



Konzeption zur Netzplanung

Grundsatz der StVO konformen Ausweisung des Radwegenetzes

- Radfahrer sind Fahrzeuge nach § 2 und müssen die Fahrbahn benutzen, es sei denn, eine Benutzungspflicht ist ausgewiesen oder es handelt sich um einen rechten Radweg oder Seitenstreifen oder um einen gesondert freigegebenen linken Radweg.
- Die Anordnung der Benutzungspflicht durch VZ 237, VZ 240 oder VZ 241 darf nur aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgen.
 - Voraussetzung ist, dass eine dem Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist, bzw. angelegt werden kann.
 - Es muss gewährleistet sein, dass ausreichende Flächen für den Fußgänger verbleiben.
 - Die Benutzung muss nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar sein.
 - Die Freigabe linker Radwege soll innerorts grundsätzlich nicht erfolgen.
 - Die Führung als Mischverkehr auf der Fahrbahn ist einer nicht nutzungsgerechten Radweglösung vorzuziehen.

Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (EAR)

- Es ist die Einrichtung eines Netzes von Hauptverbindungen mit einer Maschenweite von 200 - 1.000 m vorzusehen.
- 90 % der Einwohner sollen einen Zugang zur Hauptverbindung innerhalb von 200 m haben.
- Die Hauptverbindungen sollen maximale Umwege von 20 % zur kürzesten Verbindung und von 10 % zur Hauptverkehrsstraße aufweisen.

Radverkehrskategorien gemäß Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)

AR III: regionale Radverkehrsverbindung
 außerhalb bebauter Gebiete
 Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
 z.B. innerörtliche Fortsetzung von Stadt-Land-Verbindungen

- benutzungspflichtiger Geh- und Radweg mit Anbindung an Schleswig, Kappeln, Waabs, Kiel, Owschlag, Rendsburg
- Trennprinzip Rad von Kfz
- Entfernungsbereich 5-35 km
- Qualitätsanspruch an Wegweisung

IR II: innergemeindliche Radschnellverbindung
 innerhalb bebauter Gebiete
 Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen
 z.B. innerörtliche Fortsetzung von Stadt-Land-Verbindungen

- benutzungspflichtiger Geh- und Radweg mit Anbindung an Schleswig, Kappeln, Waabs, Kiel, Owschlag, Rendsburg
- Trennprinzip Rad von Kfz
- Qualitätsanspruch an Wegweisung

IR III: innergemeindliche Radhauptverbindung
 innerhalb bebauter Gebiete
 Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren in Oberzentren

- erfüllt, da hier nicht zutreffend.

IR IV: innergemeindliche Radverkehrsverbindung
 innerhalb bebauter Gebiete
 Verbindung für Alltagsradverkehr von Ortsteilen zum Hauptzentrum sowie untereinander und zu allen wichtigen Zielen

- benutzungspflichtiger Geh- und Radweg
- Trennprinzip Rad von Kfz
- Qualitätsanspruch an Wegweisung

IR V: innergemeindliche Radverkehrsanbindung
 innerhalb bebauter Gebiete
 Anbindung aller Grundstücke und potentiellen Ziele

- Für den Radverkehr zu nutzende Straße mit Netzfunktion und Netzzusammenhang
- Mischverkehr Rad / Kfz
- Qualitätsanspruch Beleuchtung
- Für den Radverkehr zu nutzender eigenständiger Weg mit Netzfunktion und Netzzusammenhang
- Mischverkehr Rad / Fuß
- Qualitätsanspruch Beleuchtung

sonstige Radverkehrsverbindungen

- Für den Radverkehr zu nutzender eigenständiger Weg mit touristischer Prägung
- benutzungspflichtiger Geh- und Radweg mit Netzfunktion und Netzzusammenhang
- Trennprinzip Rad von Kfz

ungeklärte Problemstelle

- Streckenabschnitt mit ungeklärter Flächenverfügbarkeit

Gebietsnutzungen

- Einzelhandels- und Gewerbebenutzung
- Bildungseinrichtungen
- Entwicklung von Wohngebietsnutzung
- bedeutende infrastrukturelle Einrichtungen

beauftragt durch:



STADT ECKERNFÖRDE
 - Der Bürgermeister -
 Rathausmarkt 4-6
 24340 Eckernförde

erstellt durch:



WASSER- UND VERKEHRS-KONTOR
 INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
 BERATENDE INGENIEURE BEHREND & KRÖGER

Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
 Telefon: 04321. 260 270 • Telefax: 04321. 260 27 99
 www.wvk.sh • info@wvk.sh

Radverkehrskonzept
 Bearbeitungsstand 12. Juni 2014

Maßstab: ohne