

# Radverkehrskonzept für die Stadt Mendig

## Präsentation im Stadtrat am 28. März 2023

Frank Reuter und Celina Hoffmann  
Planungsbüro VIA eG, Köln

# Arbeitsschritte

1. Netzplanung  Abstimmung
2. Bestandsanalyse
3. Maßnahmenplanung
4. Maßnahmenprogramm  Abstimmung

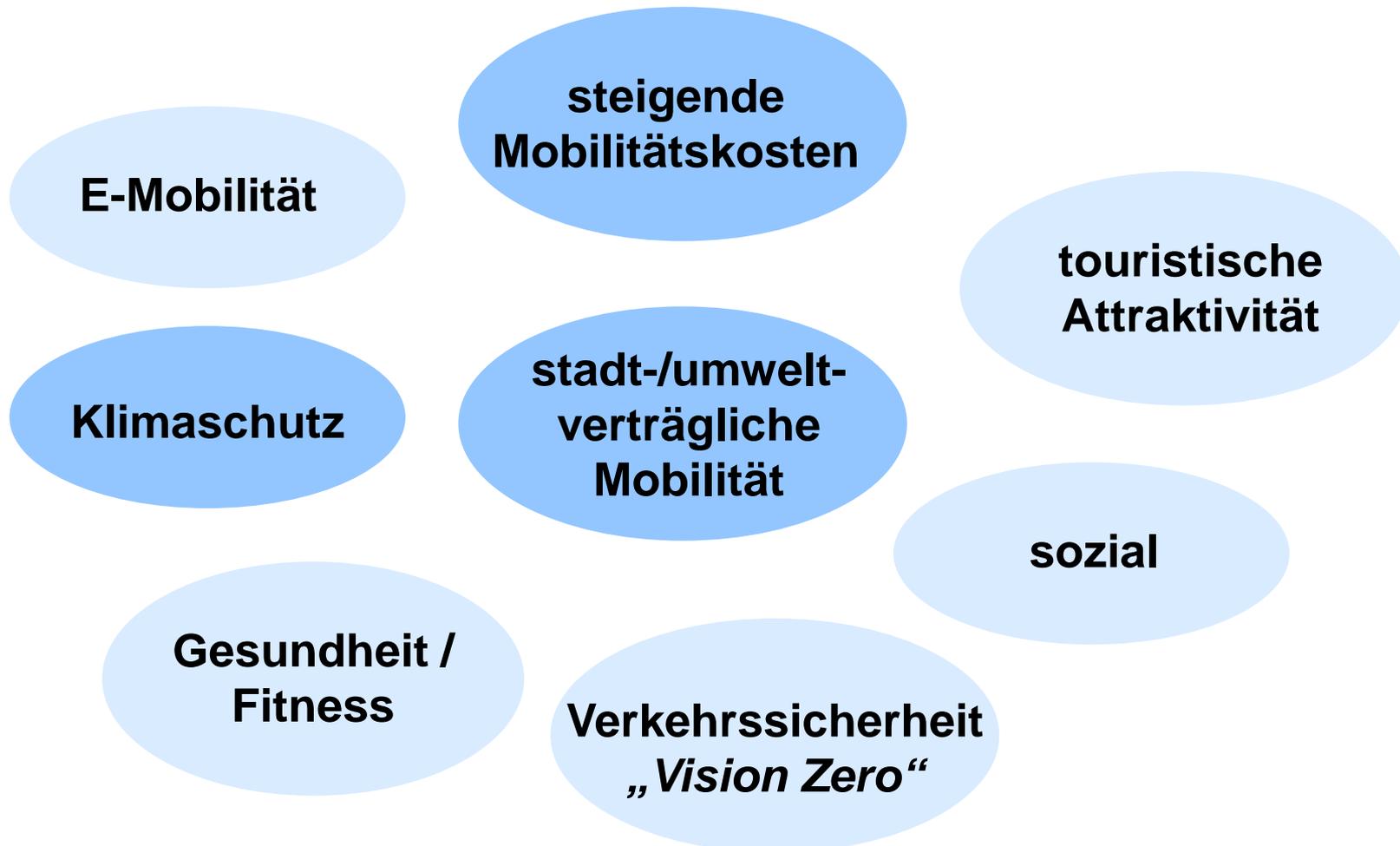


## Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

- Das Planungsbüro VIA ist eine eingetragene Genossenschaft. Es werden zurzeit 28 fest angestellte Mitarbeiter beschäftigt.
- Das Planungsbüro VIA besteht seit 1994.
- Das Planungsbüro VIA weist langjährige Erfahrungen in folgenden Bereichen auf:
  - Konzeption und Umsetzung von Radverkehrskonzepten
  - Konzeption und Umsetzung von Leitsystemen
  - Verkehrsentwicklungsplanung
  - Mobilitätsforschung
  - Moderation von Umsetzungsprozessen
  - Öffentlichkeitsarbeit.
- Bearbeitung von Radverkehrskonzepten Kreise und Städte/Gemeinden, z.B. Kreis Mayen-Koblenz, Bodenseekreis, Stadt Köln, Stadt Bitburg, VG Wörrstadt,
- Bearbeitung von Projekten des Landesbetriebs Mobilität RLP seit 2003
- Näheres entnehmen Sie bitte unserer Referenzliste und unserer Seite im Internet [www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de).

## Handlungsziele und Erwartungen

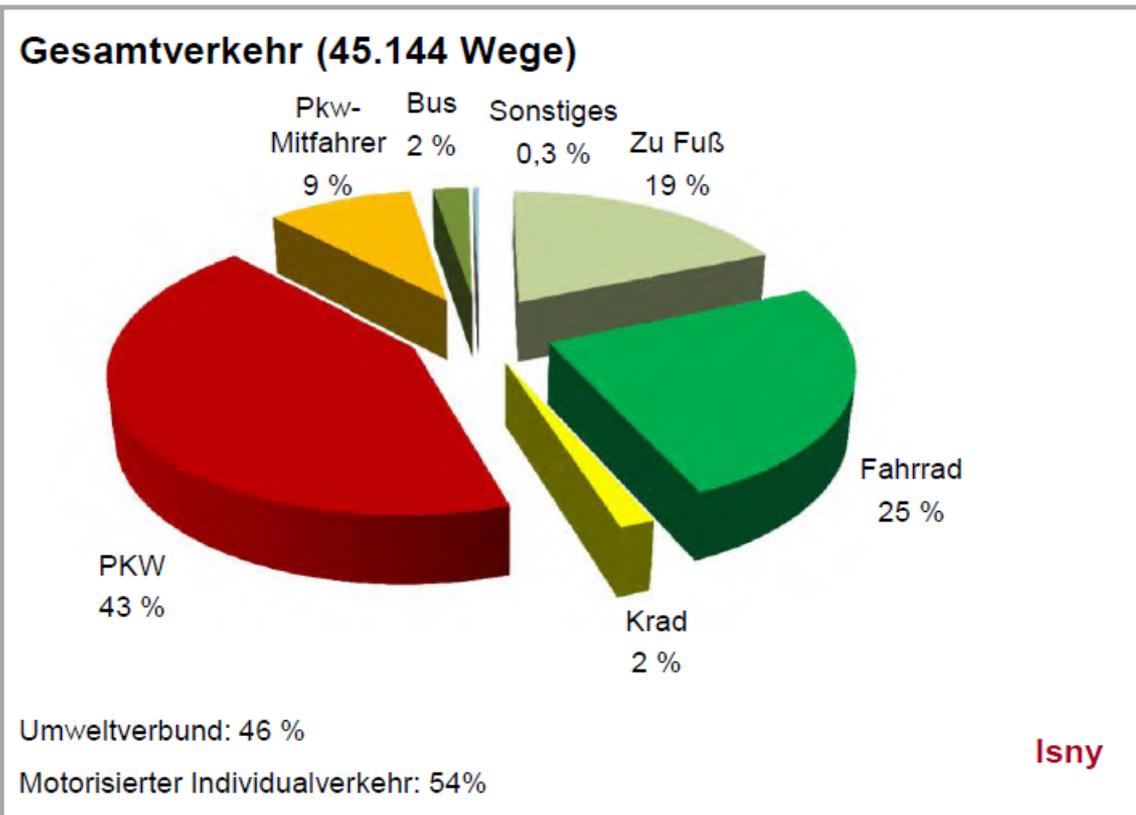
Radverkehr als Hoffnungsträger!



## Radverkehr: Nur was für Großstädte?

Nein!

Auch kleine Städte im Mittelgebirge können hohe Radverkehrsanteile erreichen.



Quelle:  
Stadt Isny, Haushaltsbefragung 2013

Isny im Allgäu – 14.000 Einwohner - 700 m über dem Meer



## Was möchte der Alltagsradfahrer?

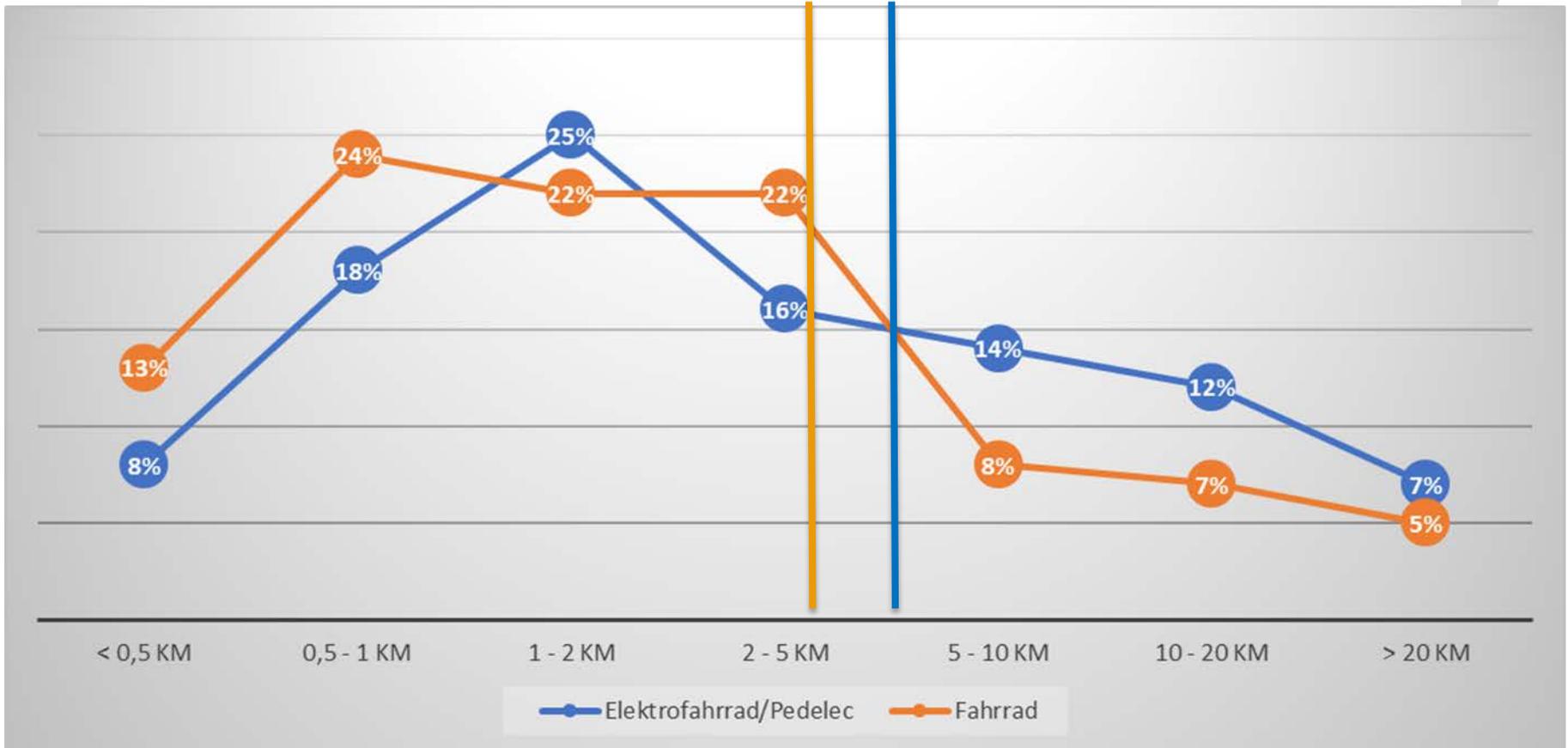
### Ziel des Projekt: Erstellung eines Alltagsradverkehrsnetzes

Im Gegensatz zum **Fahrradtouristen** möchte der **Alltagsradler**, also all jene, die zur Arbeit, Ausbildung, Schule oder für Erledigungen das Fahrrad nutzen wollen, die **möglichst kürzeste, steigungs- und umwegärmste Verbindung** wählen können.

Durch ein **verändertes Umweltbewusstsein** und auch durch die immer stärkere **Zunahme an Pedelecs und E-Bikes** wird auch in topographisch bewegten Regionen ein Anstieg des Radverkehrsanteils zu beobachten sein.

## Wie groß ist das Einzugsgebiet des Alltagsradfahrers?

Nach der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID 2017) liegt der größte Teil der zurückgelegten **Wege bei Radfahrern in kleinen Städten und ländlichen Gemeinden** im Bereich von **bis zu 5 km** (81% bei Fahrrad), bei **Pedelec-Fahrern** steigt ab 5 km der Anteil der Wege mit weiteren Entfernungen (Potentiale auf längeren Wegen)



Basiswert Fahrrad = 12.598  
 Basiswert elektrische Räder = 1.437

Quelle: MID 2017  
 Wegelängen mit Fahrrad / elektrischen Rädern

# Teil 1: Netzkonzeption und Zustandserfassung



## Netzkonzeption

Übernahme der überregionalen Planung aus dem Kreiskonzept

Im Wunsch- oder Luftliniennetz werden die Ober-, Mittel- und Grundzentren miteinander verbunden.  
Die Grundstruktur des Radnetzes wird bestimmt.

### Radverkehrskonzept für den Kreis Mayen-Koblenz

#### Wunschliniennetz nach RIN

##### Zentren im Kreis Mayen-Koblenz

- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Orte ohne zentralörtliche Bedeutung

##### Zentren außerhalb des Kreises Mayen-Koblenz

- ▲ Oberzentrum
- ▲ Mittelzentrum
- ▲ Grundzentrum

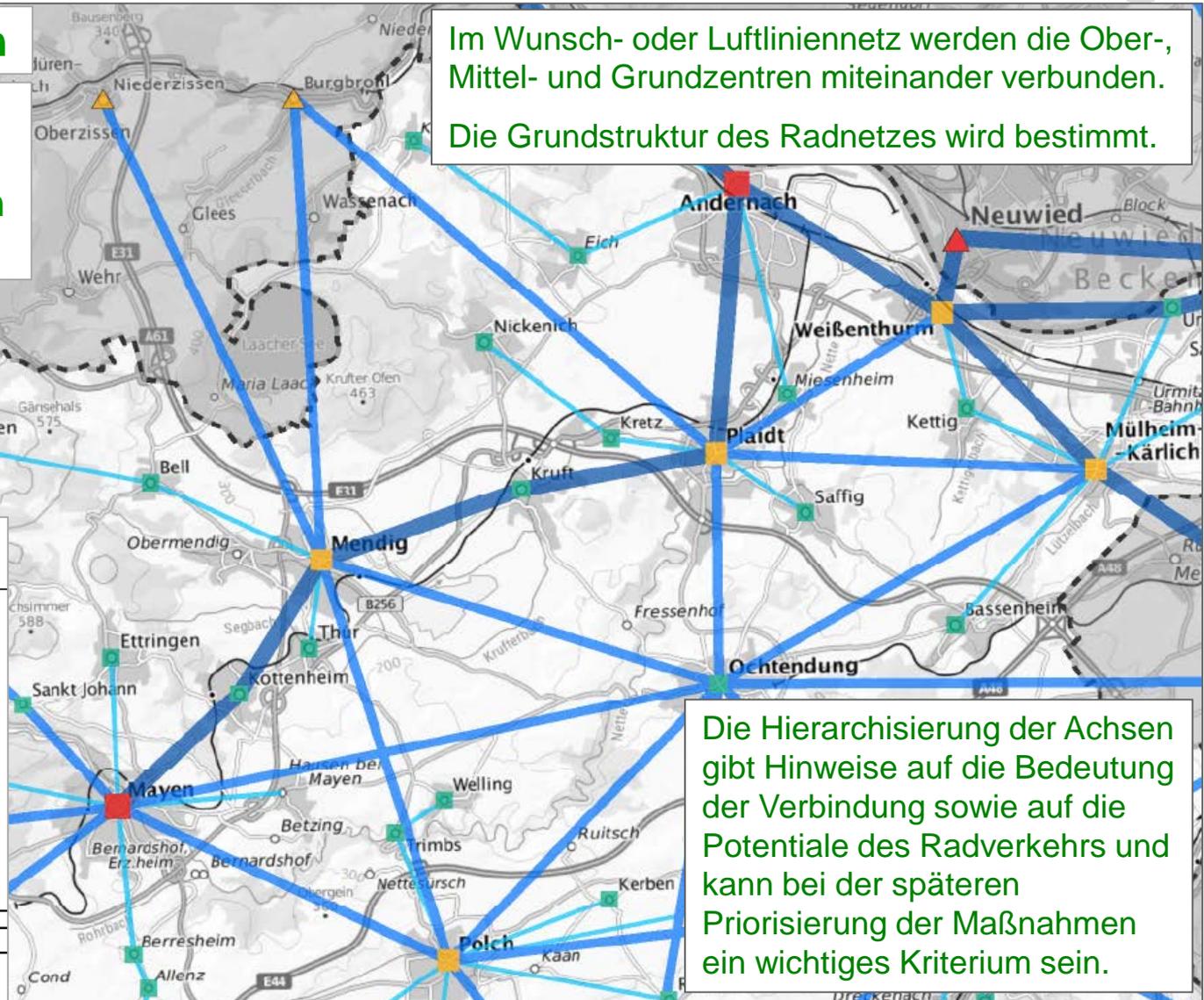
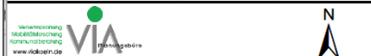
##### Wunschlinien

- 1. Ordnung
- 2. Ordnung
- 3. Ordnung

- Kreisgrenze
- Benachbarte Kreise

Bearbeitungsstand: 10/21

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen:  
[https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open.pdf](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf)



Die Hierarchisierung der Achsen gibt Hinweise auf die Bedeutung der Verbindung sowie auf die Potentiale des Radverkehrs und kann bei der späteren Priorisierung der Maßnahmen ein wichtiges Kriterium sein.

## Netzkonzeption

Netzplanung auf der Achse Andernach – Mayen (Achse 1. Ordnung)

Vorgaben für den Alltagsradverkehr:  
Möglichst direkte, also umwegfreie und steigungsarme Verbindungen.

(Abschnitt Plaidt – Mayen)

Abschnitt Kruft - Mendig:  
Direkte Verbindung wäre entlang der B 256

Abschnitt Plaidt - Kretz - Kruft:  
Direkte Führung über Vulkanparkradweg könnte übernommen werden

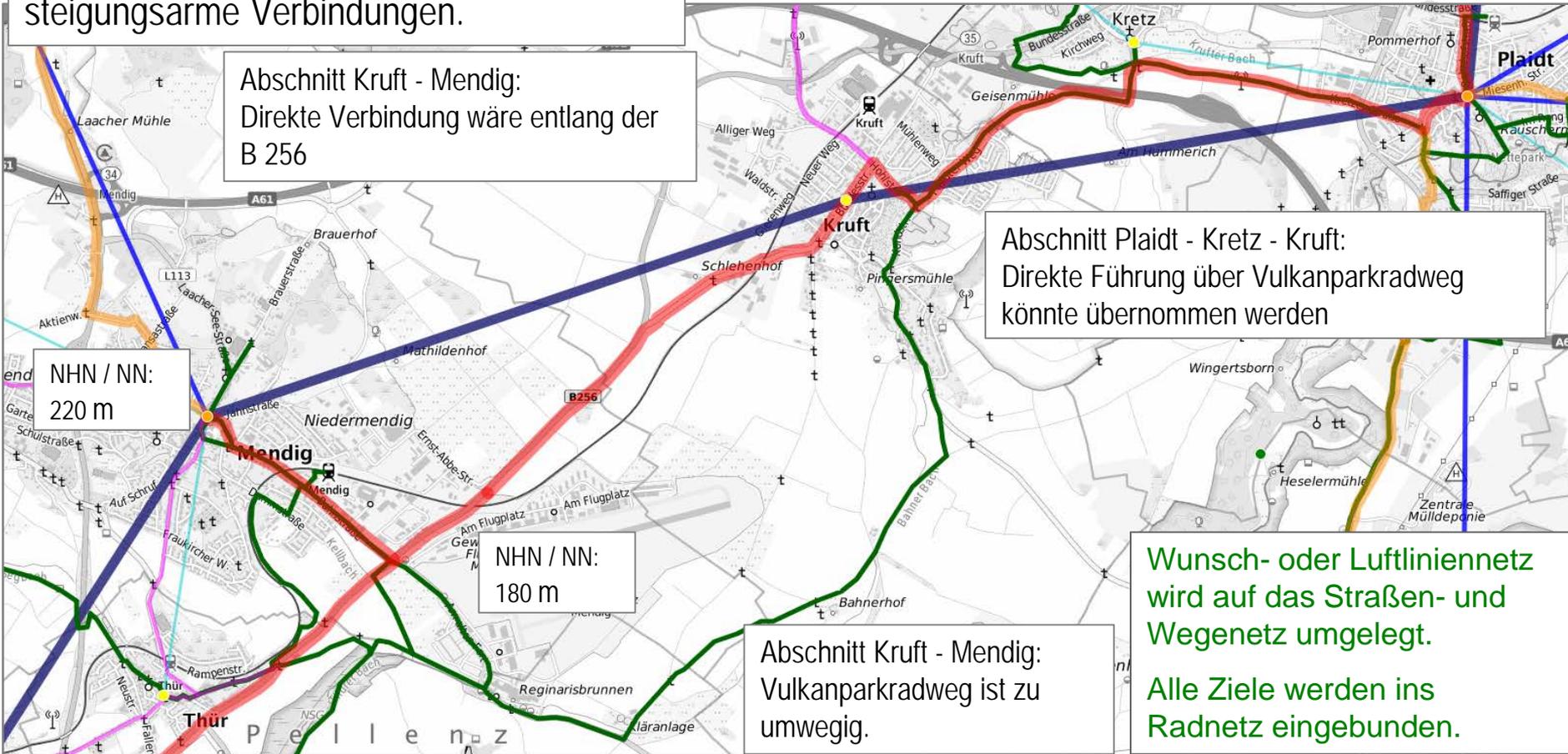
NHN / NN:  
220 m

NHN / NN:  
180 m

Abschnitt Kruft - Mendig:  
Vulkanparkradweg ist zu umwegig.

Wunsch- oder Luftliniennetz  
wird auf das Straßen- und  
Wegenetz umgelegt.

Alle Ziele werden ins  
Radnetz eingebunden.



## Netzkonzeption – Verdichtung des Radnetzes auf der städtischen Ebene

### Arbeitsschritte:

- Lokalisierung der wichtigen Quellen und Ziele: u. a. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Einzelhandel, öffentliche und kulturelle Einrichtungen
- Radwegenetz der Nachbarkommunen, Übergabepunkte zum interkommunalen und touristischen Radverkehrsnetz definieren
- Netzbetrachtung, Festlegung weiterer Verbindungen für den Radverkehr

## Was wollen „die Radfahrer“ ?

Zwei Exponenten mit gegensätzlichen Anforderungen

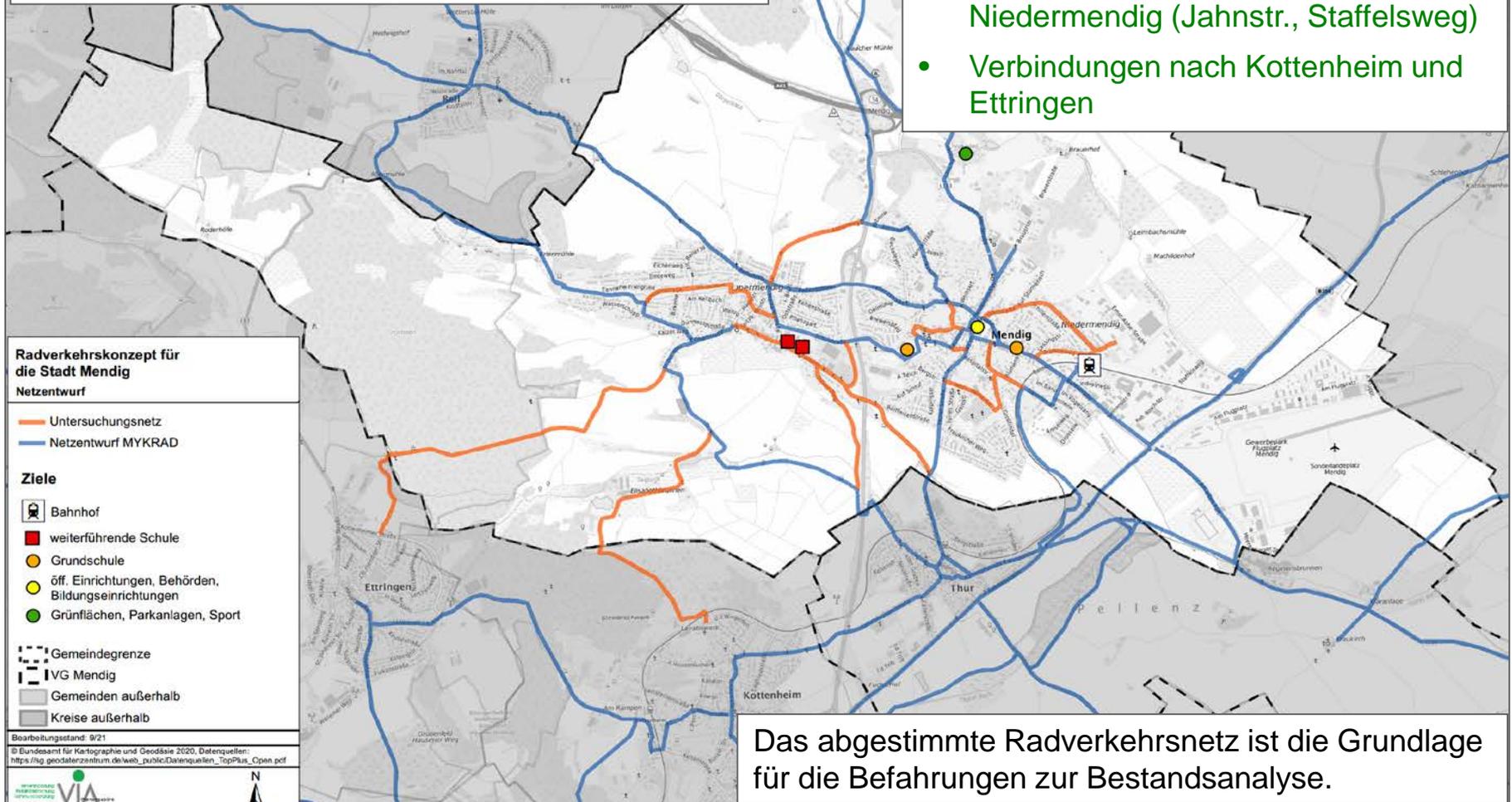
- Die Defensiven mit Sicherheitsbedürfnis
  - möchten attraktive Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen
  - nehmen Umwege in Kauf um sich sicher zu fühlen
- Die Alltagsradfahrerinnen und Radfahrer
  - Möchten auch an Hauptverkehrsstraßen zügig und sicher vorankommen.
  - Möchten und sollen das gesamte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



## Netzkonzeption – Untersuchungsnetz Radnetz wird auf kommunaler Ebene verdichtet!

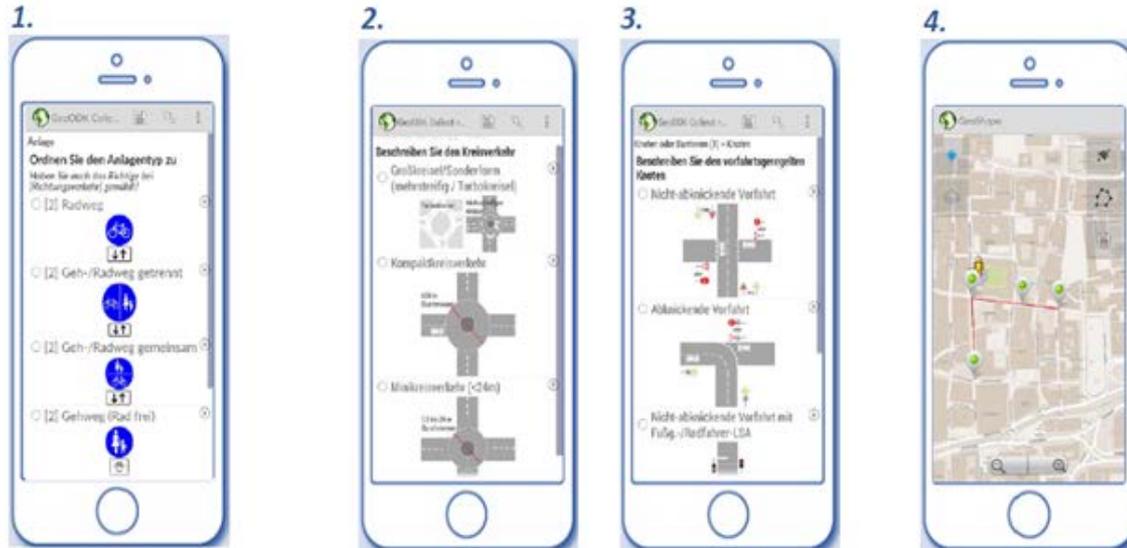
### Neue Verbindungen:

- Obermendig – Thür (über Fallerstr. oder Thürer Weg)
- Anbindung des Gewerbegebiets in Niedermendig (Jahnstr., Staffelsweg)
- Verbindungen nach Kottenheim und Ettringen



Das abgestimmte Radverkehrsnetz ist die Grundlage für die Befahrungen zur Bestandsanalyse.

# Digitale Bestandserfassung

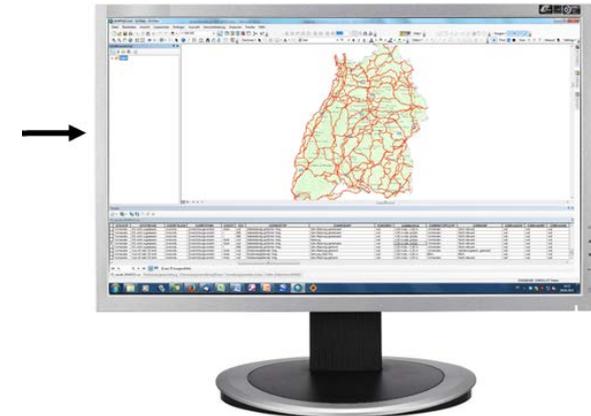


1. Fotodokumentation und Erfassung aller Merkmale eines Streckenabschnitts, die bereits am Anfang erfasst werden können (Beleuchtung, VzL, Anlagentyp, Breiten, Oberflächentyp u.a.).

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

3. 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



Folgende Analysen werden durchgeführt:

- Netzlücken auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- Ermittlung von unzureichende Infrastruktur auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- Ermittlung von Breitenmängeln und Oberflächenmängeln

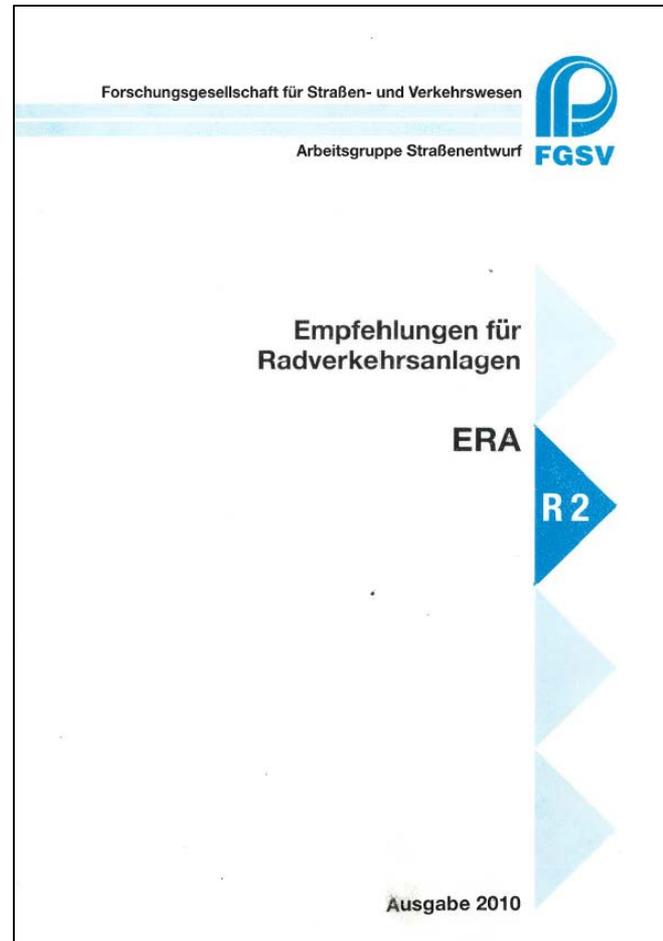


## Teil 2: Konzeptentwicklung



# Grundsätze der Radverkehrsplanung

## Radverkehrsplanung muss Vorgaben erfüllen



## Planungsrepertoire an Hauptverkehrsstraßen

### Führungsformen und ihre Breitenanforderungen

Einrichtungsrادweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsrادweg

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



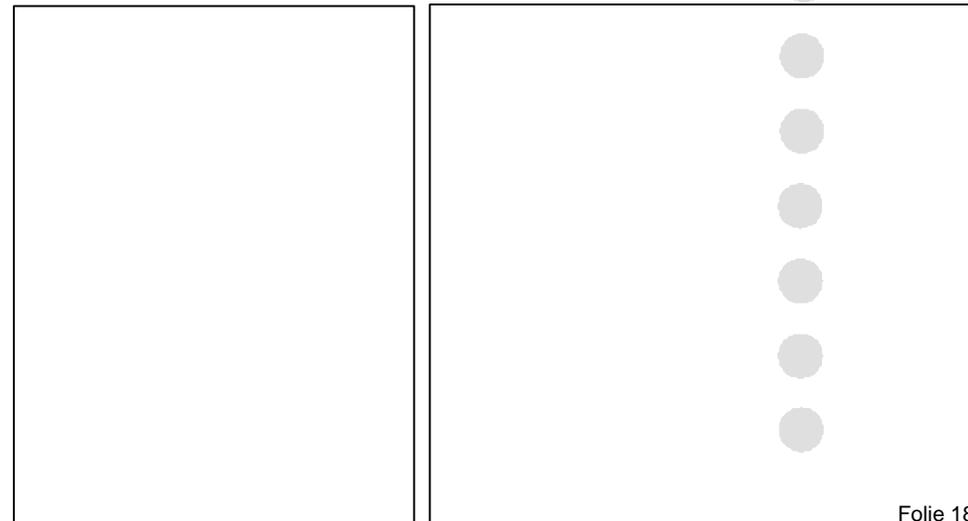
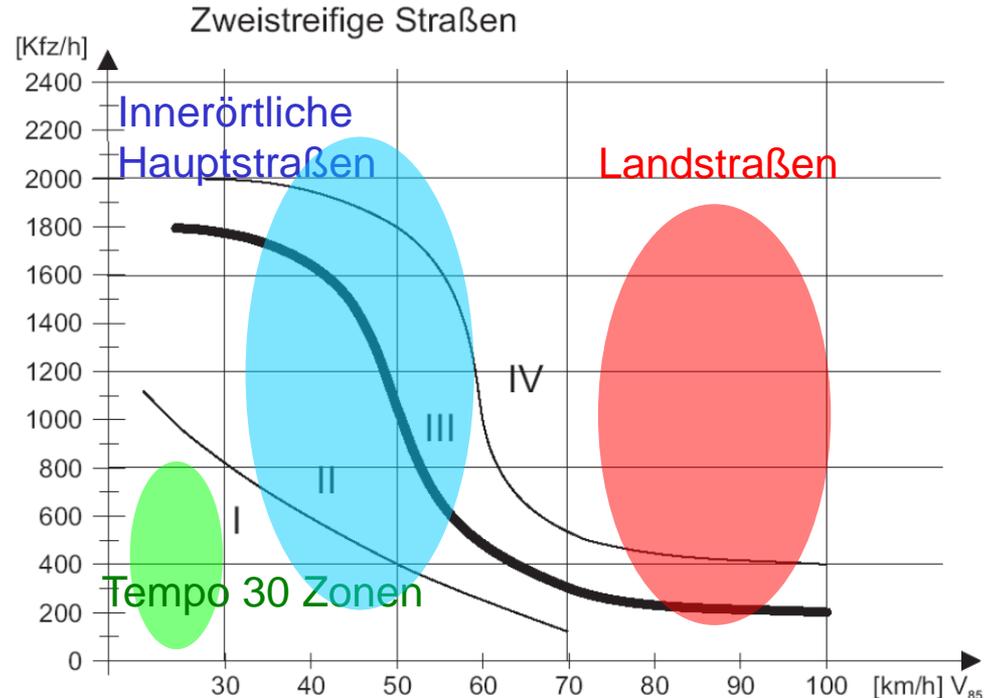
## Das Erfordernis: Wann brauche ich welche Führungsform?

Die Hauptführungsformen Mischen und Trennen sowie die Möglichkeit einer „weichen“ Trennung werden über das Kfz-Kriterium ermittelt.

- I Regeleinsatzbereich für das Führungsprinzip **Mischen**
- II Regeleinsatzbereich für das Führungsprinzip **Teilseparation**
- III Das Führungsprinzip **Trennen** ist die Regel
- IV Das Führungsprinzip **Trennen** ist unerlässlich

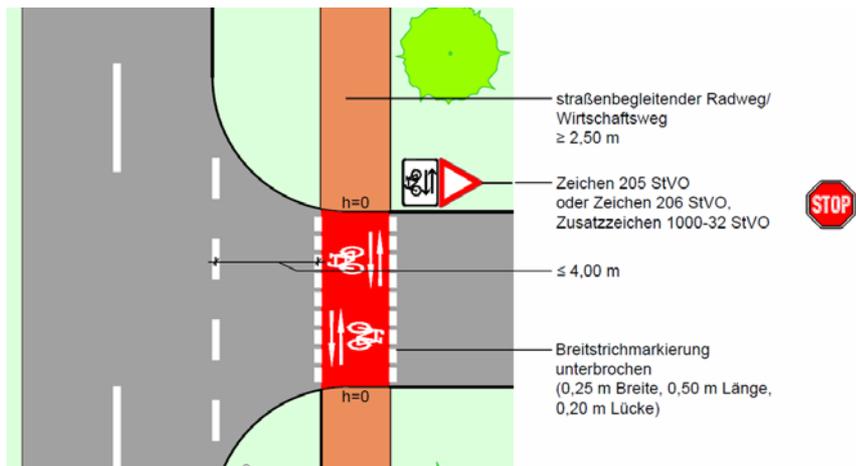
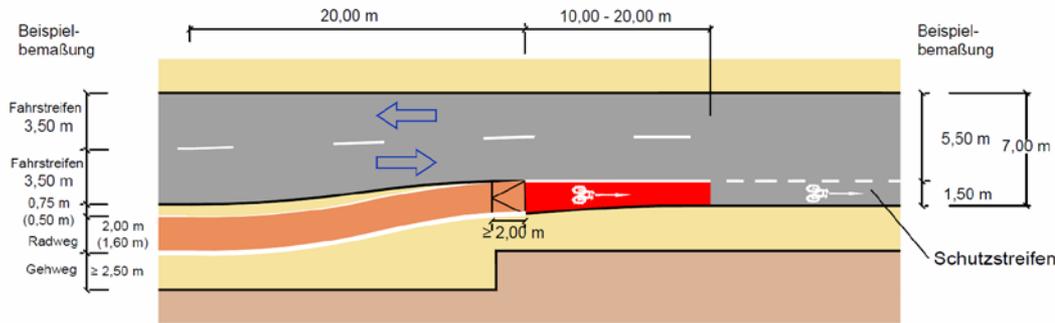
Die Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren

- **Transparente und nachvollziehbare Auswahl der Führungsformen.**



## Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

Bei einheitlicher Gestaltung wird das Radverkehrsnetz sichtbar: gesichertes Radwegende und Furtmarkierungen



## Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

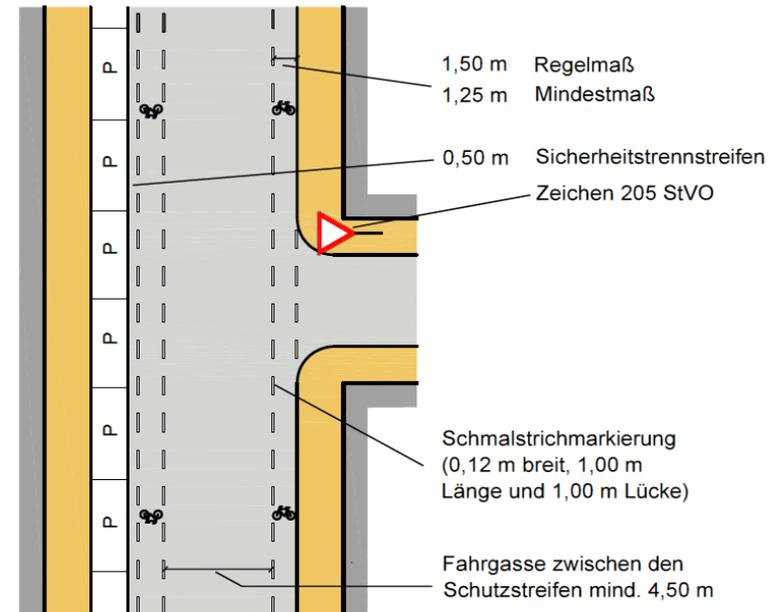
### Beispiel: Schutzstreifen

Markierung, Piktogramme, Parken und Breite angrenzender Fahrstreifen



### Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen  
*Schutzstreifen*



Regelbreite: 1,50  
(Mindestbreite: 1,25 m)

## **Teil 3: Maßnahmenprogramm**

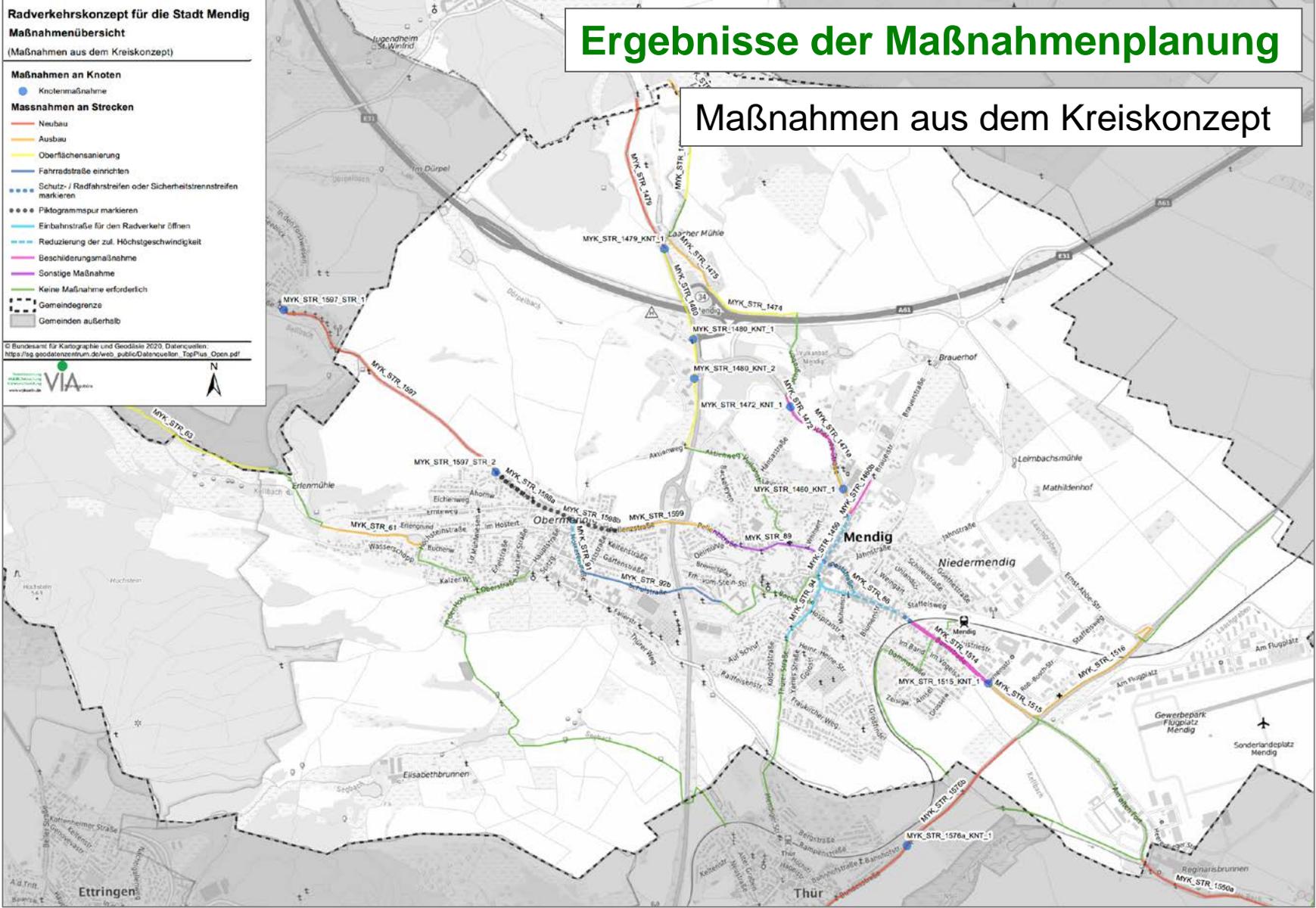
- 1. Maßnahmen aus dem Kreiskonzept**
- 2. Maßnahmen aus dem kommunalen Konzept**

# Maßnahmen aus dem Kreiskonzept



# Ergebnisse der Maßnahmenplanung

## Maßnahmen aus dem Kreiskonzept



# Ergebnisse der Maßnahmenplanung – Maßnahmenkataster

Maßnahmen-Nr.	STR_1479	Lage	außerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	Länge [m]	898
VG/Stadt:	VG Mendig	Bestand		MYK_STR_1479			
Straße	L 113 zwischen Laacher See und Mendig						

**Netz:** 2. Ordnung      **Kommune:** Mendig

**Zielzustand:**  
Straßenbegleitende Radverkehrsführung

**Einzelmaßnahme(n)**  
- Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage  $\geq 2,50\text{m}$

**Musterlösung/-querschnitt**  
Musterlösung 9.3-2

<b>Straßenklasse</b>	<b>Bruttokosten</b>
Land	269.400 €

**Programstufe:**

**Beschreibung der Maßnahme:**  
Neubau, da T 100 und DTV bei 3.344 Kfz / Tag.

**Verkehrszeichen**

- blau: Mittel mit Richtung
- rot: Mittel mit Schwellenrändern
- schwarz: Mittel mit Leuchtschwellen

**Maßnahmen**

- Abgrenzung (AB)
- Fahrbahnkante-Unterbau (FK)
- Fahrbahn (F)
- Schottergerüst (SG)
- Unterbau durch oberirdischen Verkehr (U)
- Mittel im Längsverlauf (LV)
- Einmündung-Unterbau (EU)

**Bürgeranregungen (inkl. Nummerierung)**

- blau: Kooperations-/Mit-Maßnahme
- rot: andere Kooperationsmaßnahme
- schwarz: Strecke mit Maßnahme
- rot: Befreiung Radnetz

10.12.2021

Maßnahmen-Nr.	STR_1479	Lage	außerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	Länge [m]	898
VG/Stadt:	VG Mendig	Bestand		Mischverkehrsführung auf Fahrbahn			
Straße	L 113 zwischen Laacher See und Mendig						

**Musterlösung**  
Führungsformen außerorts  
**Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (2)**

- Zeichen 138 StVO
- Zusatzzeichen 1000-11 StVO
- Zeichen 205 StVO oder Zeichen 206 StVO, Zusatzzeichen 1000-32 StVO
- STOP
- $\leq 4,00\text{ m}$
- straßenbegleitender Radweg/ Wirtschaftsweg  $\geq 2,50\text{ m}$
- Sicherheitsbrennstreifen  $\geq 1,75\text{ m}$
- Zeichen 306 StVO

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

**Anwendungsbereich:**

- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von  $< 3.000\text{ Kfz/24h}$  im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

**Hinweise:**

- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels Furt über die Einmündung geführt
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradprogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Koalpunkt ( $> 20,00\text{ m}$ ) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

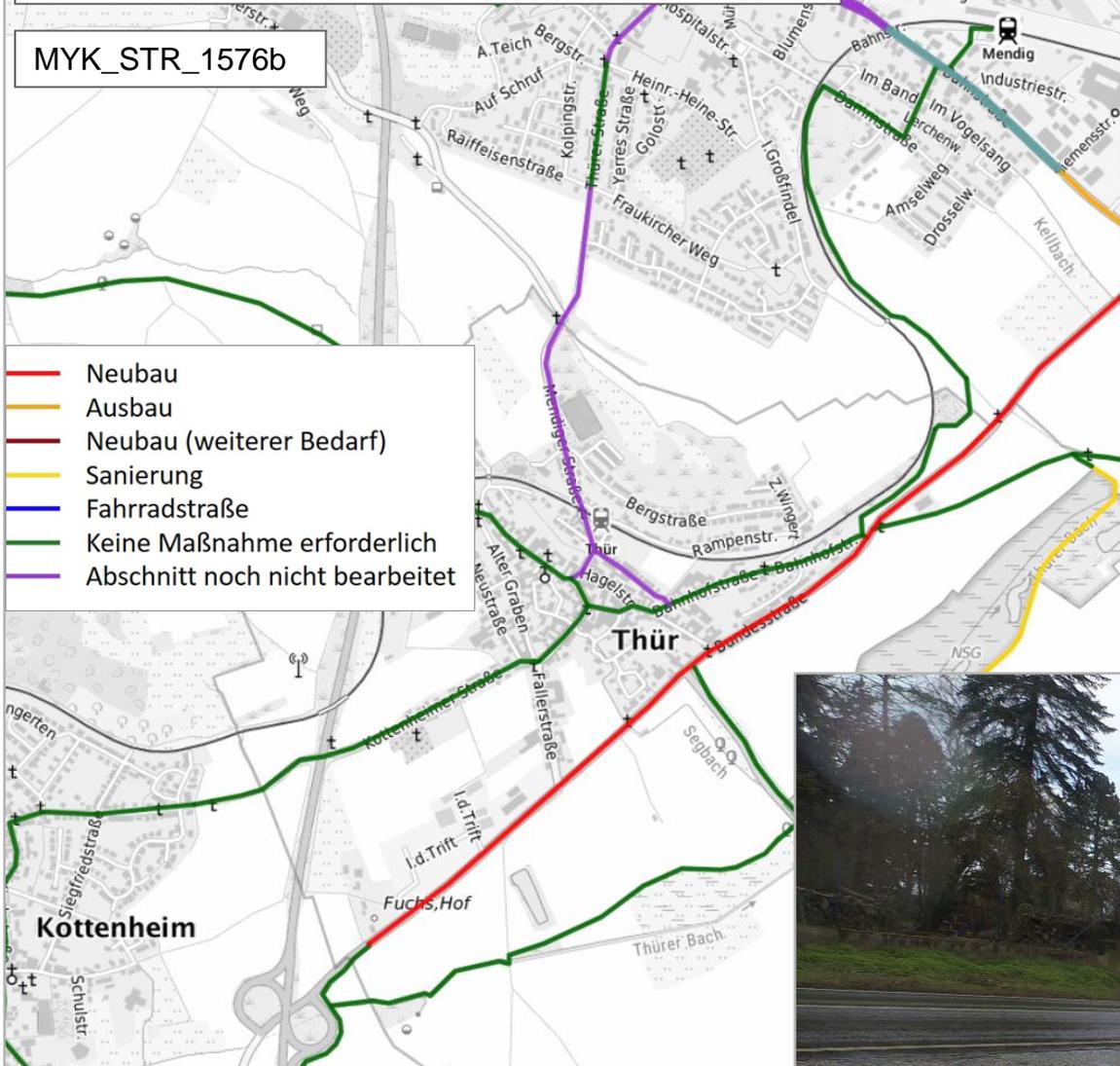
	Planungsbüro VIA eG Mansplottengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 6.3-2 Stand: November 2017
--	-------------------------------------------------------	--------------------------------------------

10.12.2021

Maßnahmen aus dem Kreiskonzept

## Beispiel einer Planung B 256 Mendig und Kottenheim

MYK\_STR\_1576b



- Neubau
- Ausbau
- Neubau (weiterer Bedarf)
- Sanierung
- Fahrradstraße
- Keine Maßnahme erforderlich
- Abschnitt noch nicht bearbeitet

### Eckdaten:

10.566 Kfz/Tag bei 100 km/h,  
entspricht

**Belastungsbereich IV**  
(= Separation)

Netzlücke aufgrund  
Verkehrsbelastung

Maßnahmenvorschlag:

**Neubau** eines  
gemeinsamen Geh-/Radwegs  
(2,50 m + 1,75 m)



## Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

Fahrradstraßen:

Beispiele aus Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz



Konstanz, Baden-Württemberg



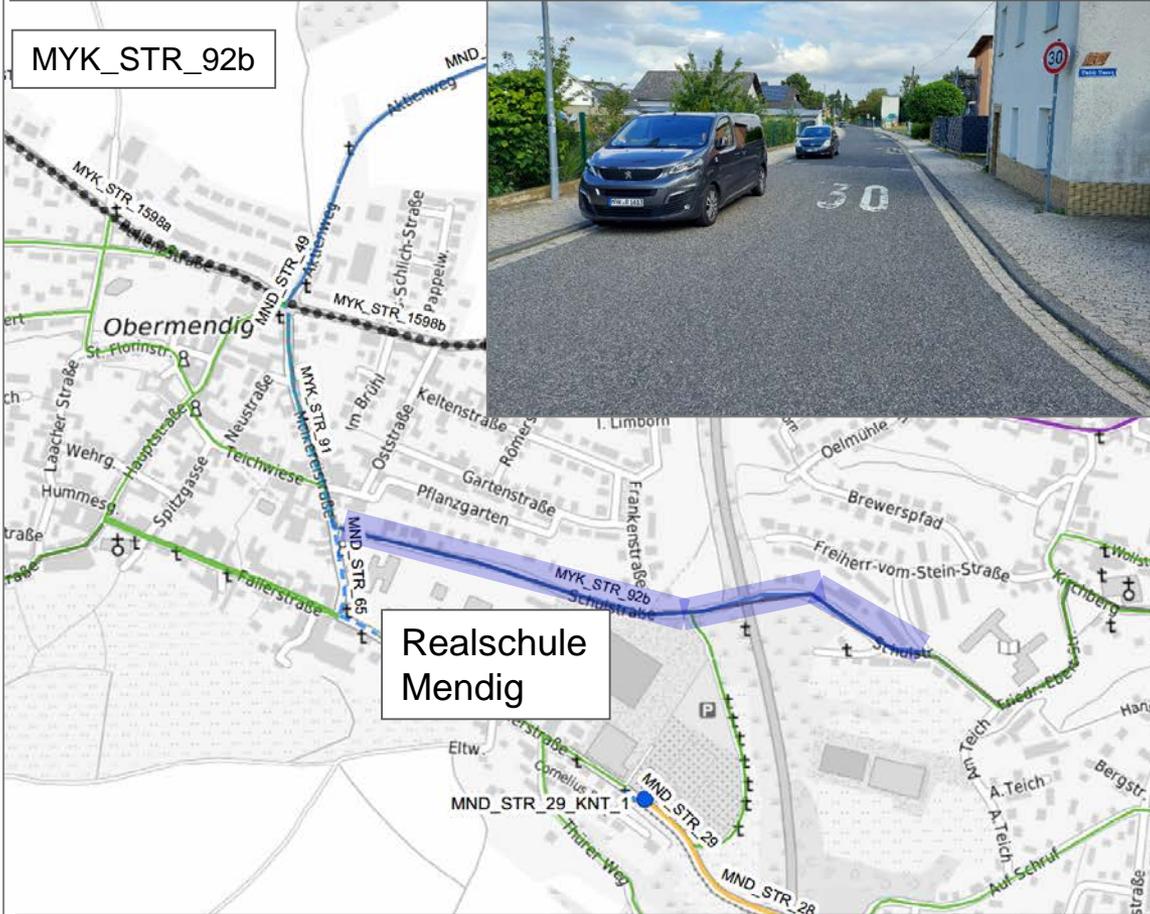
Billerbeck, Nordrhein-Westfalen



BNA-Heimersheim, Rheinland-Pfalz

# Maßnahmenplanung – Schulstraße als Fahrradstraße einrichten.

MYK\_STR\_92b



Realschule Mendig

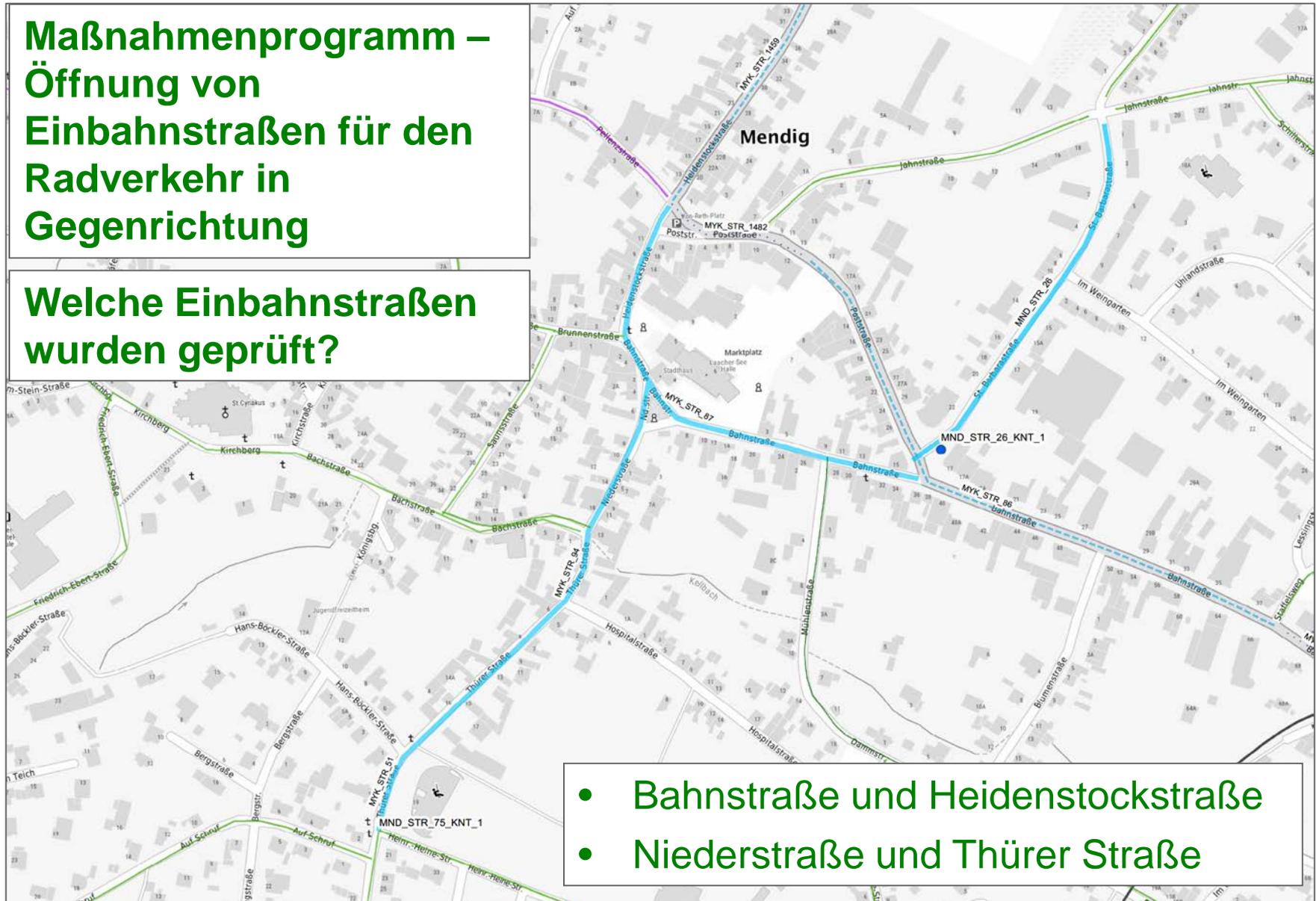


Kampagne zur Fahrradstraße

Die Schulstraße ist eine wichtige Verbindung für den Schülerradverkehr und für die Achse „Niedermendig – Obermendig“ die sicherste Führung für den Radverkehr im Vergleich zur Pellenzstraße und zur Fallerstraße.

**Maßnahmenprogramm –  
Öffnung von  
Einbahnstraßen für den  
Radverkehr in  
Gegenrichtung**

**Welche Einbahnstraßen  
wurden geprüft?**



- Bahnstraße und Heidenstockstraße
- Niederstraße und Thüerer Straße

## Das Planungsrepertoire im Grünen Netz

### Einbahnstraßen

Mindestanforderungen in den VwV für  
Öffnung in Gegenrichtung vereinfacht

- Tempo 30
- ausreichende Begegnungsbreite
  - kurze Engstellen zulässig
  - 3,50 m bei Bus- und Lkw-Verkehr
- übersichtliche Verkehrsführung  
→ herstellbar!
- erforderlichenfalls Schutzraum für  
Radfahrer



## Maßnahmenprogramm – Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

MYK\_STR\_87a

Beispiel Bahnstraße zwischen Poststraße und Brunnenstraße.

Einbahnstraße evtl. stufenweise öffnen?



Die Öffnung des Abschnitts der Bahnstraße zwischen Mühlenstraße und Brunnenstraße zu einem späteren Zeitpunkt prüfen.

Rathaus

Marktplatz

Laacher See

Stadthaus

Halle

MYK\_STR\_87

Bahnstraße

Bahnstraße

Bahnstraße

Bahnstraße

Bahnstraße

Bahnstraße

Bahnstraße

Bahnstraße



Als erstes den Abschnitt zwischen Poststraße Mühlenstraße öffnen.

## Maßnahmenprogramm – Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Einbahnstraßen evtl. stufenweise öffnen?

MYK\_STR\_87

Rathaus

Beispiel  
Heidenstockstraße  
zwischen Poststraße und  
Brunnenstraße.



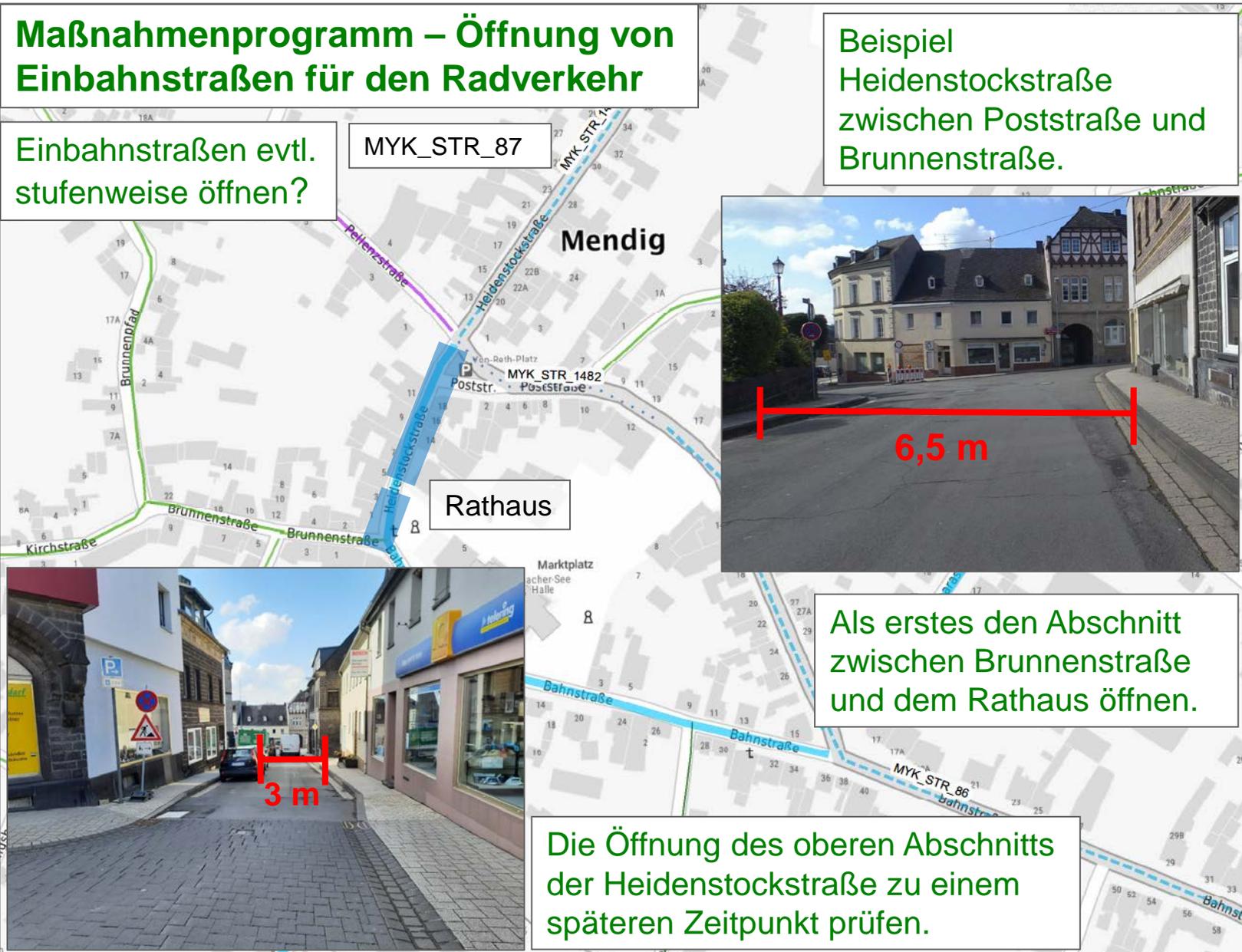
6,5 m

Als erstes den Abschnitt  
zwischen Brunnenstraße  
und dem Rathaus öffnen.

Die Öffnung des oberen Abschnitts  
der Heidenstockstraße zu einem  
späteren Zeitpunkt prüfen.

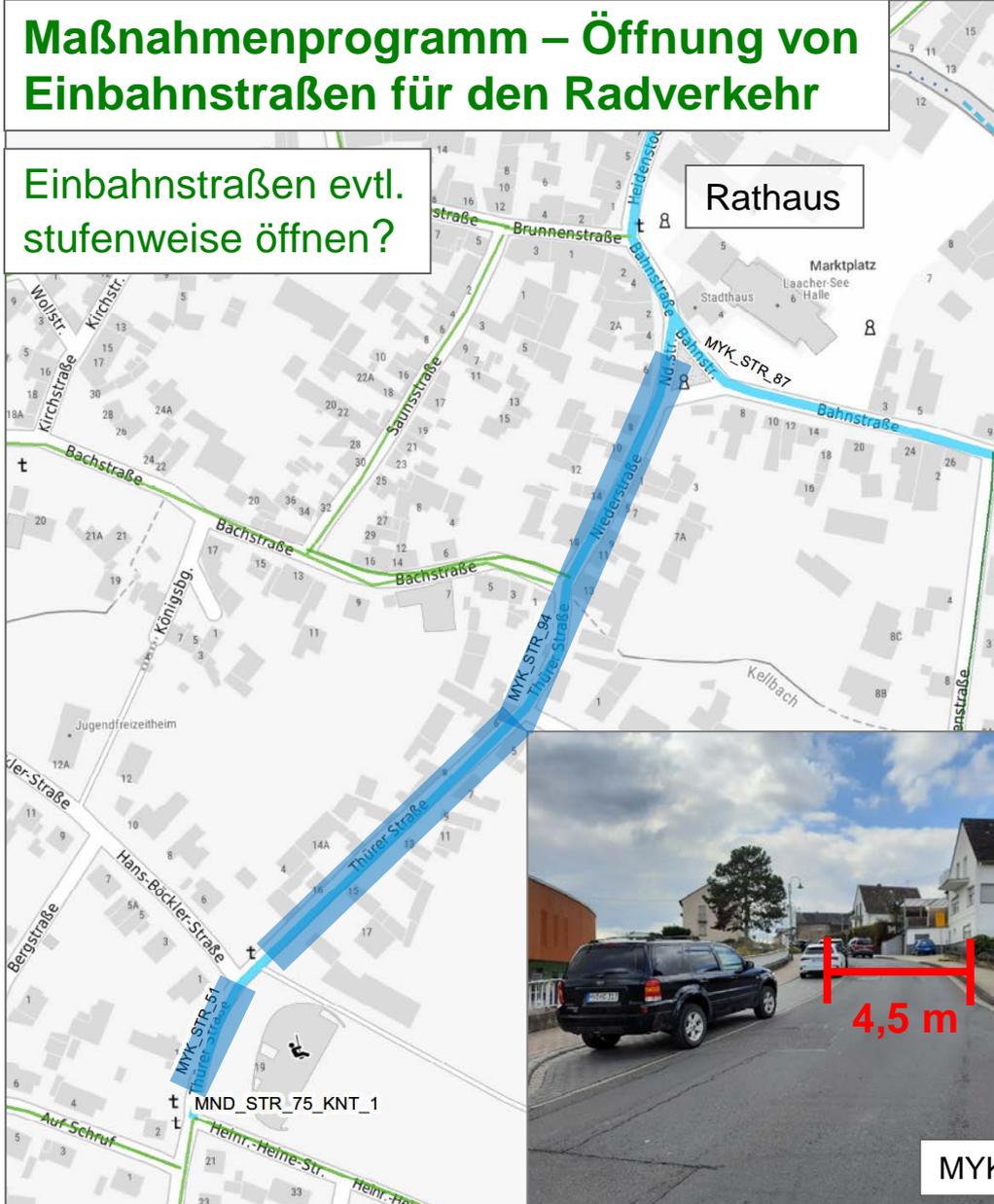


3 m



## Maßnahmenprogramm – Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Einbahnstraßen evtl. stufenweise öffnen?



Beispiel Niederstraße und Thüerer Straße zwischen Bahnstraße und Heinrich-Heine-Straße.



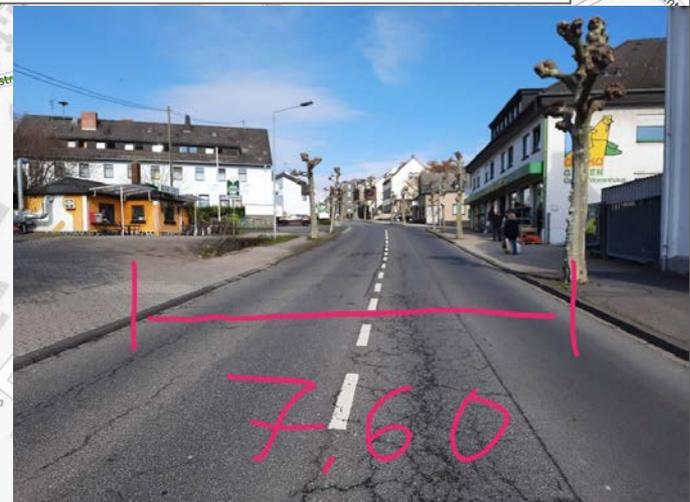
Aufgrund des Gefälles und der schlechten Sichtverhältnisse keine Öffnung des Abschnitts zwischen H.-Böckler-Straße und Bahnstraße.



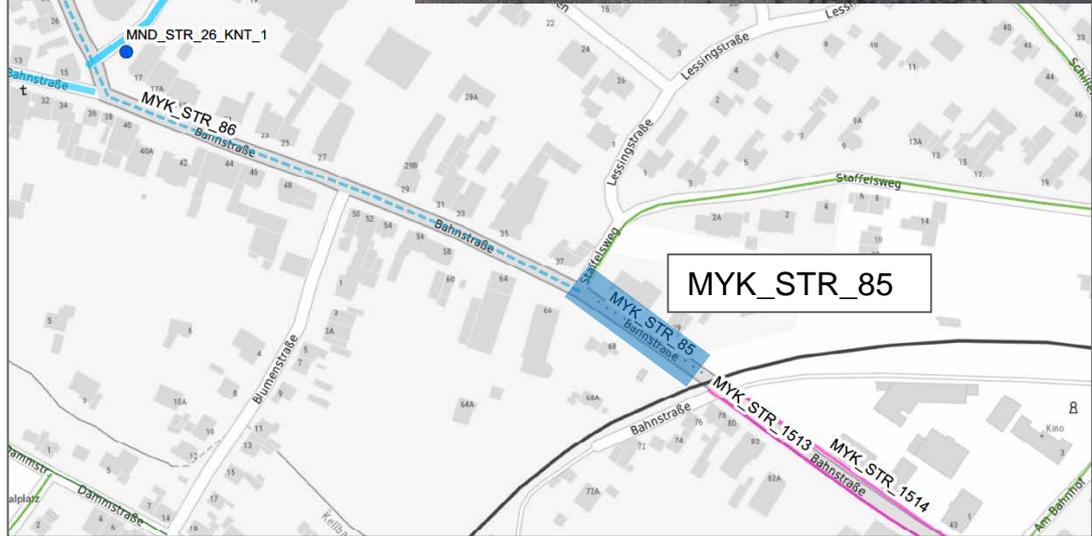
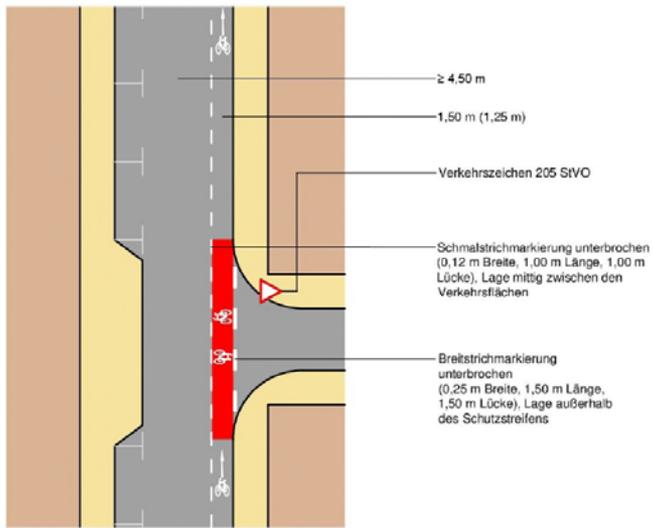
Den Abschnitt zwischen H.-Böckler-Straße und Heinrich-Heine-Straße öffnen.

# Maßnahmenplanung – Maßnahmen an Bahn- und Poststraße

Schutzstreifen bergauf markieren!



Musterlösung  
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen  
Markierung einseitiger Schutzstreifen



## Maßnahmenplanung – Maßnahmen an Bahn- und Poststraße

Schutzstreifen  
bergauf markieren?  
Oder T 30?



### Beschreibung der Maßnahme:

Zurzeit wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der Verkehrsbelastung (DTV bei knapp 8.000) sind Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich (Schutzstreifen, Gehwegführung mit Rad frei). Auf dem Abschnitt der Bahnstraße / Poststraße zwischen Staffelsweg und Marktplatz hat die Fahrbahn eine Breite von 7,80 m. Auf diesem Abschnitt wird wechselseitig geparkt (überwiegend auf der Süd- bzw. Westseite), auf einem kurzen Abschnitt wird beidseitig geparkt, hier ist die Fahrbahn breiter. Da an der Süd bzw. Westseite auf der Fahrbahn geparkt wird, ist ein Schutzstreifen bergauf in Richtung Marktplatz nur möglich, wenn das Parken hier unterbunden wird. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und querende Fußgänger auf diesem zentralen innerörtlichen Abschnitt wird alternativ die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf T 30 empfohlen.

## Maßnahmenplanung – Maßnahmen an der Pellenzstraße



### Beschreibung der Maßnahme:

Auf diesem Abschnitt der Pellenzstraße gilt T 30. Aufgrund der Fahrbahnbreite (ca. 4,50 bis 6 m) sind keine Schutzstreifen oder andere Maßnahmen für den Radverkehr möglich. Als alternative Führung bietet sich für bestimmte Wege eine Führung über die Schulstraße an. Lösung für den Radverkehr im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Untersuchung.

# Maßnahmen aus dem kommunalen Radverkehrskonzept

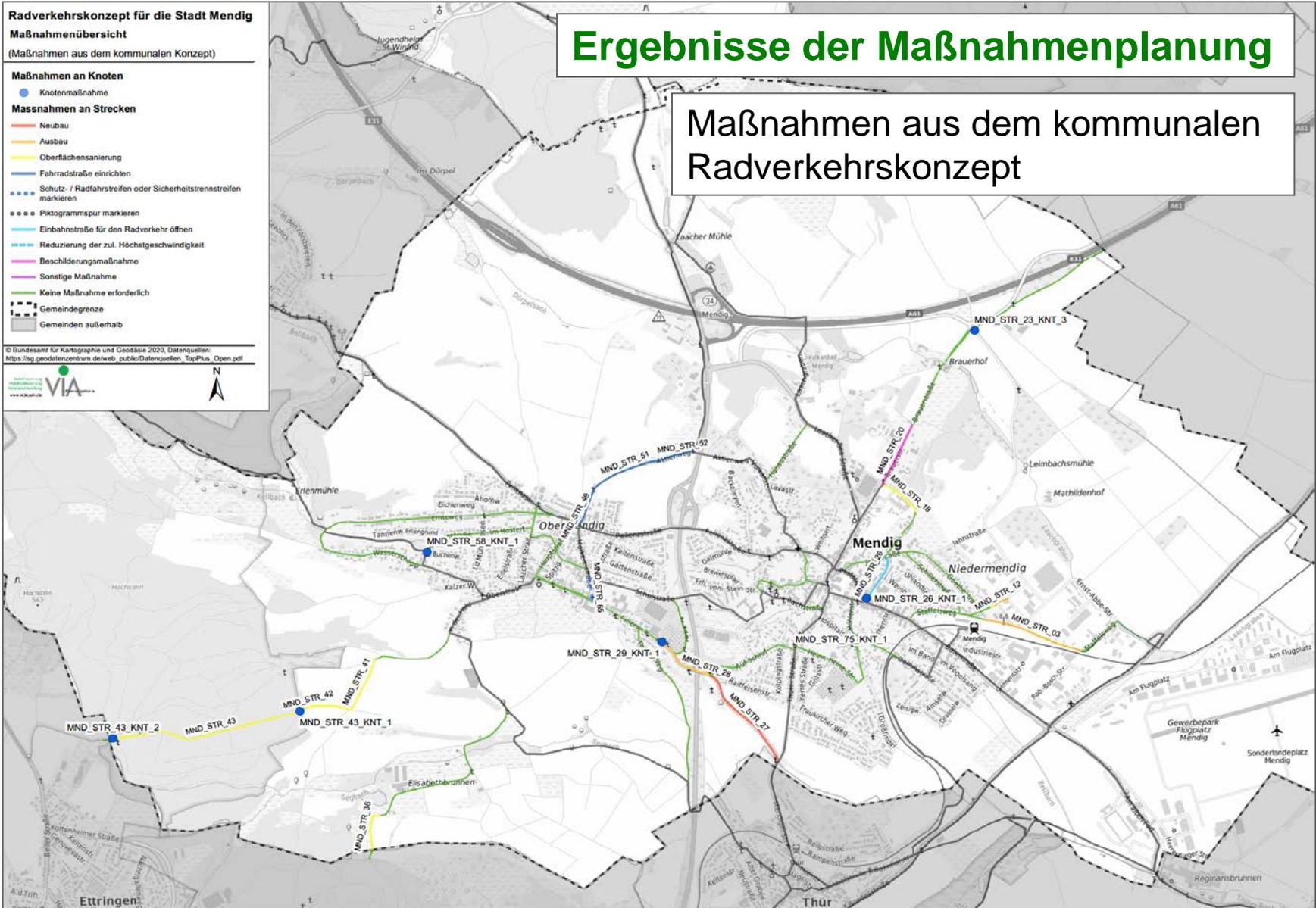
# Ergebnisse der Maßnahmenplanung

Maßnahmen aus dem kommunalen Radverkehrskonzept

## Radverkehrskonzept für die Stadt Mendig Maßnahmenübersicht (Maßnahmen aus dem kommunalen Konzept)

- Maßnahmen an Knoten**
- Knotenmaßnahme
- Massnahmen an Strecken**
- Neubau
  - Ausbau
  - Oberflächensanierung
  - Fahrradstraße einrichten
  - Schutz- / Radfahrstreifen oder Sicherheitstrennstreifen markieren
  - Piktogrammspur markieren
  - Einbahnstraße für den Radverkehr öffnen
  - Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit
  - Beschilderungsmaßnahme
  - Sonstige Maßnahme
  - Keine Maßnahme erforderlich
- Gemeindegrenze  
■ Gemeindegrenze außerhalb

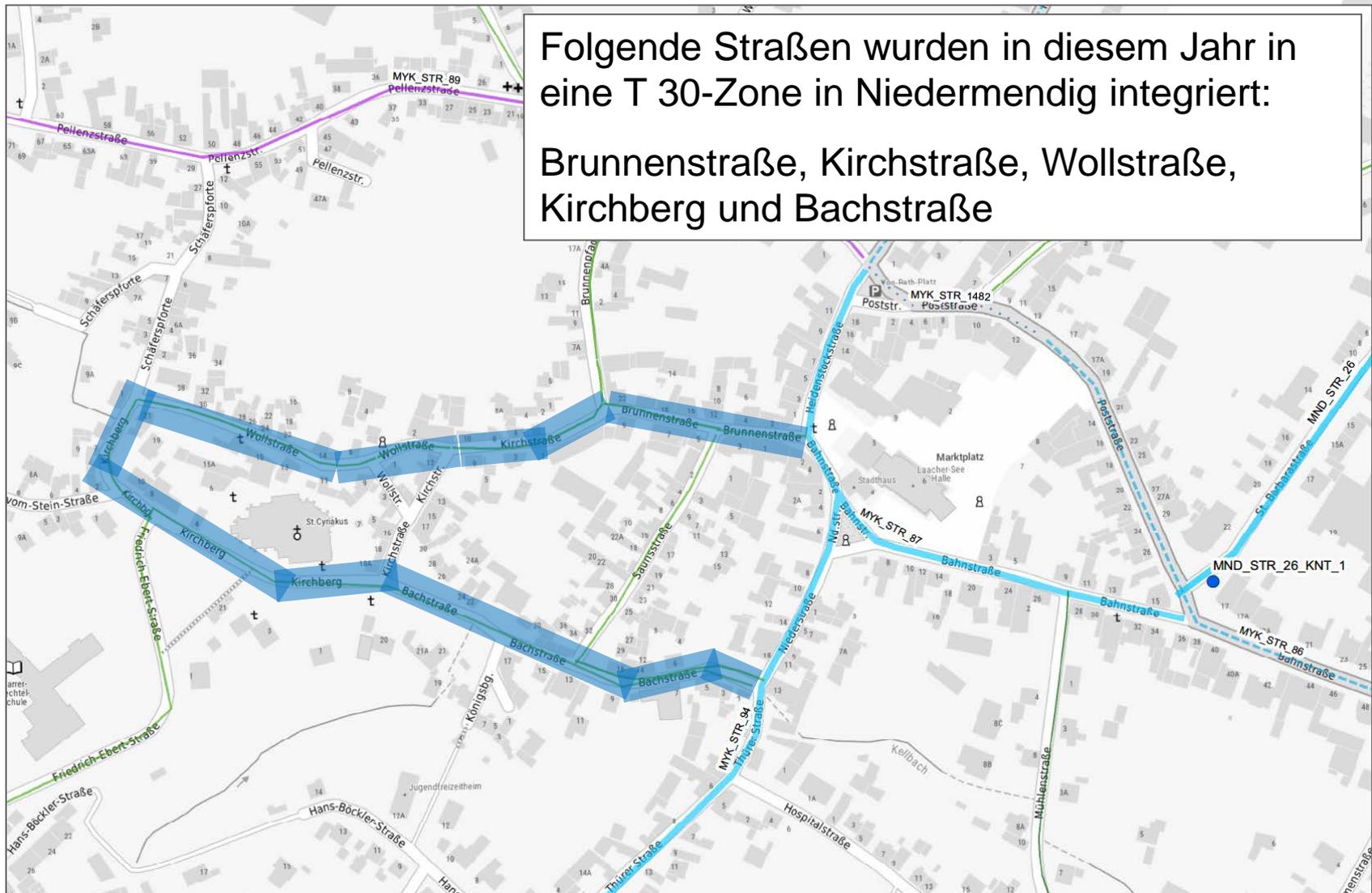
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: [https://ag.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open.pdf](https://ag.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf)



## Maßnahmen, die bereits realisiert wurden:

Folgende Straßen wurden in diesem Jahr in eine T 30-Zone in Niedermendig integriert:

Brunnenstraße, Kirchstraße, Wollstraße, Kirchberg und Bachstraße





## Maßnahmenprogramm – Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr



Beispiel St. Barbarastraße zwischen Bahnstraße und Jahnstraße.

MND\_STR\_26

In der Kurve im oberen Abschnitt sollte ein Schutzstreifen markiert werden.

Die St. Barbarastraße könnte auf gesamter Länge für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

# Maßnahmenprogramm – Staffelsweg als Teil einer Fahrradachse zwischen Mendig und Kruff und Plaidt

## Staffelsweg sanieren und als Rad- / Gehweg einrichten!

MND\_STR\_03



## Maßnahmenprogramm

Aktienstraße als Teil einer Fahrradachse zwischen Obermendig und Niedermendig (u. a. zum Vulkanbad)

Daher die Aktienstraße als Fahrradstraße einrichten!

MND\_STR\_49 bis 52

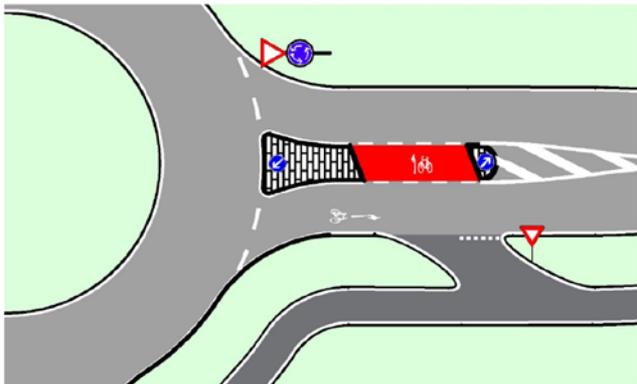
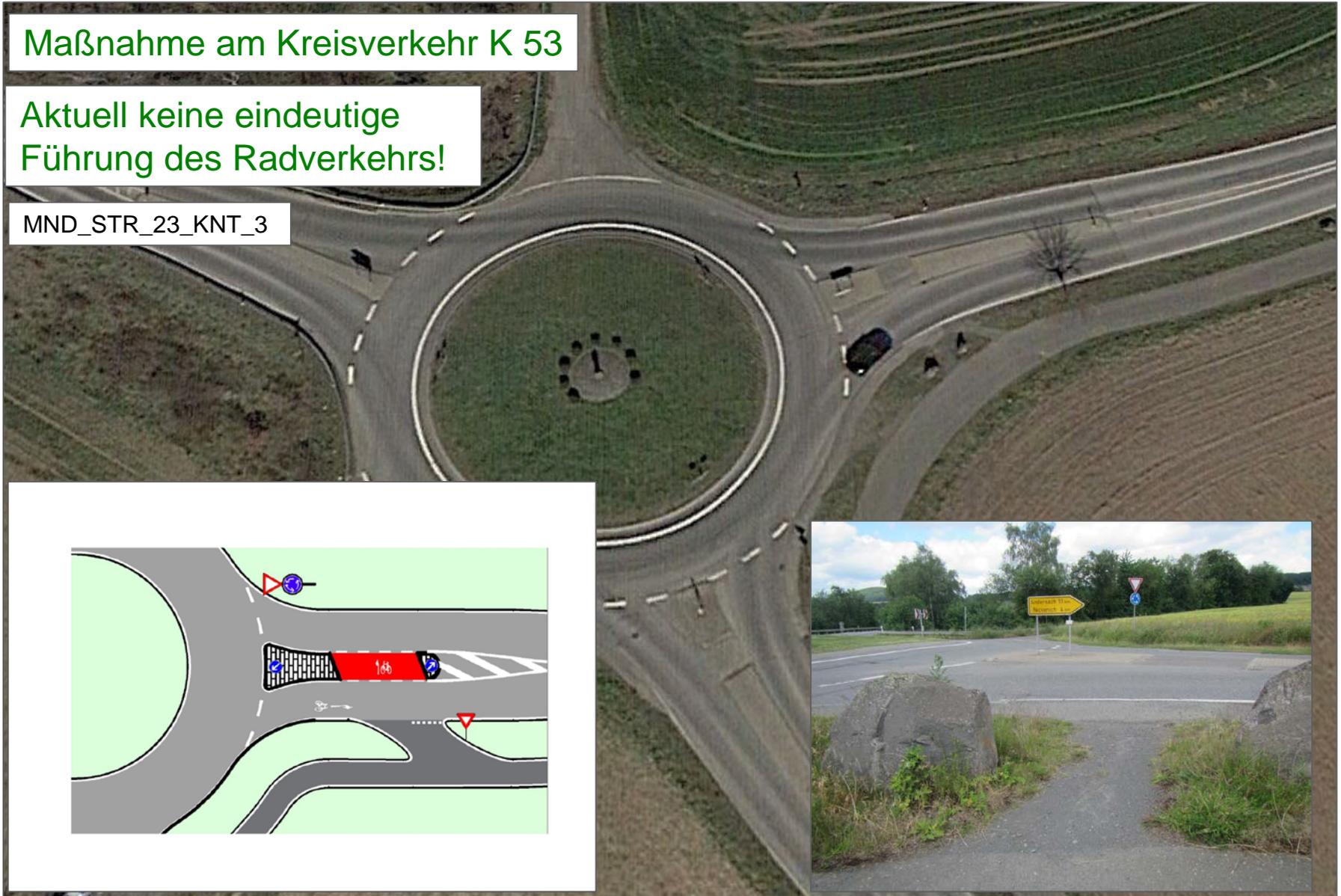
Vulkanbad

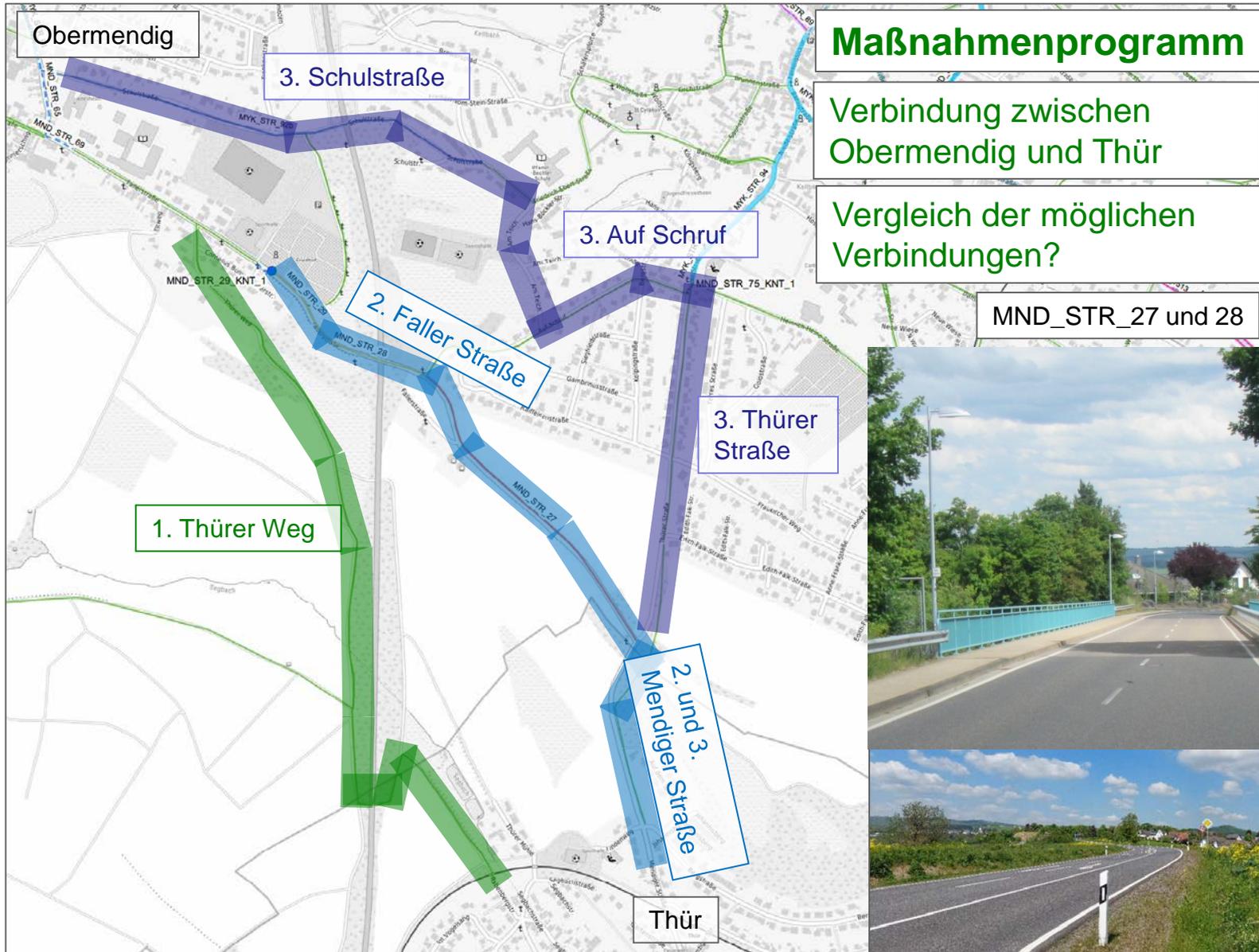


Maßnahme am Kreisverkehr K 53

Aktuell keine eindeutige Führung des Radverkehrs!

MND\_STR\_23\_KNT\_3





## Maßnahmenprogramm

Verbindung zwischen Obermendig und Thür

Vergleich der möglichen Verbindungen?



## Maßnahmenprogramm

Rad- / Gehweg im Park entlang des Kellbachs wird von vielen Fußgängern genutzt.

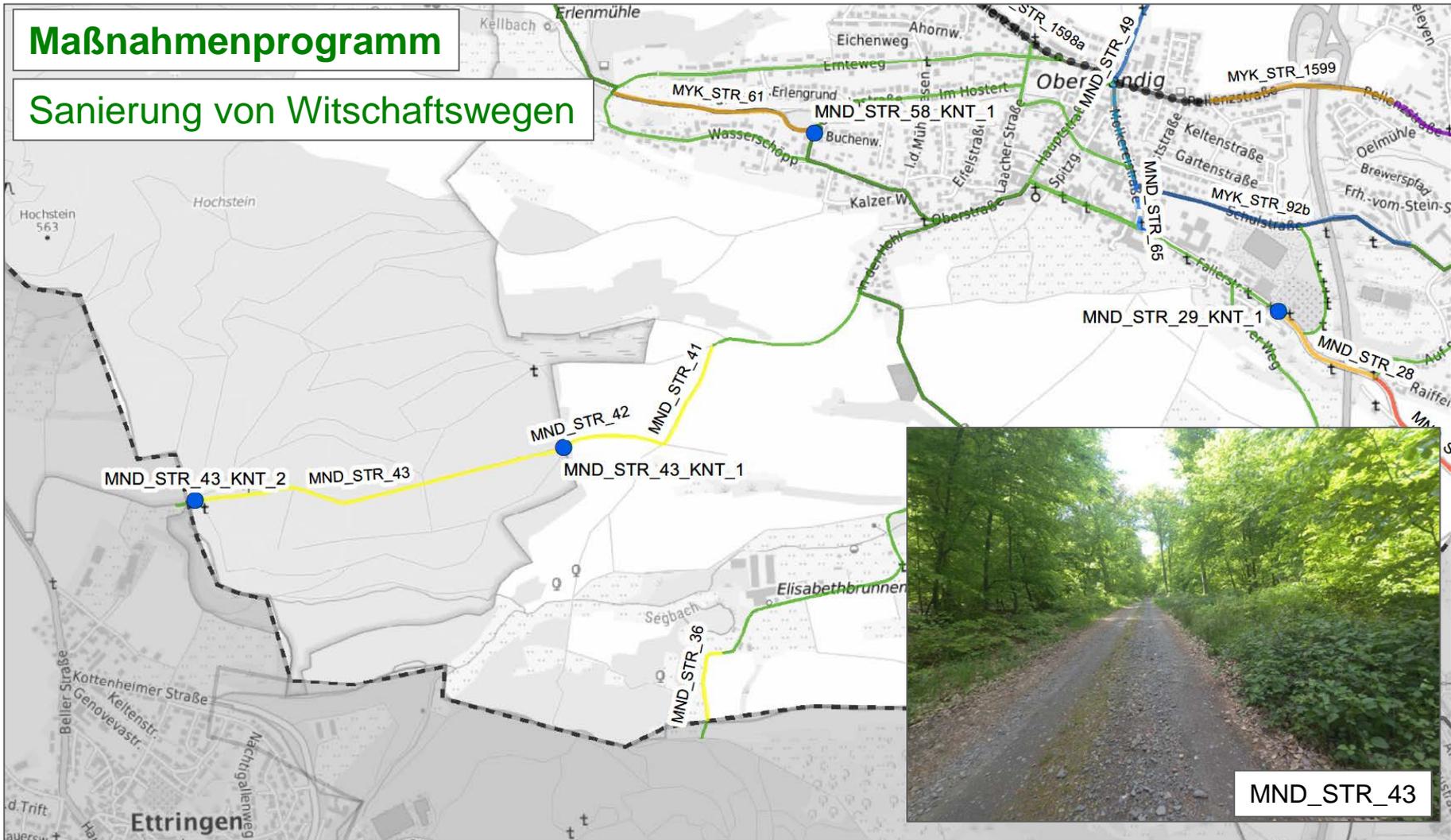
Daher diesen Weg als Verbindung für den Freizeitradverkehr nutzen!



Alltagsradverkehr über Wasserschöpp und Ernteweg!

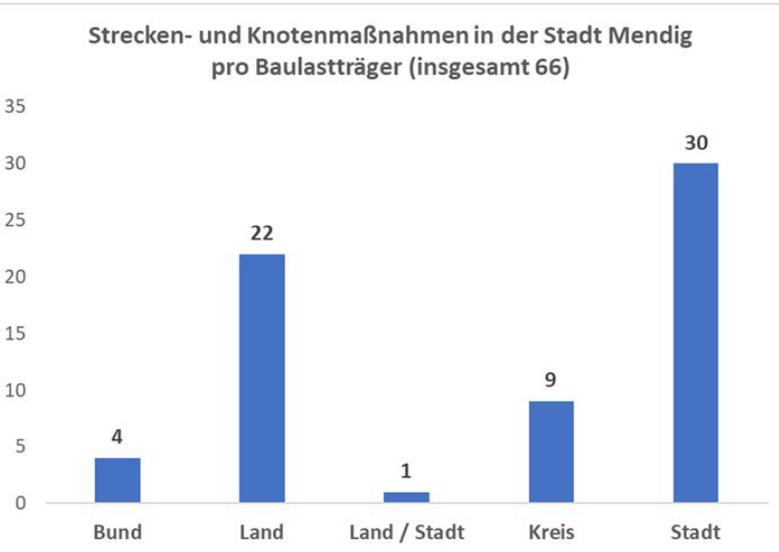
# Maßnahmenprogramm

## Sanierung von Wirtschaftswegen



## Maßnahmenprogramm

### Maßnahmen in der Stadt Mendig



### Baulastträger Stadt Mendig: Maßnahmentypen

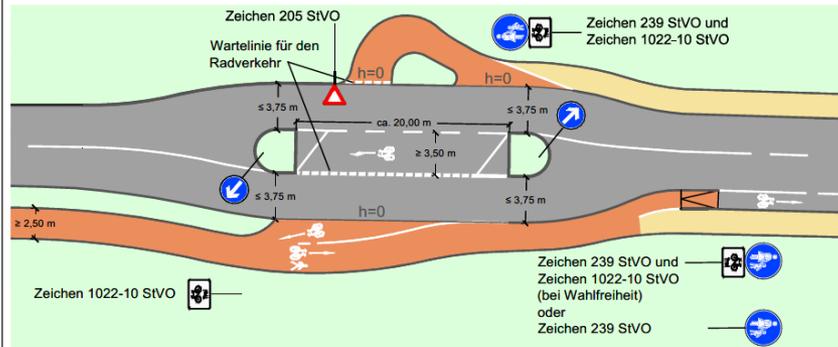


Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

**Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel**

**Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht (1)**



**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

**Anwendungsbereiche:**

- am Übergang zwischen Ortsdurchfahrten und außerorts zur Sicherung des Radverkehrs beim Wechsel von Richtungsbetrieb zu nicht benutzungspflichtigem Zweirichtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

**Hinweise:**

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-9
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- der Abstand zwischen den Inselköpfen ist in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit stets ausreichend zu wählen (Bremsweg), um eine sichere und akzeptable Führung zu gewährleisten
- rote Einfärbung der Furt bzw. Ausleitung optional
- die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit
- durch Zeichen 1022-10 ohne Kombination mit Zeichen 239 ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

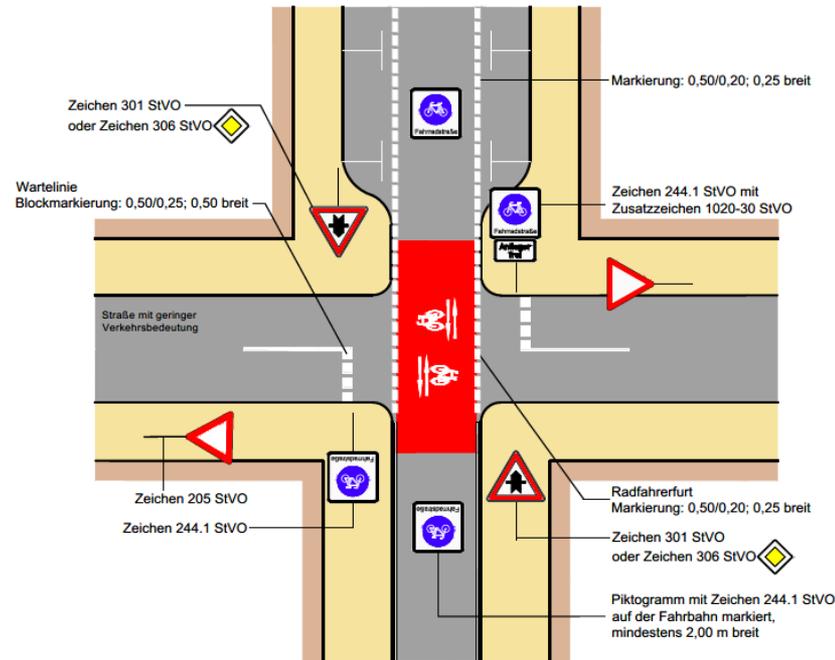
# Beispiele für realisierte Maßnahmen



Musterlösung  
Radverkehr in Erschließungsstraßen  
**Gestaltung von Fahrradstraßen (1)**



# Beispiele für realisierte Maßnahmen



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3
  - StVO und VwV zur StVO
- Anwendungsbereiche:**
- Straßen auf denen der Radverkehr ganz oder zeitweise die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist
- Hinweise:**
- anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen, ggf. als Einrichtungsverkehr
  - Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt werden
  - die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen ist deutlich zu markieren
  - Tempo 30-Zonen sind vor der Fahrradstraße aufzulösen
  - ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zu ergreifen (z.B. Aufhöhung der Fahrradstraße an Kreuzungen und Einmündungen oder bauliche Einengungen)
  - zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

# Radverkehrskonzept für die Stadt Mendig

## Präsentation im Stadtrat am 28. März 2023

Frank Reuter und Celina Hoffmann  
Planungsbüro VIA eG, Köln