

RadPendlerRoute

Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf



Ergebnisbericht zu Sankt Augustin

Dr.-Ing. Katja Engelen

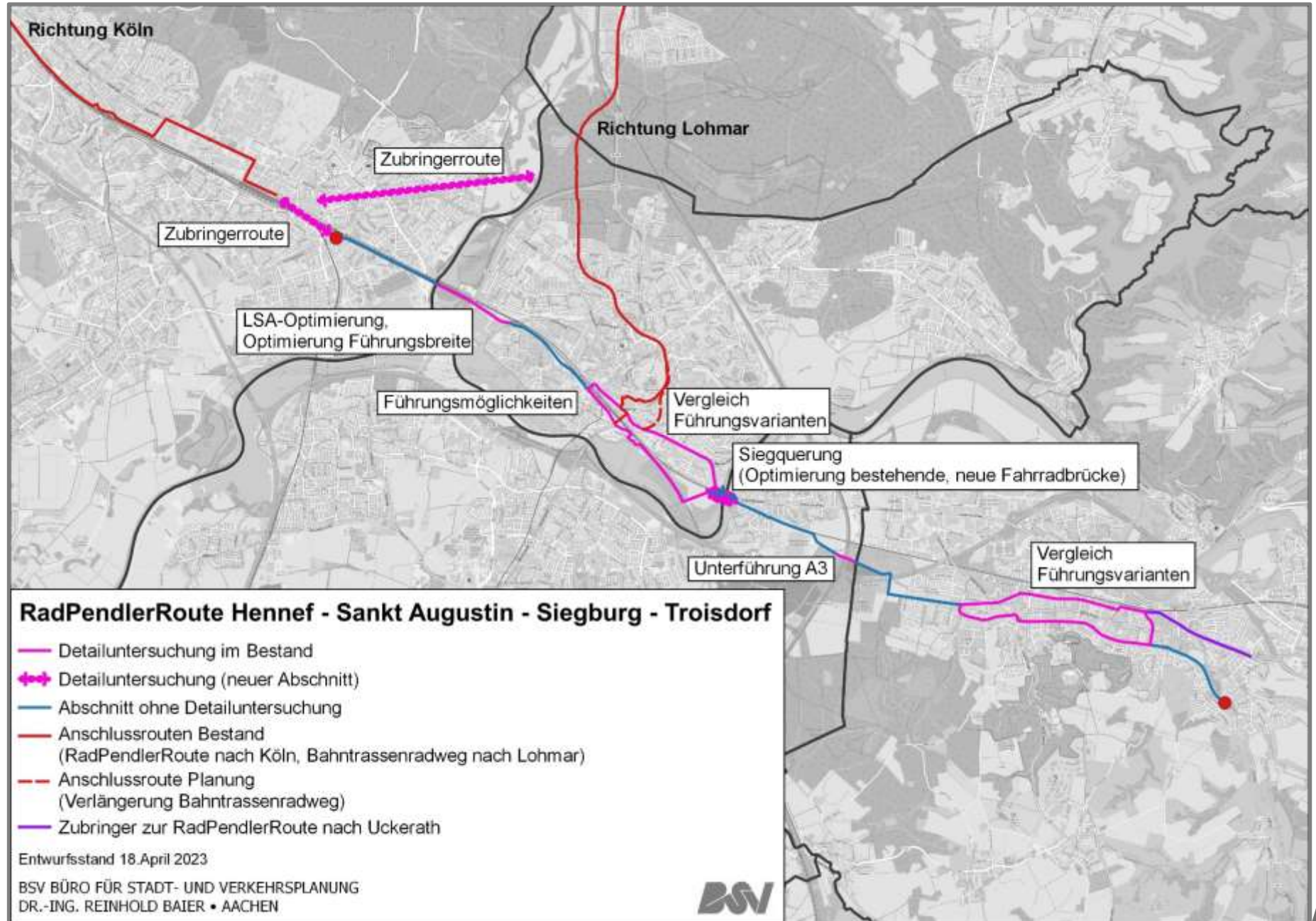


BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

Ausschuss für Mobilität

Sankt Augustin, 29. August 2023

Aufgabenstellung



Thematische Exkurse

Ausarbeitung von wiederkehrenden Einzelthemen

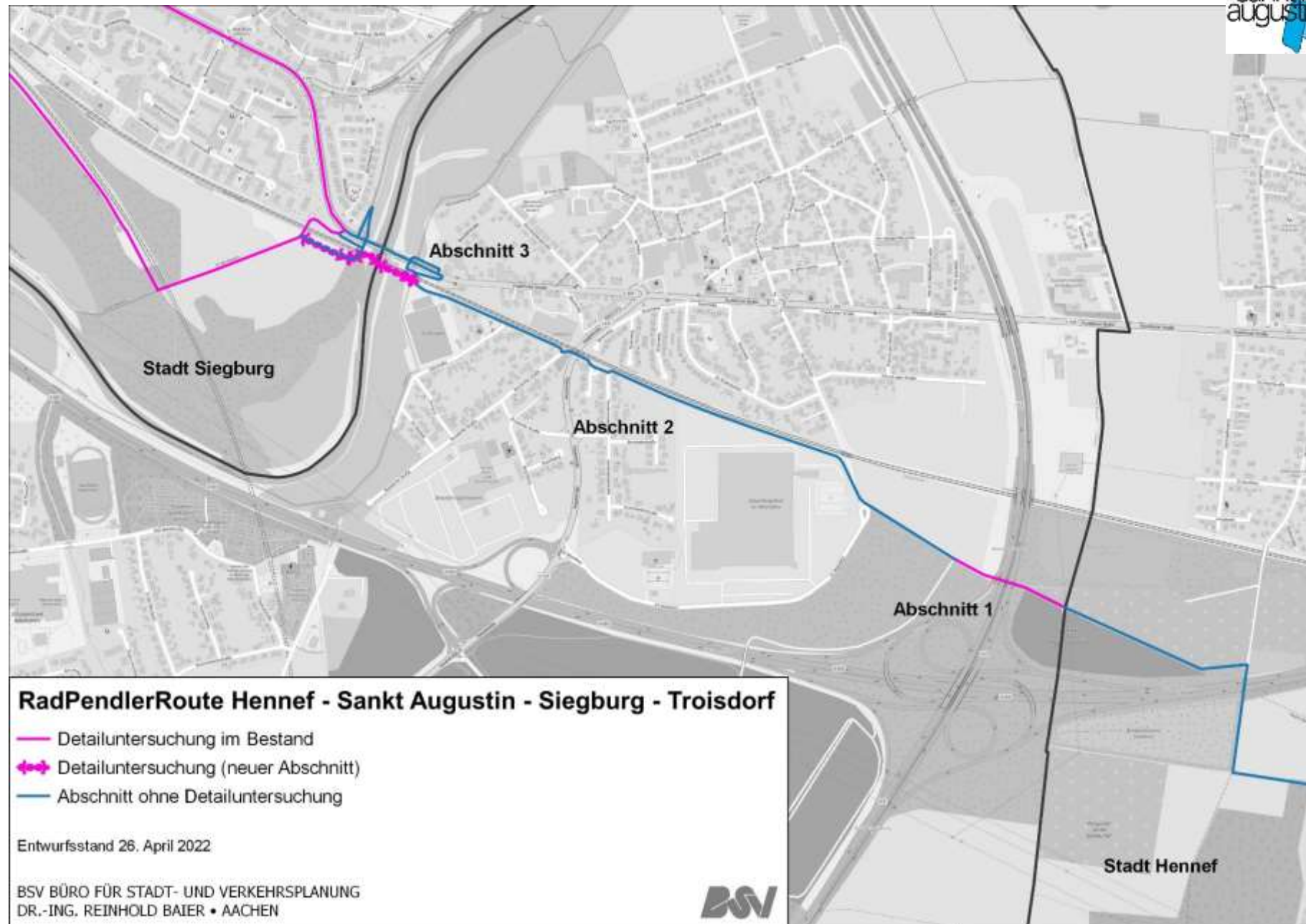
- Tempo 30-Zone und Fahrradstraße
- Beleuchtung unter Naturschutzaspekten
- Radverkehr-Piktogramme und Radverkehr-Piktogrammketten
- Stahlschutzplanke mit aufgesetzter Auskragung

Im Bericht detailliert dargestellt.

	Tempo 30-Zone	Fahrradstraße
Anwendungsbereich	innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtsstraßen	innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften Radverkehr soll die vorherrschende Verkehrsart sein, entweder schon im Bestand oder durch die Maßnahmenumsetzung erwartet.
Zielauslegung	Verkehrsrühiger Straßenraum, der für alle Verkehrsteilnehmenden Raum bietet.	Förderung des Radverkehrs im städtischen Bereich
Zugelassene Verkehrsarten	alle Verkehrsarten	Radverkehr Fahrradstraßen stehen dem Fußgängerverkehr ohne besondere Beschilderung ebenfalls zur Verfügung. Andere Verkehrsarten müssen durch Zusatzbeschilderung explizit zugelassen werden (Kfz-frei, Anlieger).
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, gilt für Kfz-Verkehr und Radverkehr Radfahrende dürfen in Tempo 30-Zonen abweichend zum Rechtsfahrgebot (§2 Abs 2) nebeneinander fahren, wenn dadurch der Kfz-Verkehr nicht behindert wird.	30 km/h, in Ausnahmefällen sind geringere Geschwindigkeiten möglich, gilt für Kfz-Verkehr und Radverkehr Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen abweichend zum Rechtsfahrgebot (§2 Abs 2) nebeneinander fahren. Dennoch muss auch der Radverkehr das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme (§1 Abs. 1) beachten. Der Radverkehr darf durch andere weder gefährdet noch behindert werden, erforderlichenfalls muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
Knotenpunktregelung	Rechts-vor-Links	Rechts-vor Links Durch Beschilderung kann die Rechts-vor-Links-Regelung aufgehoben und die Fahrradstraße bevorrechtigt werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Bevorrechtigung sich nicht auf den Radverkehr beschränkt, sondern auch für den Kfz-Verkehr gilt. Bei Nichteinhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen umzusetzen.

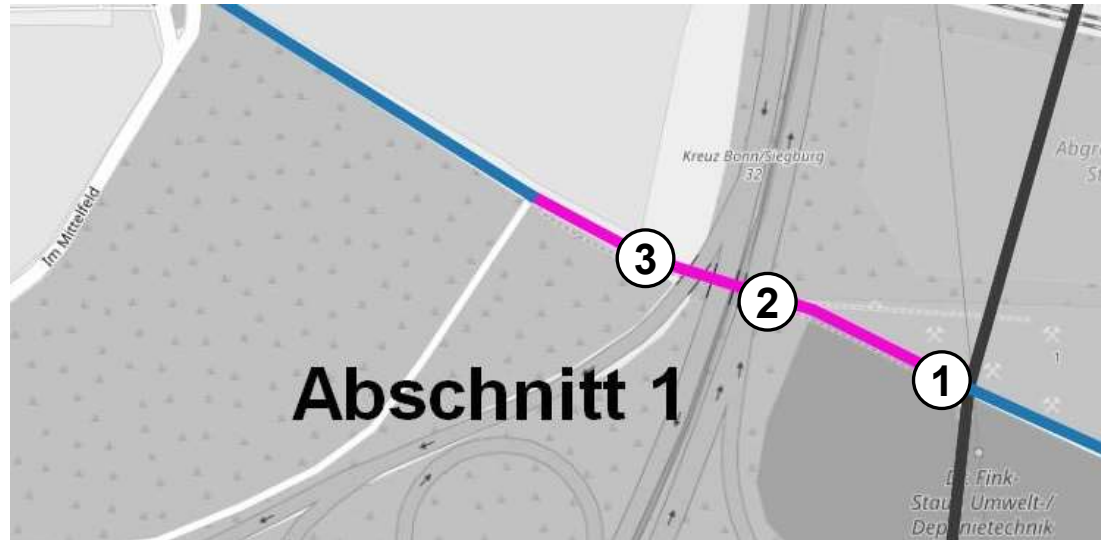
Routenabschnitt Stadt Sankt Augustin

Übersicht

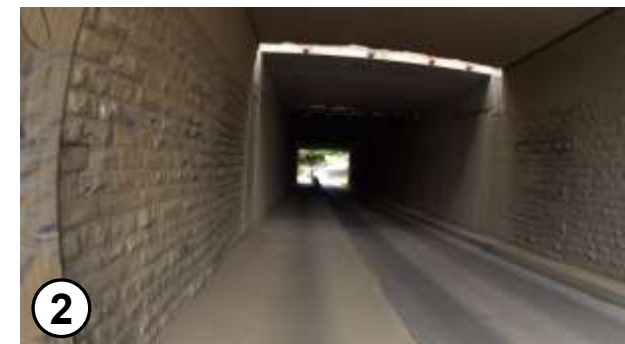


Abschnitt 1

Unterführung A 3



- **Ausbau** Stahlschutzplanke ohne Auskrantung von Anfang bis Ende
- **Verbreiterung** des Geh-/Radweges außerhalb der Tunnelanlage
- **Beschilderung** „Zweirichtungsbetrieb“ und „Vorrang des Gegenverkehrs“
- **Beleuchtung** entlang des Abschnitts sowie Reinigung der Fahrbahn



Abschnitt 3

Optimierung bestehende Siegquerung



- Brückensanierung in 2010
- zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg (kein ausgewiesener Zweirichtungsbetrieb)

- Abtrennung durch Hochbord und eine auf dem Hochbord aufgesetzte Stahlschutzplanke mit aufgesetzter Auskragung



Abschnitt 3

Optimierung bestehende Siegquerung

Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS, 2009)

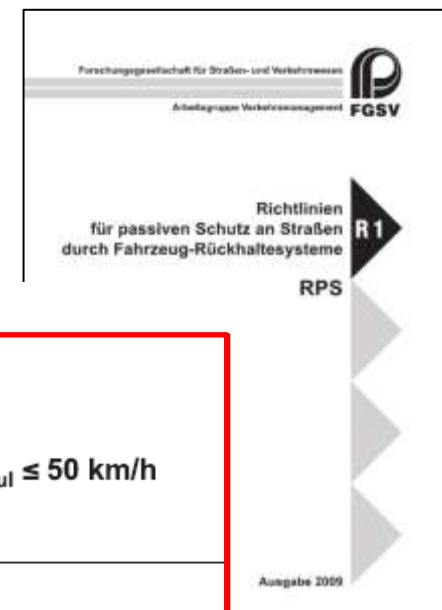


Tabelle 5: Erforderliche Aufhaltestufen auf Brücken und Stützwänden

Gefahrenbereich unterhalb der Brücke bzw. Stützwand	Straßen mit			$V_{zul} \leq 50 \text{ km/h}$
	$V_{zul} > 100 \text{ km/h}$ und Autobahnen und autobahnähnliche Straßen mit $V_{zul} \leq 100 \text{ km/h}$	$V_{zul} \leq 100 \text{ km/h}$ und $DTV(SV) > 500 \text{ Kfz/24 h}$	$V_{zul} \leq 100 \text{ km/h}$ und $DTV(SV) \leq 500 \text{ Kfz/24 h}$	
besondere Gefährdung Dritter (z. B. explosionsgefährdete Chemieanlagen, intensiv genutzte Aufenthaltsbereiche, Schnellbahnstrecken mit zugelassenen Geschwindigkeiten $> 160 \text{ km/h}$, zweibahnige Straßen), vergleiche Gefährdungsstufe 1 im Abschnitt 3.3	H4b	H2	H2	H1
andere Fälle, vergleiche Gefährdungsstufe 2 bis 4 im Abschnitt 3.3	H2	H2	H1	Schrammborde mit einer Höhe von 0,15 m bis 0,20 m und Geländer mit Seil gemäß den RiZ-ING

Abschnitt 3

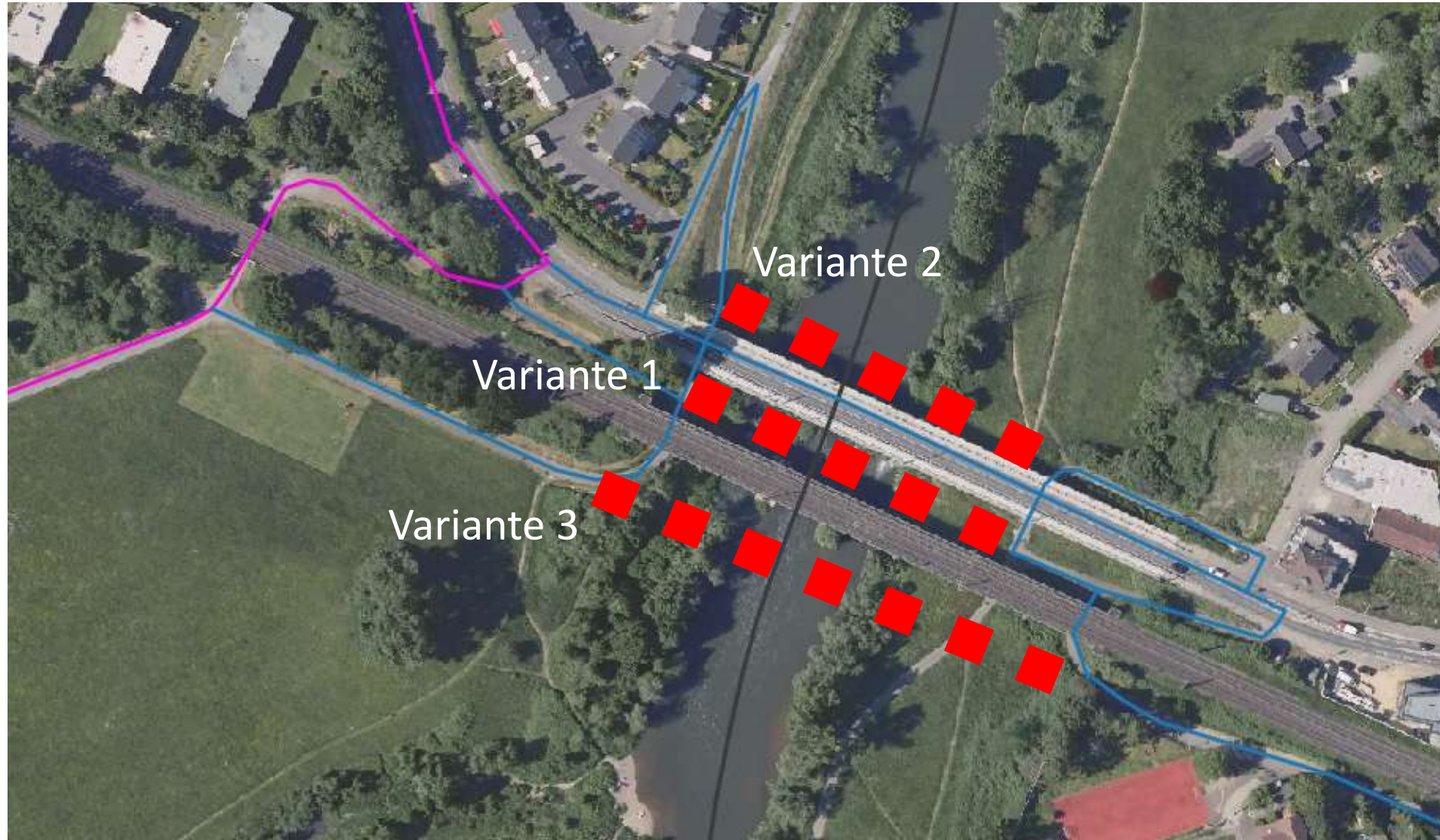
Optimierung bestehende Siegquerung

- Analyse des Geschwindigkeitsniveaus
- Abschätzung der Begegnungswahrscheinlichkeit (Zählung)
- Klärung der Möglichkeiten zur Vergrößerung der Führungsbreite (Verschlankung und/oder Versetzung der Schutzeinrichtung)



Abschnitt 3

Neue Siegquerung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!