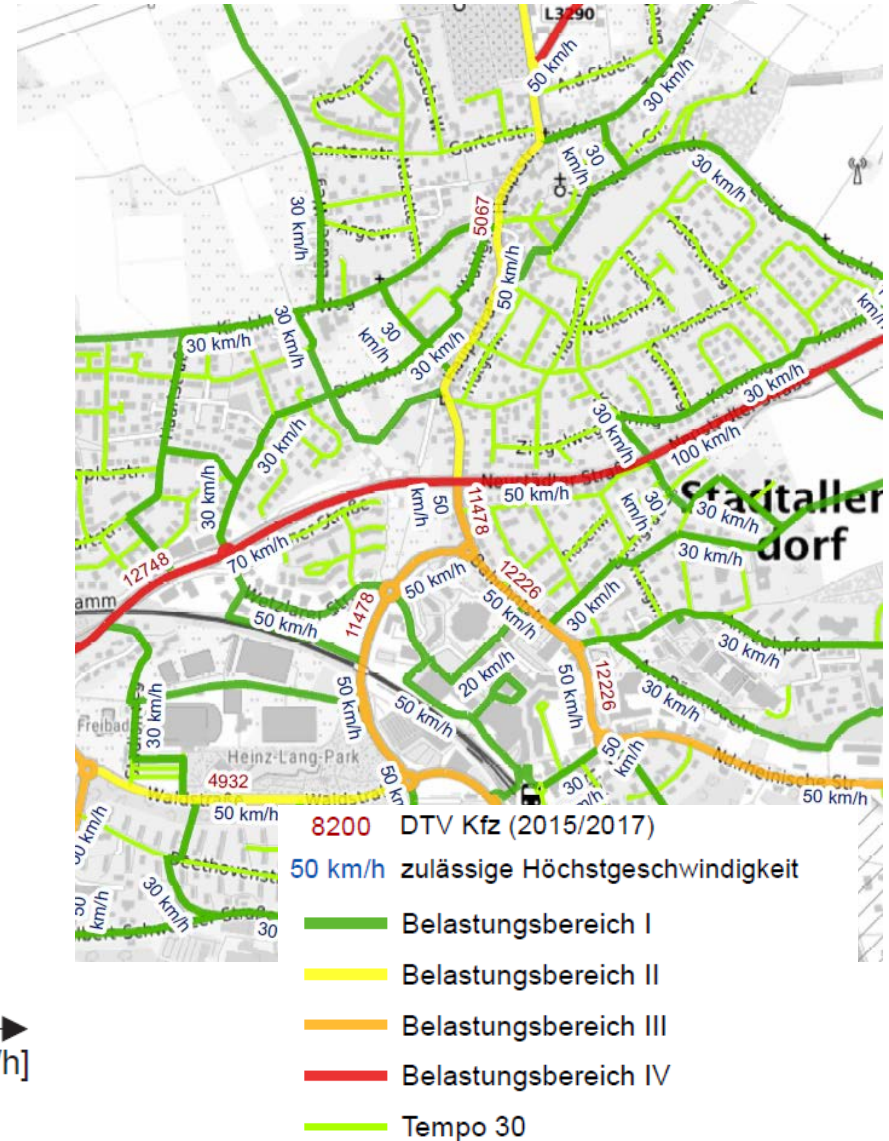
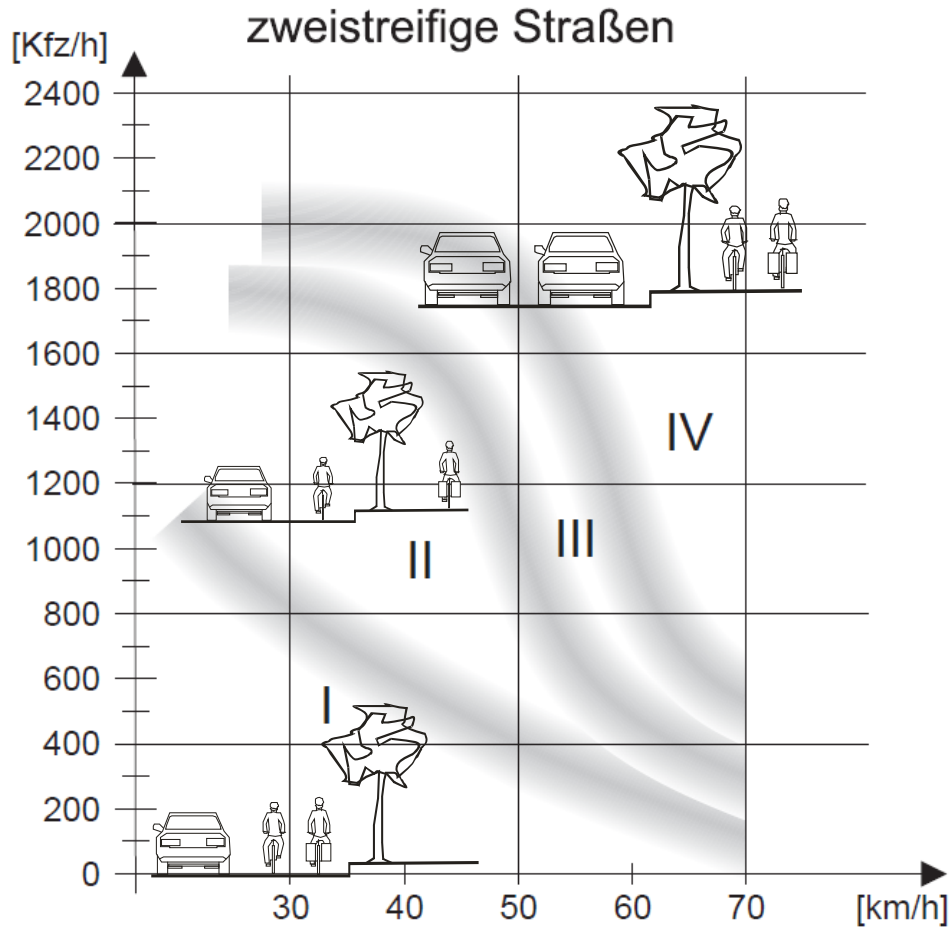
- Fahrradparken
- Drängelgitter entfernen
- Gefährliche Knoten

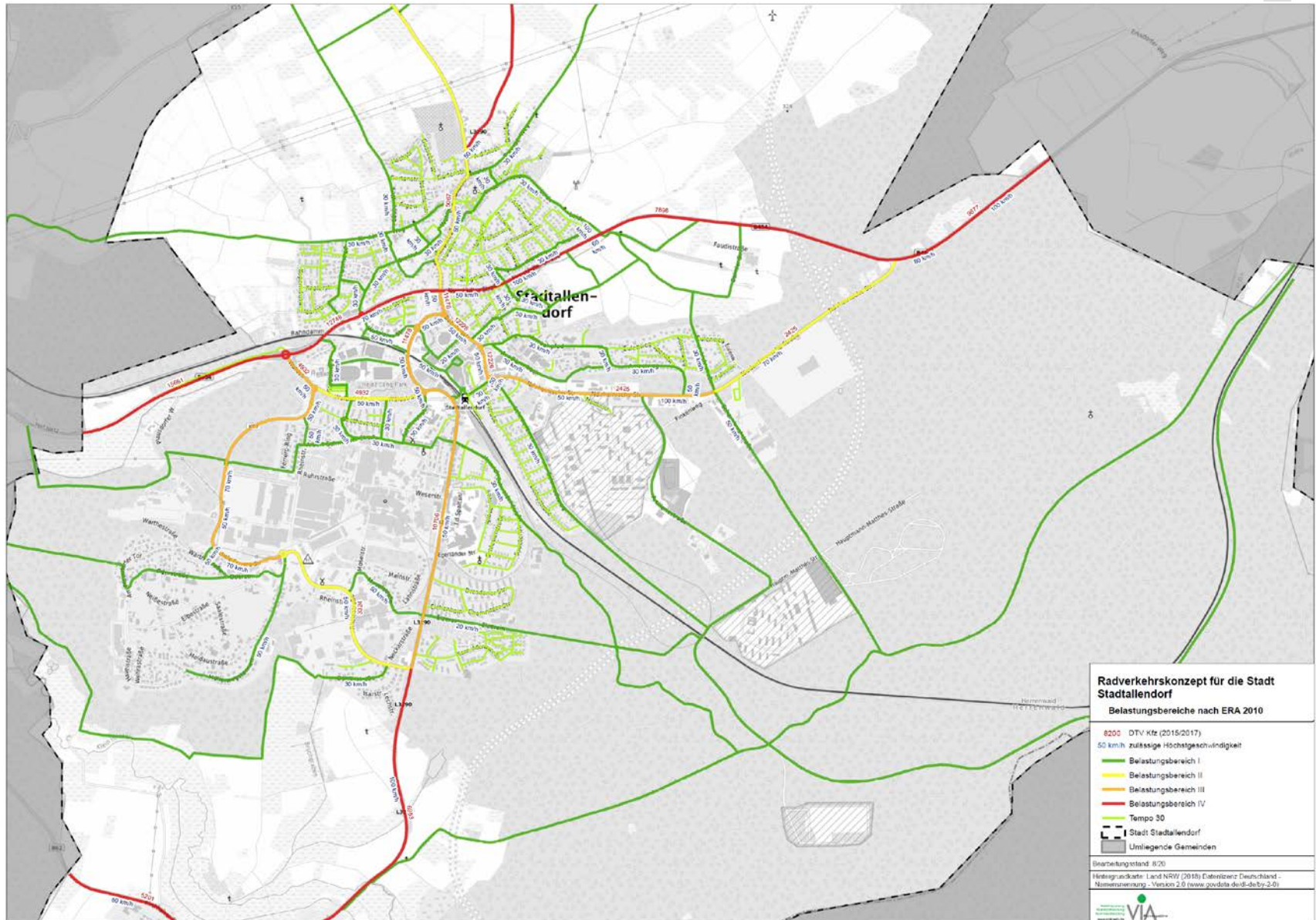
Kategorie

- Baulicher Zustand
- Einbahnstraße geöffnet
- Einbahnstraße öffnen
- Netzlücke
- Radverkehrsführung
- Gefährliche Strecke
- Untersuchungsnetz
- aktuell keine zugelassene Wegeverbindung

Kriterien für Führungsformen

Führungsformen innerorts





Analyse der Radverkehrsinfrastruktur im Basisstandard

Führungsformen 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. Abweichungen von den Standards werden festgehalten und dargestellt.

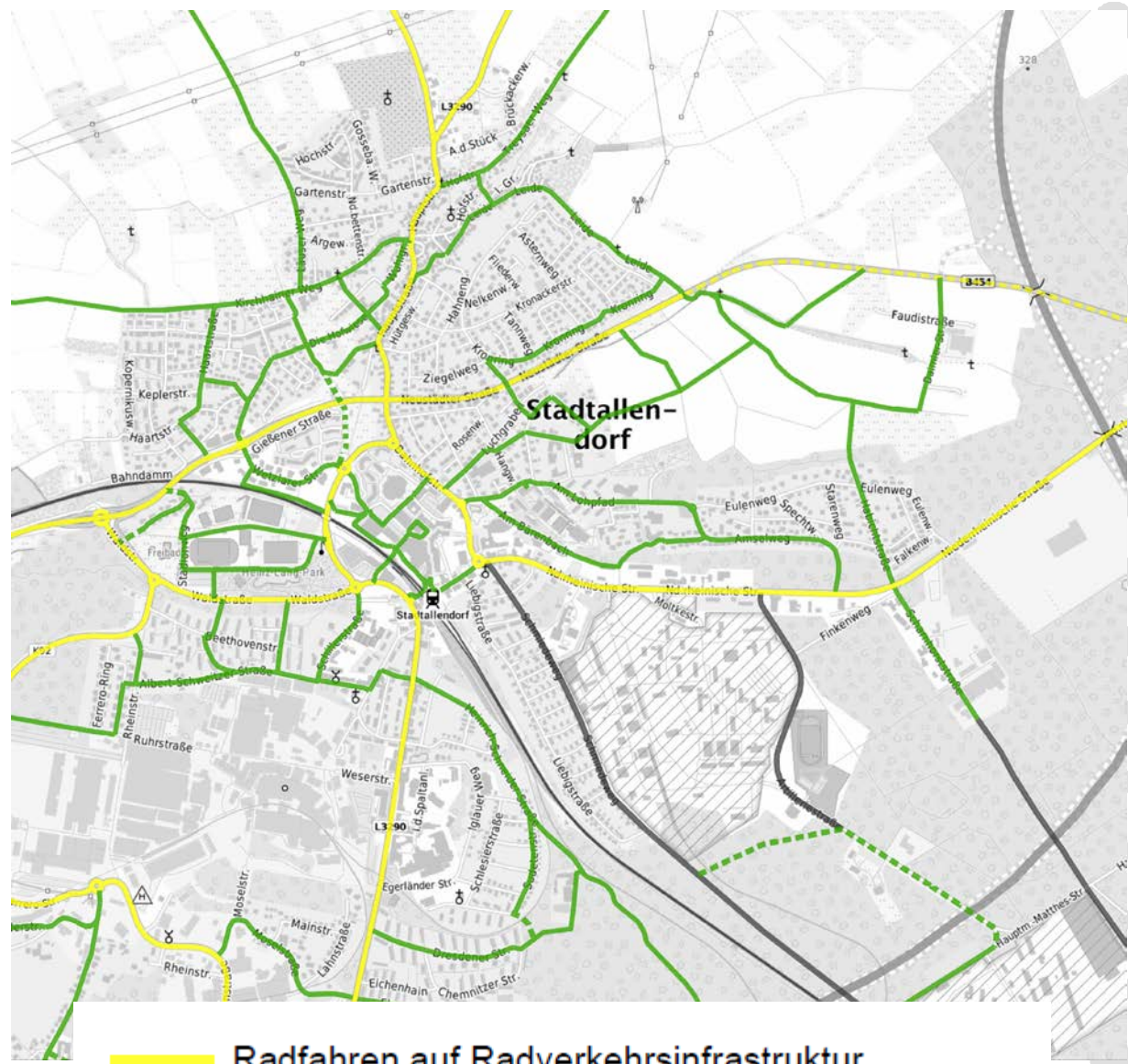
Was wollen „die Radfahrenden“ ?



Zwei Exponenten mit gegensätzlichen Anforderungen

- Die **Defensiven** mit Sicherheitsbedürfnis
 - möchten attraktive Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen
 - nehmen Umwege in Kauf um sich sicher zu fühlen
- Die **Alltagsradfahrerinnen und -radfahrer**
 - Möchten auch an Hauptverkehrsstraßen zügig und sicher vorankommen.
 - Möchten und sollen das gesamte Netz nutzen



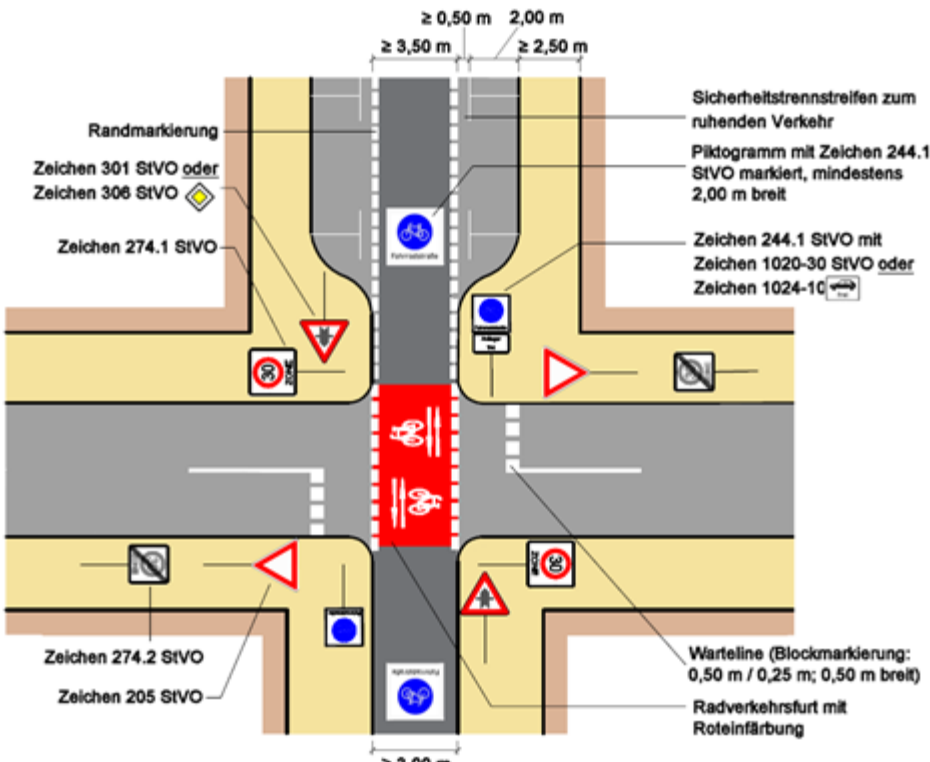
Vorschlag für ein „Grünes“ und „Gelbes“ Netz



-  Radfahren auf Radverkehrsinfrastruktur
-  Radfahren im Mischverkehr und Grünverbindungen

Führungsformen im „Grünen Netz“

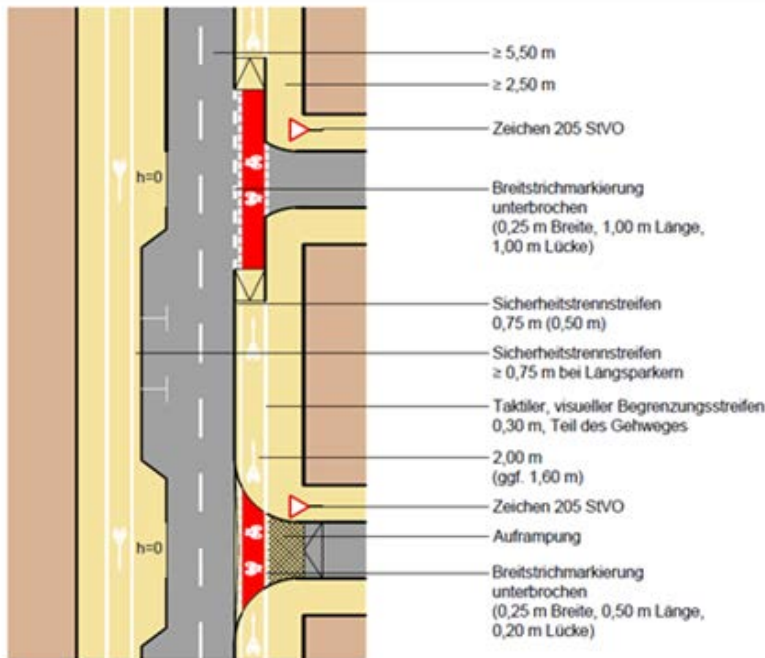
Musterlösung
Raddirektverbindungen auf Nebenstraßen
Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen
Bevorrechtigung durch Beschilderung - innerorts



Führungsformen im „Gelben Netz“

Musterlösung

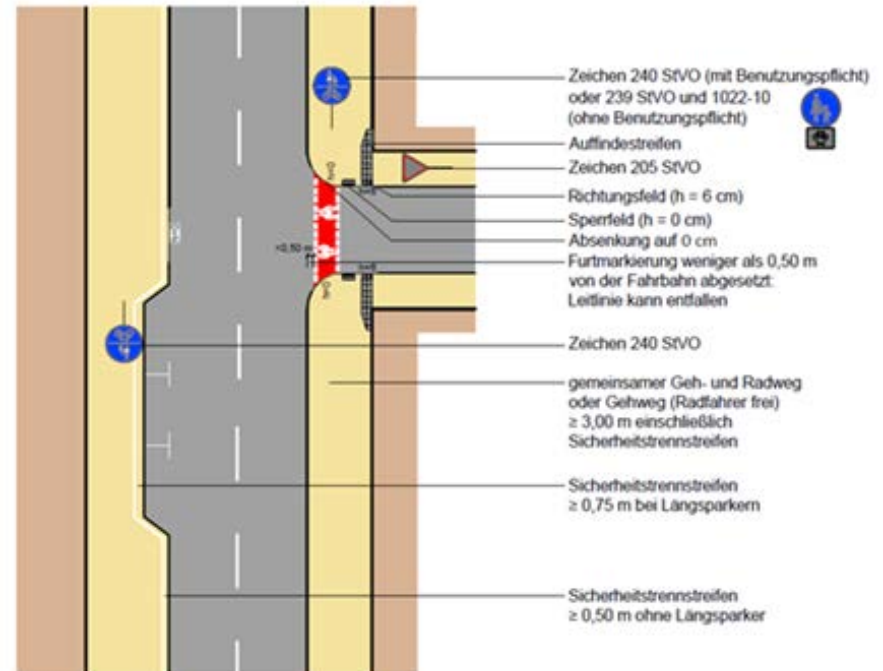
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Anlage beidseitiger Radwege



> 4,50 m

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Gemeinsamer Geh- und Radweg

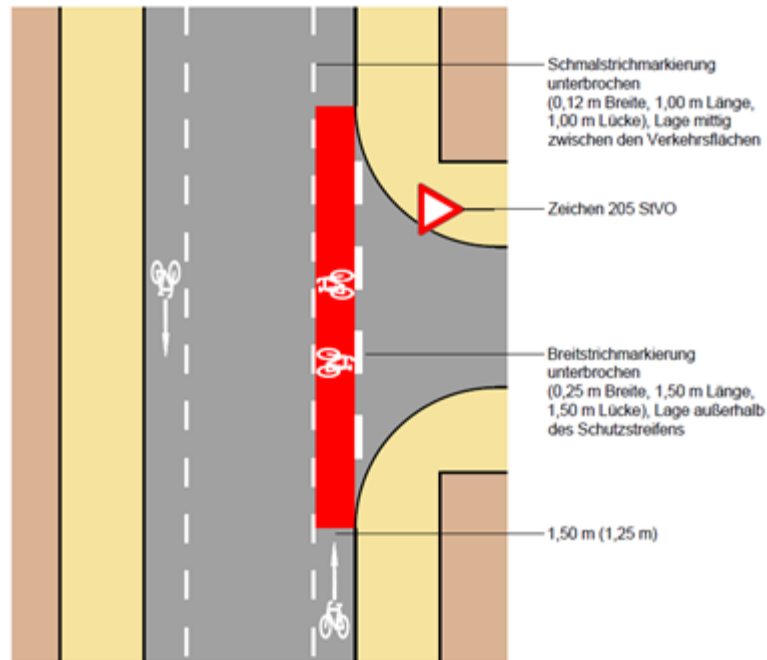


> 3,00 m

Führungsformen im „Gelben Netz“

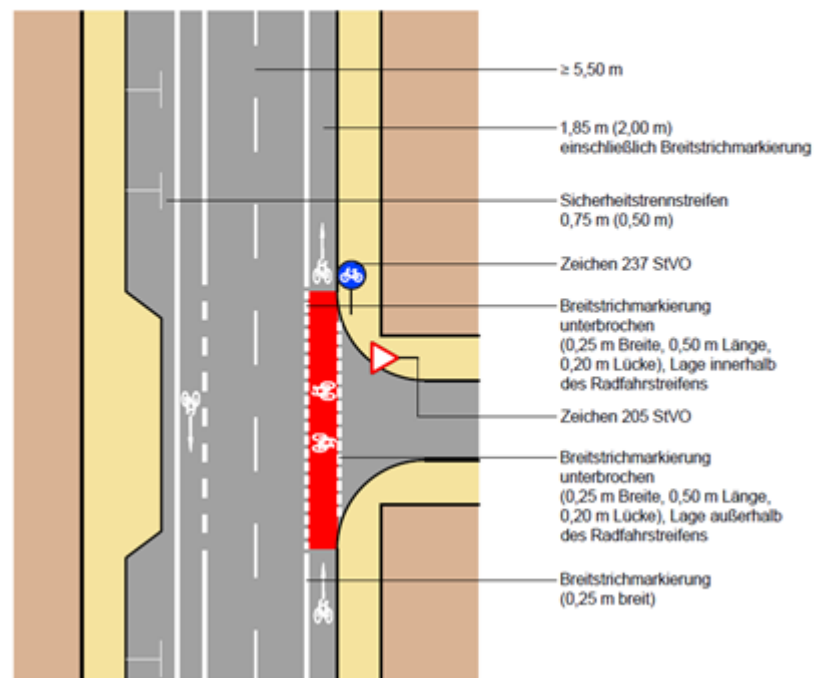
Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen



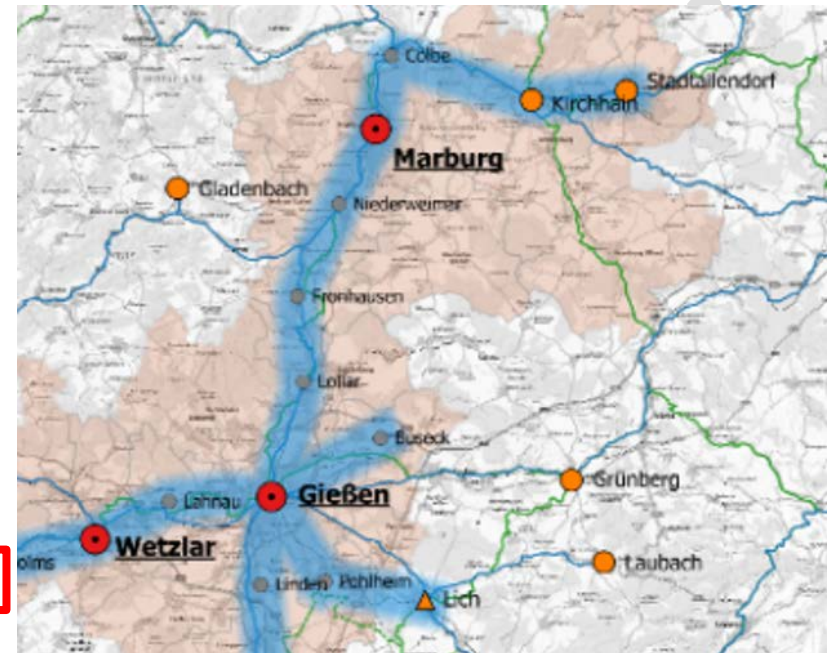
Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Potenziale für Raddirektverbindungen?

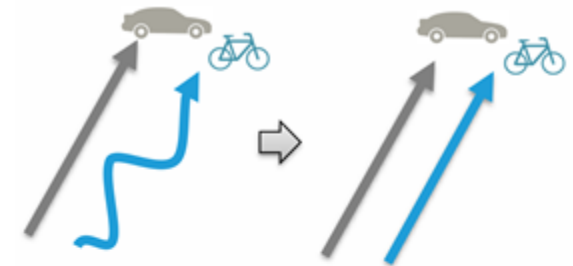
Korridor von	nach	Länge (km)	Potenzial Radpendelnde [Rf/d]
Kassel	Baunatal	8	2.500
Kassel	Espenau	9	1.600
Neuhof	FD-Petersberg	18	1.600
Kassel	Fuldabrück	7	1.200
Gießen	Wetzlar-Solms	20	1.100
Kassel	Lohfelden	8	1.000
Gießen	Linden	5	1.000
Herborn	Dillenburg-Haiger	16	900
Marburg	Stadtallendorf	22	900
Gießen	Pohlheim	9	900
Kassel	Niestetal	6	800
Limburg	Hadamar	12	800
Gießen	Marburg	26	800
Gießen	Buseck	9	800
Limburg	Diez	4	700
Kassel	Helsa	17	600



Untersuchter Korridor
 Gunstraum für potenzielle Radschnellverbindungen in Hessen

Grundsätzliche Anforderungen an Radschnell- und Raddirektverbindungen

- Direkte Führung
- Hohe Oberflächenqualität
- Reisegeschwindigkeit (inkl. der Verlustzeiten an Knotenpunkten): ≥ 20 km/h
- Zeitverluste an Knotenpunkten: ≥ 30 Sek./km (innerorts), ≥ 15 Sek./km (außerorts)
- Entwurfsgeschwindigkeit: 30 km/h
- Ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren, Überholen und störungsfreie Begegnen ermöglichen



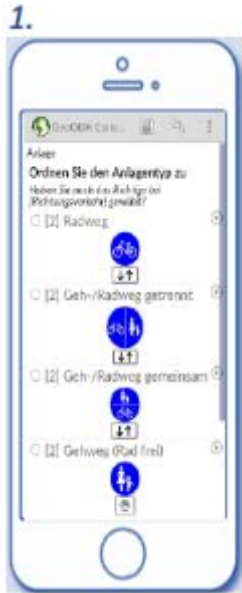
Selbstständig geführte Verbindungen

Grundanforderungen an Breiten:

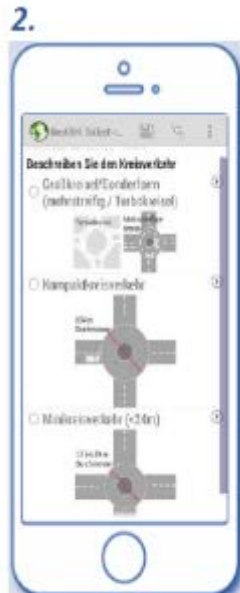
Führungsform	Radschnell- verbindung	Raddirektverbindung	Radverbindung
Getrennte Führung Rad- und Fußverkehr Zweirichtungsverkehr	4,00 m (+ 2,50 m)	3,00 m (+ 2,50 m)	2,50 m + (2,50 m)
Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr Zweirichtungsverkehr	5,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	4,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	2,50 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)
Landwirtschaftliche Wege	4,00 (+ 2,50 m) 5,00 m	4,00 m	3,00 m

zzgl. Randbereiche (lichte Breite)
ggf. inkl. Trennstreifen auf dem Gehweg

Digitale Datenerfassung



1. Fotodokumentation und Erfassung aller Merkmale eines Streckenabschnitts, die bereits am Anfang erfasst werden können (Beleuchtung, Vzul, Anlagentyp, Breiten, Oberflächentyp u.a.).

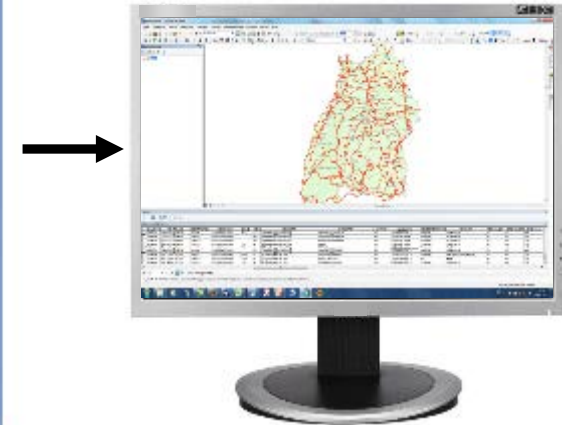


2. Im Zusammenhang mit dem Streckenabschnitt können x-fach Knotenpunkte, Barrieren oder Wegweiser mit allen relevanten Merkmalen (Knotentyp, Radverkehrsführung am Knoten u.a.) sowie ihrer Lage (GPS) erfasst werden

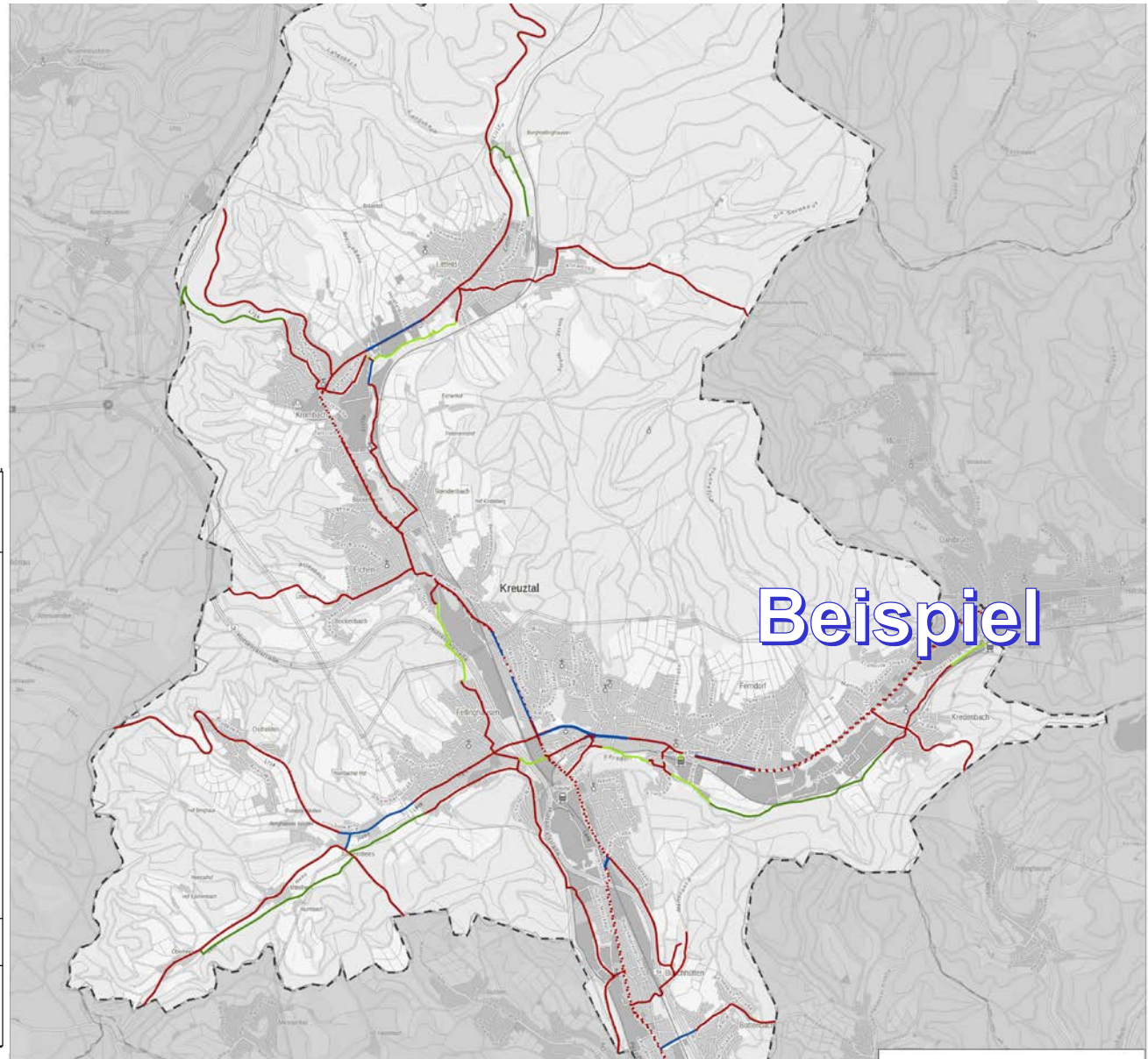


4. Erfassung der Lage im Kartenbild und aller Merkmale eines Streckenabschnitts, die erst am Ende erfasst werden können (Zustand der Oberfläche, Furten, Bordsteine u.a.).

Übertragung an GIS-Datenbank



Radverkehrs- führung im Bestand



Radverkehrskonzept Stadt Kreuztal
Radverkehrsinfrastruktur

- Landw./Forstw./-Wasserw./-Anlieger frei Weg
- Selbstständig geführte Fahrradroute
- Straßenbegleitender, baulicher Radweg
- Mischverkehrsführung auf Fahrbahn
- ⋯ Markierte Radverkehrsführung auf Fahrbahn
- Netzlücke
- Sonstiger Weg
- Stadt Kreuztal
- Gemeinden außerhalb

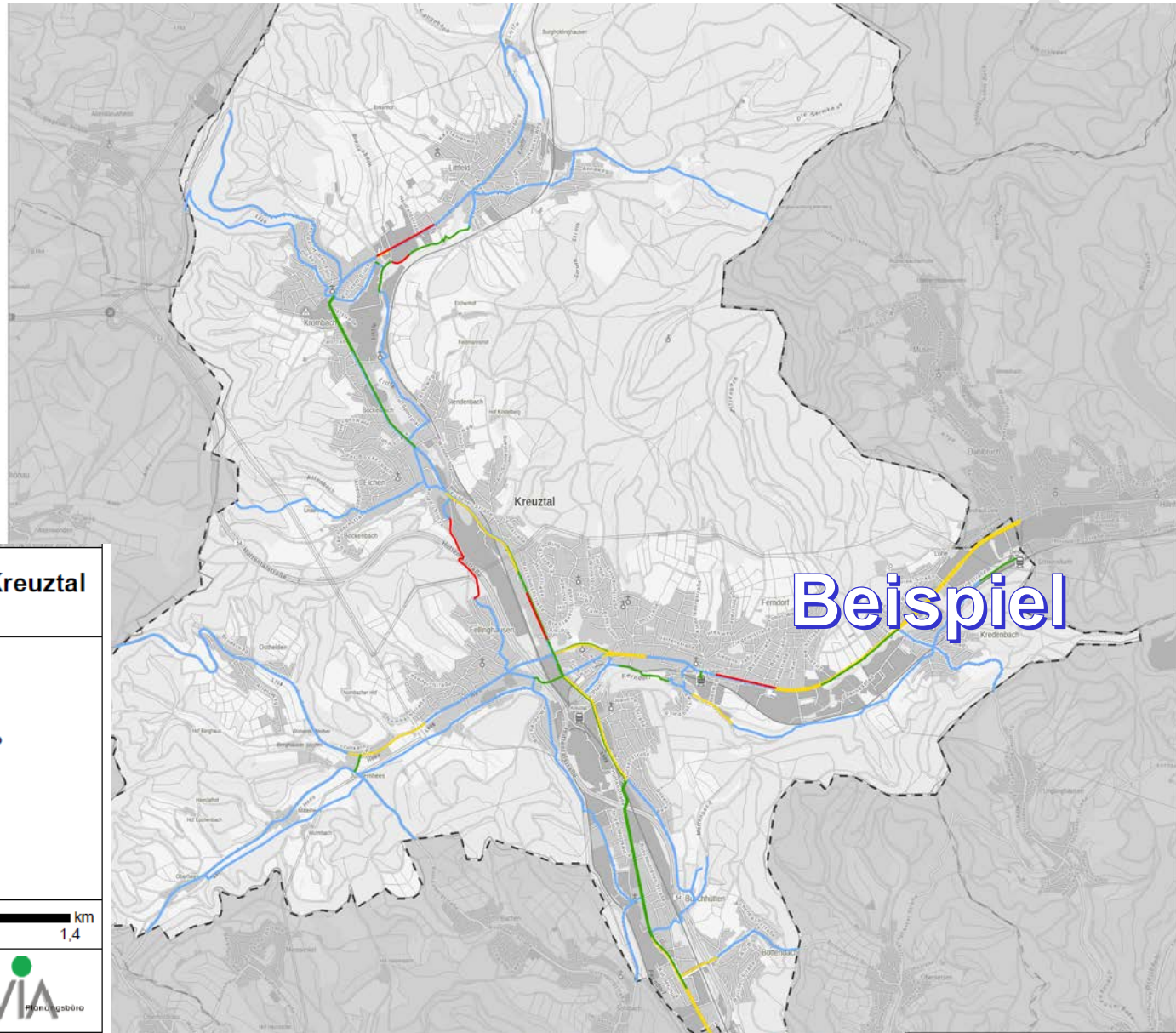
Stand: 5/19

0 0,35 0,7 1,4 km

N
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
50667 Köln
www.via-koeln.de

Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunaldarstellung
www.via-koeln.de

Qualität der Oberflächen im Bestand



Beispiel

Radverkehrskonzept Stadt Kreuztal
Schäden an Oberflächen

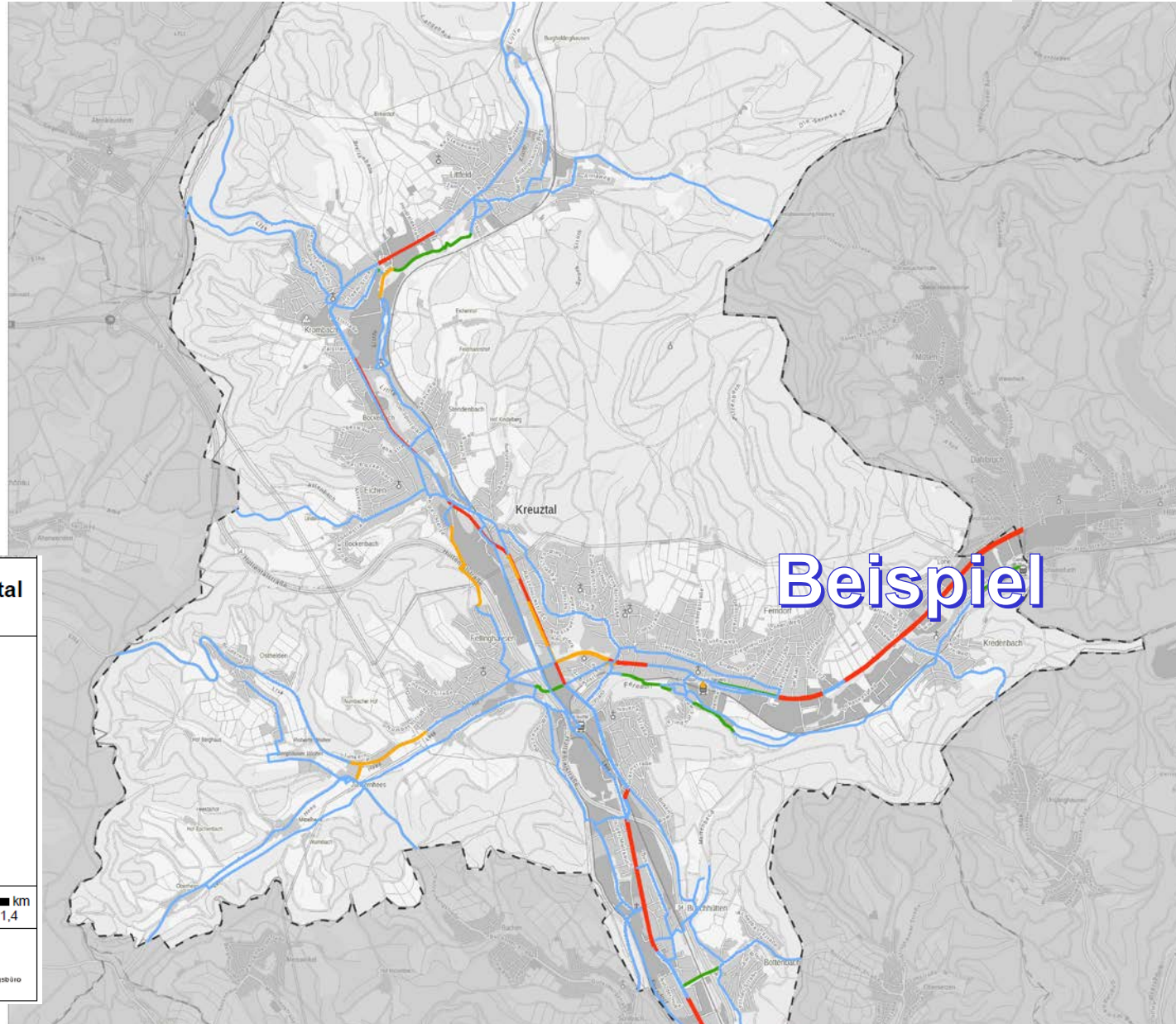
- keine Schäden
- Schäden auf bis zu 25%
- Schäden zwischen 25 und 50%
- Schäden auf über 50%
- Führung auf der Fahrbahn
- Stadt Kreuztal
- Gemeinden außerhalb

Stand: 10/19

0 0,35 0,7 1,4 km

N
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
50667 Köln
Verkehrplanung
Mobilitätsplanung
Kommunalberatung
www.via-koeln.de

Qualität der Breiten im Bestand



Radverkehrskonzept Stadt Kreuztal
Breitenmängel

- ERA-Breite voll erfüllt (mindestens Regelmaß)
- ERA-Breite nicht voll erfüllt (z.B. Mindestmaß, Breite inklusive Rinnen, etc.)
- ERA-Breite deutlich unterschritten
- Führung auf der Fahrbahn
- Stadt Kreuztal
- Gemeinden außerhalb

Stand: 10/19

0 0,35 0,7 1,4 km

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
50667 Köln
www.via-koeln.de

Verkehrplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung
Planungsbüro

Maßnahmenkataster

- Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und der hessischen Musterlösungen
- Entwicklung konkreter Infrastrukturmaßnahmen und Verdeutlichung durch Musterlösungen
- Alle Maßnahmen werden in Übersichtskarten dargestellt.
- Alle Maßnahmen an Knoten und Strecken werden kartografisch, textlich und photographisch dokumentiert.
- Abgleich mit der Maßnahmenplanung des kreisweiten Konzeptes

Maßnahmen-Nr.: NDK_004_1	Bestand: Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen
Baufast: Kommune	Lage: innerorts
	Straße: Damer Str.

Einzelmaßnahme(n)
- StVO-konforme Fahrt herstellen



Musterlösung-/querschnitt
Musterlösung 9.3-1

Programmstufe:
Priorität:
Schulwegrelevanz: 0 tou
Verkehrssicherheit: 1 Nie

Beschreibung der Maßnahme:
Die Maßnahme ist ein Knotenpunkt

Musterlösung
Führungsformen außerorts
Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

- StBA (Ausgabe 2016), Kapitel 6.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 76 f.

Anwendungsbereich:

- außerhalb im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kreisverkehrszeichen von < 3.000 KlOzH in Fußgängerquerschnitt für zu beschriebenen Einbahnrichtung

Hinweise:

- bei Verknüpfung des Vorlages mit die Fuß (1) zu führen und mit Fahrradplattengrenzen und Richtungsplaten in die die Richtungen zu weisen
- der Radweg soll ein Breite von 2,00 m vor dem Randstreifen (> 20,00 m) an die Fahrbahn herausgenommen werden
- die Fuß sollte eingeklinkt nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum angedachten Schnitt eine Maßstab 1:20,1

ND

15.03.2018

	Planungsbüro VIA eG Marktbergstraße 1, 55667 KB-1	Musterblatt: D.3-1 Stand: November 2017
--	--	--

Erarbeitung von 3 Detailskizzen

Die Auswahl ergibt sich aus der Analyse und wird mit dem Facharbeitskreis abgestimmt

- Auswahl und Abstimmung von bis zu drei Streckenabschnitten / Knotenpunkten (mit besonderem Handlungsbedarf)
- Zeichnerische Umsetzung im Maßstab 1:500



Fahrradparken / Bike & Ride

Analyse und Maßnahmevorschläge



Werbeträger mit Vorderradhalter -

Anlehnhalter

Anlehnhalter

Anlehnhalter mit Vorderradhalter

Bereiche mit hohem Stellplatzbedarf

Beispiel

+

+

+



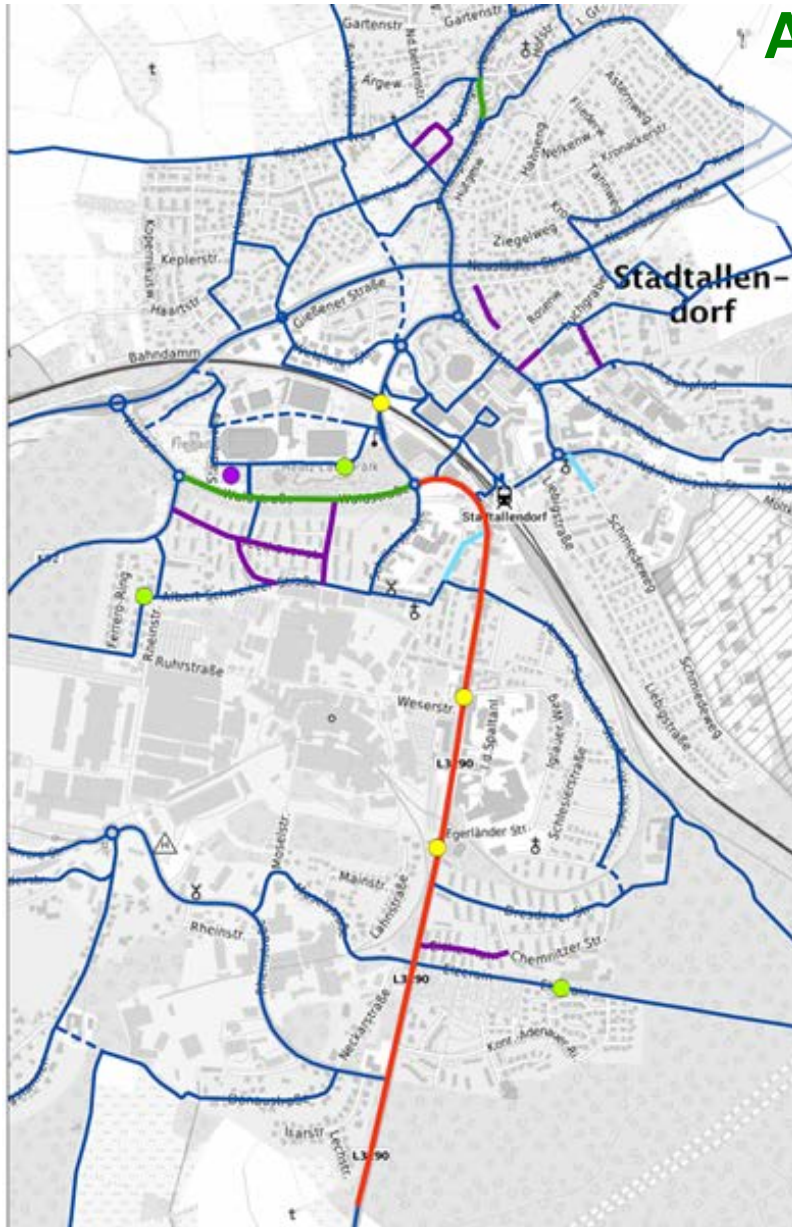
Diskussion und Abstimmung zu folgenden Themen:

- Weitere Hinweise und Mängel
- Netzentwurf
- HotSpots des Fahrradparkens

Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte?

Hier: Innenstadt



Kategorie

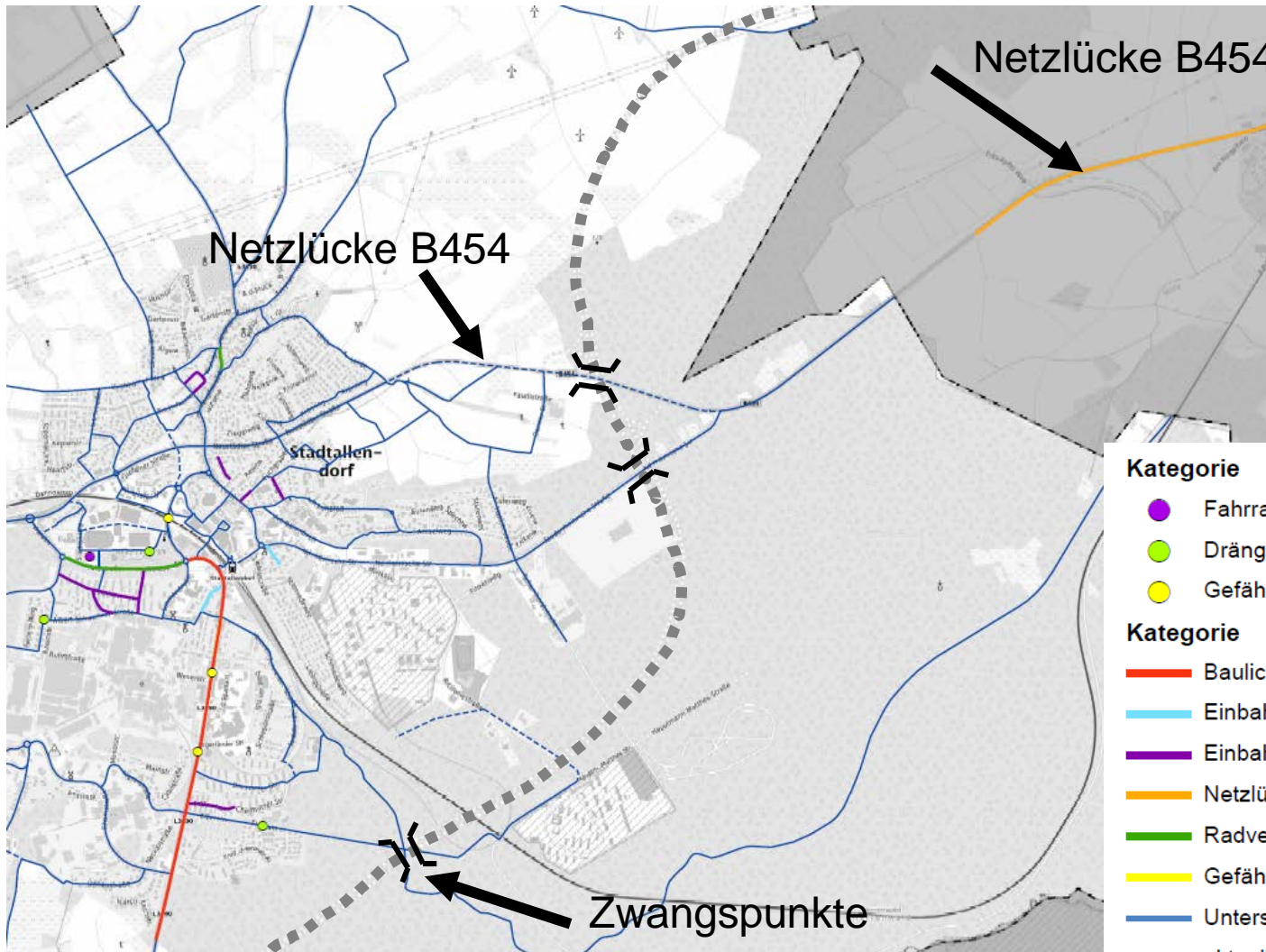
- Fahrradparken
- Drängelgitter entfernen
- Gefährliche Knoten

Kategorie

- Baulicher Zustand
- Einbahnstraße geöffnet
- Einbahnstraße öffnen
- Netzlücke
- Radverkehrsführung
- Gefährliche Strecke
- Untersuchungsnetz
- - - aktuell keine zugelassene Wegeverbindung

Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte? Hier: Überörtlich



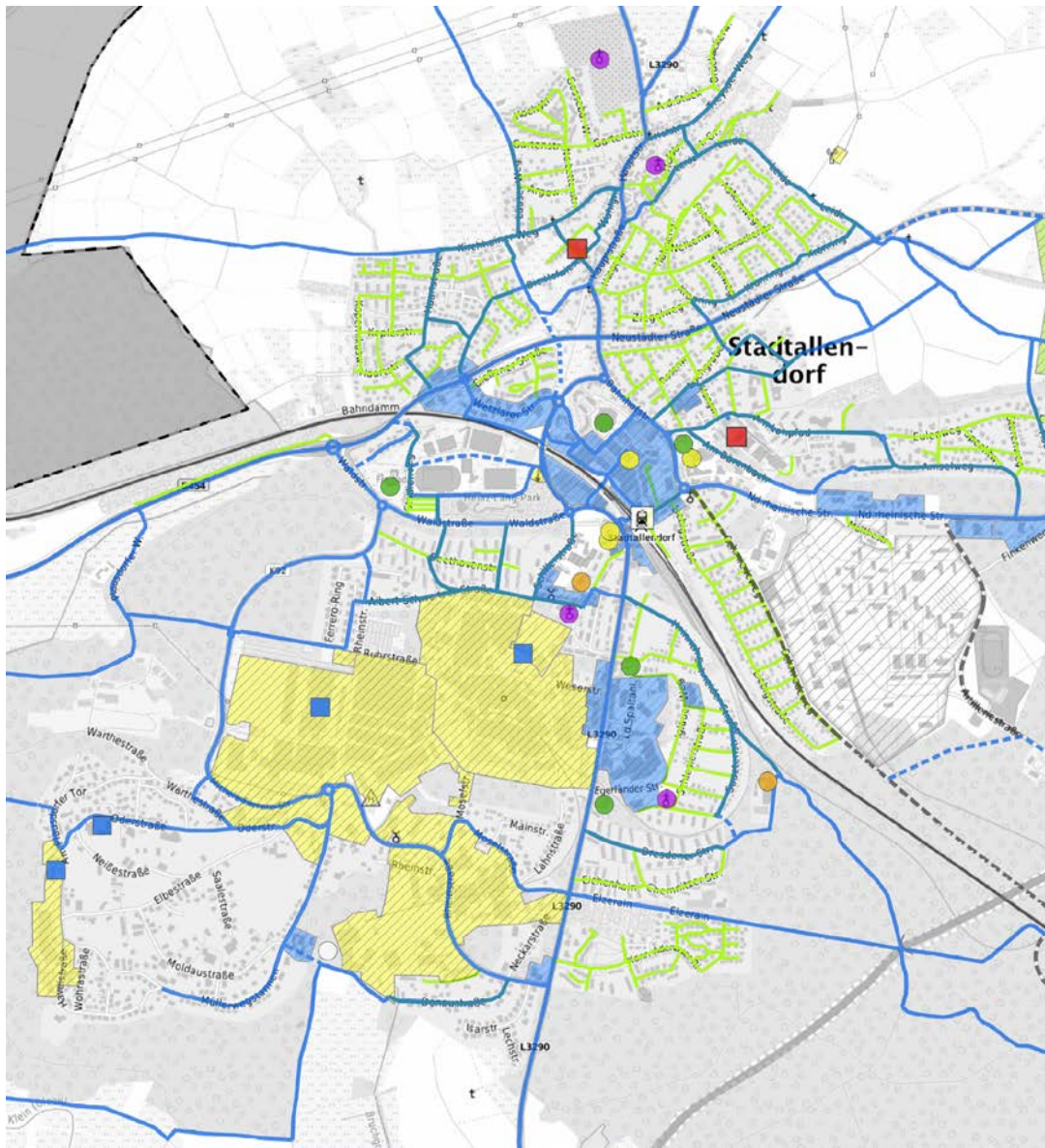
Kategorie

- Fahrradparken
- Drängelgitter entfernen
- Gefährliche Knoten

Kategorie










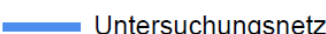
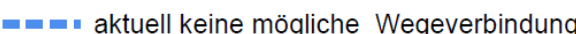
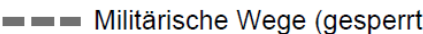
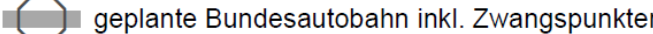
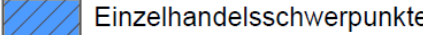
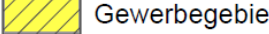
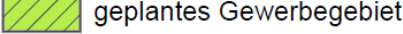
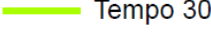
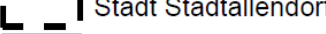
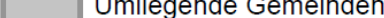
- Baulicher Zustand
- Einbahnstraße geöffnet
- Einbahnstraße öffnen
- Netzlücke
- Radverkehrsführung
- Gefährliche Strecke
- Untersuchungsnetz
- - - aktuell keine zugelassene Wegeverbindung

Vorschlag für ein Untersuchungsnetz

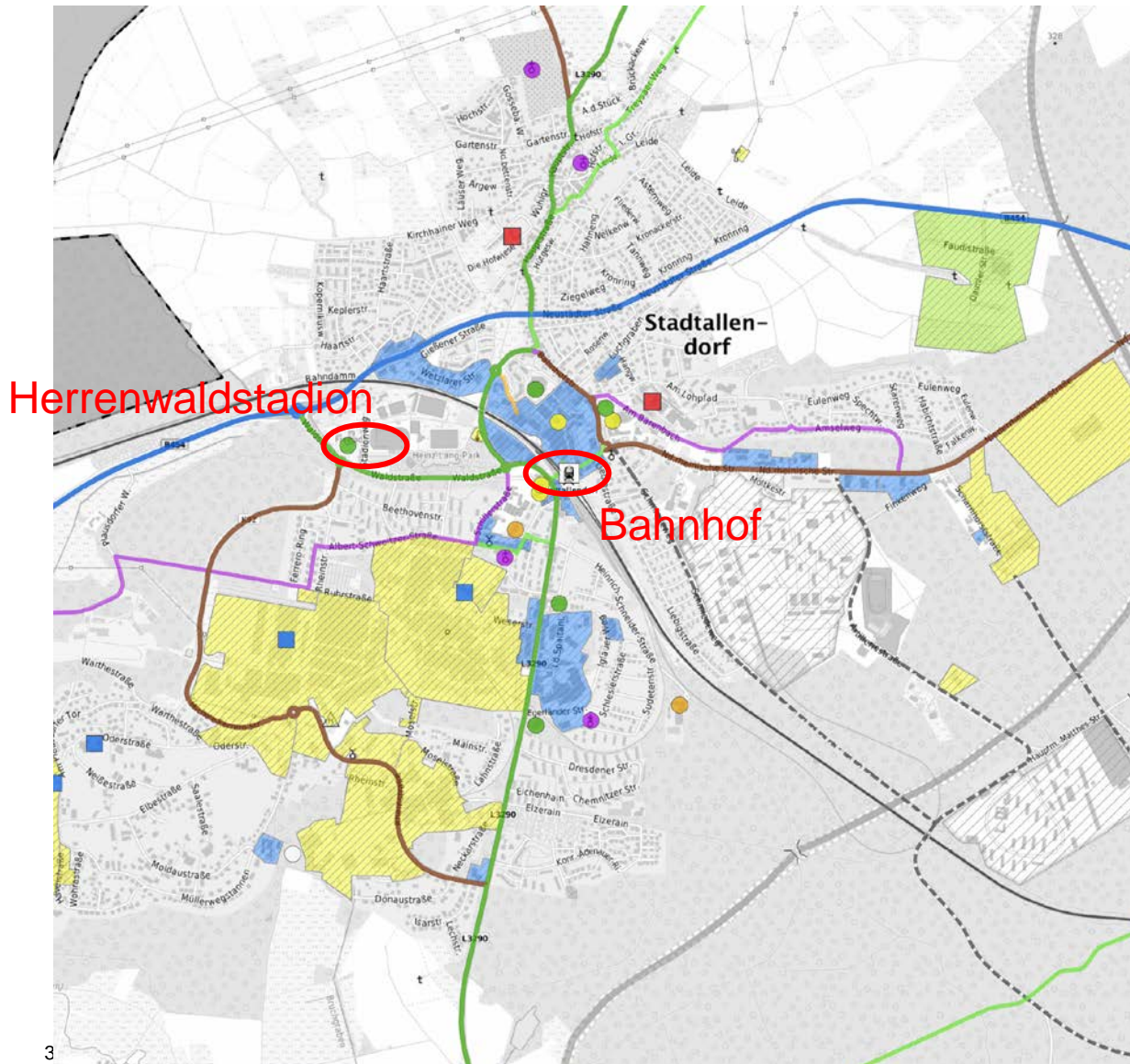


Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

Netzelemente

-  (Bus-)Bahnhof
-  KiTa
-  Grundschule
-  weiterführende Schule
-  öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
-  Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
-  Grünflächen, Parkanlagen, Sport
-  geplantes Familienbildungszentrum und KiTa
-  große Arbeitgeber
-  Untersuchungsnetz
-  aktuell keine mögliche Wegeverbindung
-  Militärische Wege (gesperrt)
-  geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
-  Einzelhandelsschwerpunkte
-  Gewerbegebiet
-  geplantes Gewerbegebiet
-  Tempo 30
-  Stadt Stadtallendorf
-  Umliegende Gemeinden

HotSpots Fahrradparken



Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf
Quellen und Ziele

- (Bus-)Bahnhof
- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
- Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
- Grünflächen, Parkanlagen, Sport
- geplantes Familienbildungszentrum und Kita
- große Arbeitgeber

Klassifiziertes Netz

- Bund
- Land
- Kreis

touristisches Netz

- Hessischer Radfernerweg
- Rhein Main Vergnügen Route
- Tour in die Hessentagsstadt von 2010

sonstige Netzelemente

- Militärische Wege (gesperrt)
- geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
- Einzelhandelsschwerpunkte
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet
- Stadt Stadtallendorf
- Umliegende Gemeinden

Ausblick

Thomas Meyer
Landkreis Marburg-Biedenkopf



Online-Karte: Netzergänzungen und Hinweise

Stadtallendorf - Abstimmung zum 1. Netzentwurf und Mängelmeldungen Klicken Sie hier für ein Anleitungsvideo

Netzänderungen und Netzergänzungen

- Linienhafte Mängel
- Punktuelle Mängel
- 1. Netzentwurf

➤ Sie bekommen Infos zur Karte per Email zugesendet!

Persönliche Abgabe von Hinweisen

im **Projektbüro Soziale Stadt**

- jeden Mittwoch und Donnerstag
- von 9:00 bis 12:00 Uhr

im **Südstadt-Kiosk**

Iglauer Straße 6

35260 Stadtallendorf

Telefon 0 64 28 / 44 77 49

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Kontakt:

peter.gwiasda@viakoeln.de
andrea.fromberg@viakoeln.de