Gesamtkataster der Baulasten Bund und Land zum Masterplan Radverkehrsnetz MK

Kataster aller Streckenabschnitte und Knotenpunkte mit und ohne Maßnahmenvorschläge
(Baulast Bund und Land NRW)

MÄRKISCHER KREIS

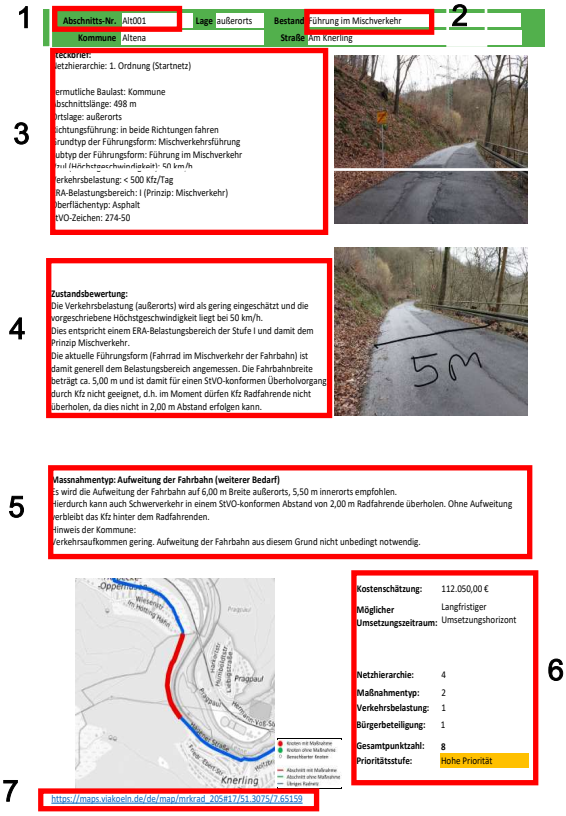
VIA Planungsbüro

Erläuterung

Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie das im Titel des Dokuments beschriebene Katasterdokument.
Das Dokument ist nach Abschnitts- bzw. Knotennummer sowie nach Städte- und Gemeindennamen sortiert.
Die zum Kataster dazugehörigen Karten, deren Dateiname mit "Map" beginnt und Sie unter dem angegebenen Downloadlink finden können, enthalten zu Ihrer Orientierung ebenfalls die Abschnitts- / Knotennummern.
Neben diesem Dokument haben Sie die Möglichkeit auf die Streckenabschnitte bzw. Knotenpunkte sowie die hinterlegten Einzelkataster über die Onlinekarte zuzugreifen.
URL: https://maps.viakoeln.de/de/map/masterplan-mk_205
Außerdem steht Ihnen eine Exceldatei für alle Baulastträger zur Verfügung.

Vorderseite

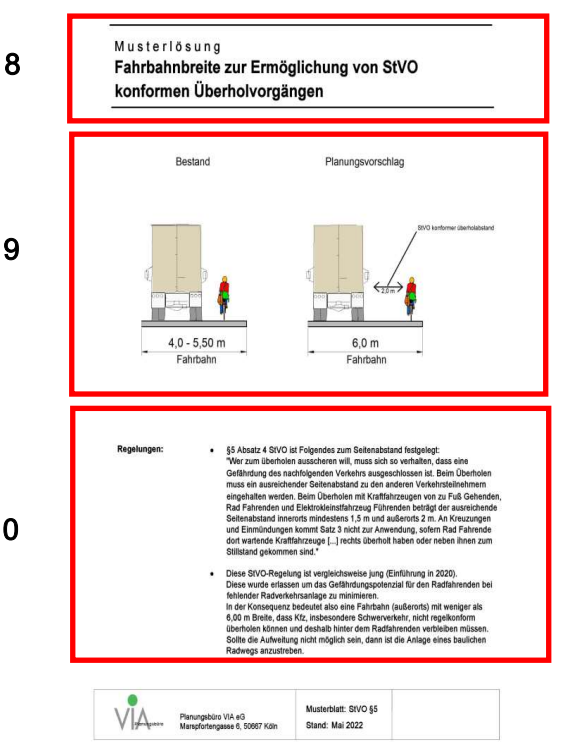
1 Abschnitts-/Knotennummer
2 Führungsform im Bestand
3 Bestandsinformationen
4 Zustandsbewertung des Bestandes
5 Maßnahmentyp sowie eine weitergehende Beschreibung des Maßnahmenvorschlags
6 Kostenschätzung und Prioritätstufe
7 Link zur jeweiligen Stelle in der Onlinekarte



Rückseite

Sofern eine Maßnahme vorhanden ist, kann, je nach Maßnahmenvorschlag, eine Musterlösung vorhanden sein. Diese gibt das idealtypische Aussehen nach Umsetzung der Maßnahme wieder. Die realen Bedingungen vor Ort sind hier nicht berücksichtigt.

8 Titel der Musterlösung
9 Prinzipskizze mit allen erforderlichen Breitenangaben
10 Quellenangaben und Erläuterungstexte



Abschnitts-Nr.	Alt003	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 451 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8306 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8306 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,50 bis zu über 9,00 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Ein einseitiger Schutzstreifen auf der Nordseite (1,50 m plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken) sollte mindestens markiert werden.
Es verbleibt eine (überfahrbare) Kernfahrbahnbreite von 5,50 m.
Falls das Parken entfallen kann, dann kann auch ein beidseitiger Schutzstreifen markiert werden.
Ggf. ist als Alternative die Reduzierung auf 30 km/h zu prüfen.
Hinweis der Kommune:
Hohes LKW-Aufkommen. Besonders im Kurvenbereich kann eine einseitige Führunhg gefährlich werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3074/7.66254

Kostenschätzung:	27.060,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

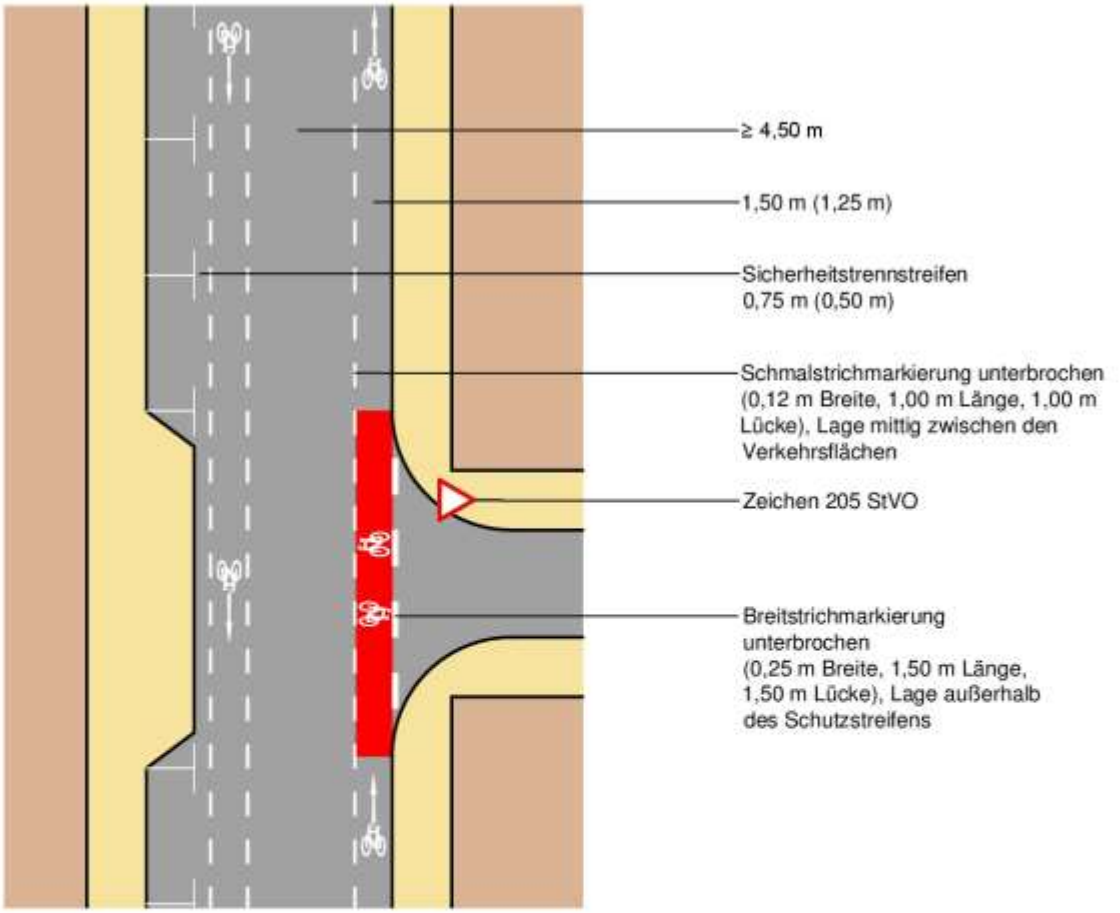
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt003	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt003.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Hagener Straße/Am Knerling

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt003
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es wird der Bau einer geteilten Querungshilfe empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3056/7.6572

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

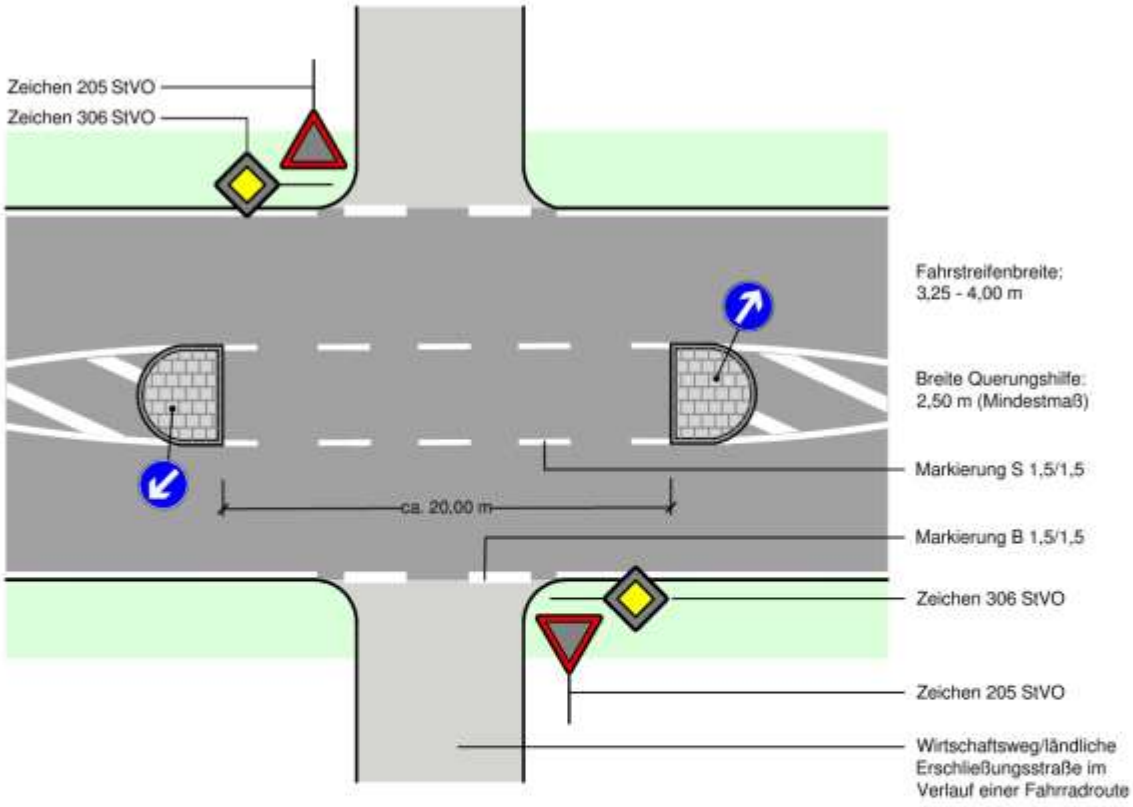
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt003.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Hagener Straße/Am Knerling

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt003.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Altena			**Straße**	Hagener Straße/Brachtenbecker Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt003
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Rahmen der Streckenmaßnahme Alt003 vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr an der LSA zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3055/7.6576

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

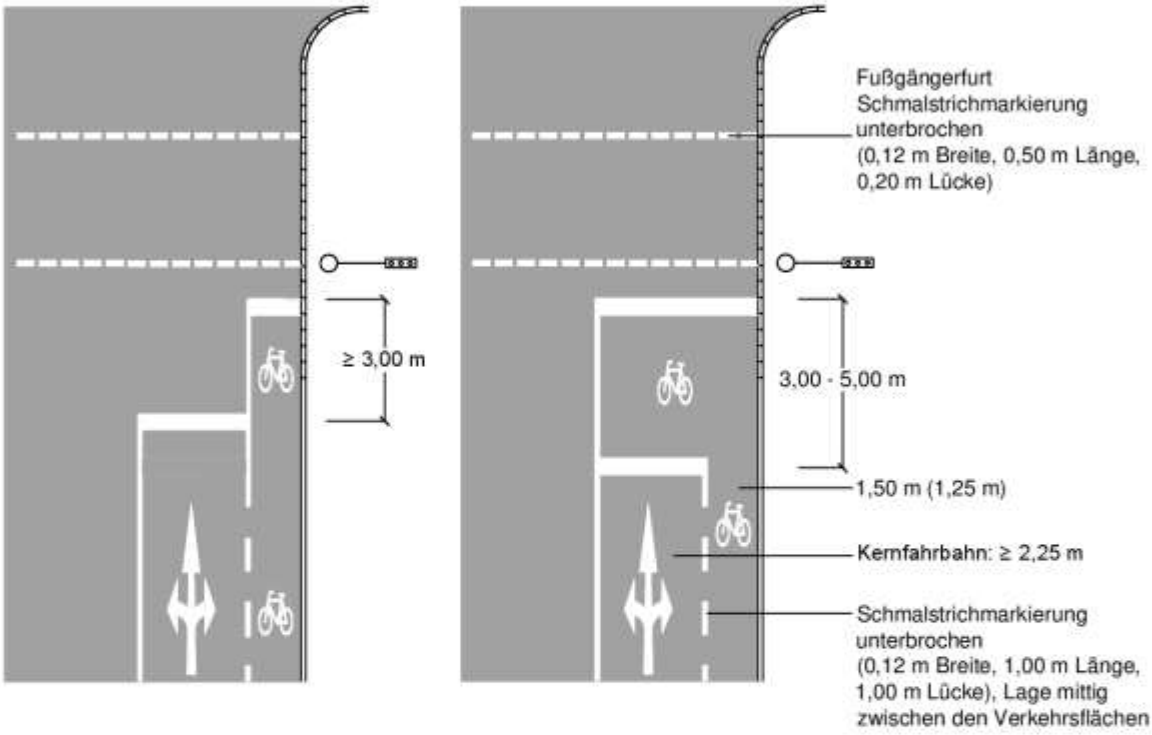
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt003.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Altena			**Straße**	Hagener Straße/Brachtenbecker Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt004a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Altena			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 80 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8306 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8306 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) sowie die Richtungsfreigabe ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 0,50 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Die Anlage liegt in einem Bereich von 2,4 m (Toleranzbreite)

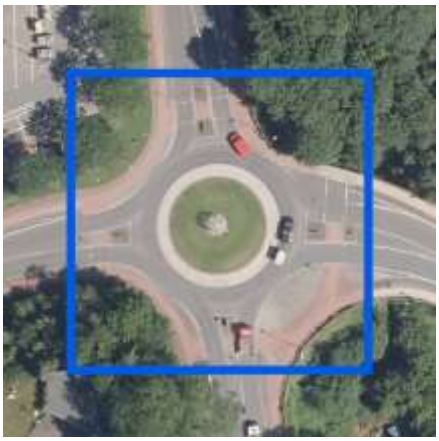


https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3074/7.66253

Abschnitts-Nr.	Alt004a.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Hagener Straße/Bahnhofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt004a
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



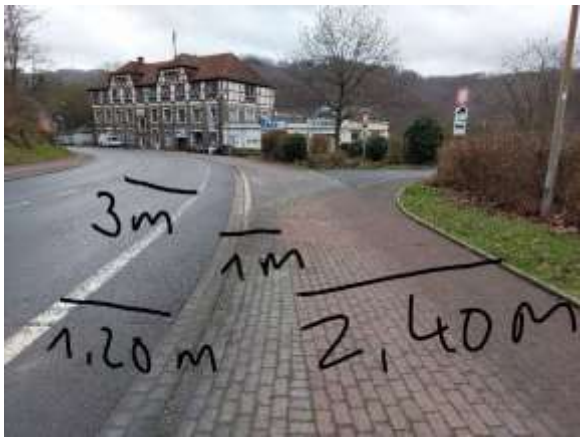
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3075/7.6630

Abschnitts-Nr.	Alt004b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Altena			**Straße**	Hermann-Voß-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

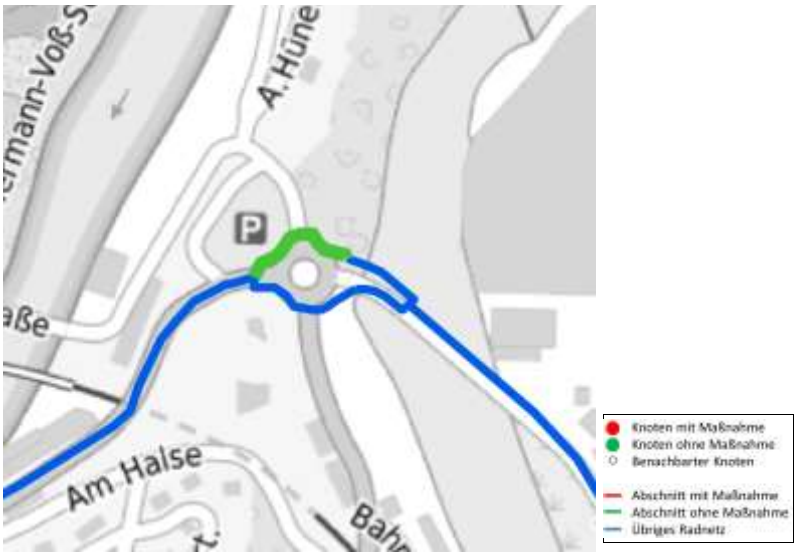


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 79 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8306 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8306 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) sowie die Richtungsfreigabe ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 0,50 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Die Anlage liegt in einem Bereich von 2,4 m (Toleranzbreite), stellenweise niedriger.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3075/7.66337

Abschnitts-Nr.	Alt005a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Altena			**Straße**	Linscheidstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 36 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 8000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 1,60 m bis < 1,85 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf unter 8000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,50 m.

Massnahmentyp: Demarkierung
Ummarkierung zugunsten der Maßnahme ALT06



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3074/7.66346

Kostenschätzung:	900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt005b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Altena			**Straße**	Linscheidstraße

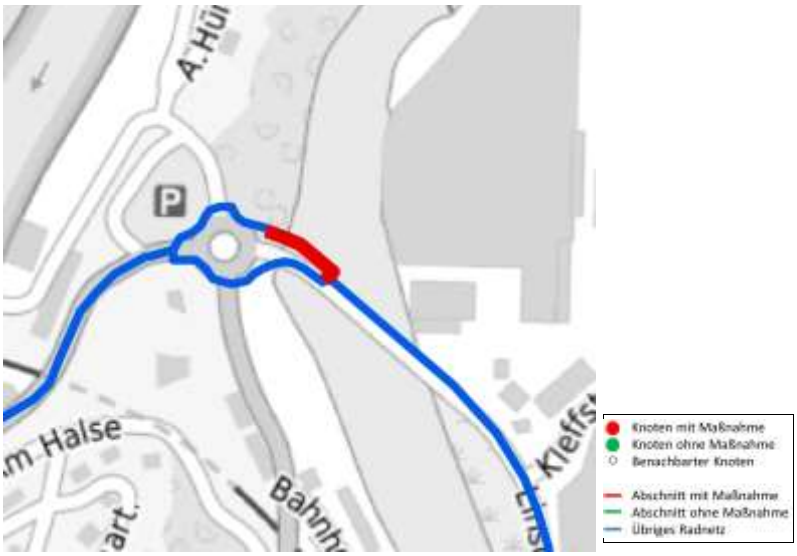
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 59 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 8000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 1,60 m bis < 1,85 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf unter 8000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,50 m.

Massnahmentyp: Demarkierung
Ummarkierung zugunsten der Maßnahme ALT06



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3073/7.66392

Kostenschätzung:	1.475,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt008b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Altena			**Straße**	Lenneuferstraße/Pott-Jost-Brücke

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt008b
mit Streckenmaßnahme: Andere Maßnahme





Massnahmentyp: Andere Maßnahme
Sollten die drei Fahrstreifen in der Zufahrt des Knotens Lindenstr./Bornstr./Lenneuferstr. auf der Lindenstr. (Nordwestast) notwendig sein, dann lässt sich aufgrund der Nähe zur LSA keine geeignete Querungsmöglichkeit für den Radverkehr schaffen.
Alternativ kann der Radverkehr über die östliche Nebenanlage bis an den LSA-Knotenpunkt herangeführt werden (Ausbau der Anlage und Umwidmung in einen gem. Geh-/Radweg wäre notwendig) und die Querung erfolgt über die LSA. Die wahrscheinlich beste Lösung ist der Verzicht auf die Verbindung über Freiheitsstraße und separaten Geh-/Radweg. Stattdessen wird die Führung über die Lenneuferstraße empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2898/7.6757

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

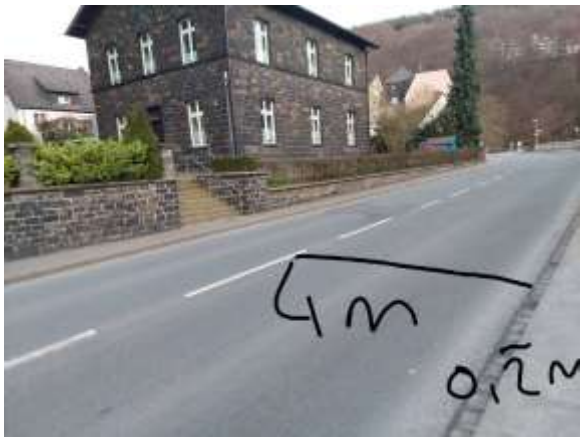
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt009	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

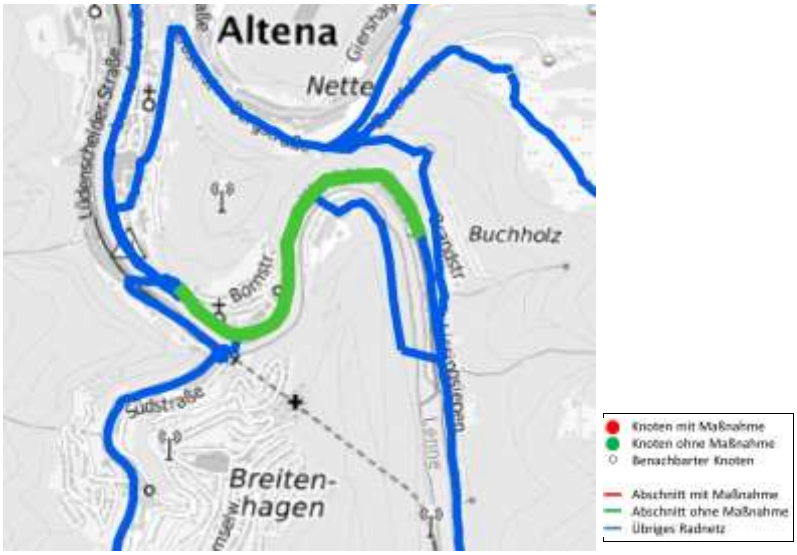


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1543 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) liegt bei 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2917/7.68894

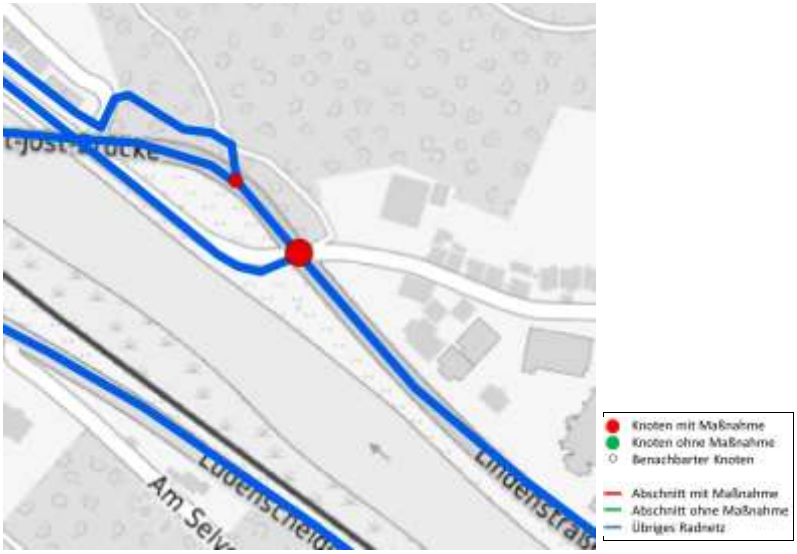
Abschnitts-Nr.	Alt009.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Altena			**Straße**	Pott-Jost-Brücke/Lenneuferstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt009
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2895/7.6761

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

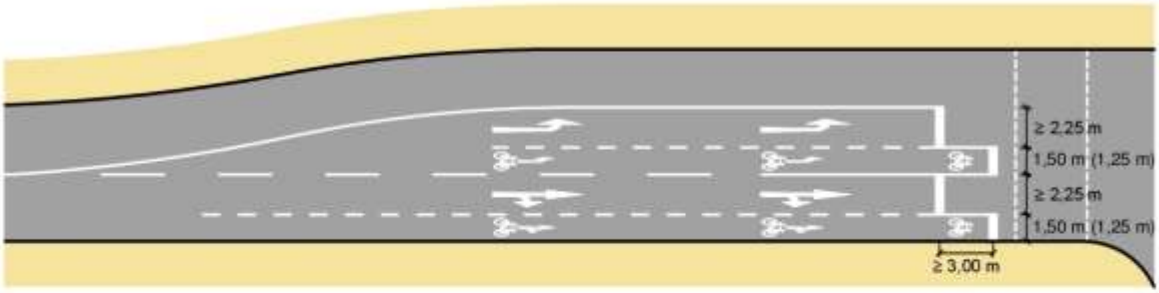
Abschnitts-Nr.	Alt009.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Altena			Straße	Pott-Jost-Brücke/Lenneuferstraße

Musterlösung

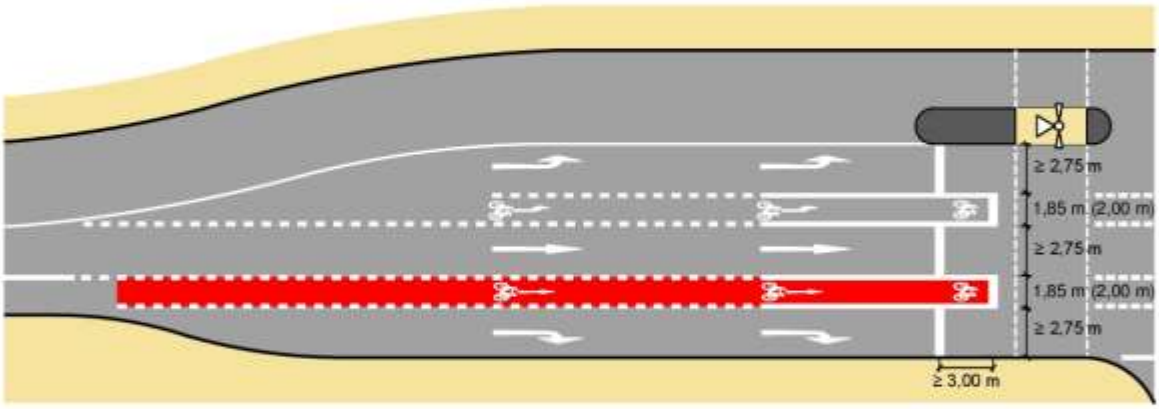
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

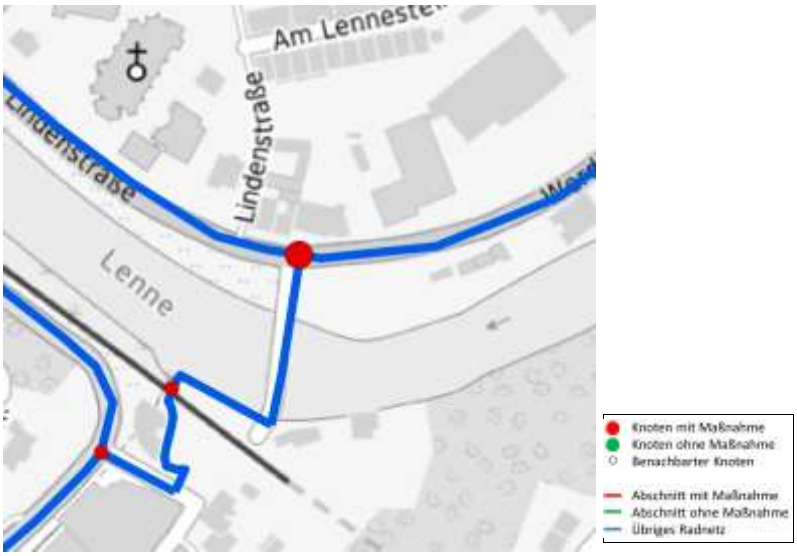
Abschnitts-Nr.	Alt009.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße/Steinerne Brücke

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt009
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Maßnahme kommt nur zum Tragen, wenn die Unterführung unter dem Gleiskörper neugebaut wird. Aufgrund der Stellplätze auf der B236 ist die Sichtbeziehung eingeschränkt. Entweder das Parken wird reduziert oder es kann der Bau einer geteilten Querungshilfe geprüft werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2882/7.6790

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

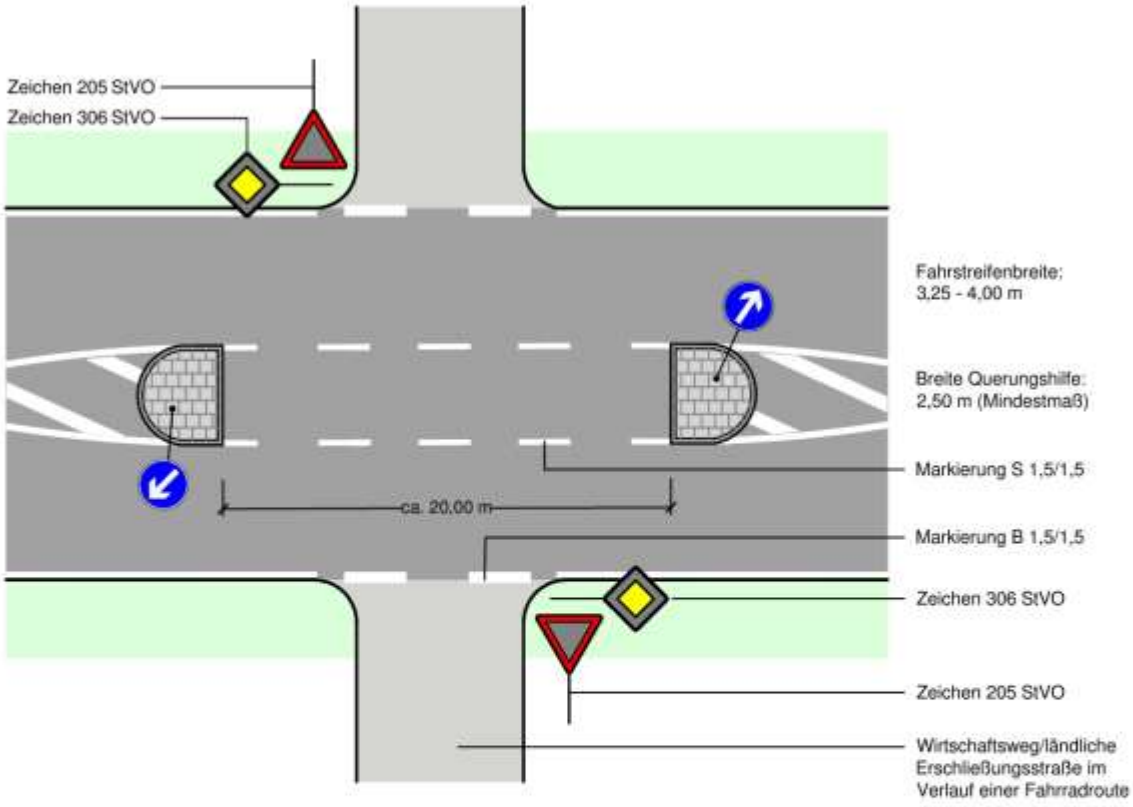
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt009.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße/Steinerne Brücke

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

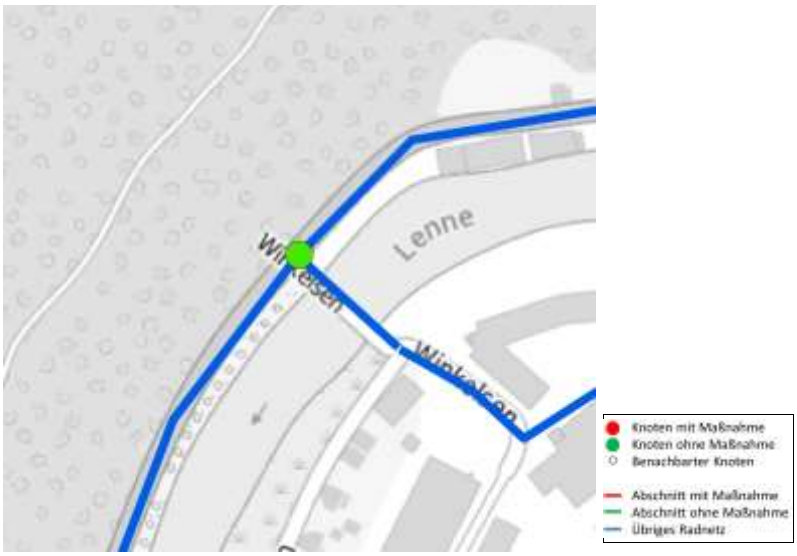
Abschnitts-Nr.	Alt009.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße/Winkelsen

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt009
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2931/7.6830

Abschnitts-Nr.	Alt010	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 479 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



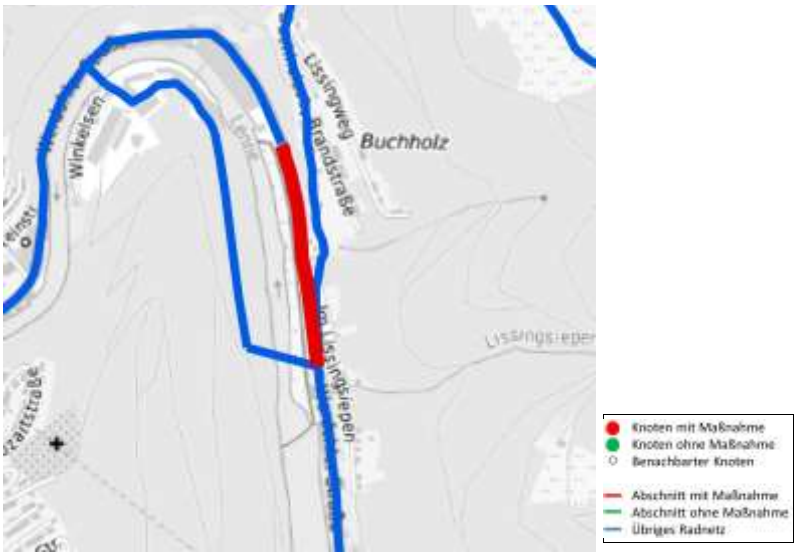


Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) liegt bei 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Aufgrund einer Sanierungsmaßnahme während der Befahrung temporär 30 km/h.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs empfohlen.

Alternativ ist nur eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 oder 70 km/h möglich.

Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m und aufgrund der Topographie ist eine Umsetzung schwierig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2917/7.68893

Kostenschätzung:	191.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

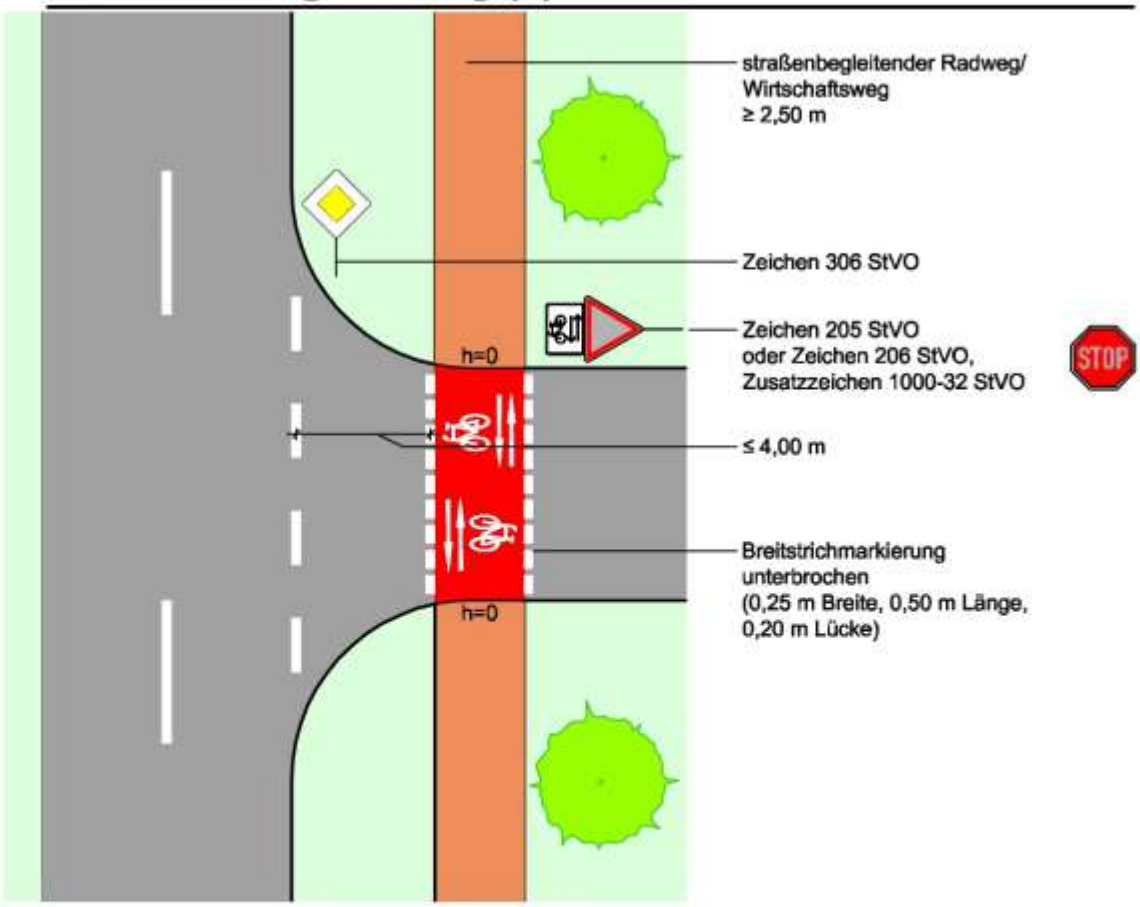
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt010	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt010.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt010
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist im Übergang zwischen der künftigen, einseitigen Zweirichtungsführung (Alt010) und der Mischverkehrsführung innerorts (Alt009) die Auflösung des Radwegs und seine Überführung mittels Fahrbahneinengung vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2917/7.6889

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

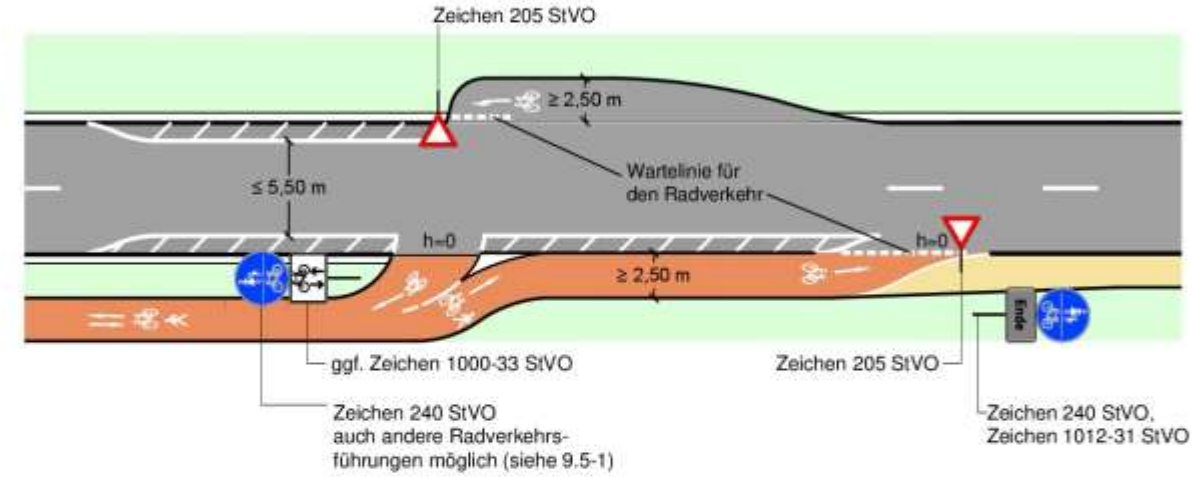
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt010.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-7
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt011	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 598 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) liegt bei 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit zwar technisch dem Belastungsbereich angemessen, es wird jedoch die Stufe IV (ab 4000 Kfz/Tag bei 70 km/h) angesetzt. Die Straßenraumbreite beträgt in weiten Teilen 6,50 m.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es wird der Bau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs empfohlen. Aufgrund von Straßenbreite und Topographie jedoch schwierig umsetzbar.

Alternativ sollte aufgrund der Bebauung geprüft werden, ob die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert werden kann.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2875/7.69015

Kostenschätzung:	5.980,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt013	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 652 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) liegt bei 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Straßenraumbreite beträgt in weiten Teilen (südl. Werdohler Str. 113) 8,50 m oder mehr.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetz werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2821/7.69119

Kostenschätzung:	260.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

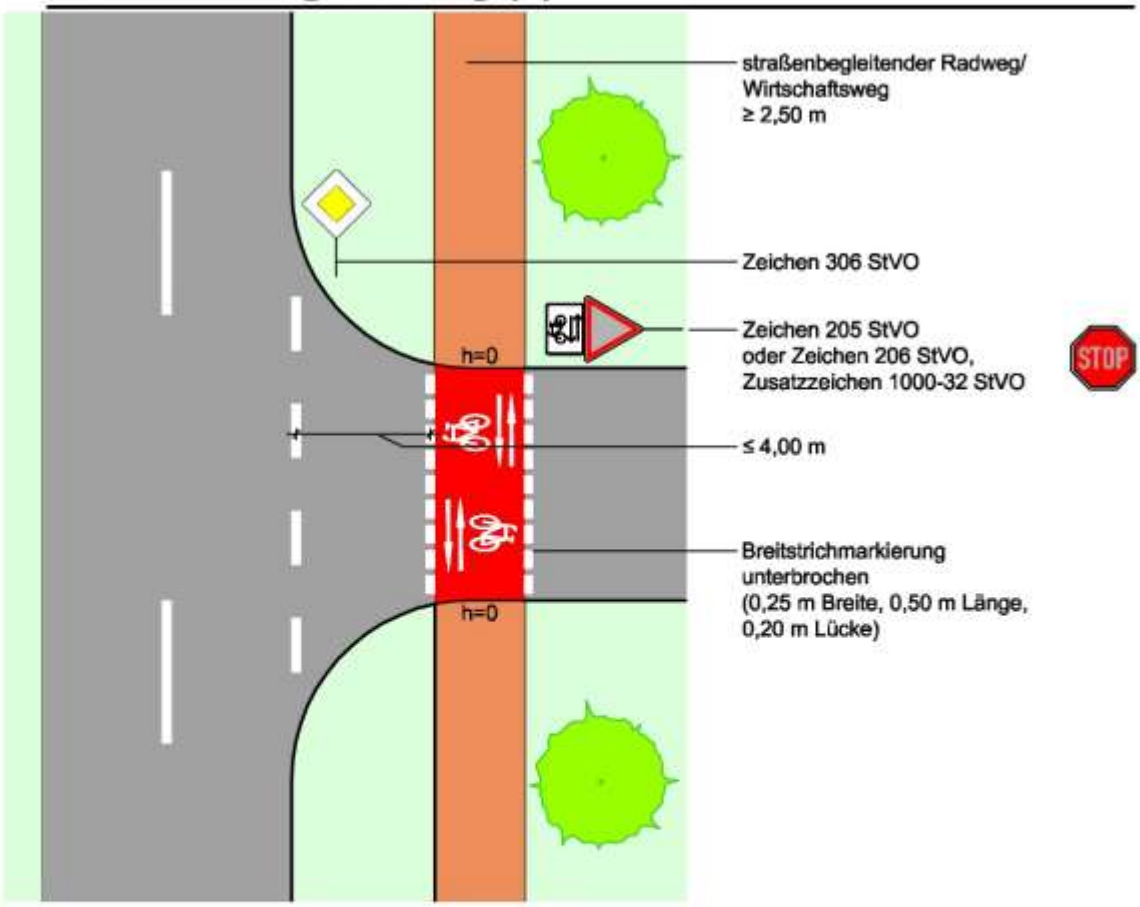
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt013	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

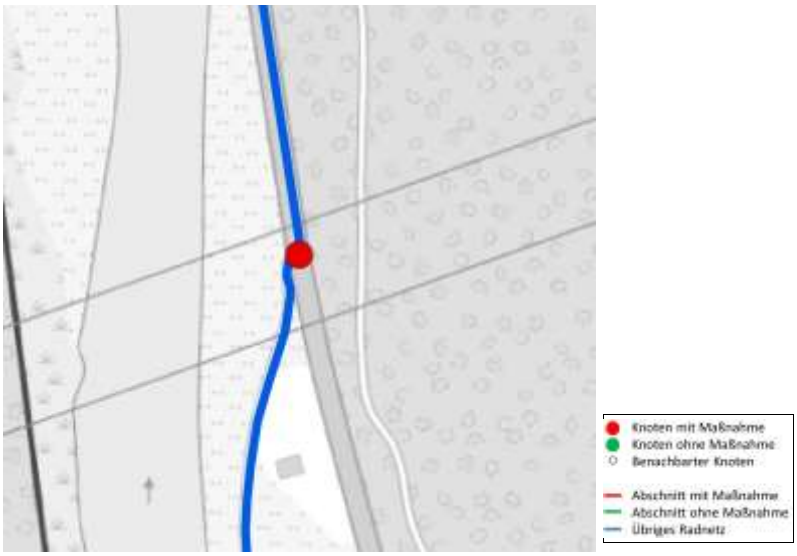
Abschnitts-Nr.	Alt013.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt013
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neu zu bauende Radweg Alt013 auf der Westseite der B236 errichtet, dann kann auf eine Maßnahme verzichtet werden. Erfolgt der Bau auf der Ostseite, dann ist hier eine Querungshilfe erforderlich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2764/7.6929

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

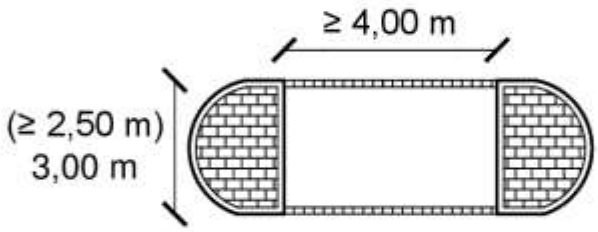
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt013.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt014	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

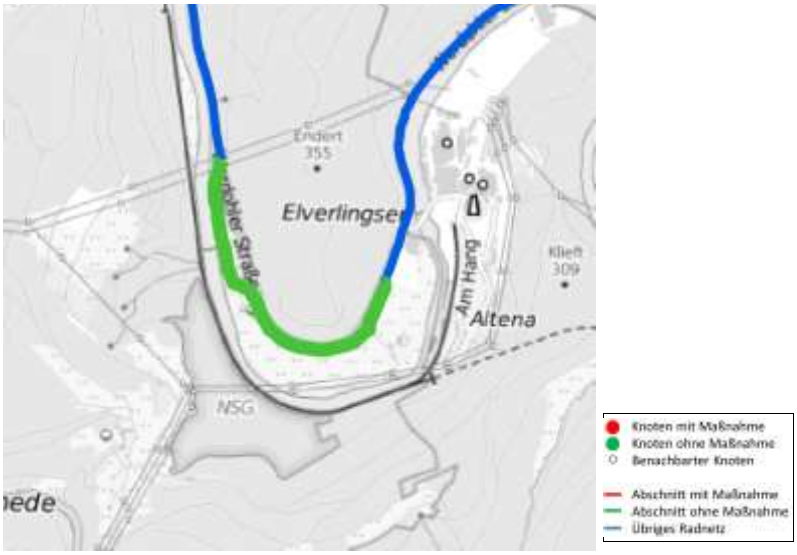
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1329 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) liegt bei 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 1,75 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2764/7.69292

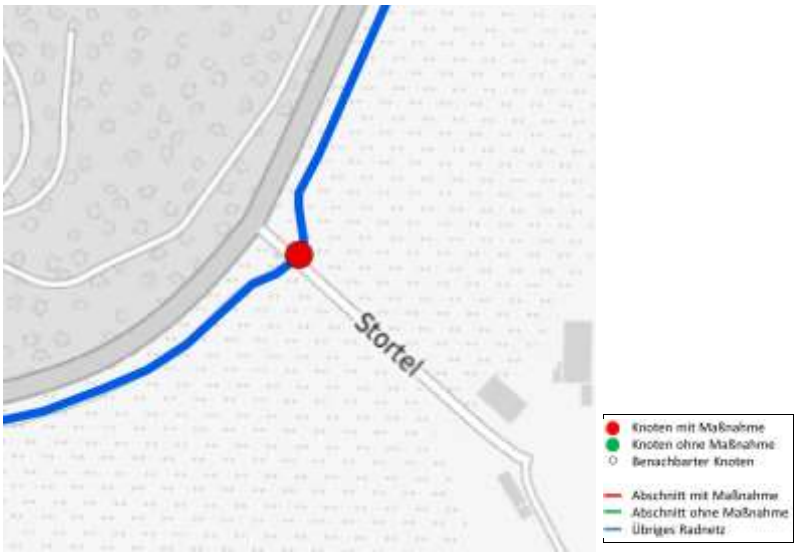
Abschnitts-Nr.	Alt014.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße/Stortel

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt014
mit Streckenmaßnahme: Andere Maßnahme





Massnahmentyp: Andere Maßnahme
Außer Furtmarkierungen sind hier keine Maßnahmen notwendig



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2706/7.7011

Kostenschätzung:	5.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt015	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

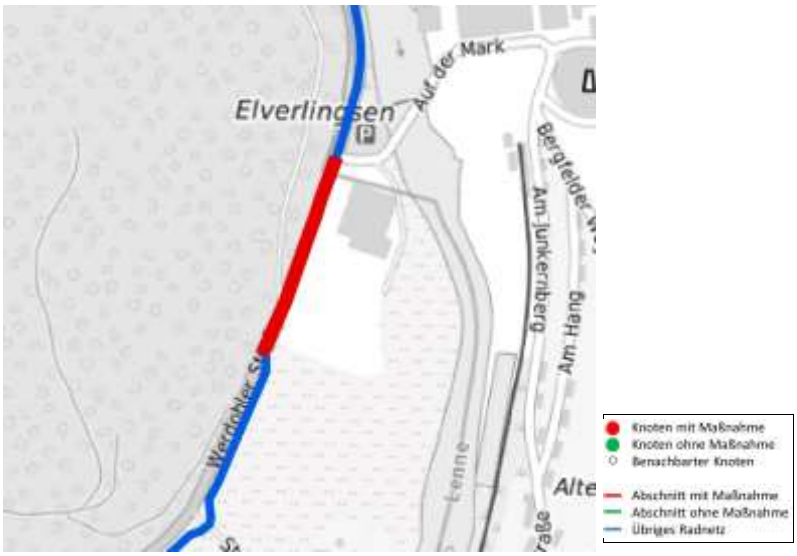
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 226 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) liegt bei 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen. Die Straßenraumbreite beträgt in weiten Teilen 8,50 m oder mehr, reduziert sich aber ab der Staustufe Elverlingsen auf lediglich 6,50 m Breite.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetz werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2741/7.70298

Kostenschätzung:	90.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

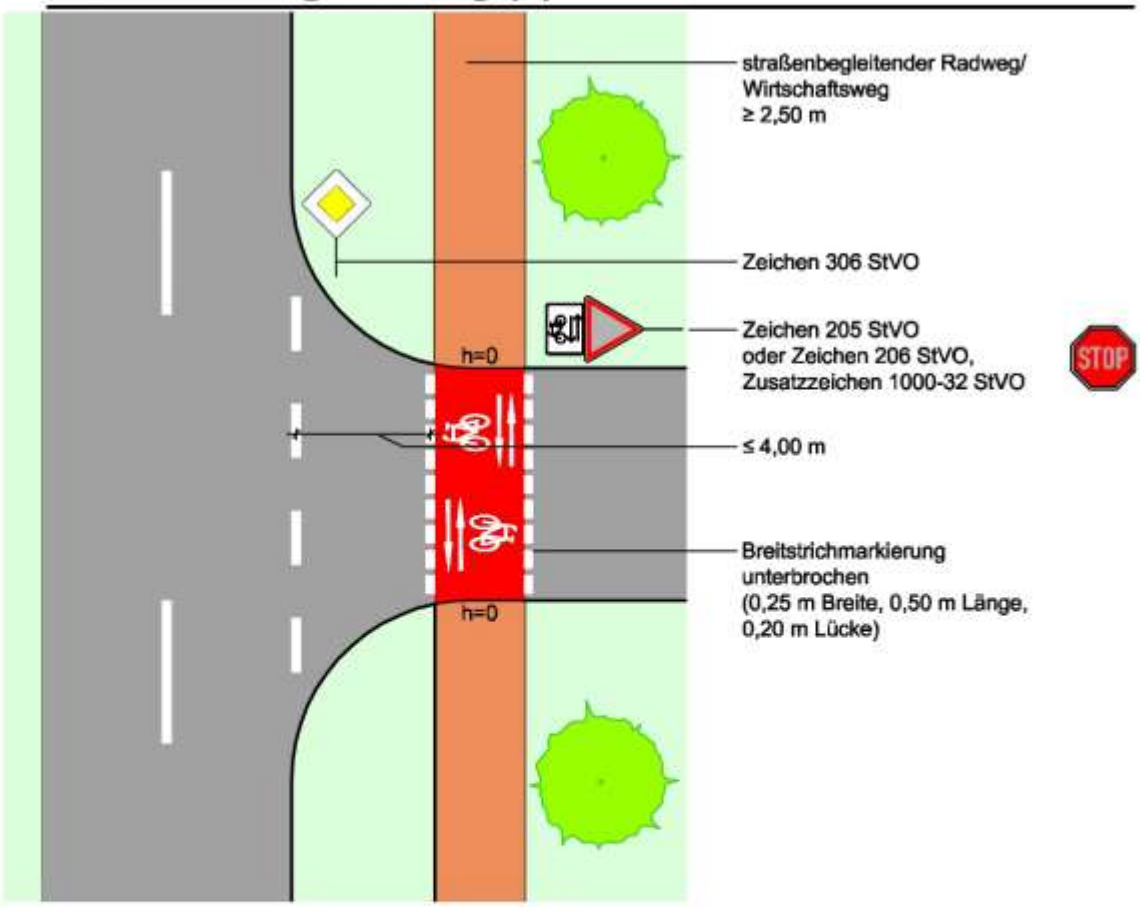
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt015	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt015.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Altena			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt015
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neu zu bauende Radweg Alt015 auf der Ostseite der B236 errichtet, dann kann auf eine Maßnahme verzichtet werden. Erfolgt der Bau auf der Westseite, dann ist hier eine Querungshilfe erforderlich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.272/7.7019

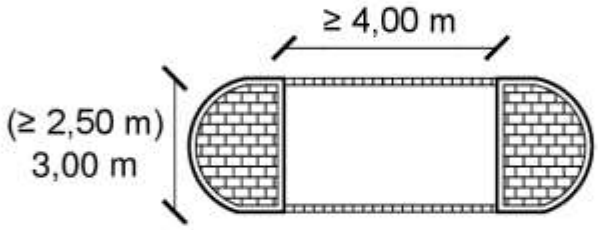
Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-4
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Alt021	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Westiger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2470 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7161 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 7161 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation. Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Für einen Schutzstreifen erscheint die Fahrbahn zu schmal. Eine Piktogrammspur oder die schwierig umsetzbare Reduzierung der Geschwindigkeit erscheint hier als einzig verbleibende Möglichkeit.

Es sollte zusätzlich geprüft werden, ob ein Radweg auf diesem Abschnitt nicht sinnvoller wäre, da der Habitus der Straße stark außerörtlich wirkt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2990/7.72091

Kostenschätzung:	49.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	mittlere Priorität

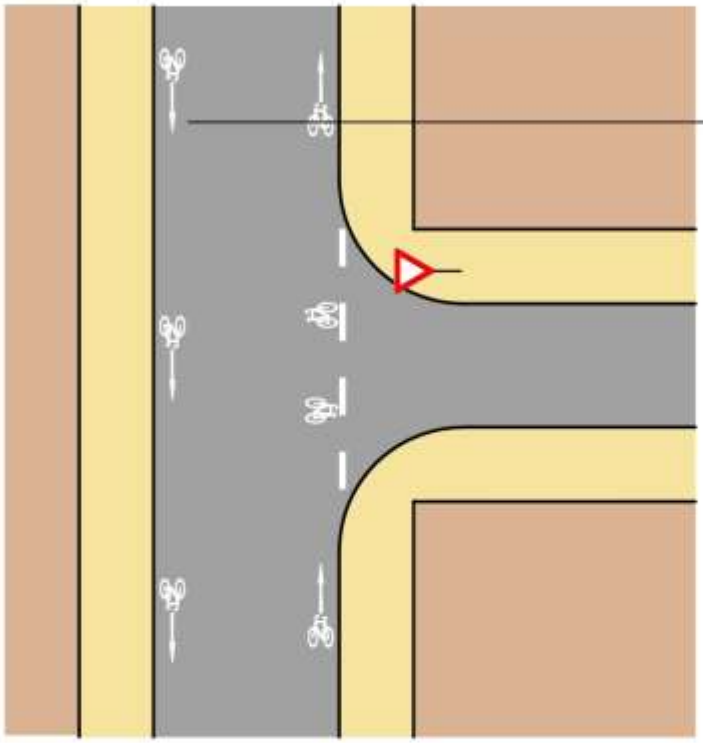
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt021	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Westiger Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:
- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:
- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:
- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt022	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 285 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4550 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4550 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Es existiert eine bauliche Nebenanlage mit ca. 2,00 m Breite

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Die Nebenanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut und in einen gemeinsamen Geh-/Radweg umgewidmet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3006/7.72367

Kostenschätzung:	114.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

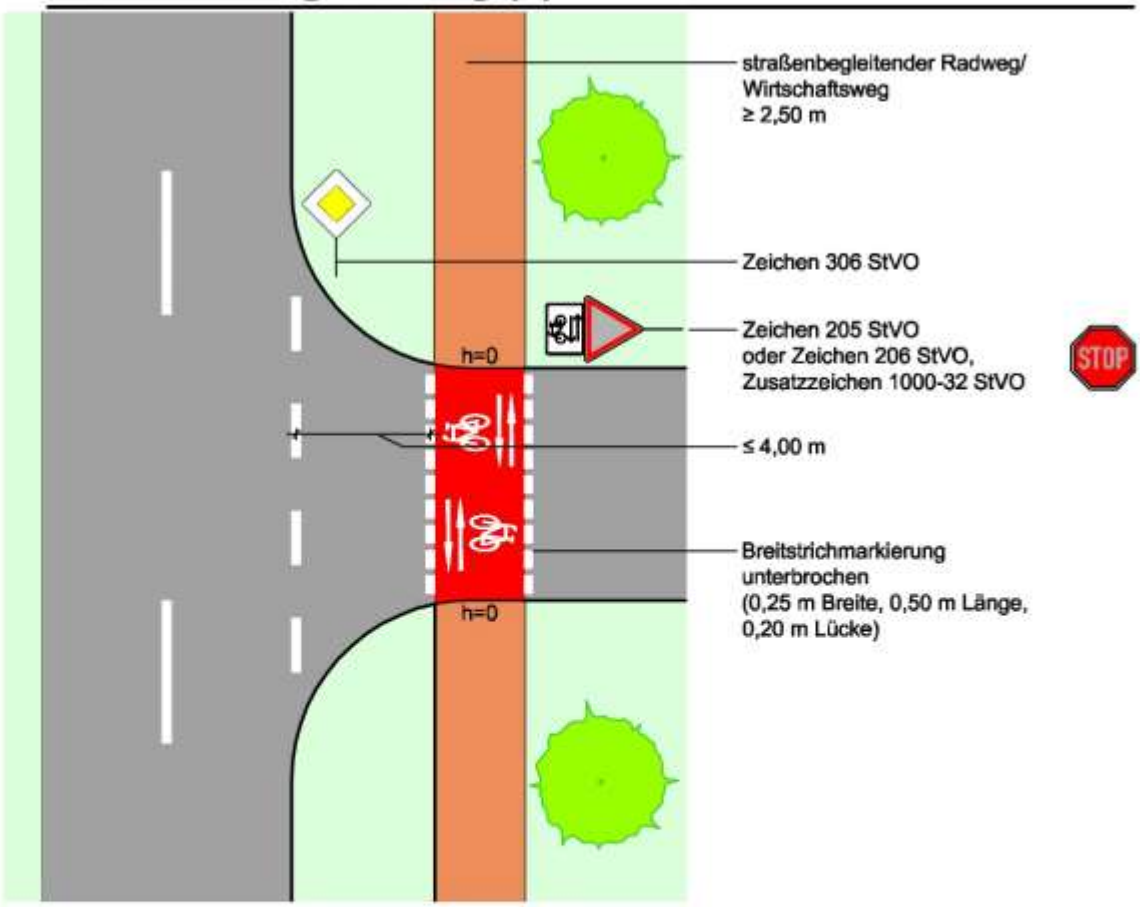
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt022	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt023	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 220 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4550 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4550 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Ggf. sollte die Maßnahme Alt022 hier fortgeführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3021/7.72586

Abschnitts-Nr.	Alt023.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße/Springer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt023
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3021/7.7258

Abschnitts-Nr.	Alt028	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 35 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4861 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4861 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Aufgrund der unübersichtlichen Kurvensituation wird der Ausbau der Nebenanlage zu einem kurzen Zweirichtungsradwegs auf der Südseite der Fahrbahn empfohlen (vgl. Hinweis der Kommune).Hinweis der Kommune:Straße wird oft durch Motorradraser genutzt. Erhebliche Steigung/Gefälle. Separate Radführung wahrscheinlich angemessener.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3064/7.72931

Kostenschätzung:	20.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

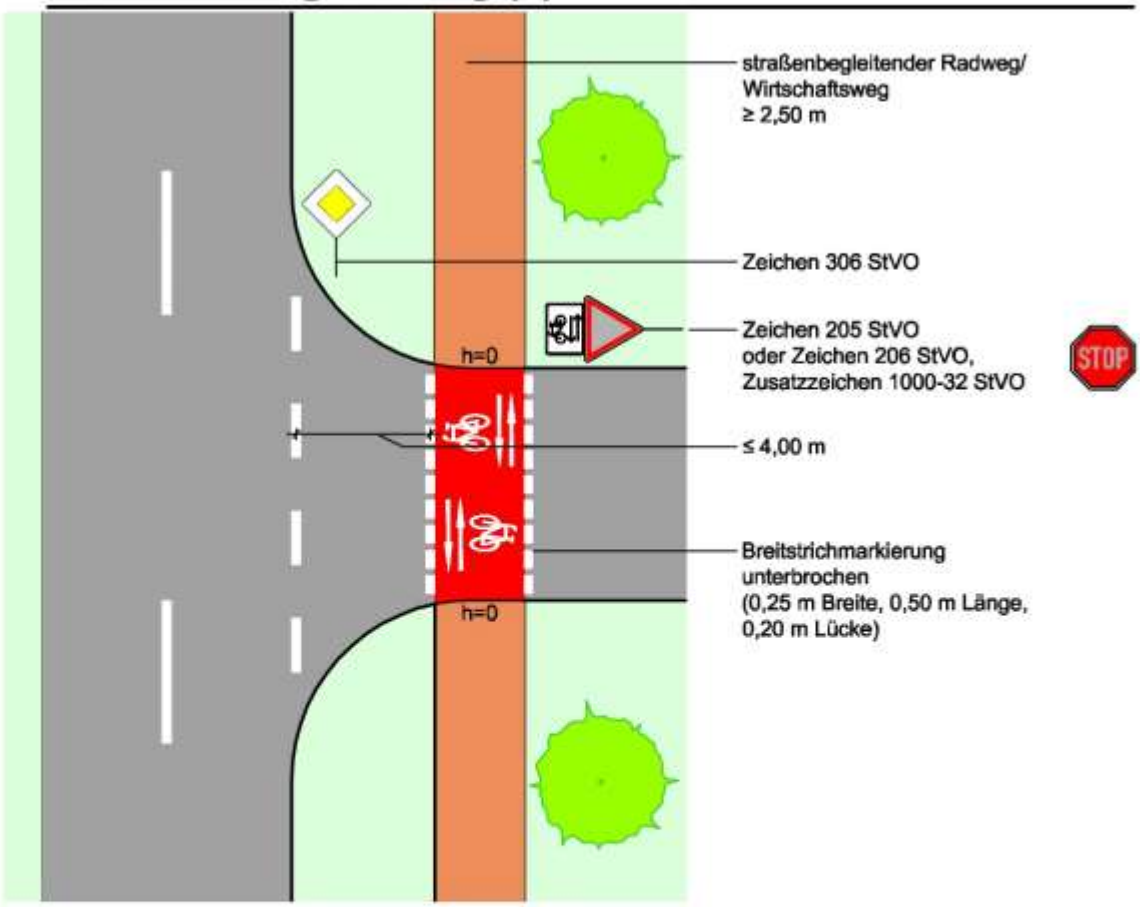
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt028	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt028.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße/In der Schledde

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt028
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Bei Umsetzung der Maßnahme Alt028 ist keine Maßnahme am Knotenpunkt notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3065/7.7289

Abschnitts-Nr.	Alt028.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße/Bauernstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt028
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Bei Umsetzung der Maßnahme Alt028 ist keine Maßnahme am Knotenpunkt notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3064/7.7293

Abschnitts-Nr.	Alt030	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

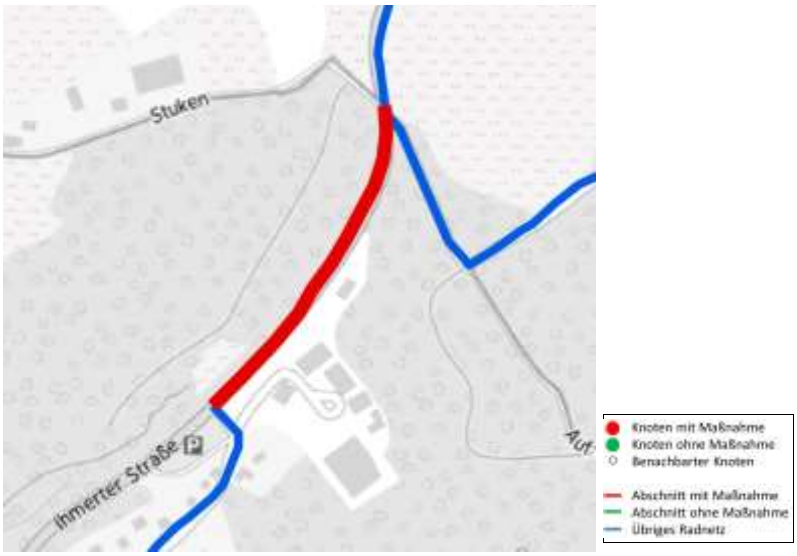
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 378 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5391 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5391 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3164/7.74127

Kostenschätzung:	151.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

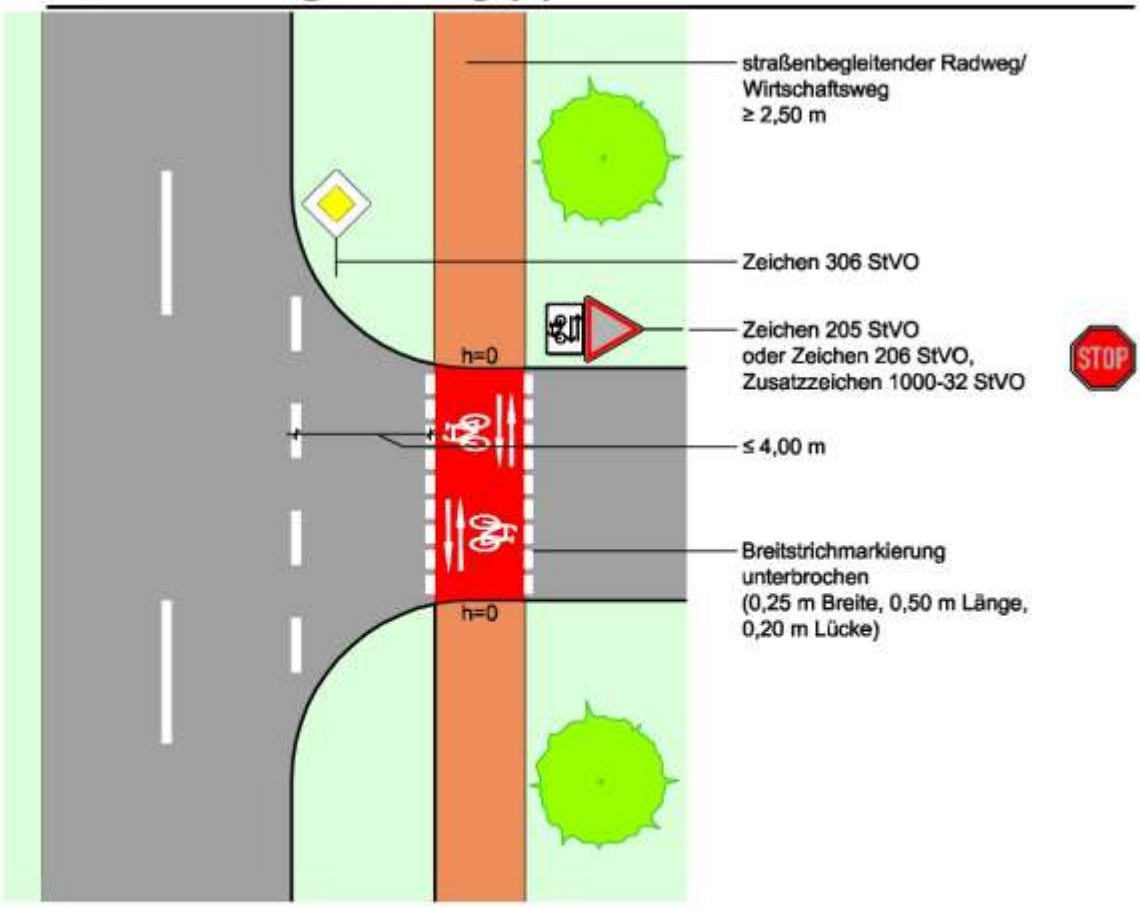
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt030	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt030.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße/Zur Roleye

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt030
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der Radweg (Alt030) auf der Nordwestseite errichtet, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe vorzusehen. Sollte der Radwegebau auf der Südostseite erfolgen, ist, abgesehen von Furtmarkierungen, keine Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3135/7.7387

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

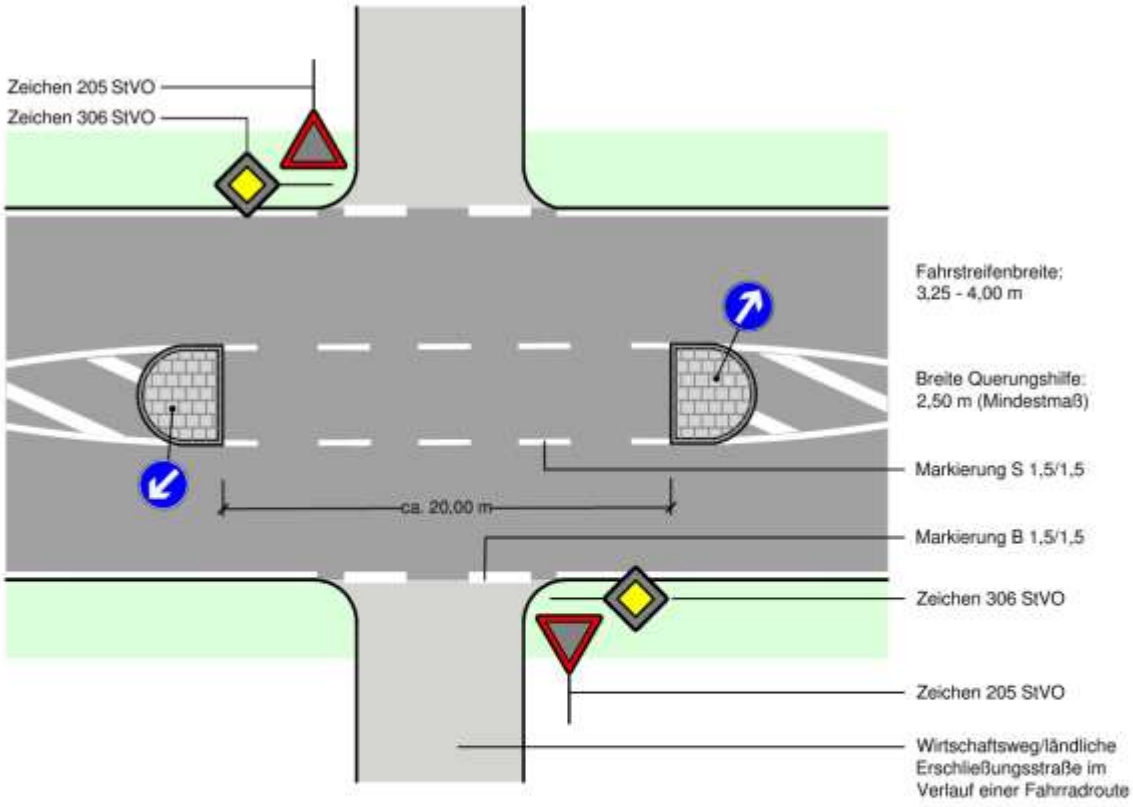
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt030.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße/Zur Roleye

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt030.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße/Auf dem Giebel

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt030
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der Radweg (Alt030 bzw. Hem063) auf der Westseite errichtet, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe vorzusehen. Sollte der Radwegebau auf der Ostseite erfolgen, ist, abgesehen von Furtmarkierungen, keine Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3162/7.7412

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

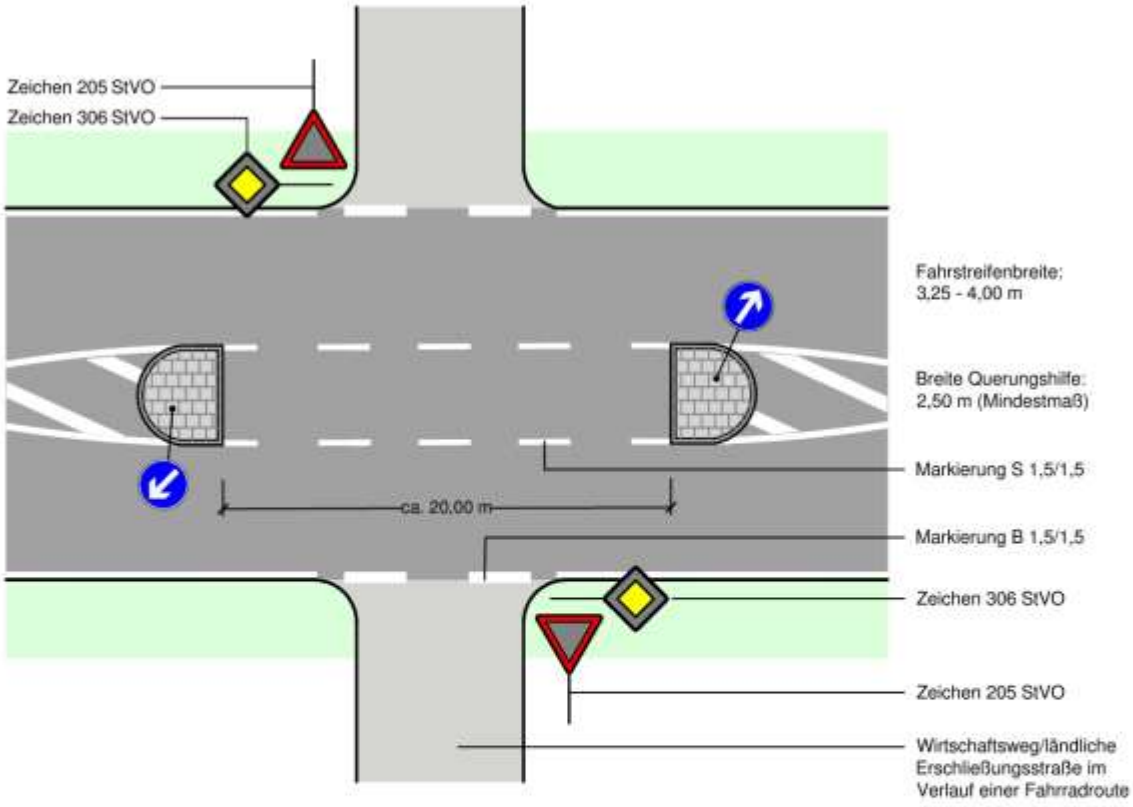
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt030.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Ihmerter Straße/Auf dem Giebel

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt034	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

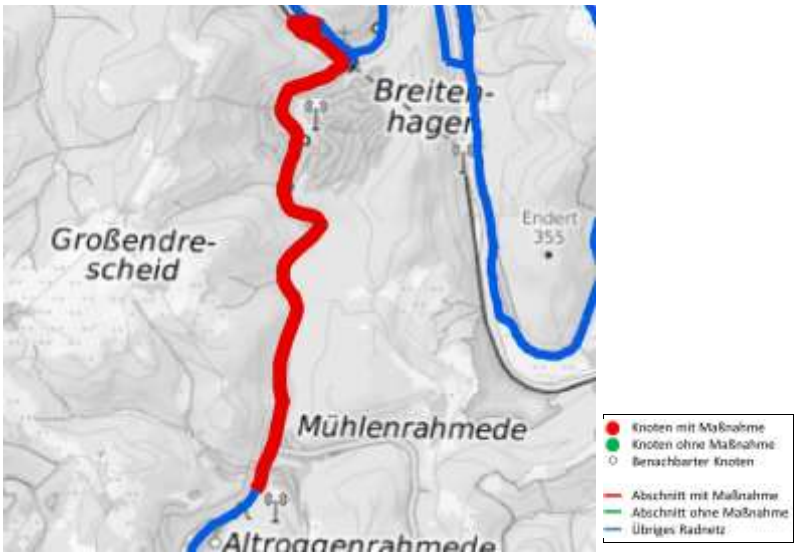
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 4158 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10438 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10438 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Fahrbahnbreite schwankt zwischen 8,00 und über 8,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Ein beidseitiger Schutzstreifen ist zu markieren. Ggf. müssen Stellplätze neugeordnet oder verlagert werden. Bei beidseitigen Schutzstreifen verbleibt eine (überfahrbare) Kernfahrbahn von 5,00 bis 5,50 m oder mehr. Die Verbindung ist durchaus komplex. Es handelt sich um eine innerörtliche Verbindung, die aber sehr schwach besiedelt ist. Alternativ ist der Neubau einer oder zwei Radverkehrsanlagen (gemeinsame Geh-/Radwege) zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2875/7.67784

Kostenschätzung:	166.320,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

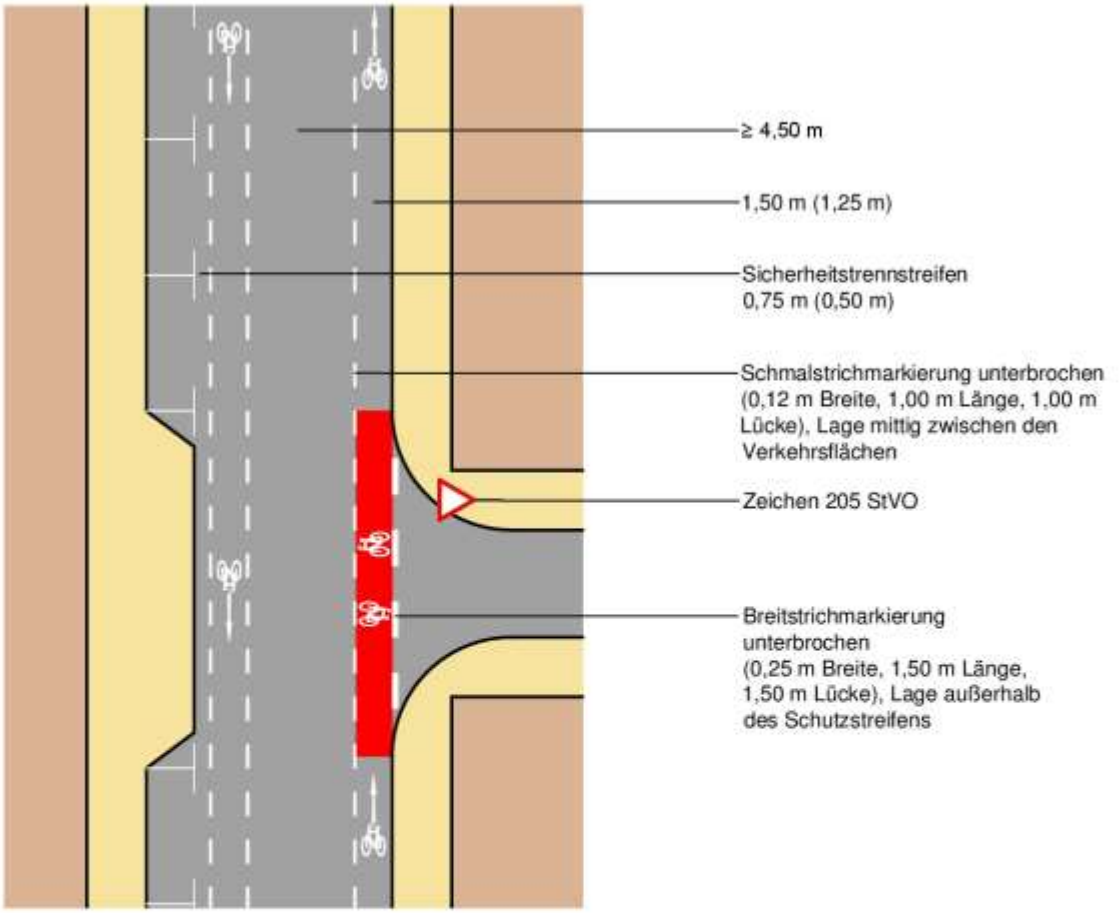
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt034	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Rahmedestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

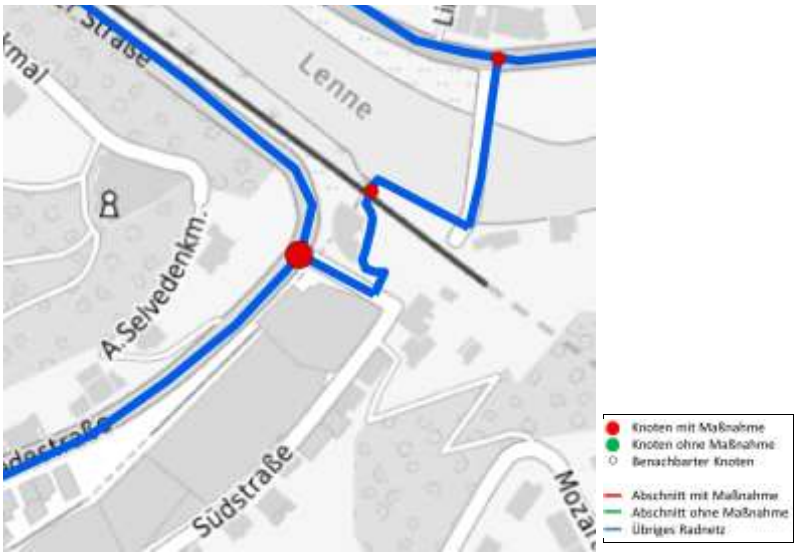
Abschnitts-Nr.	Alt034.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße/Südstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt034
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden. Sollte die Führung des Radverkehrs in Zukunft nicht über die Steinerne Brücke erfolgen, dann ist diese Maßnahme nicht umzusetzen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2874/7.6778

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

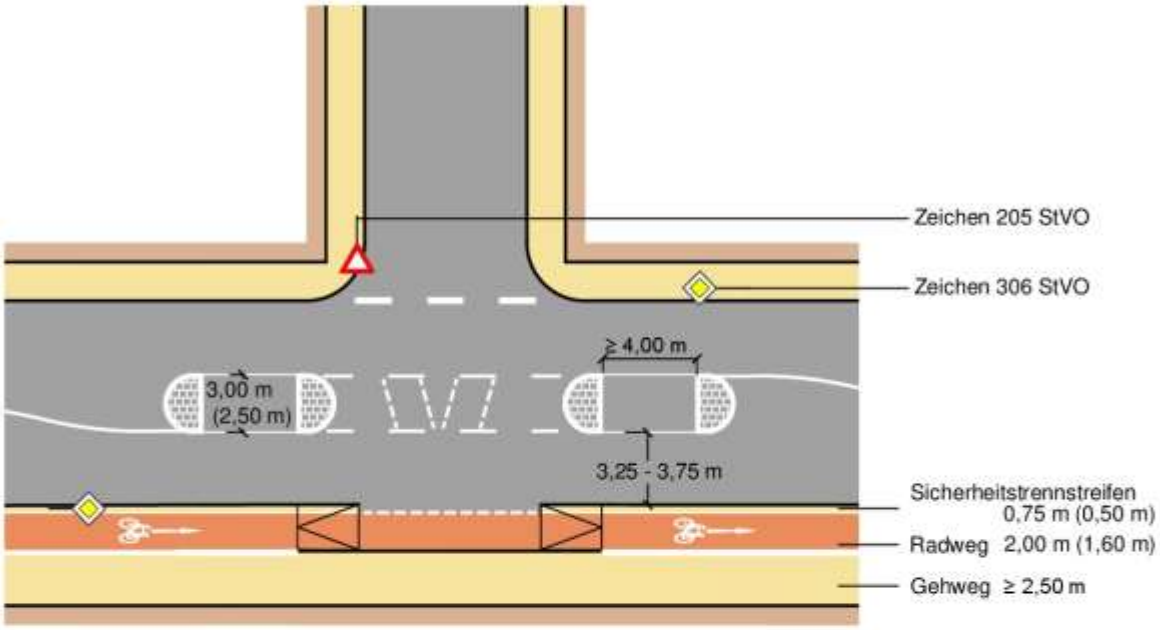
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt034.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße/Südstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt035	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 250 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9240 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



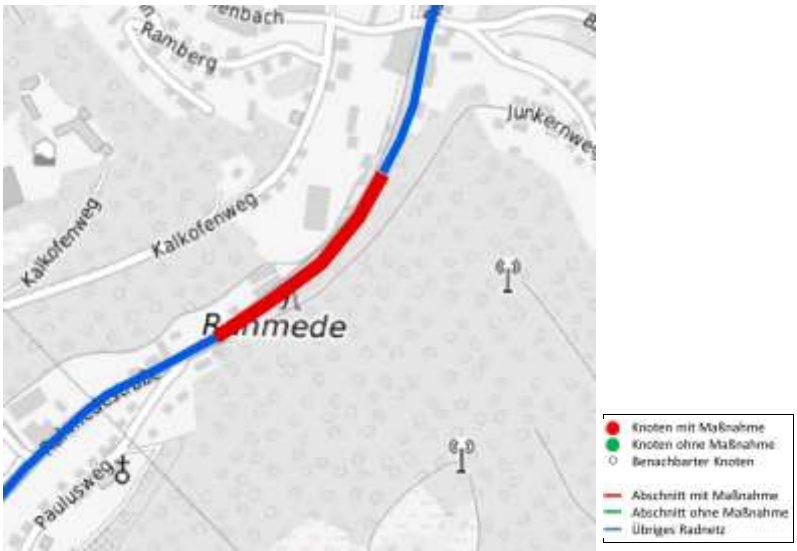


Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9240 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Fahrbahnbreite schwankt zwischen 8,50 und 9,00 m.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Nebenanlage auf 2,50 m.

Hierzu kann die Fahrbahn von derzeit ca. 9,00 m auf 7,00 m verkleinert werden.

Alternativ sollte die Fortsetzung der Maßnahme Alt034 (Schutzstreifen) auch für diesen kurzen Abschnitt geprüft werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2598/7.66784

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

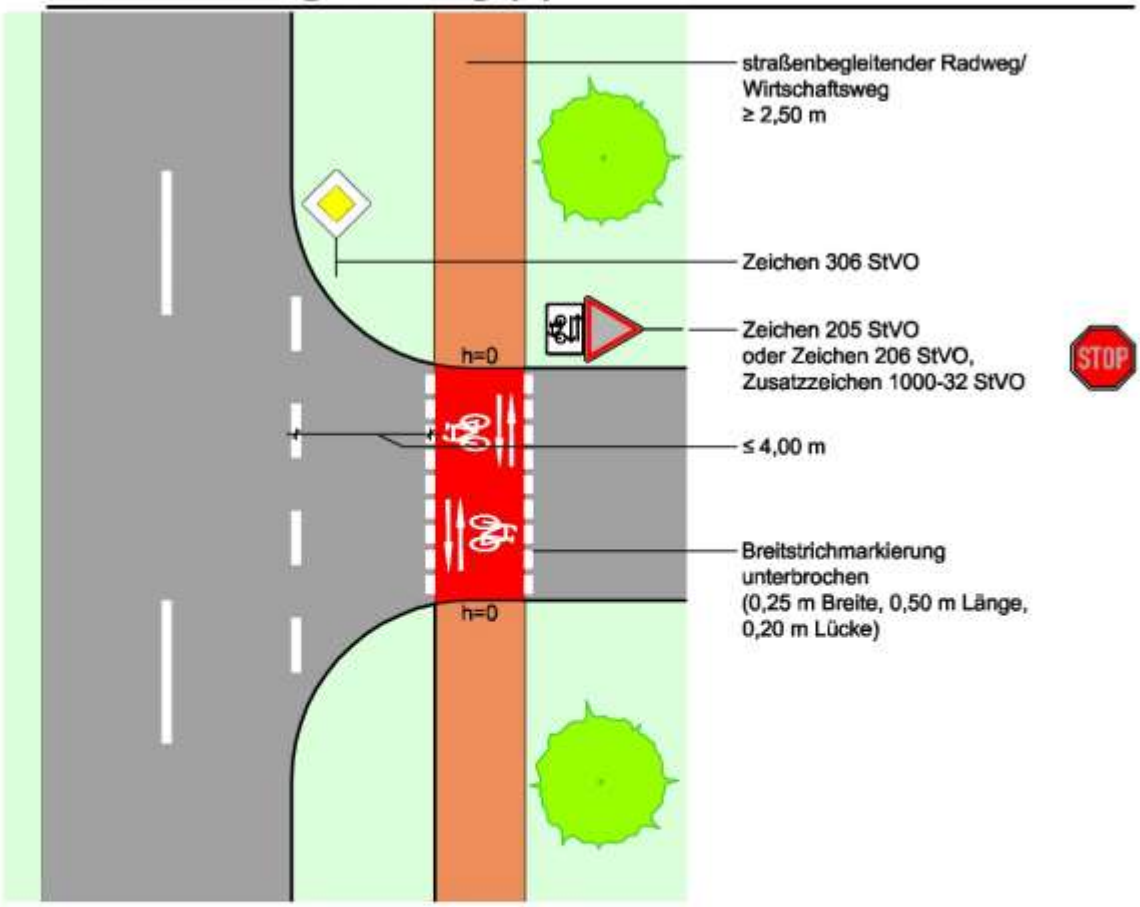
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt035	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Rahmedestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt035.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt035
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Diese Maßnahme ist davon abhängig, ob in Alt035 ein Ausbau der einseitigen Nebenanlage erfolgen soll, oder die Alternative (Schutzstreifen) umgesetzt werden kann. Ist erstes der Fall, so muss eine geeignete Querungshilfe für die Überführung zur Richtungsführung in Maßnahme Alt034 hergestellt werden. Ist letzteres der Fall ist hier keine Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2615/7.6702

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

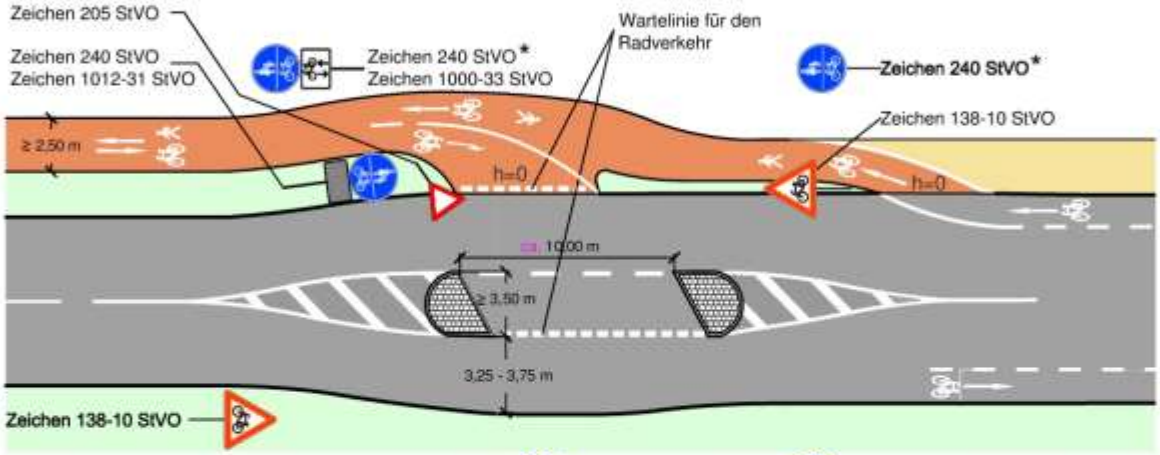
Abschnitts-Nr.	Alt035.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

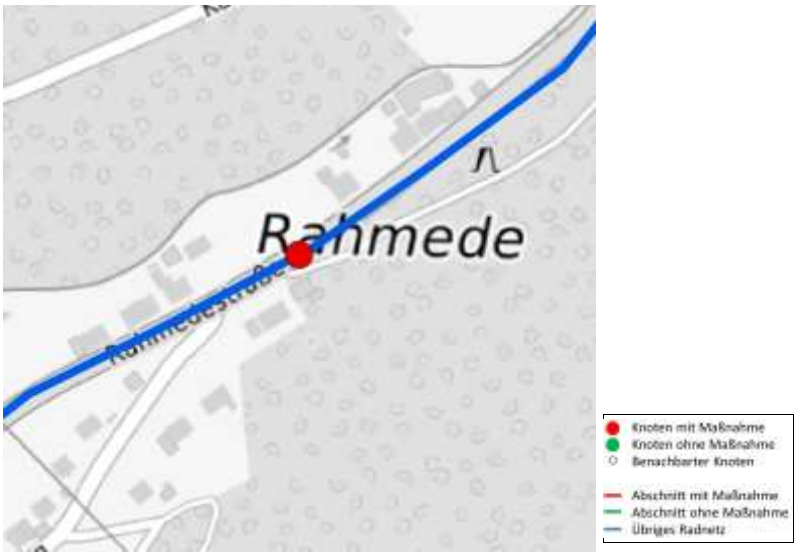
Abschnitts-Nr.	Alt035.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße/Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt035
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Diese Maßnahme ist davon abhängig, ob in Alt035 ein Ausbau der einseitigen Nebenanlage erfolgen soll, oder die Alternative (Schutzstreifen) umgesetzt werden kann. Ist erstes der Fall, so muss eine geeignete Querungshilfe für die Überführung zur Richtungsführung in Maßnahme Alt036 hergestellt werden. Ist letzteres der Fall ist hier keine Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.259/7.6678

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

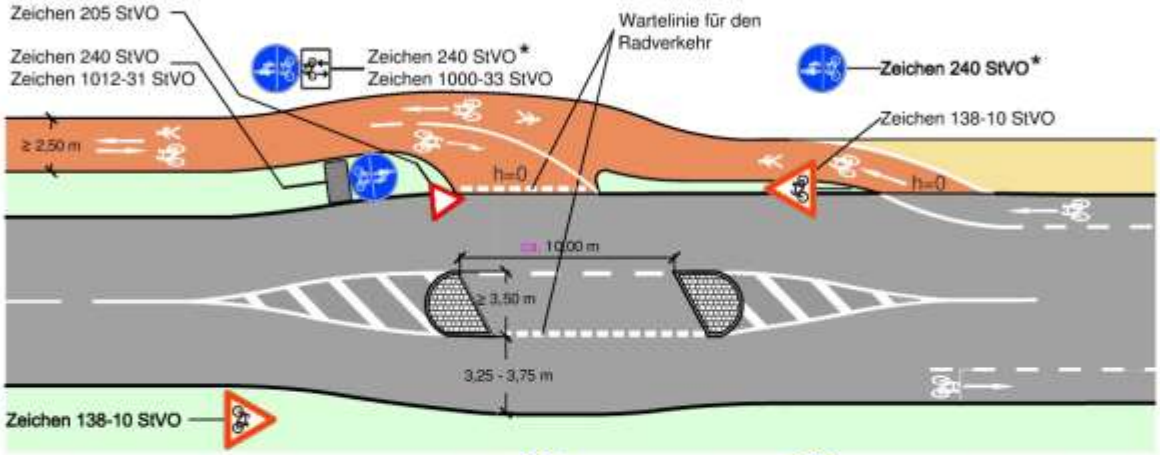
Abschnitts-Nr.	Alt035.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße/Weg ohne Bezeichnung

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt036	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

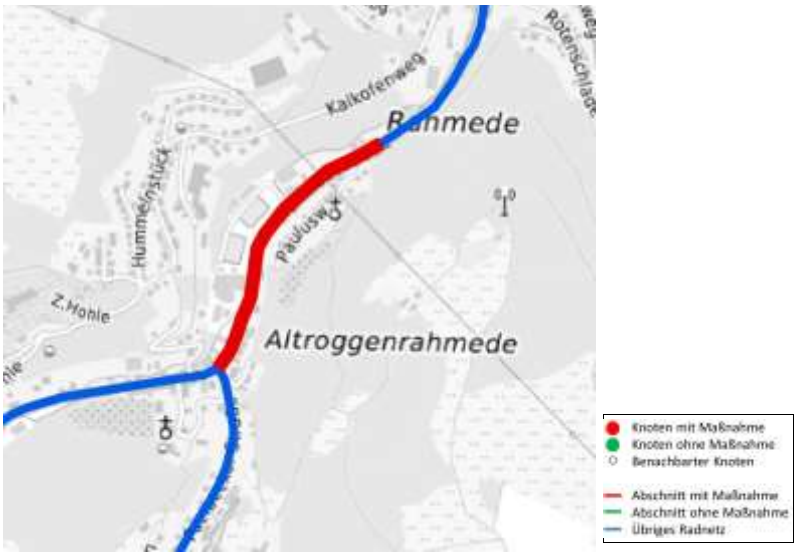
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 620 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9240 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9240 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Fahrbahnbreite beträgt im mittel 8,00 bis 9,00 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es ist ein beidseitiger Schutzstreifen zu markieren. Ggf. müssen Stellplätze neugeordnet oder verlagert werden. Bei beidseitigen Schutzstreifen verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,00m.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2598/7.66783

Kostenschätzung:	37.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

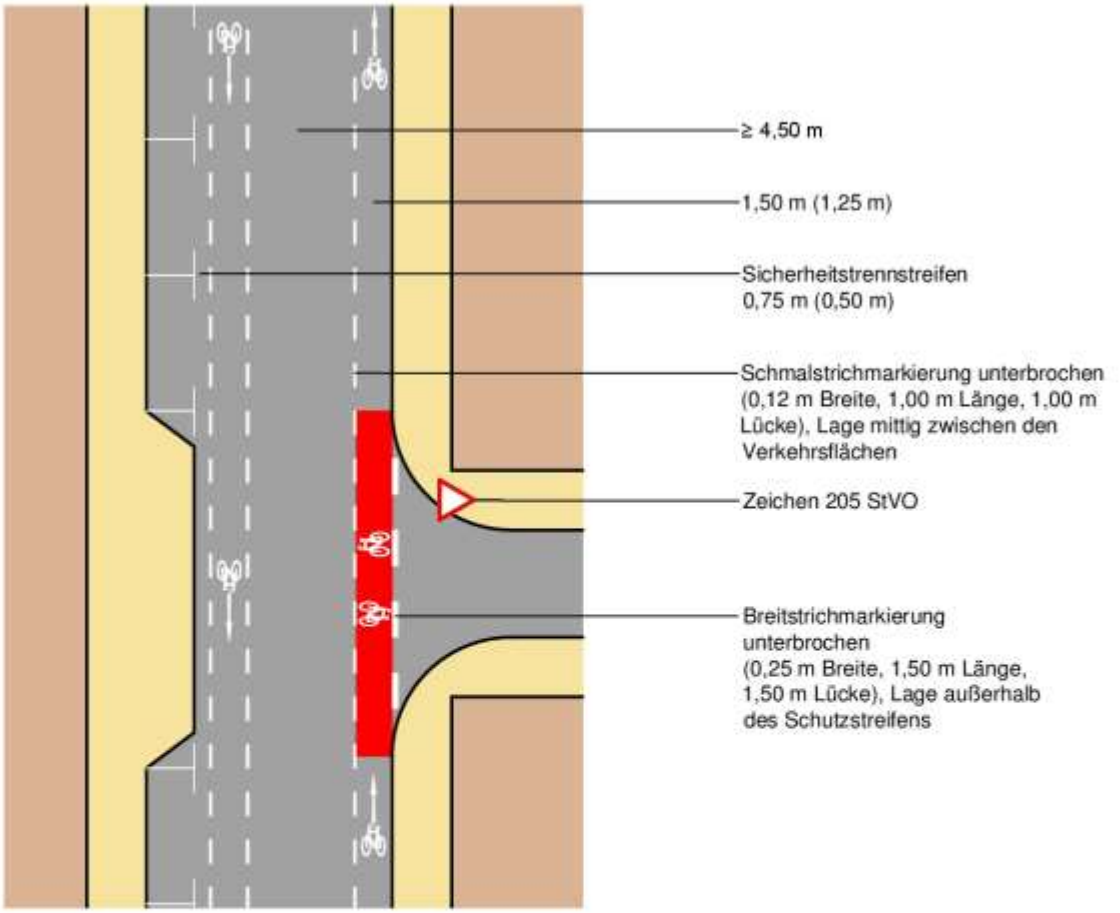
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt036	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Rahmedestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt036.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße/Fuelbecker Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt036
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es wird zur sicheren Querung der Rahmedestraße die Errichtung einer geteilten Querungshilfe empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2555/7.6630

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

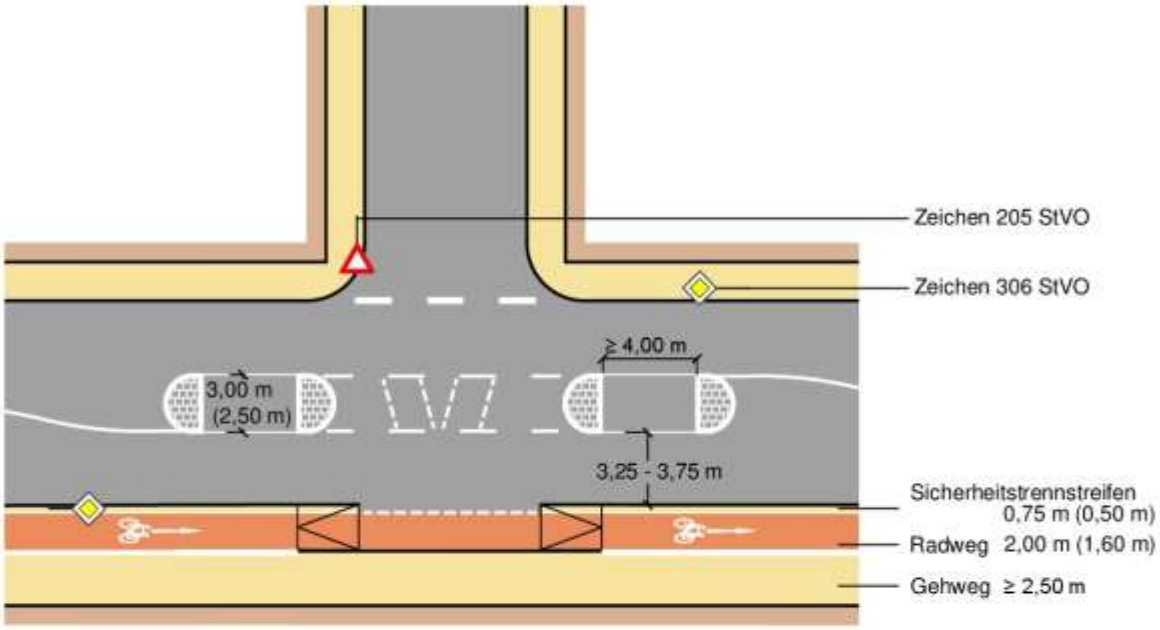
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt036.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße/Fuelbecker Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt043	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



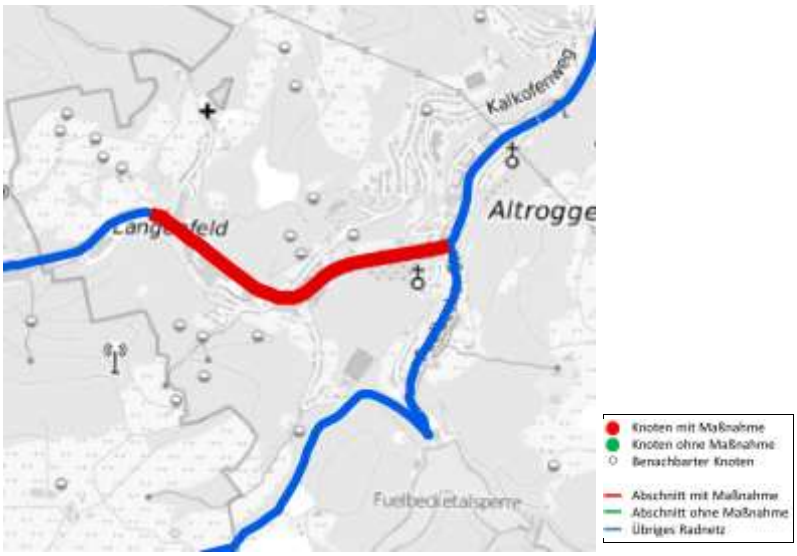
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1275 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9240 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9240 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Fahrbahnbreite schwankt zwischen 8,00 und über 8,50 m. Bei beidseitigen Schutzstreifen verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,00 bis 5,50 m oder mehr.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es ist ein beidseitiger Schutzstreifen ist markieren.

Ggf. müssen Stellplätze neugeordnet oder verlagert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2555/7.66301

Kostenschätzung:	76.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

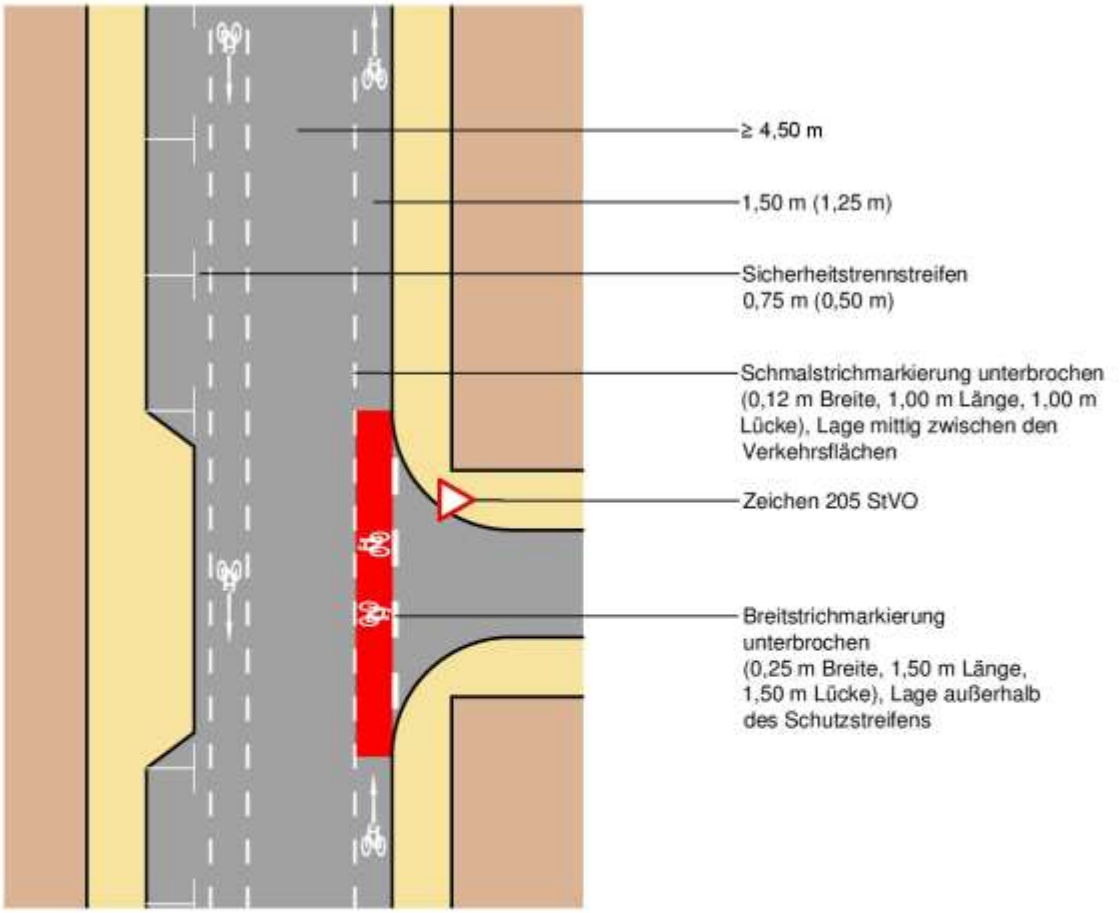
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt043	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	Rahmedestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt044	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 465 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70

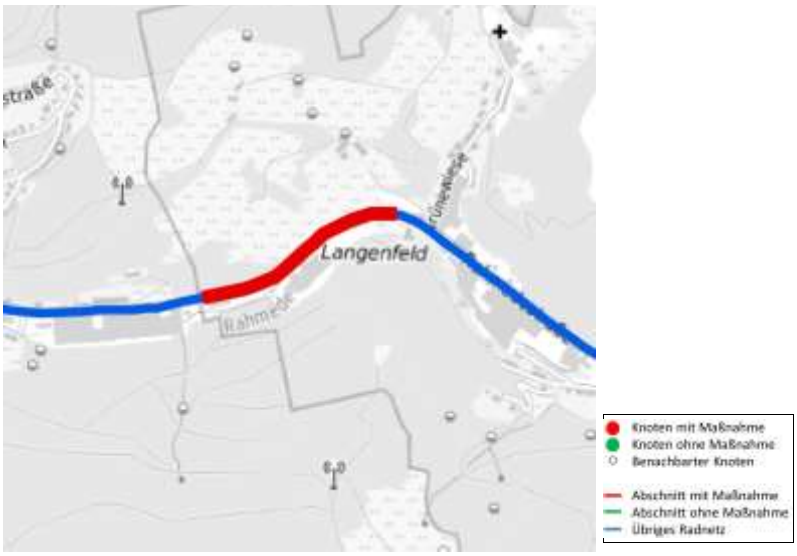




Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die vorhandene Nebenanlage hat eine Breite von ca. 1,70 m

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen nicht gewidmeten Nebenanlage auf 2,50 m und Umwidmung mit StVO-Zeichen 240.

Es ist wahrscheinlich nur eine Hochbordausführung möglich. Ggf. muss die Einrichtung eines Aufprallschutzes geprüft werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2564/7.64684

Kostenschätzung:	139.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

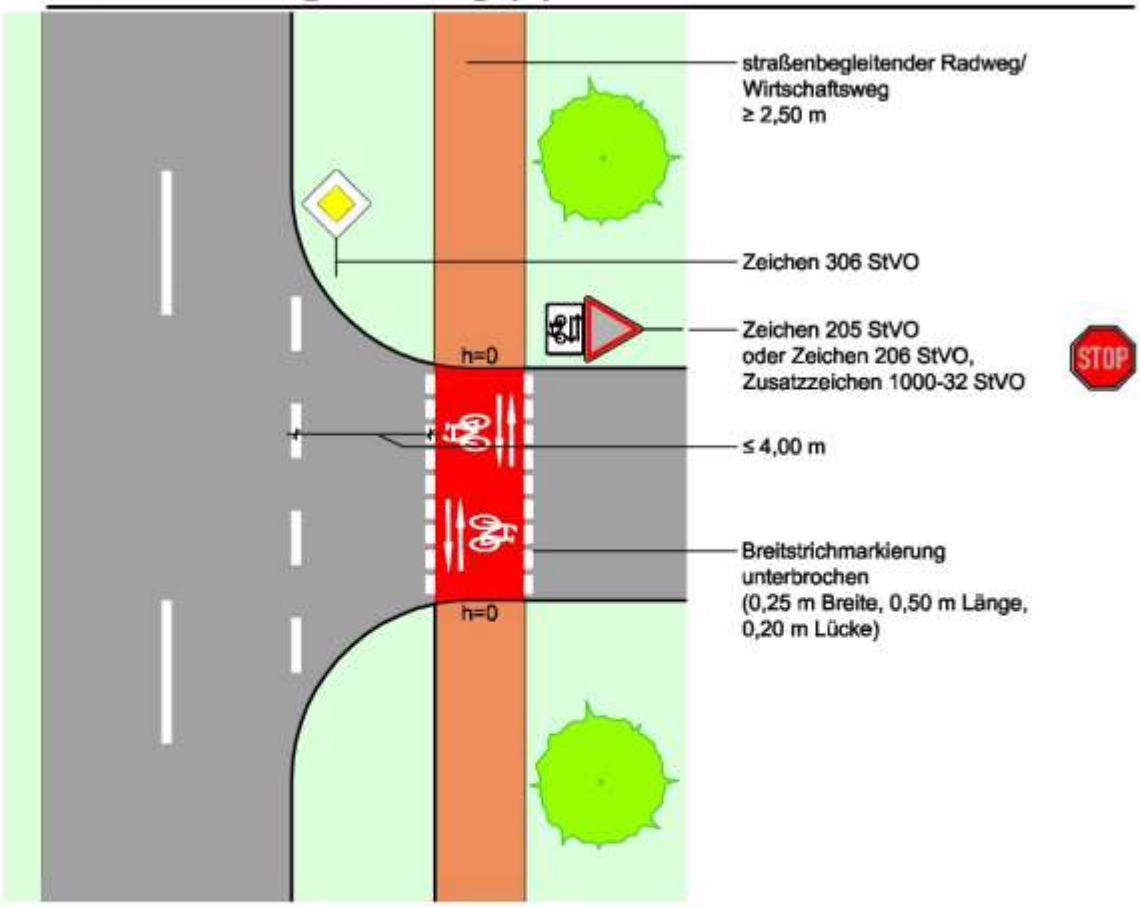
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt044	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt044.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt044
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Die Zweirichtungsführung (Alt044) sollte im Übergang zur Richtungsführung (Alt043) über eine gesicherte Querungshilfe erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2564/7.6468

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

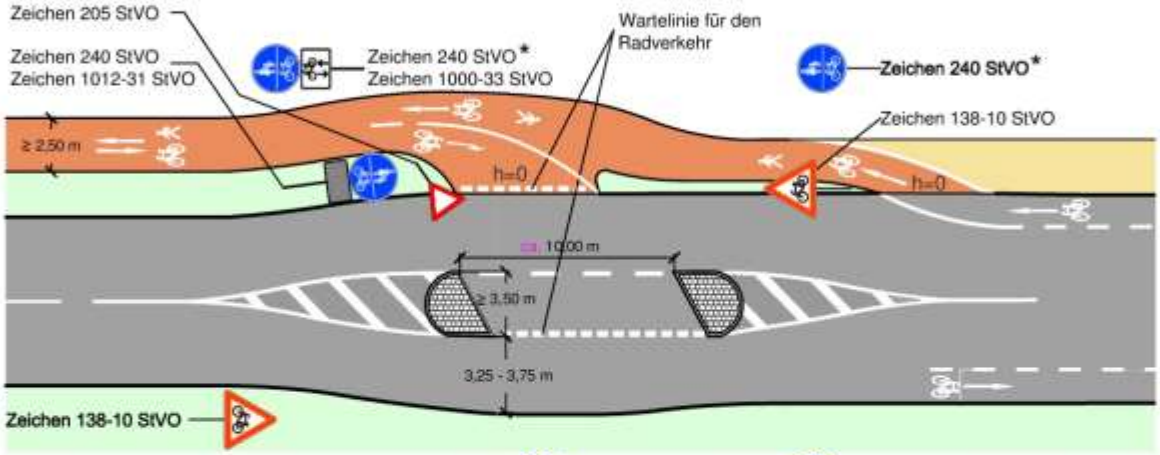
Abschnitts-Nr.	Alt044.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Altena			**Straße**	Rahmedestraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Alt045	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	L 692

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 776 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Straßenraumbreite von 7,50 m (davon 6,50 m Fahrbahn)

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m wird empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2775/7.63357

Kostenschätzung:	310.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

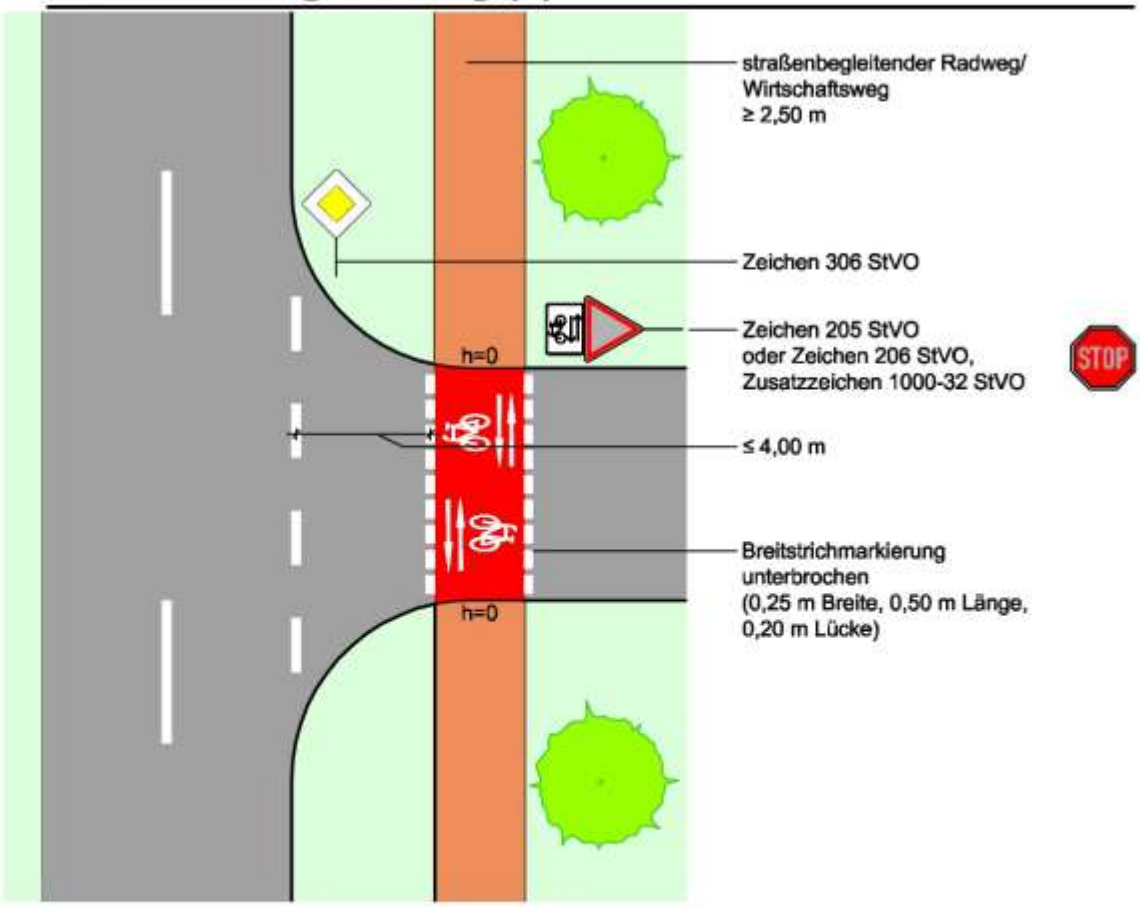
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Alt045	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			Straße	L 692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Alt053.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Altena			**Straße**	Rosmarter Allee/Hemecker Weg

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Alt053
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2429/7.6880

Abschnitts-Nr.	Alt054	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Altena			**Straße**	Hemecker Weg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 192 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3026 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3026 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen, kann aber auch wie Stufe IV behandelt werden. Eine Nebenanlage (ungewidmet) existiert mit 2,40 m Breite.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von < 1,75 m und ist nicht ERA-konform.

Massnahmentyp: Beschilderung
Anordnung StVO-Zeichen 240.
Die Breite von 2,40 m kann toleriert werden, sollte aber bei einer künftigen Fahrbahnsanierung mitbedacht werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2430/7.68808

Kostenschätzung:	2.880,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal010	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Sanssouci

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 67 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 13274 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13274 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es ist eine Verlegung der Straße und eine Entwidmung geplant

Massnahmentyp: Planung Dritter
Dieser Abschnitt der klassifizierten Straße soll auf die andere Seite der Gleisanlage verlegt werden. Dieser Abschnitt wird entsprechend deutlich geringere bis keine KFz-Verkehrsbelastung aufweisen. Voraussichtlich ist hier dann Mischverkehrsführung oder sogar eine separate Führung für Fuß- und Radverkehr möglich. Bis zur Umsetzung soll die Radverkehrsverbindung über die Straßen Helle und Sanssouci geführt werden. Nach Verlegung muss die Verkehrsstärke auf der ehemaligen klassifizierten Straße geprüft werden und entsprechend eine Maßnahme (wahrscheinlich Mischverkehrsführung) getroffen werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3543/7.87950

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal010.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Sanssouci (B229) / Sanssouci

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal010
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planungen der Stadt Balve.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3543/7.8794

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal011	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Balve			**Straße**	Sanssouci

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 145 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4212 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4212 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage hat eine Breite von 2,50 m bis < 3,00 m sowie eine Zweirichtungsfreigabe und ist damit ERA-konform.
Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg in beide Richtungen aufgrund der Verkehrsbelastung sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3543/7.87948

Kostenschätzung:	2.175,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal012	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Balve			**Straße**	Arnsberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 484 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4212 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4212 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage hat eine Breite von 2,50 m bis < 3,00 m sowie eine Zweirichtungsfreigabe und ist damit ERA-konform.
Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg in beide Richtungen aufgrund der Verkehrsbelastung sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3539/7.88833

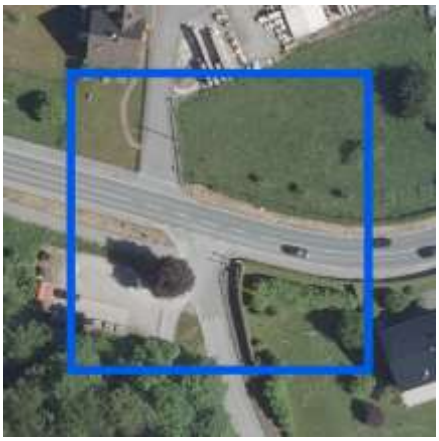
Kostenschätzung:	7.260,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal012.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Arnsberger Straße/Kerkeiken

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal012
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3540/7.8883

Abschnitts-Nr.	Bal014	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Arnsberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1363 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4212 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4212 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3606/7.90366

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal014.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Balve			**Straße**	Arnsberger Straße/Dorfstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal014
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3546/7.8909

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal015	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Arnsberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

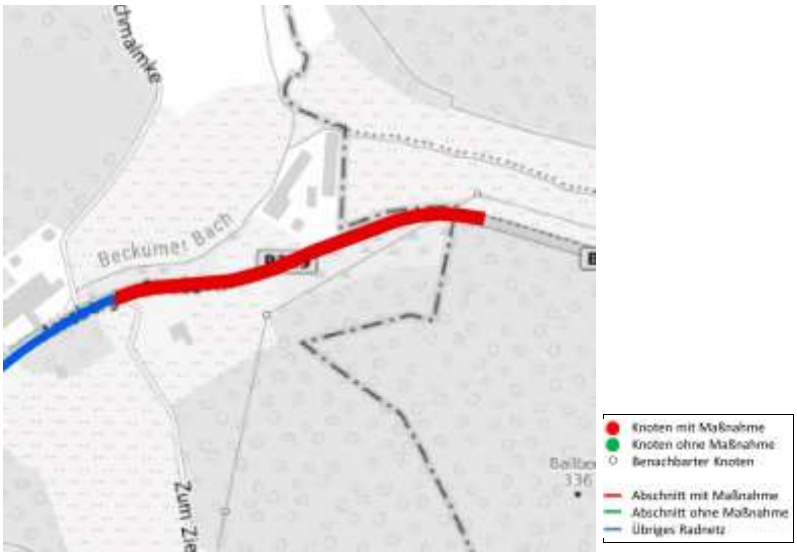
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 404 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4212 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4212 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3614/7.90922

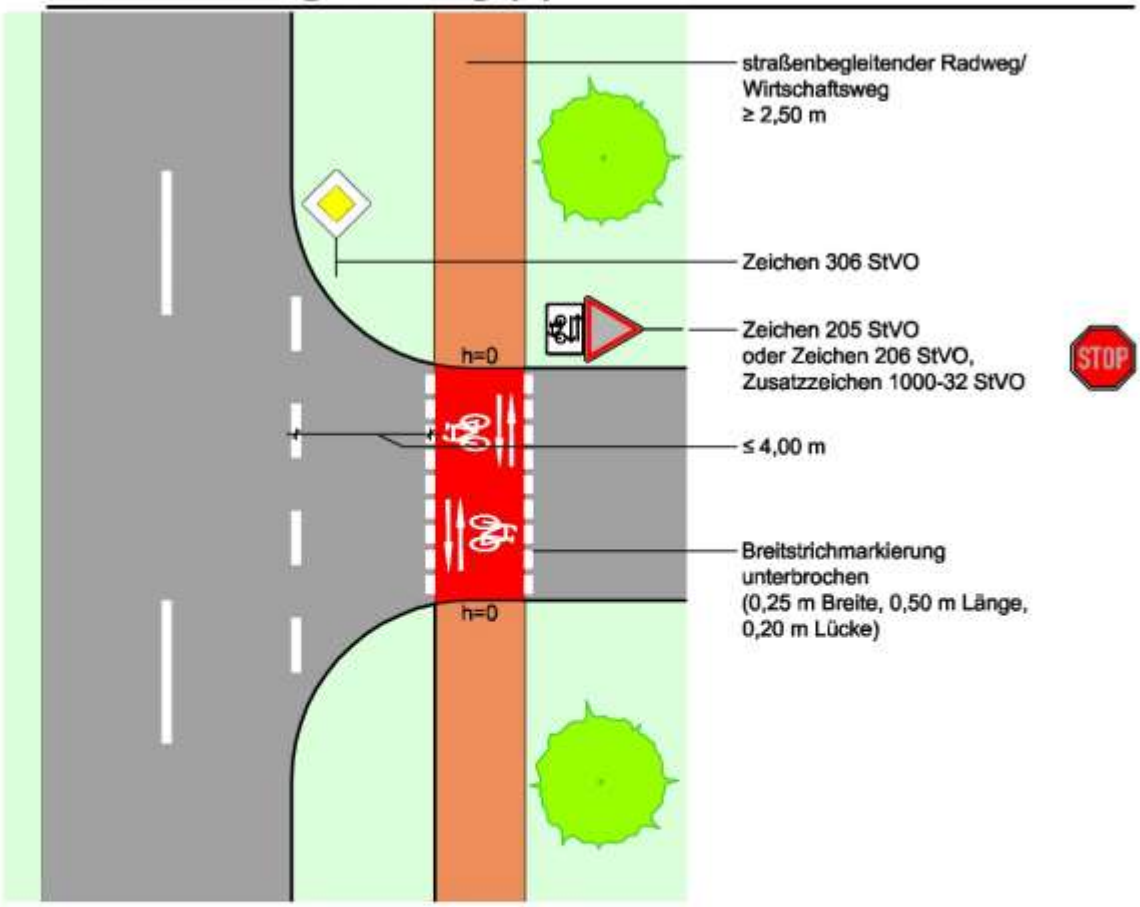
Kostenschätzung:	161.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Bal015.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Balve			**Straße**	Arnsberger Straße/Zum Ziegenroth

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal015
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist die Einrichtung einer Fahrbahneinengung vorzusehen. Hierdurch kann der Radfahrende von dem neu zu bauenden Radweg Bal015 in die innerörtliche Mischverkehrsführung Bal014 überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3606/7.9036

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

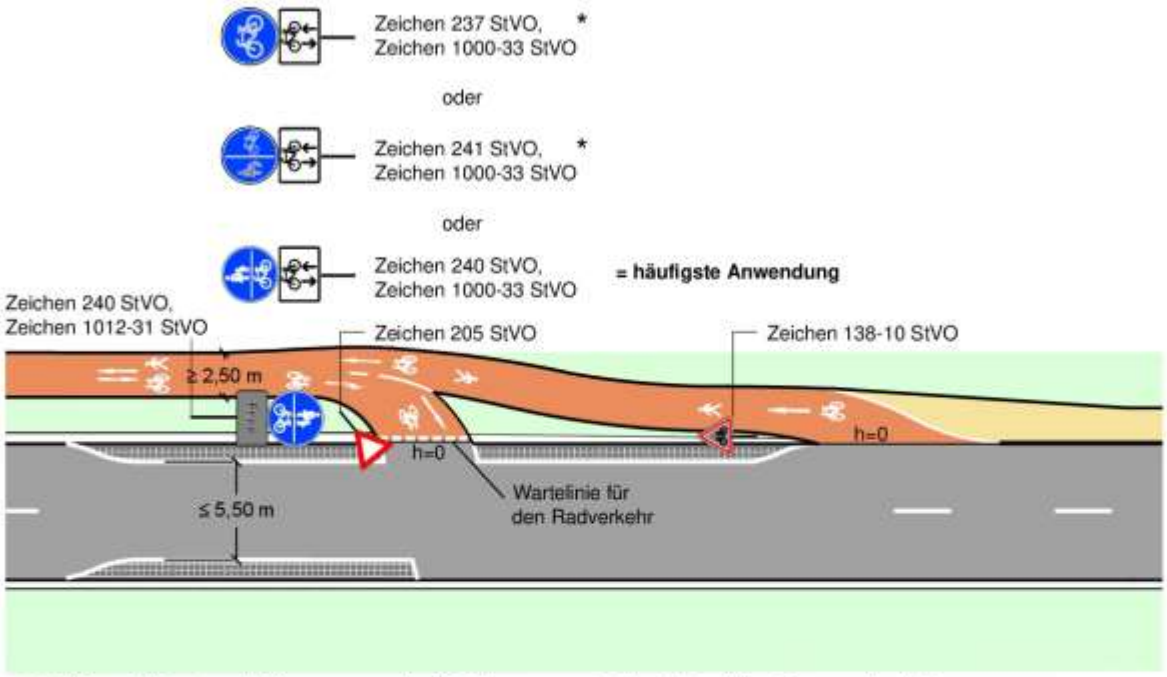
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal015.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Balve			Straße	Arnsberger Straße/Zum Ziegenroth

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

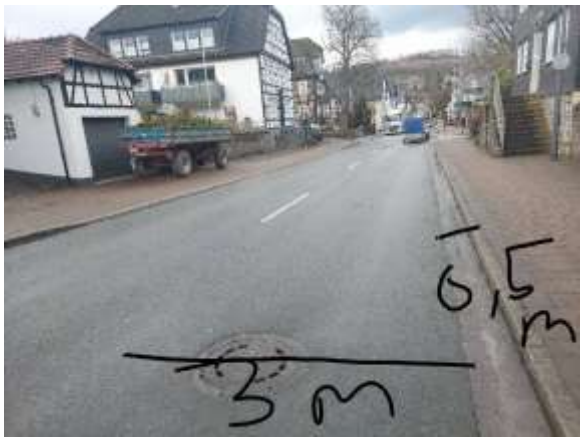
Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal031	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 149 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10760 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10760 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite nimmt von Hofstraße zu Dechant-Amecke Weg von 9,00 auf ca. 7,75 m ab.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
In Bereichen mit Parken muss ein geeigneter, ERA-konformer Sicherheitstrennstreifen mitbedacht werden.
Nach Umsetzung verbleibt eine (überfahrbare) Kernfahrbahnbreite von mindestens 5 m, meist sogar mehr.
An Engstellen oder Bereichen mit weniger als 8,00 m Fahrbahnbreite kann einseitig auf einen Schutzstreifen verzichtet werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3286/7.86582

Kostenschätzung:	8.940,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

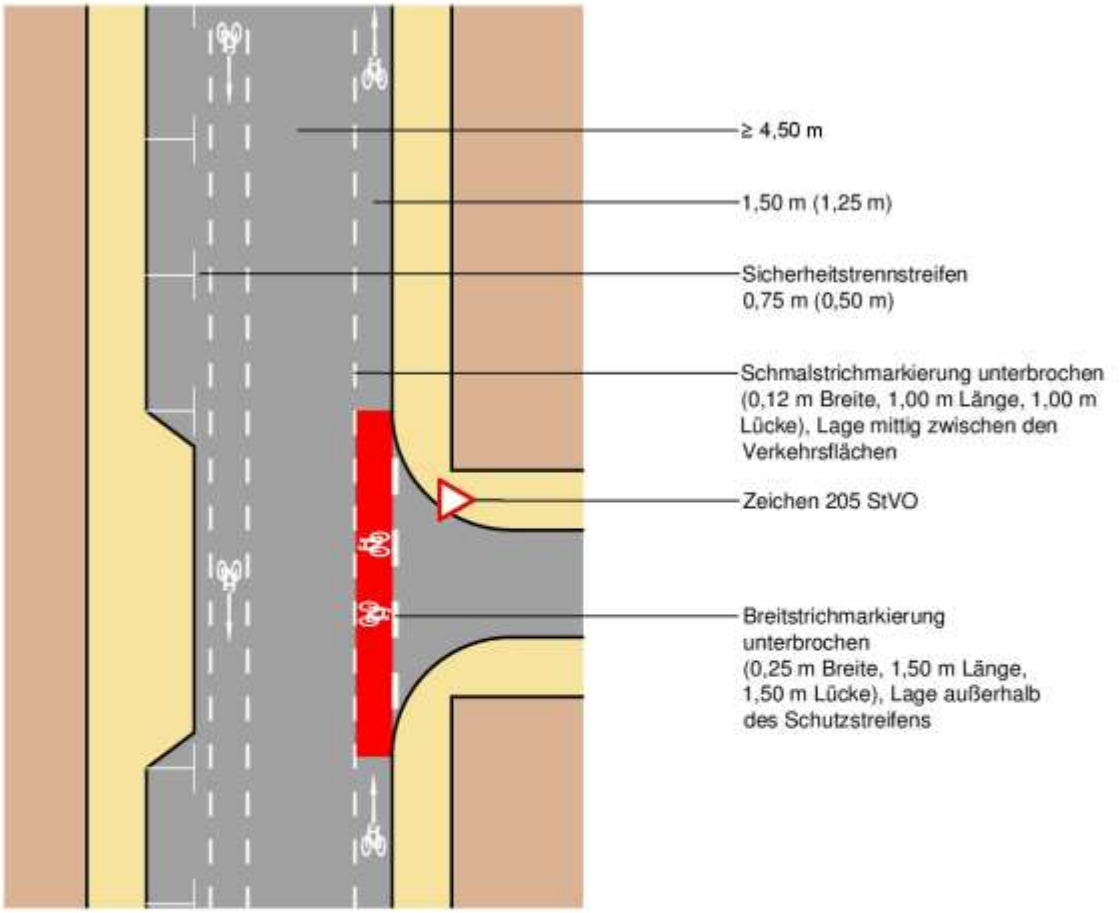
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal031	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal031.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Balve			**Straße**	Hauptstraße/Hofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal031
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien in Kombination der Maßnahme Bal041 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3296/7.8649

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

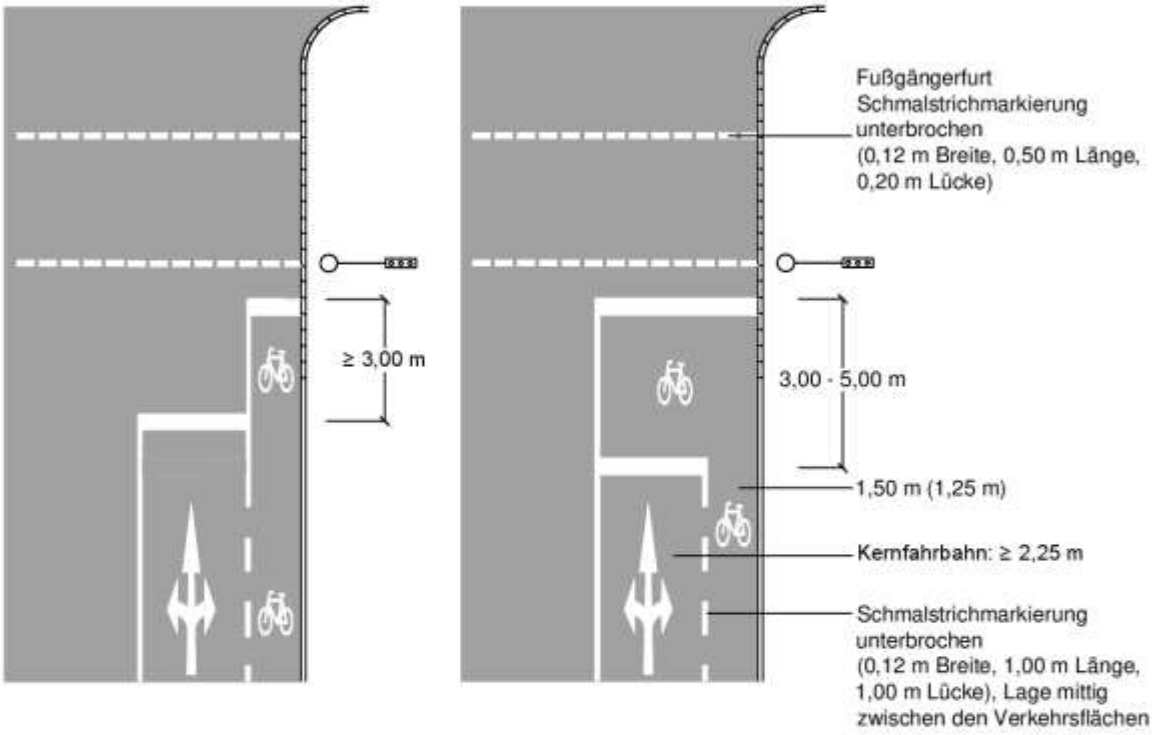
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal031.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Balve			Straße	Hauptstraße/Hofstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Bal031.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Hauptstraße/Dechant-Amecke-Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal031
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Zur sicheren Querung durch den Radverkehr und der künftigen Richtungsführung auf der B229 sollte aus der untergeordneten Straße Dechant-Amecke-Weg sollte an diesem Knotenpunkt eine geteilte Qeuerungshilfe errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.328/7.8658

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

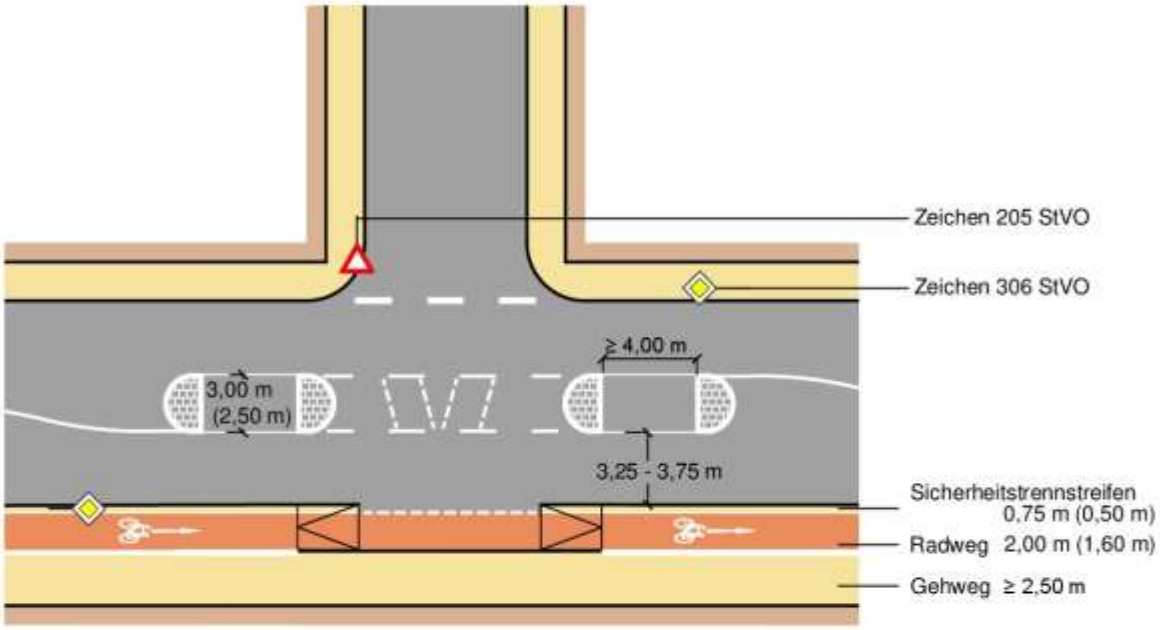
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal031.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			Straße	Hauptstraße/Dechant-Amecke-Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal036	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Balve			**Straße**	Neuenrader Straße

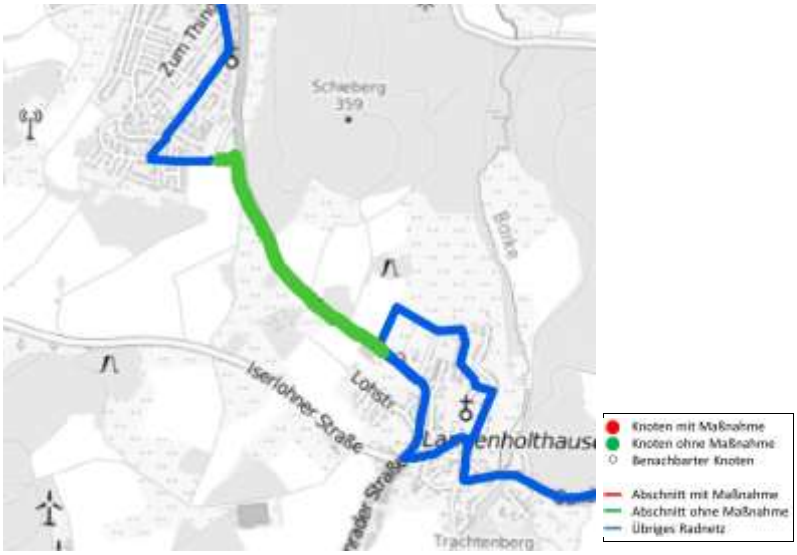
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1070 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5863 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5863 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3212/7.86623

Abschnitts-Nr.	Bal037a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Neuenrader Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 165 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5863 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5863 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn im Einrichtungsverkehr) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Maßnahme auf anderer Fahrbahnseite.

Hinweis der Kommune: Zu Prüfen ist, ob eine andere Wegeführung über den Linksabbieger an der Aral Tankstelle über den Wirtschaftsweg über den Hangweg Tempo 30 über die Uferstraße auf die Sunderner Straße führt.Diese sollte mit der Verkehrsbehörde abgesprochen werden. VIA: Dies wurde durch Bal038ALT berücksichtigt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3137/7.87752

Abschnitts-Nr.	Bal037b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Balve			**Straße**	Neuenrader Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 164 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5863 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5863 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Eine Zweirichtungsfreigabe nach ERA wäre möglich.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau auf ERA-Standard mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m Breite empfohlen. Umwidmung des Gehweg (Rad frei) in einen gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr) Hinweis der Kommune: Zu Prüfen ist, ob eine andere Wegeführung über den Linksabbieger an der Aral Tankstelle über den Wirtschaftsweg über den Hangweg Tempo 30 über die Uferstraße auf die Sunderner Straße führt.Diese sollte mit der Verkehrsbehörde abgesprochen werden. VIA: Dies wurde durch Bal038ALT berücksichtigt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3146/7.87569

Kostenschätzung:	49.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

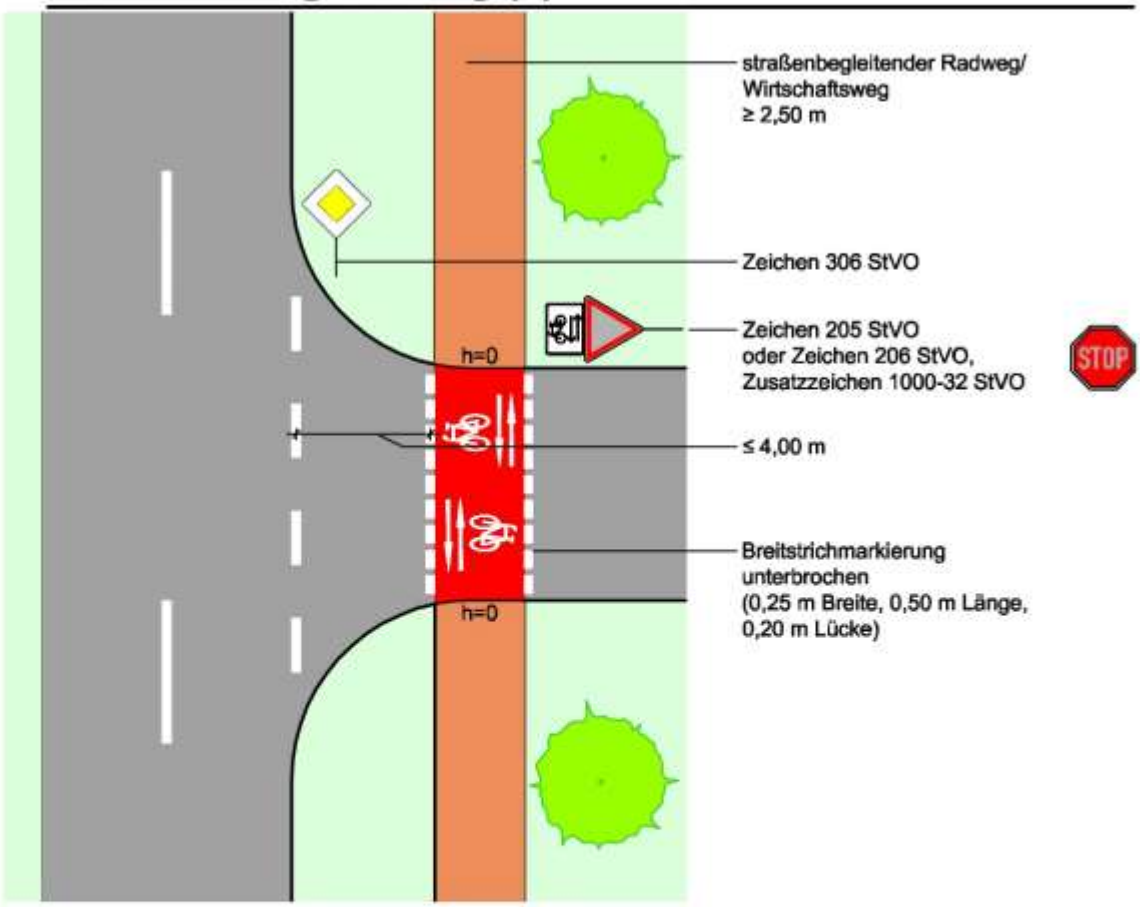
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal037b	Lage	außerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Balve			Straße	Neuenrader Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Bal038	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Sunderner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2055 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4979 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4979 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen. Die Belastung liegt jedoch am Grenzbereich zur Stufe II und damit zur Teilseparation.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Hinweis der Kommune: Liegt schon eine Entwurfsplanung bei StraßenNRW vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3137/7.87752

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal038.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Balve			**Straße**	Neuenrader Straße (Höhe Mittelweg)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal038
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planungen der Stadt Balve.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3124/7.8777

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal038.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Neuenrader Straße/Sunderner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal038
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planungen der Stadt Balve.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3110/7.8768

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal038ALT.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Balve			**Straße**	Hangweg (Höhe Tankstelle)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal038ALT
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Anstelle des Linksabbiegefahrstreifens auf der B229 und der Sperrfläche kann hier eine geteilte Querungshilfe errichtet werden, die den Radverkehr schützend die Querung über die Bundesstraße ermöglicht.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3148/7.8753

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

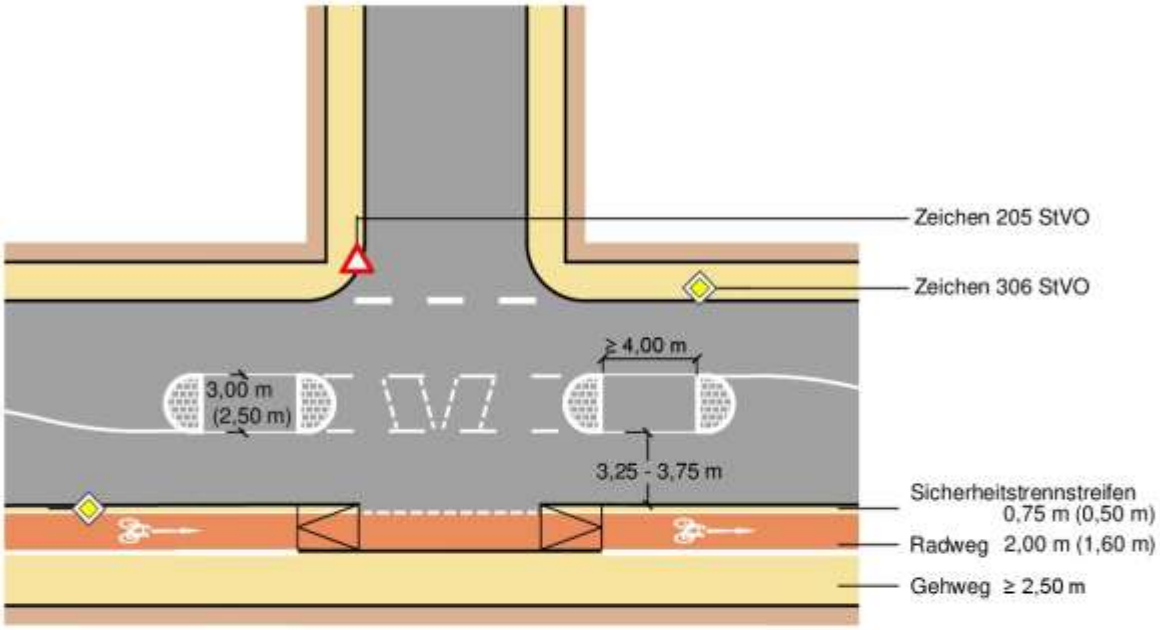
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal038ALT.1	Lage	innerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Balve			Straße	Hangweg (Höhe Tankstelle)

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal039	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Sunderner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

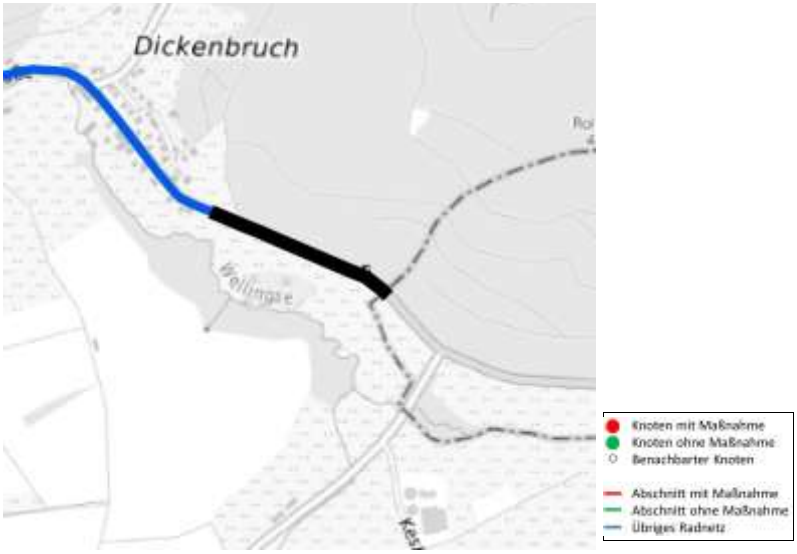
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 415 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4598 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4598 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m oder weniger.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Hinweis der Kommune: Liegt schon eine Entwurfsplanung bei StraßenNRWvor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3063/7.90196

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

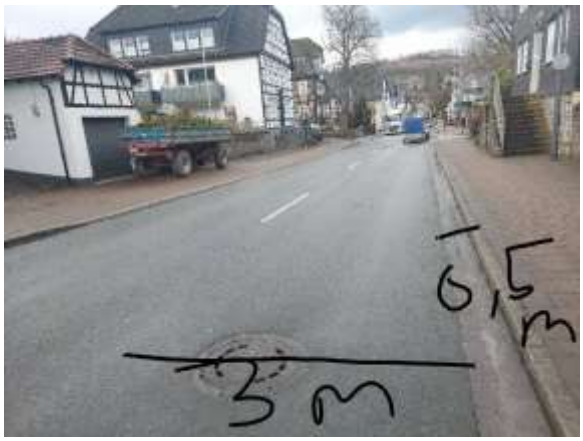
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal041	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 205 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10760 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10760 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite variiert zwischen Mühlenweg und Hofstraße zwischen 8,00 m und 9,00 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
In Bereichen mit Parken muss ein geeigneter, ERA-konformer Sicherheitstrennstreifen mitbedacht werden.
Nach Umsetzung verbleibt eine (überfahrbare) Kernfahrbahnbreite von mindestens 5 m, meist sogar mehr.
An Engstellen kann einseitig auf einen Schutzstreifen verzichtet werden.
Hinweis der Kommune:
Wird derzeit von der Straßenverkehrsbehörde geprüft.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3298/7.86480

Kostenschätzung:	12.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

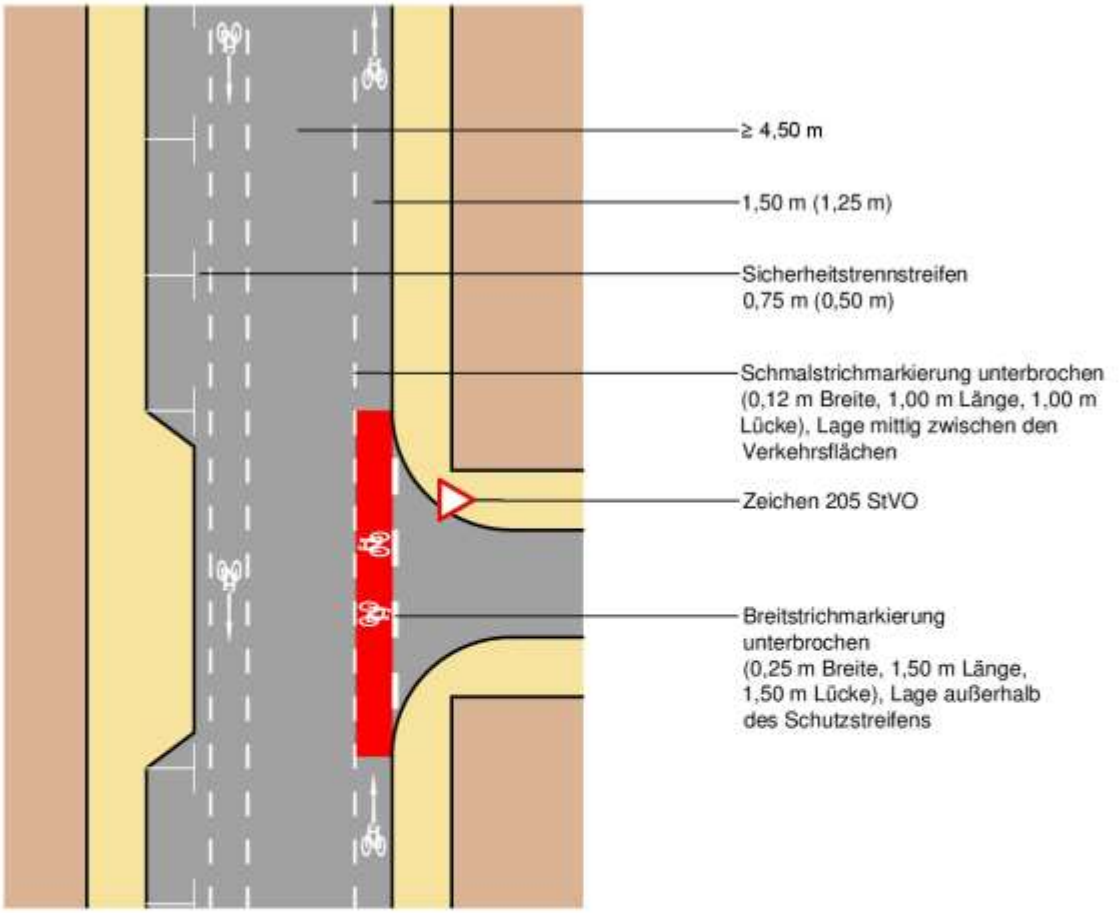
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal041	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal041.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Hauptstraße/Garbecker Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal041
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine geteilte Querungshilfe einzurichten. Ggf. kann diese mit "Zebrastreifen" als Fußgängerüberweg kombiniert werden. Hierzu muss die Nebenanlage auf der Ostseite der Hauptstraße um ca. 1,00 bis 2,00 m zurückgebaut werden. Es ist außerdem zu prüfen, ob mit dieser Lösung eine ausreichende Schleppkurve für Schwerverkehr möglich ist. Beachte auch den Hinweis zum nördlich gelegenen Knoten Mühlenweg.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3311/7.8638

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

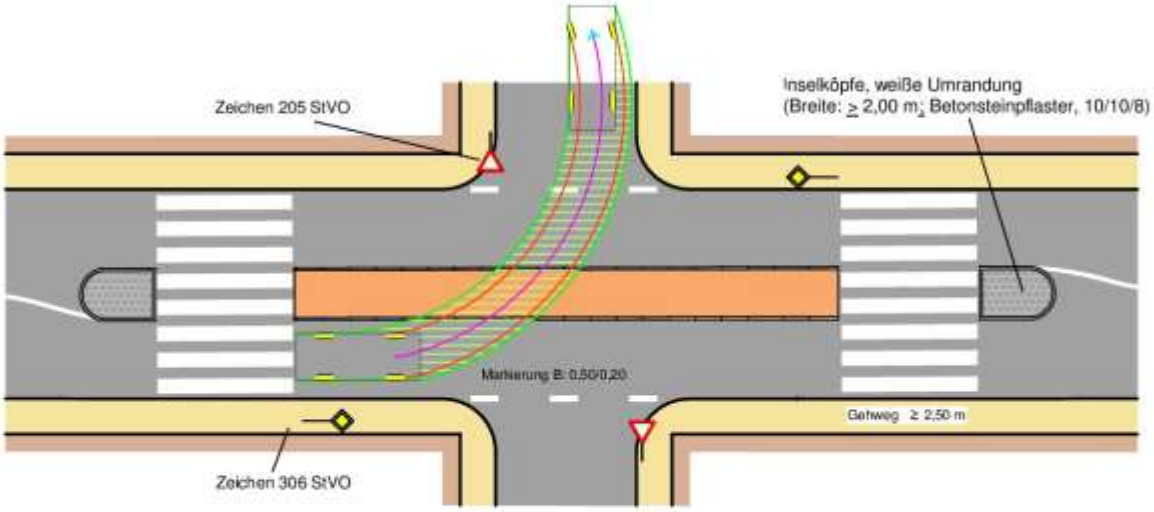
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal041.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Hauptstraße/Garbecker Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberweg



Regelungen:

- Zu beachten sind für FGÜ:
  StVO § 26, Richtlinien für die Anlage FGÜ, EFA

Anwendungs-bereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr.
- Bei starkem Überquerungsbedarf durch Fußgänger.

Hinweise:

- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert oder mit Streetprint ausgestaltet werden.

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 5.2-6
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal041.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Hauptstraße/Dreikönigsgasse

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal041
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine geteilte Querungshilfe einzurichten. Ggf. kann diese mit "Zebrastreifen" als Fußgängerüberweg kombiniert werden. Hierzu muss kann die vorhandene Sperrfläche auf der Hauptstr. genutzt werden. Es kann auch eine deutlich größere Variante der geteilten Querungshilfe gewählt werden, in dem die beiden Querungshilfen am Mühlenweg und jene an Garbecker Str. zu einer einzigen kombiniert werden könnten. Dies hätte auch städtebaulich viele Vorteile. Hierzu müsste allerdings das Parken auf dem gesamten Abschnitt (betrifft ca. 5 bis 6 Stellplätze) entfallen und die östliche Nebenanlage ein Stück zurückgebaut werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.331/7.8636

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

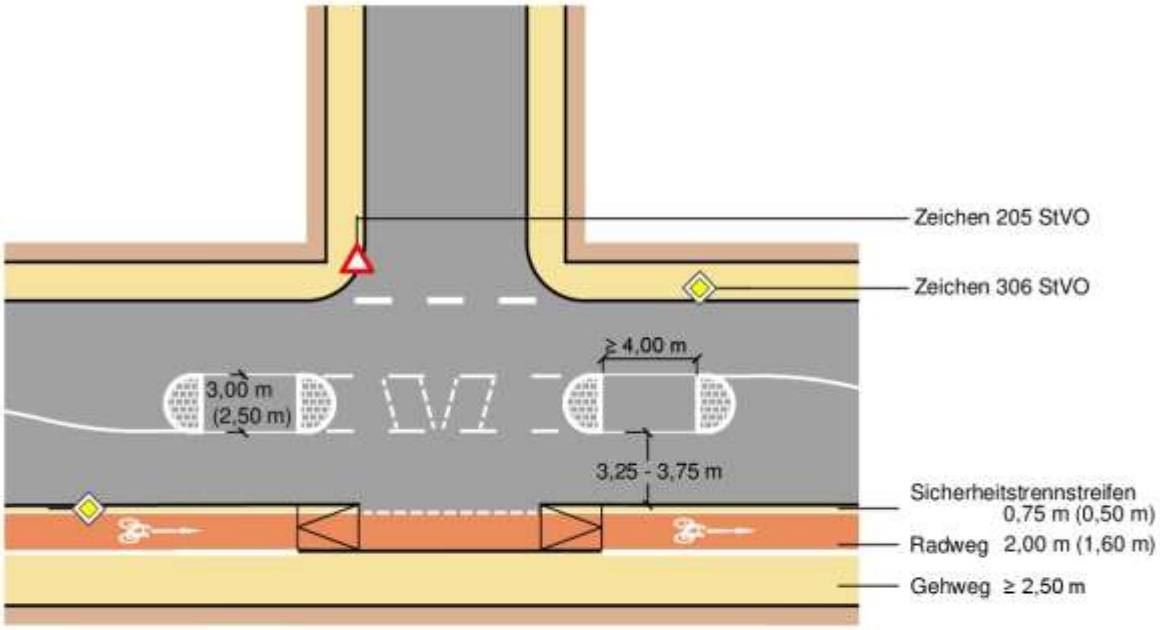
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal041.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			Straße	Hauptstraße/Dreikönigsgasse

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal043	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Balve			**Straße**	Weg entlang der Hönne

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

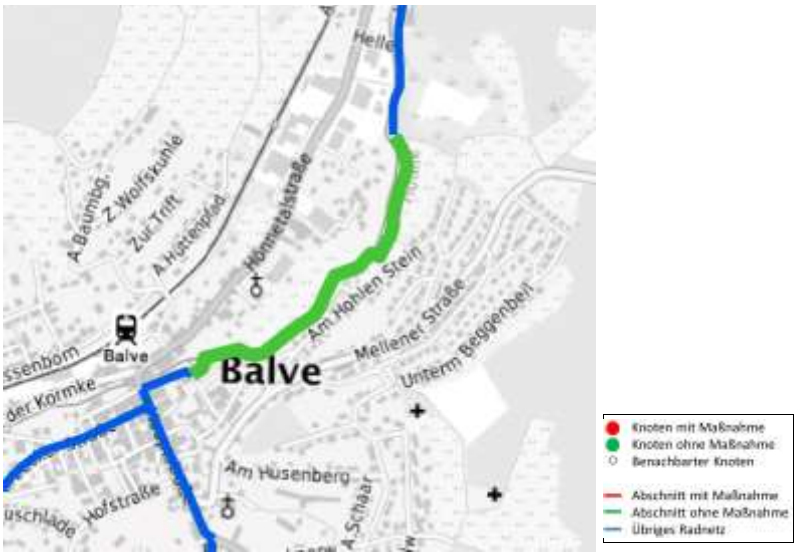
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 790 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240





Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3317/7.86512

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal044b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Balve			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

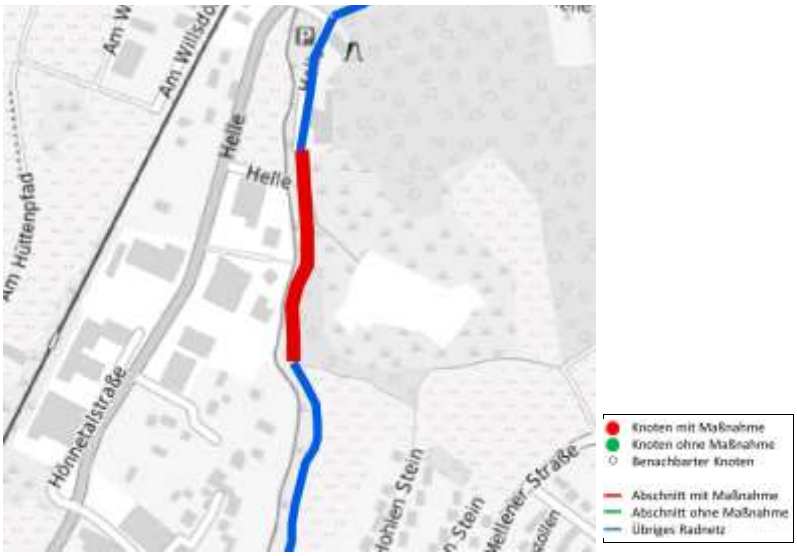
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 228 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: wassergebundener Belag mit Unterbau
Einschätzung Oberflächenzustand: Schlecht
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde wassergebundener Belag mit Unterbau dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Schlecht" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Oberflächensanierung
Die Oberfläche ist idealerweise zu asphaltieren. Sollte dies nicht möglich sein, dann sollte eine gut befahrbare wassergebundene Decke hergestellt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3363/7.87110

Kostenschätzung:	34.050,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

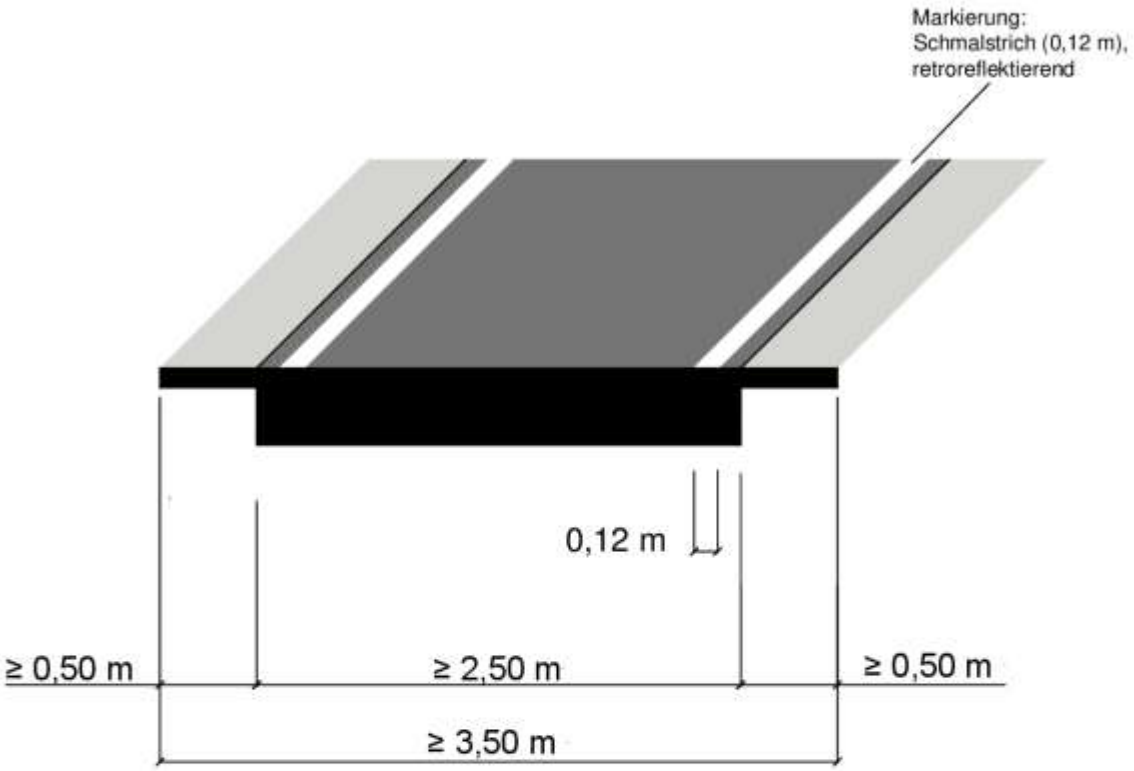
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal044b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Balve			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Musterlösung

Selbständig geführte Radwege

Randmarkierung Fahrradroute (außerorts)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)

Anwendungsbereiche:

- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden

Hinweise:

- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendgefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradpiktogrammen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit können lösemittelfreie Markierungsstoffe angewandt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal049	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Helle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

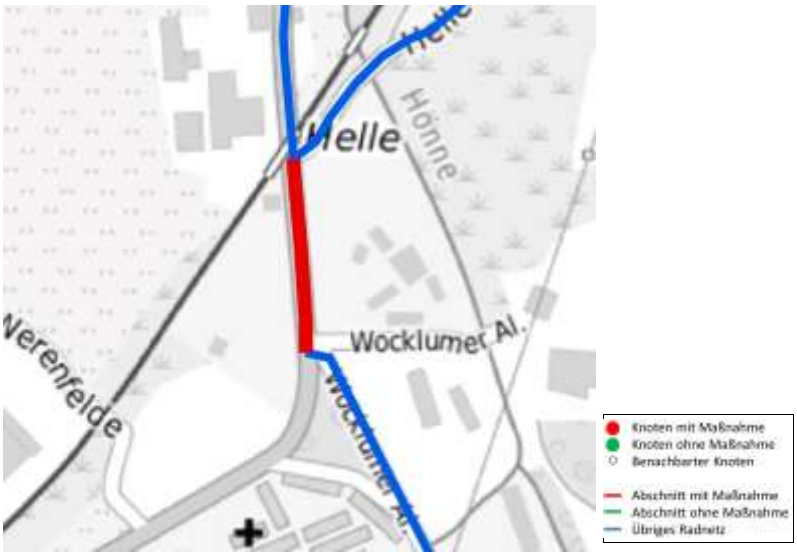
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 124 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 13274 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13274 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m bis 6,70 m.
Eine ungewidmete Nebenanlage mit bis zu 1,50 m Breite ist vorhanden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Nebenanlage auf 2,50 m und Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radwegs (Zeichen 240) außerorts und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m.
Die befestigte Bankette kann hierfür genutzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3450/7.87754

Kostenschätzung:	49.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

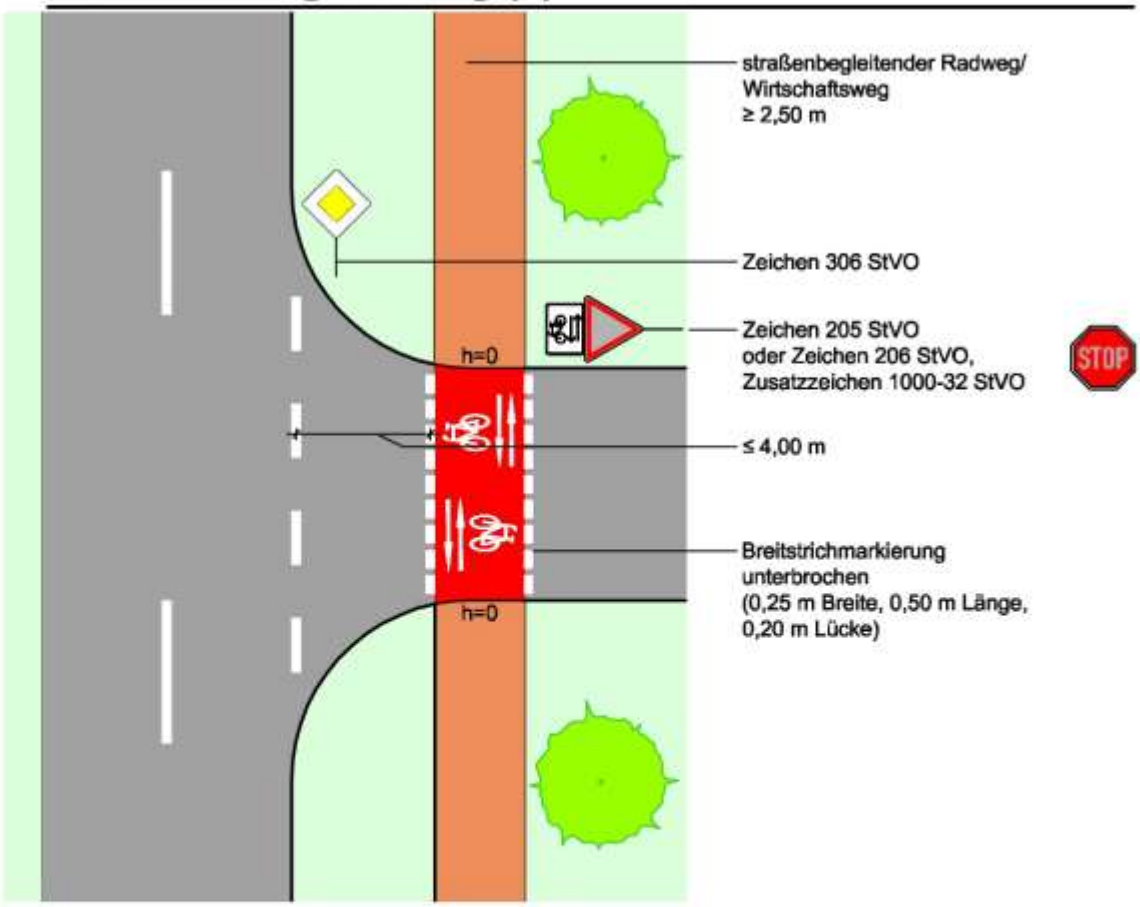
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal049	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			Straße	Helle

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

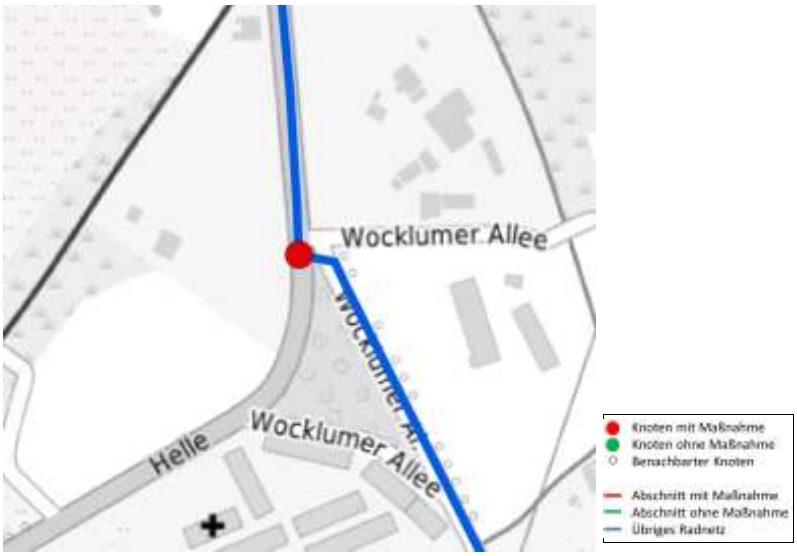
Abschnitts-Nr.	Bal049.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Helle/Wocklumer Allee

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal049
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neue Radweg Bal049 auf der Westseite errichtet, dann wird der Bau einer Querungshilfe notwendig. Zur Gewährleistung der Zu- und Ausfahrt in die untergeordnete Straße durch Kfz, sollte diese in Form einer geteilten Querungshilfe angelegt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3439/7.8776

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

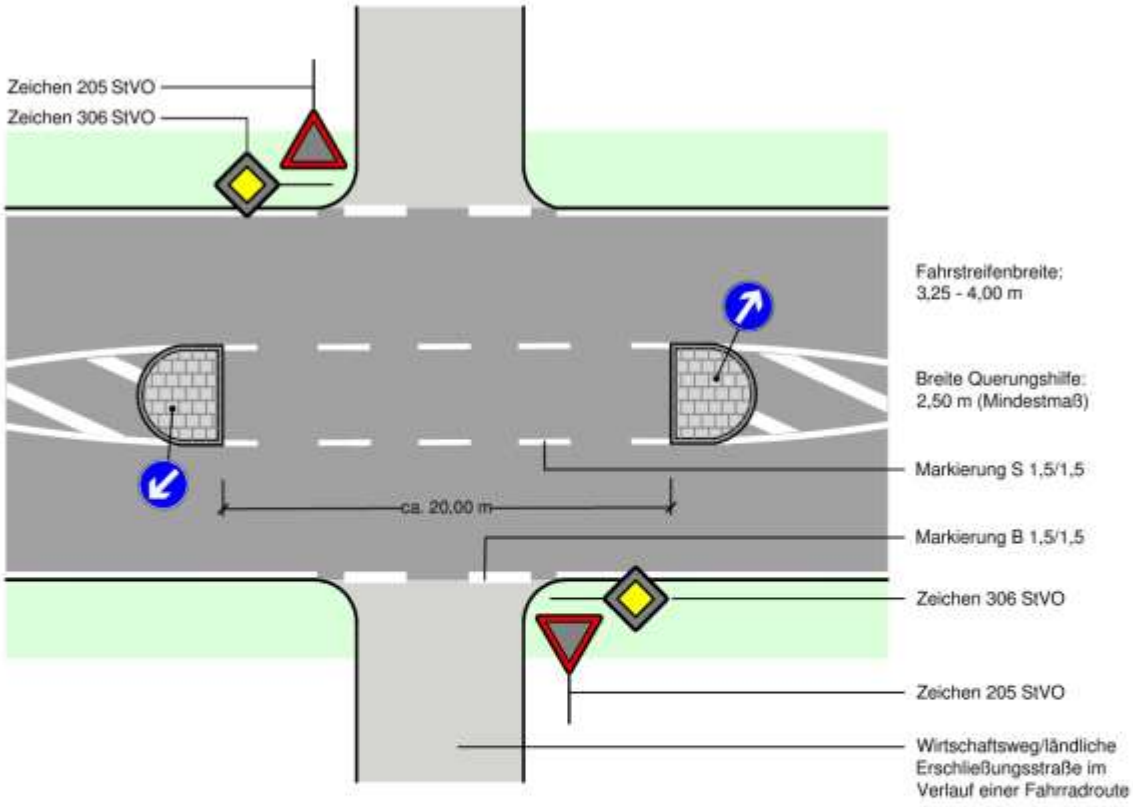
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal049.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Helle/Wocklumer Allee

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

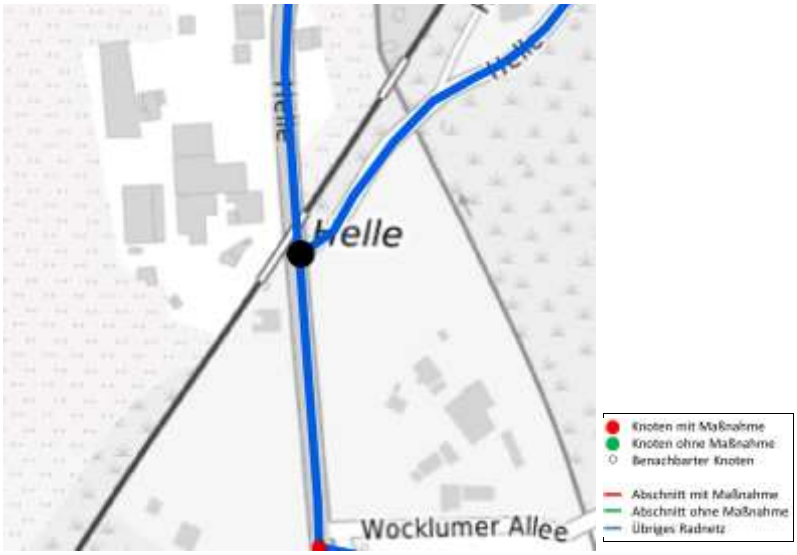
Abschnitts-Nr.	Bal049.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Helle (B229) / Helle

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal049
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planungen der Stadt Balve.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.345/7.8775

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal053	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 170 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite variiert zwischen Mühlenweg und Hofstraße zwischen 8,00m und 8,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
In Bereichen mit Parken muss ein geeigneter, ERA-konformer Sicherheitstrennstreifen mitbedacht werden.
Nach Umsetzung verbleibt eine (überfahrbare) Kernfahrbahnbreite von mindestens 5 m, meist sogar mehr.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3607/7.87360

Kostenschätzung:	10.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

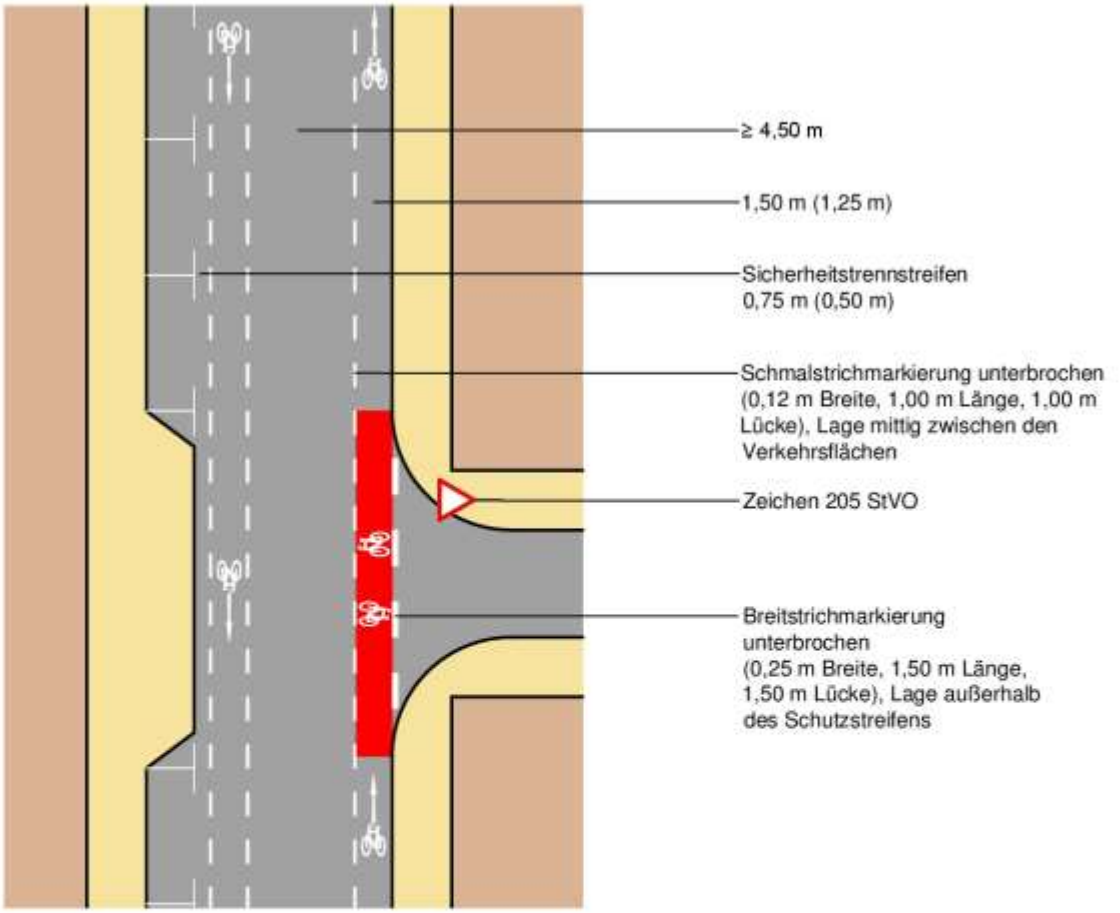
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal053	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			Straße	Mendener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

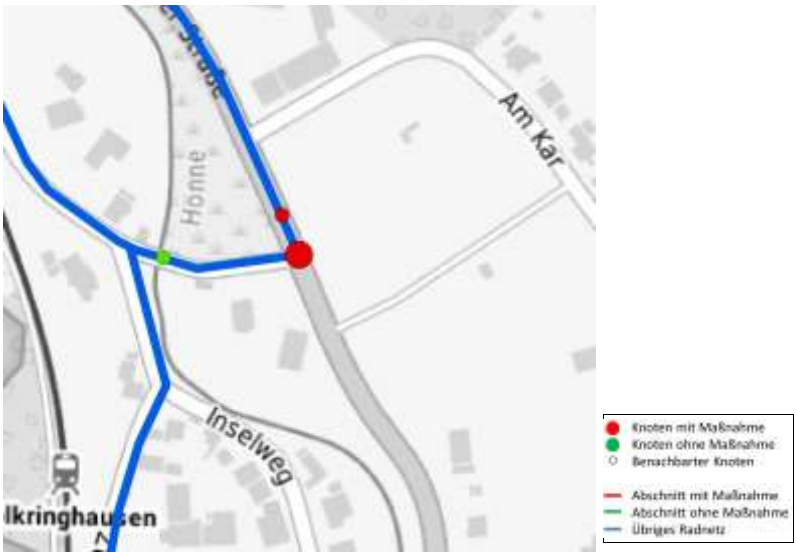
Abschnitts-Nr.	Bal053.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Mendener Straße/Glashüttenweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal053
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es sollte eine geteilte Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs errichtet werden. Hierdurch wird, bei gleichzeitigem Schutz des Radfahrenden, auch die Zu- und Ausfahrt der untergeordneten Straße durch Kfz gewährleistet



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3607/7.8736

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

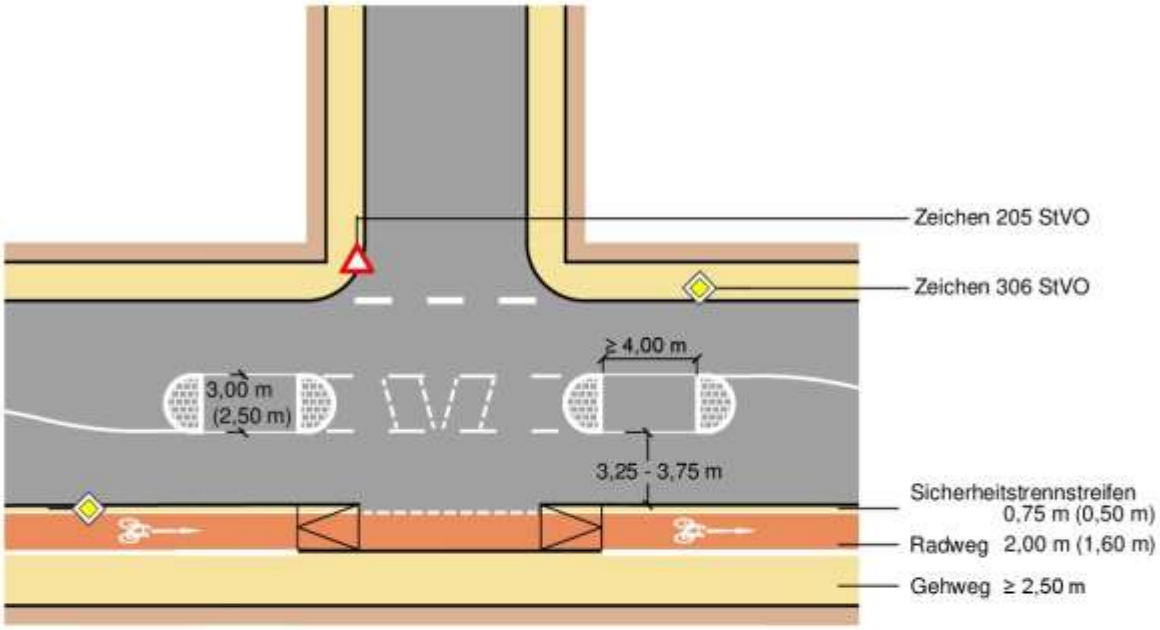
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal053.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			Straße	Mendener Straße/Glashüttenweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal053.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Balve			**Straße**	Mendener Straße (Höhe Glashüttenweg)

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal053
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien im Zuge der Maßnahme Bal053 an der LSA zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3608/7.8734

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

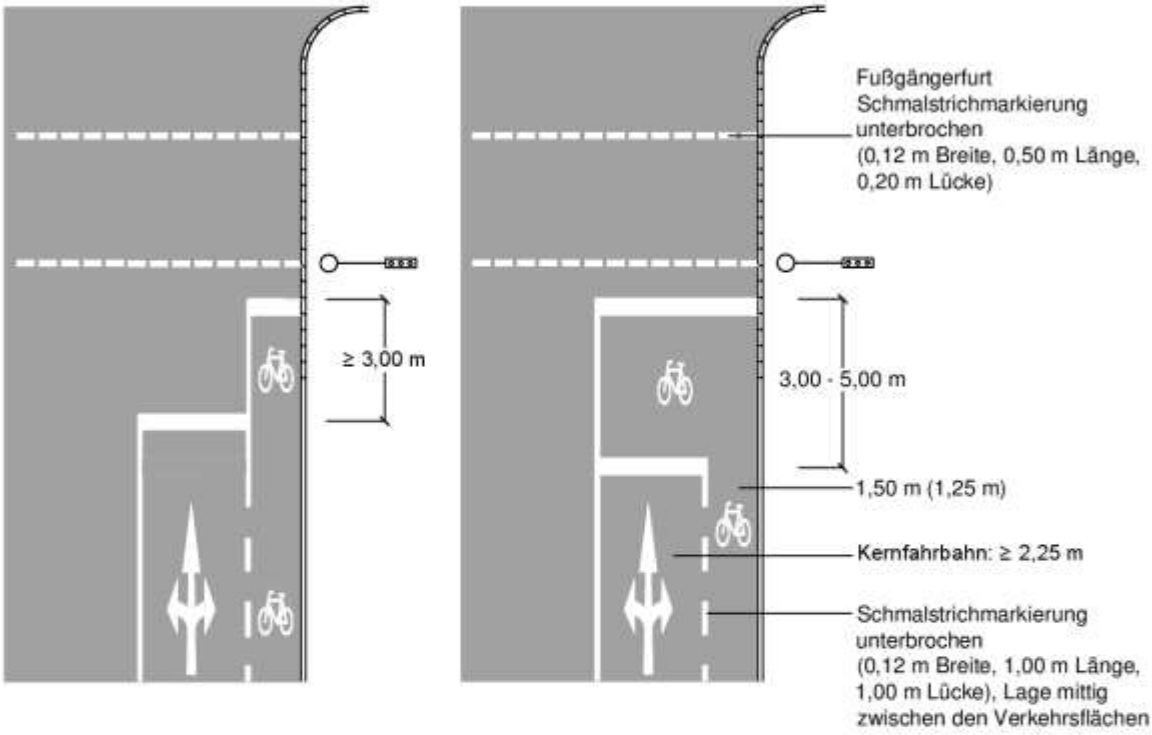
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal053.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Balve			Straße	Mendener Straße (Höhe Glashüttenweg)

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Bal053.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Balve			**Straße**	Mendener Straße/Am Staute

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal053
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Sofern dieser Bereich der B515 bereits in der Planung zum Hönnetalradweg involviert ist, kann als Übergang zwischen einseitiger Zweirichtungsführung außerorts zur Richtungsführung (Bal053) innerorts eine bauliche Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs angebracht werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3620/7.8723

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

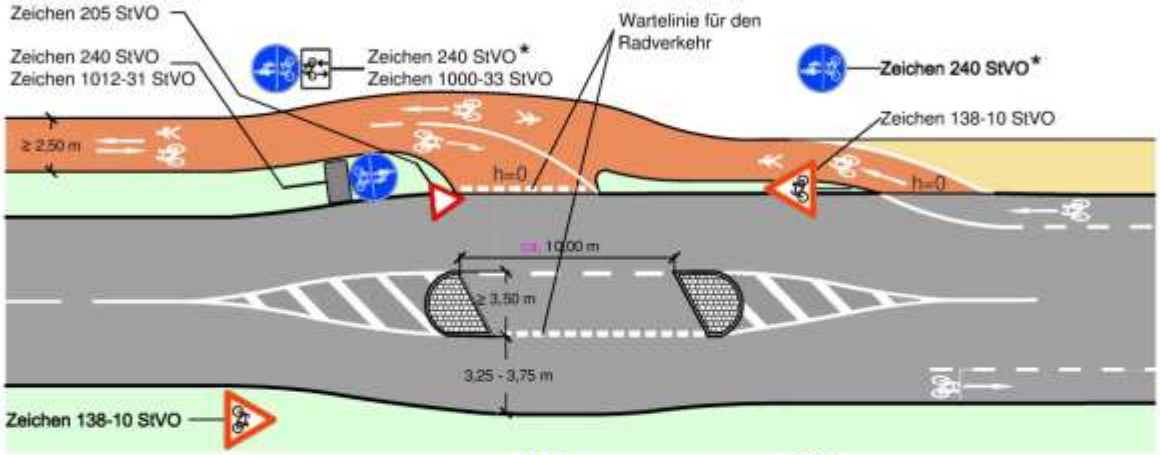
Abschnitts-Nr.	Bal053.3	Lage	innerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Balve			Straße	Mendener Straße/Am Staute

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Bal064	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Helle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

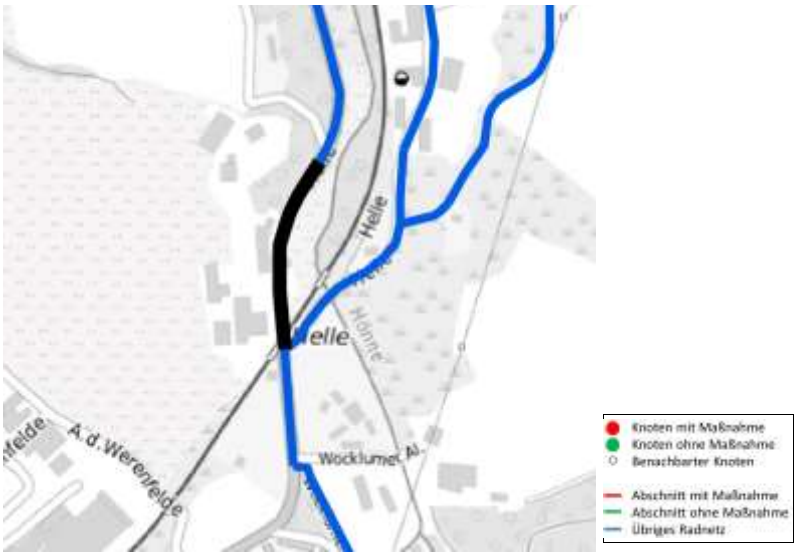
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 208 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 13274 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13274 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es ist eine Verlegung der Straße und eine Entwidmung geplant

Massnahmentyp: Planung Dritter
Dieser Abschnitt der klassifizierten Straße soll auf die andere Seite der Gleise verlegt werden.
Dieser Abschnitt wird entsprechend deutlich geringere bis keine Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen.
Voraussichtlich ist hier dann Mischverkehrsführung oder nur noch Fuß- und Radverkehr möglich. Bis zur Umsetzung soll die Radverkehrsverbindung über den Abschnitt Bal073 geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3468/7.87803

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal065	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Helle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

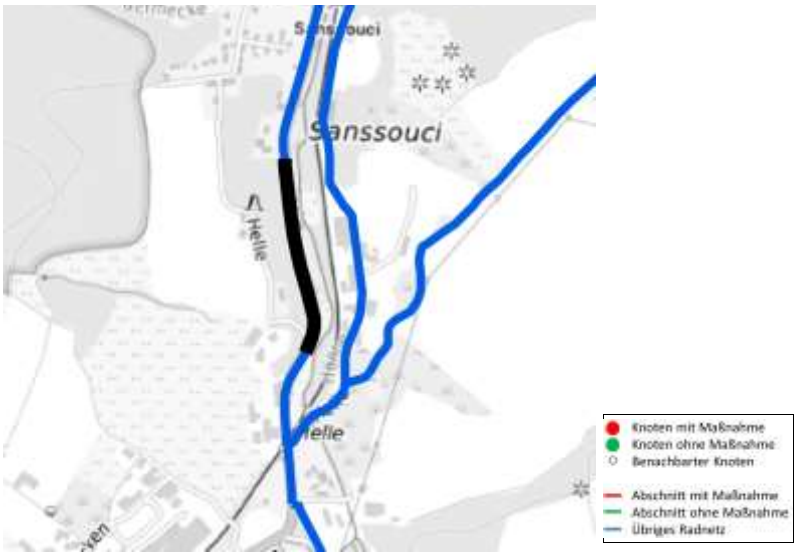
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 422 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 13274 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13274 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es ist eine Verlegung der Straße und eine Entwidmung geplant

Massnahmentyp: Planung Dritter
Dieser Abschnitt der klassifizierten Straße soll auf die andere Seite der Gleise verlegt werden.
Dieser Abschnitt wird entsprechend deutlich geringere bis keine Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen.
Voraussichtlich ist hier dann Mischverkehrsführung oder nur noch Fuß- und Radverkehr möglich. Bis zur Umsetzung soll die Radverkehrsverbindung über den Abschnitt Bal073 geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3505/7.87731

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal066	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Helle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

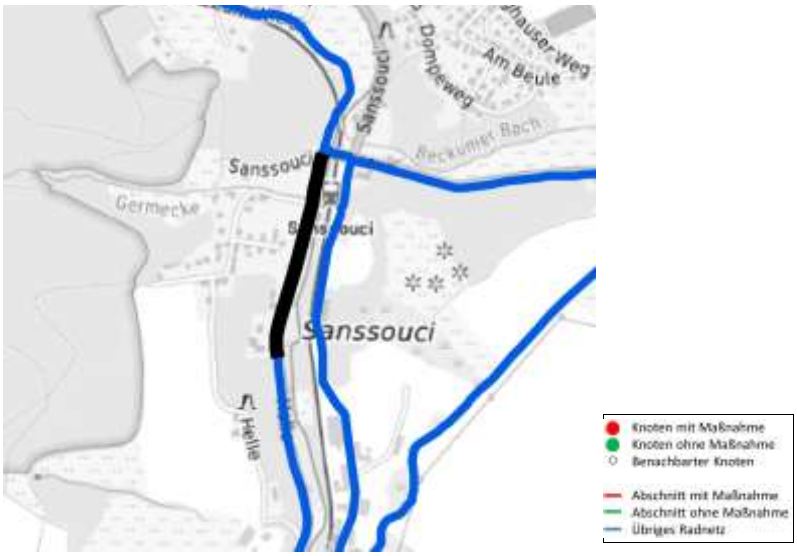


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 445 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 13274 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13274 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es ist eine Verlegung der Straße und eine Entwidmung geplant

Massnahmentyp: Planung Dritter
Dieser Abschnitt der klassifizierten Straße soll auf die andere Seite der Gleise verlegt werden.
Dieser Abschnitt wird entsprechend deutlich geringere bis keine Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen.
Voraussichtlich ist hier dann Mischverkehrsführung oder nur noch Fuß- und Radverkehr möglich. Bis zur Umsetzung soll die Radverkehrsverbindung über den Abschnitt Bal073 geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3544/7.87858

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

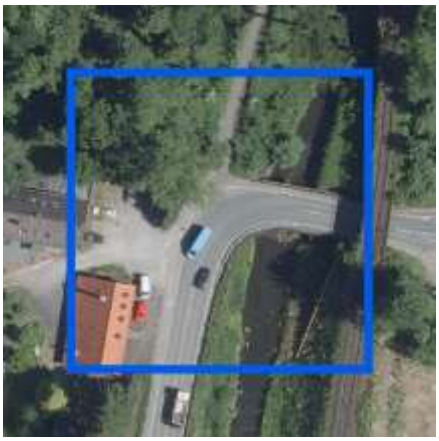
Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

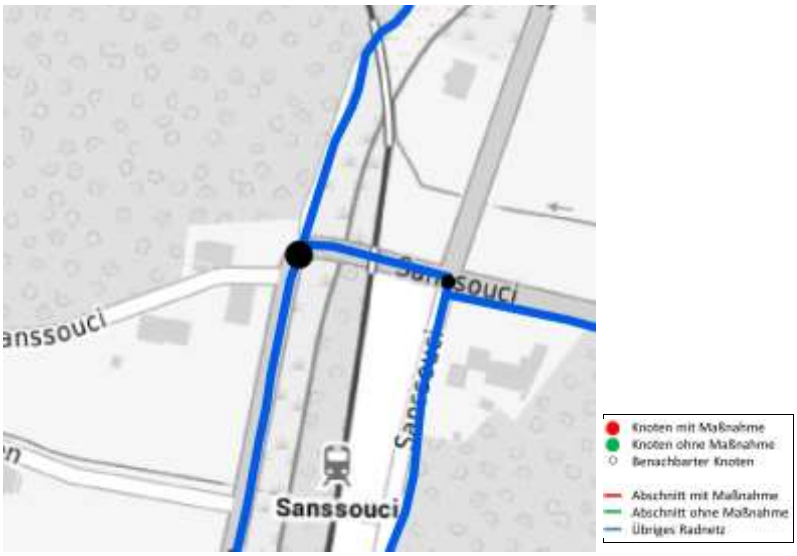
Abschnitts-Nr.	Bal066.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Helle/Sanssouci

Steckbrief:
2. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal066
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planungen der Stadt Balve.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3544/7.8785

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal067	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

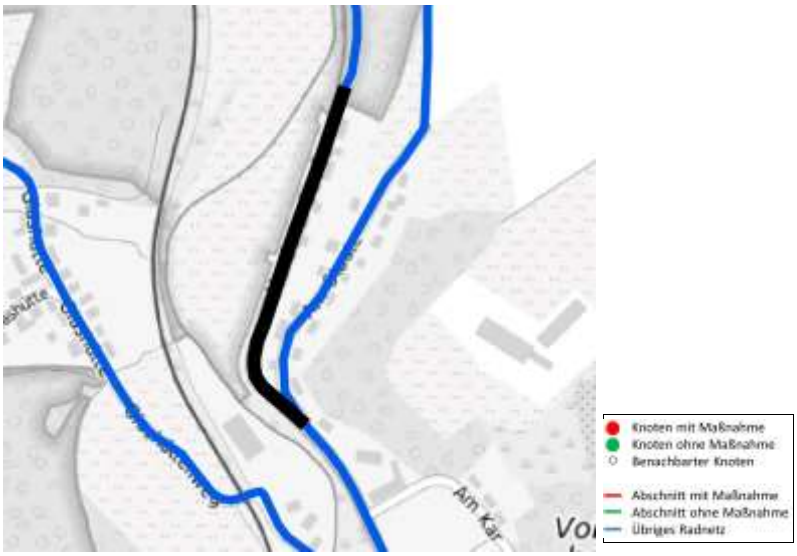
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 397 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite variiert zwischen Mühlenweg und Hofstraße zwischen 8,00m und 8,50 m.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
In Bereichen mit Parken muss ein geeigneter, ERA-konformer Sicherheitstrennstreifen mitbedacht werden.
Nach Umsetzung verbleibt eine (überfahrbare) Kernfahrbahnbreite von mindestens 5 m, meist sogar mehr.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3620/7.87232

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal068	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

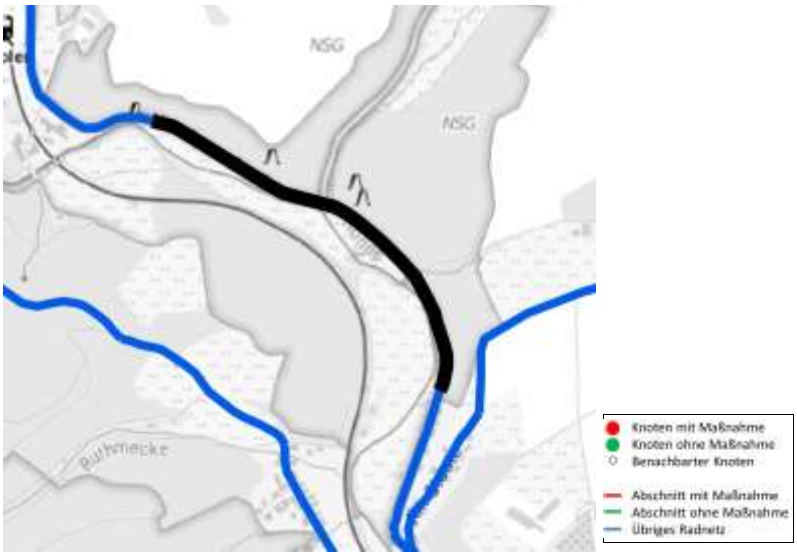
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 913 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Es sollte ein Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs erfolgen.
Es werden derzeit Planunterlagen bzw. Ausschreibungen diesbezüglich durch die Stadt Balve erstellt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3652/7.87286

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal069	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Balve			**Straße**	Klusenstein

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

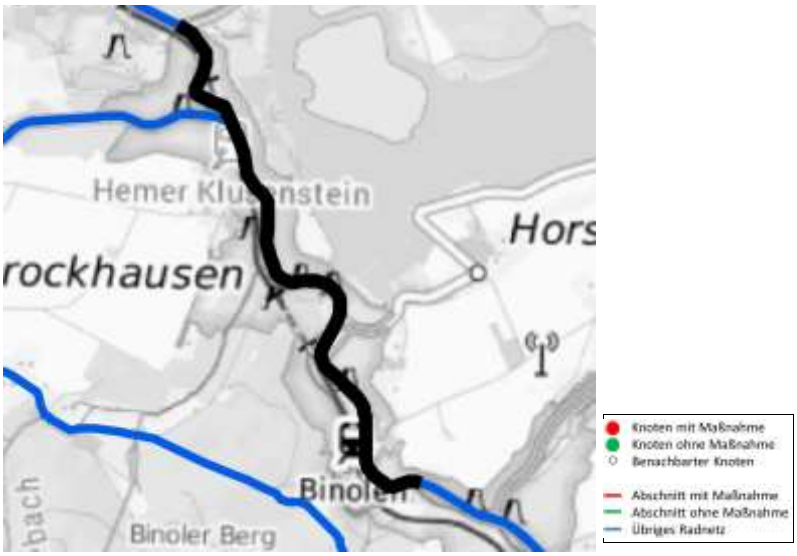
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 2885 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Es sollte ein Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs erfolgen.
Es werden derzeit Planunterlagen bzw. Ausschreibungen diesbezüglich durch die Stadt Balve erstellt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3703/7.86402

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

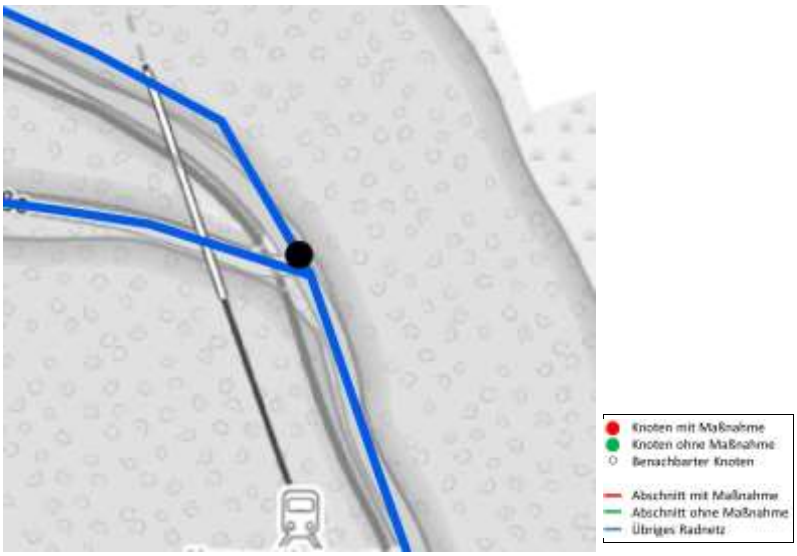
Abschnitts-Nr.	Bal069.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Balve			**Straße**	Klusenstein/Hönnetalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal069
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planungen der Stadt Balve.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3853/7.8509

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

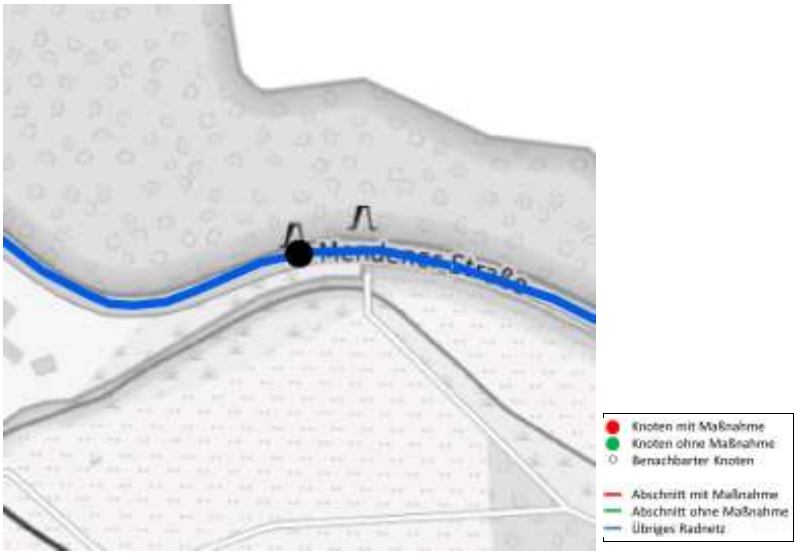
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Bal069.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Balve			**Straße**	Binolen (B515)

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal069
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter



Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planungen der Stadt Balve.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3703/7.8630

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal001	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Halver Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

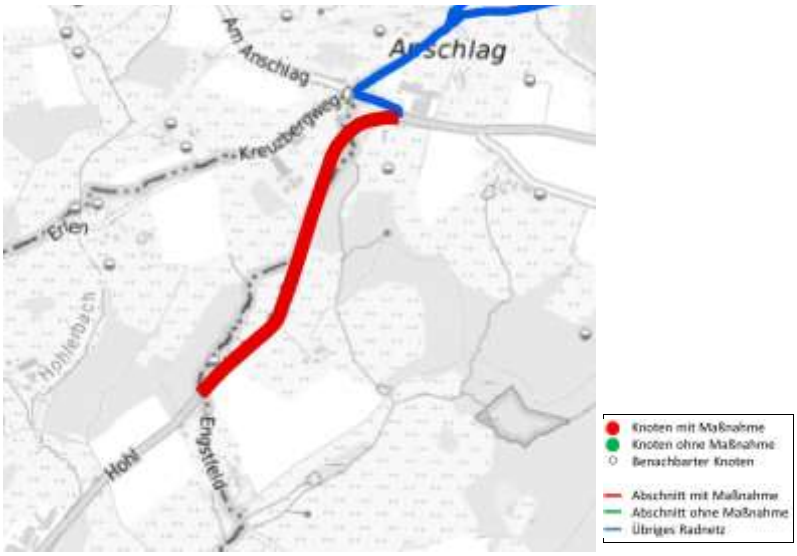
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1372 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2538 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2583 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1547/7.47138

Kostenschätzung:	548.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

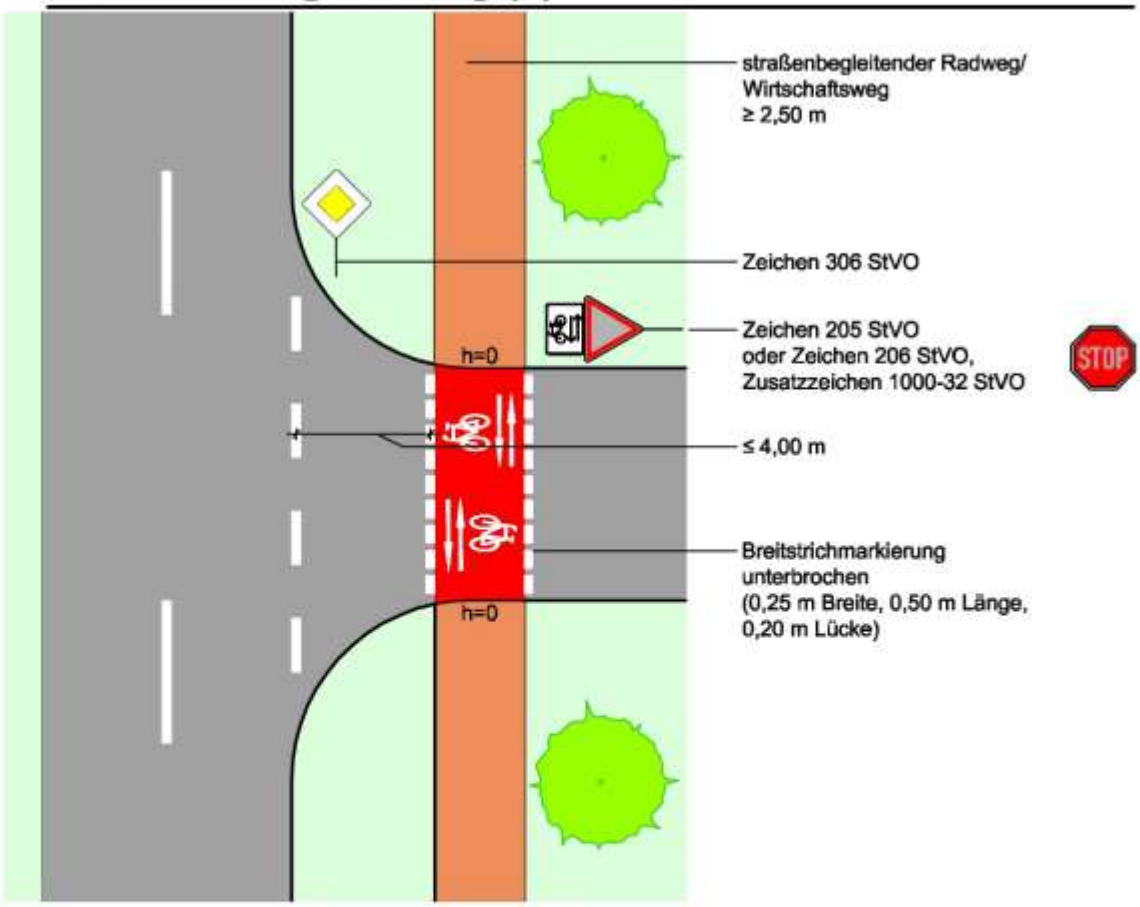
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal001	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Halver Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

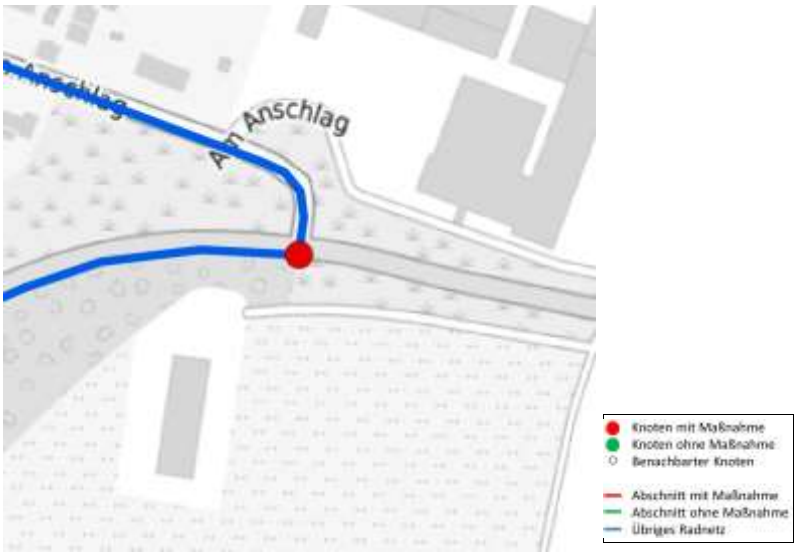
Abschnitts-Nr.	Hal001.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Halver Straße/Am Anschlag

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal001
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Seite ein Radweg (Hal001) gebaut wird, ist eine Querungshilfe notwendig. Findet der Wegebau auf der Nordseite statt, sind lediglich markierungstechnische Maßnahmen zu treffen, findet dieser dagegen auf der Südseite statt, dann ist eine bauliche Querungshilfe notwendig (vgl. Musterlösung 9.3-6).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1643/7.4817

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

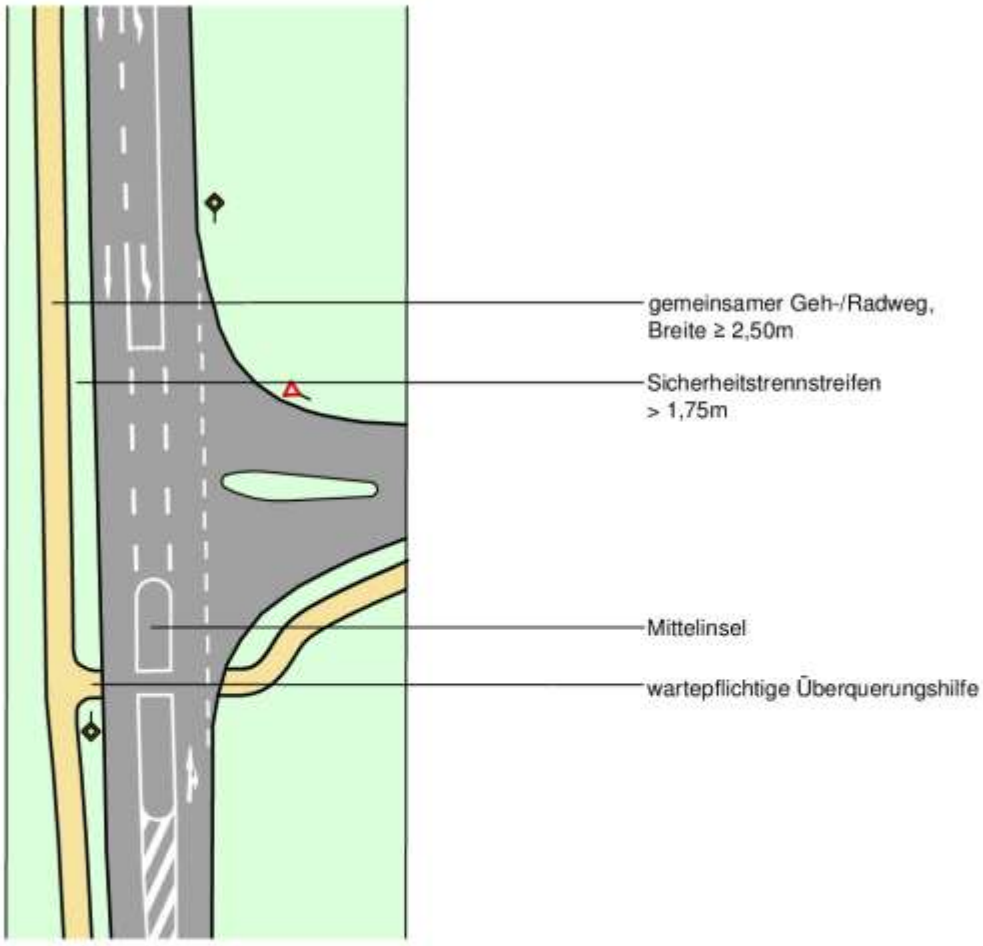
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal001.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			Straße	Halver Straße/Am Anschlag

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-7 Stand: Januar 2018	

Abschnitts-Nr.	Hal006	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Rader Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

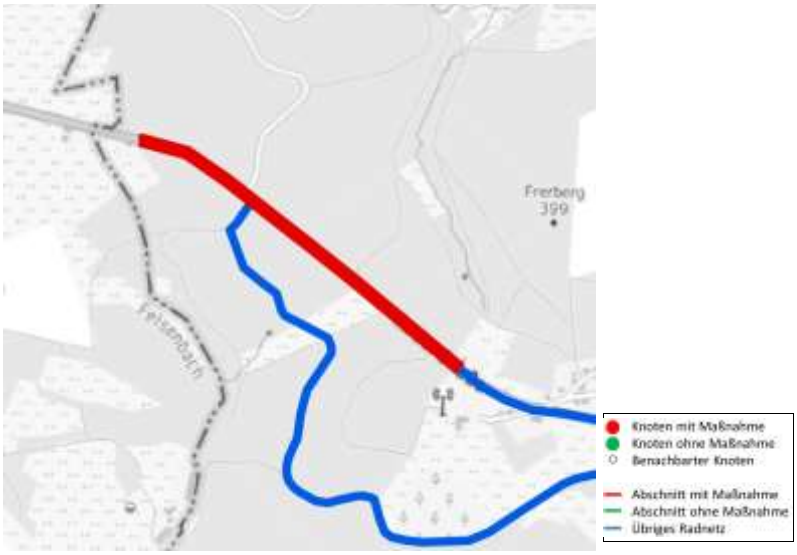


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 840 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10208 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10208 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.

Hinweis durch StraßenNRW: Für die Abschnitte HAL006-13 liegt von der Stadt Halver ein Entwurf vor, der umgesetzt werden soll (RW01). Da hier sehr hohe Geschwindigkeiten gefahren werden ist es fraglich, ob man den überbreiten Querschnitt zu einem späteren Zeitpunkt noch umwandeln soll (vgl. Hal006ALT).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1926/7.42959

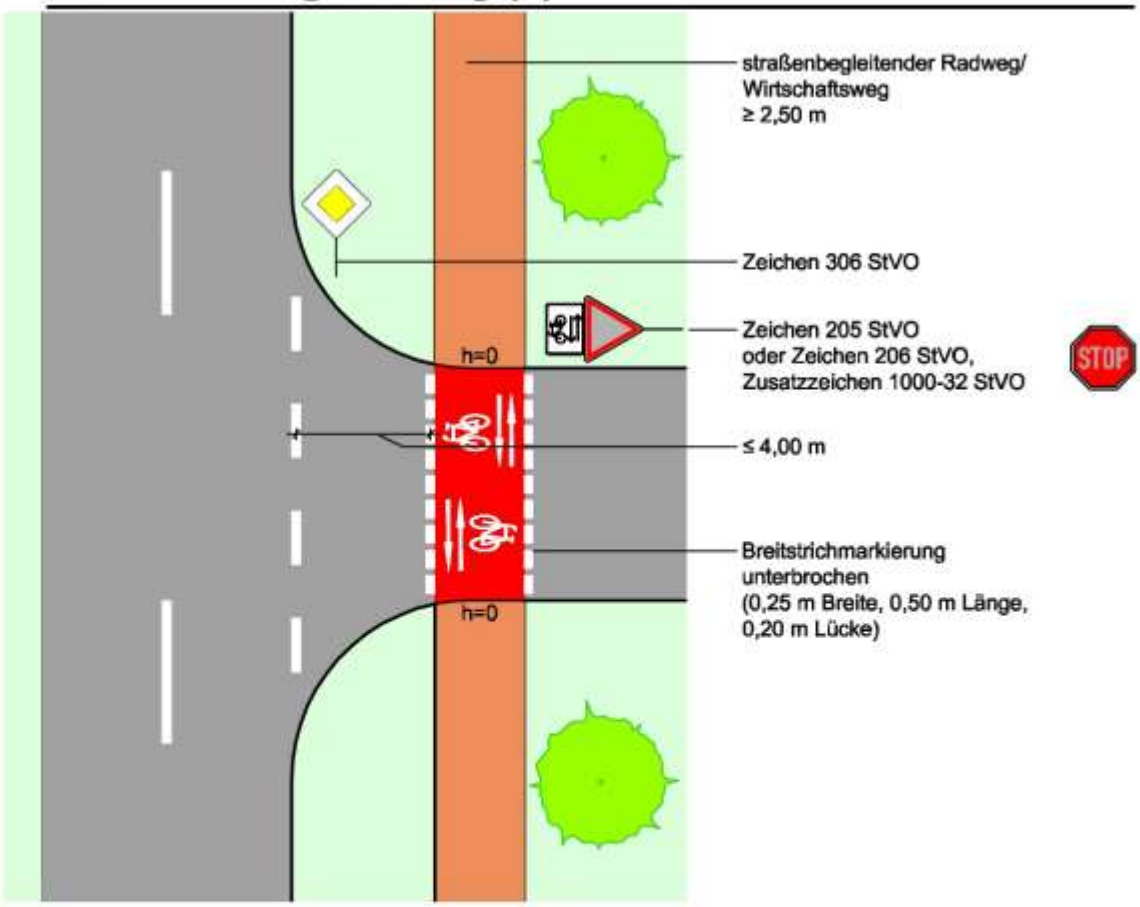
Kostenschätzung:	336.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Hal006	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Rader Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal007	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Rader Straße

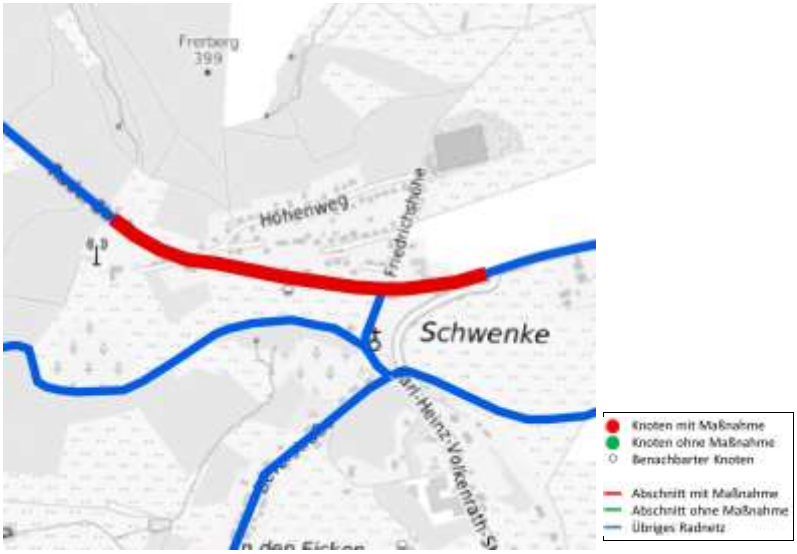
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 818 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10208 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10208 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1917/7.44085

Kostenschätzung:	327.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

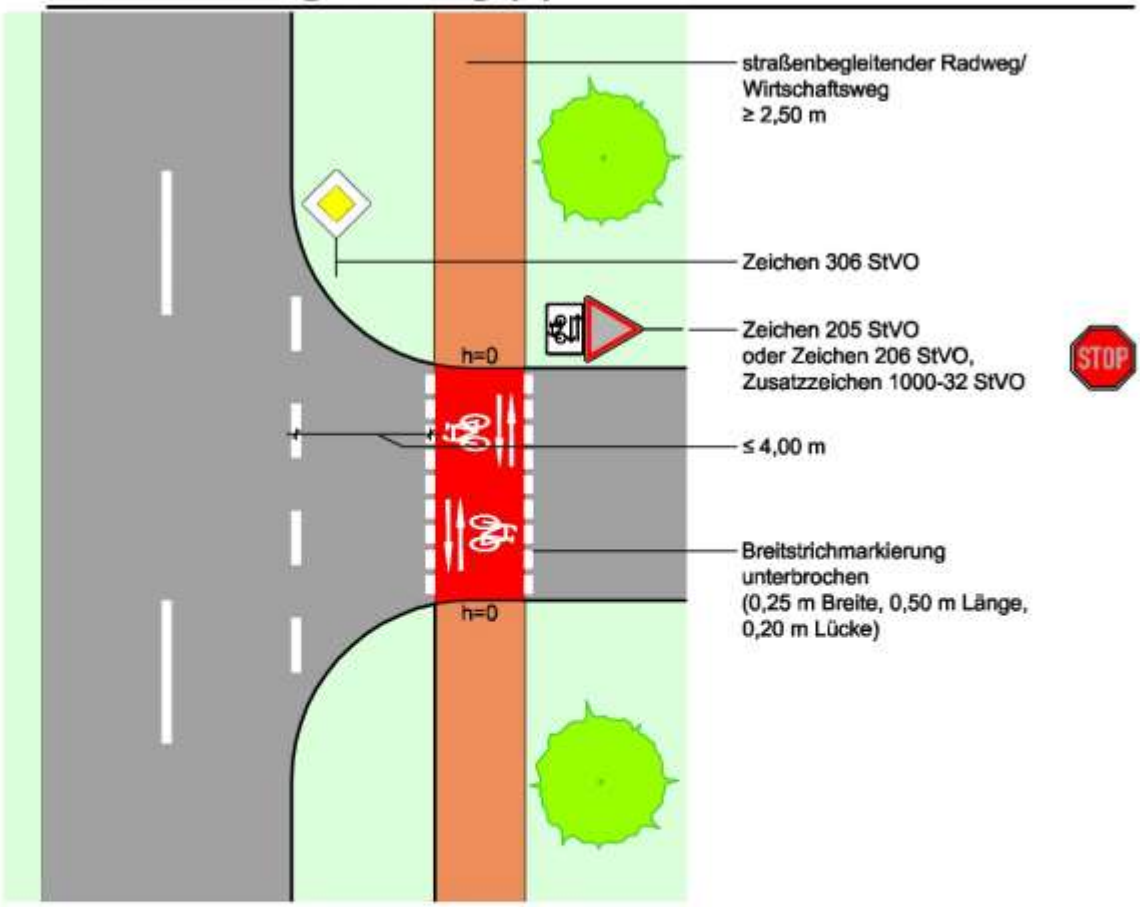
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal007	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Rader Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal008	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Rader Straße

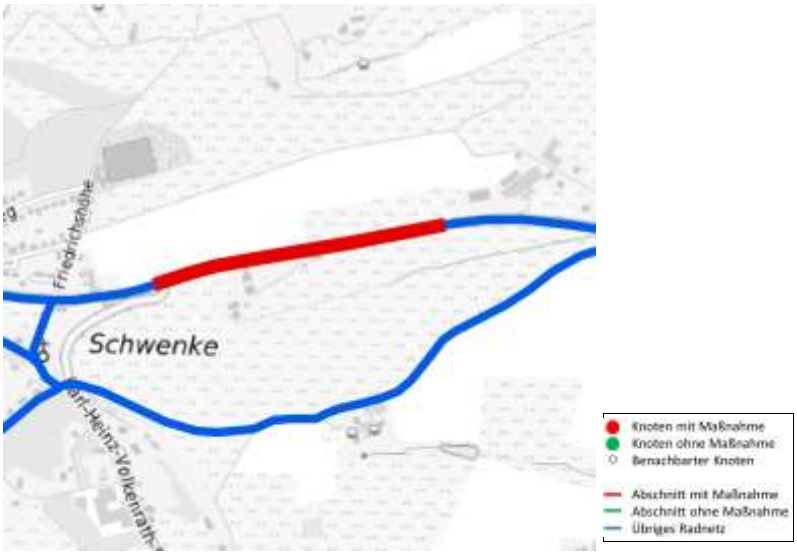
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 629 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10051 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10051 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1929/7.44962

Kostenschätzung:	251.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

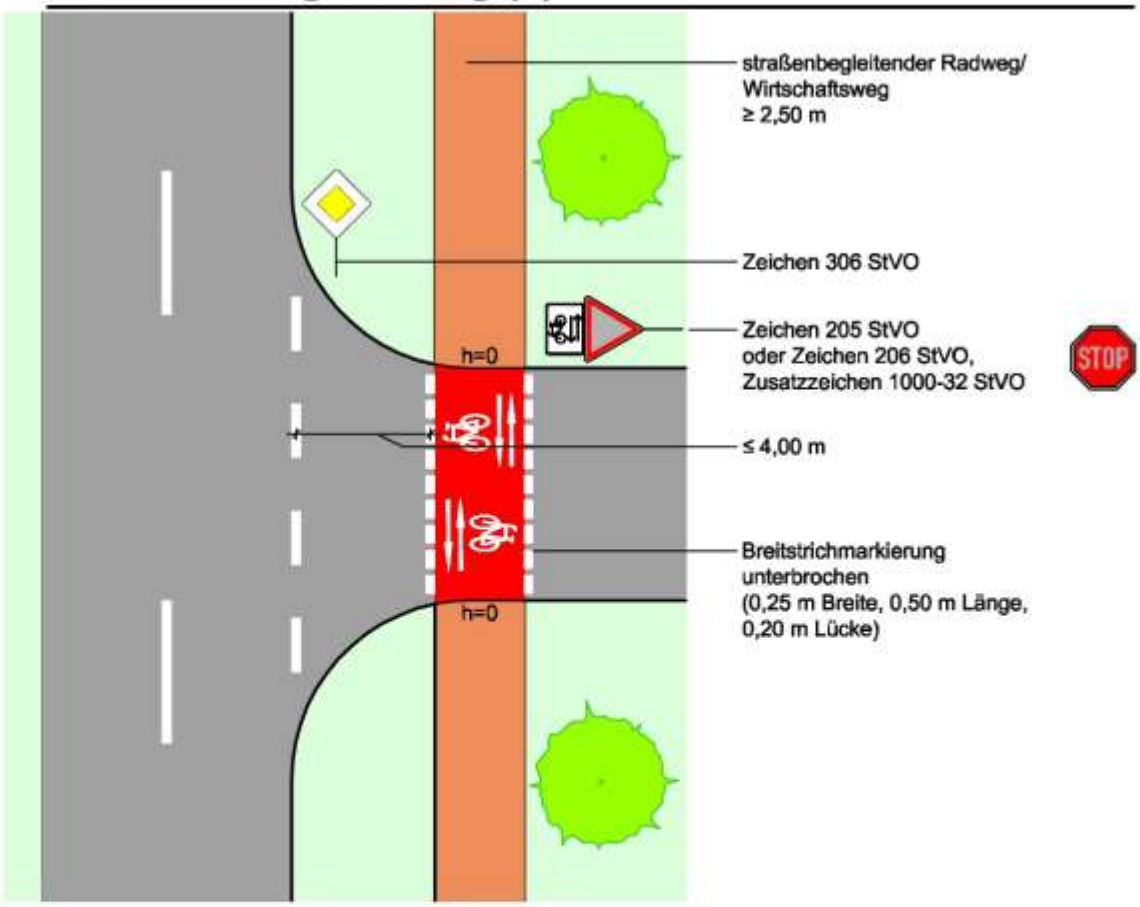
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal008	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Rader Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal009	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Rader Straße

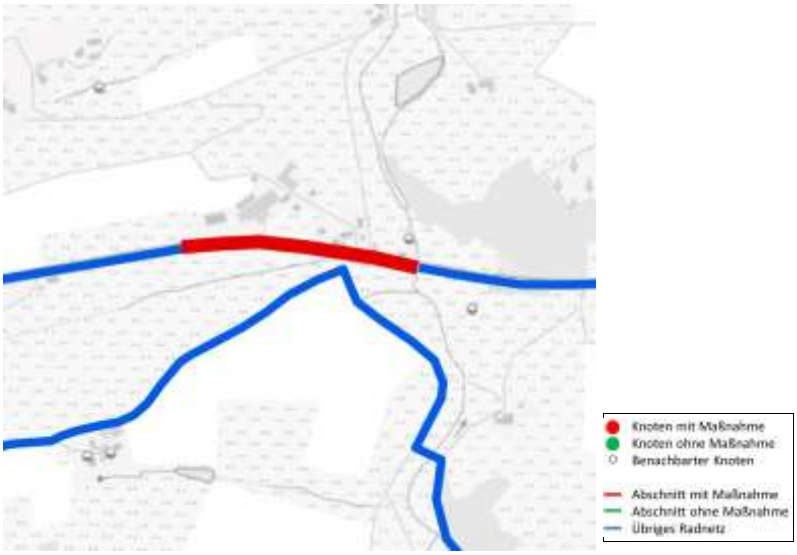
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 503 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10051 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10051 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1927/7.45676

Kostenschätzung:	201.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

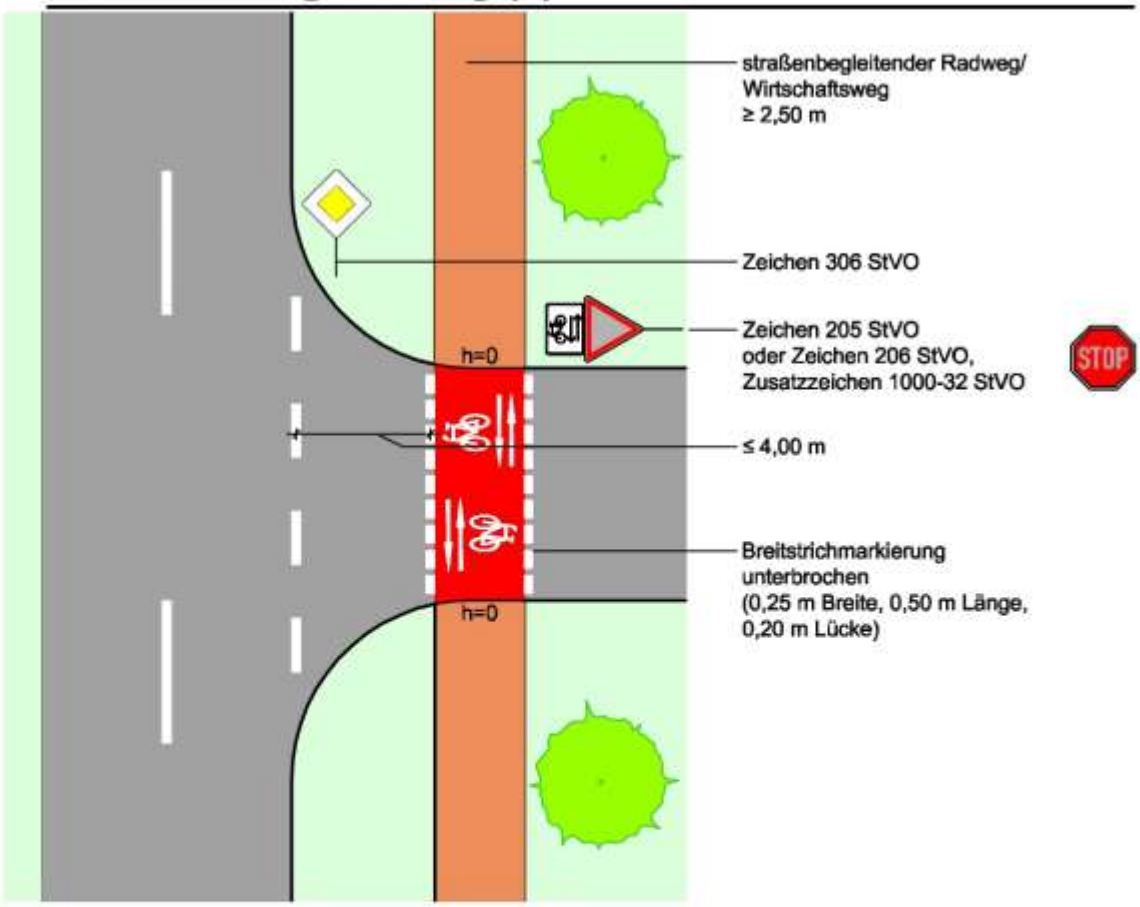
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal009	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Rader Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal010	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Rader Straße

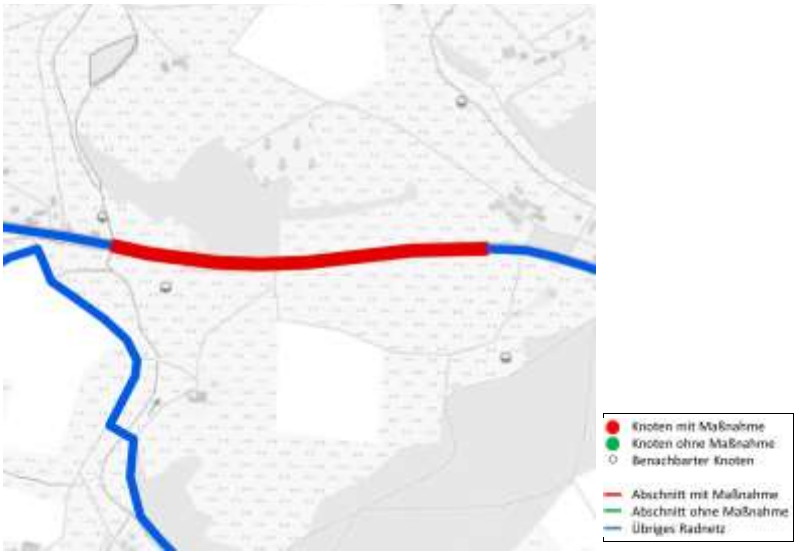
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 799 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10051 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10051 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1928/7.46814

Kostenschätzung:	319.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

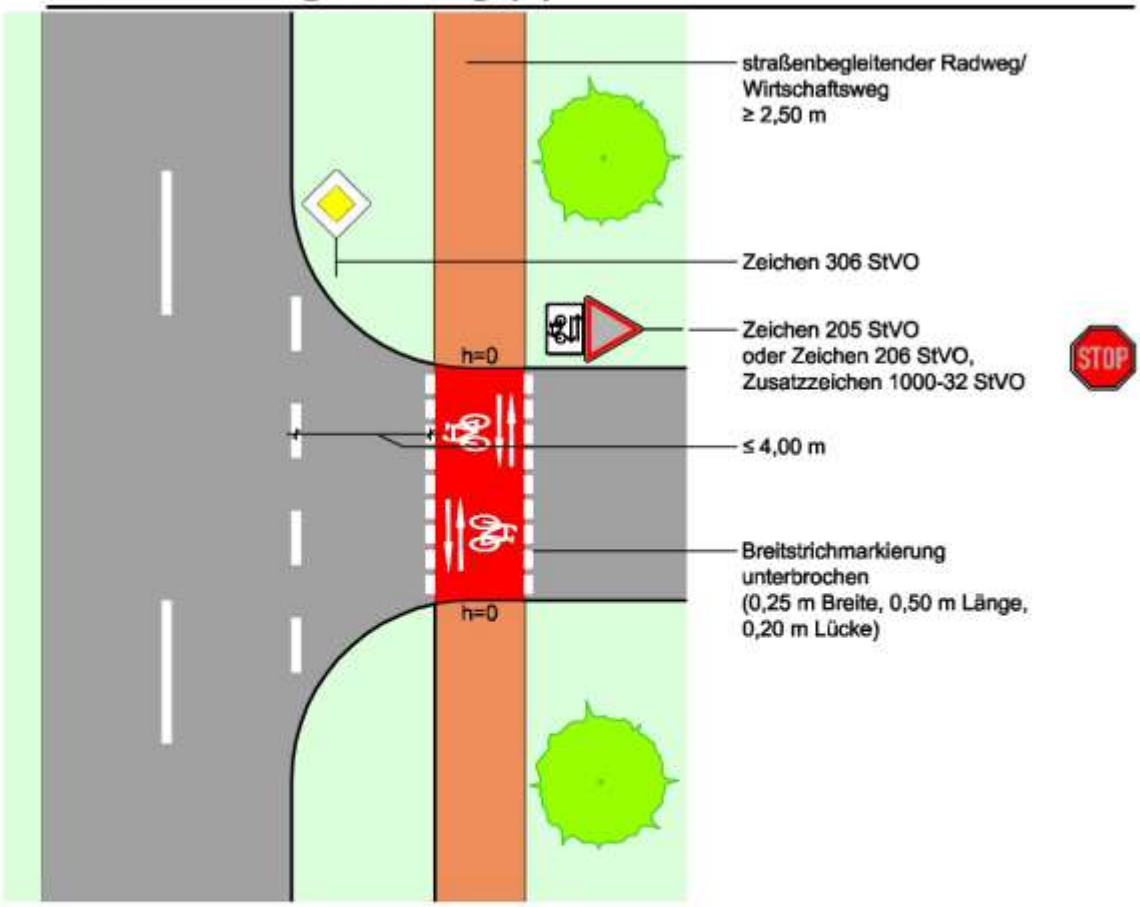
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal010	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Rader Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal011	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Schmalenbach

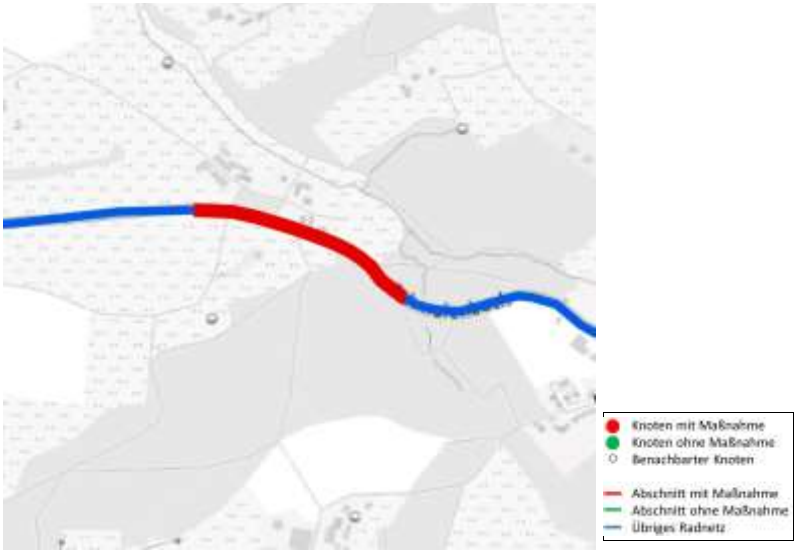
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 499 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10051 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10051 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1912/7.47461

Kostenschätzung:	199.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

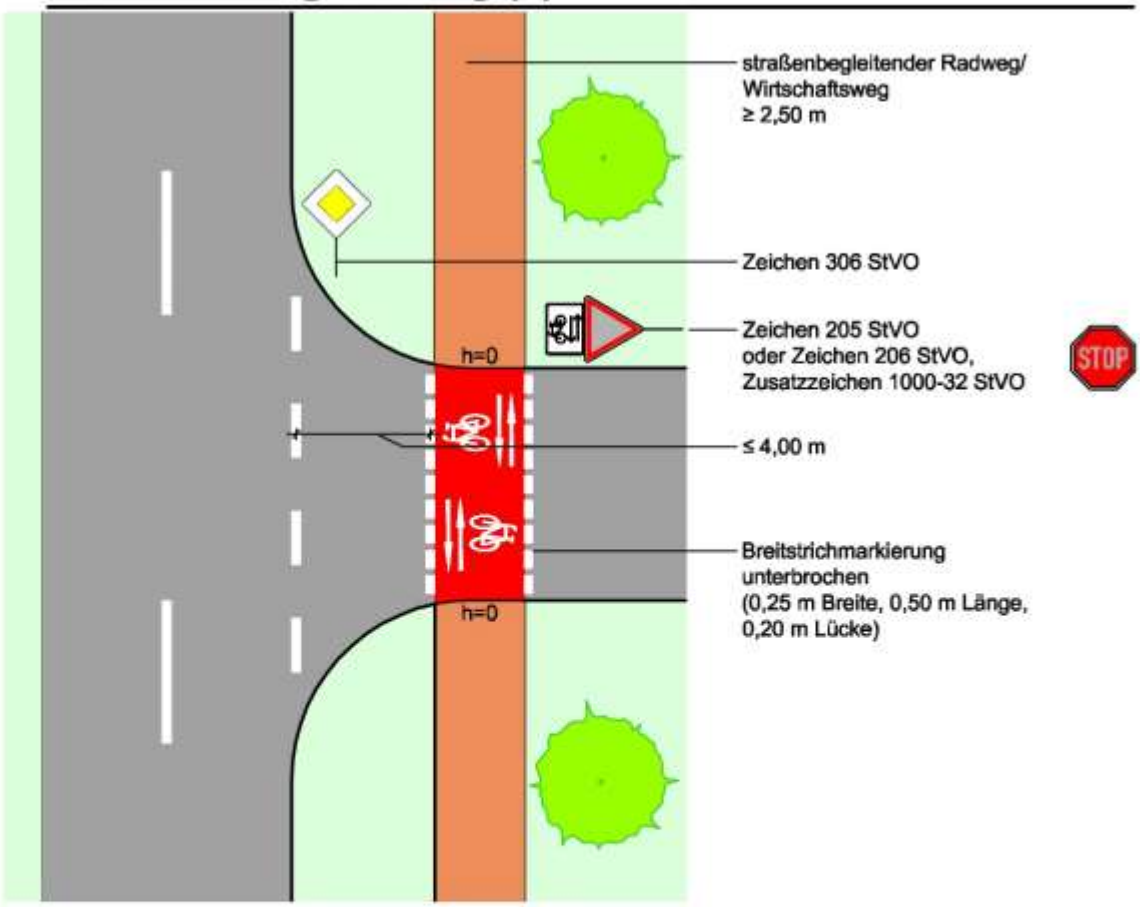
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal011	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Schmalenbach

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Hal012	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Schmalenbach

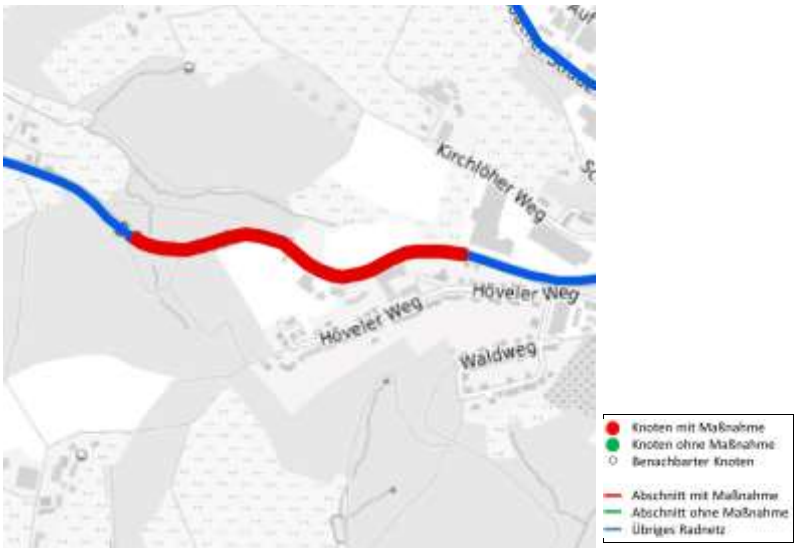
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 753 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10051 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10051 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1910/7.48474

Kostenschätzung:	301.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

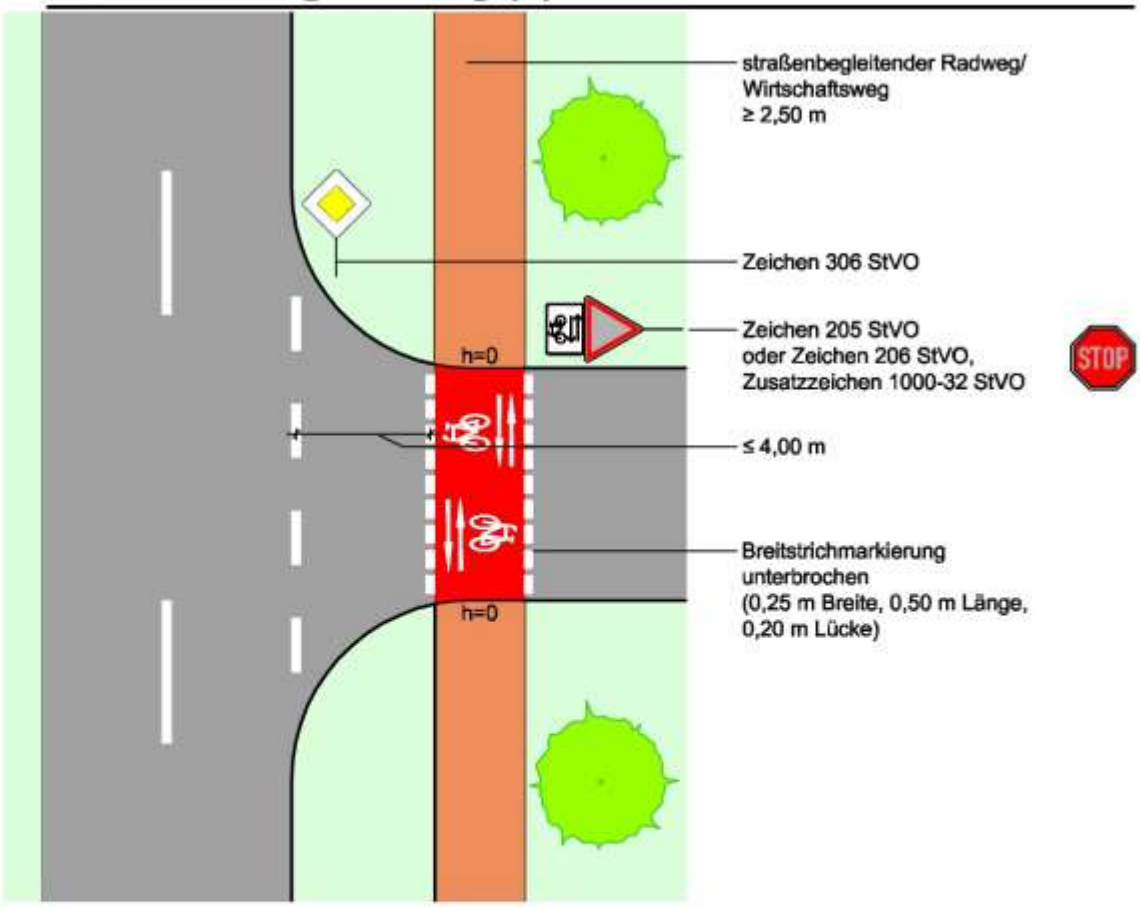
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal012	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Schmalenbach

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal013	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Remscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 301 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 10051 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10051 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Gesamtbreite (inkl. Mehrzweckstreifen) beträgt ca. 11,00 bis 11,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 bis 8,00 m.
Es liegt eine alternative Streckenführung und Planung vor (ie Bezeichnung lautet Radwegeroute 01 – Radevormwald-Halver). Die durch VIA vorgeschlagene Maßnahme kann entfallen oder als Zielnetzmaßnahme beibehalten werden.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs gemäß Planung Stadt Halver
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1906/7.48895

Kostenschätzung:	120.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

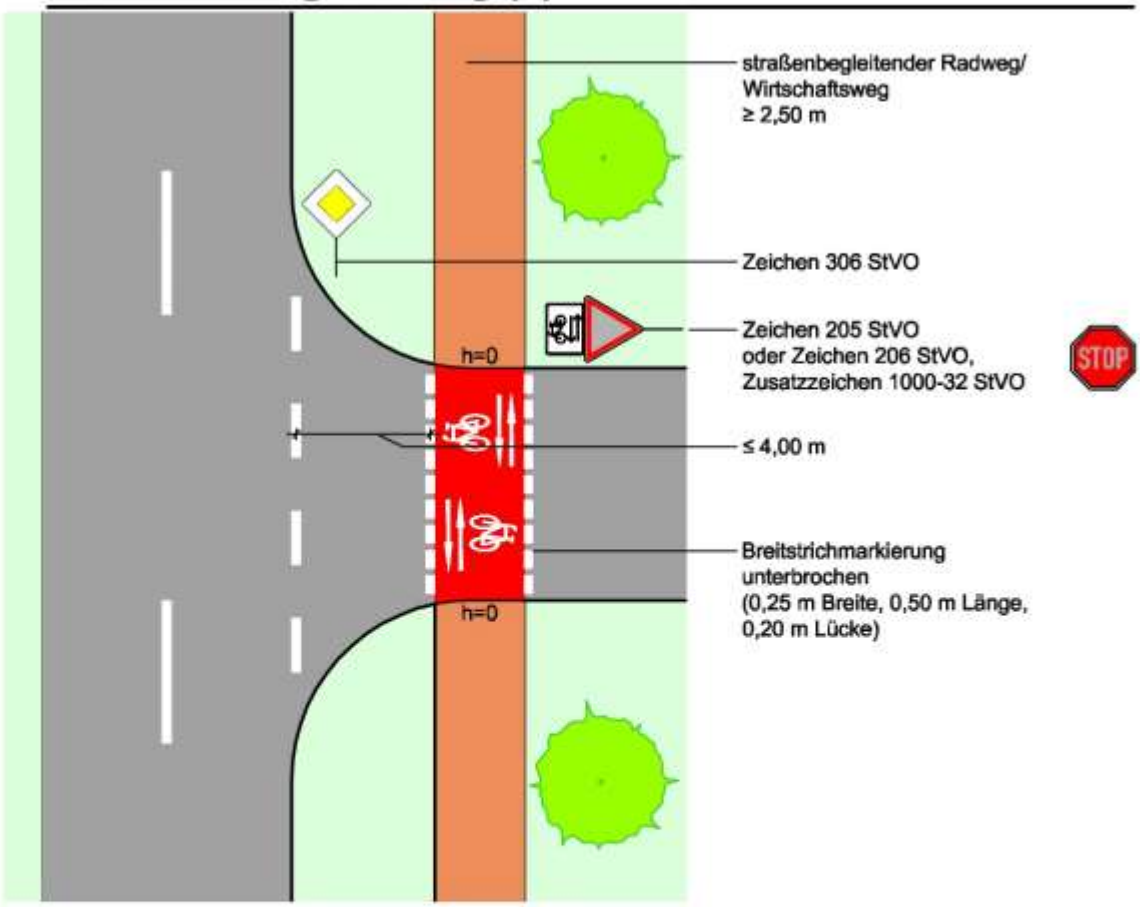
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal013	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Remscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

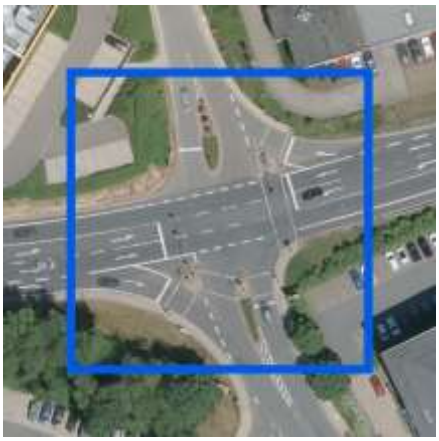
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal013.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Halver			**Straße**	Remscheider Straße/Elberfelder Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal013
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der Radweg (Hal013) auf der Südseite gebaut, dann ist hier keine Maßnahme notwendig (außer die Weiterführung des Radwegs in die Eiberfelderstraße).
Wird der Radweg auf der Nordseite gebaut, so ist die Anpassung der LSA gemäß Musterlösung notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1906/7.4889

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

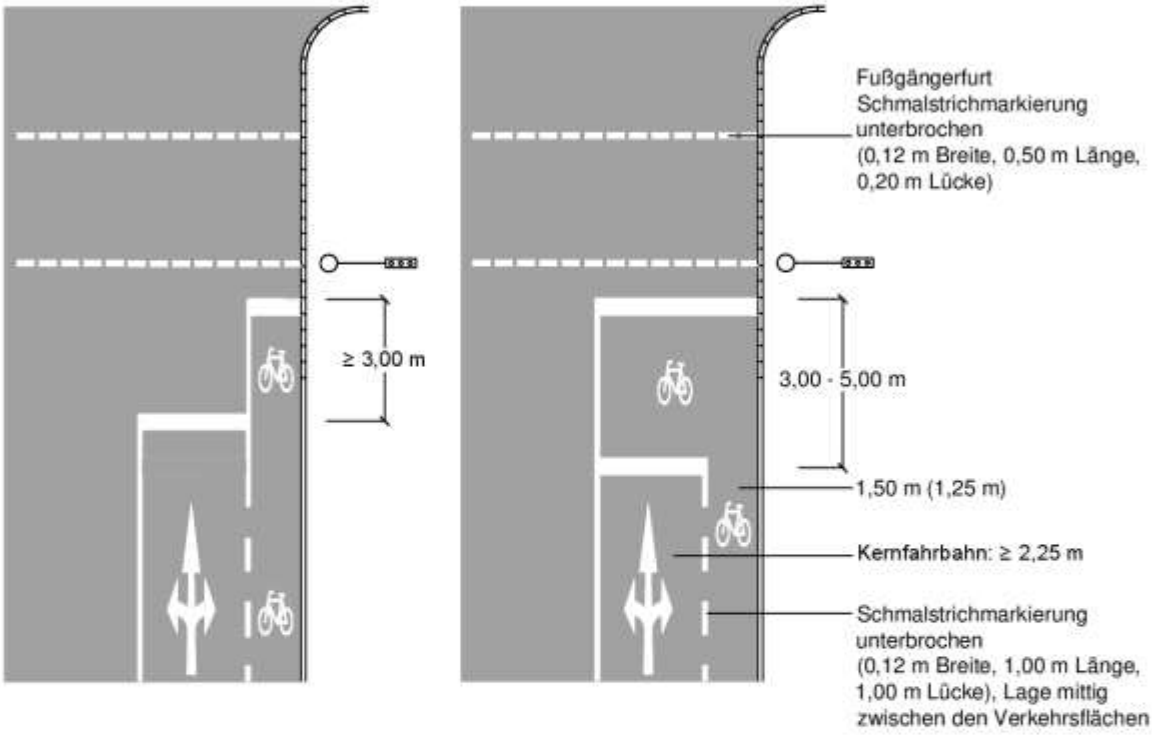
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal013.1	Lage	außerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Halver			Straße	Remscheider Straße/Elberfelder Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal023	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Frankfurter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

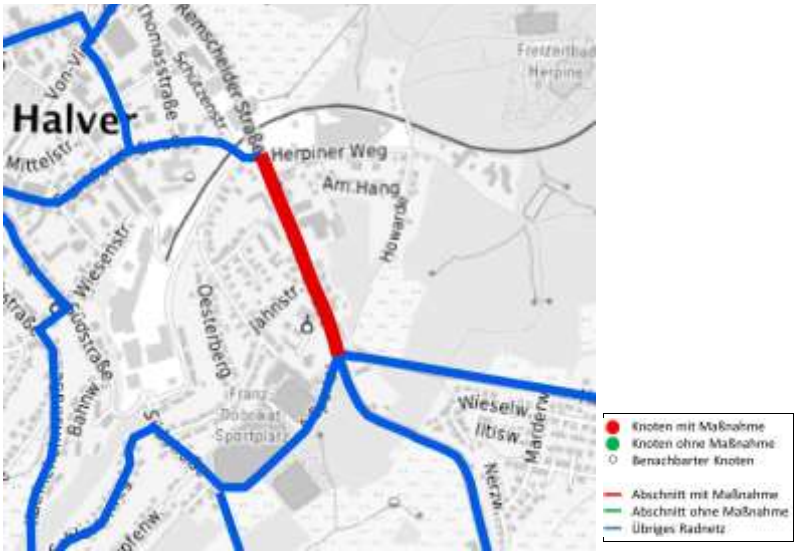
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 452 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10641 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10641 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite schwankt zw. 7,00 und 7,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Auf der Westseite kann ein einseitiger Schutzstreifen markiert werden.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,50 bis 6,00 m.
Da beidseitige Schutzstreifen nicht möglich sind, wird in Gegenrichtung entweder eine Piktogrammspur und/oder ein Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 vorgeschlagen.
Der vorhandene östlich gelegenene Gehweg wäre in Teilen auf 2,50 m auszubauen.
Hierzu müssten die Baumbeete entfernt oder optimiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1874/7.50731

Kostenschätzung:	27.120,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

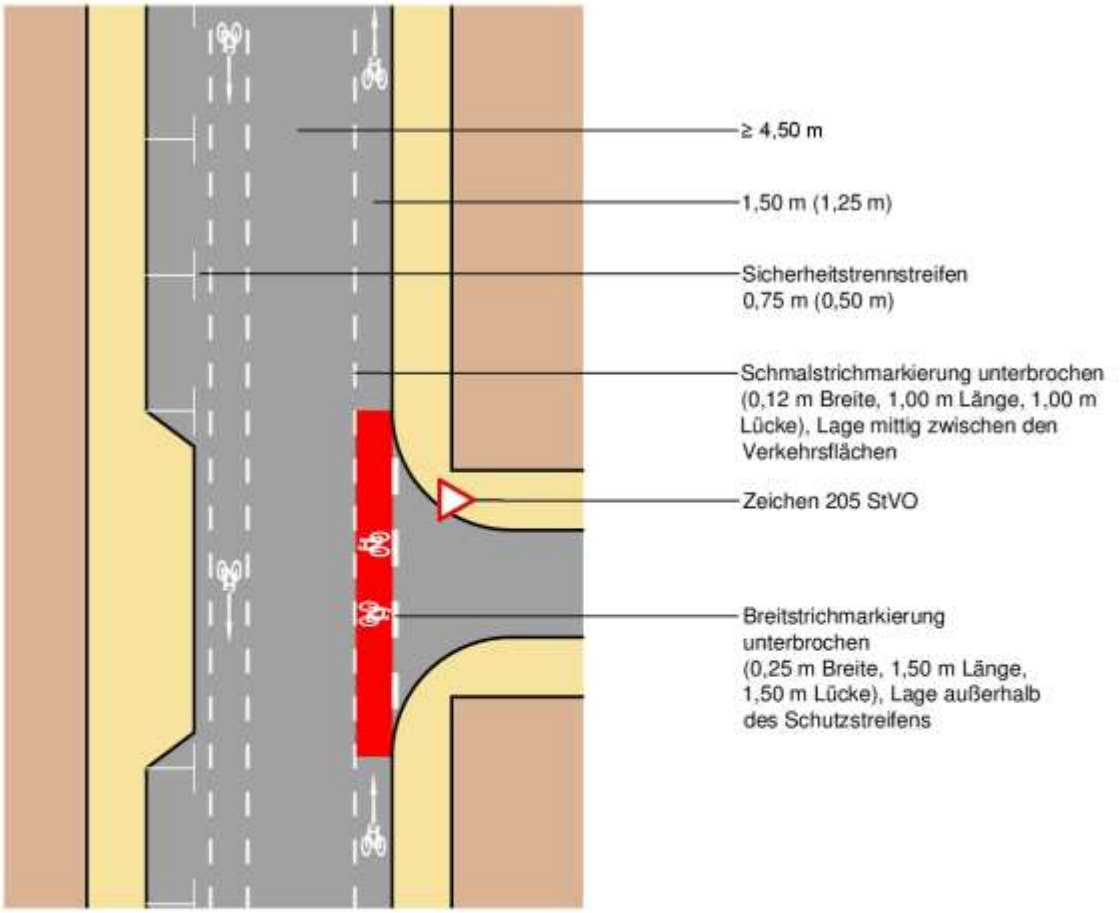
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal023	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Frankfurter Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

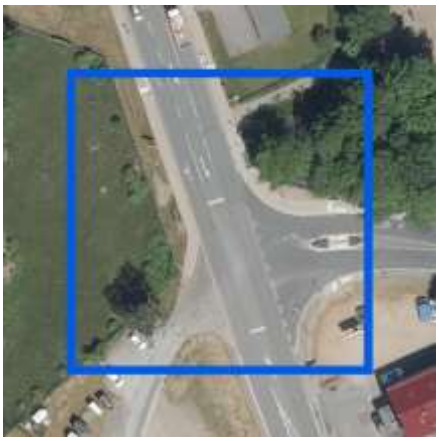
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal023.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Frankfurter Straße/Herpiner Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal023
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Bau einer geeigneten Querungshilfe. Hierzu kann auf dem nördlichen Knotenpunktarm der Linksabbieger verkürzt werden.
In der Musterlösung ist die mit Radwegen dargestellt, kann aber auch (bezüglich des Nordastes) mit Radfahrstreifen umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1837/7.5097

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

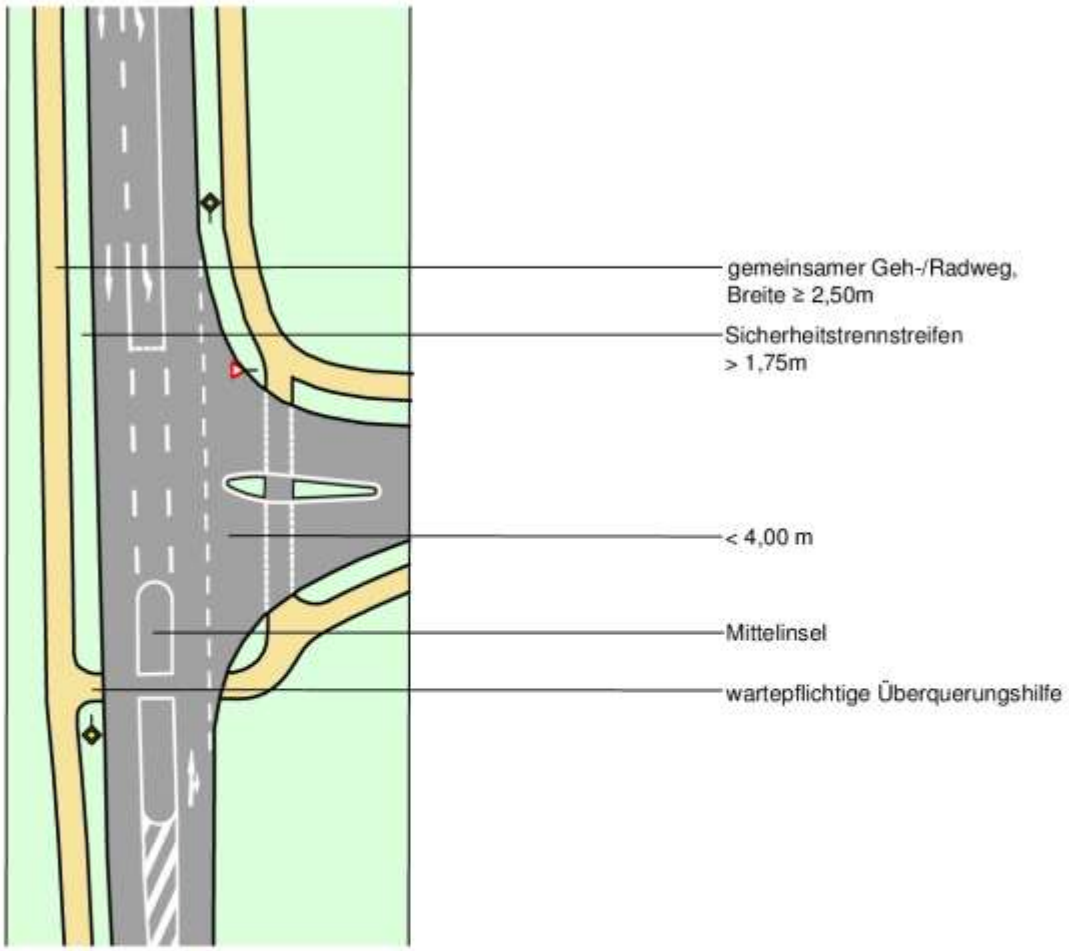
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal023.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			Straße	Frankfurter Straße/Herpiner Weg

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig
- die Querung des Fuß- und Radverkehrs über die untergeordnete Straße soll nah zur übergeordneten Fahrbahn (i.d.R. bis zu 4,00m entfernt) auf einer für den Radverkehr bevorrechtigten (rot eingefärbten) Furt über den kleinen Tropfen erfolgen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

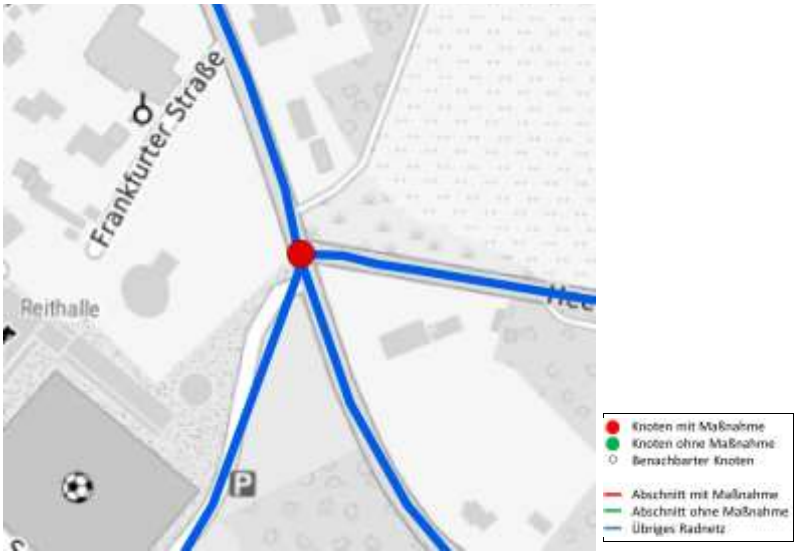
Musterblatt: 9.3-8
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Hal023.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Halver			**Straße**	Frankfurter Straße/Heerstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal023
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA



Massnahmentyp: Optimierung LSA
Aus Süden kommend ist eine geeignete Aufstellfläche vor der Kfz-Haltlinie der LSA zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1874/7.5073

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

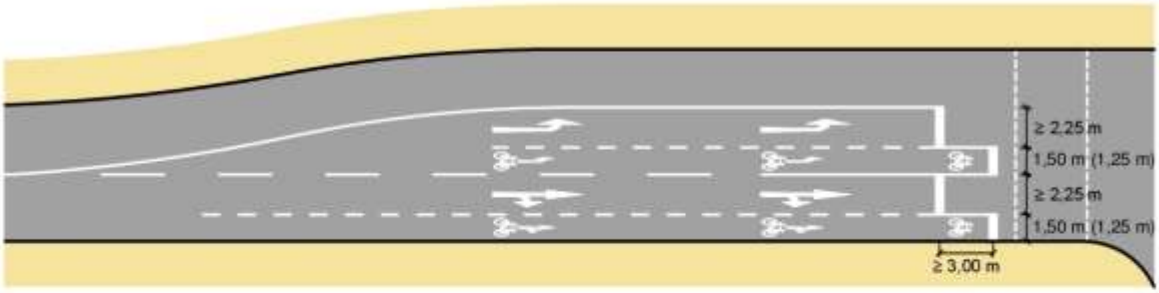
Abschnitts-Nr.	Hal023.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Halver			Straße	Frankfurter Straße/Heerstraße

Musterlösung

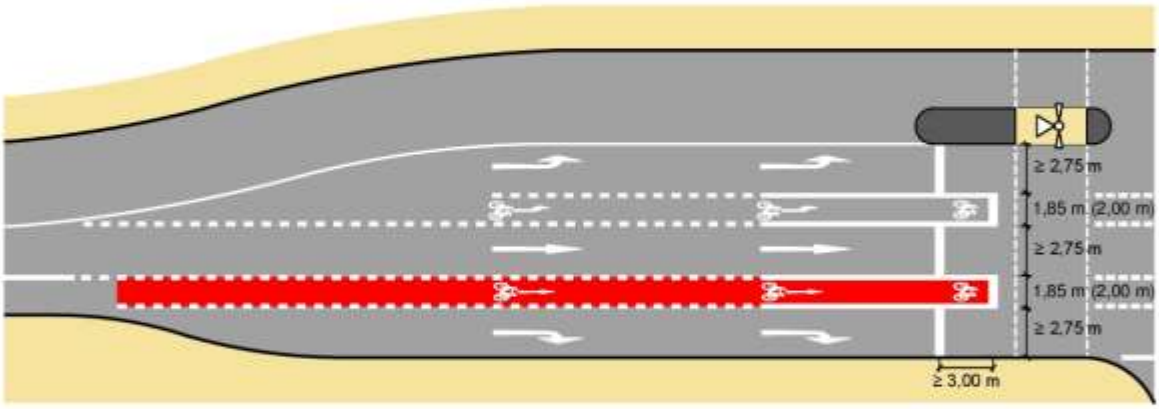
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4

Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

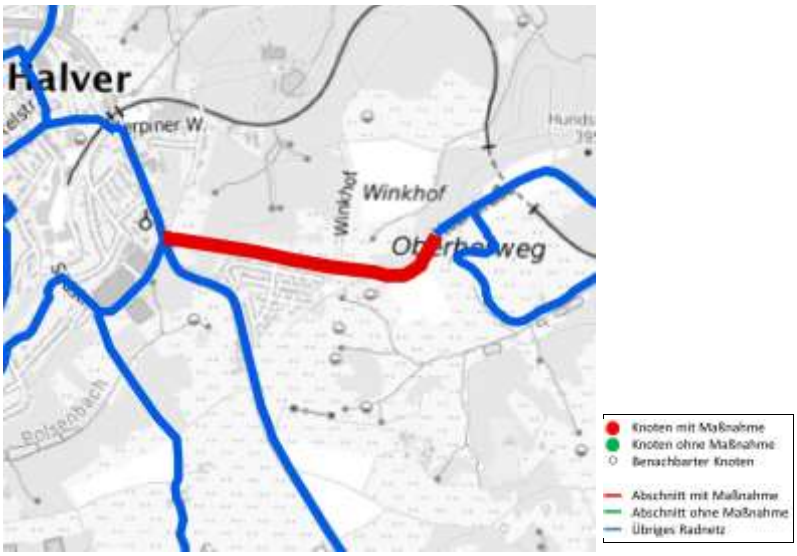
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1127 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3877 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3877 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert auf der Nordseite der Fahrbahn eine nicht gewidmete, bauliche Nebenanlage, die zu schmal ist.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Nebenanlage zu einem gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Es handelt sich um die Radroute 04 aus dem städt. Konzept



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1839/7.52452

Kostenschätzung:	338.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

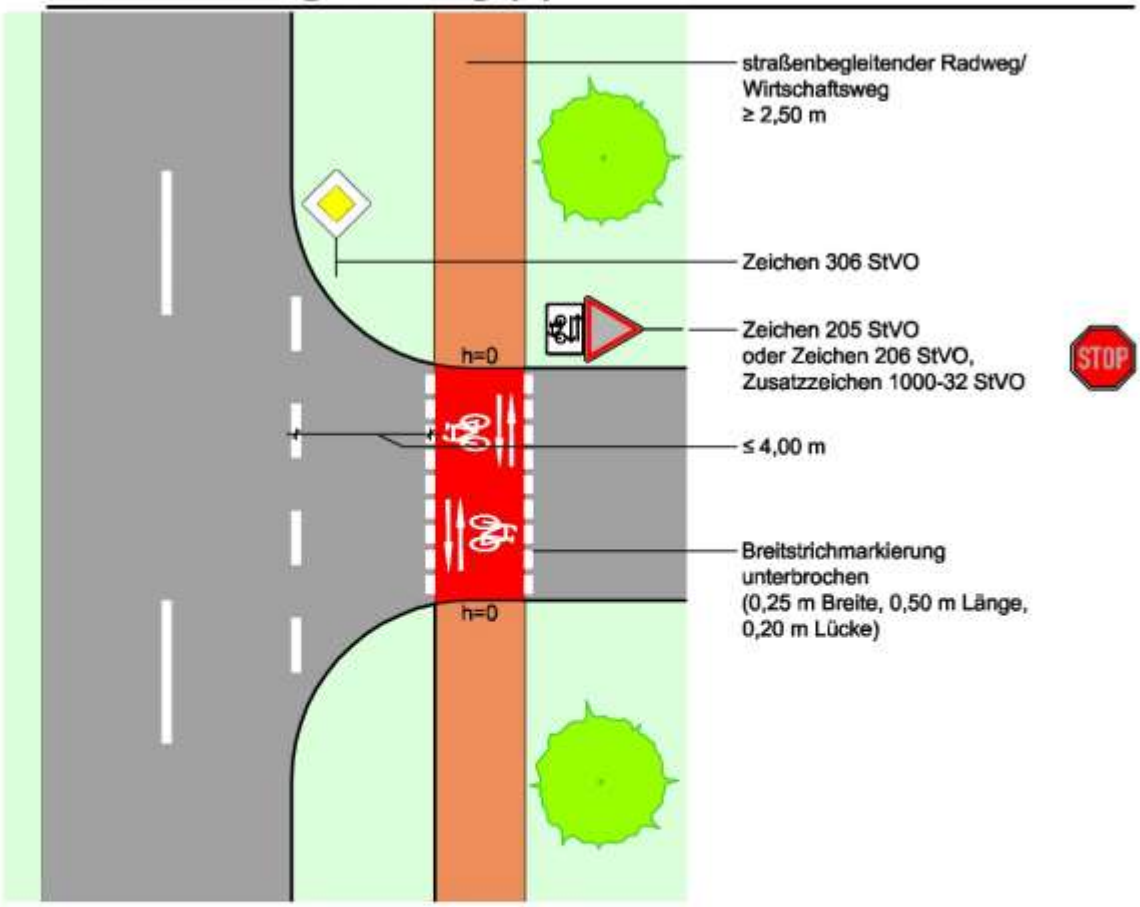
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Heerstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal031	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

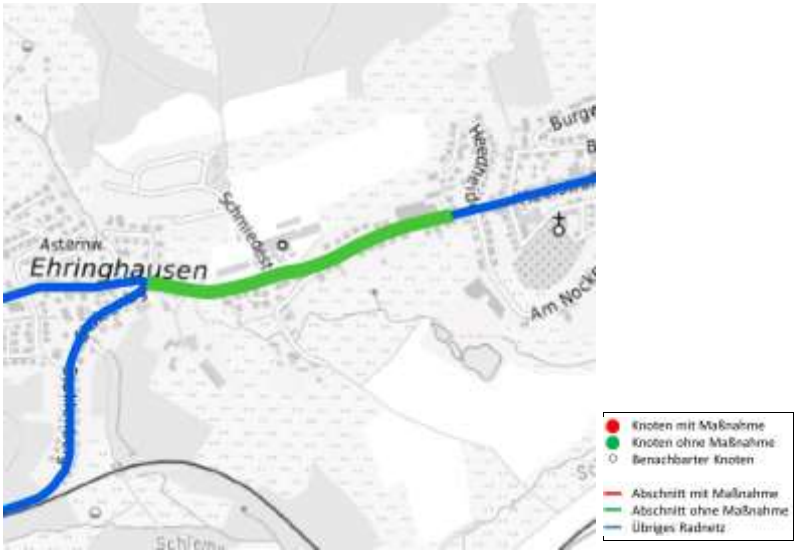
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 675 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4810 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4810 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1909/7.56188

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal032	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 174 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 4810 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4810 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1909/7.56189

Abschnitts-Nr.	Hal032.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße/Ohler Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal032
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der Bau einer geteilten Querungshilfe ist zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1929/7.5719

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

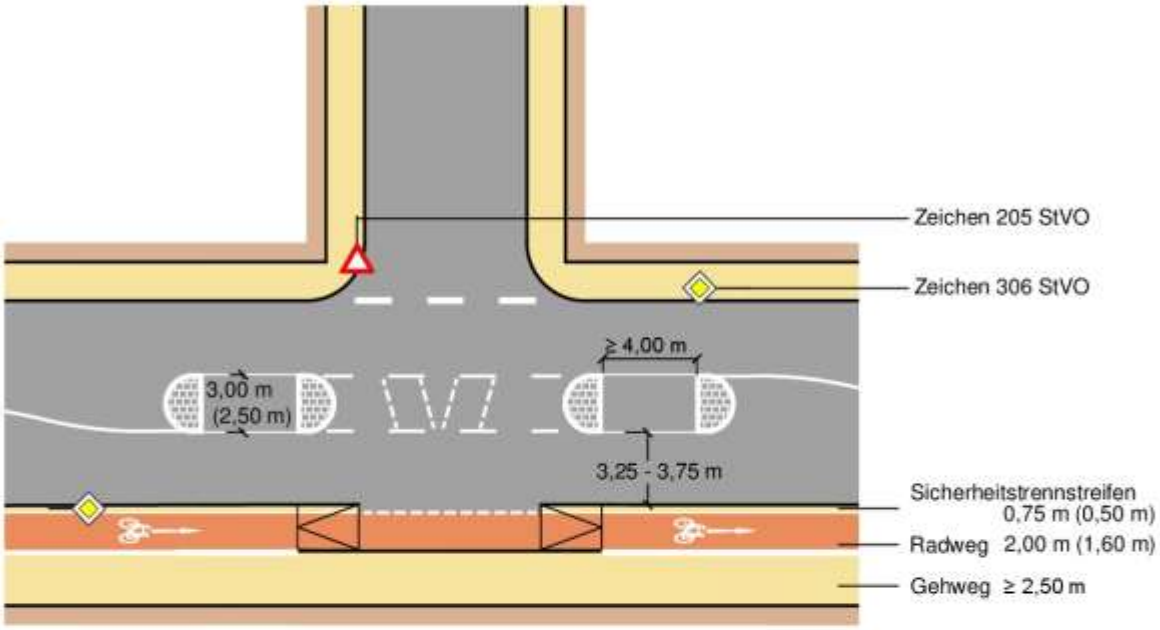
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal032.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße/Ohler Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal033	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

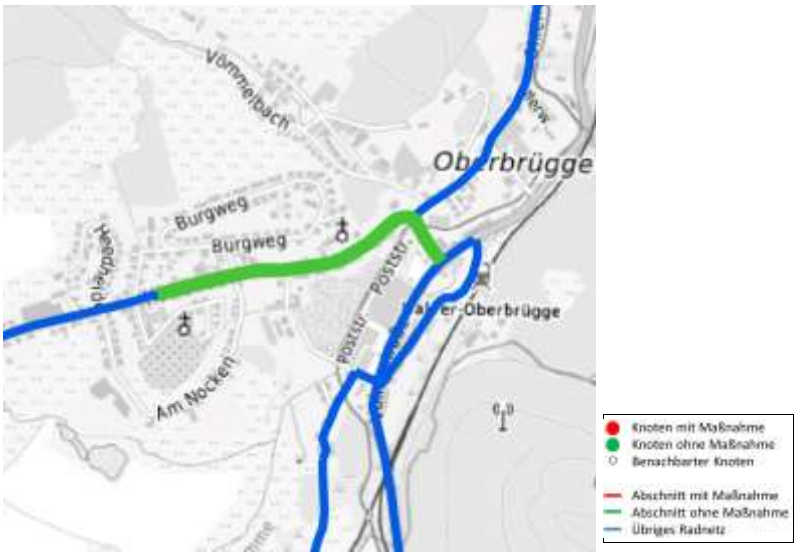
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 688 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4810 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4810 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1914/7.56427

Abschnitts-Nr.	Hal035	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße

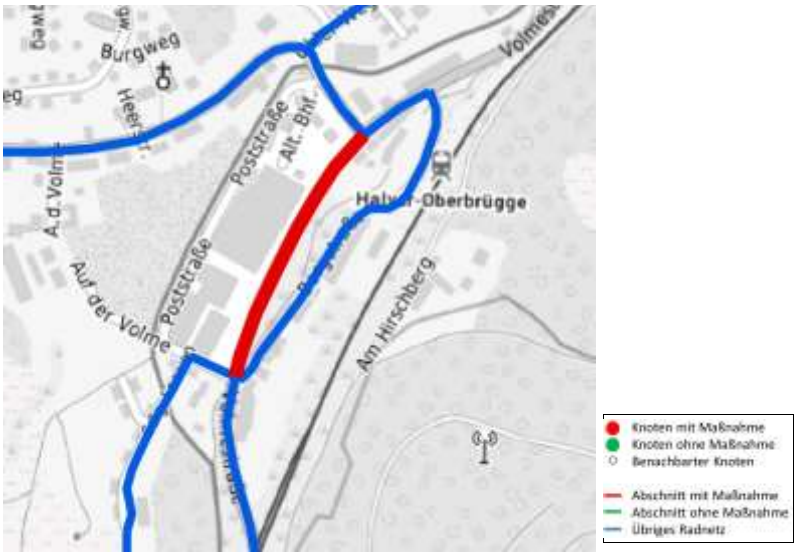
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 292 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7087 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 7087 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,00 bis 6,50 m.
Es existiert eine bauliche, nicht-gewidmete Nebenanlage mit ca. 2,00 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von ca. 1,40 m.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Nebenanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut, der Sicherheitstrennstreifen auf 1,75 m ausgeweitet werden.
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr).
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1921/7.57285

Kostenschätzung:	87.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

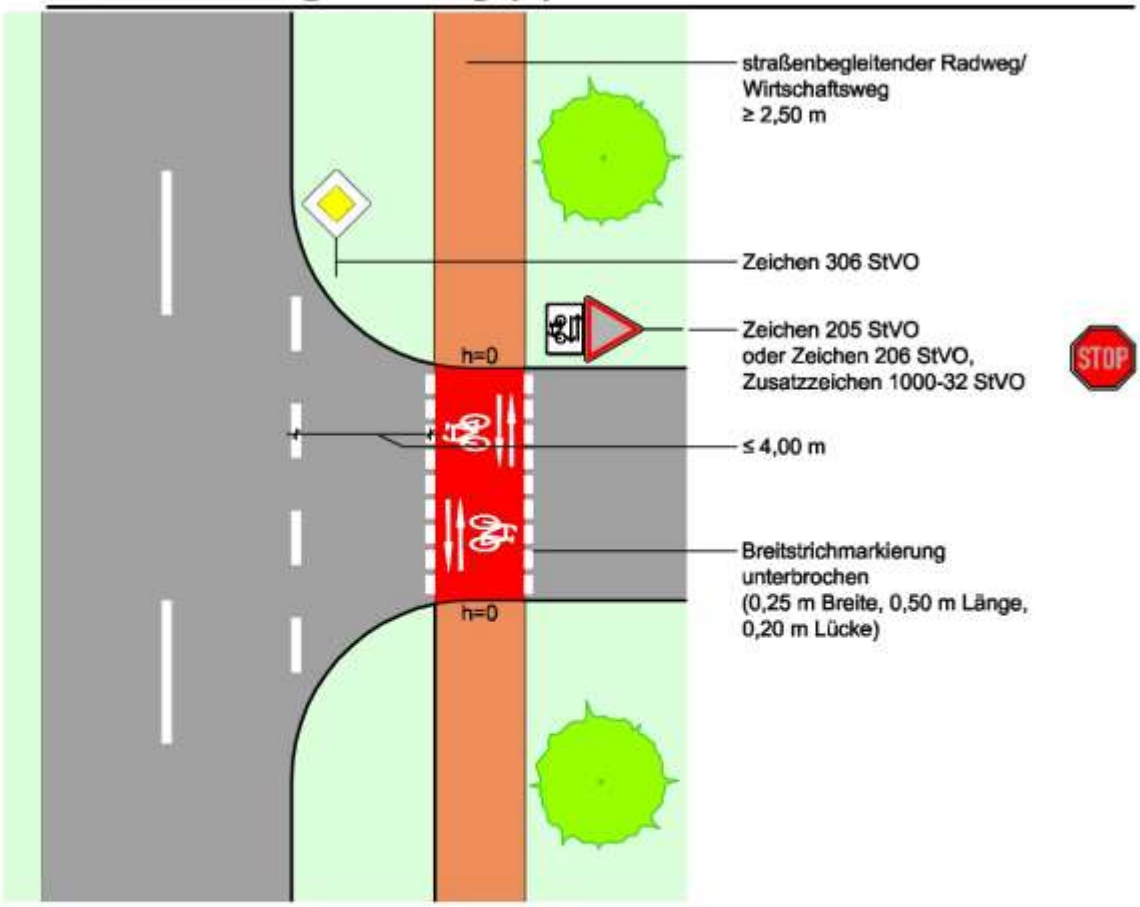
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal035	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Hal036	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 358 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 7087 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7087 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Der Maßnahmenvorschlag (VIA) wird vsl. durch die Maßnahme Volmetalradweg (Projektträger StraßenNRW und beteiligte Kommunen) ersetzt. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1898/7.57099

Kostenschätzung:	143.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

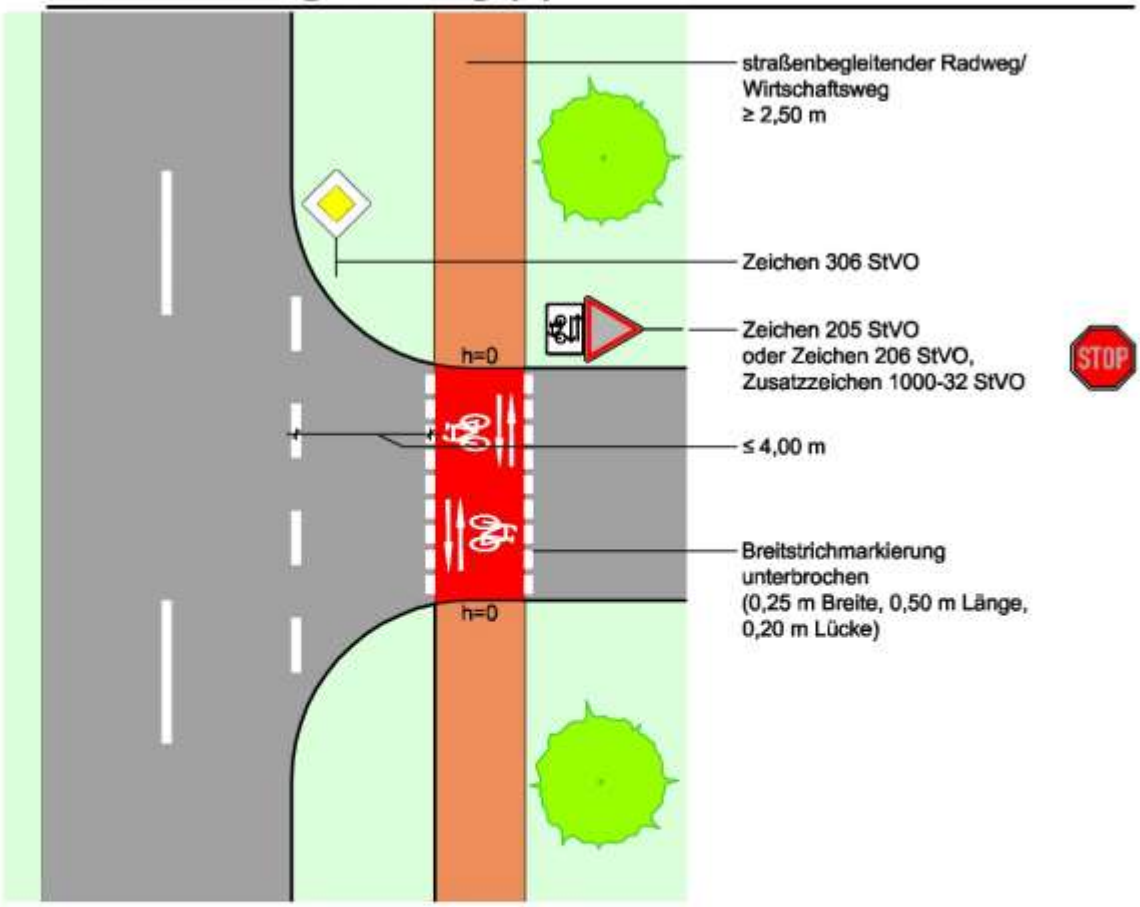
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal036	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal036.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße/Poststraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal036
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Es ist im Zusammenhang mit der Post- und Bergstraße zur sicheren Querung für den Radfahrenden sowie zur weiteren Zu- und Ausfahrmöglichkeit durch Kfz eine geteilte Querungshilfe anzulegen (vgl. Musterlösung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1898/7.5709

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

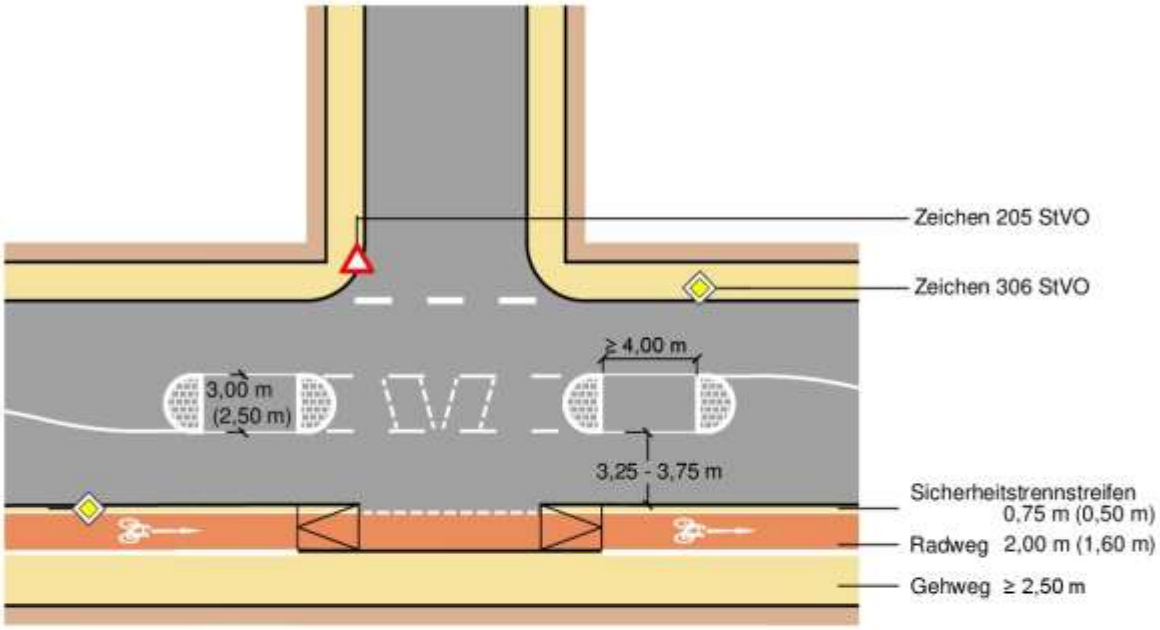
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal036.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße/Poststraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal040	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1744 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3877 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3877 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert auf der Nordseite der Fahrbahn eine nicht gewidmete, bauliche Nebenanlage, die zu schmal ist.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Die Alternativführung verläuft zw. Hal025 und Hal030



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1884/7.54435

Kostenschätzung:	697.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

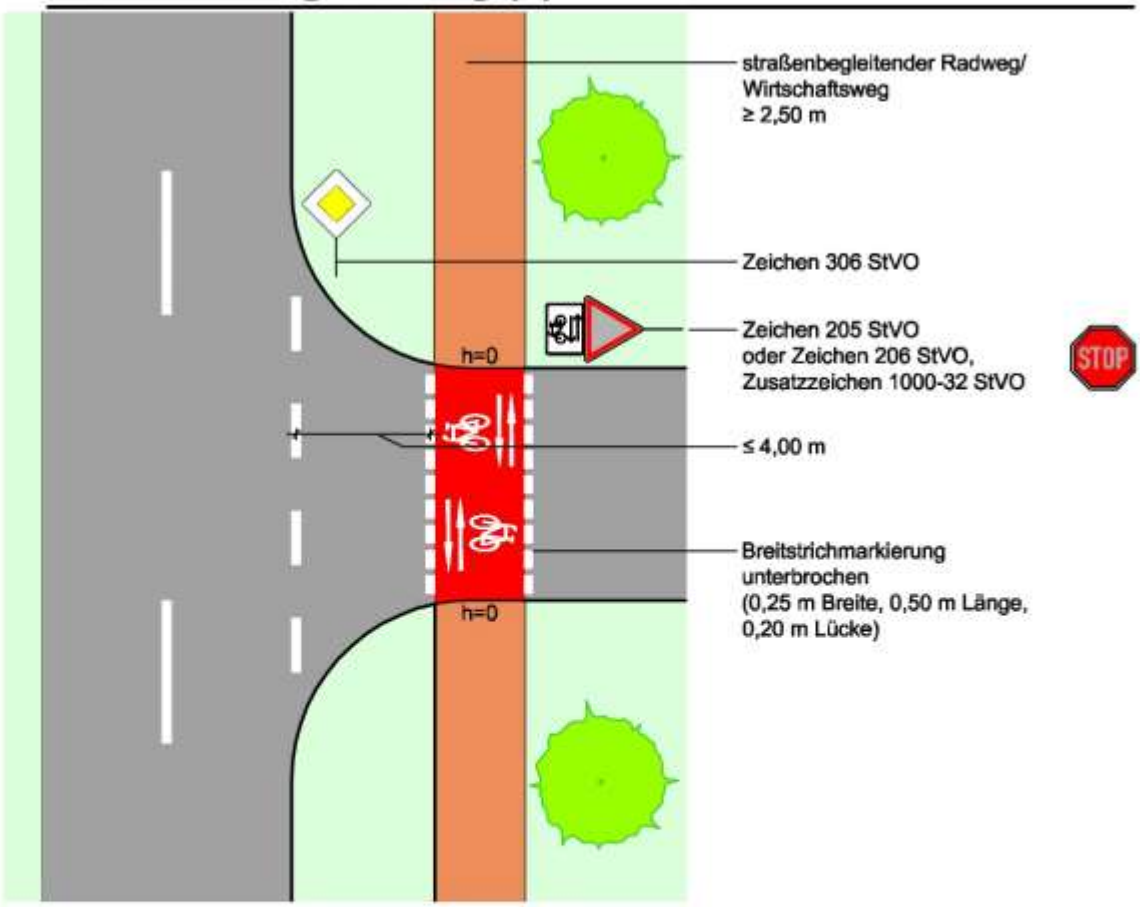
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal040	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Heerstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

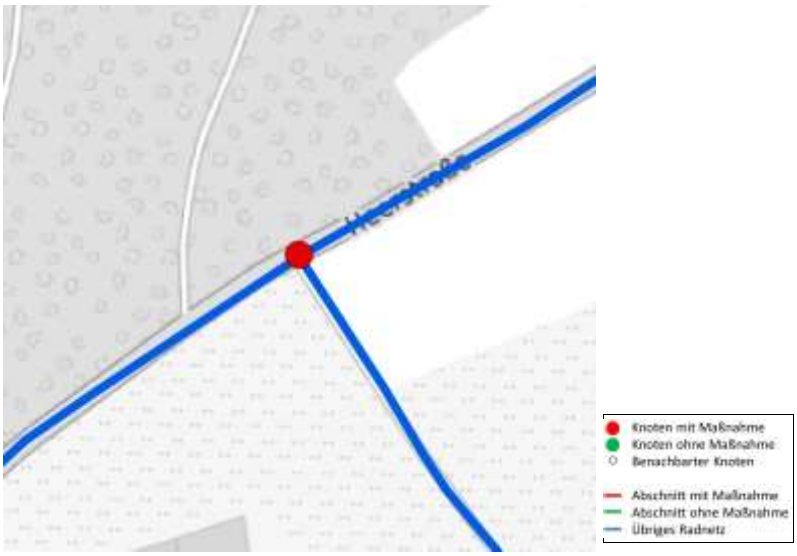
Abschnitts-Nr.	Hal040.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße/Schröders Herweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal040
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Seite ein Radweg (Hal040) gebaut wird, ist eine Querungshilfe notwendig. Findet der Wegebau auf der Südseite statt, sind lediglich markierungstechnische Maßnahmen zu treffen, findet dieser dagegen auf der Nordseite statt, dann ist eine bauliche Querungshilfe notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1848/7.5264

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

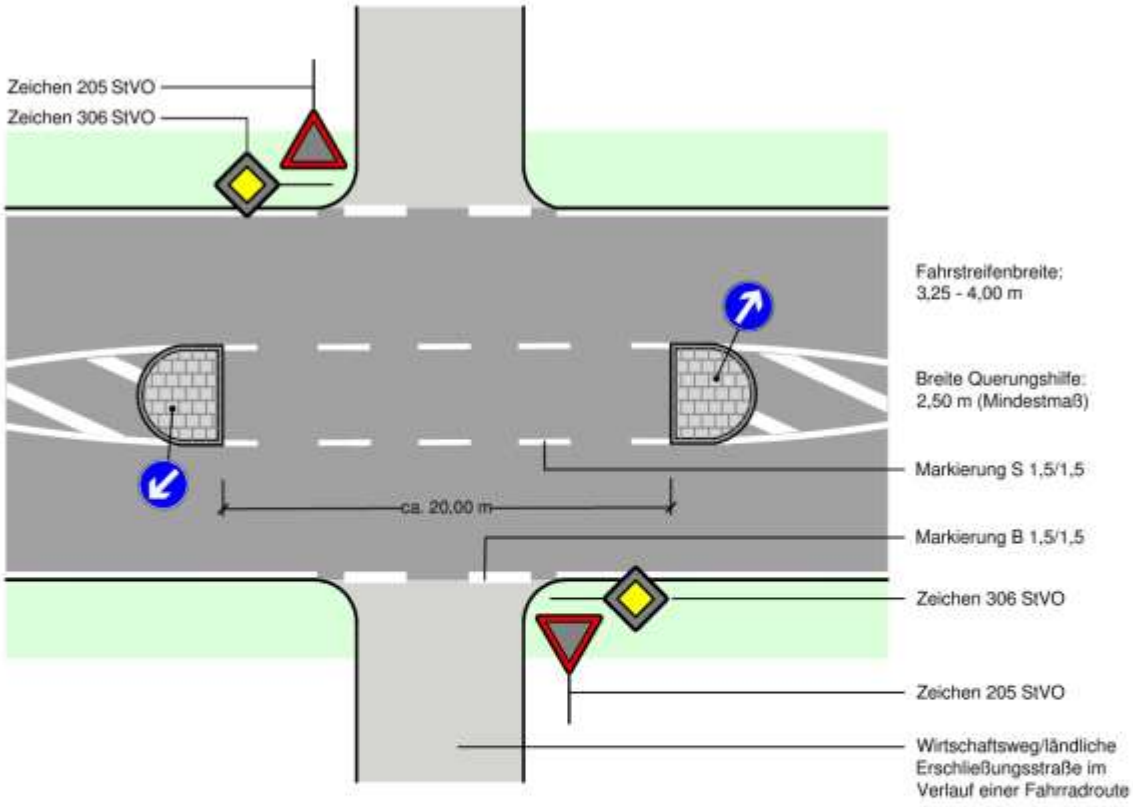
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal040.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			Straße	Heerstraße/Schröders Herweg

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

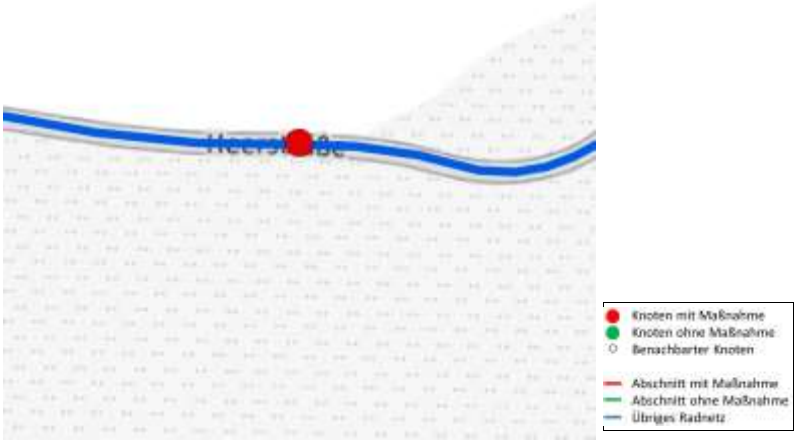
Abschnitts-Nr.	Hal040.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal040
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Aufgrund der Verkehrsstärke kann der Übergang von Radweg (Hal040) zur Mischverkehrsführung (Hal041) über eine geeignete Fahrbahneinengung und eine markierungstechnische Überführung des Radverkehrs gestaltet werden (vgl. Musterlösung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1884/7.5443

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

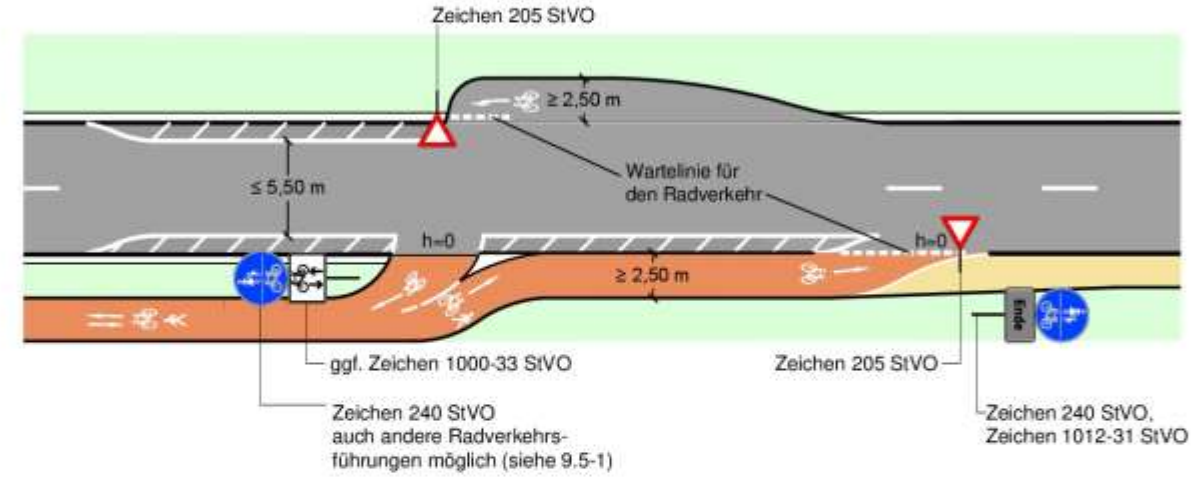
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal040.2	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Halver			Straße	Heerstraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-7
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal041	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 623 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4810 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4810 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1895/7.55270

Abschnitts-Nr.	Hal041.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Heerstraße/Staklenberg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal041
mit Streckenmaßnahme: Neubau eines Kreisverkehrs





Massnahmentyp: Neubau eines Kreisverkehrs
Hier kann ein Minikreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 17 oder 18 m errichtet werden. Die vorhandene Querungshilfe ist für den Radverkehr nicht erreichbar und aus Osten kommend nicht nutzbar. Als Alternative kann auch der Bau einer geteilten Querungshilfe geprüft werden.



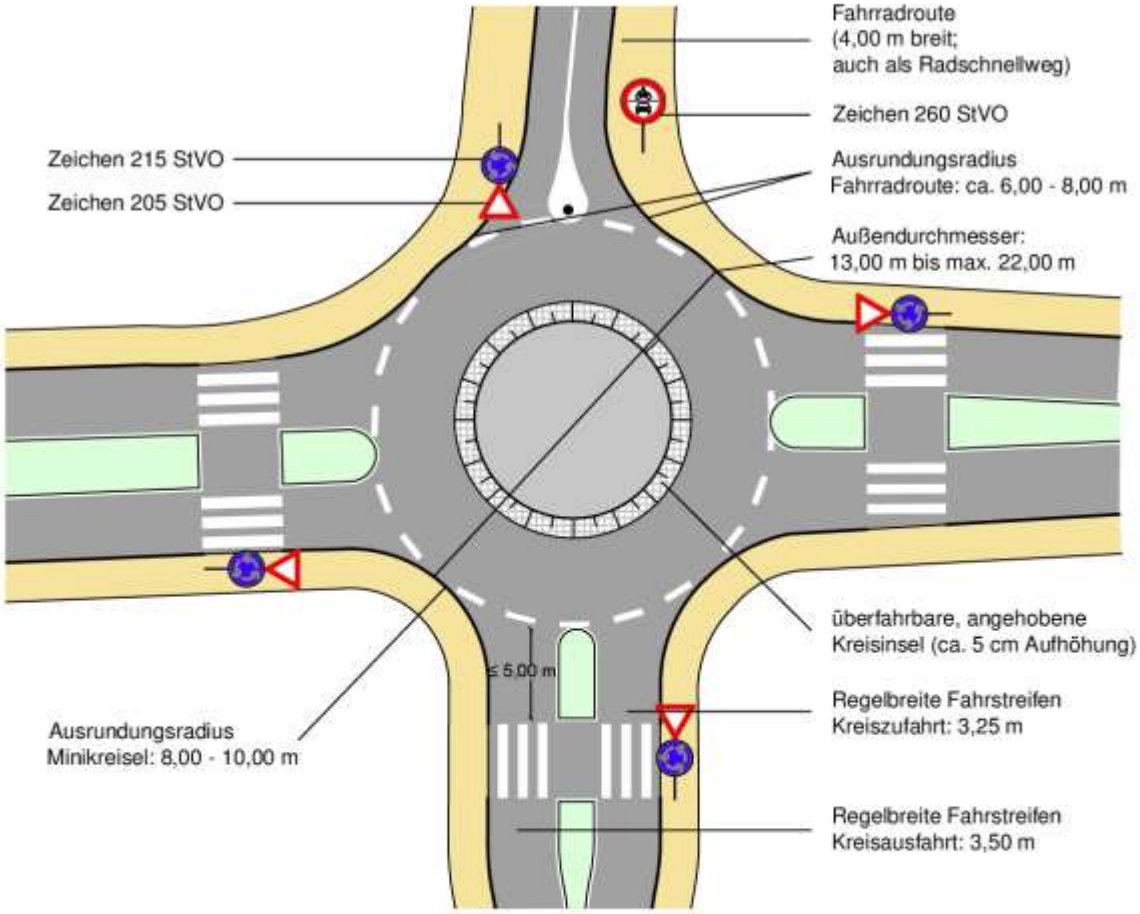
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.189/7.5526

Kostenschätzung:	200.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal041.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			Straße	Heerstraße/Staklenberg

Musterlösung
Radverkehrsführung an Knotenpunkten
Minikreisel



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 2.2

Anwendungsbereiche:
- gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr
- nur innerorts anwendbar

Hinweise:
- auch im Zuge einer Fahrradroute/Fahrradstraße anwendbar
- unterstützt in Tempo 30-Zonen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal042	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße

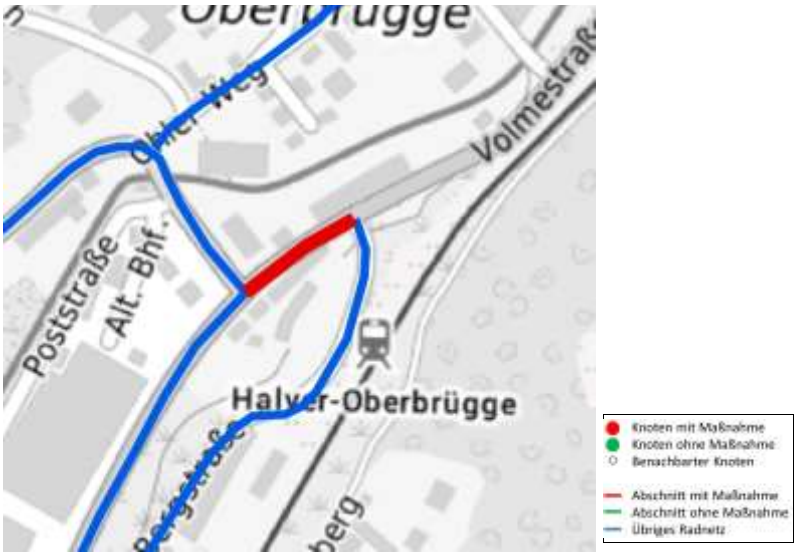
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 84 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11009 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 11009 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt lediglich 6,00 m bis 6,50 m.
Die bauliche, nicht gewidmete Nebenanlage hat lediglich eine Breite von 1,50 m.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Schutzstreifen können hier ggf. an einigen Stellen einseitig markiert werden.
Als Maßnahme, wird aufgrund des Straßenraumprofils, die Markierung von Fahrradpiktogrammen empfohlen.
Eine andere Maßnahme ist hier kaum möglich.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1925/7.57383

Kostenschätzung:	1.680,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

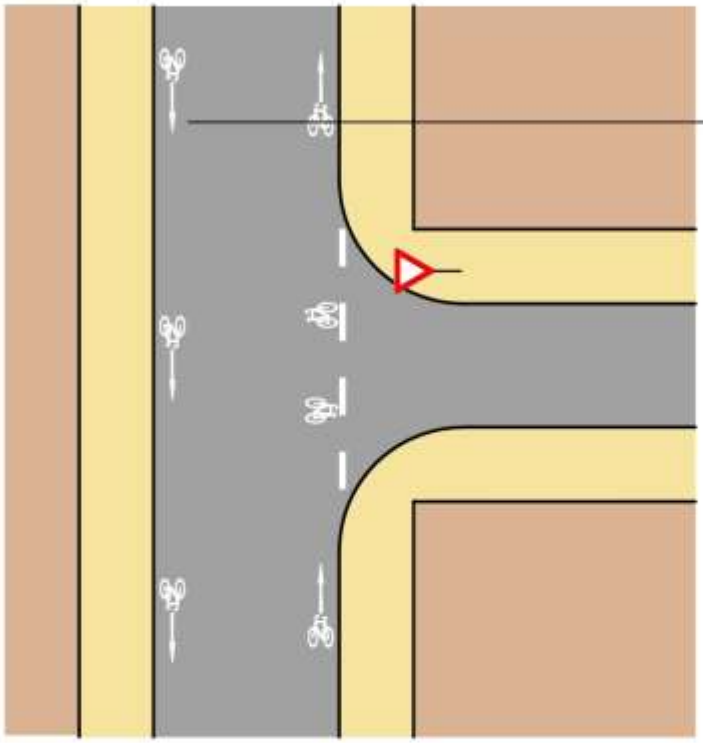
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal042	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal042.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße/Heerstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal042
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Anstelle des Linksabbiegestreifens und der Sperrfläche sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden. Diese gewährt Kfz weiterhin die Zu- und Ausfahrt aus der Heerstraße und schützt den Radfahrenden effektiv beim queren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1921/7.5728

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

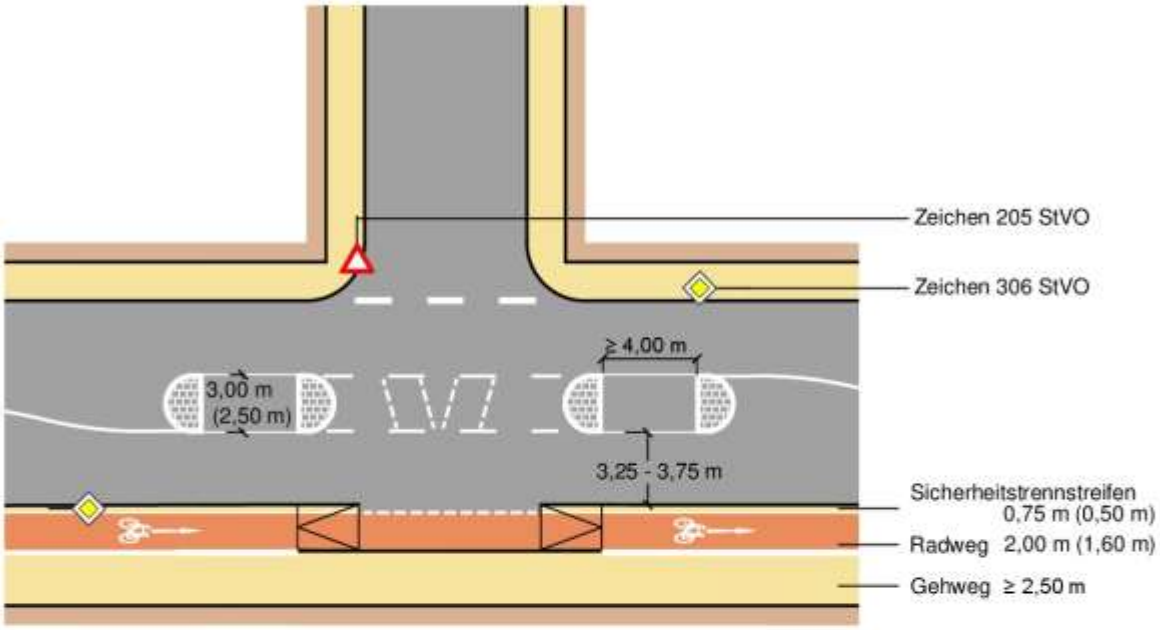
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal042.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße/Heerstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal042.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße/Bergstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal042
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der Bau einer geteilten Querungshilfe sollte an dieser Stelle im Zusammenhang mit der Maßnahme Hal042 erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1925/7.5738

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

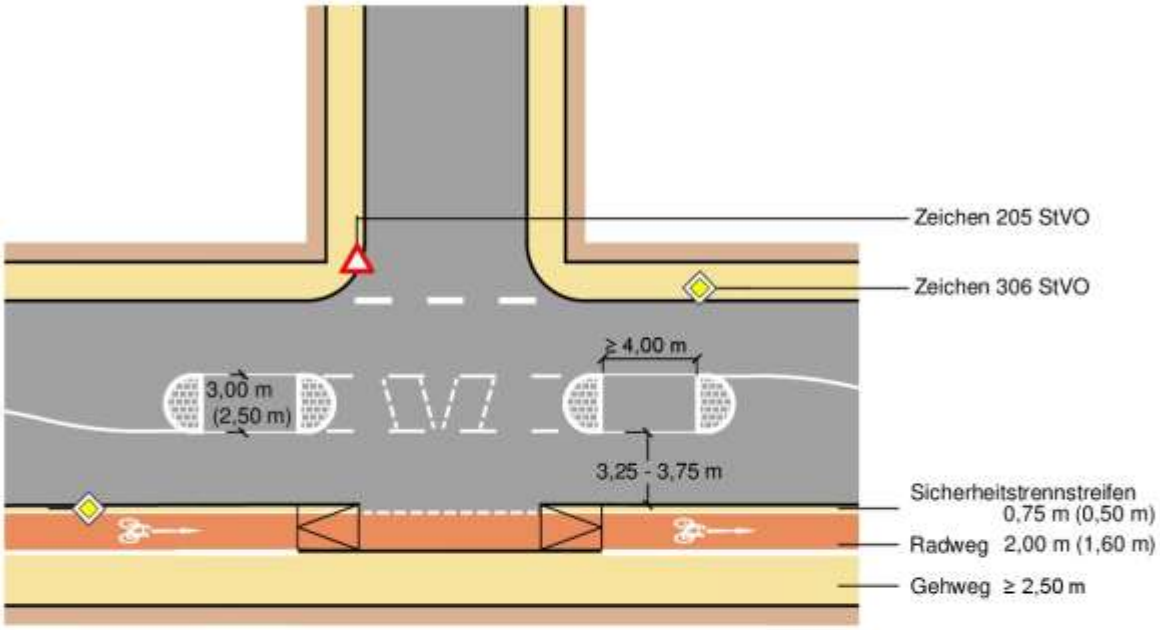
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal042.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Volmestraße/Bergstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal047	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	In der Hälver

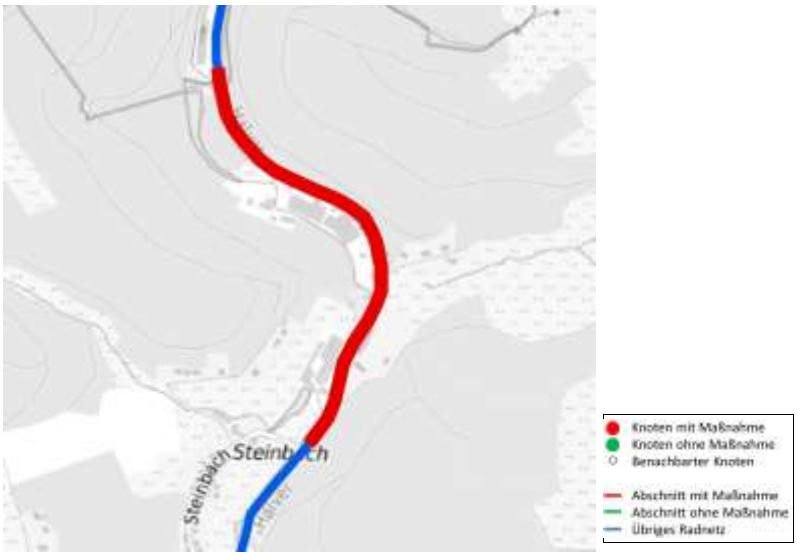
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 994 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4054 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4054 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert auf der Nordseite der Fahrbahn eine nicht gewidmete, bauliche Nebenanlage, die zu schmal ist.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2242/7.53187

Kostenschätzung:	397.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

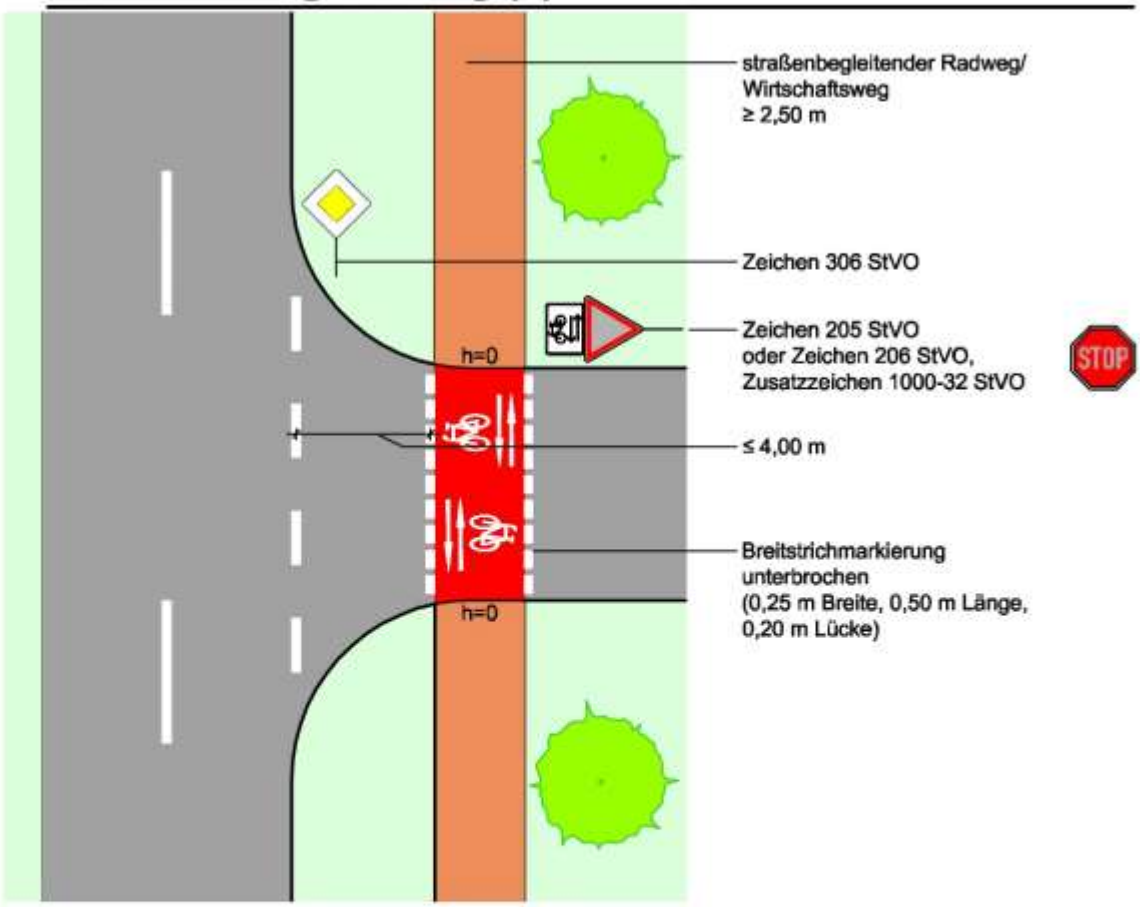
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal047	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	In der Hälver

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal048	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Carthausen

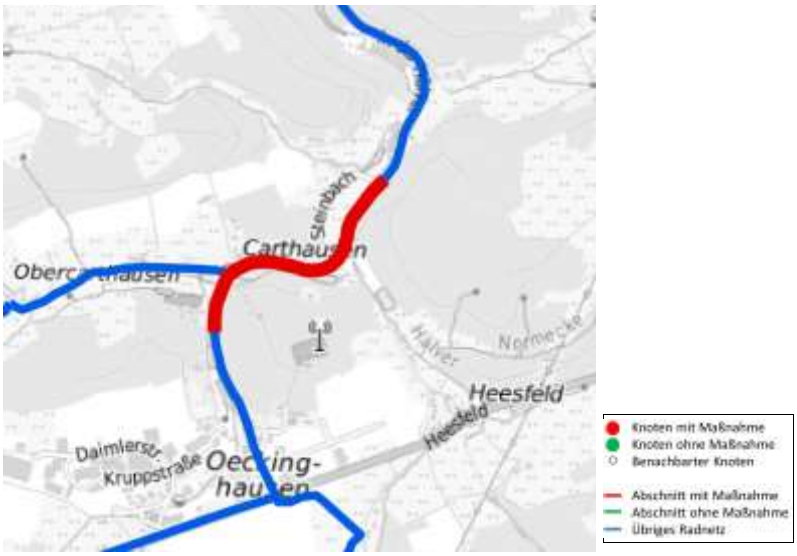
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1027 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4054 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4054 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Aufgrund der kaum lösbaren topographischen Situation Hal050 wird die Alternative Hal050ALT bzw. 050xALT vorgeschlagen. Die Maßnahme Hal048 bleibt zwischen Steinberg und Carthausen erhalten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2171/7.53486

Kostenschätzung:	410.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

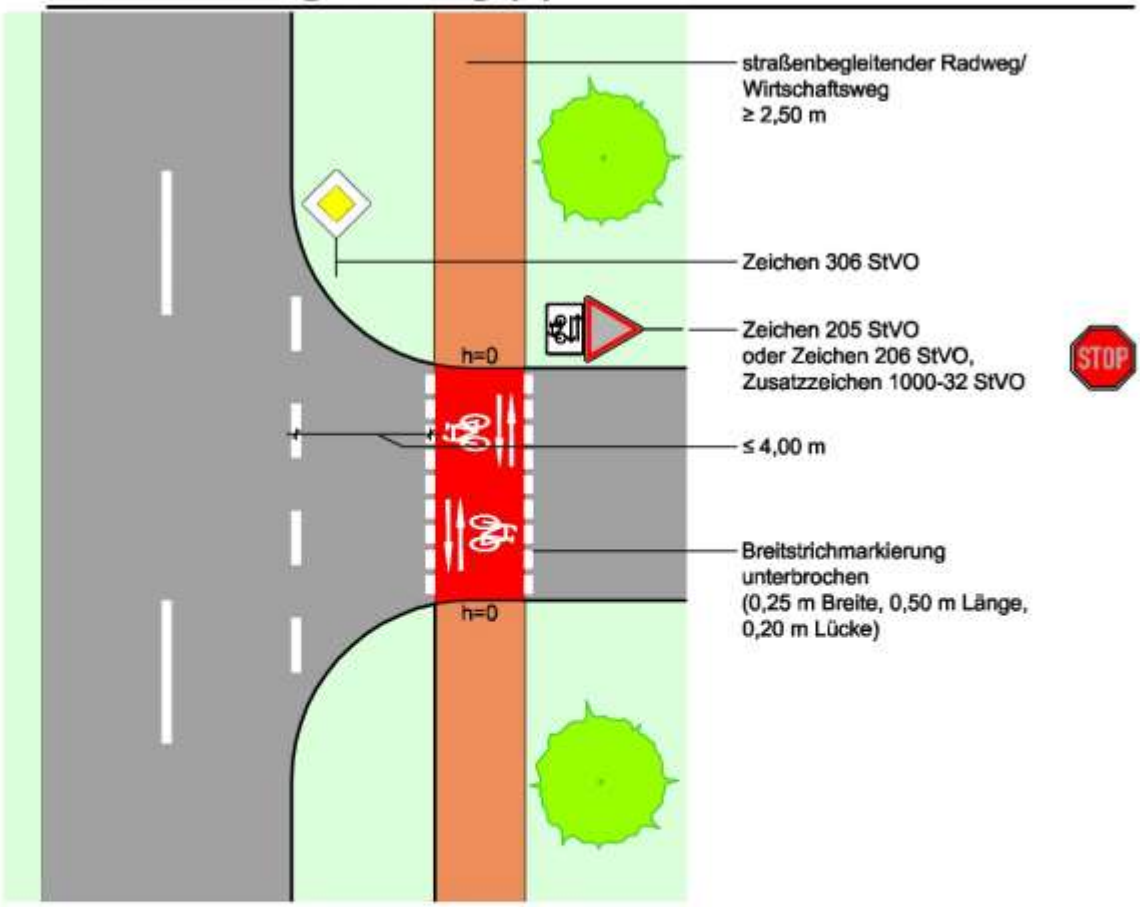
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal048	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Carthausen

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

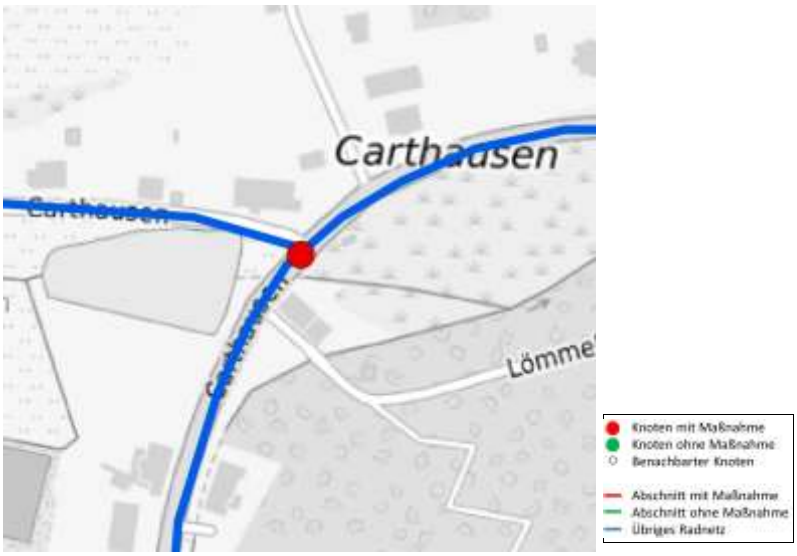
Abschnitts-Nr.	Hal048.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Halver			**Straße**	L868/Carthausen

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal048
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Kommt nur zur Anwendung wenn die Alternative Hal050xALT bis zALT als Verbindung gewählt wird.
In diesem Fall sollte, wenn der Radweg Hal048 auf der Ostseite errichtet wird, eine geteilte Querungshilfe errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.213/7.5265

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

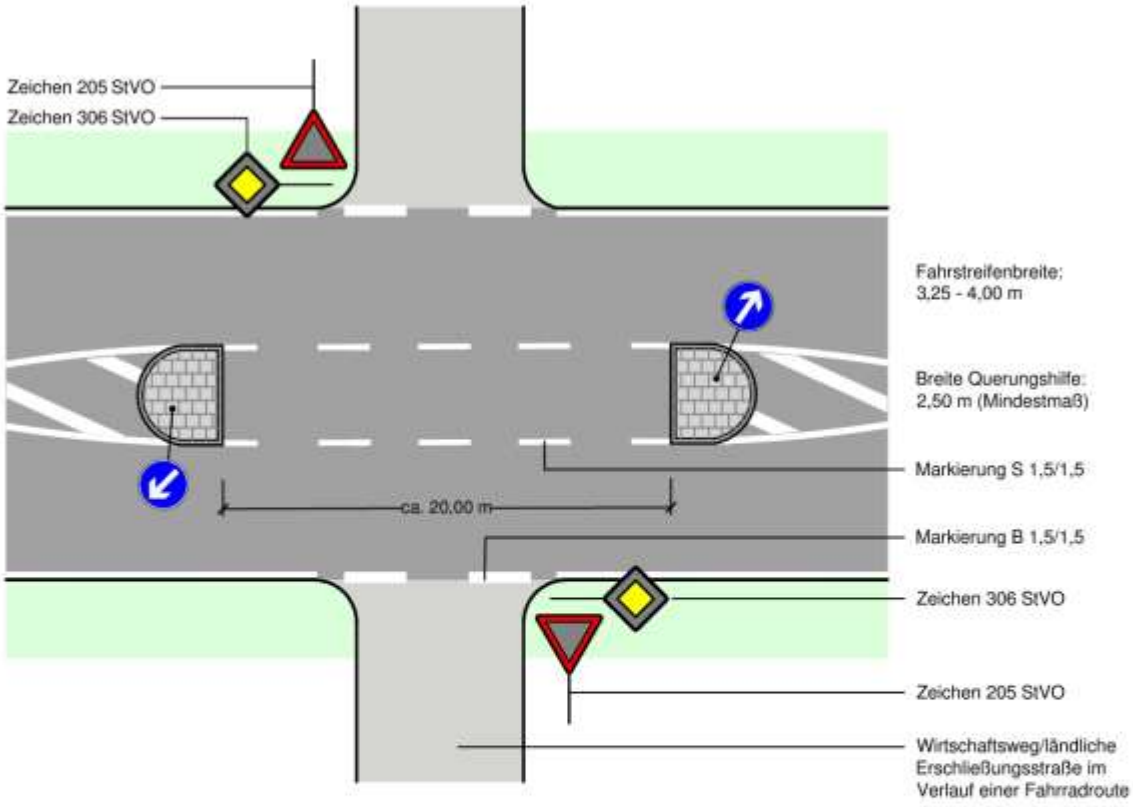
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal048.1	Lage	außerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Halver			Straße	L868/Carthausen

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal049	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Bruch

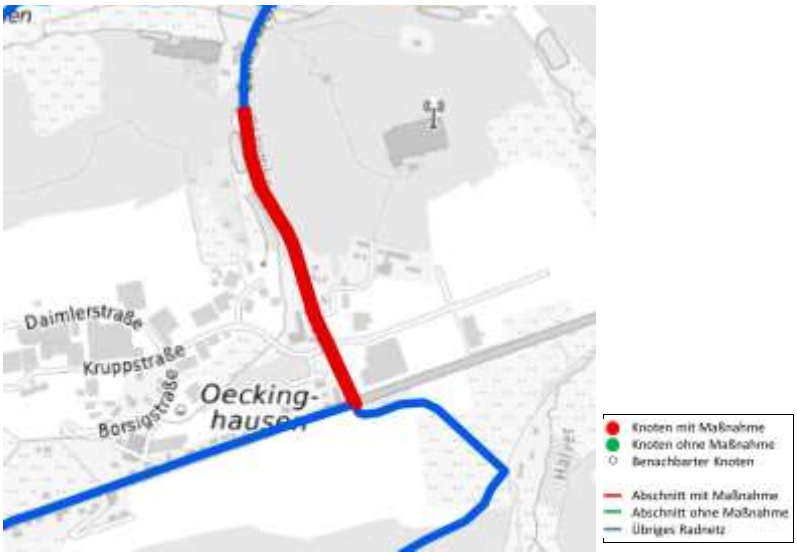
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 677 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4054 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4054 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m oder mit einem entsprechend geeigneten Aufprallschutz empfohlen. Ein Neubau nach ERA-Standard aufgrund der Topographie in Kurvenlage zw. Oeckinghausen und Langenscheid schwierig umsetzbar. Mögliche Alternative HAL050ALT und HALT050xALT



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2117/7.52584

Kostenschätzung:	270.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

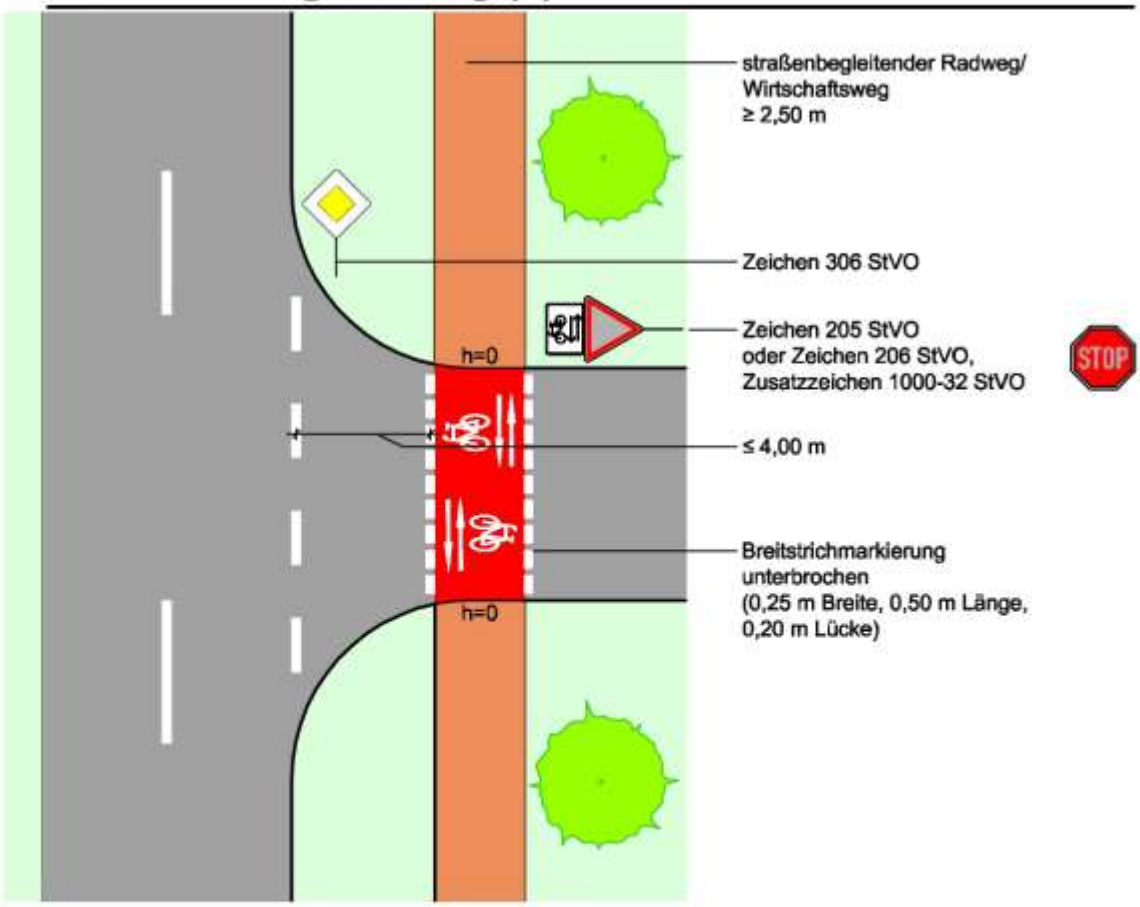
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal049	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Bruch

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal050	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Oeckinghausen

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

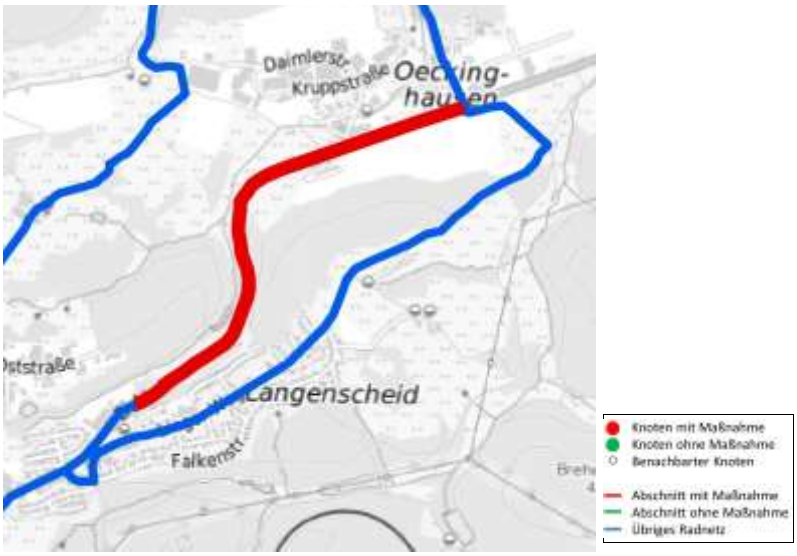
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1921 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 13933 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13933 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m oder mit einem entsprechend geeigneten Aufprallschutz empfohlen. Ein Neubau nach ERA-Standard aufgrund der Topographie in Kurvenlage zw. Oeckinghausen und Langenscheid schwierig umsetzbar. Mögliche Alternative HAL050ALT und HALT050xALT



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2061/7.52934

Kostenschätzung:	768.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

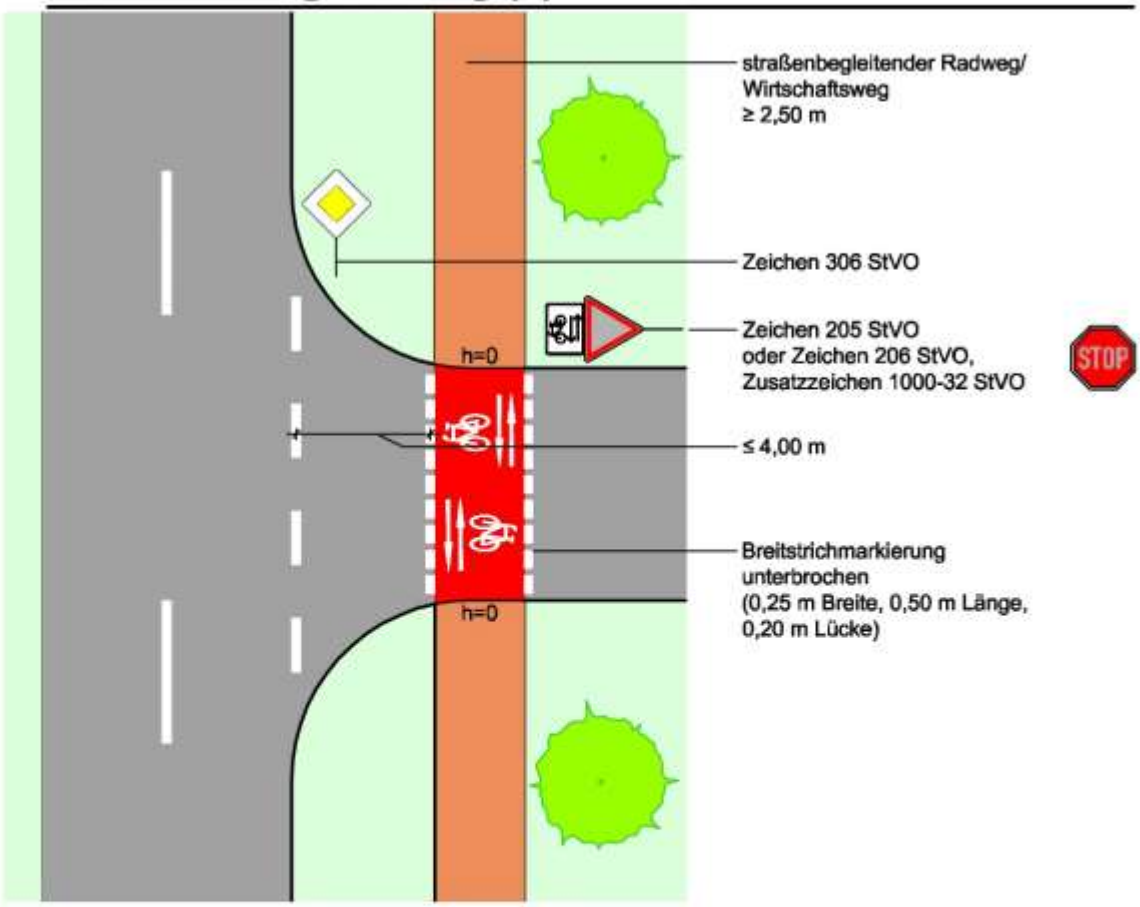
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal050	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Oeckinghausen

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal051x	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Eichholz

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 363 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17481 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17481 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Auf der Nordseite existiert eine nicht gewidmete Nebenanlage. Deren Breite variiert zw. 1,80 m und 3,00 m.
Es existieren keine einmündenden Straßen und dieser Abschnitt kann wie ein außerörtlicher Abschnitt mit sehr geringem Fußverkehr behandelt werden.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht gewidmeten Nebenanlage (Nordseite) zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr) mit mindestens 2,50 m, besser 3,00 m Breite.
Ein Neubau nach ERA-Standard aufgrund der Topographie in Kurvenlage zw. Oeckinghausen und Langenscheid schwierig umsetzbar.
Mögliche Alternative HAL050ALT und HALT050xALT



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1935/7.50808

Kostenschätzung:	108.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

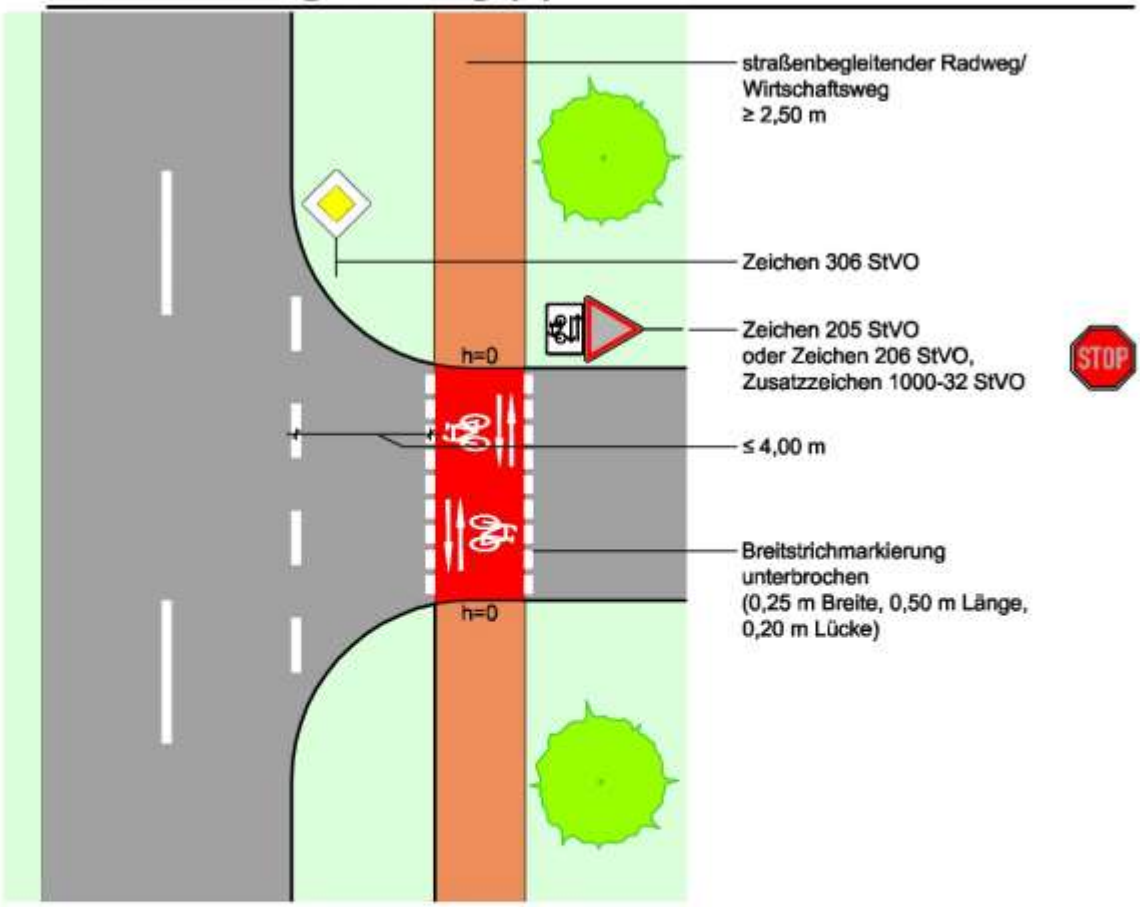
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal051x	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Eichholz

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

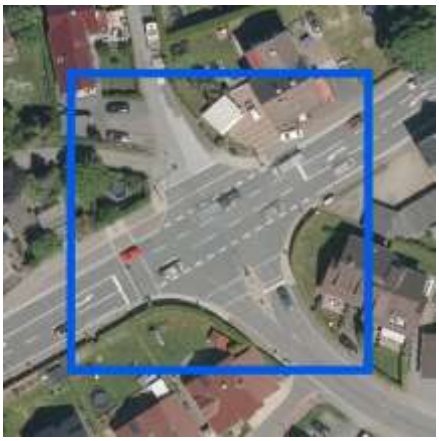
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal051x.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Halver			**Straße**	Eichholz/Falkenstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal051x
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Um dem Radfahrenden aus Richtung Westen kommen das Linksabbiegen zu erleichtern, sollte dieser vom Radfahrstreifen (Hal051y) auf die Nebenanlage (Südseite) geführt und weiter über die Furt der LSA geleitet werden. Aus Gegenrichtung ist, wenn der Ausbau eines Radwegs wie vorgeschlagen auf der Nordseite erfolgt (Hal051x) nur markierungstechnische Anpassungen sowie die Installation von Streuscheiben mit Fuß- und Radfahrerpiktogramm notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1935/7.5080

Kostenschätzung:	40.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

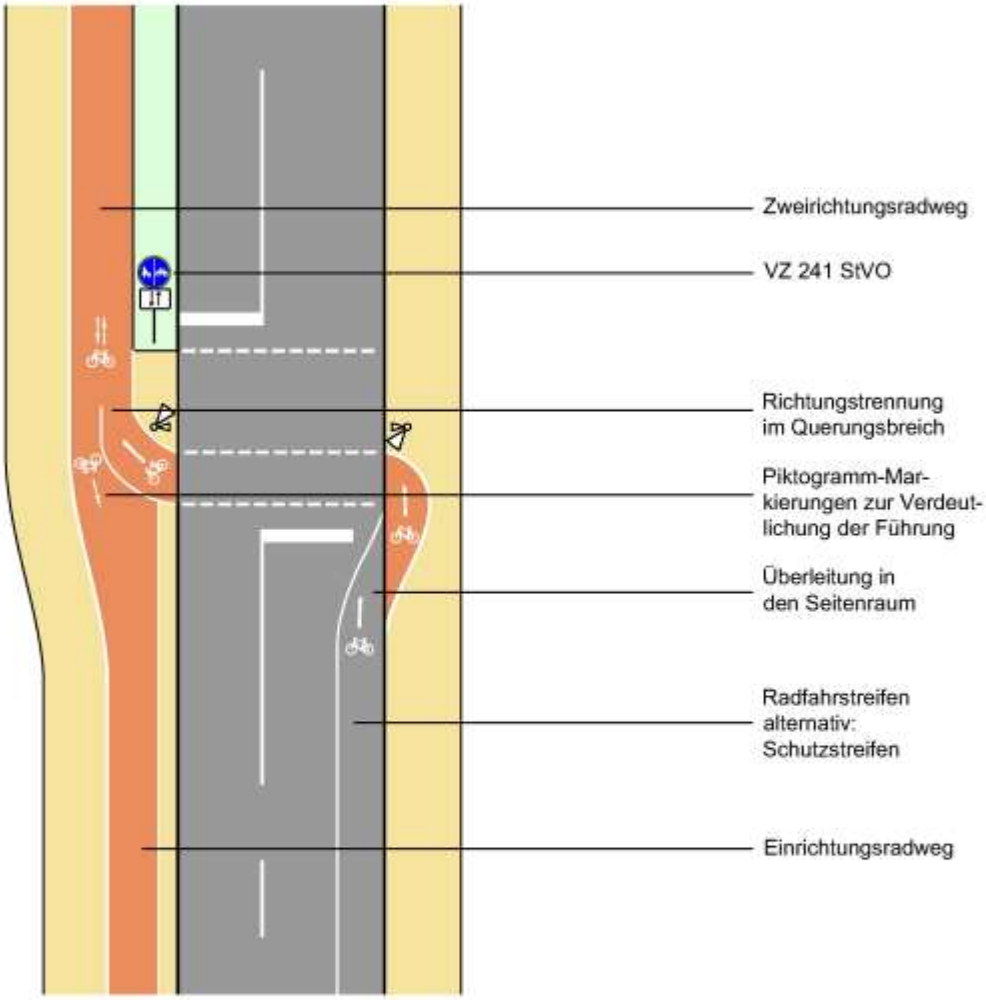
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal051x.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Halver			Straße	Eichholz/Falkenstraße

Musterlösung

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Auflösung eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA I



Regelungen:
- ERA, Kapitel 5

Anwendungsbereiche:
- Beginn oder Ende eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA

Hinweise:
- Die Lösung ist übertragbar auf weitere Führungsformen (z.B. Einrichtungsradweg statt Radfahrstreifen, Schutzstreifen statt Einrichtungsradweg)

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: Stand: Juni 2017	Stadt Sindelfingen

Abschnitts-Nr.	Hal051y	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Von-Vincke-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

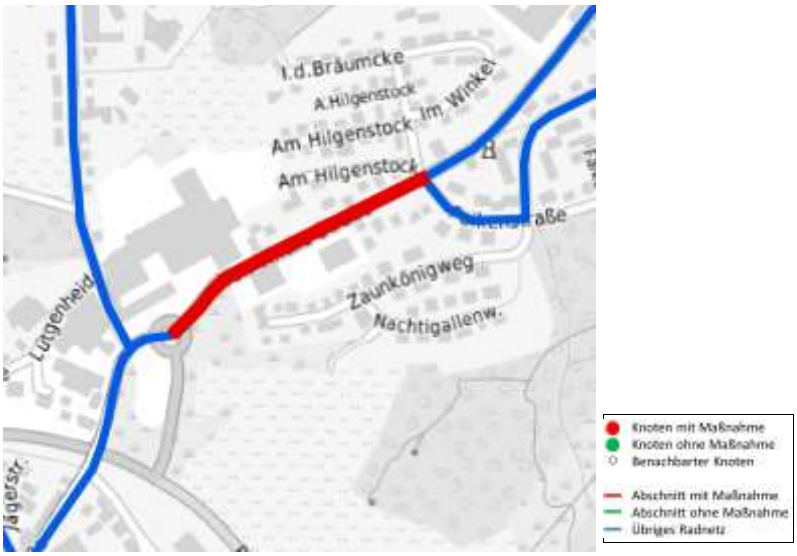
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 322 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17481 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17481 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Auf der Nordseite existiert eine nicht gewidmete Nebenanlage mit ca. 2,50 bis 3,00 m Breite.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Markierung eines Schutzstreifens auf der Südseite der Fahrbahn. Es verbleibt eine Kernfahrbahnbreite von ca. 5,50 m
Umwidmung der nicht gewidmeten Nebenananlage auf Nordseite der Fahrbahn mit StVO Zeichen 240 (in eine Richtung befahrbar).
Ein Neubau nach ERA-Standard aufgrund der Topographie in Kurvenlage
zw. Oeckinghausen und Langenscheid schwierig umsetzbar.
Mögliche Alternative HAL050ALT und HALT050xALT



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1919/7.50429

Kostenschätzung:	19.320,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

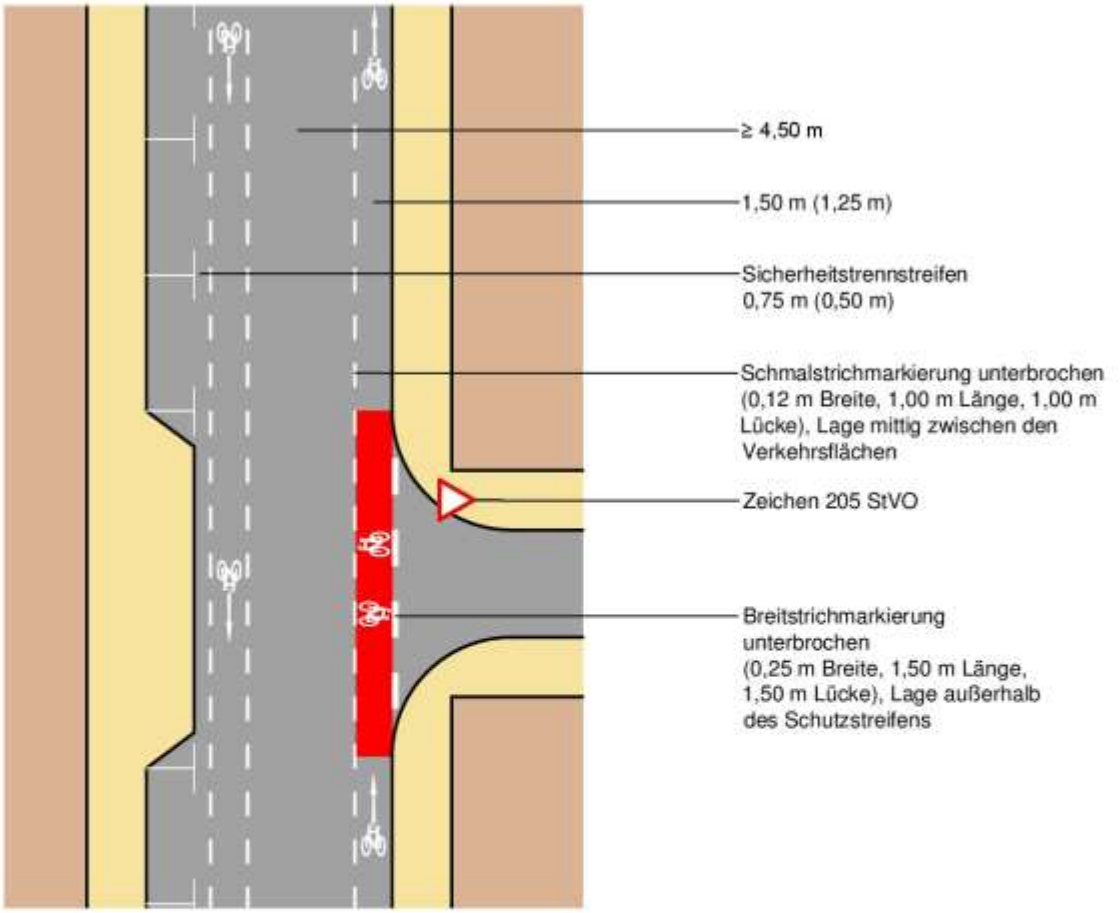
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal051y	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	Von-Vincke-Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal051y.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Von-Vincke-Straße/B229

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal051y
mit Streckenmaßnahme: Kreisverkehrszufahrten verschmälern





Massnahmentyp: Kreisverkehrszufahrten verschmälern
Sowohl die Zu- und Ausfahrten sollten auf 3,25 bzw. 3,50 m, als auch die Kreisfahrbahn mit derzeit gut 7,00 m auf 5,00 m verschmälert werden, umso den Radverkehr sicher in und am Kreisverkehr führen zu können. Ein Überholvorgang durch Kfz ist praktisch ausgeschlossen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1919/7.5042

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

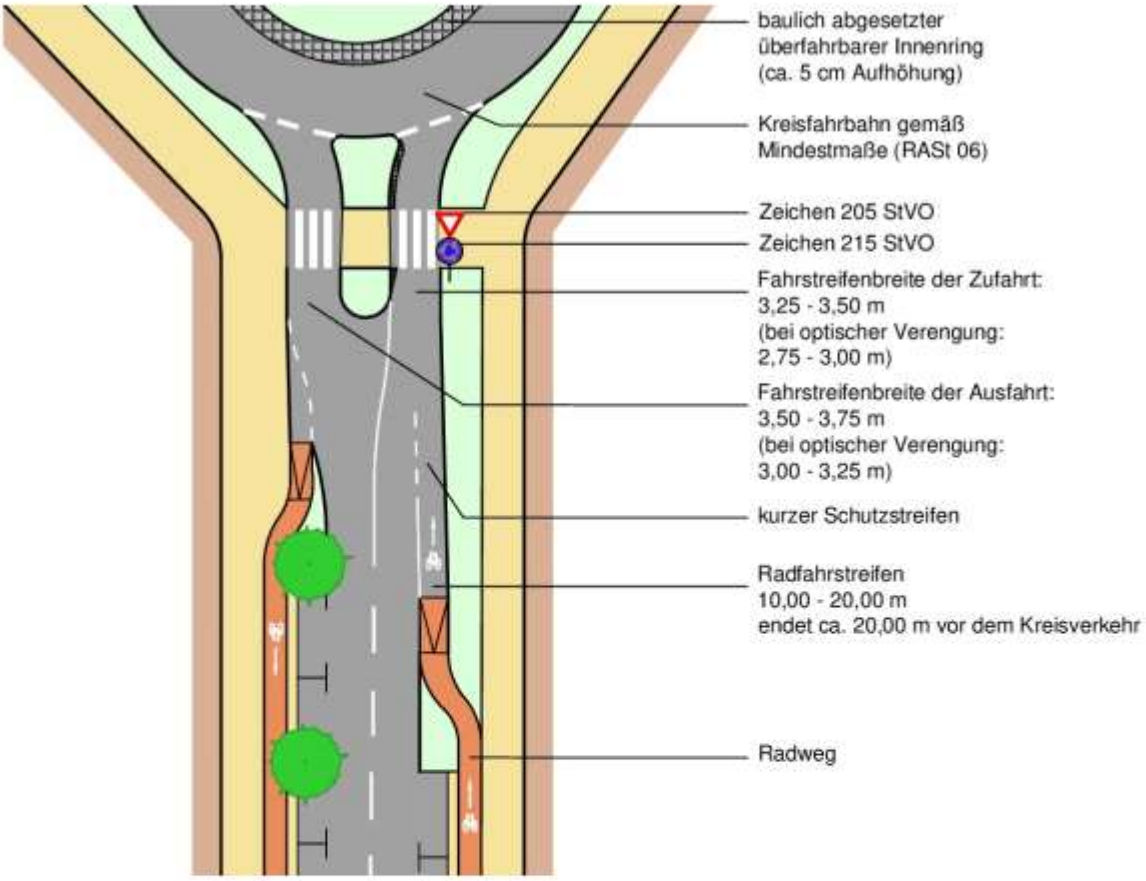
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal051y.1	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Halver			Straße	Von-Vincke-Straße/B229

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal059	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Dortmunder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 509 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 80 oder 90 km/h
Verkehrsbelastung: 7402 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-80/90





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7402 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. An einigen Stellen wird ein Sicherheitstrennstreifen ohne Hangbauarbeiten nicht umsetzbar sein. Hier kann eine Lösung mit Aufprallschutz (Leitplanke) umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1988/7.48843

Kostenschätzung:	210.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

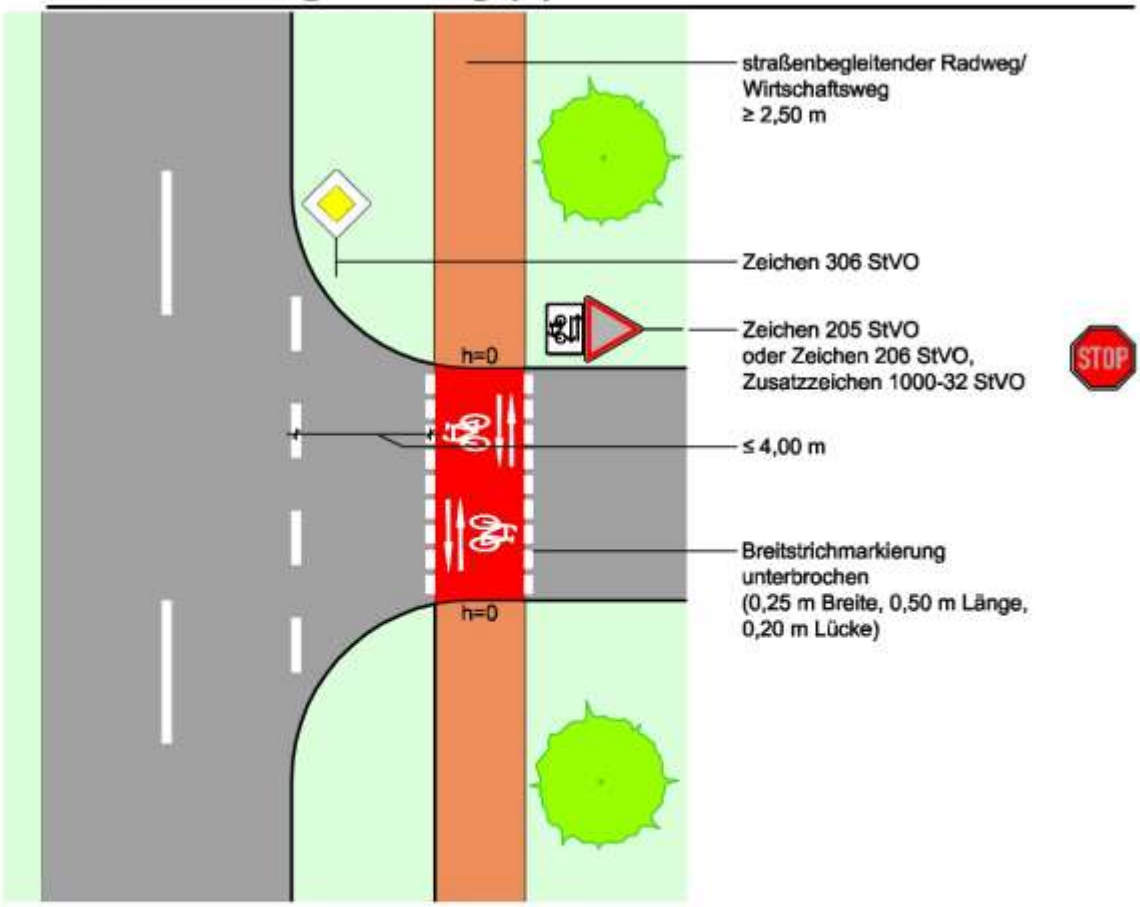
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal059	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Dortmunder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

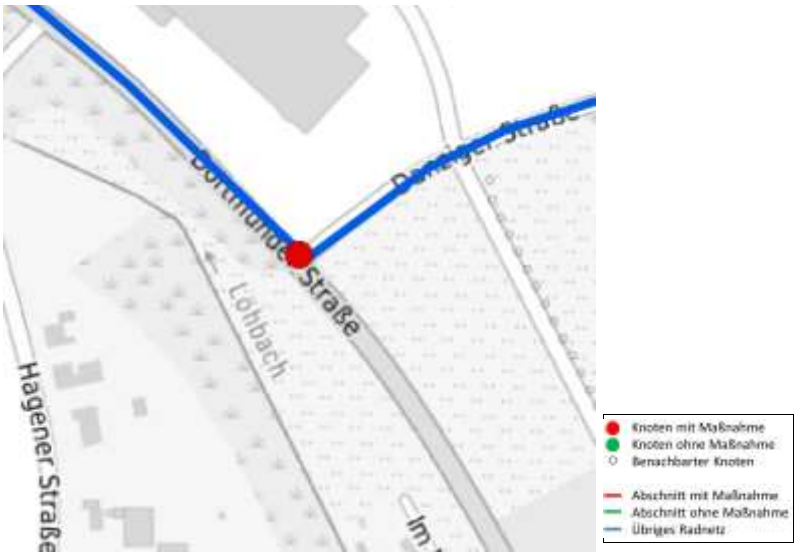
Abschnitts-Nr.	Hal059.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	Dortmunder Straße/Märkische Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal059
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der Radweg (Hal059) auf der Westseite gebaut werden, dann ist eine Querungshilfe vorzusehen (vgl. Musterlösung). Sollte der Radweg auf der Ostseite gebaut werden, dann kann die Musterlösung 9.3-6 angewandt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1956/7.4937

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

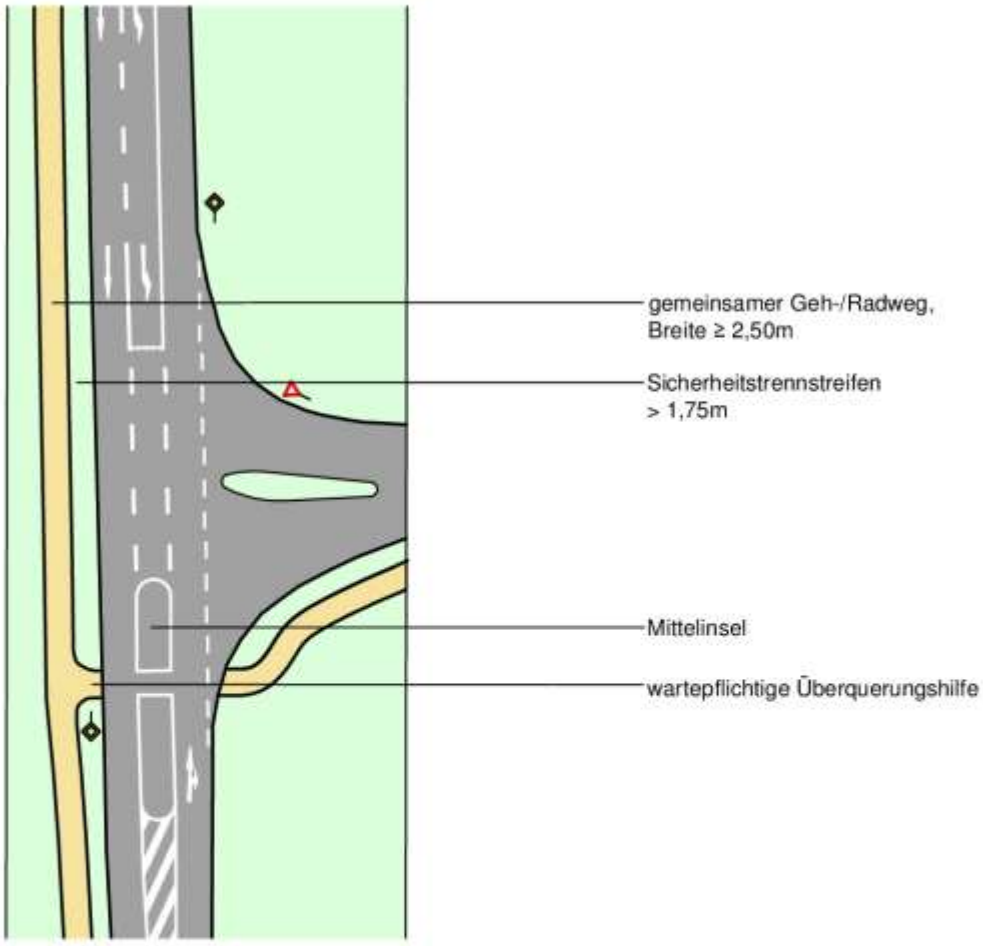
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal059.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			Straße	Dortmunder Straße/Märkische Straße

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-7 Stand: Januar 2018	

Abschnitts-Nr.	Hal060	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	L 528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

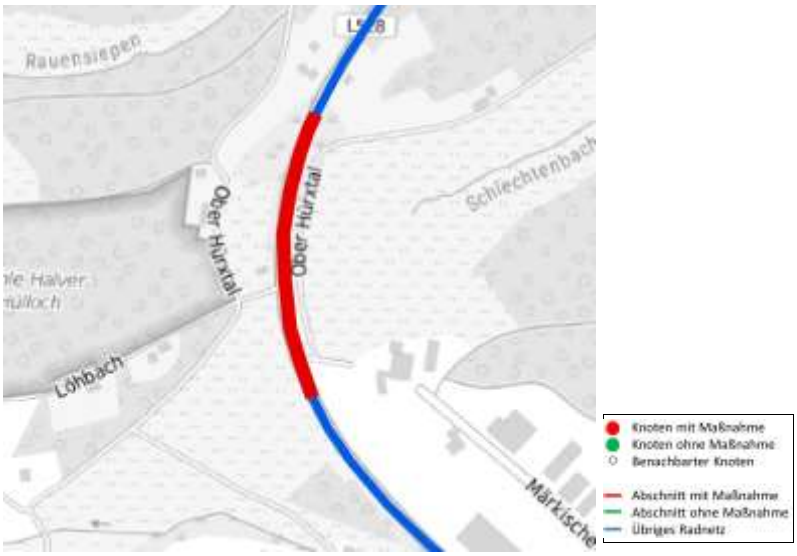
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 310 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 80 oder 90 km/h
Verkehrsbelastung: 7402 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-80/90





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7402 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. An einigen Stellen wird ein Sicherheitstrennstreifen ohne Hangbauarbeiten nicht umsetzbar sein. Hier kann eine Lösung mit Aufprallschutz (Leitplanke) umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2015/7.48838

Kostenschätzung:	124.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

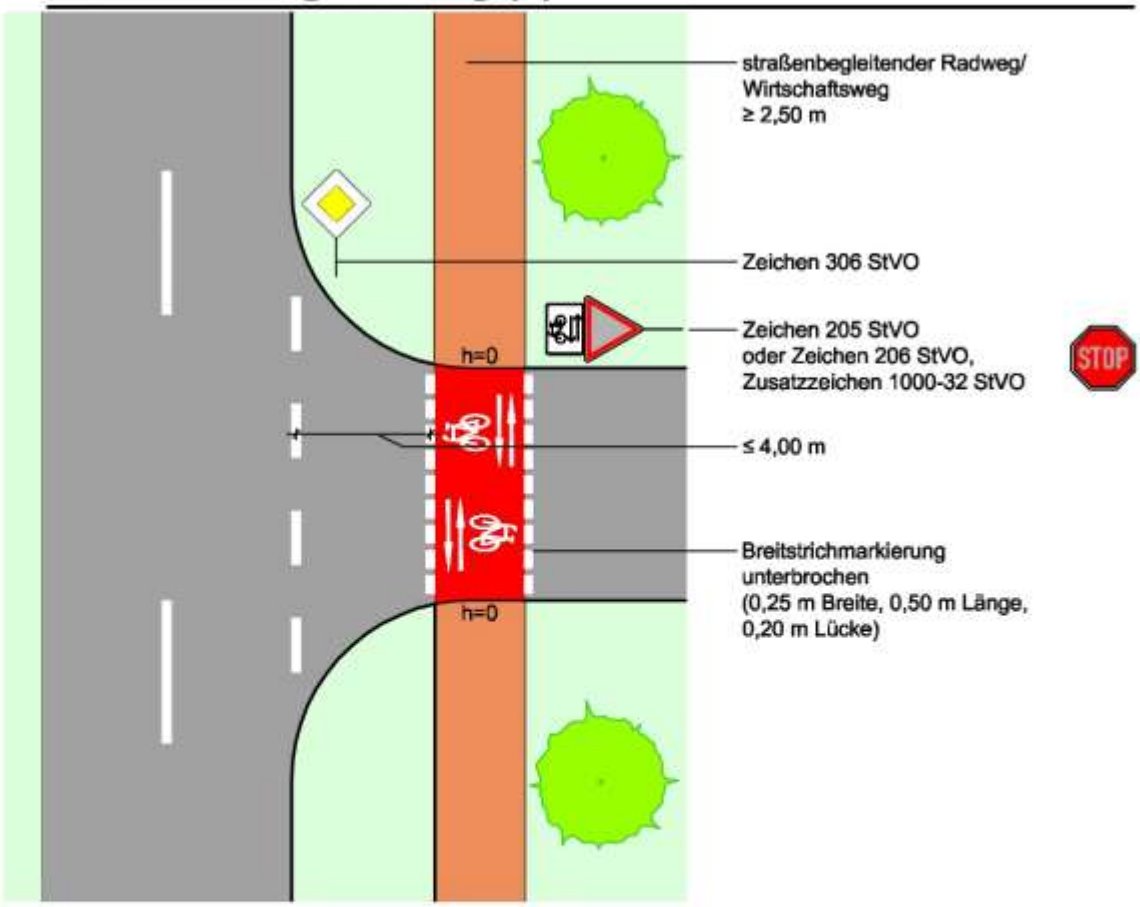
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal060	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	L 528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal061	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	L 528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 122 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 7402 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7402 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. An einigen Stellen wird ein Sicherheitstrennstreifen ohne Hangbauarbeiten nicht umsetzbar sein. Hier kann eine Lösung mit Aufprallschutz (Leitplanke) umgesetzt oder der Radweg in Hochbordbauweise errichtet werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2025/7.48923

Kostenschätzung:	48.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

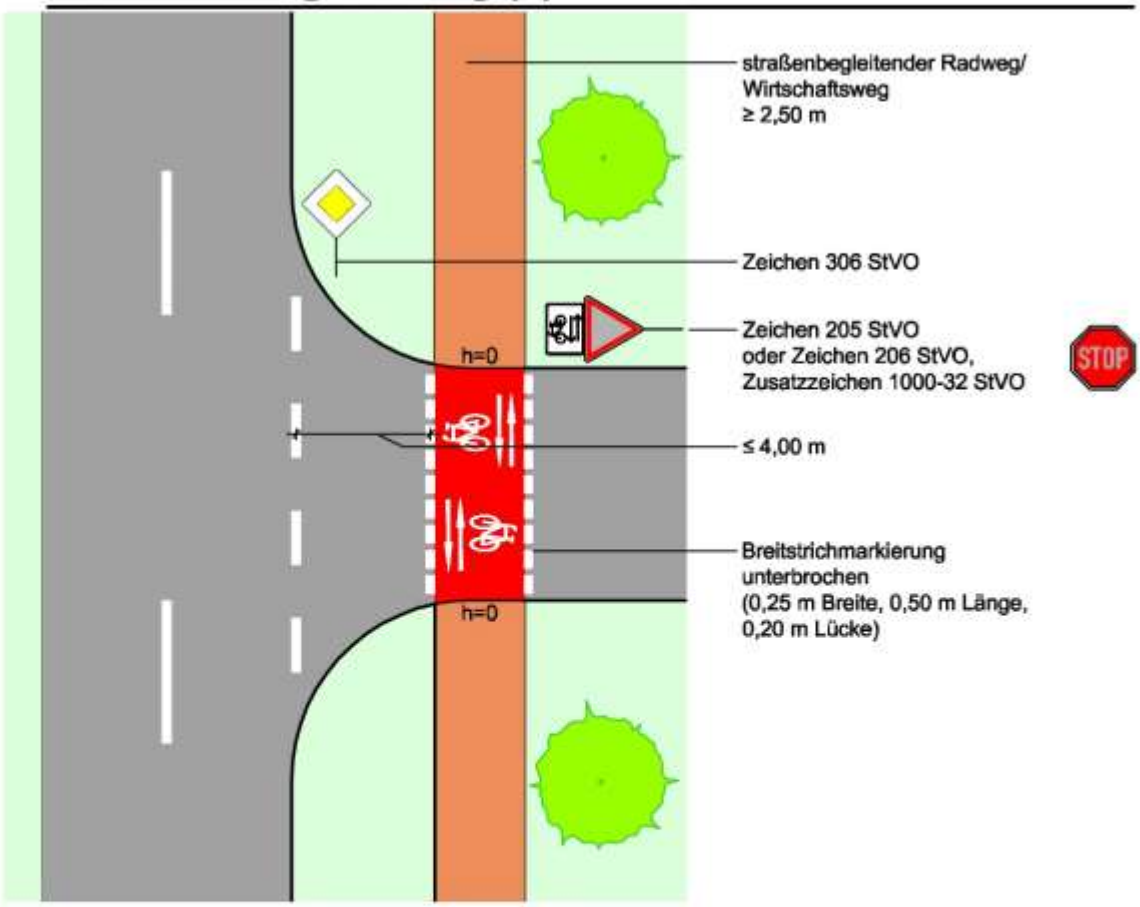
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal061	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	L 528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal062	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	L 528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 3771 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 80 oder 90 km/h
Verkehrsbelastung: 7402 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-80/90





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7402 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. An einigen Stellen wird ein Sicherheitstrennstreifen ohne Hangbauarbeiten nicht umsetzbar sein. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2323/7.47214

Kostenschätzung:	1.508.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

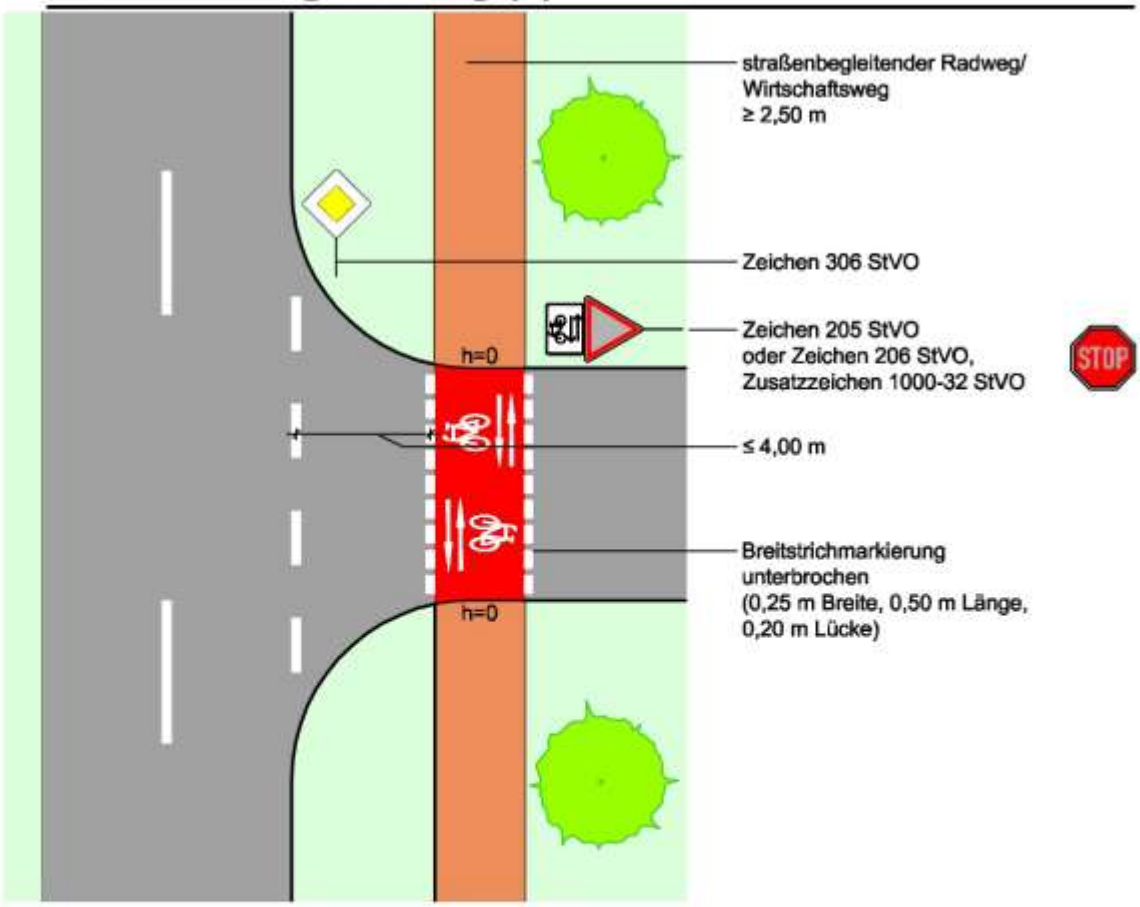
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal062	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	L 528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

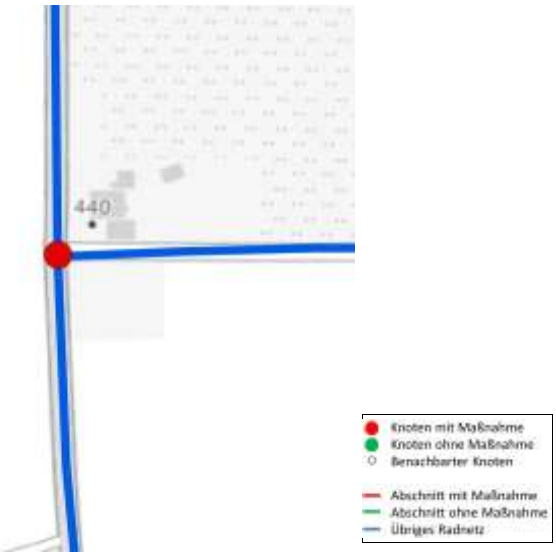
Abschnitts-Nr.	Hal062.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			**Straße**	L 528/Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
2. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hal062
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Seite ein Radweg (Hal062) gebaut wird, ist eine Querungshilfe notwendig. Findet der Wegebau auf der Ostseite statt, sind lediglich markierungstechnische Maßnahmen zu treffen, findet dieser dagegen auf der Westseite statt, dann ist eine bauliche Querungshilfe notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2095/7.4877

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

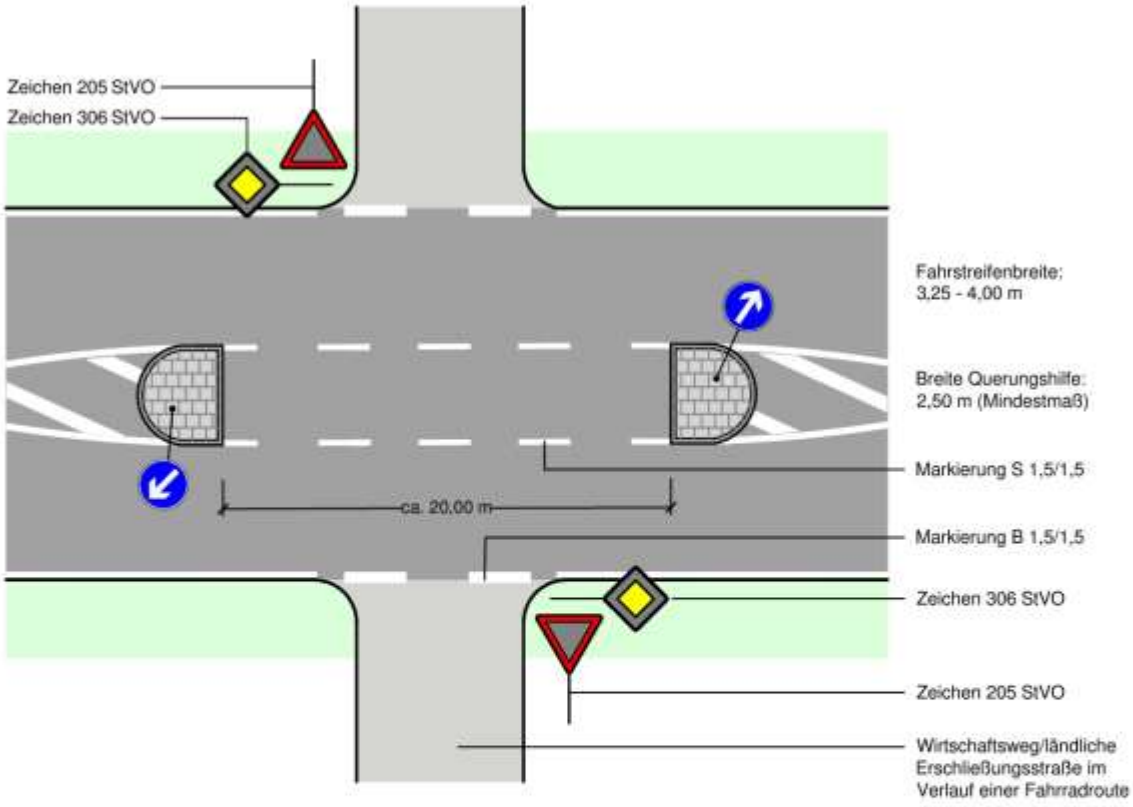
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal062.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Halver			Straße	L 528/Weg ohne Bezeichnung

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hal063	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	L 528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 3420 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8324 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8324 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1822/7.51196

Kostenschätzung:	1.368.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

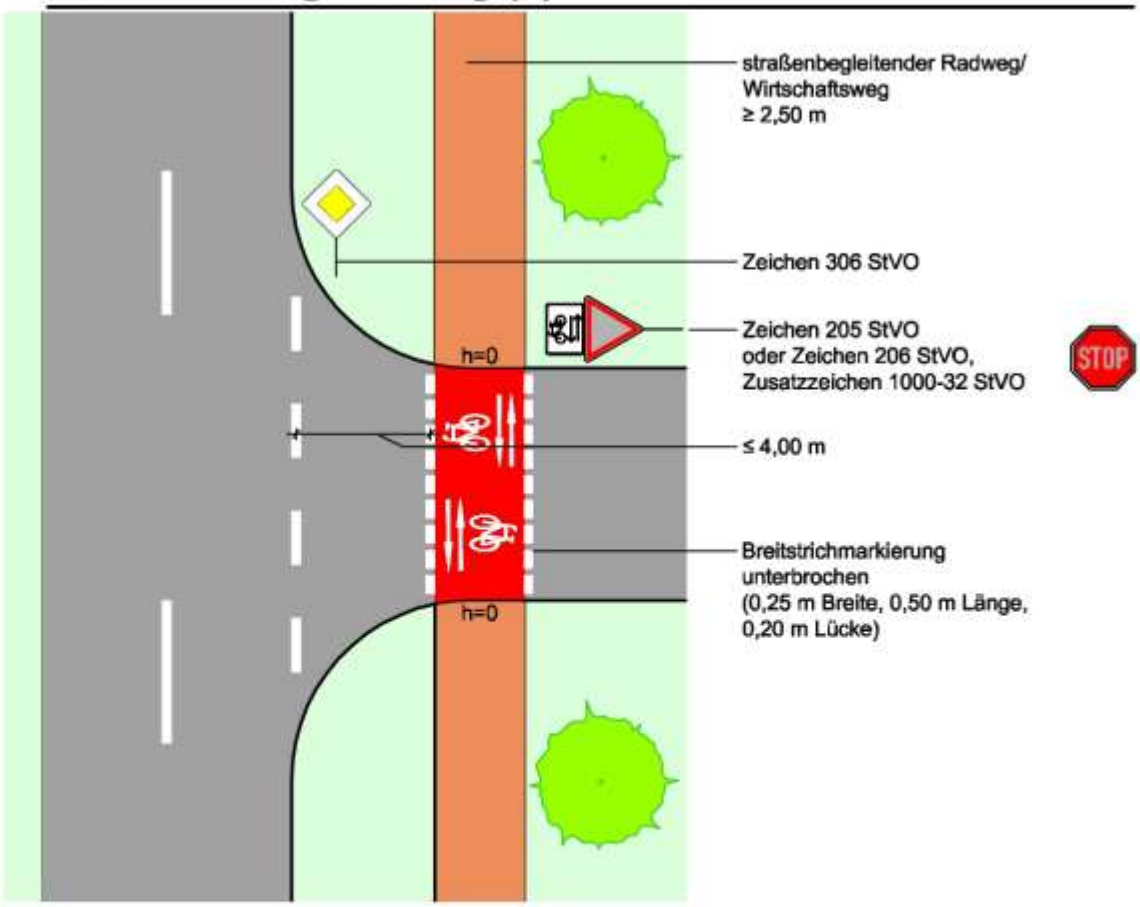
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal063	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			Straße	L 528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hal064	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Frankfurter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 242 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8324 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8324 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1837/7.50973

Kostenschätzung:	96.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

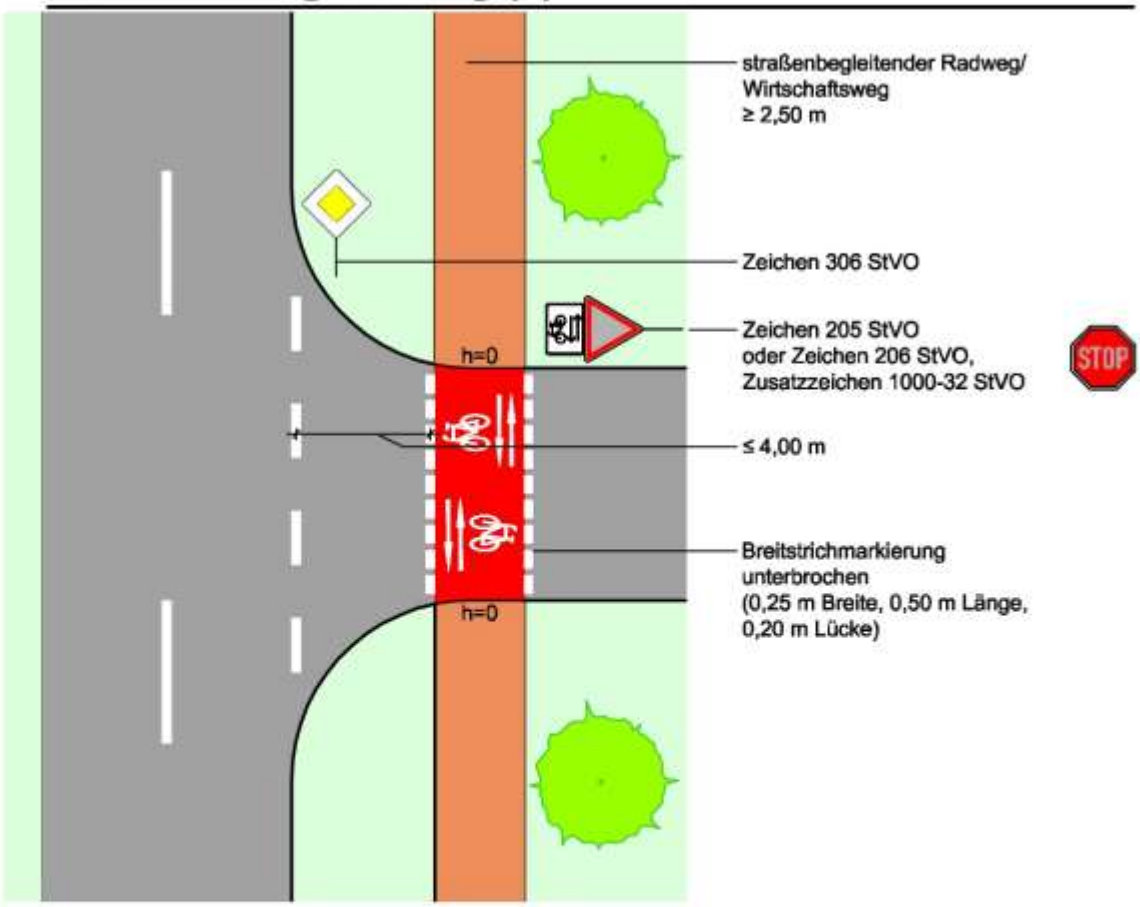
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hal064	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	Frankfurter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem001	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Hemer			**Straße**	Mendener Straße

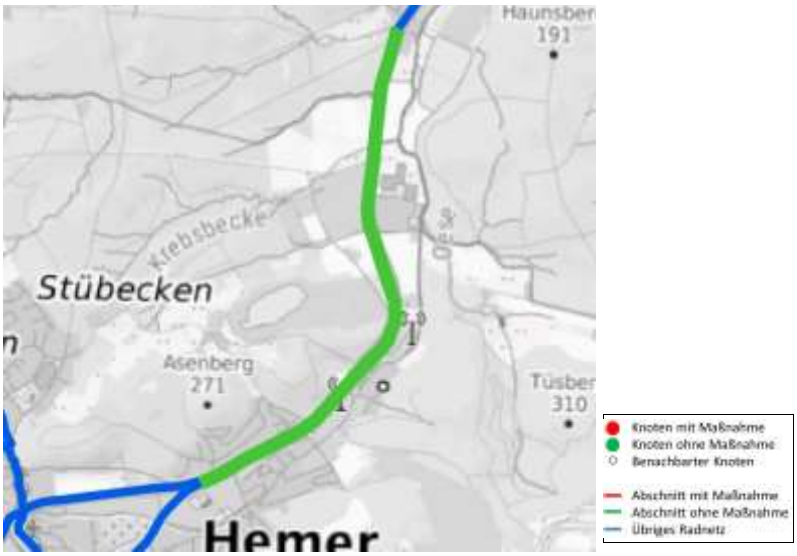
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 3323 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 15832 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 15832 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4202/7.79171

Abschnitts-Nr.	Hem001.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Hemer			**Straße**	Mendener Straße/Oesestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem001
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4050/7.7917

Abschnitts-Nr.	Hem001.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Mendener Straße/Urbecker Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem001
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3966/7.7781

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem008	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 87 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6148 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6148 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt aktuell 8,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit je 1,50 m Breite. Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,50 m.
Fahrbahnparken ist zu unterbinden.
Parken in Parkstreifen / -buchten kann weiterhin erfolgen, wenn zusätzlich 0,75 m für einen markierten Sicherheitstrennstreifen zur Verfügung stehen. In diesen Fällen sinkt die Kernfahrbahn auf eine noch verträgliche Breite von 4,75 m.
Schutzstreifen sind aufgrund der Verkehrsbelastung nahezu zwingend für diesen Abschnitt, die Freigabe der baulichen Nebenanlagen für den Radverkehr ist aufgrund unzureichender Breiten nicht möglich. Sollte der Beschluss gegen die Schutzstreifen (vgl. Hinweis der Kommune) weiterhin Bestand haben, dann kann dieser Abschnitt nur unter dem Bewußtsein der fehlenden Sicherheitseinrichtungen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3792/7.80474

Kostenschätzung:	5.220,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

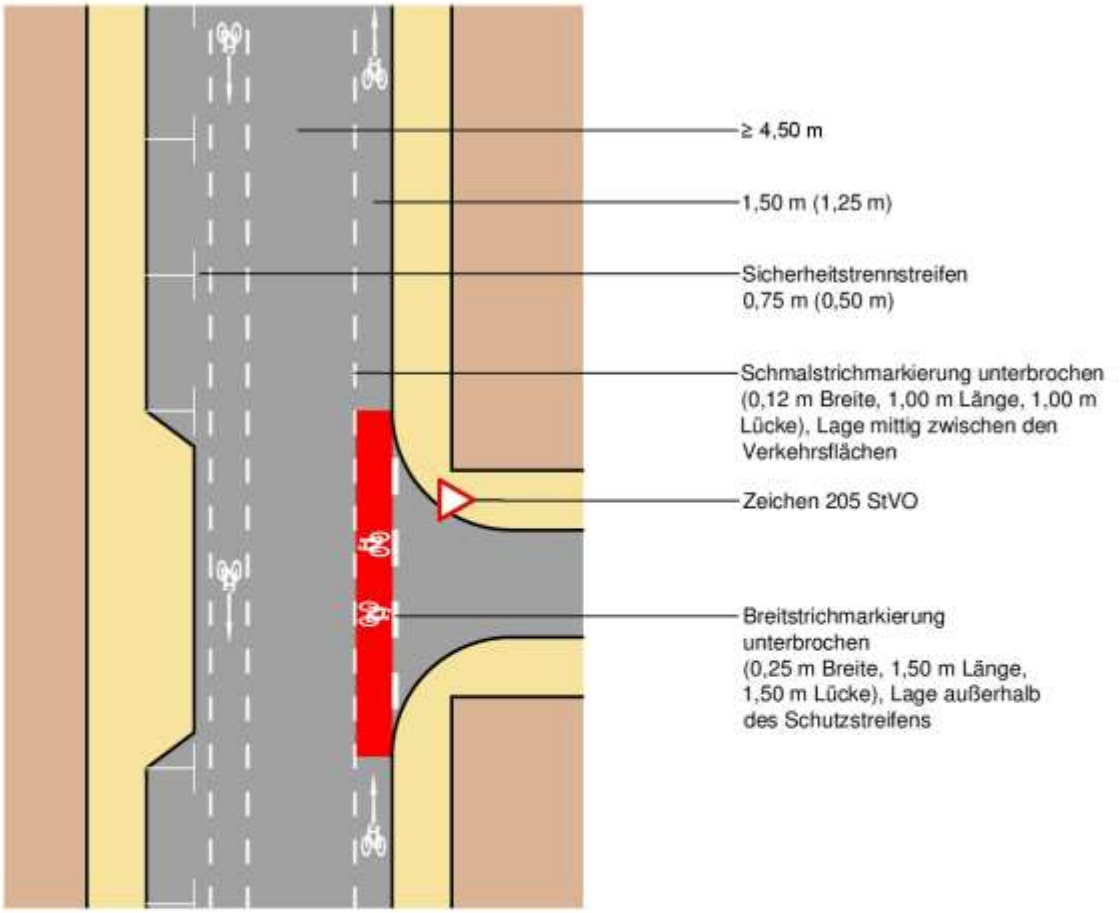
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem008	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.2-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem019	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

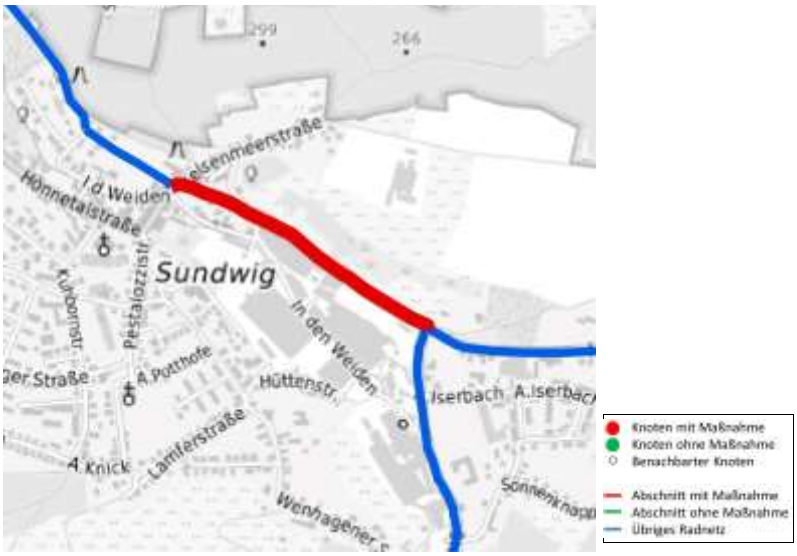


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 632 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11118 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 11118 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen (innerorts ohne Parken) liegt in der Breitenklasse > 0,50 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Mittel" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Oberflächensanierung
Die Oberfläche sollte saniert werden.
Idealerweise sollte eine Asphaltierung erfolgen und das Betonsteinpflaster entfernt werden.
Die Zweirichtungsfreigabe kann aufgrund des stark außerörtlichen Straßencharakters beibehalten werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3778/7.77673

Kostenschätzung:	94.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem040	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße

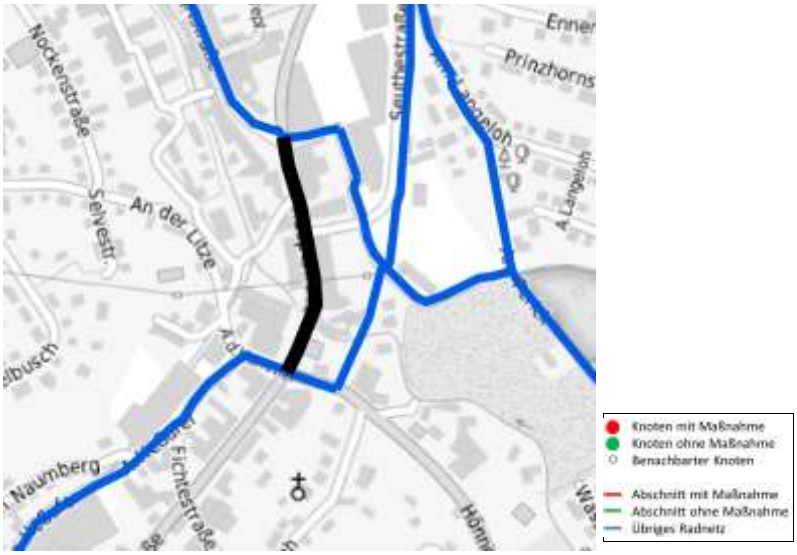
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 258 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 14116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 14116 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt 6,80 m.

Massnahmentyp: Entfallener Abschnitt
Falls diese Verbindung beibehalten werden soll, dann ist die Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m plus Sicherheitstrennstreifen zum Parken von 0,75 m) auf der Ostseite der Fahrbahn. Es verbleibt eine Kernfahrbahnbreite von ca. 5,50 m
Umwidmung der nicht gewidmeten Nebenananlage auf Westseite der Fahrbahn mit StVO Zeichen 239 und Zusatzzeichen 1022-10 (in eine Richtung befahrbar).
Insgesamt keine zufriedenstellende und auch sehr schwierig umsetzbare Lösung.
Es wird die Alternativführung über Hem040xALT und 040yAlt vorgeschlagen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3808/7.76760

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe:

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem040.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße/Bahnhofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem040
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Wenn Hem040 entfallen kann und die Verbindung über Hem014, 015 und Hem040yAlt verlaufen kann, dann sollte die Fußgänger-Signalanlage erweitert werden und aus der westlichen Hauptstraße mit einem Taster angefordert werden können. Das Prinbzip ist in der Musterlösung hinterlegt. Der LSA-Furtbereich sollte in diesem Fall deutlich vergrößert werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3830/7.7674

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

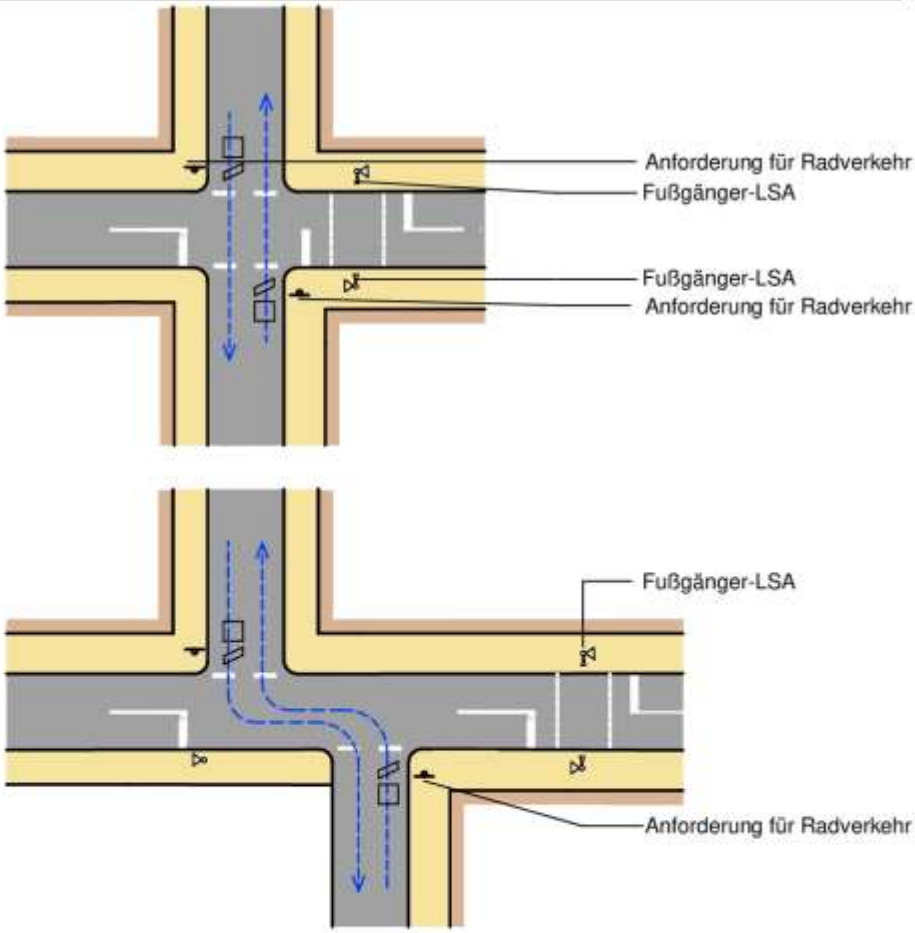
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem040.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße/Bahnhofstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem040.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße/Hönnetalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem040
mit Streckenmaßnahme: Umbau Knotenpunkt





Massnahmentyp: Umbau Knotenpunkt
Wenn Hem040 entfallen kann und Hem040xALT umgesetzt werden kann, dann sollte der Knotenpunkt umgebaut werden. Hierzu sollte die Dreiecksinsel Hönnetalstraße zurückgebaut und der separate Rechtsabbiegefahrstreifen an den Linksabbiegefahrstreifen (Hönnetalstraße) parallel verlegt werden. Es sollte geprüft werden, ob der Rechtsabbiegefahrstreifen (Hönnetalstraße) um einen Geradeauspfeil ergänzt werden kann.
Sollte ein Umbau des Knotenpunkt Hönnetalstraße / Hauptstraße möglich sein, aber die Neuanordnung (Geradausfahrstreifen) nicht, dann sollte anstelle von Piktogrammspuren die bauliche Nebenanlage (Nordseite Hönnetalstraße) massiv ausgebaut und als gemeinsamer Geh-/Radweg umgewidmet werden. Der Radfahrende würde in diesem Fall über die Furten der LSA geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3808/7.7676

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

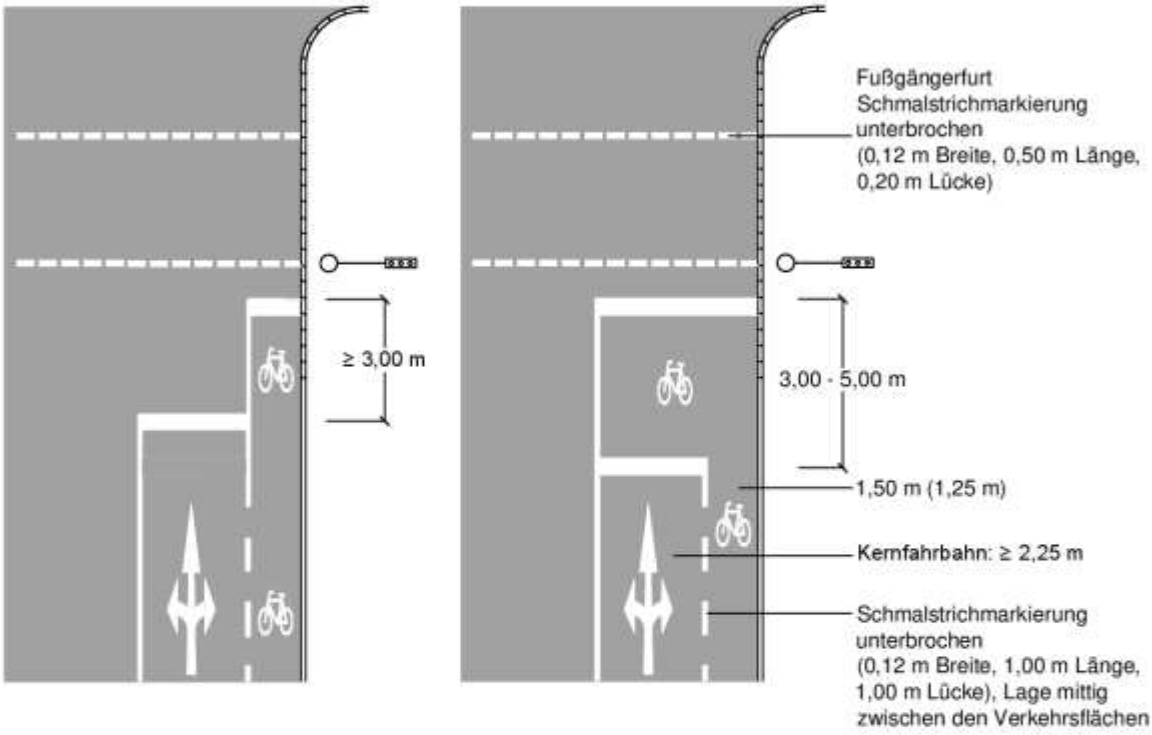
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem040.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße/Hönnetalstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem040xAlt	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

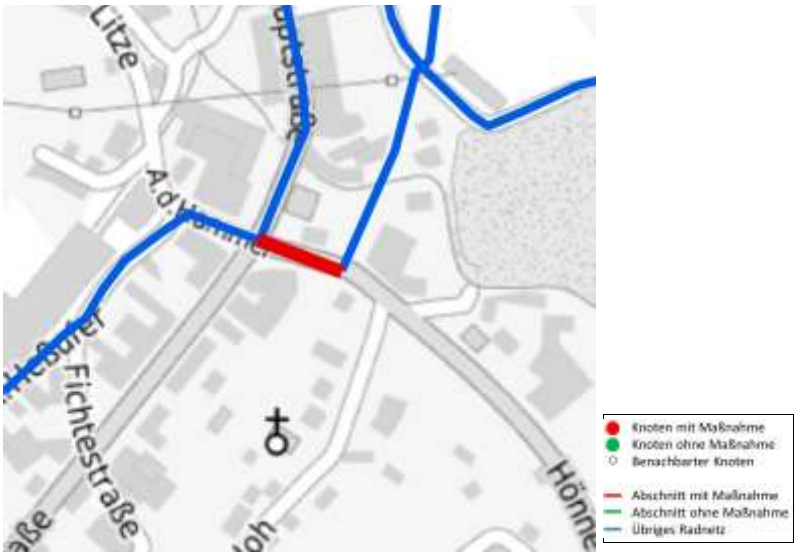
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 61 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7186 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7186 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Es handelt sich um eine dreistreifige Knotenpunktzufahrt, auf der die Kfz-Richtungen durch eine bauliche Mittelinsel getrennt werden.
Es existieren nicht benutzungspflichtige Radwege auf beiden Seiten der Fahrbahn, die aber unterhalb des geforderten Maßes der ERA liegen.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Markierung von Piktogrammspuren. Sollte ein Umbau des Knotenpunkt Hönnetalstraße / Hauptstraße möglich sein, aber die Neuanordnung (Geradausfahrstreifen) der Fahrstreifen Hönnetalstraße nicht, dann sollte anstelle von Piktogrammspuren die bauliche Nebenanlage (Nordseite Hönnetalstraße) massiv ausgebaut und als gemeinsamer Geh-/Radweg umgewidmet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3808/7.76760

Kostenschätzung:	1.220,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

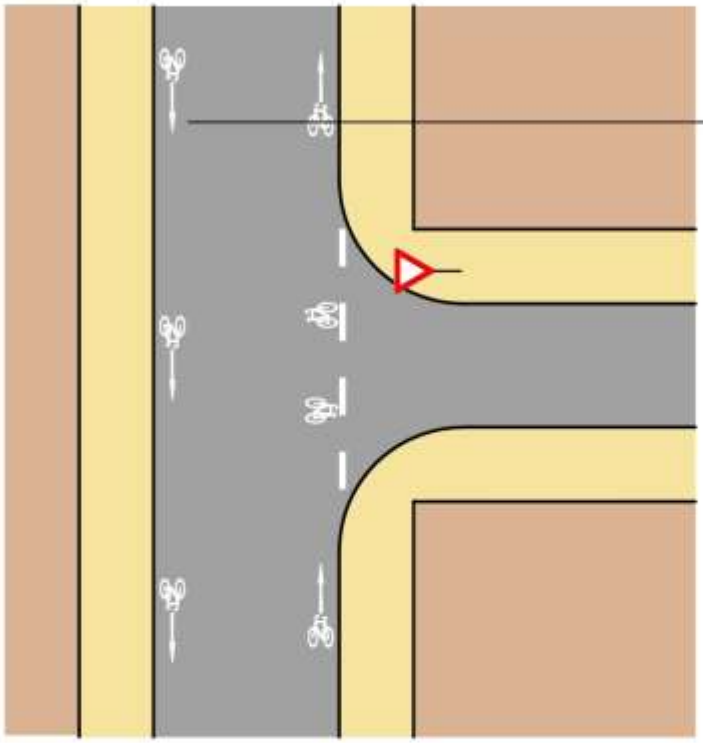
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem040xAlt	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem040xAlt.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße (vor Hauptstraße)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem040xAlt
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Wird Hem040xAlt als Piktogrammspur oder Schutzstreifen umgesetzt, dann erfolgt an dieser Stelle die Querung.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3806/7.7683

Abschnitts-Nr.	Hem047a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Iserlohner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

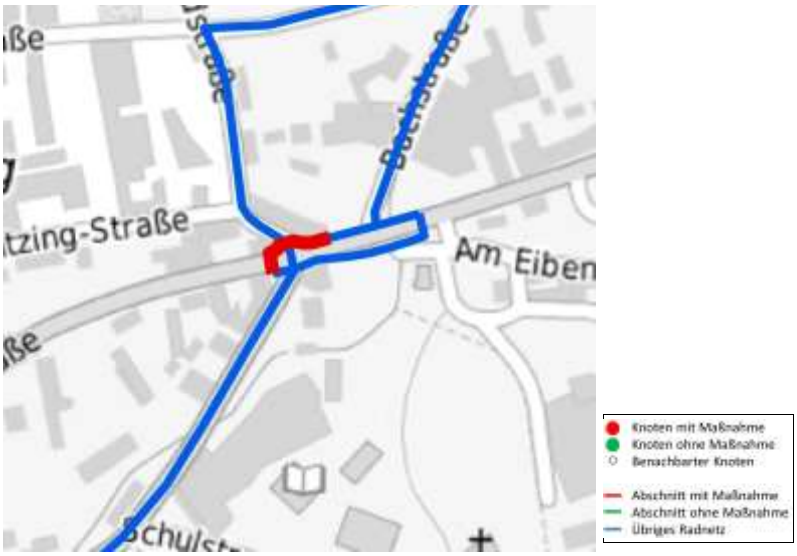
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 55 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17854 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17854 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Die nicht-gewidmete Nebenanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und entspricht damit nicht den Vorgaben der ERA.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Abschnitt sollte entfallen.
Die vorhandenen Nebenanlagen sind nicht ausreichend Breit gemäß ERA.
Ein Ausbau der Anlagen ist zwar prinzipiell möglich, sinnvoller ist es jedoch, zur Umgehung der Problematik, anstelle Hem046 (Abschnitt Bachstraße) eine Alternativführung vorgeschlagen (vgl. Hem046xALT sowie Hem047a bis c)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3739/7.75481

Kostenschätzung:	16.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

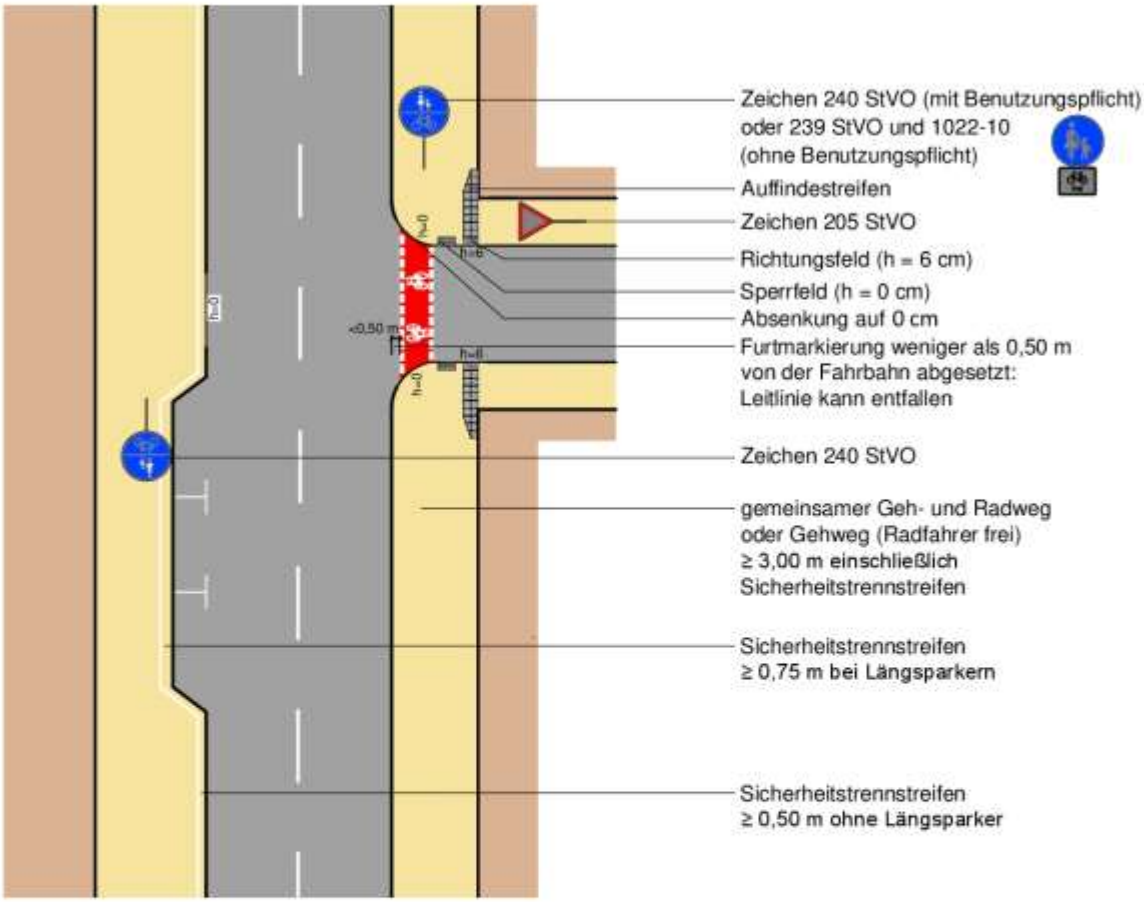
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem047a	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Iserlohner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem047b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Hemer			**Straße**	Iserlohner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

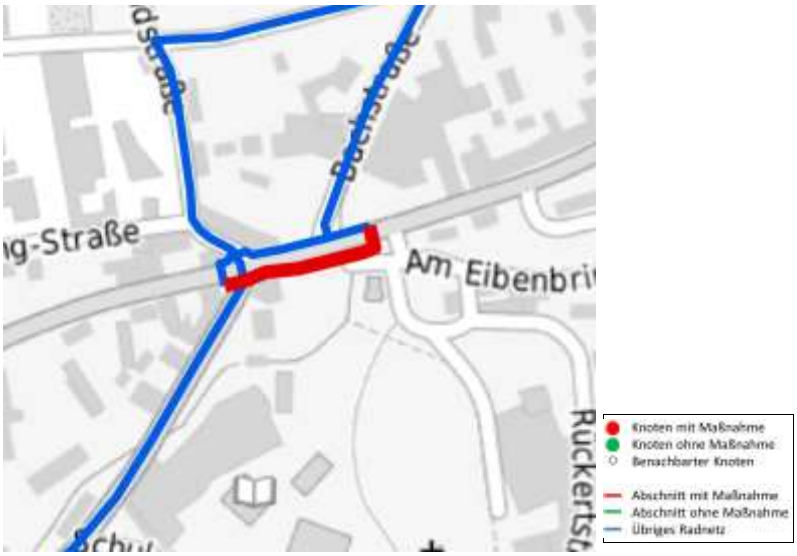


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 113 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17854 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: nein
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17854 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt ohne Benutzungspflicht) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und entspricht damit nicht den Vorgaben der ERA.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Mittel" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Abschnitt sollte entfallen.
Die vorhandenen Nebenanlagen sind nicht ausreichend breit gemäß ERA.
Ein Ausbau der Anlagen ist unwahrscheinlich.
Zur Umgehung der Problematik anstelle Hem046 (Abschnitt Bachstraße) eine Alternativführung vorgeschlagen (vgl. Hem046xALT sowie Hem047a bis c).
Sollte dies nicht gehen und der Abschnitt erhalten bleiben, ist ein Ausbau notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3739/7.75481

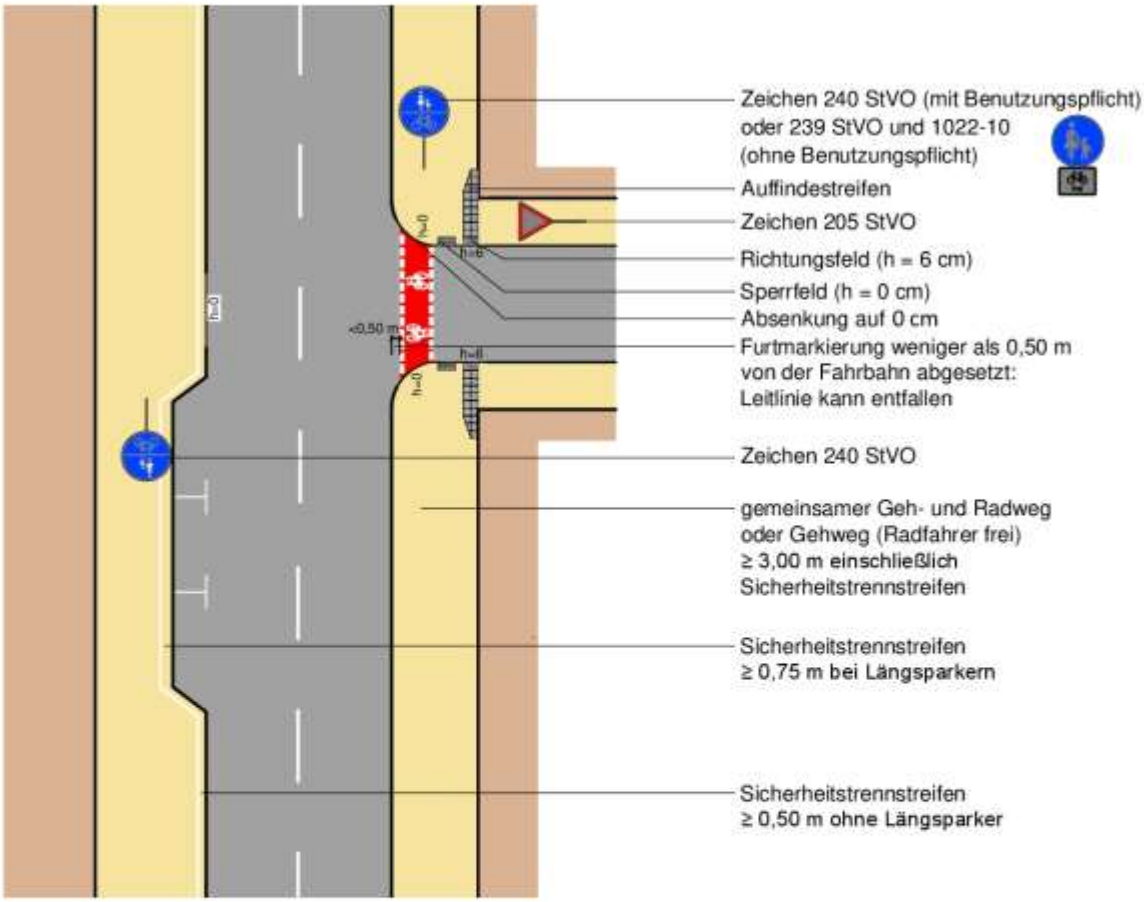
Kostenschätzung:	33.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Hem047b	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Hemer			Straße	Iserlohner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem047c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Hemer			**Straße**	Iserlohner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

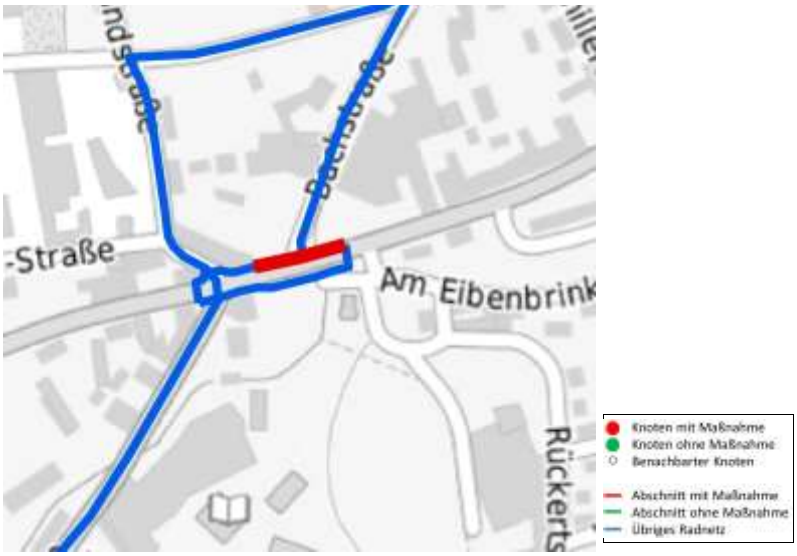


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 59 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17854 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: nein
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17854 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt ohne Benutzungspflicht) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und entspricht damit nicht den Vorgaben der ERA.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Abschnitt sollte entfallen.
Die vorhandenen Nebenanlagen sind nicht ausreichend breit gemäß ERA.
Ein Ausbau der Anlagen ist unwahrscheinlich.
Zur Umgehung der Problematik anstelle Hem046 (Abschnitt Bachstraße) eine Alternativführung vorgeschlagen (vgl. Hem046xALT sowie Hem047a bis c).
Sollte dies nicht gehen und der Abschnitt erhalten bleiben, ist ein Ausbau notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3741/7.75531

Kostenschätzung:	17.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

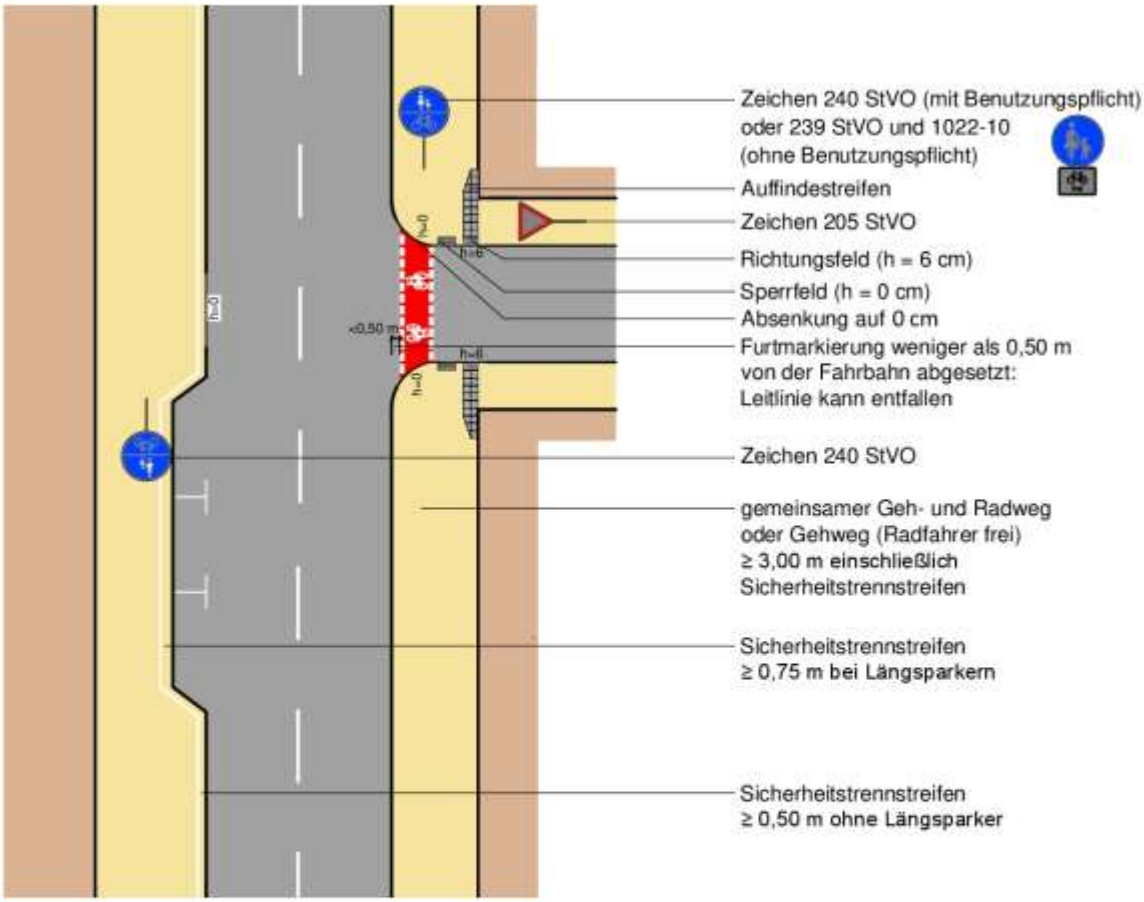
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem047c	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Hemer			Straße	Iserlohner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

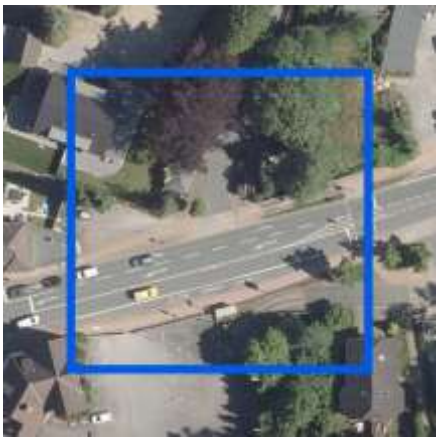
Musterblatt: 3.6-1

Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem047c.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Hemer			**Straße**	Iserlohner Straße/Bachstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem047c
mit Streckenmaßnahme: Entfallener Knoten





Massnahmentyp: Entfallener Knoten
Entfällt



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3742/7.7557

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe:

31.10.2022

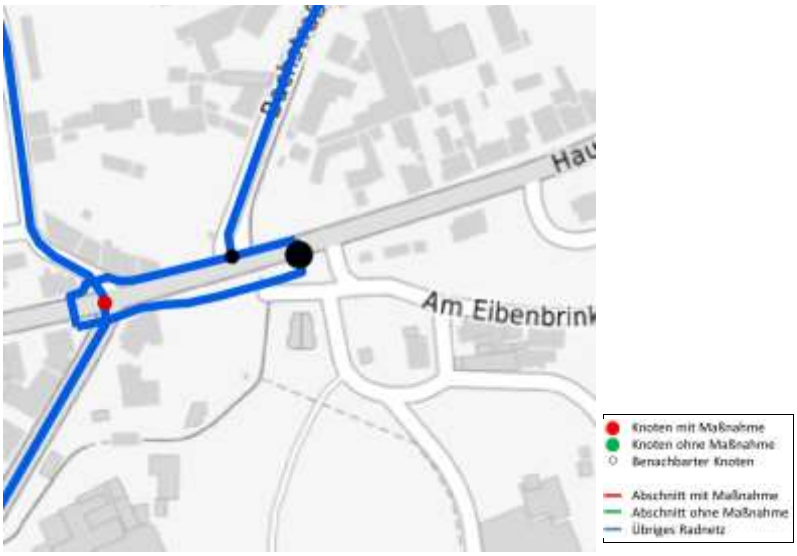
Abschnitts-Nr.	Hem047c.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße (Höhe Am Eibenbrink)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem047c
mit Streckenmaßnahme: Entfallener Knoten





Massnahmentyp: Entfallener Knoten
Entfällt



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3742/7.7561

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe:

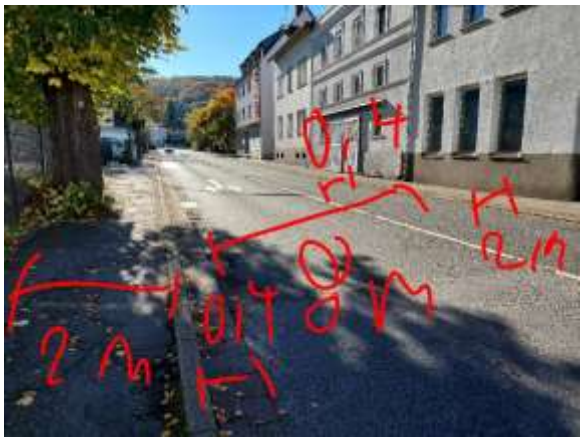
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem050	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

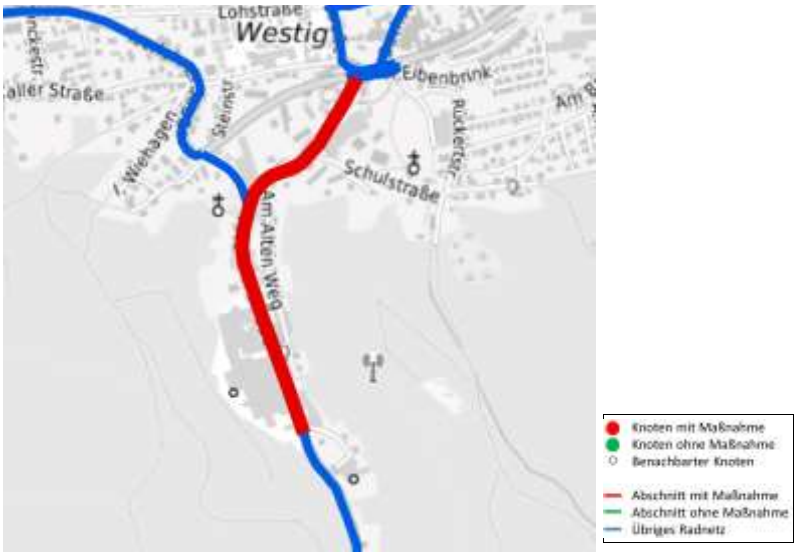
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 868 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8598 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8598 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite liegt bei 7,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sollten beidseitig Schutzstreifen markiert werden.
Auf dem gesamten Streckenabschnitt findet Parken nur selten und wenn auf der baulichen Nebenanlage statt. Hier sind die Nebenanlagen ausreichend breit, so dass ein Sicherheitstrennstreifen bereits vorhanden wäre. Als Kernfahrbahn verbleiben 4,50 m.
Hinweis der Kommune: Schutzstreifen theoretisch möglich, Parken allerdings doch häufiger mit der Problematik mit Minderbreiten des Gehweges (Schulweg) eher nicht umsetzbar



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3672/7.75353

Kostenschätzung:	52.080,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

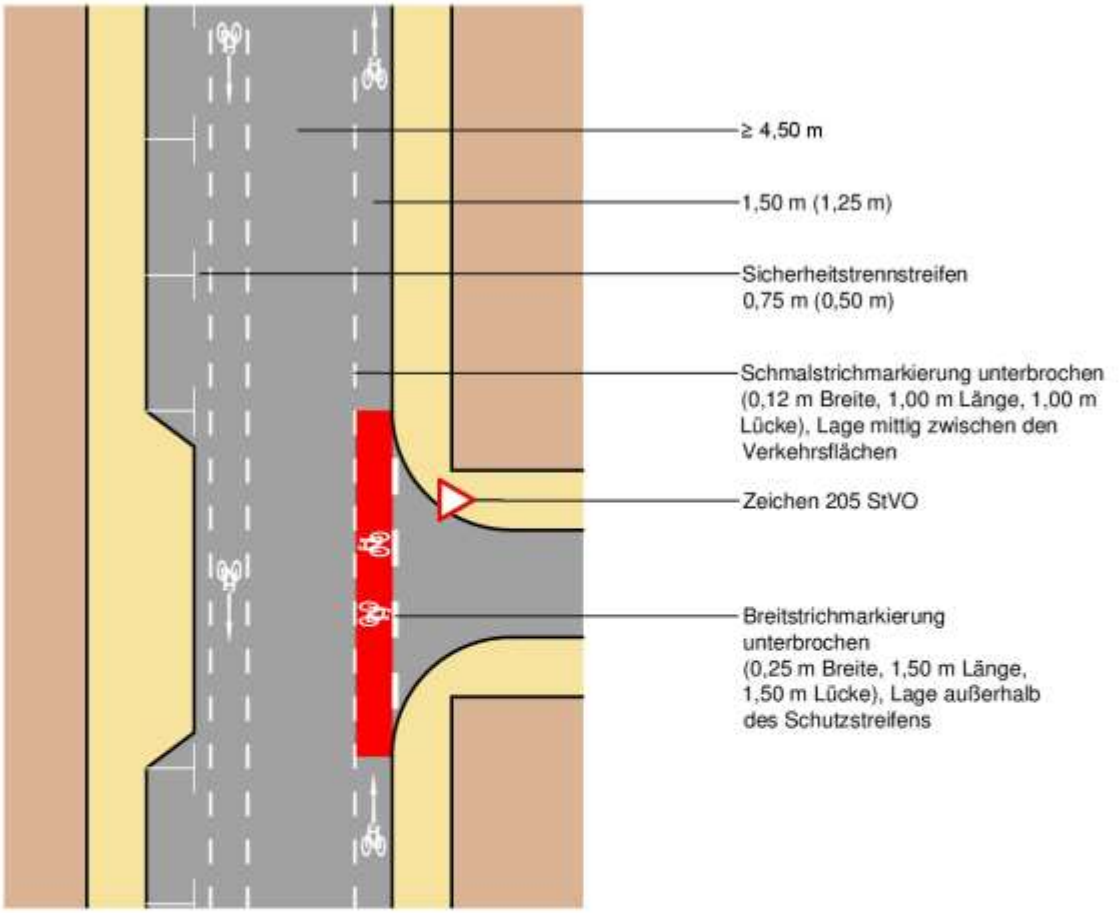
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem050	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem050.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Altenaer Straße/Iserlohner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem050
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
In der Knotenpunktzufahrt Altenaer Straße sollte an der LSA eine vorgezogene Haltlinie markiert werden.
Die ursprüngliche Verbindung über Hem046 - 047 sollte zugunsten Hem046xALT entfallen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3740/7.7549

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

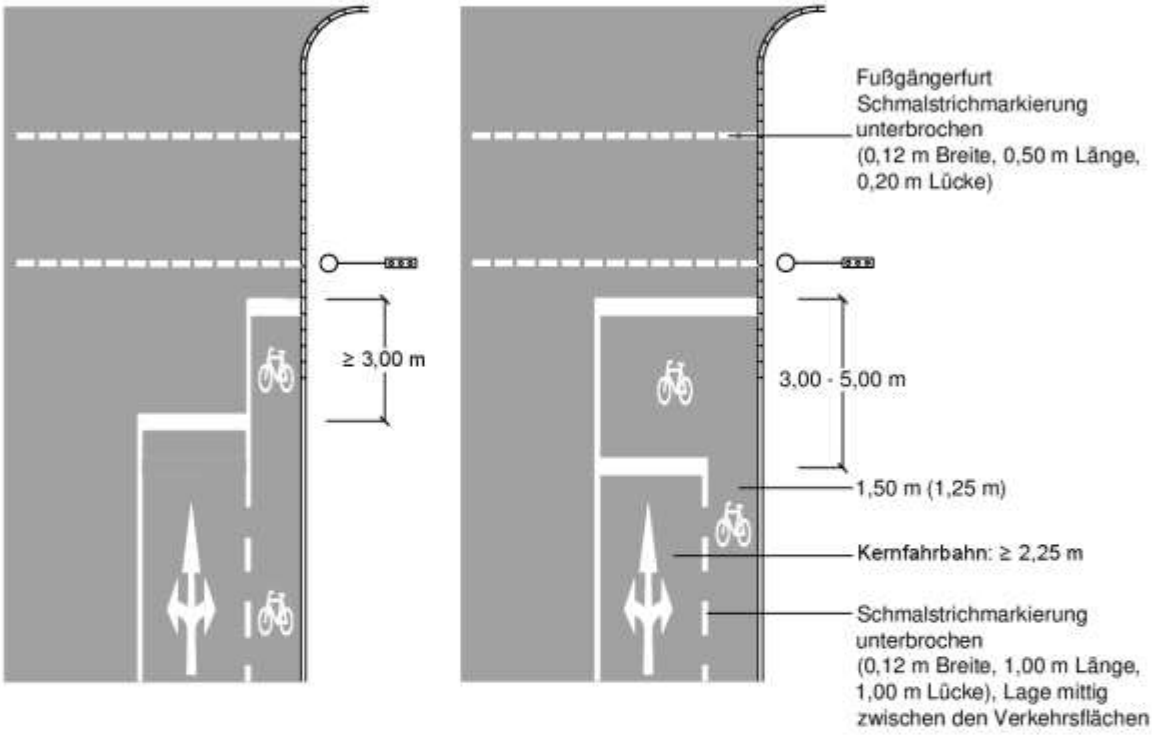
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem050.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Altenaer Straße/Iserlohner Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem050.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Altenaer Straße/Schulstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem050
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahme Hem050 sind vorgezogene Haltlinien an der LSA für den Radverkehr anzubringen (vgl. Musterlösung)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3724/7.7535

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

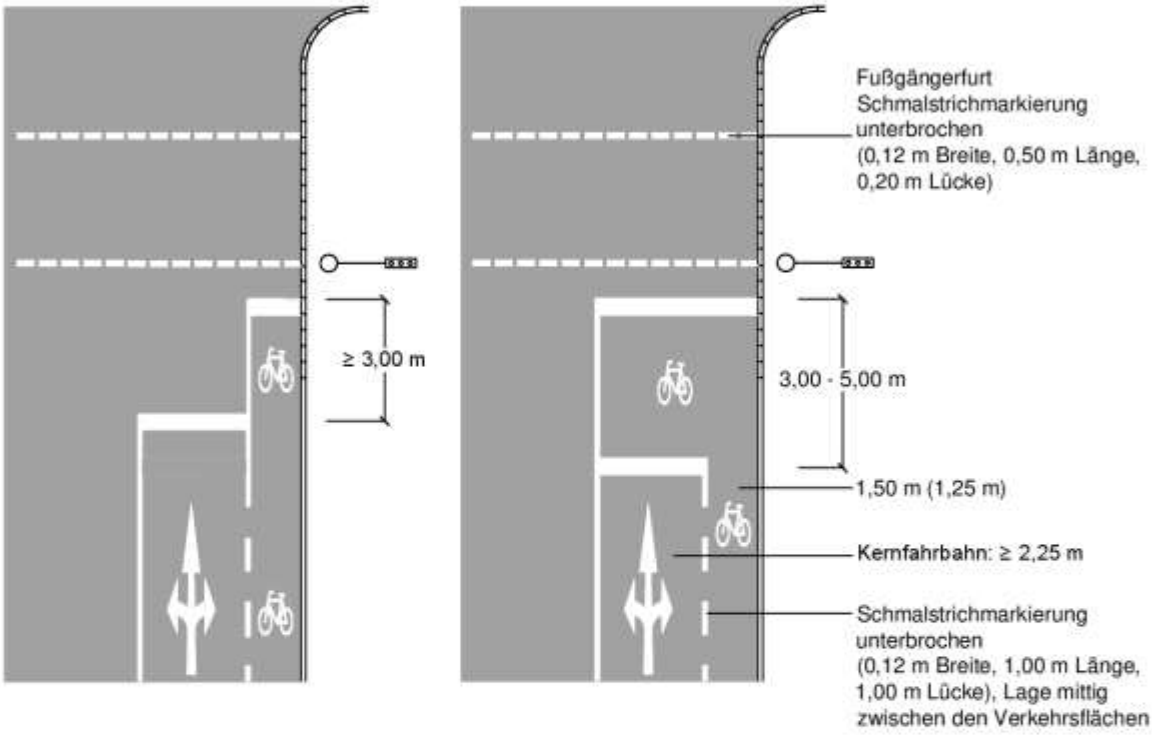
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem050.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Altenaer Straße/Schulstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem051	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

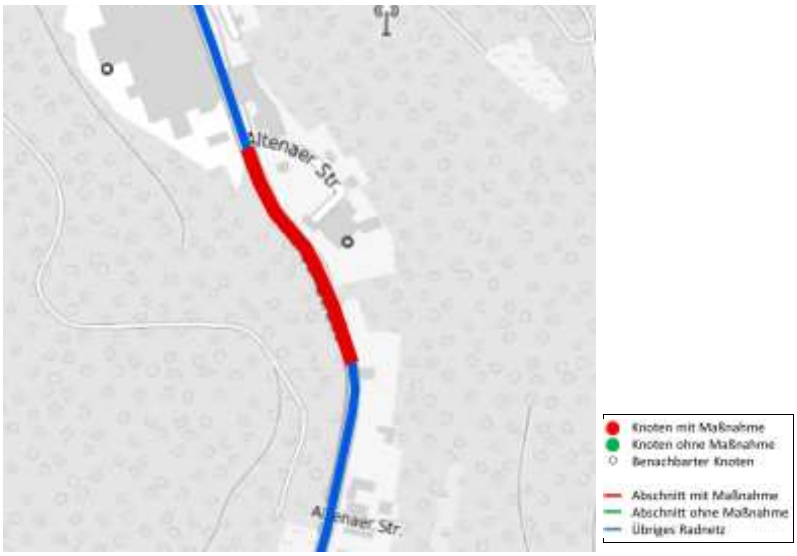
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 256 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3672/7.75353

Kostenschätzung:	102.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

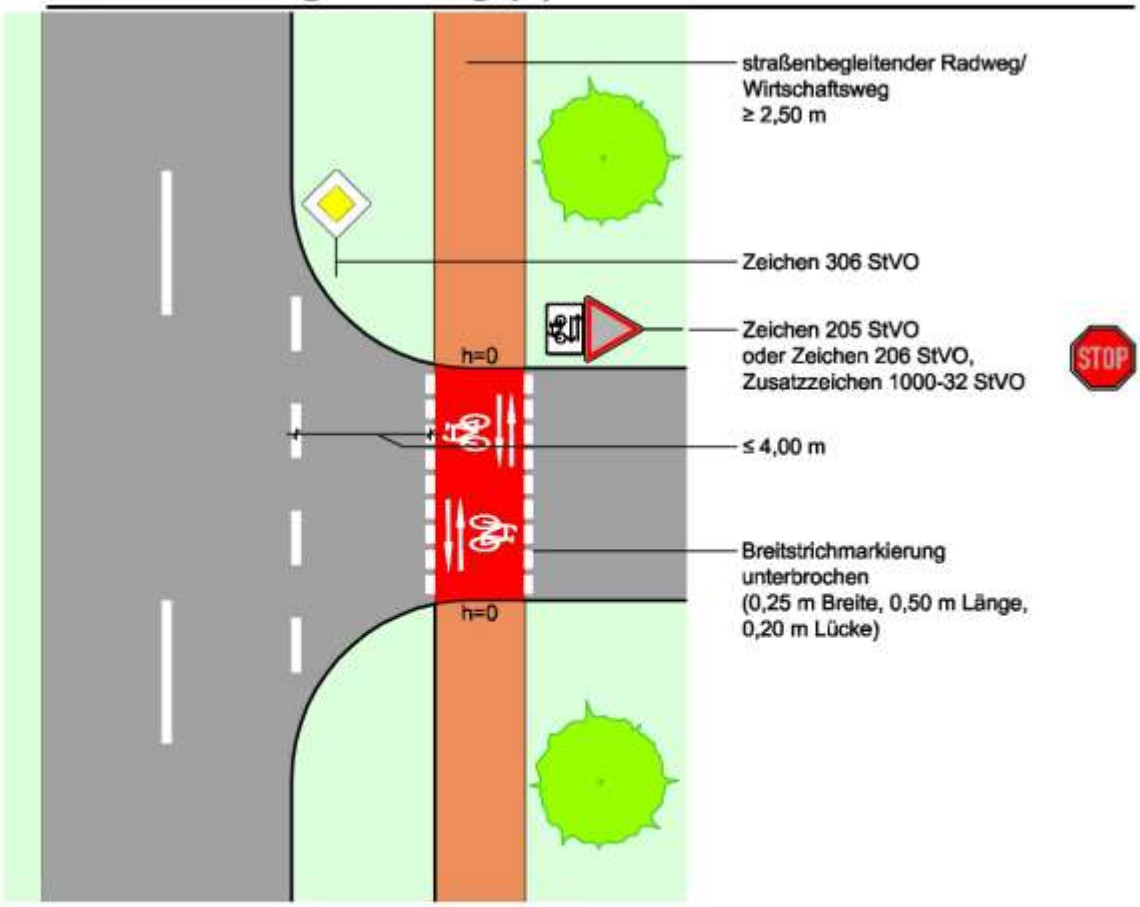
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem051	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem051.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem051
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Im Übergang zwischen künftiger einseitiger Zweirichtungsführung außerorts (Hem051) und markierungstechnischer Führung innerorts (Hem050) sollte in diesem Bereich eine geeignete Querungshilfe errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.367/7.7535

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

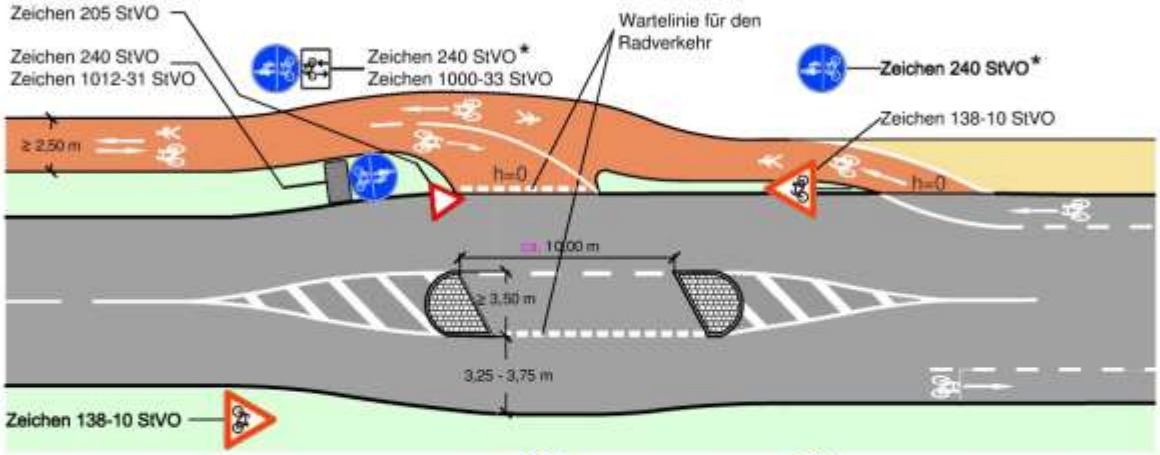
Abschnitts-Nr.	Hem051.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem052	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 698 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3651/7.75516

Kostenschätzung:	279.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

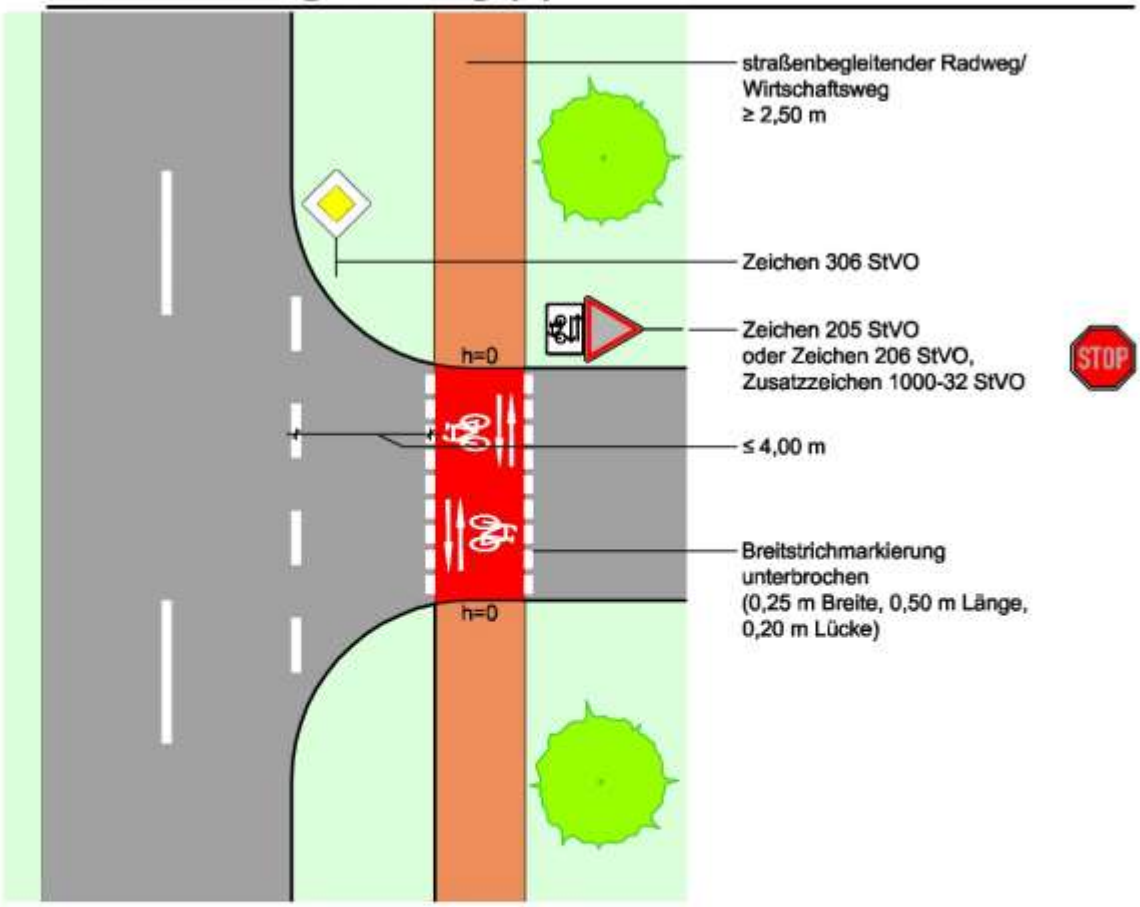
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem052	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

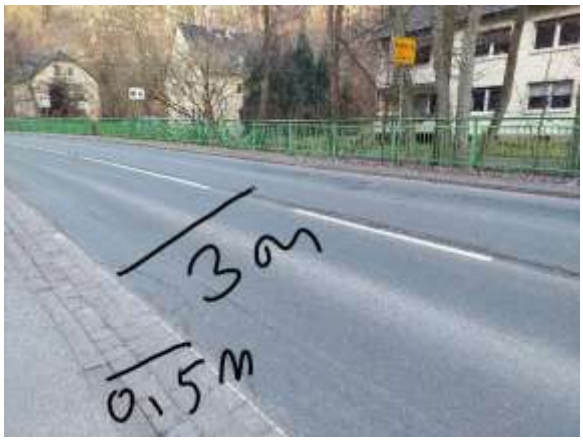
Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Hem053	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

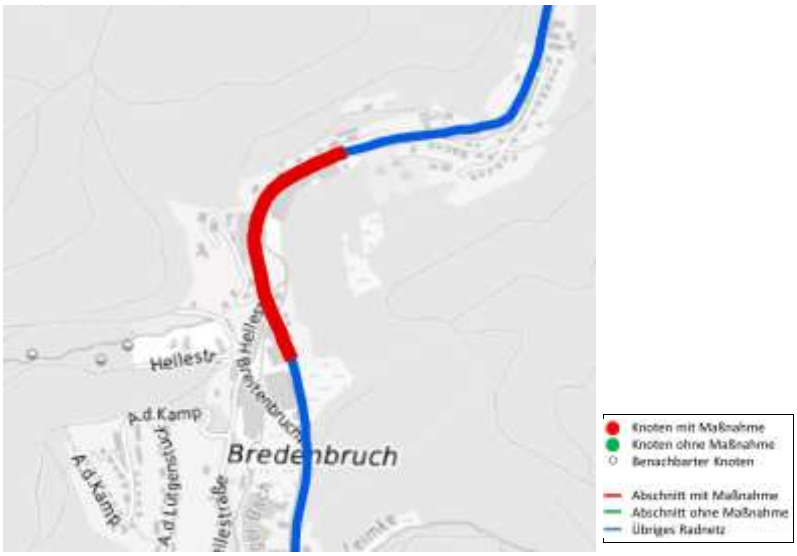
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 554 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Es handelt sich zwar um einen innerörtlichen Bereich, jedoch ist hier mit keinem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen bzw. für die gesamte Straße sollte die Lesbarkeit des Netzes im Vordergrund stehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3615/7.74897

Kostenschätzung:	221.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

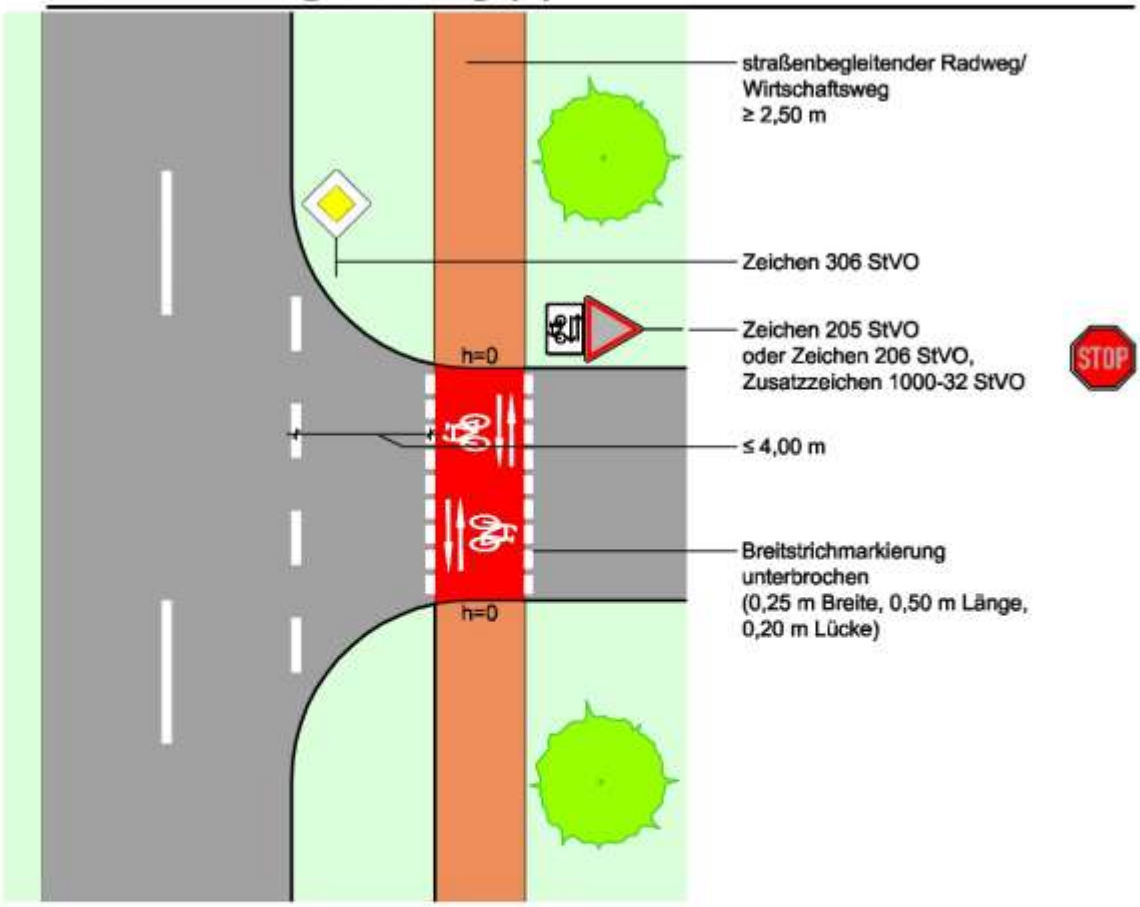
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem053	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem054	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

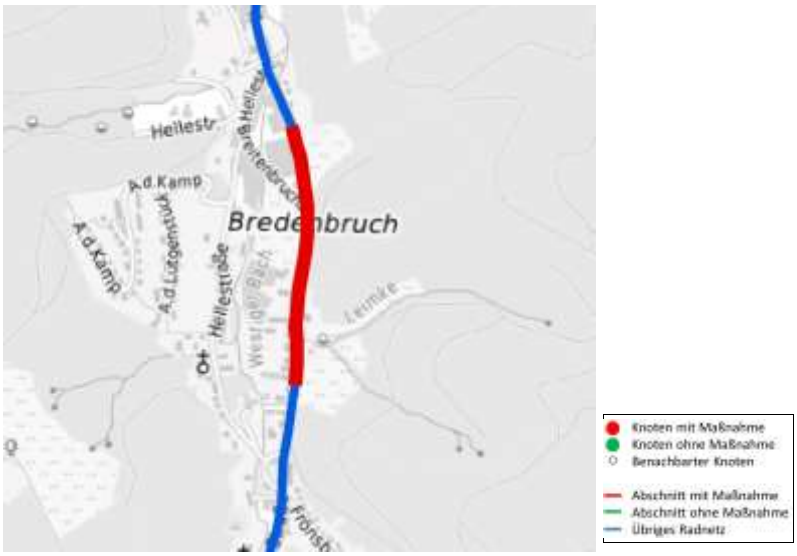
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 551 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3575/7.74747

Kostenschätzung:	220.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

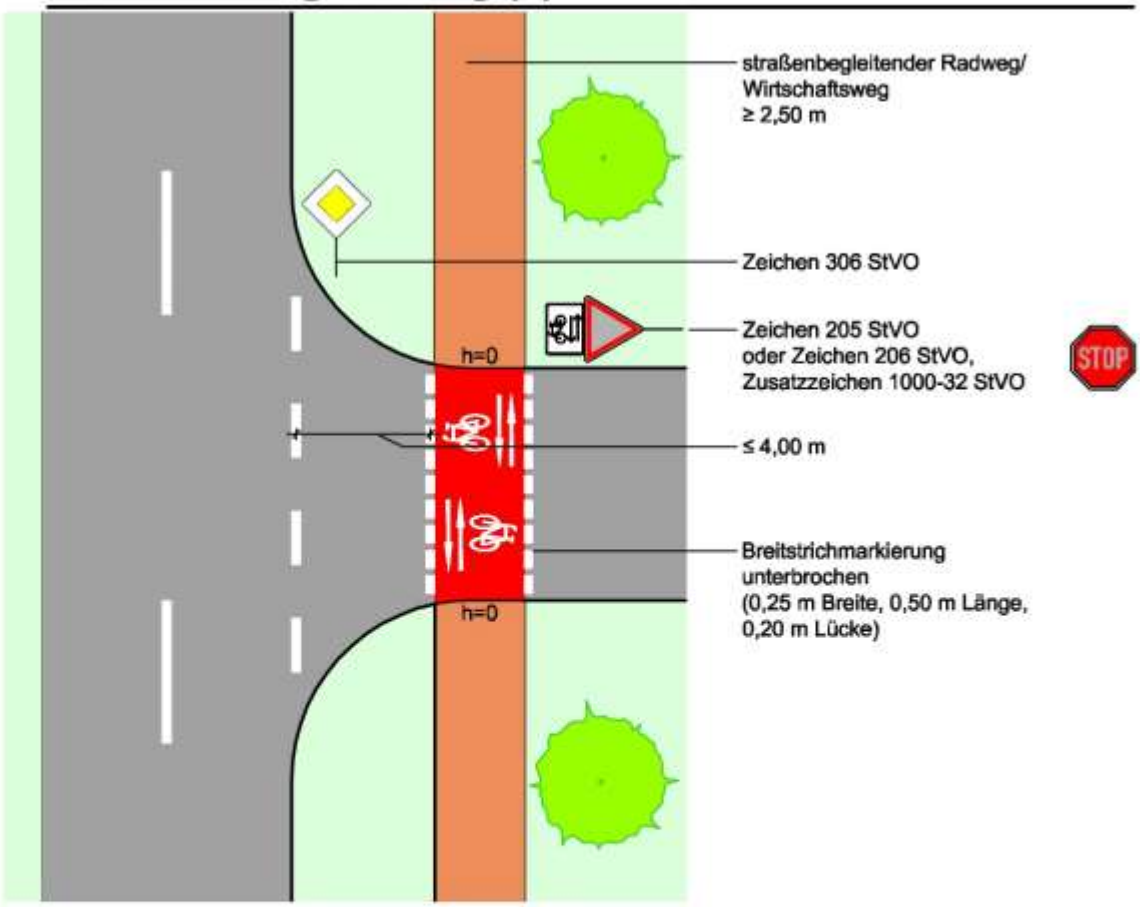
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem054	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem055	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

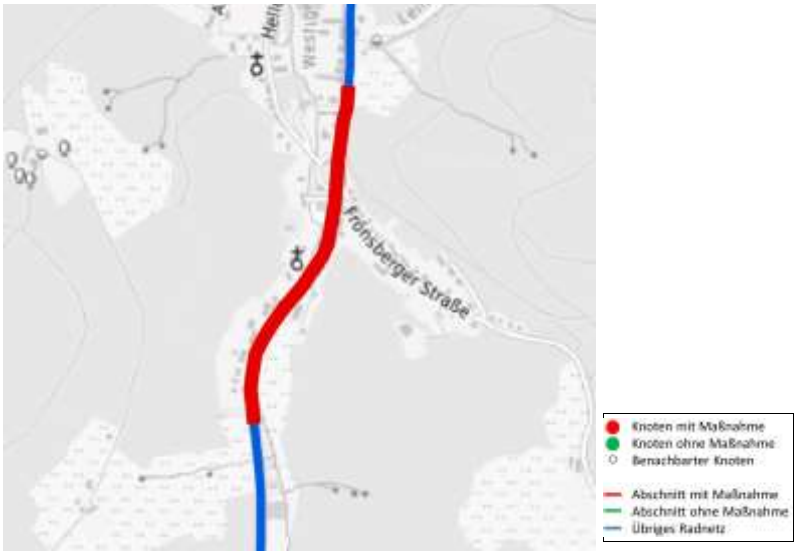
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 765 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Es handelt sich zwar um einen innerörtlichen Bereich, jedoch ist hier mit keinem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen bzw. für die gesamte Straße sollte die Lesbarkeit des Netzes im Vordergrund stehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3526/7.74770

Kostenschätzung:	306.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

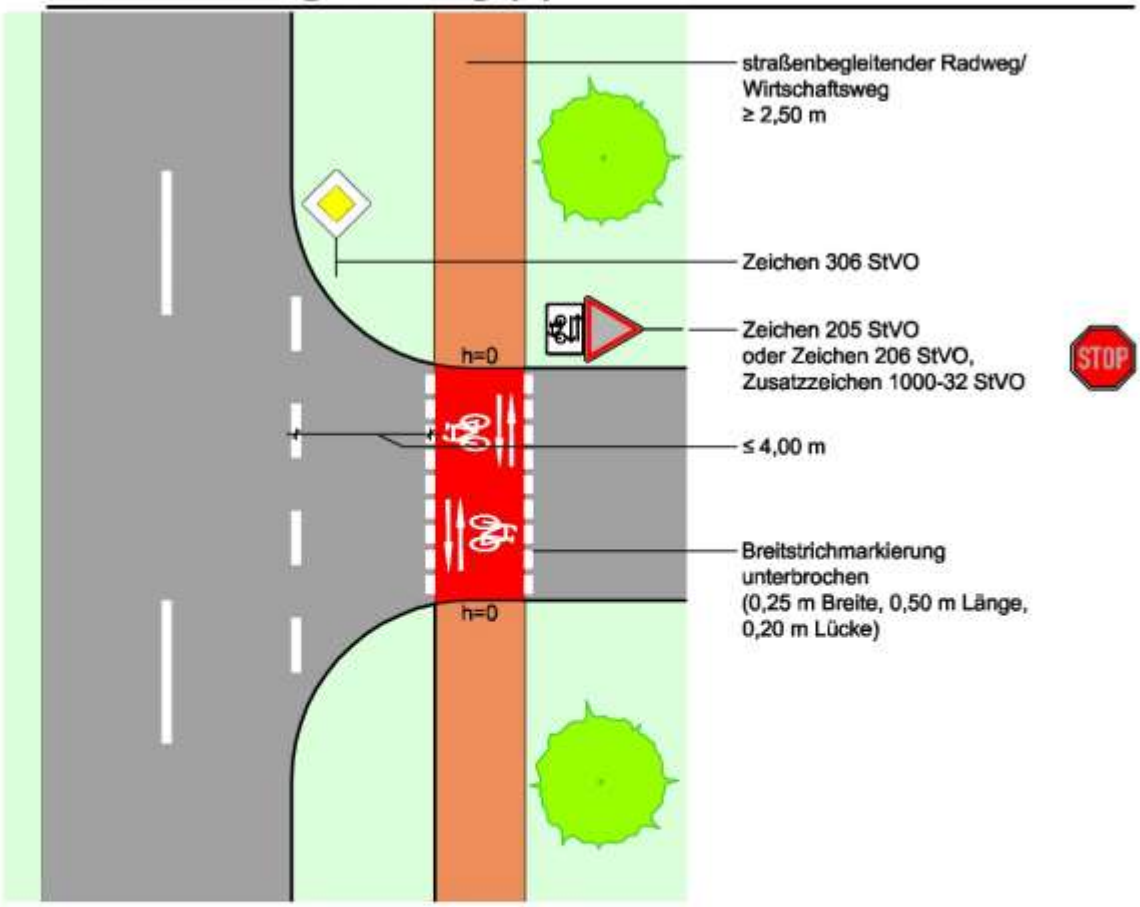
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem055	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem056	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

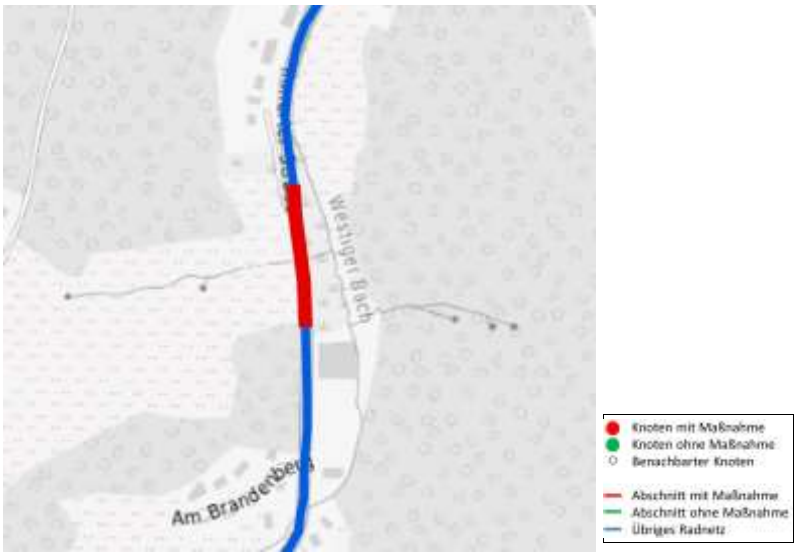
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 151 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3462/7.74500

Kostenschätzung:	60.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

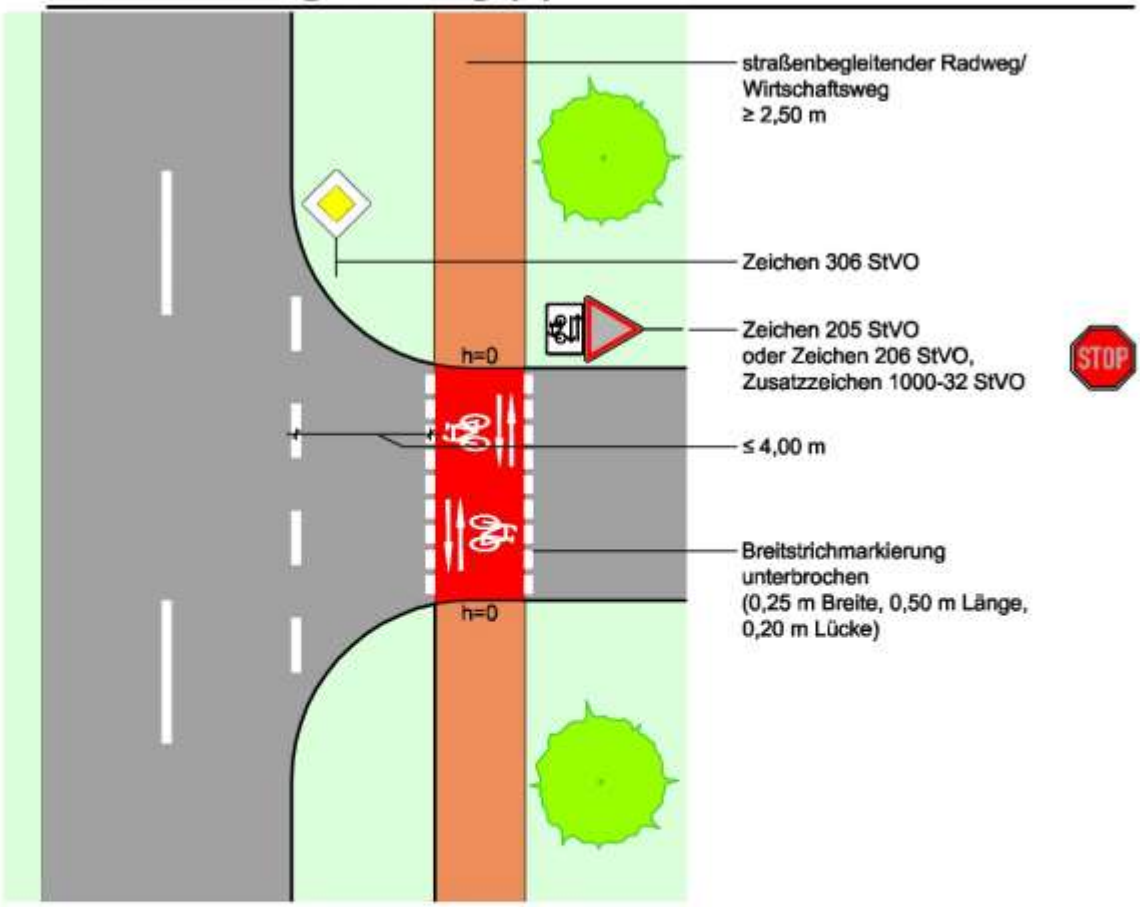
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem056	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem057	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 670 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Es handelt sich zwar um einen innerörtlichen Bereich, jedoch ist hier mit keinem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen bzw. für die gesamte Straße sollte die Lesbarkeit des Netzes im Vordergrund stehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3411/7.73942

Kostenschätzung:	268.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

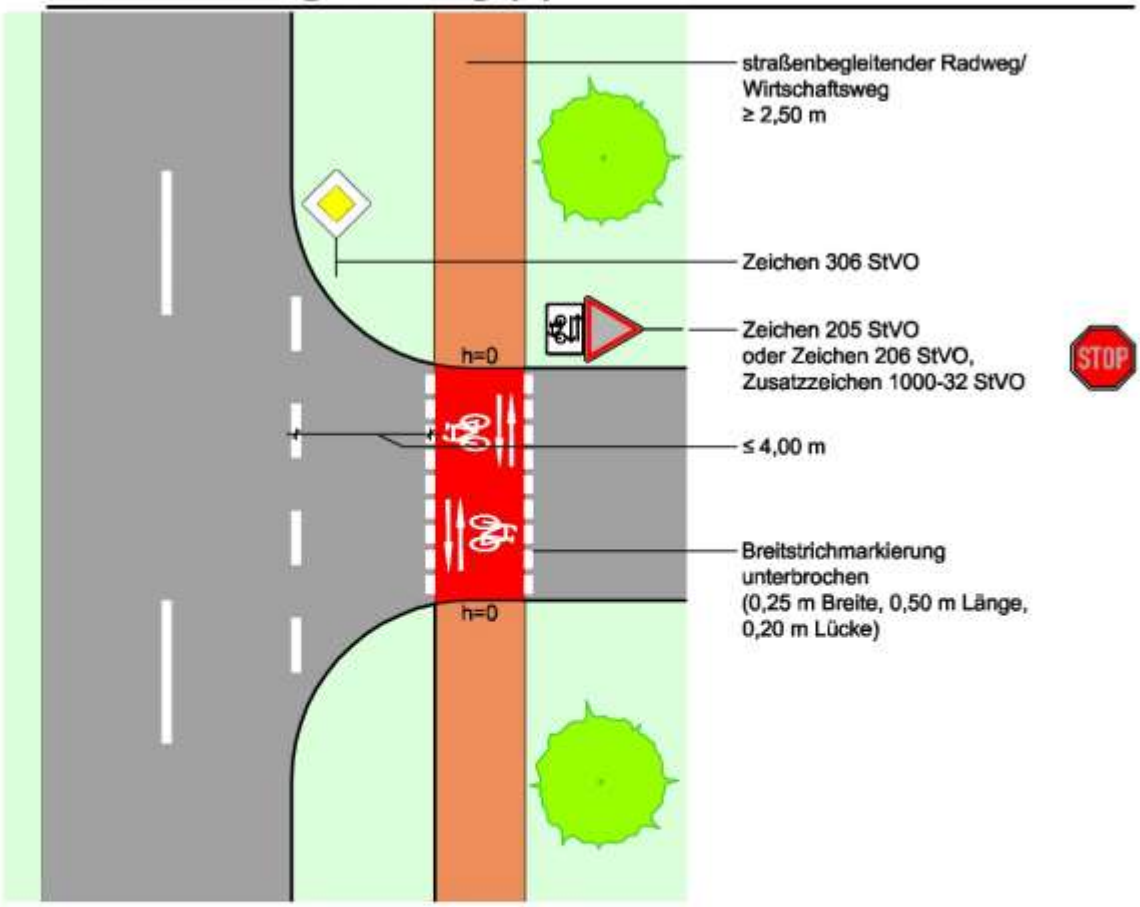
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem057	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Hem058	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 320 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3411/7.73942

Kostenschätzung:	128.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

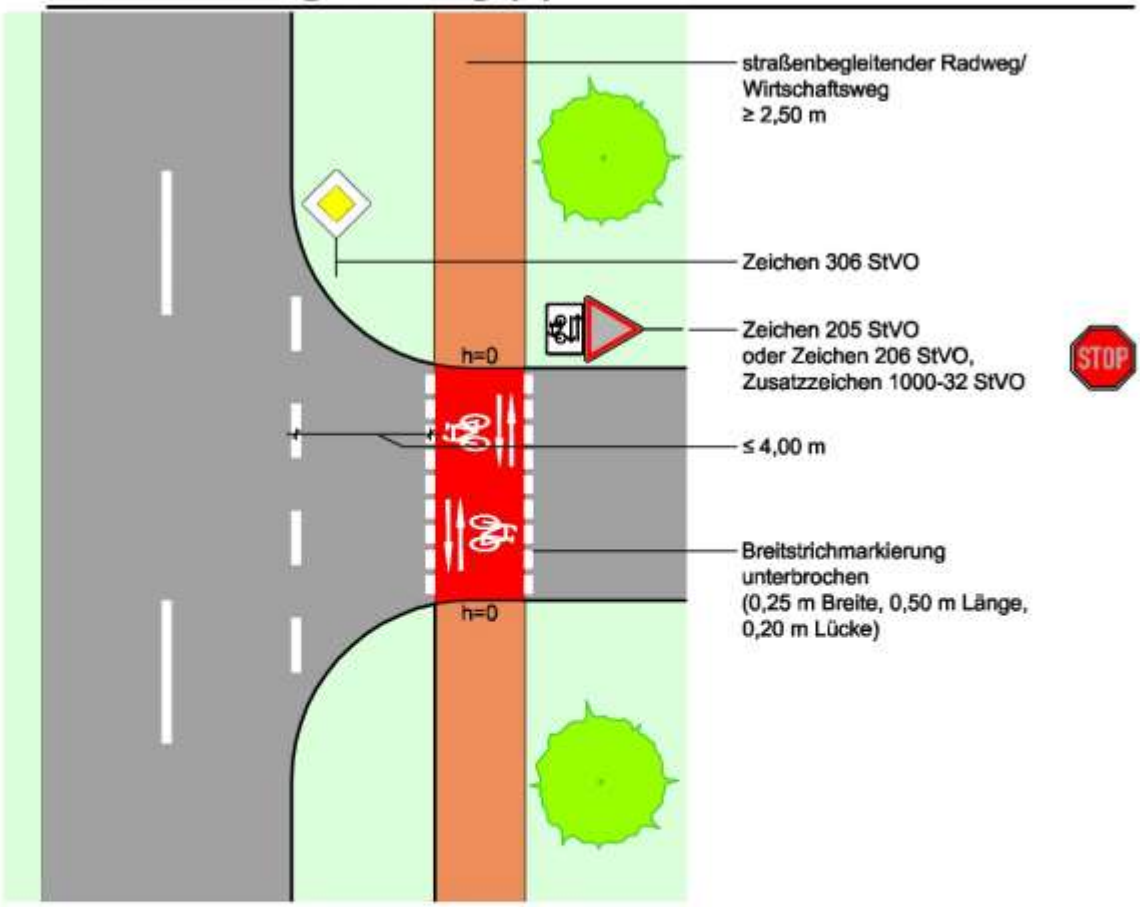
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem058	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem059	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

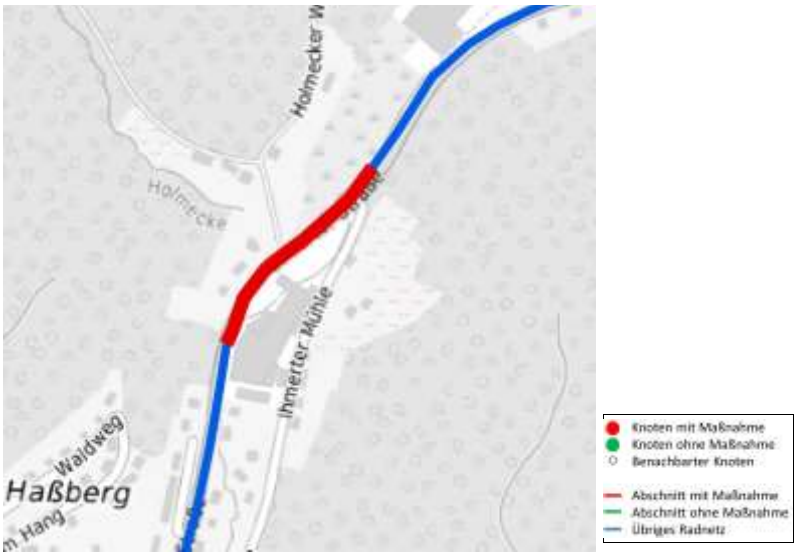
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 248 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5624 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5624 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Es handelt sich zwar um einen innerörtlichen Bereich, jedoch ist hier mit keinem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen bzw. für die gesamte Straße sollte die Lesbarkeit des Netzes im Vordergrund stehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3394/7.73600

Kostenschätzung:	99.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

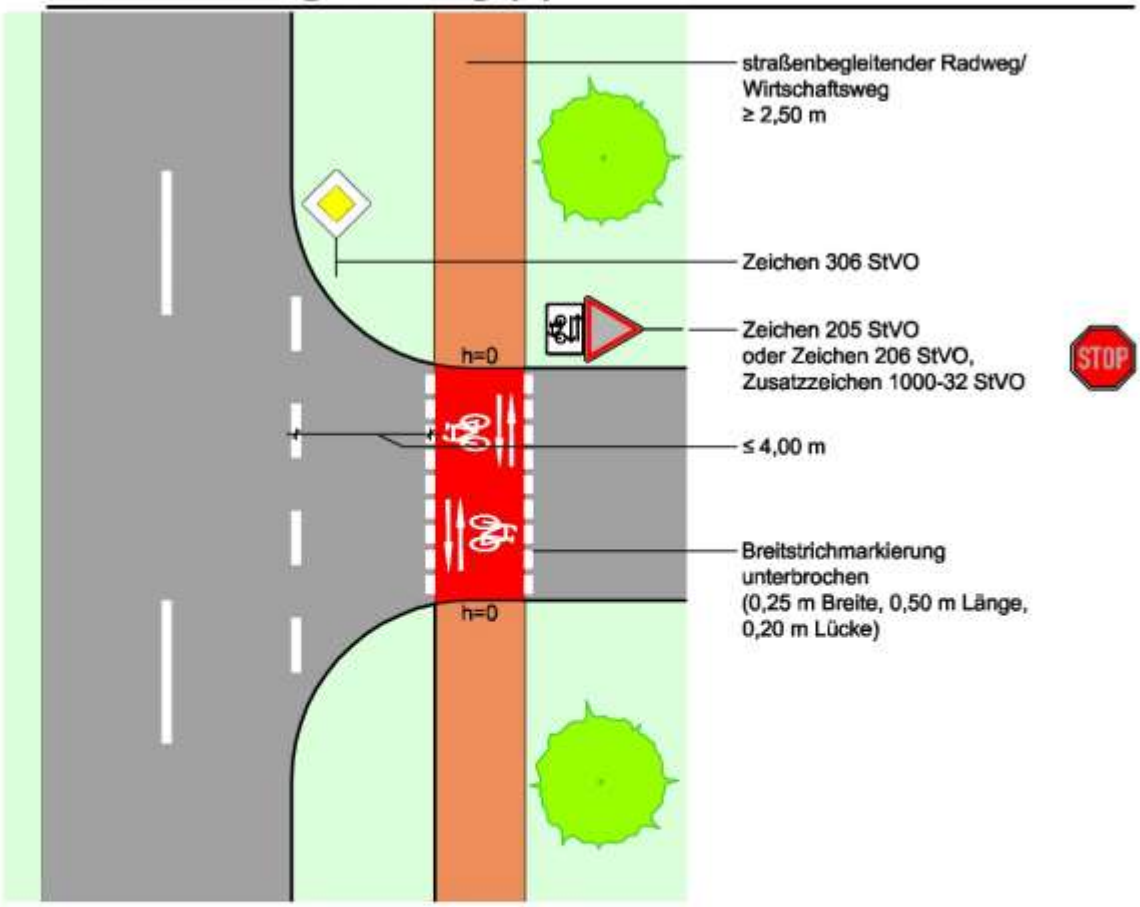
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem059	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem060	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

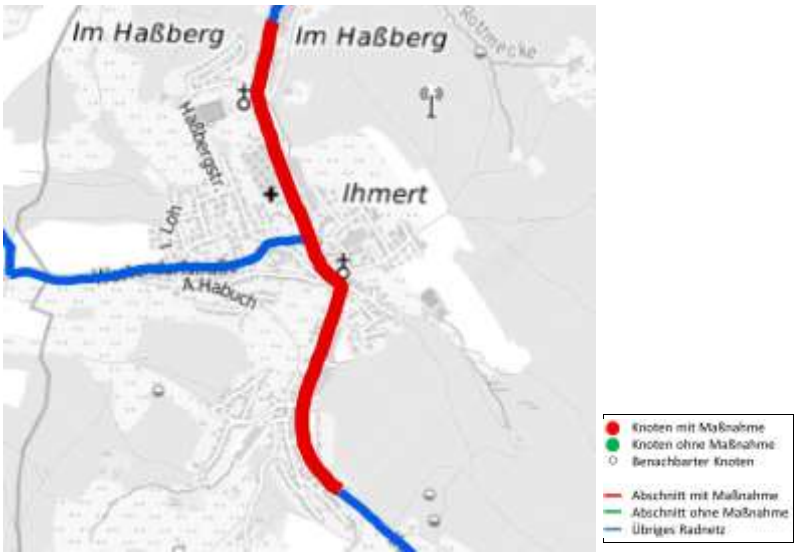
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1945 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5391 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5391 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Die Ortsdurchfahrt wird umgestaltet (vgl. Hinweis der Kommune). Es sollten beidseitig Schutzstreifen, an Engstellen auch nur einseitig markiert werden.
Hinweis der Kommune:
Schutzstreifen sind nach Fertigstellung der Erneuerung der gesamten Ortsdurchfahrt Ende 2022 geplant.
Breite 7,5, Engstellen 7 m



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3216/7.73794

Kostenschätzung:	77.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

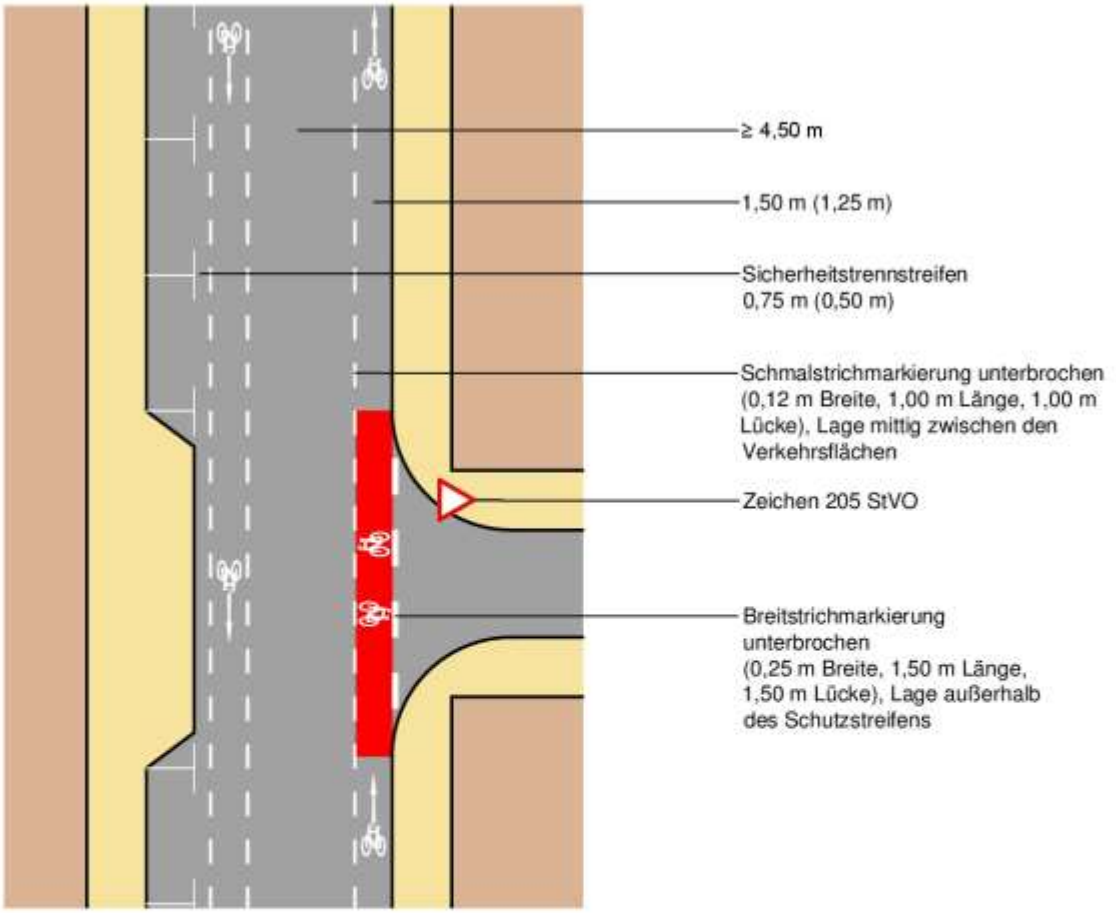
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem060	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem060.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem060
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der neue Radweg (Hem061) sollte in diesem Bereich aufgelöst und der Radfahrende über eine Querungshilfe in die Richtungsführung (Hem060) überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3377/7.7338

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

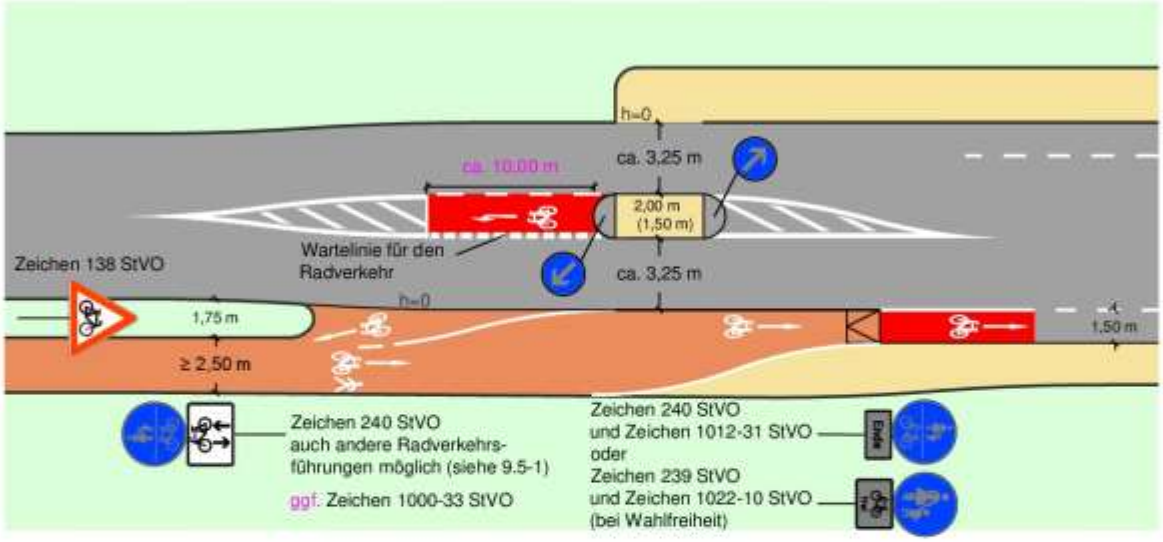
Abschnitts-Nr.	Hem060.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

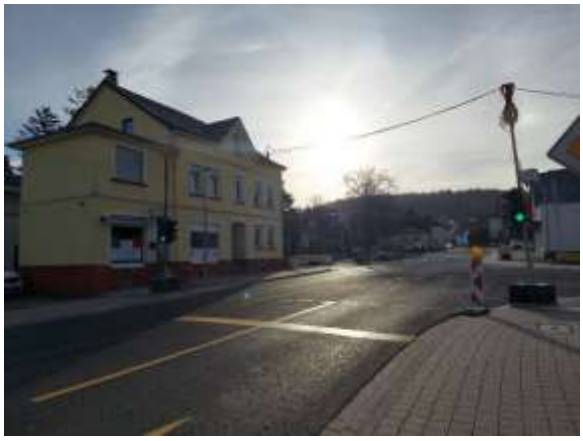
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-11
Stand: Juni 2017

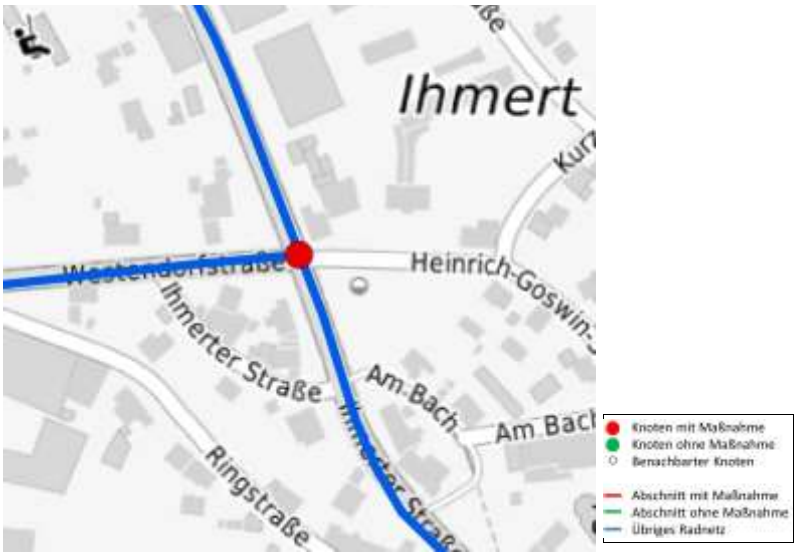
Abschnitts-Nr.	Hem060.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße/Westendorfstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem060
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Sollte hier aus der temporären Anlage eine permanente LSA entstehen, so sind hier vorgezogene Haltlinien zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3302/7.7361

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

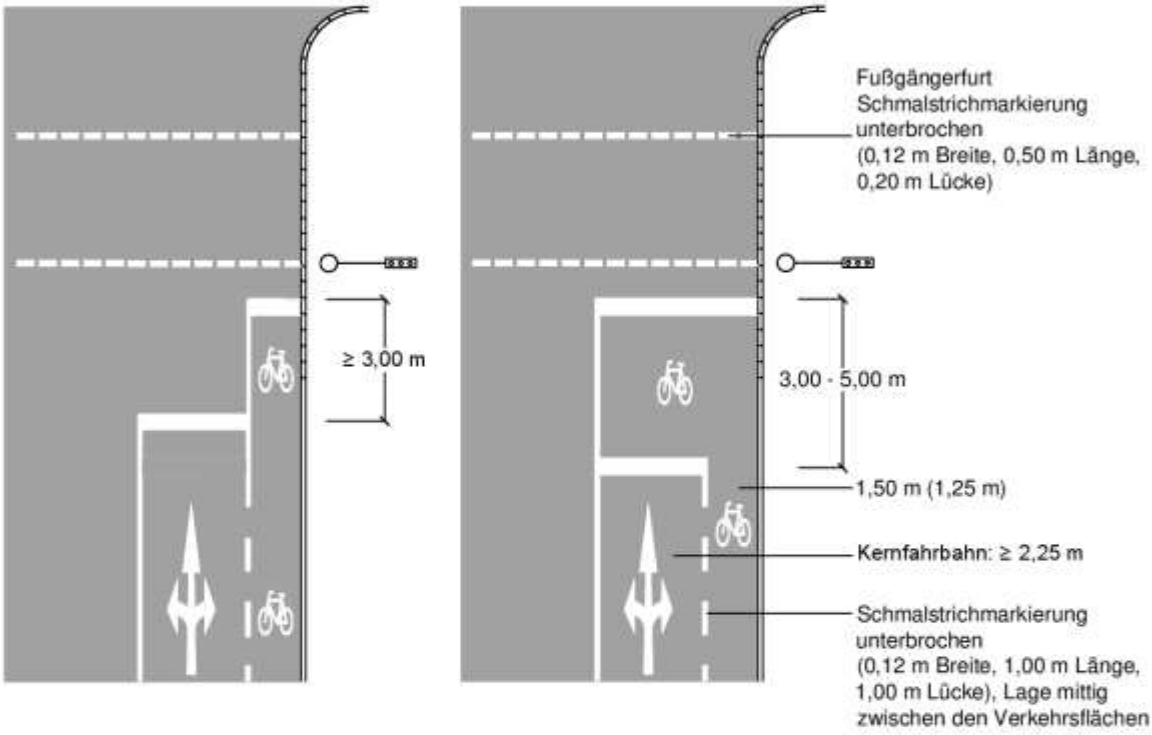
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem060.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße/Westendorfstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem060.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße/Burhahnstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem060
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge von Hem060 sind vorgezogene Haltlinien an der LSA zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.322/7.7372

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

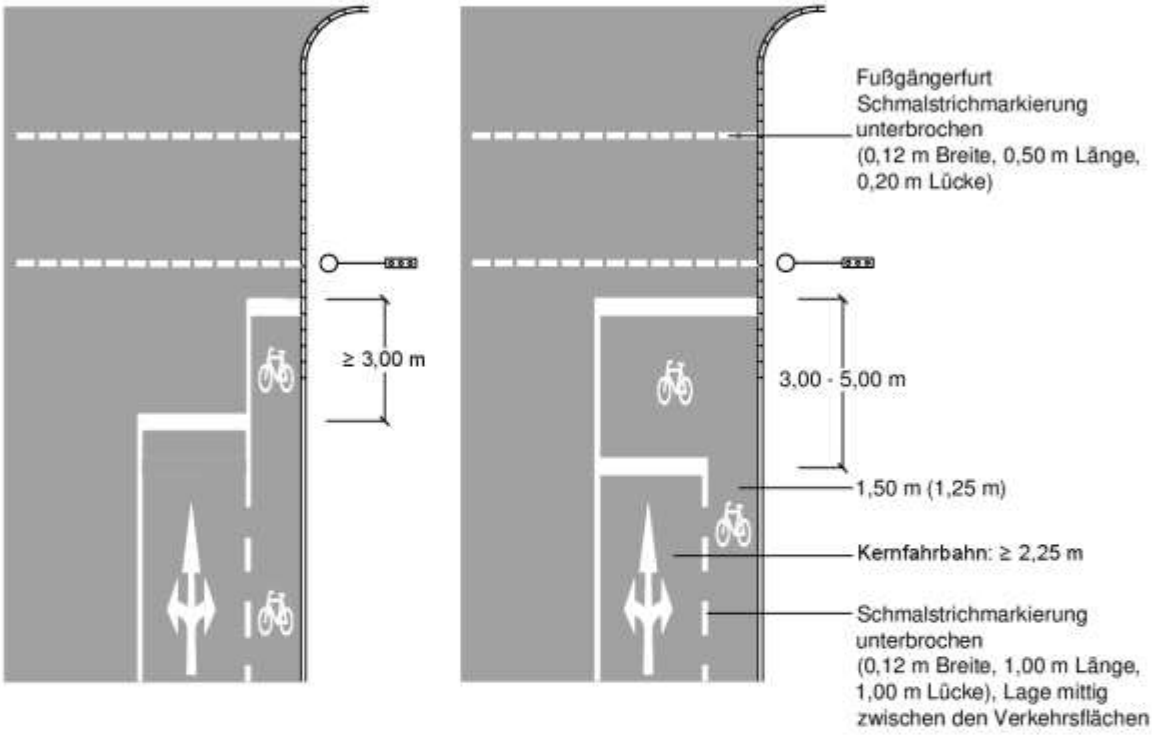
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem060.3	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße/Burhahnstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem060.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem060
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der neue Radweg (Hem061) sollte in diesem Bereich aufgelöst und der Radfahrende über eine Querungshilfe in die Richtungsführung (Hem060) überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3216/7.7379

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

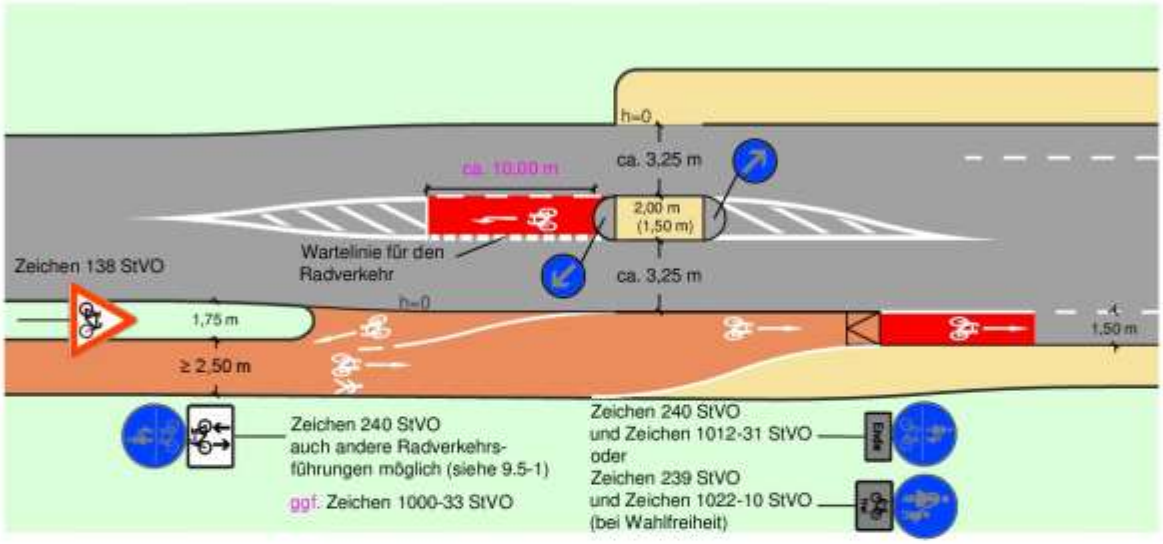
Abschnitts-Nr.	Hem060.4	Lage	innerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-11
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem061	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 255 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5391 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5391 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3216/7.73794

Kostenschätzung:	102.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

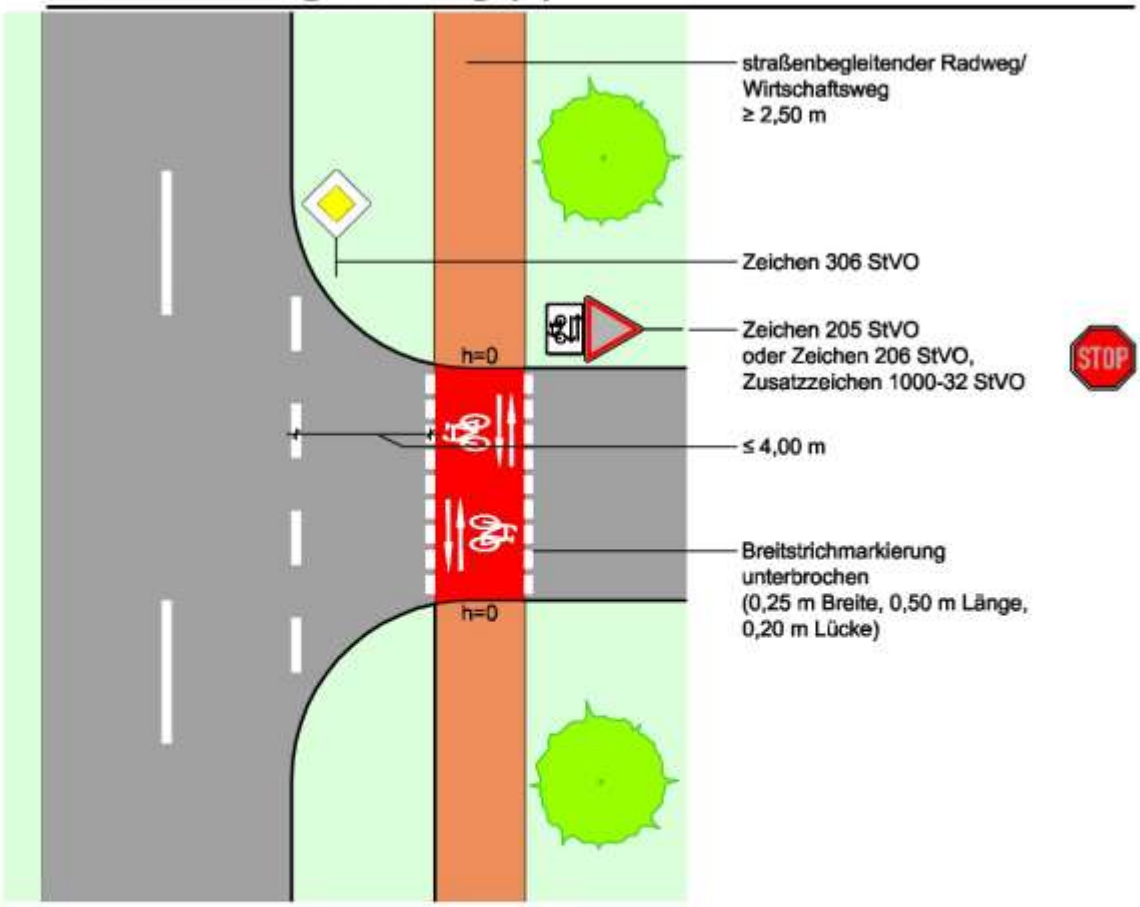
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem061	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem062	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

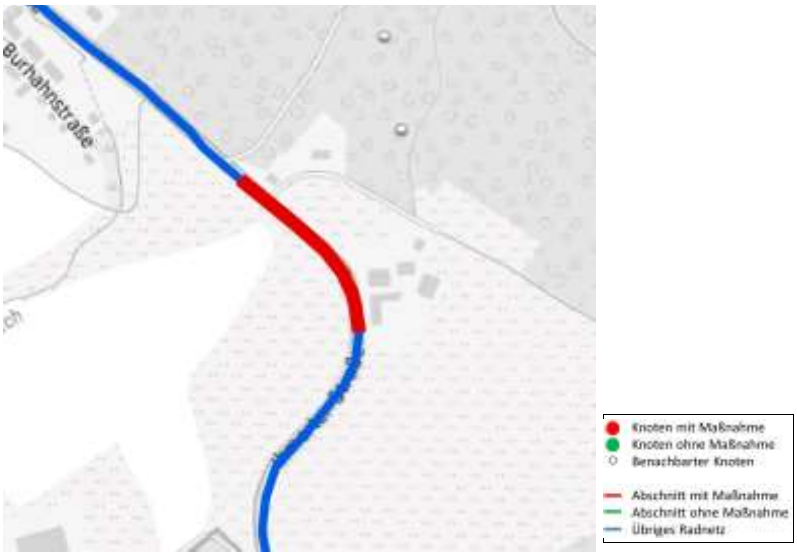
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 214 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5391 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5391 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3202/7.74073

Kostenschätzung:	85.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

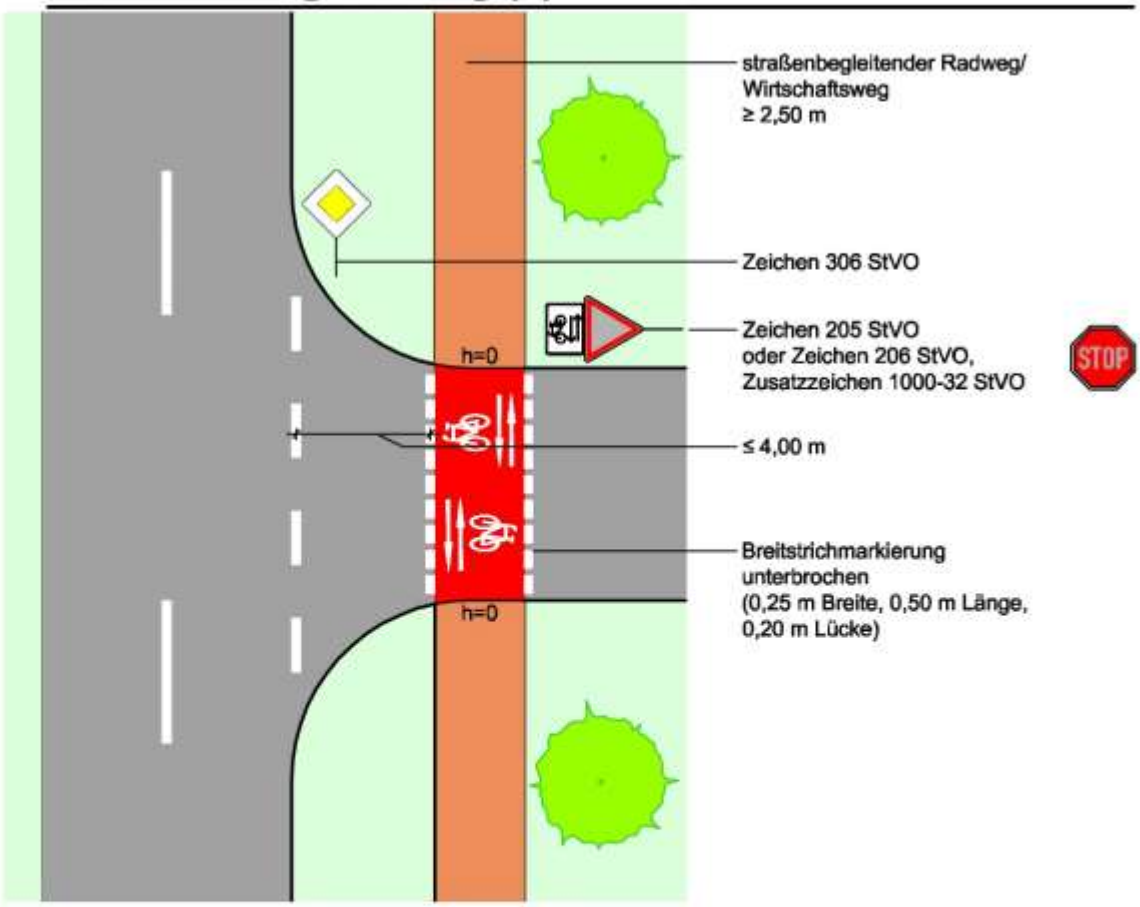
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem062	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem063	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Ihmerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 290 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5391 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5391 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es wird der Neubau einer Radverkehrsanlage (StVO Zeichen 240) empfohlen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3187/7.74258

Kostenschätzung:	116.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

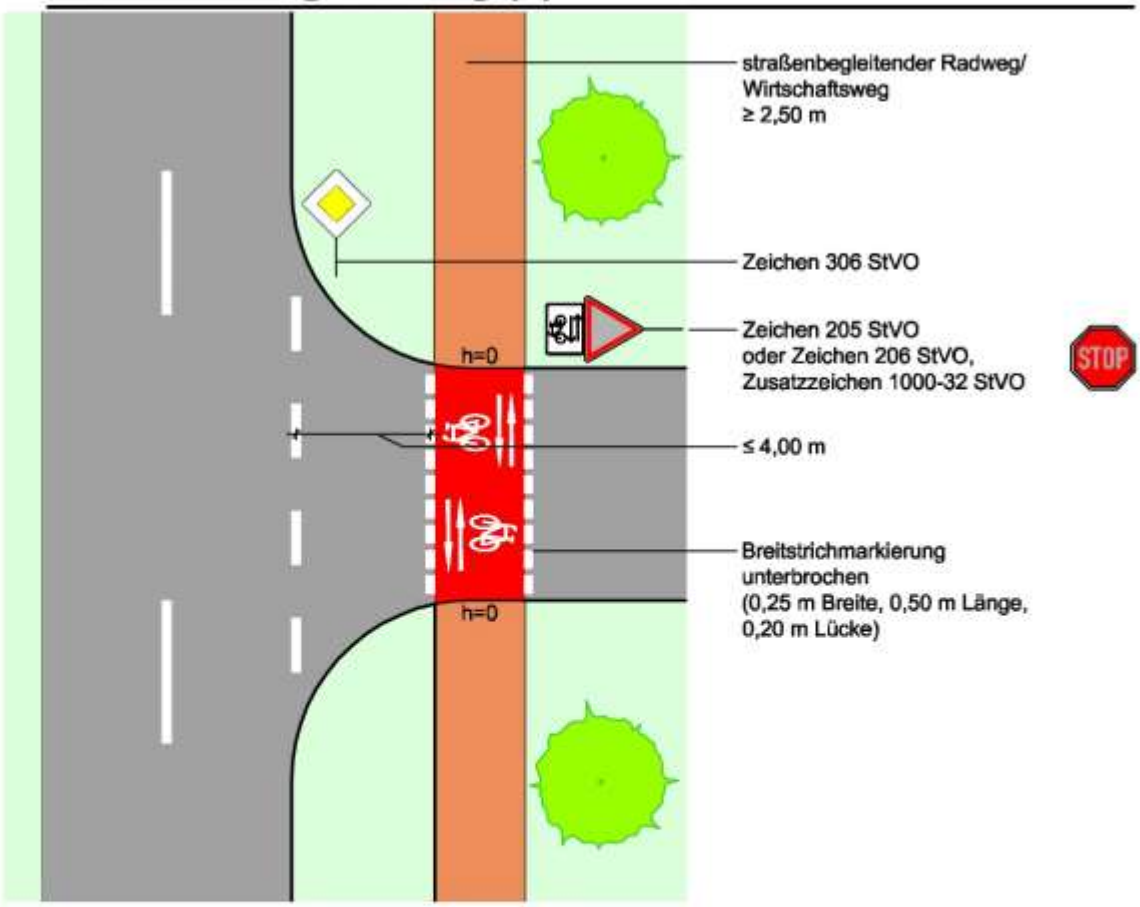
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem063	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Ihmerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem070.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Spiethländerweg/Bahnhofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem070
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3863/7.7682

Abschnitts-Nr.	Hem076aALT	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 963 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16963 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt mehr als 16963 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Es ist die bauliche Nebenanlage (idealerweise auf der Nordseite) auszubauen und in einen gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) in beide Richtungen freigegeben umzuwidmen. Hinweis der Kommune: Ist Zustand: Gehweg Radfahrer frei beide Richtungen ohne Furten über Einmündungen wahrscheinlich nicht ausreichend



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3961/7.77655

Kostenschätzung:	288.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

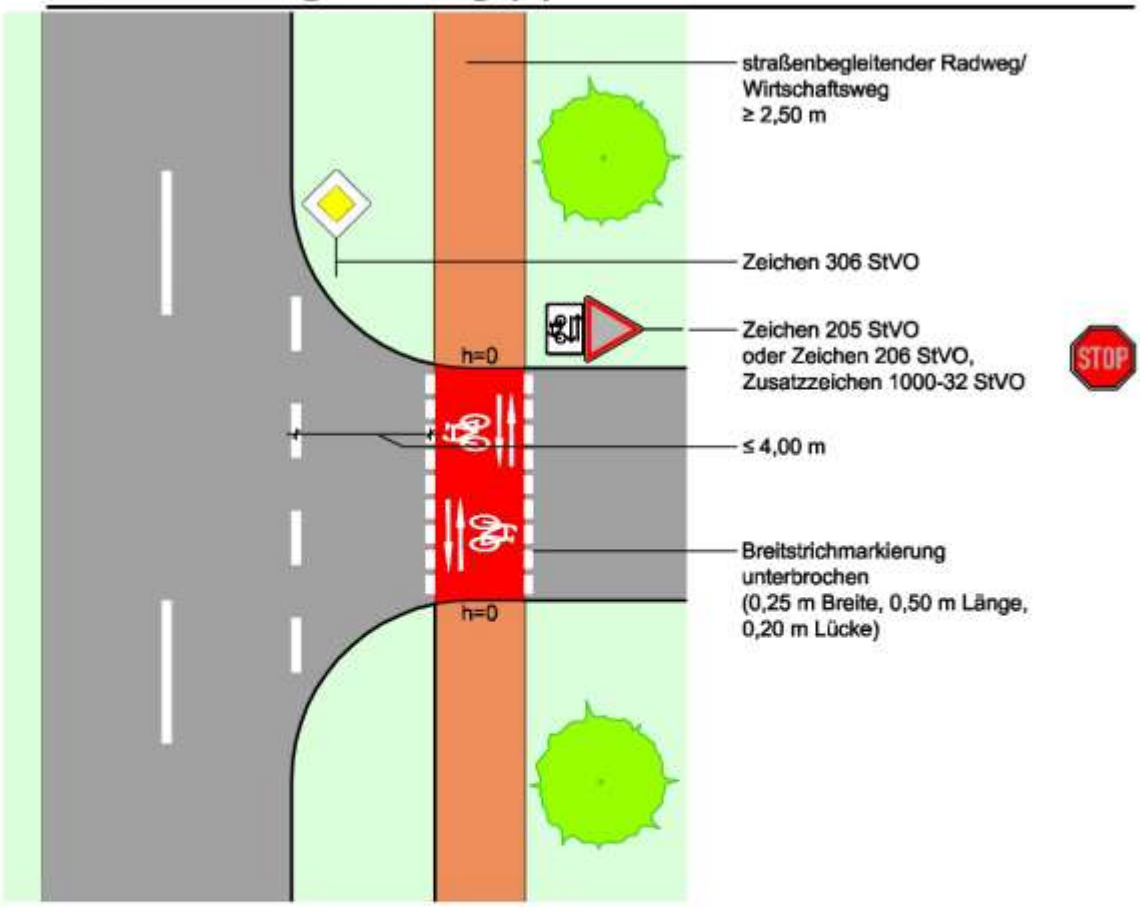
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem076aALT	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Mendener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem076aALT.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Mendener Straße/Mesterscheider Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem076aALT
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind Streuscheiben mit Fußgänger- und Radfahrersymbol anzubringen, sofern die auszubauende Radverkehrsanlage (Hem076aALT) auf der Nordseite liegt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3962/7.7764

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem076aALT.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Hemer			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem076aALT
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Im Übergang von der einseitigen Zweirichtungsführung Hem076aALT in die Richtungsführung innerorts (Hem076bALT) sollte hier eine geeignete Querungshilfe (vgl. Musterlösung) errichtet werden. Hierzu kann die vorhandene Sperrfläche auf der Fahrbahn genutzt werden. Hinweis der Kommune: Querungsinsel auch ohne 2 Richtungsradweg sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3947/7.7630

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

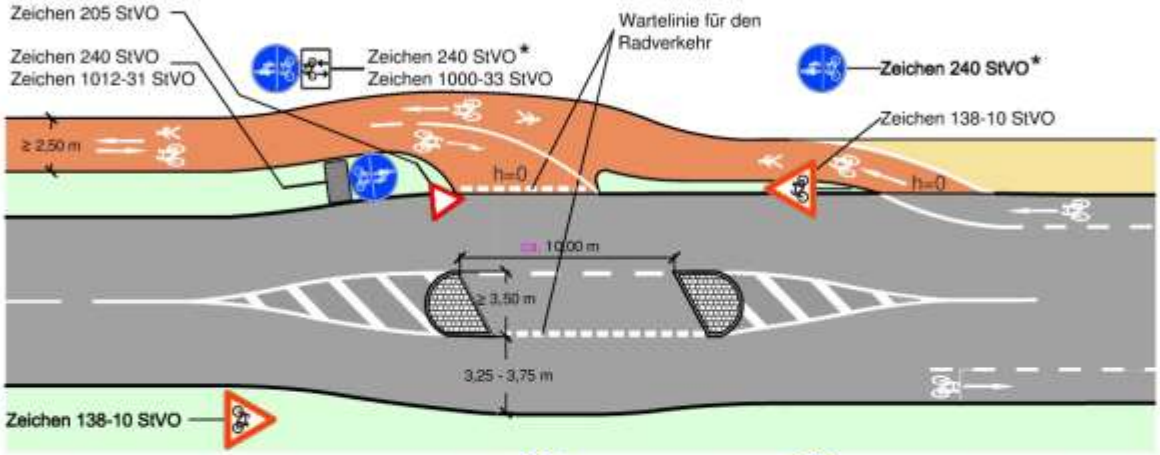
Abschnitts-Nr.	Hem076aALT.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Hemer			**Straße**	Mendener Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem076bALT	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Märkische Straße

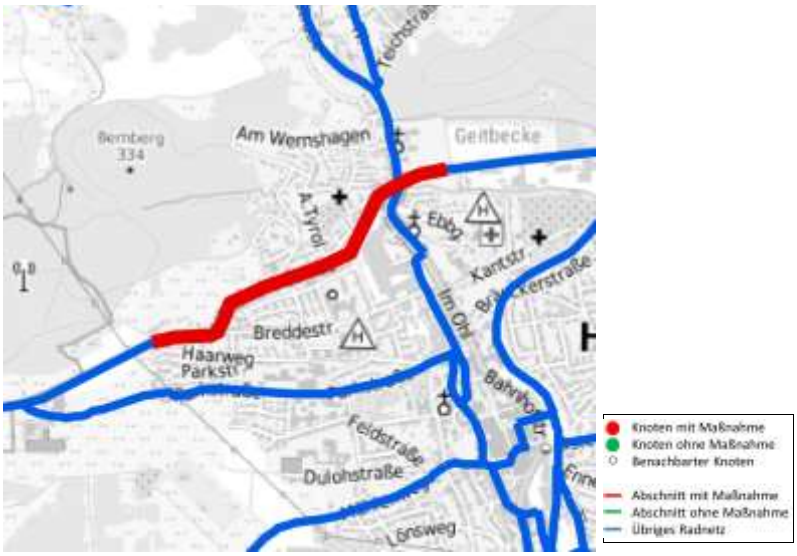
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1384 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12436 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt mehr als 12436 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Verkehrsbelastung ist zu prüfen. Radfahrstreifen können markiert werden.
Aber ggf. können auch Schutzstreifen ausreichend sein. Das Parken ist in jedem Fall neu zuordnen.
Hinweis der Kommune: Parken dort in bestimmten Abschnitten wichtig für direkte Anlieger, durchgehende Schutzstreifen oder Radfahrstreifen dadurch schlecht möglich, parallele Streckenführung durch Ort.
Hinweis VIA: Die parallele Führung sollte geprüft werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3947/7.76305

Kostenschätzung:	110.720,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

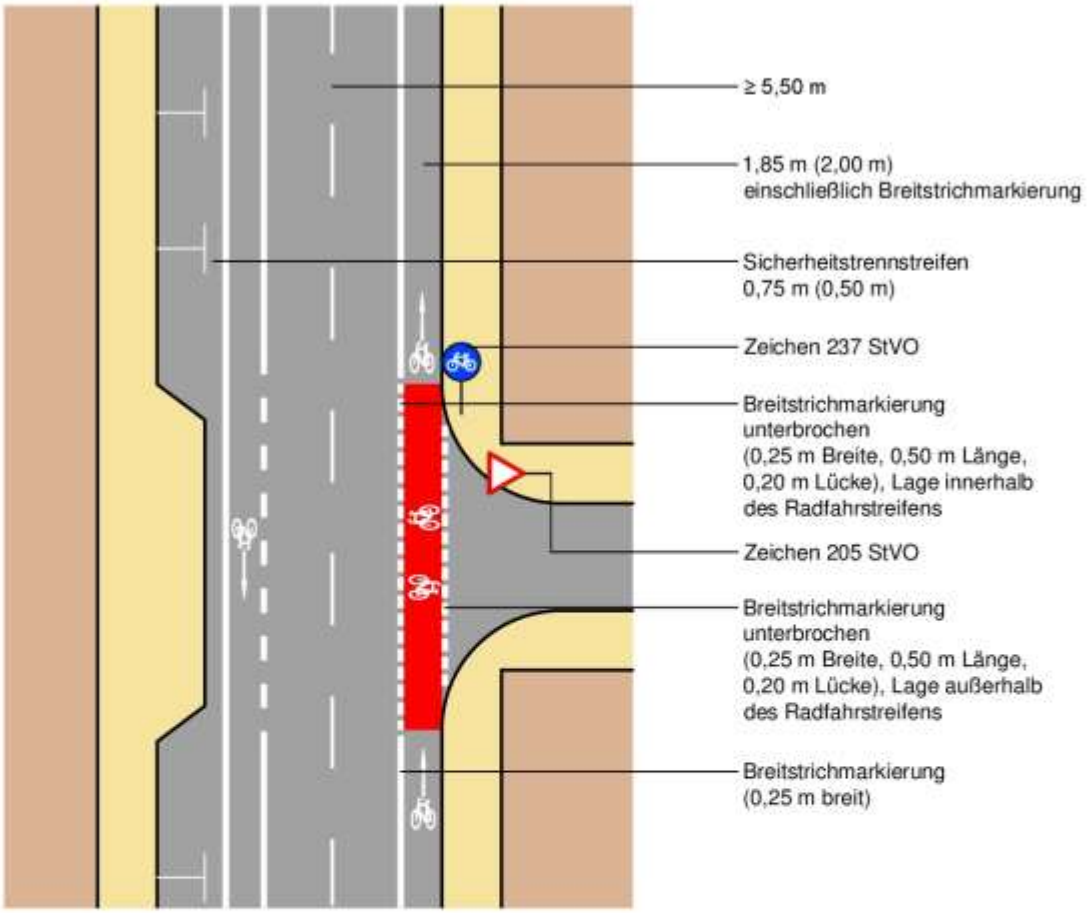
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem076bALT	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Märkische Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem076cALT	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Märkische Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 564 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 100 km/h
Verkehrsbelastung: 12436 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt mehr als 12436 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau gemeinsamer Rad- und Gehweg außerorts



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3887/7.74722

Kostenschätzung:	220.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

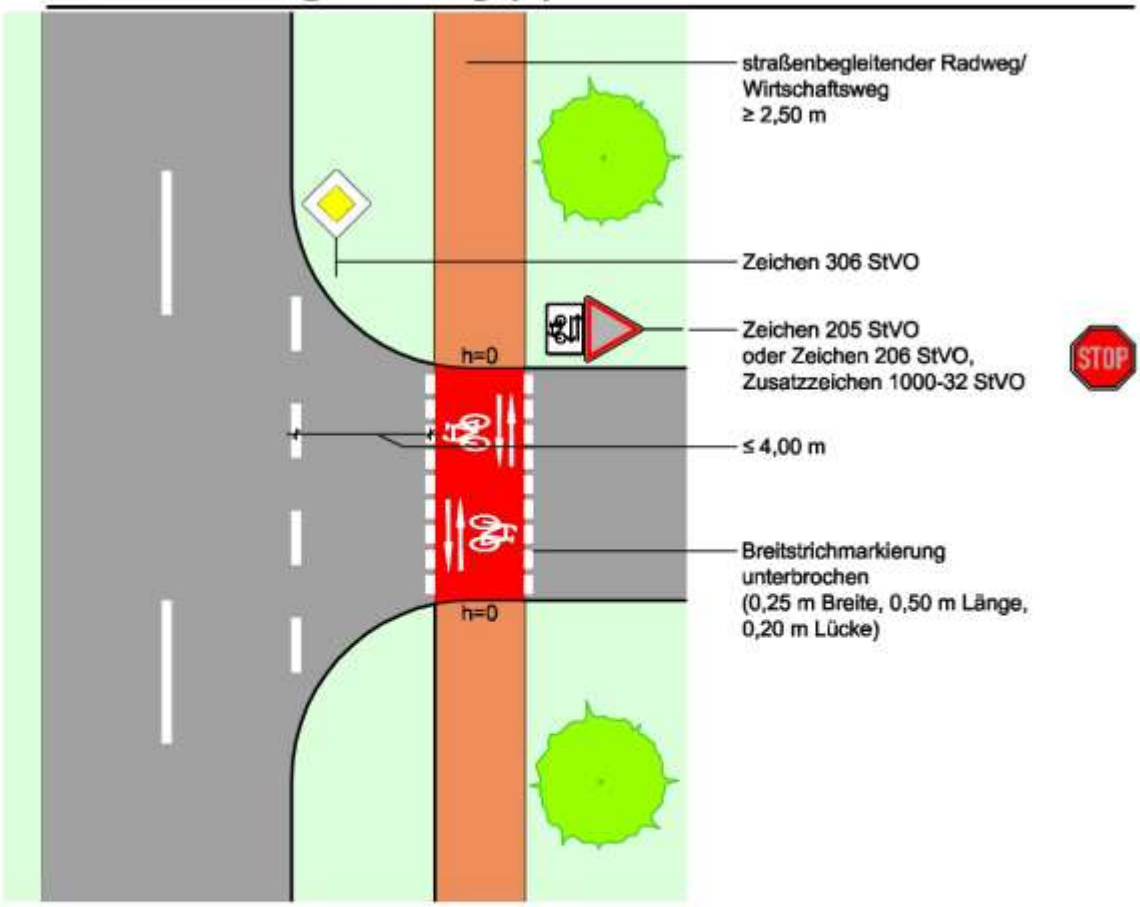
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem076cALT	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Märkische Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem076cALT.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Märkische Straße/Haarweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem076cALT
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Im Übergang von der einseitigen Zweirichtungsführung Hem076cALT in die Richtungsführung innerorts (Hem076bALT) sollte hier eine geeignete Querungshilfe (vgl. Musterlösung) errichtet werden. Hinweis der Kommune: Querungsinsel auch ohne 2 Richtungsradweg sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3887/7.7472

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

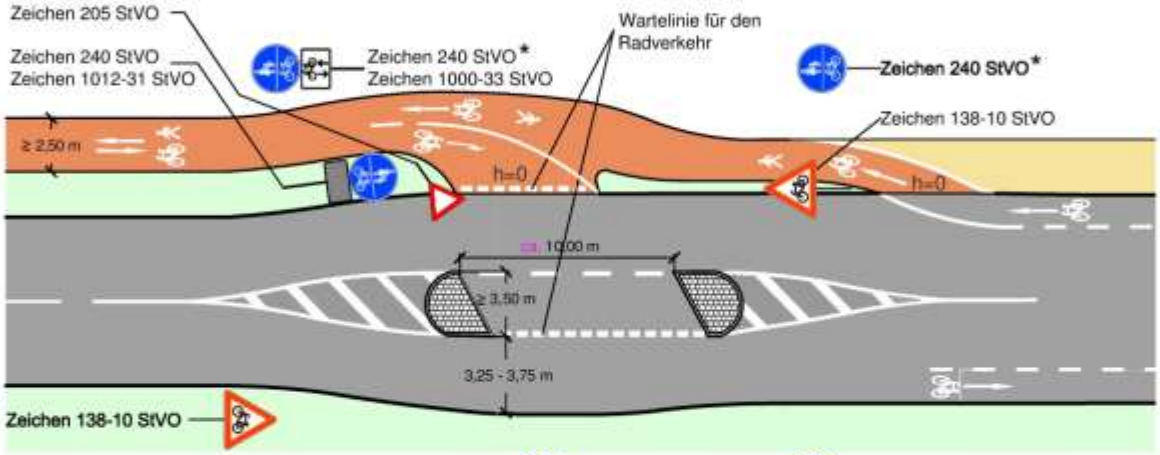
Abschnitts-Nr.	Hem076cALT.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Märkische Straße/Haarweg

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem076cALT.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Hemer			**Straße**	Märkische Straße / Mendener Landstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem076cALT
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neue Radweg (Hem076cALT - Ise138) auf der Nordseite der B7 errichtet, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe vorzusehen.
Sollte der Radweg auf der Südseite errichtet werden, dann kann auf diese Maßnahme verzichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3865/7.7401

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

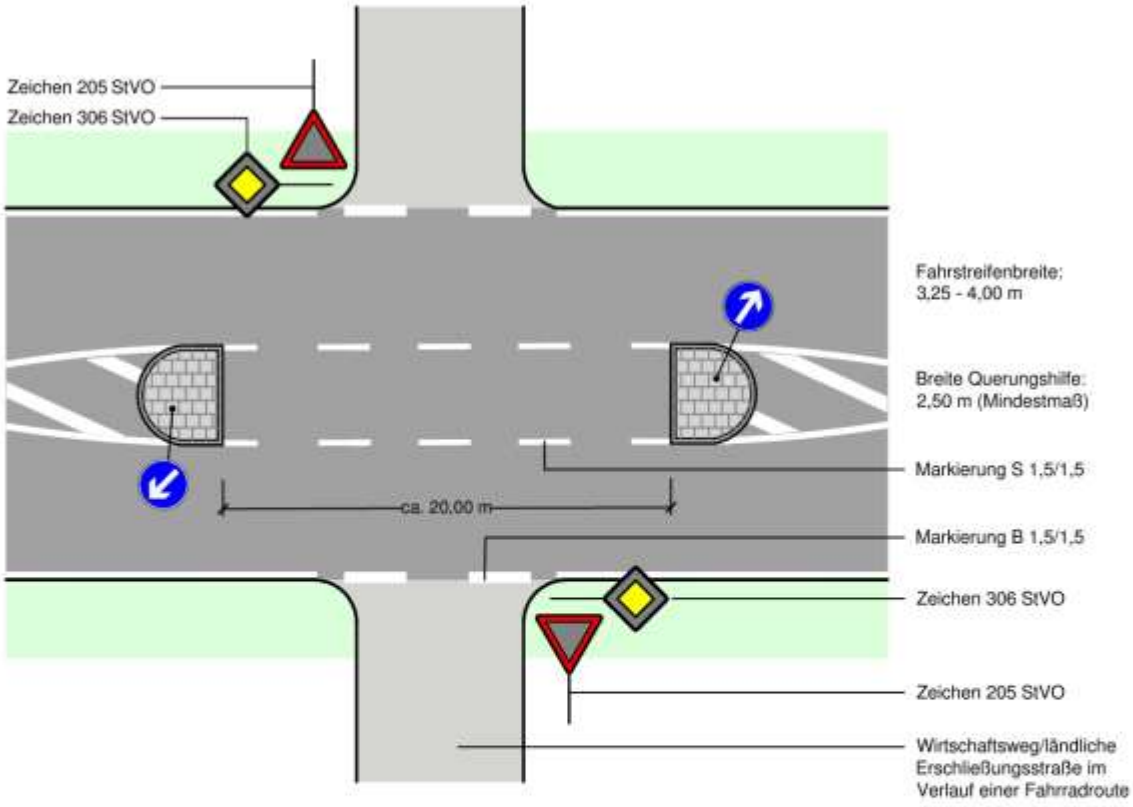
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem076cALT.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Hemer			**Straße**	Märkische Straße / Mendener Landstraße

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem079x	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Westendorfstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

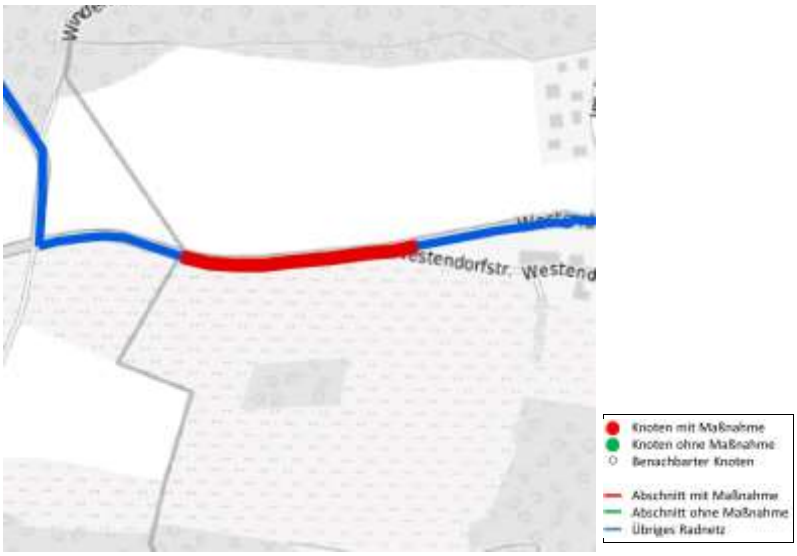
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 250 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5225 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5225 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert ein bauliche, nicht gewidmete Nebenanlage mit ca. 1,00 m Breite.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht gewidmeten Nebenanlage zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr) mit mindestens 2,50 m, besser 3,00 m Breite.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3287/7.72193

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

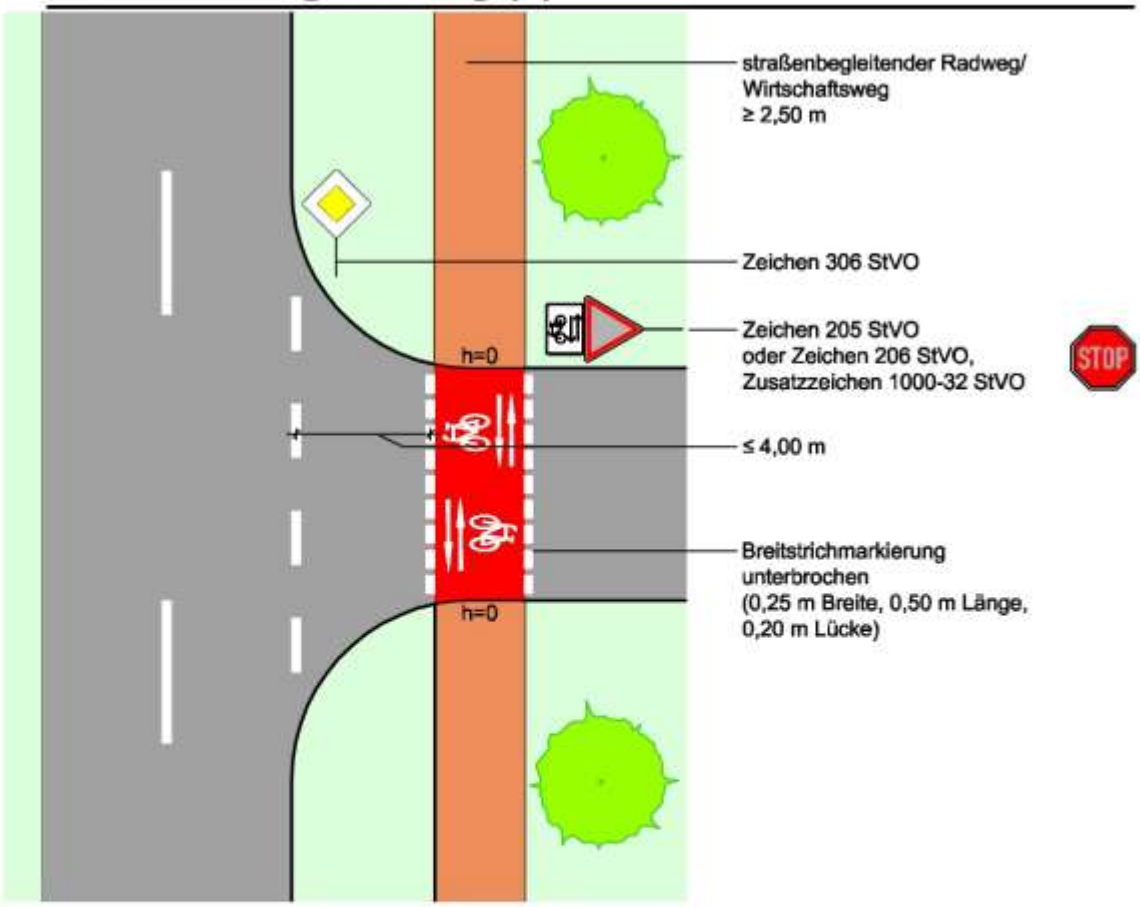
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem079x	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Westendorfstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

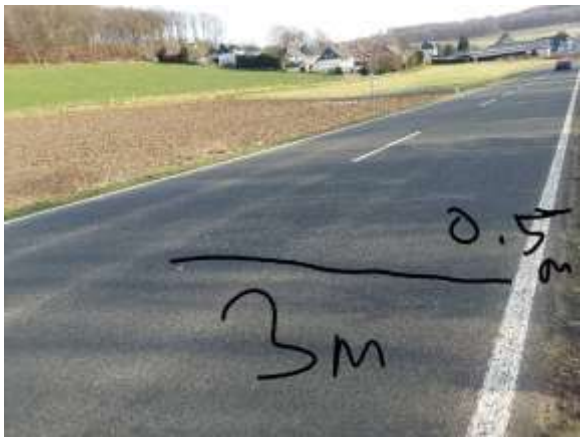
Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Hem079y	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Westendorfstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

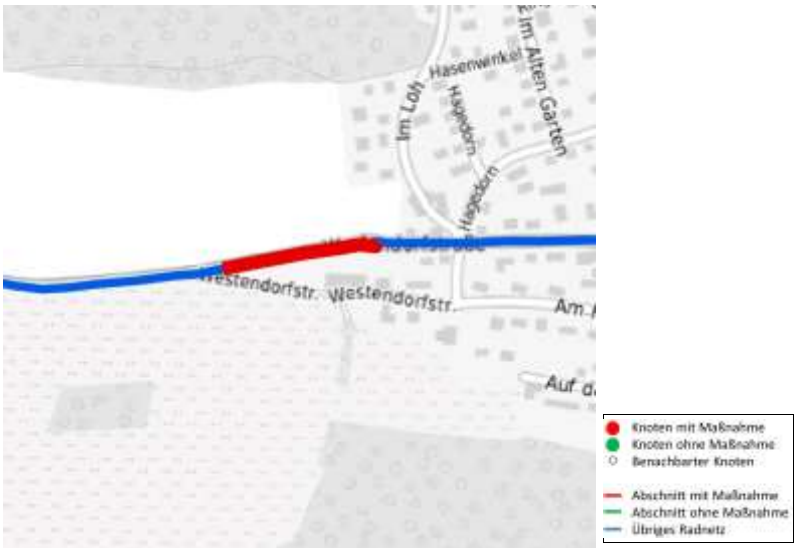
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 179 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5225 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5225 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert ein bauliche, nicht gewidmete Nebenanlage mit ca. 1,00 m Breite.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m in Fortführung zu Hem079x wird empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3289/7.72548

Kostenschätzung:	67.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

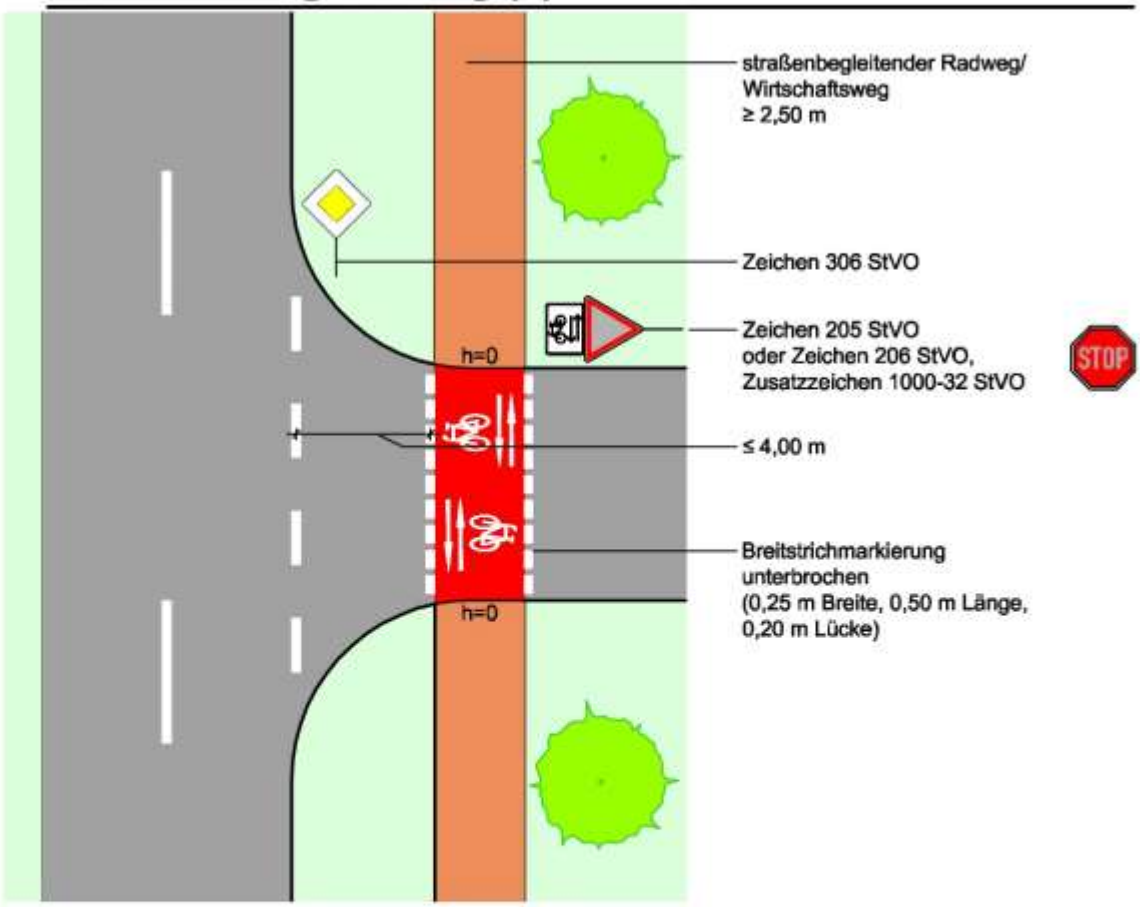
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem079y	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Westendorfstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem079y.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Westendorfstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem079y
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Die vorhandene Mittelinsel ist als Querungshilfe gemäß Musterlösung umzugestalten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3292/7.7278

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

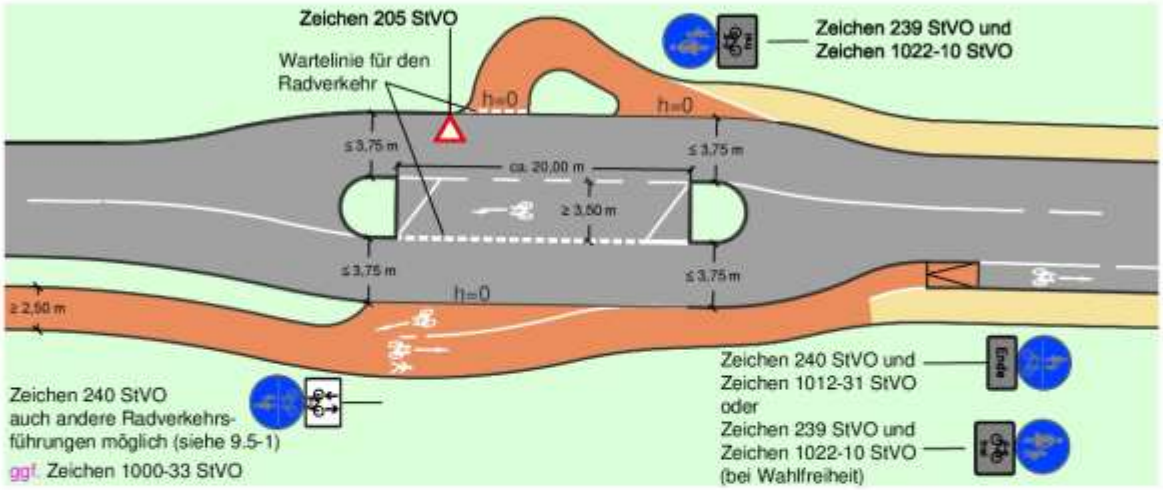
Abschnitts-Nr.	Hem079y.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			Straße	Westendorfstraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (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 benutzungspflichtem 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-10
- 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

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-9
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem080	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Westendorfstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 613 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 5000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt weniger als 5000 Kfz/Tag (Auskunft der Kommune) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3302/7.73611

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem085	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 316 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16963 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16963 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Je Fahrtrichtung sind zwei Fahrstreifen mit jeweils 7,50 m Breite vorhanden.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen gemäß Planung der Kommune und StraßenNRW.
Hinweis der Kommune: Muss mit Knotenpunkt B7 betrachtet werden. Erste städt. Entwürfe liegen vor, müssen von Radverkehrsplanungsbüro bestätigt und fortgeführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3919/7.76189

Kostenschätzung:	25.280,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

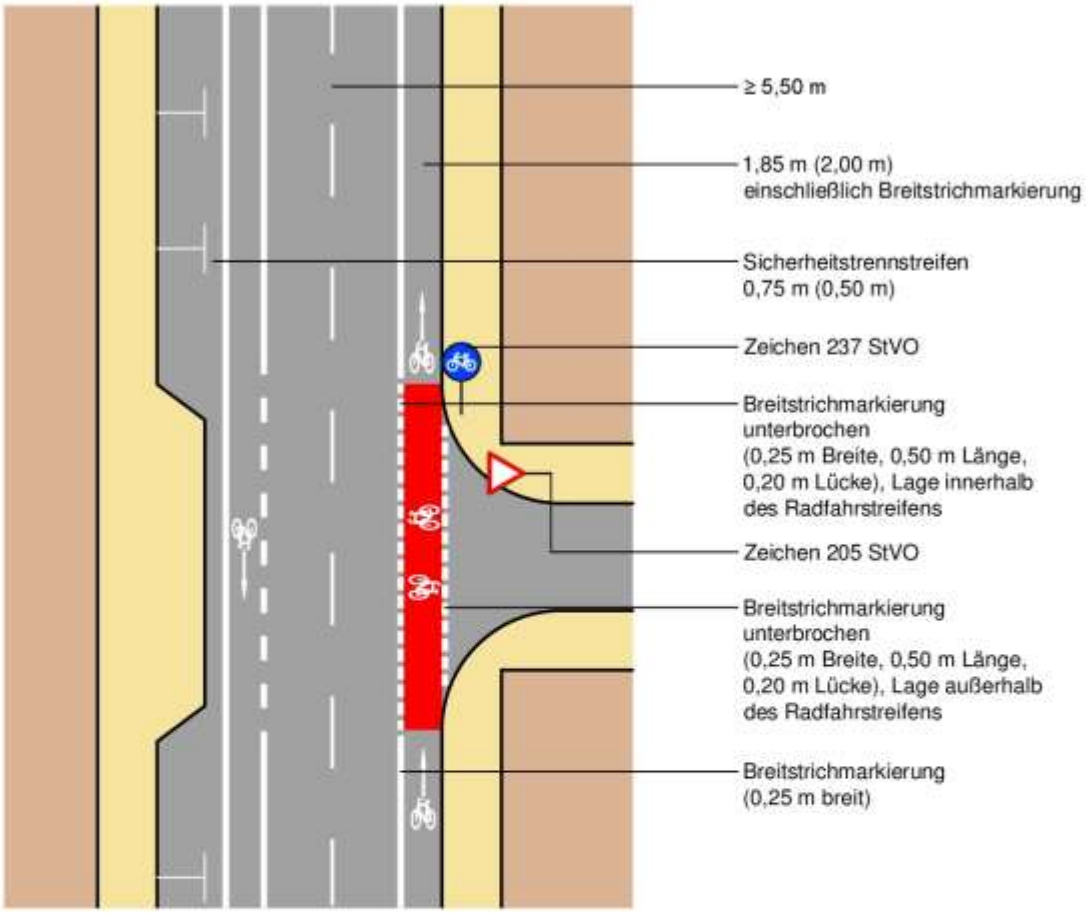
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem085	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem085.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße/Märkische Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem085
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien aus allen Knotenpunktzufahrten zu markieren (vgl. Musterlösung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3942/7.7605

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

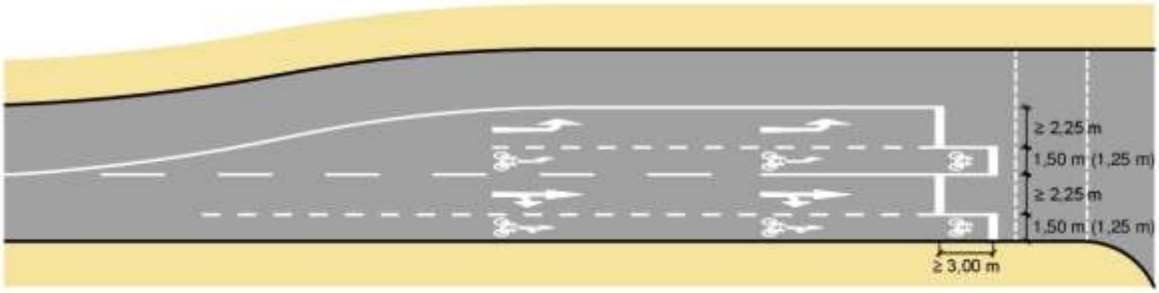
Abschnitts-Nr.	Hem085.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			Straße	Hauptstraße/Märkische Straße

Musterlösung

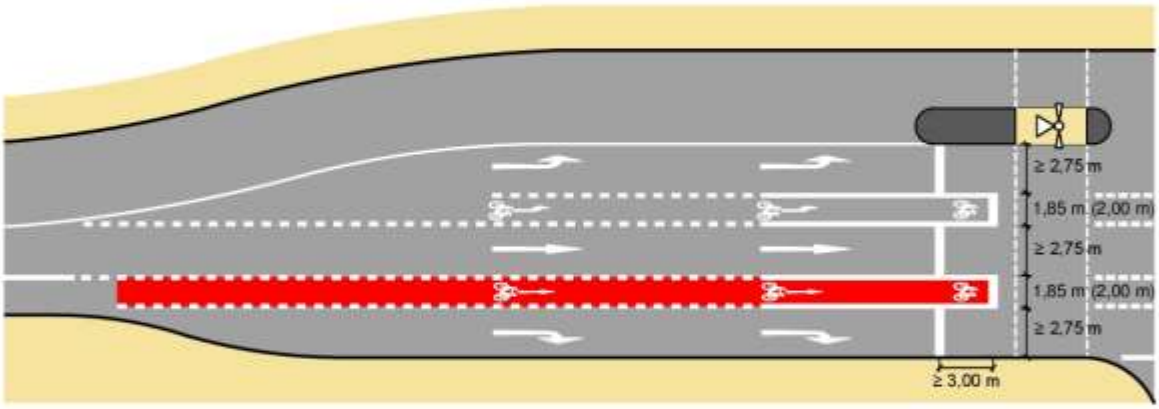
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

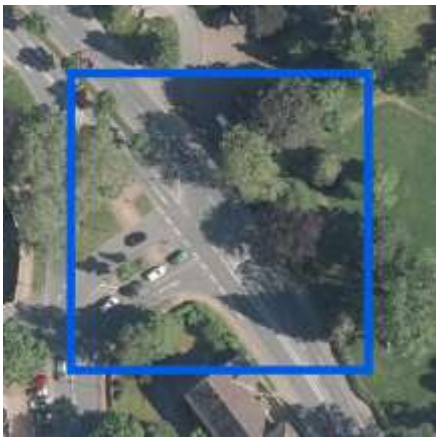
Musterblatt: 4.4-4

Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem085.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße/Im Ohl

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem085
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der Linksabbiegefahrstreifen Im Ohl in Hauptstraße sowie die vorhandene Querungshilfe sollten derart umgestaltet werden, dass eine geteilte Querungshilfe (ggf. mit Fußgängerüberwegen) entsteht.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3919/7.7619

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

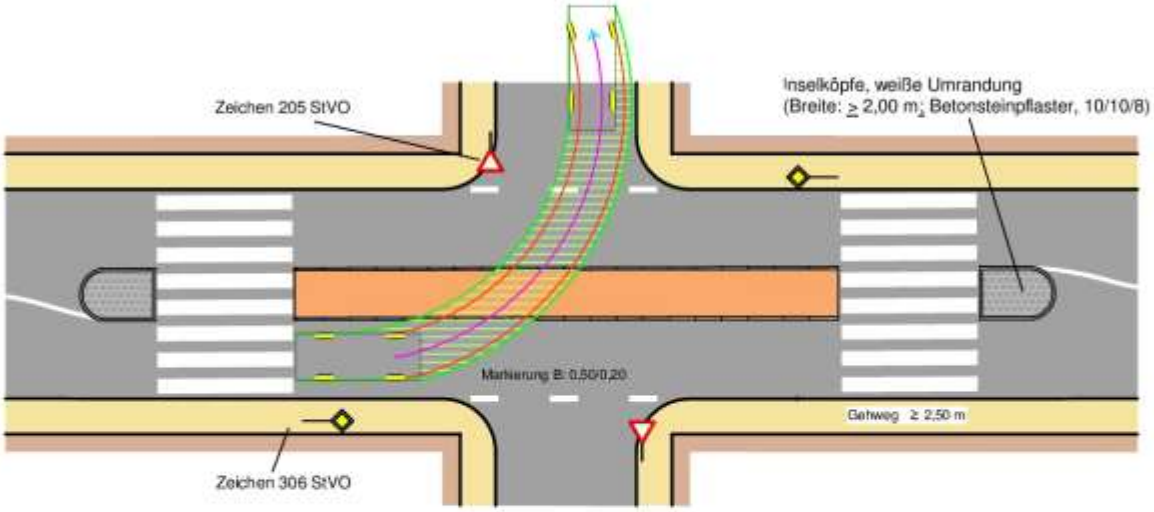
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem085.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Hemer			**Straße**	Hauptstraße/Im Ohl

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberweg



Regelungen:

- Zu beachten sind für FGÜ:
  StVO § 26, Richtlinien für die Anlage FGÜ, EFA

Anwendungs-bereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr.
- Bei starkem Überquerungsbedarf durch Fußgänger.

Hinweise:

- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert oder mit Streetprint ausgestaltet werden.

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 5.2-6
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem089	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

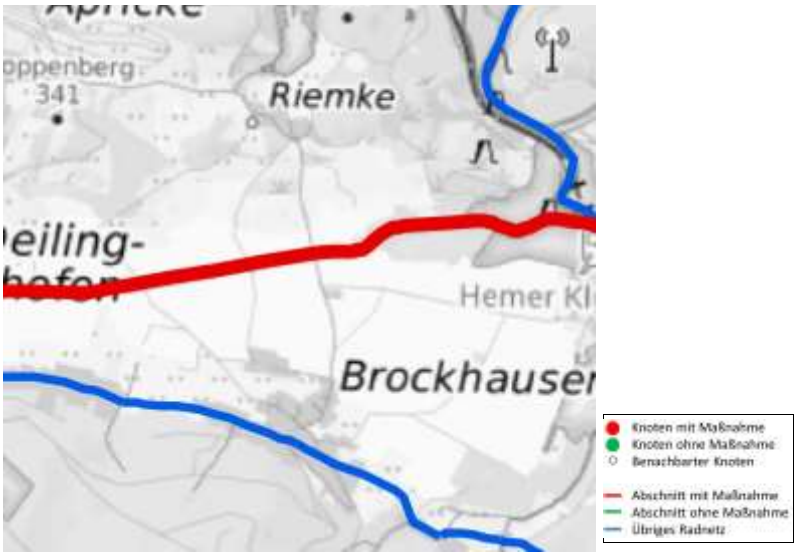
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2858 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8065 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8065 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m oder Aufprallschutz wird empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden. Aufgrund der Topographie ist der Radwegebau jedoch als schwierig einzuschätzen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3853/7.85102

Kostenschätzung:	1.143.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

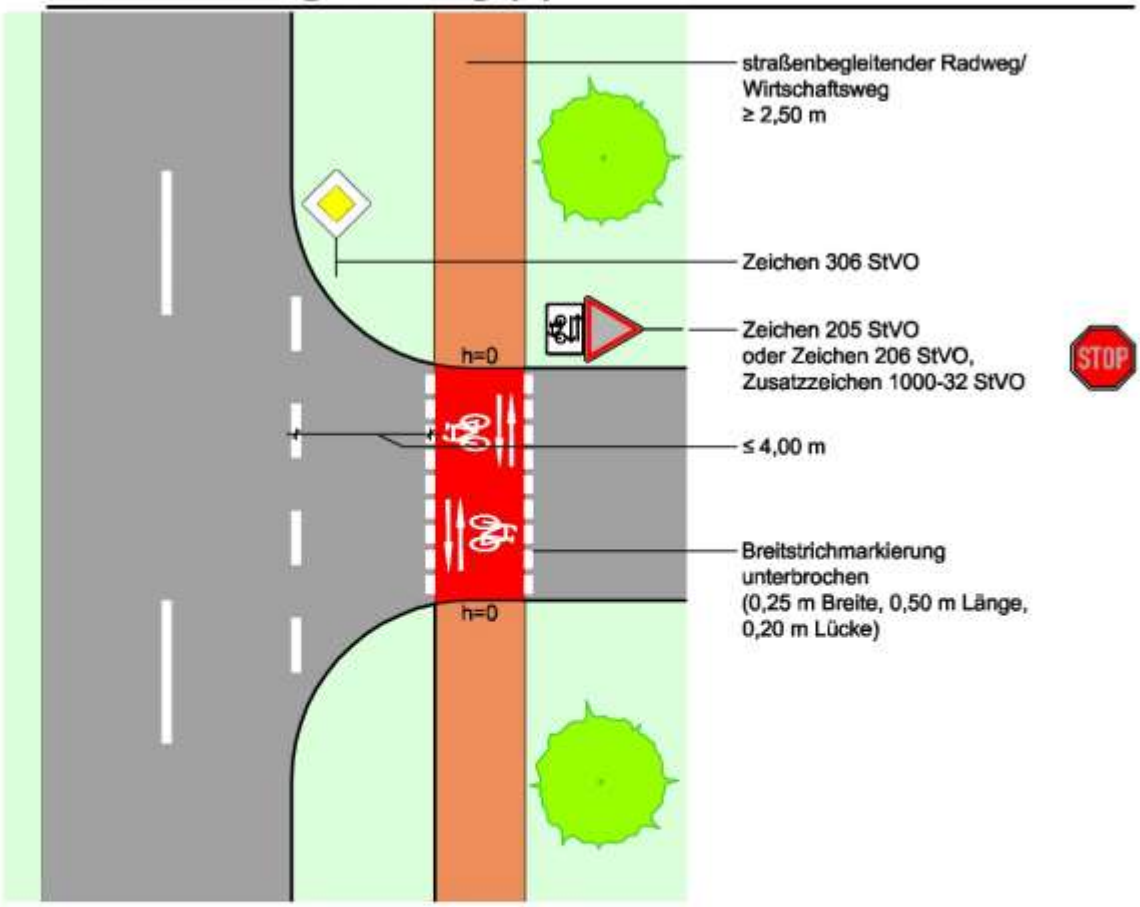
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem089	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

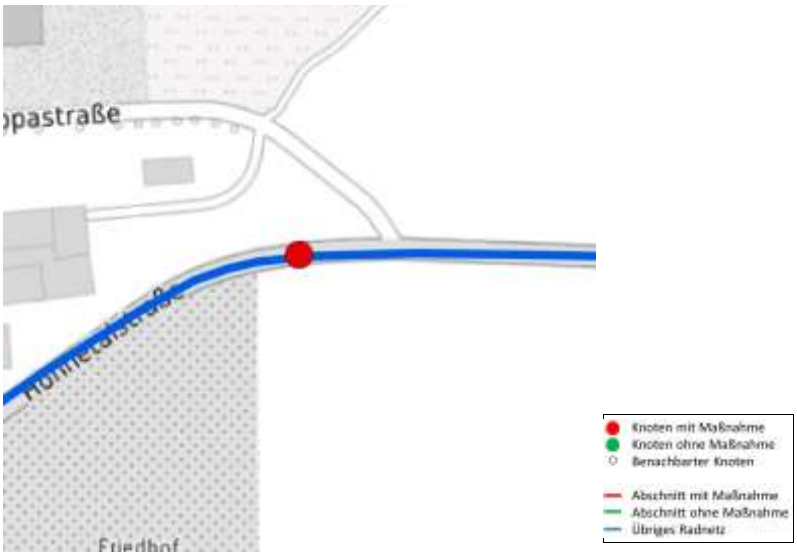
Abschnitts-Nr.	Hem089.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem089
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es sollte im Übergang zwischen der einseitigen Zweirichtungsführung (Hem089) und der Richtungsführung (Hem090) eine bauliche Querungshilfe errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3822/7.8111

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

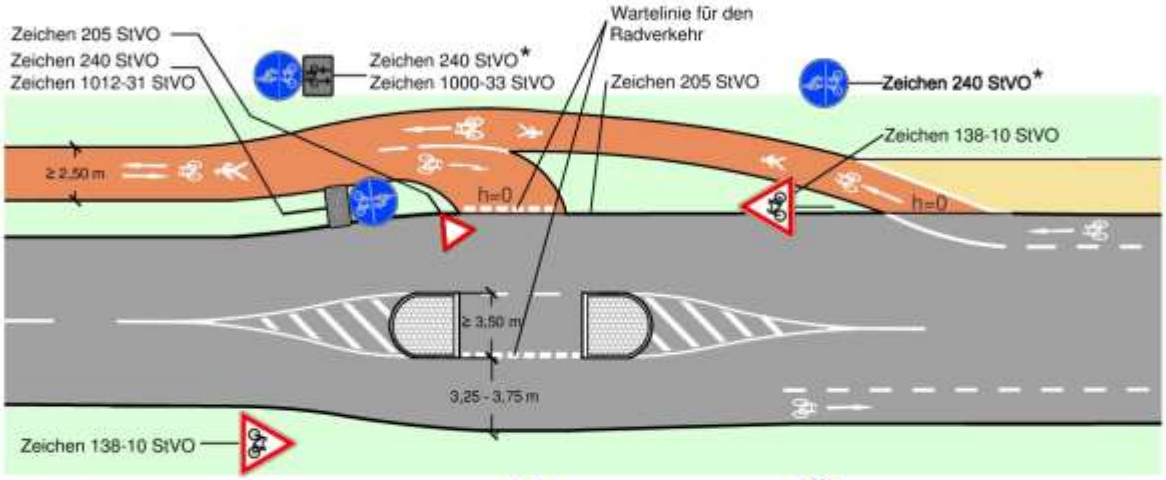
Abschnitts-Nr.	Hem089.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (2)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichten Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-6
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- eine möglichst breite Inselöffnung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr
- Variante zu Musterblatt 9.5-3

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-5
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem090	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 562 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6148 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6148 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt 8,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen (je 1,50 m Breite) zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,50 m.
Schutzstreifen sind aufgrund der Verkehrsbelastung nahezu zwingend für diesen Abschnitt, die Freigabe der baulichen Nebenanlagen für den Radverkehr ist aufgrund unzureichender Breiten nicht möglich. Sollte der Beschluss gegen die Schutzstreifen (vgl. Hinweis der Kommune) weiterhin Bestand haben, dann kann dieser Abschnitt nur unter dem Bewußtsein der fehlenden Sicherheitseinrichtungen für Radfahrende aufrechterhalten werden.
Hinweis der Kommune:



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3822/7.81112

Kostenschätzung:	33.720,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

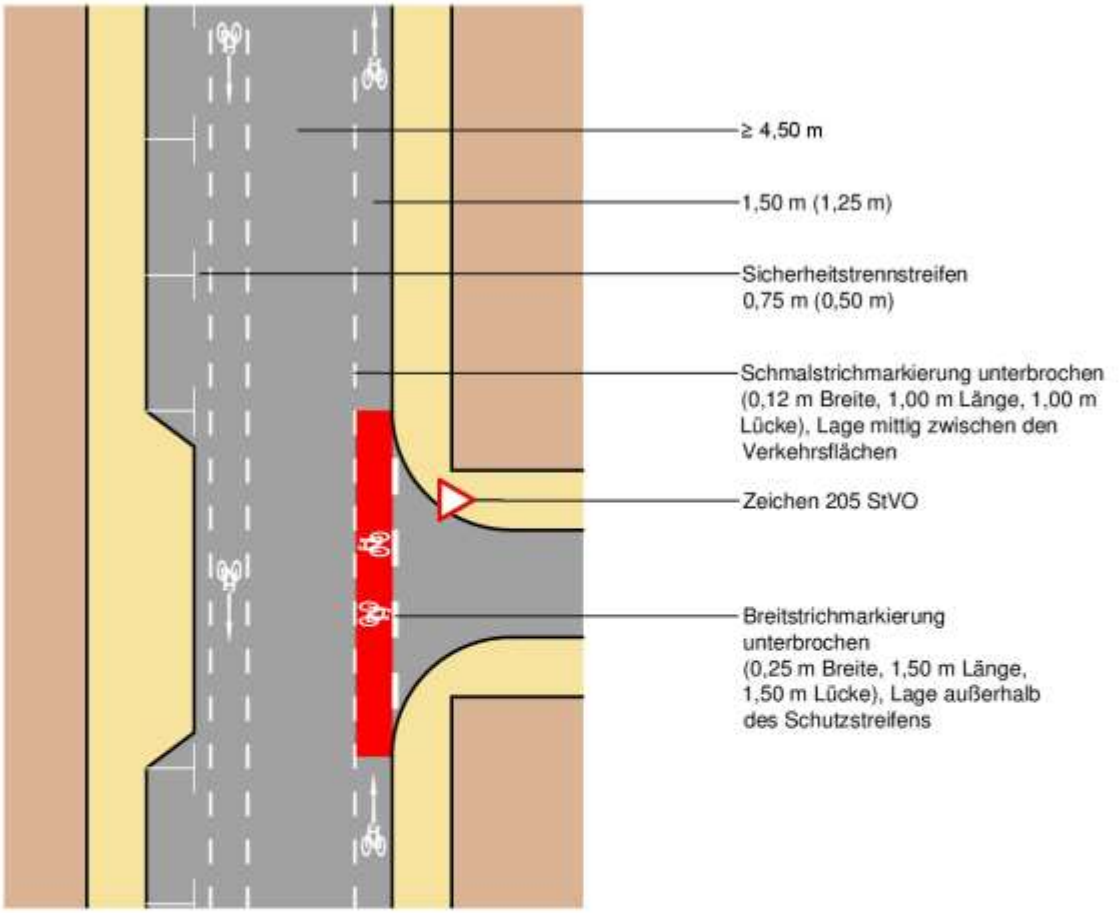
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem090	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Hönnetalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem099	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

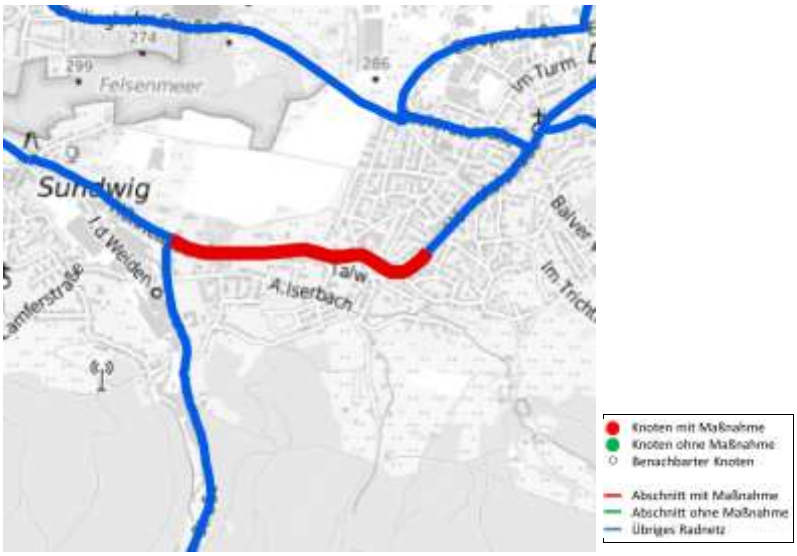
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1040 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9682 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9682 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Es ist eine durchgehende, nicht-gewidmete Nebenanlage mit ca. 2,00 m Breite vorhanden.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhanden Nebenanlage auf ERA-Standard (mindestens 2,50 m).
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) in beide Richtungen.
Dies ist verträglich, da hier mit geringsten Fußverkehrsstärken zu rechnen ist.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3751/7.78454

Kostenschätzung:	312.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

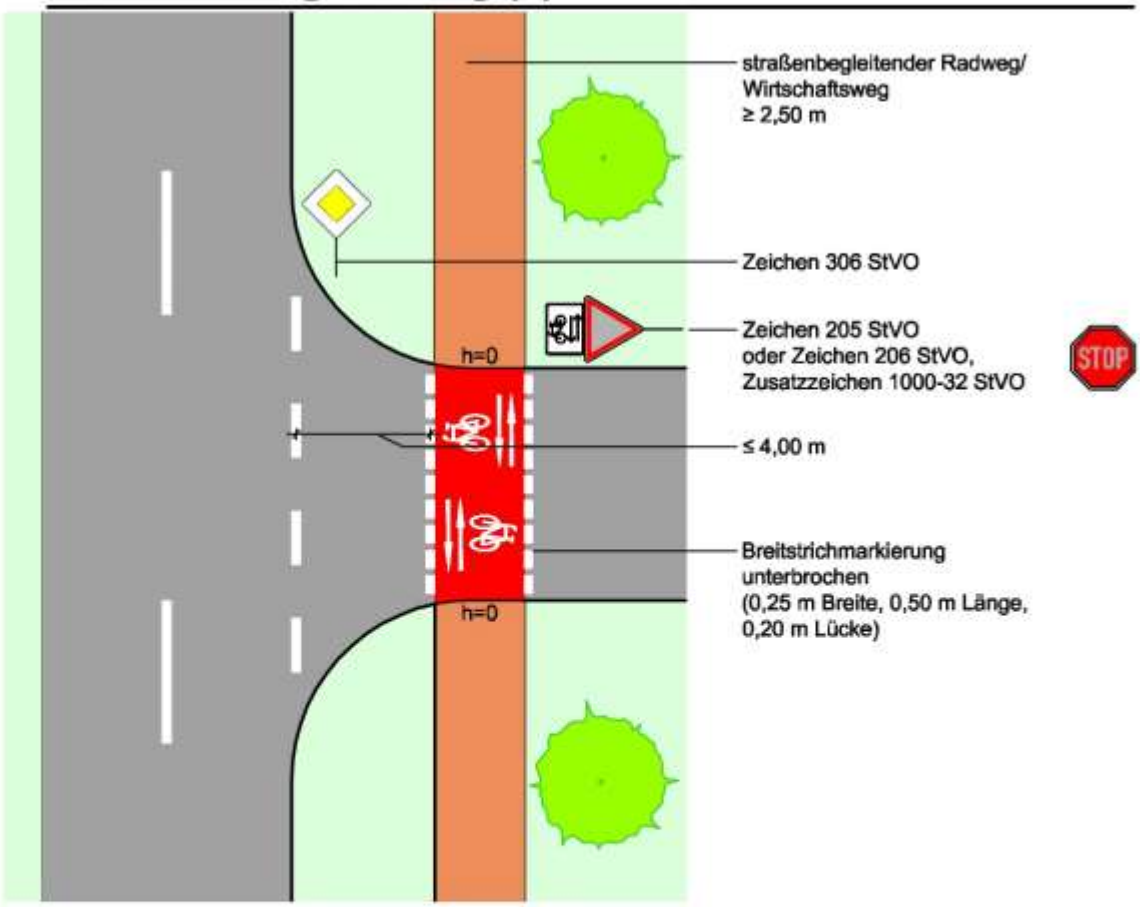
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem099	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Hönnetalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Hem099.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße/Stephanopeler Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem099
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Leider wurden in der Befahrung die Furtbereiche nicht ausreichend erfasst. Falls hier Streuscheiben mit nur Fußgängersymbol vorhanden sind, sind diese durch Fußgänger- und Radfahrersymbolisierte Streuscheiben zu ersetzen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3751/7.7845

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

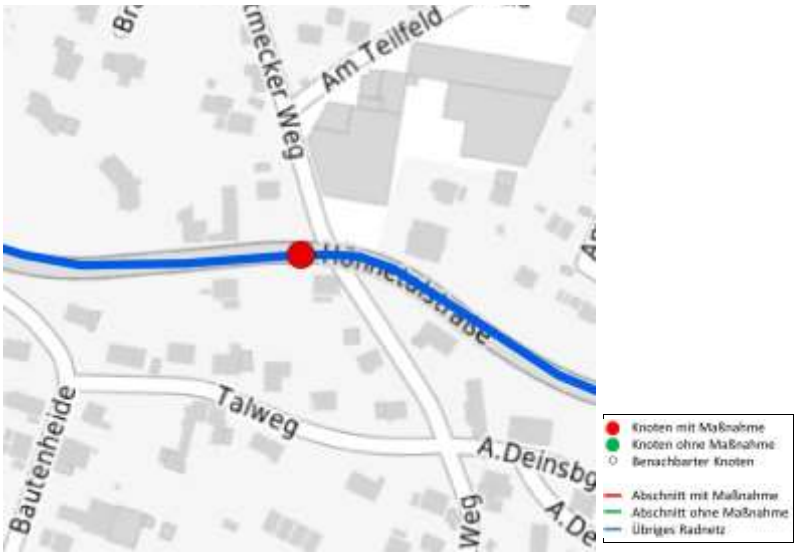
Abschnitts-Nr.	Hem099.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße/Büttmecker Weg

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem099
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Wird wie am Knotenpunkt Am Vogelsang / Hönnetalstraße beschrieben, der Schutzstreifen bereits an dieser LSA aufgelöst, dann sollte die Maßnahme der Musterlösung folgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3747/7.7946

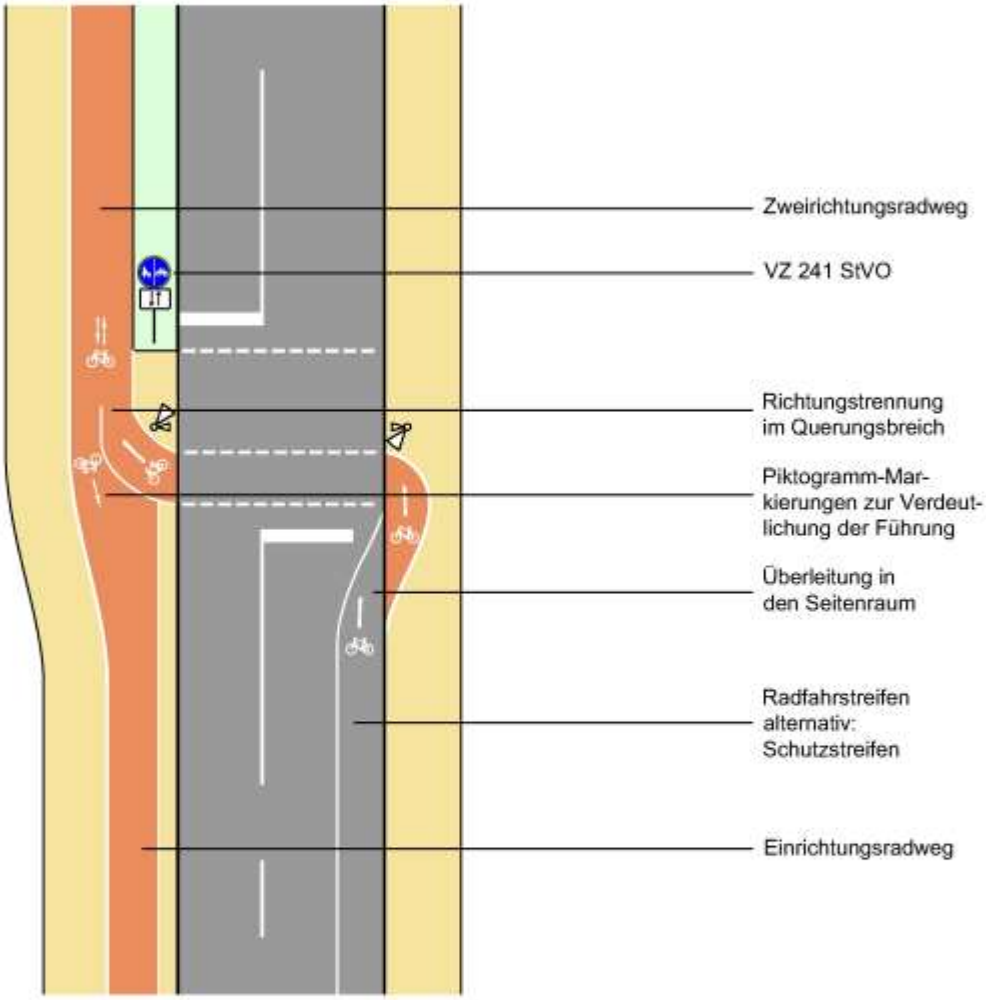
Kostenschätzung:	40.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Auflösung eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA I



Regelungen:
- ERA, Kapitel 5

Anwendungsbereiche:
- Beginn oder Ende eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA

Hinweise:
- Die Lösung ist übertragbar auf weitere Führungsformen (z.B. Einrichtungsradweg statt Radfahrstreifen, Schutzstreifen statt Einrichtungsradweg)

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: Stand: Juni 2017	Stadt Sindelfingen

Abschnitts-Nr.	Hem099.3	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße/Am Vogelsang

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem099
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es sollte im Übergang zwischen der einseitigen Zweirichtungsführung (Hem099) und der Richtungsführung (Hem100) eine bauliche Querungshilfe errichtet werden.
Alternativ kann auch die Fußgängersignalanlage in Höhe Bütmecker Weg als Übergang zw. einseitiger Zweirichtungsführung und Schutzstreifen (Hem100) genutzt werden. Dann käme die Musterlösung Musterblatt_FG_LSA_I zum Einsatz.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3749/7.7986

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

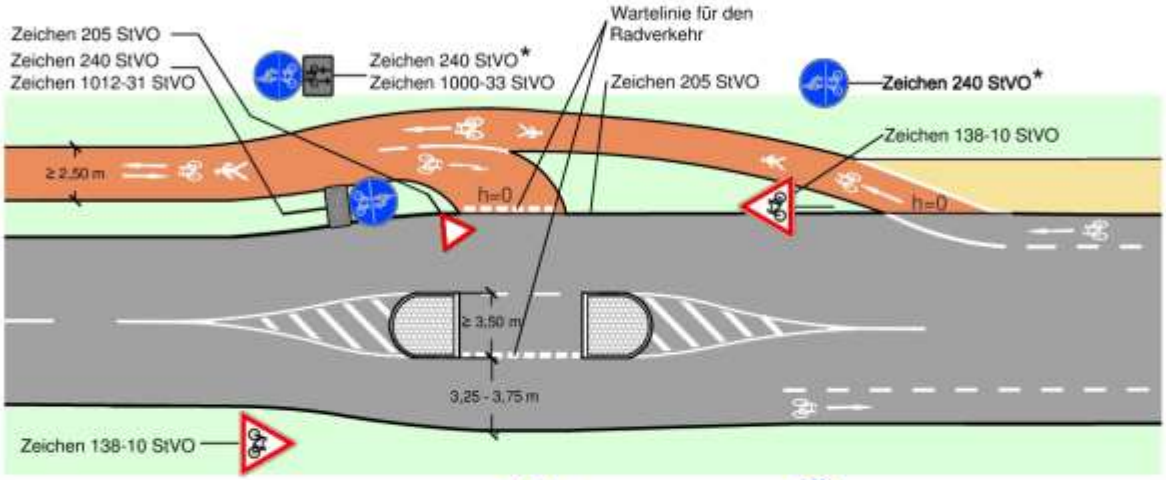
Abschnitts-Nr.	Hem099.3	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße/Am Vogelsang

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (2)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichten Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-6
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- eine möglichst breite Inselöffnung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr
- Variante zu Musterblatt 9.5-3

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-5
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem100	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 560 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6148 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6148 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt 8,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen (je 1,50 m Breite) zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,50 m.
Schutzstreifen sind aufgrund der Verkehrsbelastung nahezu zwingend für diesen Abschnitt, die Freigabe der baulichen Nebenanlagen für den Radverkehr ist aufgrund unzureichender Breiten nicht möglich. Sollte der Beschluss gegen die Schutzstreifen (vgl. Hinweis der Kommune) weiterhin Bestand haben, dann kann dieser Abschnitt nur unter dem Bewußtsein der fehlenden Sicherheitseinrichtungen für Radfahrende aufrechterhalten werden.
Hinweis der Kommune:



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3785/7.80416

Kostenschätzung:	33.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

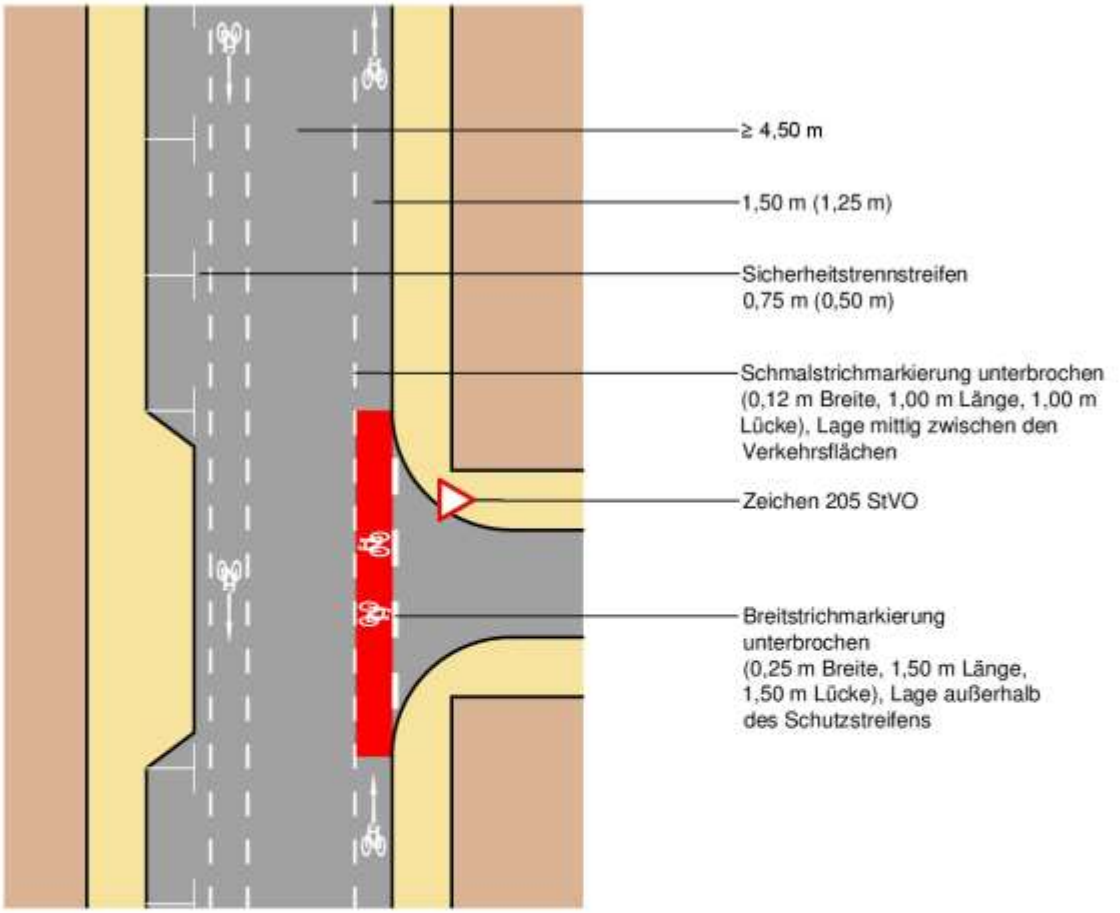
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem100	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Hönnetalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem100.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße/Balver Weg

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem100
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Zuge von Hem008 vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren. Des weiteren sollte für den Radverkehr aus Richtung Pastoralstraße eine Erweiterung der Fußgängersignalanlage (vgl. Musterlösung 4.4-8) erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3787/7.8043

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

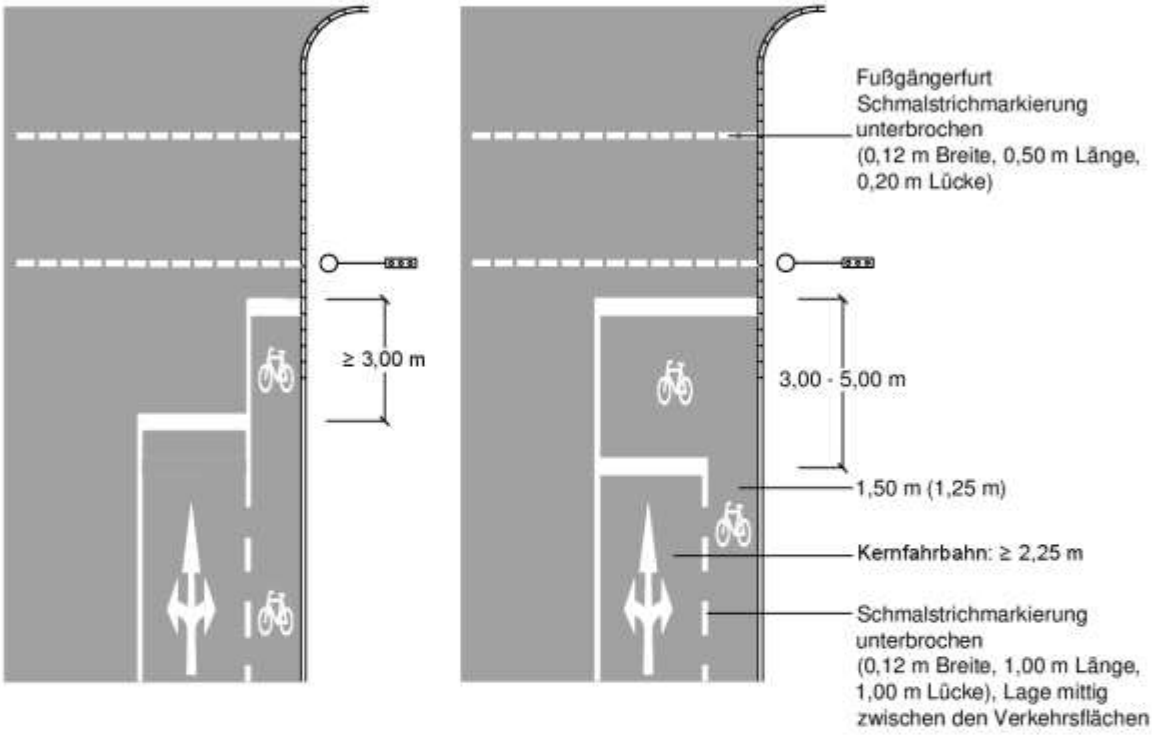
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem100.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße/Balver Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem100.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Hemer			**Straße**	Hönnetalstraße/Brockhauser Weg

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem100
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3792/7.8047

Abschnitts-Nr.	Hem106	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			**Straße**	Iserlohner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

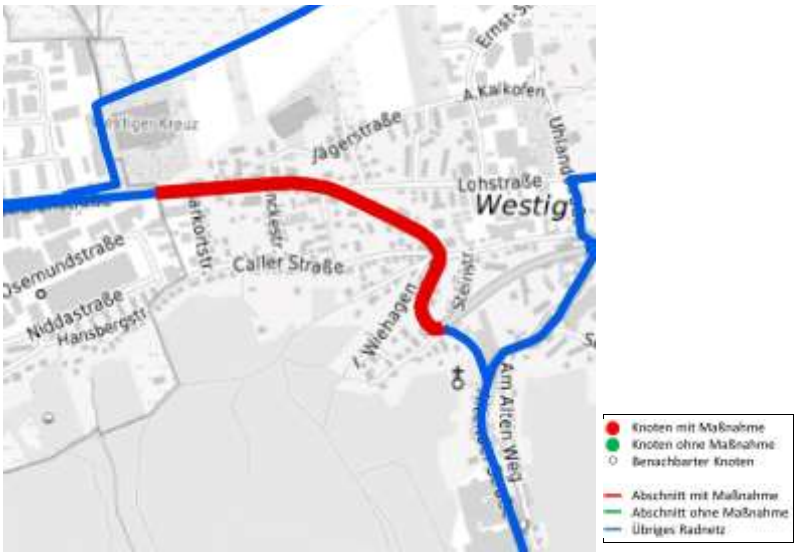


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 838 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 15722 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 15722 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,50 m bis 8,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es wäre bei dieser Belastung ein Radfahrstreifen angemessen.
Die Fahrbahnbreite schwankt zwischen 7,50 und 8,50 m, so dass hier nur Schutzstreifen möglich sind.
Hinweis der Kommune:
Auch beidseitiger gemeinsamer Rad/Gehweg ist mit punktuellen Grunderwerb und Fahrbahnbreitenreduzierung auf 6,5 m möglich, problematisch ist dies ab Otto-Rentzing-Str.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3749/7.74162

Kostenschätzung:	50.280,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

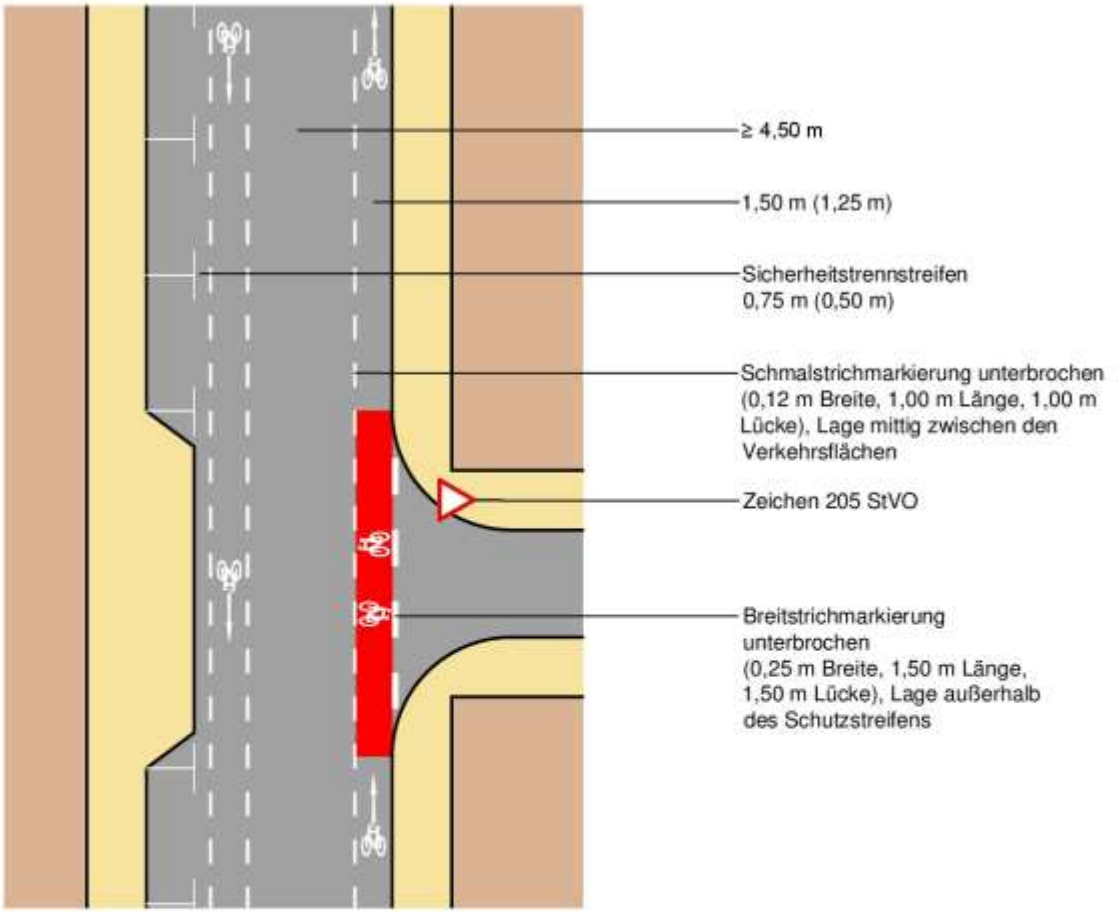
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem106	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Hemer			Straße	Iserlohner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem106.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Iserlohner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem106
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Markierung eines vorgezogenen Haltestreifens.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3750/7.7435

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

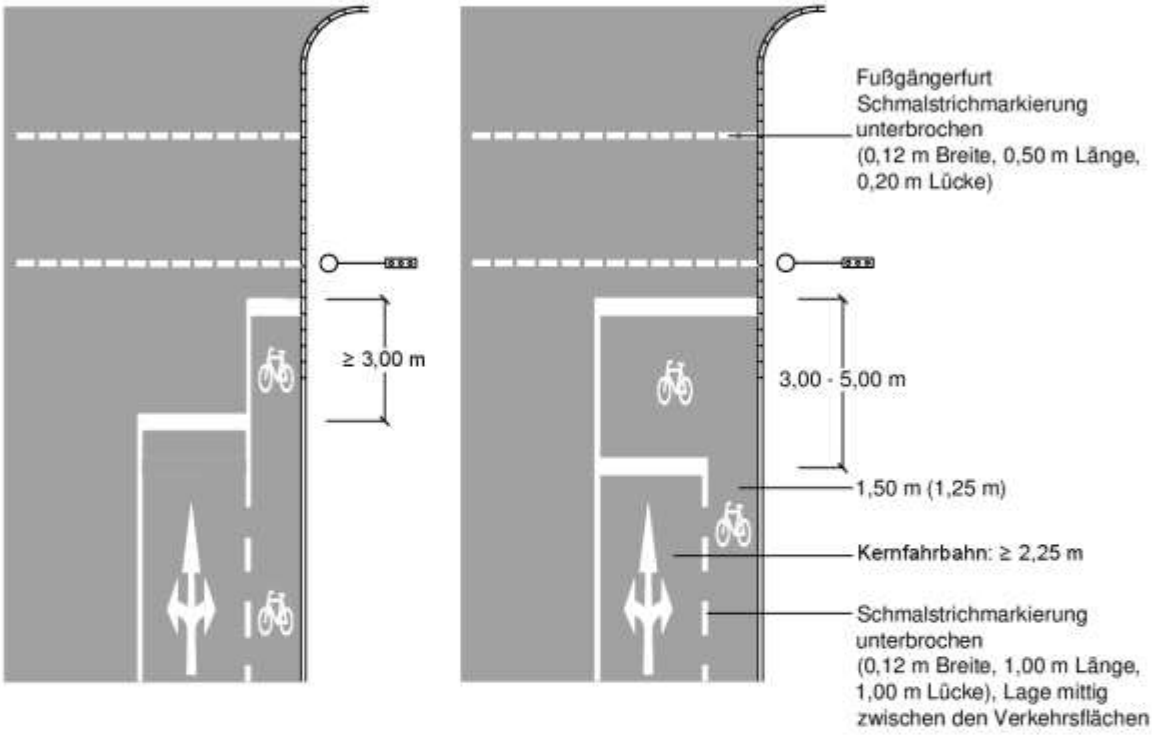
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Hem106.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Hemer			**Straße**	Iserlohner Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Hem106.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Hemer			Straße	Iserlohner Straße/Langenbachstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Hem106
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Ursprünglicher Maßnahmentext: Der Kurvenbereich ist nur schwer einsehbar. Hier sollte in die Langenbachstraße eine Fahrradschleuse auf der heutigen Sperrfläche (Fahrbahnrand) markiert werden.
Für Radfahrende aus der Langebachstraße mit Linksabbiegewunsch sollte auf der Sperrfläche (Fahrbahnmitte) ein Aufstellstreifen mit Fahrradpiktogramm und Linksabbiegepfeil markiert werden.
Auf der Iserlohner Straße sollte eine einfache Mittelinsel (vgl. Musterlösung) errichtet werden. In deren Schutz kann der Linksabbiegende aus der Langebachstraße kommende Radfahrende geschützt abbiegen.
Hinweis der Kommune: Knotenpunkt wurde aktuell umgestaltet, Langenbachstr. Ist jetzt Einbahnstr. Radfahrer beidseitig, gegen FR



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3724/7.7503

Abschnitts-Nr.	Her001	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 229 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1562/7.69376

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her002	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 696

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

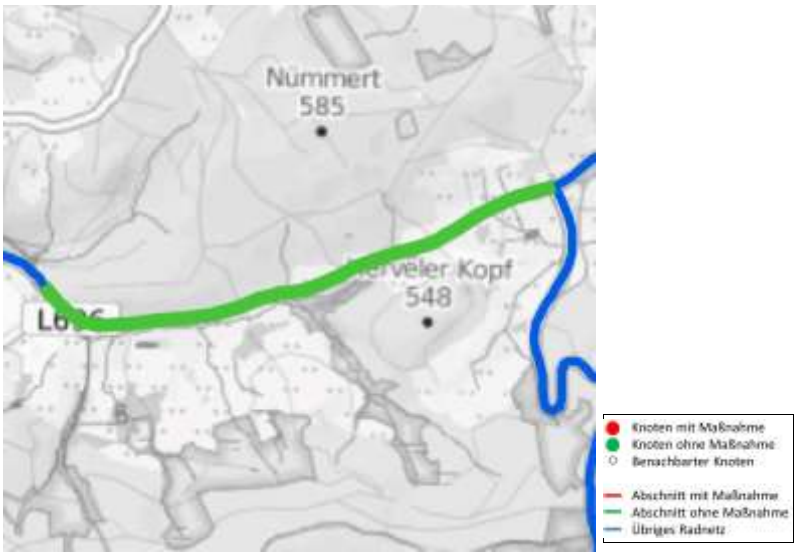
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2562 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1582/7.74268

Abschnitts-Nr.	Her003	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 696

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

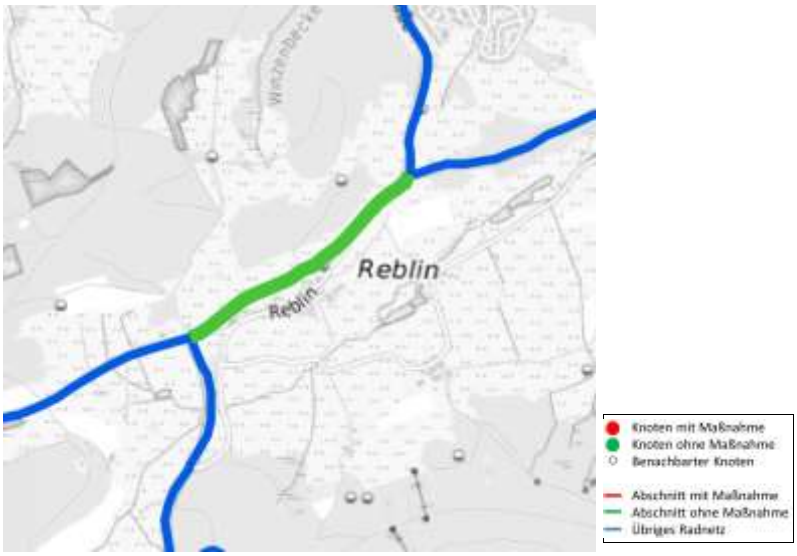
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1058 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Ggf. sollte zur besseren Sichtbarkeit für den Radfahrenden dieser Abschnitt, trotz unzureichender Verkehrsmengen, als Neubau mit einbezogen werden. Dieser könnte Her081 und Her005 verbinden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1640/7.75447

Abschnitts-Nr.	Her004	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

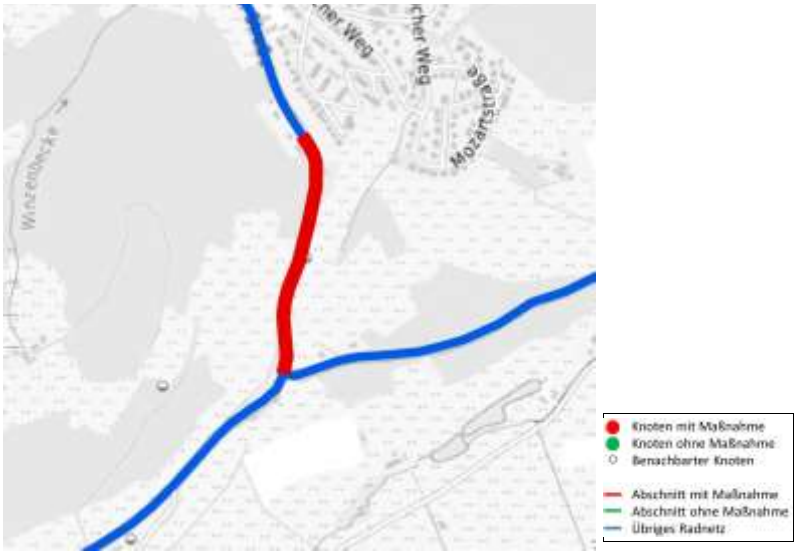
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 520 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5109 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5109 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (Zweirichtungsverkehr) mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen mit 1,75 m Breite empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1685/7.75493

Kostenschätzung:	208.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

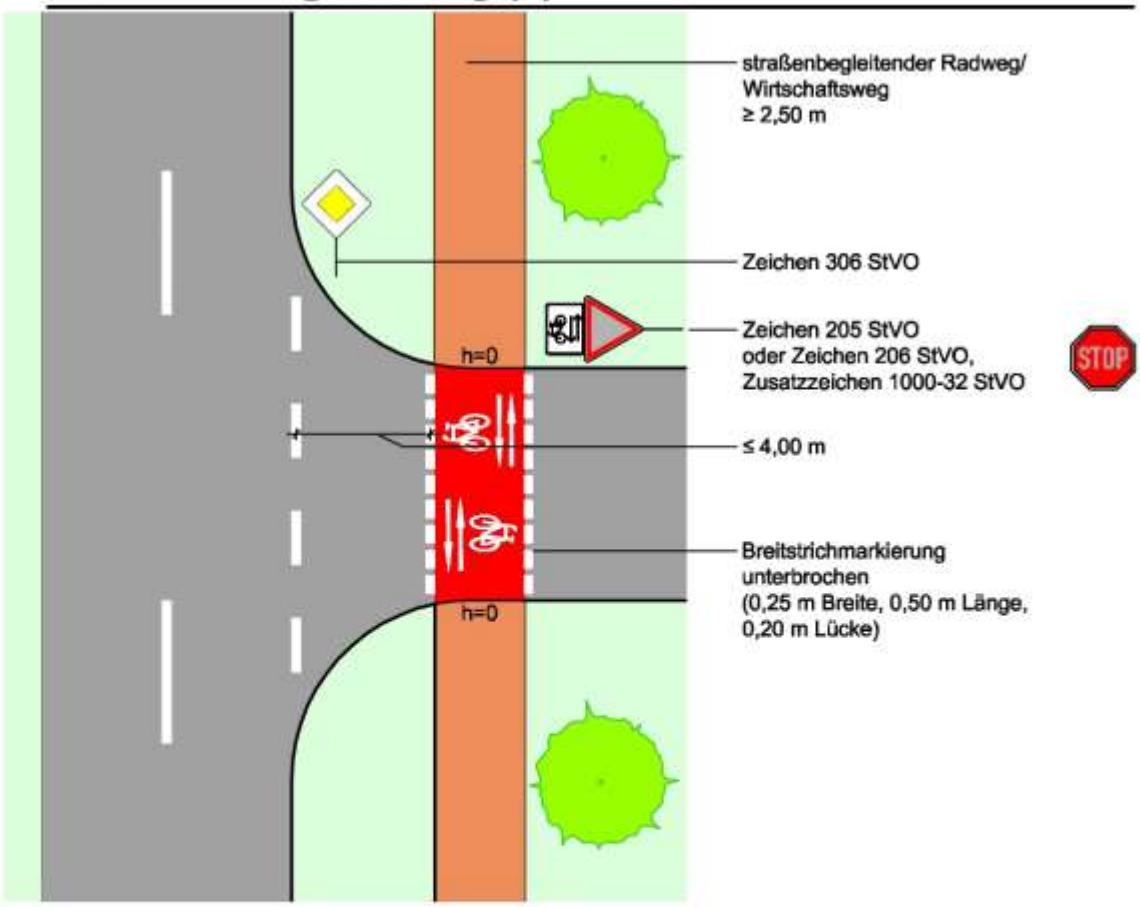
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her004	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	Valberter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

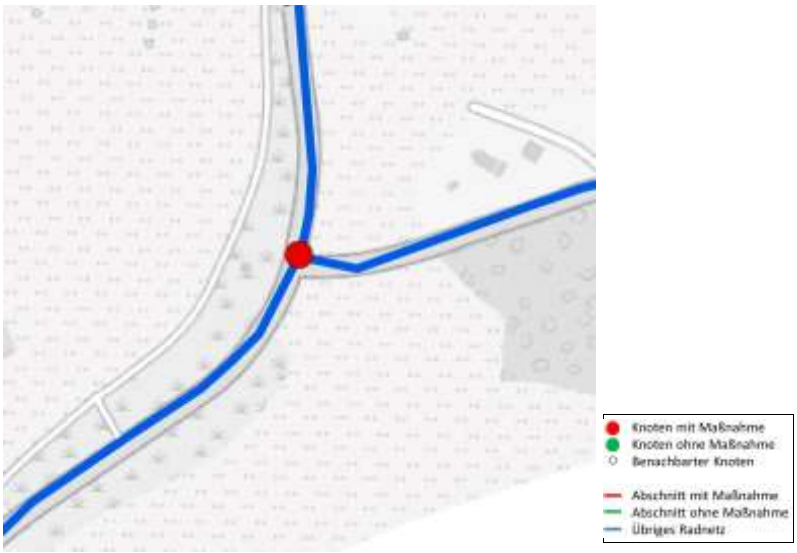
Abschnitts-Nr.	Her004.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße/L 696

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her004
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Seite der Radweg Her004 in Bezug zu Her043 gebaut wird, ist eine bauliche Querungshilfe sinnvoll. Sollte der Radweg (Her004) auf der Ostseite angelegt werden, dann entfällt diese Knotenpunktmaßnahme (vgl. Musterlösung 9.3-6).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1640/7.7544

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

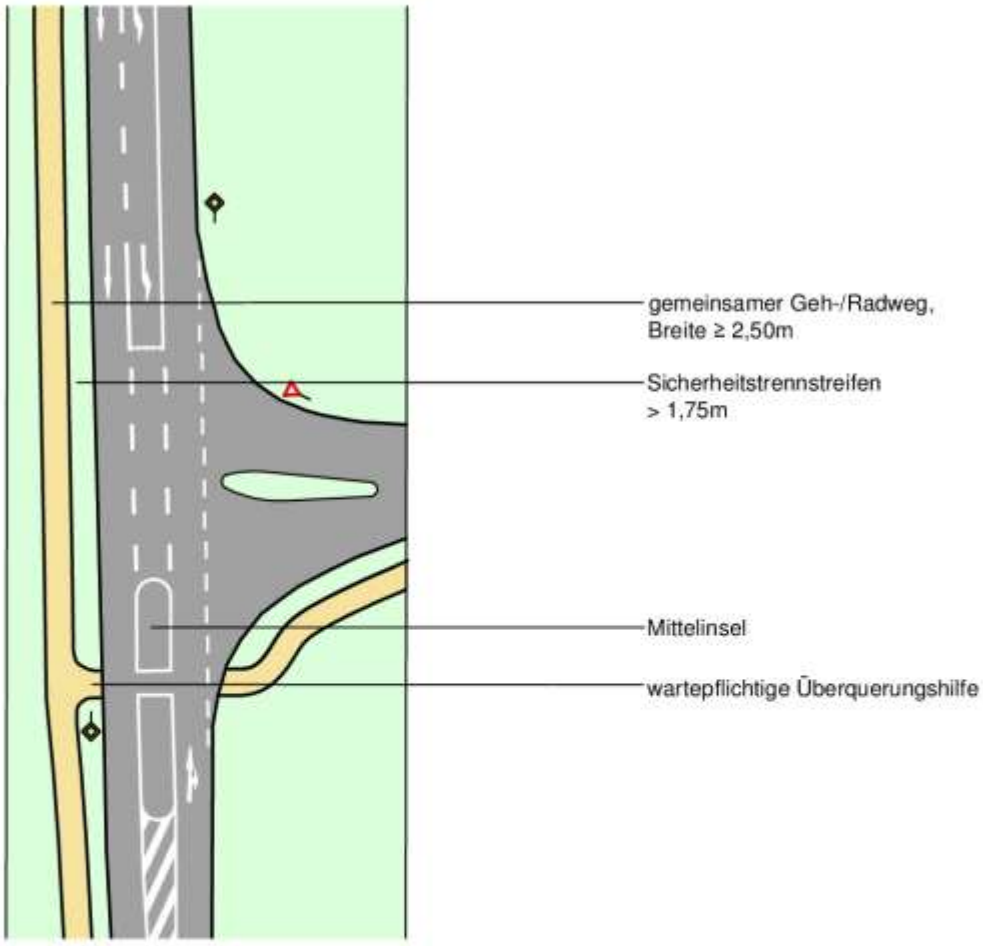
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her004.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			Straße	Valberter Straße/L 696

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-7 Stand: Januar 2018	

Abschnitts-Nr.	Her005	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 357 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5109 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5109 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (Zweirichtungsverkehr) mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen mit 1,75 m Breite empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1714/7.75265

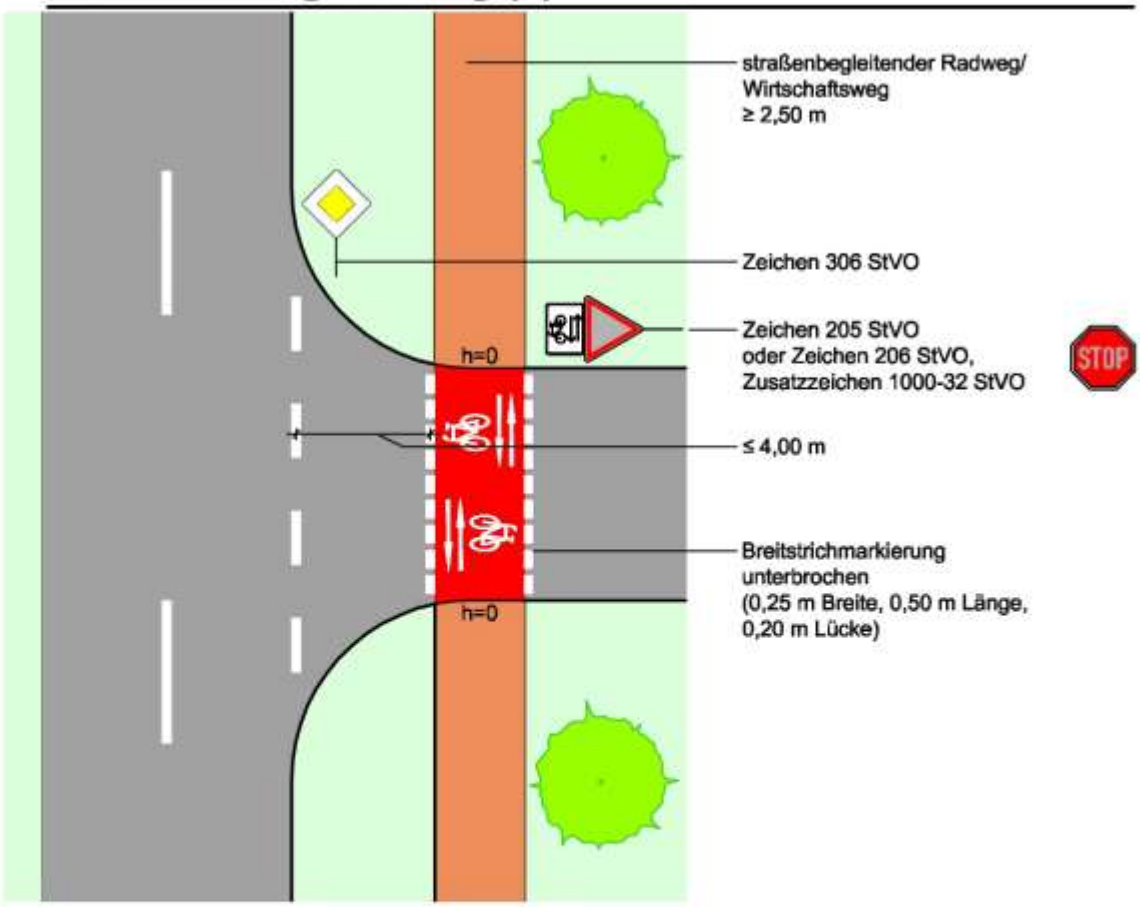
Kostenschätzung:	142.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Her006	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 174 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5109 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5109 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (Zweirichtungsverkehr) mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen mit 1,75 m Breite empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1725/7.75119

Kostenschätzung:	69.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

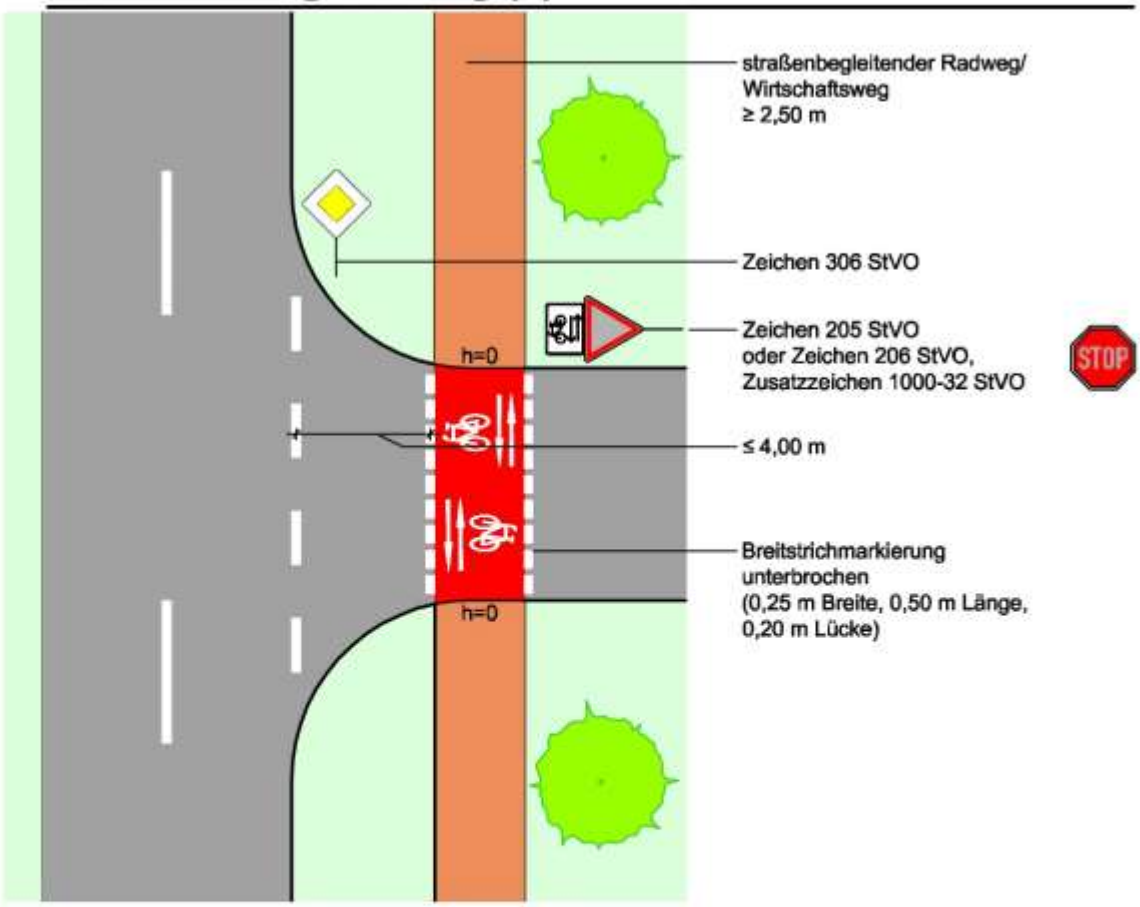
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her006	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	Valberter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her006.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße/Müggenbrucher Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Her006
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der Zweirichtungsradweg sollte in diesem Bereich aufgelöst und in die Richtungsführung von der Maßnahme Her007 über eine geschützte Querungshilfe überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1725/7.7512

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

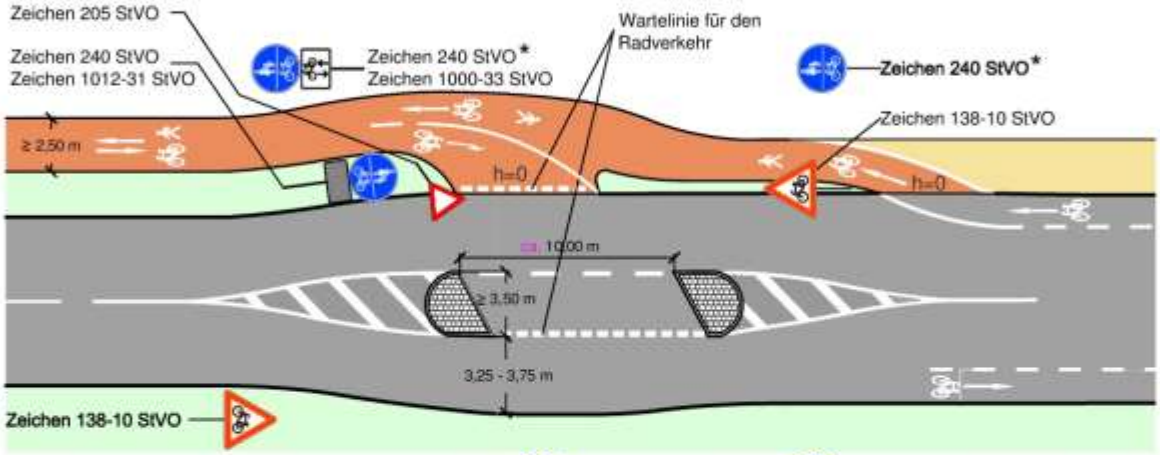
Abschnitts-Nr.	Her006.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße/Müggenbrucher Weg

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Her007	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 640 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5109 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5109 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,50 bis über 8,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Auf der Fahrbahn sollte in beide Richtungen Schutzstreifen zu markieren..



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2051/7.74611

Kostenschätzung:	38.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

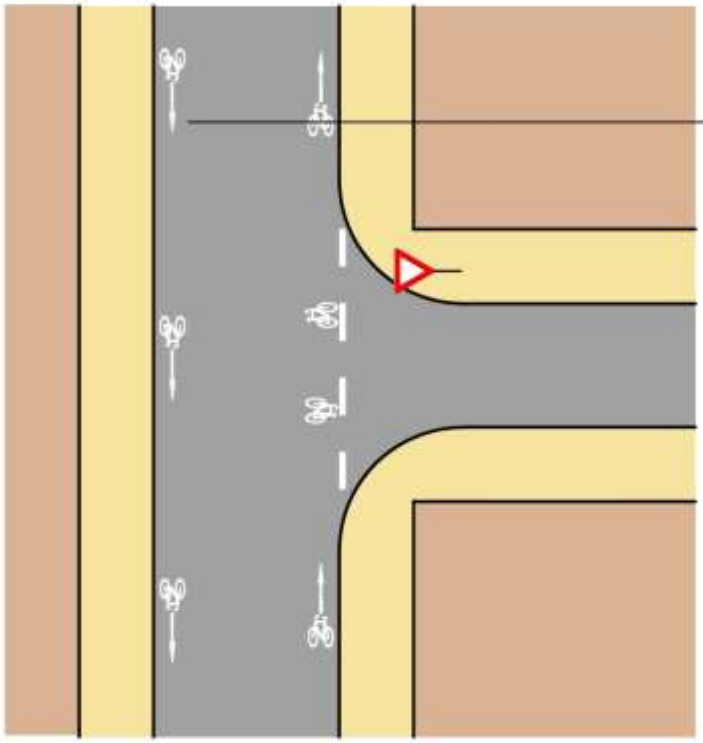
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her007	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	Valberter Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:
- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:
- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:
- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Her007.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße/Mühlenweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her007
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine geteilte Querungshilfe anstelle der Linksabbiegefahrstreifen zu installieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1758/7.7484

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

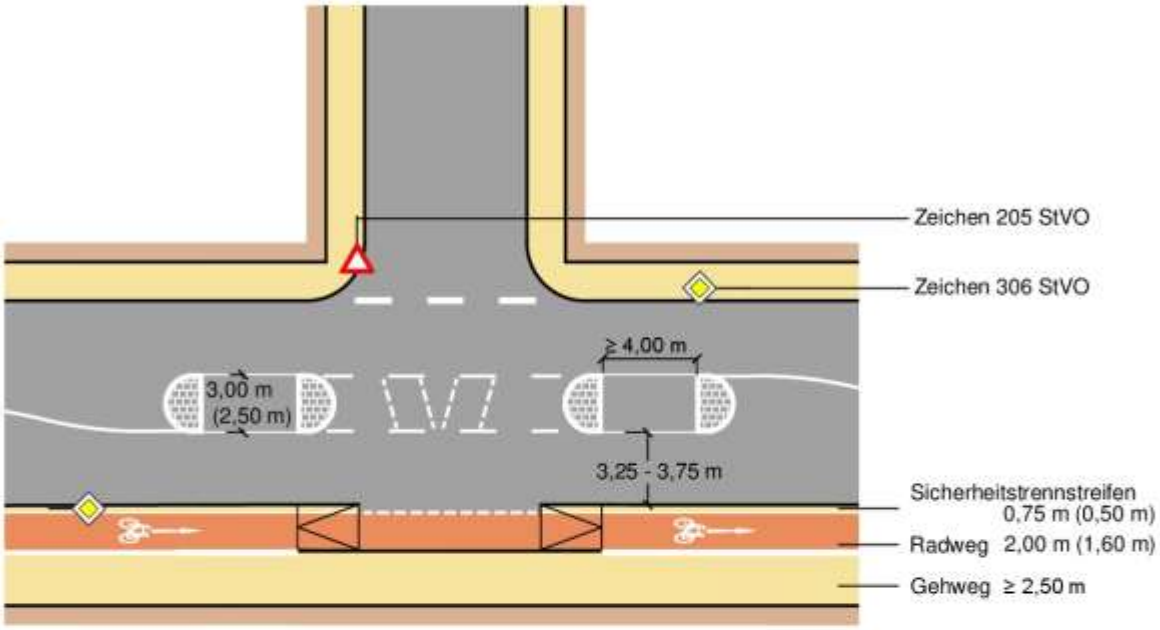
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her007.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	Valberter Straße/Mühlenweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Her024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Plettenberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

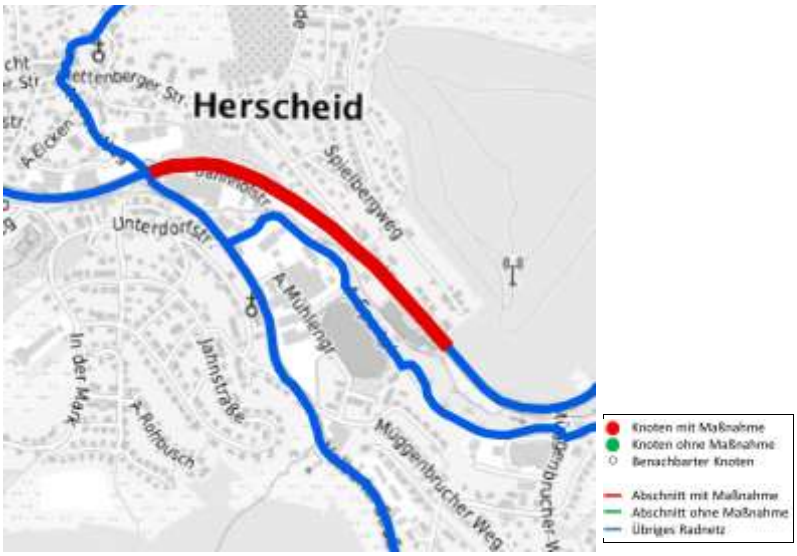
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 773 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2051/7.74621

Kostenschätzung:	309.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

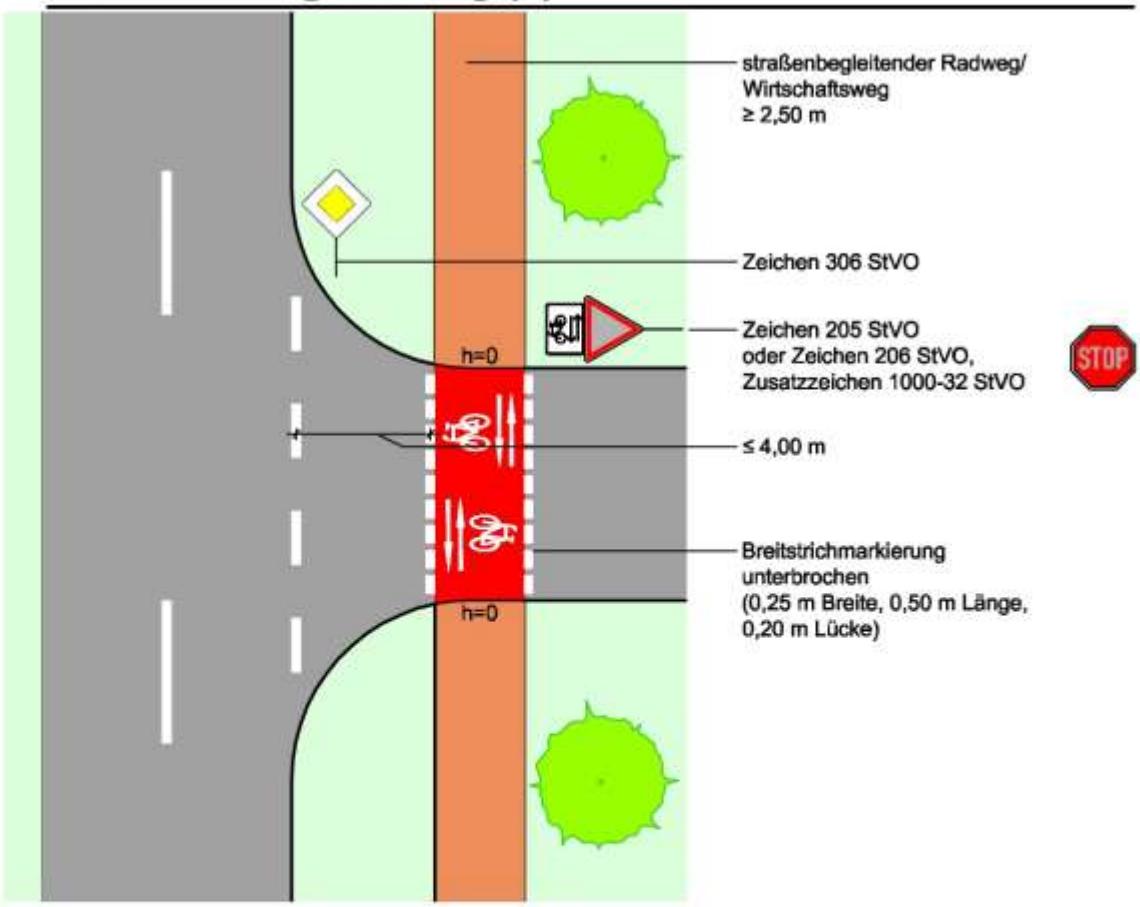
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	Plettenberger Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

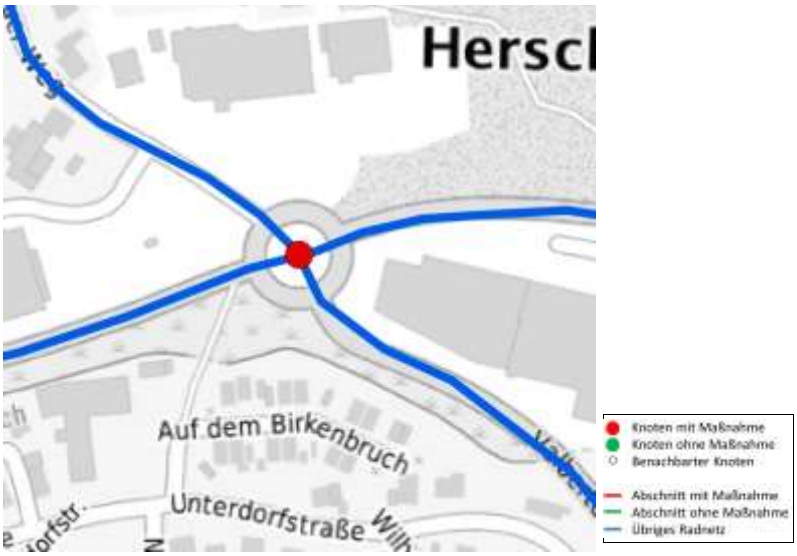
Abschnitts-Nr.	Her024.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Plettenberger Straße/Valberter Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Her024
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Der Kreisverkehr sollte umlaufende Radwege erhalten.
Außerdem sollte die Fußgängerüberwege durch Radverkehrsfurten ergänzt werden.
Die Radwege sollten ein Stück weit in die Valbertstraße führen und dort in die Schutzstreifen (Her007) übergehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2051/7.7461

Kostenschätzung:	150.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

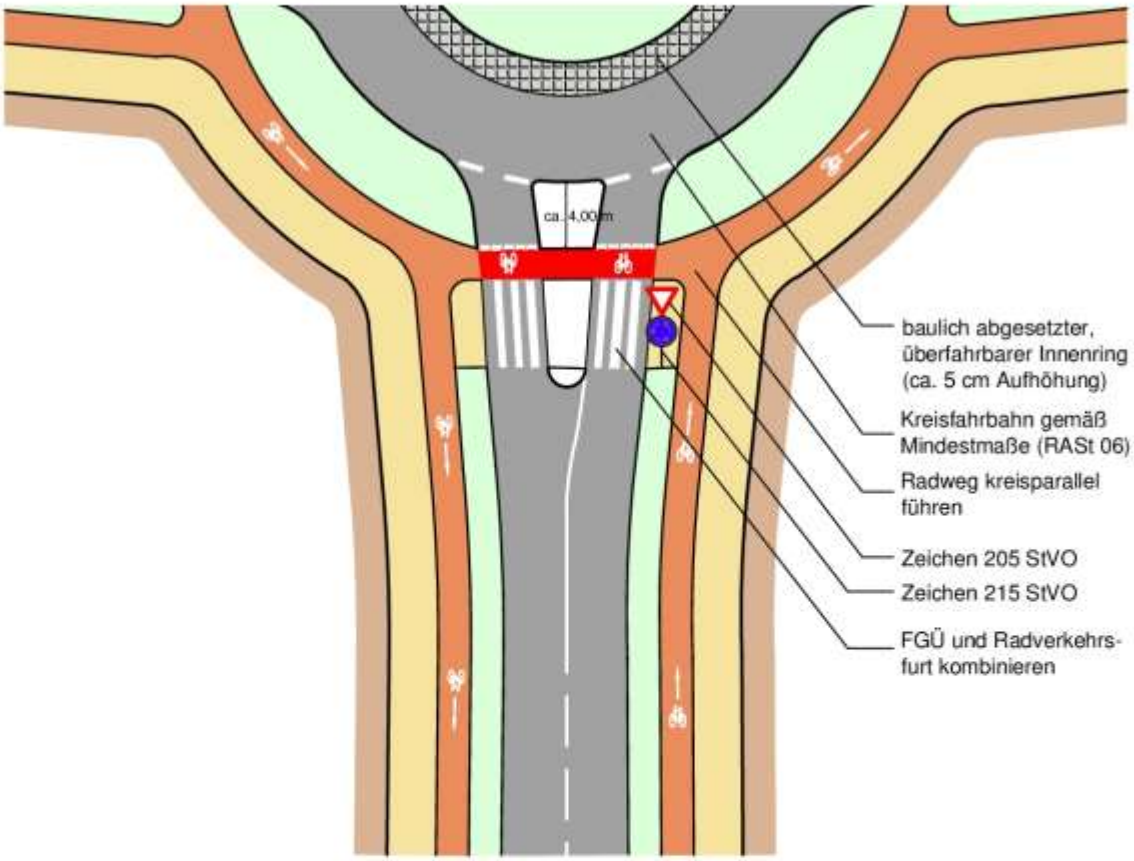
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her024.1	Lage	außerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	Plettenberger Straße/Valberter Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf Radwegen



Regelungen:

- RASt, Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigt im Zuge der vorfahrtsberechtigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R FGÜ genügt

Anwendungsbereiche:

- Kreisverkehre innerorts mit Radverkehr auf Radwegen
- Kfz-Knotenbelastung ab ca. 15.000 Kfz/24h
- bei ausreichendem Platzangebot

Hinweise:

- die Radwege sollen im Abstand von etwa 4,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn, und damit dieser zugehörig, bevorrechtigt geführt werden
- beidseitige Randmarkierung der Radverkehrsfurt ebenfalls möglich
- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil wegen deutlich höherer Unfallgefährdung falsch fahrender Radfahrer
- rote Einfärbung der Furt optional

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Her025	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

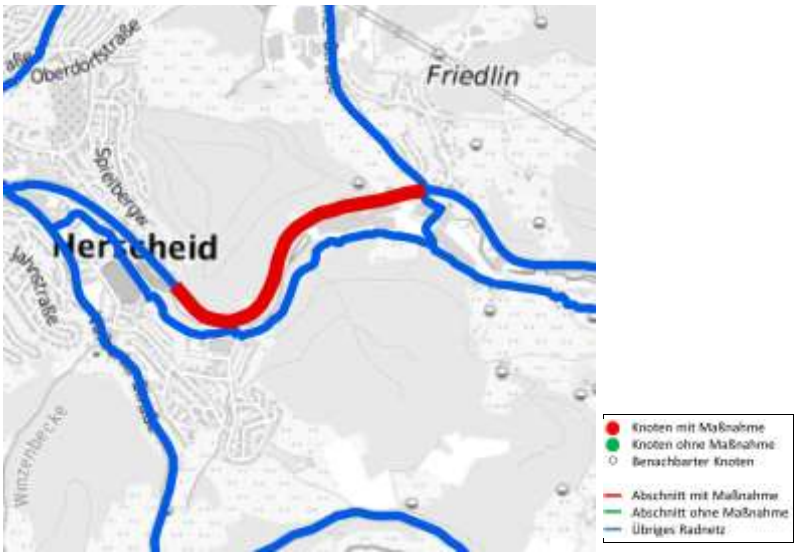
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1235 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2053/7.76876

Kostenschätzung:	494.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

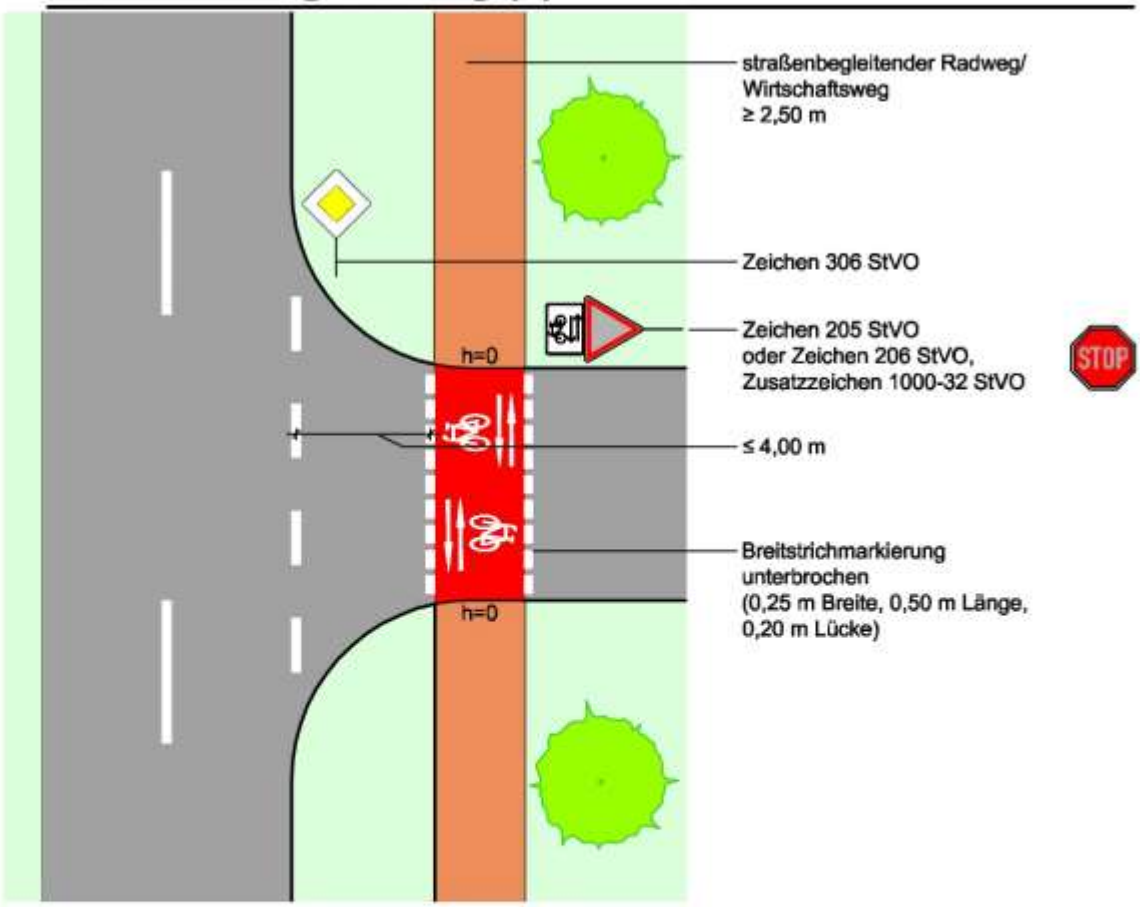
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her025	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her025.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561/Friedliner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Her025
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Es sind umlaufende Radwege anzulegen. Die bestehenden Querungshilfen sind mit einer geeigneten Aufstellfläche von 4,00 x 2,50 m auszustatten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2053/7.7687

Kostenschätzung:	150.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

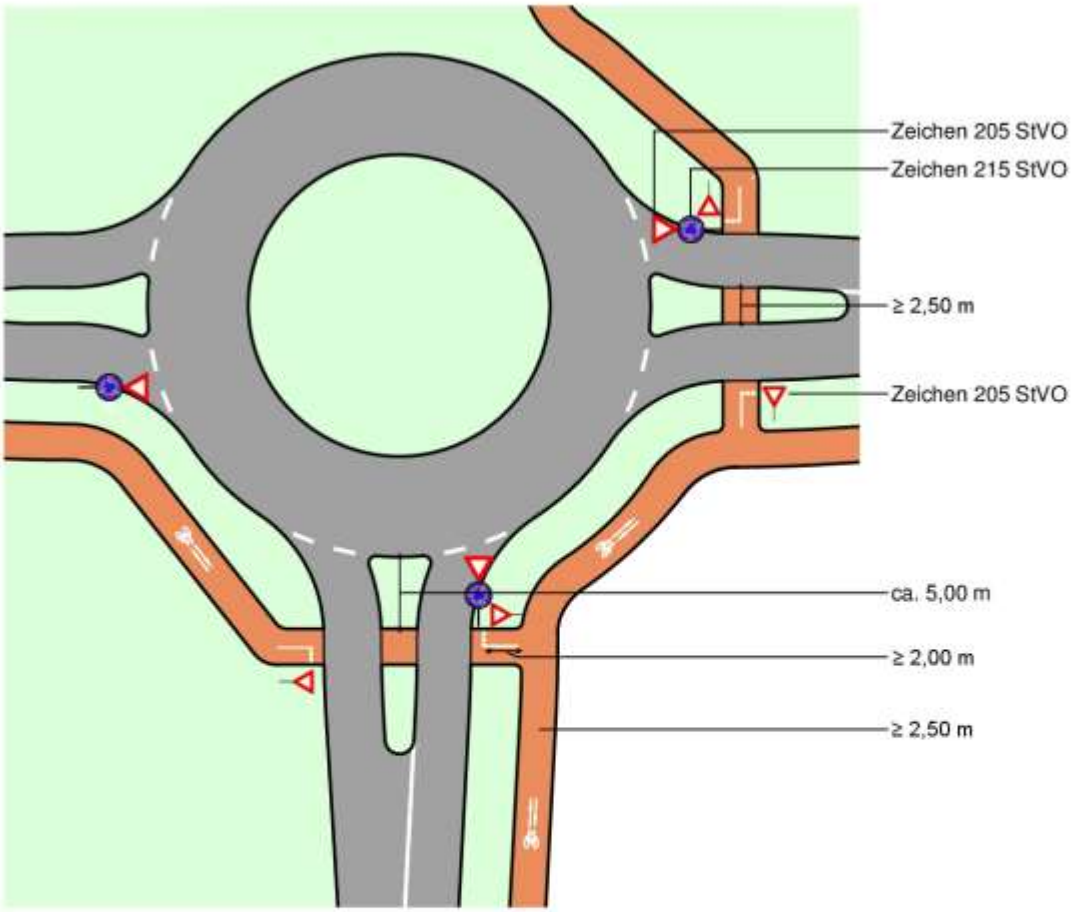
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her025.1	Lage	außerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561/Friedliner Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Radweg am Kreisverkehr



Regelungen:
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3

Anwendungsbereiche:
- Zweirichtungsradwege an Kreisverkehren außerorts

Hinweise:
- der Radverkehr ist vorfahrtrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Her026	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

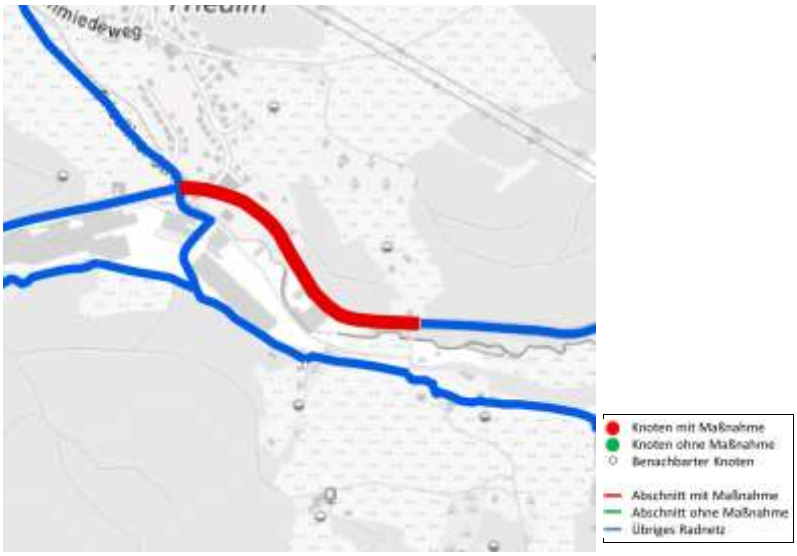


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 627 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1748/7.77607

Kostenschätzung:	250.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

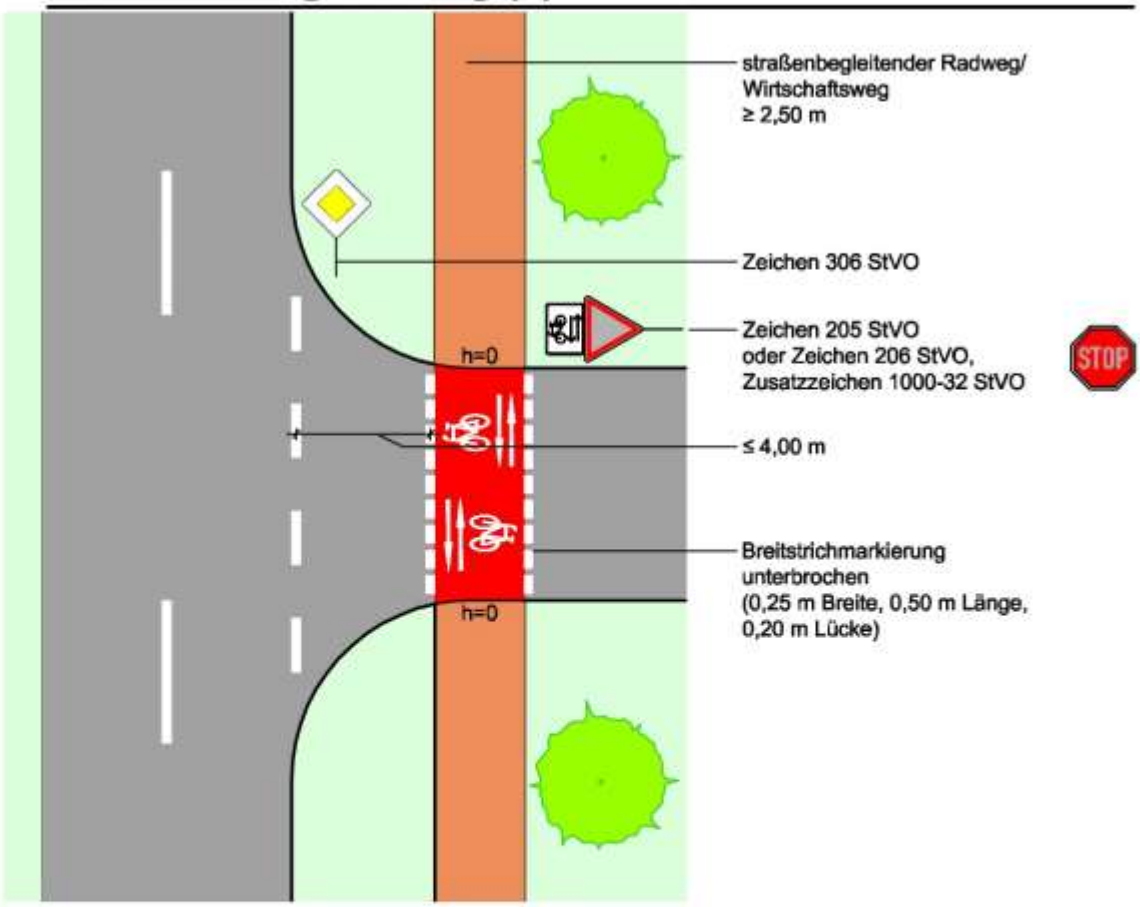
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her026	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her027	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

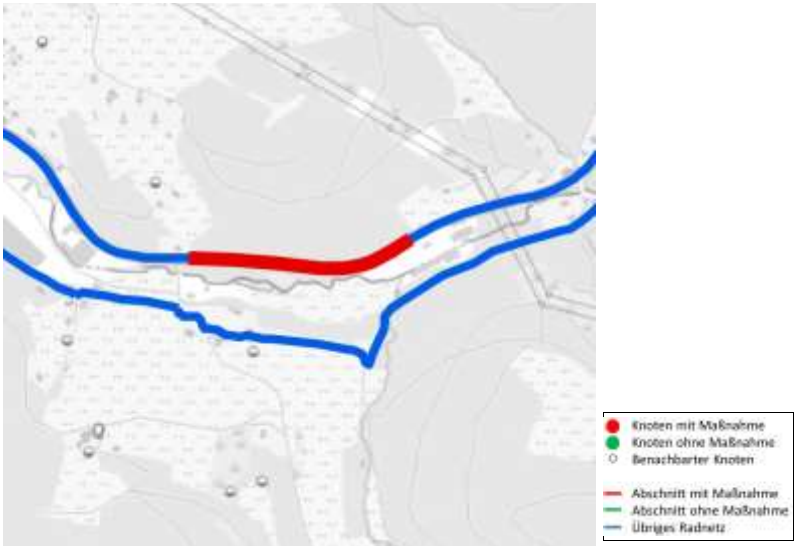
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 485 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert eine bauliche, nicht-gewidmete Nebenanlagen mit 2,00 m bis 2,25 m Breite

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen baulichen Anlage auf 2,50 m.
Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg (Zeichen 240) in Zweirichtungsverkehr.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1753/7.78279

Kostenschätzung:	145.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

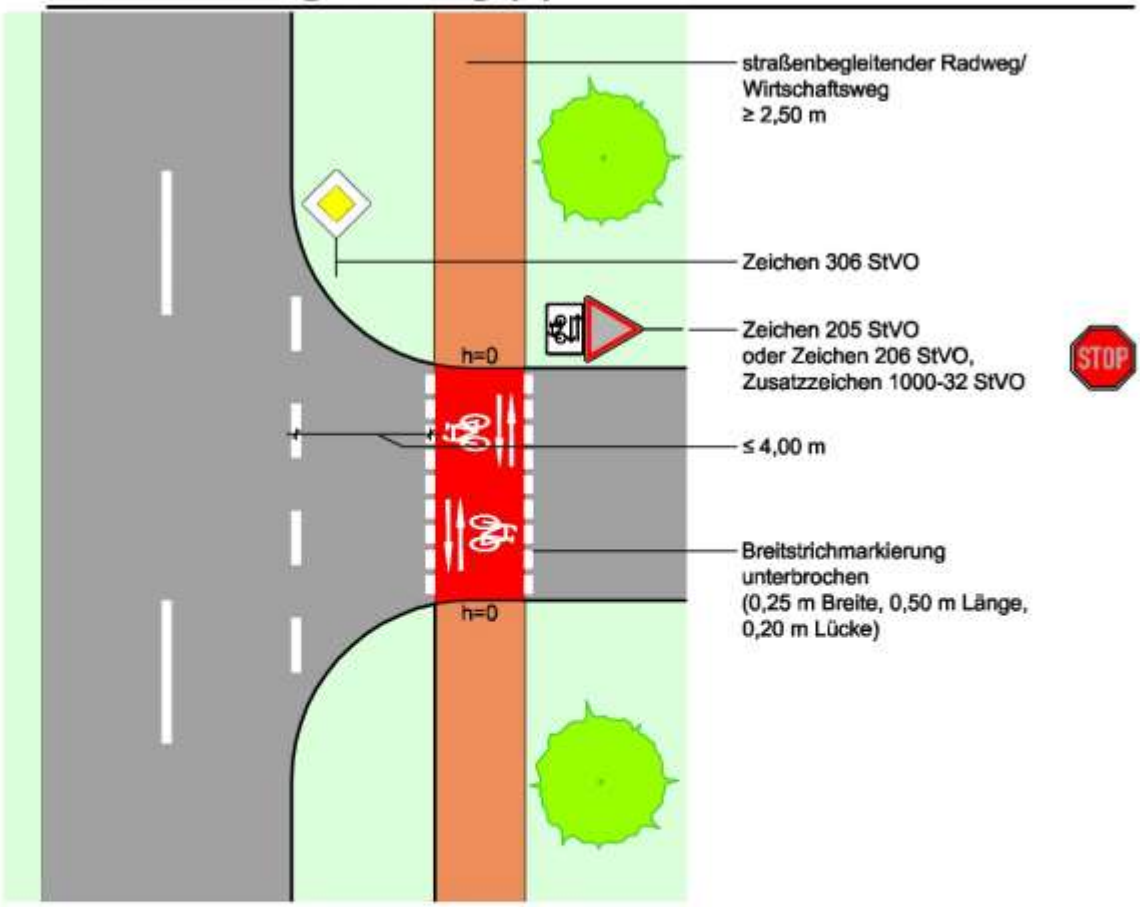
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her027	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her028	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2316 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert eine bauliche, nicht-gewidmete Nebenanlagen mit 2,00 m bis 2,25 m Breite

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen baulichen Anlage auf 2,50 m.
Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg (Zeichen 240) in Zweirichtungsverkehr.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1913/7.79657

Kostenschätzung:	694.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

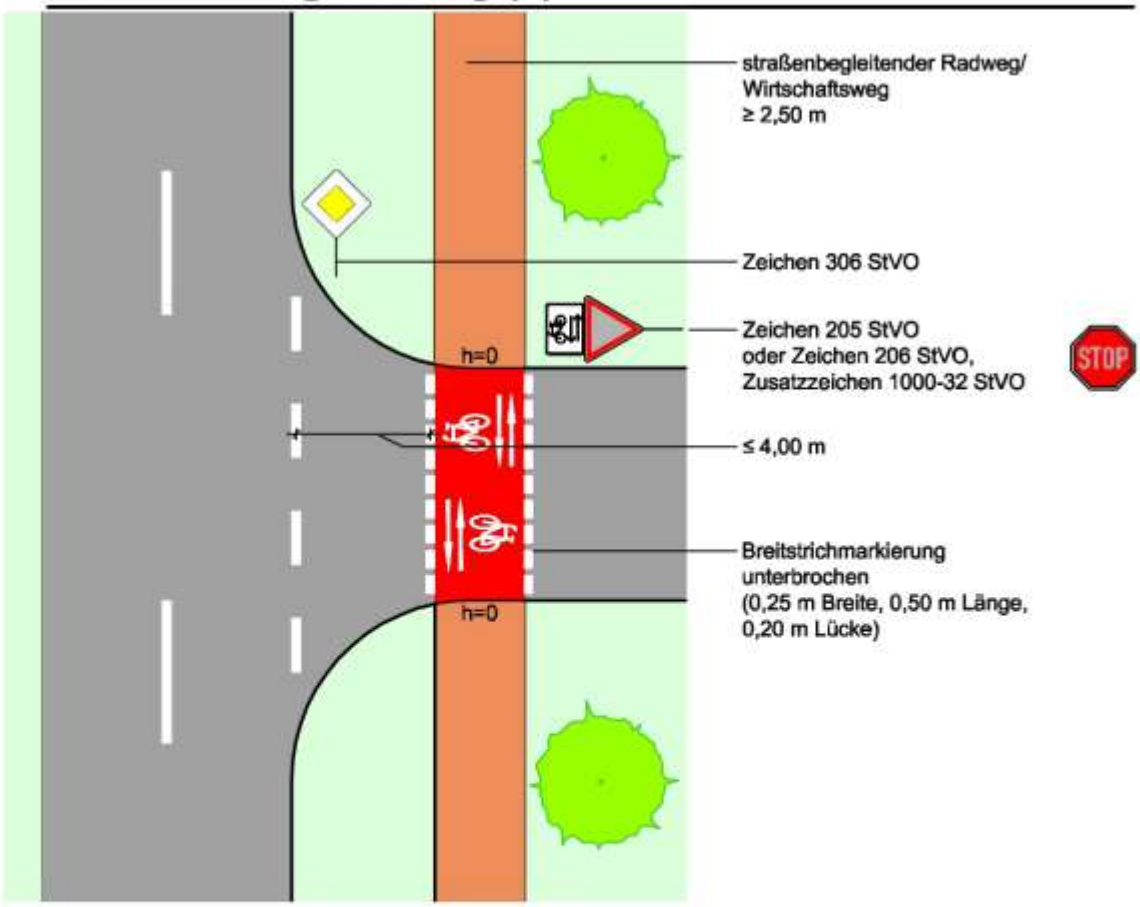
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her028	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her029	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Habbeler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 194 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert eine bauliche, nicht-gewidmete Nebenanlagen mit 2,00 m bis 2,25 m Breite

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen baulichen Anlage auf 2,50 m.
Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg (Zeichen 240) in Zweirichtungsverkehr.
Dies ist möglich, da hier nur mit geringsten Fußverkehrsstärken zu rechnen ist.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1915/7.79928

Kostenschätzung:	58.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

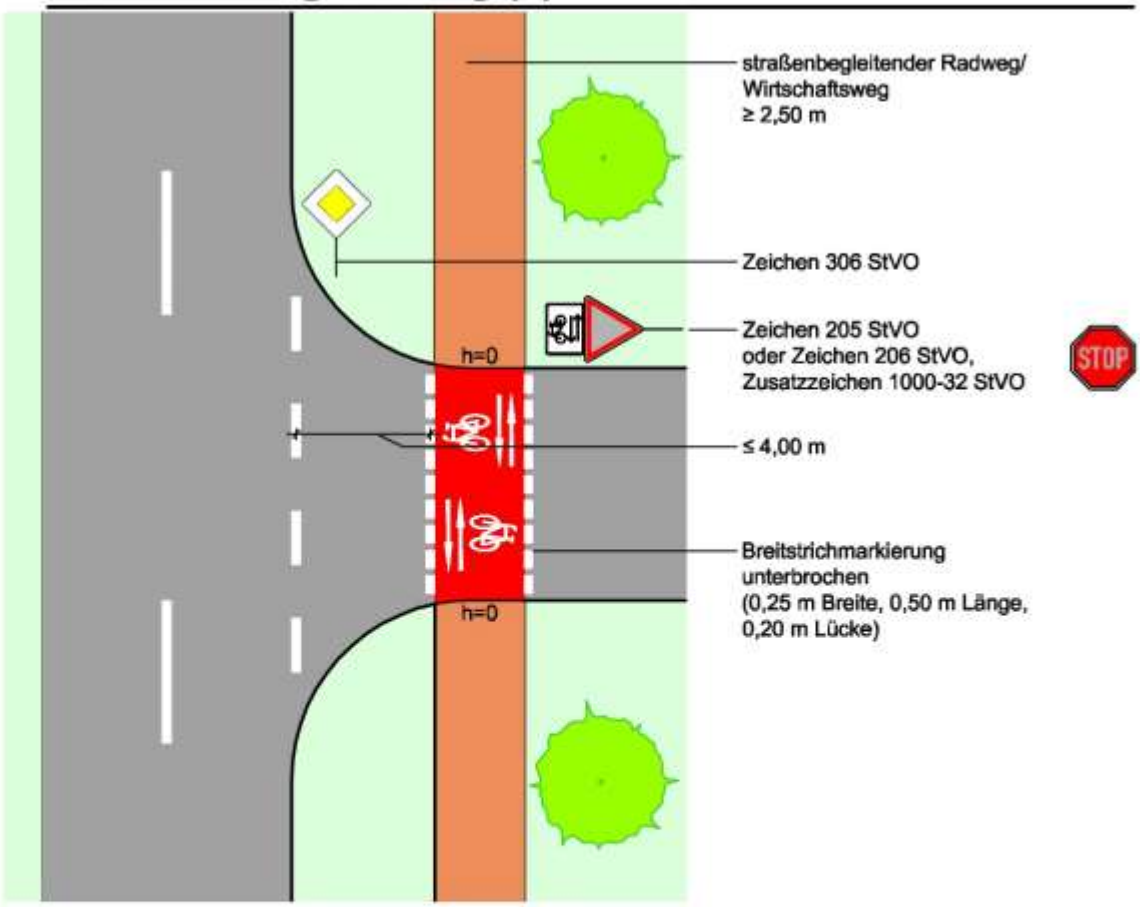
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her029	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	Habbeler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Her029.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Herscheid			**Straße**	Habbeler Straße/Welliner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Her029
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Bei Umsetzung der Maßnahme Her030



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.191/7.7996

Abschnitts-Nr.	Her030	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Habbeler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 274 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg Radfahrer frei
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert eine bauliche, nicht-gewidmete Nebenanlagen mit 2,00 m bis 2,25 m Breite

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen baulichen Anlage (Gehweg Rad frei) auf 2,50 m. Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg (Zeichen 240) in Zweirichtungsverkehr.Dies ist möglich, da hier nur mit geringsten Fußverkehrsstärken zu rechnen ist.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1915/7.79929

Kostenschätzung:	82.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

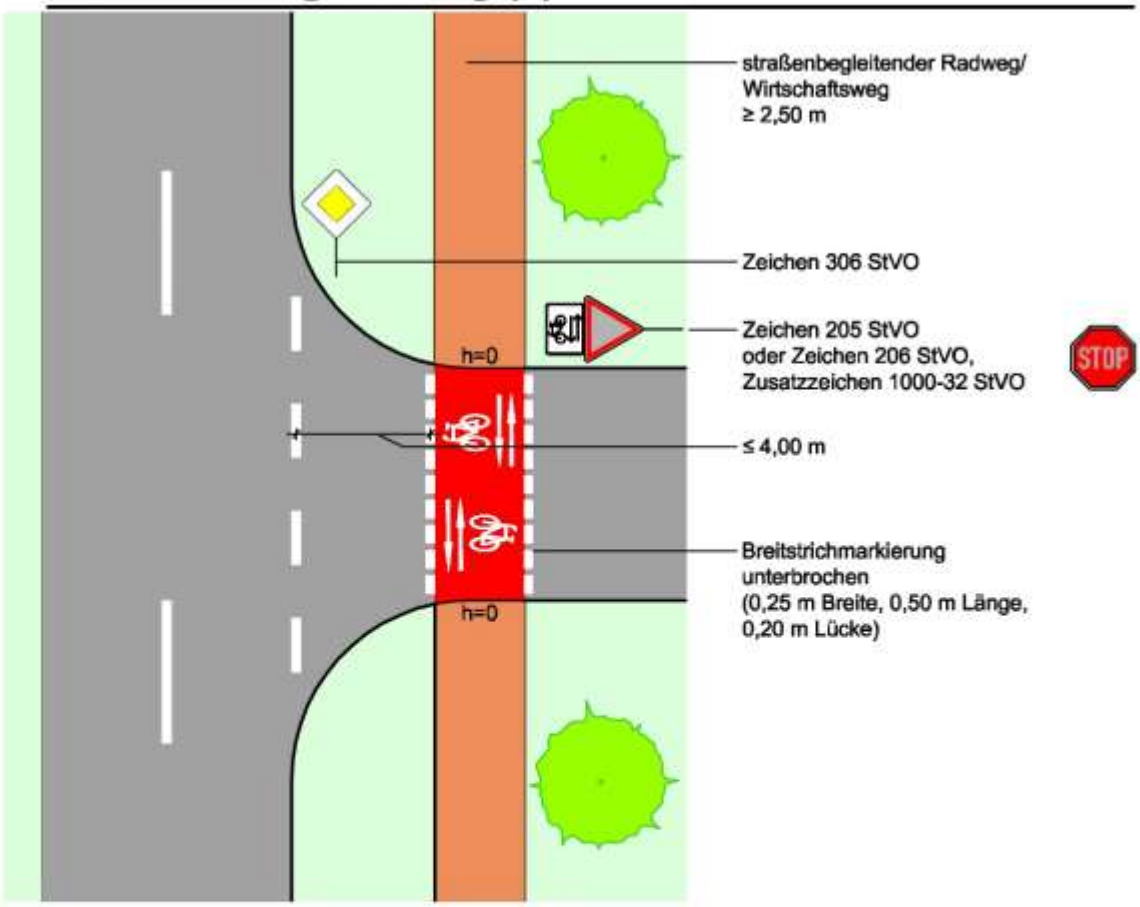
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her030	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	Habbeler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her030.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	Habbeler Straße/Elsetalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her030
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine Querungshilfe zu errichten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1915/7.8016

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

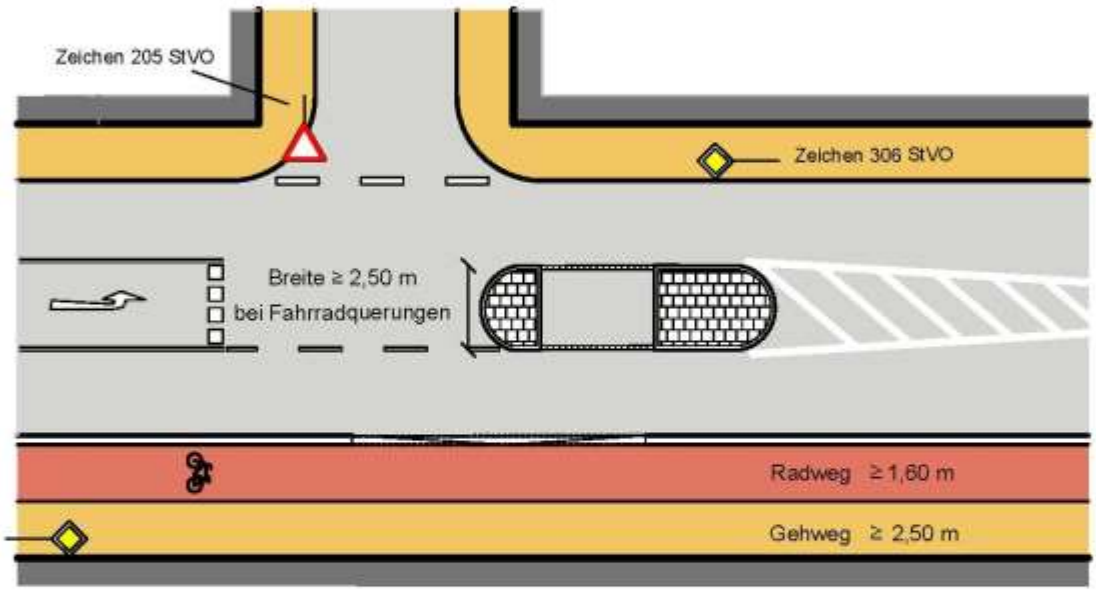
Abschnitts-Nr.	Her030.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			Straße	Habbeler Straße/Elsetalstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

Abbiegender Radverkehr



Regelungen:

- ERA, Kapitel 4.3.4, Bild 39

Anwendungs-bereiche:

- Linksabbiegestreifen mit Verziehungsfläche
- Anwendbar bei starken Kfz-Abbiegeverkehr gemäß RAST Kapitel 6.3.3

Besonderheiten:

- Bei schwächerem Kfz-Abbiegeverkehr kommt die geteilte Mittelinsel zur Anwendung

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.3-4 Stand: September 2017

Abschnitts-Nr.	Her031a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

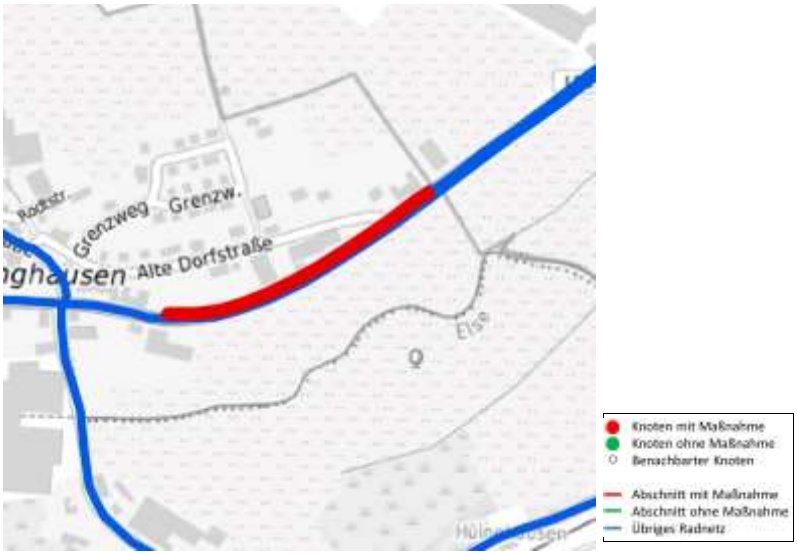
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 319 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage auf 2,50 m.
StVO-Zeichen für beide Richtungen sind anzubringen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1914/7.80320

Kostenschätzung:	95.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

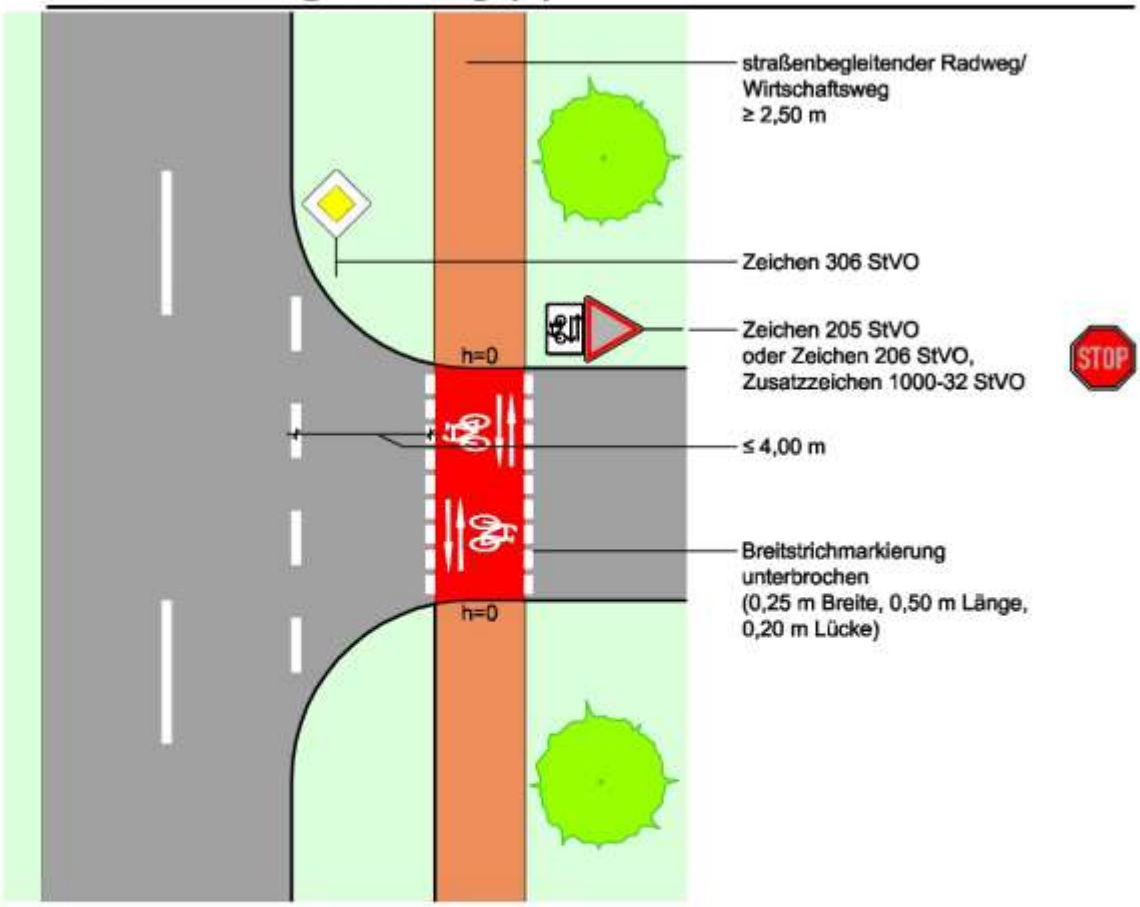
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her031a	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her031b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 318 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 9590 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Auf der anderen Fahrbahnseite existiert ein Geh-/Radweg, der in eine Richtung freigegeben ist.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Vgl. Her031a



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1914/7.80320

Abschnitts-Nr.	Her032	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Altenmühle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 146 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2267/7.72469

Abschnitts-Nr.	Her033	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

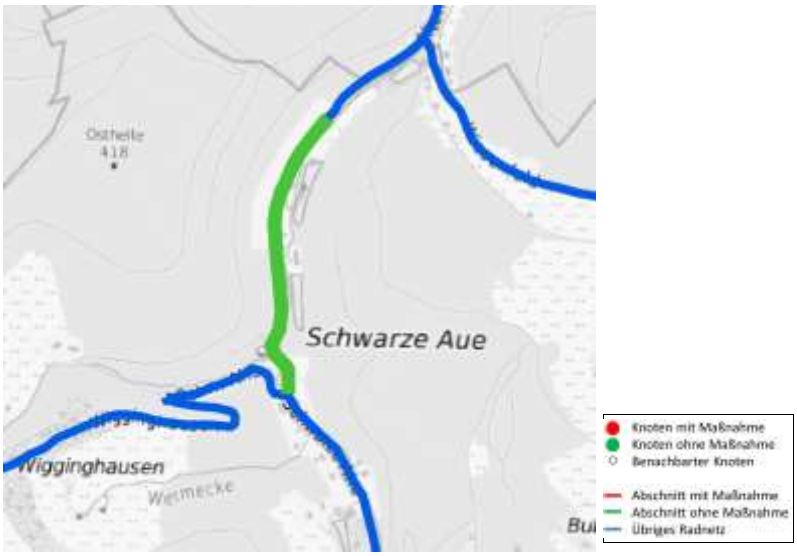
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 630 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2258/7.72321

Abschnitts-Nr.	Her038	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Silbergstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 291 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 339 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 339 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1904/7.70188

Abschnitts-Nr.	Her038.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Herscheid			**Straße**	Silbergstraße/L561

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Überführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Her038
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1906/7.7017

Abschnitts-Nr.	Her038.3	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	Silbergstraße(L879)/Silbergstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her038
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1908/7.7017

Abschnitts-Nr.	Her039	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

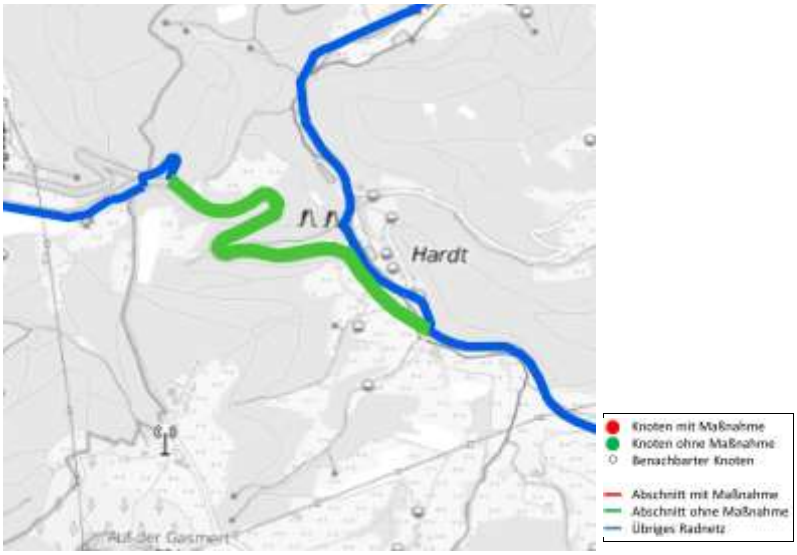
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1711 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 9254 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9254 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1906/7.70326

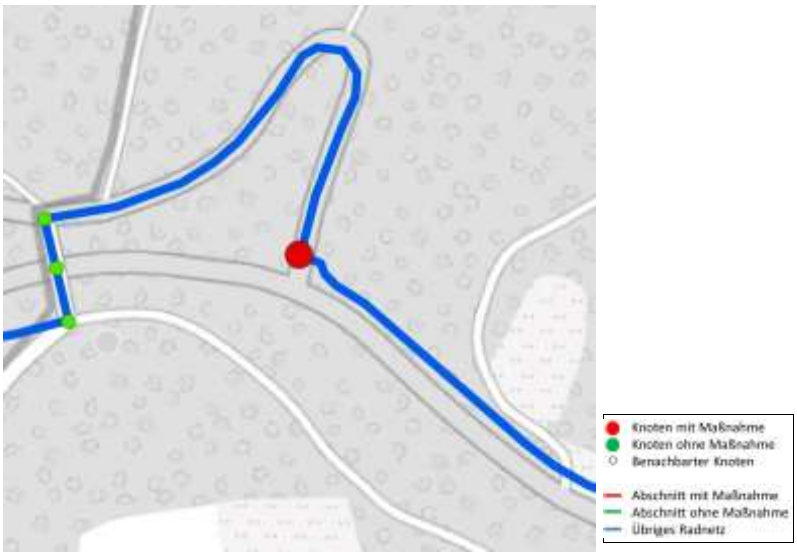
Abschnitts-Nr.	Her039.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561/L879

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her039
mit Streckenmaßnahme: Andere Maßnahme





Massnahmentyp: Andere Maßnahme
Die Radverkehrsfurt sollte eingefärbt und mit Fuß- und Radfahrerpiktogrammen sowie Richtungspfeilen versehen werden.
Auf eine Anhebung des Furtbereichs (vgl. Musterlösung) kann verzichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1906/7.7032

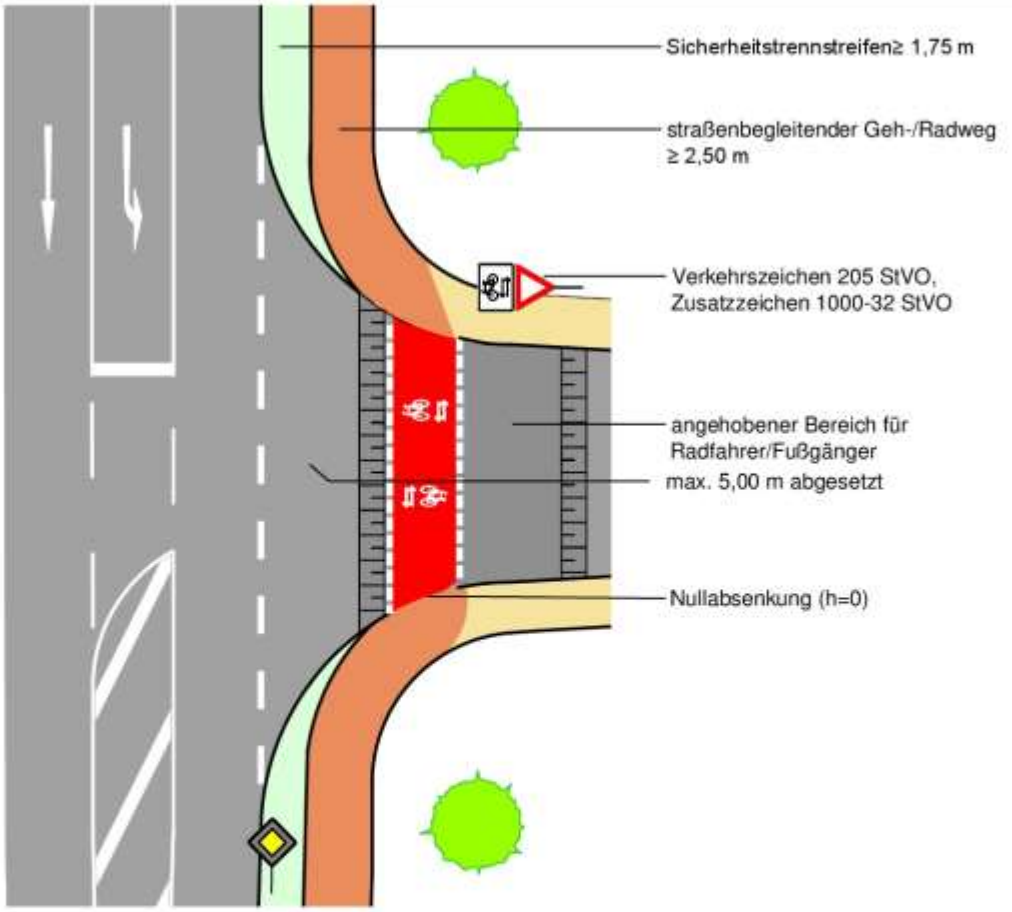
Kostenschätzung:	3.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

Sicherung des Radverkehrs an untergeordneten Knotenpunkten



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.5

Anwendungsbereiche:

- an Unfallschwerpunkten auch bei Richtungsverkehr
- in der Regel im Vorfeld bebauter Gebiete oder in Gewerbegebieten, v. a. außerorts, inEinzelfällen auch innerorts

Hinweise:

- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels angehobener Furt über die Einmündung bevorrechtigt geführt
- rote Einfärbung der Furt optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.5-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Her040	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

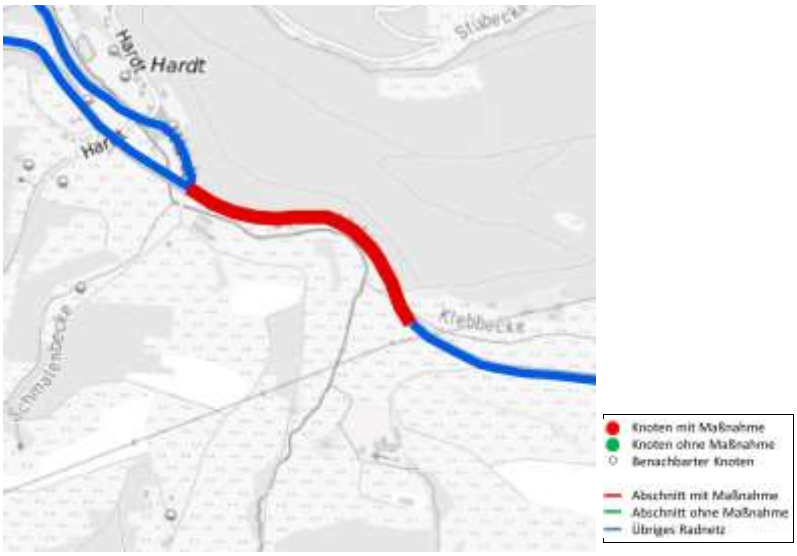
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 605 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 10820 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10820 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1831/7.72426

Kostenschätzung:	242.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

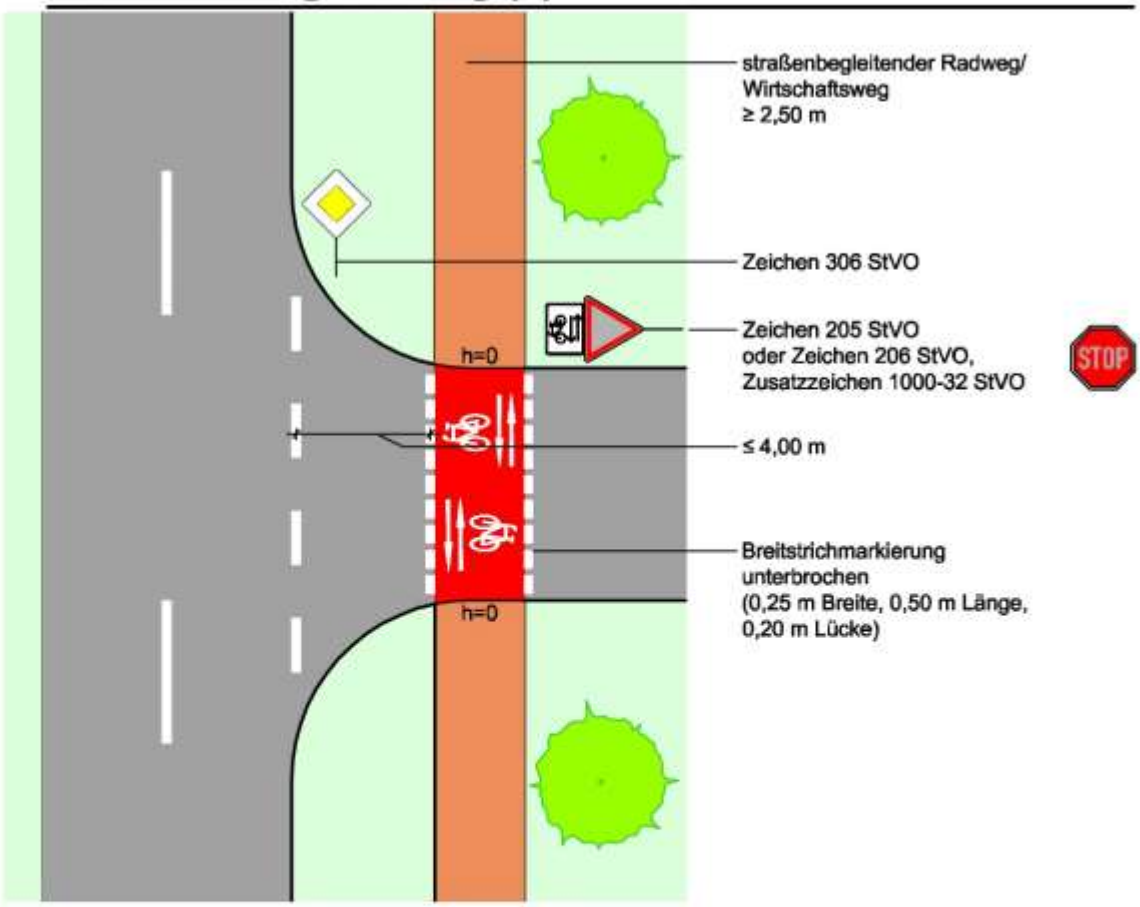
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her040	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her040.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561/Hardt

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her040
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1857/7.7174

Abschnitts-Nr.	Her041	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

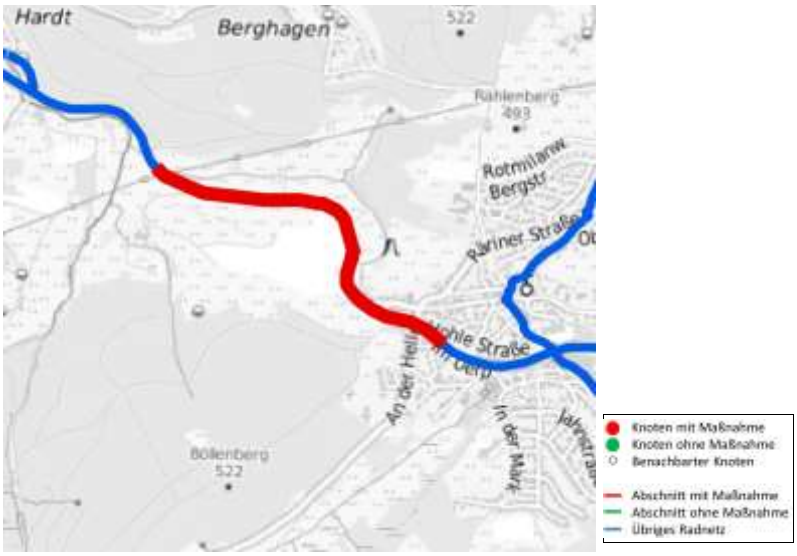
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1461 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10820 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10820 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1831/7.72426

Kostenschätzung:	584.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

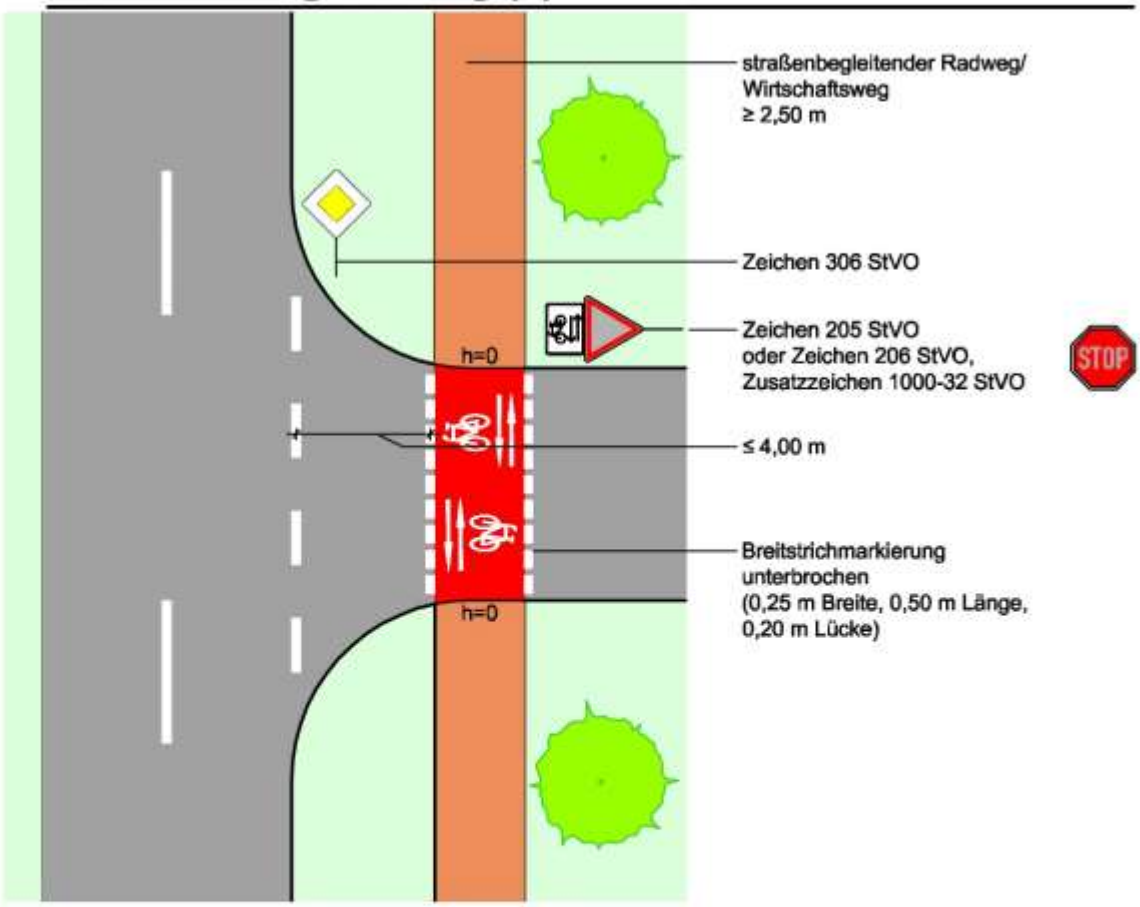
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her041	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her042	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 462 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8248 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8248 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2053/7.74002

Kostenschätzung:	184.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

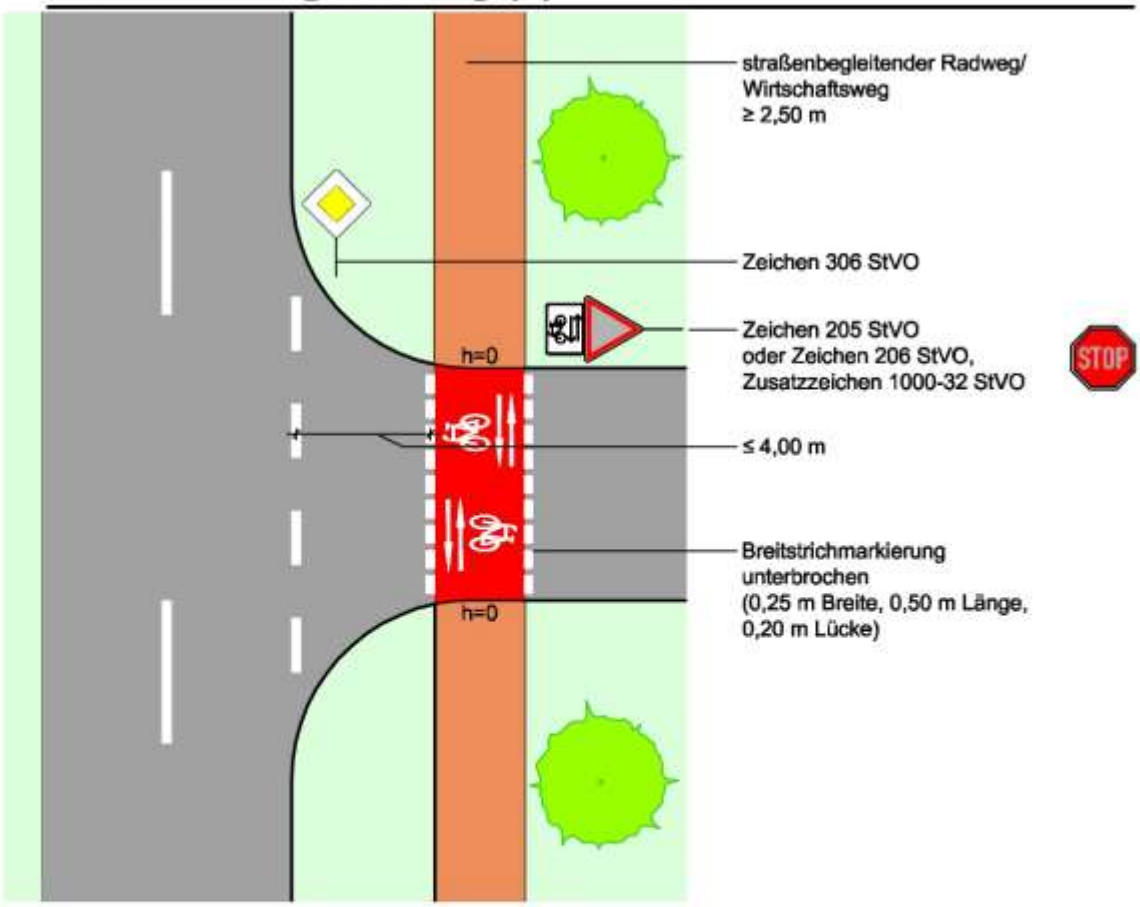
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her042	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her043	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 696

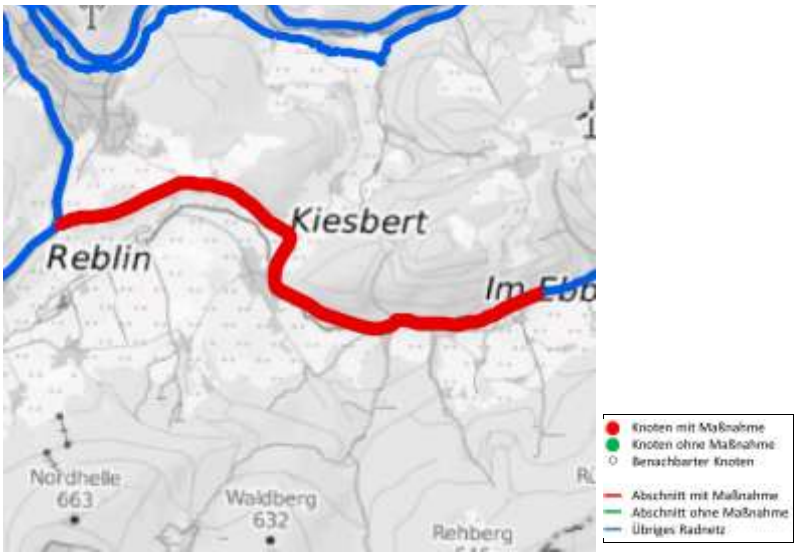
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 3538 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2007 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2007 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Mit 2007 Kfz/Tag befindet sich dieser Abschnitt im Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen der Stufen I und IV.

Massnahmentyp: Reduzierung der Geschwindigkeit
Es ist zu prüfen, ob hier eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h möglich ist.
Sollte dies nicht möglich sein, sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs geprüft werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1640/7.75447

Kostenschätzung:	35.380,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her044	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	Ebbetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 519 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 2007 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2007 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1607/7.79562

Abschnitts-Nr.	Her045.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	K 6 /Altenmühle

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her045
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2274/7.7261

Abschnitts-Nr.	Her060	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

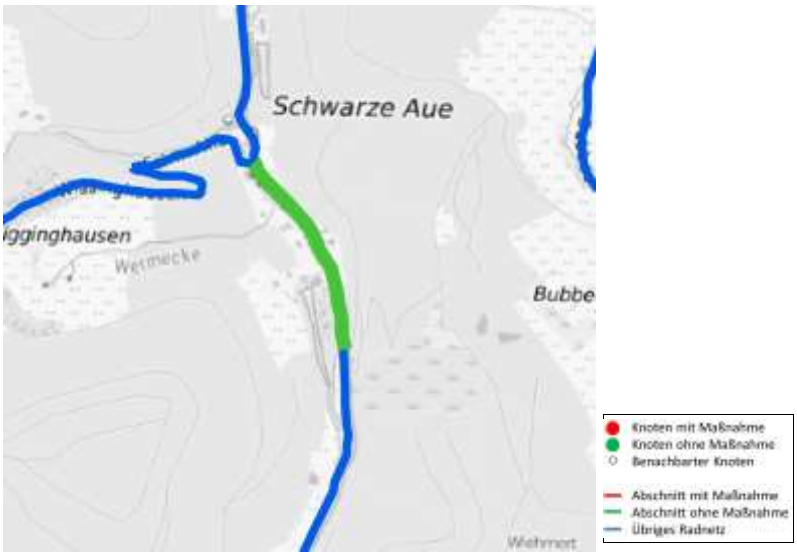


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 454 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2205/7.72217

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her060.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879/Wigginghausen

Steckbrief:
2. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Her060
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.220/7.7221

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her061	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

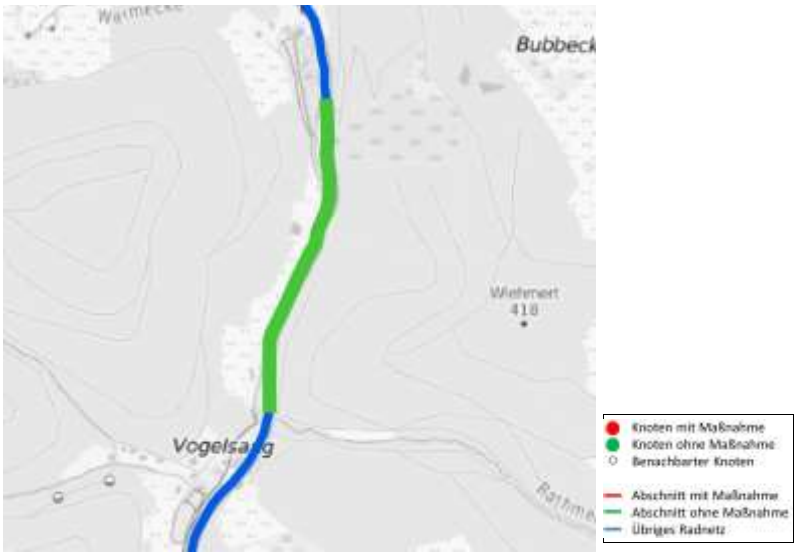
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 689 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2170/7.72497

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her062	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1023 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2110/7.72339

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her063	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

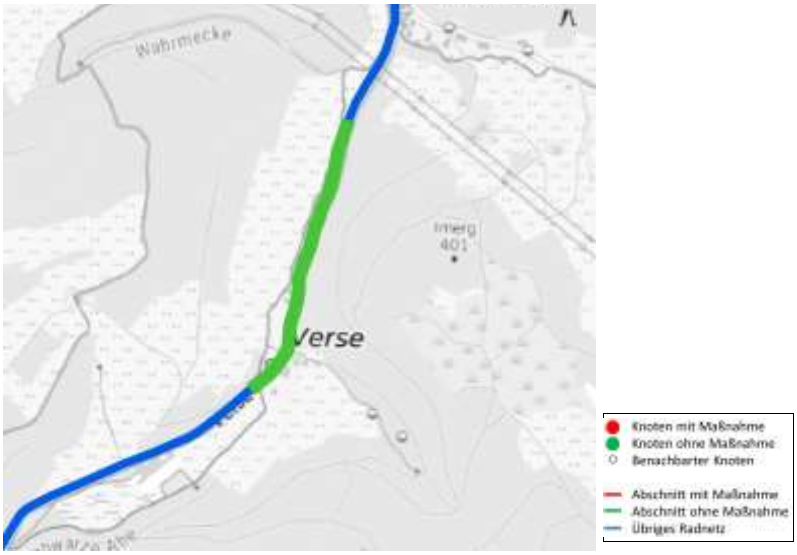
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 622 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2026/7.72074

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her064	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

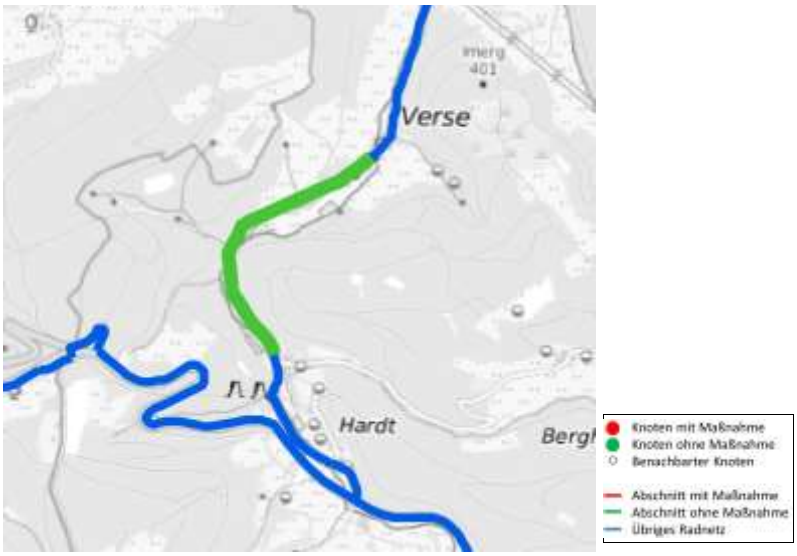


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1109 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1974/7.71790

Abschnitts-Nr.	Her065	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 101 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1906/7.71283

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her066	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

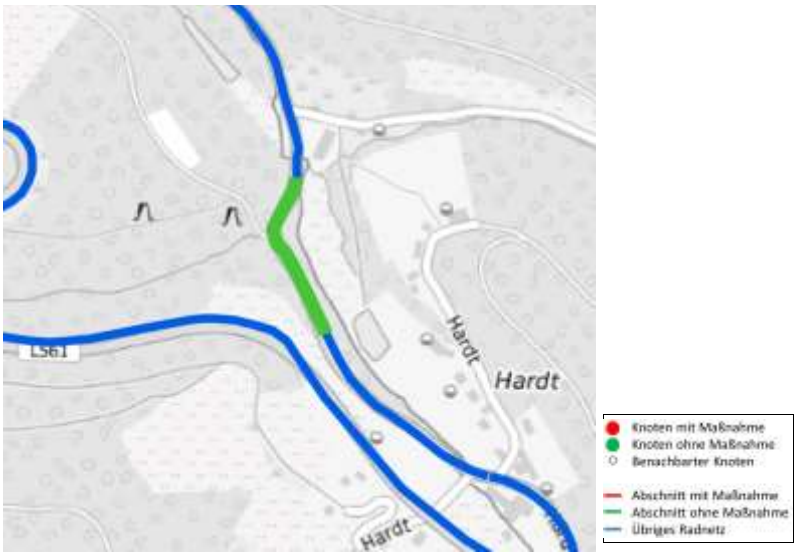
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 185 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1897/7.71308

Abschnitts-Nr.	Her067	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

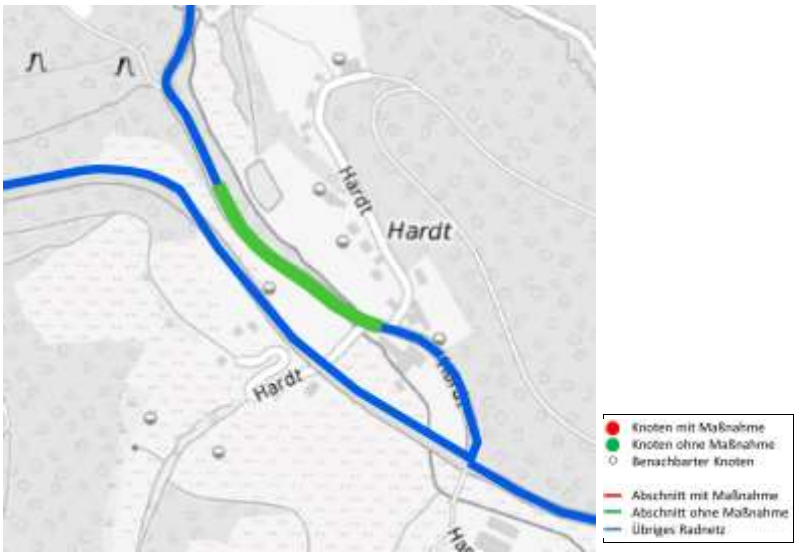
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 235 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1883/7.71356

Abschnitts-Nr.	Her068	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 71 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1869/7.71607

Abschnitts-Nr.	Her069	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L 879

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

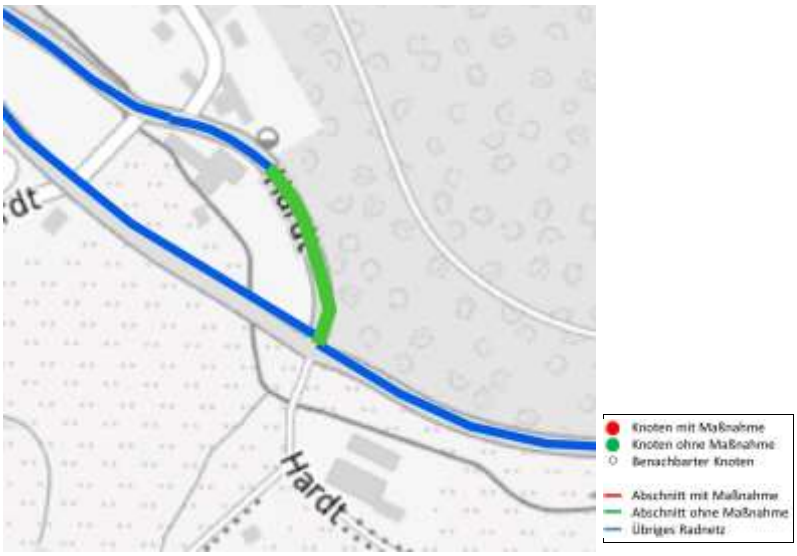
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 125 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1867/7.71697

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her079	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L707

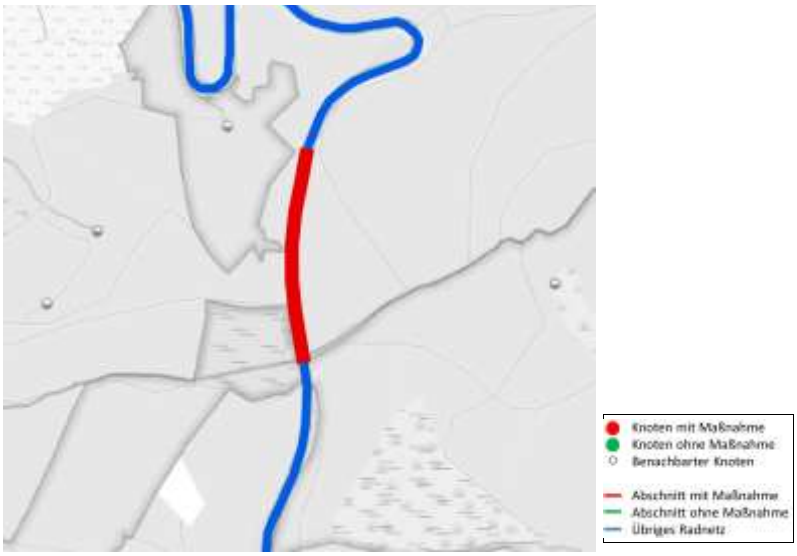
Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 460 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2389 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 2389 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1437/7.74580

Kostenschätzung:	184.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

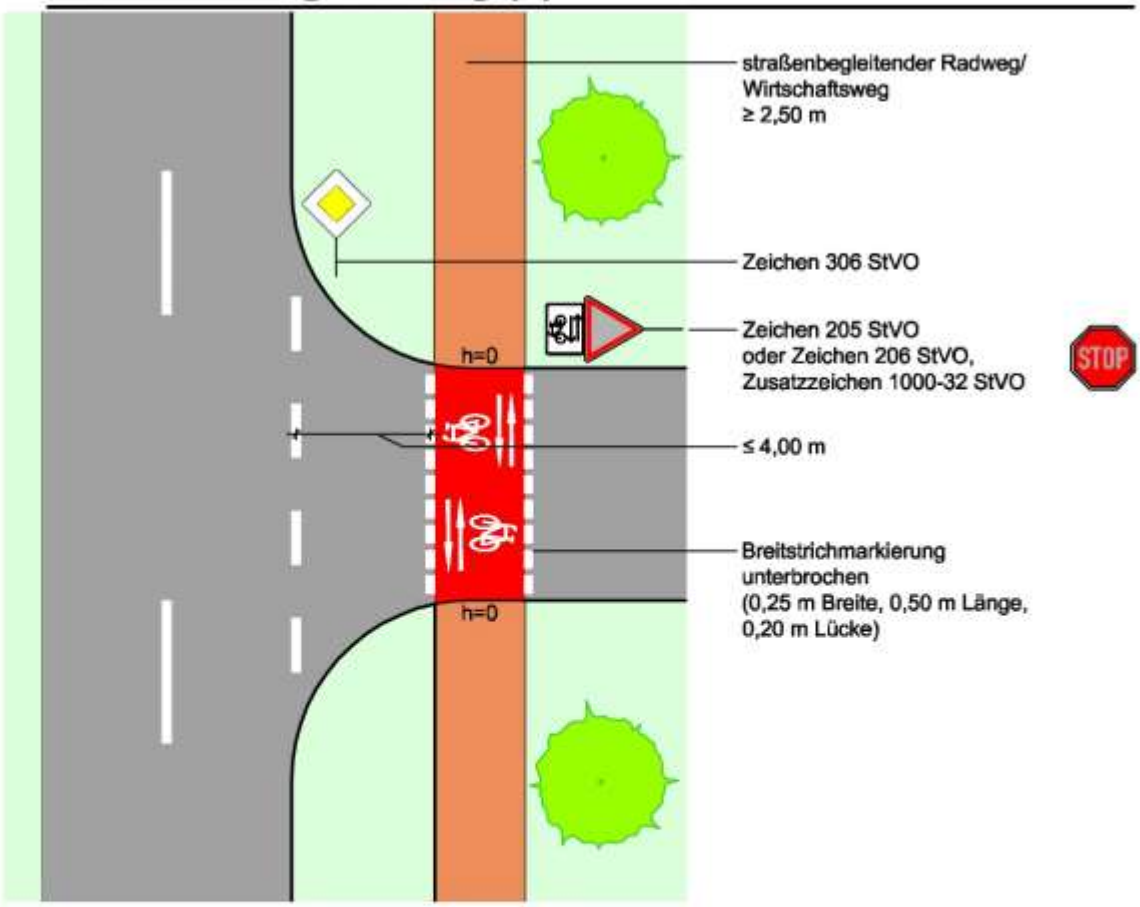
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her079	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L707

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Her080	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L707

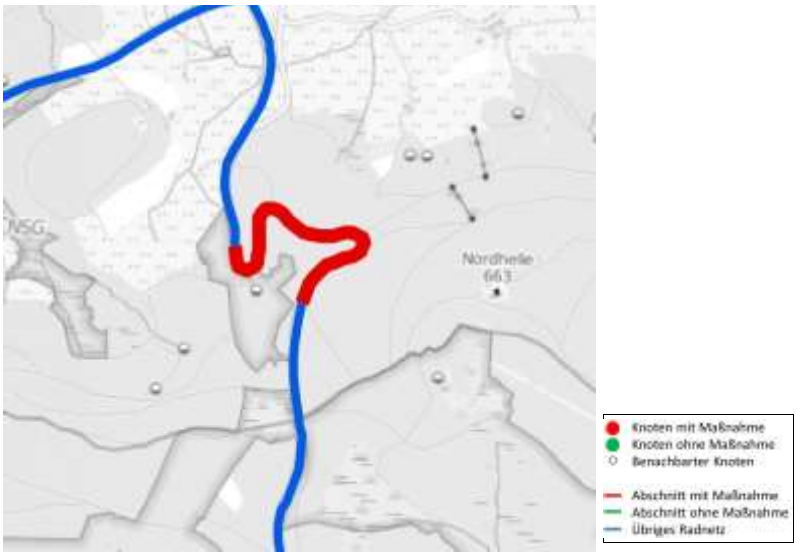
Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1151 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 2389 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 2389 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1478/7.74581

Kostenschätzung:	460.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

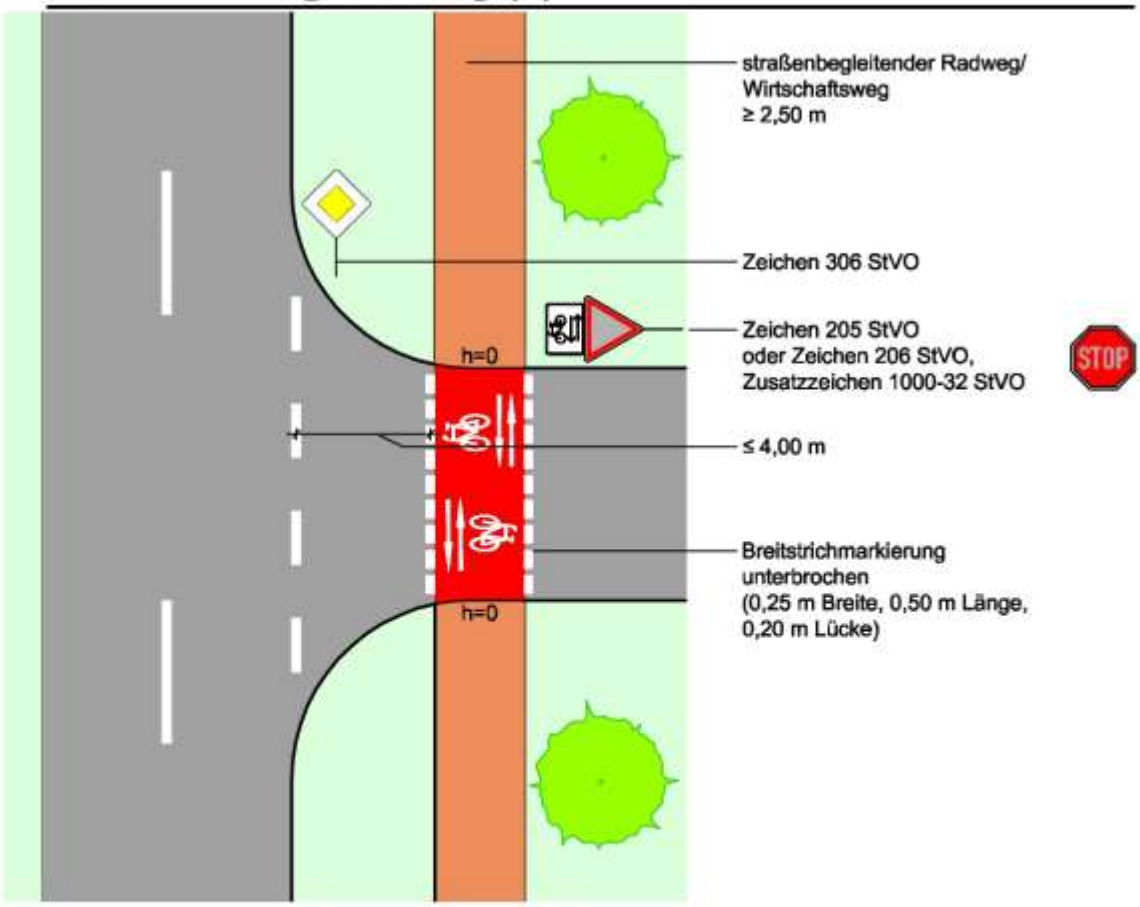
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her080	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L707

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Her081	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			**Straße**	L707

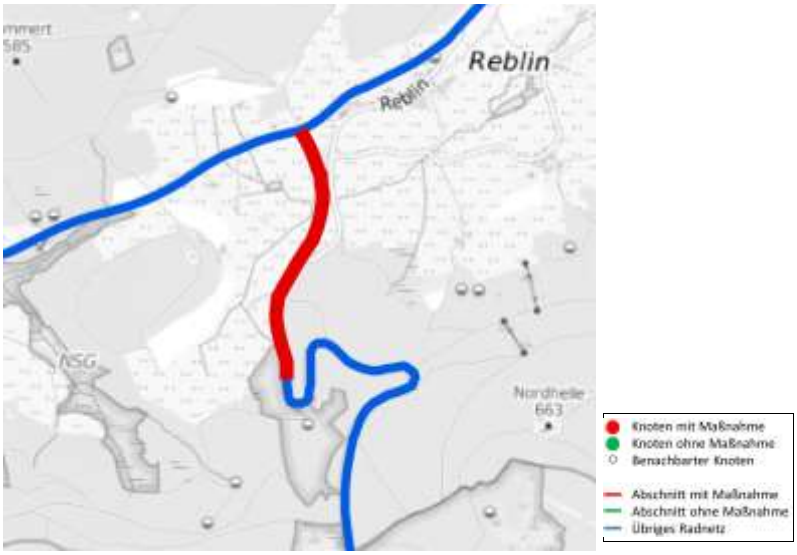
Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1012 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2389 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 2389 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1497/7.74218

Kostenschätzung:	406.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

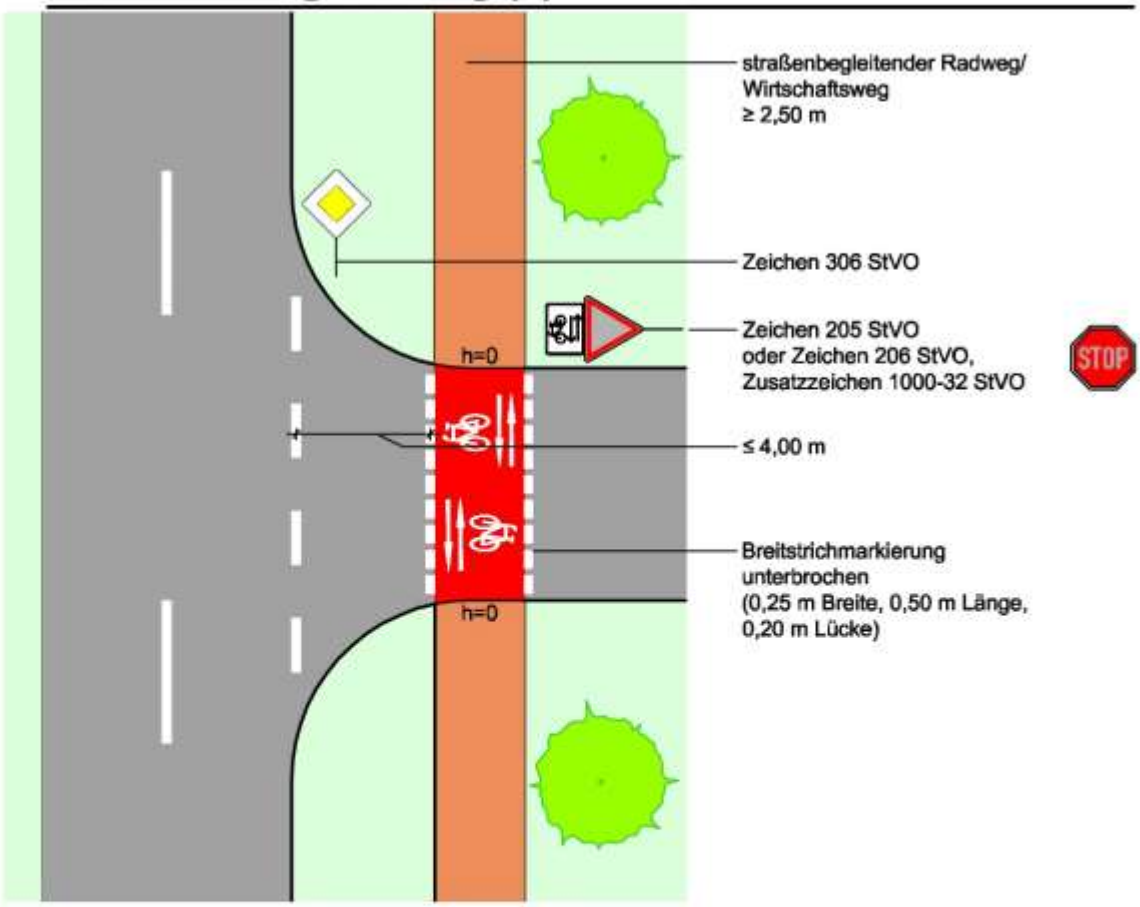
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Her081	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Herscheid			Straße	L707

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Her081.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Herscheid			**Straße**	L707/L696

Steckbrief:
Prüfnetz
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Her081
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1583/7.7426

Abschnitts-Nr.	Ise001	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

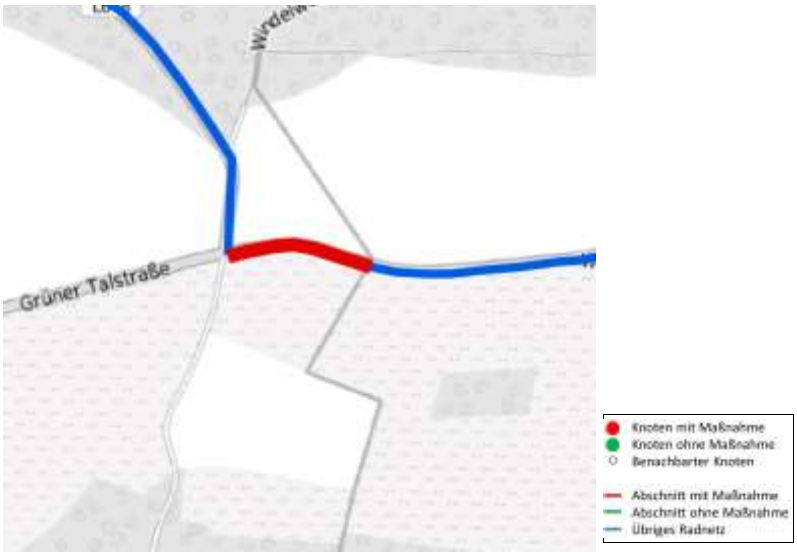
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 161 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5225 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5225 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert ein bauliche, nicht gewidmete Nebenanlage mit ca. 1,00 m Breite.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht gewidmeten Nebenanlage zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr) mit mindestens 2,50 m, besser 3,00 m Breite.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3288/7.71976

Kostenschätzung:	46.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont

Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

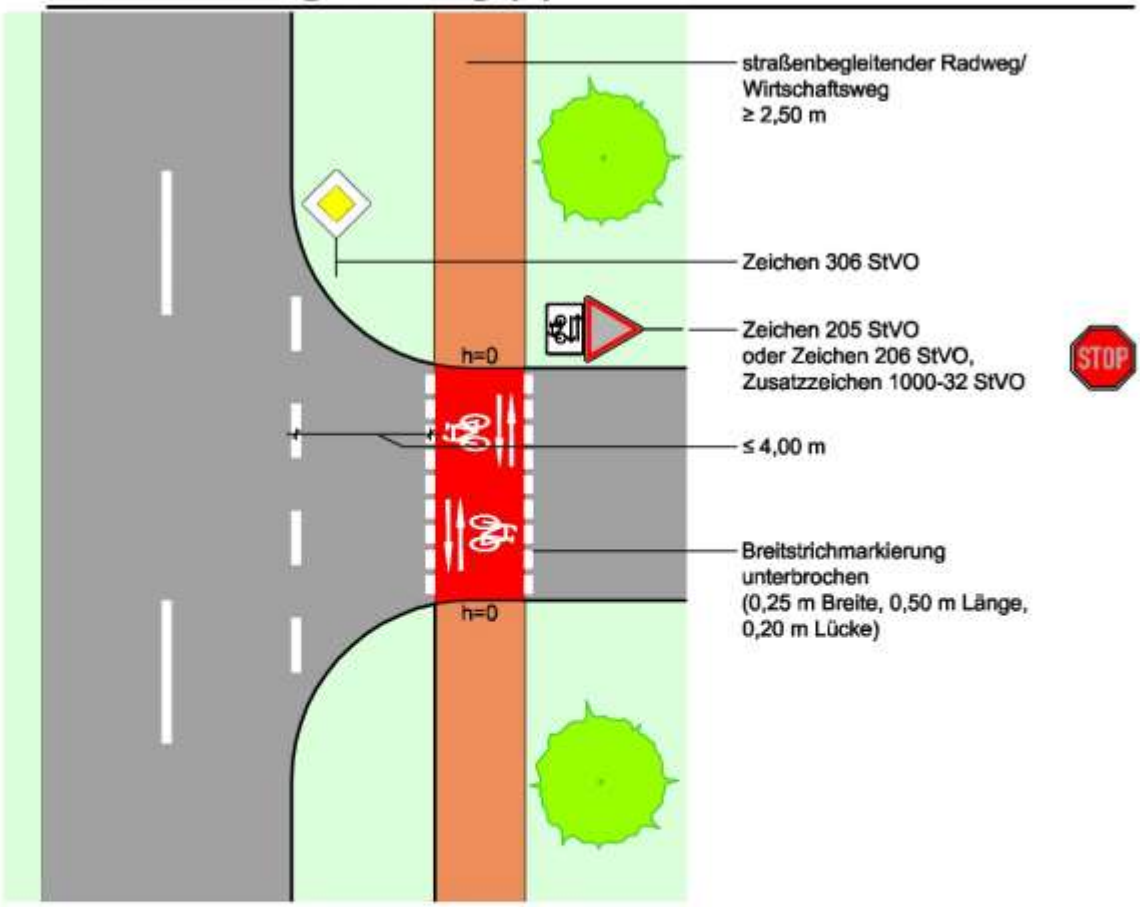
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise001	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Grüner Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise002	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Kesberner Straße

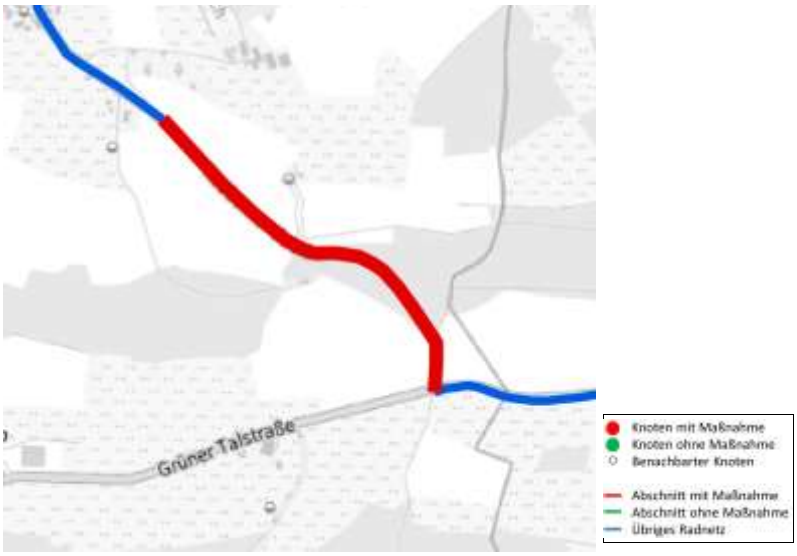
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 881 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4417 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 4417 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3339/7.71135

Kostenschätzung:	351.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

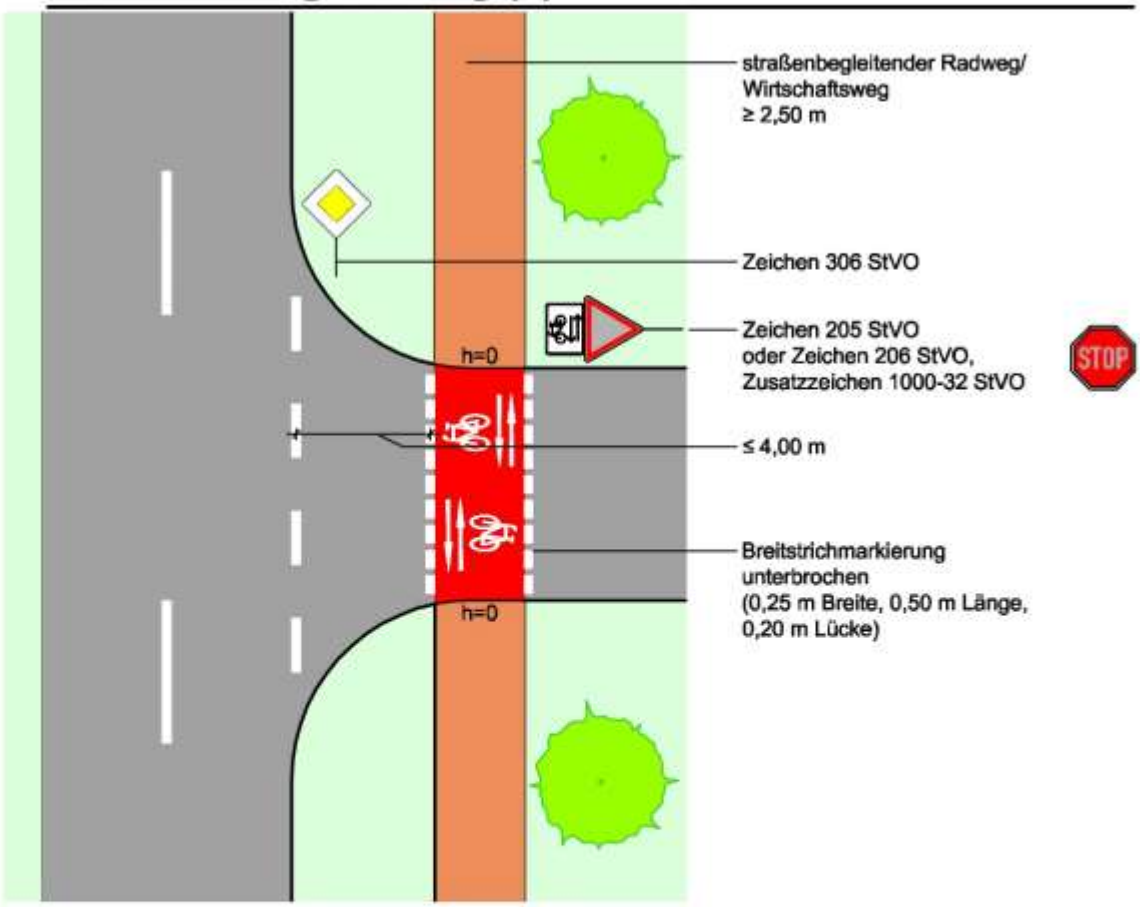
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise002	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Kesberner Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

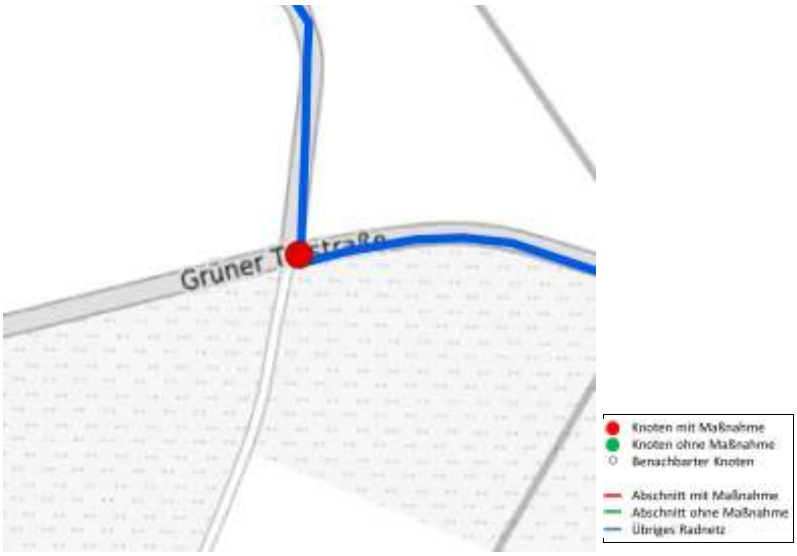
Abschnitts-Nr.	Ise002.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Kesberner Straße/Grüner Talstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise002
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist der Bau einer geteilte Querungshilfe zu prüfen. Hierzu kann der Linkasabbiegefahrstreifen auf Grüner Talstr. und die Sperrfläche Westendorfstr. genutzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.328/7.7197

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

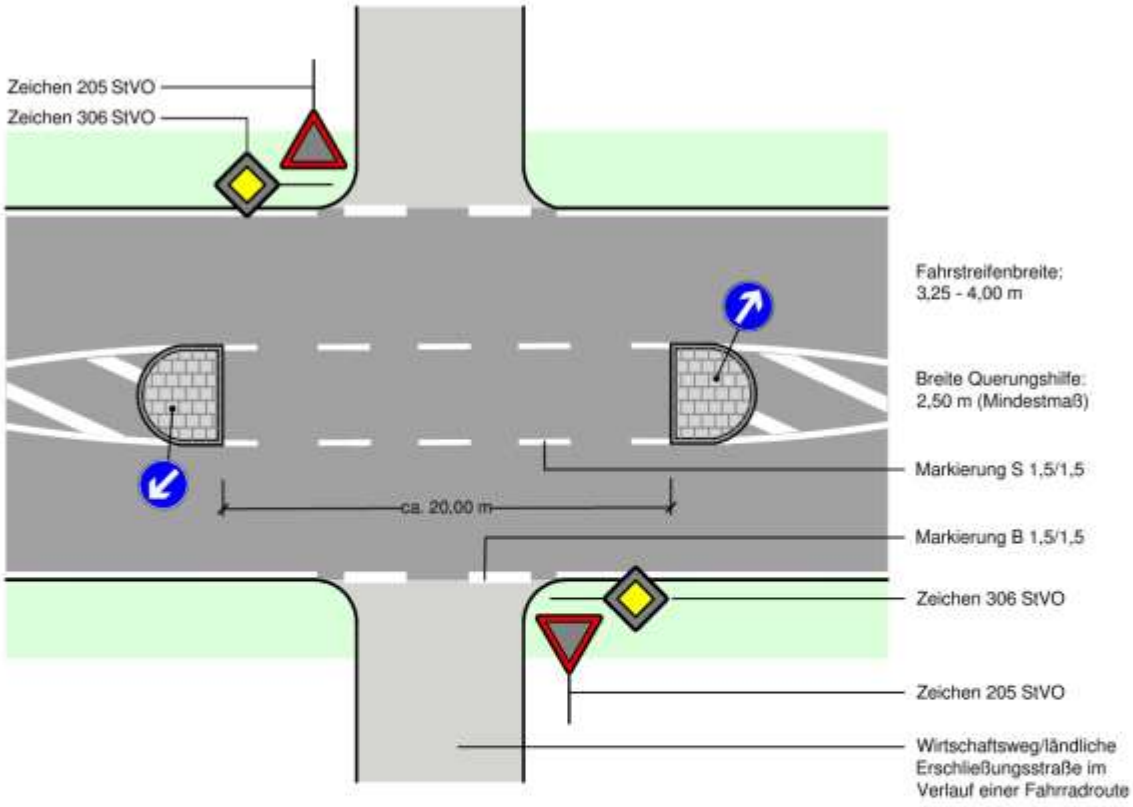
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise002.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			Straße	Kesberner Straße/Grüner Talstraße

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

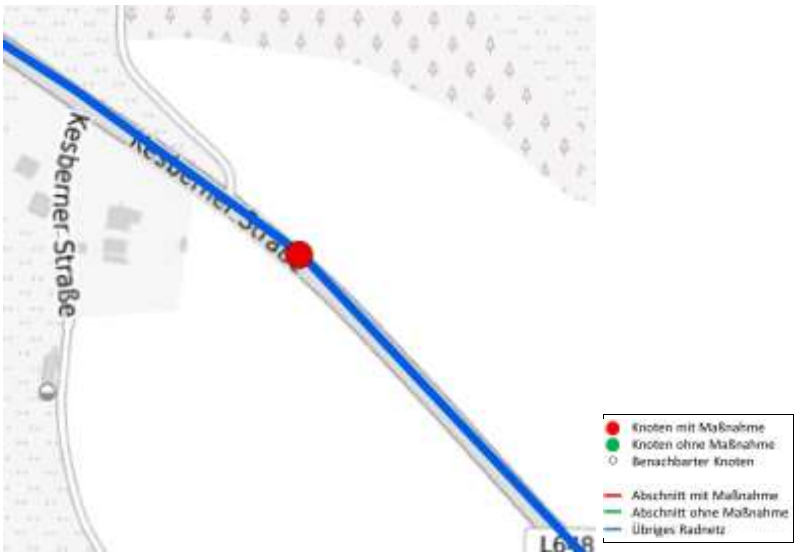
Abschnitts-Nr.	Ise002.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Kesberner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise002
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der neue Radweg (Ise002) sollte in diesem Bereich aufgelöst und der Radfahrende über eine Fahrbahneinengung in die Richtungsführung (Ise003) überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3339/7.7113

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

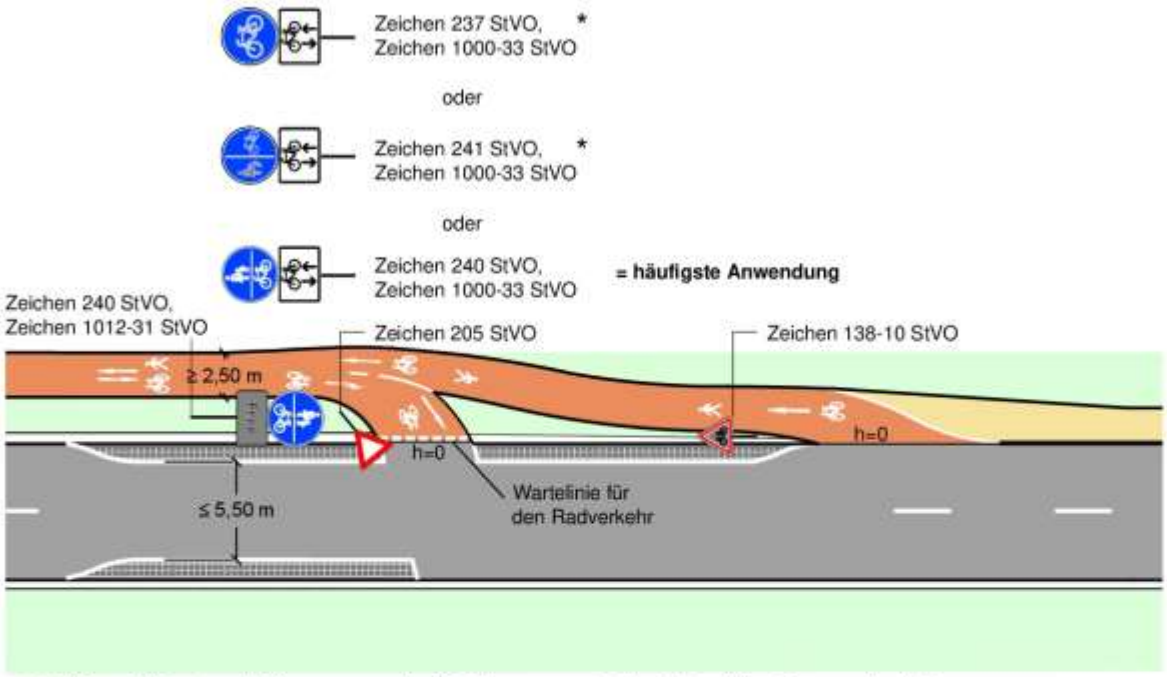
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise002.2	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			Straße	Kesberner Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise003	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Kesberner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 281 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4417 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 4417 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3354/7.70814

Abschnitts-Nr.	Ise004	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Kesberner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 249 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 4417 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 4417 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3373/7.70662

Abschnitts-Nr.	Ise005	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Läger

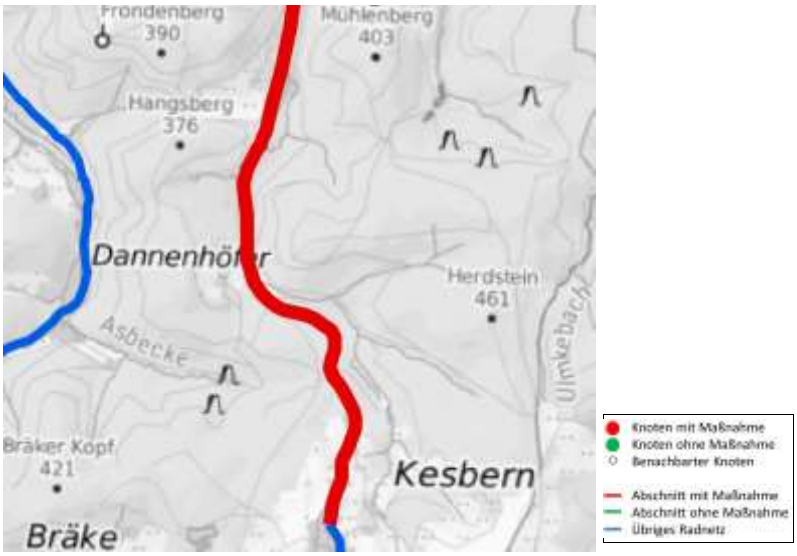
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 3591 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4417 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 4417 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3659/7.70309

Kostenschätzung:	1.436.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

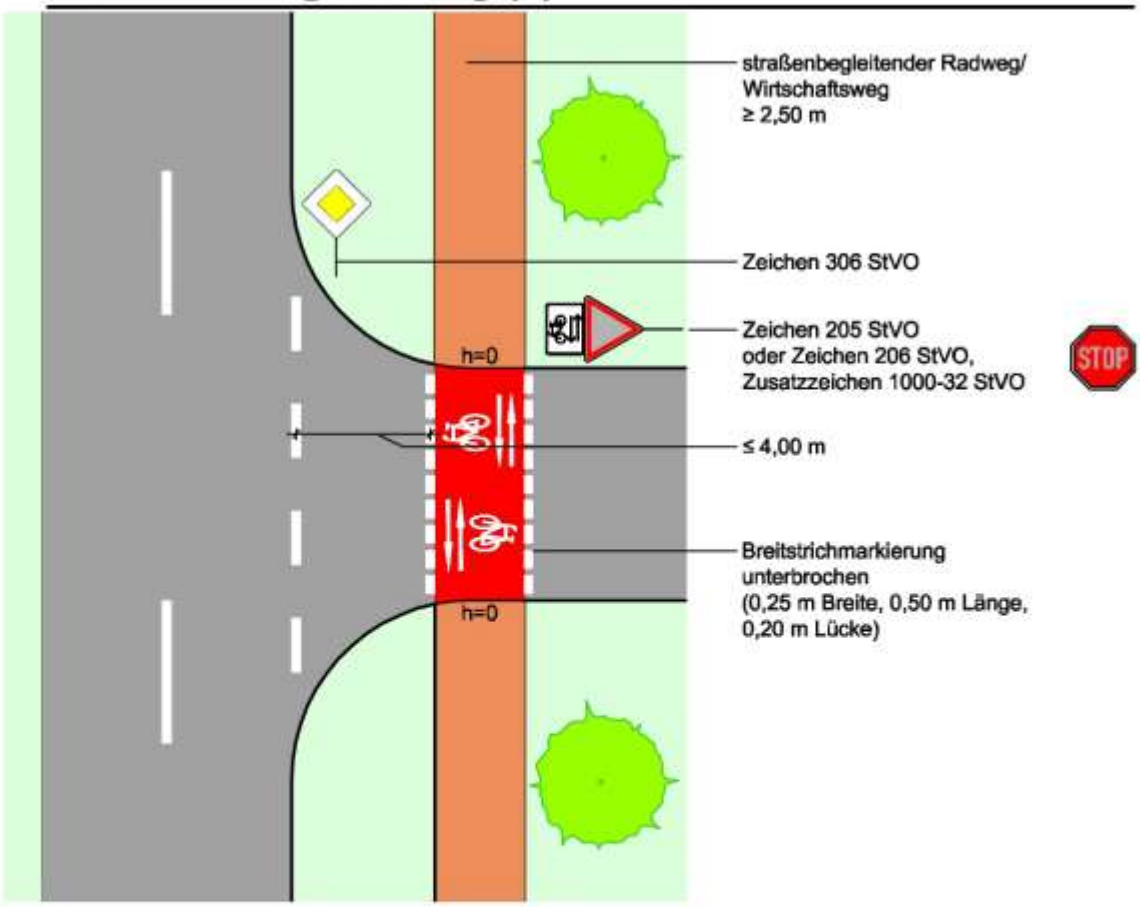
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise005	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	In der Läger

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise005.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Kesberner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise005
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der neue Radweg (Ise005) sollte in diesem Bereich aufgelöst und der Radfahrende über eine Fahrbahneinengung in die Richtungsführung (Ise004) überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3374/7.7066

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

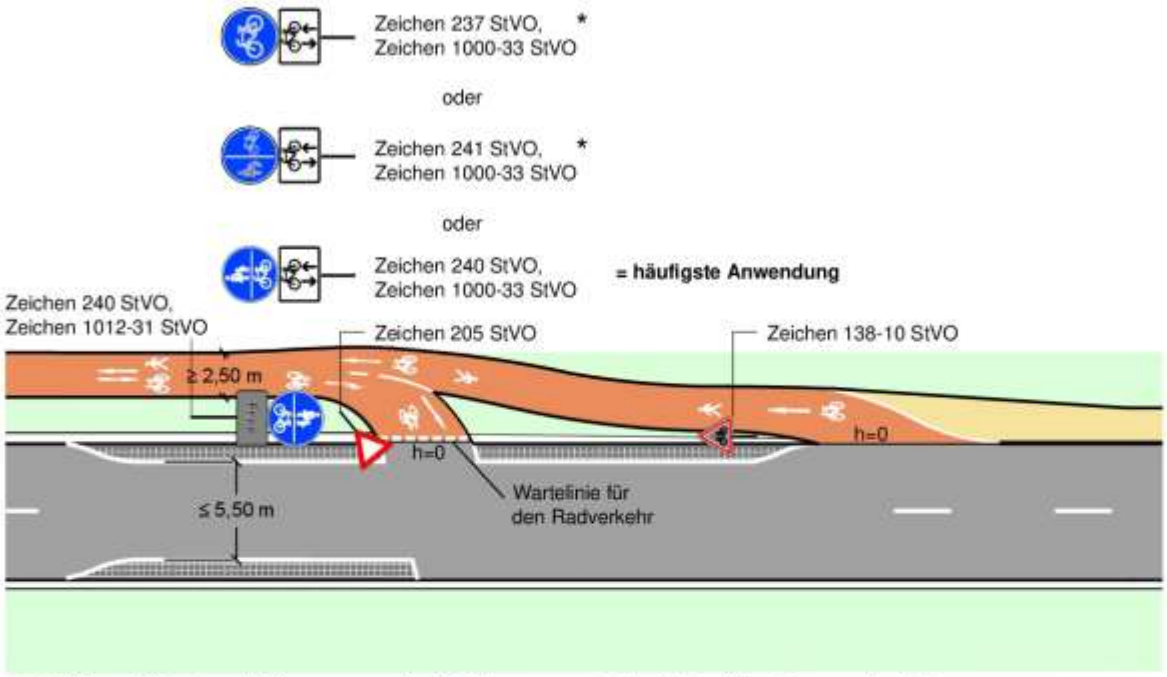
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise005.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			Straße	Kesberner Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.5-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise005.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Läger (Höhe Danzweg)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise005
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der neue Radweg (Ise005) sollte in diesem Bereich aufgelöst und der Radfahrende über eine Fahrbahneinengung in die Richtungsführung (Ise006) überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3659/7.7030

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

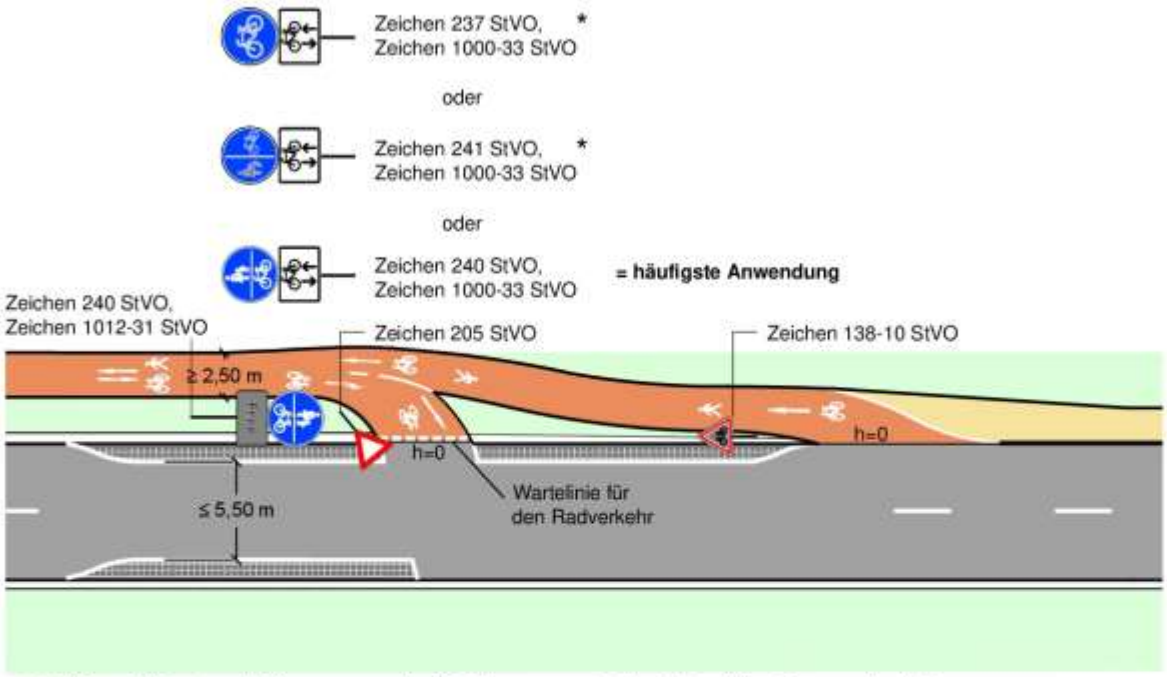
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise005.2	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			Straße	In der Läger (Höhe Danzweg)

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.5-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise006	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Läger

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

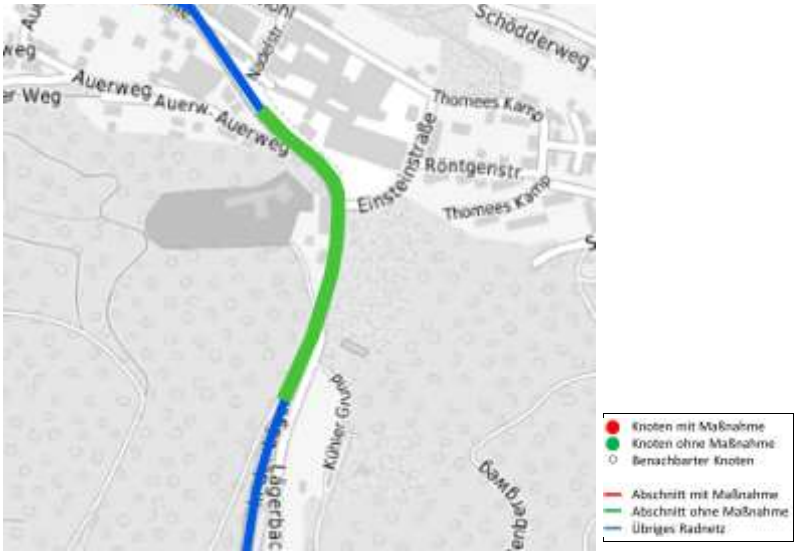
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 350 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 4417 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 4417 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3687/7.70265

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise007	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Obere Mühle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 325 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4417 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 4417 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3705/7.69914

Abschnitts-Nr.	Ise008	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung in T30-Zone
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Altstadt

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 519 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung in T30-Zone
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: < 5000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Pflasterbeton mit Rasengittersteinen in der Mitte
StVO-Zeichen: 274

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Führung in T 30-Zone) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich

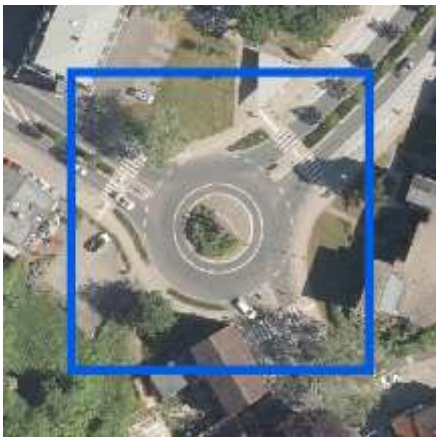


https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3705/7.69914

Abschnitts-Nr.	Ise008.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Altstadt/An der Schlacht

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise008
mit Streckenmaßnahme: Kreisverkehrszufahrten verschmälern





Massnahmentyp: Kreisverkehrszufahrten verschmälern
Die Kreisverkehrszu- und -ausfahrten sind zu breit und sollten auf 3,25 - 3,50 m bzw. 3,50 - 3,75 m verschmälter werden (in umseitiger Musterlösung sind die dazugehörigen Maße hinterlegt).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3720/7.6978

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

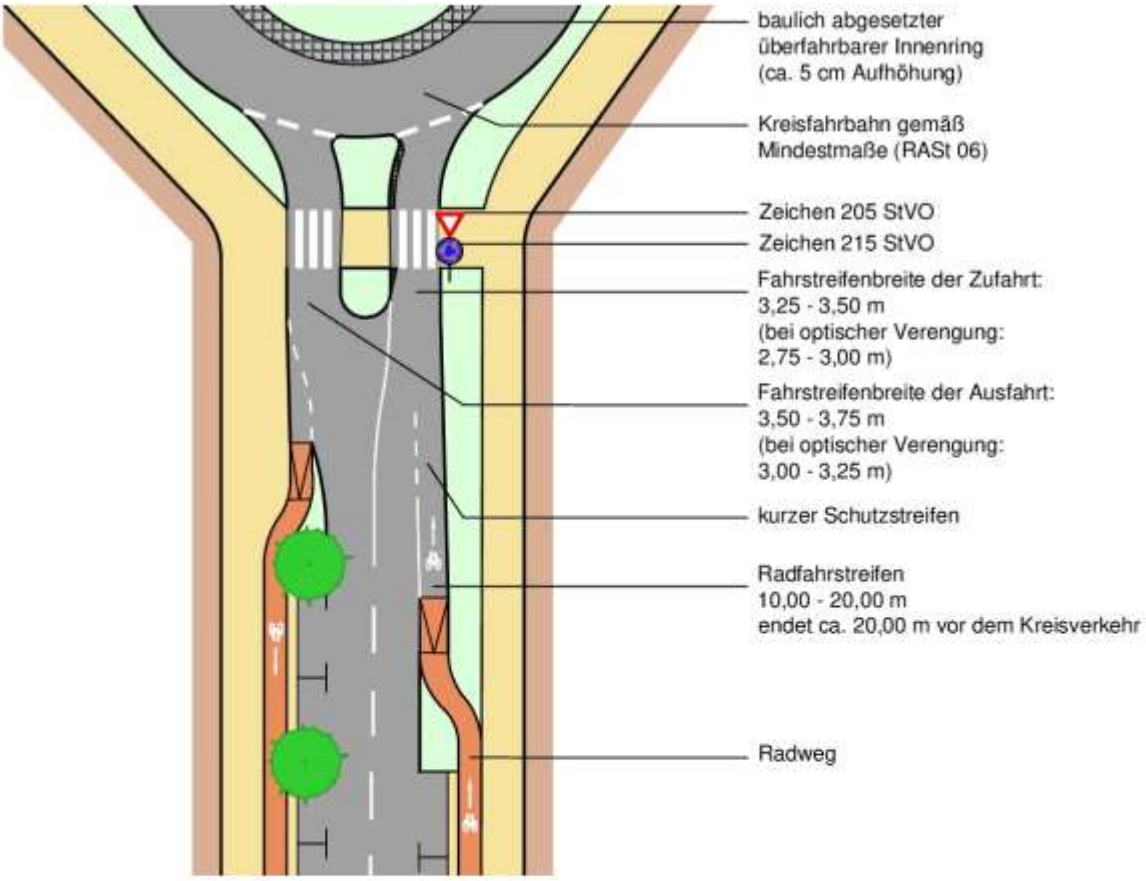
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise008.1	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Altstadt/An der Schlacht

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	lse011a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 344 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 15722 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 15722 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 0,50 m und ist ERA-konform
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3746/7.73405

Abschnitts-Nr.	Ise011b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

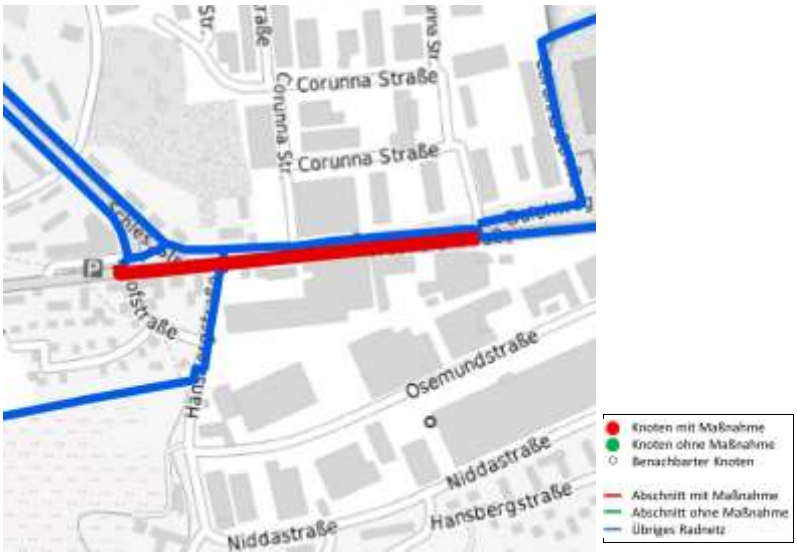
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 392 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 15722 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 15722 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es ist ein Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahnbreite von 5,65 m.
Sollte dies nicht möglich sein, dann ist Ise011a zu einem getrennten Geh-/Radweg mit 3,00 m Breite für den Radwegeanteil und 2,50 m Breite für den Gehweganteil auszubauen und entsprechend umzuwidmen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3743/7.73337

Kostenschätzung:	31.360,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

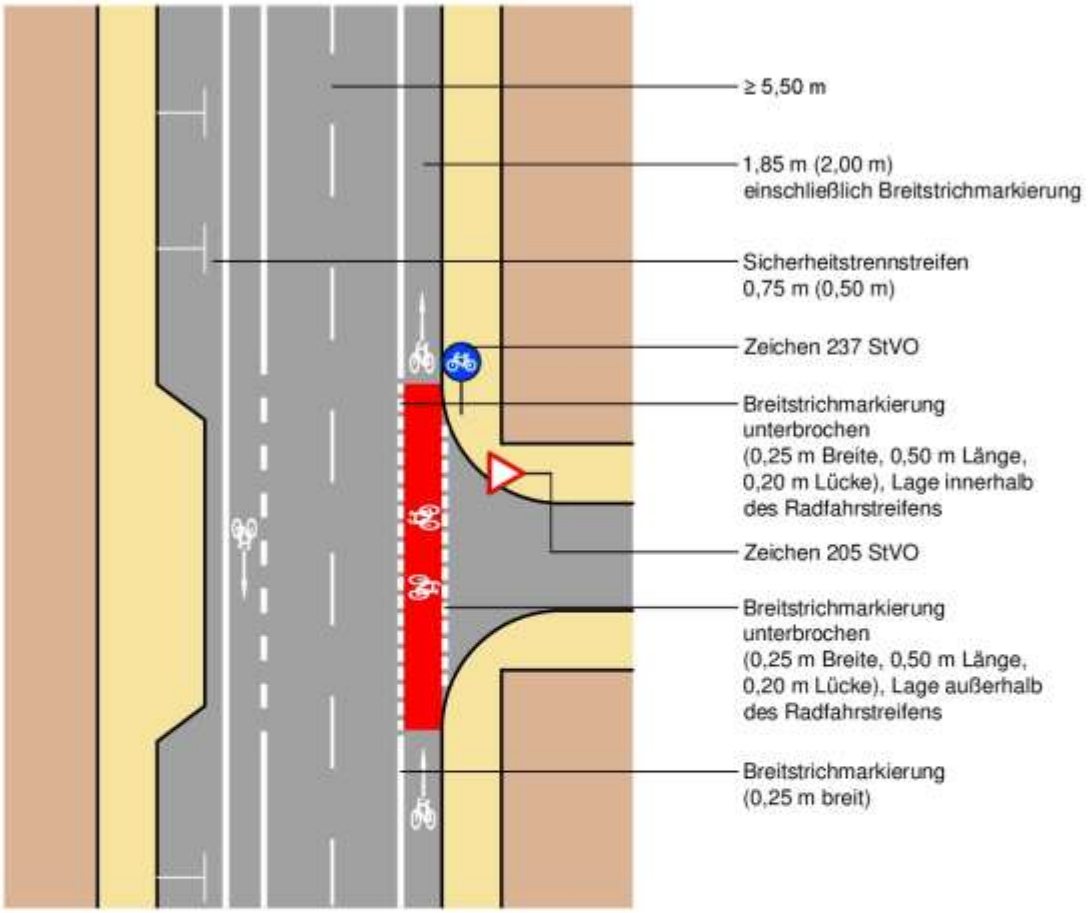
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse011b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

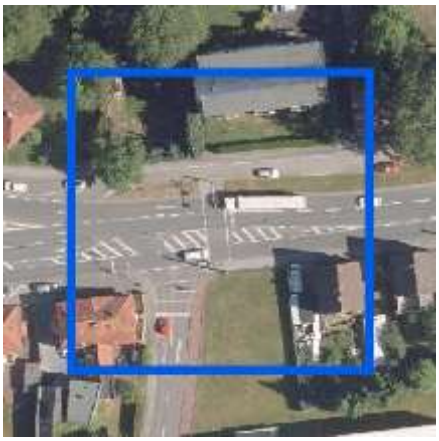
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

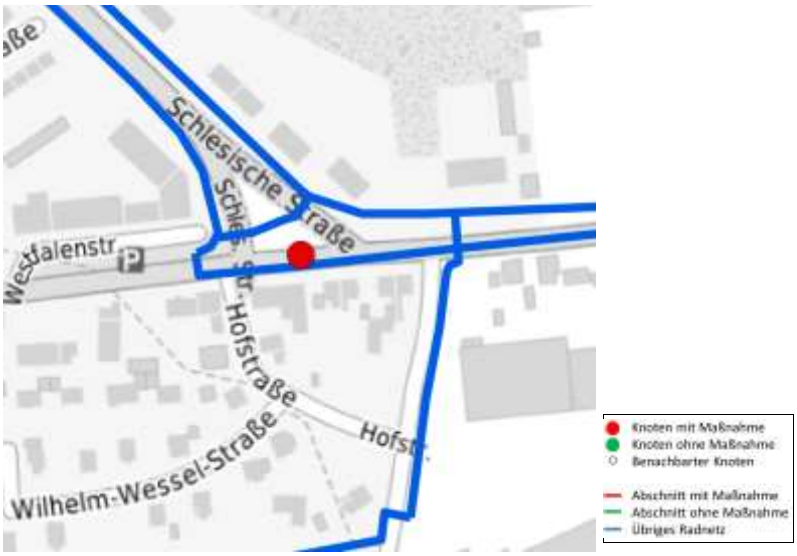
Abschnitts-Nr.	Ise011b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße/schlesische Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise011b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge des aus Westen kommenden Radfahrenden auf der Westfalenstraße sollte hier eine vorgezogene Haltlinie für den Radverkehr markiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3744/7.7349

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

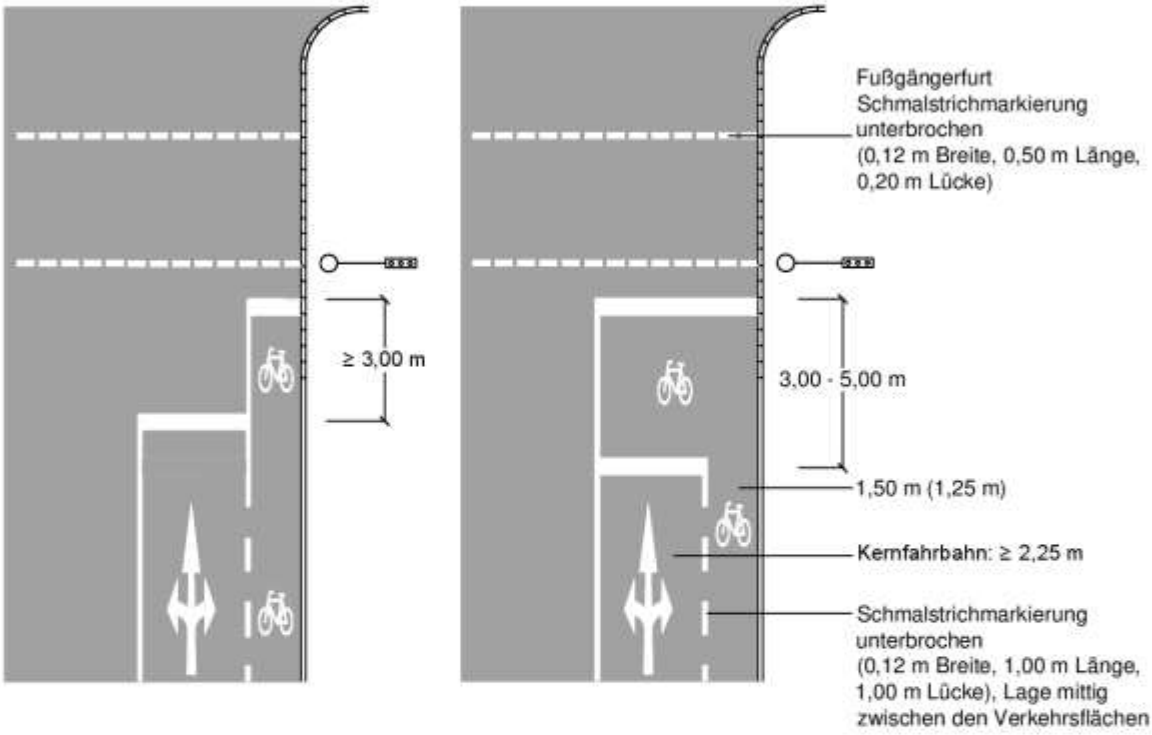
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse011b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße/schlesische Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise014	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Bahnhofsplatz

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune
Abschnittslänge: 156 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Knotenbetrachtung

Massnahmentyp: Knotenpunkt
vgl. zugehörigen Knotenpunkt



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3726/7.69330

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe:

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise015	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (selbstständig)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 73 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Breite der Anlage: 4,00 m oder größer
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10

Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 4,00 m oder größer und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg für beide Richtungen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3808/7.71604

Kostenschätzung:	1.095,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

Abschnitts-Nr.	Ise015.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Überführung Seilerseestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Überführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise015
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3813/7.7162

Abschnitts-Nr.	Ise022a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 79 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: > 1,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 1,50 m und ist damit ERA-konform.
Ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin ist nicht vorhanden.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der bestehende Schutzstreifen ist, insbesondere zu den Kfz-Stellplätzen, nicht ausreichend breit.
Ein Schutzstreifen entlang von Längsparken benötigt 1,50 m plus mind. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen, in Summe also 2,00 m Breite.
Es wird empfohlen einen überbreiten Schutzstreifen von mind. 1,50 m, besser 2,00 m plus einen Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin mit mind. 0,50 m neu zu markieren.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3756/7.70465

Kostenschätzung:	4.740,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

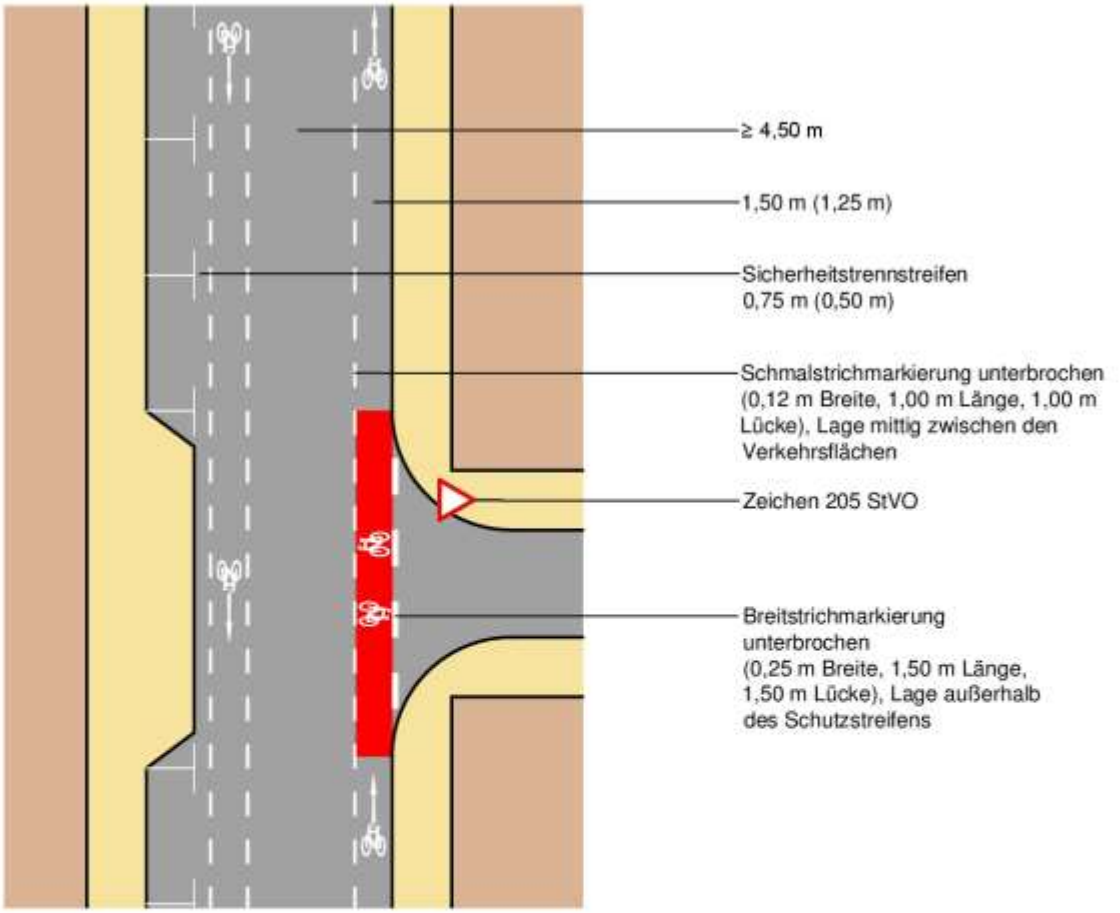
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse022a	Lage	innerorts	Bestand	Schutzstreifen
Kommune	Iserlohn			Straße	Theodor-Heuss-Ring

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise022b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 71 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: > 1,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 1,50 m und ist damit ERA-konform.
Ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin ist nicht vorhanden.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der bestehende Schutzstreifen ist, insbesondere zu den Kfz-Stellplätzen, nicht ausreichend breit.
Ein Schutzstreifen entlang von Längsparken benötigt 1,50 m plus mind. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen, in Summe also 2,00 m Breite.
Es wird empfohlen einen überbreiten Schutzstreifen von mind. 1,50 m, besser 2,00 m plus einen Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin mit mind. 0,50 m neu zu markieren.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3756/7.70387

Kostenschätzung:	2.840,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

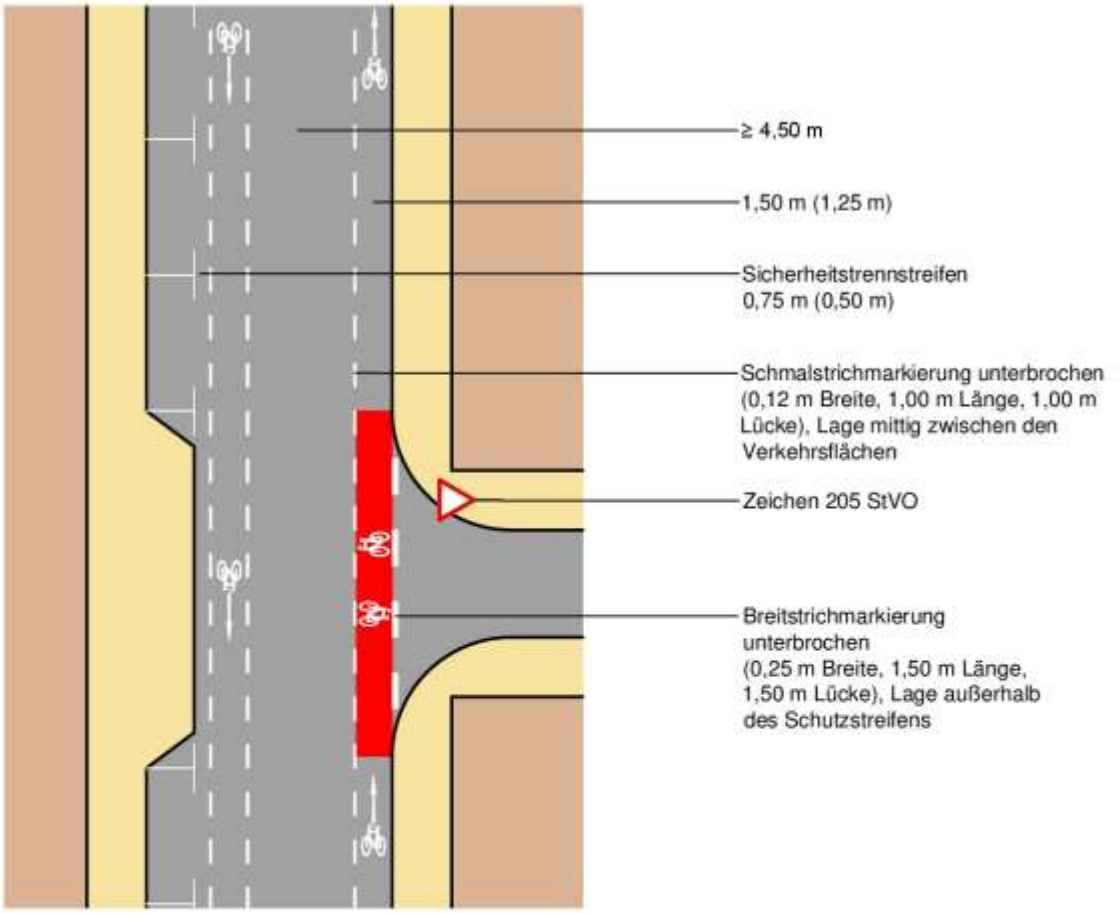
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse022b	Lage	innerorts	Bestand	Schutzstreifen
Kommune	Iserlohn			Straße	Theodor-Heuss-Ring

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise022b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring/An der Isenburg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise022b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Der freie Rechtsabbieger (östlicher Arm des Knotens) sollte zurückgebaut werden oder alternativ signalisiert und mit einer entsprechenden Furtmarkierung versehen werden.
Im Anschluss quert der Radfahrende den Theodor-Heuss-Ring über die bestehenden Furten. Hier sind die Streuscheiben mit solchen auszutauschen, die ein Fußgänger- und Fahrradsymbol aufweisen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3756/7.7046

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise023a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 165 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 3,50 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 bis < 3,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Beschilderung
Um Überholvorgänge durch Linienverkehre zu ermöglichen müsste die Busspur auf 4,75 m (mindestens 4,00 m) verbreitert werden. Dies erscheint hier nicht möglich.
Deshalb wird die Umwidmung in einen Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) - Linienomnibusse frei (StVO Zeichen 1026-32) vorgeschlagen.
Hierdurch wird der Radverkehr bevorrechtigt. Es handelt sich nur um einen kurzen Abschnitt (ca. 175 m Länge) und sollte verträglich mit dem Linienverkehr sein.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3758/7.70359

Kostenschätzung:	2.475,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise023b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 196 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 3,50 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 bis < 3,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Beschilderung
Um Überholvorgänge durch Linienverkehre zu ermöglichen müsste die Busspur auf 4,75 m (mindestens 4,00 m) verbreitert werden. Dies erscheint hier nicht möglich.
Deshalb wird die Umwidmung in einen Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) - Linienomnibusse frei (StVO Zeichen 1026-32) vorgeschlagen.
Hierdurch wird der Radverkehr bevorrechtigt. Es handelt sich nur um einen kurzen Abschnitt (ca. 175 m Länge) und sollte verträglich mit dem Linienverkehr sein.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3756/7.70386

Kostenschätzung:	2.940,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise023b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring/Lange Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise023b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahmen von Ise023a und b sind hier die Markierungen entsprechend anzupassen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3758/7.7027

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise023b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring/Nordstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise023b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahmen von Ise023 und 024 sind hier die Markierungen entsprechend anzupassen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3759/7.7012

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise024a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 93 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.
Ein Sicherheitstrennstreifen ist nicht vorhanden.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der bestehende Radfahrstreifen ist lediglich 1,20 bis 1,40 m breit und damit nicht Regelkonform.
Es wird empfohlen einen überbreiten Schutzstreifen von mind. 1,50 m, besser 2,00 m neu zu markieren.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3760/7.69991

Kostenschätzung:	5.580,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

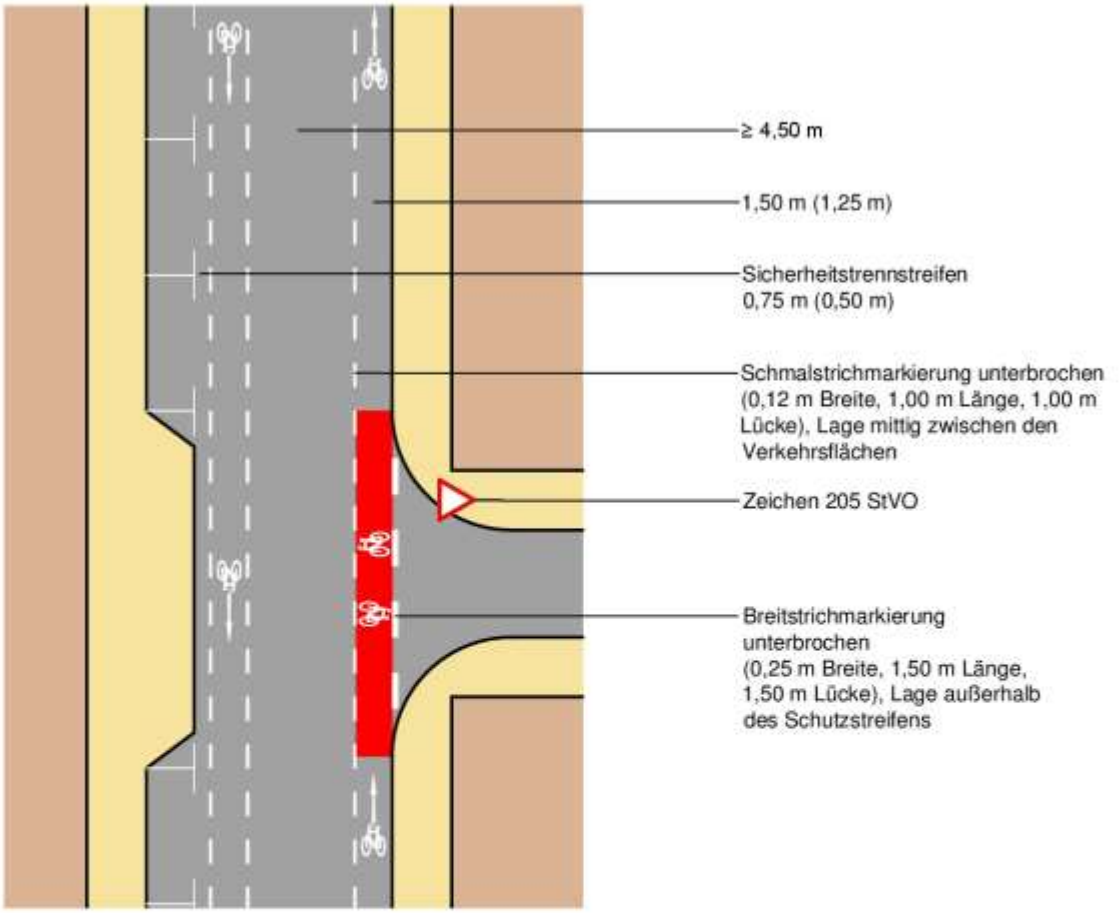
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse024a	Lage	innerorts	Bestand	Radfahrstreifen
Kommune	Iserlohn			Straße	Theodor-Heuss-Ring

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	lse024b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 104 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,25 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,25 m und ist damit nicht ERA-konform.
Ein Sicherheitstrennstreifen ist nicht vorhanden.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der bestehende Schutzstreifen ist zu schmal. Es wird empfohlen einen (ggf. überbreiten) Schutzstreifen von mind. 1,50 m, besser 2,00 m plus einen Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin mit mind. 0,50 m neu zu markieren.
Die Stellplatzfläche der Längsparkstände ist mit einer Breite von 3,00 m überdimensioniert (Vorgabe aus EAR. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs mind. 2,00 m Breite), so dass hier ein Teil der benötigten Fläche für die Neumarkierung des Schutzstreifens übertragen werden kann.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3758/7.70107

Kostenschätzung:	6.240,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

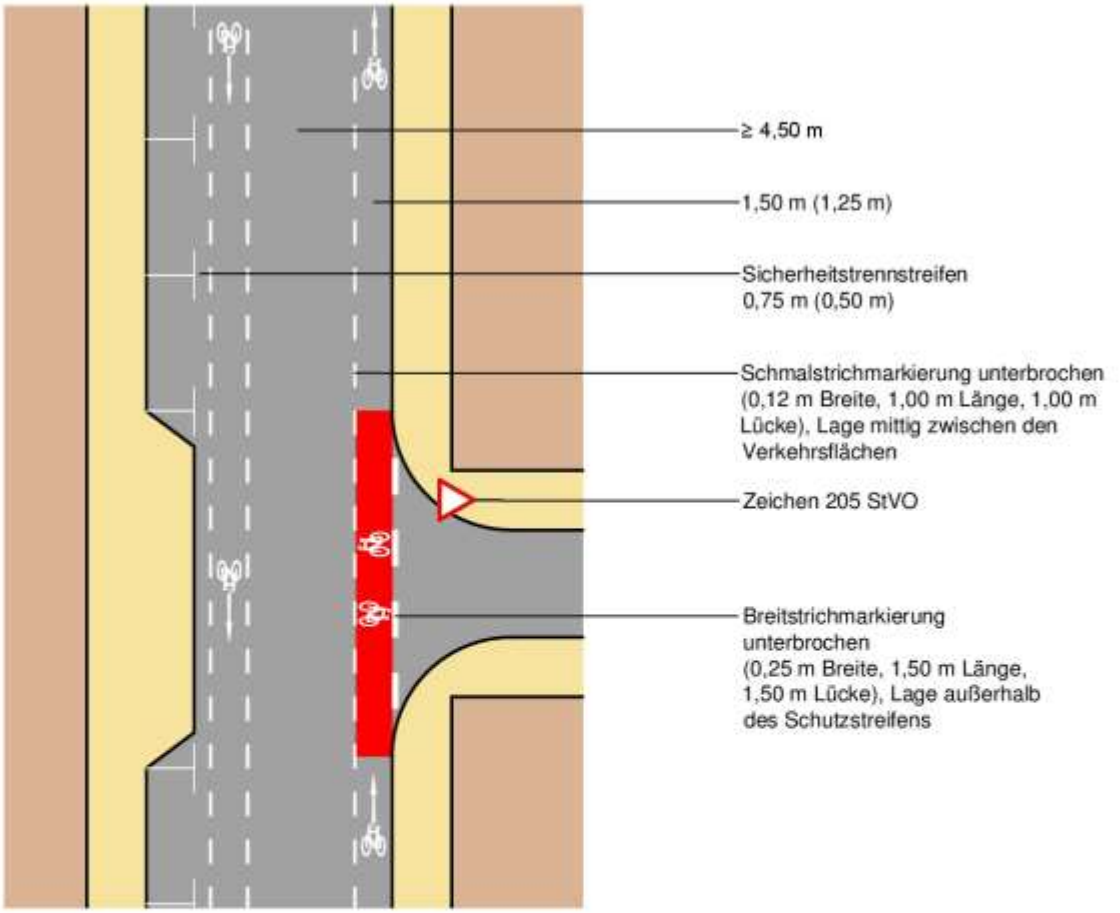
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse024b	Lage	innerorts	Bestand	Schutzstreifen
Kommune	Iserlohn			Straße	Theodor-Heuss-Ring

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise024b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring/Am Nolten

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise024b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahmen von Ise024 und 025 sind hier die Markierungen entsprechend anzupassen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3759/7.6995

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise025a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 117 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 3,50 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 bis < 3,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Beschilderung
Um Überholvorgänge durch Linienverkehre zu ermöglichen müsste die Busspur auf 4,75 m (mindestens 4,00 m) verbreitert werden. Dies erscheint hier nicht möglich.
Deshalb wird die Umwidmung in einen Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) - Linienomnibusse frei (StVO Zeichen 1026-32) vorgeschlagen.
Hierdurch wird der Radverkehr bevorrechtigt. Es handelt sich nur um einen kurzen Abschnitt (ca. 175 m Länge) und sollte verträglich mit dem Linienverkehr sein.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3763/7.69830

Kostenschätzung:	1.755,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise025b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 105 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 3,50 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz/Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 bis < 3,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Beschilderung
Um Überholvorgänge durch Linienverkehre zu ermöglichen müsste die Busspur auf 4,75 m (mindestens 4,00 m) verbreitert werden. Dies erscheint hier nicht möglich.
Deshalb wird die Umwidmung in einen Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) - Linienomnibusse frei (StVO Zeichen 1026-32) vorgeschlagen.
Hierdurch wird der Radverkehr bevorrechtigt. Es handelt sich nur um einen kurzen Abschnitt (ca. 175 m Länge) und sollte verträglich mit dem Linienverkehr sein.
RVK Iserlohn (C5) sieht hier nur die Markierung von Fahrradpiktogrammen vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3758/7.69958

Kostenschätzung:	1.575,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise025b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Theodor-Heuss-Ring/Gartenstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise025b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahmen von Ise025 und 026 sind hier die Markierungen entsprechend anzupassen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3762/7.6982

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise026	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hans-Böckler-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

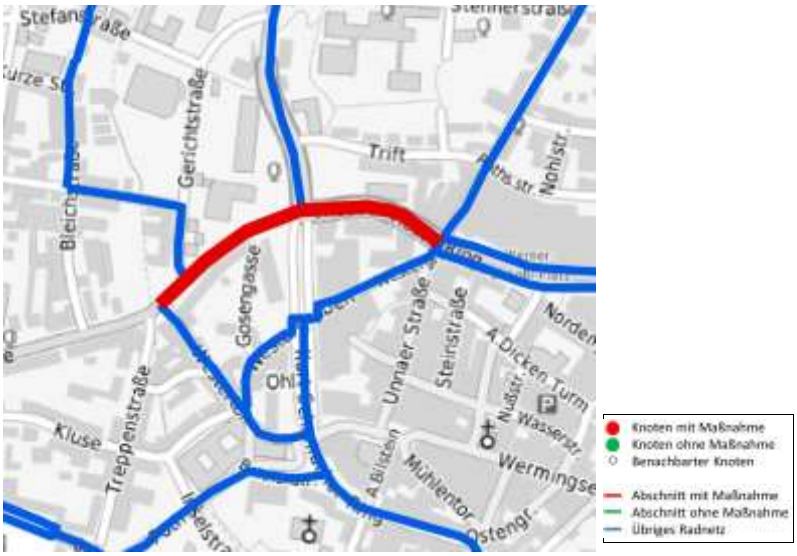
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 340 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Bei dieser Verkehrsbelastung und der Anzahl (der wahrscheinlich notwendigen) Fahrstreifen in diesem Abschnitt, erscheint die Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen schwierig.
Falls eine der bis zu 5 Fahrstreifen eingespart werden kann, dann sind beidseitig Schutz- oder Radfahrstreifen zu markieren.
Die baulichen Nebenanlagen sind zw. 3,00 m und 4,00 m breit.
Ggf. ist auch ein Ausbau mit Richtungsradwegen zu prüfen. Aber auch dies ist aus Platzgründen schwierig (also ohne eine Wegnahme eines Fahrstreifens).
Sollte keinerlei Maßnahme möglich sein, dann ist die Alternativverbindung über Ise066, 171 und 172 (Westergraben) zu wählen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3762/7.69823

Kostenschätzung:	13.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

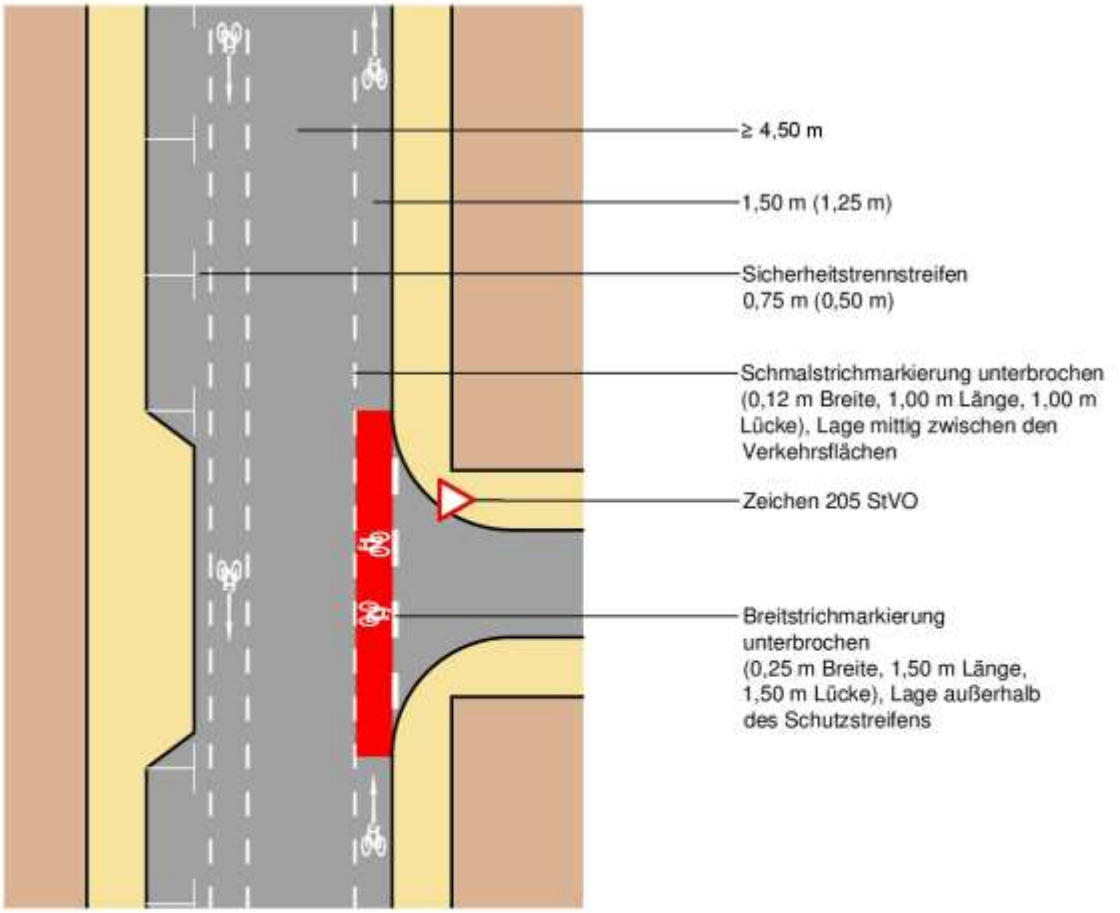
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse026	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Hans-Böckler-Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

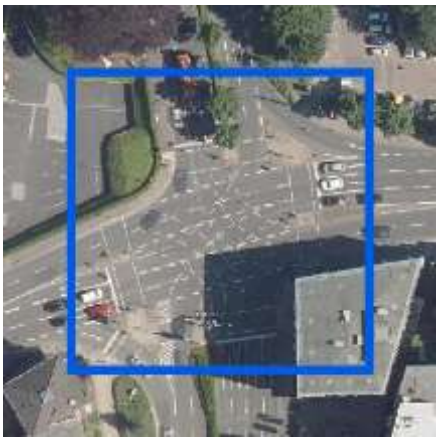
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

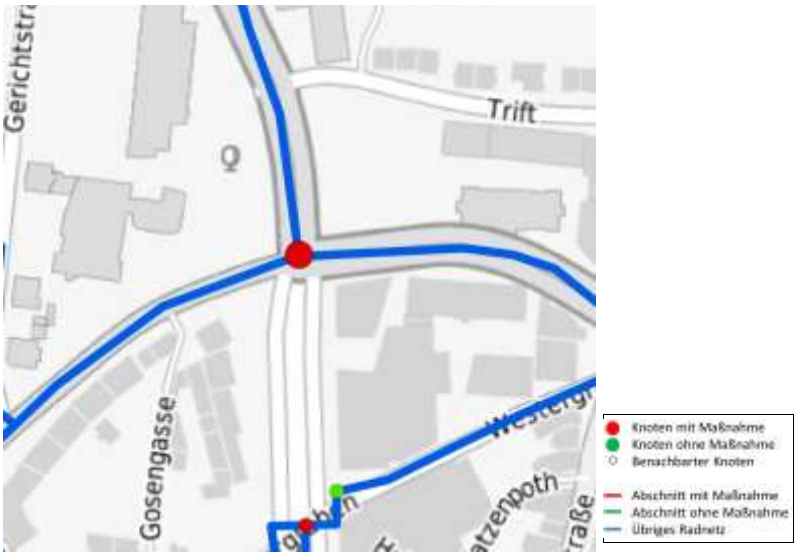
Abschnitts-Nr.	Ise026.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hans-Böckler-Straße/Baarstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise026
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahme Ise026 sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3765/7.6961

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

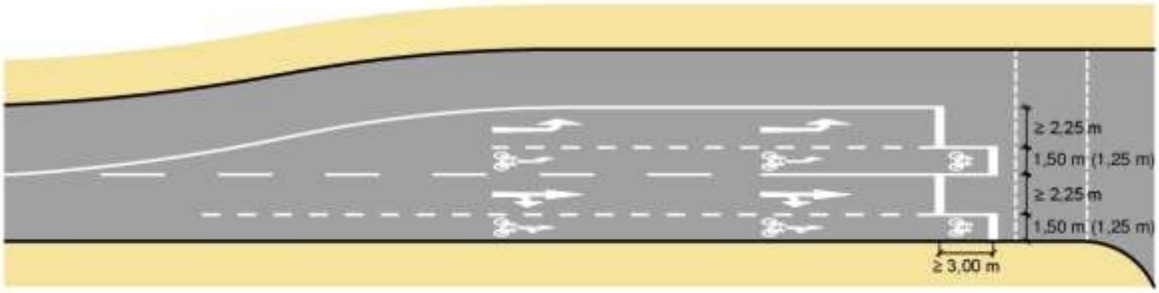
Abschnitts-Nr.	lse026.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			Straße	Hans-Böckler-Straße/Baarstraße

Musterlösung

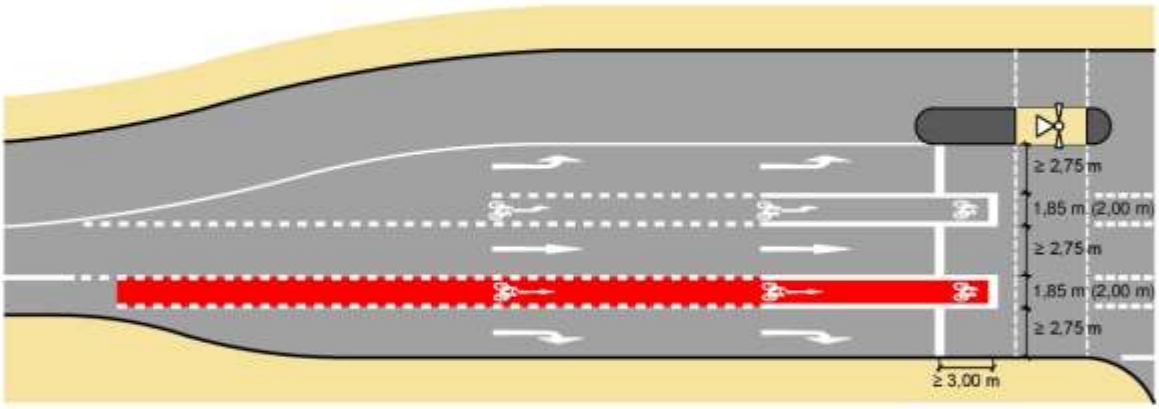
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

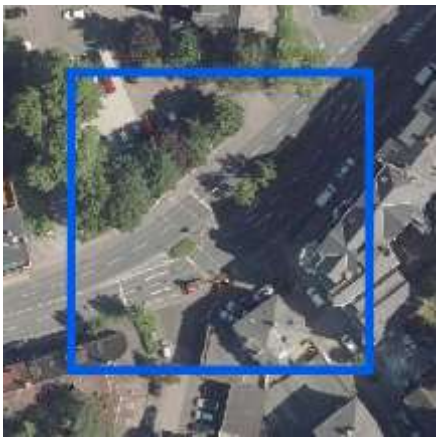
Musterblatt: 4.4-4

Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise026.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hans-Böckler-Straße/Westertor

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise026
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Der Radfahrende mit Linksabbiegewunsch aus Richtung Nordost kommend sollte vom künftigen Radfahrstreifen (Ise026) auf die Nebenanlage und anschließend über die LSA-Furt geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3756/7.6940

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise027	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 200 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G22) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4597/7.70006

Kostenschätzung:	80.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

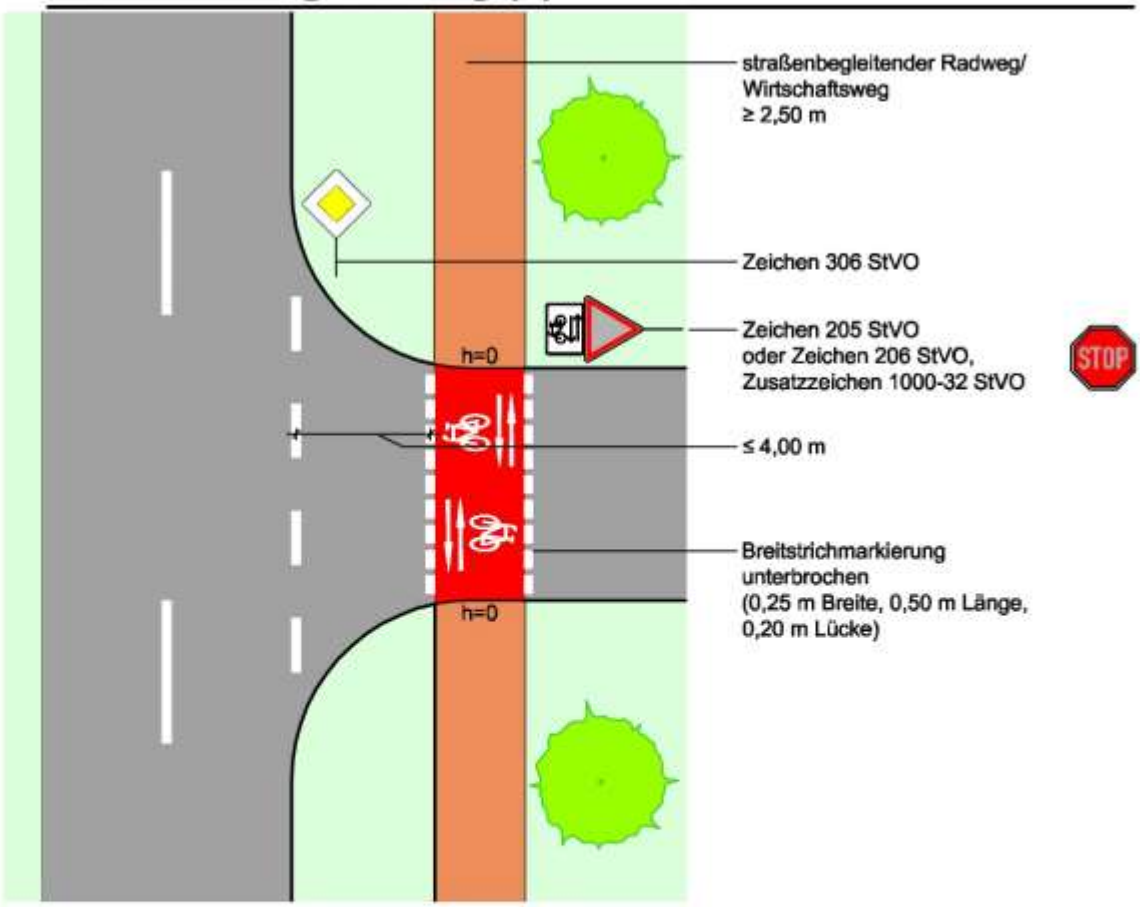
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise027	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise028	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

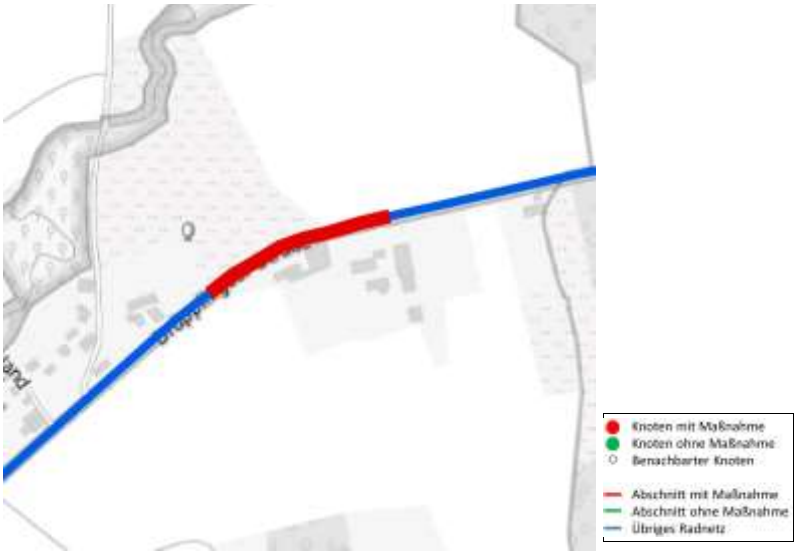
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 210 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G22) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4592/7.69727

Kostenschätzung:	84.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

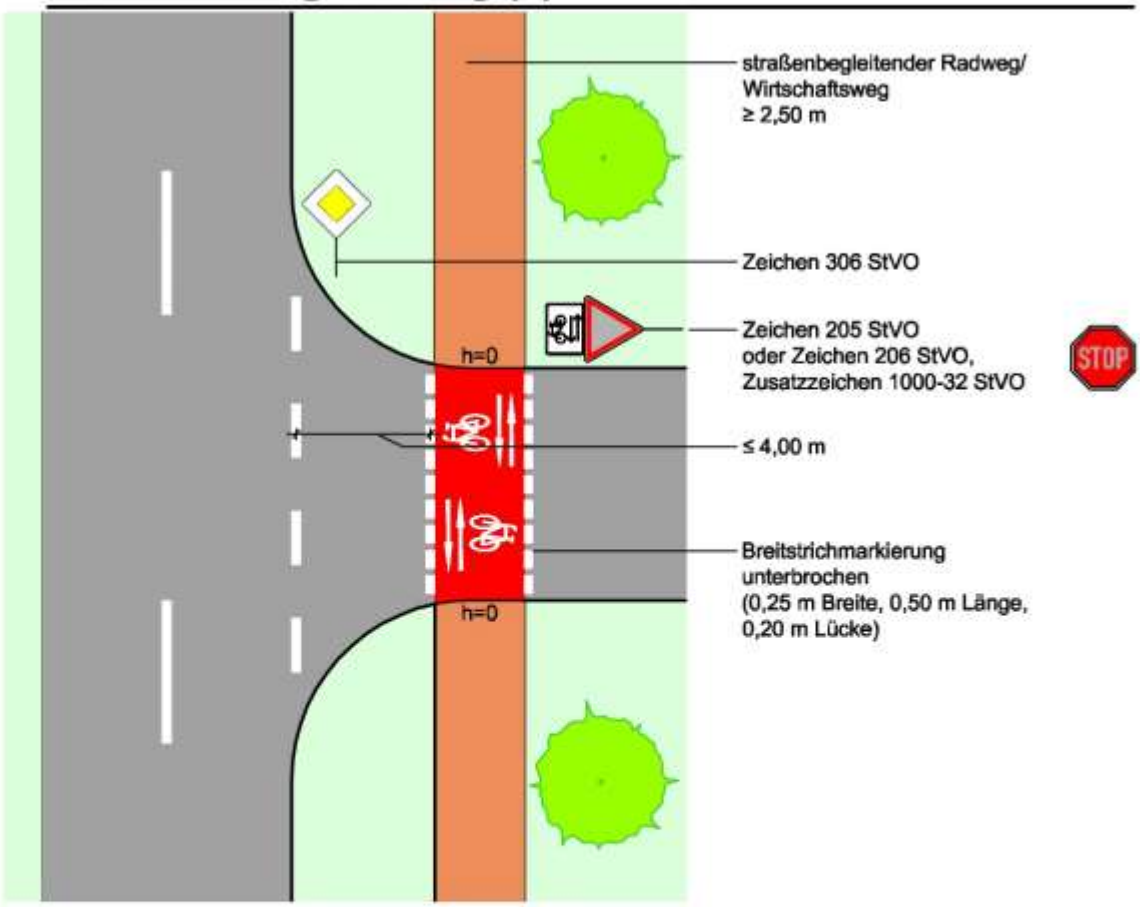
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise028	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise029	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 905 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G22) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4585/7.69456

Kostenschätzung:	362.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

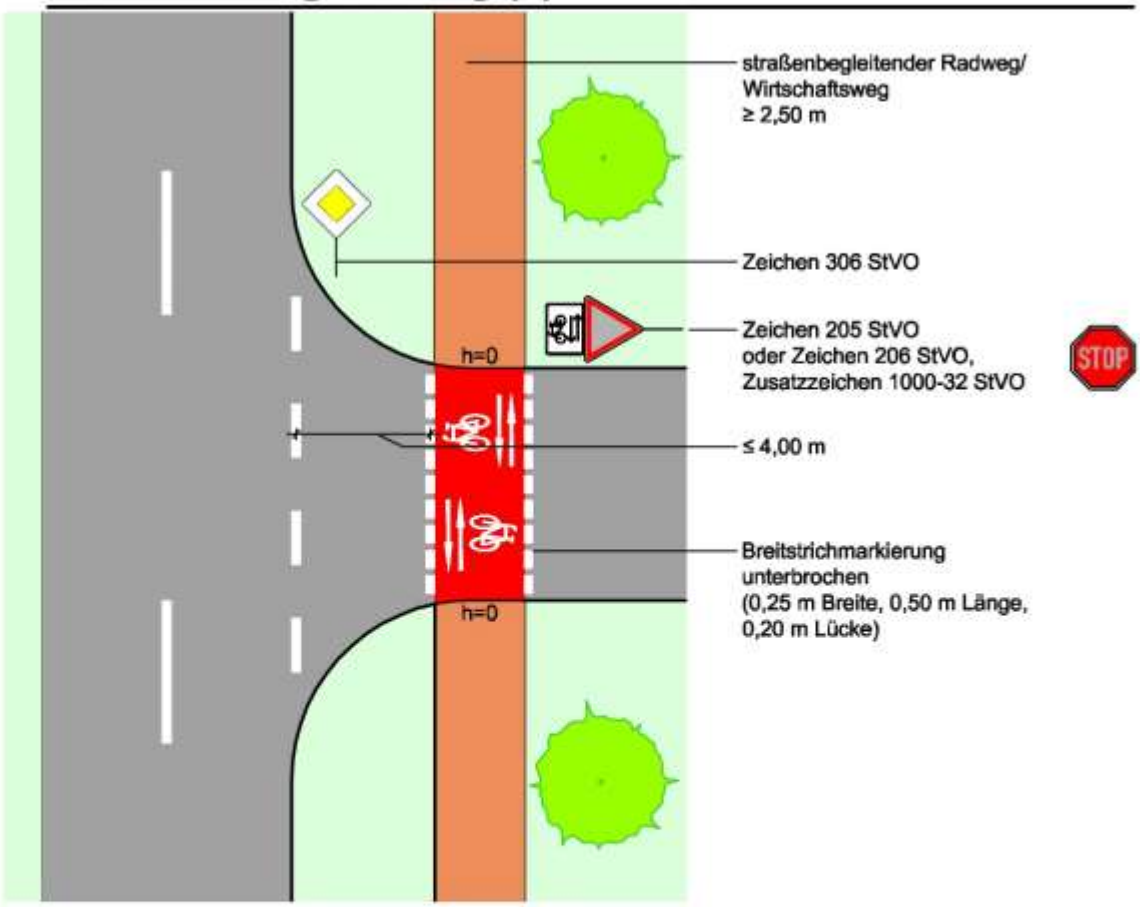
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise029	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise030	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

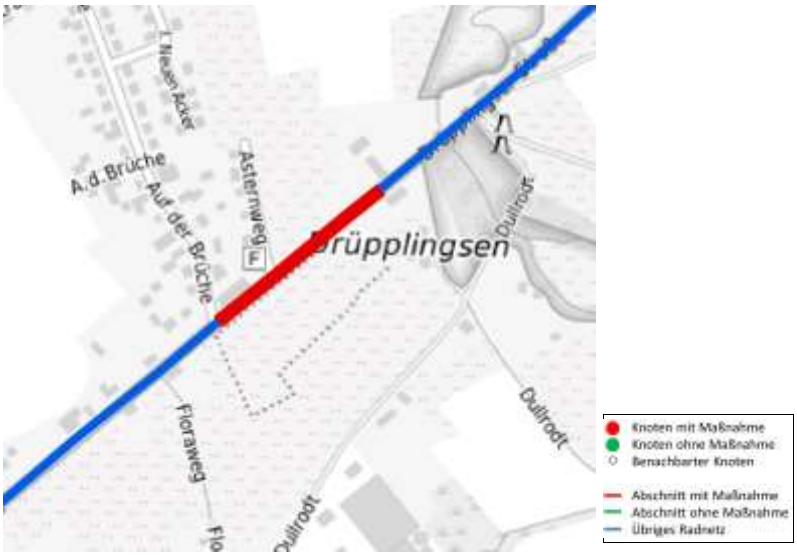
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 221 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G22) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4530/7.68496

Kostenschätzung:	88.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

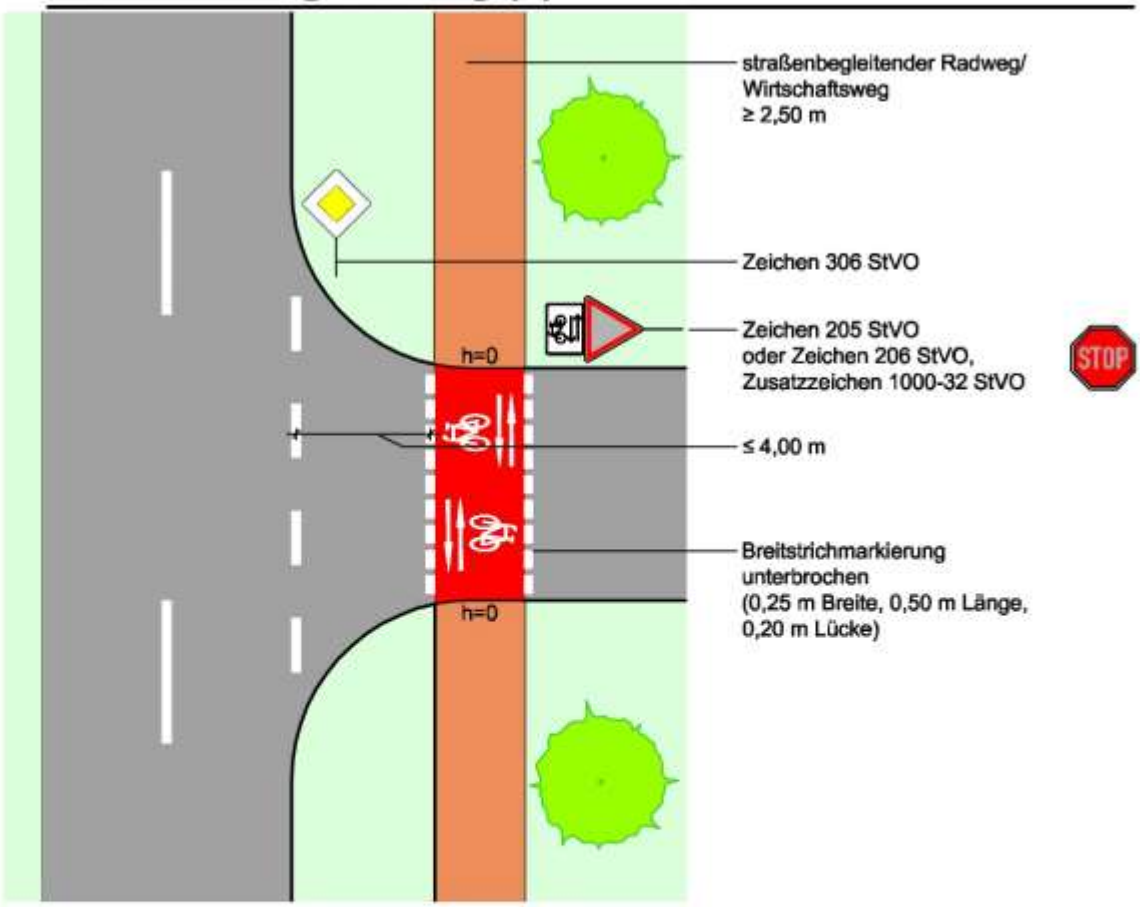
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise030	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

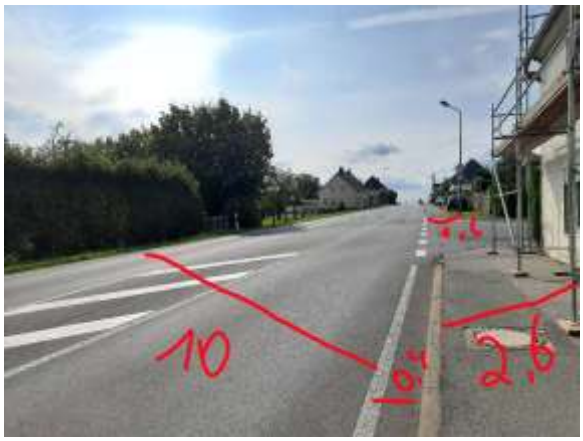
Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise031	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 450 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G21) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4491/7.67765

Kostenschätzung:	180.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

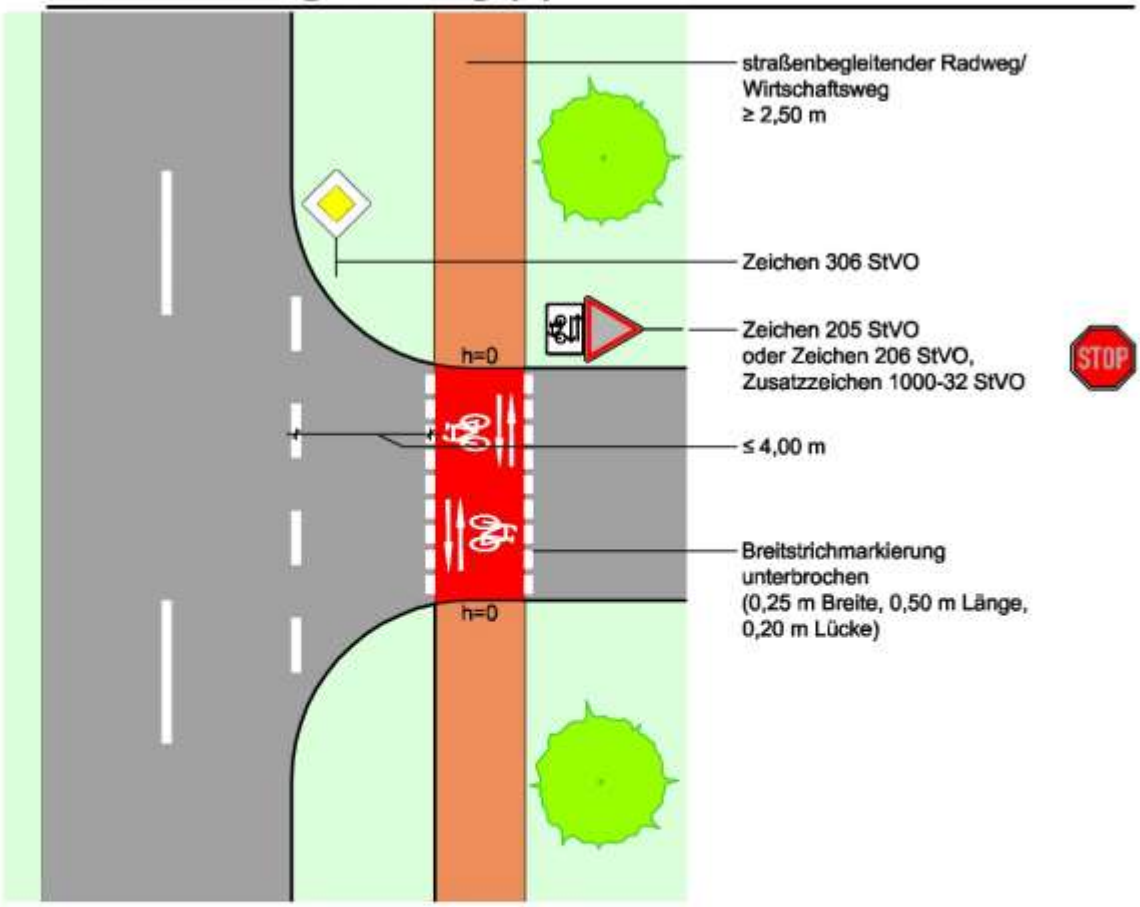
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise031	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise031.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße/Heidestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise031
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.449/7.6790

Abschnitts-Nr.	Ise032	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

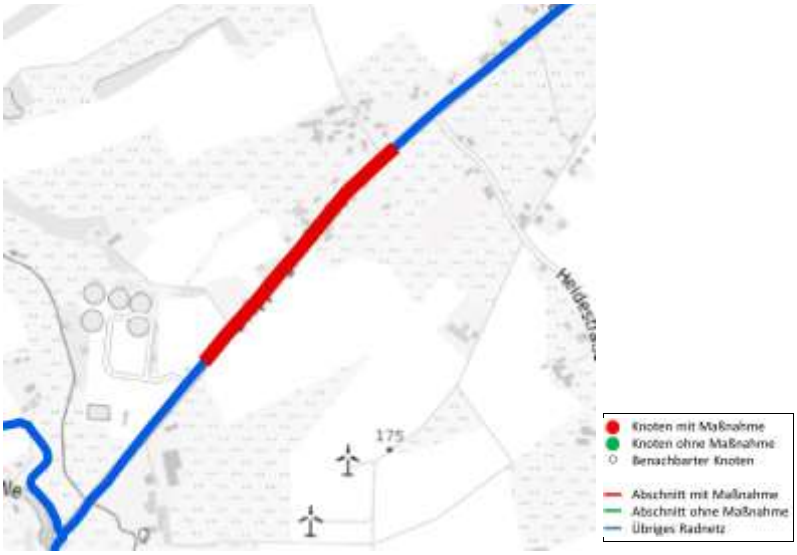
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 610 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G21) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4491/7.67766

Kostenschätzung:	244.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

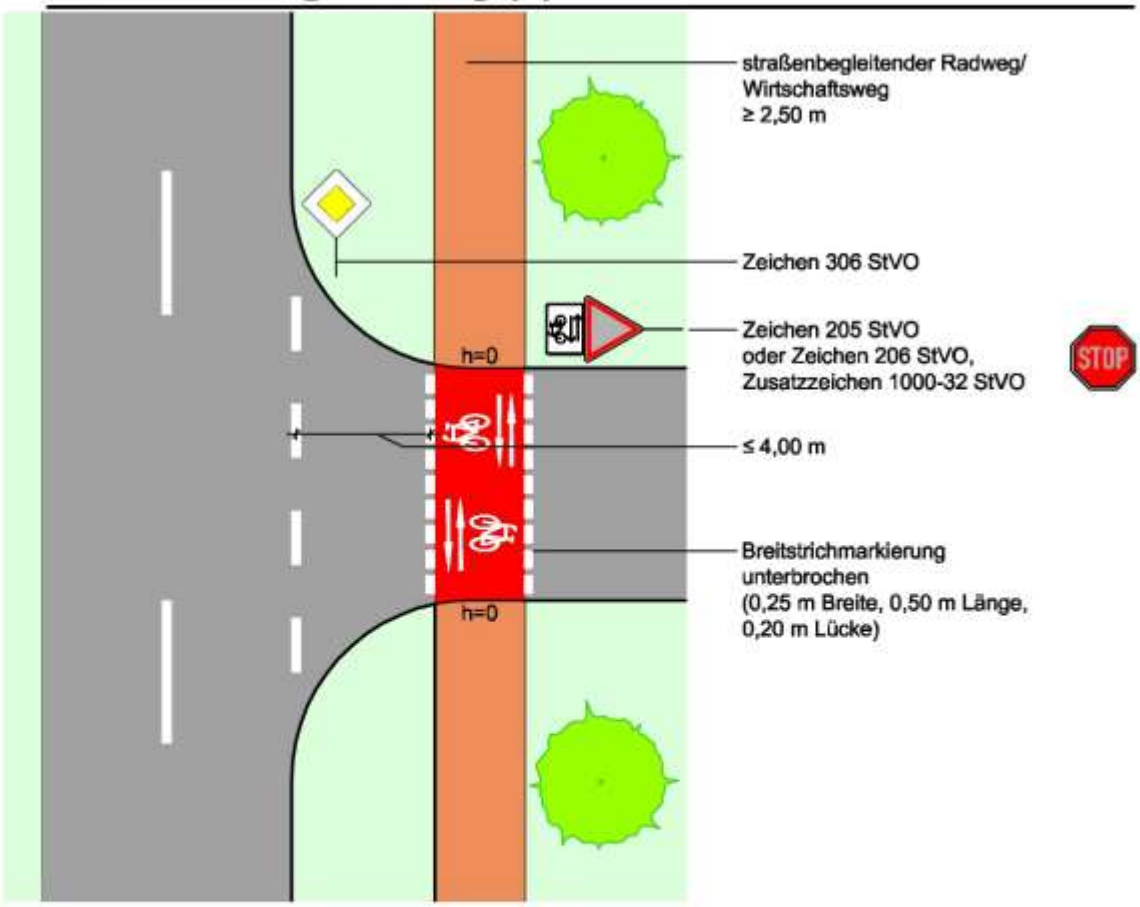
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise032	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise033	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

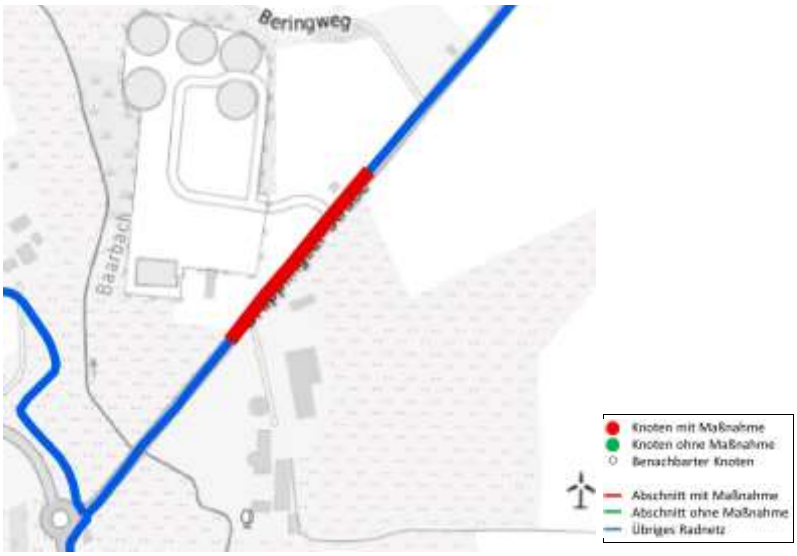
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 233 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G21) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4449/7.67199

Kostenschätzung:	93.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

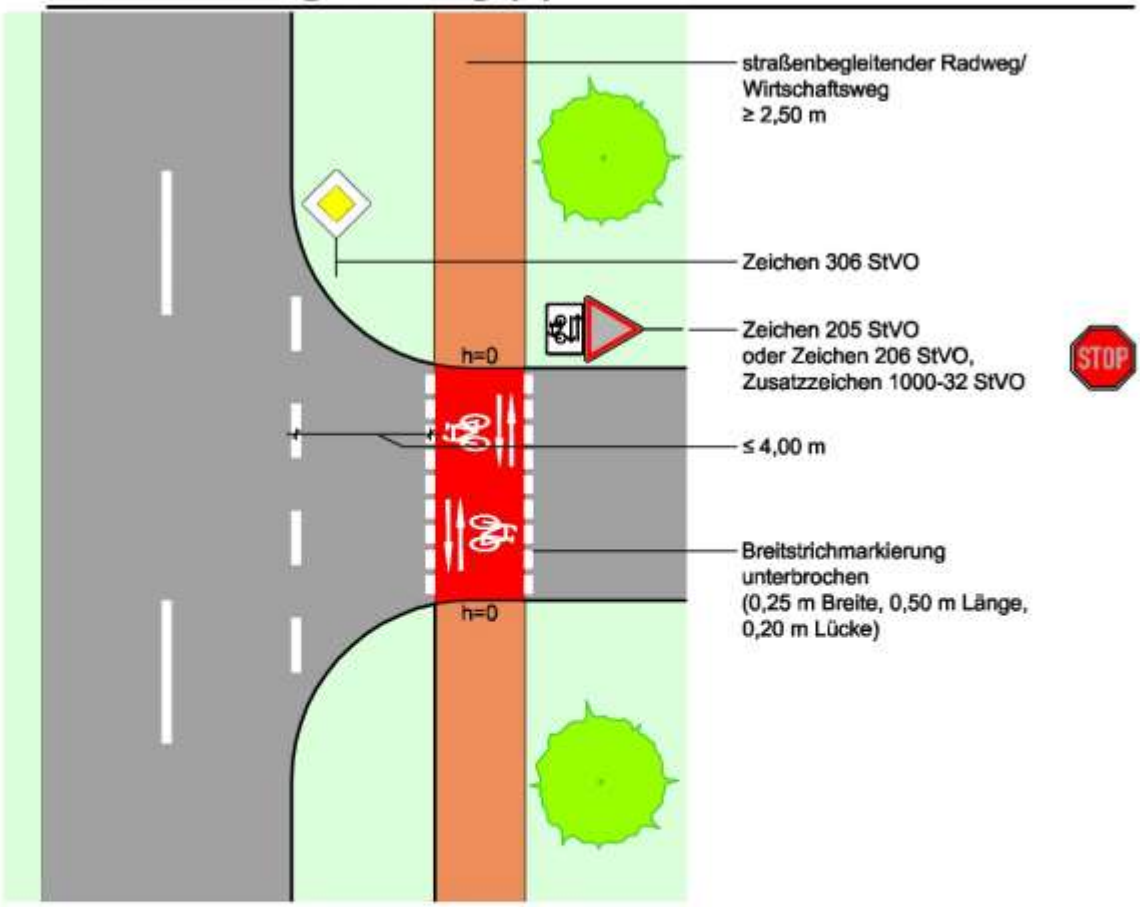
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise033	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise034	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Drüpplingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

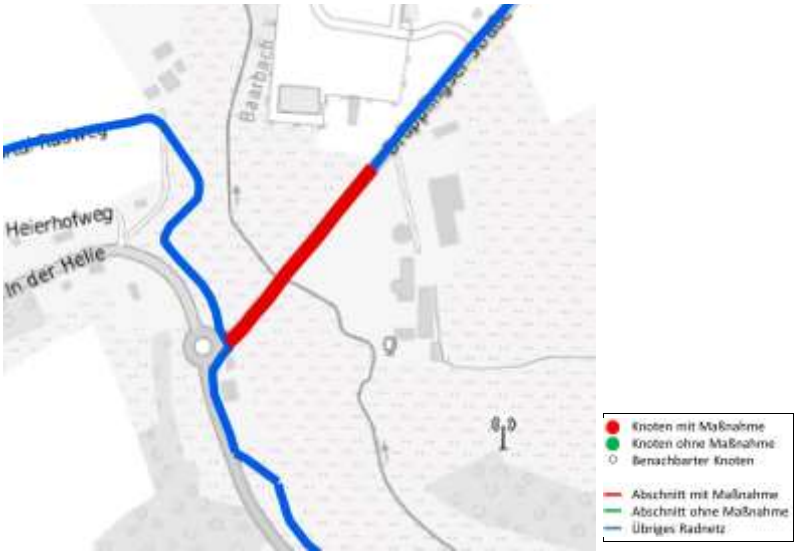
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 242 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mindestens 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. RVK Iserlohn (G21) sieht hier nur die ebenfalls einen Neubau vor. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4416/7.66773

Kostenschätzung:	96.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

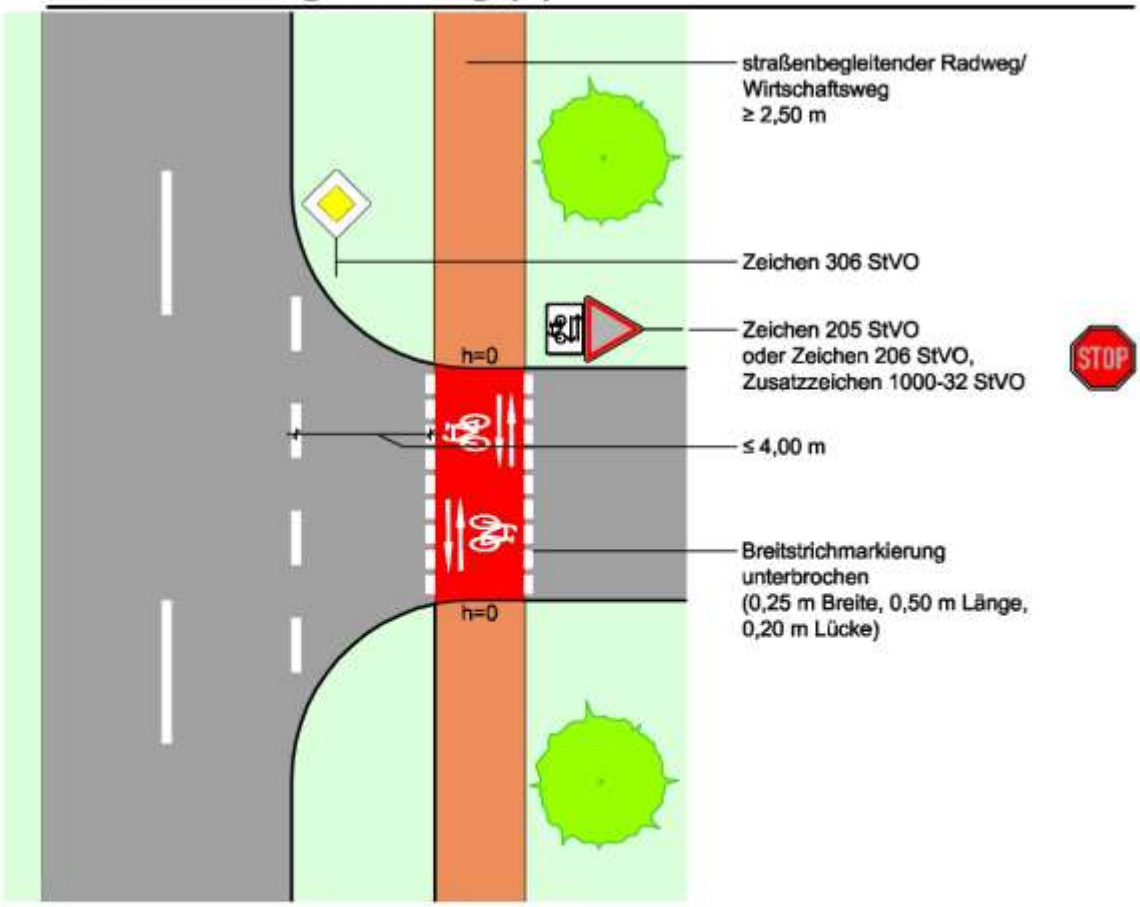
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise034	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise035	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Helle

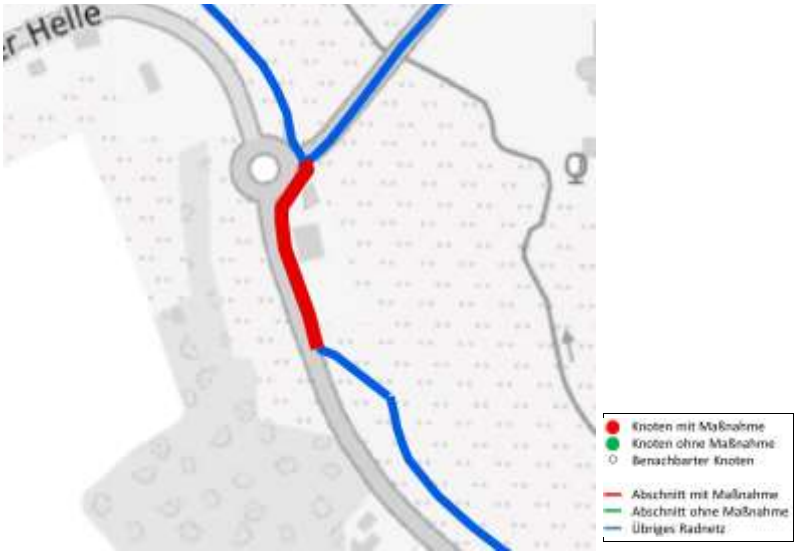
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 128 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10957 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10957 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.
Im Radverkehrskonzept Iserlohn wurde "Verbreiterung über das

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Im Radverkehrskonzept Iserlohn wurde "Verbreiterung über das „notwendige Maß“ auf mind. 4 m" vorgeschlagen (B12).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4405/7.66790

Kostenschätzung:	38.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont

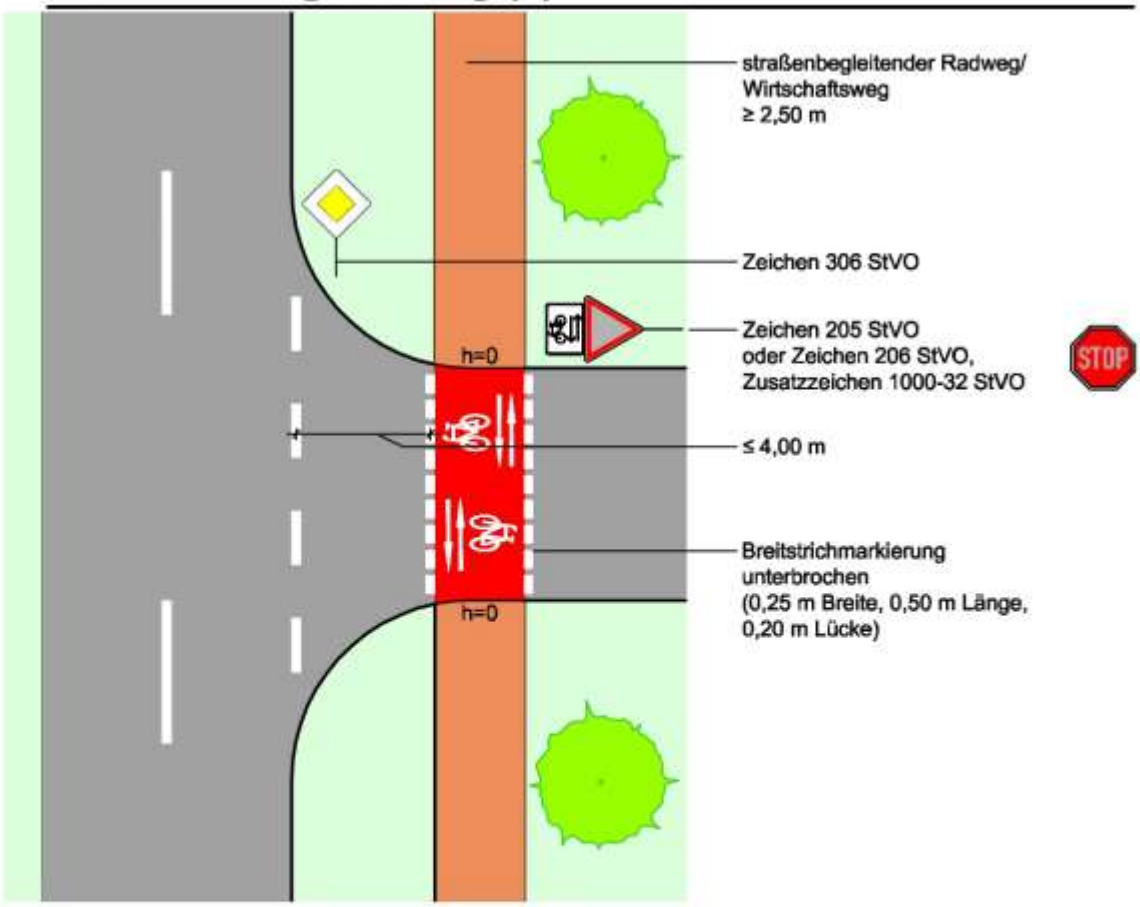
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Ise035	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	In der Helle

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Ise036	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Helle (Weg)

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

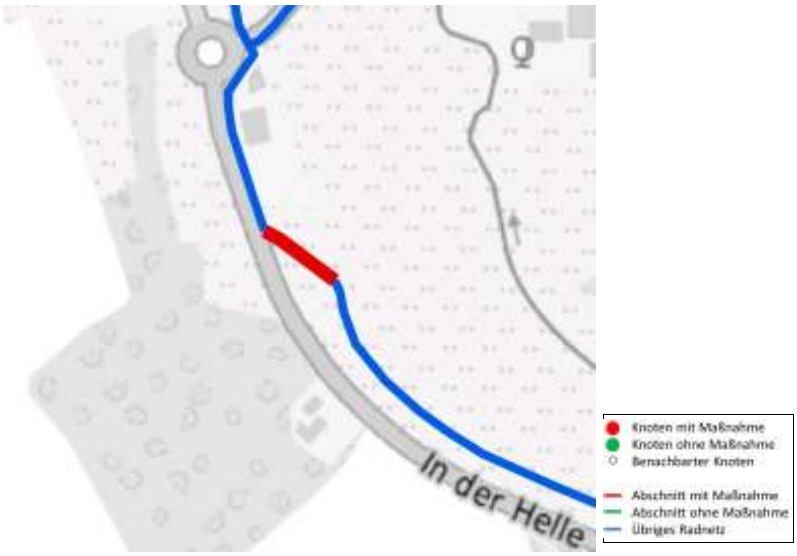


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 55 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10957 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: wassergebundener Belag mit Unterbau
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10957 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberfläche wurde wassergebundener Belag mit Unterbau dokumentiert.
Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage auf mindestens 2,50 m Breite.
Sofern keine naturschutzbehördlichen oder andere Gründe dem entgegenstehen, ist eine Asphaltierung durchzuführen.
Im Radverkehrskonzept Iserlohn wurde "Verbreiterung über das „notwendige Maß auf mind. 4 m" vorgeschlagen (B12).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4405/7.66790

Kostenschätzung:	16.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

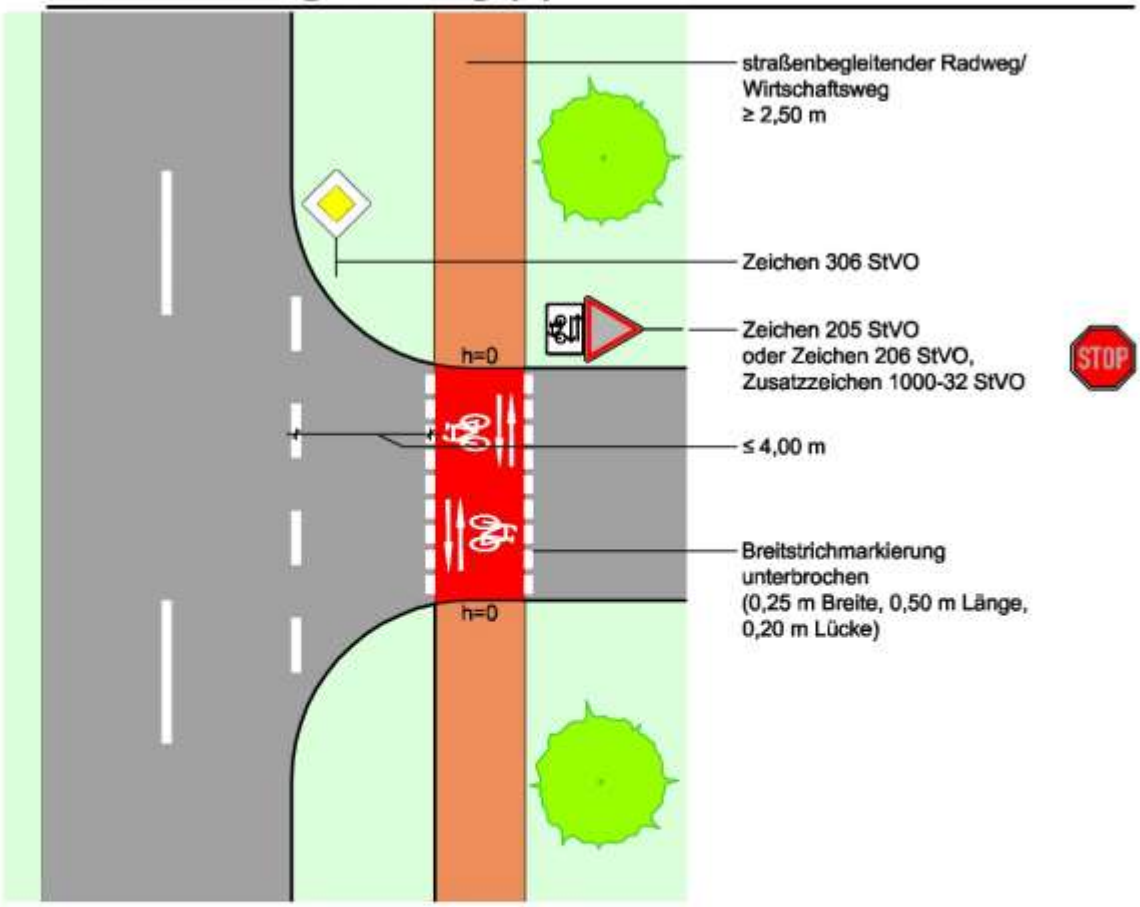
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise036	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	In der Helle (Weg)

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Ise037	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Helle

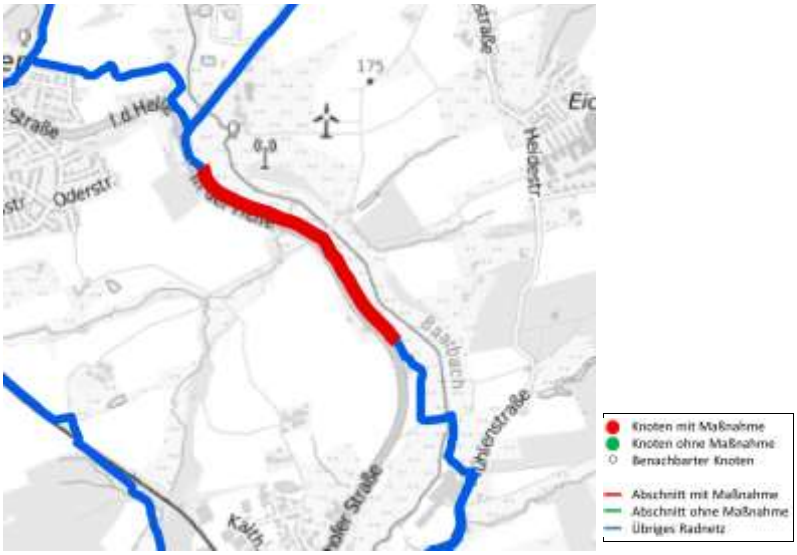
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1030 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10957 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10957 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Im Radverkehrskonzept Iserlohn wurde "Verbreiterung über das „notwendige Maß“ auf mind. 4 m" vorgeschlagen (B12).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4402/7.66855

Kostenschätzung:	309.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

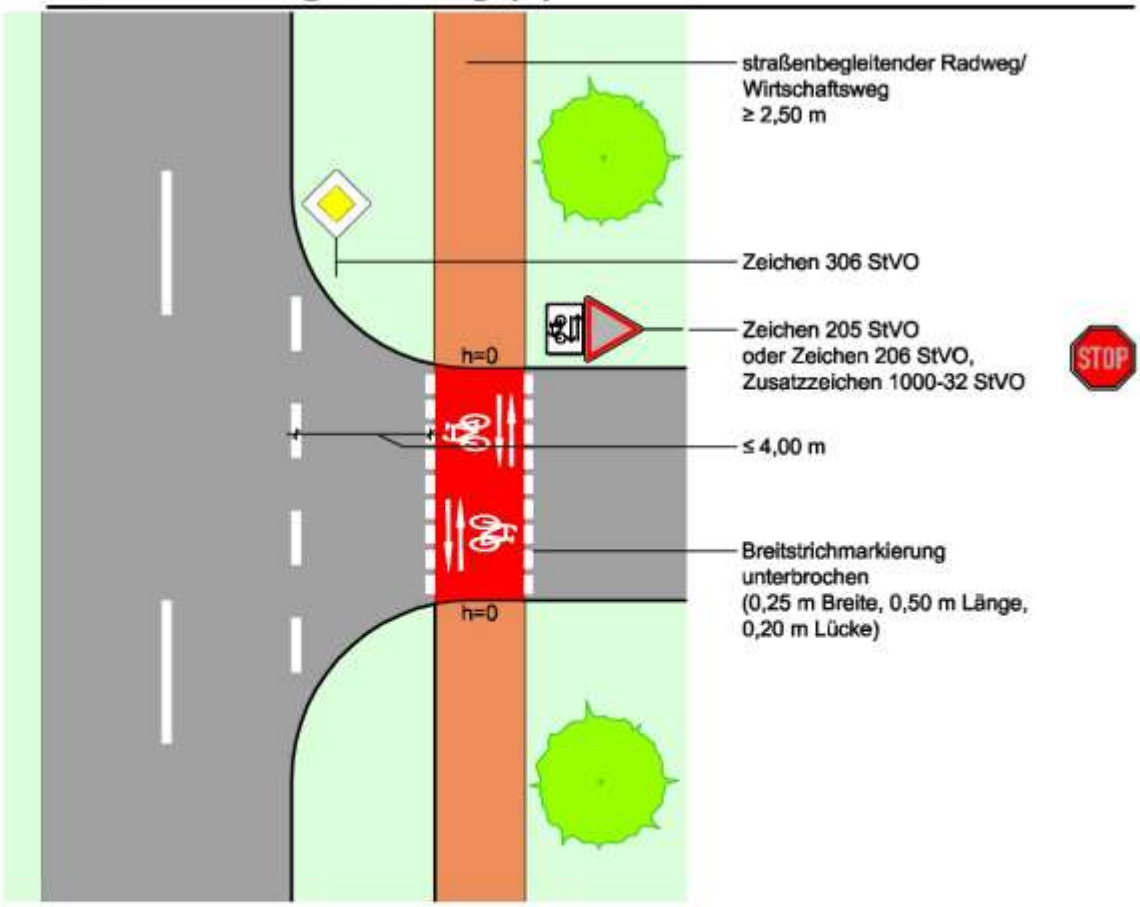
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise037	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	In der Helle

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise037.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Helle/Überführung

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Überführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise037
mit Streckenmaßnahme: Neubau Bauwerk





Massnahmentyp: Neubau Bauwerk
Engstelle kann toleriert werden, sollte aber mittel- bis langfristig ersetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4385/7.6732

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

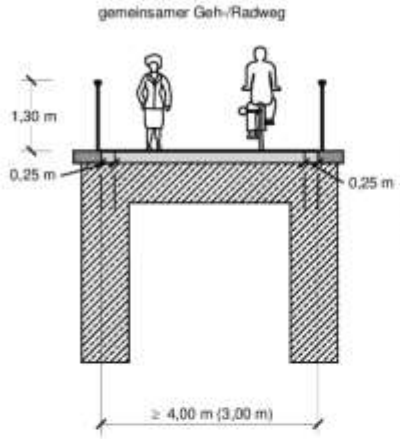
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse037.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Helle/Überführung

Musterlösung

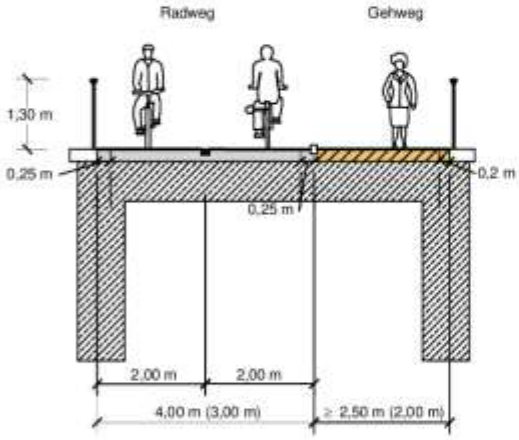
Überquerungsanlagen

Rad- und Fußverkehr auf Brücken



Mindestbreiten

Geh-/Radweg (Zweirichtungsradweg)
gemeinsame Führung:
3,00 m (2,50 m zuzügl.
Sicherheitsraum beidseitig je 0,25 m)



Gehweg, Radweg (Zweirichtungsradweg)
getrennte Führung:
Radweg 3,00 m (2,50 m zuzügl.
Sicherheitsraum beidseitig je 0,25 m)
Gehweg 2,00 m (1,80 m zuzügl.
Sicherheitsraum einseitig 0,20 m)

(in Klammern sind die absoluten Mindestmaße dargestellt)

Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen

Anwendungsbereiche:
- im Zuge von planfreien Überquerungsanlagen und Brücken mit Rad- und Fußverkehr

Hinweise:
- bei Zwischenbreiten (z.B. 5 m) sind Lösungen im Mischverkehr zu bevorzugen

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 5.3-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise037.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	In der Helle/Schemannweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise037
mit Streckenmaßnahme: Andere Maßnahme





Massnahmentyp: Andere Maßnahme
Furtmarkierung herstellen (Musterlösung oberes Bild)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4378/7.6753

Kostenschätzung:	3.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

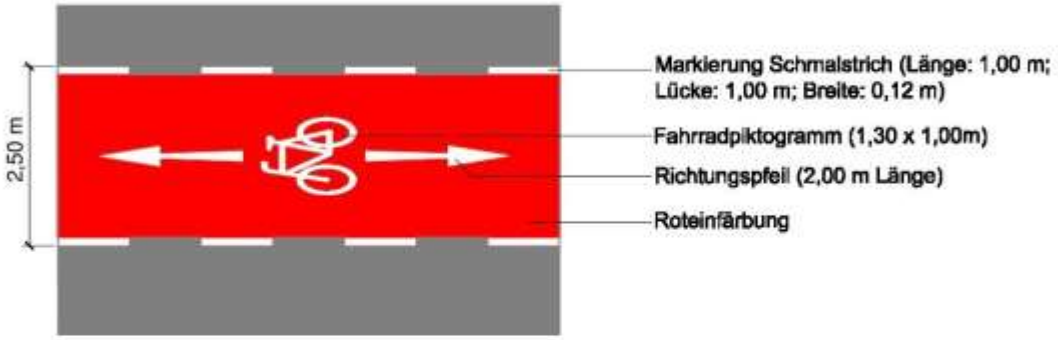
Abschnitts-Nr.	Ise037.2	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			Straße	In der Helle/Schemannweg

Musterlösung

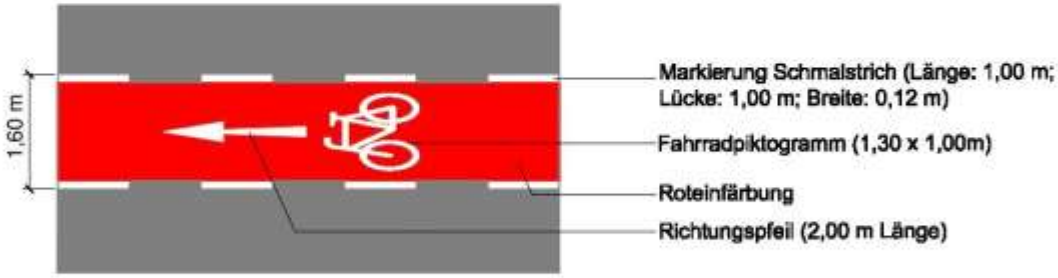
Radverkehrsführung an Parkplätzen

Markierungslösung bei Parkplatzführungen

Markierungselement Zweirichtungsverkehr



Markierungselement Einrichtungsverkehr



Anwendungs-bereiche:

- Führung über einen Parkplatz
- Ausnahmeregelung, wenn eine Umfahrung des Parkplatzes nicht in Frage kommt

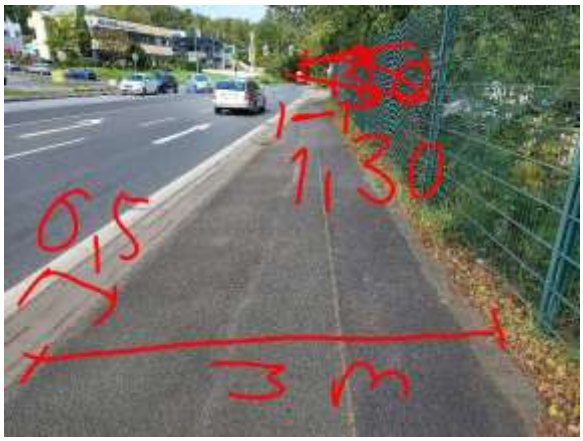
VIA	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 10.1-50 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	lse046a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 78 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 17976 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17976 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Rad frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Mittel" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4064/7.69495

Kostenschätzung:	7.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

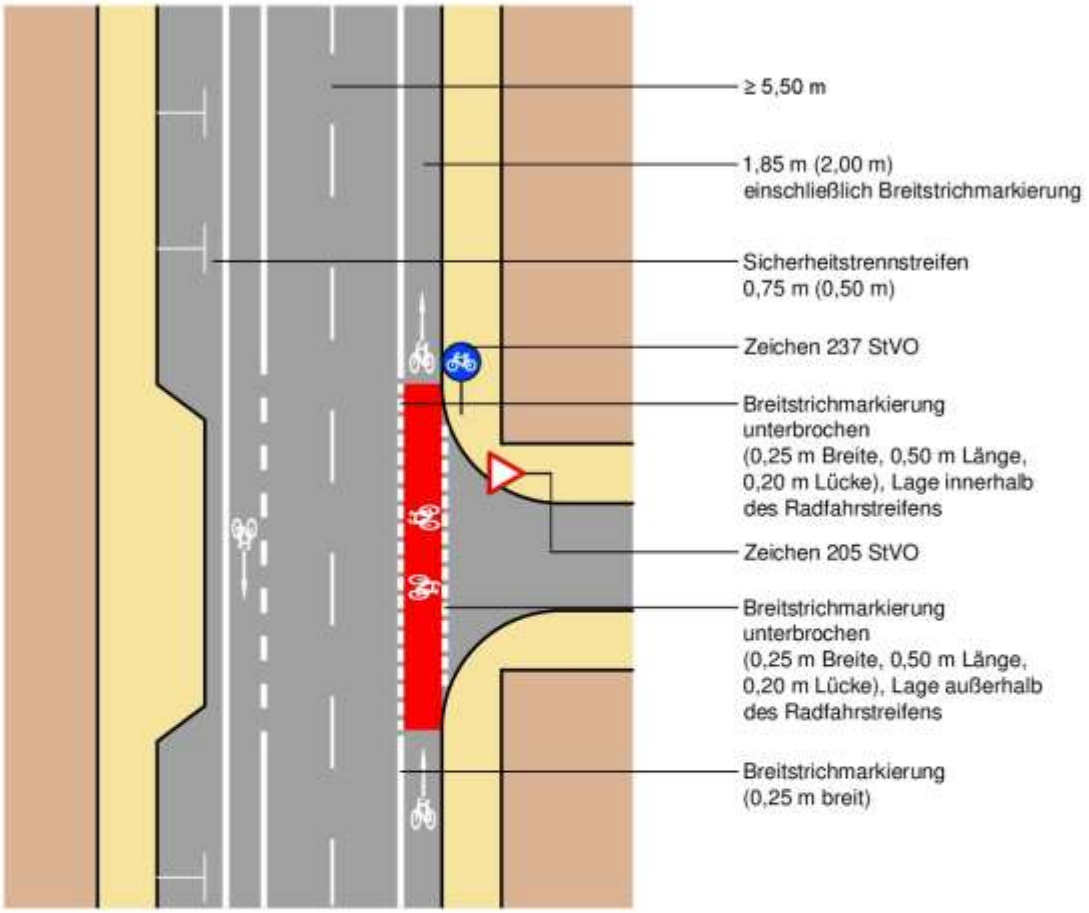
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise046a	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise046b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 34 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 17976 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 239





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17976 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die nicht-gewidmete Nebenanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4064/7.69496

Kostenschätzung:	3.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

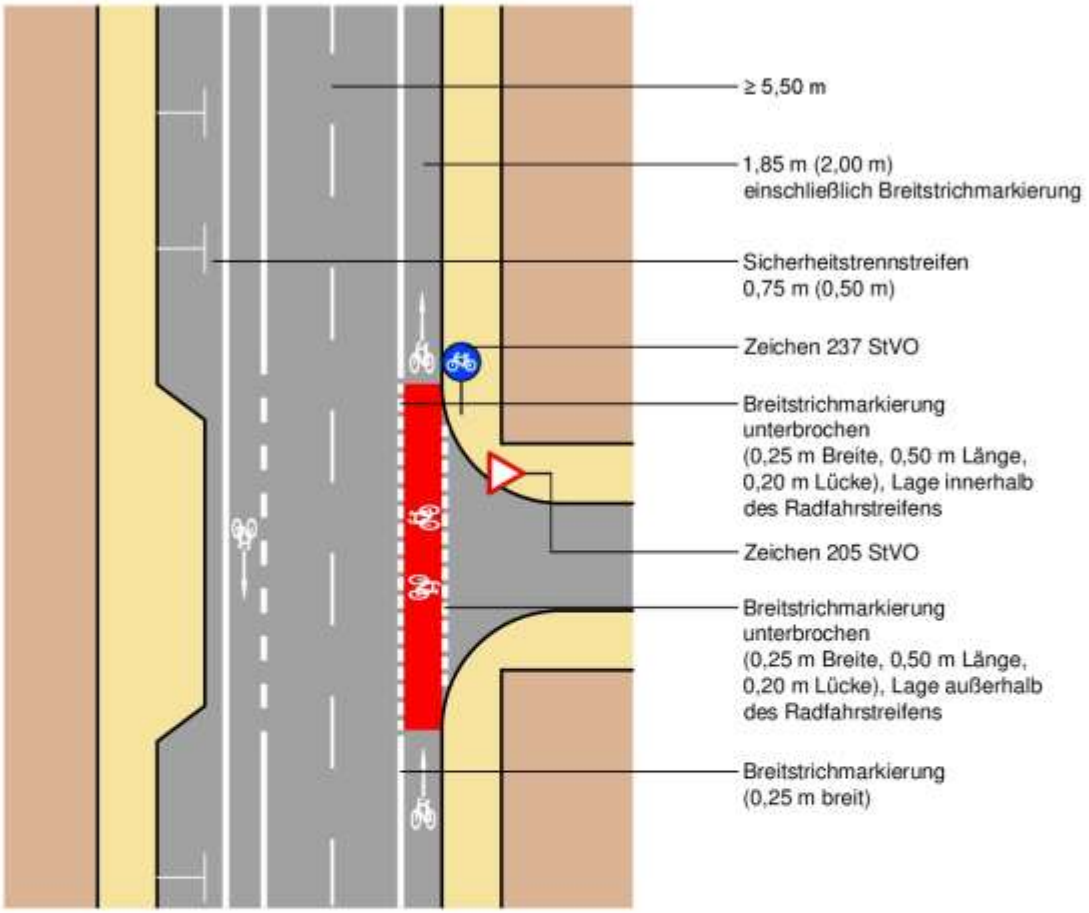
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046b	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Zum Schmelztiegel

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die für Fußgängerquerungen angelegte LSA ist zu einer erweiterten LSA anzupassen. Hierfür ist die Haltlinie aus Süden vor den Knotenpunkt zu verlegen. In den einmündenden Straßen sind Detektoren in der Fahrbahn für den Kfz sowie Taster für den Radverkehr am Fahrbahnrand anzubringen. Das Signalprogramm muss entsprechend angepasst werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4064/7.6948

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

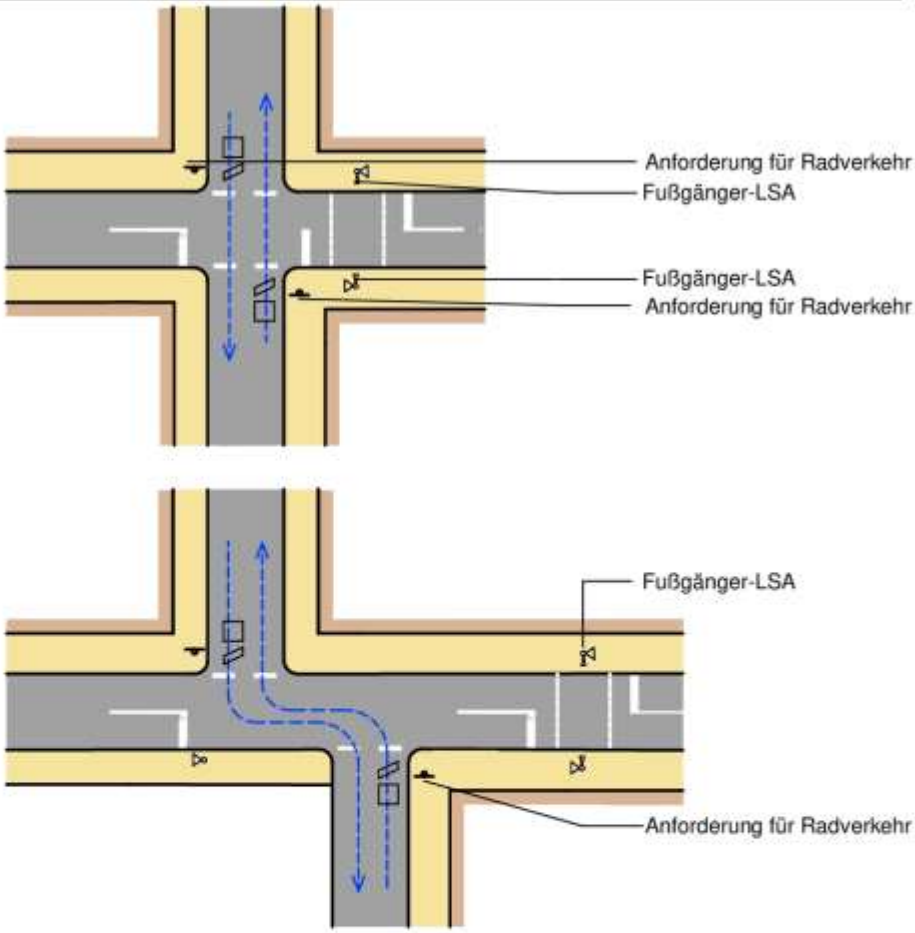
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046b.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße/Zum Schmelztiegel

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Barendorfer Bruch

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046b
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Mit Markierung von Radfahrstreifen wird die vorhandene Querungshilfe obsolet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4062/7.6949

Abschnitts-Nr.	Ise046c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 227 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 17976 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17976 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Rad frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.
Vgl. RVK Iserlohn B7



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4058/7.69560

Kostenschätzung:	22.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

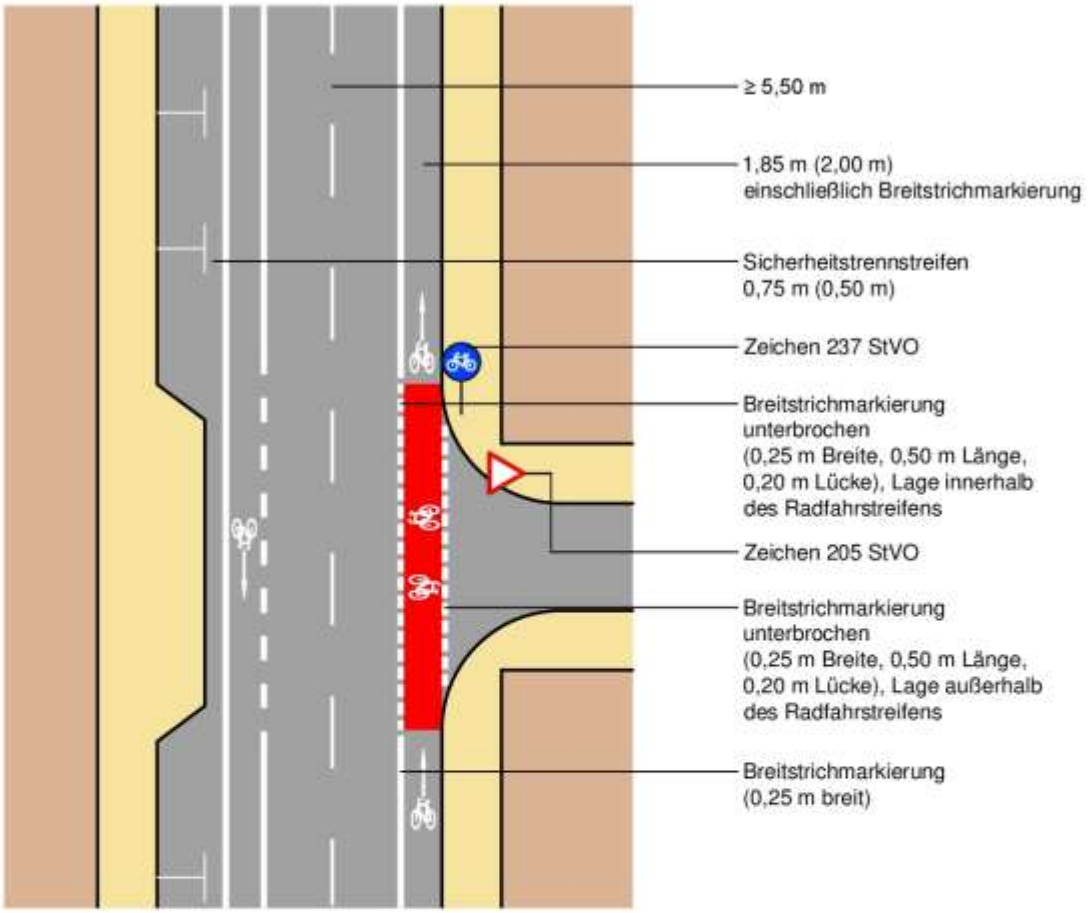
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046d	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 504 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 17976 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: sonstiges
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17976 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) sowie die Richtungsfreigabe ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen zum Parken hat nicht die gemäß ERA-erforderliche Breite.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Mittel" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.
Vgl. RVK Iserlohn B7



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4061/7.69513

Kostenschätzung:	50.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

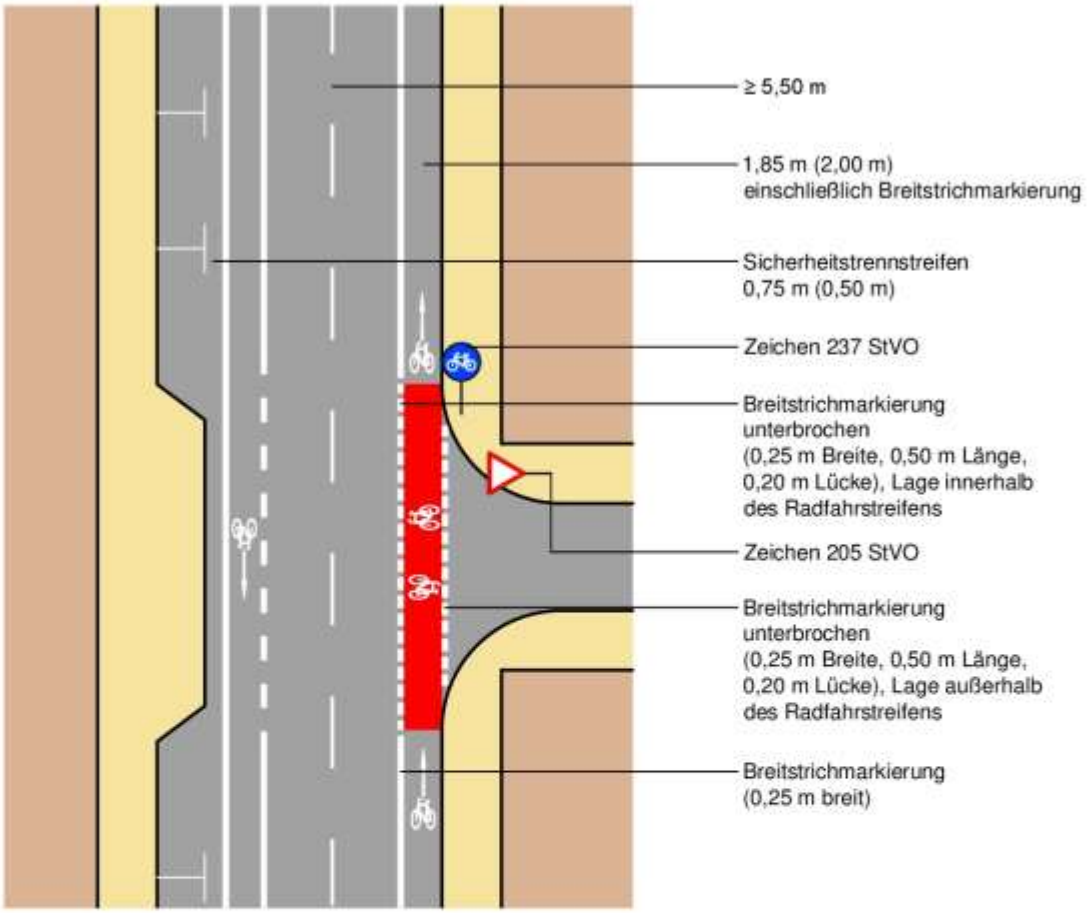
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046d	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046d.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Masteweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046d
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Mit Markierung von Radfahrstreifen wird die vorhandene Querungshilfe obsolet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4046/7.6966

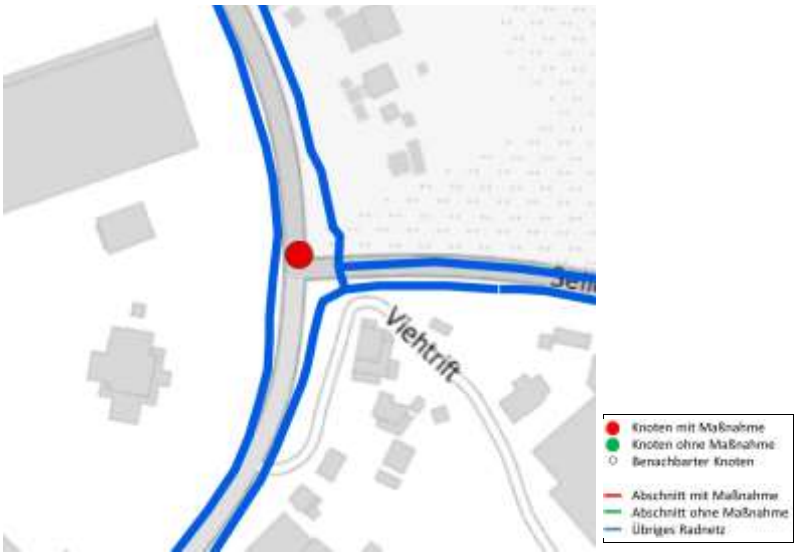
Abschnitts-Nr.	Ise046d.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Seilerseestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046d
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die neu zu markierenden Radfahrstreifen sollten an der LSA fortgeführt und durch eine vorgezogene Fahrradaufenthaltsfläche vor dem Kfz bevorrechtigt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4023/7.6987

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

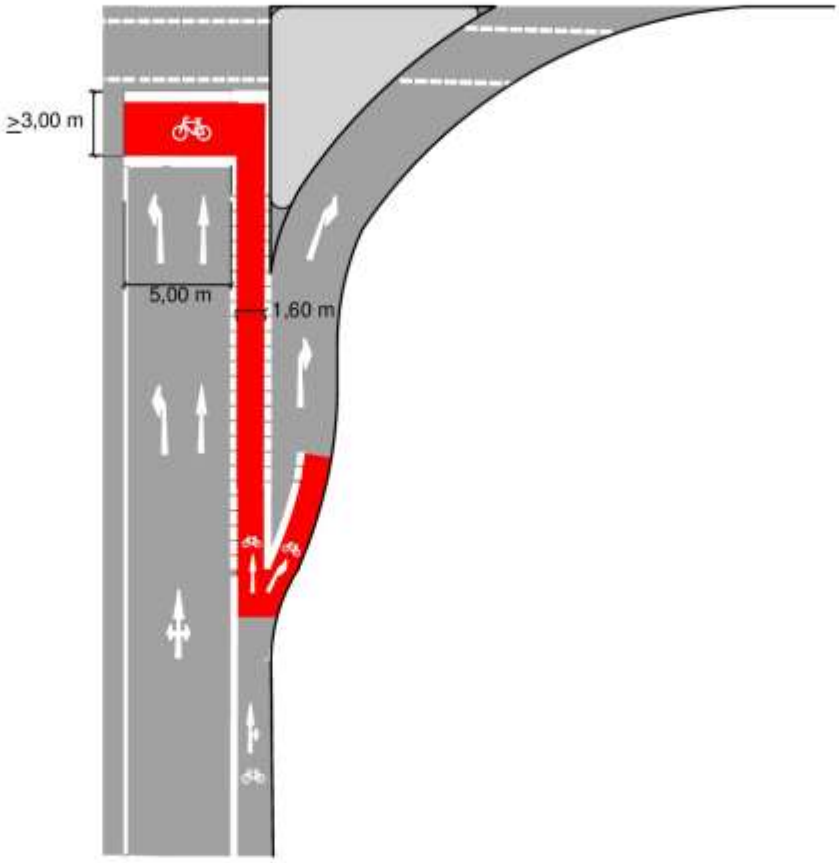
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046d.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Seilerseestraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungs-bereiche:

- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-22
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046e	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 244 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 17976 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: sonstiges
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 17976 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.
Vgl. RVK Iserlohn B7



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4042/7.69752

Kostenschätzung:	24.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

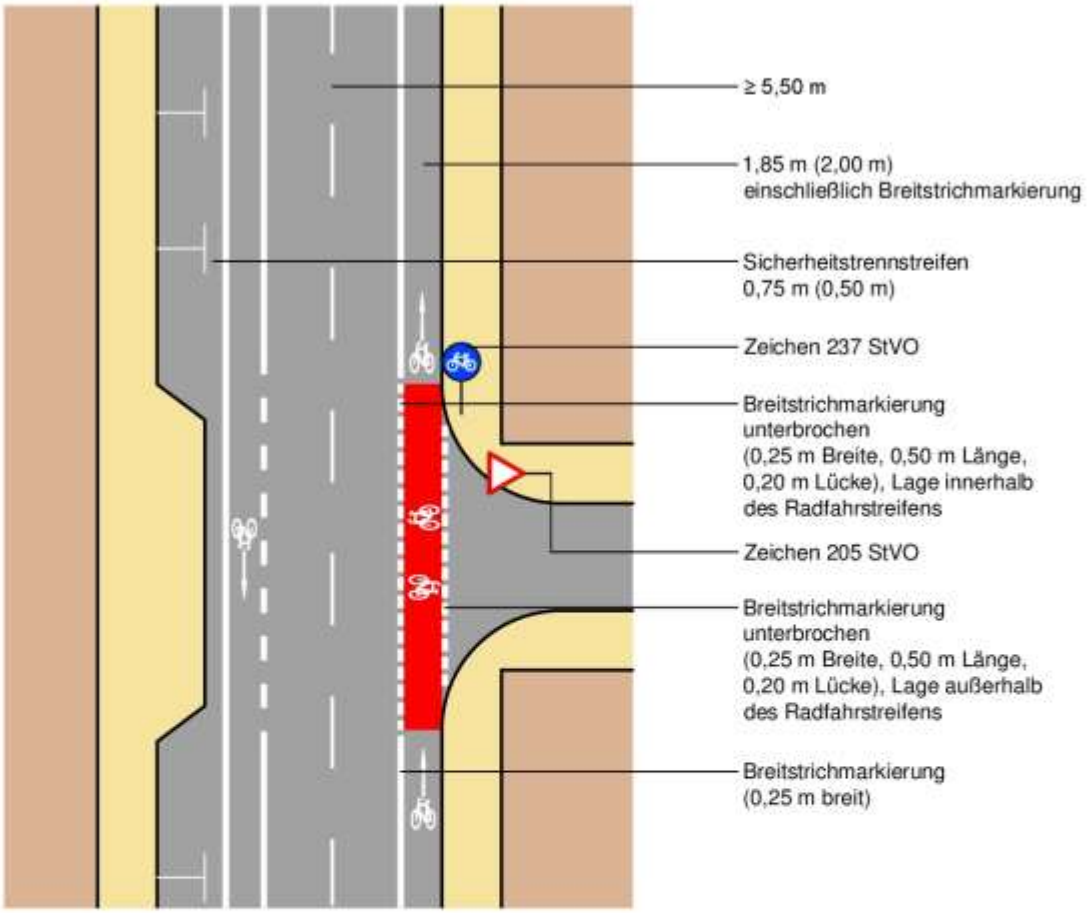
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046e	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	lse046f	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 50 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4022/7.69903

Kostenschätzung:	5.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

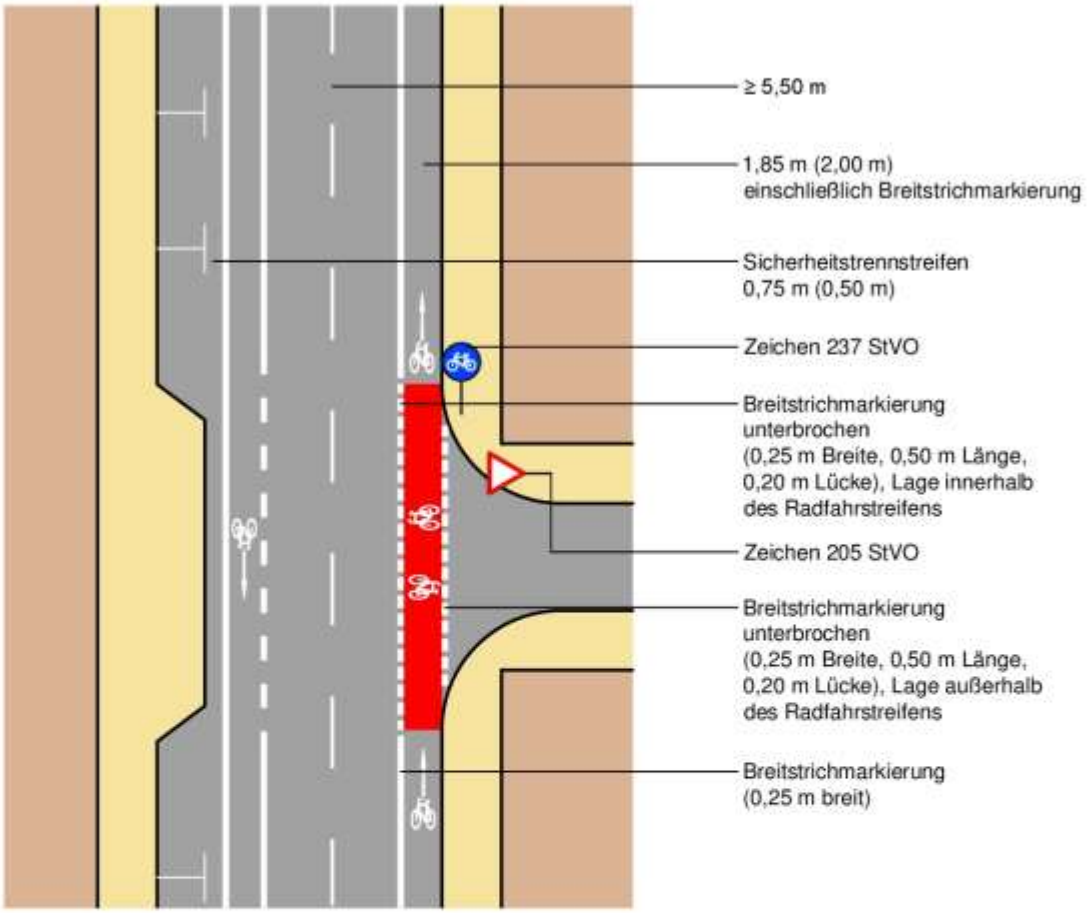
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046f	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise046g	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 53 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4022/7.69863

Kostenschätzung:	5.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

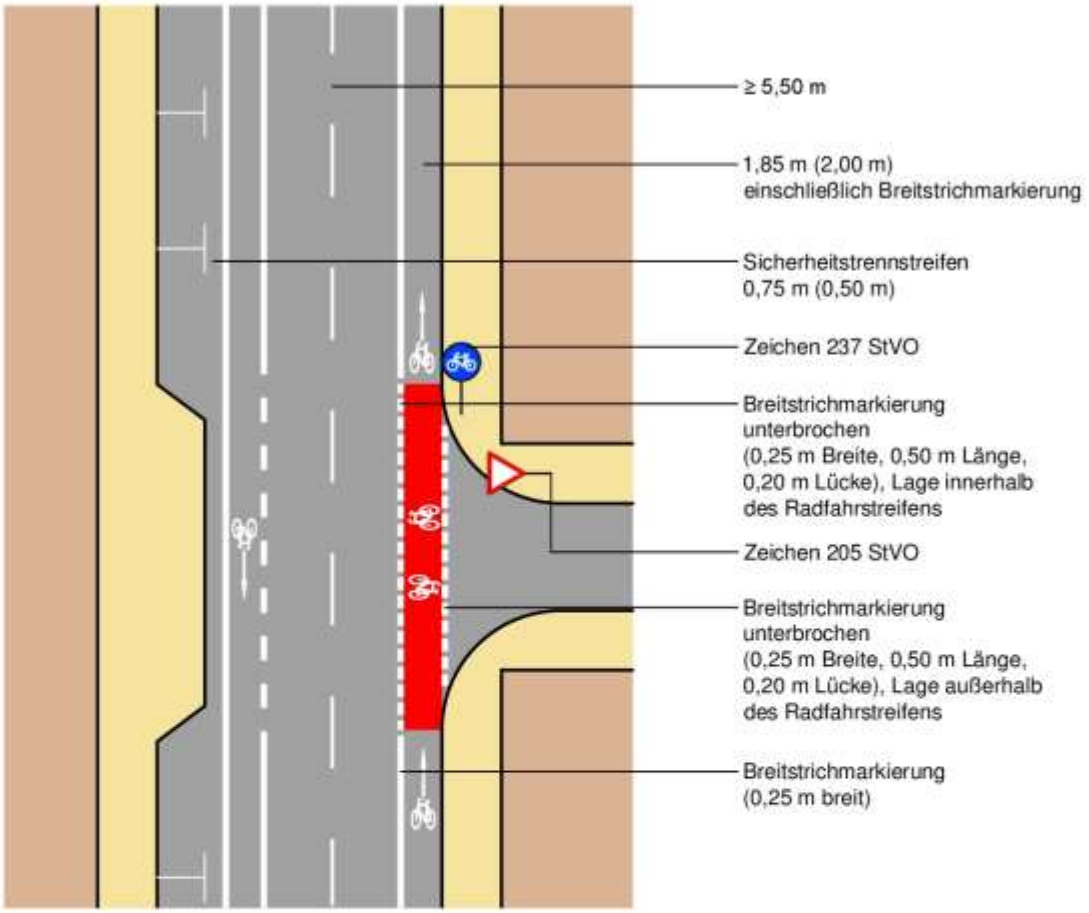
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise046g	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046h	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

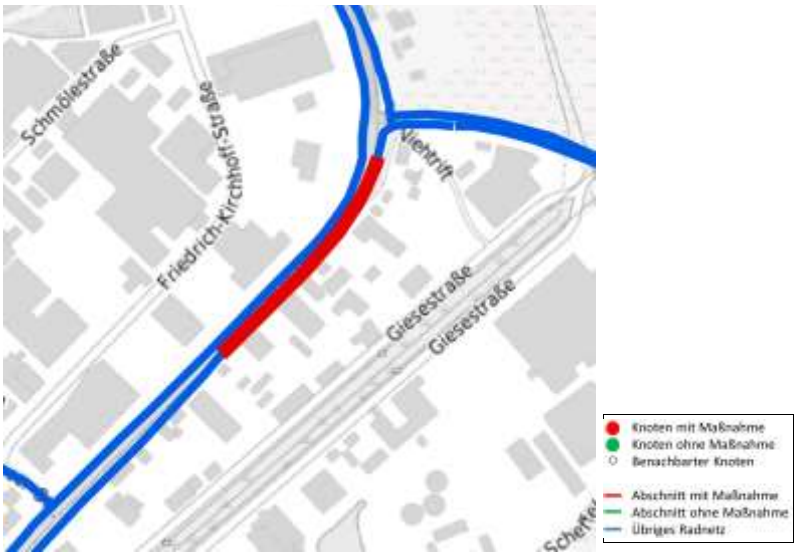
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 269 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die nicht-gewidmete Nebenanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Mittel" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.
Vgl. RVK Iserlohn B7



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4019/7.69885

Kostenschätzung:	26.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

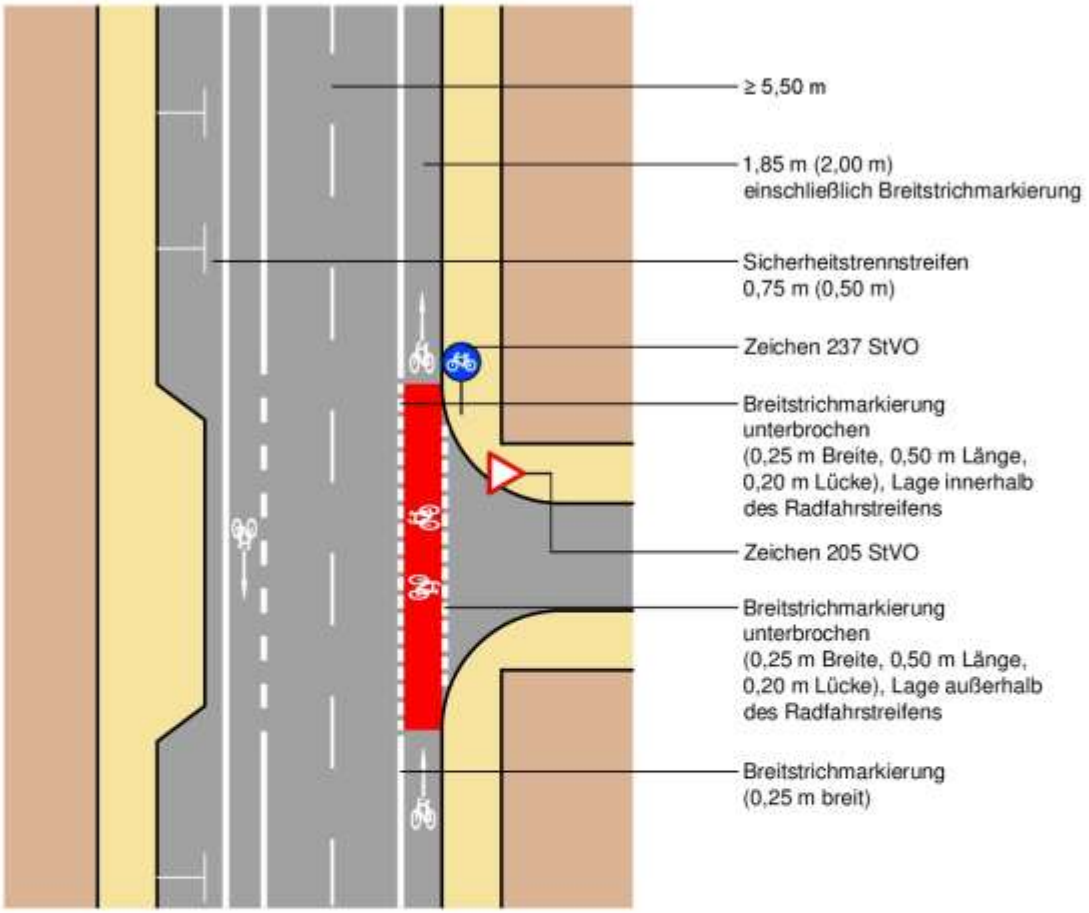
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046h	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046i	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

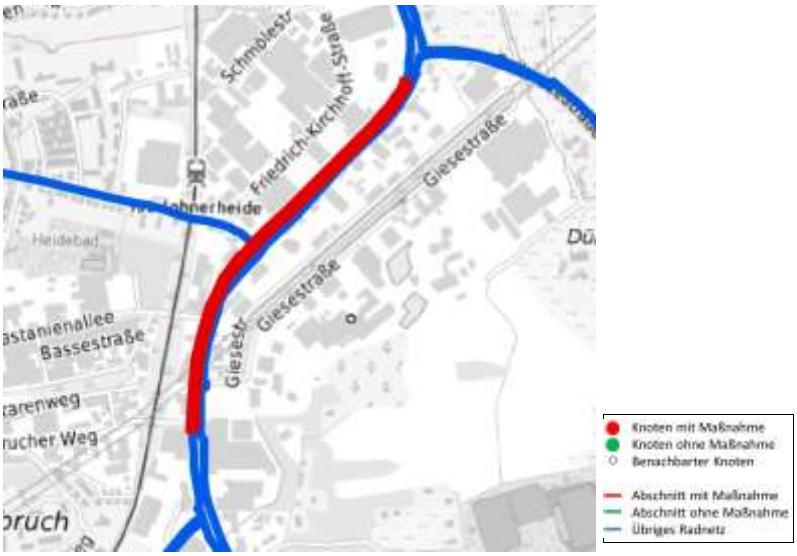
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 915 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 1,85 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 1,85 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
An einigen Stellen ist der bestehende Radfahrstreifen verblasst und sollte erneuert werden.
Außerdem sollte geprüft werden, ob die Abflussrinne asphaltiert und somit die effektiv nutzbare Breite vergrößert werden kann.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4017/7.69856

Kostenschätzung:	91.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

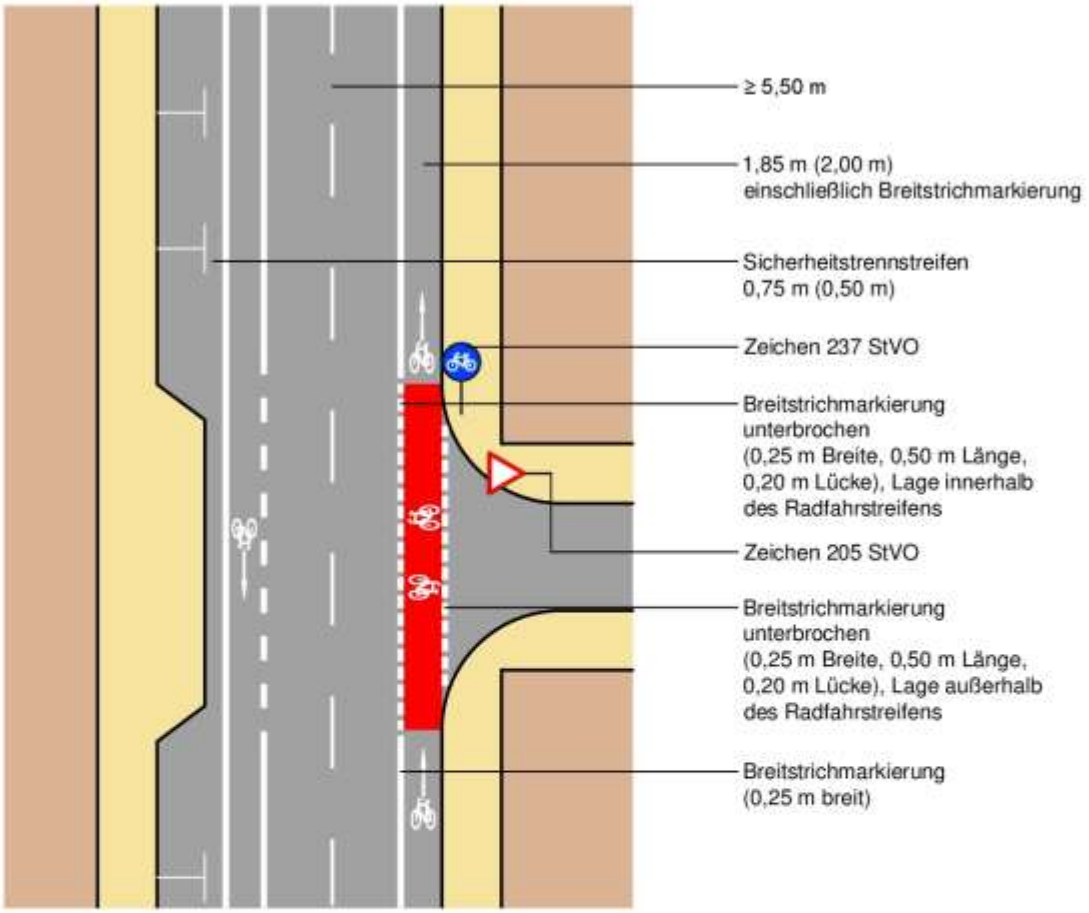
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046i	Lage	innerorts	Bestand	Radfahrstreifen
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046i.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046i
mit Streckenmaßnahme: Ausbau Querungshilfe





Massnahmentyp: Ausbau Querungshilfe
Die bestehende Querungshilfe weist nicht die erforderliche Aufstellfläche auf (2,50 x 4,00 m) und sollte entsprechend ausgebaut werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3988/7.6946

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

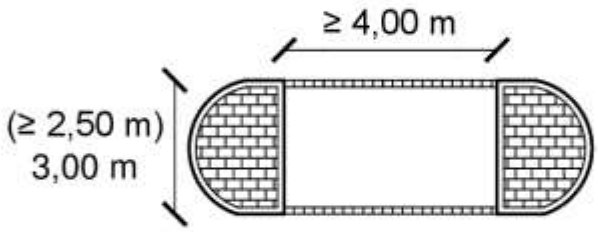
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046i.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise046i.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Leckingser Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046i
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
Die Furten sind im Zuge des neu zu markierenden Radfahrstreifens mitzudenken.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3984/7.6940

Kostenschätzung:	2.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

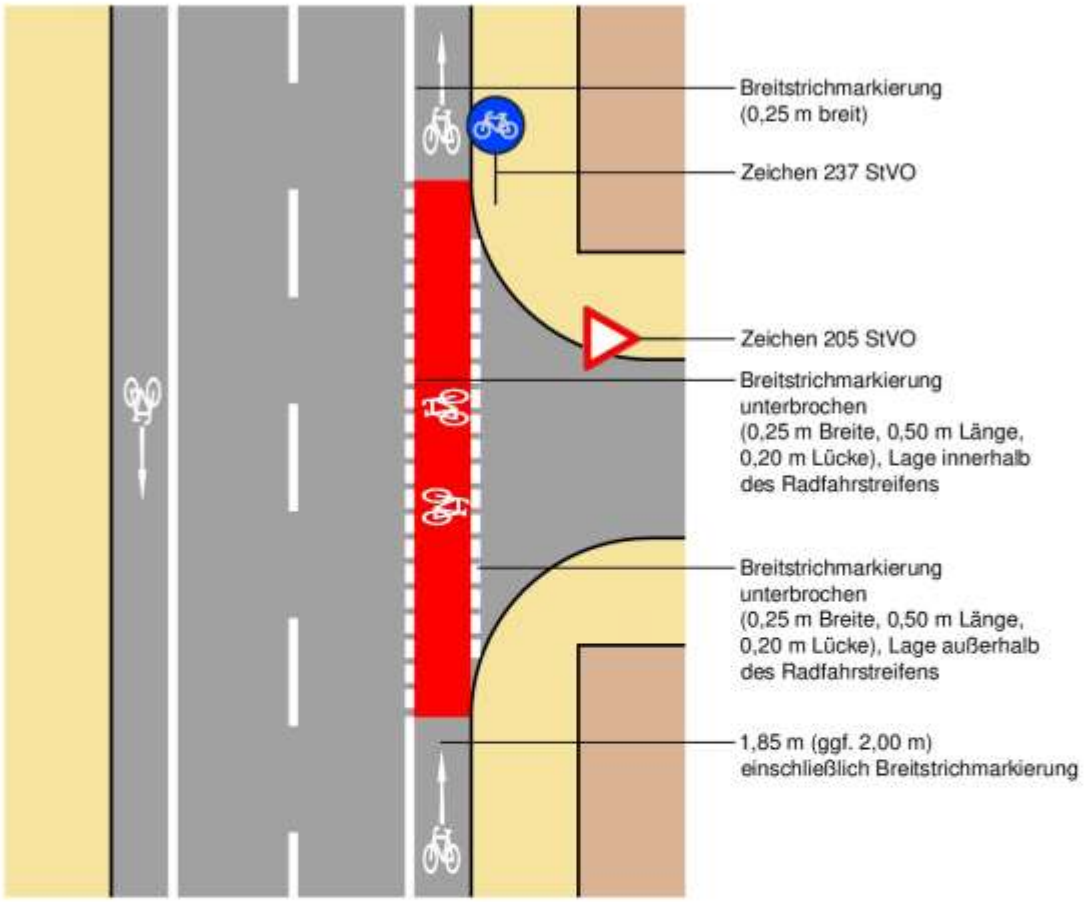
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046i.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße/Leckingser Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Furtmarkierung im Zuge von Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3, VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:

- Radfahrstreifen (Regelmaß 1,85 m, ggf. 2,00 m) gekennzeichnet durch StVO-Zeichen 237 sind im Zuge vorfahrtberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen

Hinweise:

- Breitstriche (0,25m Breite) von 0,50 m Länge und 0,20 m Lücke
- zwei Fahrradpiktogramme
- je ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil vor und hinter der Furt als Hinweis für falschfahrenden Radverkehr
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046i.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Giesestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046i
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die neu zu markierenden Radfahrstreifen sollten an der LSA fortgeführt und durch eine vorgezogene Fahrradaufenthaltsfläche vor dem Kfz bevorrechtigt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3958/7.6924

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

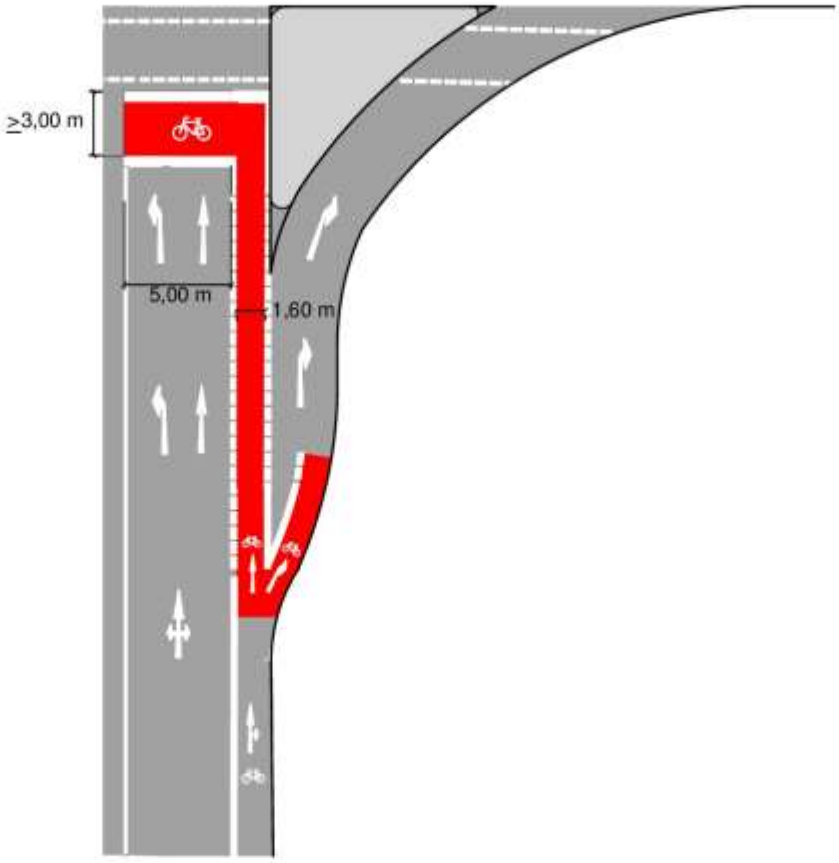
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046i.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Giesestraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungs-bereiche:

- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-22
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046j	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 324 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,75 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3999/7.69654

Kostenschätzung:	32.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

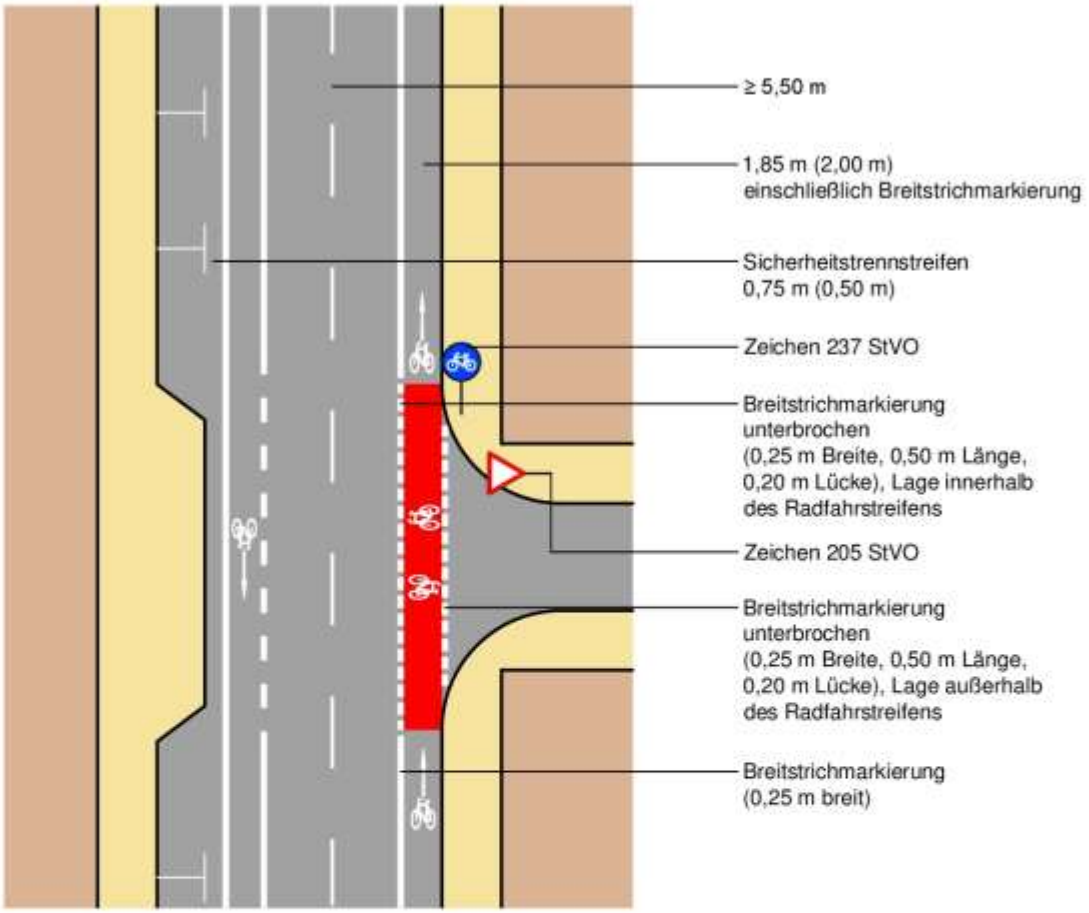
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046j	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	lse046k	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

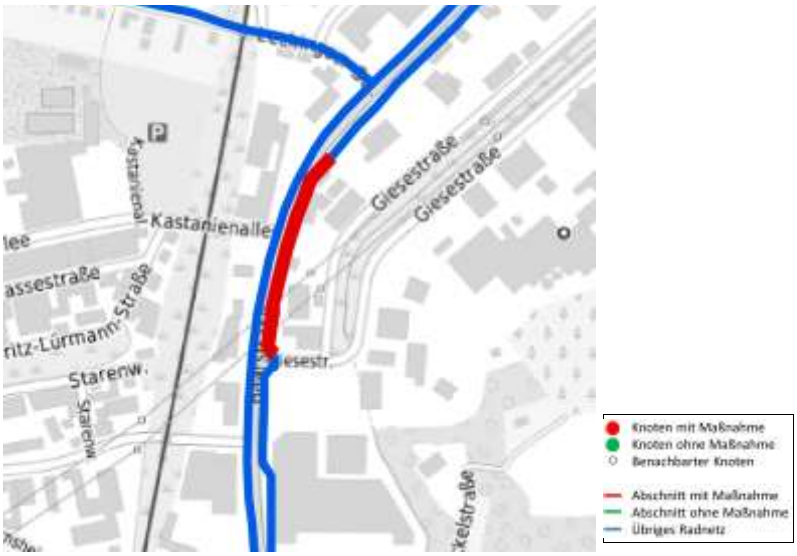


vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 226 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,75 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Anlage sollte in einen Gehweg umgewidmet werden.
Der Radfahrende soll künftig über den heutigen Mehrzweckfahrstreifen (Umwandlung in Radfahrstreifen mit Zeichen 237 notwendig) geführt werden.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3959/7.69263

Kostenschätzung:	22.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

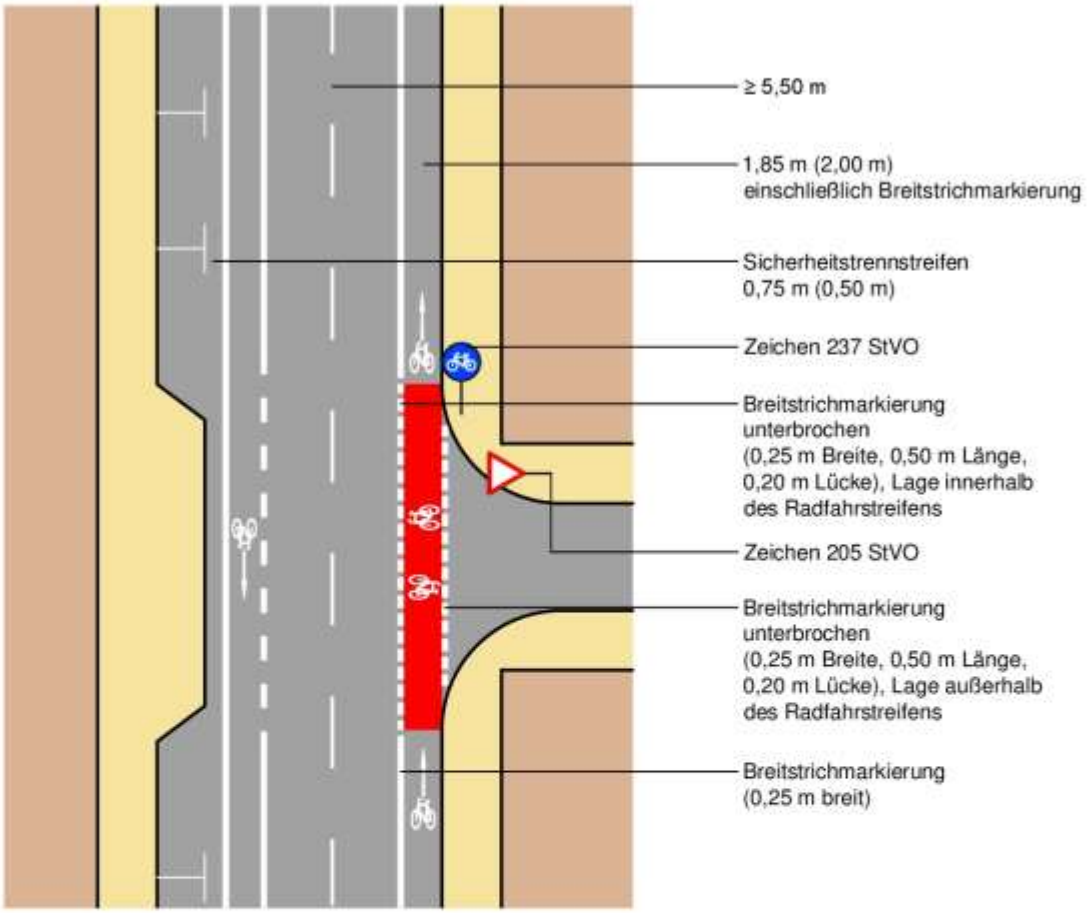
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046k	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046l	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

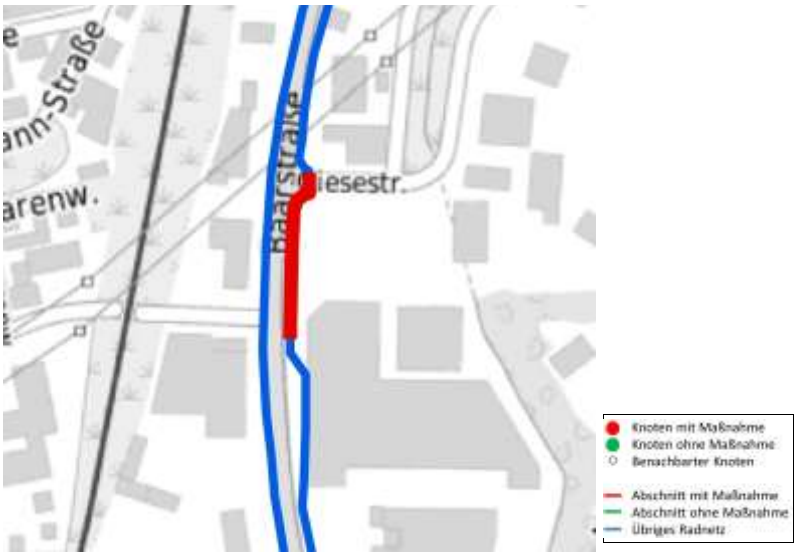
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 111 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Die Anlage sollte auf mind. 3,00 m ausgebaut werden und so die Konflikte mit Fußverkehr minimieren.
Es sollte eine Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg stattfinden.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3959/7.69263

Kostenschätzung:	33.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

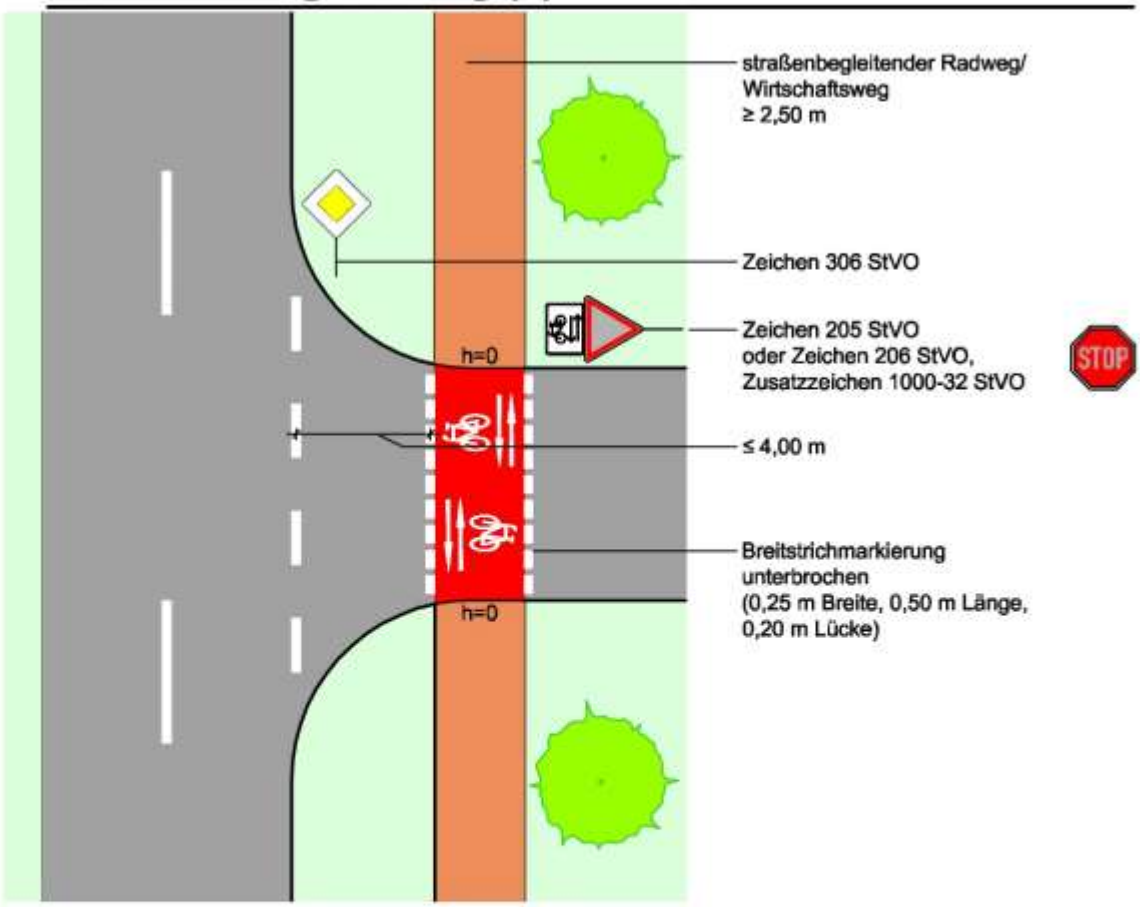
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046l	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise046o	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 92 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3941/7.69262

Abschnitts-Nr.	Ise046p	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

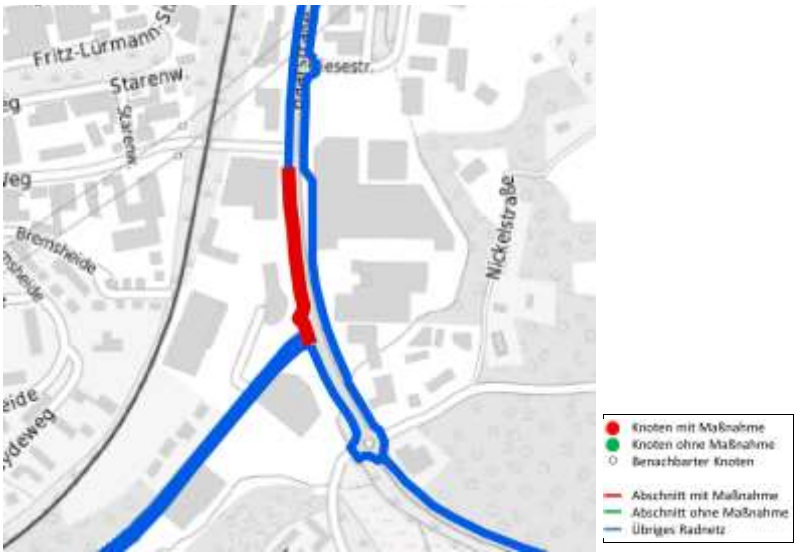
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 194 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Neumarkierung und Umwidmung des Mehrzweckfahrstreifens in einen Radfahrstreifen (StVO 237).
Entwidmung der baulichen Nebenanlage.
Südl. der Zufahrt zum Autohaus Aller sollte der Radfahrstreifen einen Übergang auf die bauliche Nebenanlage (hier wieder mit Zeichen 240) erhalten.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3949/7.69223

Kostenschätzung:	19.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

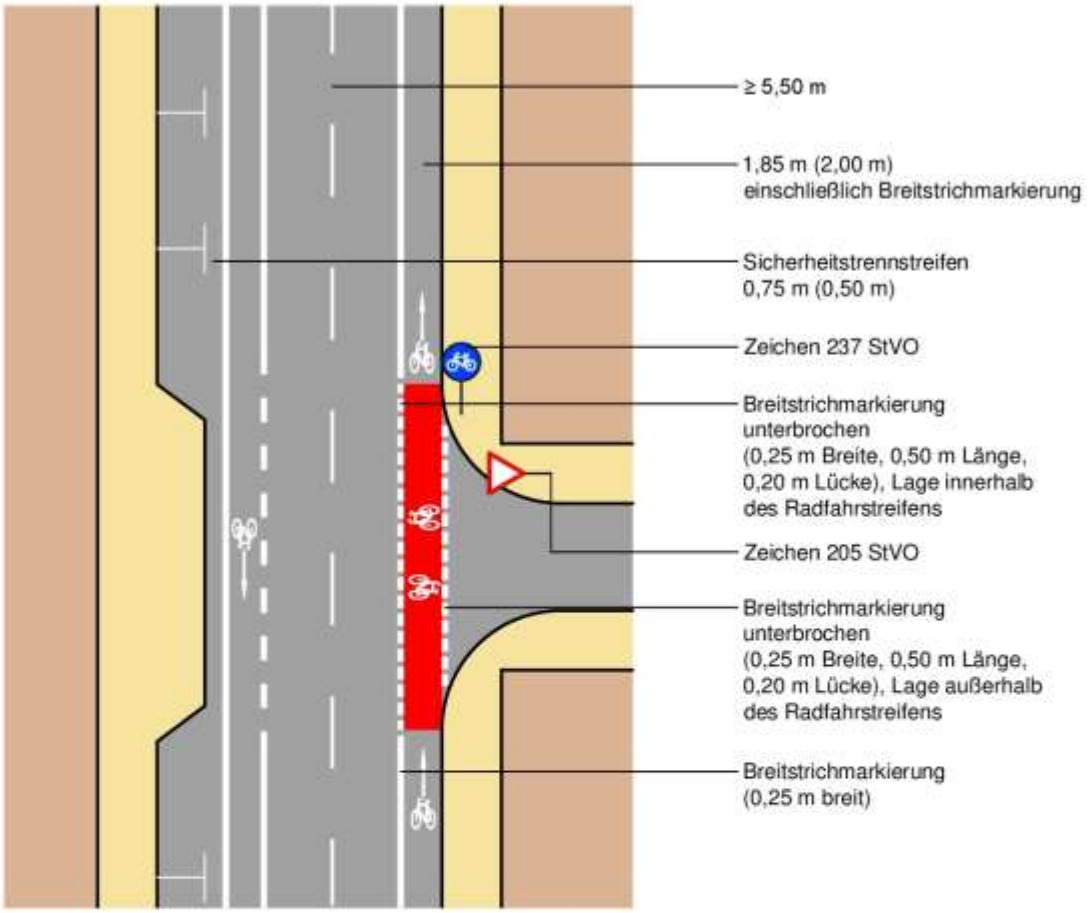
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise046p	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

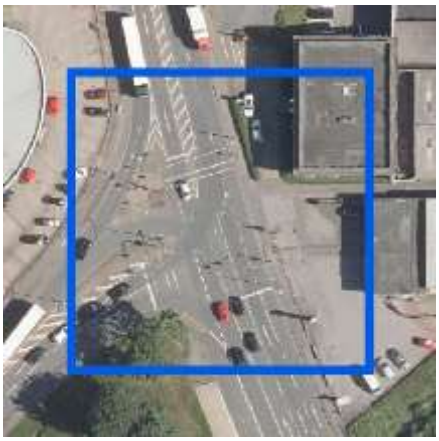
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046p.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Schapker Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise046p
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die neu zu markierenden Radfahrstreifen sollten an der LSA fortgeführt und durch eine vorgezogene Fahrradaufenthaltsfläche vor dem Kfz bevorrechtigt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3933/7.6927

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

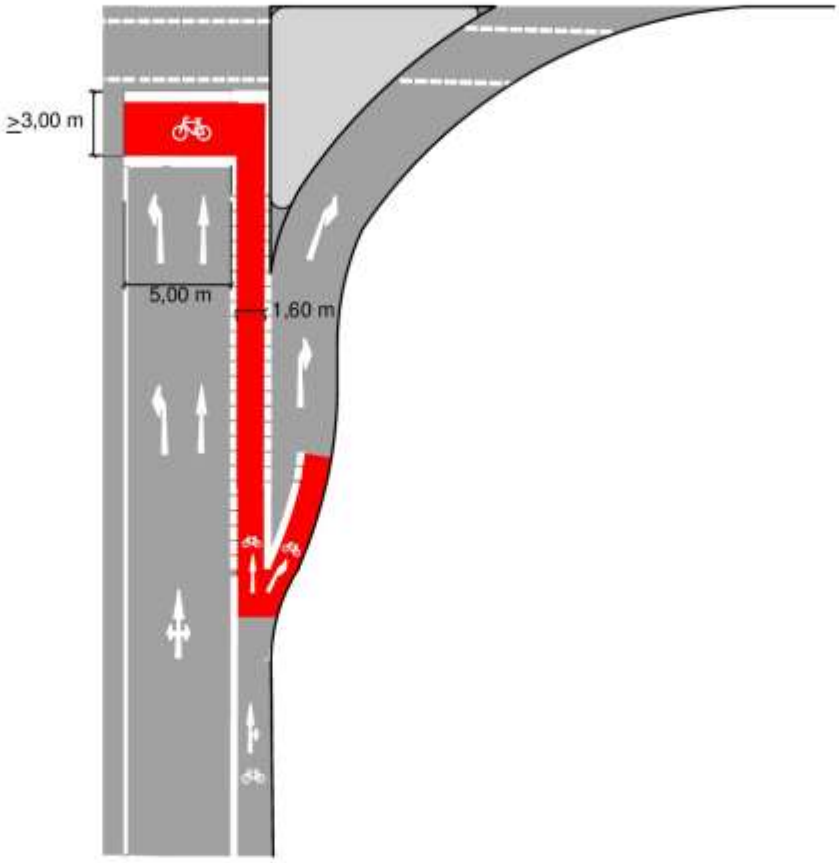
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046p.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Schapker Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungs-bereiche:

- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-22
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise046q	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 75 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Die Anlage sollte auf mind. 3,00 m ausgebaut werden und so die Konflikte mit Fußverkehr minimieren.
Es sollte eine Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg stattfinden.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3935/7.69281

Kostenschätzung:	22.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

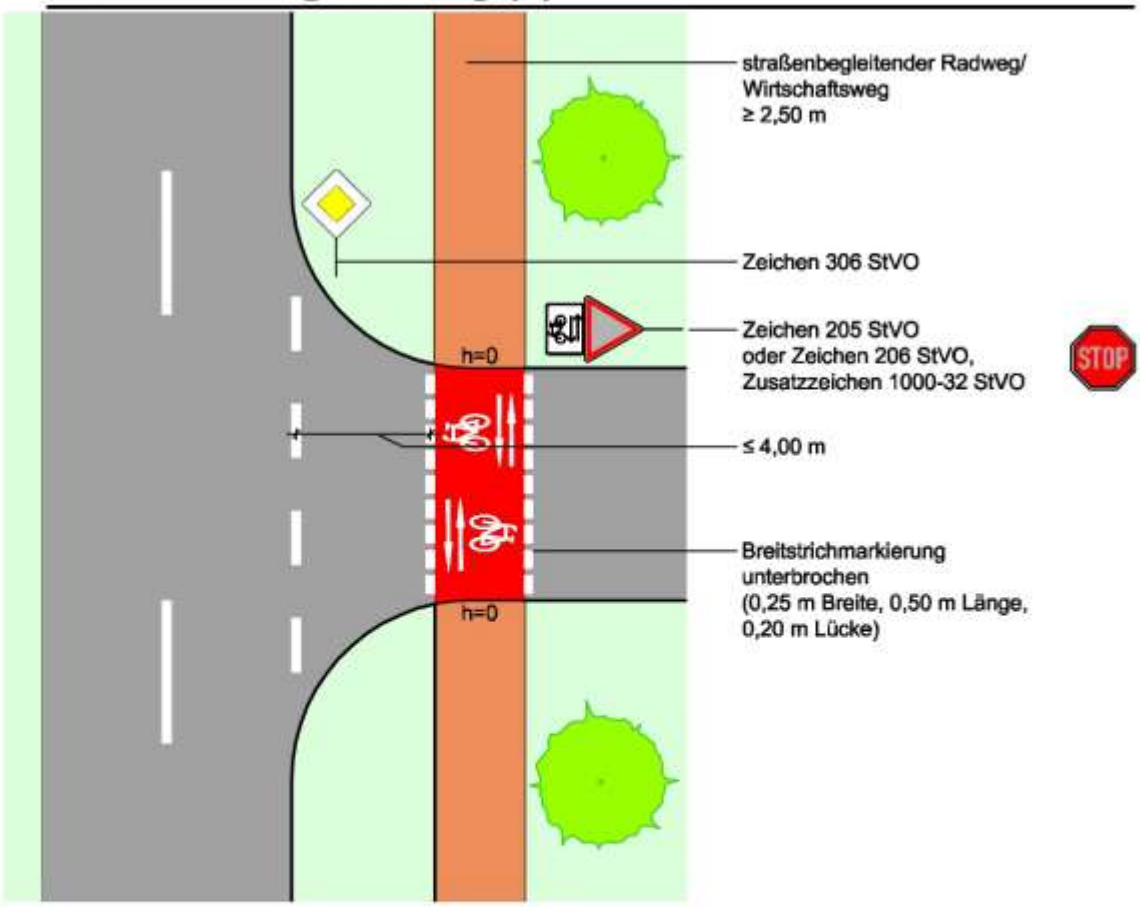
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise046q	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise046r	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

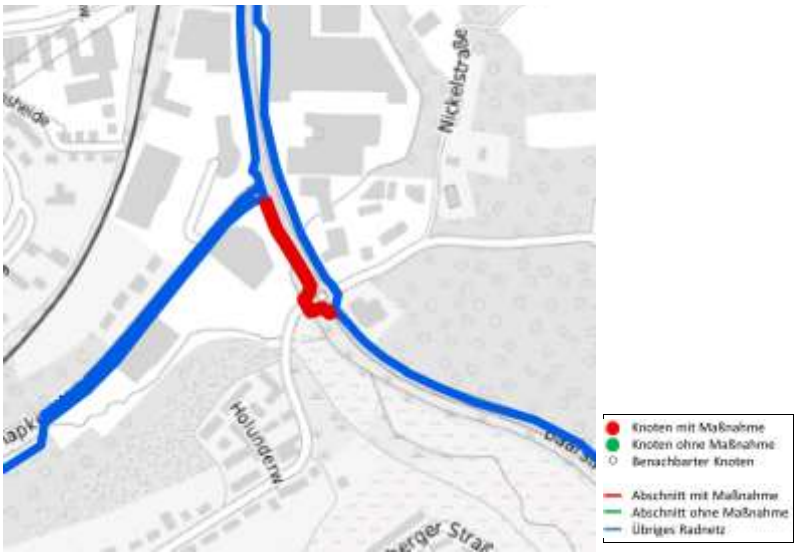
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 166 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr sollte der Radverkehr auf die Busspur / Busbucht bzw. südl. davon der Mehrzweckfahrstreifen geführt werden.
Die Busspur sollte in einen Radfahrstreifen mit Freigabe Linienverkehr bzw. der Mehrzweckfahrstreifen in einen Radfahrstreifen umgewidmet werden. Der Radfahrende wird im Mischverkehr der Fahrbahn in den Kreisverkehr geführt und südl. davon auf Radfahrstreifen. (vgl. Ise047)
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3932/7.69263

Kostenschätzung:	2.490,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise046s	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 75 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Die Anlage sollte auf mind. 3,00 m ausgebaut werden und so die Konflikte mit Fußverkehr minimieren.
Es sollte eine Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg stattfinden.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3935/7.69281

Kostenschätzung:	22.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

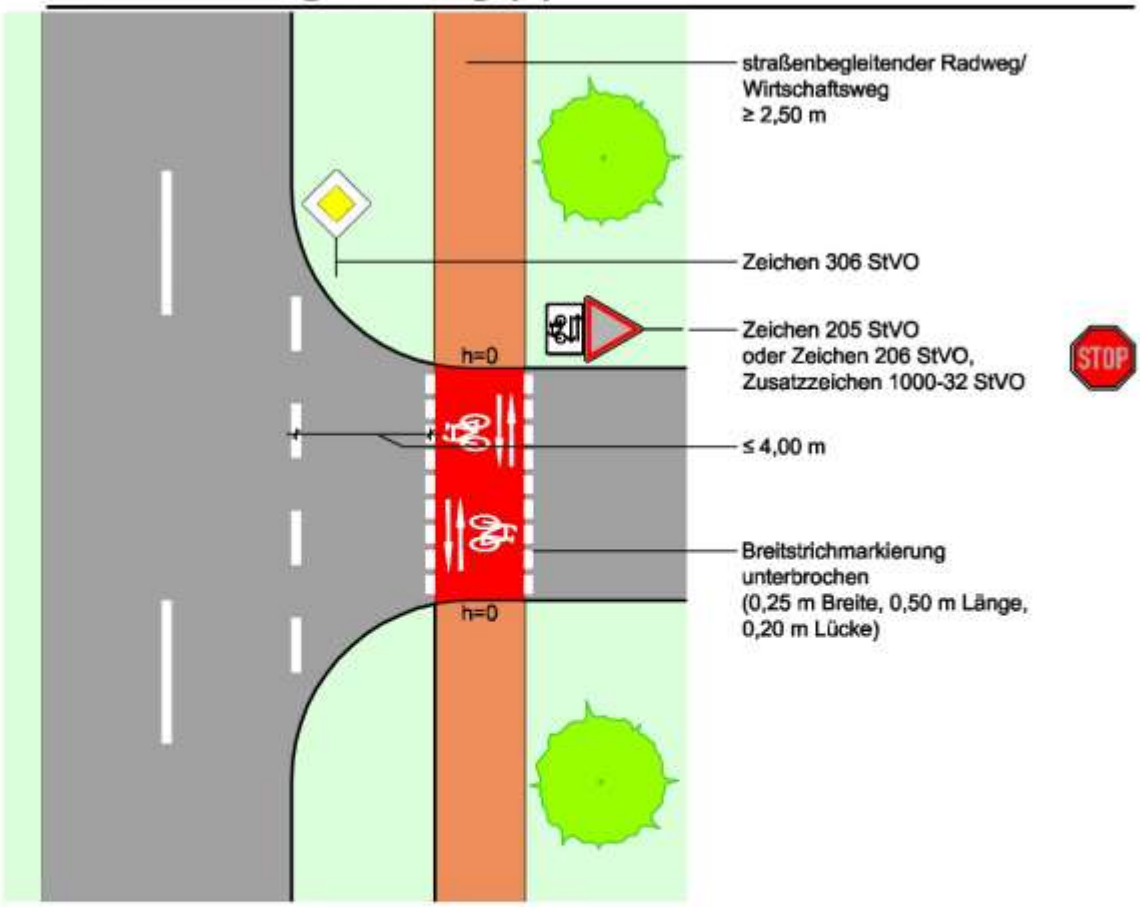
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse046s	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise046t	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

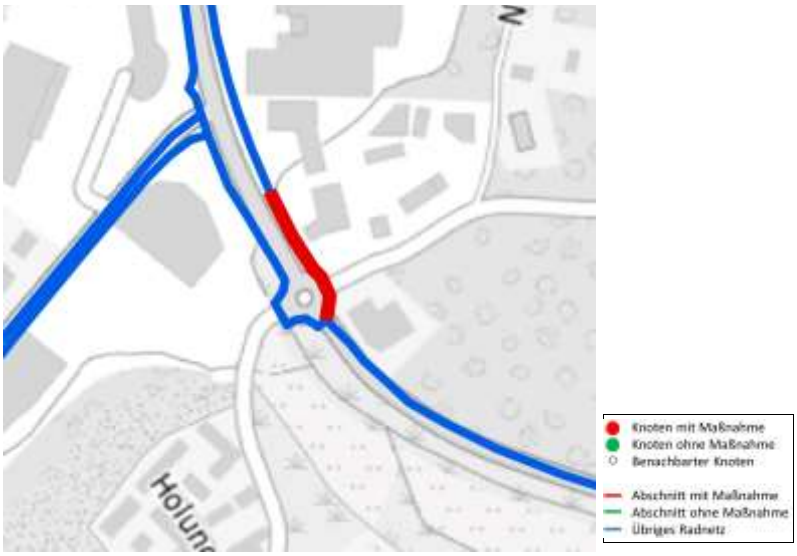
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 93 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Zw. Kreisverkehr und Zufahrt Parkplatz sollte der Radverkehr zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr auf die Busspur / Busbucht geführt werden.
Die Busspur sollte in einen Radfahrstreifen mit Freigabe Linienverkehr umgewidmet werden. Der Übergang zum baulichen Radweg nördl. der Parkplatzzufahrt muss hergestellt werden.
Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ist aufzuheben.
Vgl. RVK Iserlohn B6



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3921/7.69374

Kostenschätzung:	1.395,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise047	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 100 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die für Kfz fahrbare Fahrbahnbreite beträgt 10,50 m (plus zwei Mehrzweckfahrstreifen).

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Neumarkierung und Widmung der beiden Mehrzweckfahrstreifen als Radfahrstreifen.
Bei der Neumarkierung sind mind. 1,85 m, besser 2,00 m Breite anzustreben.
Im RVK Iserlohn ist hier ein Radwegbau vorgesehen
Vgl. RVK Iserlohn B5



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3916/7.69484

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

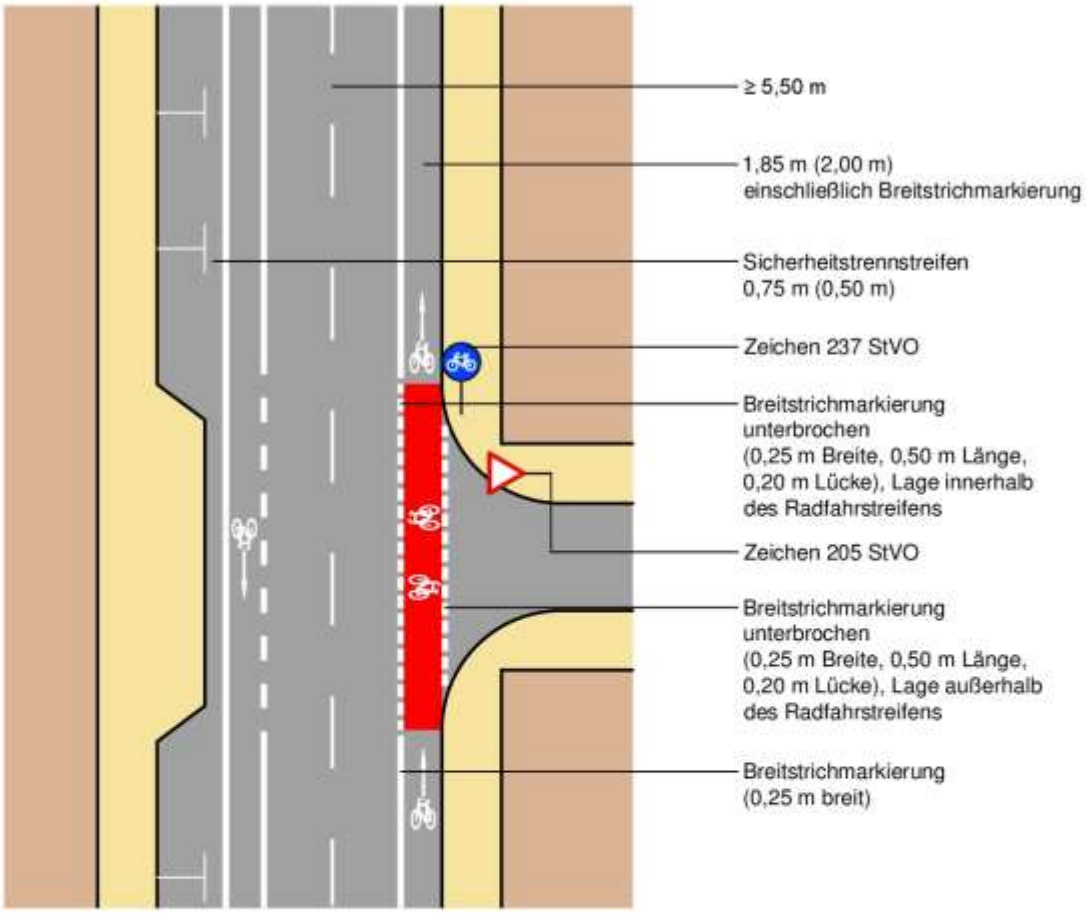
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise047	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise047.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße/Immermannstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise047
mit Streckenmaßnahme: Kreiszufahrten und -fahrbahn verschmälern





Massnahmentyp: Kreiszufahrten und -fahrbahn verschmälern
Derzeit beträgt die (Pkw-)fahrbare Breite der Kreisfahrbahn 5,65 m (den durch Lkw überfahrbaren Innenring nicht mitgerechnet). Die Kreisfahrbahn sollte durch Vergrößerung des Innenrings auf 5,00 m verkleinert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3923/7.6935

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

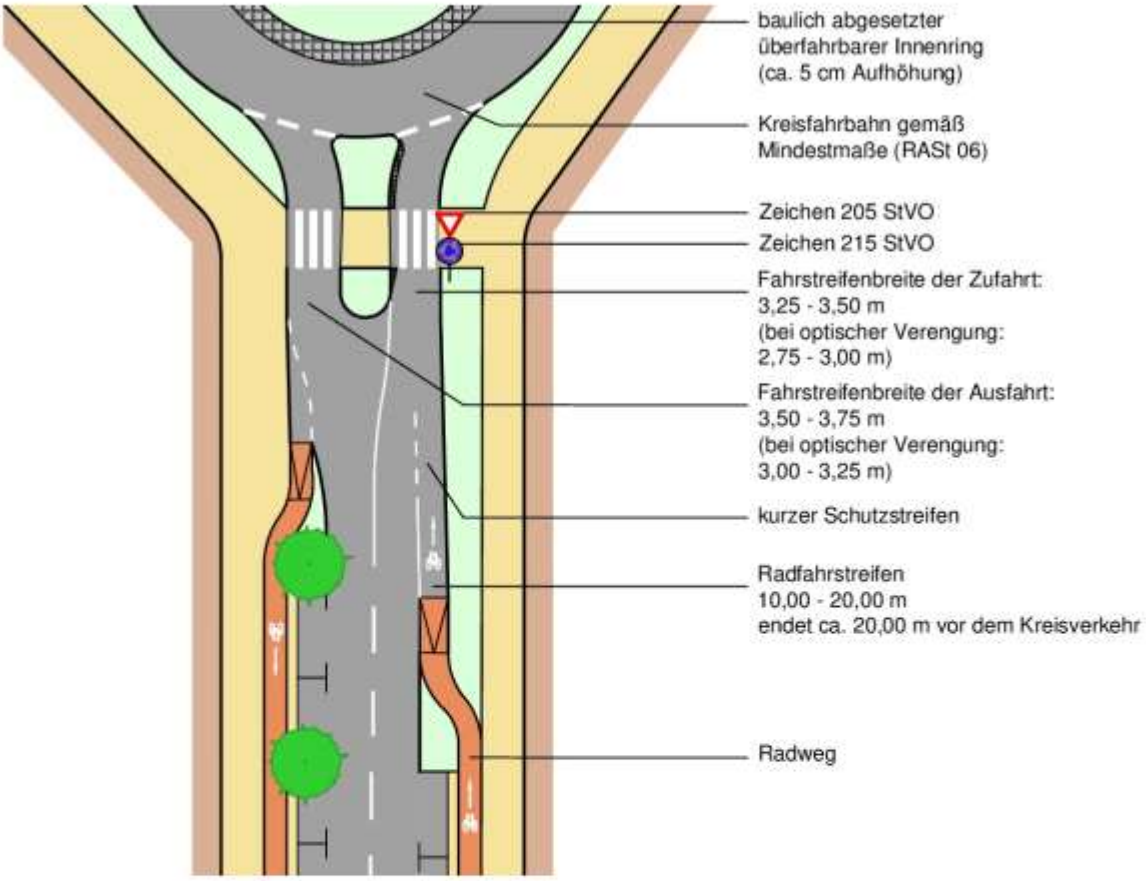
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise047.1	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße/Immermannstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

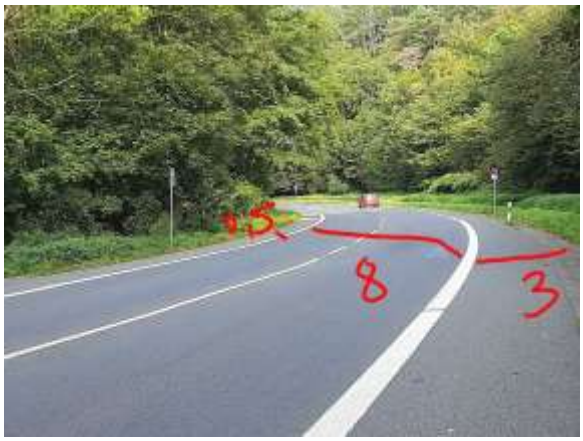
Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise048	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

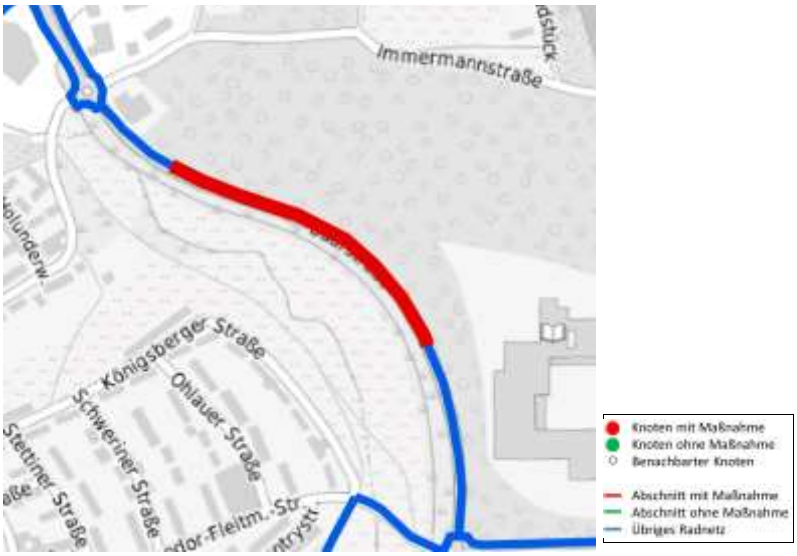
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 343 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die für Kfz fahrbare Fahrbahnbreite beträgt 10,50 m (plus zwei Mehrzweckfahrstreifen).

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es können hier beidseitig Radfahrstreifen markiert werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3899/7.69876

Kostenschätzung:	34.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

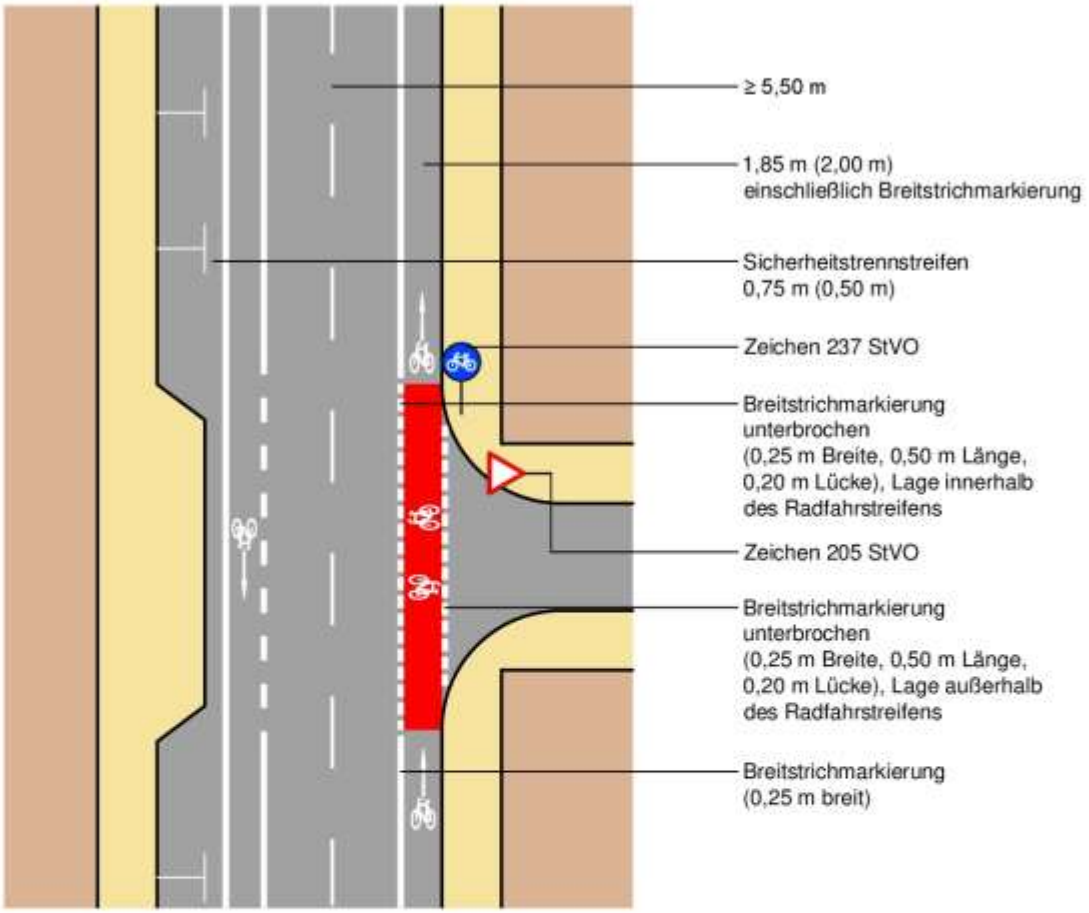
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise048	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise049	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

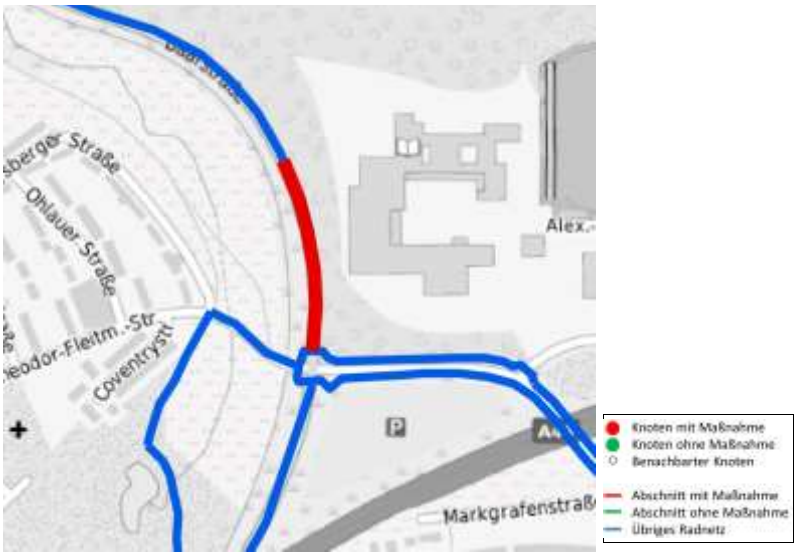
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 207 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) und ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die für Kfz fahrbare Fahrbahnbreite beträgt 10,50 m (plus zwei Mehrzweckfahrstreifen).

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es können hier beidseitig Radfahrstreifen markiert werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3881/7.69928

Kostenschätzung:	20.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

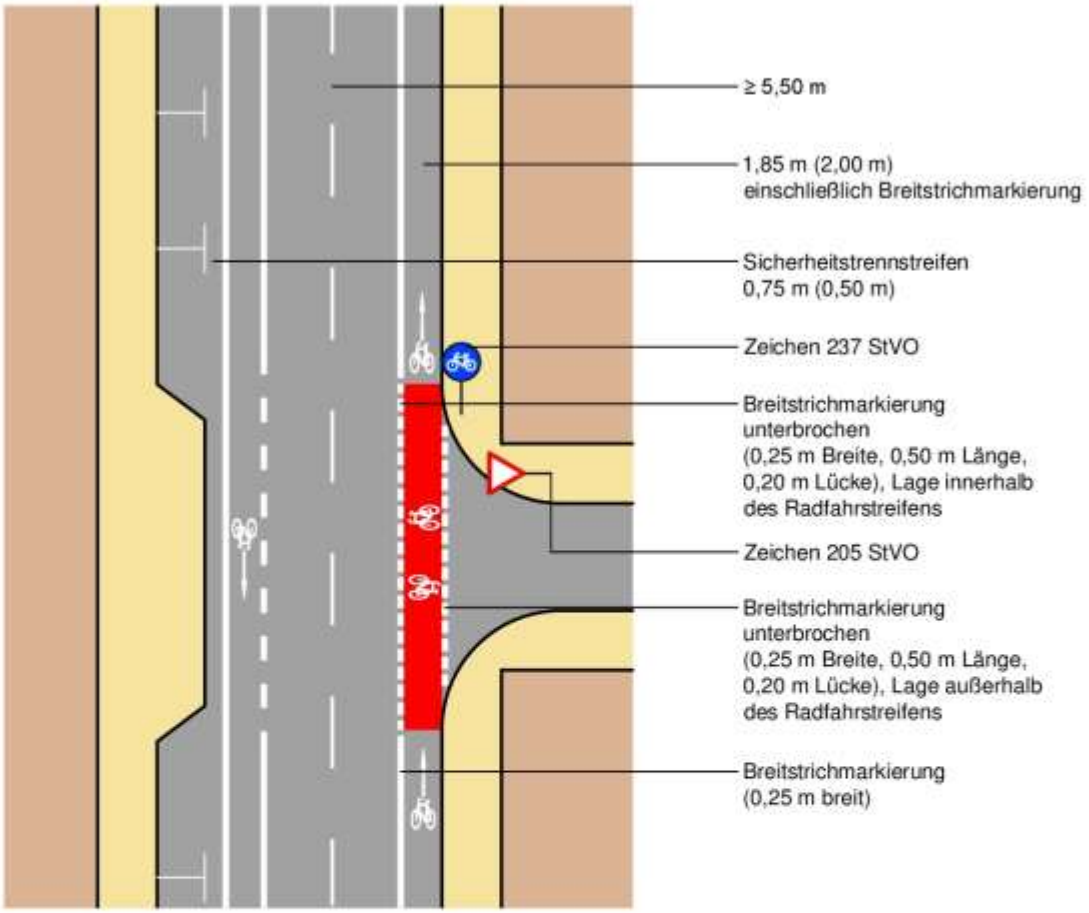
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise049	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Baarstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise051x	**Lage**	innerorts	**Bestand**	unbekannt
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baarstraße (L680)

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 57 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16981 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 16981 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Planung Dritter
Vorschlag der Stadt Iserlohn
Hier könnte die Maßnahme, die auf dieser Verbindung nördlich von diesem Abschnitt liegt, fortgeführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/masterplan-mk_205#17/51.38295/7.69739

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

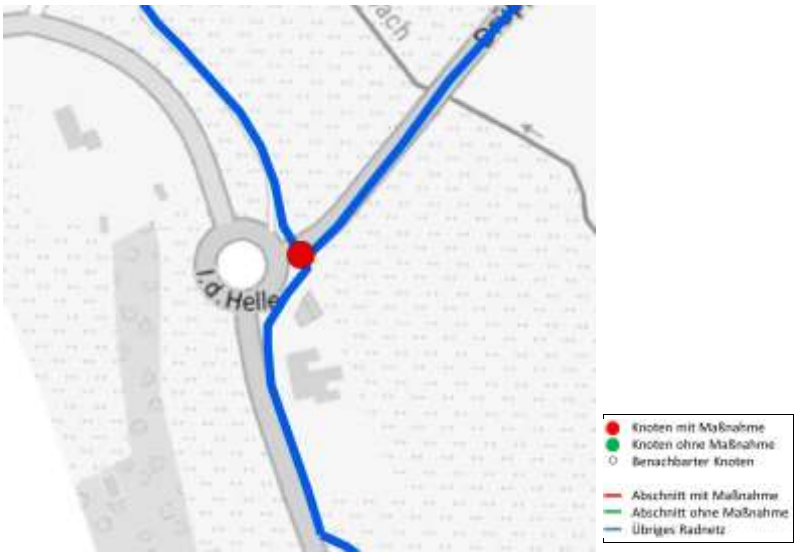
Abschnitts-Nr.	Ise076.3	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Baartal-Radweg/Drüpplingser Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise076
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Die StVO-Beschilderung sollte durch geeignete Wartelinien auf dem Radweg (vgl. Musterlösung) ergänzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4416/7.6677

Kostenschätzung:	8.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

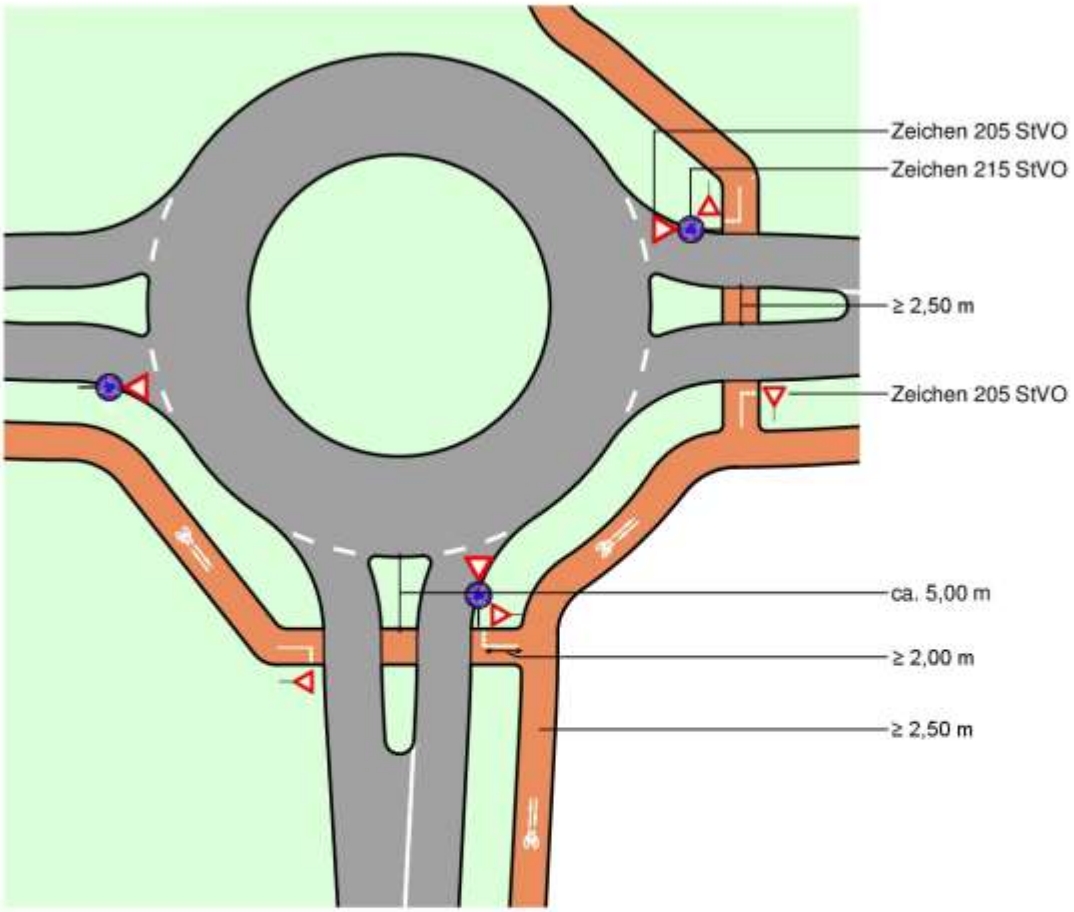
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise076.3	Lage	außerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Baartal-Radweg/Drüpplingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Radweg am Kreisverkehr



Regelungen:
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3

Anwendungsbereiche:
- Zweirichtungsradwege an Kreisverkehren außerorts

Hinweise:
- der Radverkehr ist vorfahrtrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	lse078	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 108 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Knotenpunkt
vgl. zugehörigen Knotenpunkt



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4421/7.65155

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe:

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise079	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 475 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Aufgrund der Fahrbahnbreite sind Schutzstreifen nicht möglich.
Es wird deshalb zumindest die Markierung von Piktogrammspuren in beide Richtungen empfohlen.
Vgl. RVK Iserlohn G1



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4421/7.65155

Kostenschätzung:	9.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

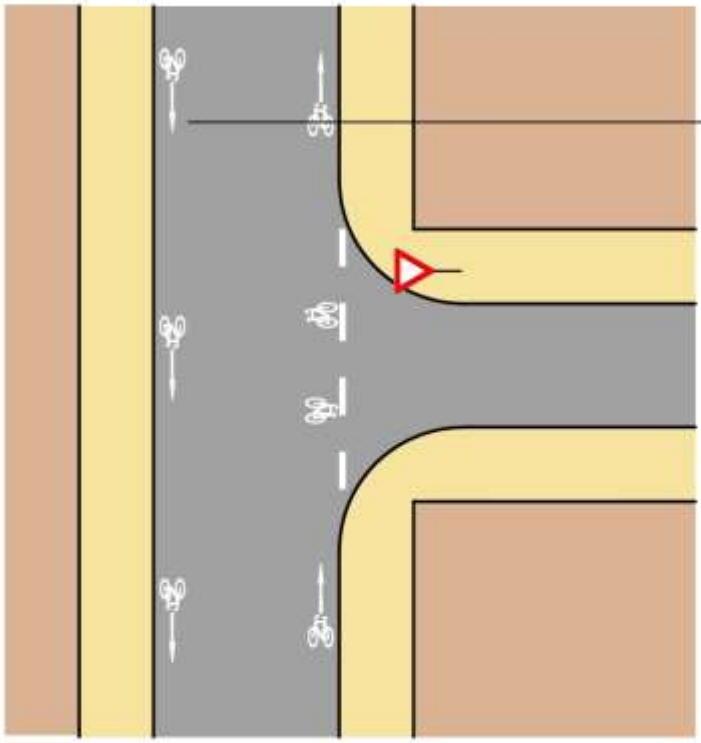
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise079	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Hennener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise079.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße/Scherlingstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise079
mit Streckenmaßnahme: Kreisverkehrszufahrten verschmälern





Massnahmentyp: Kreisverkehrszufahrten verschmälern
Die Kreisverkehrszufahrten sind auf 3,25 bis 3,50 m zu verschmälern, die Kreisverkehrsausfahrten auf 3,50 bis 3,75 m zu verschmälern (dies gilt auch für den Abschnitt auf der Hennener Straße).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4421/7.6514

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

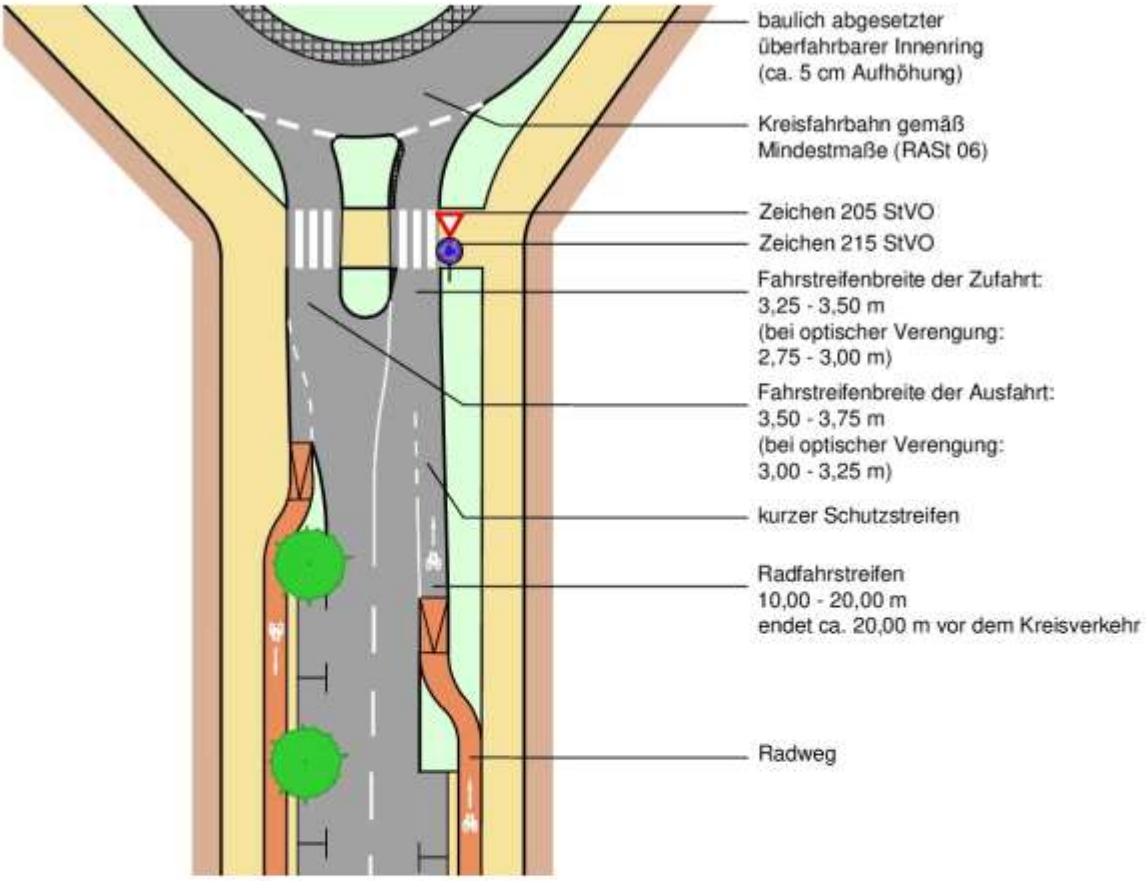
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse079.1	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Hennener Straße/Scherlingstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise079.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße/Kükenweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es ist ein Aufstellbereich für den Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4434/7.6501

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

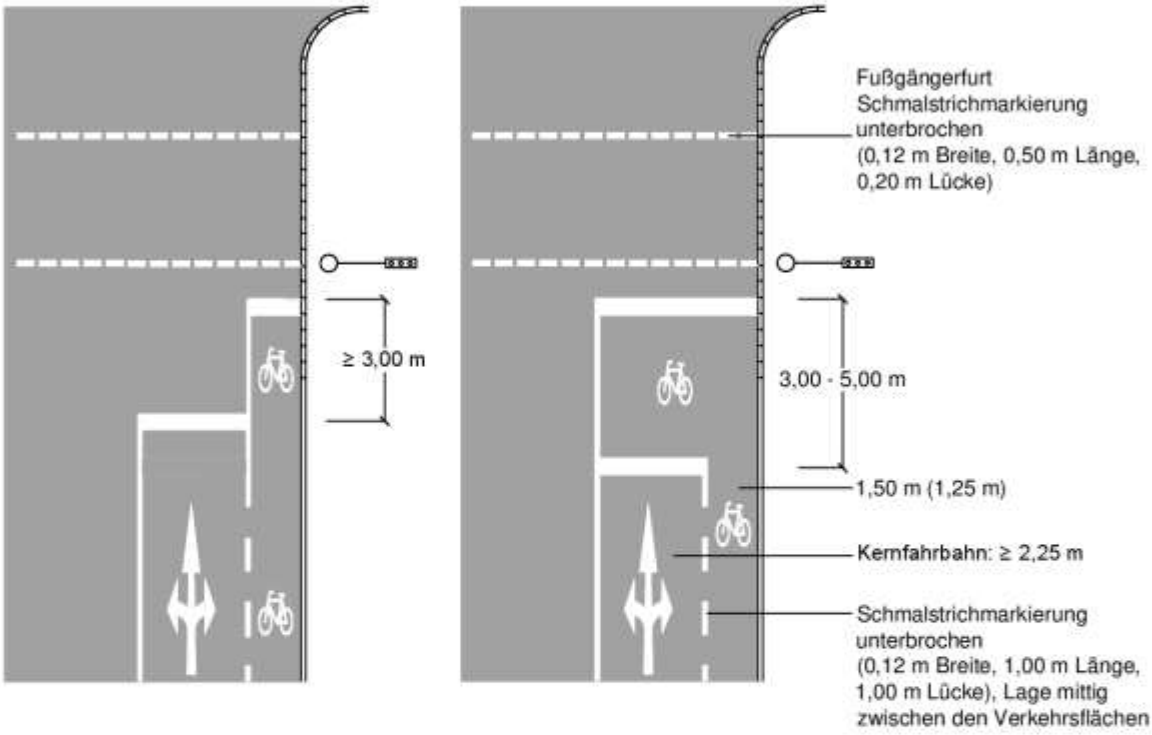
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise079.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			Straße	Hennener Straße/Kükenweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise079.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße/Am Kirchplatz

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise079
mit Streckenmaßnahme: Kreisverkehrszufahrten verschmälern





Massnahmentyp: Kreisverkehrszufahrten verschmälern
Die Kreisverkehrszufahrten sind auf 3,25 bis 3,50 m zu verschmälern, die Kreisverkehrsausfahrten auf 3,50 bis 3,75 m zu verschmälern.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4452/7.6481

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

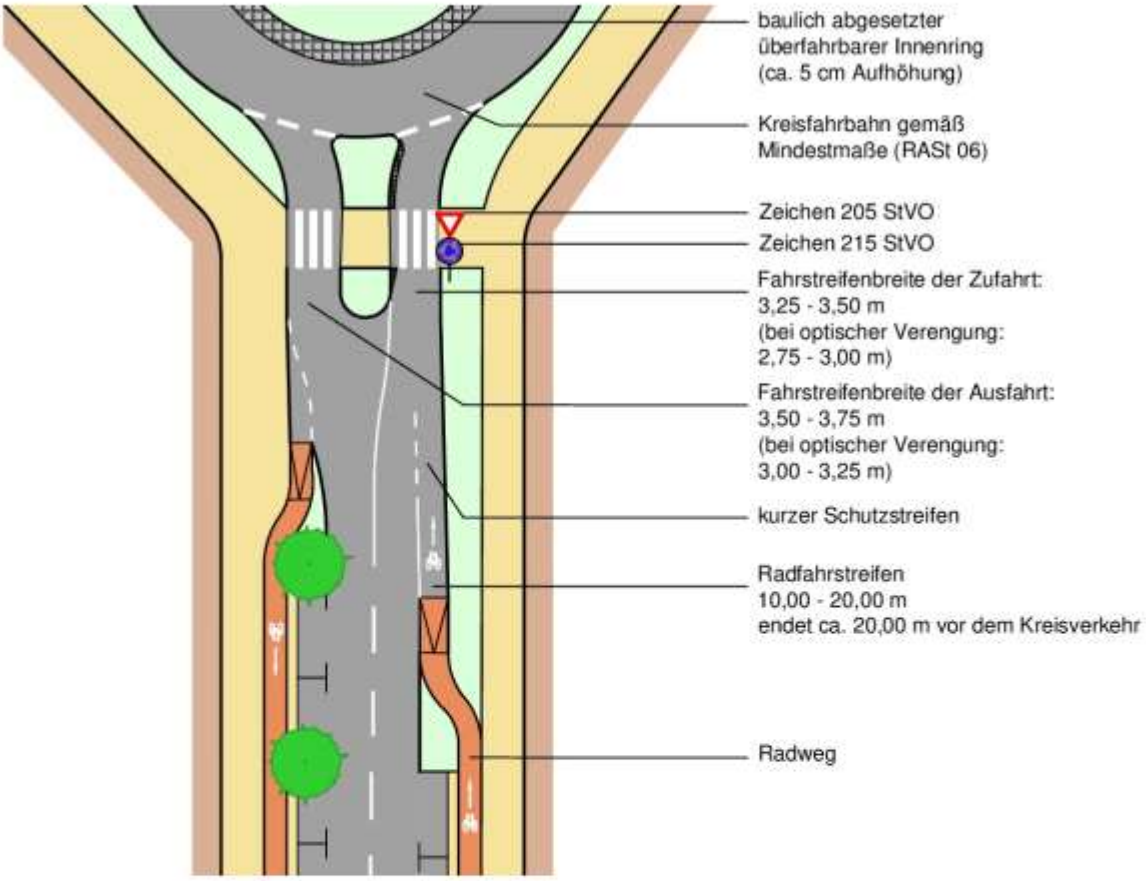
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise079.3	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Hennener Straße/Am Kirchplatz

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise080a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 57 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Aufgrund der Fahrbahnbreite sind Schutzstreifen nicht möglich.
Es wird deshalb zumindest die Markierung von Piktogrammspuren in beide Richtungen empfohlen.
Vgl. RVK Iserlohn G1



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4454/7.64703

Kostenschätzung:	1.140,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

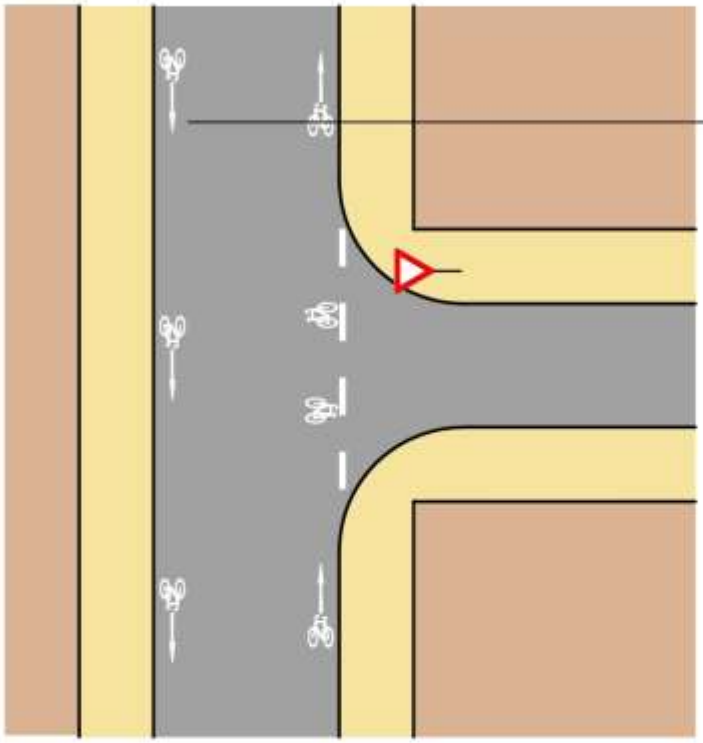
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise080a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

VIA Planungsbüro

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise080b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 69 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Der Gehweg (Rad frei) erreicht nicht die erforderliche Breite von 2,50 m, kann aber für diesen kurzen Abschnitt toleriert werden.
Vgl. RVK Iserlohn G1



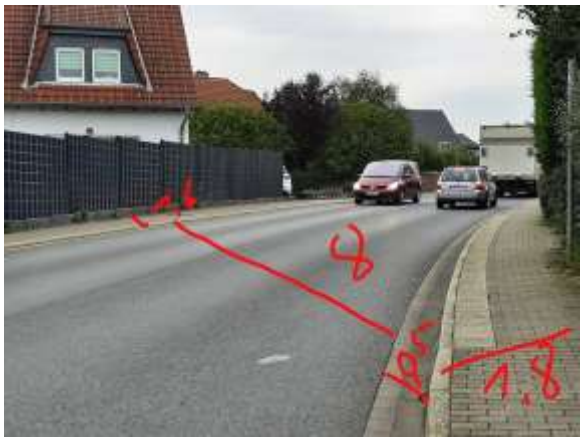
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4453/7.64784

Abschnitts-Nr.	Ise081	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 95 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Aufgrund der Fahrbahnbreite sind Schutzstreifen nicht möglich.
Es wird deshalb zumindest die Markierung von Piktogrammspuren in beide Richtungen empfohlen.
Vgl. RVK Iserlohn G1



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4455/7.64570

Kostenschätzung:	1.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

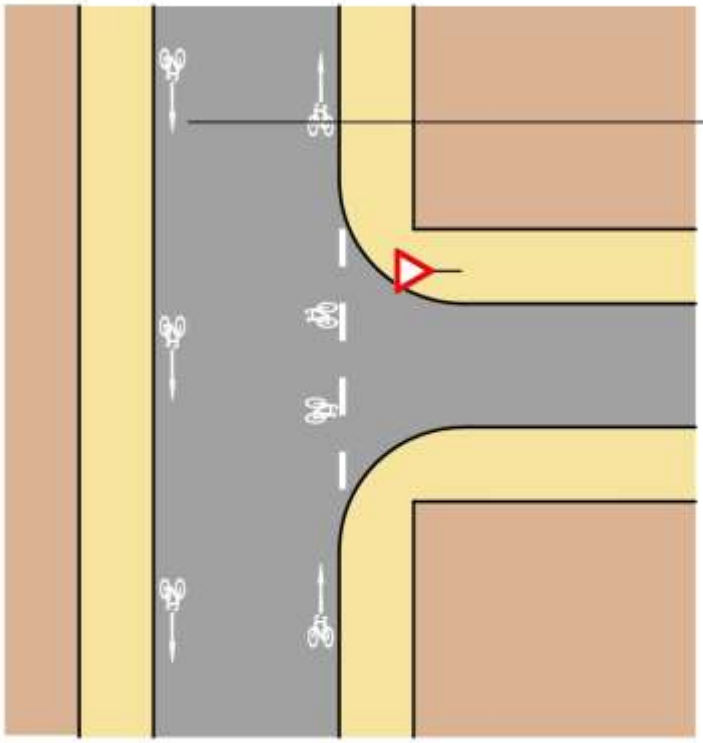
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise081	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise082	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 113 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.
Ein in beide Richtungen freigegebener Gehweg ist innerörtlich problematisch.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der Gehweg (Rad frei) erreicht nicht die erforderliche Breite von 2,50 m, kann aber für diesen kurzen Abschnitt toleriert werden.
Die Anordnung sollte aber nur in eine Fahrtrichtung (Richtung Osten) erfolgen.
In Gegenrichtung kann ein Schutzstreifen markiert werden. Es verbleibt eine Kernfahrbahn von ca. 5,50 m.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4455/7.64570

Kostenschätzung:	6.780,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

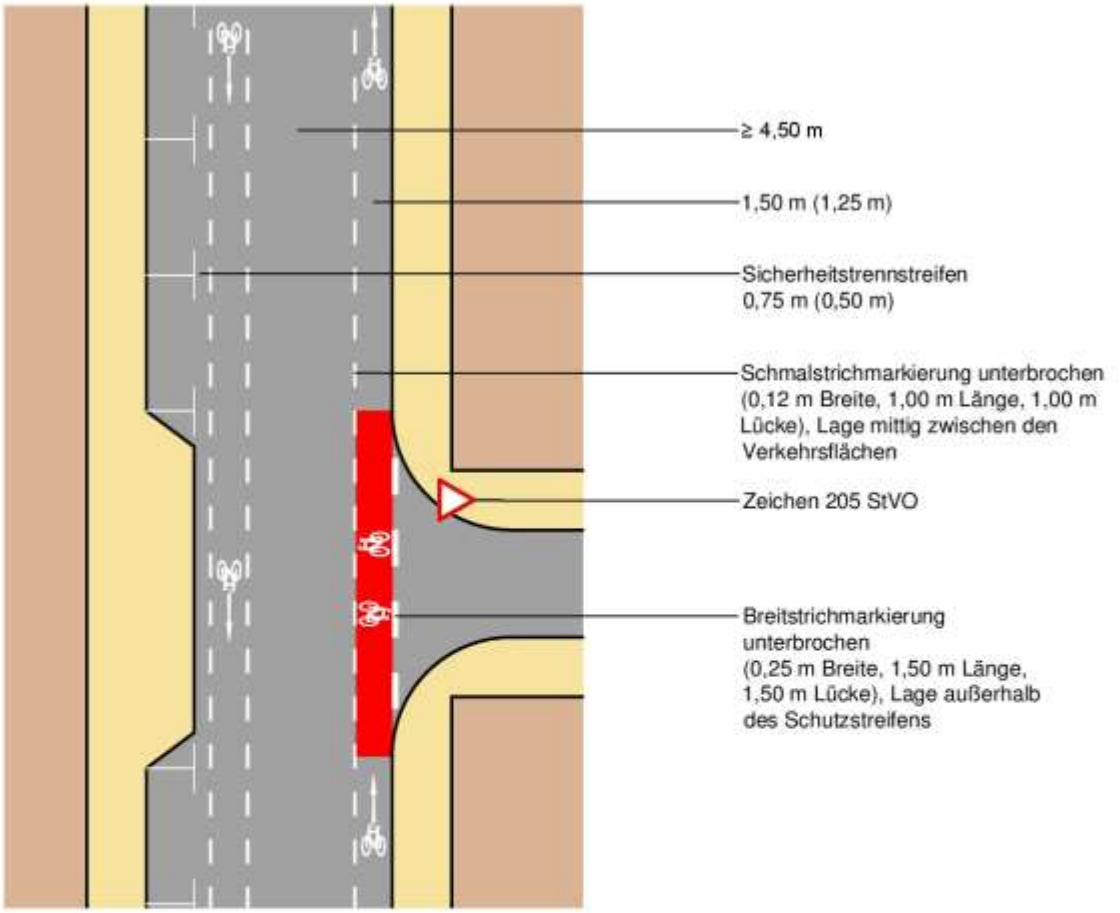
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise082	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Hennener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

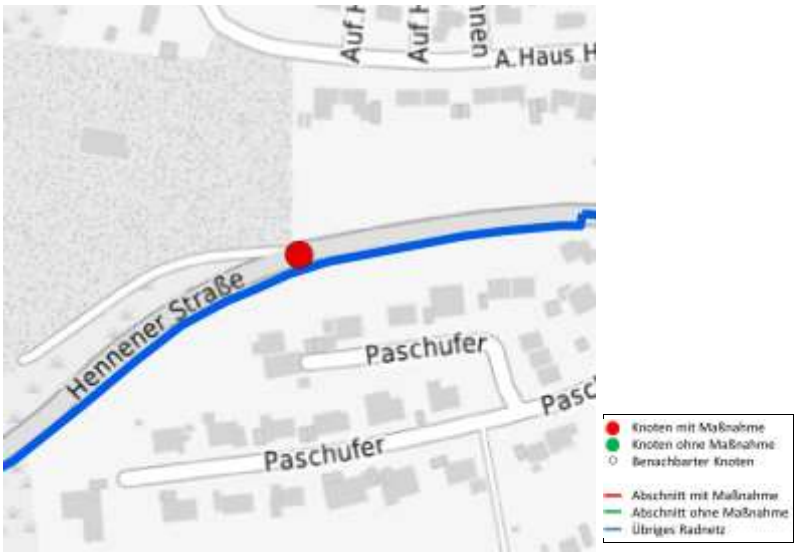
Abschnitts-Nr.	Ise082.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise082
mit Streckenmaßnahme: Anpassung Querungshilfe





Massnahmentyp: Anpassung Querungshilfe
Die Querungshilfe ist umzubauen und mit an den Schutzstreifen anschließenden markierungstechnischen Optimierungen auszustatten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4453/7.6439

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

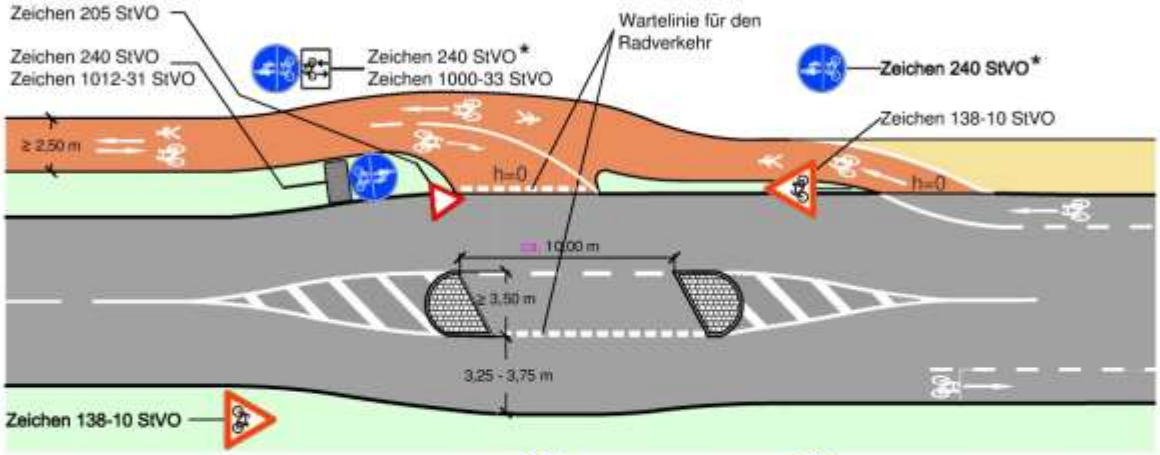
Abschnitts-Nr.	lse082.1	Lage	innerorts	Bestand	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			Straße	Hennener Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise083	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

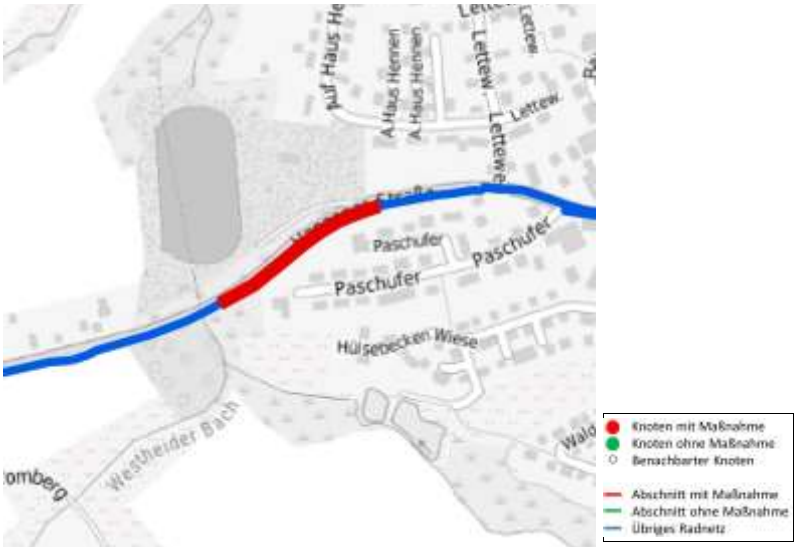
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 200 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber Bordstein (Hochbord)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Sicherheitstrennstreifen optimieren
Es ist zu prüfen, ob ein markierungstechnischer Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn markiert werden kann.
Ebenfalls zu prüfen ist die Installation eines Aufprallschutzes (Leitplanke)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4444/7.64205

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont

Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

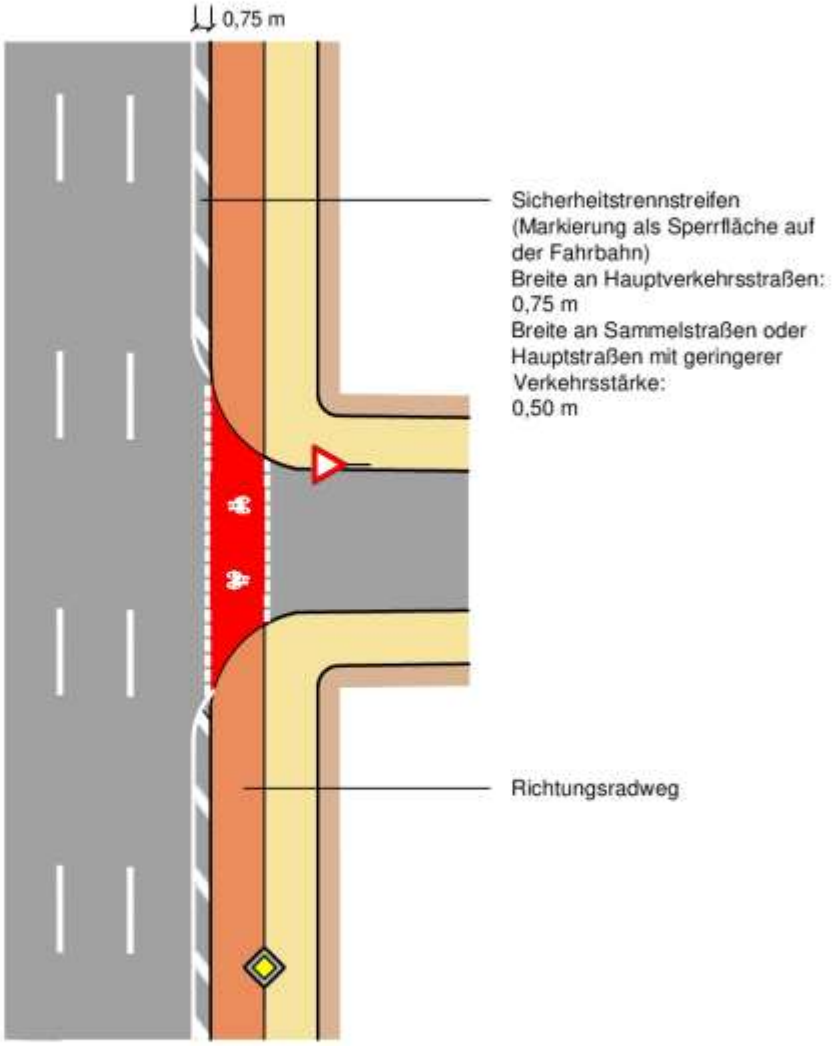
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise083	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hennener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Sicherheitstrennstreifen auf Kfz-Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungs-bereiche:

- Radverkehrsanlagen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen ohne Sicherheitstrennstreifen

Besonderheiten:

- Es handelt sich um eine Sofortmaßnahme, wenn die Umprofilierung der Straße längerfristig nicht möglich ist.
- rote Einfärbung der Furt optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.4-7 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise084	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rheinener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 168 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber Bordstein (Hochbord)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Sicherheitstrennstreifen optimieren
Es ist zu prüfen, ob ein markierungstechnischer Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn markiert werden kann.
Ebenfalls zu prüfen ist die Installation eines Aufprallschutzes (Leitplanke)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4438/7.63954

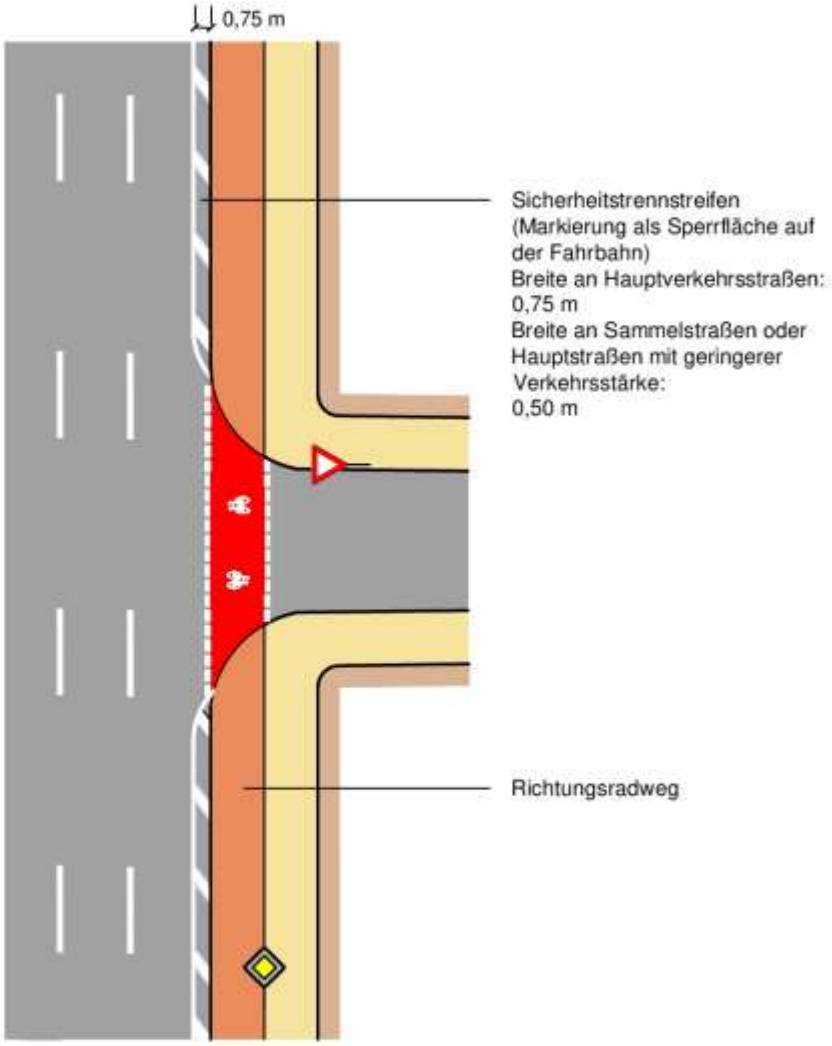
Kostenschätzung:	8.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Ise084	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Rheinener Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Sicherheitstrennstreifen auf Kfz-Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsanlagen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen ohne Sicherheitstrennstreifen

Besonderheiten:

- Es handelt sich um eine Sofortmaßnahme, wenn die Umprofilierung der Straße längerfristig nicht möglich ist.
- rote Einfärbung der Furt optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.4-7 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise085	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rheinener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 337 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von < 1,75 m und ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m. Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.
Die Breite der Anlage ist weder ERA- noch StVO-konform (StVO sieht 2,00 m außerorts als Minimum an).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4431/7.63483

Kostenschätzung:	101.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

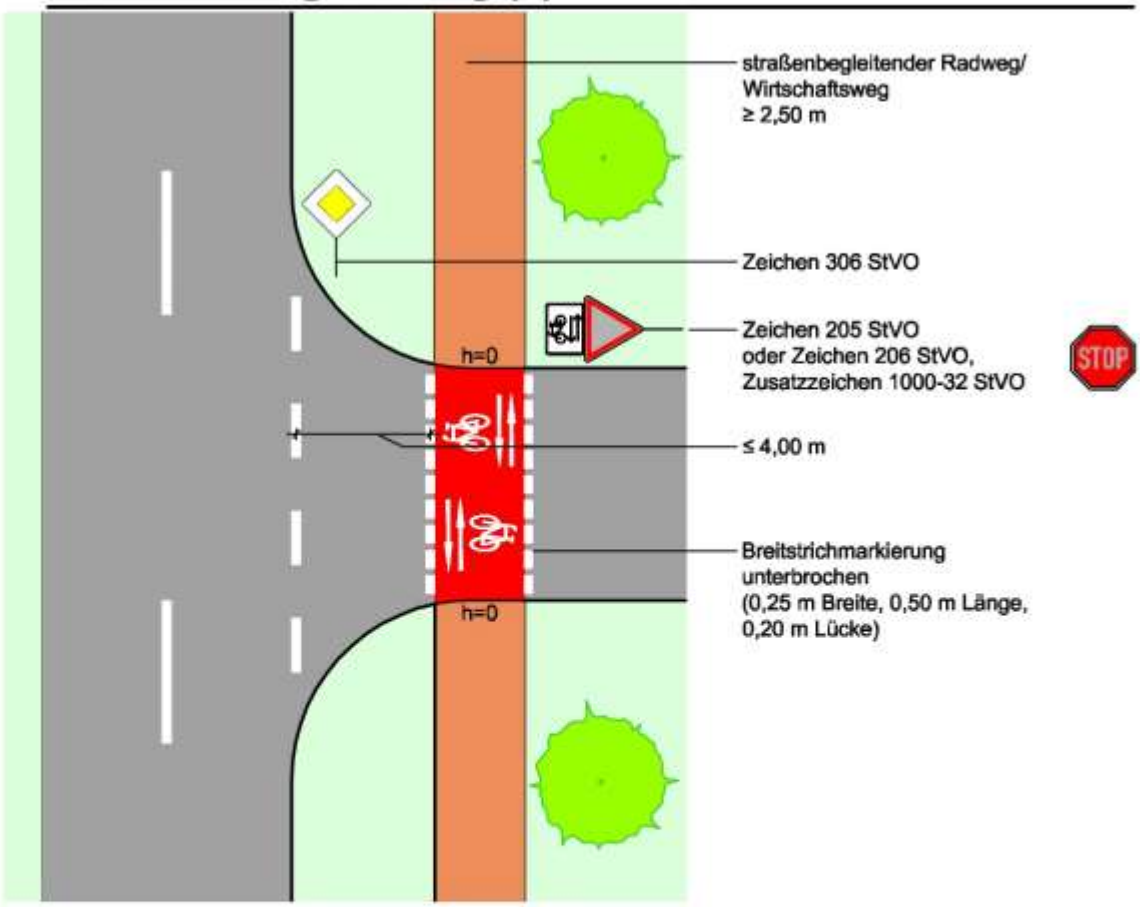
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise085	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Rheinener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise086	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rheinener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 189 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters dieses Abschnitts kann die Zweirichtungsführung toleriert werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4430/7.63218

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise086.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rheinener Straße/Thüringer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise086
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4430/7.6321

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise091	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rheinener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 61 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 8216 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8216 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau gemeinsamer Rad- und Gehweg außerorts idealerweise auf der Südseite.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4447/7.62907

Kostenschätzung:	24.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

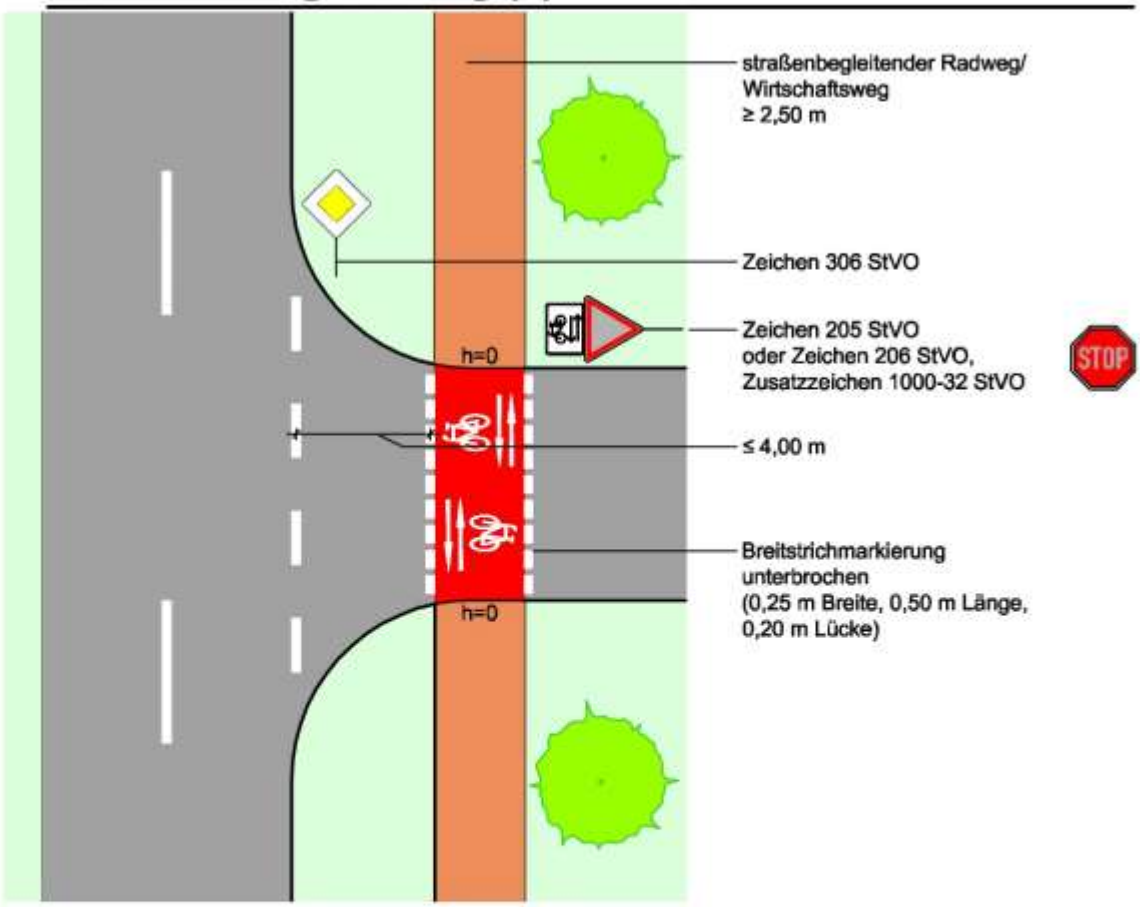
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise091	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Rheinener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise091.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rheinener Straße/Ruhrtalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise091
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Idealerweise erfolgt die Umsetzung wie in der Musterlösung dargestellt



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4448/7.6281

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

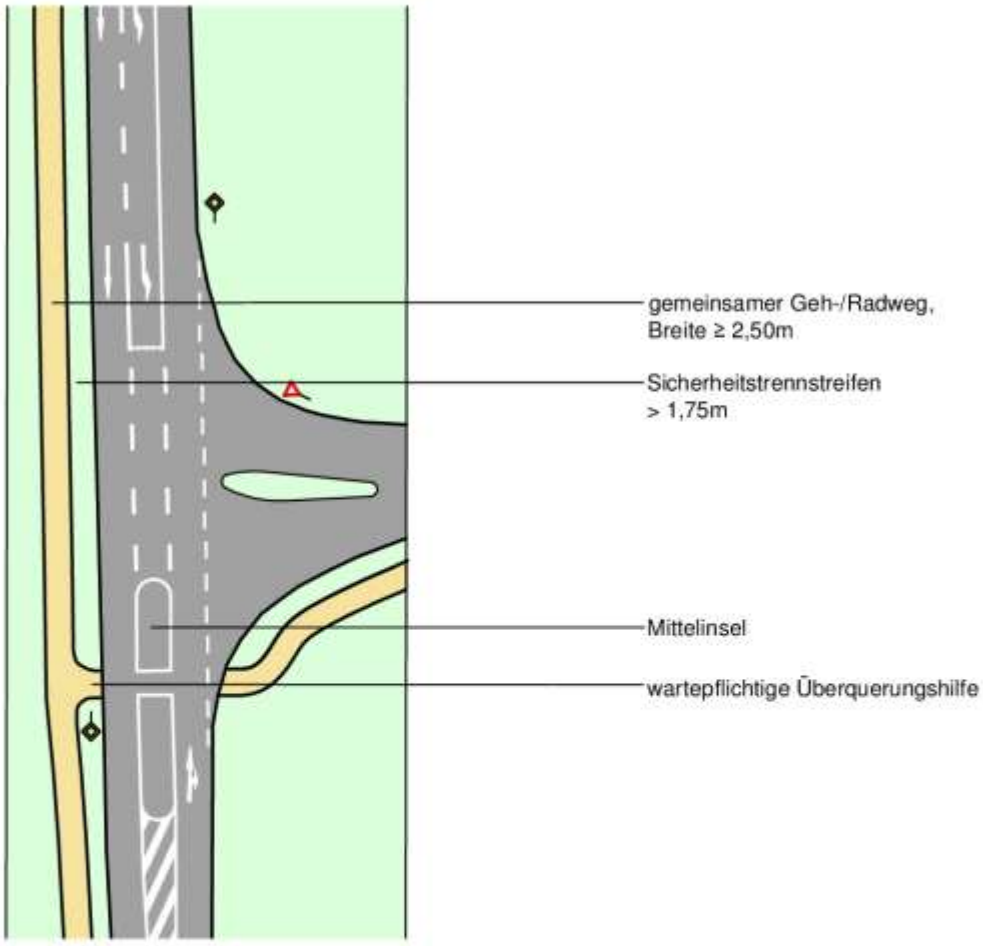
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise091.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			Straße	Rheinener Straße/Ruhrtalstraße

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-7
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Ise092	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Ruhrtalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 124 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6076 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6076 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr gemäß Hinweis der Kommune
Hinweis der Kommune:
Neubau eines einseitigen Zweirichtungsradweges!



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4459/7.62849

Kostenschätzung:	49.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

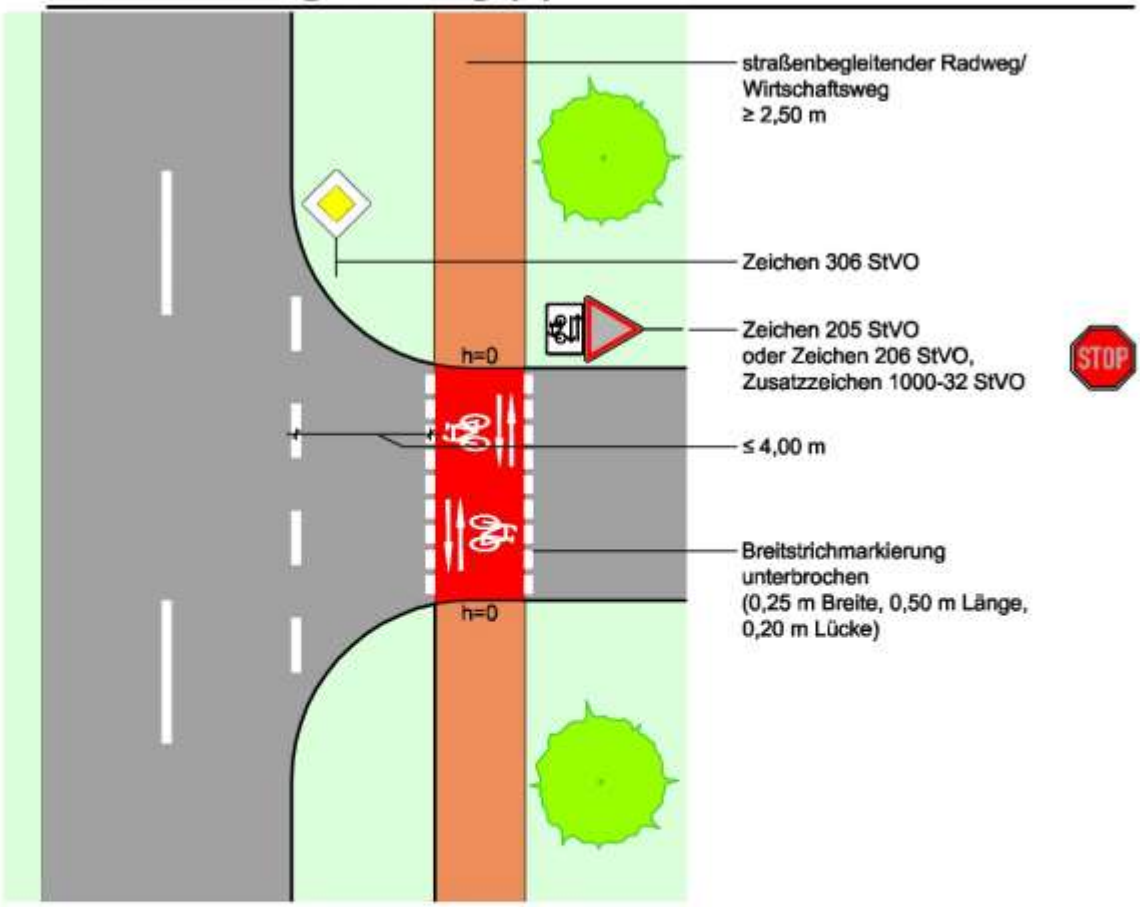
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise092	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Ruhrtalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise093	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Ruhrtalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

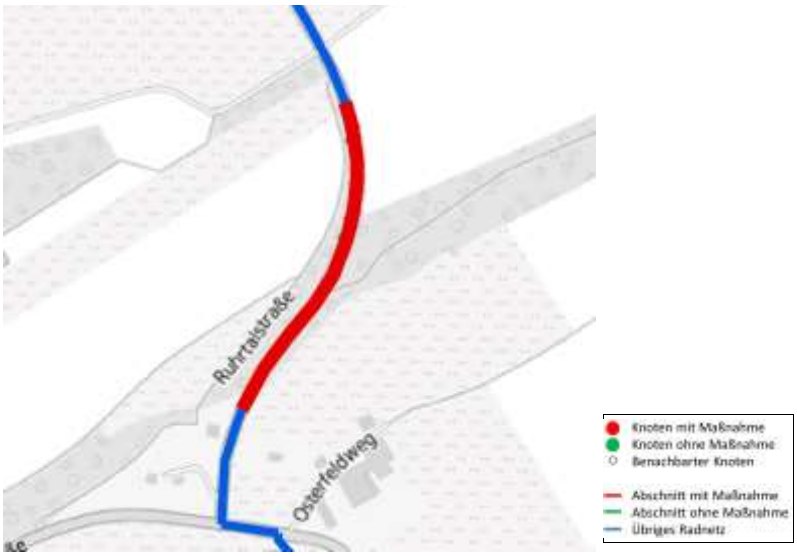
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 361 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 6076 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6076 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 2,50 m Breite empfohlen. Genutzt werden kann hierzu die vorhandene, gehärtete Bankette. Hinweis der Kommune: Aufgrund der vorh. Topographie ist es hier sinnvoller und einfacher, die beiden Bankette durch Tiefbauarbeiten auf einer Breite von jew. 1,85 m befahrbar zu machen - durch Straßen.NRW



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4488/7.62996

Kostenschätzung:	144.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

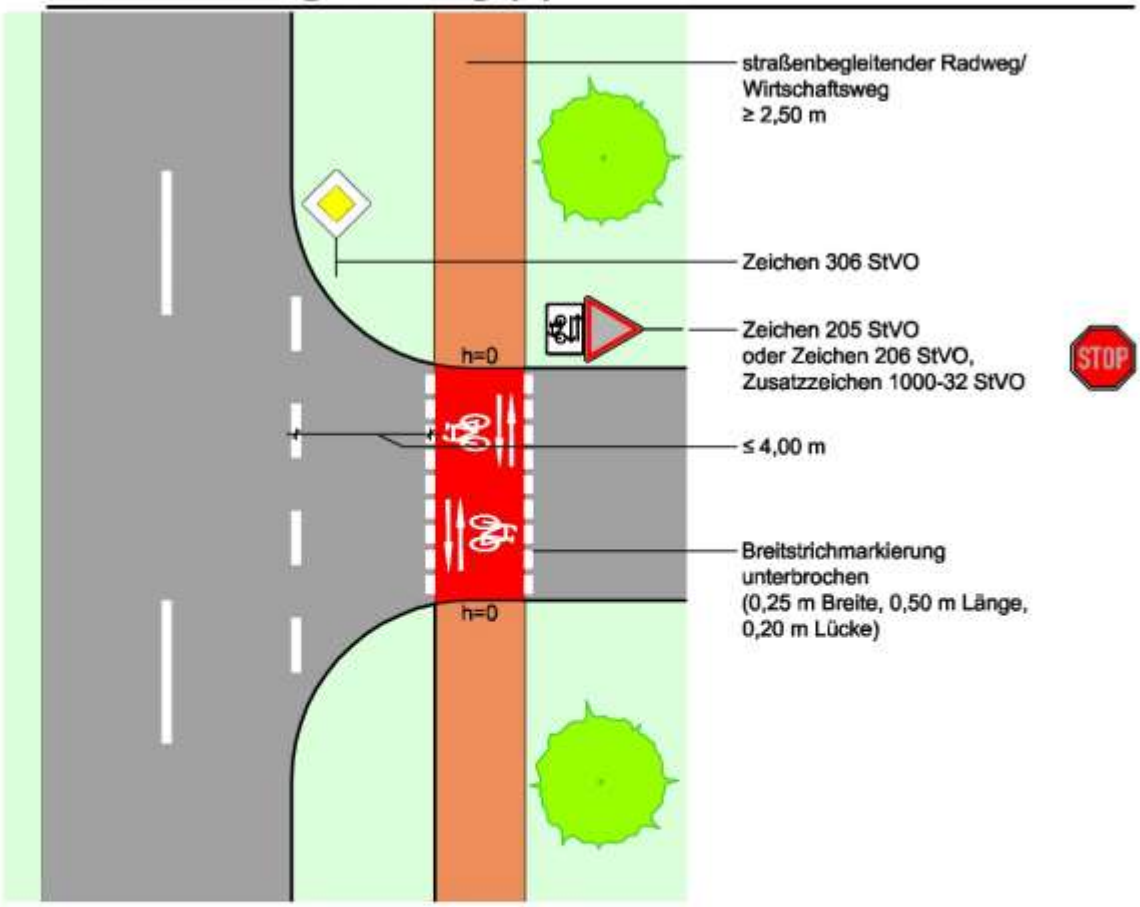
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise093	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Ruhrtalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise094	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Ruhrtalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

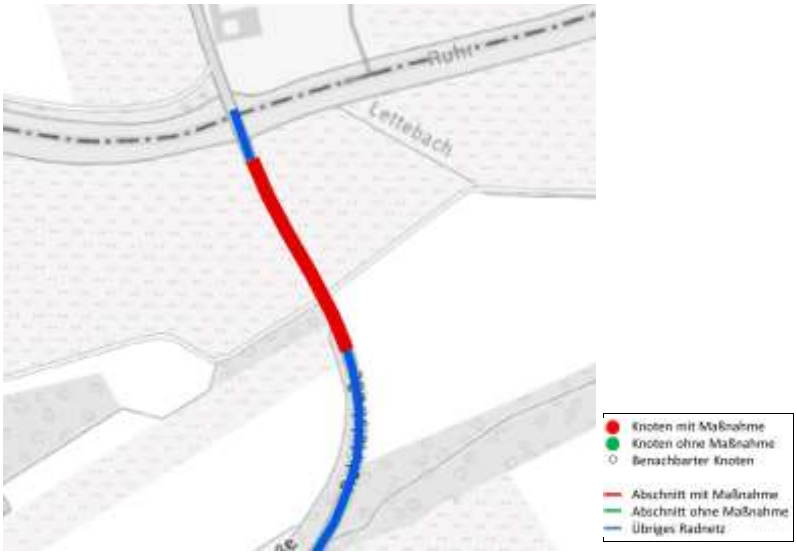
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 224 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 6076 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6076 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen nicht-gewidmeten Nebenanlage und Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr
(vgl. RVK Iserlohn G2)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4488/7.62996

Kostenschätzung:	67.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

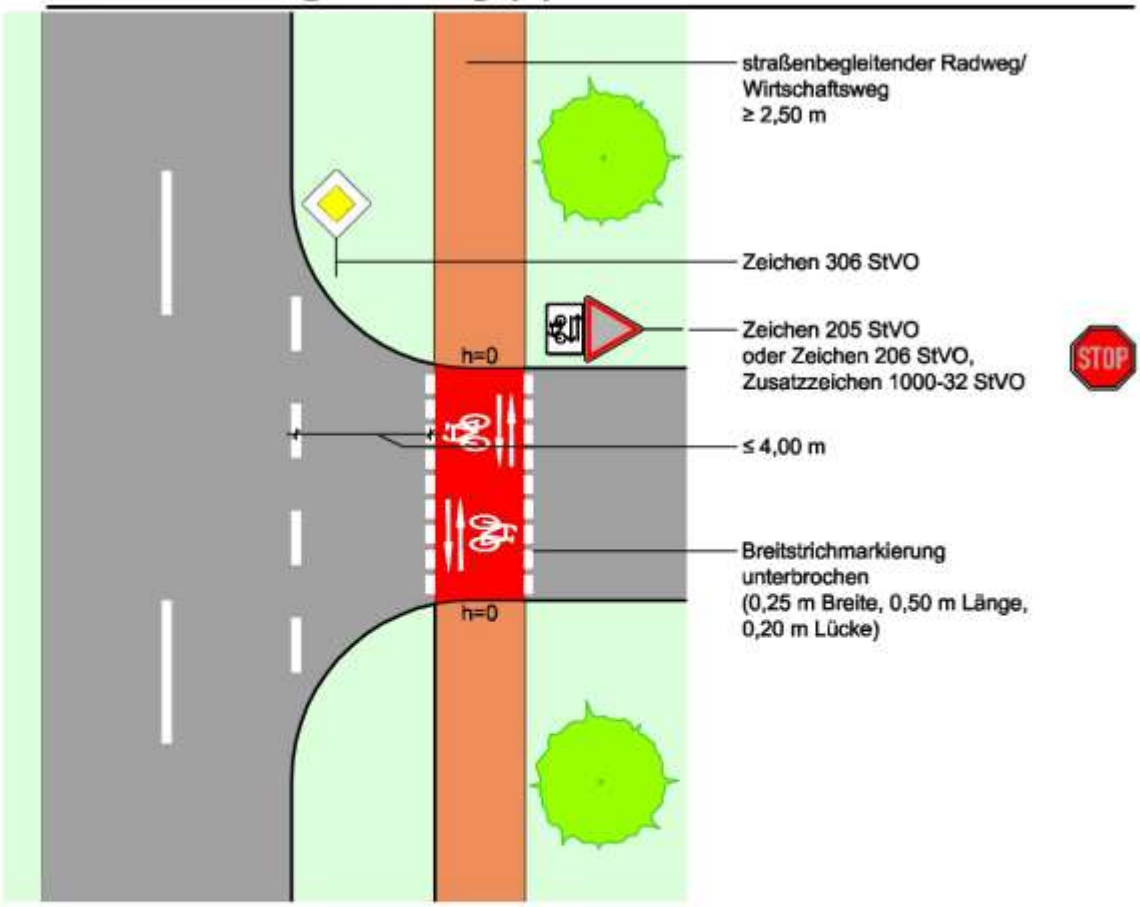
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise094	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Ruhrtalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise095	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Ruhrtalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 56 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 6076 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6076 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen nicht-gewidmeten Nebenanlage und Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr
(vgl. RVK Iserlohn G2)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4511/7.62816

Kostenschätzung:	16.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

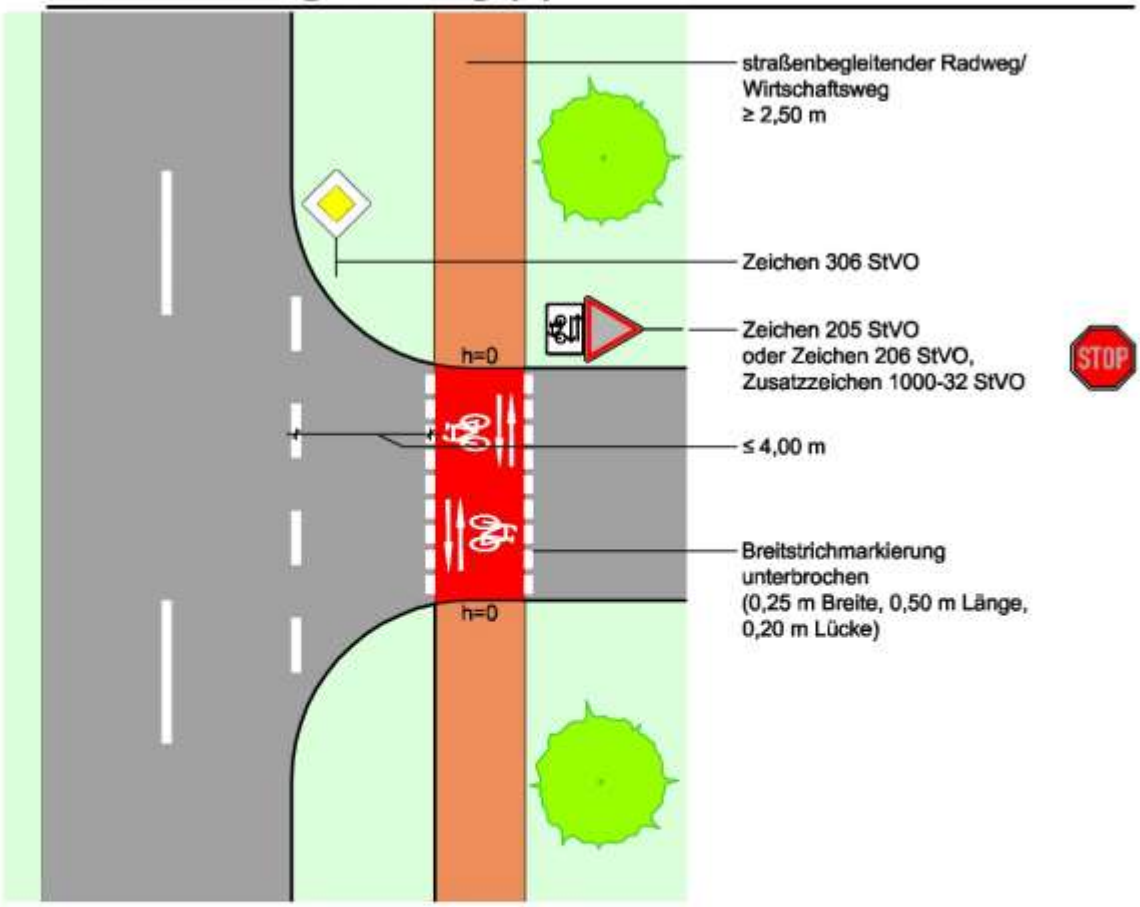
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise095	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Ruhrtalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	lse096	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 208 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 15722 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 15722 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 m.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es ist ein Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite zu markieren (Südseite).
Es verbleibt eine Kernfahrbahnbreite von 5,65 m.
Auf der Nordseite kann die vorhandene nicht gewidmete Nebenanlage zu einem Gehweg Radfahrer frei umgewidmet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3748/7.73881

Kostenschätzung:	20.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

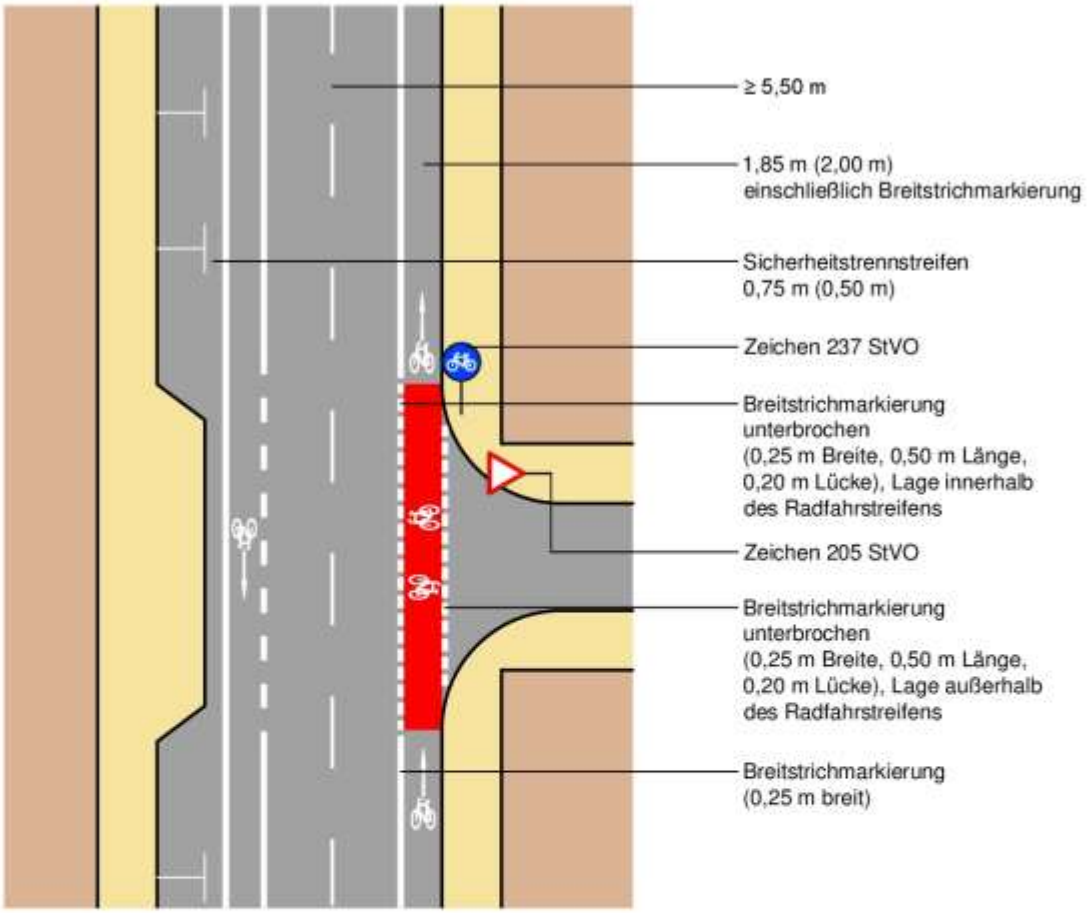
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse096	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

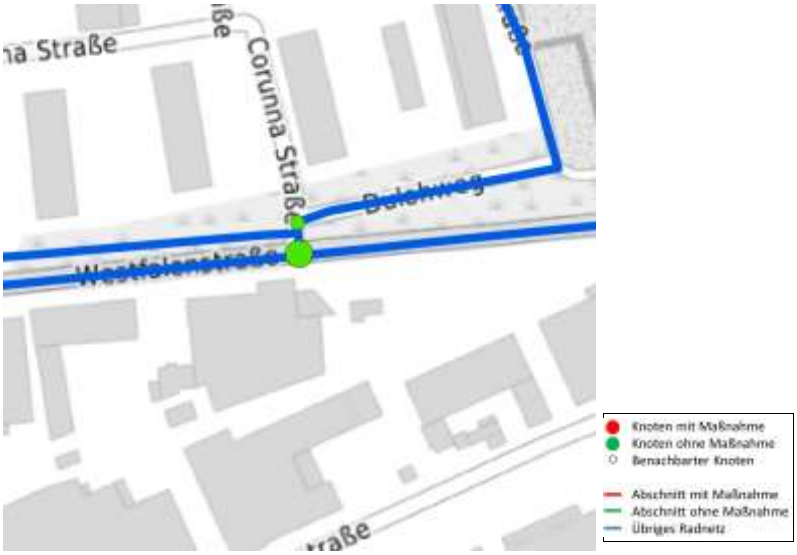
Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise096.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Westfalenstraße/Corunnastraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise096
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich



Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Die beiden Querungshilfen auf der Westfalenstraße reichen als Schutzraum für den linksabbiegenden Radfahrenden aus.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3747/7.7388

Abschnitts-Nr.	Ise097a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schlesische Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 1359 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Schräg-/Senkrechtparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,10 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf über 10000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin ist ausreichend groß.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Aufhebung der Zweirichtungsführung



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3743/7.73338

Kostenschätzung:	600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise097b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schlesische Straße

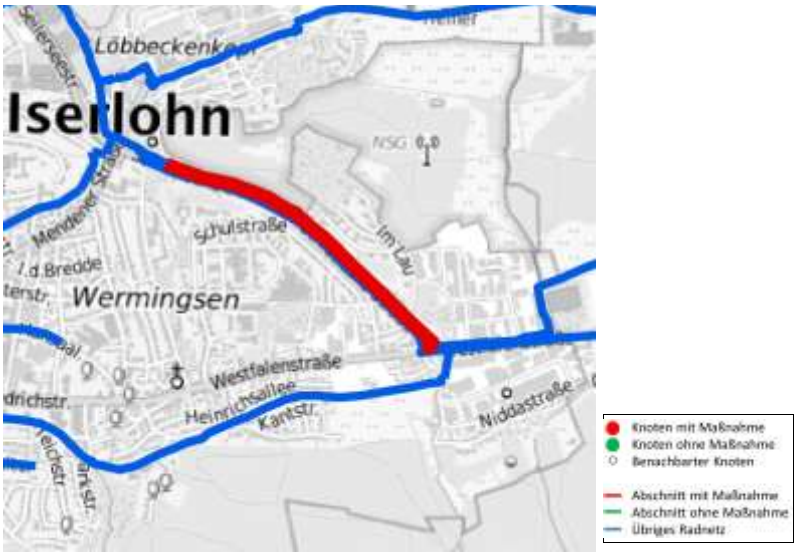
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 1299 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Schräg-/Senkrechtparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,10 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf über 10000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin ist ausreichend groß.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Aufhebung der Zweirichtungsführung



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3744/7.73349

Kostenschätzung:	600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise097b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schlesische Straße/Im Wiesengrund

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise097b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Es sollten die Furten eingefärbt werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3808/7.7180

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

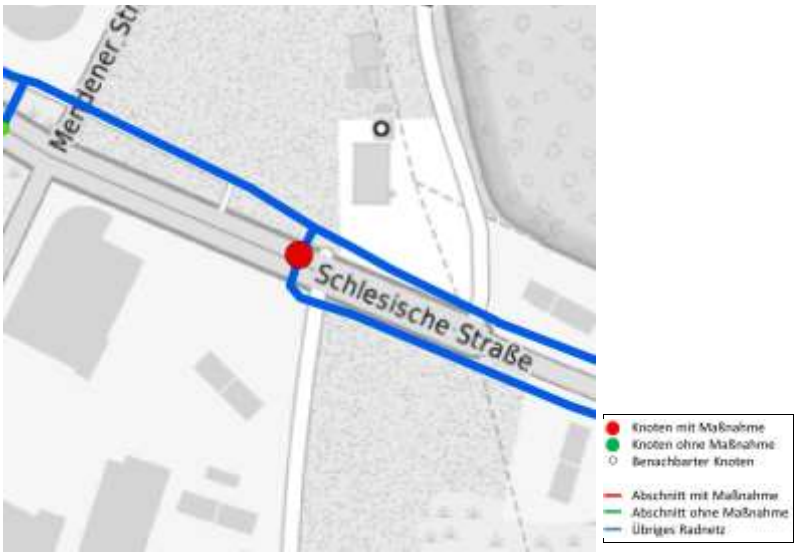
Abschnitts-Nr.	Ise097b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schlesische Straße/Im Wiesengrund

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise097b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind Streuscheiben mit Fuß- und Radfahrerpiktogramm einzusetzen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3808/7.7180

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse097c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schlesische Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 88 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf über 10000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform, da innerorts.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin ist ausreichend groß.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Aufhebung der Zweirichtungsführung



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3806/7.71928

Kostenschätzung:	1.320,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise098	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seeuferstraße

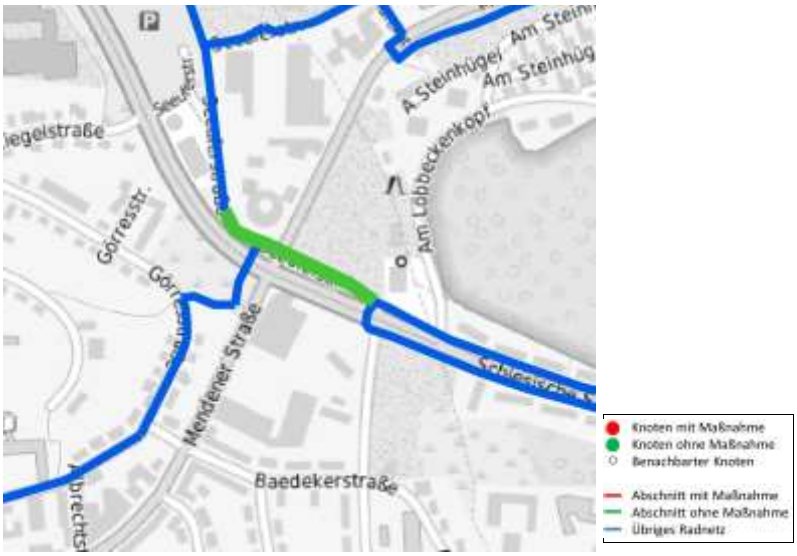
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 189 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3809/7.71815

Abschnitts-Nr.	Ise108	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 396 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 21128 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 21128 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Anlage auf 2,50 m Breite.
Dies ist allerdings nur stellenweise notwendig.
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3974/7.70602

Kostenschätzung:	118.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

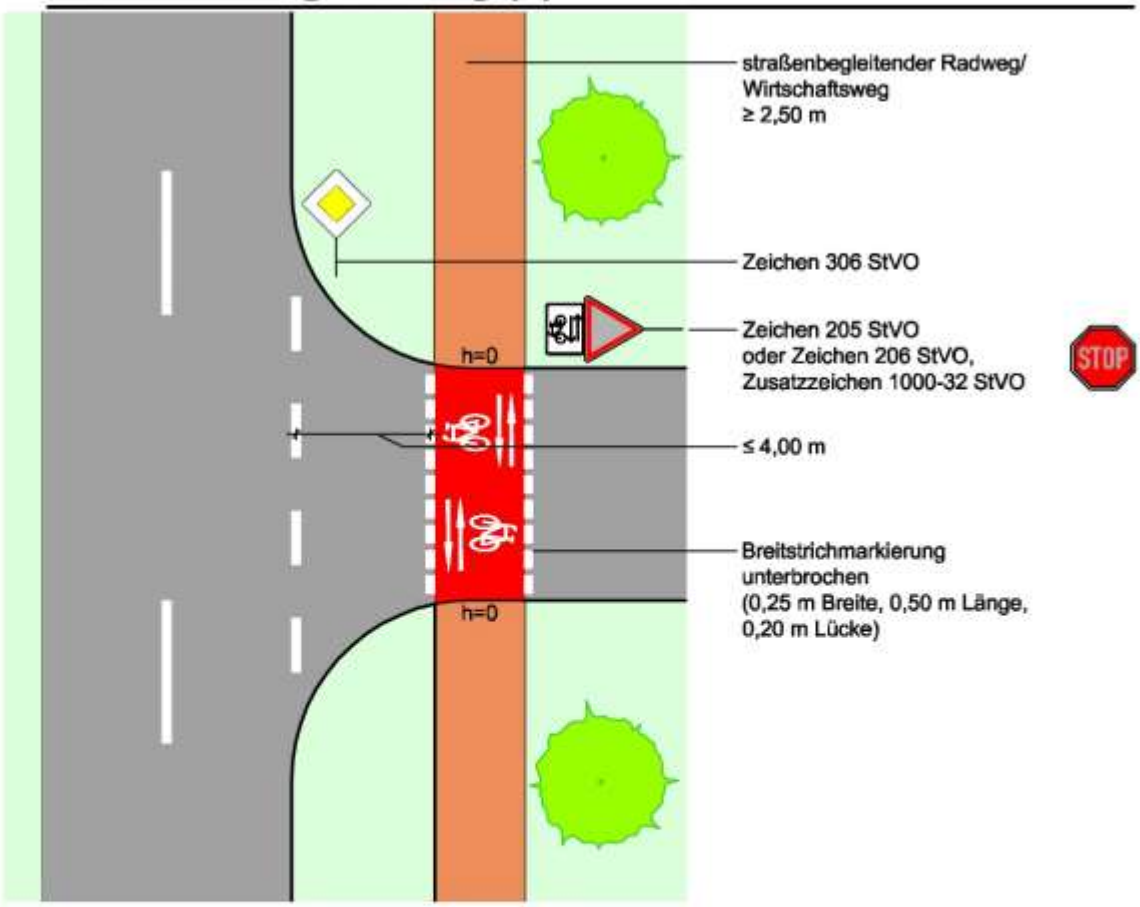
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise108	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Seilerseestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise108.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße/Landhauser Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise108
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind Streuscheiben mit Fußgänger- und Fahrradsymbol einzusetzen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3974/7.7060

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise109	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)





vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 239 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Anlage auf 2,50 m Breite.
Dies ist allerdings nur stellenweise notwendig.
Umwidmung mit Zeichen 240 sollte ebenfalls erfolgen
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3995/7.70562

Kostenschätzung:	71.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

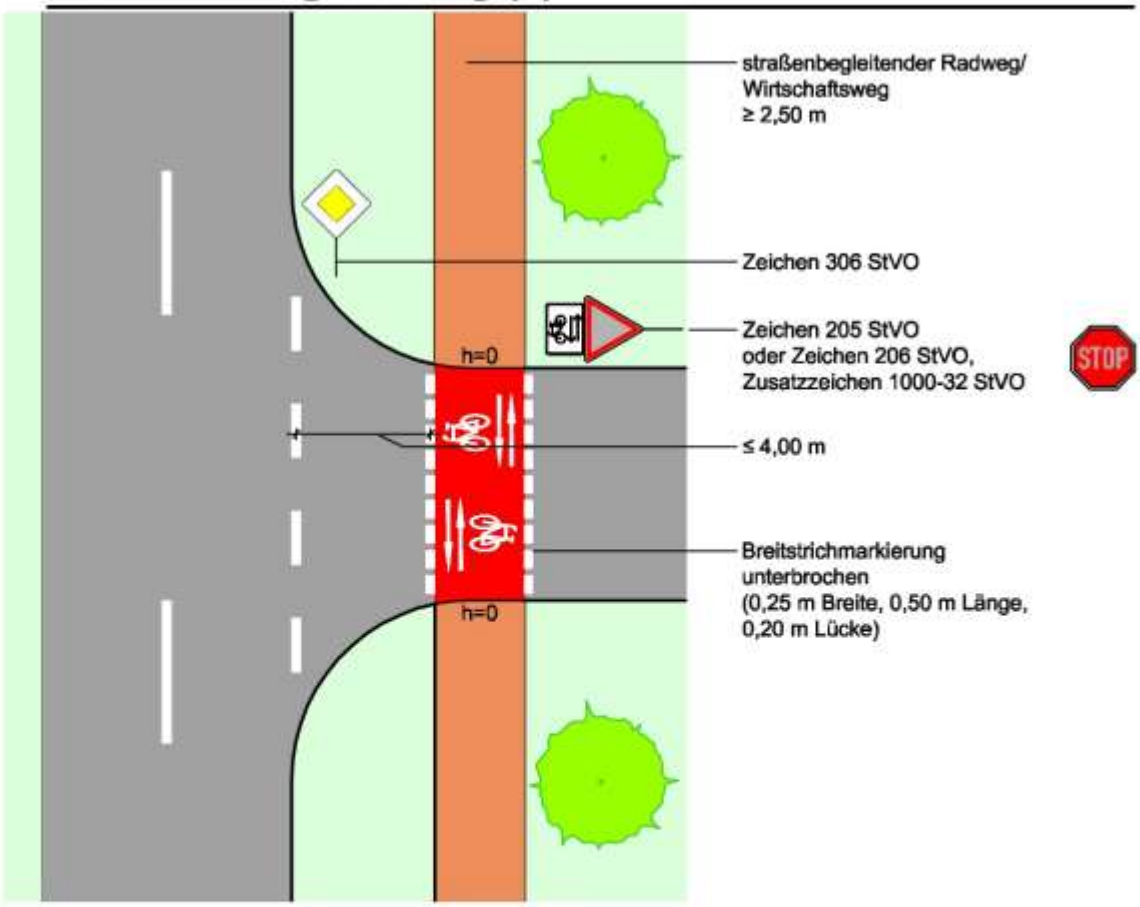
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise109	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise109.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße/Griesenbraucker Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise109
mit Streckenmaßnahme: Umbau Knotenpunkt





Massnahmentyp: Umbau Knotenpunkt
Der Knotenpunkt wirkt überdimensioniert.
Ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen aus Süden in die Griesenbraucker Str. erscheint unnötig. Selbst wenn dieser notwendig wäre, so ist die Einmündung deutlich zu Breit. Es sollte eine größere Umgestaltung des Knotens inkl. der Markierung von Furten im Zuge von Ise110 stattfinden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3994/7.7056

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise110	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 39 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 4,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Es ist kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Anlage auf 2,50 m Breite.
Dies ist allerdings nur stellenweise notwendig.
Umwidmung mit Zeichen 240 sollte ebenfalls erfolgen
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3998/7.70543

Kostenschätzung:	11.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

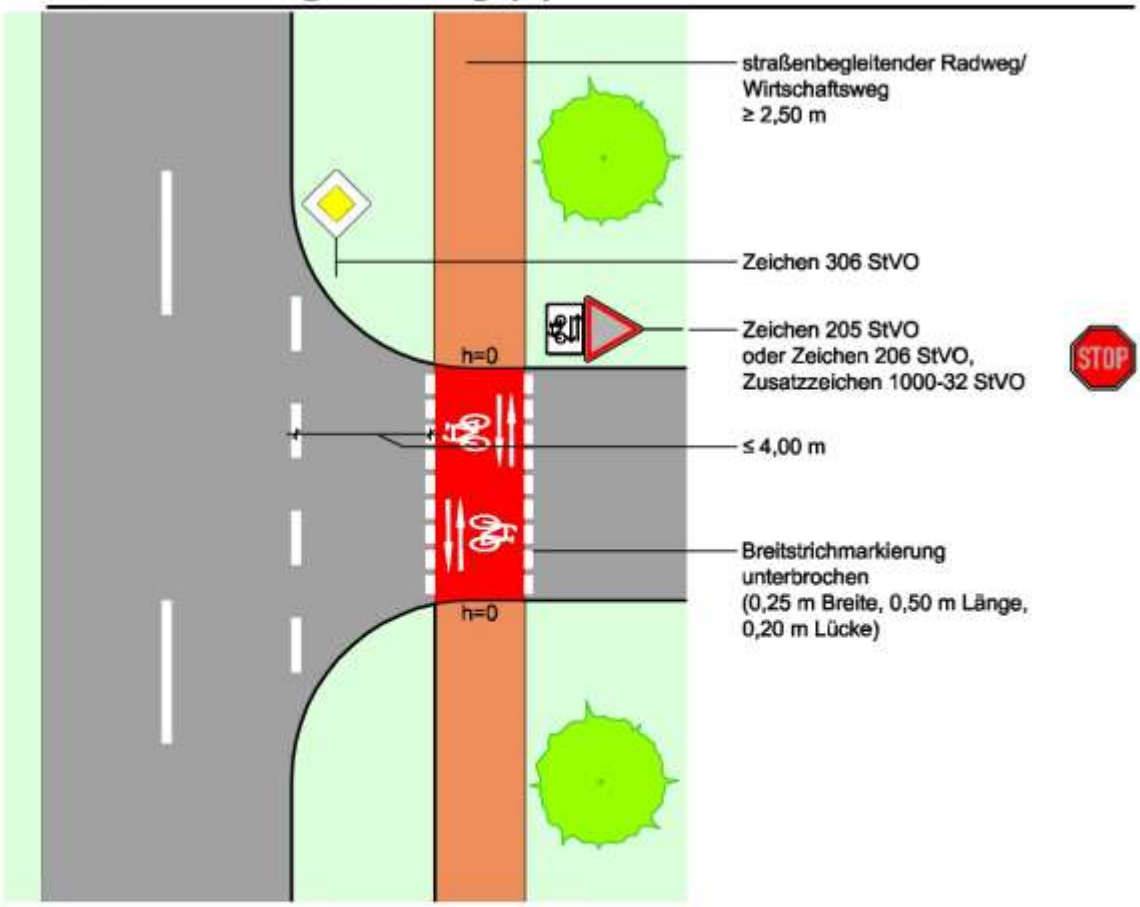
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise110	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise111	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)





vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 115 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Anlage auf 2,50 m Breite.
Dies ist allerdings nur stellenweise notwendig.
Umwidmung mit Zeichen 240 sollte ebenfalls erfolgen
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4007/7.70462

Kostenschätzung:	34.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

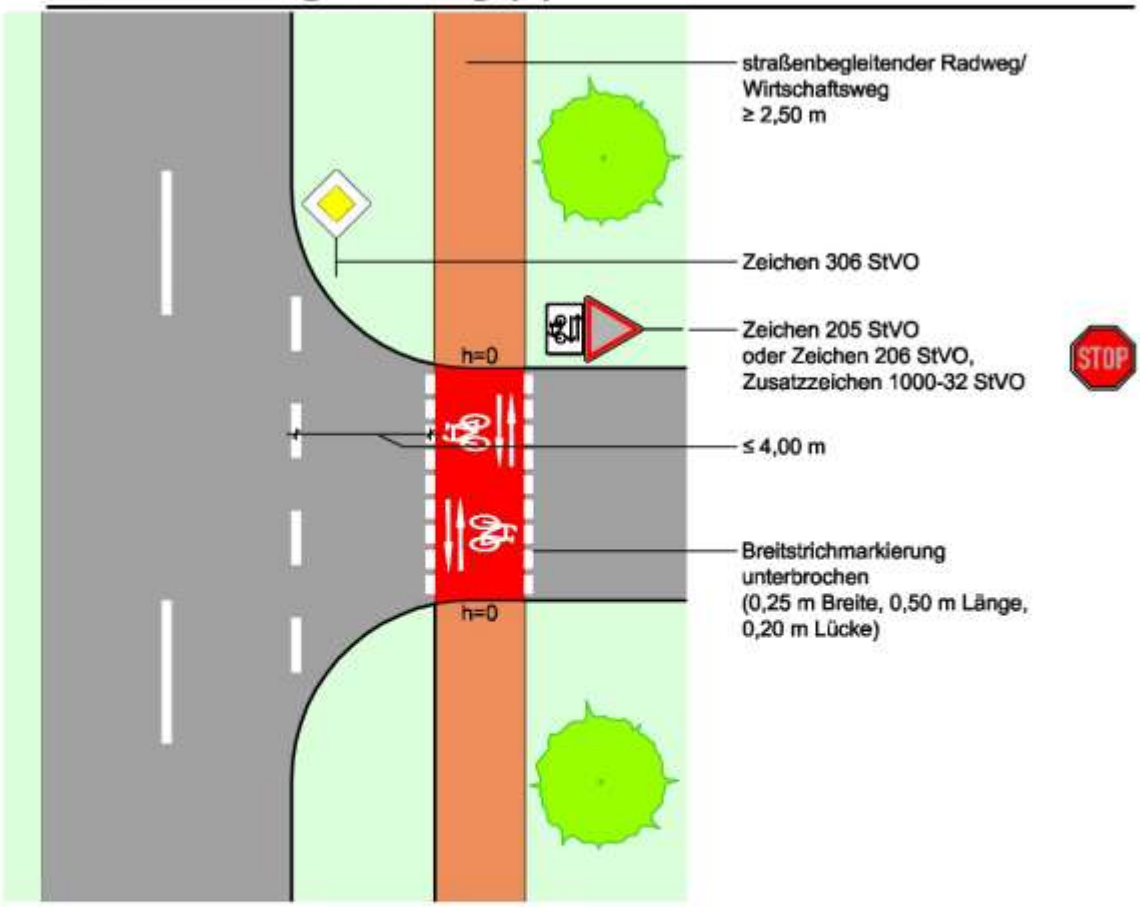
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise111	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise112	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 163 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von < 1,75 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Anlage auf 2,50 m Breite.
Dies ist allerdings nur stellenweise notwendig.
Umwidmung mit Zeichen 240 sollte ebenfalls erfolgen
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4016/7.70293

Kostenschätzung:	48.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

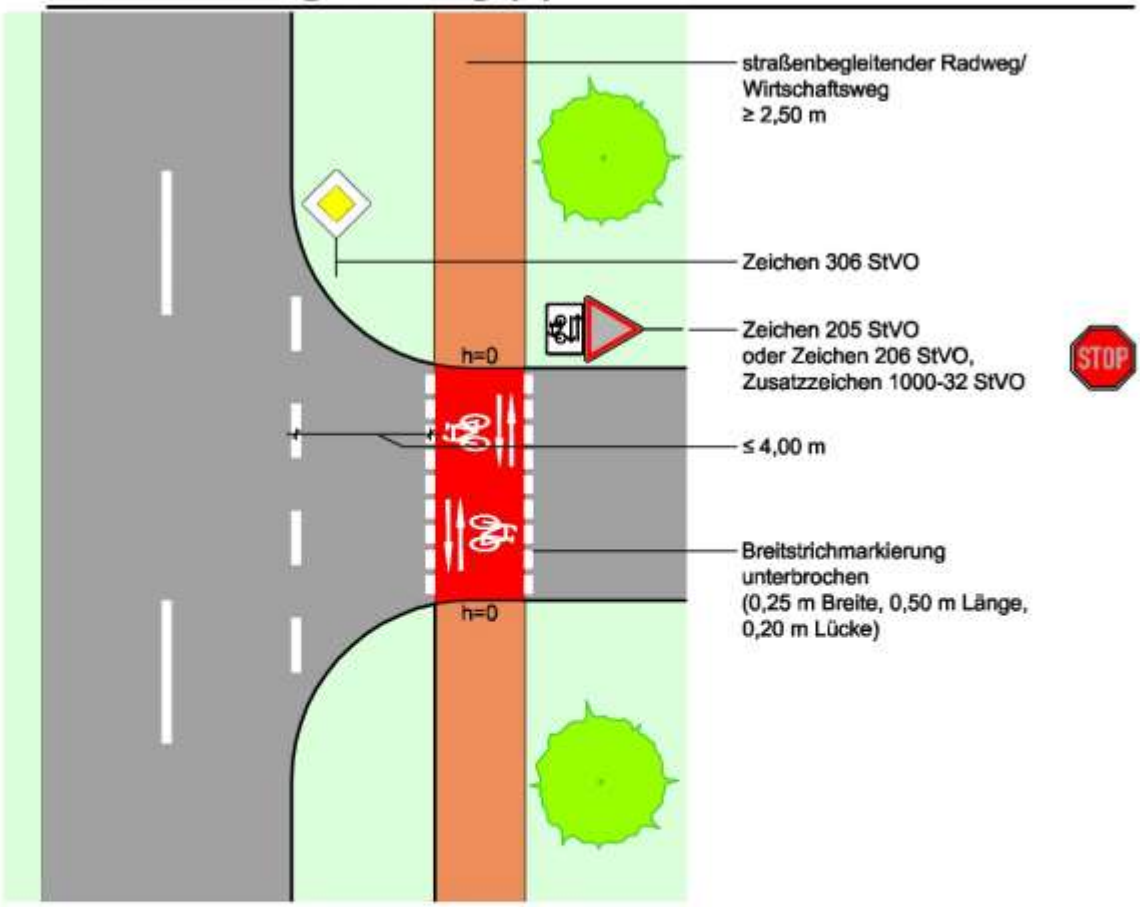
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise112	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise112.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße/Überführung

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Überführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise112
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Kann als Engstelle akzeptiert werden. Bei einer künftigen Sanierung des Bauwerks sollte die ausreichende Breite von mindestens 2,50 m für den Radweg vorgesehen werden (besser wären 3,00 m).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4015/7.7033

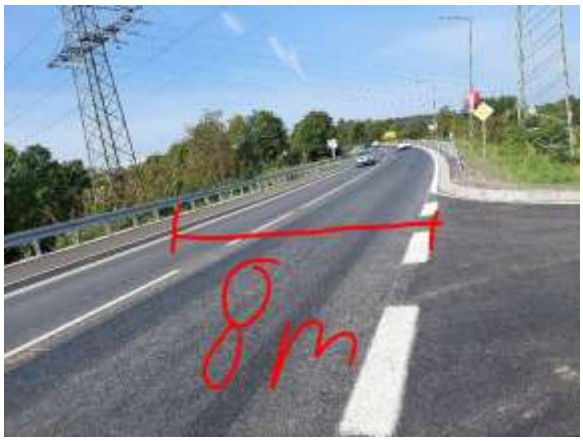
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise113a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 284 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Es wurde durch VIA kein Breitenmangel der eigentlichen Anlage festgestellt.
Vgl. RVK Iserlohn G18
vgl. auch Ise113b



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4022/7.69903

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise113b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

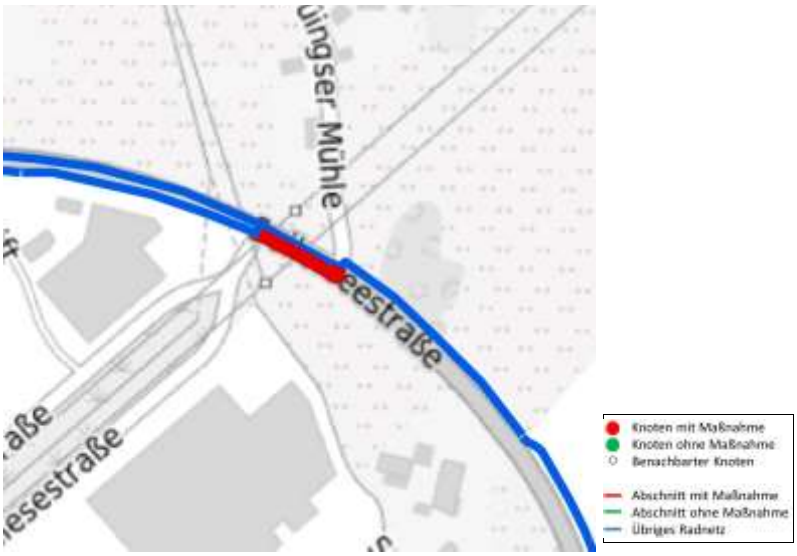
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 62 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber Bordstein (Hochbord)
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Mittel" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Es sollte der Ausbau der vorhandenen Anlage auf 2,50 m (mind.) erfolgen.
Zusätzlich sollte die Freigabe in beide Richtungen erfolgen.
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4018/7.70218

Kostenschätzung:	18.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

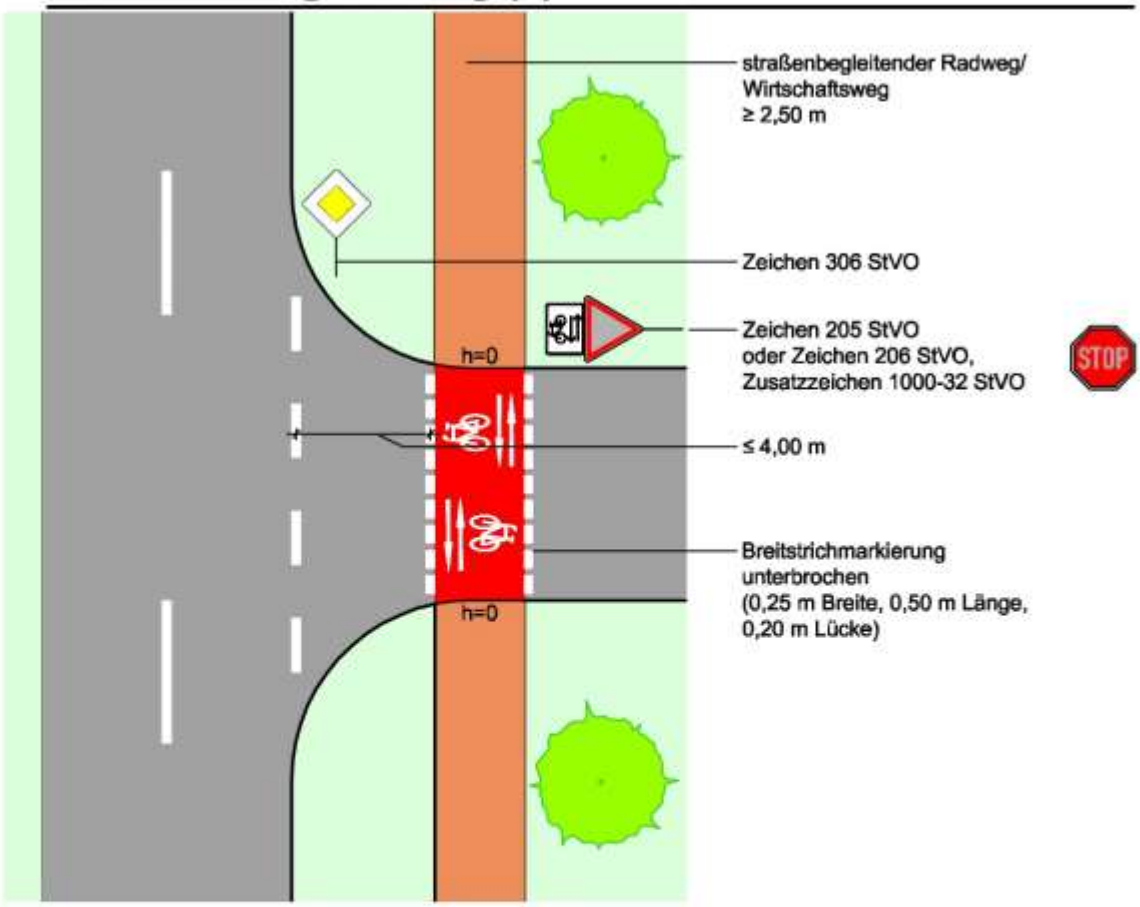
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise113b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise113b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße/Düingser Mühle

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise113b
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Bau einer geteilten Querungshilfe wird empfohlen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4016/7.7029

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

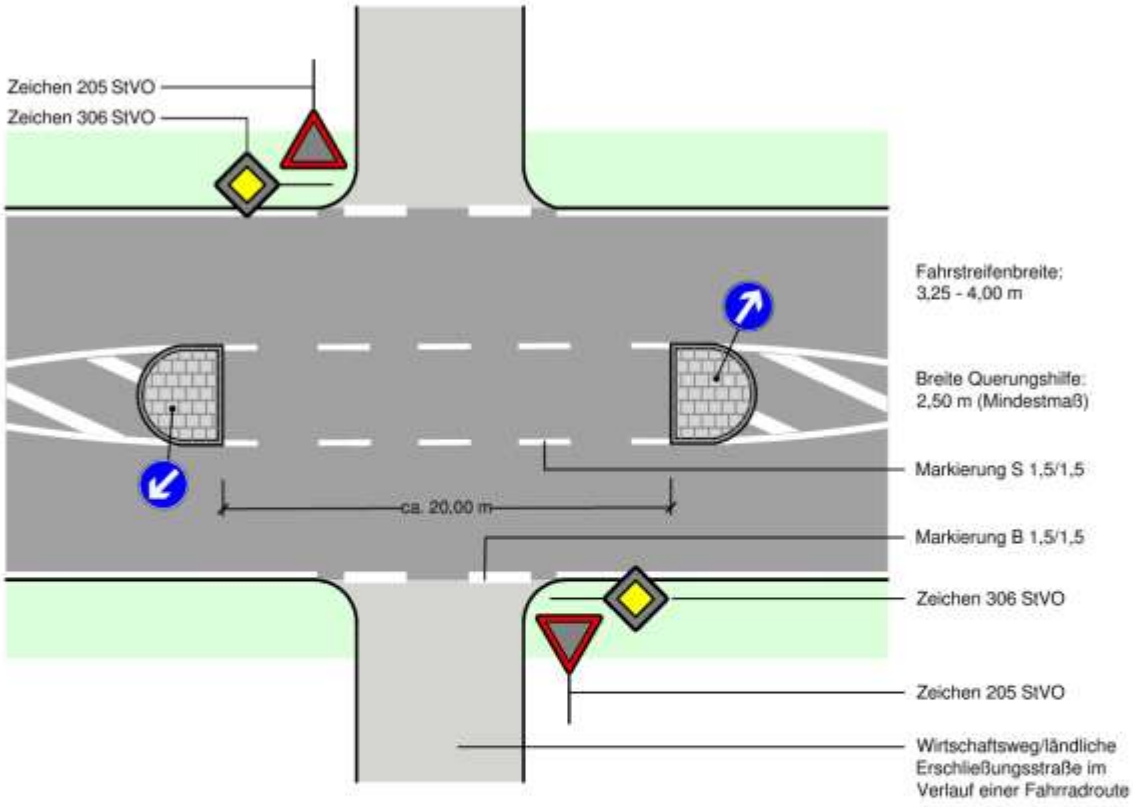
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse113b.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			Straße	Seilerseestraße/Düingser Mühle

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise113c	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

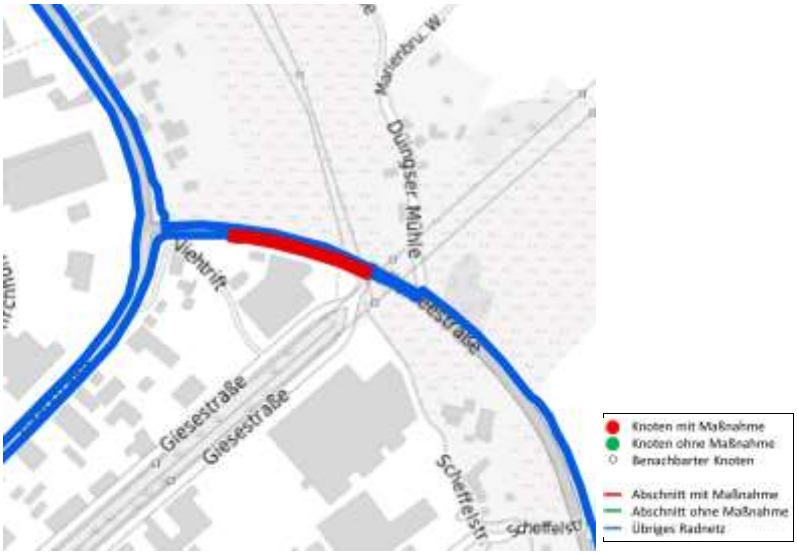
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 157 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Es sollte der Ausbau der vorhandenen Anlage auf 2,50 m (mind.) erfolgen.
Zusätzlich sollte die Freigabe in beide Richtungen erfolgen.
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4018/7.70218

Kostenschätzung:	47.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont

Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

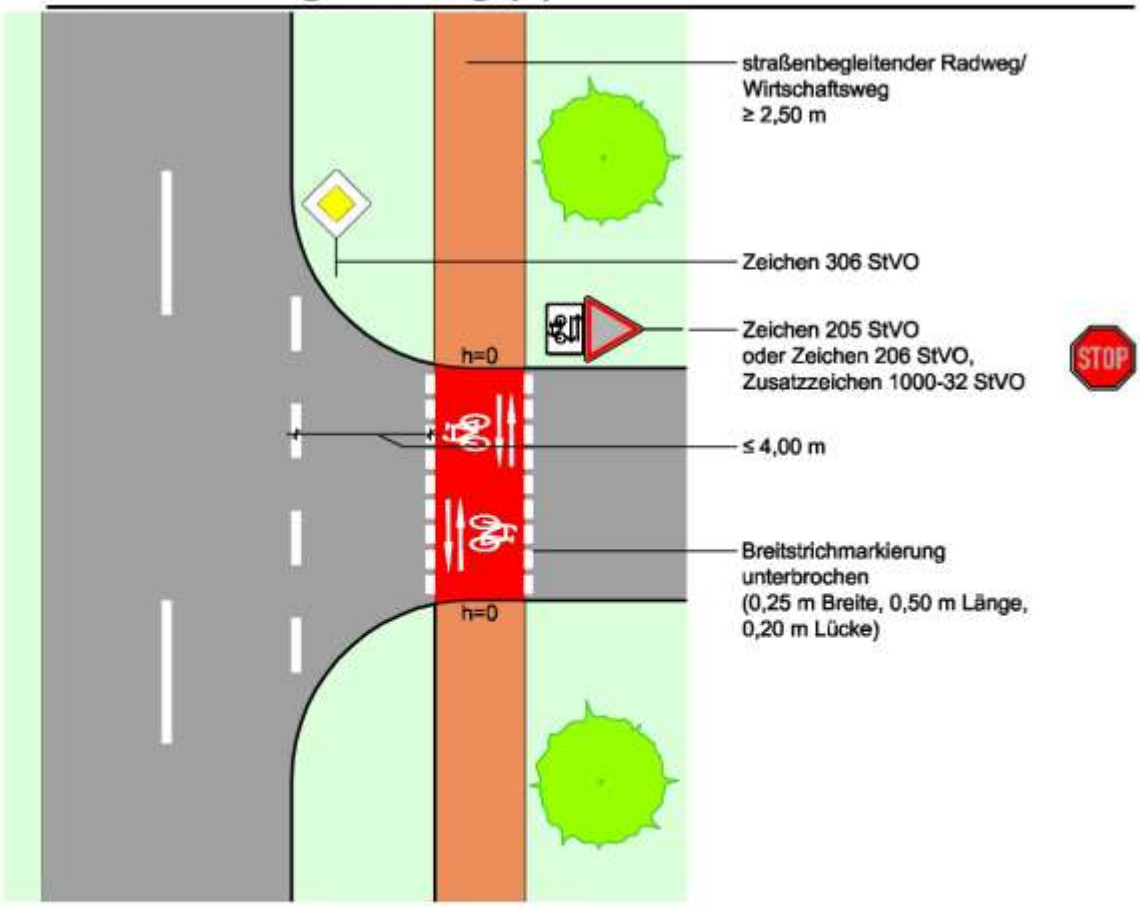
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise113c	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise113c.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße/Giesestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise113c
mit Streckenmaßnahme: Umbau Knotenpunkt





Massnahmentyp: Umbau Knotenpunkt
Furtmarkierungen sind mindestens herzustellen. Es sollte gepüft werden, ob der Einmündungsbereich verkleinert werden kann, da dieser äußerts überdiemensioniert wirkt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4018/7.7021

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise113d	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Seilerseestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 64 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14535 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14535 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Es die Freigabe in beide Richtungen sowie die Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) erfolgen.
Vgl. RVK Iserlohn G18



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4022/7.69908

Kostenschätzung:	960,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise119	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	An Pater und Nonne

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune
Abschnittslänge: 1415 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf unter 7000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit generell ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt (kurzes Teilstück Pflasterbeton) dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3638/7.61043

Kostenschätzung:	21.225,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise120	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	An Pater und Nonne

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

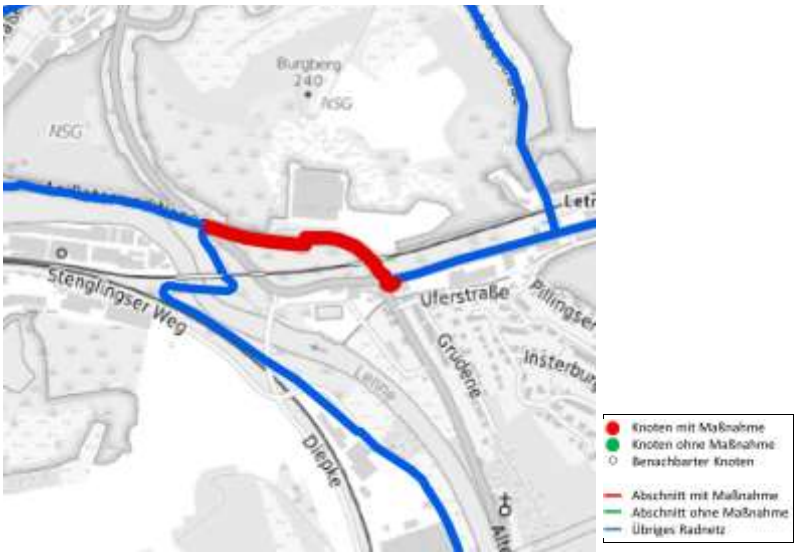


vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 479 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) wird auf unter 7000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit generell ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt (kurzes Teilstück Pflasterbeton) dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3642/7.63038

Kostenschätzung:	600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

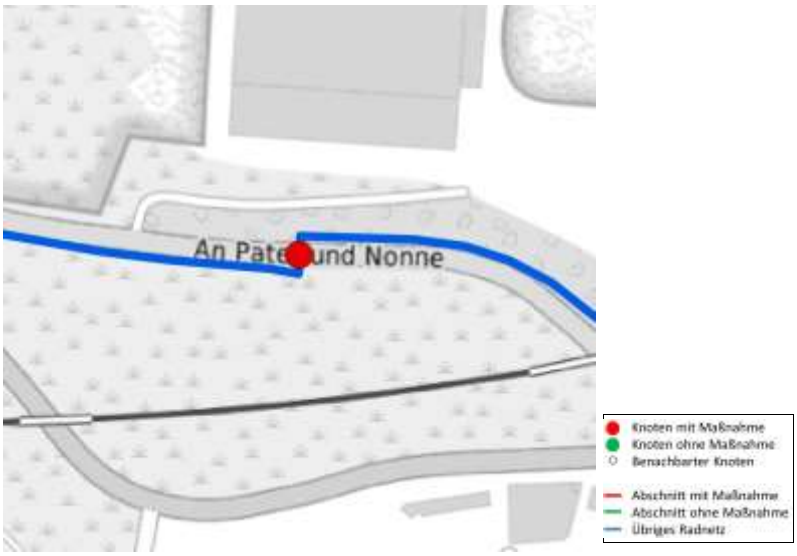
Abschnitts-Nr.	Ise120.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Iserlohn			**Straße**	An Pater und Nonne

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise120
mit Streckenmaßnahme: Anpassung Querungshilfe





Massnahmentyp: Anpassung Querungshilfe
Die vorhandene Querungshilfe hat nicht die in der ERA geforderte Aufstellfläche von 4,00 x 2,50 m.
Hinzu kommt, dass hier der Radfahrende durch den Fußgängerüberweg gezwungen ist abzusteigen und zu schieben.
Es wird vorgeschlagen, dass die Querungshilfe ausgebaut (über das im Regelwerk geforderte Maß von 4,00 m Breite) und mit der Markierung einer Radfahrerfurt versehen wird.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3639/7.6334

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise121	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

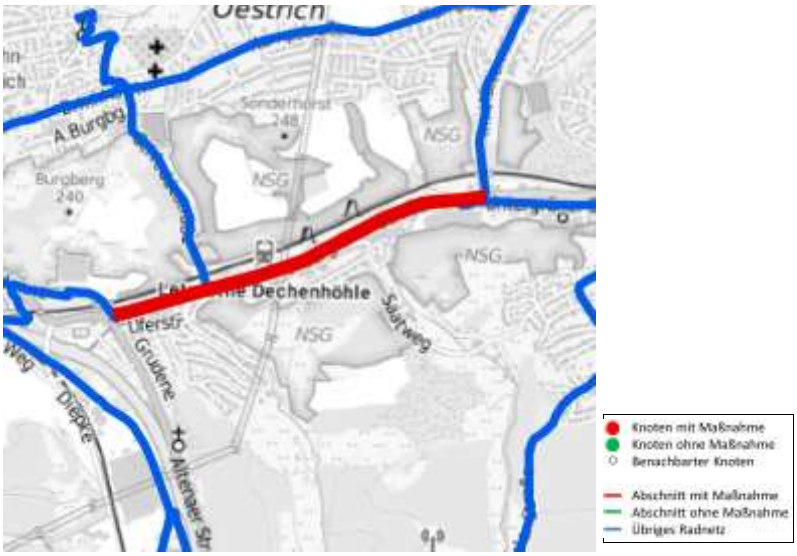
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 1498 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6520 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6520 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite liegt bei 8,00 bis 8,25 m.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind beidseitig Radfahrstreifen zu markieren.
Die verbleibende Kernfahrbahn beträgt nach Umsetzung ca. 5,00 bis 5,25 m.
vgl. A19 RVK Iserlohn



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3632/7.63592

Kostenschätzung:	600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

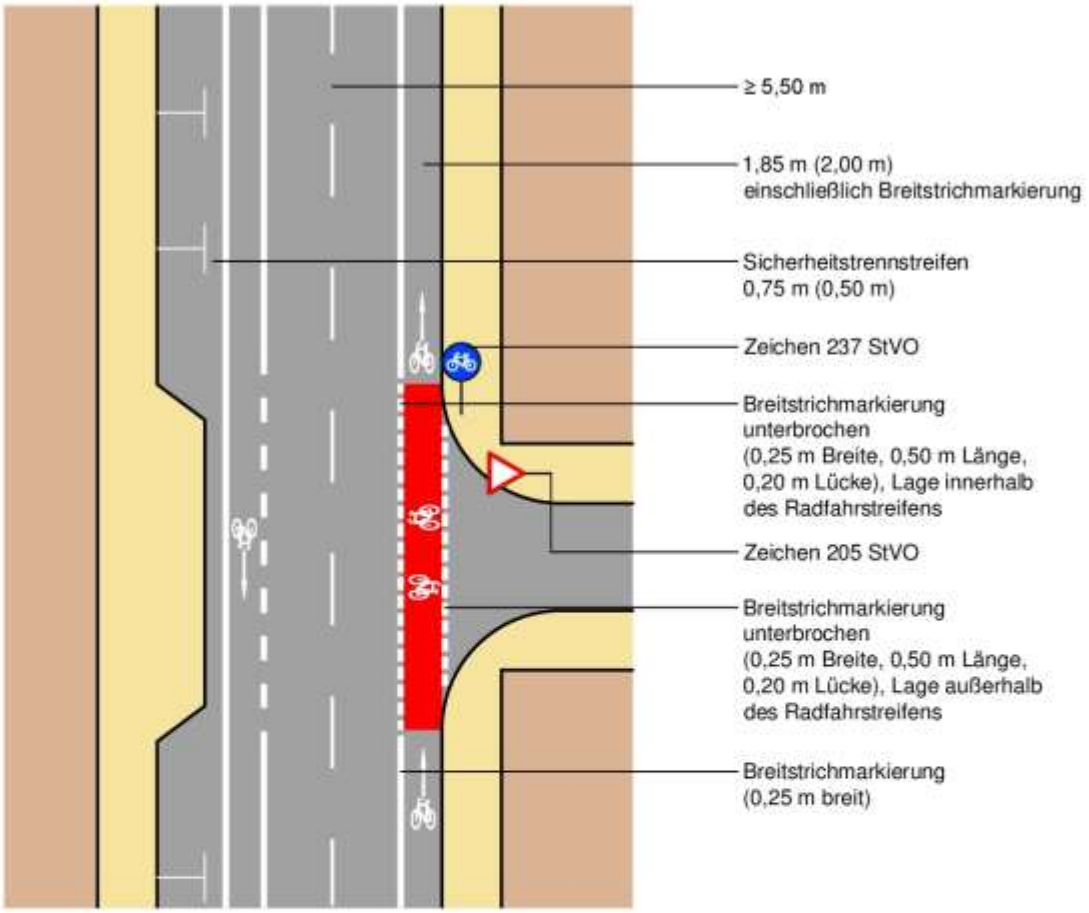
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse121	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Untergrüner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise121.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße/Altenaer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise121
mit Streckenmaßnahme: Umbau Knotenpunkt





Massnahmentyp: Umbau Knotenpunkt
Der freie Rechtsabbieger in Untergrüner Straße ist entweder zurück zu bauen oder durch eine Signalisierung mit Furt für den Radfahrenden verkehrssicher zu gestalten. Der Radfahrenden, der über die Nebenanlage An Pater und Nonne von Norden kommt, wird, wie heute, über die LSA-Furt geführt, dann über die neue Signalanlage am heutigen freien Rechtsabbieger und anschließend auf die Fahrbahngeführt (vgl. Musterlösung)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3632/7.6359

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

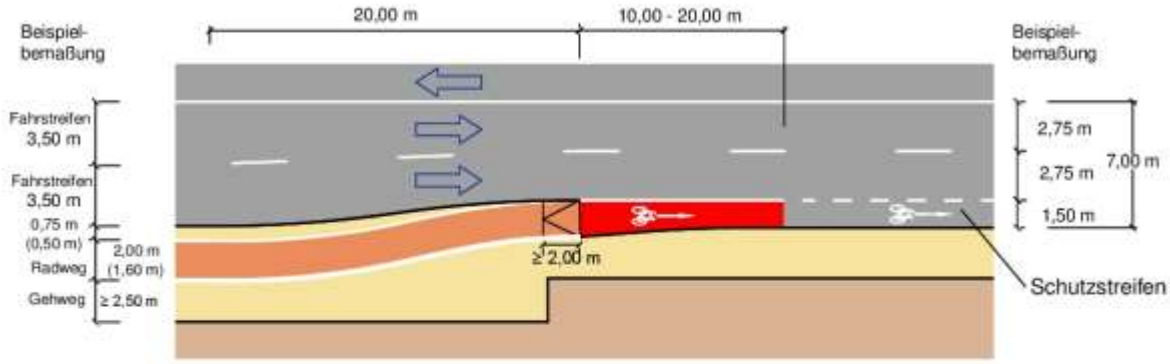
31.10.2022

Musterlösung

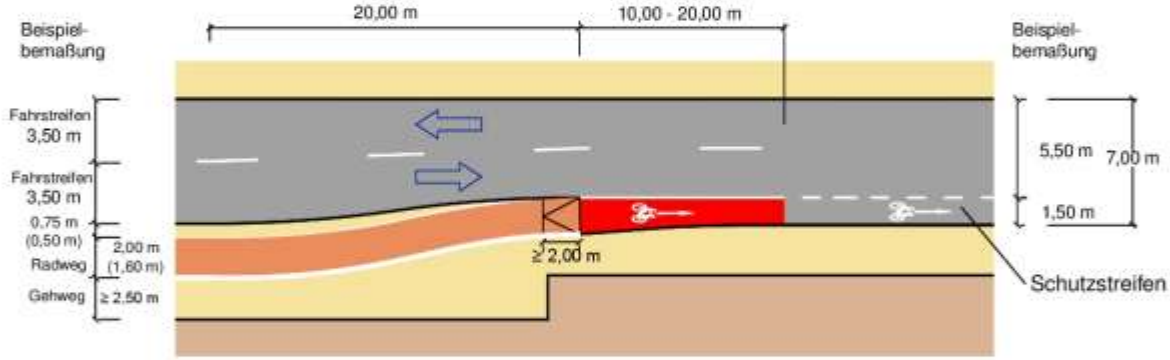
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Baulich geschütztes Radwegende

Mehrstreifige Richtungsfahrbahn



Zweistreifige Straße



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

Hinweise:

- ein baulich geschützter Übergang ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- rote Einfärbung optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Rampenneigung 4% bis 6%
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.4-2
Stand: Juni 2017

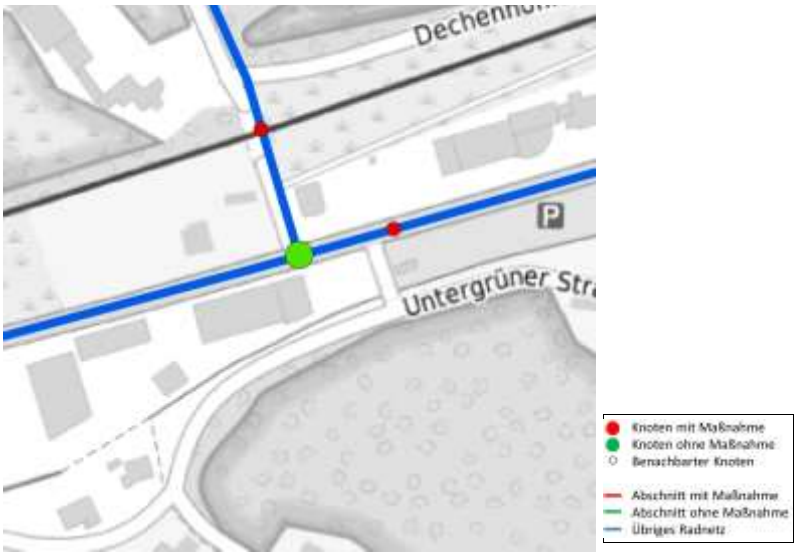
Abschnitts-Nr.	Ise121.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße/Schleddestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise121
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Fußgänger-LSA östlich dieses Knotenpunkts.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3642/7.6410

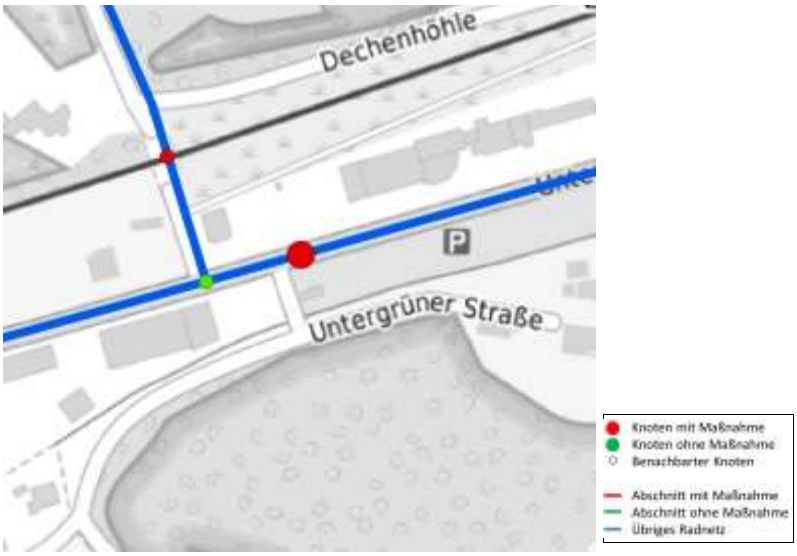
Abschnitts-Nr.	Ise121.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße/Pillingser Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise121
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind aus beiden Richtungen im Zusammenhang mit Ise121 vorgezogene Haltlinien zu markieren.
Der benachbarte Knoten Schleddestr. und die hier heraus kommende Radnetzverbindung sollte über eine Erweiterung (Taster für den Radfahrenden) mit eingebunden werden (vgl. Musterlösung unteres Bild).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3643/7.6416

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

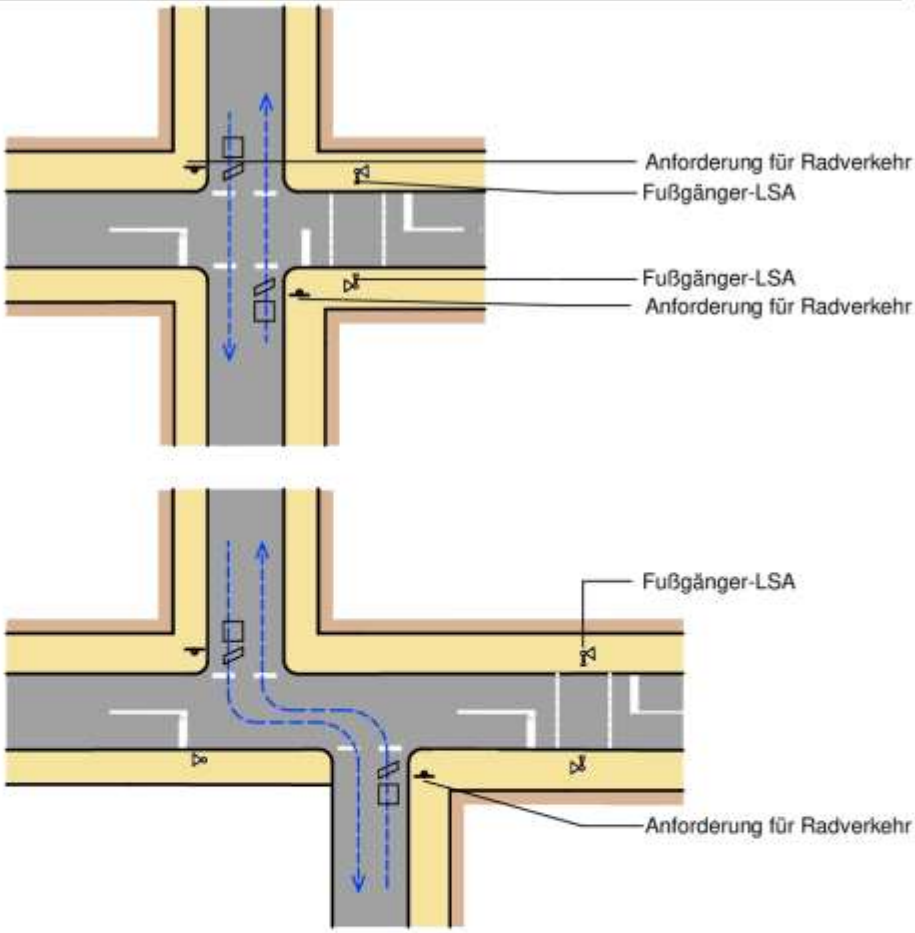
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse121.3	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			Straße	Untergrüner Straße/Pillingser Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise121.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße/Saatweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise121
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind aus beiden Richtungen im Zusammenhang mit Ise121 vorgezogene Haltlinien zu markieren



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3662/7.6492

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

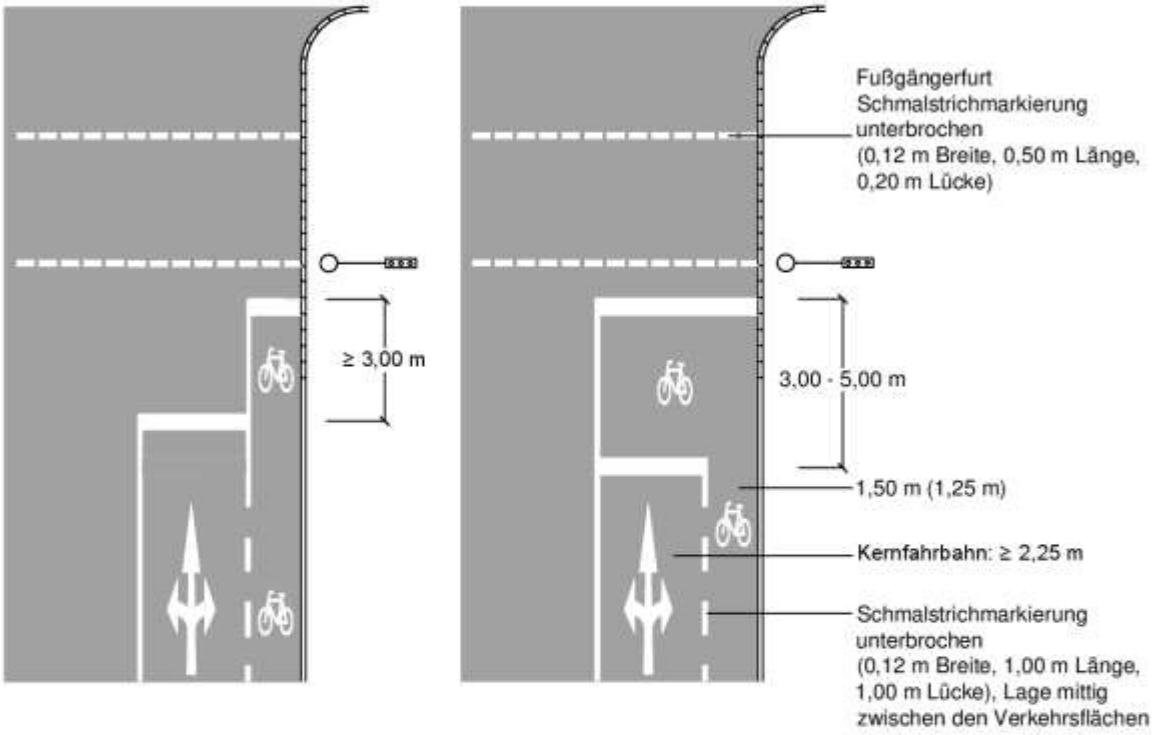
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse121.4	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			Straße	Untergrüner Straße/Saatweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise121.5	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße (L743/L899)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise121
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Rahmen von der Maßnahme Ise121 und 252 vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr in allen Knotenpunktzufahrten zu markieren. In Untergrüner Str. kommt die Musterlösung 4.4-3, in der Zufahrt aus Westen die Musterlösung 4.4-2 sowie in der östlichen Zufahrt die rückseitige Musterlösung zum Einsatz.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3674/7.6547

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

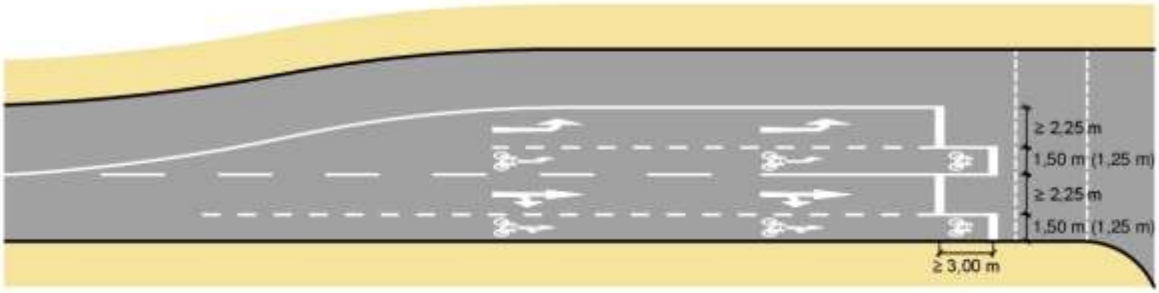
Abschnitts-Nr.	Ise121.5	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			Straße	Untergrüner Straße (L743/L899)

Musterlösung

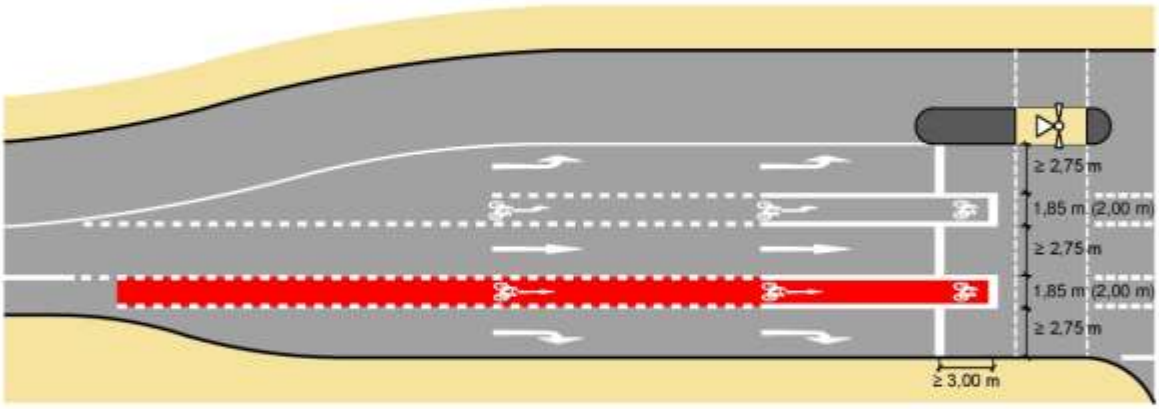
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

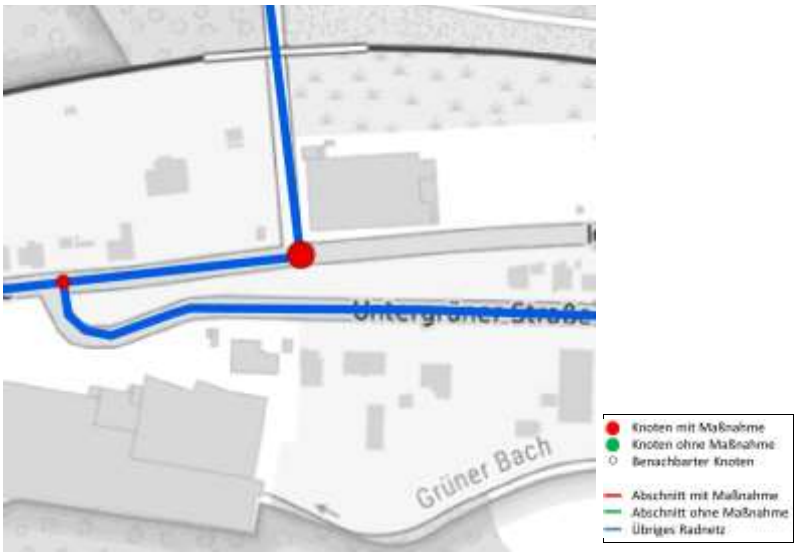
Abschnitts-Nr.	Ise121.6	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße/Im Hütten

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise121
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Rahmen von der Maßnahme Ise252 vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr in allen Knotenpunktzufahrten zu markieren. Aus Nordrichtung kommt die Musterlösung 4.4-3, in der Zufahrt aus Westen die rückseitige Musterlösung (je nachdem, wie das Signalprogramm gesteuert ist, kann auch Musterlösung 4.4-22 eingesetzt werden) zum Einsatz.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3675/7.6561

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

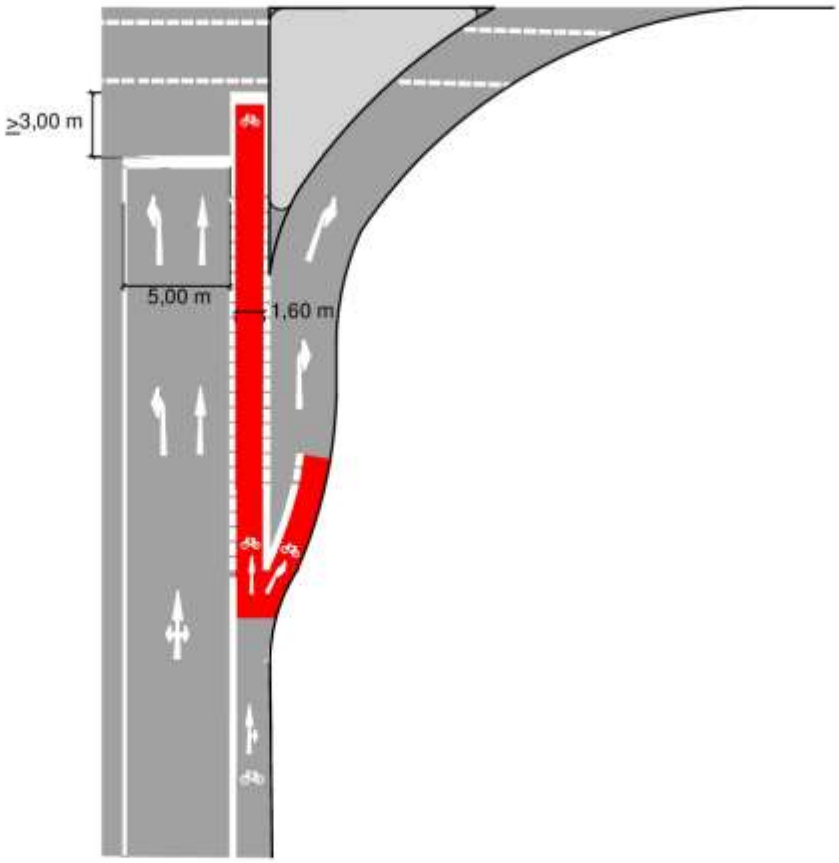
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse121.6	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße/Im Hütten

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungs-bereiche:

- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-21
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise122	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

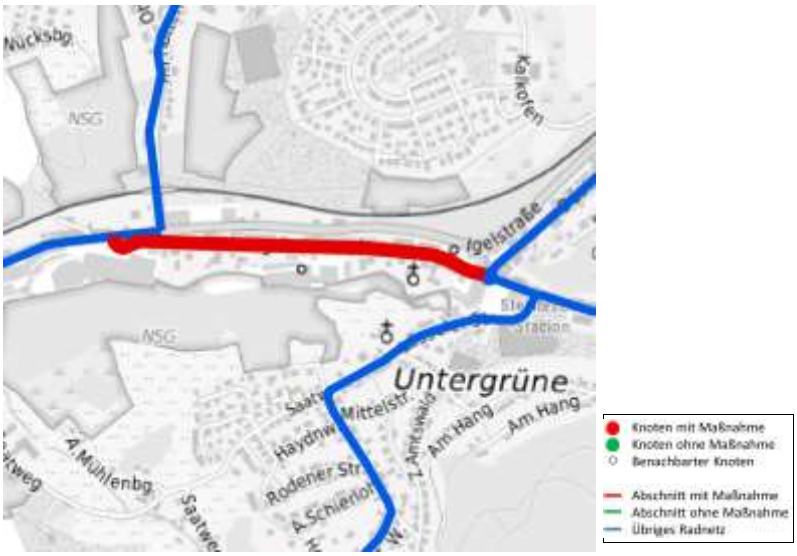
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 809 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6520 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) liegt bei 6520 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite liegt bei 6,50 bis 7,00 m.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Für beidseitige Schutzstreifen ist nicht ausreichend Platz.
Es wird die Markierung von Piktogrammspuren bei gleichzeitiger Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen
Vgl. RVK Iserlohn A20



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3668/7.66596

Kostenschätzung:	16.180,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

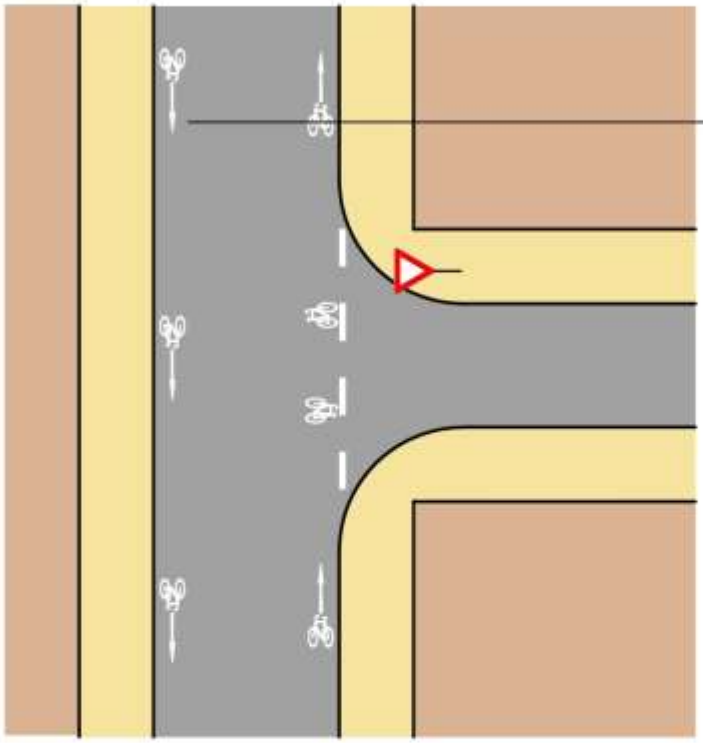
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise122	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Untergrüner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise122.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Untergrüner Straße/Düsingstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise122
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3668/7.6660

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise123	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Düsingstraße

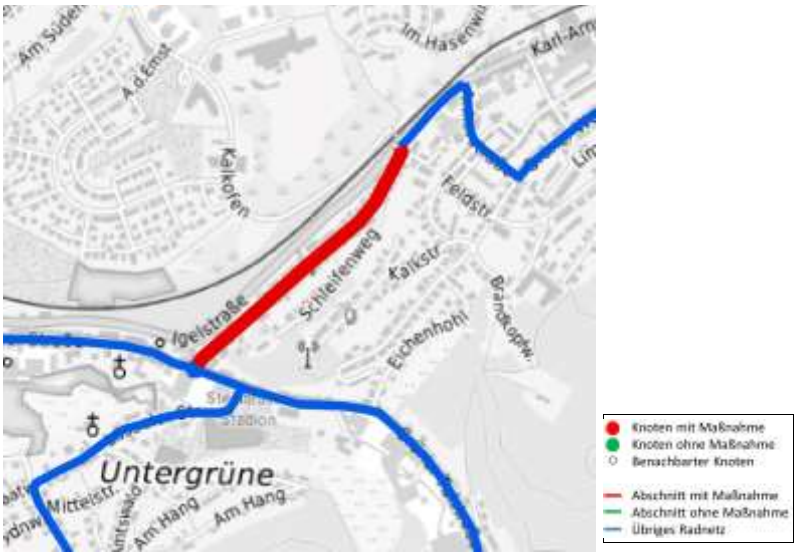
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 644 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Beidseitig sollten Piktogrammspuren markiert werden.
Vgl RVK Iserlohn A21



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3669/7.66614

Kostenschätzung:	12.880,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

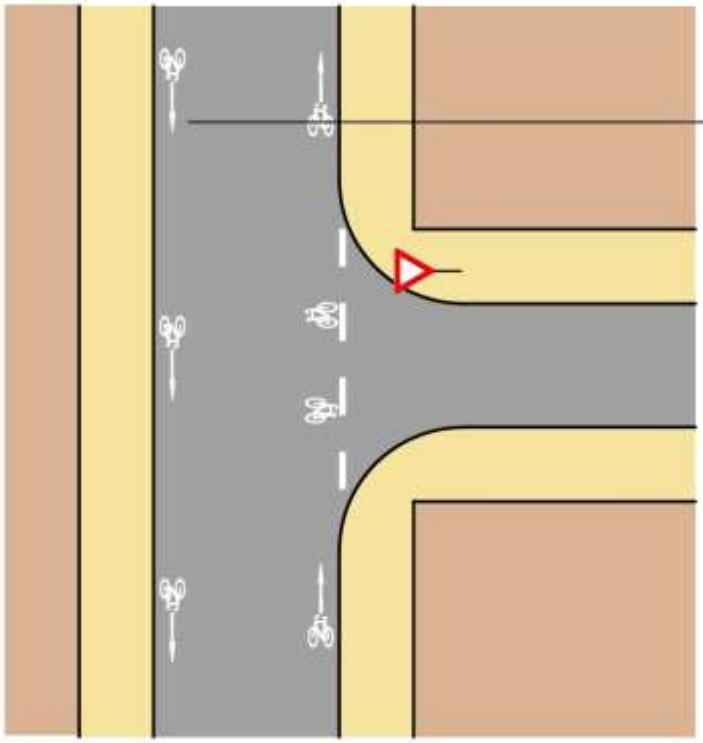
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise123	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Düsingstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	lse124x	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Weg

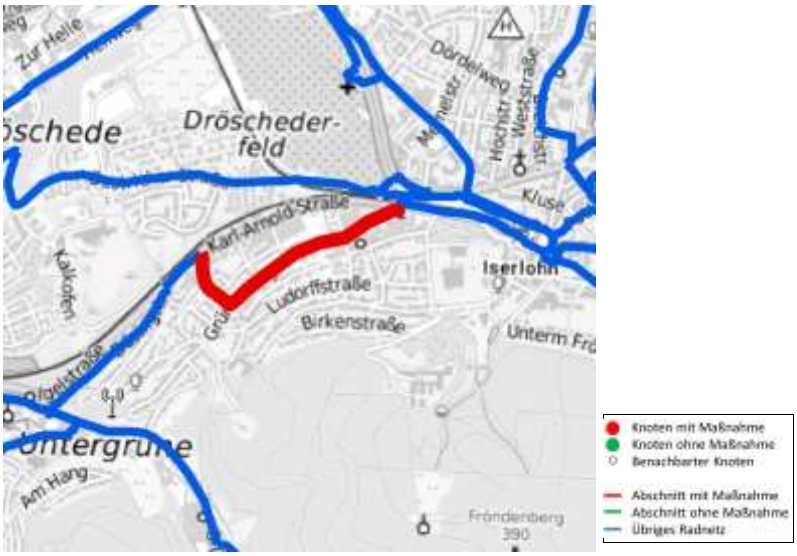
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 1004 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 500 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Das RVK Iserlohn sieht hier einen Schutzstreifen einseitig bergauf vor.
Vgl RVK Iserlohn A23



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3723/7.67410

Kostenschätzung:	40.160,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

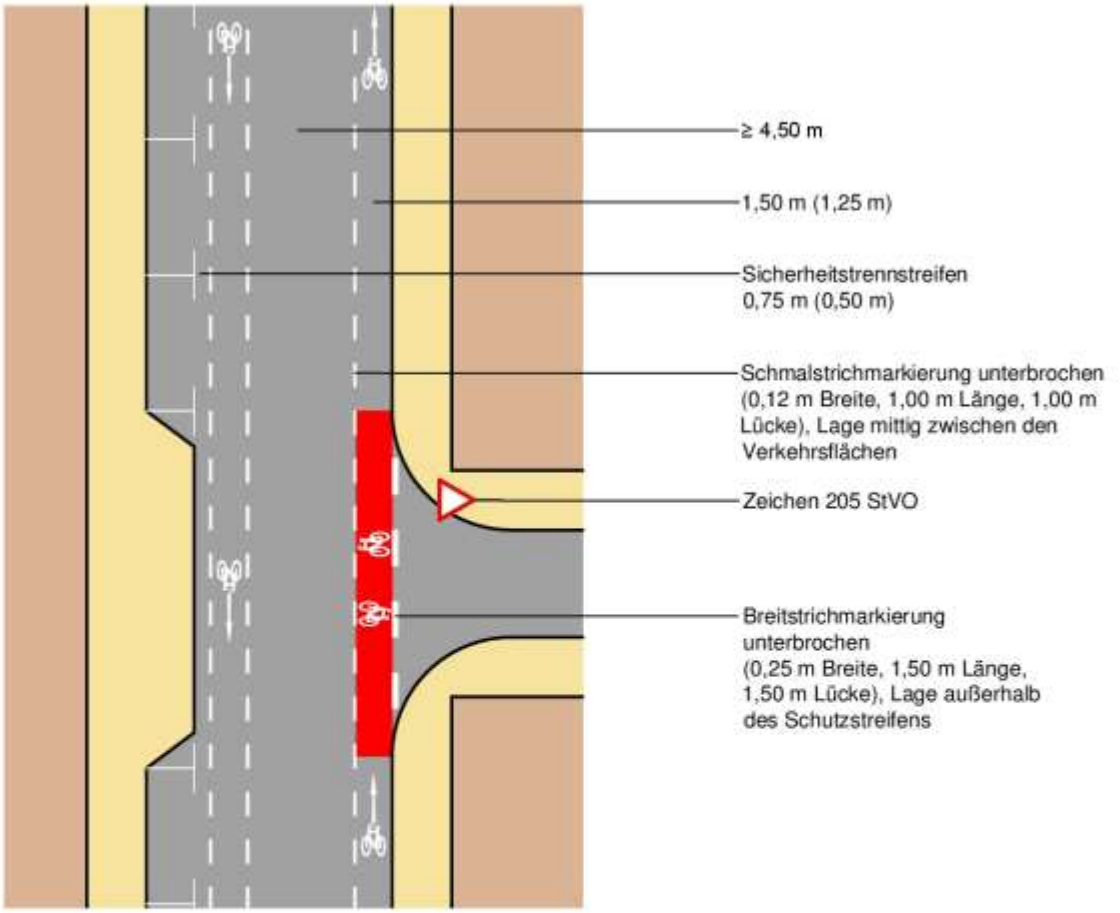
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse124x	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Grüner Weg

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

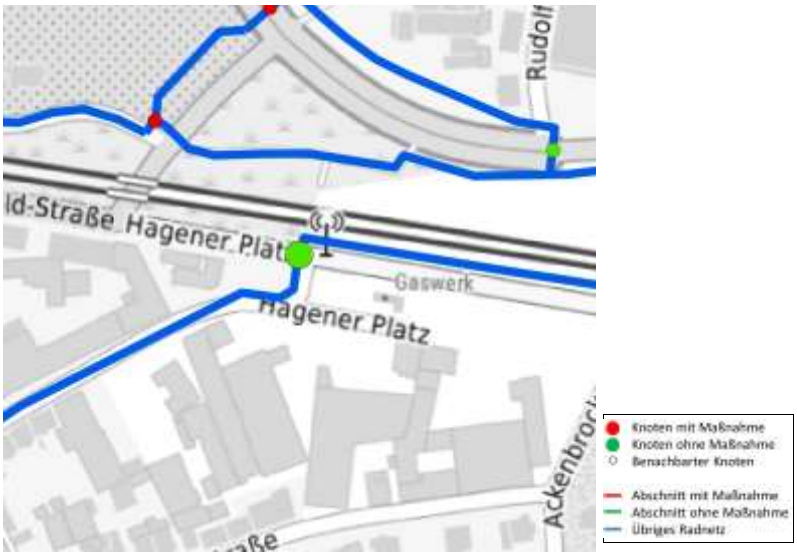
Abschnitts-Nr.	Ise124x.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			Straße	Alexanderstraße/Grüner Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise124x
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3740/7.6849

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse124y	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Karl-Arnold-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 191 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5920 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5920 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die vorhandene, nicht-gewidmete Nebenanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m.

Massnahmentyp: Beschilderung
Es ist die Freigabe der Nebenanlage (Südseite) für den Radverkehrs durch Zusatzzeichen herzustellen.
Vgl RVK Iserlohn A22



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3711/7.67218

Kostenschätzung:	600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise124y.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Karl-Arnold-Straße/Ankerstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise124y
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Keine Maßnahme erforderlich, sofern die südliche Nebenanlage umgewidmet werden kann.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3723/7.6741

Abschnitts-Nr.	Ise124y.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Karl-Arnold-Straße/Düsingstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise124y
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3712/7.6723

Abschnitts-Nr.	Ise132	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Sümmerner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

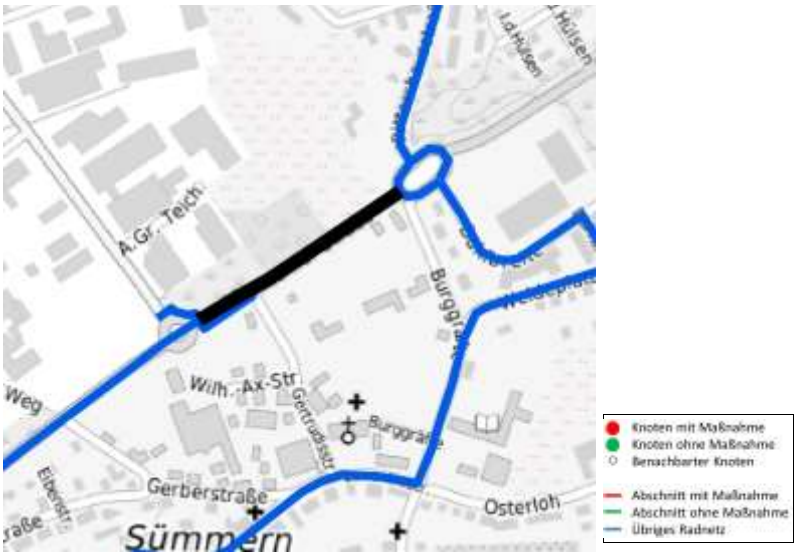
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 253 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8809 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8809 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es ist eine nicht-gewidmete Nebenanlage (Südseite) mit 1,60 m bis 3,25 m Breite vorhanden.
Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 8,00 m bis 8,50 m.

Massnahmentyp: Planung Dritter
In Planung (Straßen.NRW) ist hier bereits ein gem. Geh-/Radweg von 2,75 m Breite auf der Nordseite vorgesehen.
Hinweis durch StraßenNRW:
Hier ist die Anlage eines Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite vorgesehen. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung wird gerade vorbereitet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4217/7.71347

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise132.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Sümmerner Straße/Rittershausstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise132
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Im Zuge der Maßnahme Ise132 sollte dieser Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen ausgestattet werden. Die Furten sollten zusätzlich zu den Fußgängerüberwegen markiert und eingefärbt werden (vgl. Musterlösung)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4219/7.7138

Kostenschätzung:	150.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

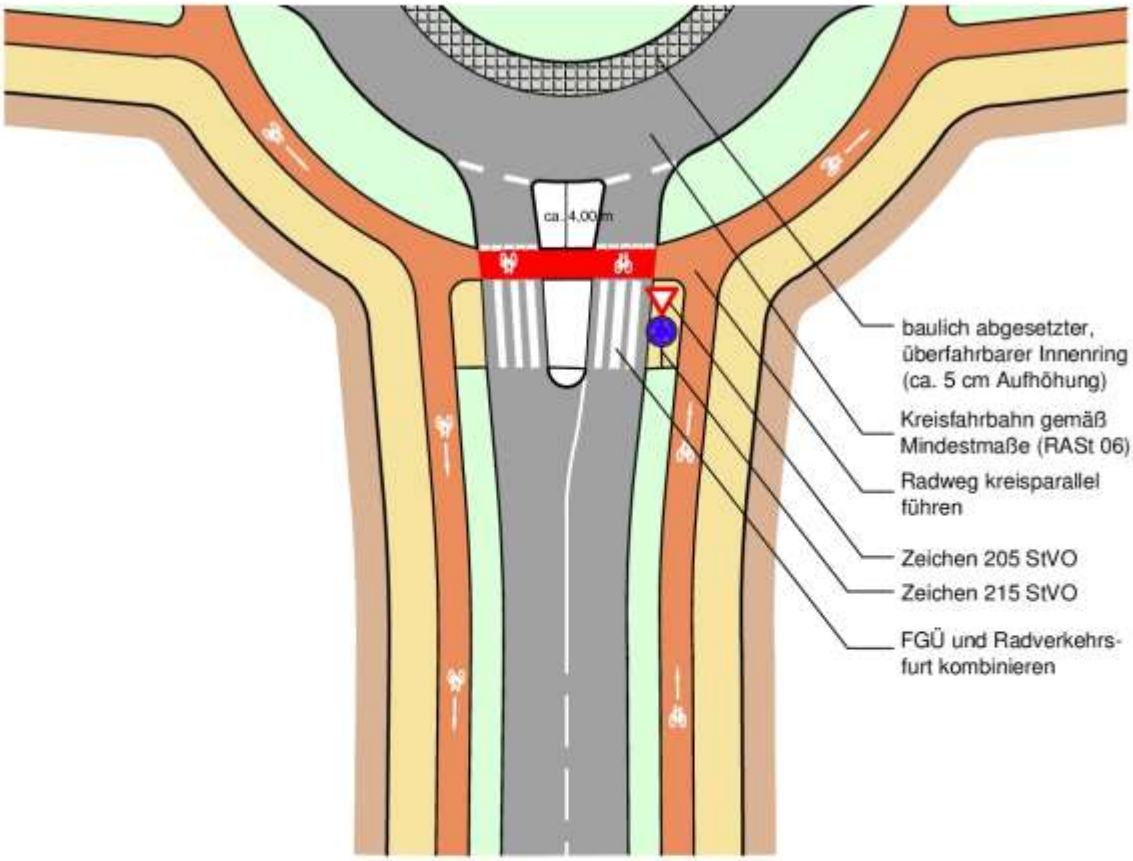
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise132.1	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Sümmerner Straße/Rittershausstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf Radwegen



Regelungen:

- RASt, Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigt im Zuge der vorfahrtsberechtigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R FGÜ genügt

Anwendungsbereiche:

- Kreisverkehre innerorts mit Radverkehr auf Radwegen
- Kfz-Knotenbelastung ab ca. 15.000 Kfz/24h
- bei ausreichendem Platzangebot

Hinweise:

- die Radwege sollen im Abstand von etwa 4,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn, und damit dieser zugehörig, bevorrechtigt geführt werden
- beidseitige Randmarkierung der Radverkehrsfurt ebenfalls möglich
- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil wegen deutlich höherer Unfallgefährdung falsch fahrender Radfahrer
- rote Einfärbung der Furt optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise132.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Sümmerner Straße/Am Großen Teich

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise132
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Im Zuge der Maßnahme Ise134 sollte dieser Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen ausgestattet werden. Die Furten sollten zusätzlich zu den Fußgängerüberwegen markiert und eingefärbt werden (vgl. Musterlösung)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4203/7.7101

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

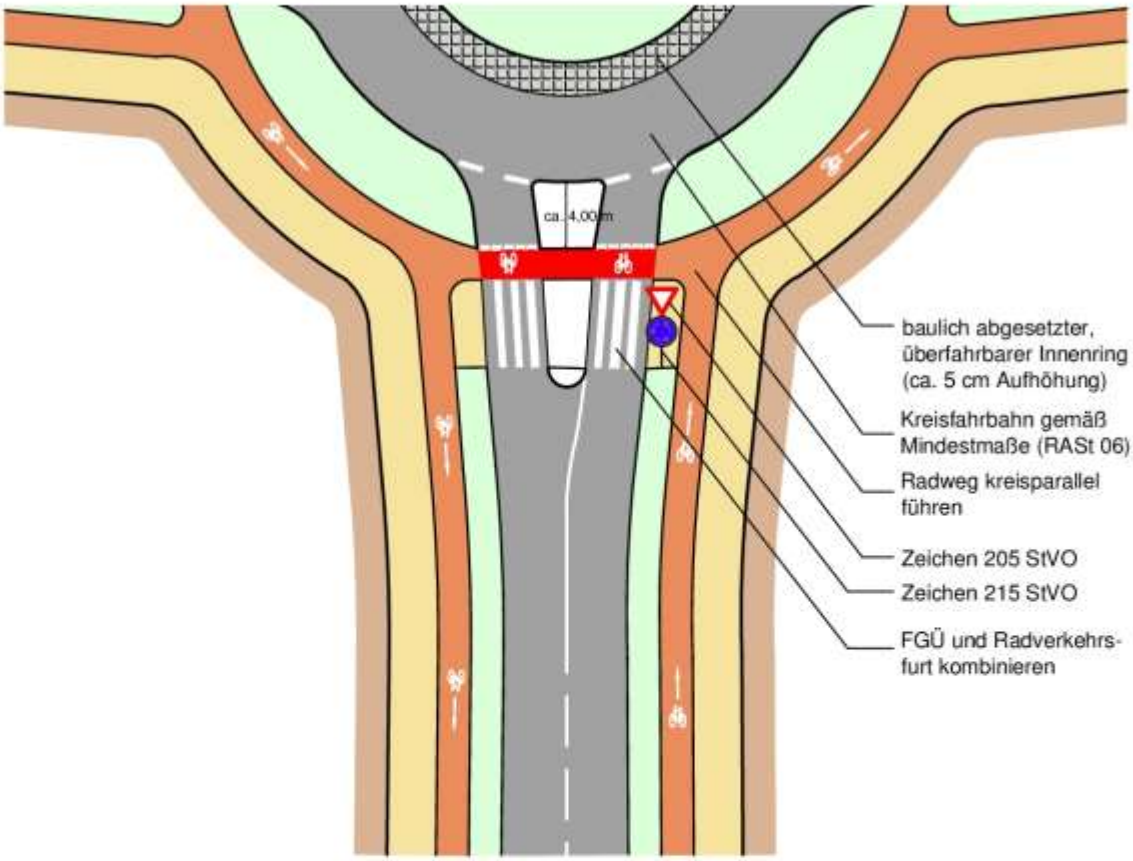
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise132.2	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Sümmerner Straße/Am Großen Teich

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf Radwegen



Regelungen:

- RASt, Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigt im Zuge der vorfahrtsberechtigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R FGÜ genügt

Anwendungsbereiche:

- Kreisverkehre innerorts mit Radverkehr auf Radwegen
- Kfz-Knotenbelastung ab ca. 15.000 Kfz/24h
- bei ausreichendem Platzangebot

Hinweise:

- die Radwege sollen im Abstand von etwa 4,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn, und damit dieser zugehörig, bevorrechtigt geführt werden
- beidseitige Randmarkierung der Radverkehrsfurt ebenfalls möglich
- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil wegen deutlich höherer Unfallgefährdung falsch fahrender Radfahrer
- rote Einfärbung der Furt optional

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise133	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Sümmerner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 130 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8809 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8809 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4207/7.71123

Abschnitts-Nr.	Ise134	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Sümmerner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 233 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 13748 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13748 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4204/7.71045

Kostenschätzung:	93.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

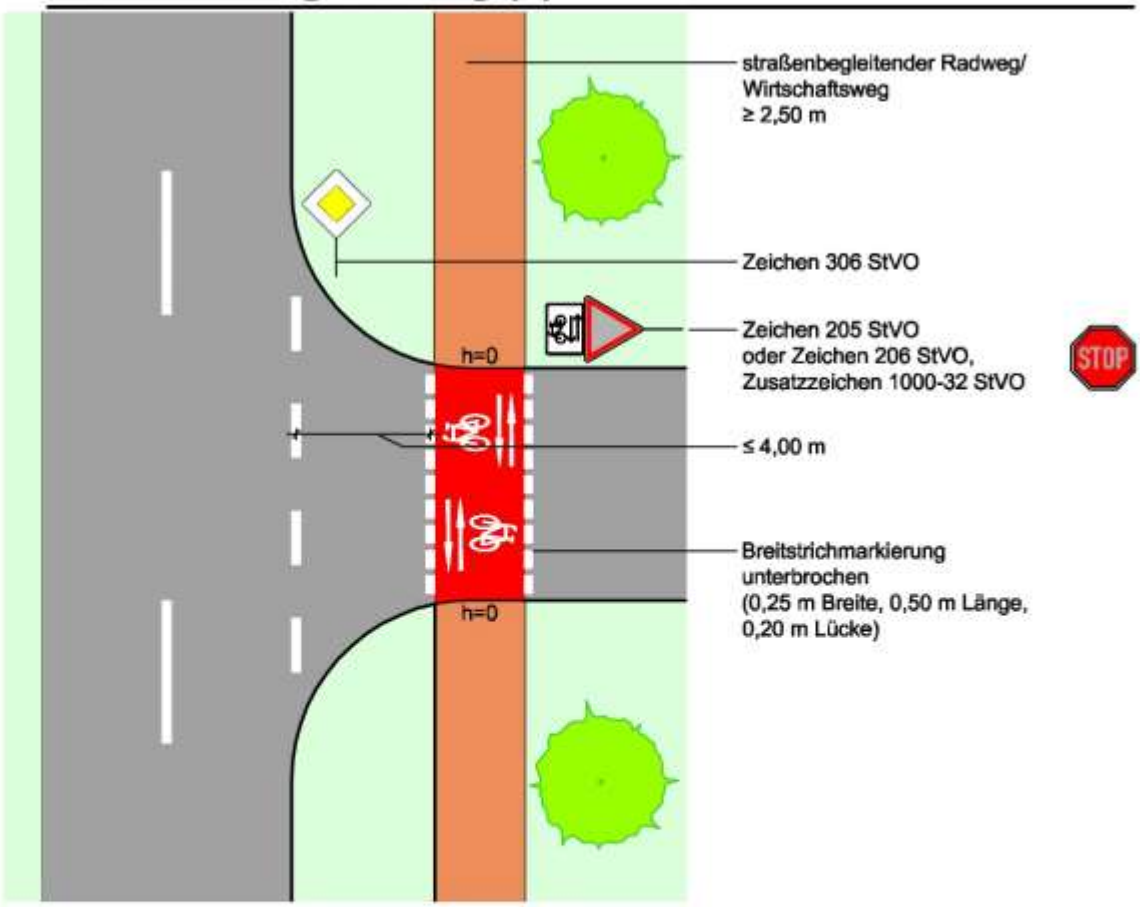
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise134	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Sümmerner Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

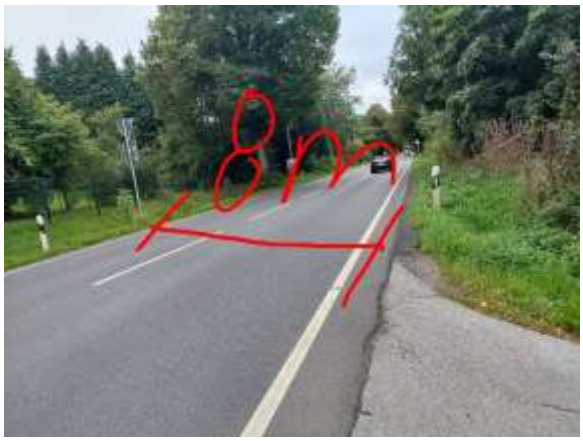
Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise135	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Sümmerner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

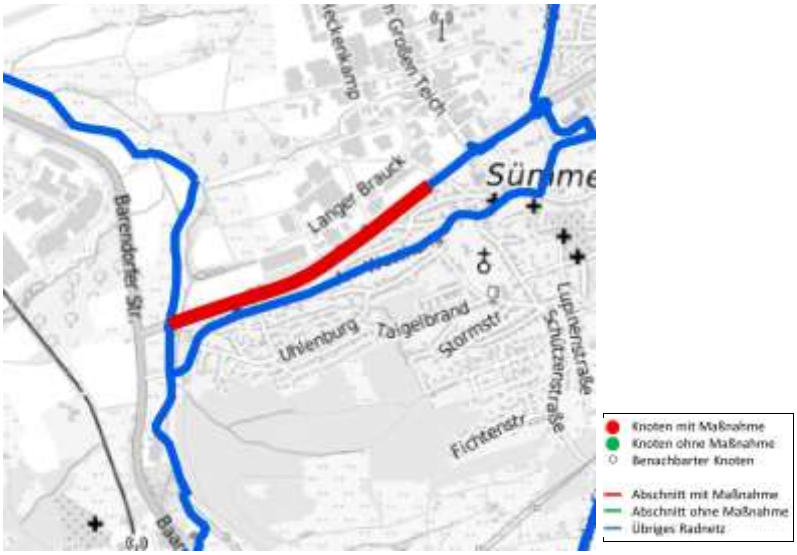
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 1138 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 13748 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13748 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis durch StraßenNRW:
Die Stadt plant und baut, das Land finanziert. Eine entsprechende Vereinbarung ist in Bearbeitung.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4192/7.70780

Kostenschätzung:	455.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

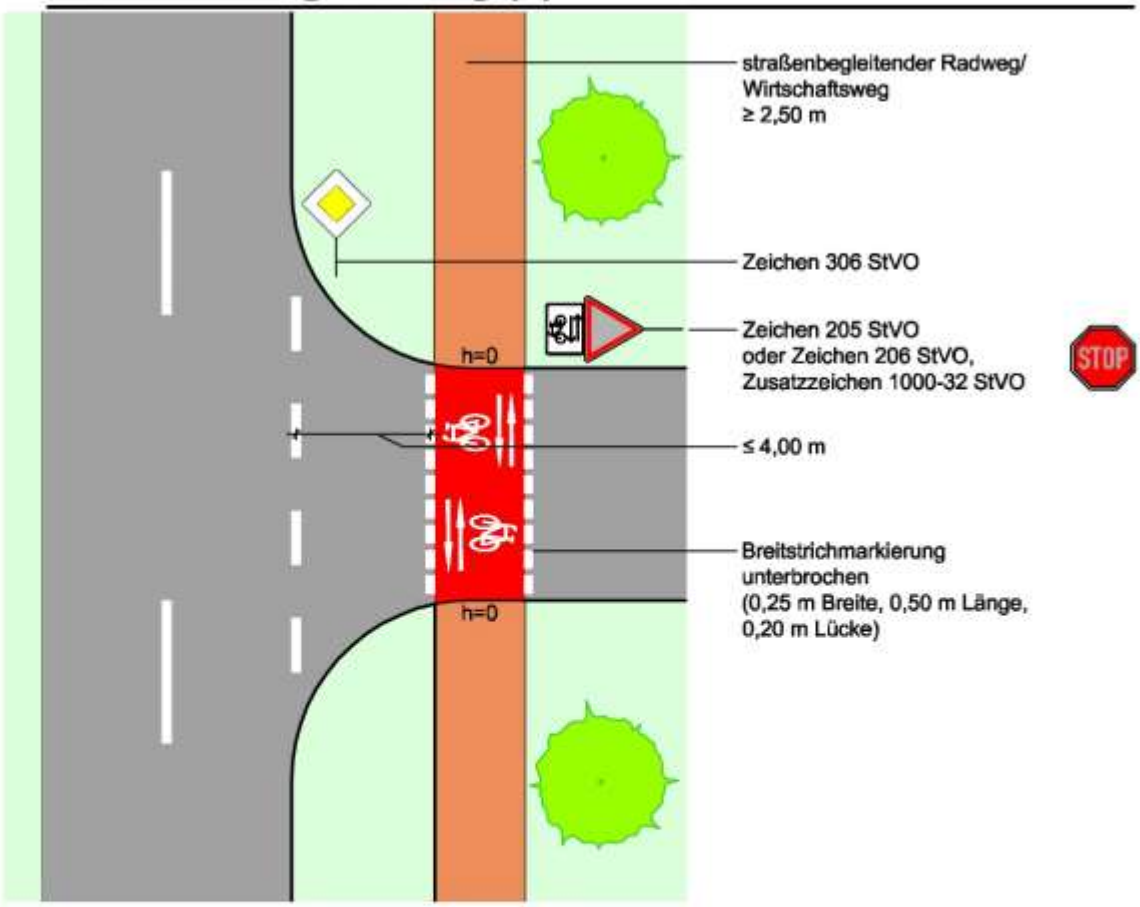
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise135	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Sümmerner Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise138	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Mendener Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 388 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 8372 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8372 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Vgl RVK Iserlohn G16



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3865/7.74015

Kostenschätzung:	155.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

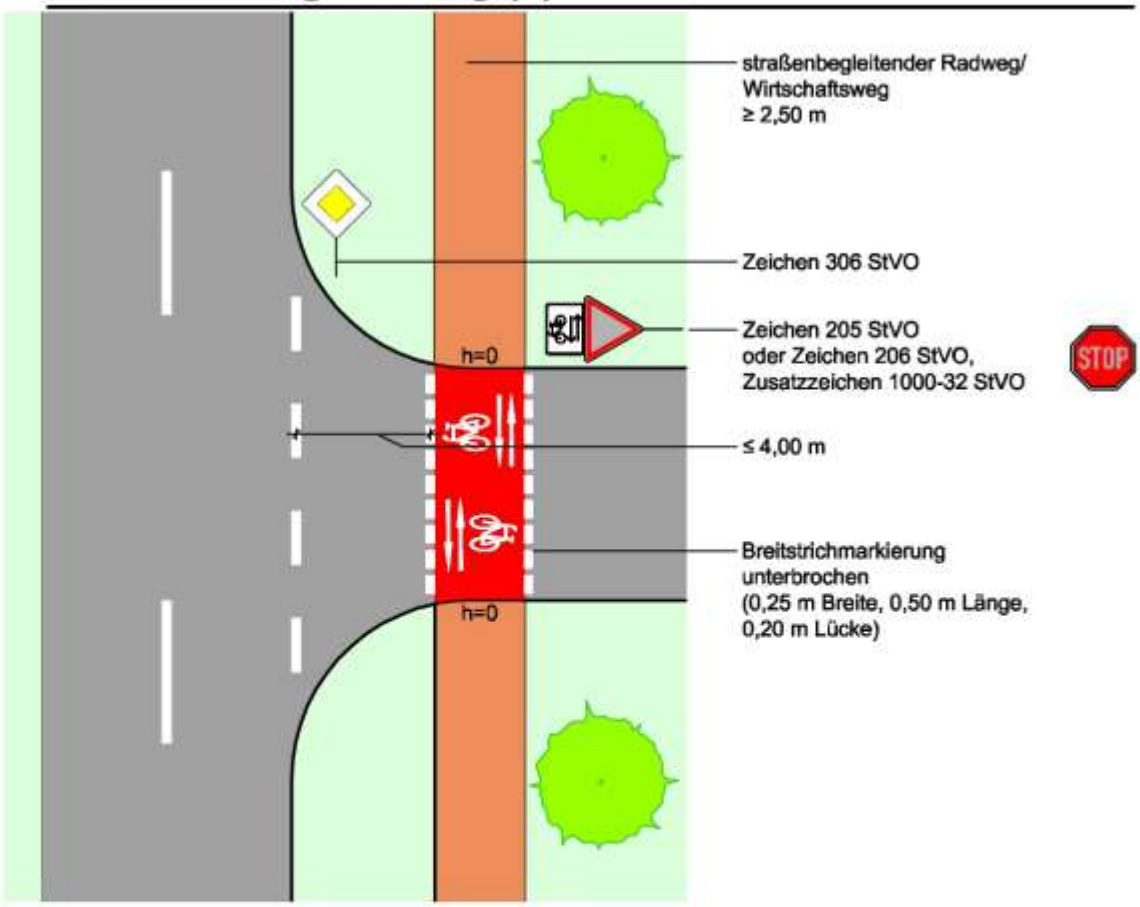
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise138	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Mendener Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise139	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Mendener Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

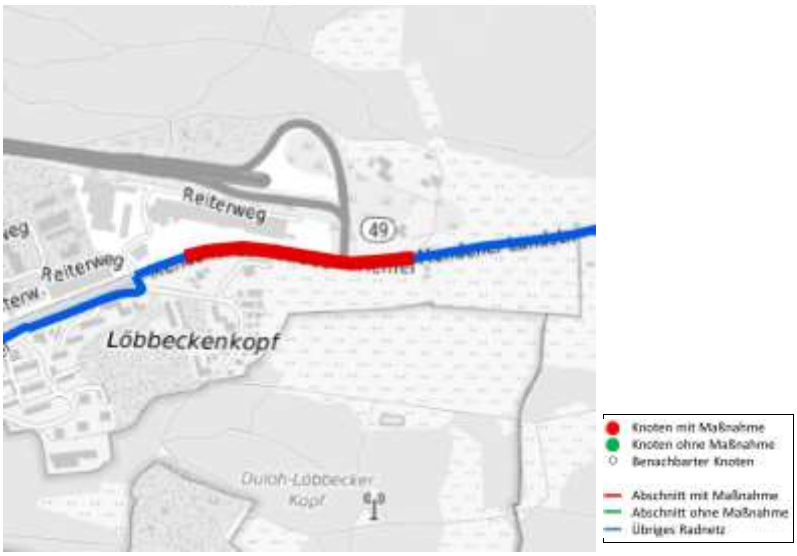
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 488 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 15066 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 15066 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Vgl RVK Iserlohn G16



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3858/7.72771

Kostenschätzung:	195.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

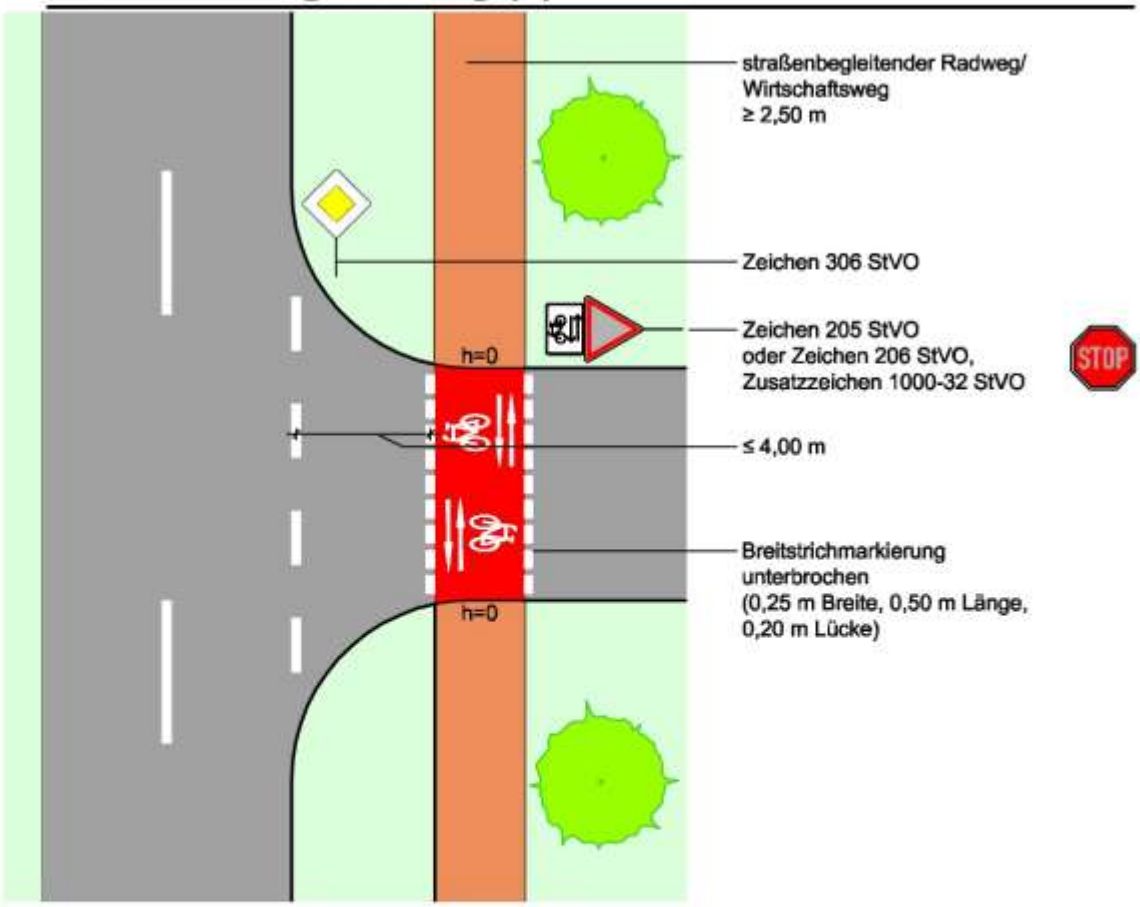
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise139	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Mendener Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

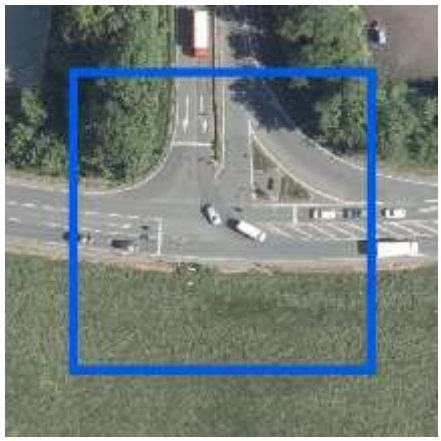
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

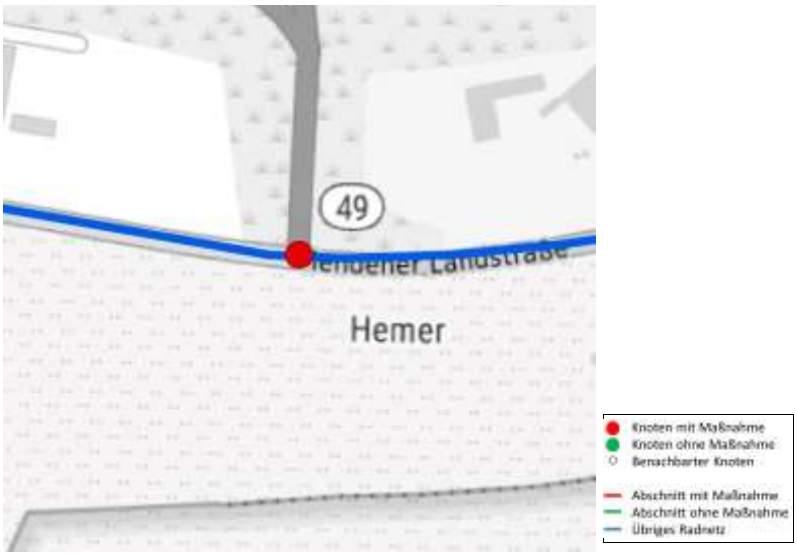
Abschnitts-Nr.	Ise139.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Mendener Landstraße/Auffahrt A46

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise139
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es handelt sich um eine seitenabhängige Maßnahme. Sollte der Radwegebau Ise139 auf der Südseite der B7 erfolgen, so ist keine Maßnahme notwendig. Sollte der Neubau auf der Nordseite erfolgen, so müssen Streuscheiben (Fußgänger- und Radfahrersymbol) angebracht und Furtmarkierungen hergestellt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3858/7.7325

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise140	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Mendener Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 113 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 15066 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 15066 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Vgl RVK Iserlohn G16



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3858/7.72771

Kostenschätzung:	45.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

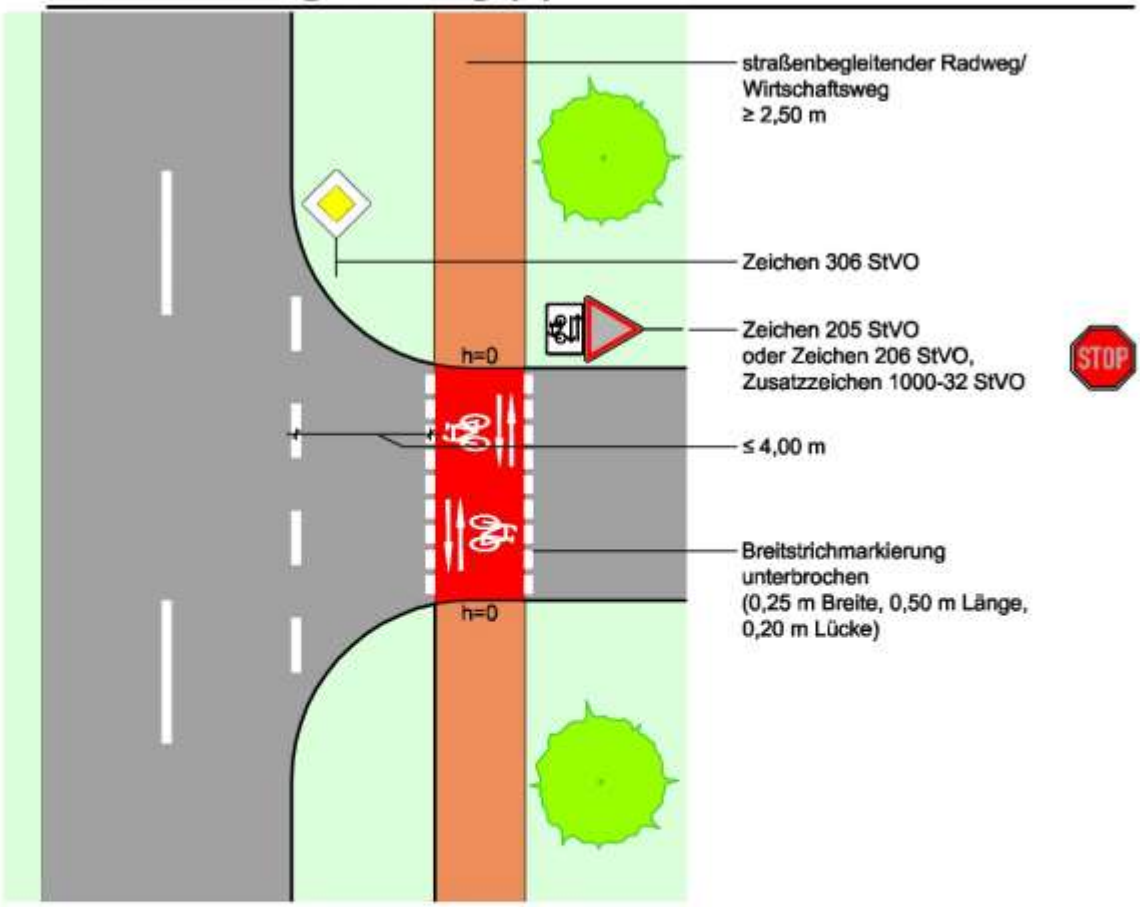
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise140	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Mendener Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

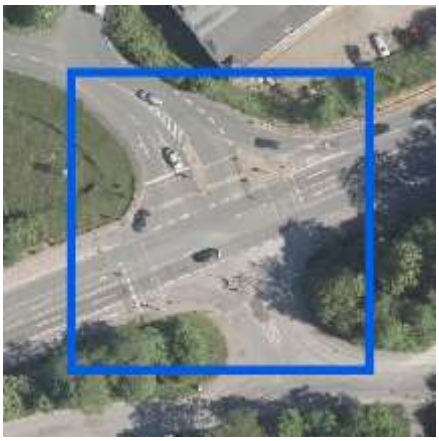
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise140.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Mendener Landstraße/Zur Sonnenhöhe

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise140
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Der Knotenpunkt ist im Rahmen des Radwegeneubaus Ise140 entsprechend anzupassen. Die Streuscheiben sollten durch welche mit Fußgänger- und Radfahrersymbol ersetzt und die Markierung von Furten erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3855/7.7262

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise142	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

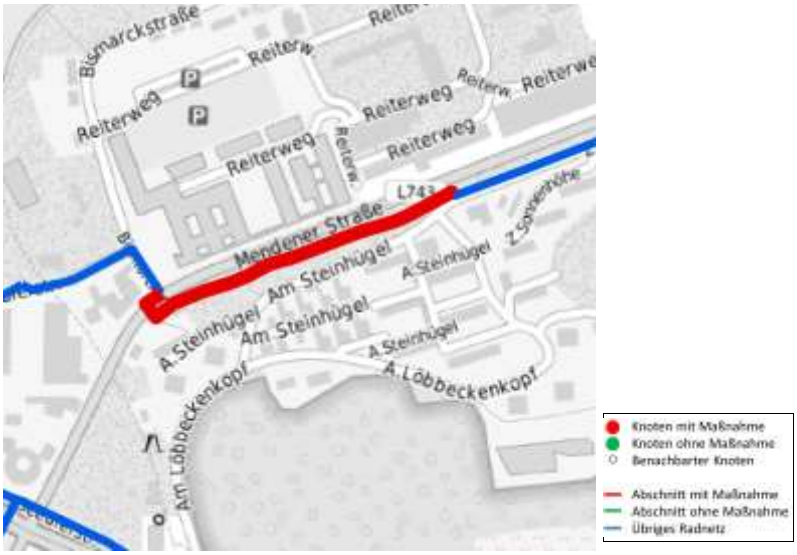


vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 380 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: < 2,50 m
Benutzungspflichtig: nein
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 15066 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Mittel" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Anlage auf mind. 2,50 m, besser wären 3,00 m.
Vgl RVK Iserlohn F2



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3834/7.71851

Kostenschätzung:	114.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

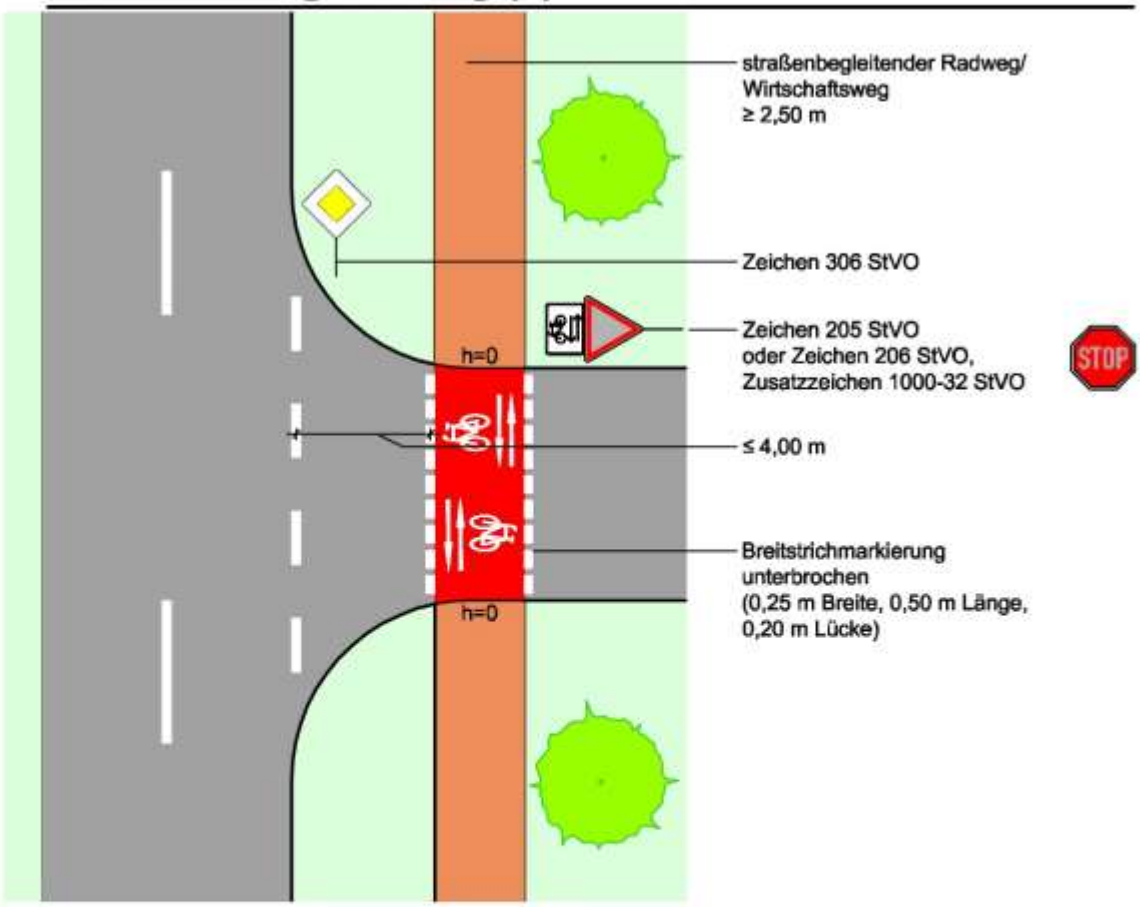
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise142	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			Straße	Weg ohne Bezeichnung

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise142.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung/Mendener Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise142
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Idealerweise wird der Knotenpunkt derart umgebaut, dass der Radfahrende aus Bismarckstr. über einen Taster für die vorfahrtsberechtigte Mendener Str. Rot anfordern kann. Der Radweg auf der südlichen Seite der Mendener Str. müssten in diesem Fall direkt erreichbar sein, also eine Durchwegung in gerader Linie von der Einmündung Bismarckstr. erfolgen.
Der Knotenpunkt folgt also nach Fertigstellung dem Prinzip erweiterte LSA (vgl. Musterlösung, unteres Bild).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3833/7.7183

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

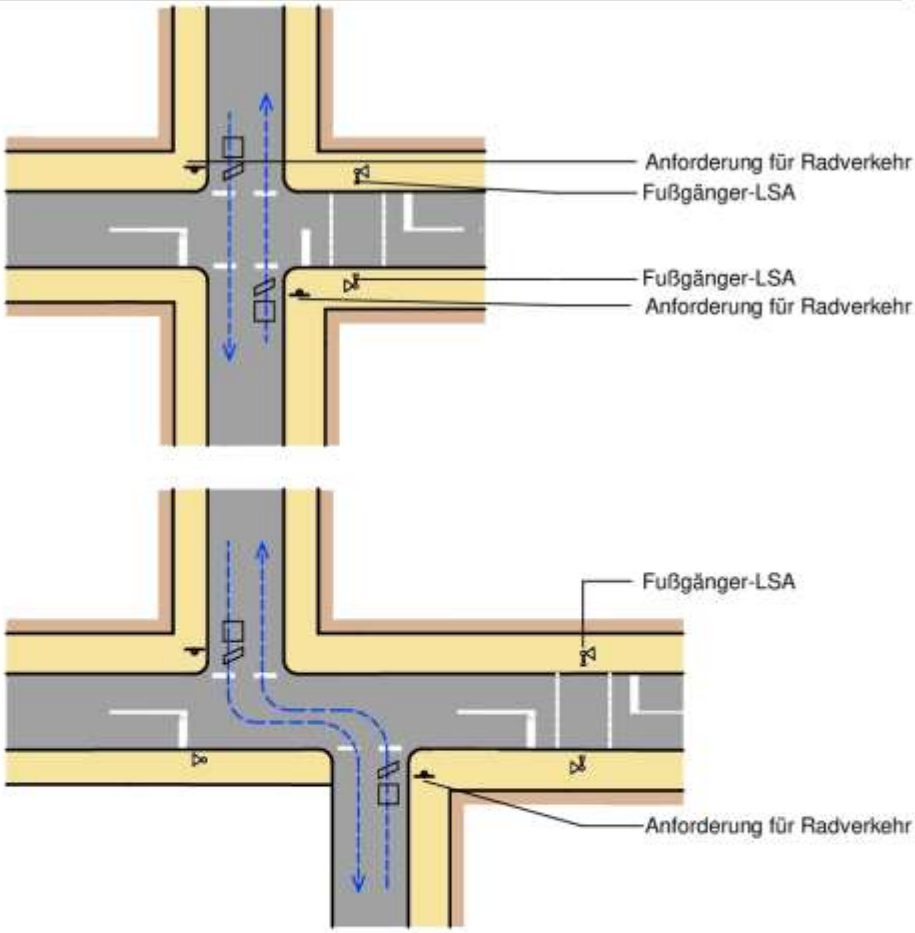
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse142.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			Straße	Weg ohne Bezeichnung/Mendener Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise158	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Sümmerner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 156 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 2000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Knotenbetrachtung

Massnahmentyp: Knotenpunkt
vgl. zugehörigen Knotenpunkt



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4218/7.71406

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe:

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise167.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Deipensiepenstraße/Landhauser Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise167
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind entsprechend der Maßnahme Ise167 Anpassungen baulicher, signal- und/oder markierungstechnischer Art vorzusehen. Es sind hierbei vor allem der Bau des Radwegs und der dazugehörigen LSA-Furtenmarkierungen sowie Streuscheiben zu beachten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4050/7.7199

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise174	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Konrad-Adenauer-Ring

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 47 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als hoch eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es sind zwei bauliche, nicht-gewidmete Nebenanlagen vorhanden.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der beiden Nebenanlagen und Umwidmung in gemeinsame Geh-/Radwege (jeweils in Einrichtungsverkehr).Auf der Westseite kann hierzu die vorhandene Sperrfläche der Fahrbahn, auf der Ostseite der Grünstreifen genutzt werden.Im RVK Iserlohn ist hier ein Knotenumbau vorgesehen.vgl. C7 RVK Iserlohn.Alternativ kann auch die Markierung von Radfahrstreifen geprüft werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3747/7.70444

Kostenschätzung:	15.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

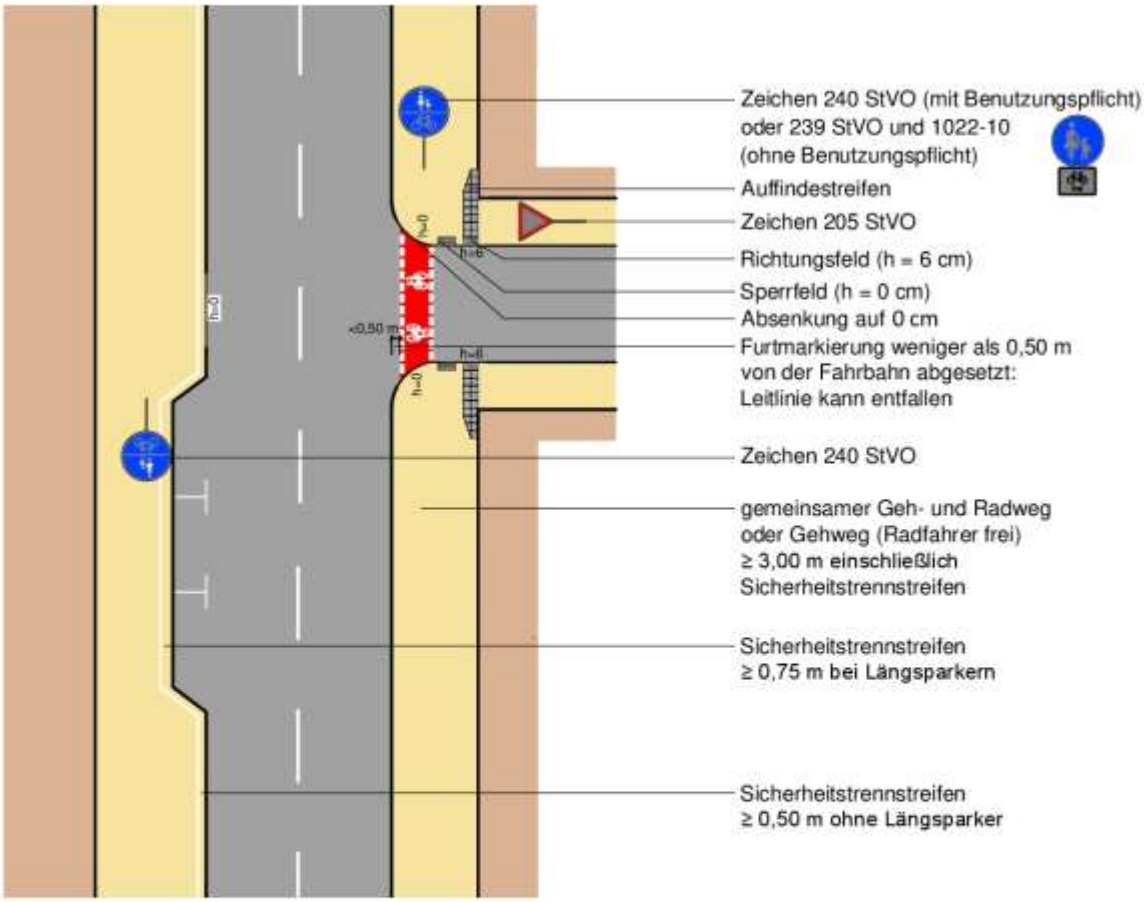
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse174	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Konrad-Adenauer-Ring

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise174.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Konrad-Adenauer-Ring/Karnacksweg

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise174
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Je nachdem ob ein Ausbau der Nebenanlage oder die Markierung von Radfahrstreifen auf dem Konrad-Adenauer-Ring (Ise174) als Maßnahme umgesetzt werden, muss dieser Knotenpunkt angepasst werden.
Bei einem Radfahrstreifen sind der Schutzstreifen in der Zuführung (teilweise bereits vorhanden) auf den Linksabbiegefahrstreifen zu markieren, in Gegenrichtung sind lediglich die Radfahrstreifen zu markieren. Sollte ein Ausbau der bestehenden Nebenanlagen möglich sein, dann muss der Radfahrende aus Konrad-Adenauer-Ring in Karnackweg bis zur südlichen LSA-Furt geführt und dann entsprechend auf der anderen Fahrbahnseite in die künftige Fahrradstraße (Ise173) überführt werden. In Gegenrichtung erfolgt die Querung für den Radfahrenden am Knoten Mendener Straße.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3743/7.7047

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise174.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Konrad-Adenauer-Ring/Mendener Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise174
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3747/7.7044

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise182	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

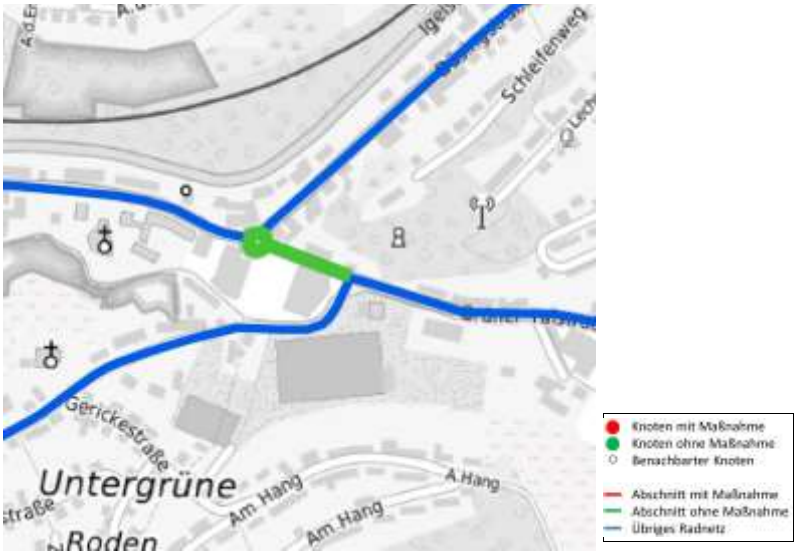
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 155 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1823 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 1823 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3665/7.66752

Abschnitts-Nr.	Ise183	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hans-Böckler-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 320 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Die Zweirichtungsfreigabe kann in diesem Bereich aufgrund vermutlich sehr geringer Fußverkehre beibehalten werden.
Vgl. RVK Iserlohn A13



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3745/7.68403

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise184	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hans-Böckler-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 175 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
keine
Die Zweirichtungsfreigabe kann in diesem Bereich aufgrund vermutlich sehr geringer Fußverkehre beibehalten werden
Vgl. RVK Iserlohn A13



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3749/7.68457

Abschnitts-Nr.	Ise184.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hans-Böckler-Straße/Rudolfstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise184
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Ggf. ist die Streuscheibe der LSA zu prüfen und ggf. auszuwechseln (Fußg. - Radfahrersymbol)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3744/7.6864

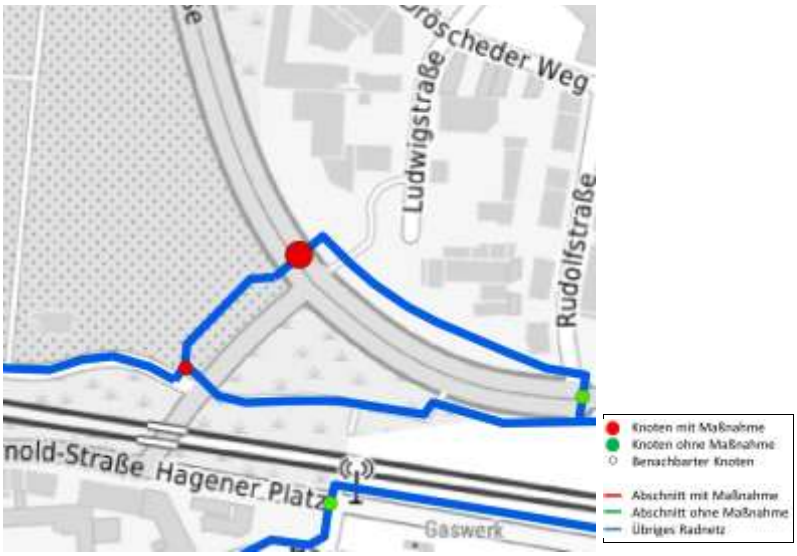
Abschnitts-Nr.	Ise184.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hans-Böckler-Straße/Karl-Arnold-Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise184
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Streuscheiben sind durch welche mit Fußgänger und Radfahrersymbol auszutauschen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3750/7.6847

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**5**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise185	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Karl-Arnold-Straße

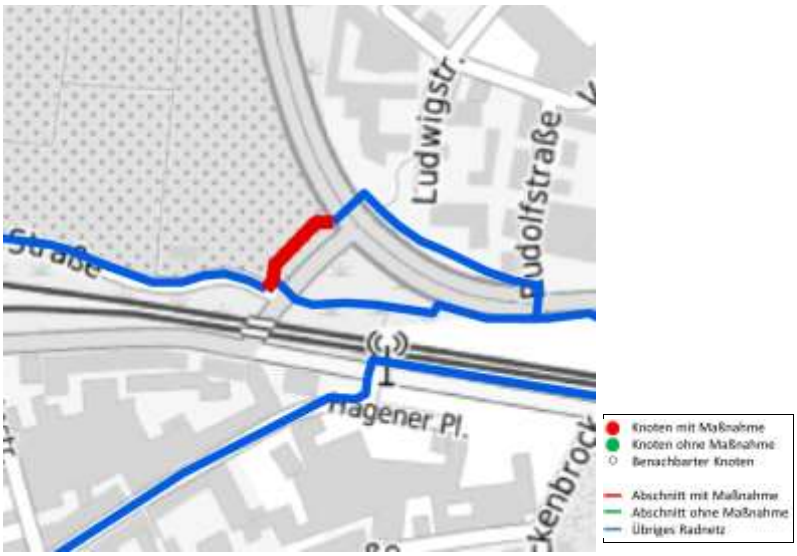
Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 66 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die nicht-gewidmete Nebenanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.

Massnahmentyp: Beschilderung
Die bestehende Nebenanlage scheint nicht gewidmet zu sein.
Umwidmung in gemeinsam Geh-/Radweg (Zeichen 240).
Die Zweirichtungsfreigabe kann in diesem Bereich aufgrund vermutlich sehr geringer Fußverkehre beibehalten werden.
Vgl. RVK Iserlohn A13



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3749/7.68457

Kostenschätzung:	990,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**4**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise185.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Karl-Arnold-Straße/Oestricher Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise185
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Streuscheiben sind durch welche mit Fußgänger und Radfahrersymbol auszutauschen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3745/7.6840

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**4**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

31.10.2022

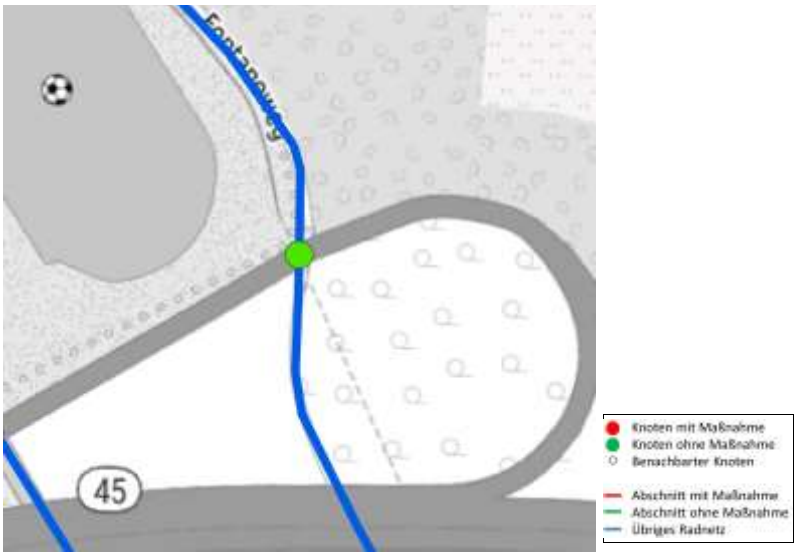
Abschnitts-Nr.	Ise197.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Fontaneweg/Unterführung A46

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise197
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3736/7.6122

Abschnitts-Nr.	Ise201	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung in T20-Zone
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Bahnhofsplatz

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 122 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung in T20-Zone
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): < 30 km/h
Verkehrsbelastung: 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Führung in T 20-Zone) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3726/7.69330

Abschnitts-Nr.	Ise202a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rahmenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 317 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 1,60 m bis < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,60 bis < 2,00 m und ist damit ERA-konform, aber nur im Mindestmaß.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.
Stellenweise ist der Radwegeanteil auch schmaler.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Nach der kommenden ERA22 wird es allerdings keinerlei Mindest-, sondern nur noch Regelmaße (bei getrennten Geh-/Radwegen vermutlich 2,00 m plus Sicherheitstrennstreifen) geben.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3744/7.68844

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise202b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rahmenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 143 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 1,60 m bis < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,60 bis < 2,00 m und ist damit ERA-konform, aber nur im Mindestmaß.
Stellenweise ist der Radwegeanteil auch schmaler.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
keine
Nach der kommenden ERA22 wird es allerdings keinerlei Mindest-, sondern nur noch Regelmaße (bei getrennten Geh-/Radwegen vermutlich 2,00 m plus Sicherheitstrennstreifen) geben.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3738/7.69057

Abschnitts-Nr.	Ise202b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rahmenstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise202b
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3738/7.6907

Abschnitts-Nr.	Ise202c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Rahmenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 161 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 4999 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 1,60 m bis < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,60 bis < 2,00 m und ist damit ERA-konform, aber nur im Mindestmaß.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.
Stellenweise ist der Radwegeanteil auch schmaler.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Nach der kommenden ERA22 wird es allerdings keinerlei Mindest-, sondern nur noch Regelmaße (bei getrennten Geh-/Radwegen vermutlich 2,00 m plus Sicherheitstrennstreifen) geben.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3744/7.68844

Abschnitts-Nr.	Ise204	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Am Hauptfriedhof

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 119 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3785/7.68386

Abschnitts-Nr.	Ise204.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Am Hauptfriedhof/Überführung L 648

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Überführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise204
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3783/7.6831

Abschnitts-Nr.	Ise205a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 295 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9307 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden.
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9307 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Es wird die Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr) empfohlen. Die Gegenrichtung erfolgt über das Brückenbauwerk Dortmunder Str. (Ise204) und dann über Gerlingser Weg. Alternativ kann auch die Nebenanlage auf der anderen Seite der Fahrbahn Dortmunder Straße auf gleiche Weise umgewidmet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3810/7.68042

Kostenschätzung:	4.425,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

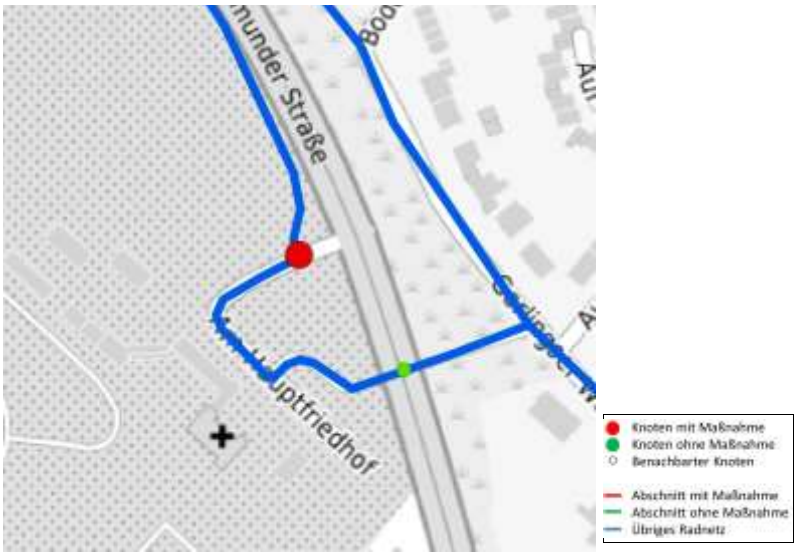
Abschnitts-Nr.	Ise205a.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße/Am Hauptfriedhof

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise205a
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Sollte die Alternativführung zu Gerlingser Weg, also die Führung des Radverkehrs auf der anderen Fahrbahnseite zu Ise205a gewünscht werden, so müssen an diese LSA Fuß- und Radverkehrsfurten signalisiert und markiert werden. Sollte dies nicht umsetzbar sein, dann ist nur noch der Gerlingser Weg für die Gegenrichtung zu Ise205a möglich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3787/7.6824

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise205a.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße/Lilienthalstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise205a
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3809/7.6806

Abschnitts-Nr.	Ise205b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Am Hauptfriedhof

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

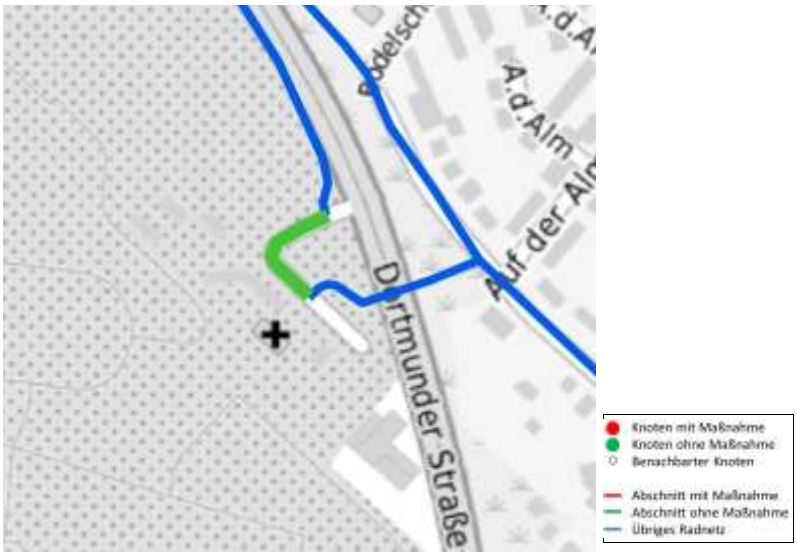
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 80 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 500 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3782/7.68231

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise205c	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 223 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9307 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9307 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3810/7.68079

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise206a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 1423 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9307 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 1,85 m bis < 2,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9307 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,85 bis < 2,00 m und ist damit ERA-konform.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3914/7.66910

Abschnitts-Nr.	Ise206b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 154 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9307 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9307 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Zusatzzeichen Radfahrer frei für den Gehweg und gleichzeitiger Anordnung der Benutzungspflicht (Radfahrstreifen) ist nicht möglich. Zusatzzeichen ist zu entfernen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3914/7.66900

Kostenschätzung:	2.310,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise206c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 1433 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9307 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 1,85 m bis < 2,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9307 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,85 bis < 2,00 m und ist damit ERA-konform.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3914/7.66920

Abschnitts-Nr.	Ise206c.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße/Unterführung L 648

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise206c
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.383/7.6777

Abschnitts-Nr.	Ise206c.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße/Bieler Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise206c
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3886/7.6736

Abschnitts-Nr.	Ise206d	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Dortmunder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 126 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9307 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9307 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Zusatzzeichen Radfahrer frei für den Gehweg und gleichzeitiger Anordnung der Benutzungspflicht (Radfahrstreifen) ist nicht möglich. Zusatzzeichen ist zu entfernen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3915/7.66927

Kostenschätzung:	1.890,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise224a.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Mühlenstraße/Kalthofer Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise224a
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.424/7.6766

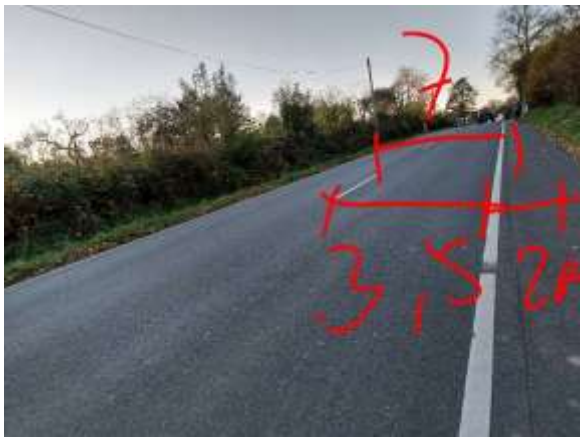
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise242	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schälk

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

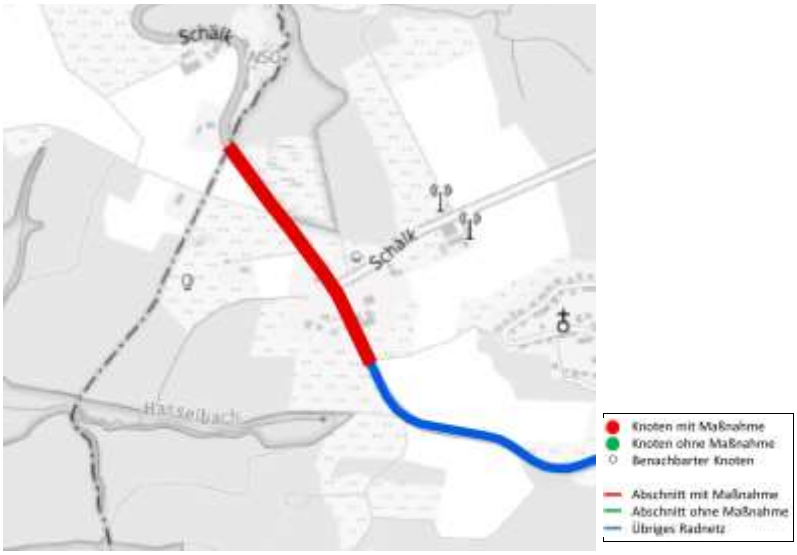
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 551 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5955 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5955 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau gemeinsamer Rad- und Gehweg (2,50 m Breite) außerorts wird empfohlen. Ein Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite ist ebenfalls zu berücksichtigen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. In Teilen handelt es sich um einen Ausbau. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3827/7.58882

Kostenschätzung:	220.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

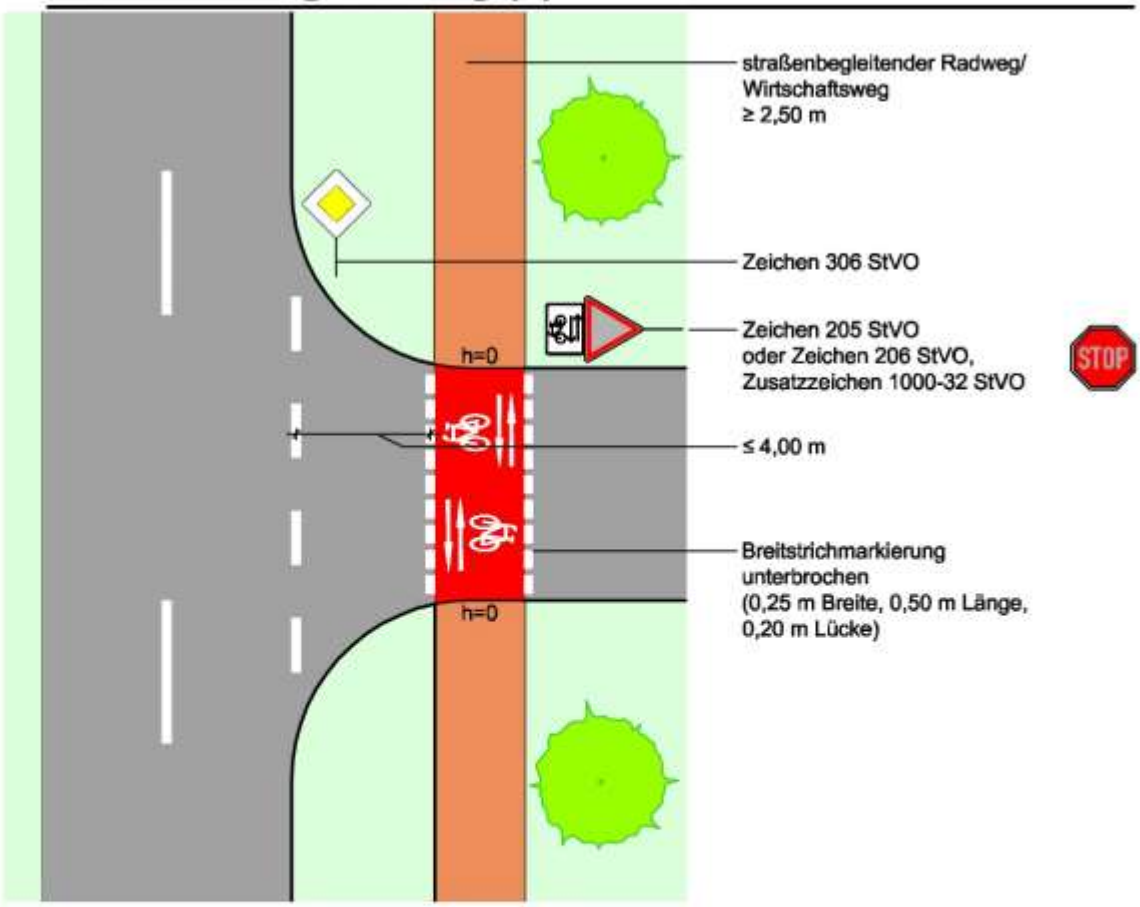
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise242	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Schälk

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise243a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

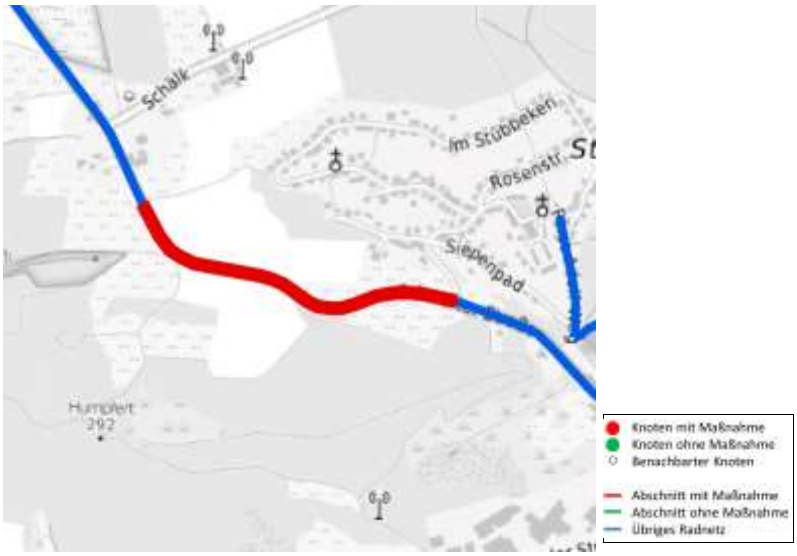


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 754 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 6582 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6582 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau gemeinsamer Rad- und Gehweg (2,50 m Breite) außerorts wird empfohlen. Ein Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite ist ebenfalls zu berücksichtigen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. In Teilen handelt es sich um einen Ausbau. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3786/7.59324

Kostenschätzung:	301.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

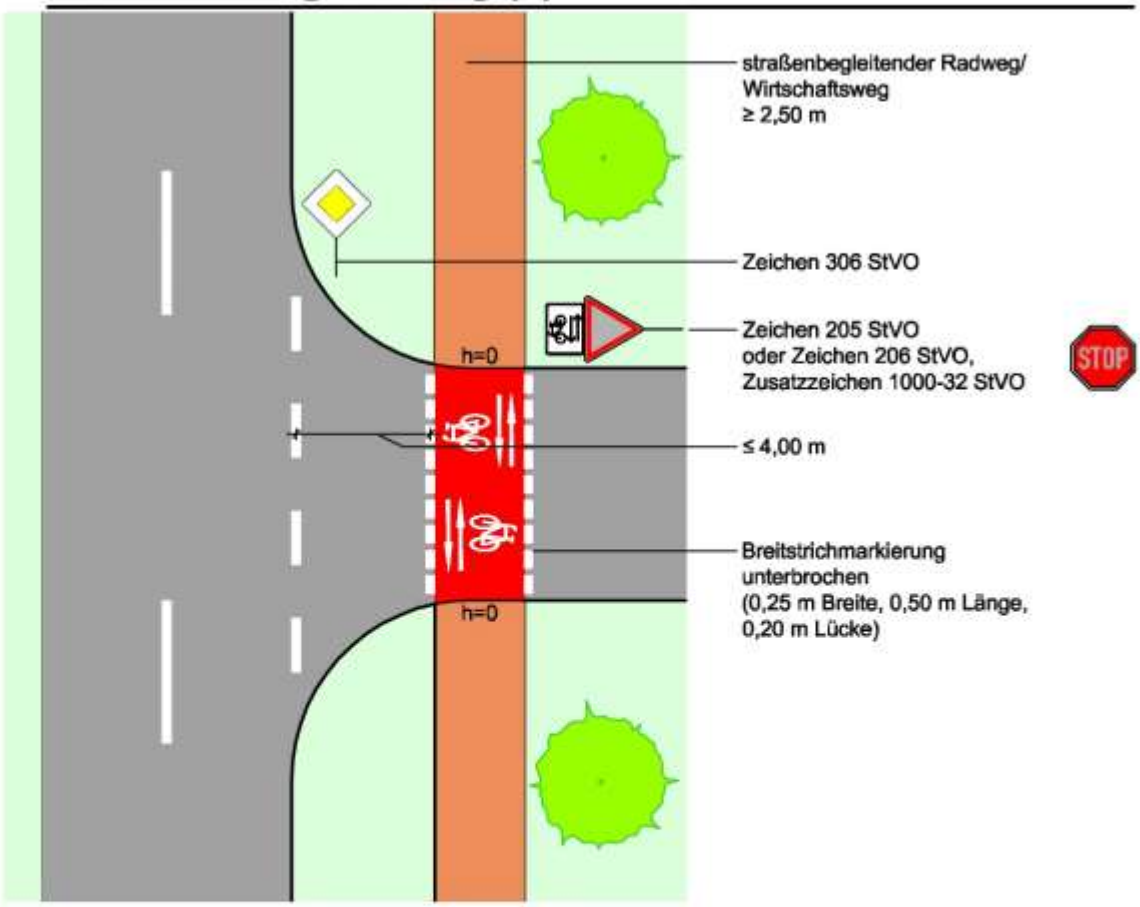
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise243a	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			Straße	Schwerter Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise243a.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise243
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Im Übergang zwischen künftiger einseitiger Zweirichtungsführung außerorts (Ise243) und markierungstechnischer Führung innerorts (Ise244) sollte in diesem Bereich eine geeignete Querungshilfe errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3741/7.6090

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

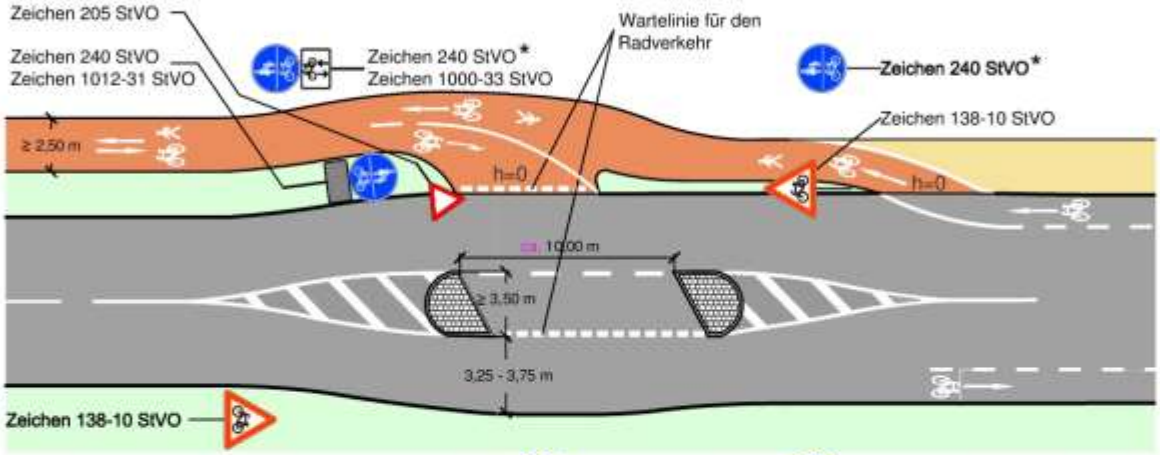
Abschnitts-Nr.	lse243a.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.5-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Ise243b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

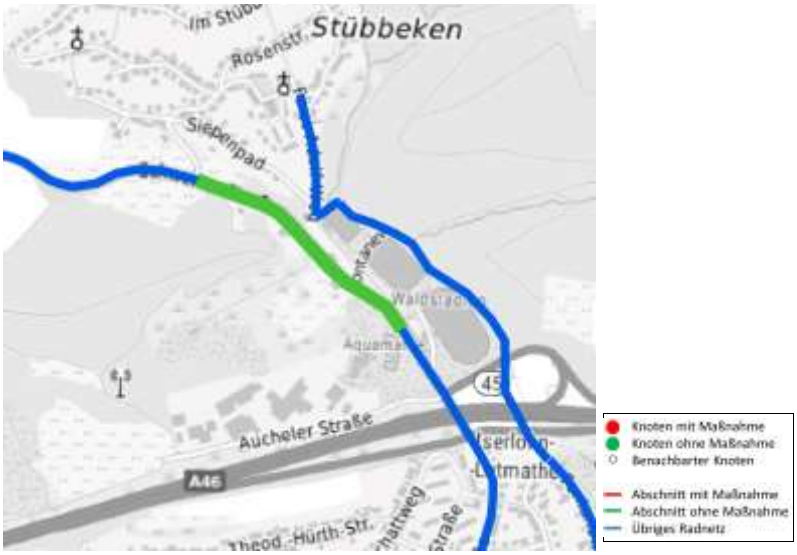
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 547 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 6582 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6582 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Ursprünglich wurde ein Neubau gemeinsamer Rad- und Gehweg vorgeschlagen. Dank des Hinweises der Kommune ist nun bekannt, dass ein 2,0 m breiter Radfahrstreifen (seit Mai 2022) markiert (nur in Richtung Norden) und gleichzeitig die Kfz-Fahrspuren schmaler (3,35 m) und die Geschwindigkeit auf 50 km/h herunter gesetzt worden sind.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3786/7.59324

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise244.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße/Ausahrt A 46

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise244
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge von Ise244 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3729/7.6104

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

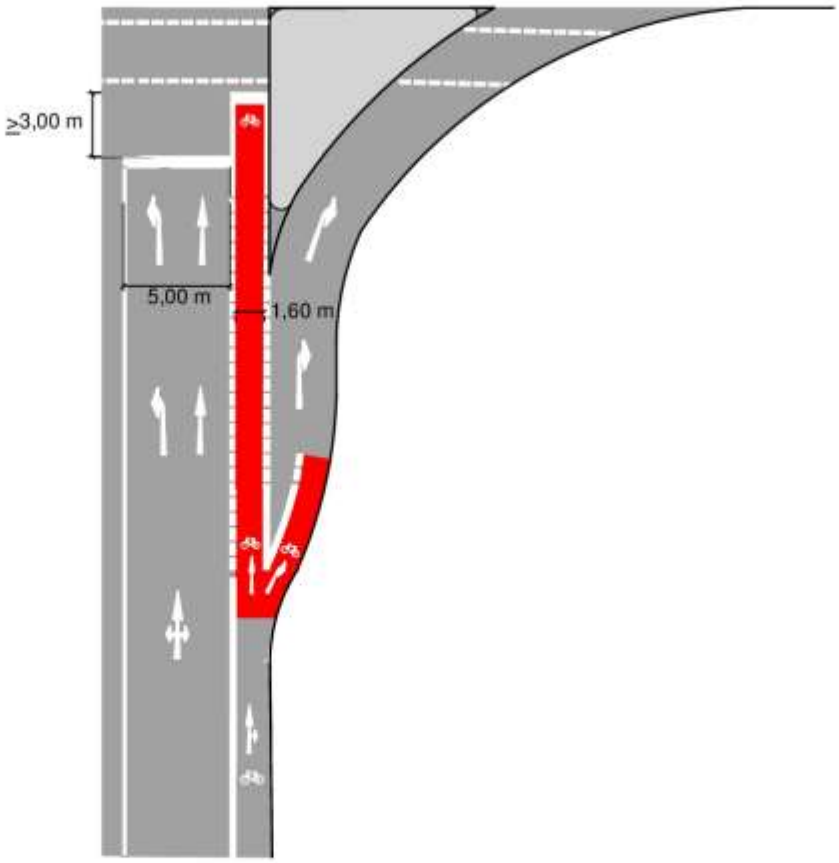
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse244.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße/Ausahrt A 46

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungs-bereiche:

- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-21
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise244.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße/Auf-/Ausfahrt A46

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise244
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge von Ise244 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3721/7.6111

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

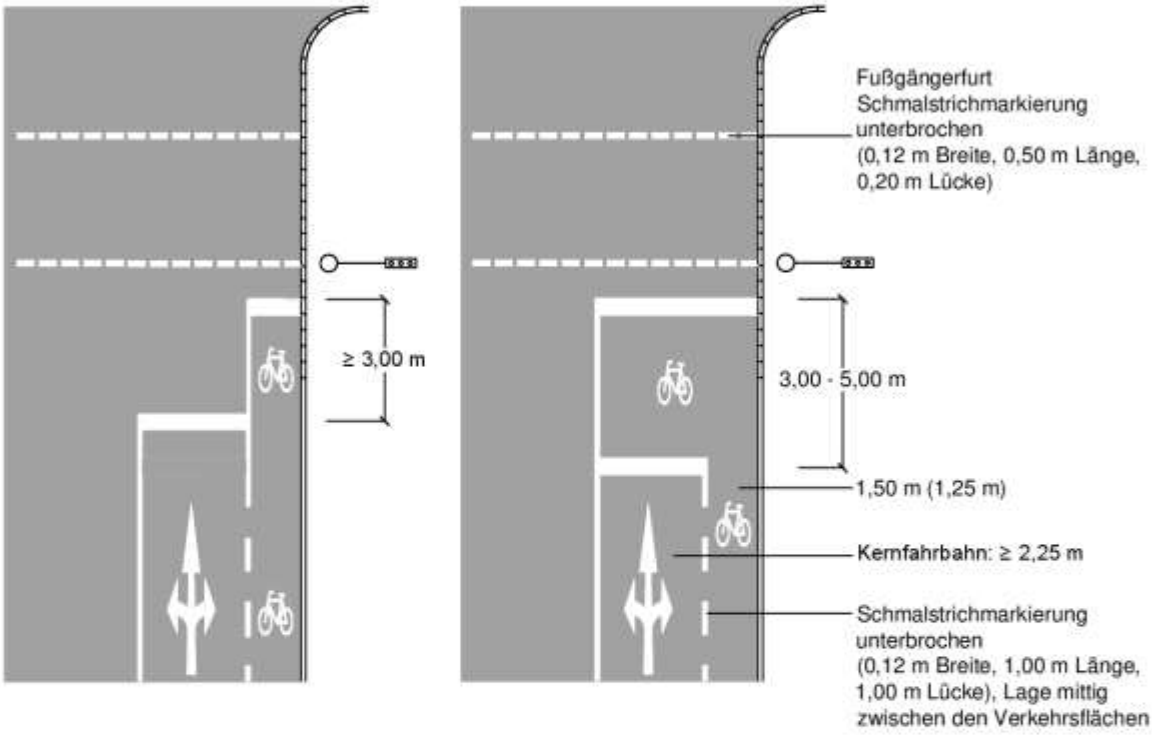
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	lse244.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Schwerter Straße/Auf-/Ausfahrt A46

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

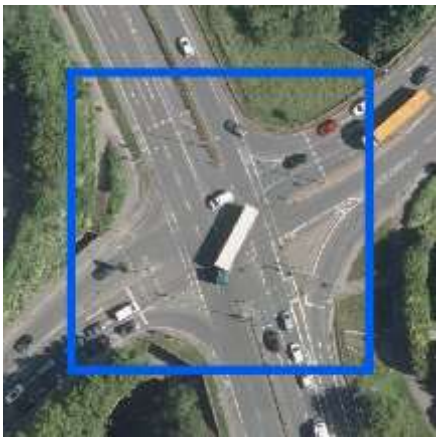
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ise250.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Hellweg/Dortmunder Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise250
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahmen Ise241 und 250 sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren. Für beide Knotenpunktzufahrten sollte die umseitige Musterlösung zur Anwendung kommen (bei entsprechender Signalschaltung kann auch 4.4-22 eingesetzt werden).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.386/7.6755

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise263	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

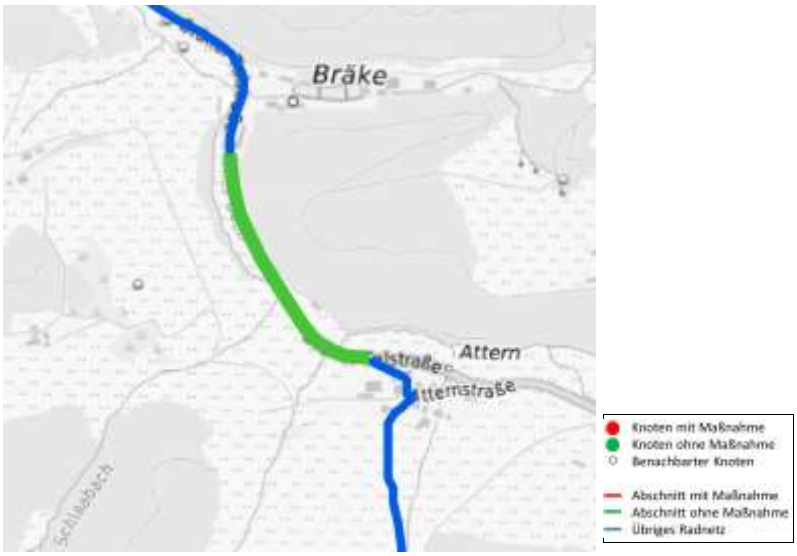
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 568 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 1823 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1823 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3298/7.68133

31.10.2022

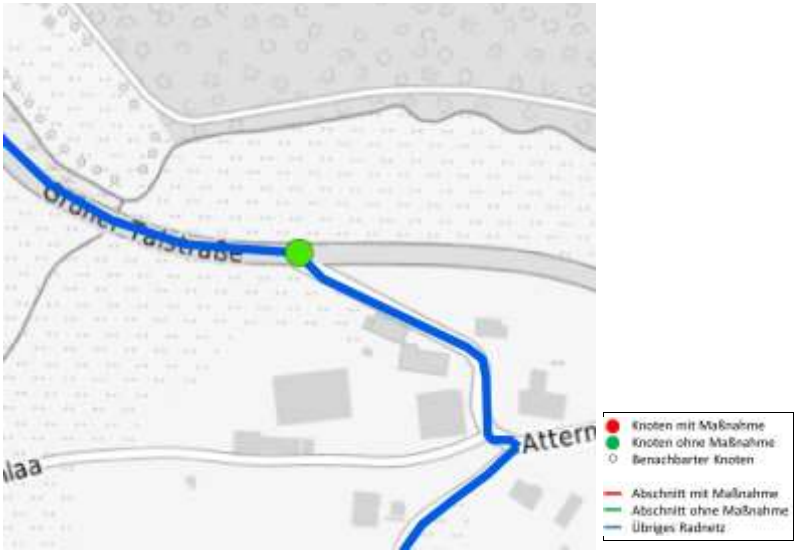
Abschnitts-Nr.	Ise263.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße/Atternstraße

Steckbrief:
Prüfnetz
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ise263
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3298/7.6813

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise264	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

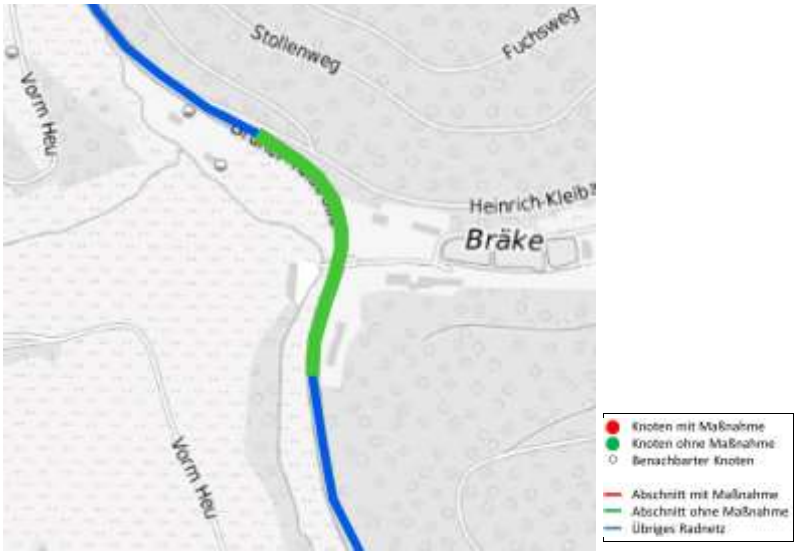
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 299 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1823 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1823 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3336/7.67695

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise265	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 768 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1823 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1823 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3417/7.67361

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ise266	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 906 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1823 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1823 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3417/7.67361

Abschnitts-Nr.	Ise270	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Iserlohn			**Straße**	Grüner Talstraße

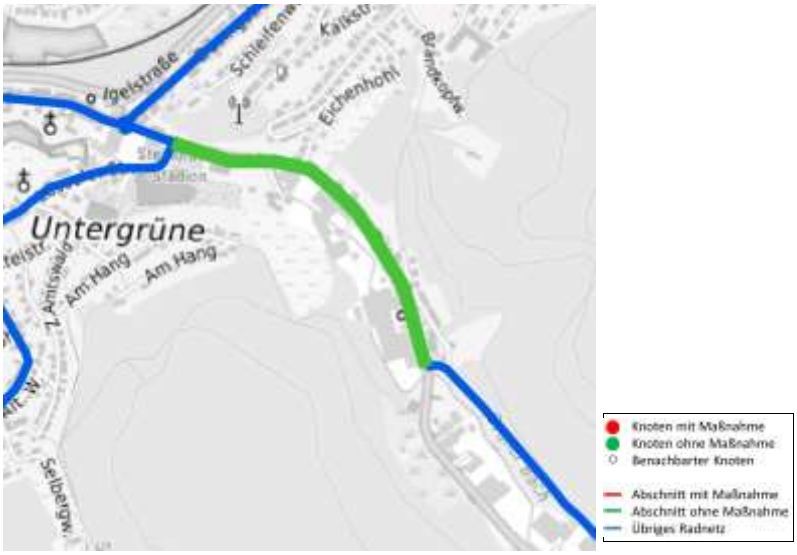
Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Kommune (Land)
Abschnittslänge: 793 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1823 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 1823 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3623/7.67533

Abschnitts-Nr.	Kie001	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Bollwerkstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1474 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 7087 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70

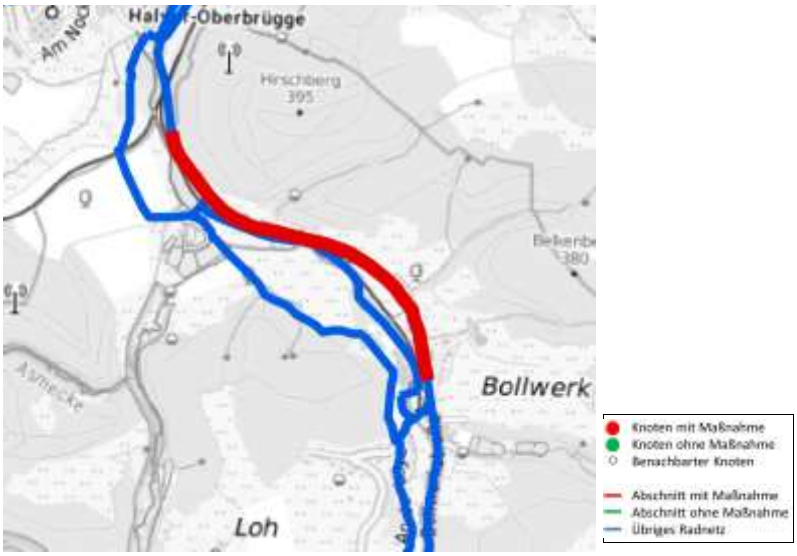




Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7087 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.

Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung des Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1866/7.57169

Kostenschätzung:	589.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

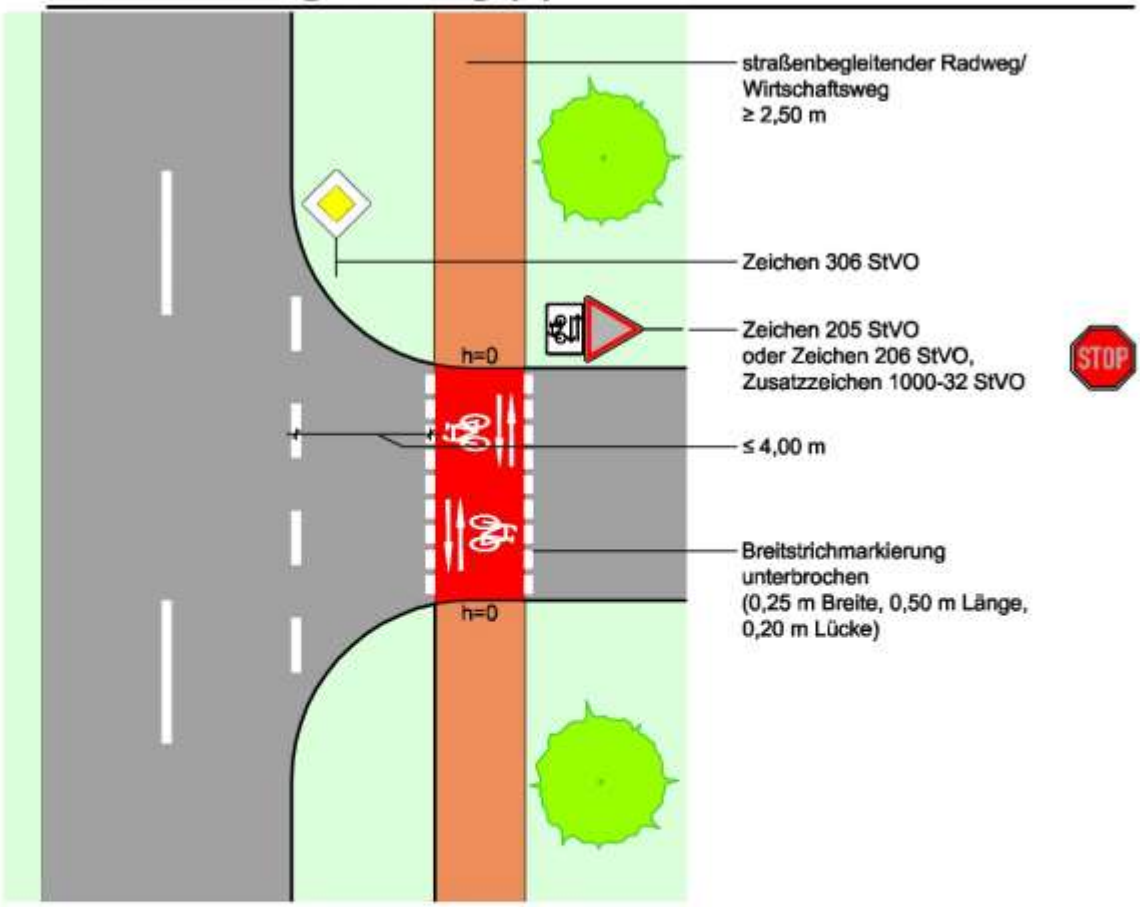
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie001	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Bollwerkstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie002	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Bollwerkstraße

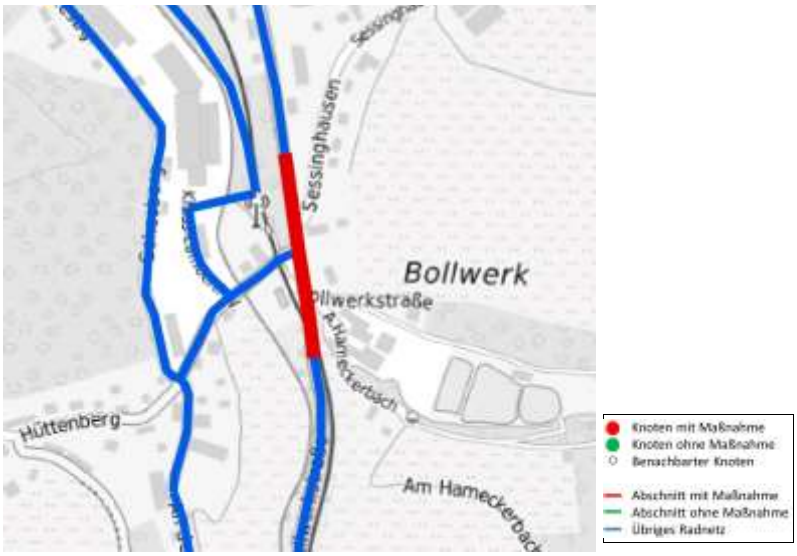
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 217 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7087 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7087 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalkmsühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1783/7.58586

Kostenschätzung:	86.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont

Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

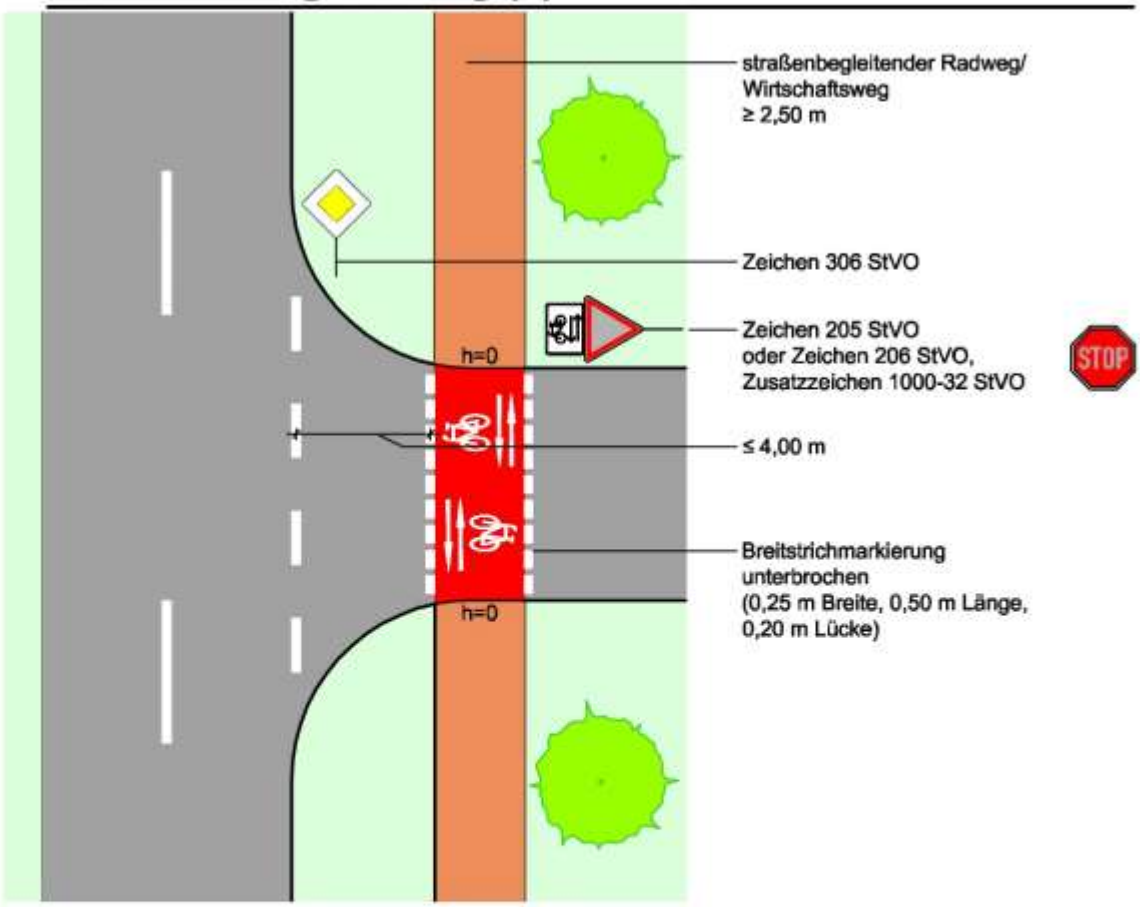
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie002	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Bollwerkstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie002.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	Bollwerkstraße/Hüttenberg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie002
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Die am nördlichen Knotenpunktarm befindliche Fußgänger-LSA ist gemäß Musterlösung zu erweitern.
Dies beinhaltet die Verlegung der Haltlinie für Kfz auf den südlichen Knotenpunktarm sowie die Einrichtung eines Tasters für Radfahrende aus der Straße Hüttenberg.
Diese Maßnahme kommt nur zum Zuge, wenn der Radweg auf der Ostseite gebaut wird.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2053/7.5861

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

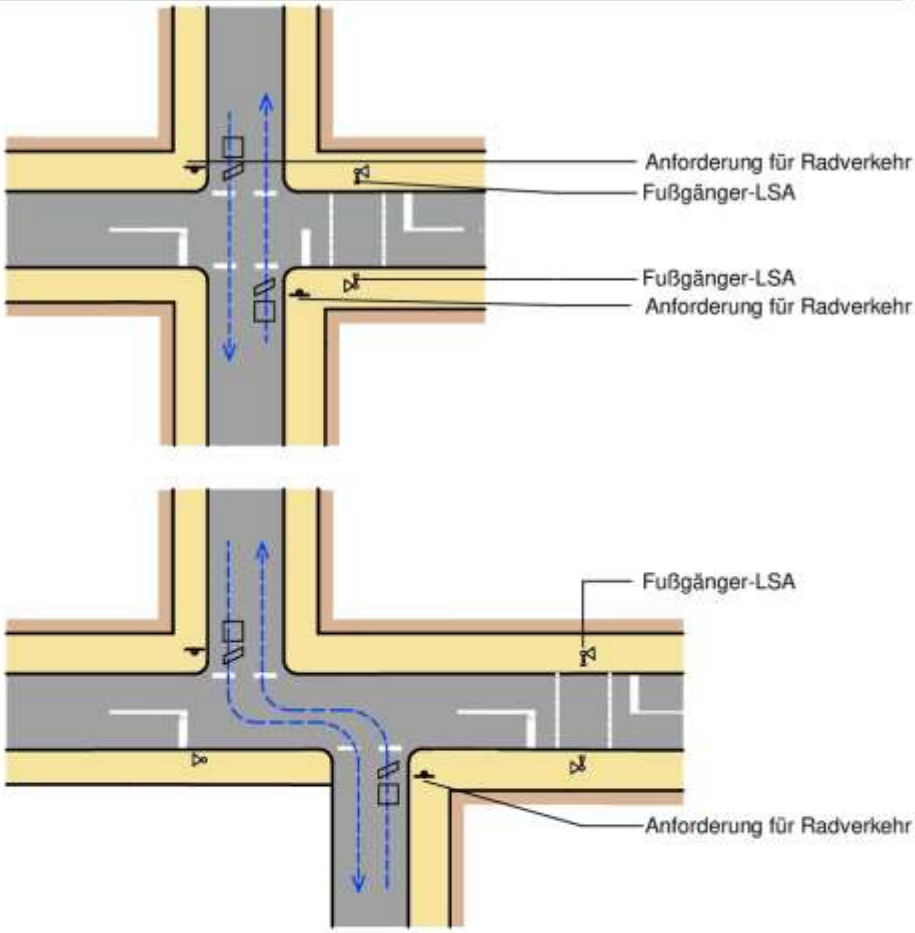
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie002.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			Straße	Bollwerkstraße/Hüttenberg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie003	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Bollwerkstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

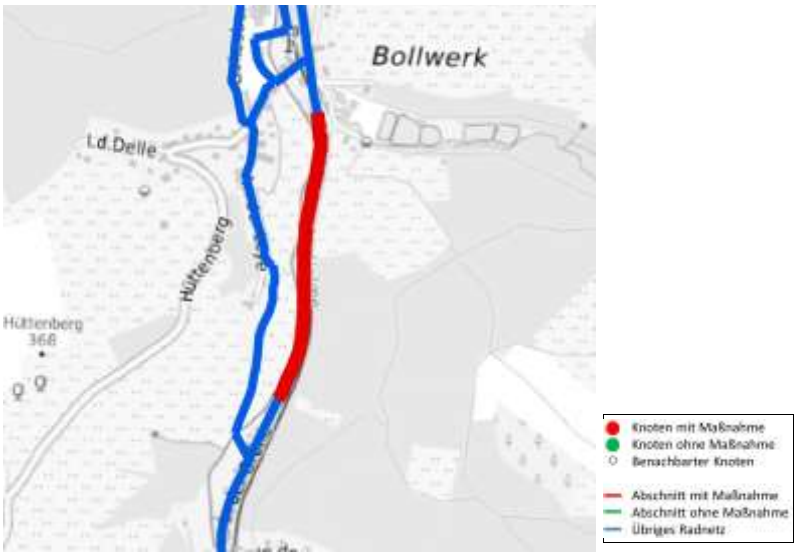
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 619 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1763/7.58638

Kostenschätzung:	247.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

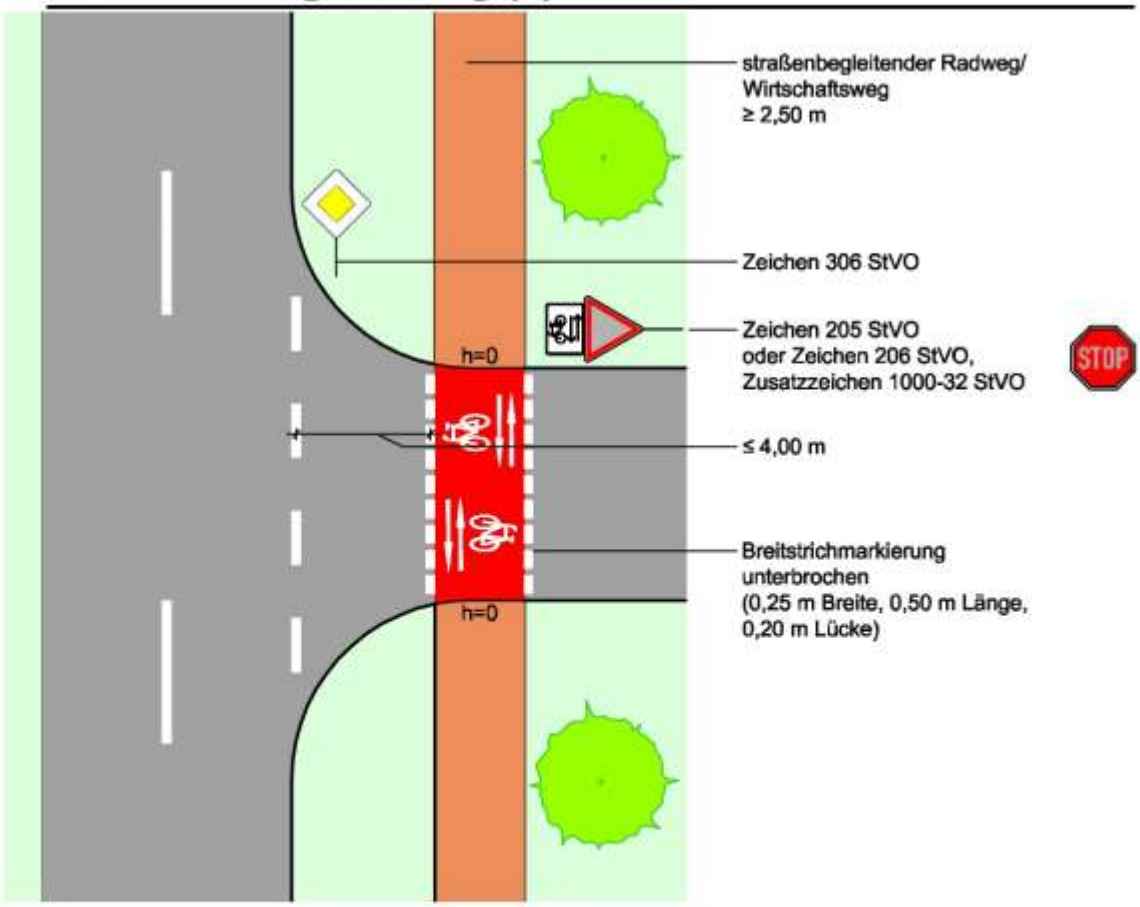
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie003	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Bollwerkstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie004	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	In der Grüne

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 362 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1709/7.58539

Kostenschätzung:	144.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

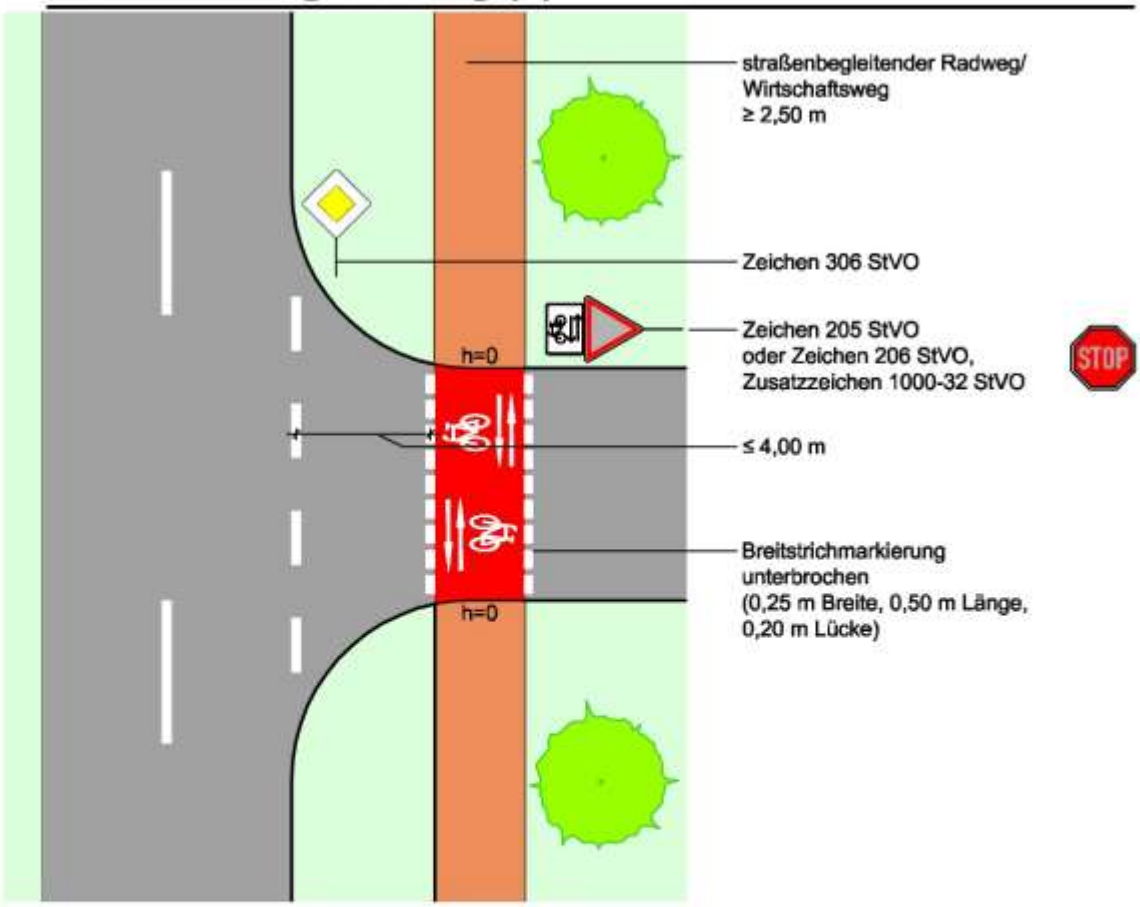
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie004	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	In der Grüne

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie005	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

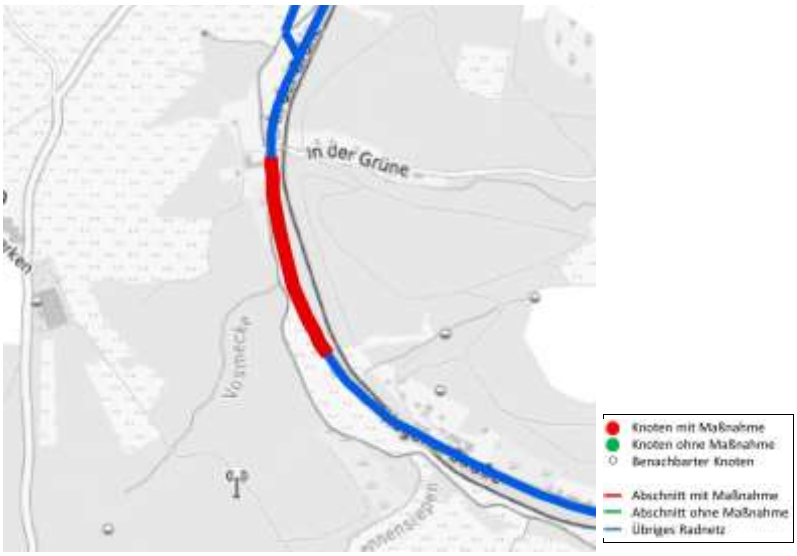
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 440 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1678/7.58377

Kostenschätzung:	176.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

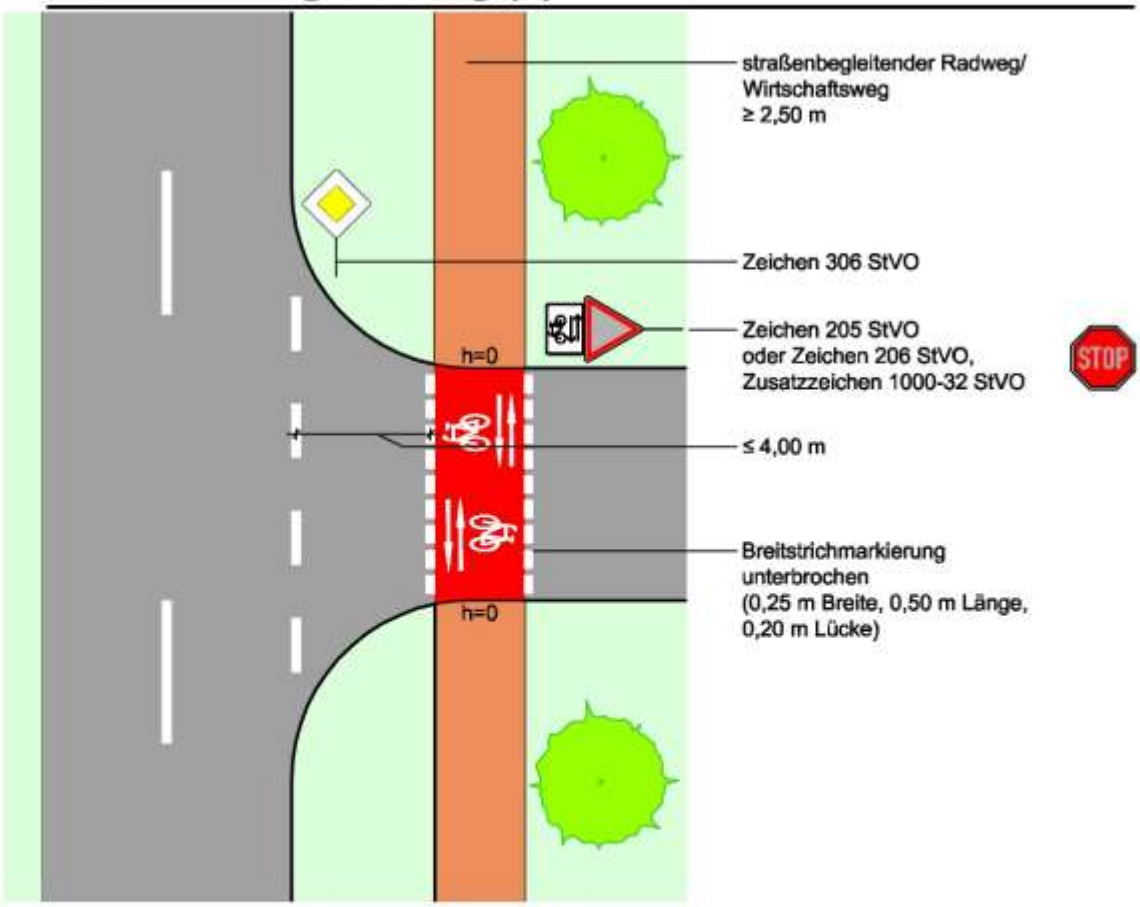
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie005	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie006	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 365 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1641/7.58555

Kostenschätzung:	146.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

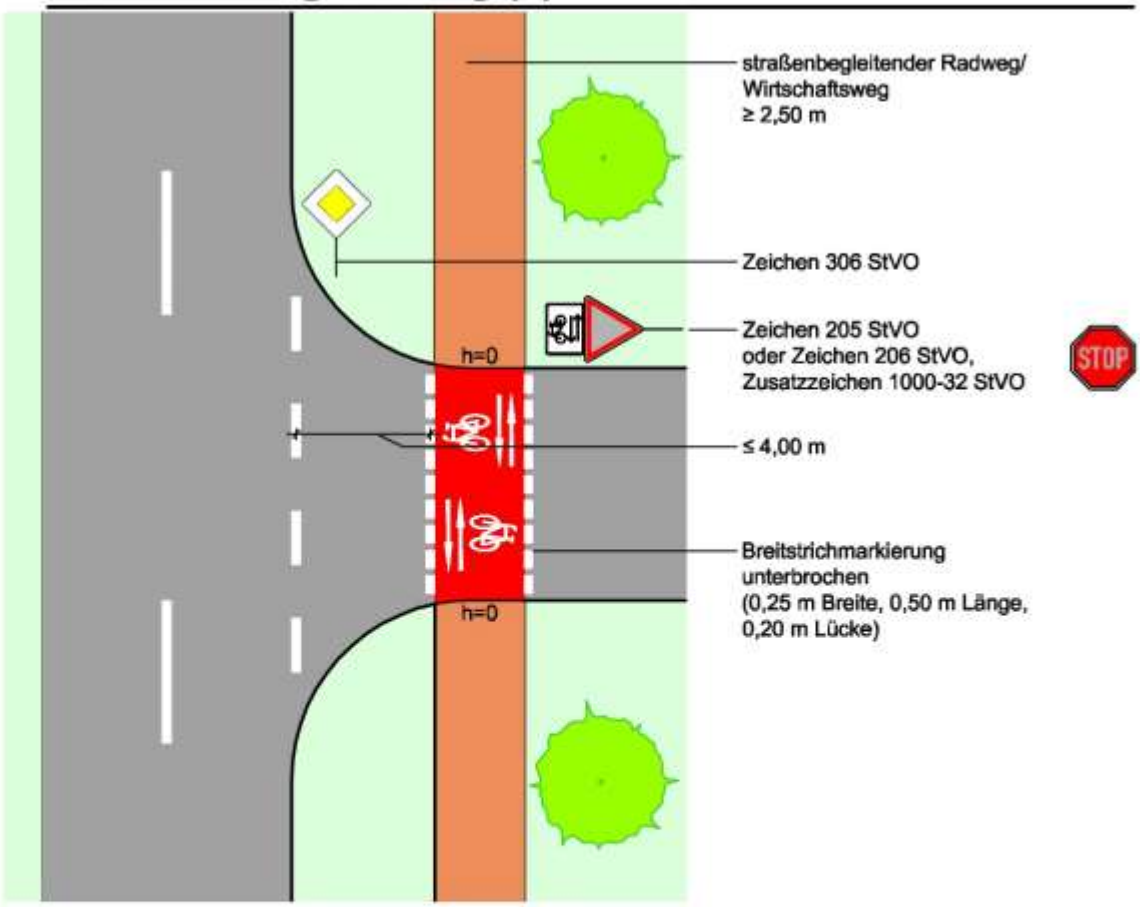
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie006	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie007	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 373 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1610/7.59465

Kostenschätzung:	149.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

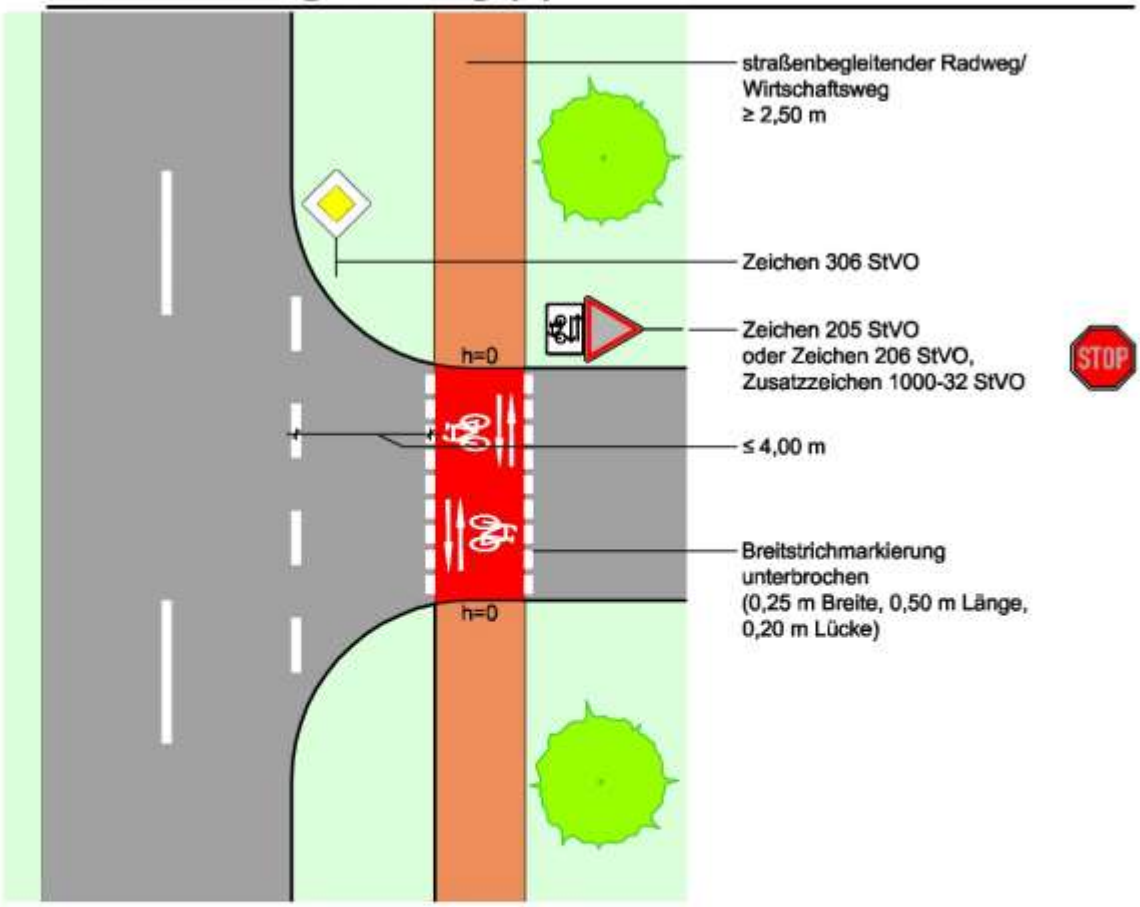
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie007	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie008	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

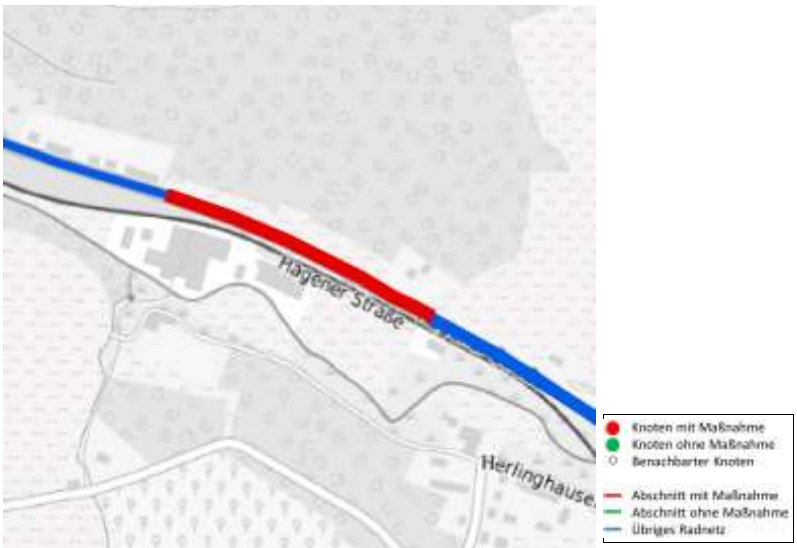
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 309 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1610/7.59465

Kostenschätzung:	123.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

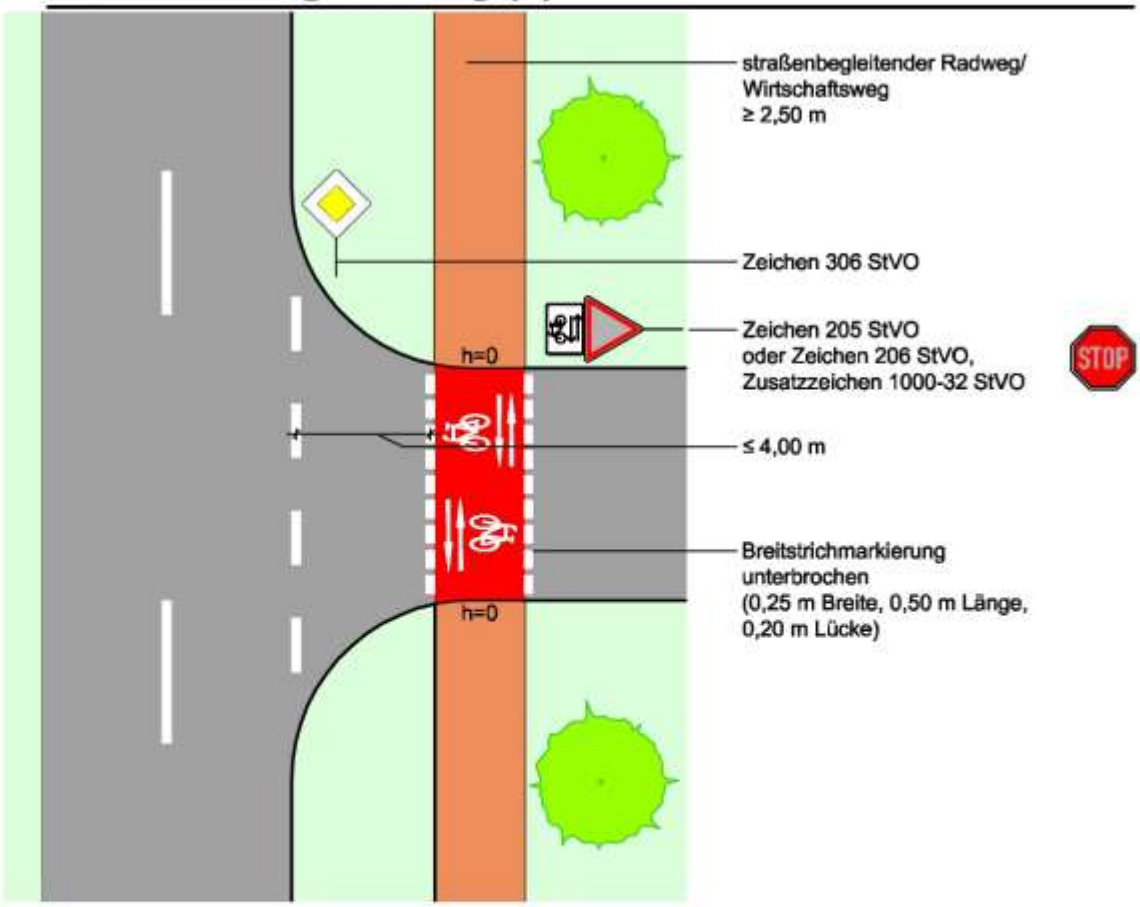
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie008	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie009a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

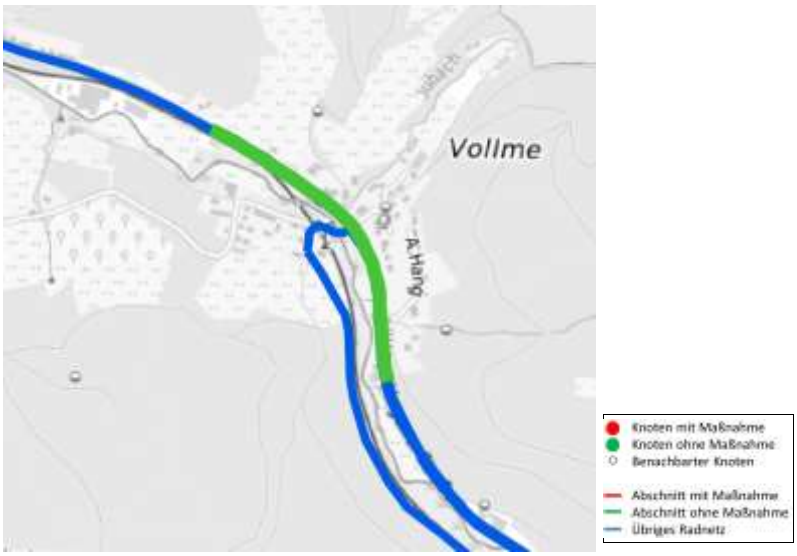
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 708 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Kie009b
Hinweis der Kommune:
Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



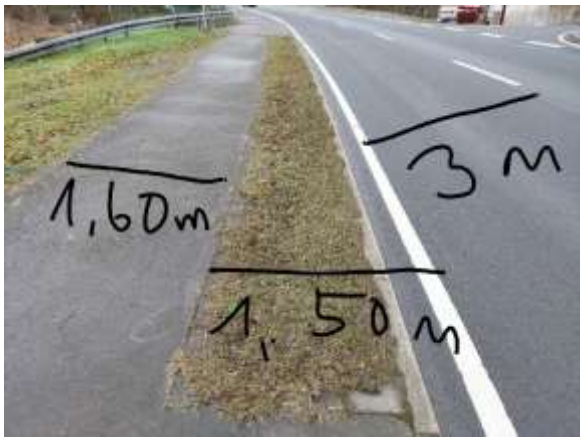
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1552/7.60418

Abschnitts-Nr.	Kie009b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

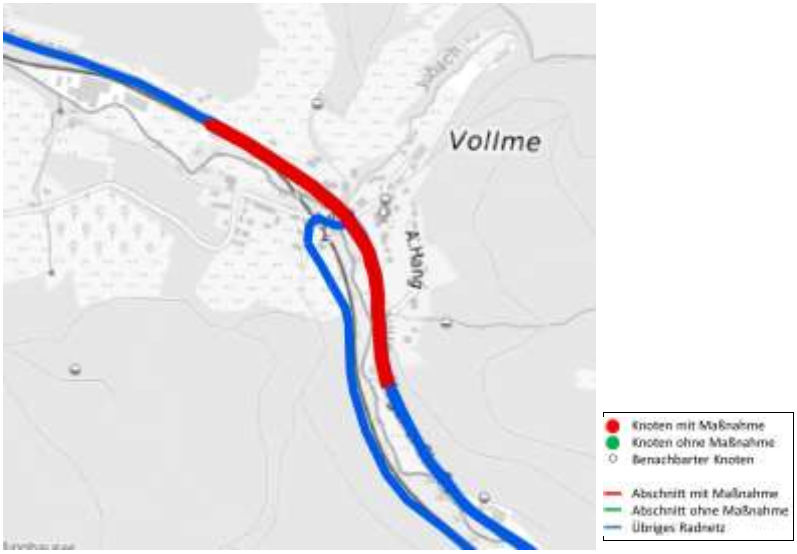


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 731 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Außerorts ist auch eine Zweirichtungsführung möglich.
Die Radverkehrsanlage hat eine Breite von < 2,00 m und ist nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennsteifen ist mit weniger als 1,75 m ebenfalls nicht ERA-konform
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1599/7.59870

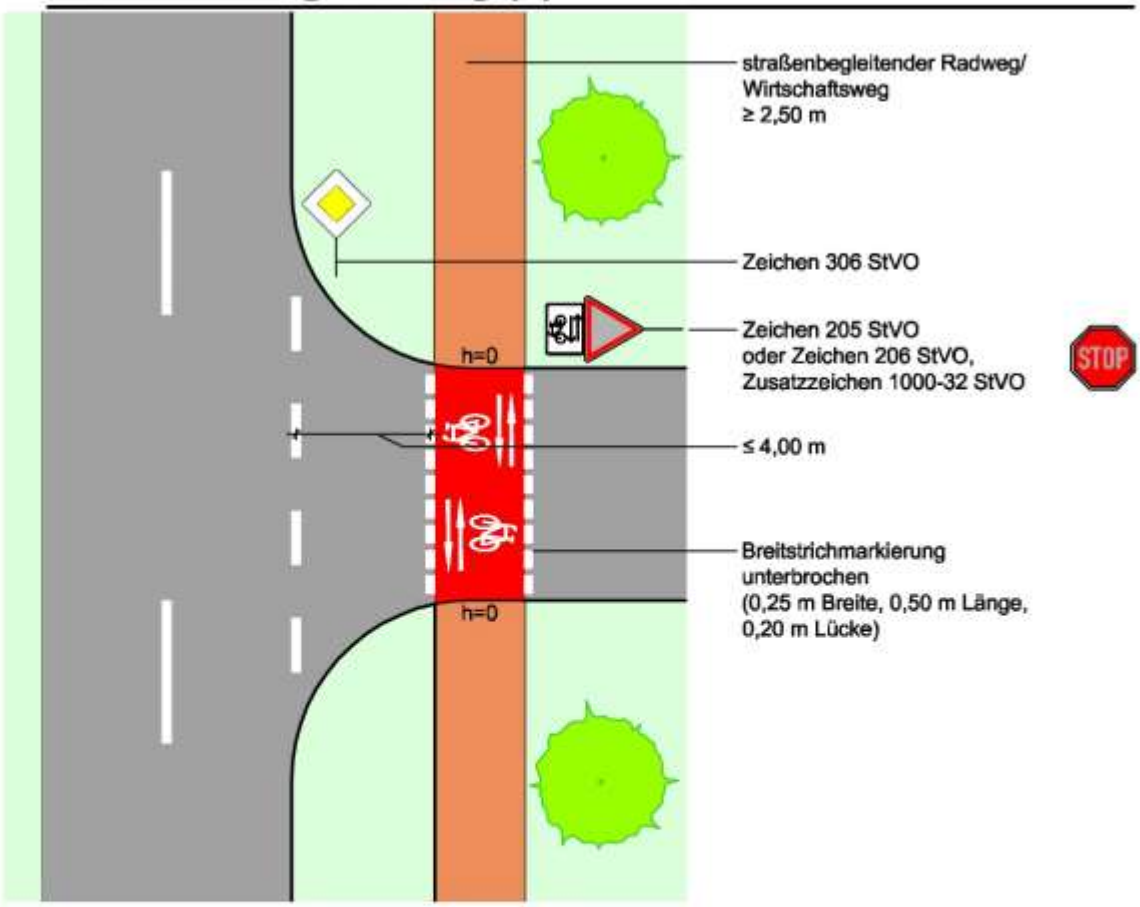
Kostenschätzung:	219.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Kie009b	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Kierspe			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Kie009b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße/Herlinghauser Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie009b
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
keine Maßnahme notwendig, sofern Kie009b (inkl. Furtmarkierungen, umgesetzt wird)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1581/7.6029

Abschnitts-Nr.	Kie010a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 300 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert ein Gemeinsamer Geh-/Radweg in einer Richtung für die Gegenrichtung

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Kie010b
Hinweis der Kommune:
Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



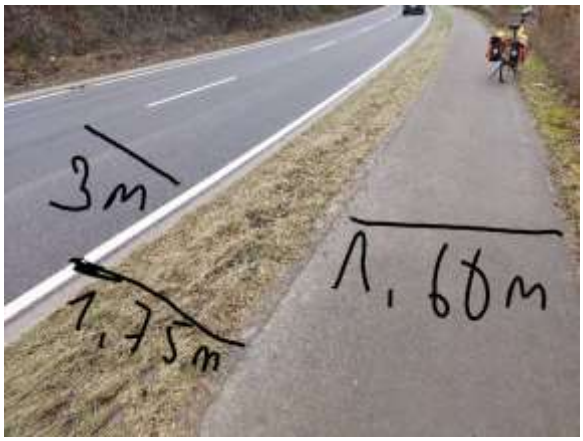
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1529/7.60641

Abschnitts-Nr.	Kie010b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

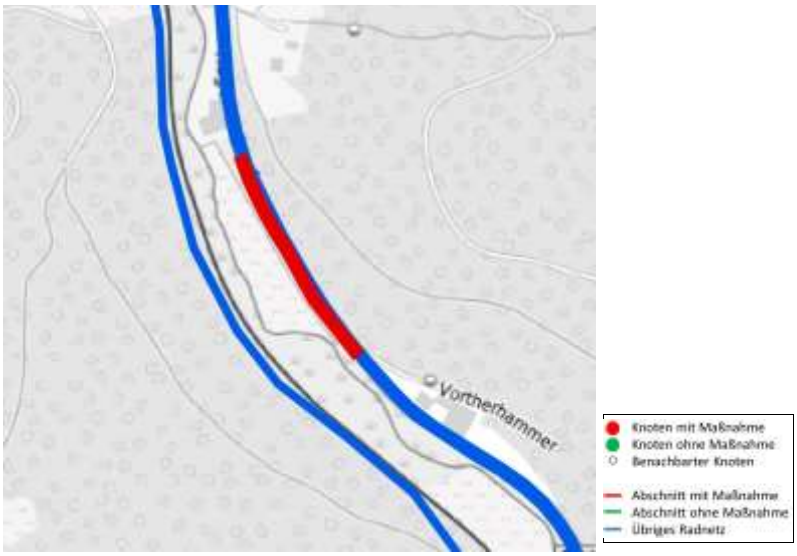


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 248 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Außerorts ist auch eine Zweirichtungsführung möglich.
Die Radverkehrsanlage hat eine Breite von < 2,00 m und ist nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennsteifen ist mit weniger als 1,75 m ebenfalls nicht ERA-konform
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1550/7.60421

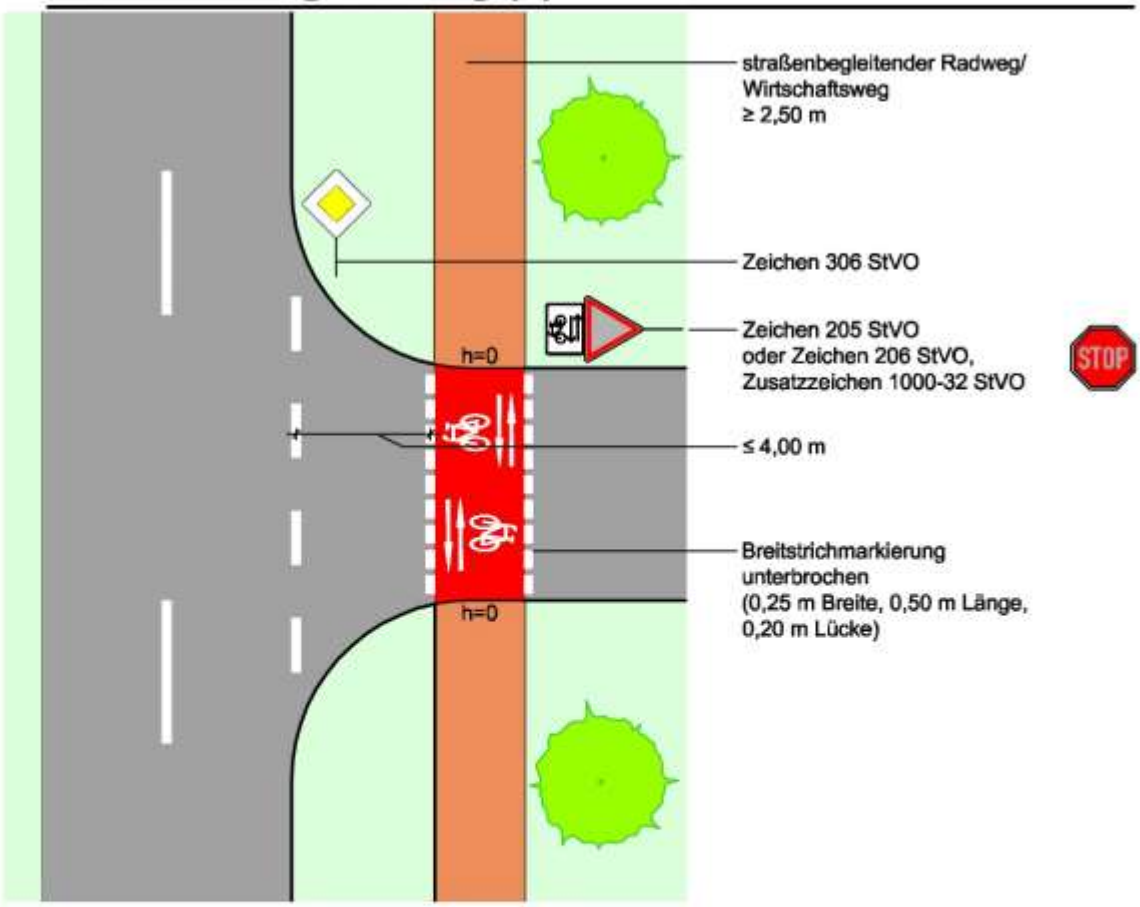
Kostenschätzung:	74.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Kie010b	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Kierspe			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Kie011a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

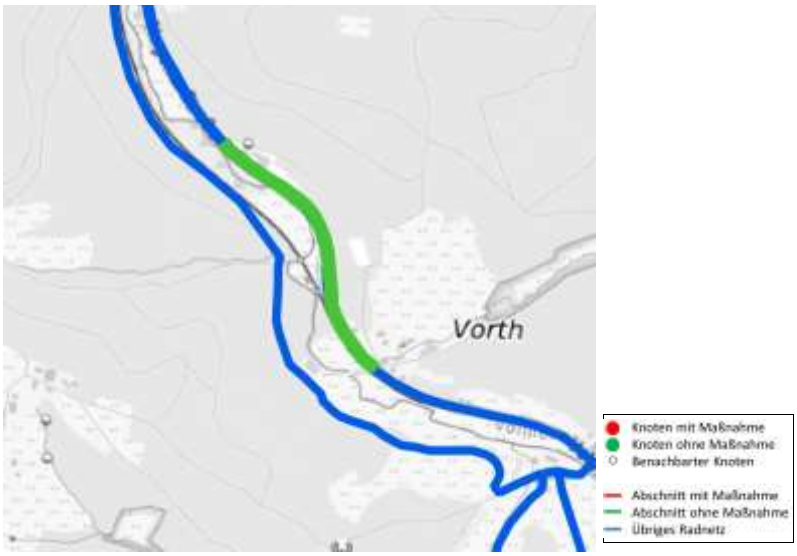
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 611 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert ein Gemeinsamer Geh-/Radweg in einer Richtung für die Gegenrichtung

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Kie011b
Hinweis der Kommune:
Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1529/7.60641

Abschnitts-Nr.	Kie011b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

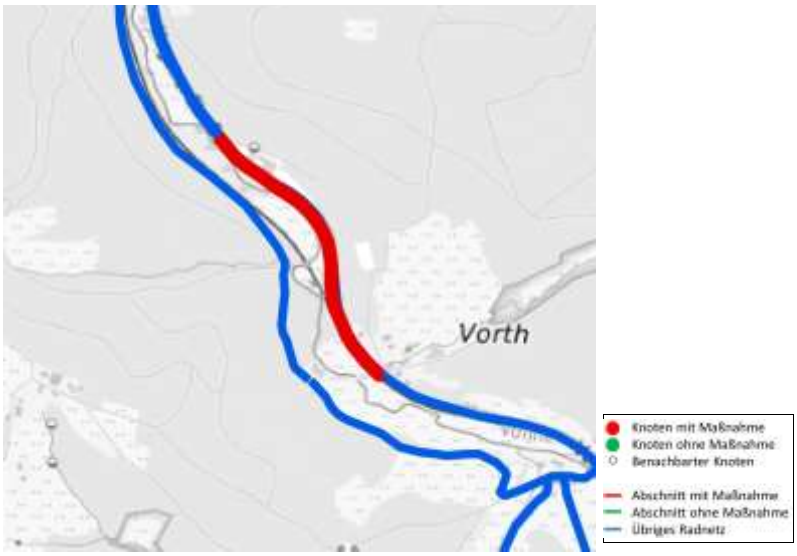


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 646 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Außerorts ist auch eine Zweirichtungsführung möglich.
Die Radverkehrsanlage hat eine Breite von < 2,00 m und ist nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennsteifen ist mit weniger als 1,75 m ebenfalls nicht ERA-konform
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1531/7.60606

Kostenschätzung:	193.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

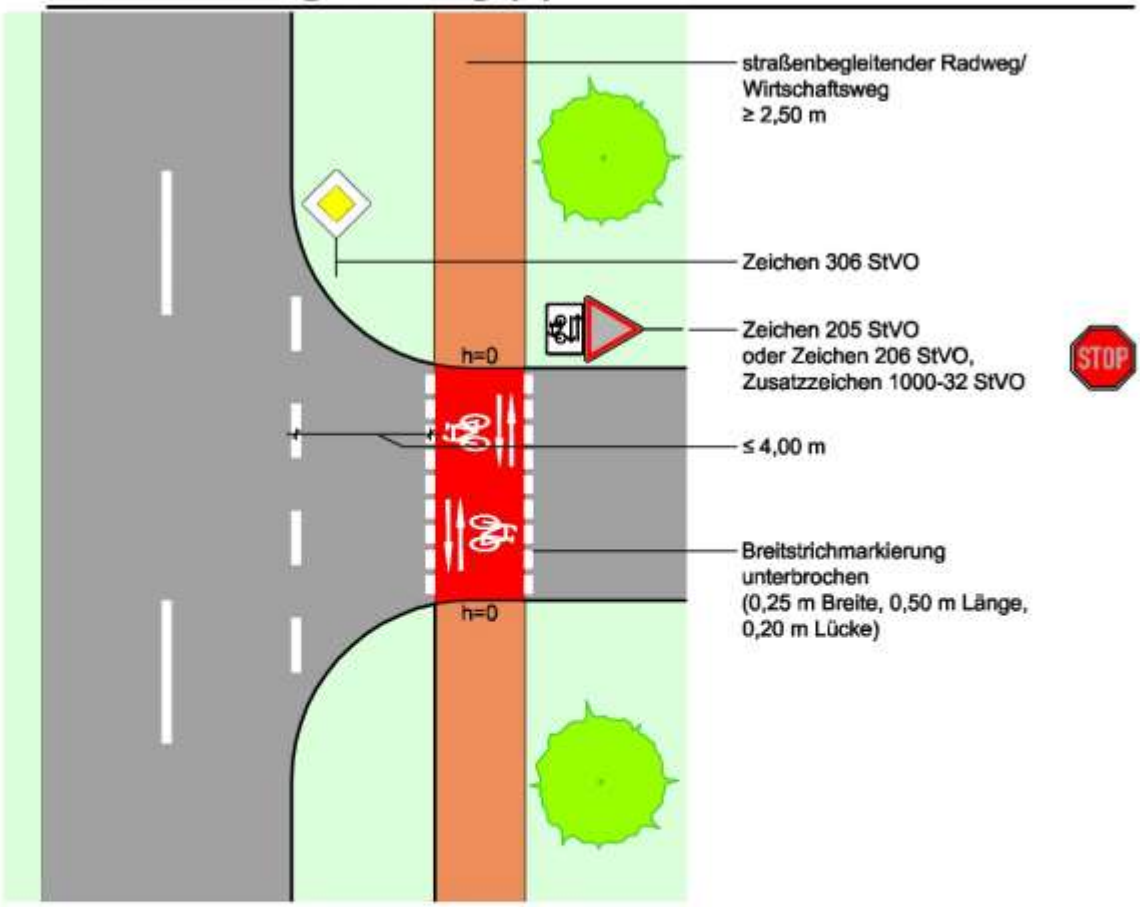
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie011b	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Kierspe			Straße	Hagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Kie012	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 511 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5667 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70

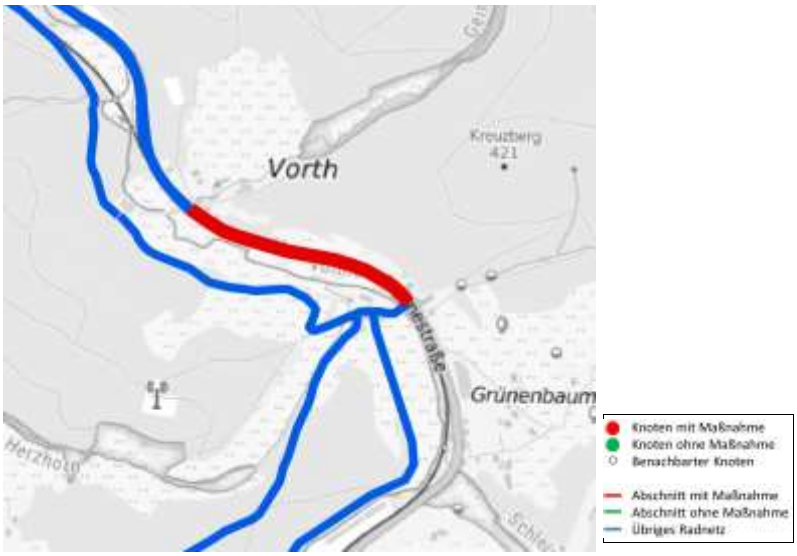




Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5667 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es sind (stellenweise) beidseitig nicht gewidmete Nebenanlagen vorhanden (sehr schmal)

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau einer der beiden nicht gewidmeten Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.

Hinweis der Kommune: Für Kie001 bis Kie046 besteht eine Planung eines Volmetalradweges von Meinerzhagen bis Schalksmühle entlang bzw. etwas abseits der B54



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1486/7.61114

Kostenschätzung:	153.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

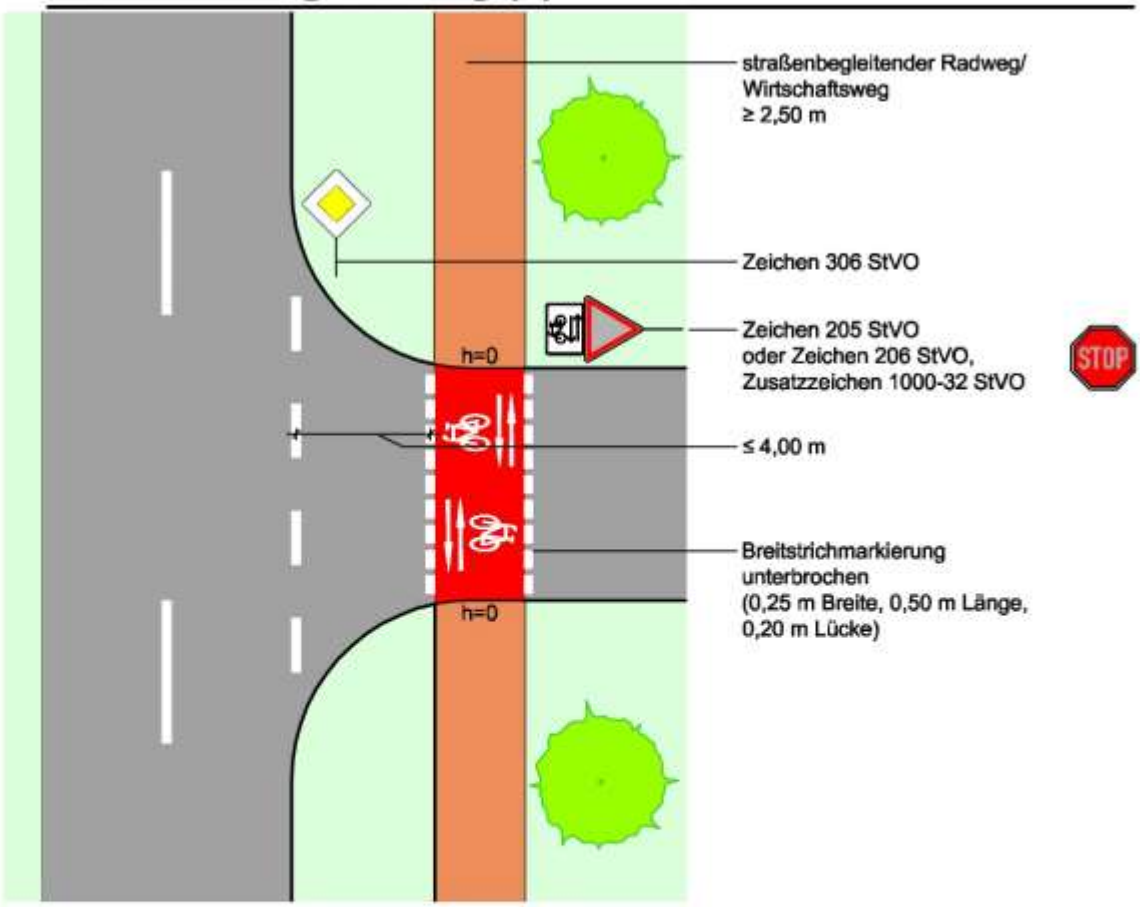
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie012	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

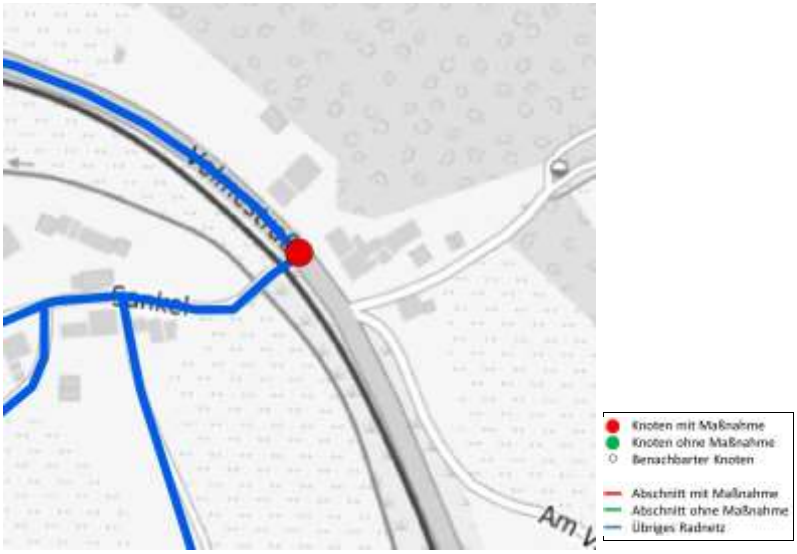
Abschnitts-Nr.	Kie012.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
Kommune	Kierspe			**Straße**	Volmestraße/Sankel

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie012
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die Dunkelampel sollte zusätzlich mit einem Taster für den Radverkehr ausgestattet werden, so dass der Radfahrende zur Querung der Volmestraße eine Grünphase anfordern kann.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1469/7.6205

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

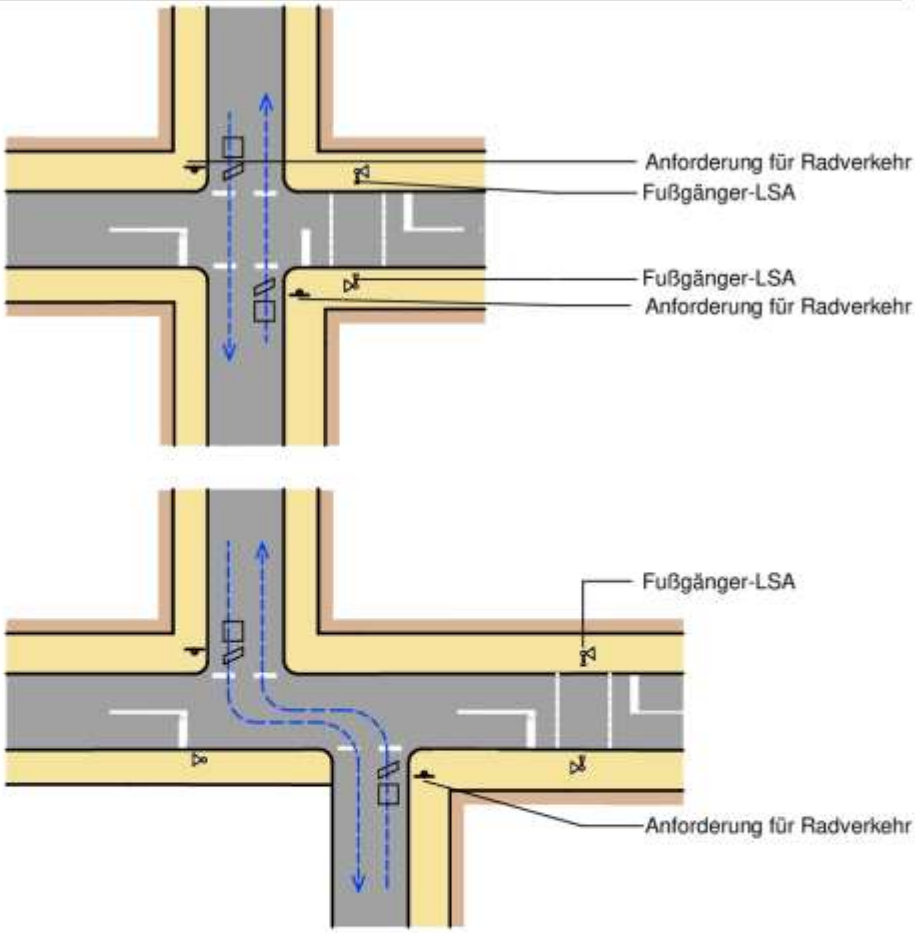
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie012.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
Kommune	Kierspe			**Straße**	Volmestraße/Sankel

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie018.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
Kommune	Kierspe			**Straße**	Wehestraße/Kölner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie018
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die nicht-vollständig signalisierte Anlage sollte um je einen Taster für Radfahrenden aus dem untergeordneten Straßen installiert und das Signalprogramm angepasst werden. Hierdurch wird dem Radfahrenden die Anforderung Rot auf der bevorrechtigten Straße ermöglicht.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1285/7.6161

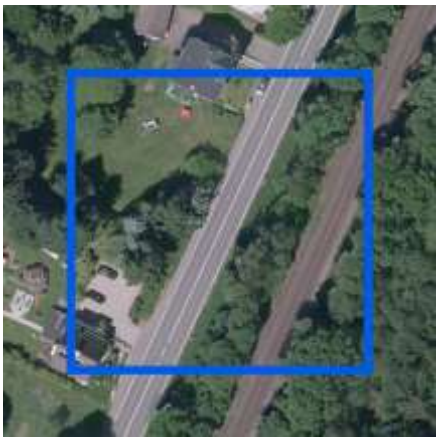
Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie036.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Kierspe			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung/In der Grüne

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie036
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der Radweg auf der B54 auf der Ostseite errichtet, dann ist der Bau einer geeigneten Querungshilfe notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1697/7.5845

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

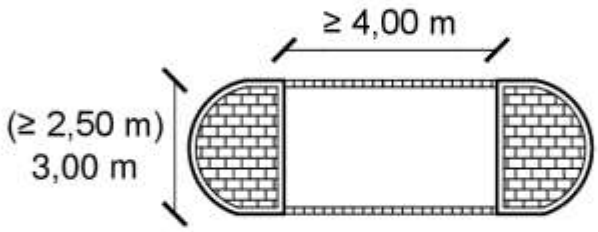
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie036.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Kierspe			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung/In der Grüne

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie053	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237

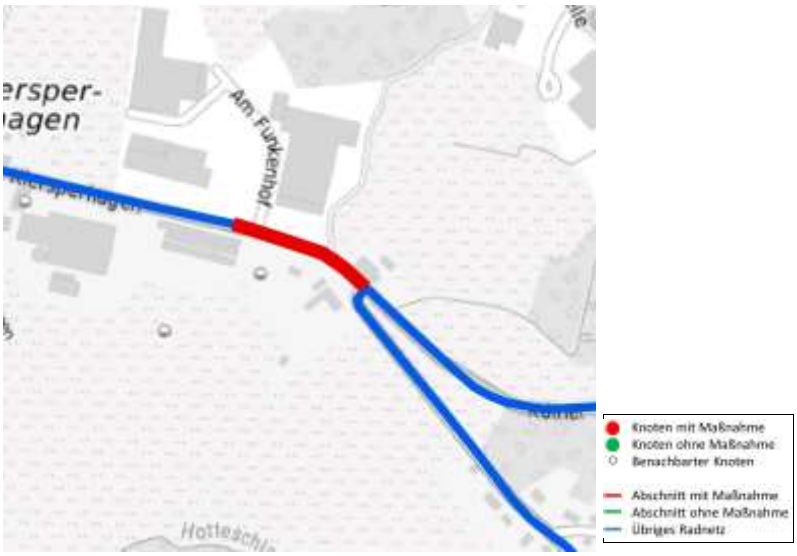
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 159 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4546 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischerkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Aufgrund der örtlichen Situation wird entgegen des Belastungsbereichs der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Es handelt sich nur um einen kurzen Abschnitt mit innerörtlichem Charakter. Vor und hinter dem Abschnitt sind die Neubauten von Radwegen vorgeschlagen, so dass hier eine durchgängige Führung angeboten werden könnte.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1199/7.58110

Kostenschätzung:	63.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

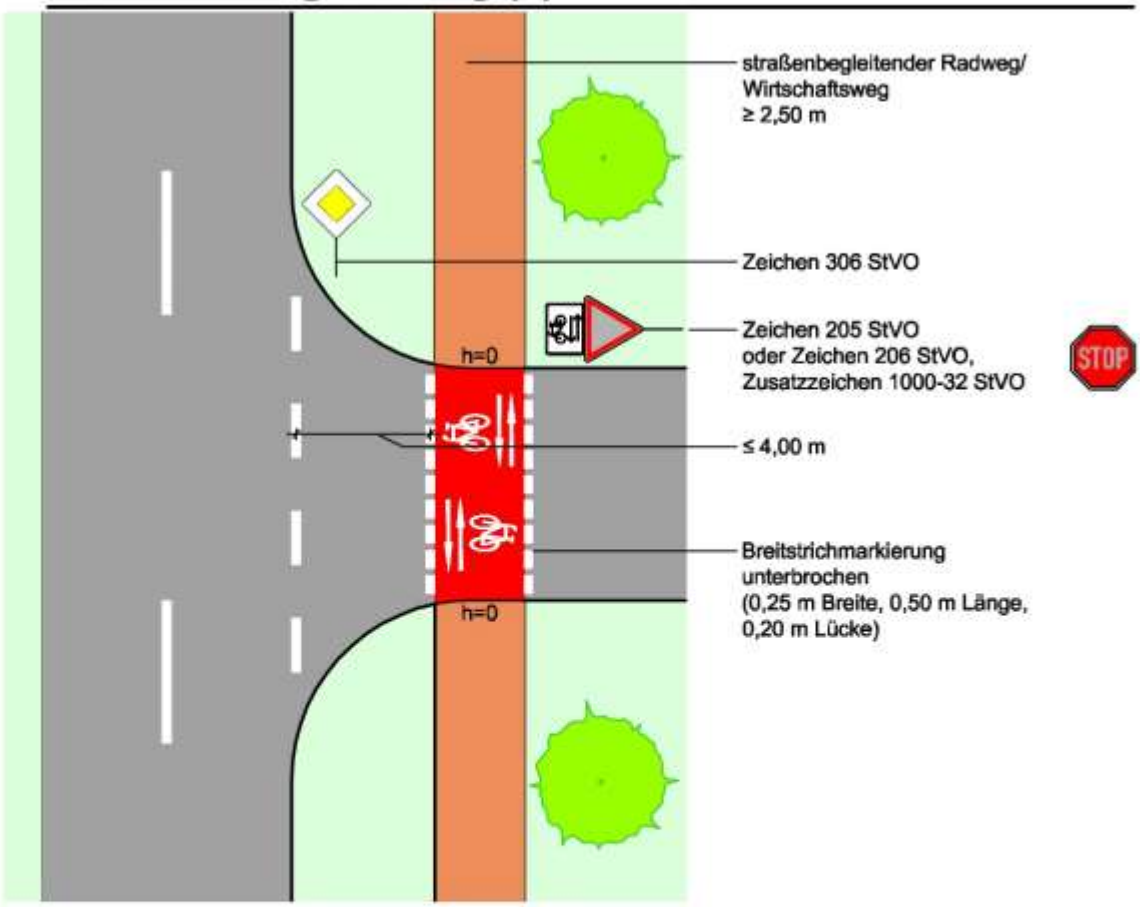
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie053	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	B 237

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

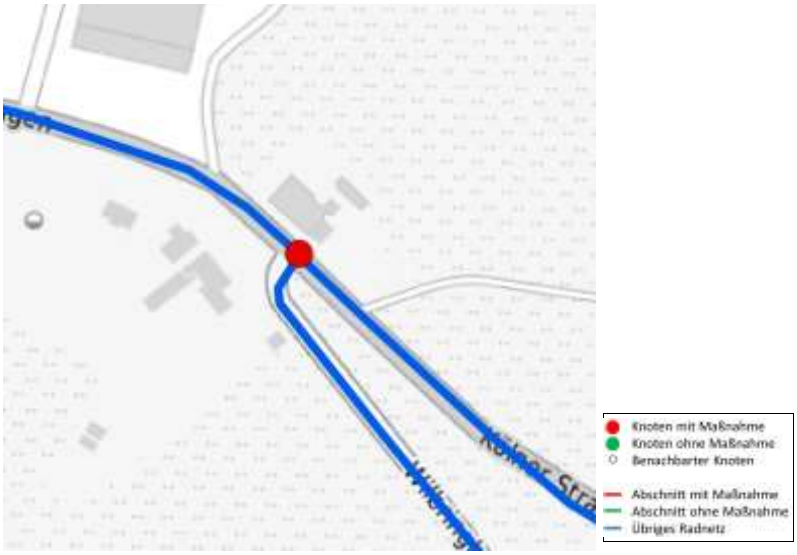
Abschnitts-Nr.	Kie053.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237/Wilbringhausener Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie053
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Fahrbahnseite die Maßnahme Kie090 umgesetzt wird, muss eine Querungshilfe angelegt werden. Verläuft der Radweg auf der Südwestlichen Seite der Fahrbahn, dann entfällt die Maßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1193/7.5831

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

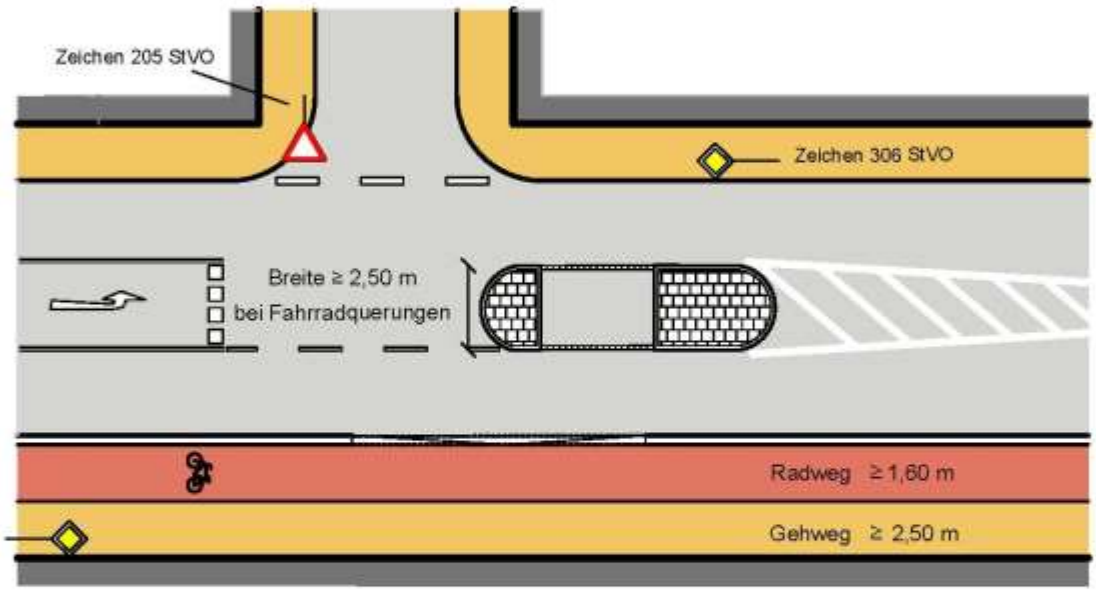
Abschnitts-Nr.	Kie053.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237/Wilbringhausener Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

Abbiegender Radverkehr



Regelungen:

- ERA, Kapitel 4.3.4, Bild 39

Anwendungs-bereiche:

- Linksabbiegestreifen mit Verziehungsfläche
- Anwendbar bei starken Kfz-Abbiegeverkehr gemäß RAST Kapitel 6.3.3

Besonderheiten:

- Bei schwächerem Kfz-Abbiegeverkehr kommt die geteilte Mittelinsel zur Anwendung

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.3-4 Stand: September 2017

Abschnitts-Nr.	Kie054	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237

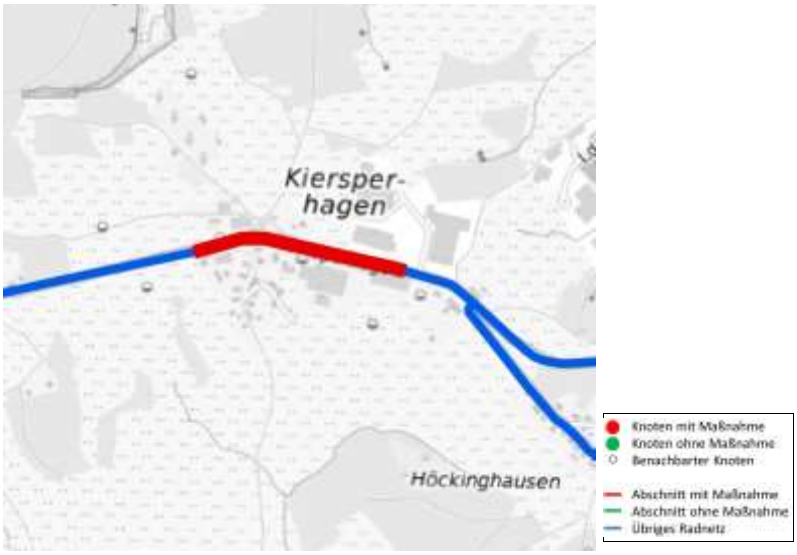
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 460 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4546 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1202/7.57468

Kostenschätzung:	184.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

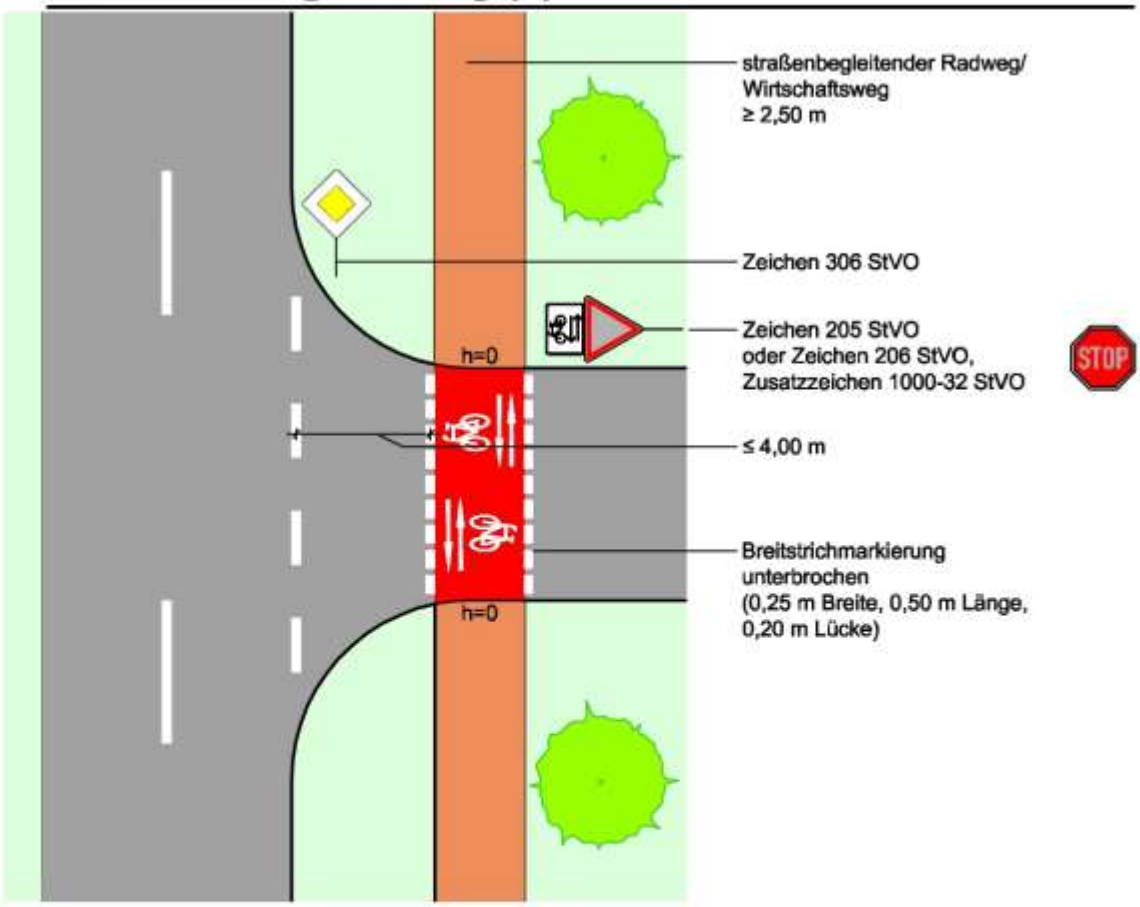
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie054	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	B 237

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie055	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 3577 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4546 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1113/7.52896

Kostenschätzung:	1.430.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

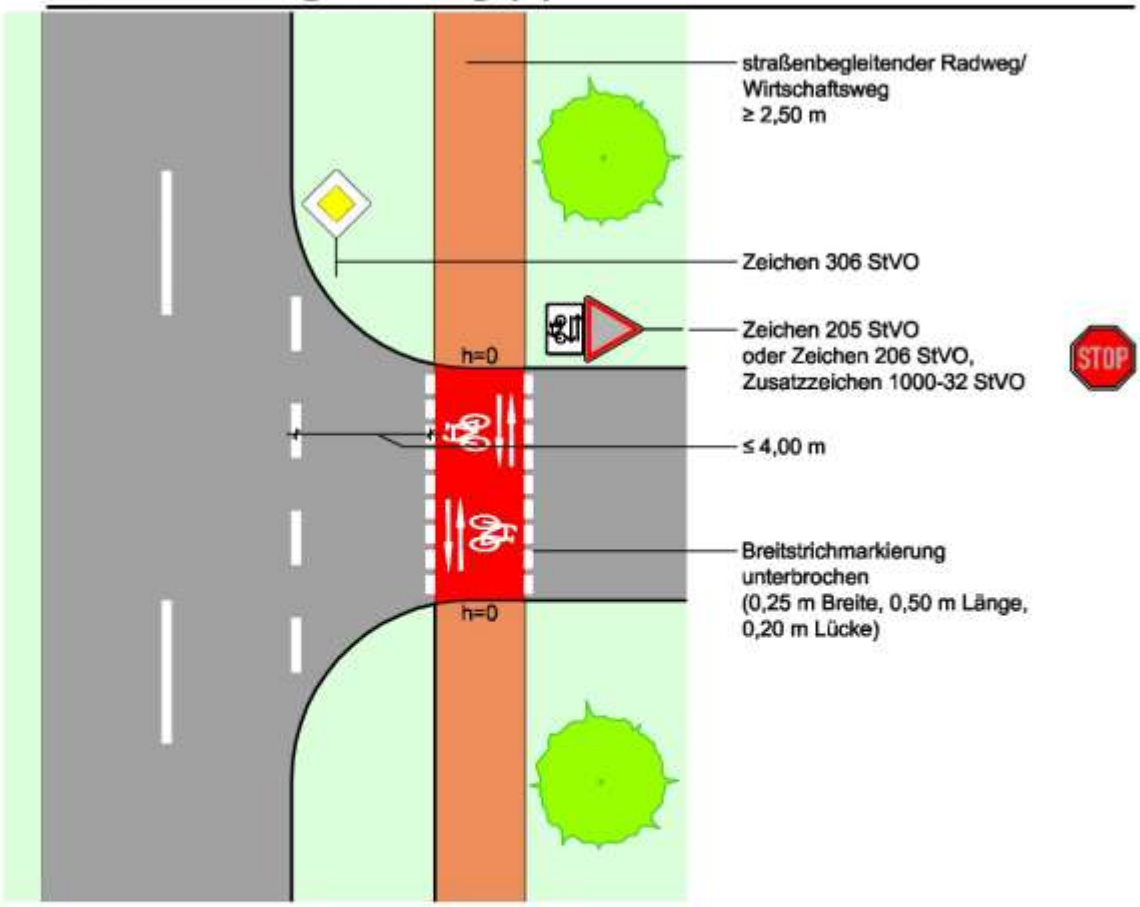
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie055	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	B 237

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie056	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237

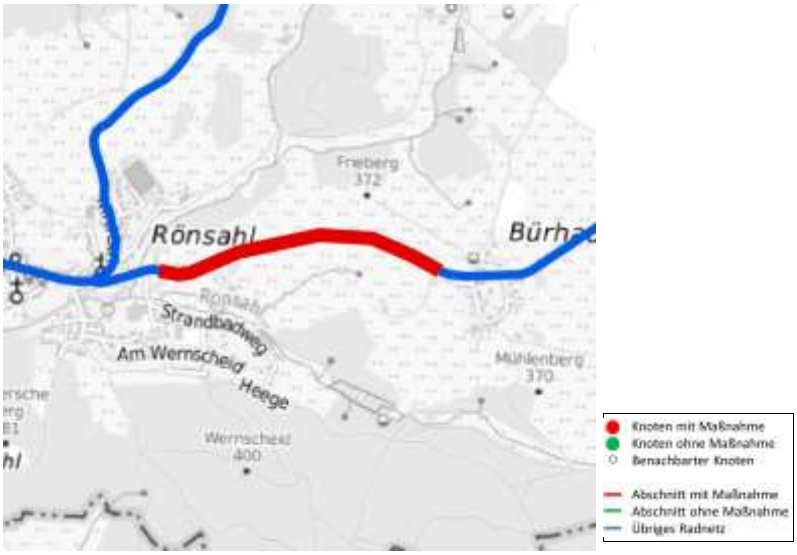
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1121 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4546 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1111/7.51373

Kostenschätzung:	448.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

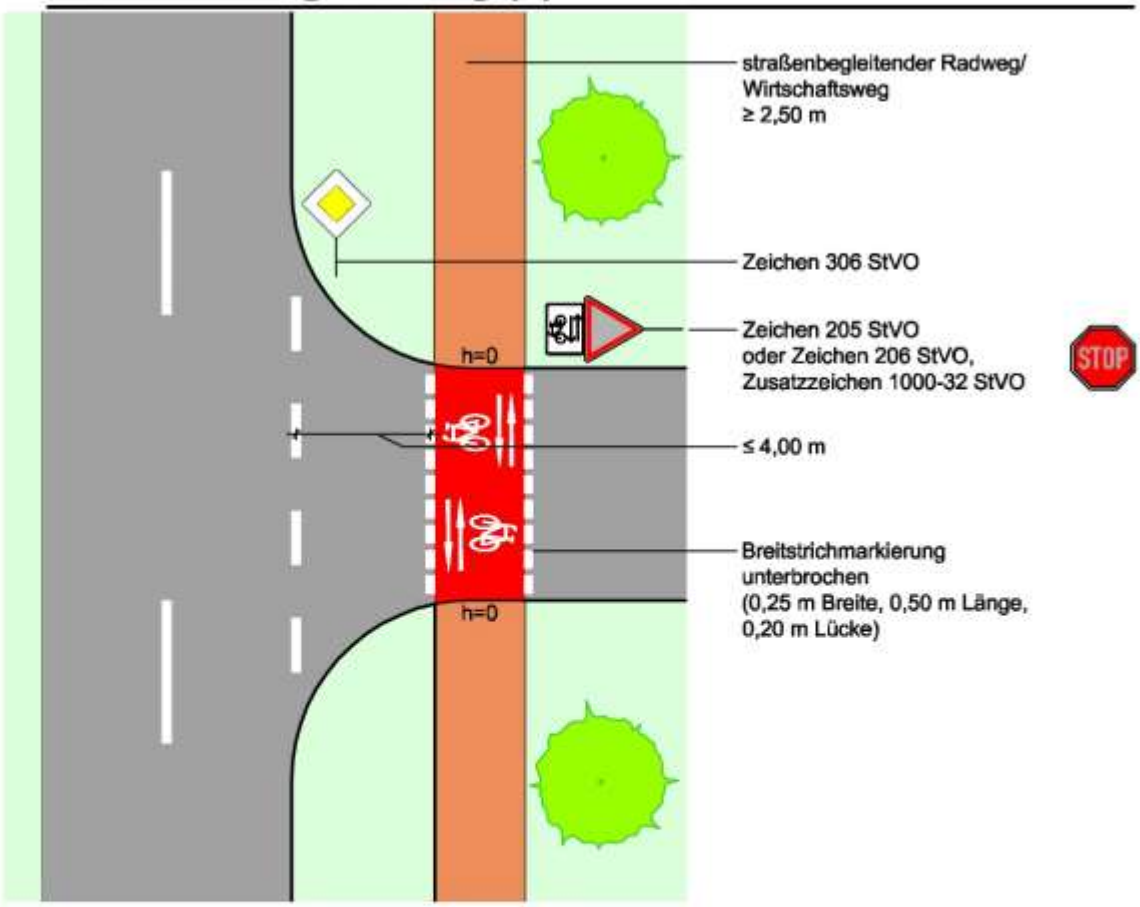
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie056	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	B 237

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

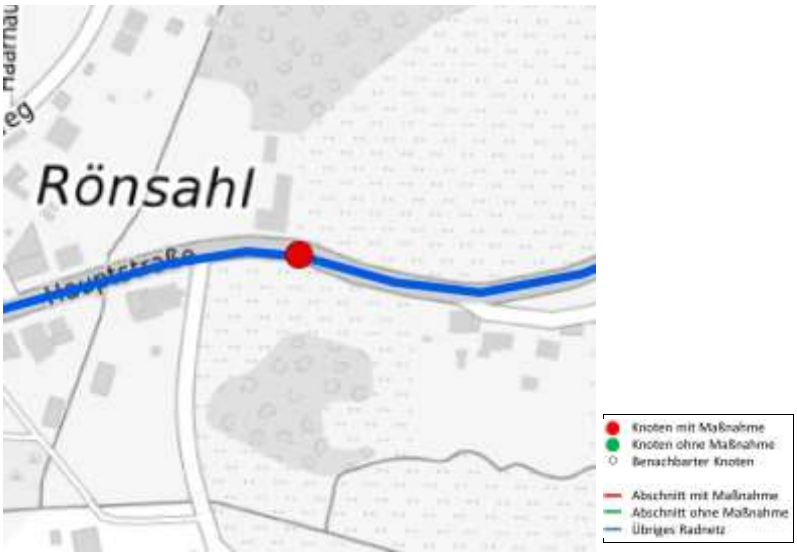
Abschnitts-Nr.	Kie056.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie056
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Hier muss im Zuge der Maßnahme (Kie056) Neubau eines Radwegs im Übergang zum innerörtlichen Mischverkehr (Kie057) eine bauliche Querungshilfe (Musterlösung 9.5-11) oder eine Fahrbahneinengung (Musterlösung 9.5-7) errichtet werden. Die Querungshilfe ist zu bevorzugen, da der DTV mit über 4500 Kfz/Tag nah an der Einsatzgrenze (5000 Kfz/Tag) zwischen Einengung und baulicher Querungshilfe liegt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1111/7.5137

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

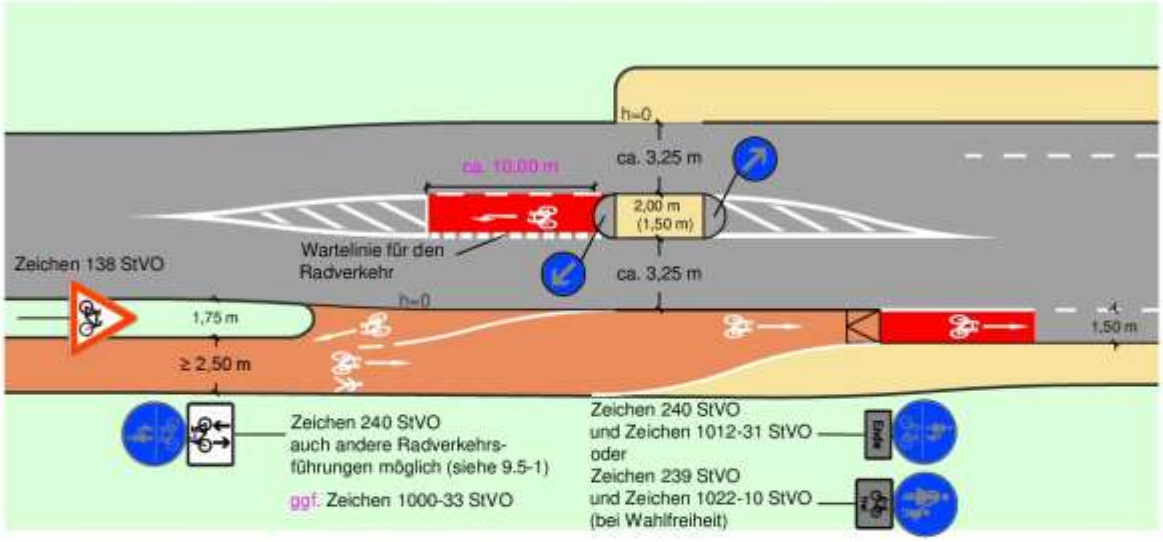
Abschnitts-Nr.	Kie056.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-11
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie057	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

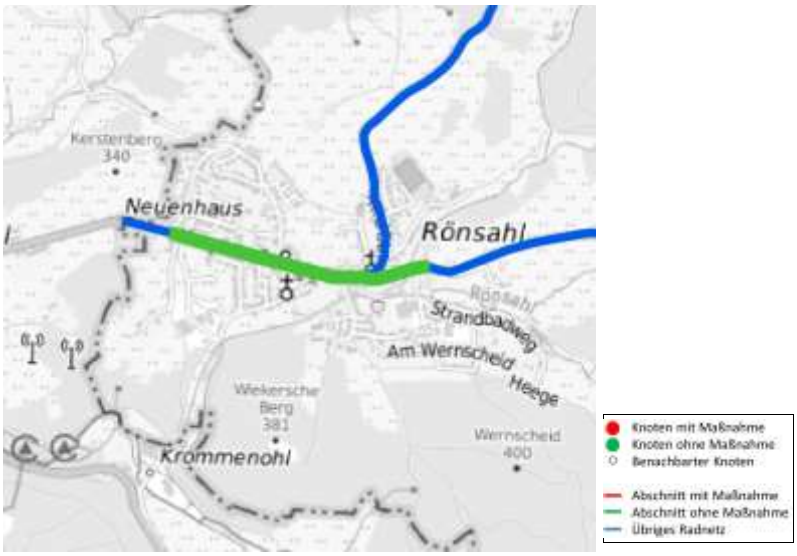
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1017 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4546 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1111/7.51373

Abschnitts-Nr.	Kie057.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße/Am Stade

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie057
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Aufstellstreifen an der LSA zu markieren. Hierdurch wird der Radfahrende im Sichtfeld vor dem Kfz-Fahrenden bevorrechtigt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1107/7.5092

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

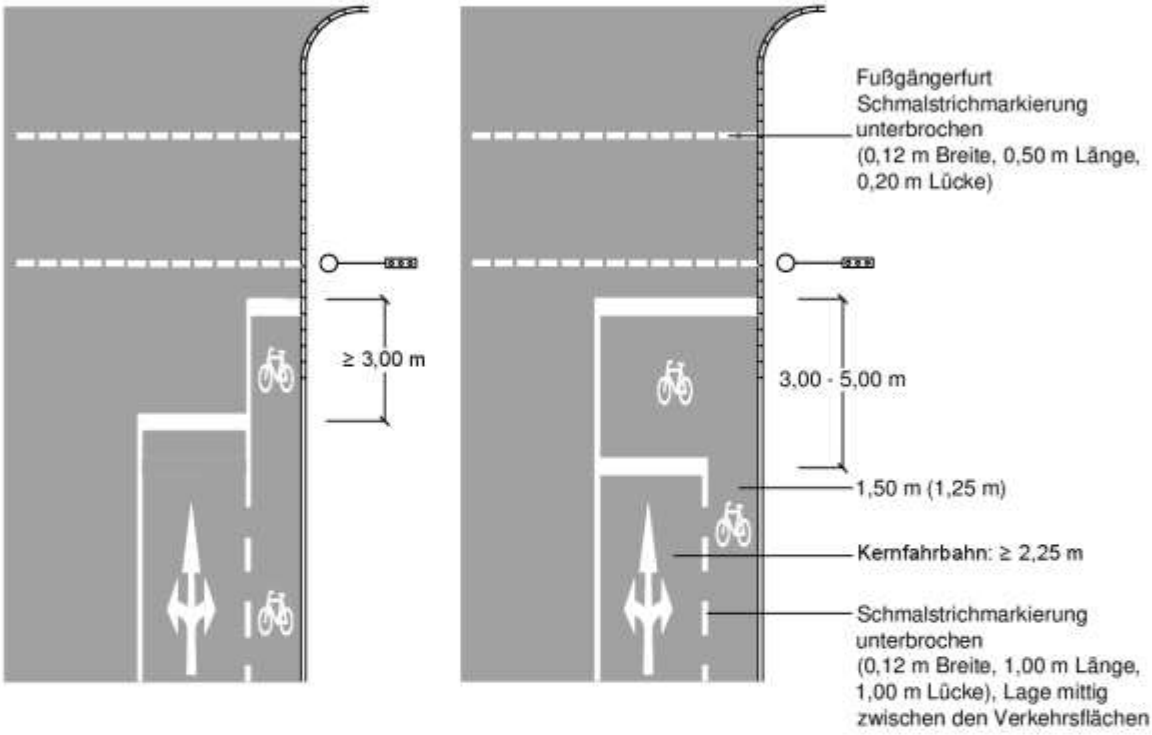
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie057.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße/Am Stade

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie057.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße/Vor dem Isem

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie057
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1107/7.5102

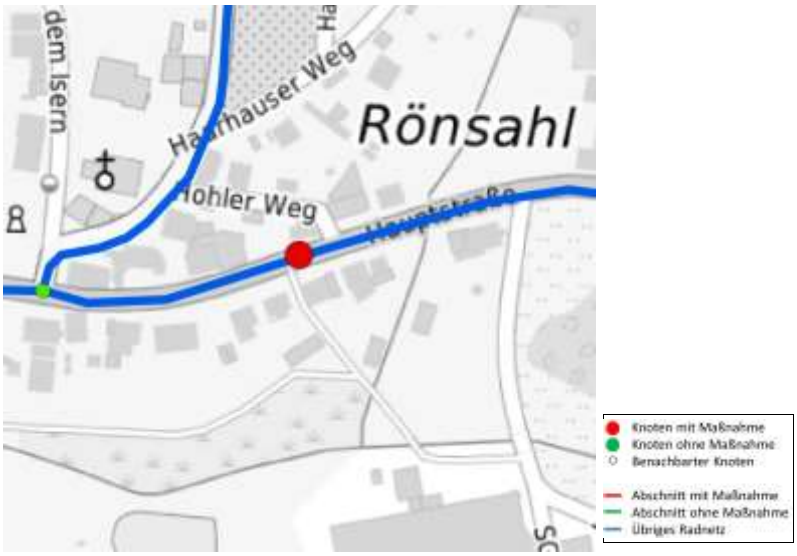
Abschnitts-Nr.	Kie057.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße/Hohler Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie057
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Aufstellstreifen an der LSA zu markieren. Hierdurch wird der Radfahrende im Sichtfeld vor dem Kfz-Fahrenden bevorrechtigt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1109/7.5117

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

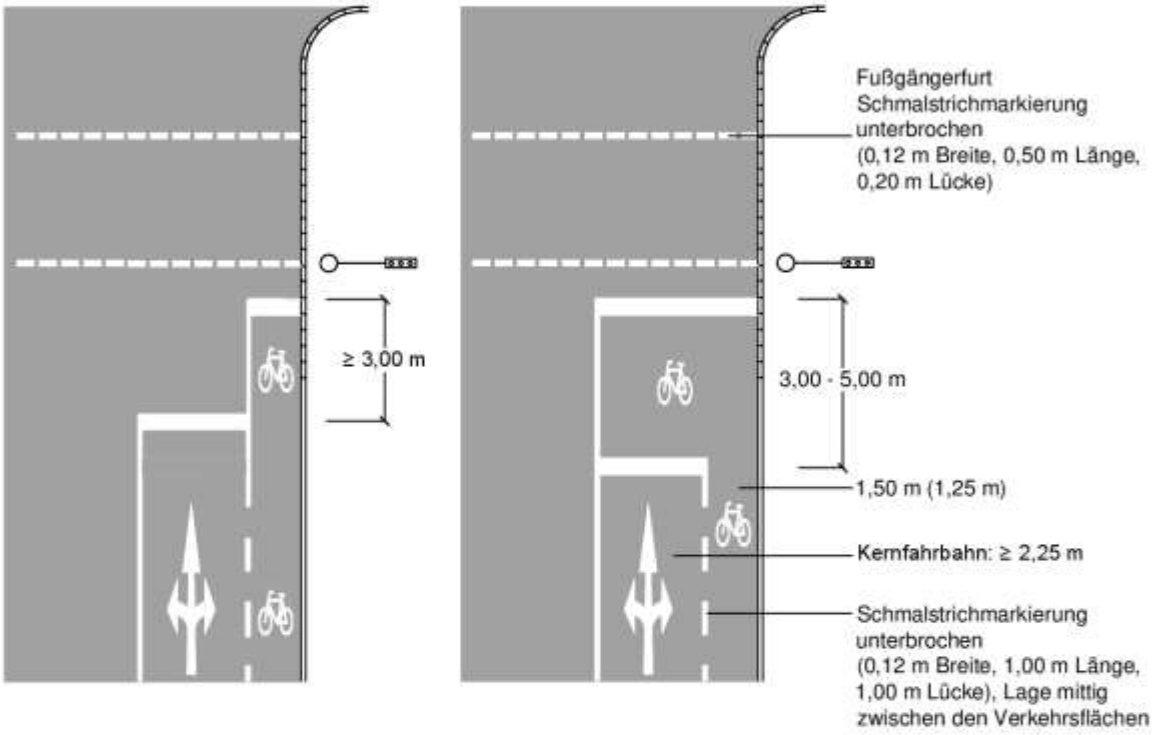
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie057.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße/Hohler Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie062	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	L528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

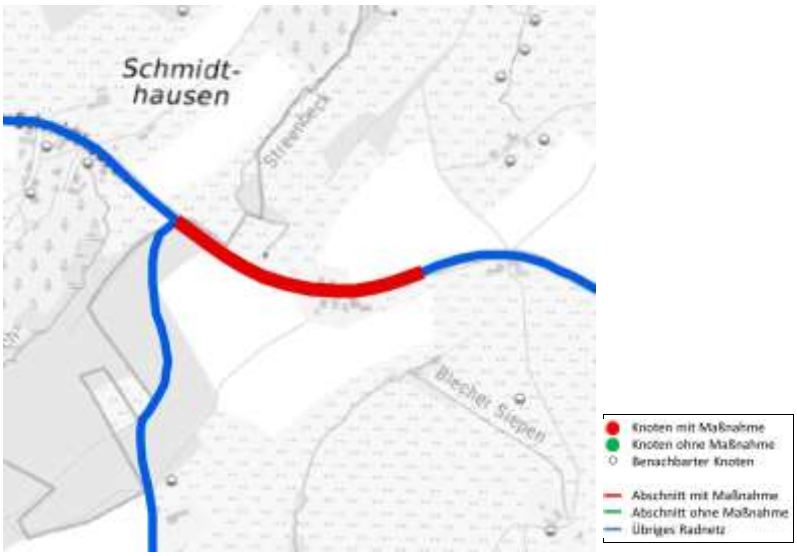
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 567 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4827 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4827 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1589/7.53619

Kostenschätzung:	226.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

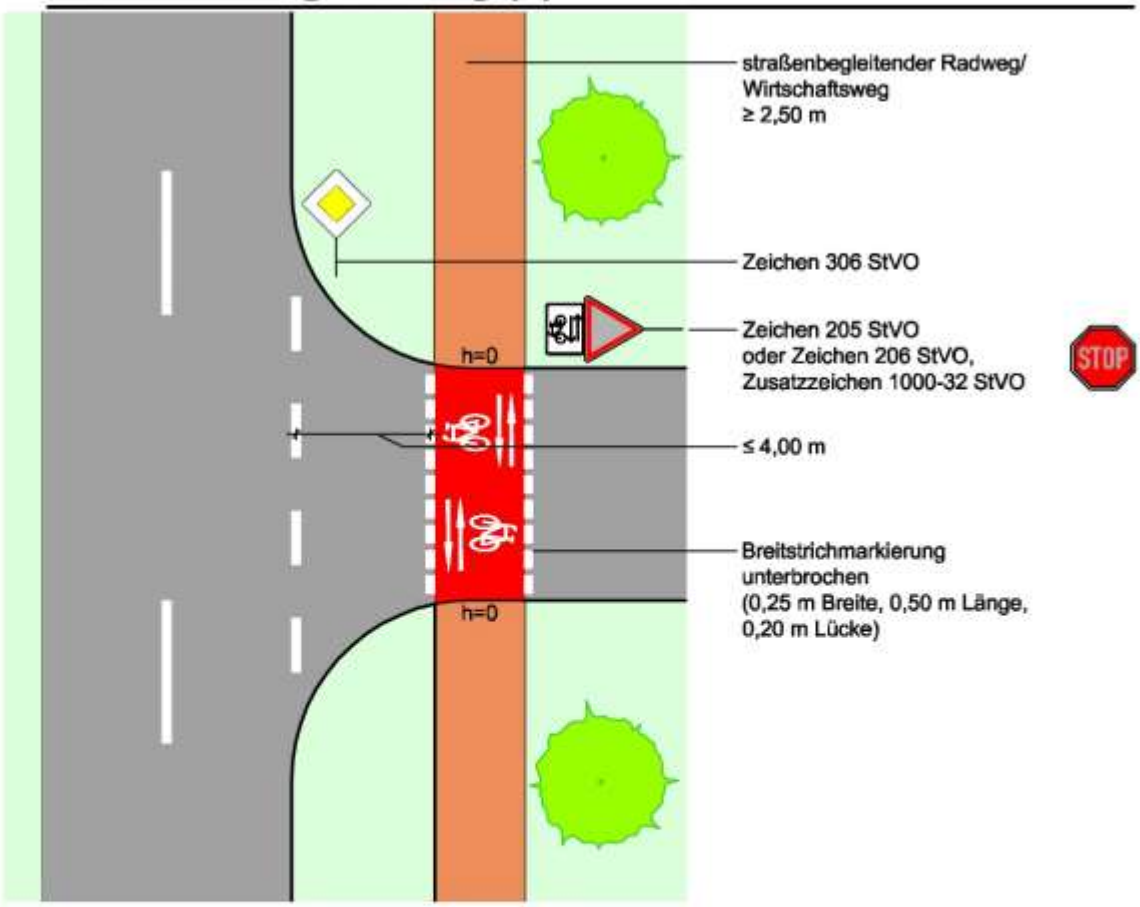
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie062	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	L528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

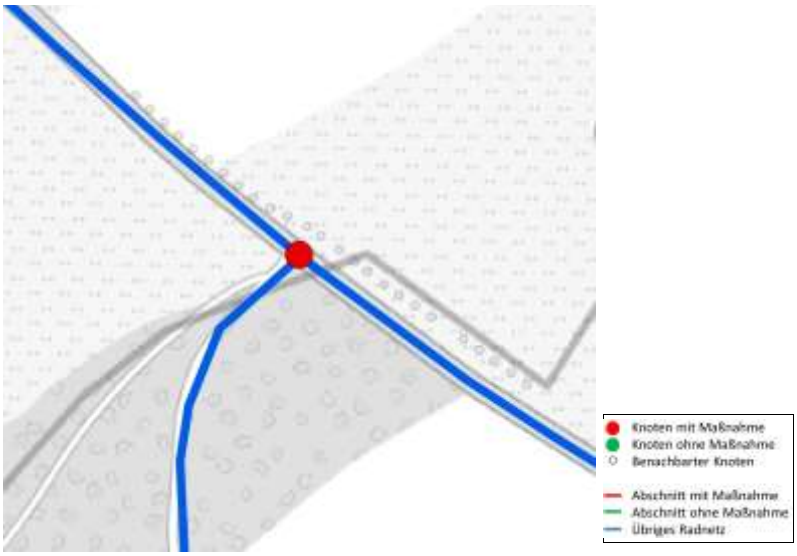
Abschnitts-Nr.	Kie062.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie062
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Seite der Radweg (Hal063) gebaut wird, muss eine Querungshilfe errichtet werden. Dies ist der Fall, wenn der Radweg auf der Nordseite der Fahrbahn errichtet wird. Auf der Südseite errichtet macht diese Maßnahme überflüssig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1589/7.5361

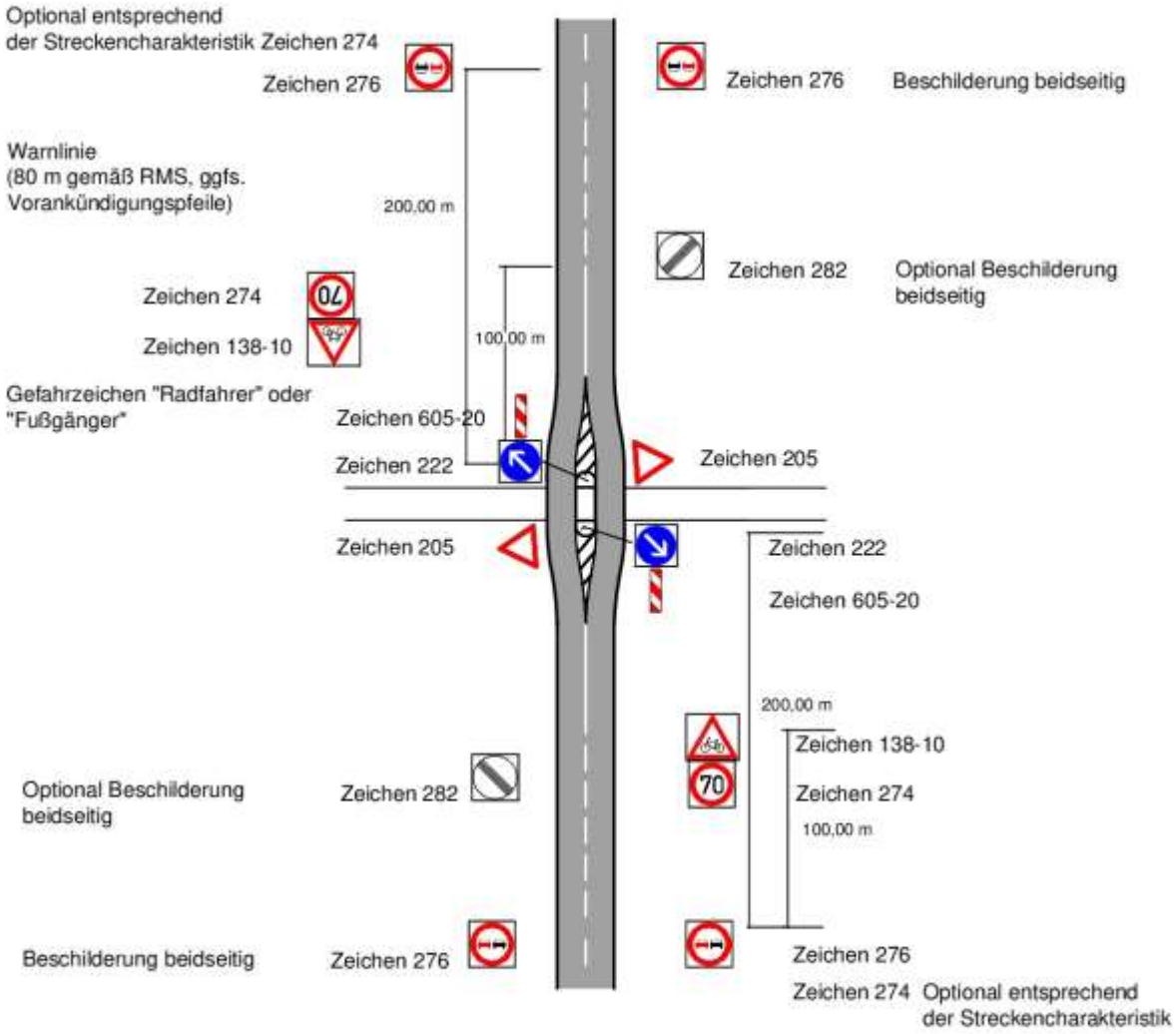
Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie062.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			Straße	Friedrich-Ebert-Straße

Musterlösung
Radverkehr außerorts

Querungshilfen außerorts großräumige Einbindung



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- VwV zur StVO

Anwendungsbereiche:
- bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- Mittelinsel bei Verkehrsbelastungen von über 5.000 Kfz/Tag erforderlich

Hinweise:
- die großräumige Darstellung gilt sowohl für kompakte als auch für geteilte Querungshilfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie063	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	L528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 124 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4827 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4827 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1580/7.54366

Kostenschätzung:	49.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

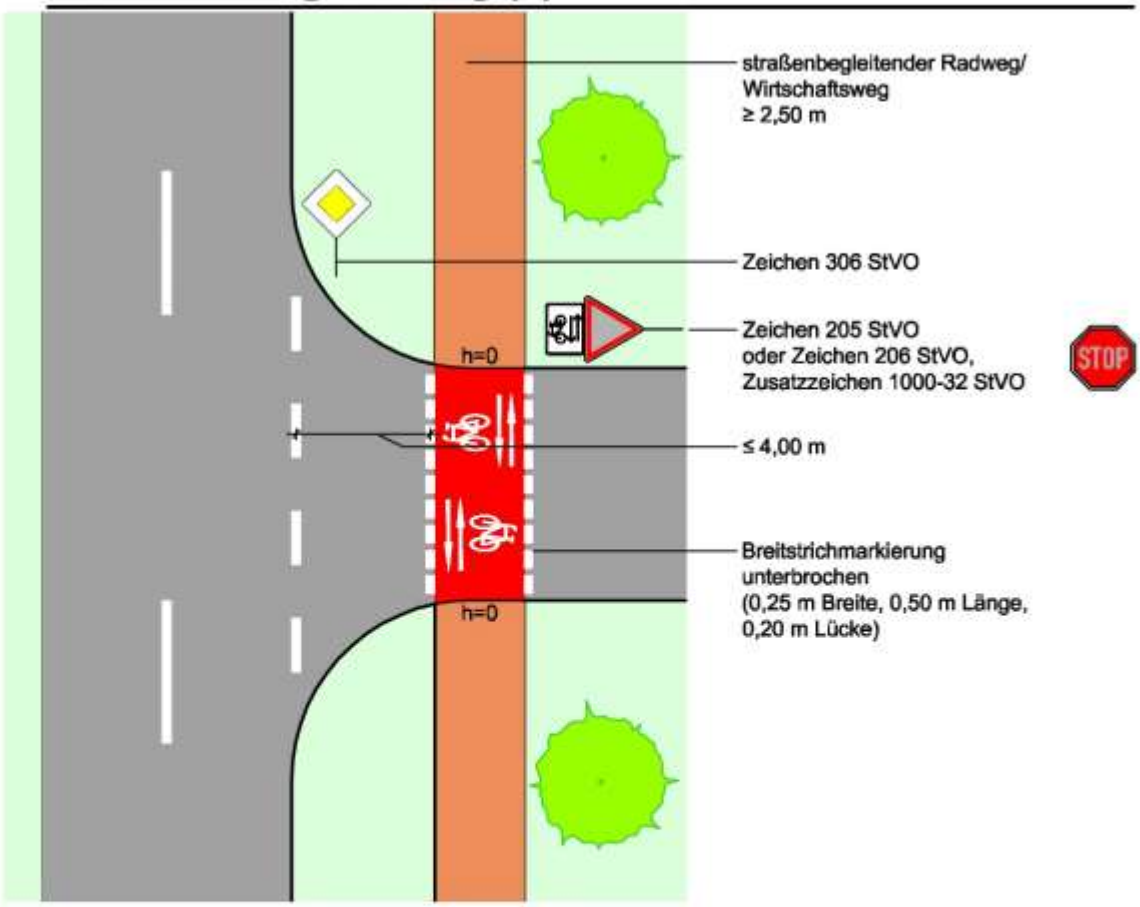
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie063	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	L528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie064	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	L528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

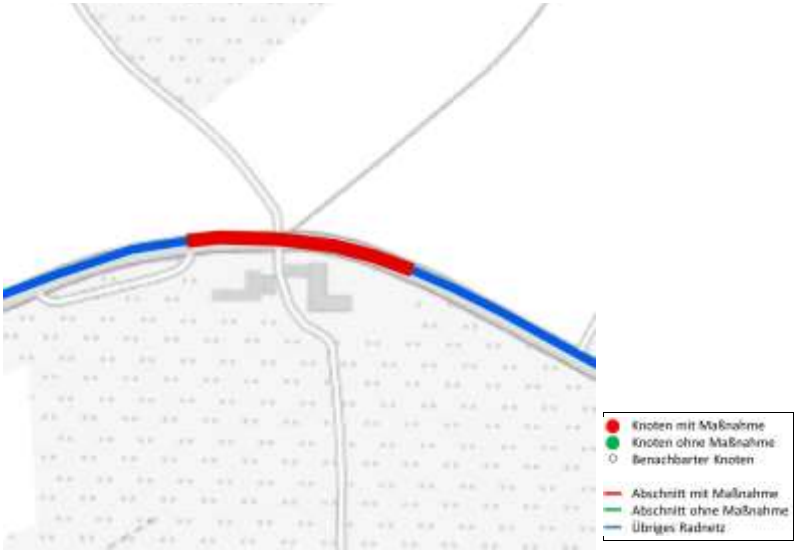
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 146 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4827 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4827 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1583/7.54534

Kostenschätzung:	58.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

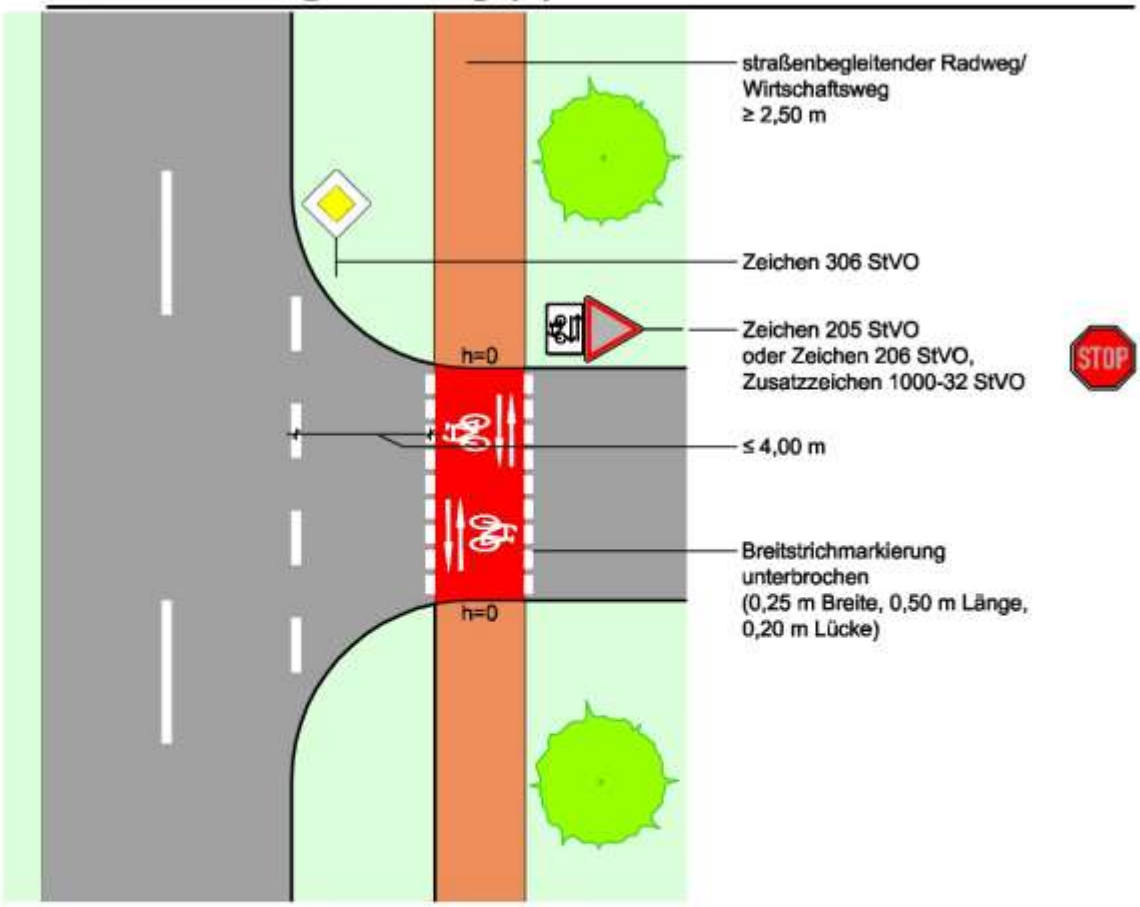
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie064	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	L528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie065	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	L528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

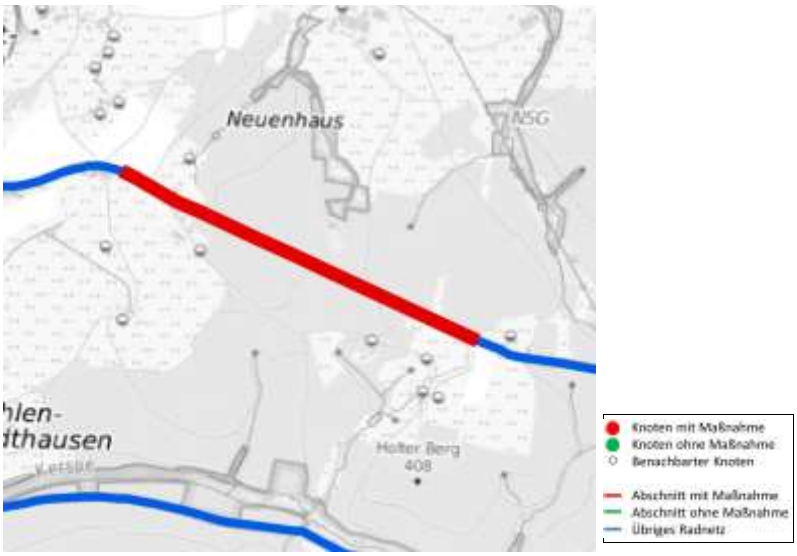
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1503 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4827 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4827 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1582/7.54738

Kostenschätzung:	601.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

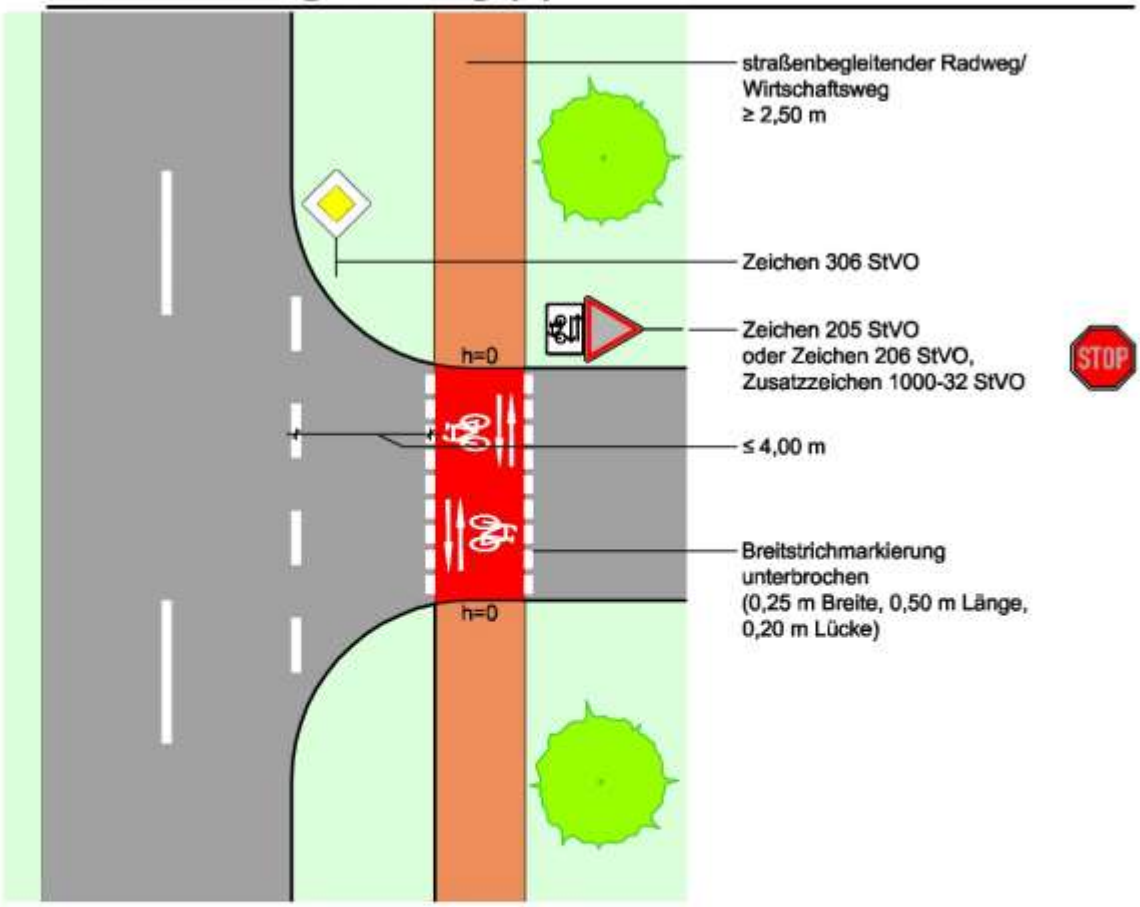
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie065	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	L528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie066	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	L528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 471 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4827 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4827 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1526/7.56698

Kostenschätzung:	188.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

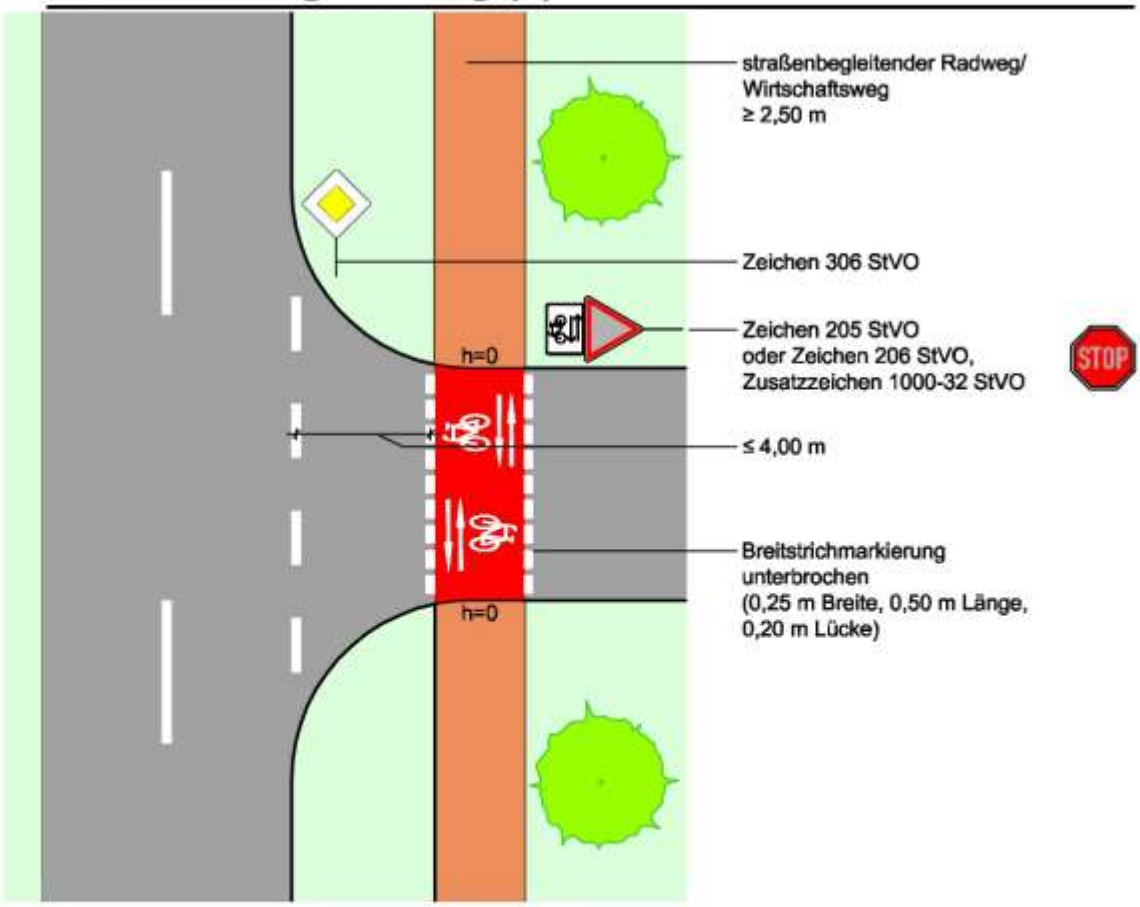
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie066	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	L528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie067	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	L528

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

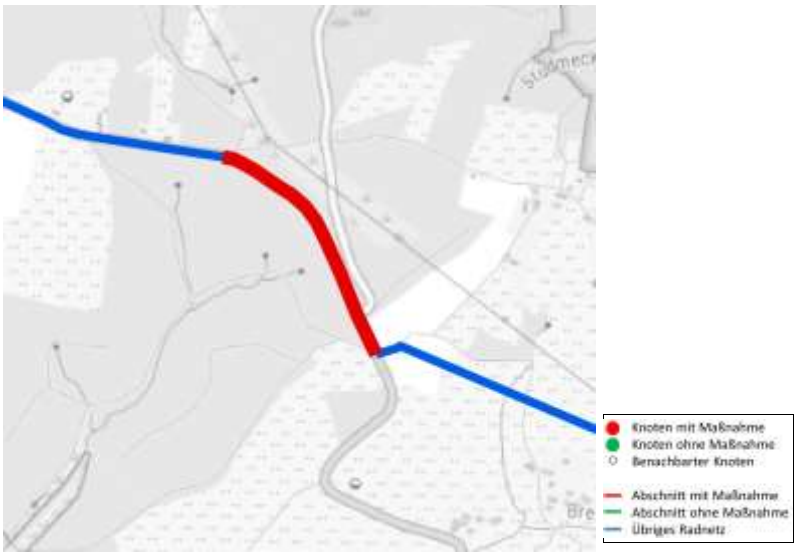
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 554 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4827 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4827 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1480/7.57824

Kostenschätzung:	221.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

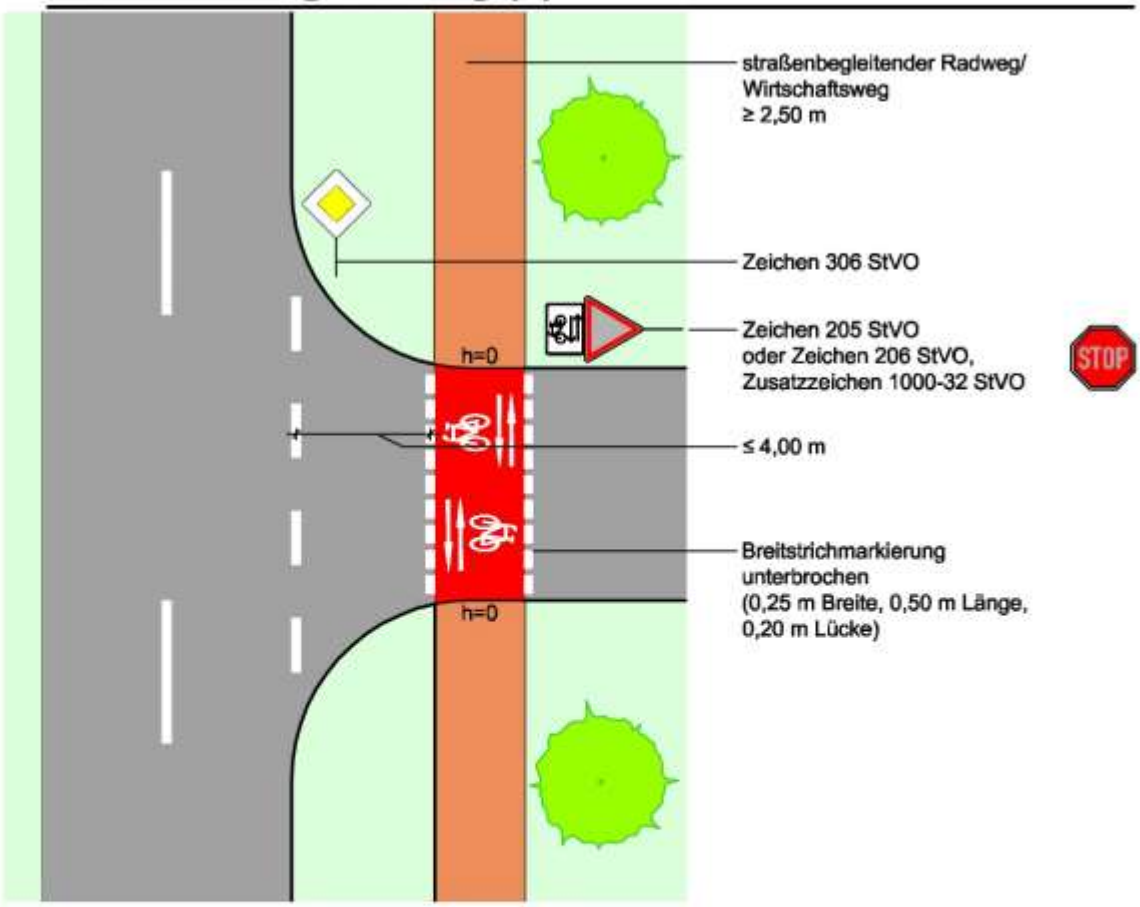
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie067	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	L528

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie068	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Netzlücke
Kommune	Kierspe			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

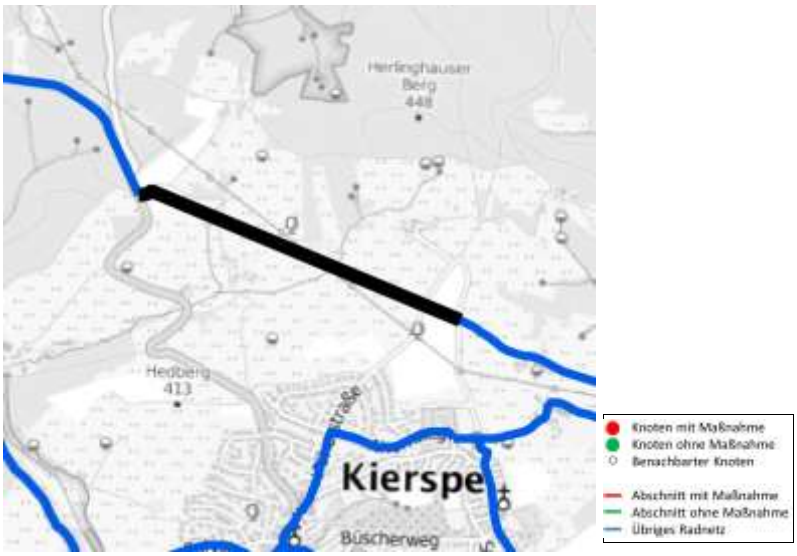
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1324 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: nicht fahren
Grundtyp der Führungsform: Netzlücke
Subtyp der Führungsform: Netzlücke
Vzul (Höchstgeschwindigkeit):
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: es liegt keine fachl. Einstufung vor



Zustandsbewertung:
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen

Massnahmentyp: Planung Dritter
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1480/7.57824

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie069	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

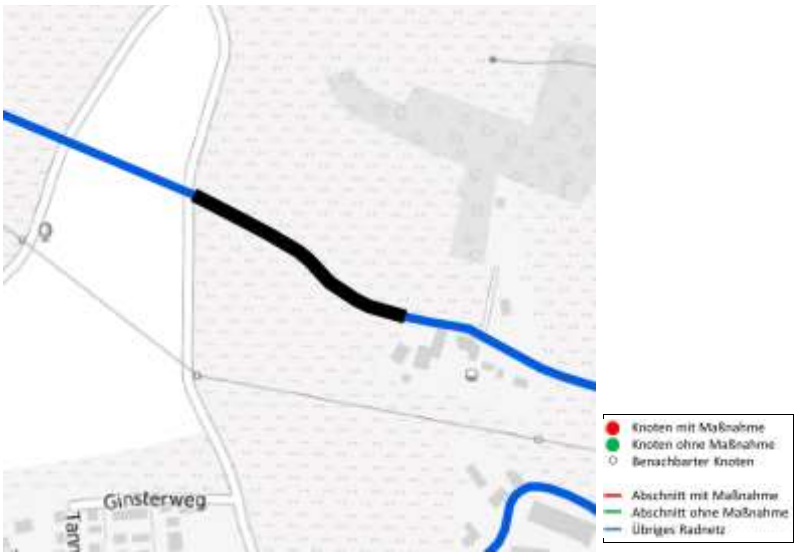
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 261 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen

Massnahmentyp: Planung Dritter
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1428/7.59901

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie070	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

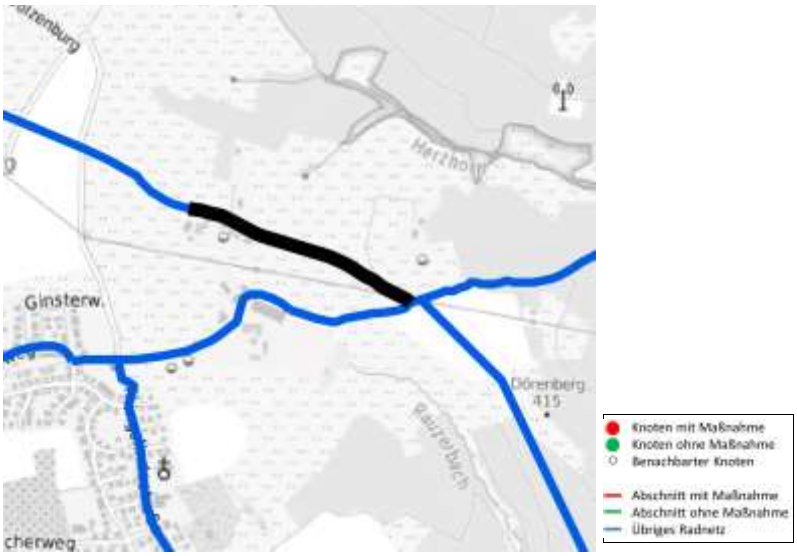
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 512 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Oberflächentyp: Pflasterbeton
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen

Massnahmentyp: Planung Dritter
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1428/7.59900

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie070x	**Lage**		**Bestand**	Netzlücke
Kommune	Kierspe			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

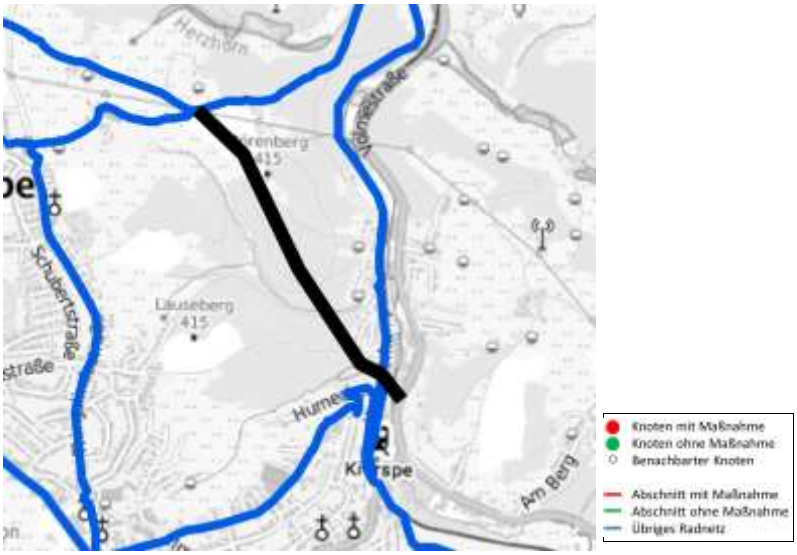
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1365 m
Ortslage:
Richtungsführung: nicht fahren
Grundtyp der Führungsform: Netzlücke
Subtyp der Führungsform: Netzlücke
Vzul (Höchstgeschwindigkeit):
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)



Zustandsbewertung:
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen

Massnahmentyp: Planung Dritter
Ortumgehung bereits geplant. Radverkehr (mind. 2,5 m breiter Geh-/Radweg) ist zu berücksichtigen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1314/7.61736

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie071	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 143 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9896 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9896 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite 7,00 m Breite.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
In diesem Bereich der Friedrich-Ebertstraße sind nur Piktogrammspuren möglich.
Ein einseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite möglich.
Die Nebenanlagen eigenen sich nicht für Radverkehrsanlagen.
Ggf. sollte diese Verbindung zugunsten der Verbindung über Thingslindestraße (Kie072 bis Kie076) entfallen.
Ggf. sollte anstelle der klassifizierten Straße der Verlauf zw. Kie072 und 082 über den Raiffeisenweg - Luiseneiche - Pulverstraße umgesetzt werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1373/7.58714

Kostenschätzung:	2.860,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

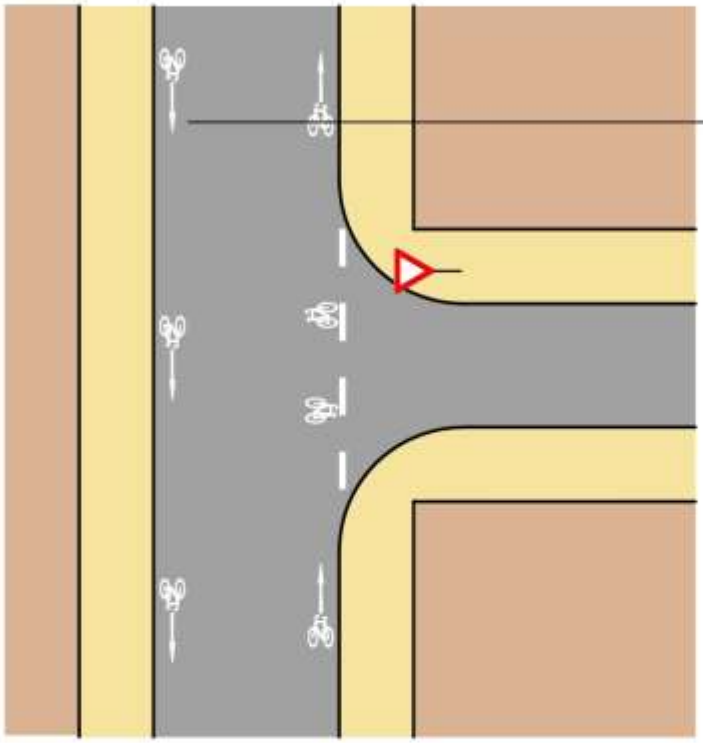
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie071	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie071.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Jahnstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie071
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Markierung von vorgezogenen Haltlinien zum Schutz des Radverkehrs (Musterlösung 4.4-3) sowie die Erweiterung der LSA durch Neumarkierung der Haltlinie (Kfz) nördl. der Lindenstraßeneinmündung (Musterlösung 4.4-8).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1371/7.5871

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

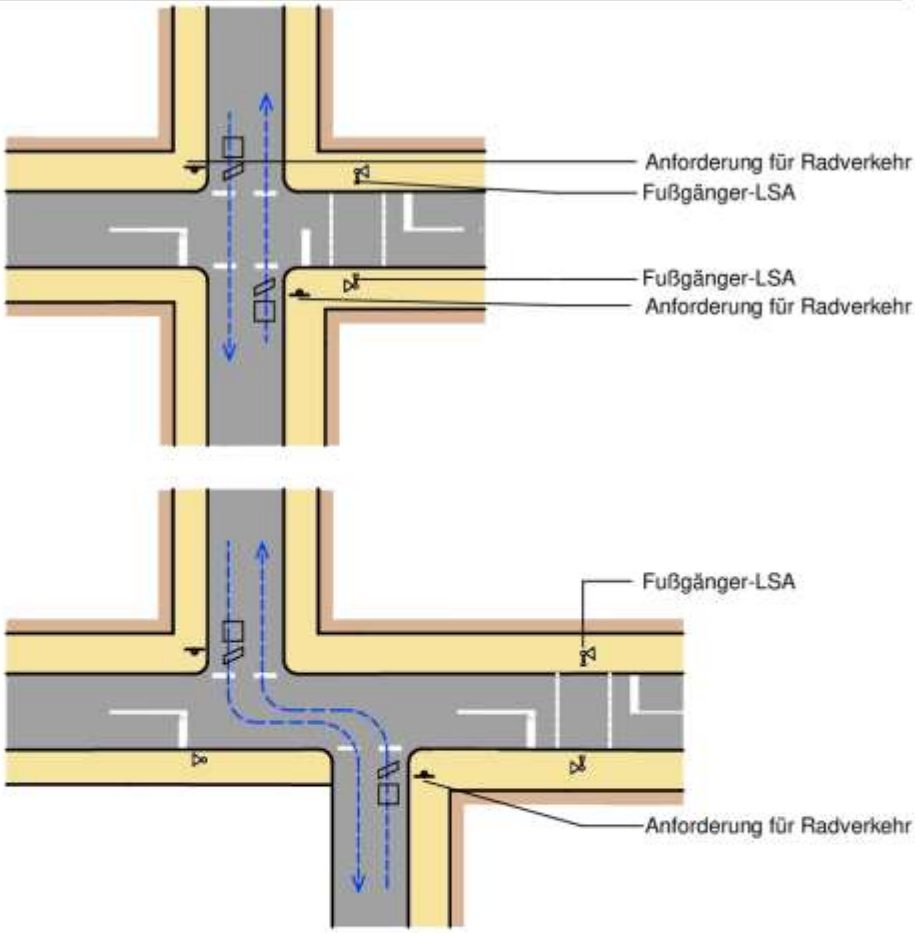
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie071.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			Straße	Friedrich-Ebert-Straße/Jahnstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie071.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Lindenstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie071
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Bei Umsetzung der Maßnahme an der Fußgänger-LSA (Musterlösung 4.4-8) und der weiteren Führung über F.-Ebert-Straße ist keine Maßnahme notwendig. Sollte jedoch als Alternaitvführung der Raiffeisenweg - Luiseneiche - Pulverstr. gewählt werden, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1373/7.5871

Abschnitts-Nr.	Kie077	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 704 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9896 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9896 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite 7,50 m Breite.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sollte bergan ein Schutzstreifen einseitig markiert werden.
Die Knotenpunkte entlang des Abschnitts haben drei Fahrstreifen (für die Linksabbieger). Es ist zu prüfen, ob diese entfallen können. Sofern dies möglich ist, sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1213/7.60779

Kostenschätzung:	42.240,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

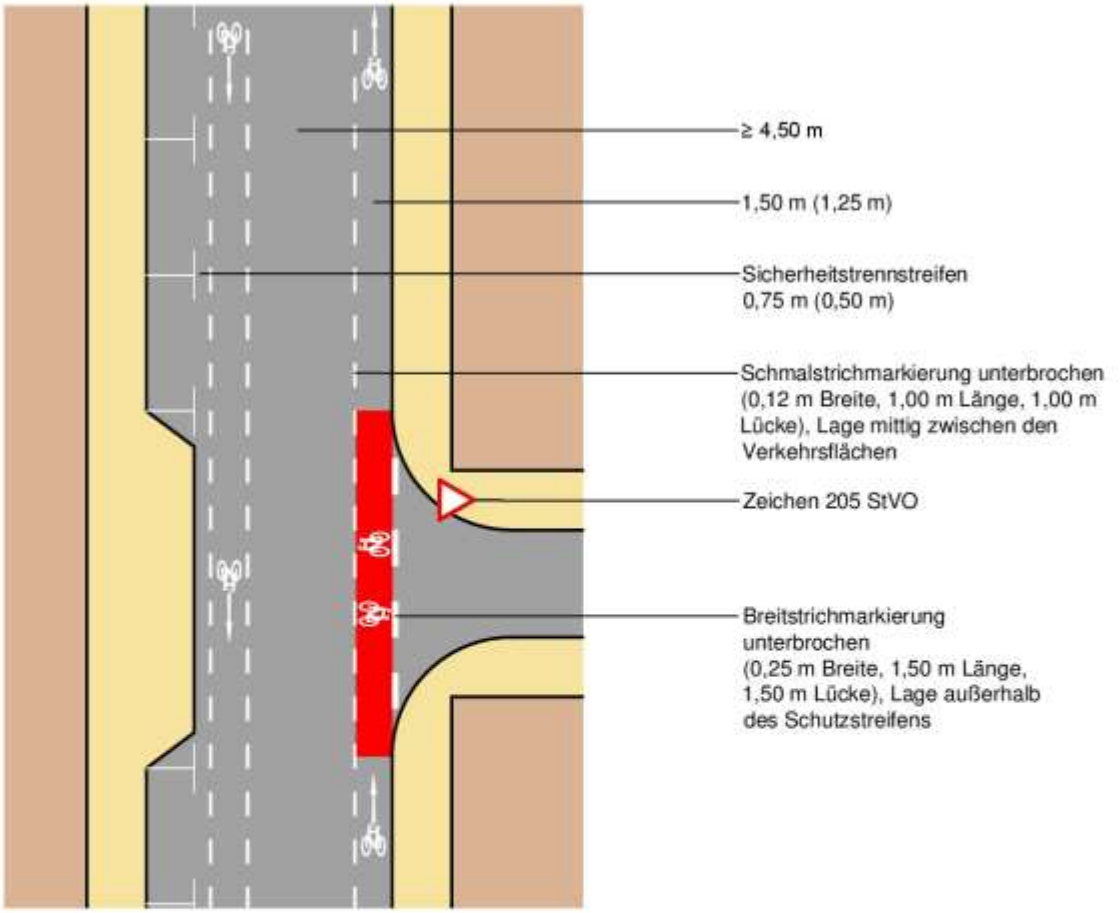
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie077	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Friedrich-Ebert-Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie077.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Kölner Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie077
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind, entsprechend der Musterlösung, Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs im Beriech der LSA im Zuge der Maßnahme Kie077 zu ergreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1240/7.6023

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

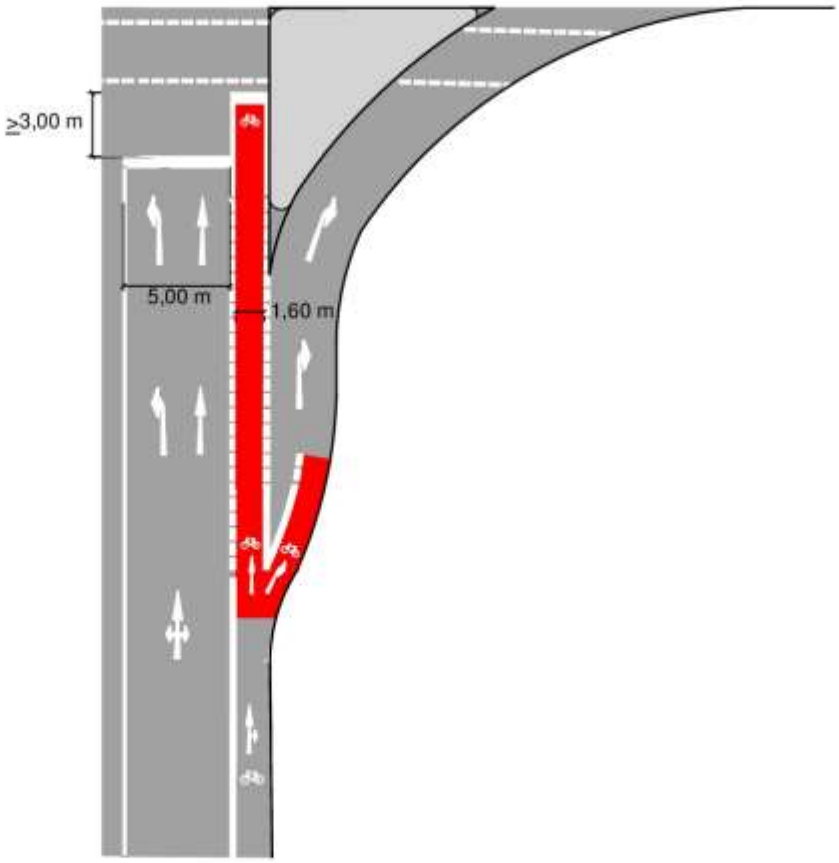
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie077.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Kölner Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungs-bereiche:

- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-21
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie077.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			Straße	Friedrich-Ebert-Straße/Osenmundstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie077
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1256/7.6009

Abschnitts-Nr.	Kie078	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Heerstraße

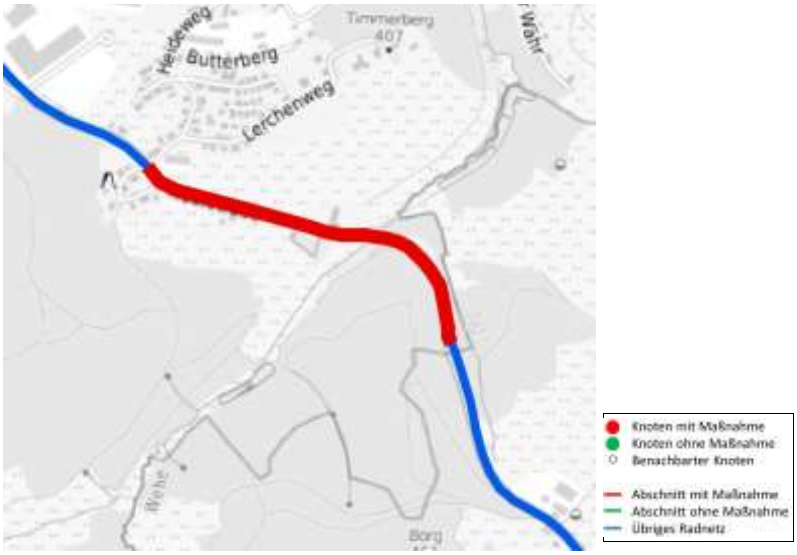
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 820 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9896 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9896 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
im stadtnäheren Bereich sind bauliche Nebenanlagen vorhanden

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Dort wo bauliche Nebenanlagen vorhanden sind (zw. Lerchenweg und B237) sollte ein Ausbau einseitig zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m Breite) in Hochbordbauweise erfolgen. Ein Aufprallschutz sollte mindestens vorhanden sein.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1180/7.61705

Kostenschätzung:	328.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

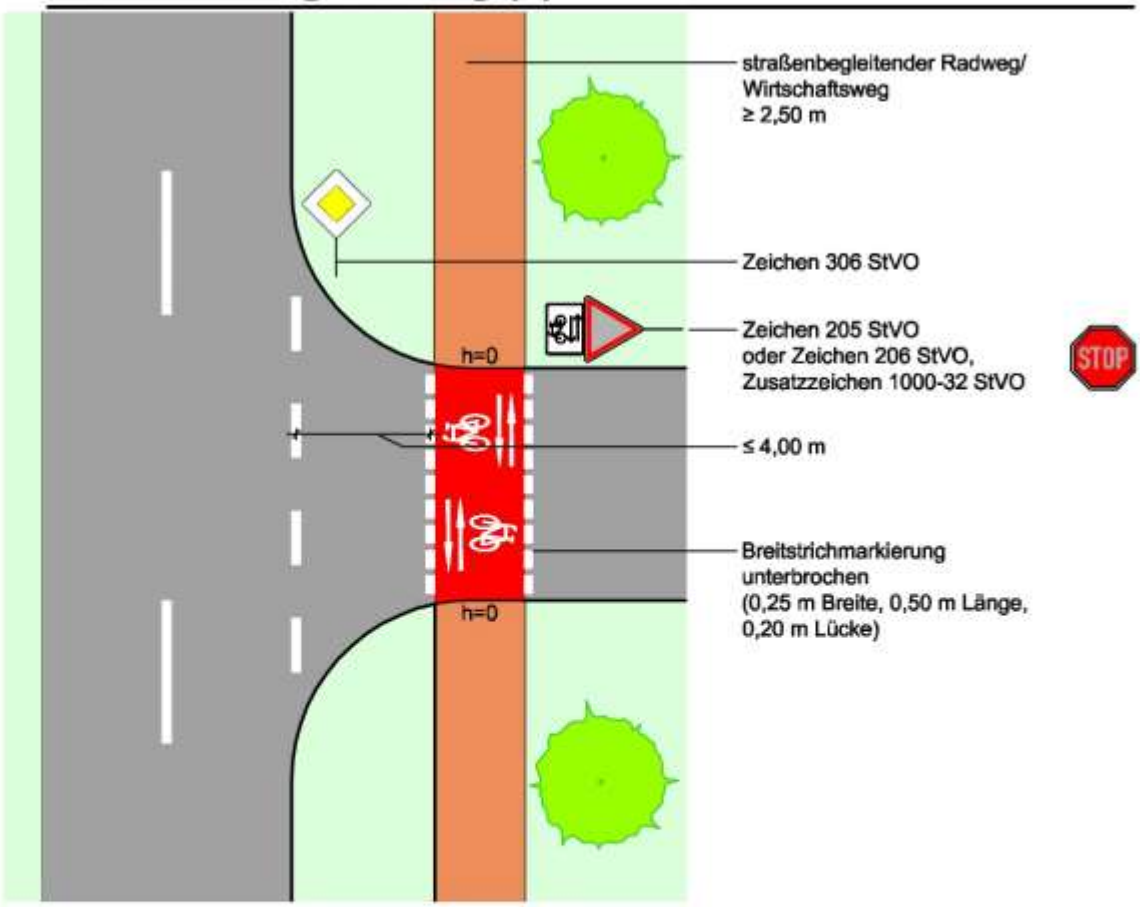
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie078	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Heerstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie078.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Kierspe			**Straße**	Heerstraße/Lerchenweg

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie078
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Im Ortseingangsbereich ist der neue Radweg (Kie078) aufzulösen und in die neuen Schutzstreifen (Kie077) zu überführen. Hierzu ist in Anlehnung an die Musterlösung eine Maßnahme zu ergreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1213/7.6077

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

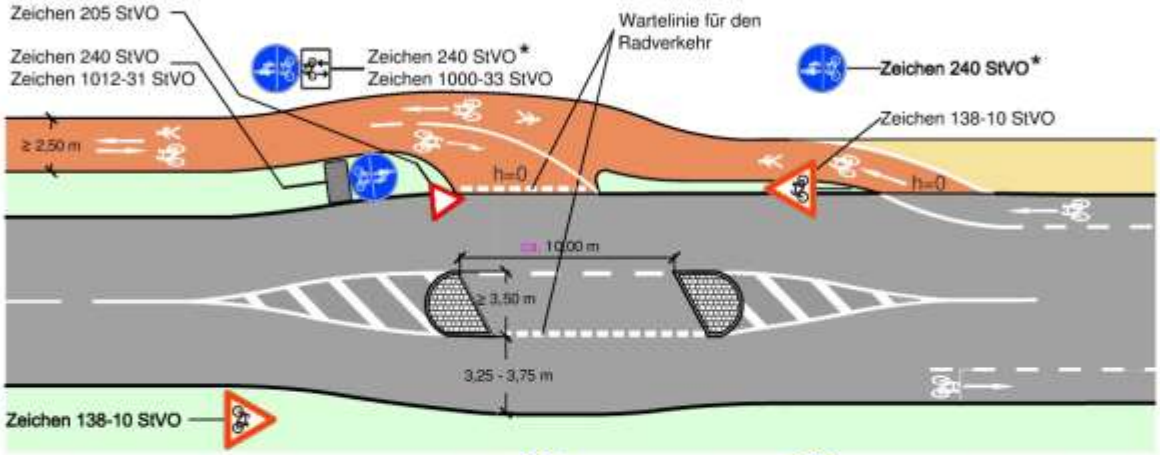
Abschnitts-Nr.	Kie078.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Kierspe			**Straße**	Heerstraße/Lerchenweg

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie079	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 937 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9896 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9896 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite 7,00 m Breite.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
In diesem Bereich der Friedrich-Ebertstraße sind nur Piktogrammspuren möglich. Ein einseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite kaum möglich. Die Nebenanlagen eigenen sich nicht für Radverkehrsanlagen. Ggf. sollte diese Verbindung zugunsten der Verbindung über Thingslindestraße (Kie072 bis Kie076) entfallen



Kostenschätzung:	18.740,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1361/7.58640

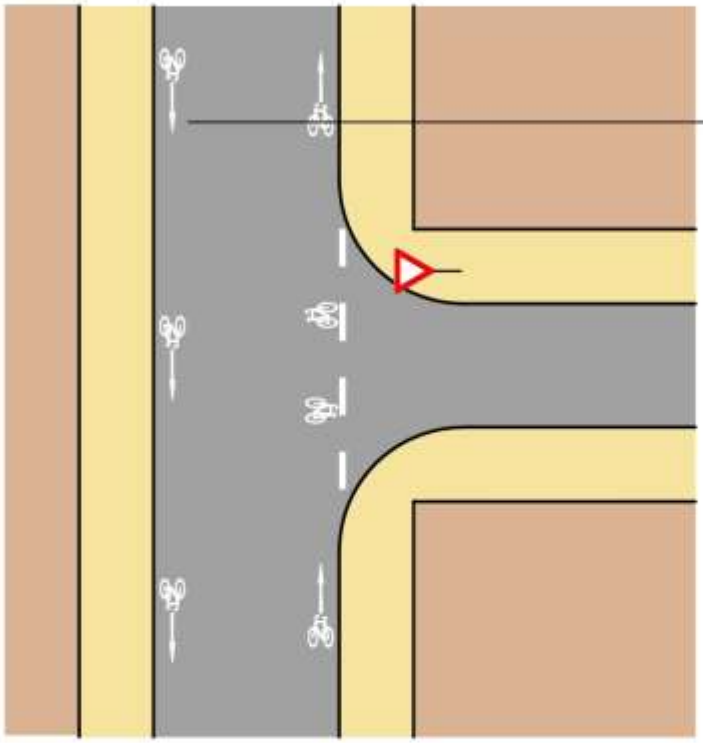
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie079	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

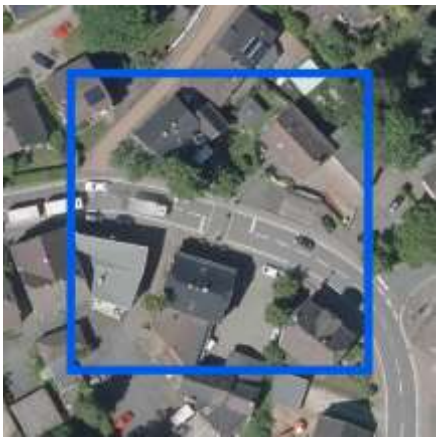
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie079.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Aufstellstreifen an der LSA zu markieren. Hierdurch wird der Radfahrende im Sichtfeld vor dem Kfz-Fahrenden bevorrechtigt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1360/7.5875

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

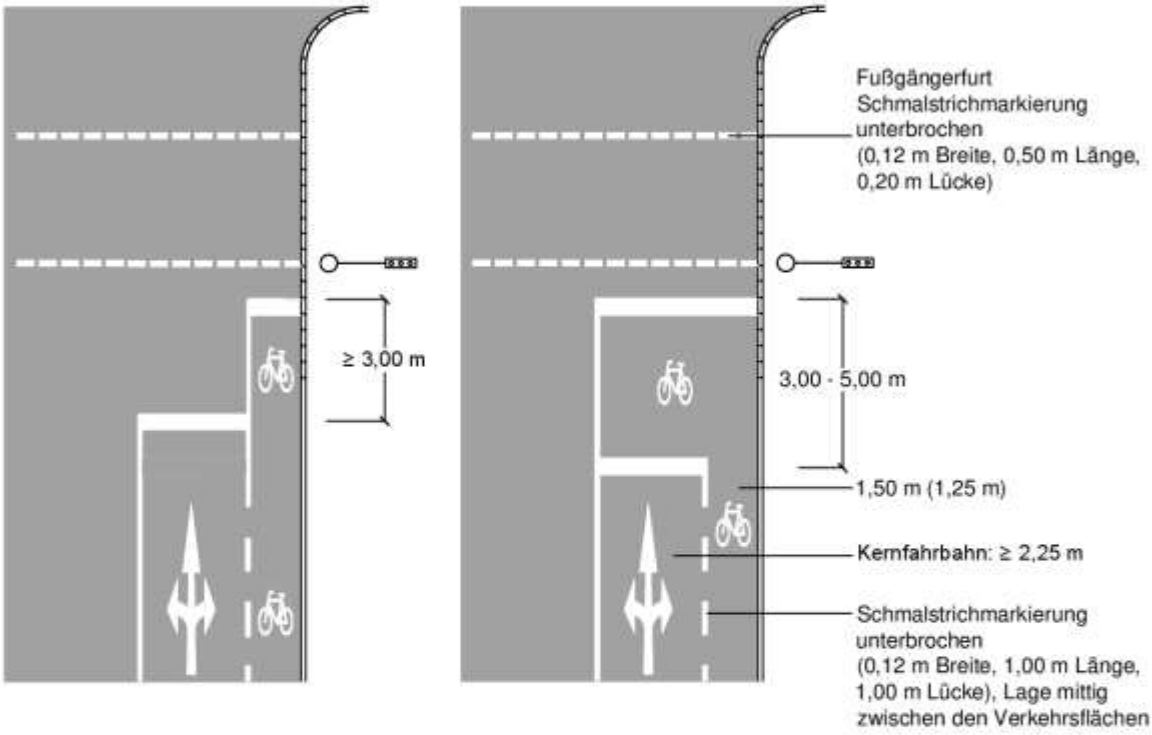
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie079.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie079.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Schmiedestraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
Für Linksabbieger von der F.-Ebert-Straße in die Schmiedestraße ist eine Abbiegehilfe vorzusehen.
Sollten der Fahrbahnraum für diese Lösung nicht geeignet sein, dann kann auch Musterlösung 4.3-3 angewandt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1361/7.5864

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

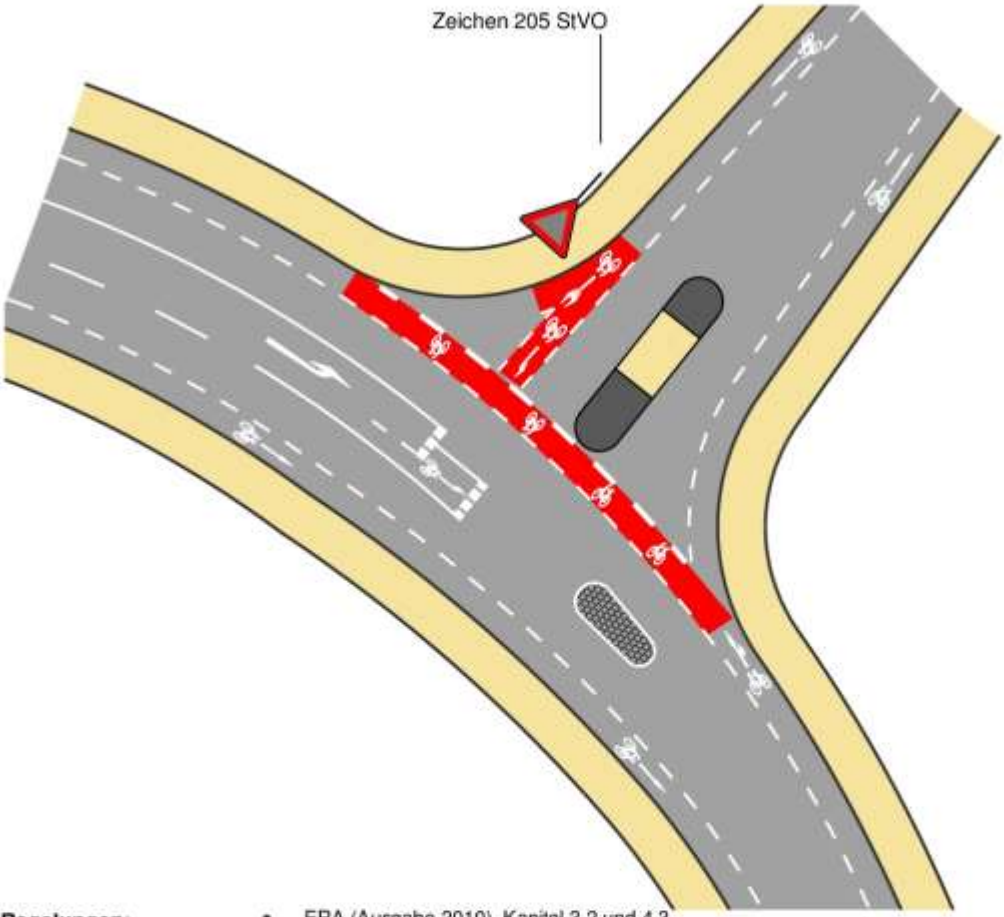
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie079.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Schmiedestraße

Musterlösung

Führungsformen an Knotenpunkten

Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2 und 4.3

Anwendungsbereiche:
- Einmündung oder Knotenpunkt unterschiedlicher Ausprägung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:
- zur Reduzierung der Furtlänge und potenzieller Gefahren ist zu prüfen, ob ein Rückbau großer Einmündungen möglich ist
- hohe Geschwindigkeiten abbiegender Fahrzeuge sind durch möglichst enge Kurvenradien zu verhindern
- nach Möglichkeit ist ein Nebeneinanderfahren von Lkw oder Bus und Radfahrer in der Einmündung baulich zu verhindern
- die Linksabbiegespur in der Einmündung soll Gefährdungen durch den toten Winkel reduzieren helfen
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie080	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 297 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 9896 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9896 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite 7,00 m Breite.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
In diesem Bereich der Friedrich-Ebertstraße sind nur Piktogrammspuren möglich.
Ein einseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich.
Die Nebenanlagen eigenen sich nicht für Radverkehrsanlagen.
Ggf. sollte diese Verbindung zugunsten der Verbindung über Thingslindestraße (Kie072 bis Kie076) entfallen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1284/7.59698

Kostenschätzung:	5.940,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

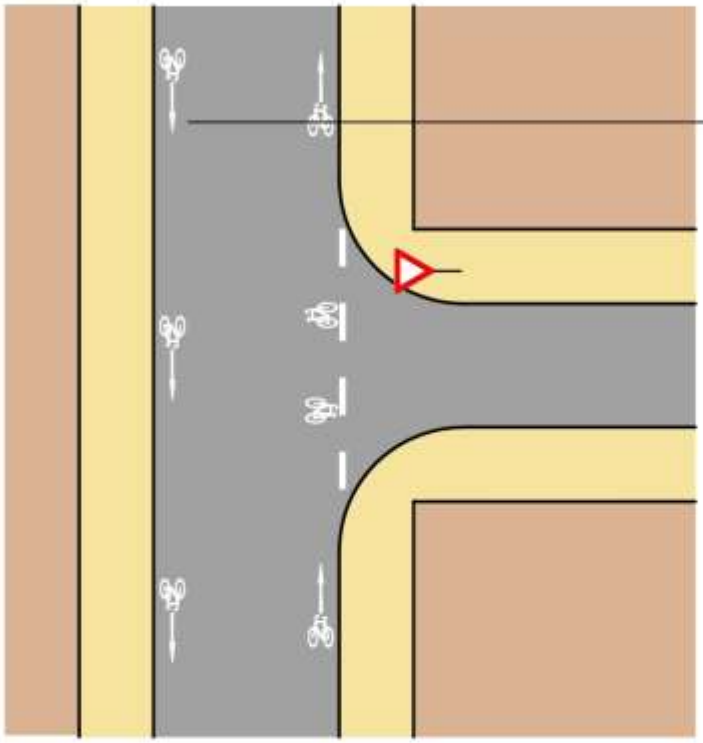
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie080	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:
- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:
- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:
- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie081	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 423 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9896 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9896 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite 7,50 m Breite.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Ein einseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite möglich und kann bergan markiert werden.
Die Nebenanlagen eigenen sich nicht für Radverkehrsanlagen.
Ggf. sollte diese Verbindung zugunsten der Verbindung über Thingslindestraße (Kie072 bis Kie076) entfallen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1256/7.60092

Kostenschätzung:	25.380,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

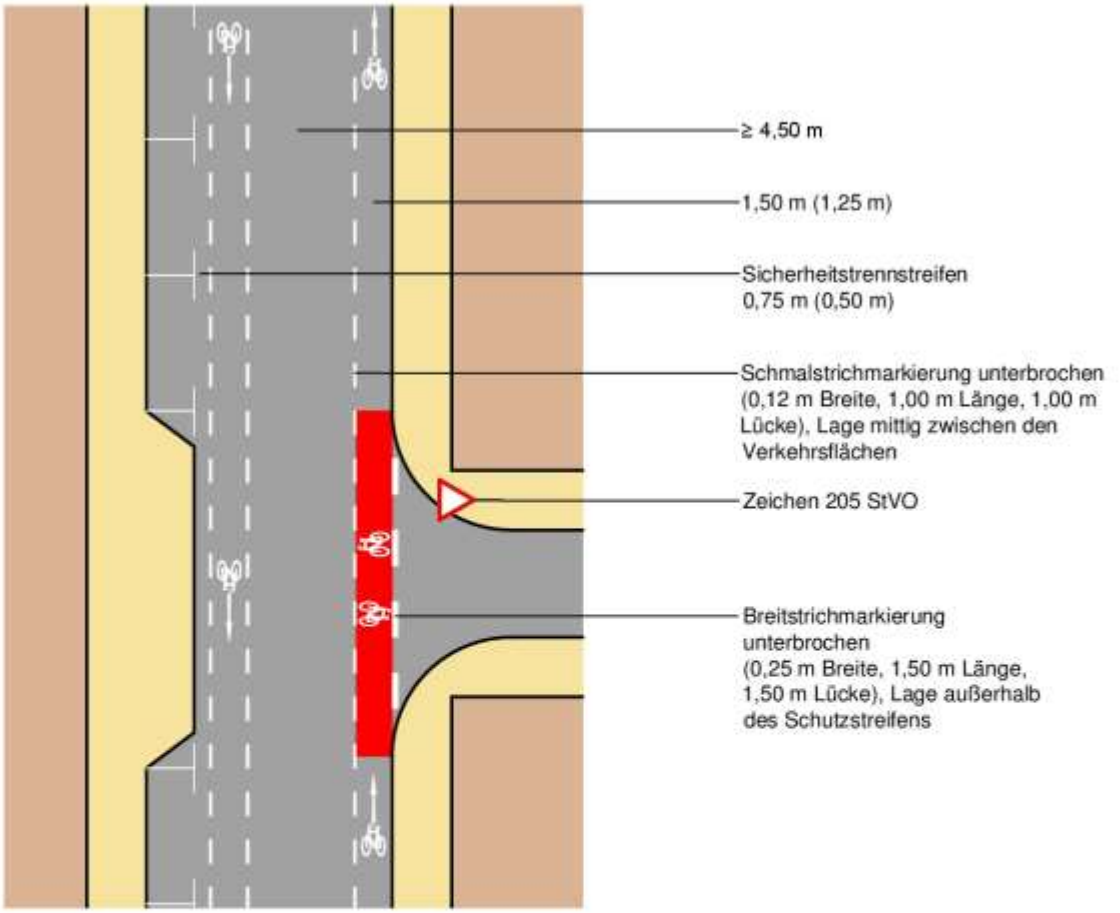
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie081	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Friedrich-Ebert-Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie081.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Thingslindestraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie081
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Zuge der Maßnahme Kie081 geeignete markierungstechnische Maßnahmen an diesem Knotenpunkt zu treffen (vgl. Musterlösung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1273/7.5987

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

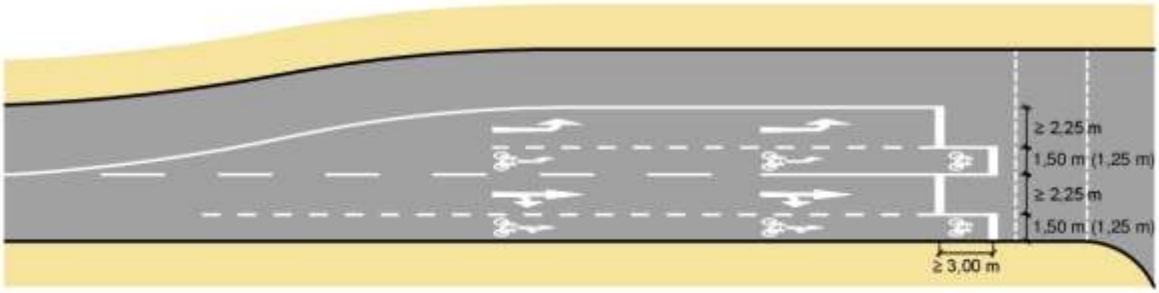
Abschnitts-Nr.	Kie081.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Kierspe			**Straße**	Friedrich-Ebert-Straße/Thingslindestraße

Musterlösung

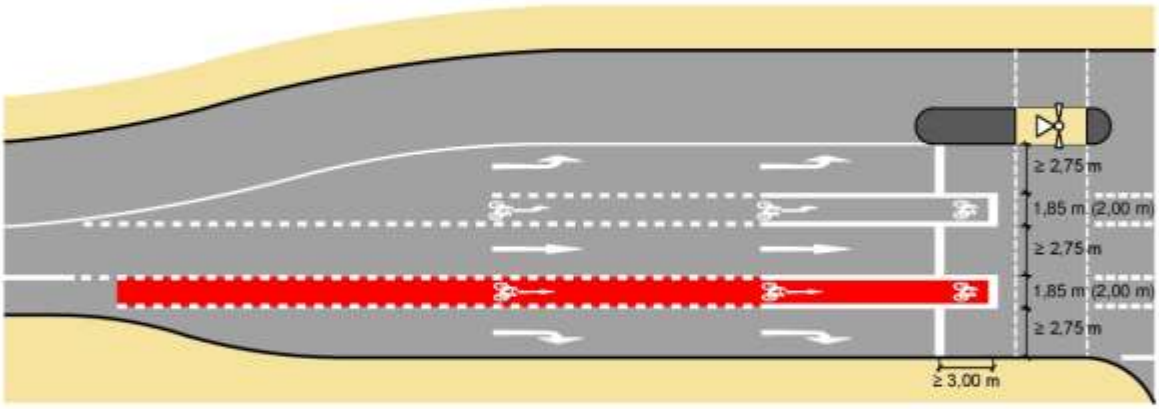
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie087	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

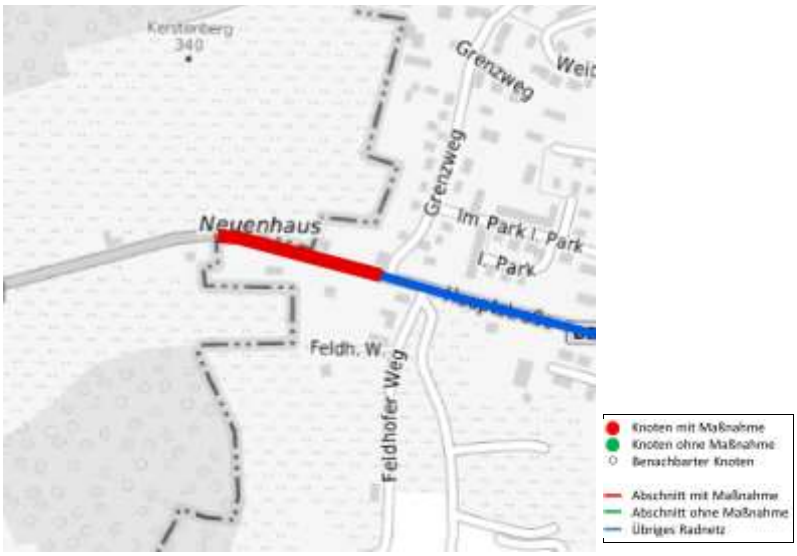


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 179 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4546 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
keine Maßnahme im innerörtlichen Bereich notwendig. Ggf. sind Piktogrammspuren zu prüfen
Im westlichen Ortsausgangsbereich ist eine Nebenanlage vorhanden, die auf 2,50 m ausgebaut werden sollte.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1122/7.49960

Kostenschätzung:	53.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont

Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

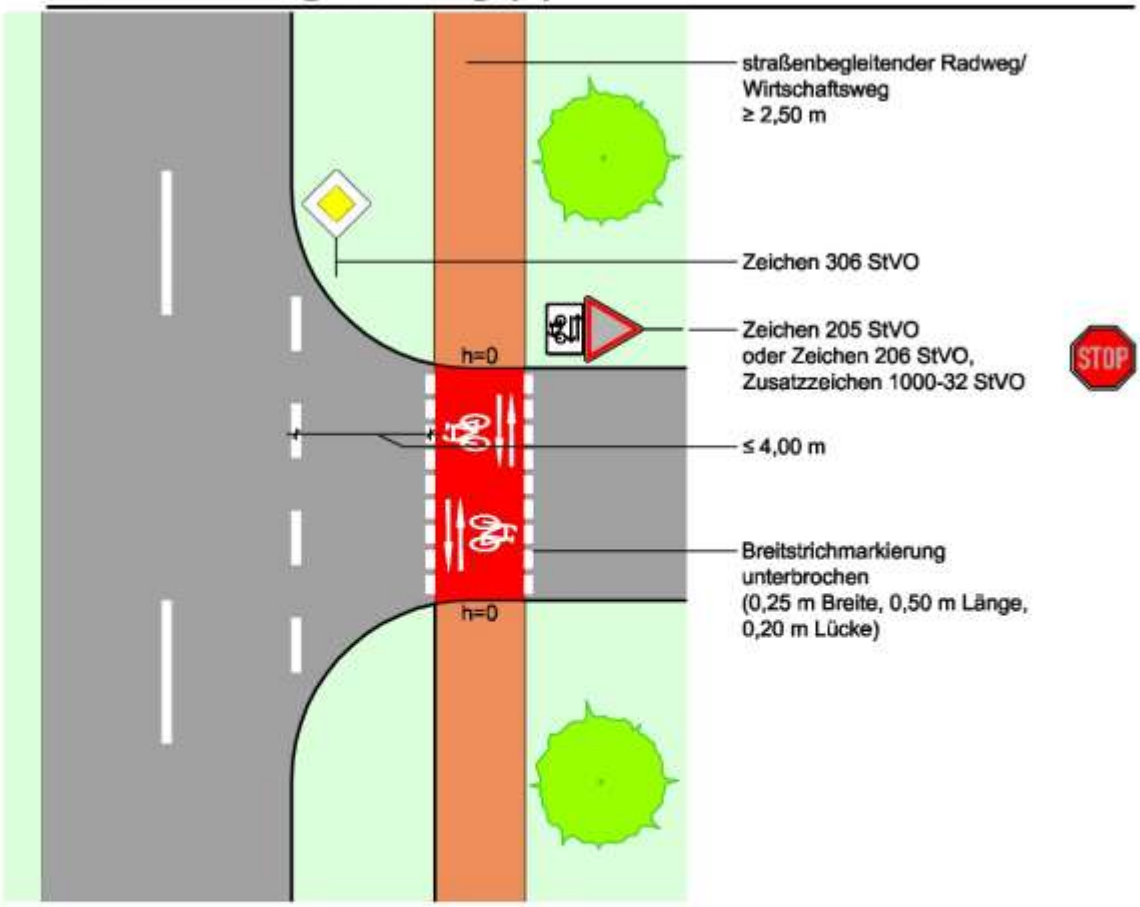
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie087	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie087.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Kierspe			**Straße**	Hauptstraße/Grenzweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie087
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Anstelle des Linksabbiegefahrstreifens sollte hier im Übergang zwischen der künftigen Zweirichtungsführung (Kie087) und der innerörtlichen Mischverkehrsführung (Kie057) eine bauliche Querungshilfe (Musterlösung 9.5-11) oder mindestens eine Fahrbahneinengung ((Musterlösung 9.5-7) errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1122/7.4996

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

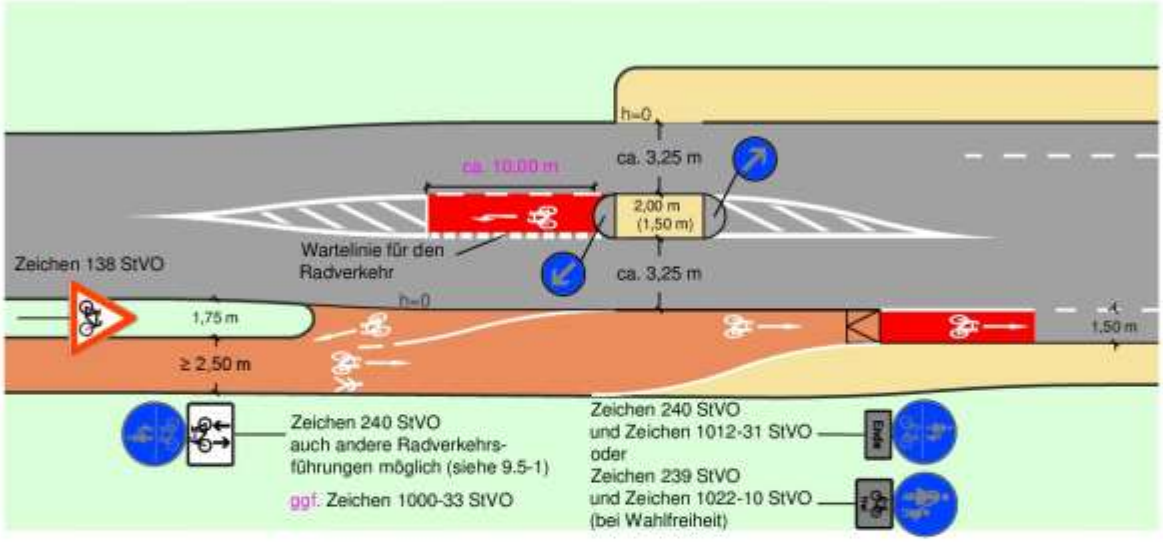
Abschnitts-Nr.	Kie087.1	Lage	innerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Kierspe			Straße	Hauptstraße/Grenzweg

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-11
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Kie090	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 810 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4546 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1193/7.58314

Kostenschätzung:	324.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

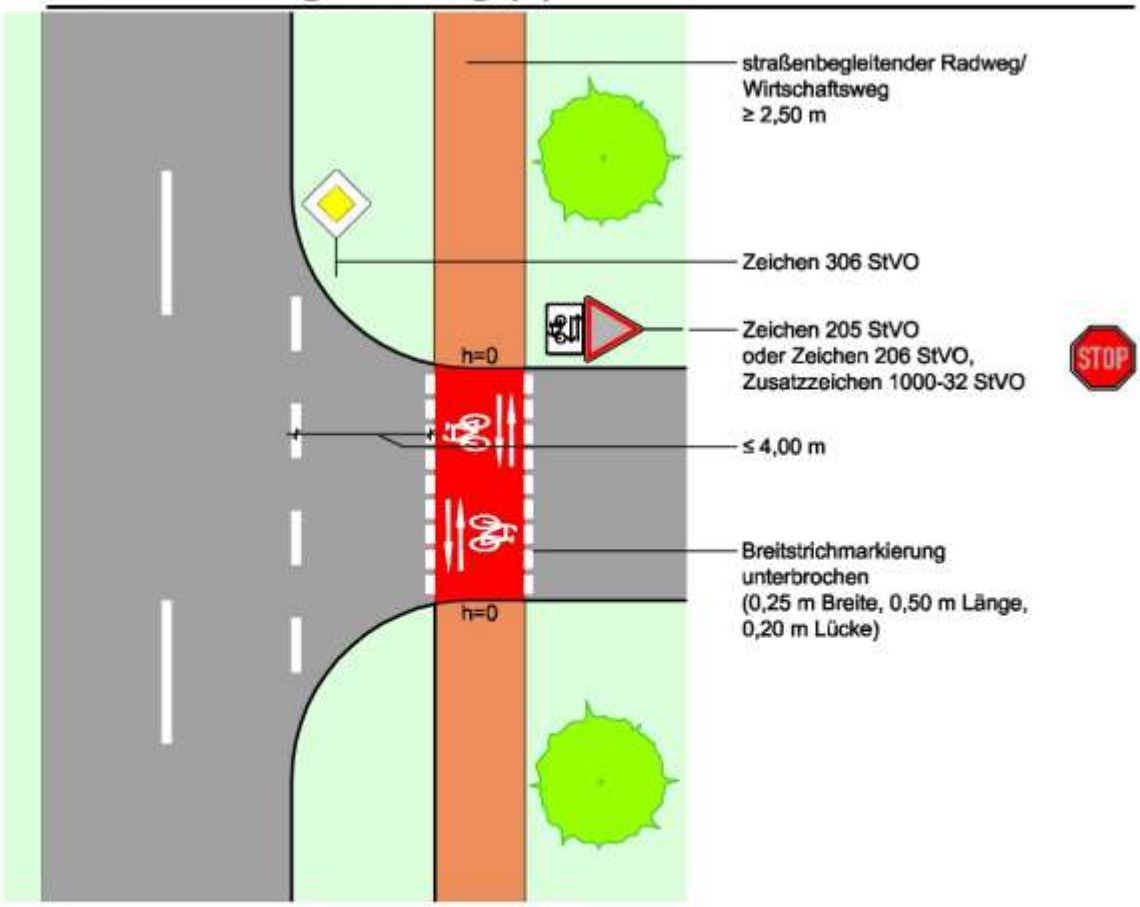
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie090	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Kierspe			Straße	B 237

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Kie090.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237/Waldheimstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Kie090
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Fahrbahnseite der neue Radweg (Kie090) errichtet wird, wird der Neubau einer Querungshilfe notwendig. Sollte der Radweg auf der Nordseite der Fahrbahn errichtet werden, entfällt diese Knotenpunktmaßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1204/7.5930

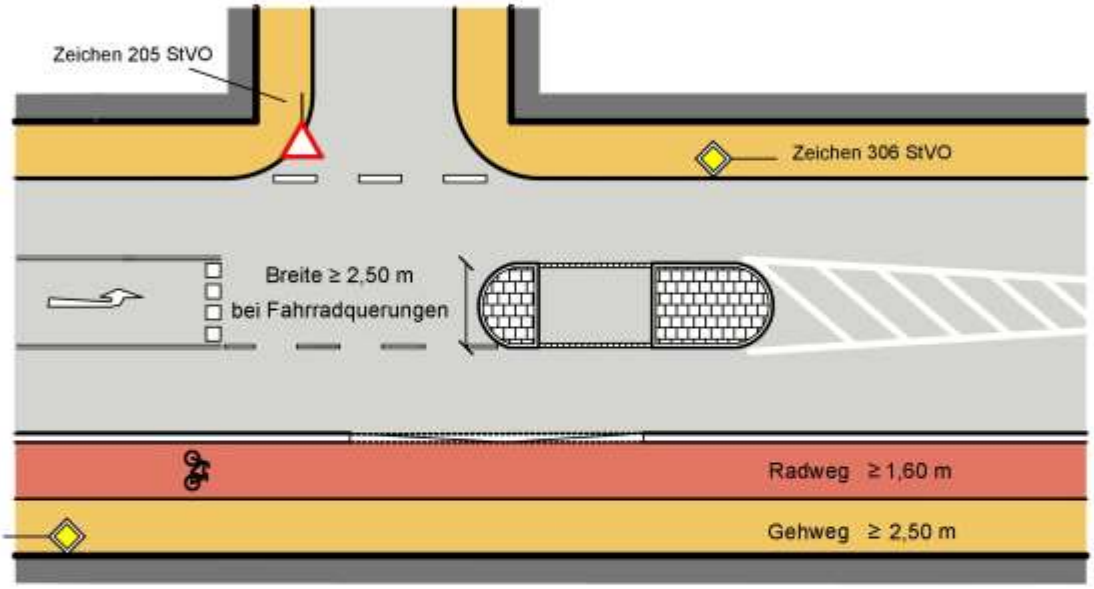
Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Kie090.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Kierspe			**Straße**	B 237/Waldheimstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten
Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen
Abbiegender Radverkehr



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3.4, Bild 39

Anwendungs-bereiche:
- Linksabbiegestreifen mit Verziehungsfläche
- Anwendbar bei starken Kfz-Abbiegeverkehr gemäß RAST Kapitel 6.3.3

Besonderheiten:
- Bei schwächerem Kfz-Abbiegeverkehr kommt die geteilte Mittelinsel zur Anwendung

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-4
Stand: September 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd016	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Lennestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 154 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 18377 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 18377 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Falls auf eine der bis zu fünf Fahrstreifen verzichtet werden kann, dann sind Radfahrstreifen zu markieren.
Ist dies nicht möglich, sind die vorhandenen Nebenanlagen (ca. 2,00 m Breite) auf 2,50 m Breite auszubauen und als gemeinsame Geh-/Radwege (Zeichen 240) jeweils in Richtungsverkehr umzuwidmen.
Letzterer Vorschlag wird am realistischsten angesehen.
Besser als ein Radweg mit Zeichen 240 wäre allerdings ein getrennter Geh-/Radweg im Richtungsverkehr. Dies wird aus Platzgründen nicht als realistisch eingeschätzt (außer ein Fahrstreifen kann entfallen)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2278/7.64716

Kostenschätzung:	138.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

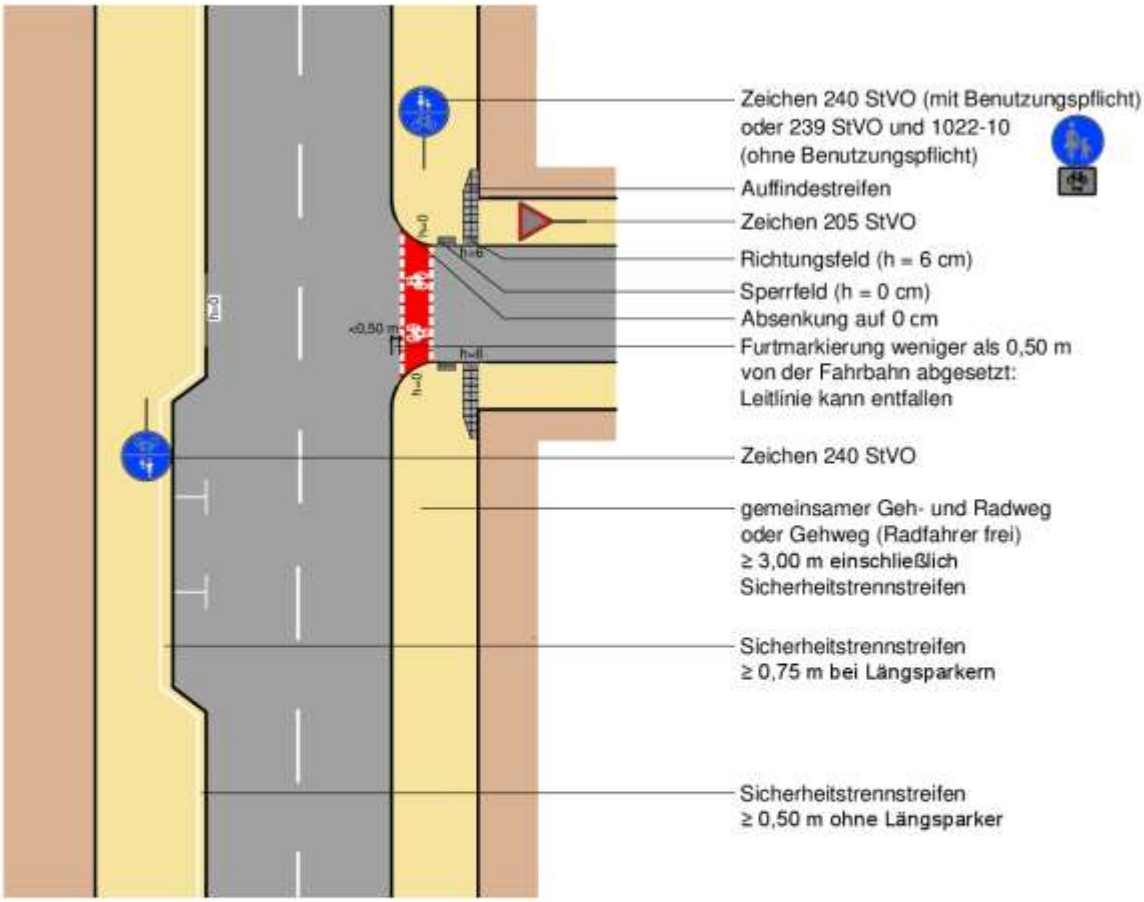
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd016	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Lennestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd016.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Lennestraße/Buschhauser Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd016
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Je nachdem, ob Lüd016 als beidseitige Radfahrstreifen oder als Richtungsradwege umgesetzt wird, sollten entsprechende markierungstechnische Maßnahmen am LSA-Knoten vorgesehen werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2278/7.6471

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

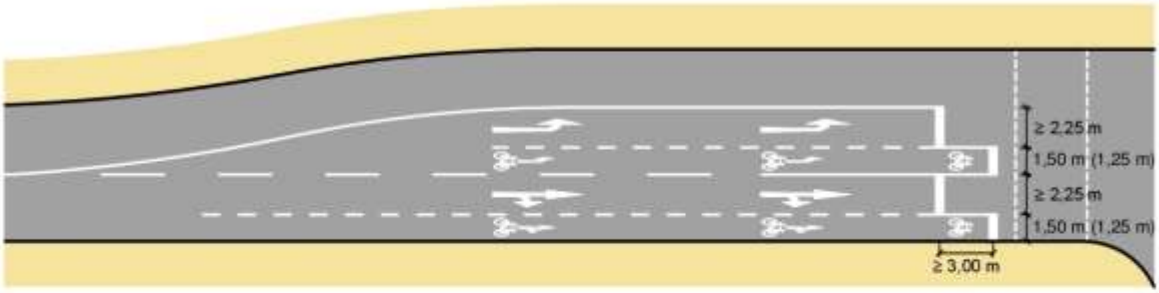
Abschnitts-Nr.	Lüd016.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Lennestraße/Buschhauser Weg

Musterlösung

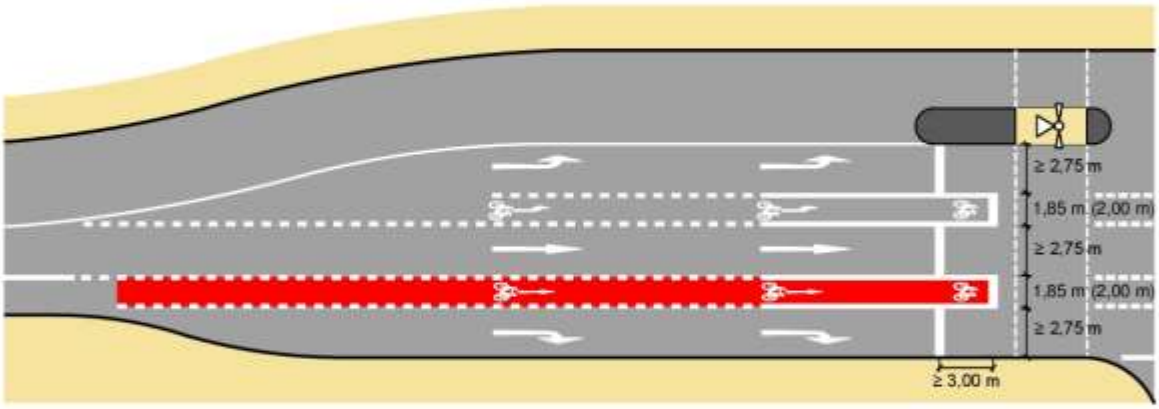
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd018	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 274 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 80 oder 90 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-80/90





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2420/7.69425

Kostenschätzung:	109.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

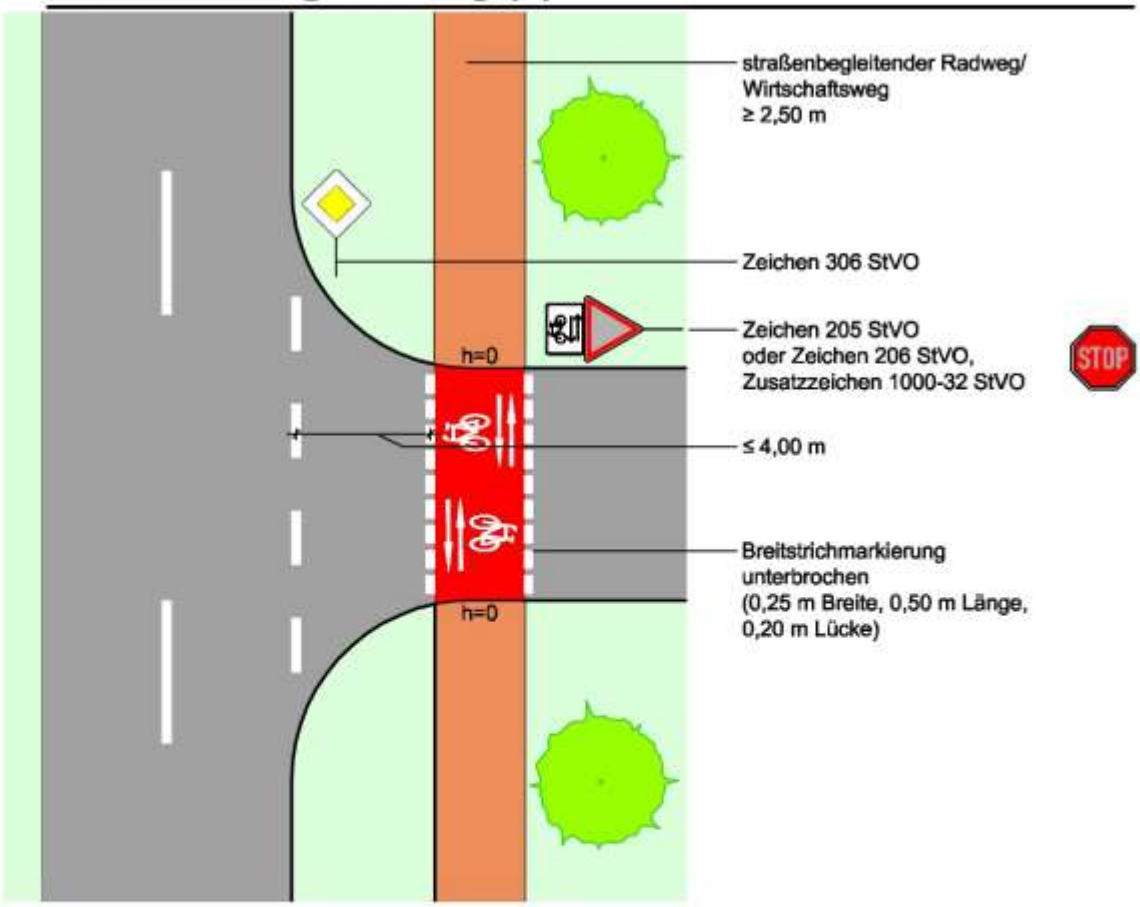
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd018	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Brunscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd019	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 137 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2412/7.69280

Kostenschätzung:	54.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

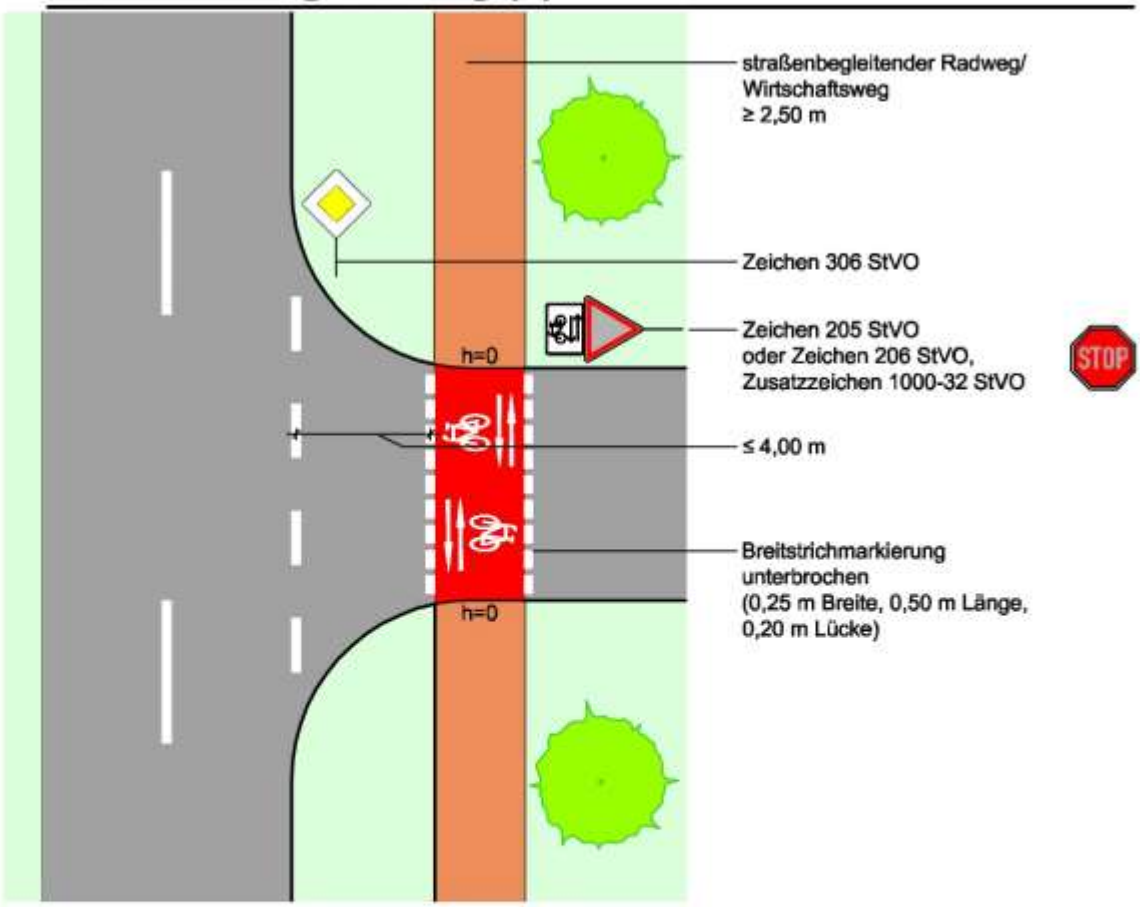
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd019	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Brunscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd020	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

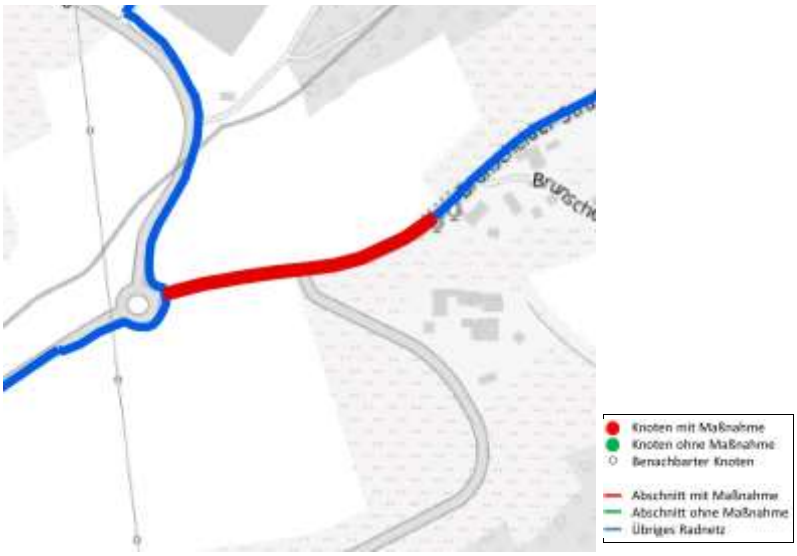
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 301 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2404/7.68875

Kostenschätzung:	120.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

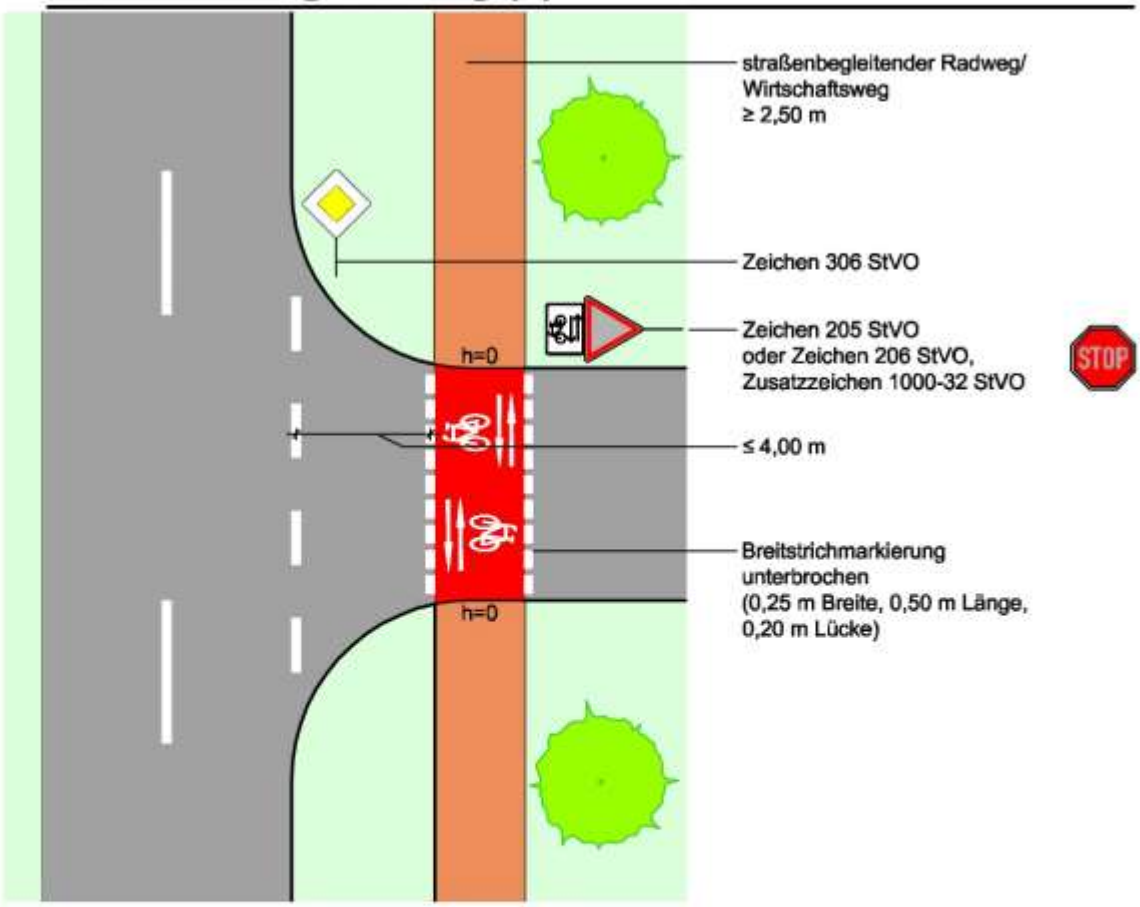
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd020	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Brunscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd021	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

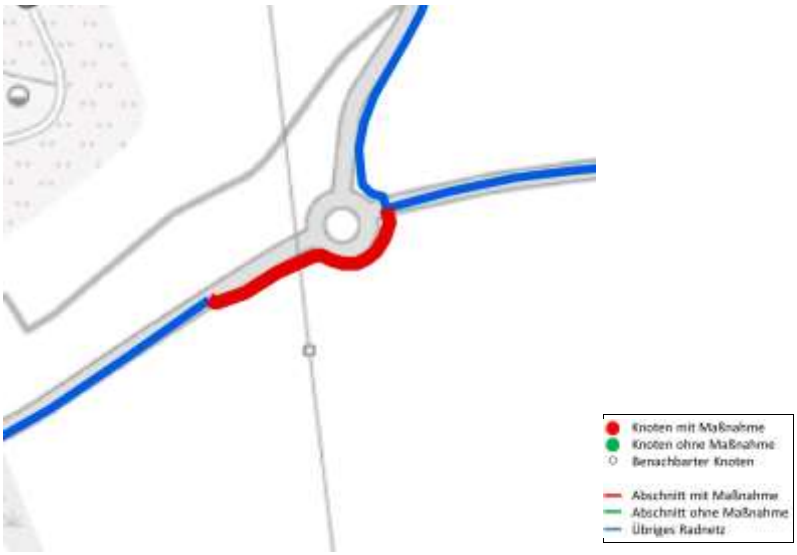


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 140 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 274-70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die nicht-gewidmete und vorhandene Nebenanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ganz ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse < 1,75 m und ist nicht ERA-konform
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg (StVO Zeichen 240) im Zweirichtungsverkehr.
Der Radweg hat eine Breite von 2,40 m und diese kann toleriert werden.
Bei einer Sanierung der Fahrbahn sollte der Radweg sowie der Sicherheitstrennstreifen nach Möglichkeit optimiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2404/7.68875

Kostenschätzung:	2.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd021.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße/Hemecker Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd021
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2403/7.6883

Abschnitts-Nr.	Lüd022	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

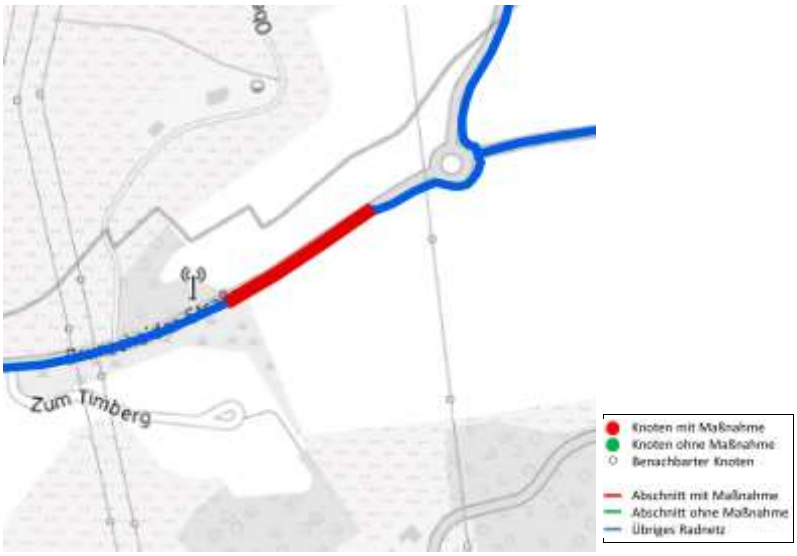
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 187 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2389/7.68499

Kostenschätzung:	72.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

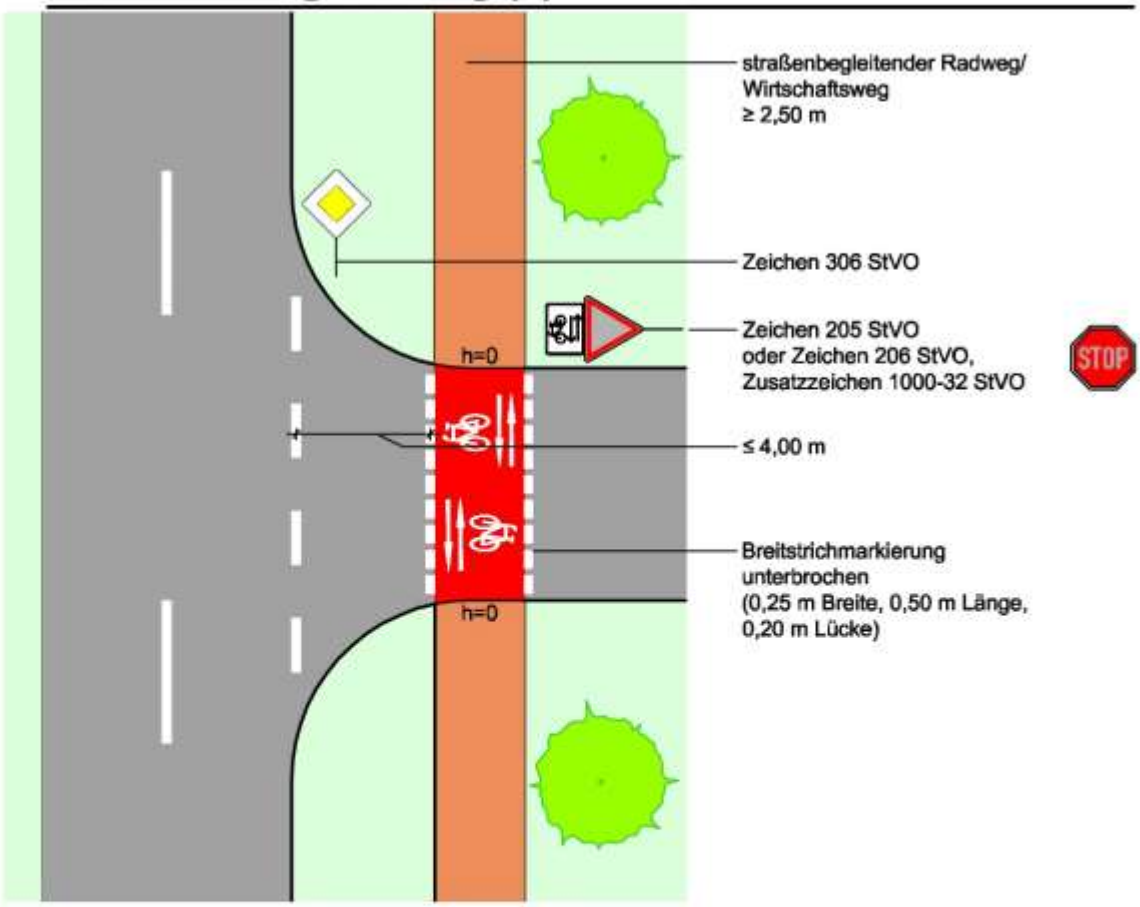
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd022	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Brunscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

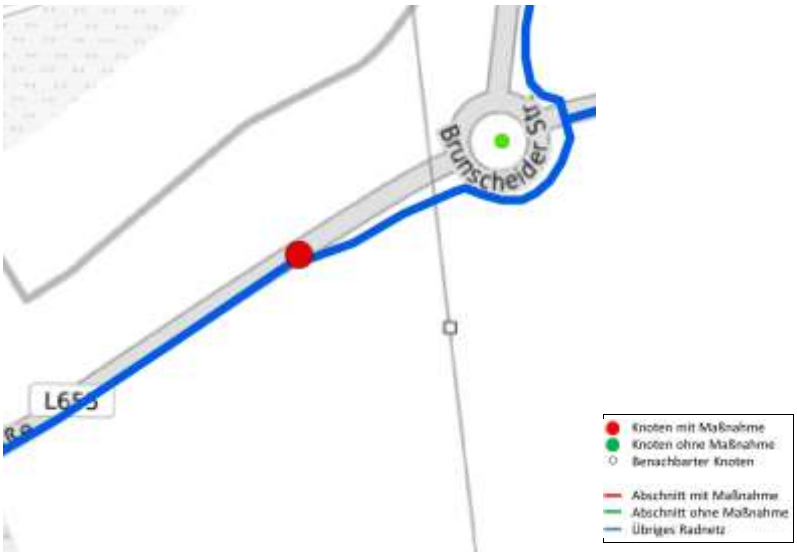
Abschnitts-Nr.	Lüd022.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd022
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der Radweg (Lüd022) auf der Nordseite gebaut werden, dann ist eine Querungshilfe zur gesicherten Querung über die Brunscheider Str. notwendig. Sollte der Radweg auf der Südseite errichtet werden, kann auf diese Knotenpunktmaßnahme verzichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2398/7.6871

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

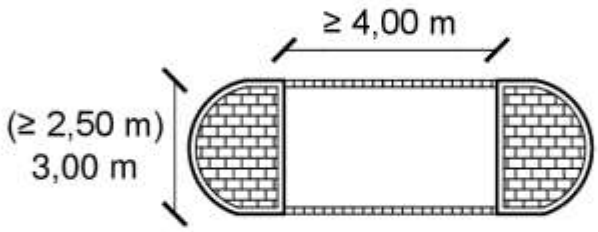
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd022.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

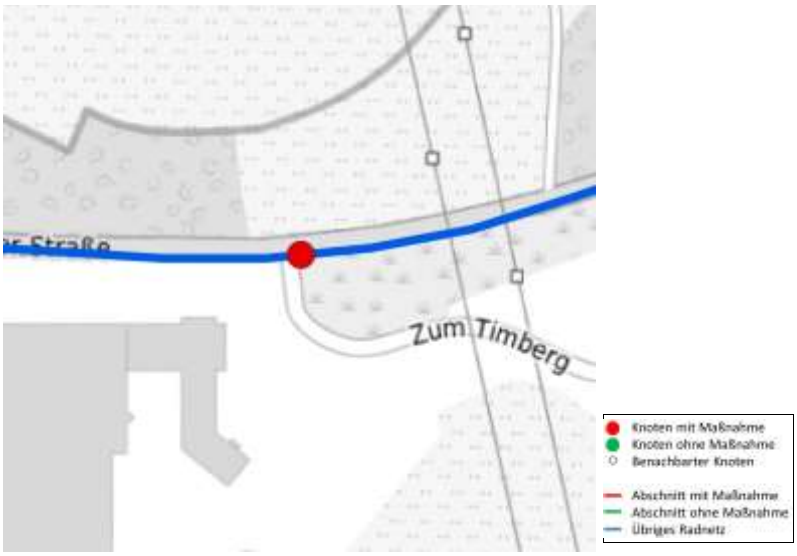
Abschnitts-Nr.	Lüd022.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße/Zum Timberg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd022
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Maßnahme Lüd023 sind bauliche und Furtmarkierungstechnische Maßnahmen zu ergreifen. Sollte der Radweg auf der Südseite gebaut werden, so ist der Rechtsabbieger in Zum Timberg zu signalisieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2383/7.6818

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd023	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

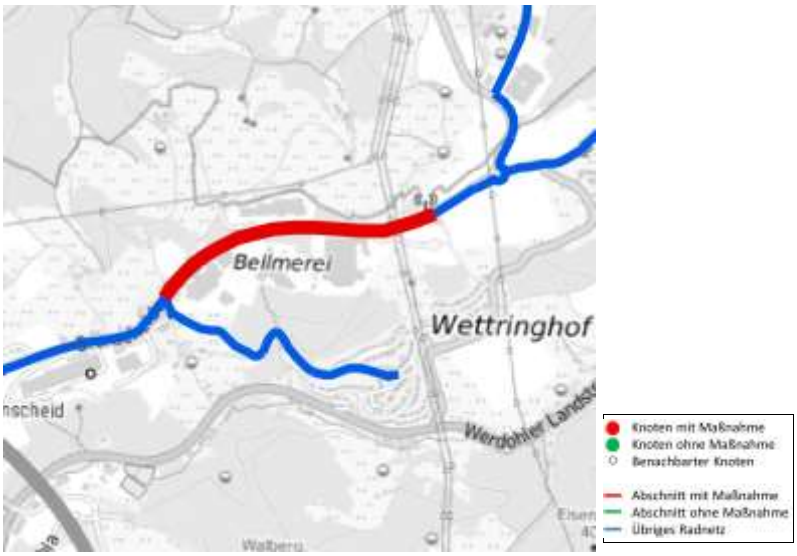
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1136 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2389/7.68499

Kostenschätzung:	454.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

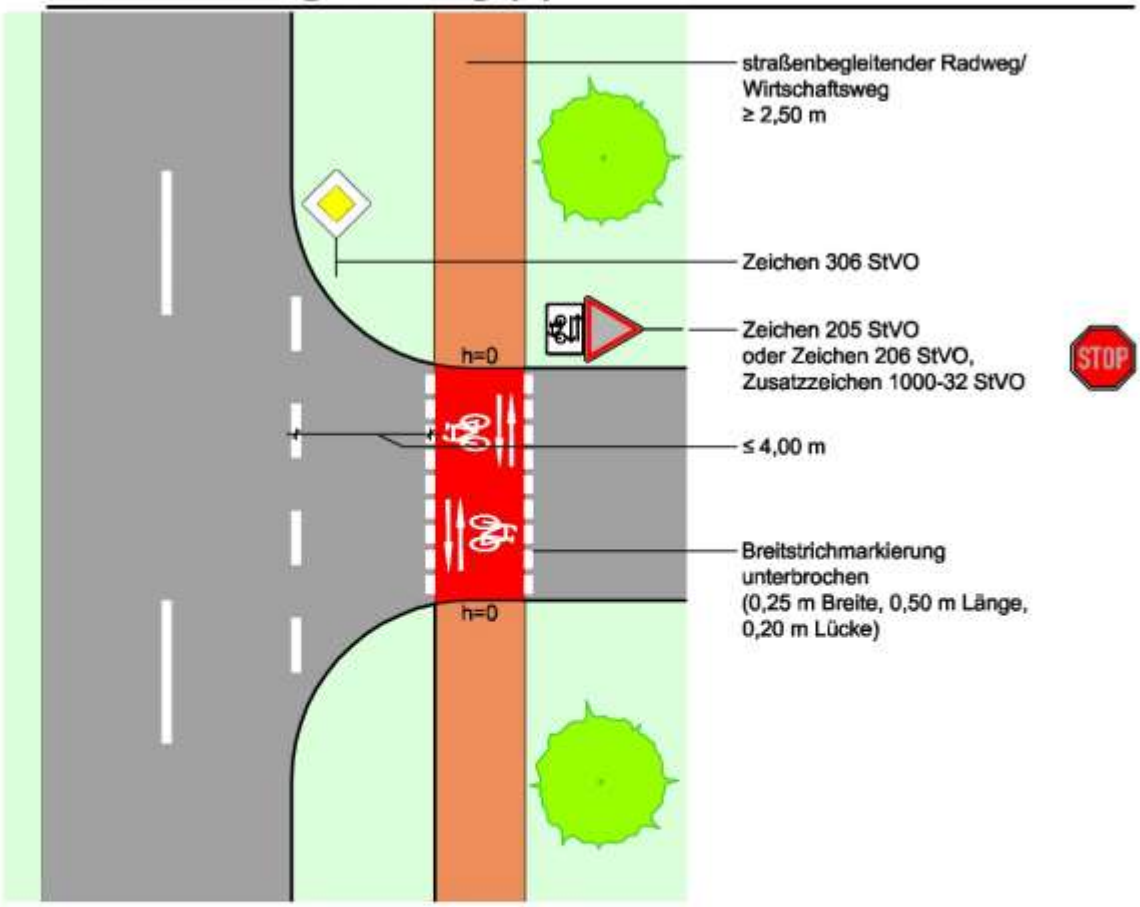
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd023	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Brunscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

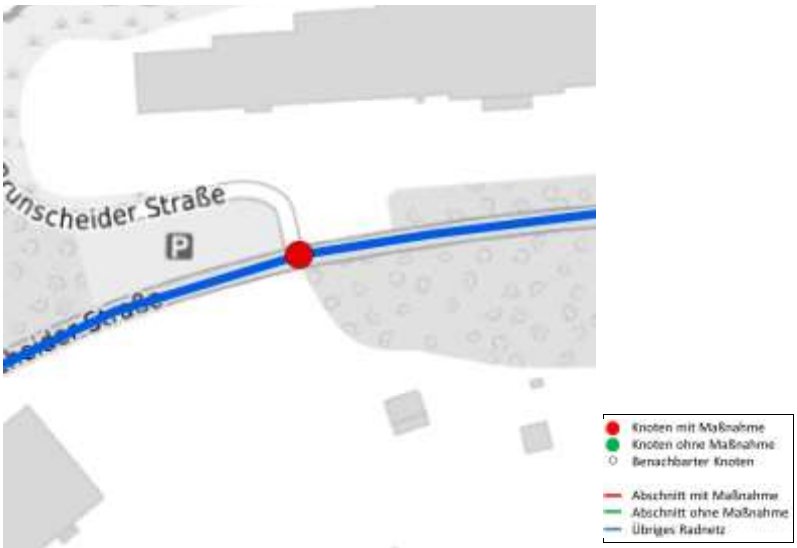
Abschnitts-Nr.	Lüd023.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße (L655)/Brunscheider Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd023
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Maßnahme Lüd023 sind bauliche und Furtmarkierungstechnische Maßnahmen zu ergreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2382/7.6753

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd023.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße/Drever Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd023
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2358/7.6703

Abschnitts-Nr.	Lüd024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

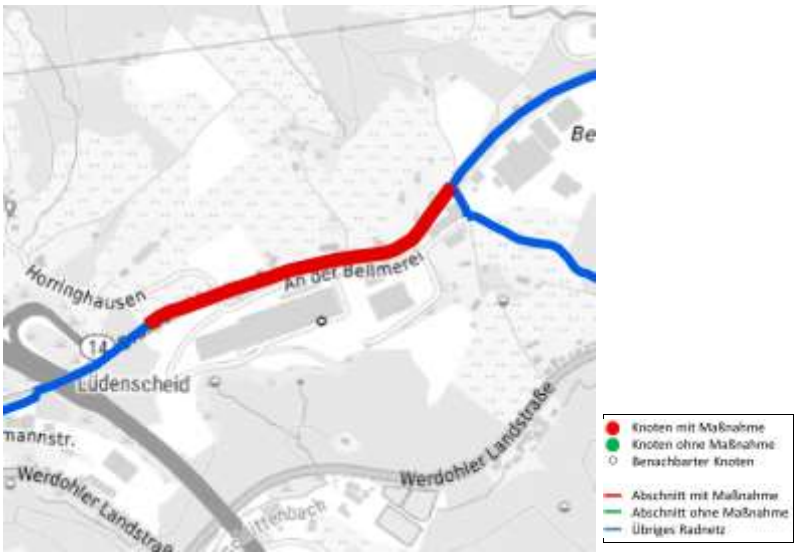
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 736 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2331/7.66115

Kostenschätzung:	294.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

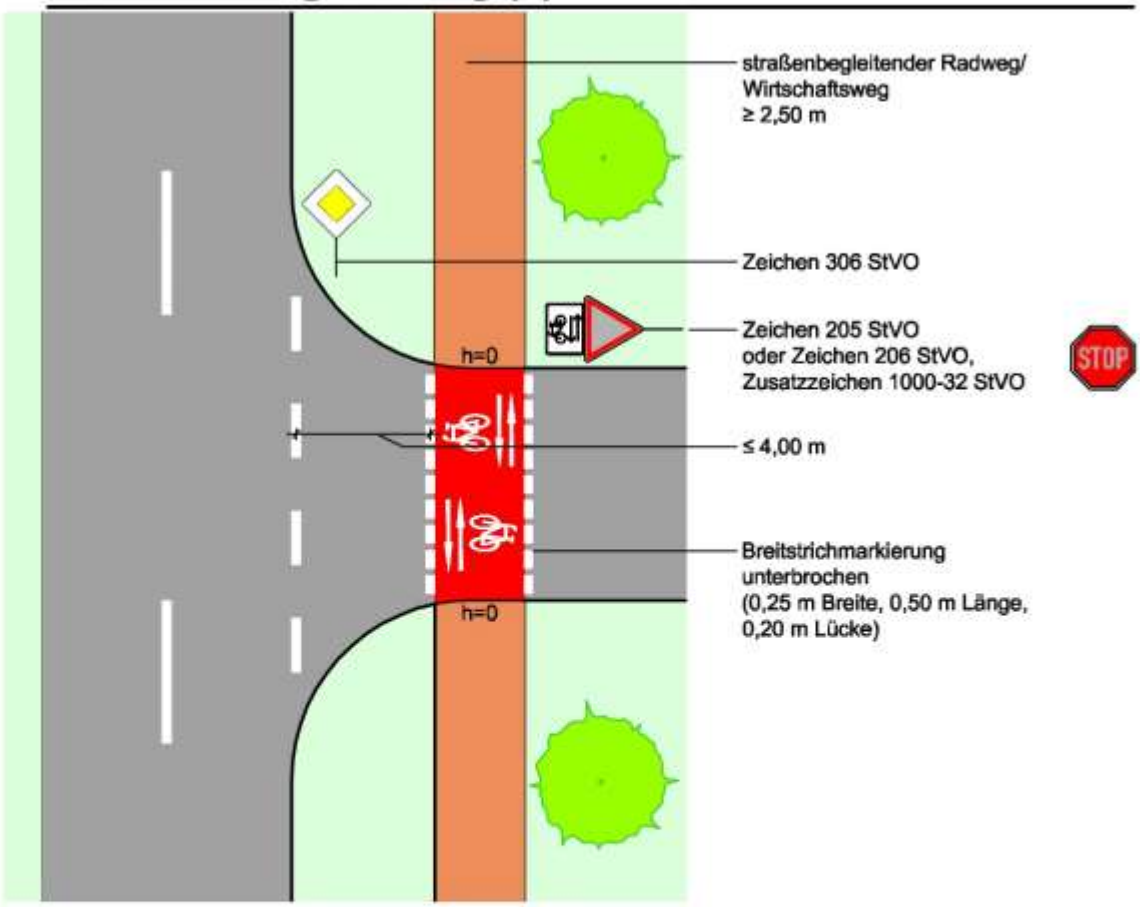
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Brunscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd024.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße/Horringhausen

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd024
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Maßnahme Lüd025 sind bauliche und Furtmarkierungstechnische Maßnahmen zu ergreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2337/7.6632

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd025	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

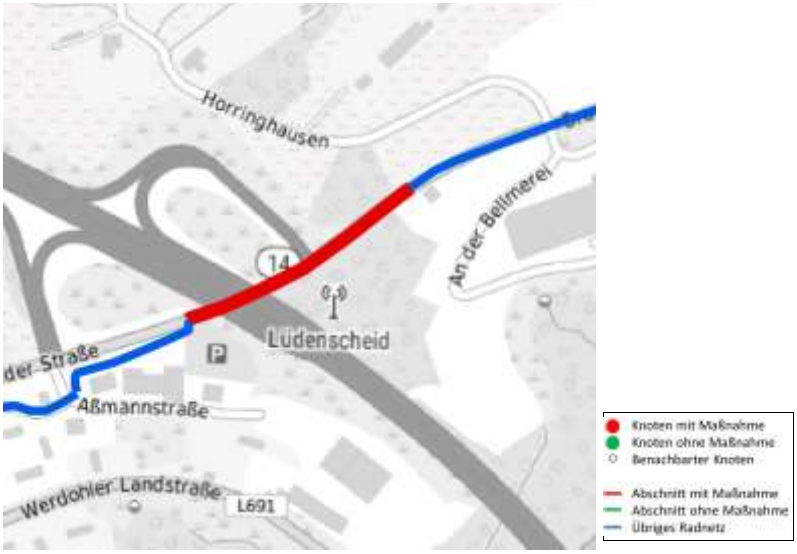
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 274 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2318/7.65784

Kostenschätzung:	109.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

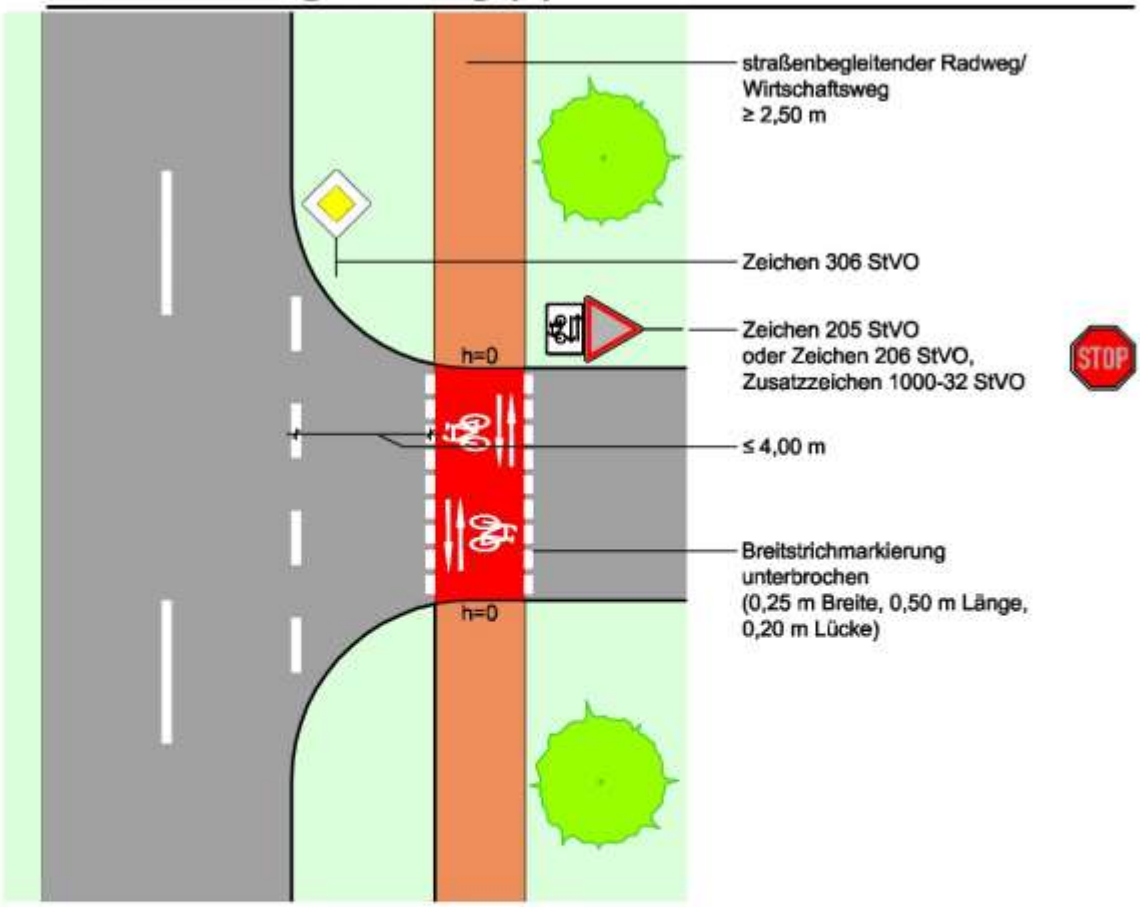
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd025	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Brunscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

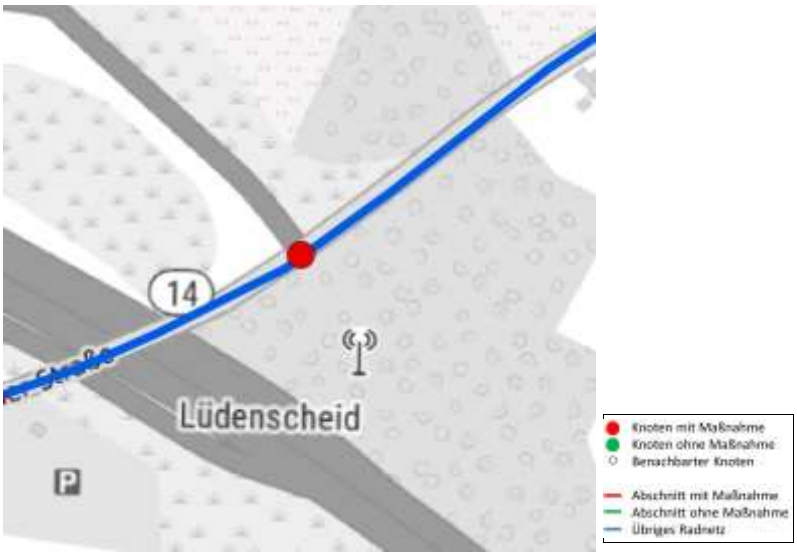
Abschnitts-Nr.	Lüd025.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße/Auffahrt E41

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd025
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Maßnahme Lüd025 sind bauliche und Furtmarkierungstechnische Maßnahmen zu ergreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2323/7.6596

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd025.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Brunscheider Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd025
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer LSA





Massnahmentyp: Neubau einer LSA
Sollte die Umsetzung von Lüd025 auf der Nordseite erfolgen, so ist hier eine Querungshilfe in Form einer LSA zu installieren. Sollte der Radweg auf der Südseite gebaut werden, ist (außer Furtmarkierungen) keine Maßnahme notwendig.
Hinterlegung einer Musterlösung aufgrund der Komplexität des Knotens nicht möglich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2318/7.6578

Kostenschätzung:	200.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd031	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 92 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 18377 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 18377 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind beidseitig Radfahrstreifen zu markieren oder Richtungsradwege anzulegen. Ggf. muss eine der Fahrstreifen hierzu genutzt oder alle Fahrstreifen müssen jeweils einige Zentimeter abgeben. Das Problem mit beiden Vorschlägen ist die Überführung des Radfahrenden in die Horringhauser Str. (Lüd030), die über die Werdohler Straße kaum umsetzbar bzw. nur unter hohem Aufwand möglich erscheint. Wenn aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich ist, so ist der Radverkehr in den Nebenanlagen abzubilden. Alternativ existiert die Verbindung Lüd017, die auszubauen und umzuwidmen ist.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2280/7.64892

Kostenschätzung:	9.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

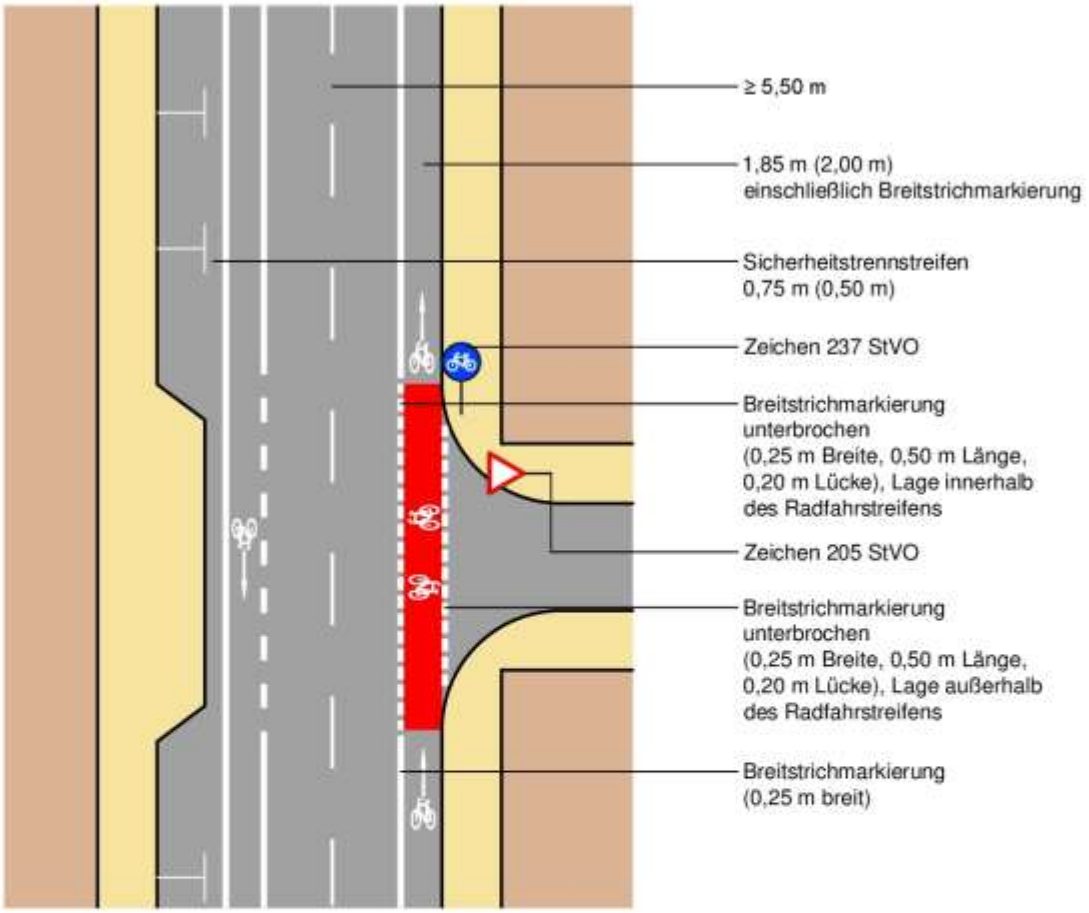
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd031	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd031.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Werdohler Landstraße/Horringhauser Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd031
mit Streckenmaßnahme: Entfallener Knoten





Massnahmentyp: Entfallener Knoten
An diesem Vorfahrtsgeregelten Knotenpunkt müssen vier bis fünf Fahrstreifen überwunden werden. Dieser Knotenpunkt ist die eigentliche Problemstelle der Maßnahme Lüd031. Diese sollte für Lüd017 aufgegeben werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2284/7.6500

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

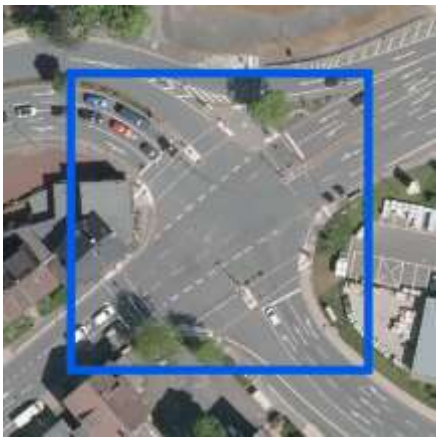
Prioritätsstufe:

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd031.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Werdohler Straße/Lennestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd031
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Ausgehend von der Annahme, dass sowohl in der Lennestraße als auch in der Werdohler Landstraße beidseitige Radfahrstreifen umsetzbar sind (vgl. Lüd016 und Lüd031), dann sind an diesem LSA-Knoten vorgezogene Haltlinien zu markieren. Sollten sich, insbesondere auf der Werdohler Landstr. beidseitig Radfahrstreifen nicht verwirklichen lassen, dann sollte der Weg Lüd017 großzügig ausgebaut und in beide Richtungen befahrbar werden. Die umgeht auch die Problematik am Knoten Horringhasuer



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2280/7.6489

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

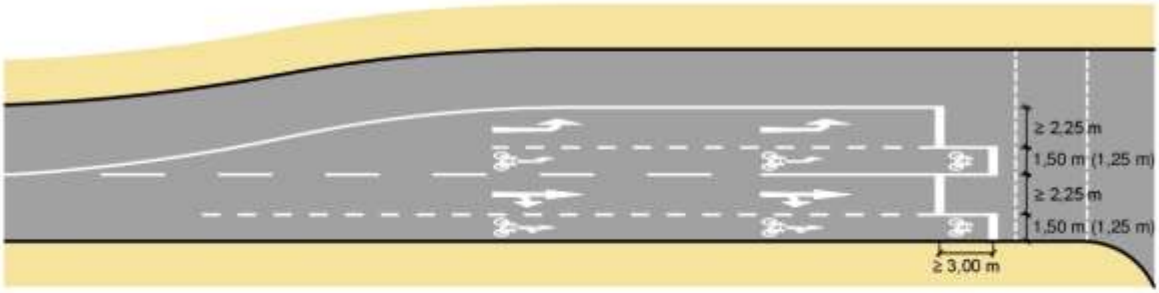
Abschnitts-Nr.	Lüd031.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Werdohler Straße/Lennestraße

Musterlösung

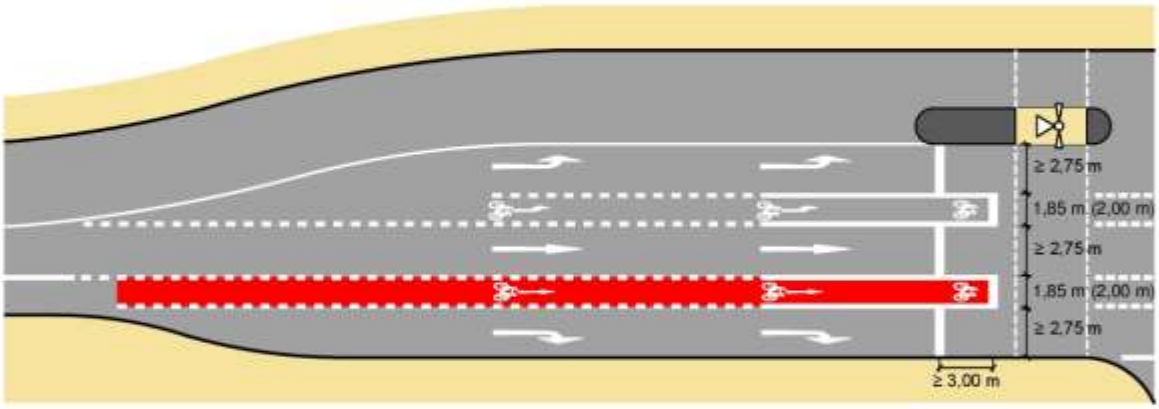
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd042	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Platehofstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

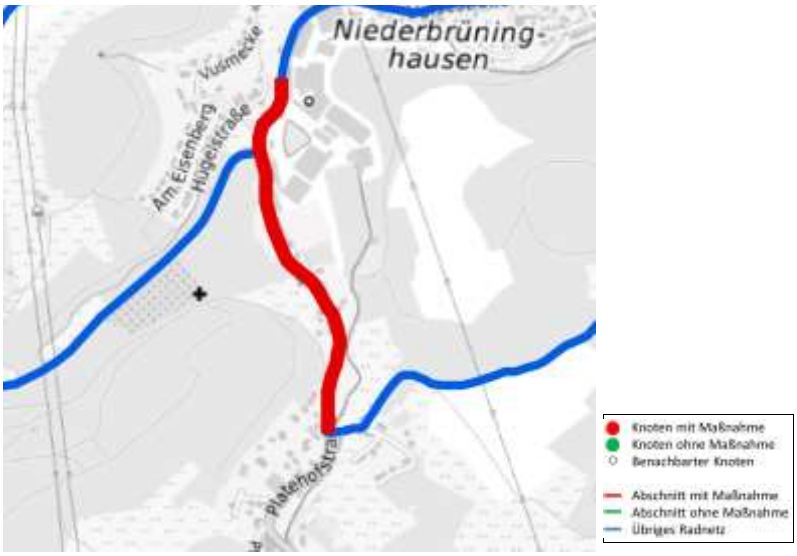
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 822 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 1593 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 1593 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es ist keine Maßnahme erforderlich, jedoch wird die Markierung von Schutzstreifen durch die Kommune gefordert. Trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in diesem Bereich sollte beidseitig ein Schutzstreifen Anwendung finden. Dieser sollte bis zum Ende der Bebauung bis einschließlich Platehofstraße 64 angelegt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2149/7.69530

Kostenschätzung:	49.320,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

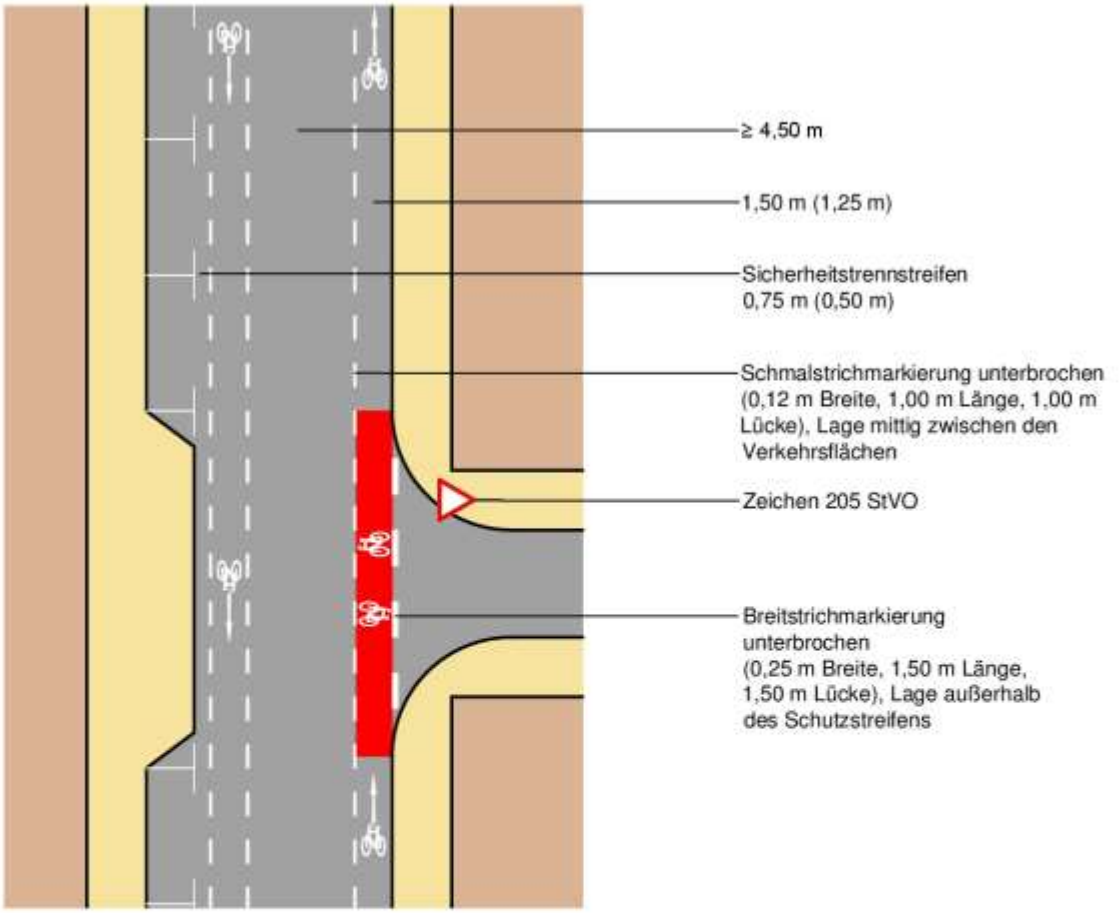
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd042	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Platehofstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.2-1 Stand: Juni 2017	

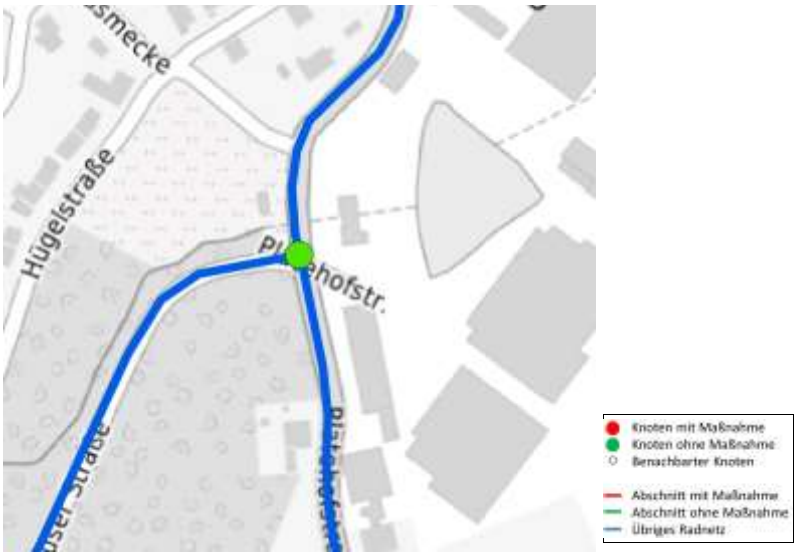
Abschnitts-Nr.	Lüd042.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Platehofstraße/Leifringhauser Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd042
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Hinweis der Kommune: beidseitiger Schutzstreifen (siehe Lüd 042). Antwort VIA: Auf der zu querenden klassifizierten Straße (Lüd042) liegen die Verkehrsstärken bei rund 1600 Kfz/Tag bei 30 km/h. Eine Querungshilfe ist ab 5000 Kfz/Tag vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2203/7.6931

Abschnitts-Nr.	Lüd043	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Versestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 594 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1583 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 1593 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es ist keine Maßnahme erforderlich, jedoch wird die Markierung von Schutzstreifen durch die Kommune gefordert. Trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in diesem Bereich sollte beidseitig ein Schutzstreifen Anwendung finden. Dieser sollte bis zum Ende der Bebauung bis einschließlich Versestraße 53 angelegt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2233/7.70063

Kostenschätzung:	35.640,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

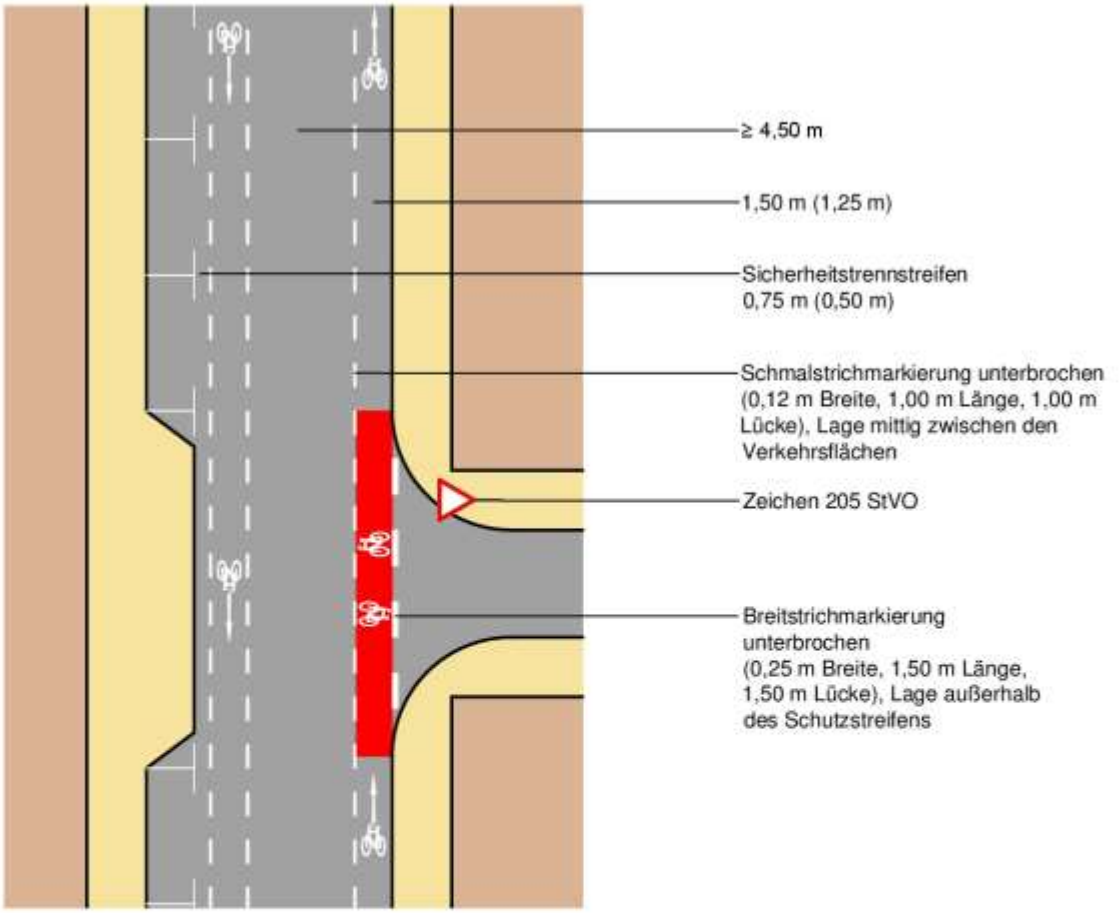
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd043	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Versestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

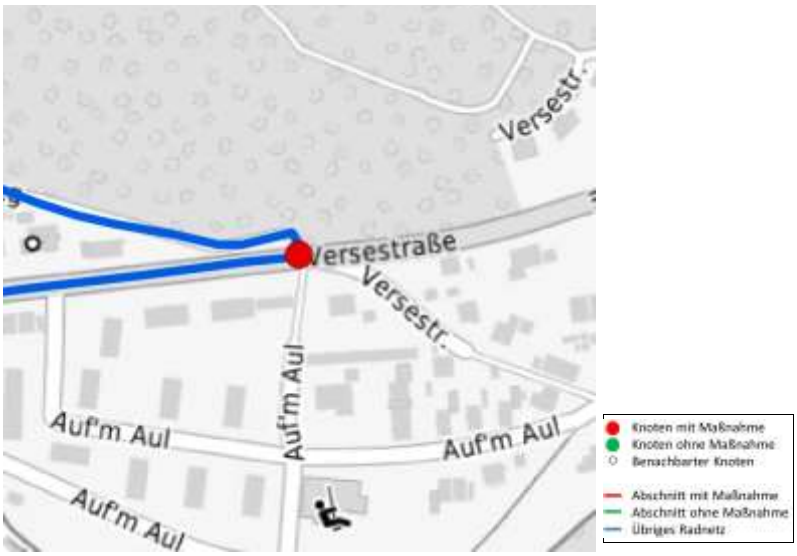
Abschnitts-Nr.	Lüd043.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Versestraße/Buschweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd043
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
StVO-Beschilderung und Bodenmarkierungen für Vorfahrtsgeregelte Knoten sind anzubringen. Hinweis der Kommune: beidseitiger Schutzstreifen (siehe Lüd 043). Antwort VIA: Auf der zu querenden klassifizierten Straße (Lüd042) liegen die Verkehrsstärken bei rund 1600 Kfz/Tag bei 30 km/h. Eine Querungshilfe ist ab 5000 Kfz/Tag vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.223/7.7006

Kostenschätzung:	5.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd052	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung in T30-Zone
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Leifringhauser Straße

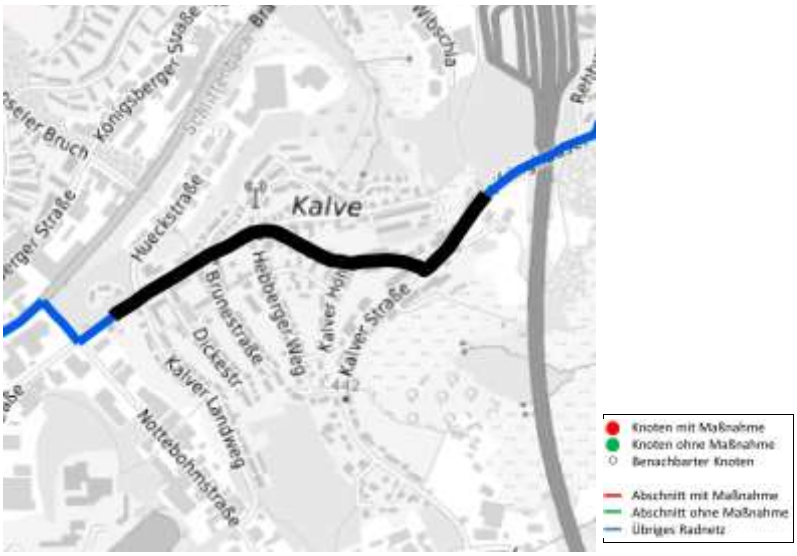
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Kommune
Abschnittslänge: 934 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung in T30-Zone
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: < 500 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Führung in T 30-Zone) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Eine Maßnahme ist hier nicht möglich, da es sich um eine T-30 Zone handelt. Hier sind weder markierungstechnische, noch bauliche Radverkehrsführungen gemäß StVO erlaubt. Die Kommune wünscht hier Schutzstreifen. Diese können nur bei gleichzeitiger Aufhebung der Tempozonenregelung markiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2190/7.66706

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd055	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bräuckenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 378 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16661 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16661 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Nebenanlagen zu gemeinsamen Geh-/Radwegen (StVO-Zeichen 240) mit 2,50 m Breite und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) in eine Richtung empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2153/7.64894

Kostenschätzung:	113.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

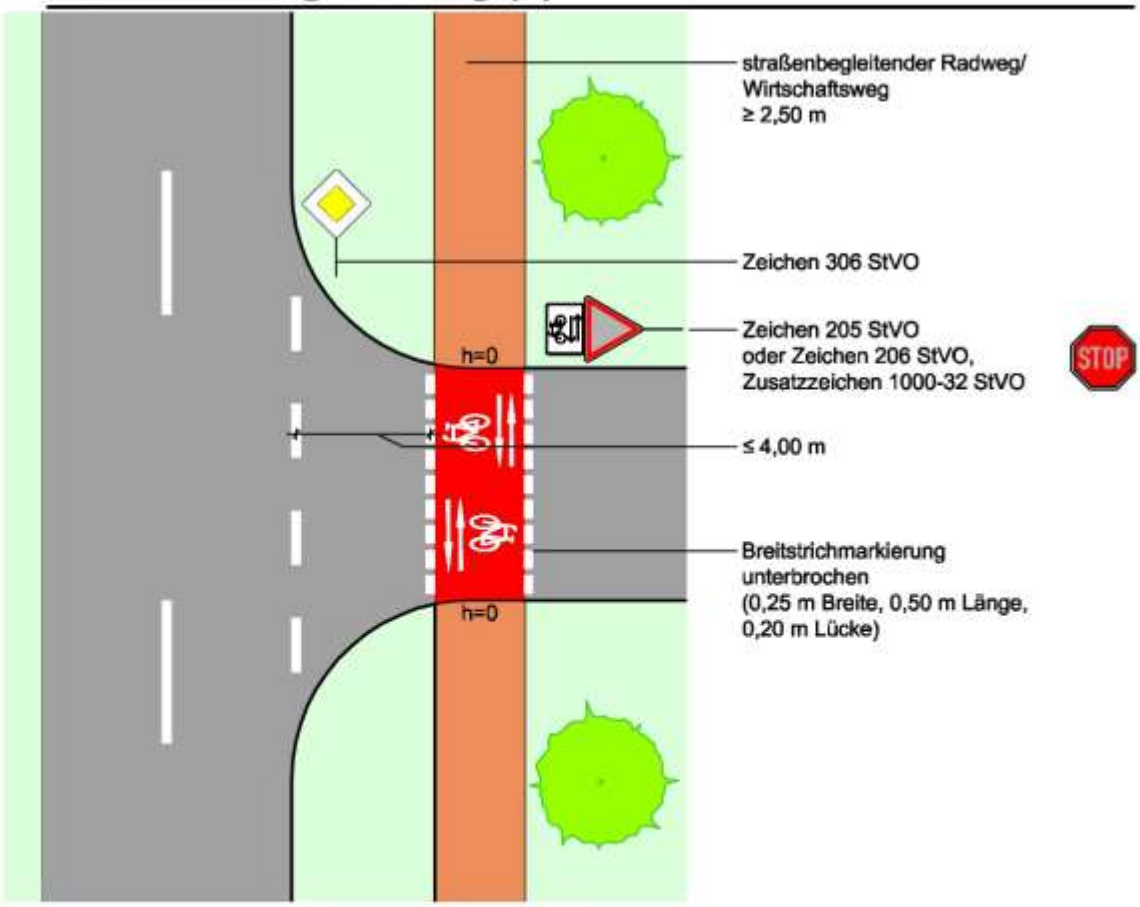
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd055	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bräuckenstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd055.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bräuckenstraße/Nottebohmstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd055
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Für den Neu- bzw. Ausbau der Nummern Lüd114 bzw. Lüd055 sollten geeignete Furtmarkierungen geschaffen und in der Anlage selbst die Streuscheiben ausgewechselt werden (Fuß- und Radfahrerstreuscheiben an den LSA-Furten).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2168/7.6536

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd056	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bräuckenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 423 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16661 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16661 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Nebenanlagen zu gemeinsamen Geh-/Radwegen (StVO-Zeichen 240) mit 2,50 m Breite und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) in eine Richtung empfohlen. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Markierung von Schutz-/Radfahrstreifen zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2153/7.64895

Kostenschätzung:	126.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

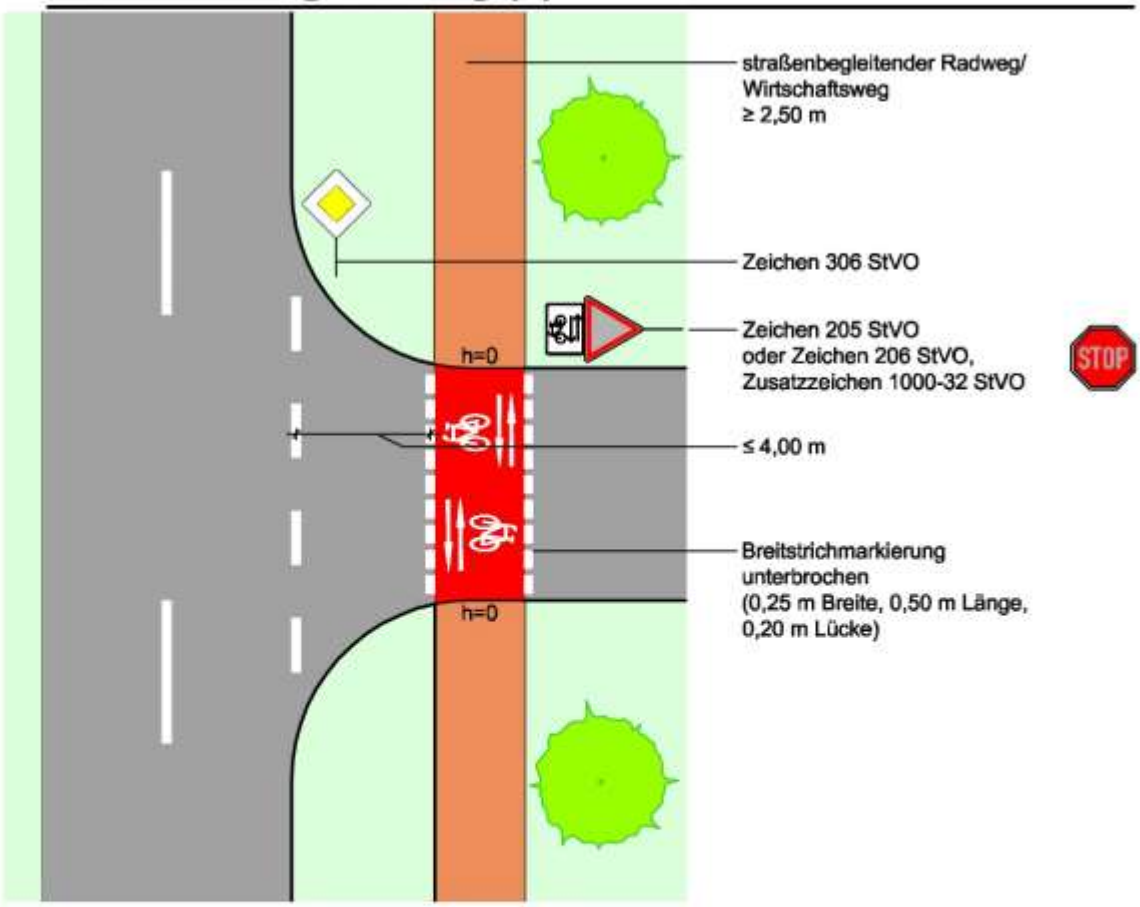
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd056	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bräuckenstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd056.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bräuckenstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd056
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien zu markieren. Maßnahme kommt nur bei Anwendung der Alternativmaßnahme zu Lüd056 zum tragen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.214/7.6464

Kostenschätzung:	5.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd057	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bräuckenstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 160 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16661 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16661 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Nebenanlagen zu gemeinsamen Geh-/Radwegen (StVO-Zeichen 240) mit 2,50 m Breite und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) in eine Richtung empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2112/7.64414

Kostenschätzung:	48.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

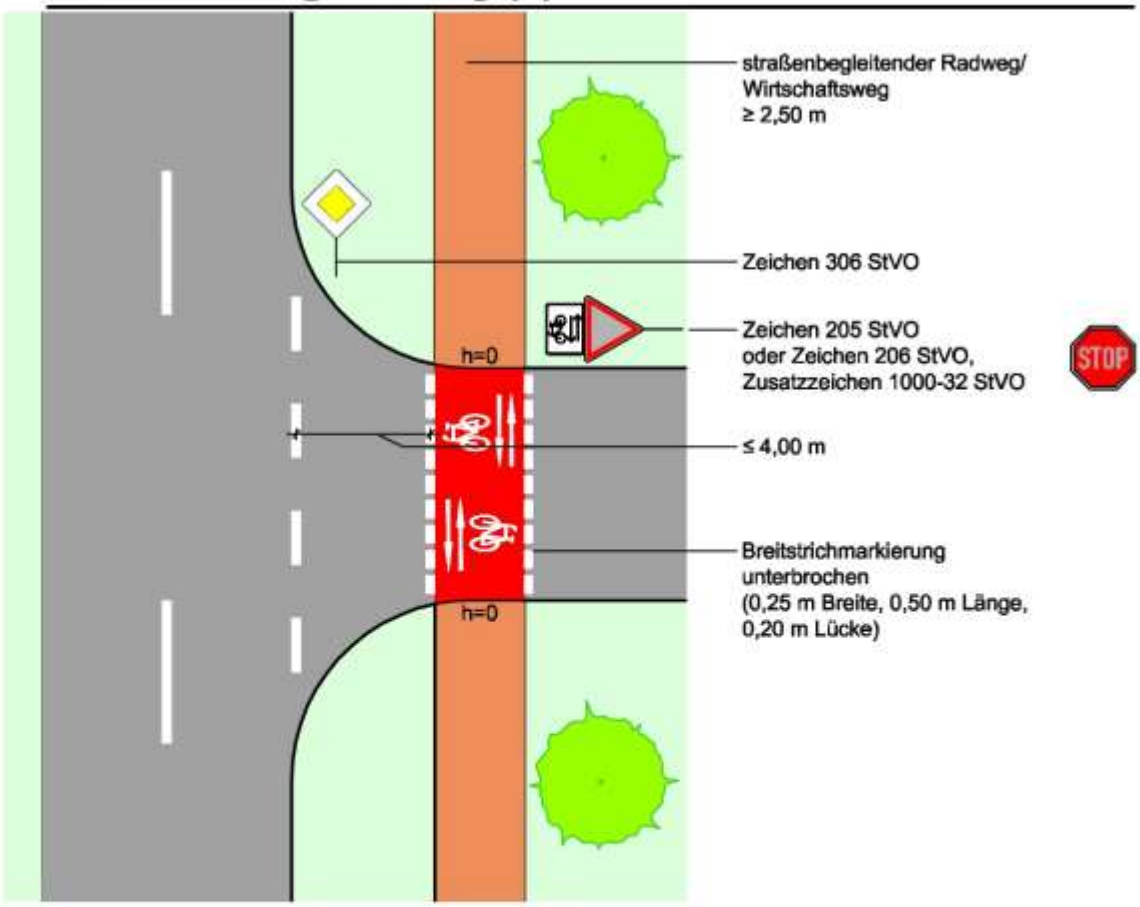
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd057	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bräuckenstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd057.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bräuckenstraße/Wefelshohler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd057
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Für den Ausbau Lüd057 sollten geeignete Furtmarkierungen geschaffen und in der Anlage selbst die Streuscheiben ausgewechselt werden (Fuß- und Radfahrerstreuscheiben an den LSA-Furten). Hinweis der Kommune: Der Radverkehr ist in allen Knotenpunktzufahrten zu berücksichtigen. Sollte auf der Fahrbahn nicht genügend Platz vorhanden sein, ist der Radverkehr in den Nebenanlagen zu berücksichtigen; entsprechend der Streckenmaßnahme Lüd 057



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2123/7.6455

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd062	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 135 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240

Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1899/7.70012

Abschnitts-Nr.	Lüd063	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

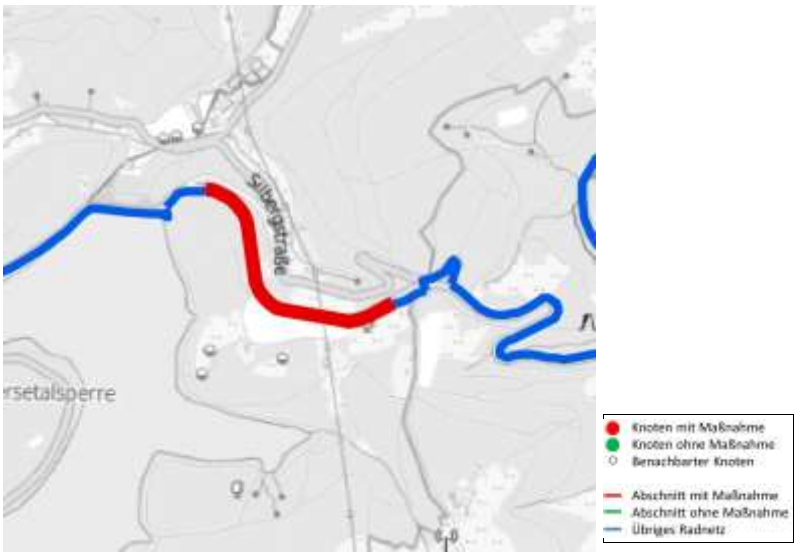


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1034 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 9254 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9254 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von < 1,75 m und ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m. Der Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.
Die Breite der Anlage ist nicht ERA-, aber noch StVO-konform (StVO sieht 2,00 m außerorts als Minimum an).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1937/7.68986

Kostenschätzung:	310.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

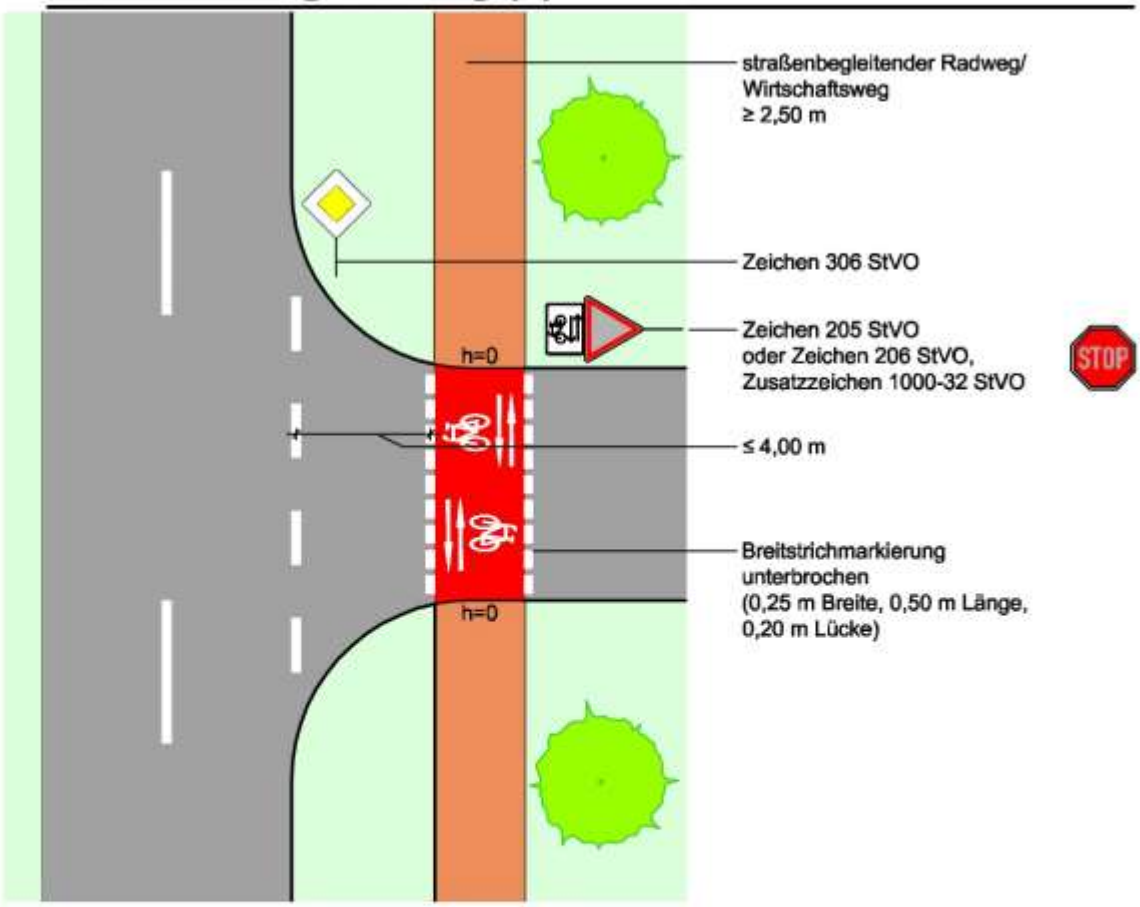
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd063	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	L561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd064	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

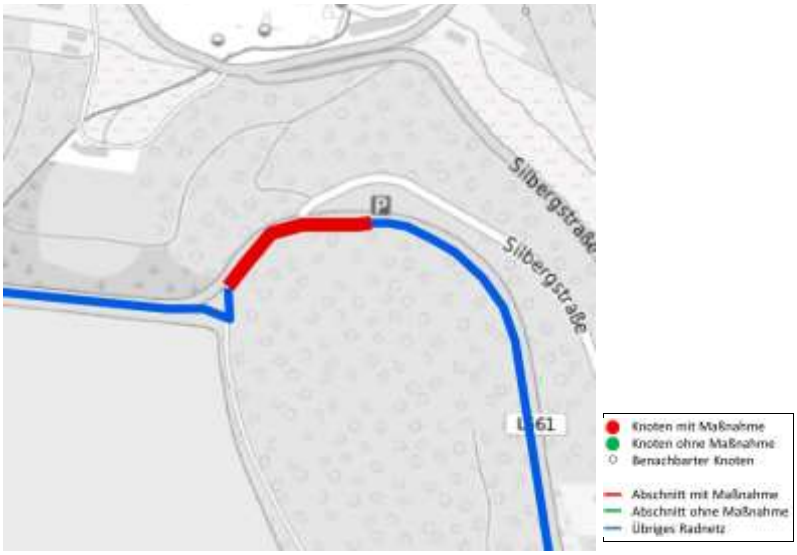


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 178 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 9254 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber Bordstein (Hochbord)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9254 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Die Breite der Anlage ist nicht ERA-, aber noch StVO-konform (StVO sieht 2,00 m außerorts als Minimum an).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1931/7.68774

Kostenschätzung:	53.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

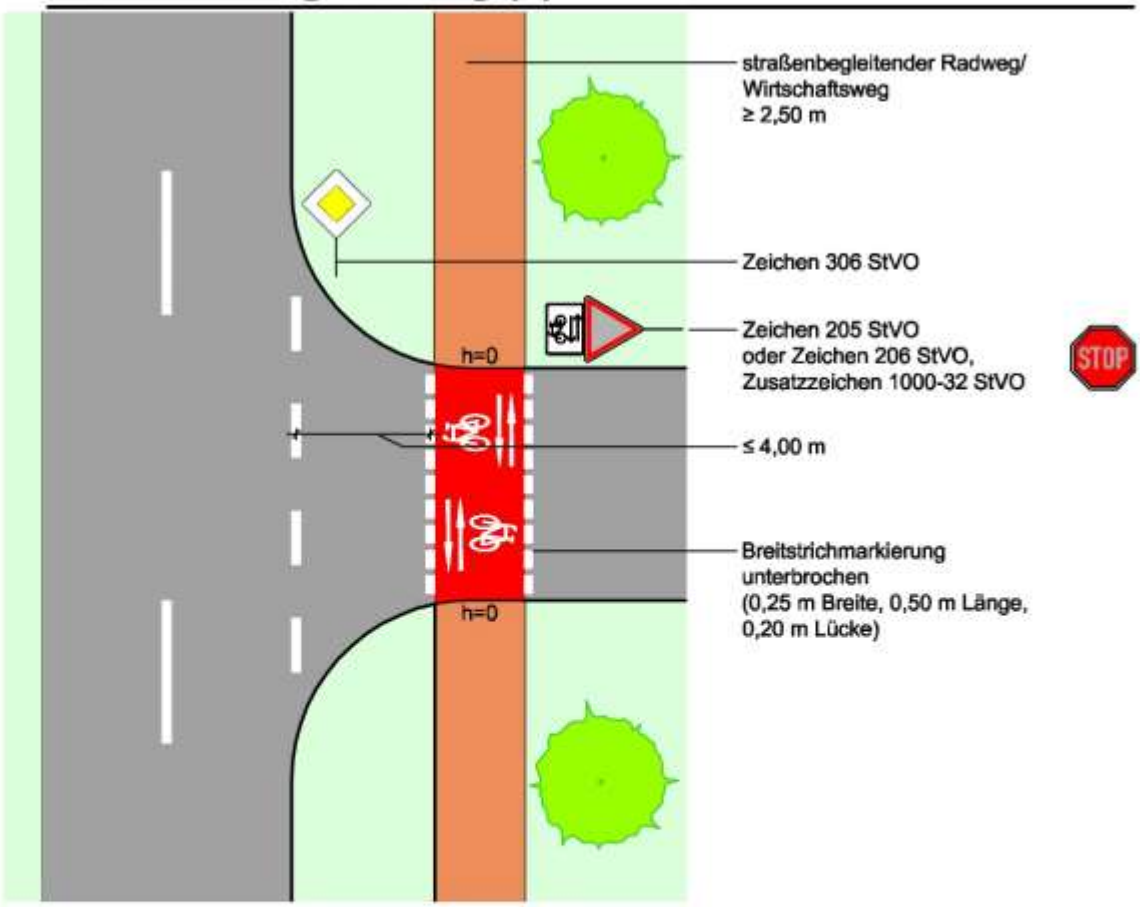
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd064	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd065	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

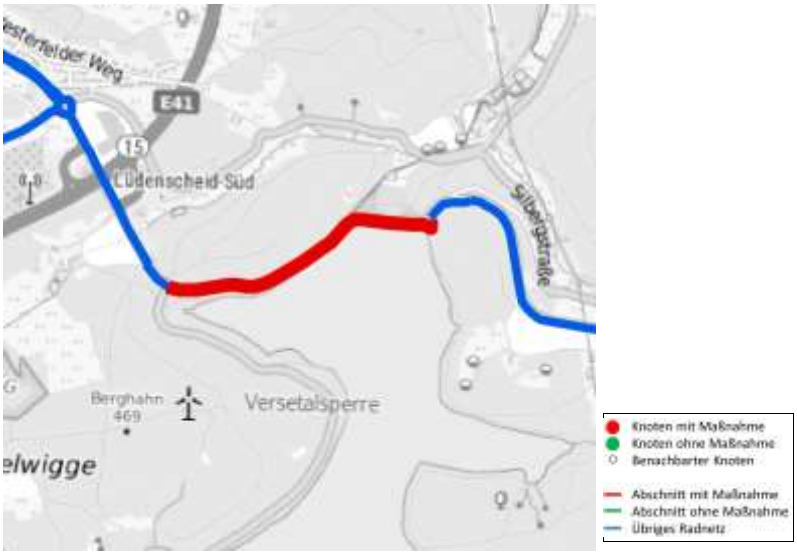




vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1120 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 9254 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber andere Abgrenzung (z.B. Rinne / Mauer / Aufprallschutz zw. Fahrbahn und Anlage)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9254 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h (Temporär 30 km/h wg. Bauwerksschäden).
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen besteht aus einem Aufprallschutz (Mauer).
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m empfohlen. Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden. Der vorhandene Aufprallschutz sollte optimiert werden. Die Breite der Anlage ist nicht ERA-, aber noch StVO-konform (StVO sieht 2,00 m außerorts als Minimum an).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1906/7.67354

Kostenschätzung:	336.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

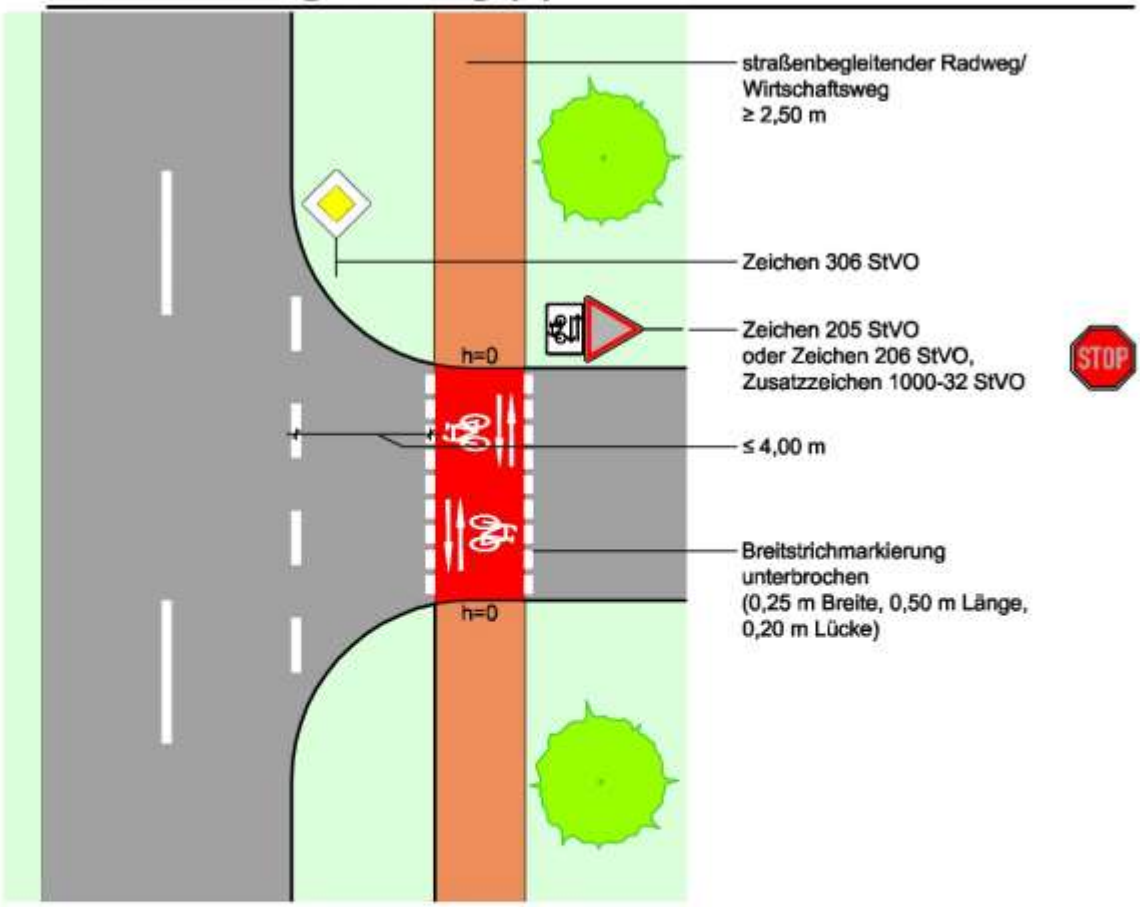
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd065	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	L561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd066	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 130 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9254 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9254 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m empfohlen. Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden. Der vorhandene Aufprallschutz sollte optimiert werden. Die Breite der Anlage ist nicht ERA-, aber noch StVO-konform (StVO sieht 2,00 m außerorts als Minimum an).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1914/7.67218

Kostenschätzung:	39.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

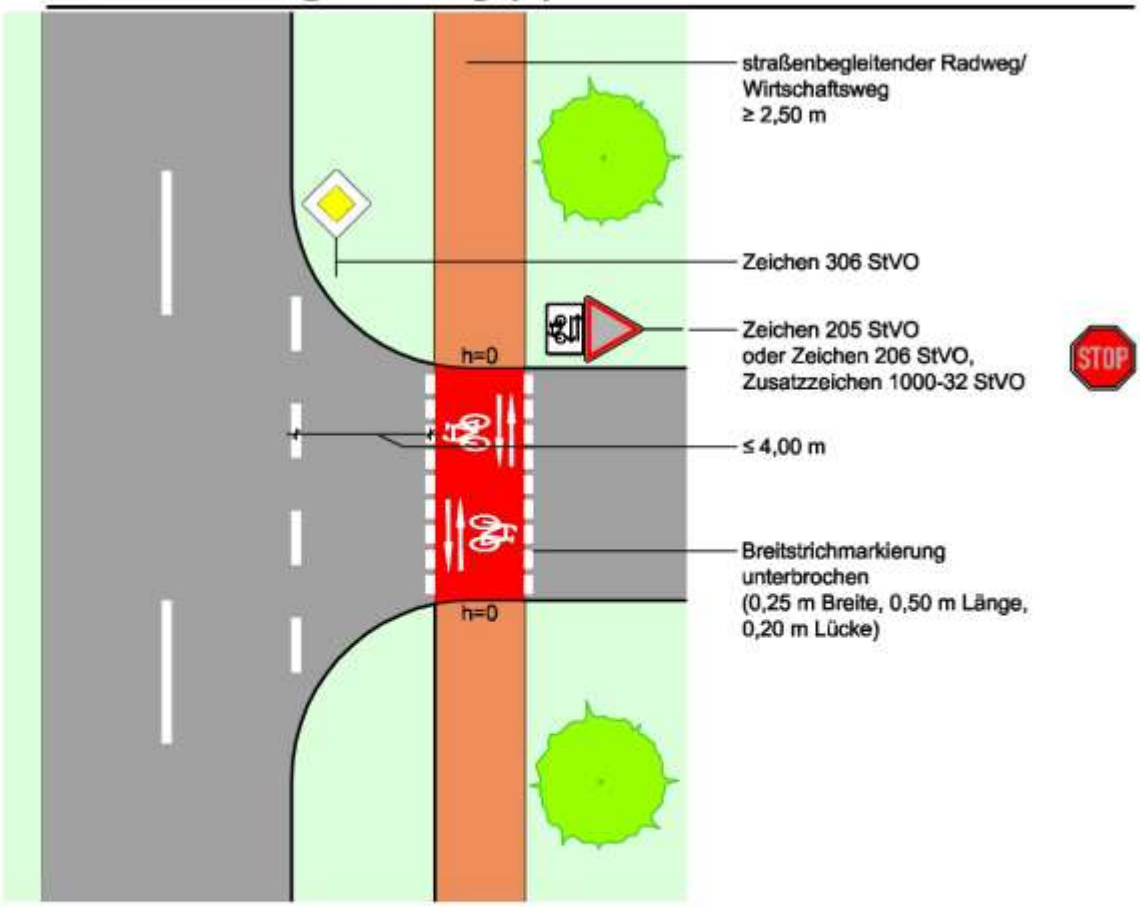
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd066	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd067	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 498 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9254 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70

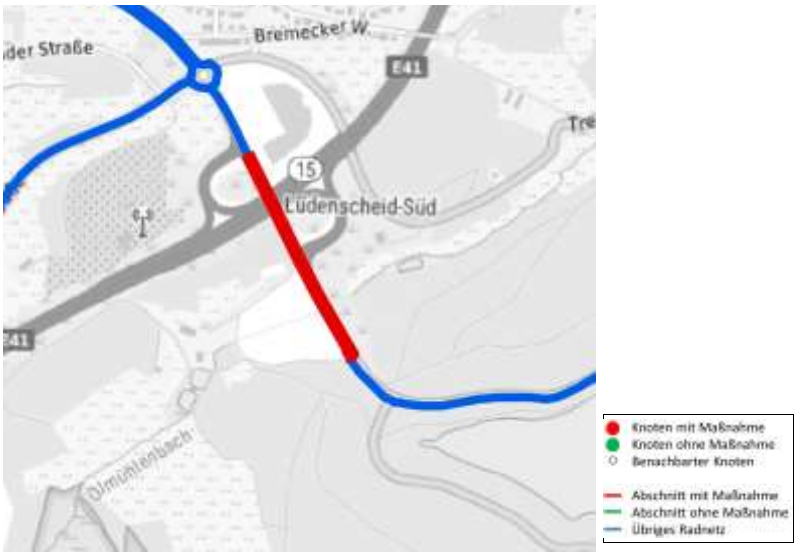




Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9254 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.

Hinweis der Kommune: Fortführung des einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Vorzugsweise südwestliche Seite - besserer Anschluss an Lüd 066



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1952/7.66906

Kostenschätzung:	199.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

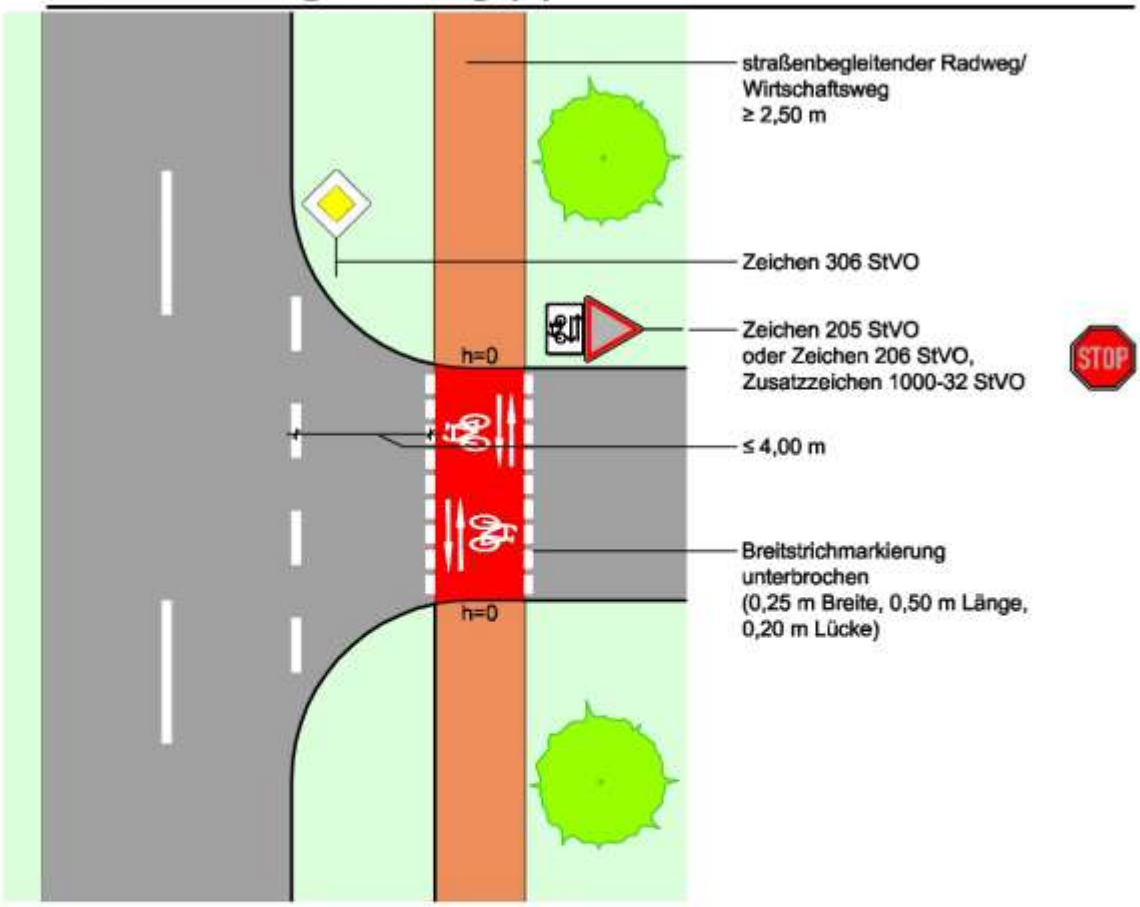
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd067	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	L561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd067.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561/Schwiendahl

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd067
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Radweg Lüd067 soll auf der Westseite errichtet werden, eine Querung ist deshalb nicht notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1914/7.6723

Abschnitts-Nr.	Lüd068	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 159 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

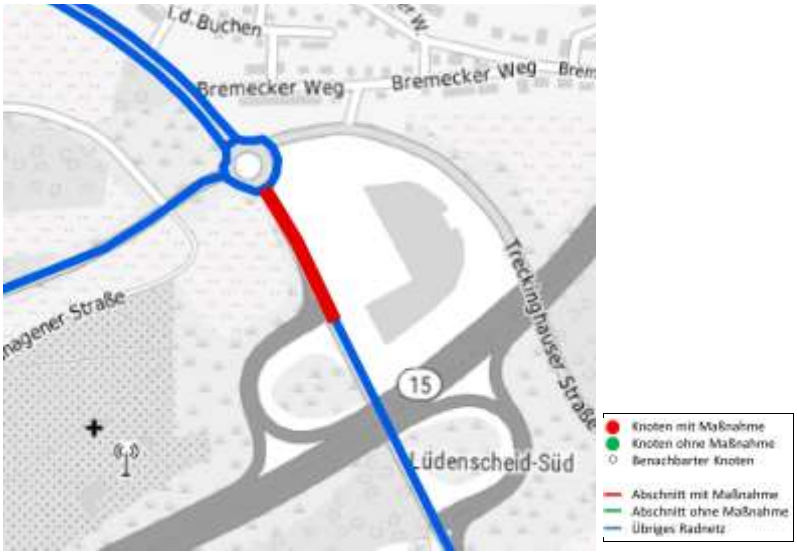




Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9254 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.

Hinweis der Kommune: Fortführung des einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Vorzugsweise südwestliche Seite - besserer Anschluss an Lüd 066



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1965/7.66795

Kostenschätzung:	63.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

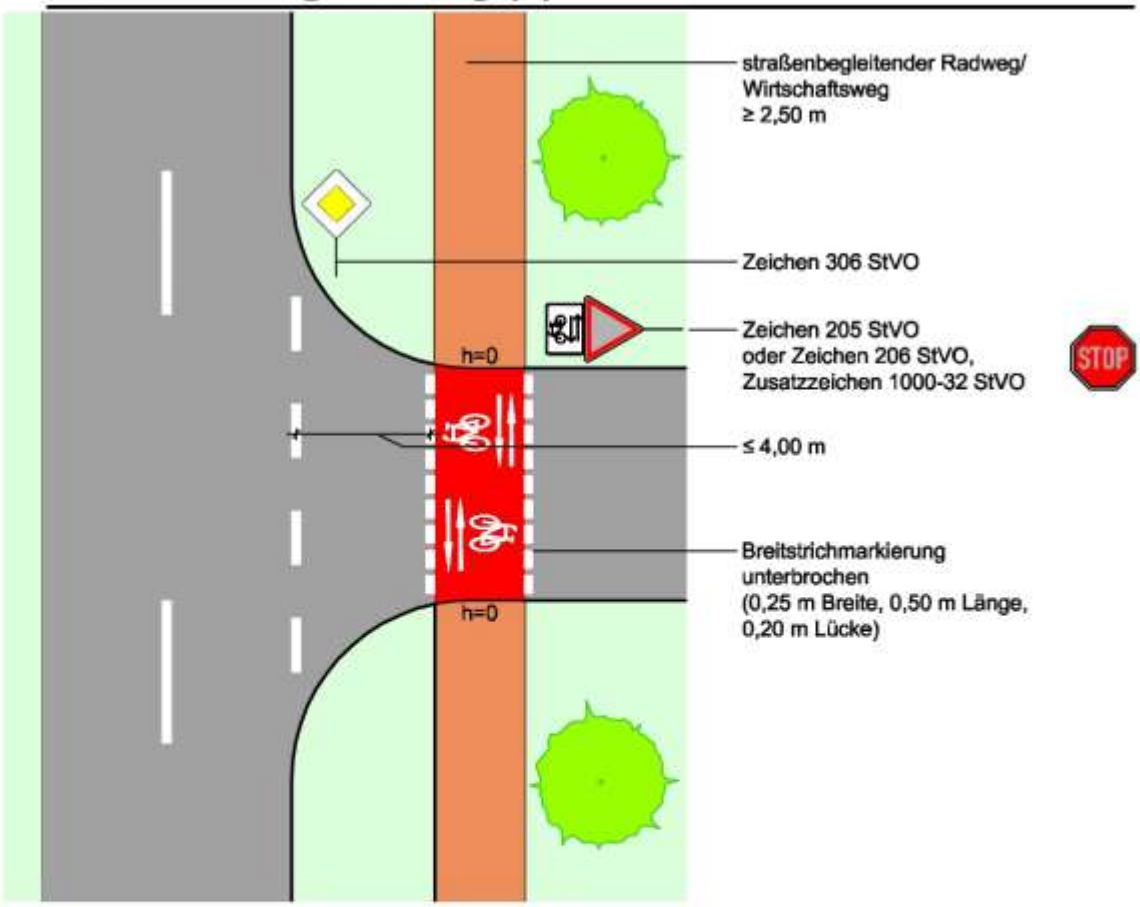
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd068	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	L561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

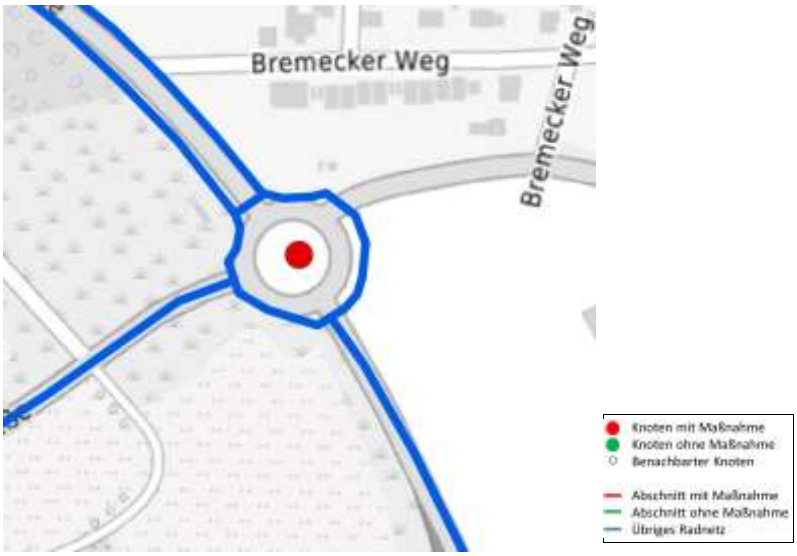
Abschnitts-Nr.	Lüd068.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Treckingenhauser Straße/Herscheider Landstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd068
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Die Umlaufenden Radwege sollten auf das Regelmaß von 2,50 m verbreitert werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1967/7.6677

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

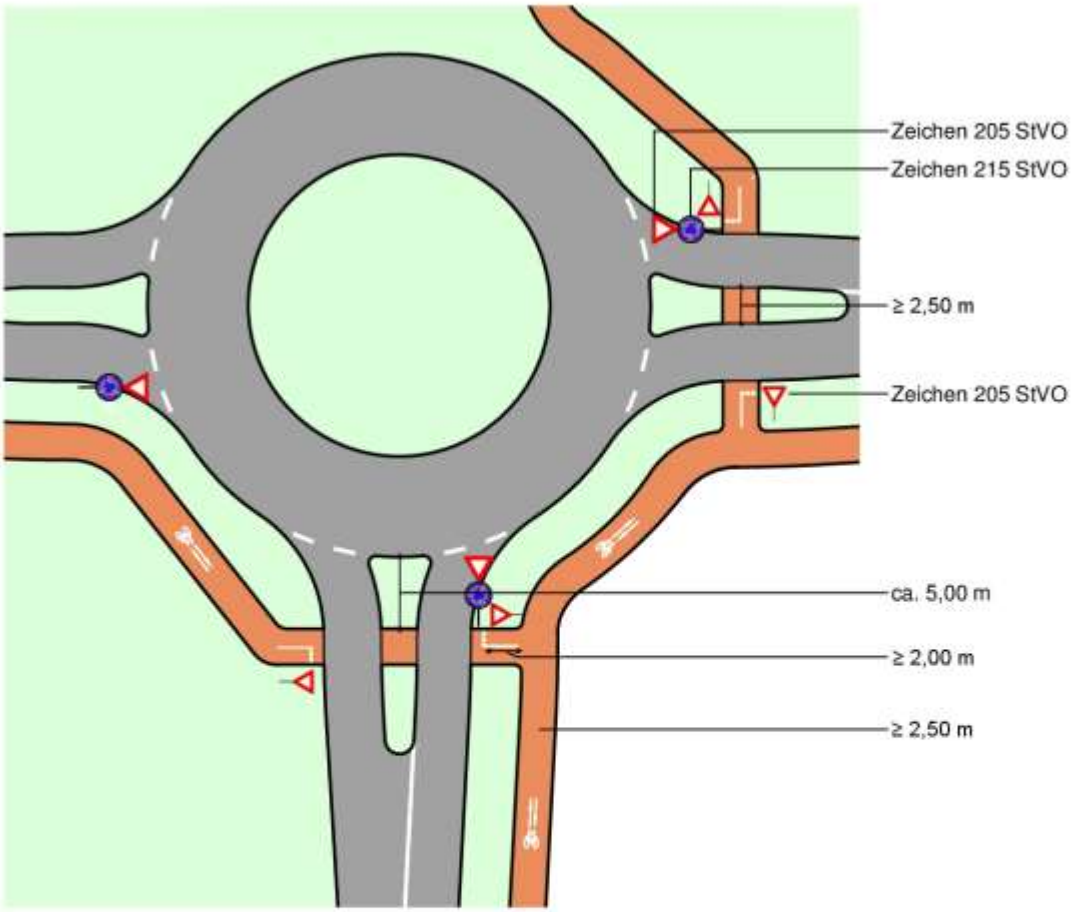
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd068.1	Lage	außerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Treckingenhauser Straße/Herscheider Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Radweg am Kreisverkehr



Regelungen:
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3

Anwendungsbereiche:
- Zweirichtungsradwege an Kreisverkehren außerorts

Hinweise:
- der Radverkehr ist vorfahrtrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd069	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

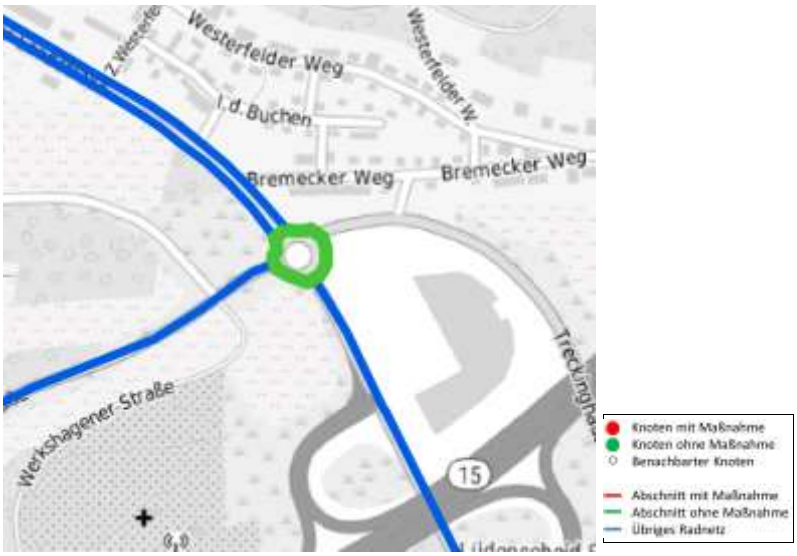
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 185 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: nein
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Knotenpunktmaßnahme

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Knotenpunktmaßnahme



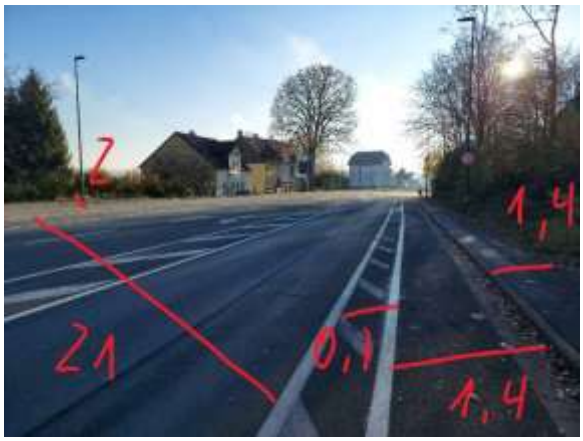
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1969/7.66752

Abschnitts-Nr.	Lüd070a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

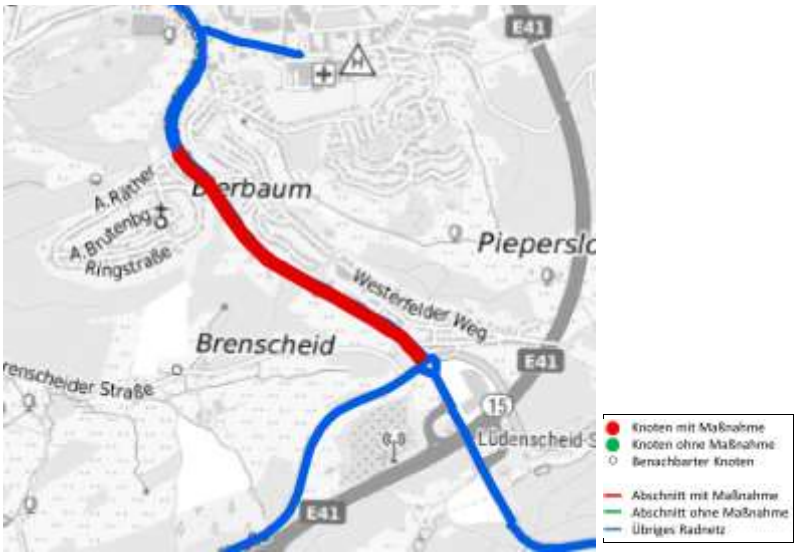


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1248 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der vorhandene Radfahrstreifen ist nicht verkehrssicher. Es fehlt die ausreichende Breite, die außerorts deutlich über dem Regelmaß liegen sollte, sowie ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen.
Deshalb wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Der Radweg sollte einseitig und in beide Richtungen freigegeben sein.
Alternativ kann der vorhandene Radfahrstreifen in Überbreite (2,00 m oder mehr) neu markiert werden. Diese Alternative wird durch die Kommune gewünscht und ist in den Kosten und der Musterlösung hinterlegt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2039/7.65382

Kostenschätzung:	99.840,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

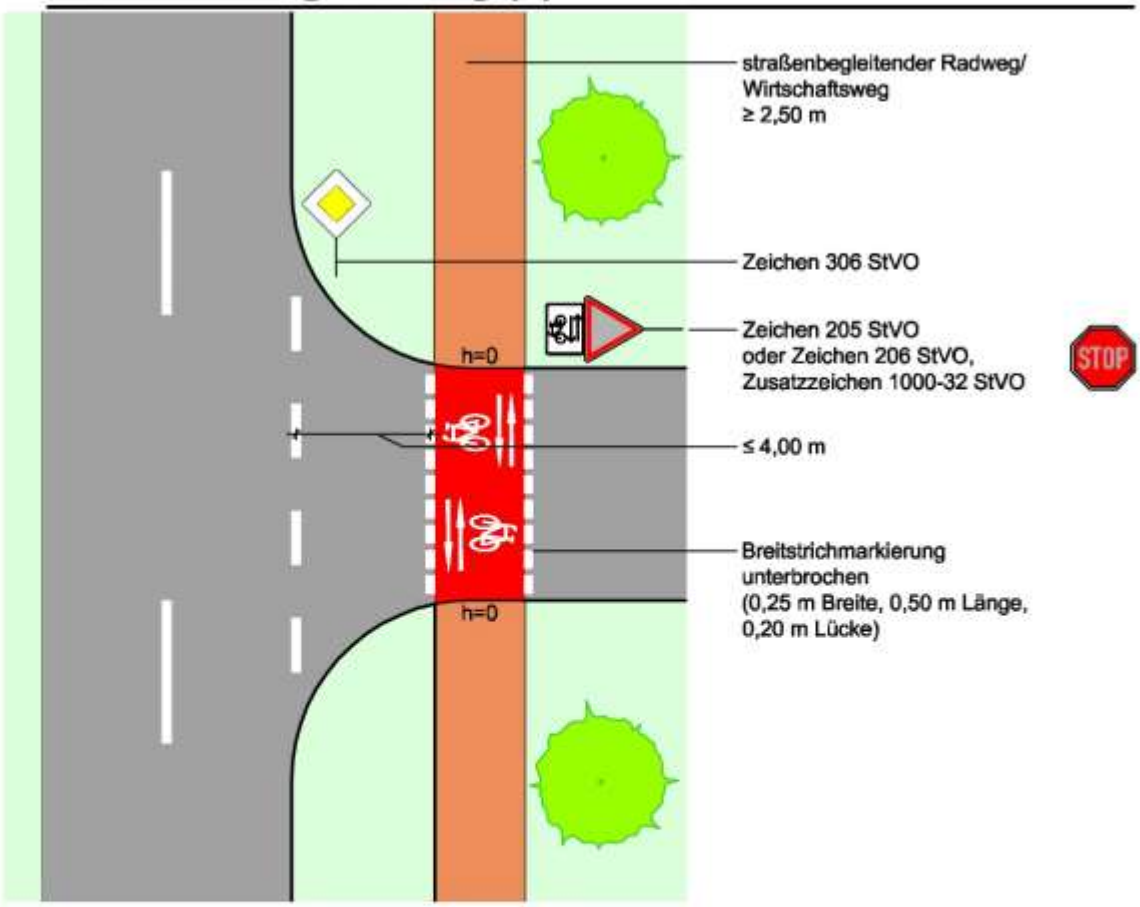
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd070a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

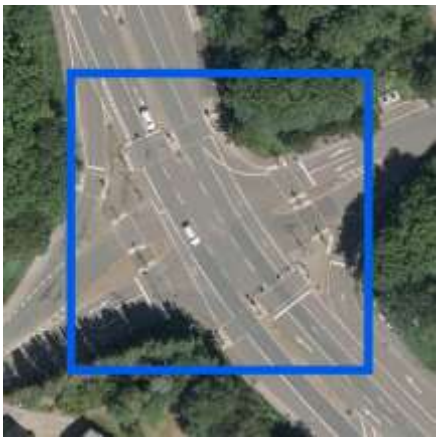
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd070a.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße/Stettiner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd070a
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Maßnahme Lüd070 sind die Radfahrstreifen im Breich der Knotenpunktzufahrten entsprechend makrierungstechnisch zu optimieren



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2039/7.6539

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd070b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

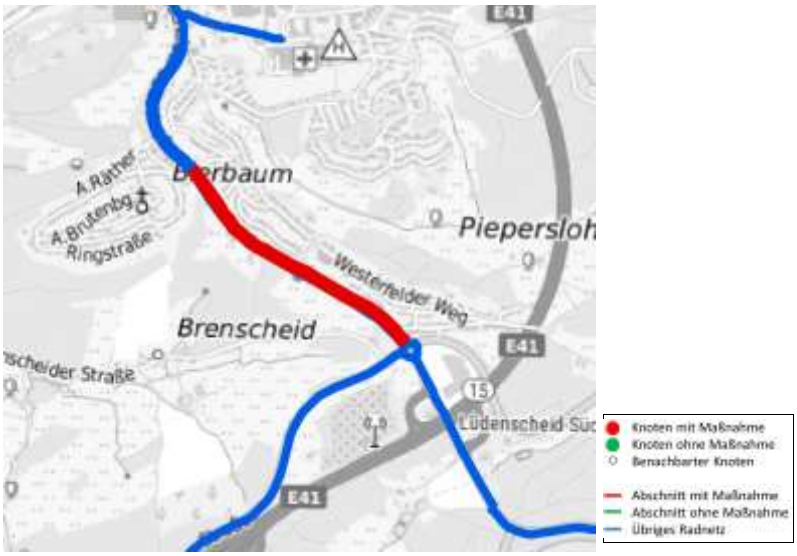
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1067 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der vorhandene Radfahrstreifen ist nicht verkehrssicher. Es fehlt die ausreichende Breite, die außerorts deutlich über dem Regelmaß liegen sollte, sowie ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen.Deshalb wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m dringend empfohlen. Der Radweg sollte einseitig und in beide Richtungen freigegeben sein. Alternativ kann der vorhandene Radfahrstreifen in Überbreite (2,00 m oder mehr) neu markiert werden. Diese Alternative wird durch die Kommune gewünscht und ist in den Kosten hinterlegt. Ein Radwegebau würde ca. 0,5 Mio. € kosten. Zu den Kosten vgl. Lüd070a.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1969/7.66752

Kostenschätzung:	106.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

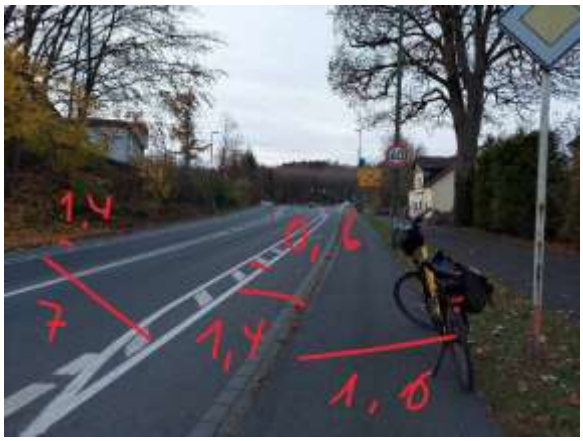
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd070c	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 173 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der vorhandene Radfahrstreifen ist nicht verkehrssicher. Es fehlt die ausreichende Breite, die außerorts deutlich über dem Regelmaß liegen sollte, sowie ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen.Deshalb wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m dringend empfohlen. Der Radweg sollte einseitig und in beide Richtungen freigegeben sein. Alternativ kann der vorhandene Radfahrstreifen in Überbreite (2,00 m oder mehr) neu markiert werden. Diese Alternative wird durch die Kommune gewünscht und ist in den Kosten hinterlegt. Ein Radwegebau würde ca. 0,5 Mio. € kosten. Zu den Kosten vgl. Lüd070a.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2028/7.65575

Kostenschätzung:	17.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd071a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

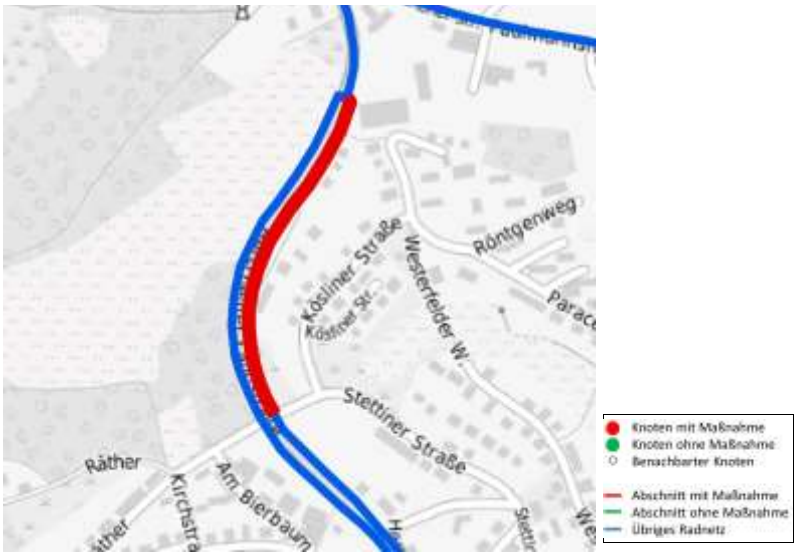
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 370 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m oder größer
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen mit Freigabe Linienverkehr) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen. Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 4,75 m und ist damit ERA-konform.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der vorhandene Radfahrstreifen ist nicht verkehrssicher. Es fehlt die ausreichende Breite, die außerorts deutlich über dem Regelmaß liegen sollte, sowie ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen.Deshalb wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m dringend empfohlen. Der Radweg sollte einseitig und in beide Richtungen freigegeben sein. Alternativ kann der vorhandene Radfahrstreifen in Überbreite (2,00 m oder mehr) neu markiert werden. Diese Alternative wird durch die Kommune gewünscht und ist in den Kosten hinterlegt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2039/7.65404

Kostenschätzung:	37.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd071b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

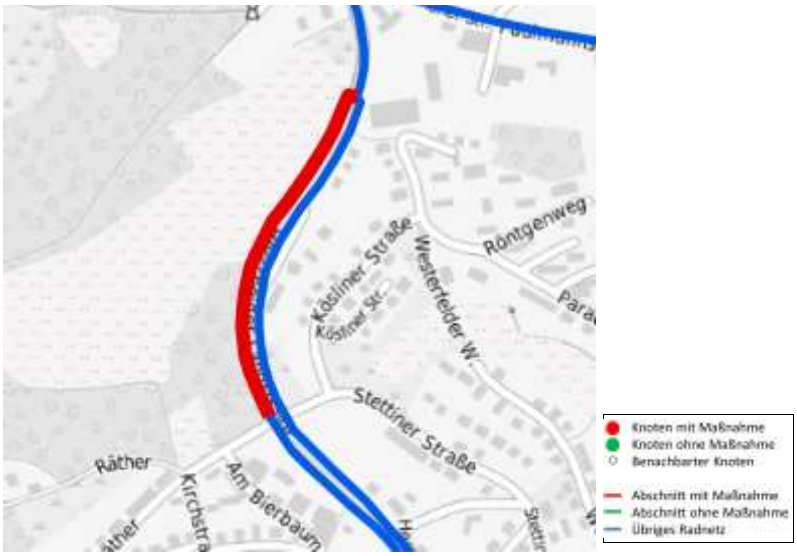
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 382 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m oder größer
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 2,00 m und ist damit ERA-konform.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der vorhandene Radfahrstreifen ist nicht verkehrssicher. Es fehlt die ausreichende Breite, die außerorts deutlich über dem Regelmaß liegen sollte, sowie ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen.Deshalb wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m dringend empfohlen. Der Radweg sollte einseitig und in beide Richtungen freigegeben sein. Alternativ kann der vorhandene Radfahrstreifen in Überbreite (2,00 m oder mehr) neu markiert werden. Diese Alternative wird durch die Kommune gewünscht und ist in den Kosten hinterlegt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2069/7.65505

Kostenschätzung:	30.560,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

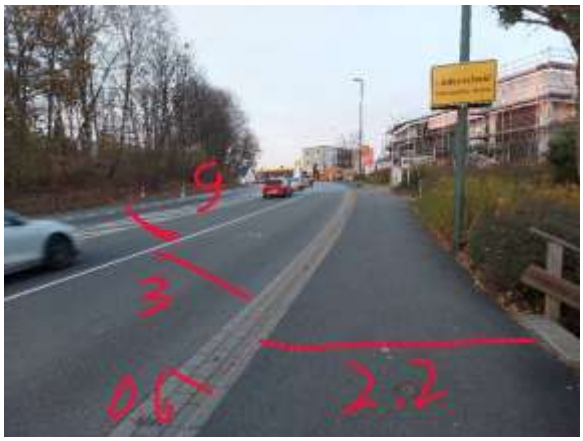
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd072	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 126 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind beidseitig Radfahrstreifen zu markieren.
Es ist zu prüfen, ob ein Fahrstreifen für Kfz entfallen oder alle Fahrstreifen in ihrer Breite reduziert werden können.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2069/7.65505

Kostenschätzung:	12.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

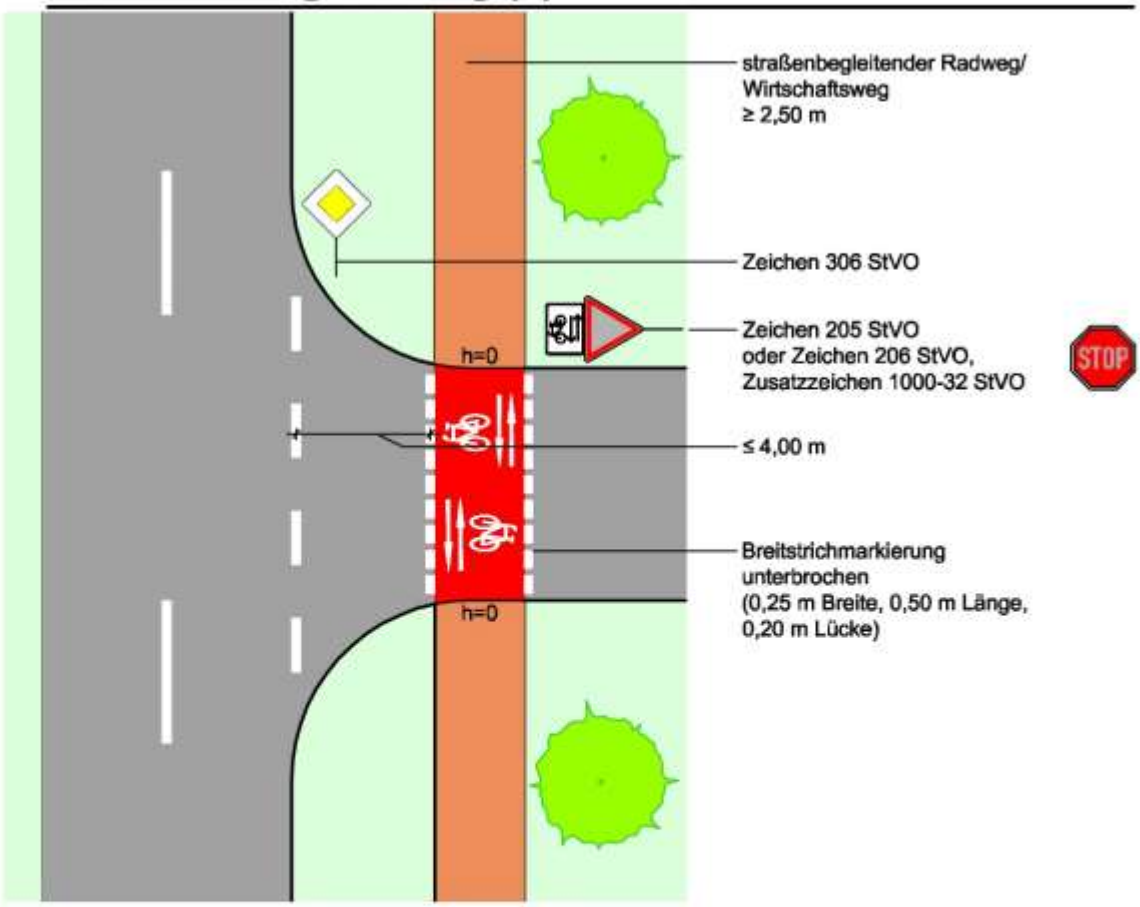
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd072	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Herscheider Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd072.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd072
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2069/7.6550

Abschnitts-Nr.	Lüd072.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße/Paulmannshöher Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd072
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Sollte Lüd072 als beidseitiger Radfahrstreifen möglich sein, sind im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Schutzstreifenlösung (Lüd073) markierungstechnische Maßnahmen an dieser LSA vorzunehmen. Es sollten entsprechende vorgezogene Haltlinien zum Schutz des Radfahrenden eingerichtet werden (vgl. Musterlösung). Sofern Lüd072 als einseitiger Radweg angelegt wird, dann sind entsprechende bauliche Maßnahmen notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2080/7.6548

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd073	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

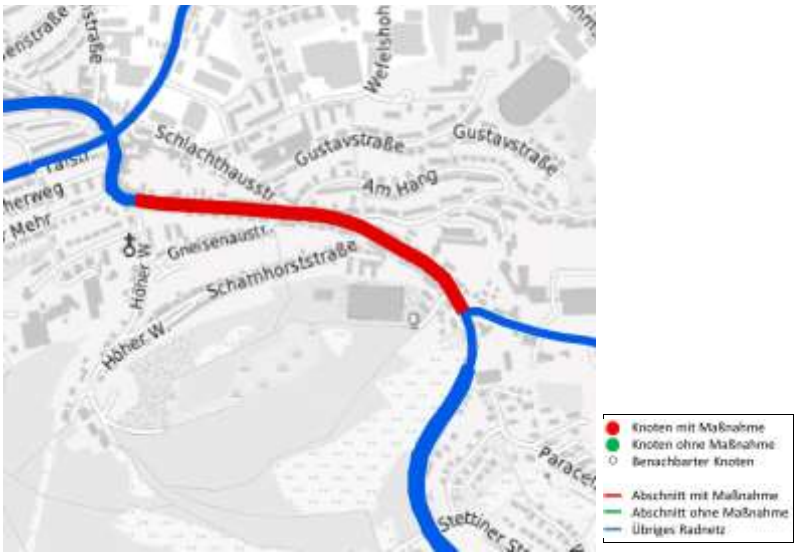
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 771 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,75 m bis 8,00 m oder mehr.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Einseitiger Schutzstreifen in Richtung stadtauswärts bzw. Osten. Ruhender Verkehr kann beideseitig mit den erforderlichen Sicherheitsräumen (Schutzstreifen 1,50 m und 50 cm Sicherheitstrennstreifen) gehalten werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2100/7.64488

Kostenschätzung:	46.260,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

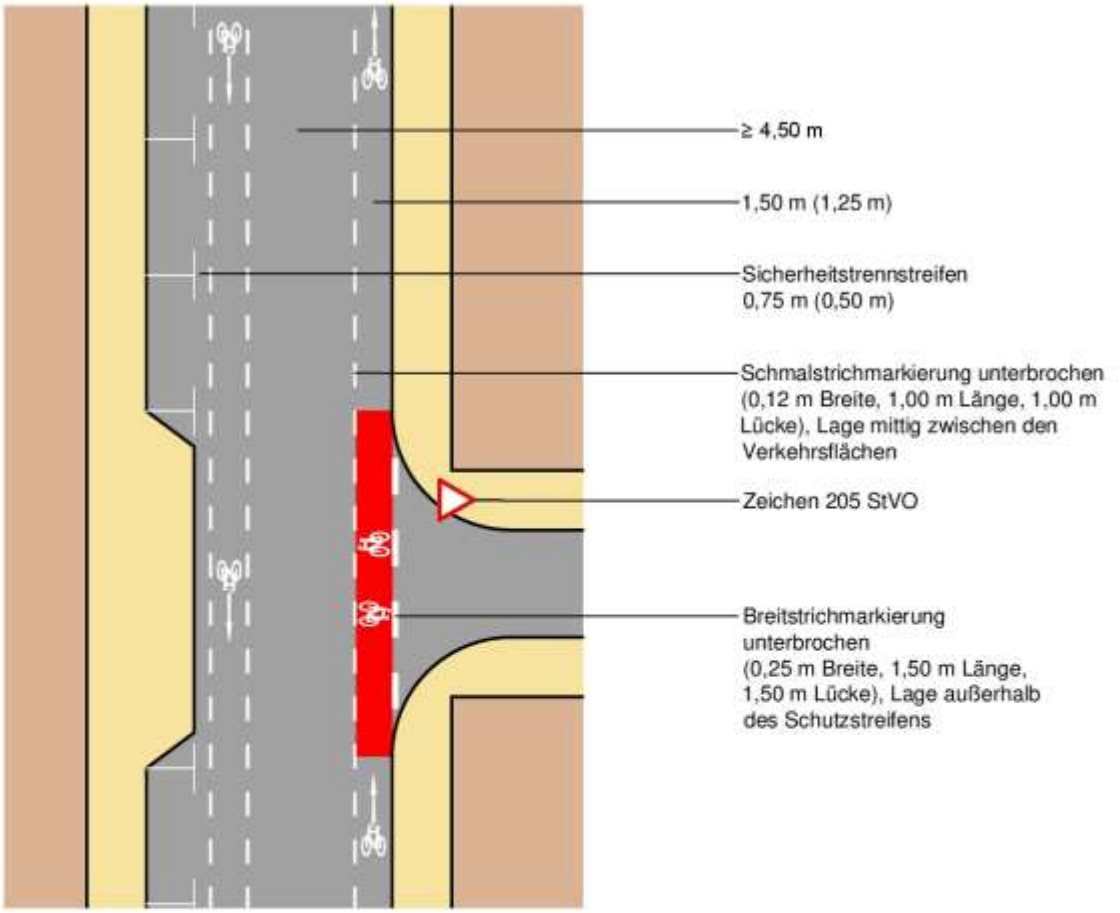
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd073	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Herscheider Landstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd073.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße/Schlachthaustraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd073
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2098/7.6500

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

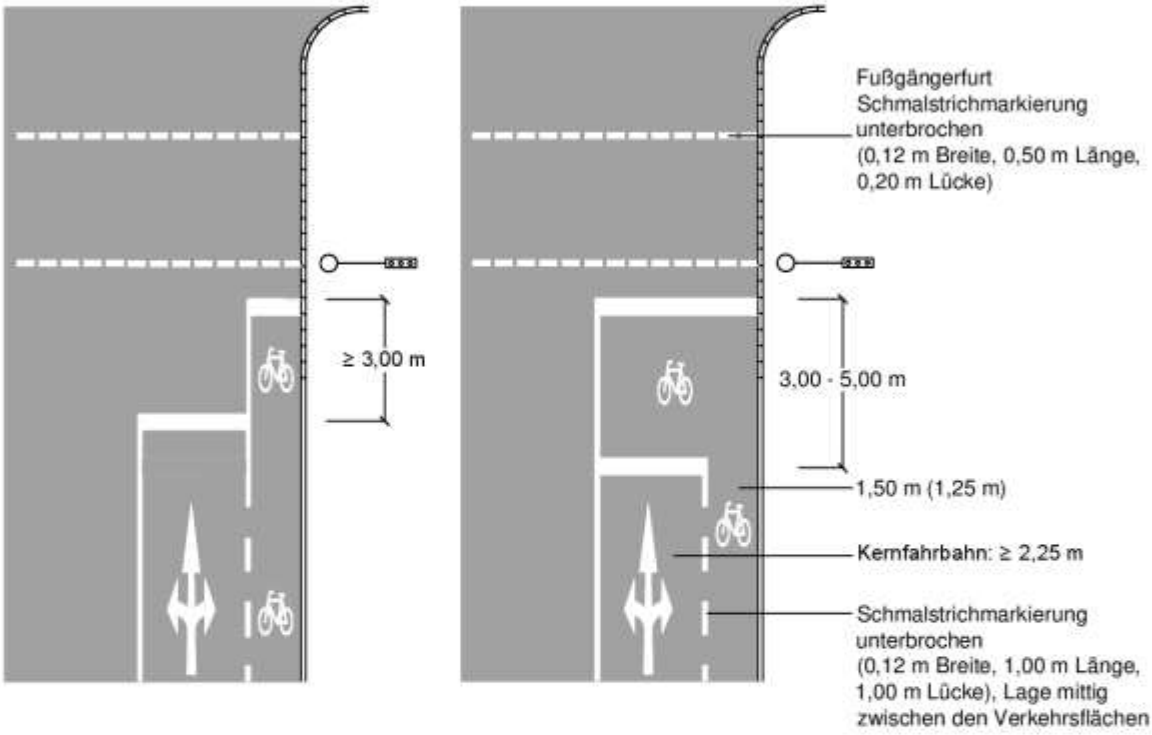
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd073.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Herscheider Landstraße/Schlachthaustraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

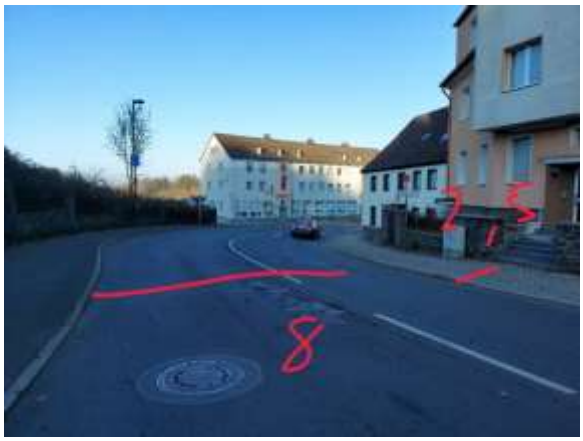
VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd074a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 169 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,75 m bis 8,00 m oder mehr.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Zum Erhalt der vorhandenen Baumstandorte (Alleecharackter) und ohne Veränderung der Nebenanlagen ist ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung stadtauswärts bzw. Osten möglich. Schutzstreifen 1,50 m und 50 cm Sicherheitstrennstreifen - der ruhende Verkehr kann weitestgehend gehalten werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2100/7.64488

Kostenschätzung:	10.140,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

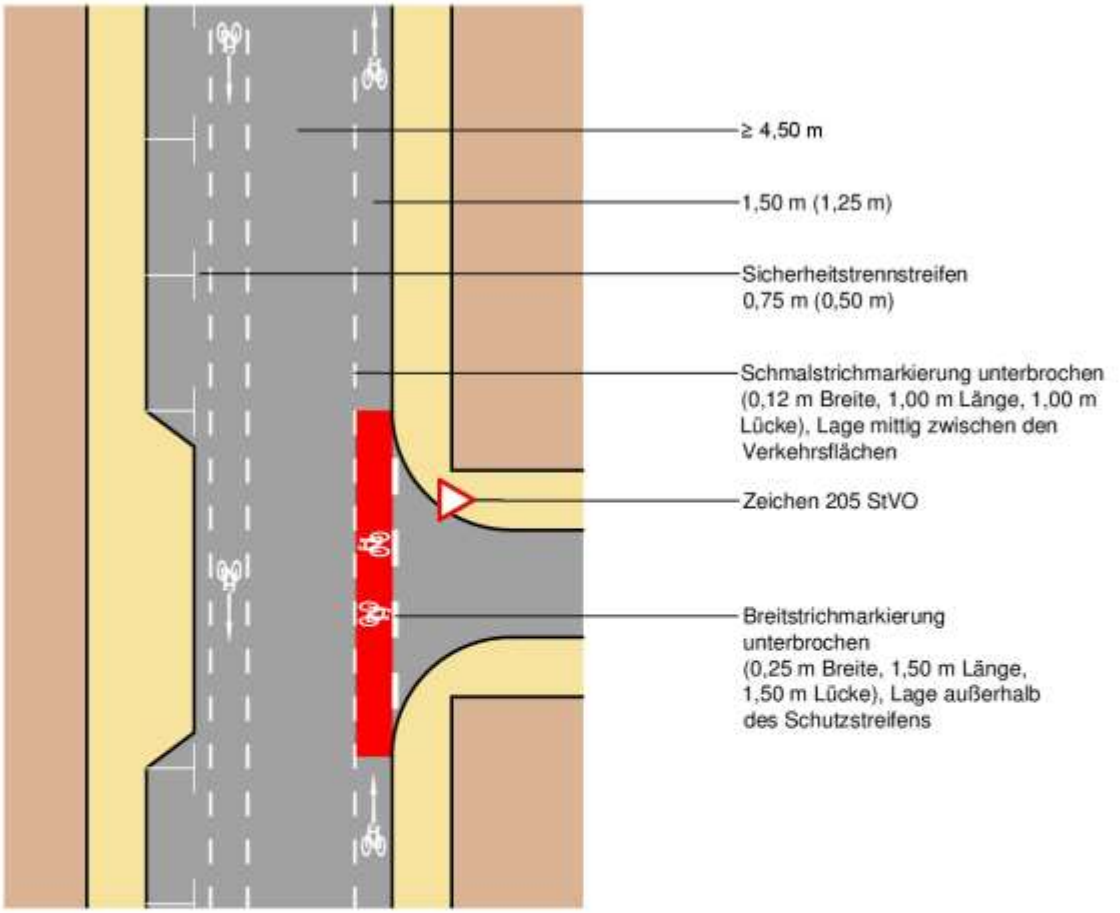
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd074a	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Herscheider Landstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd074b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 49 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Rad frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht angemessen breit.
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,75 m bis 8,00 m oder mehr.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Zum Erhalt der vorhandenen Baumstandorte (Alleecharackter) und ohne Veränderung der Nebenanlagen ist ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung stadtauswärts bzw. Osten möglich. Schutzstreifen 1,50 m und 50 cm Sicherheitstrennstreifen - der ruhende Verkehr kann weitestgehend gehalten werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2101/7.64421

Kostenschätzung:	2.940,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

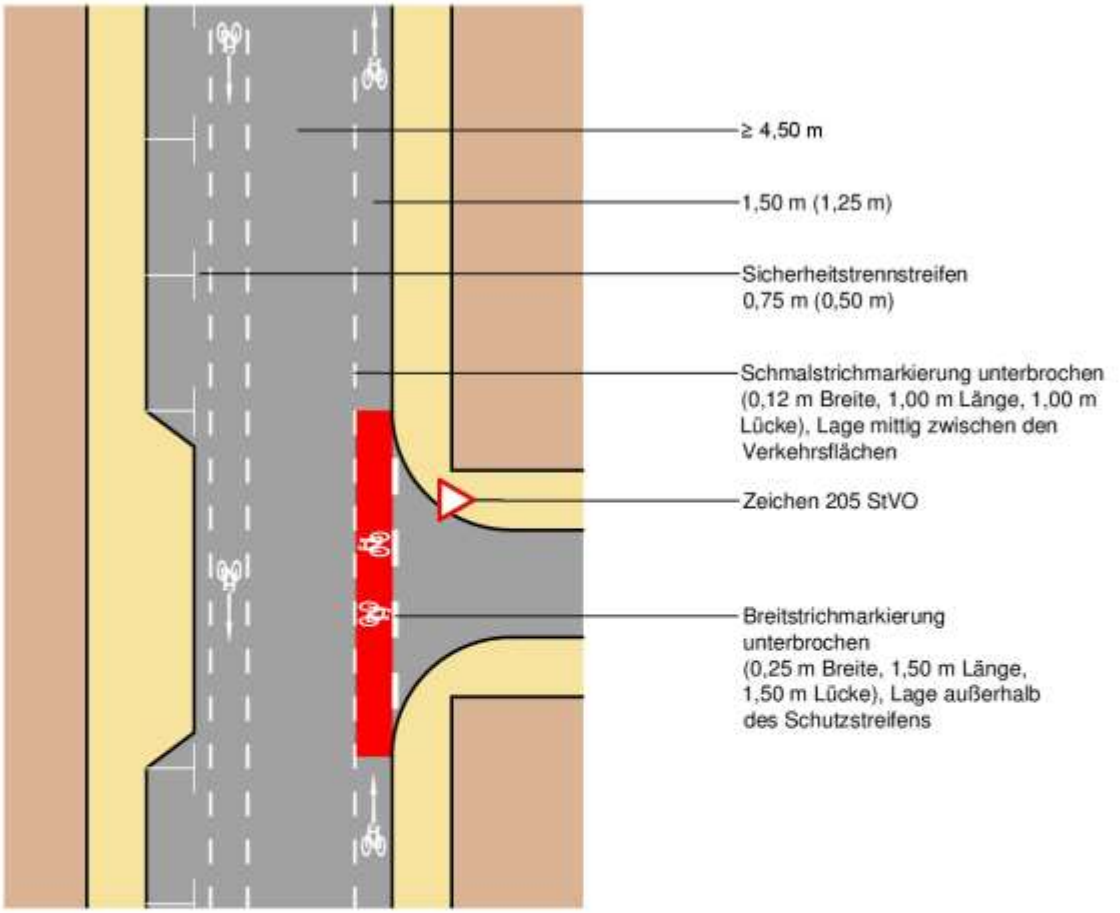
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd074b	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Herscheider Landstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd074c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Herscheider Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 121 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 16912 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 16912 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Rad frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit angemessen breit.
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,75 m bis 8,00 m oder mehr.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Zum Erhalt der vorhandenen Baumstandorte (Alleecharackter) und ohne Veränderung der Nebenanlagen ist ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung stadtauswärts bzw. Osten möglich. Schutzstreifen 1,50 m und 50 cm Sicherheitstrennstreifen - der ruhende Verkehr kann weitestgehend gehalten werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2111/7.64423

Kostenschätzung:	7.260,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

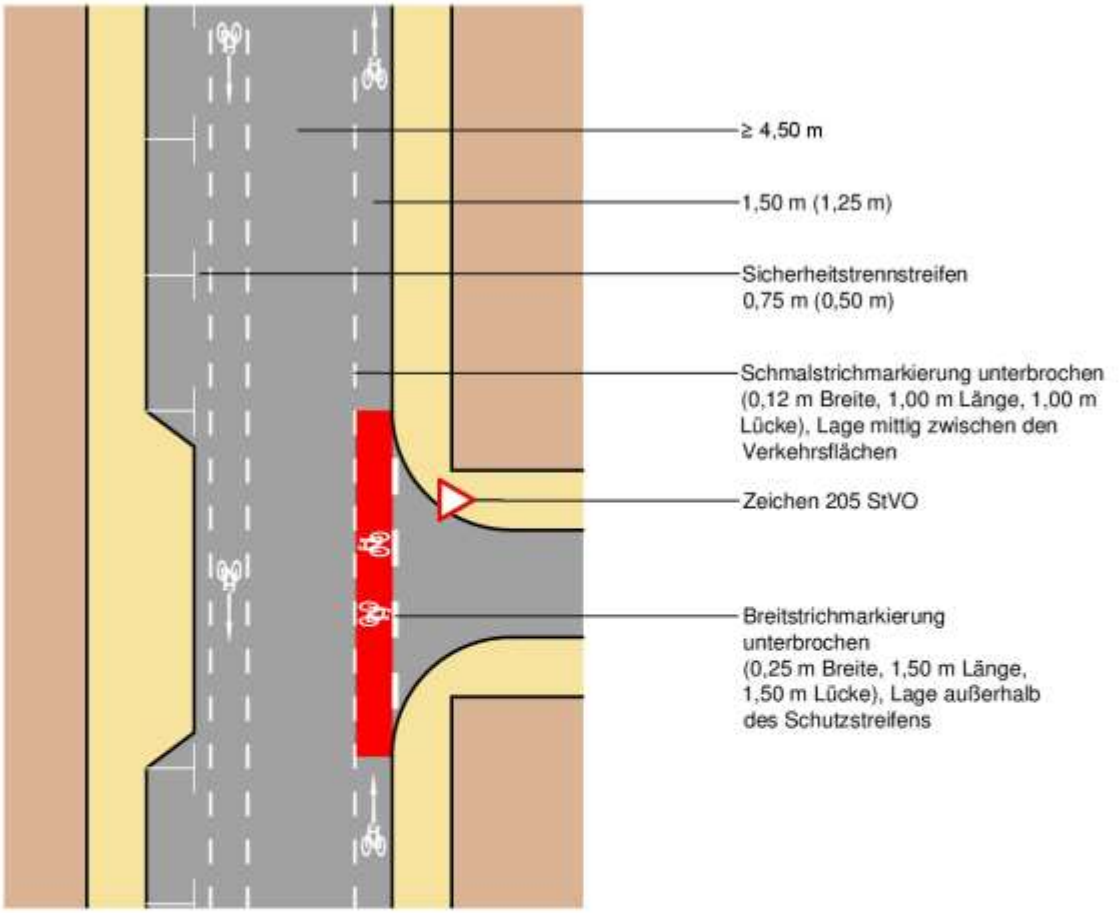
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd074c	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Herscheider Landstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd075a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 334 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sollte geprüft werden, ob die zwei Fahrstreifen (Fahrtrichtung Westen) zu einem Fahrstreifen zusammengefasst werden können. In dem Fall ist ein Radfahrstreifen zu markieren.
Sollte dies nicht möglich sein, dann ist ein Schutzstreifen zu markieren. Parken darf dann auf dieser Seite der Fahrbahn nicht stattfinden.
Bei einem Schutzstreifen und weiterhin 2 Fahrstreifen (Richtung Westen) würden für jeden Fahrstreifen noch 2,25 m bzw. 2,50 m zur Verfügung stehen. Alterntativ sollte der Radverkehr in den Nebenanlagen hergestellt werden (idealerweise als Richtungsradweg mit Rad-/Gehweg getrennt).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2112/7.64414

Kostenschätzung:	33.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

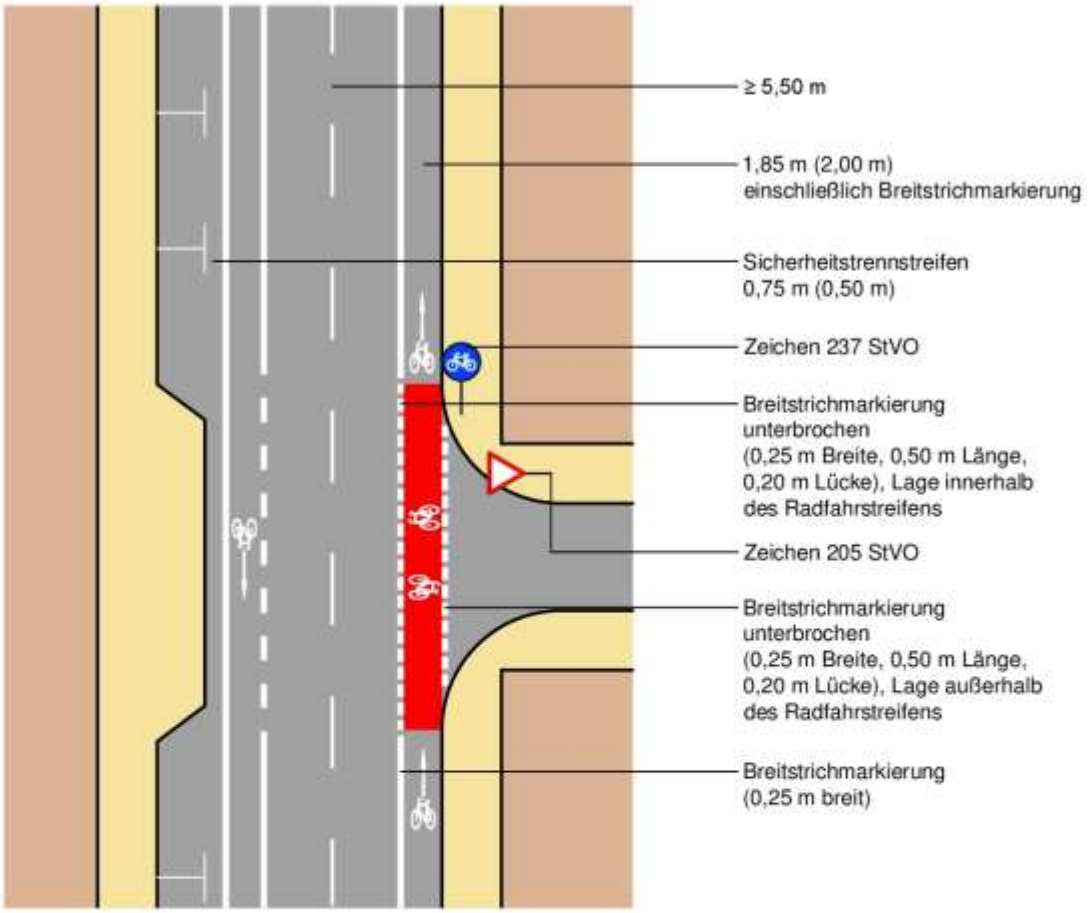
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd075a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd075b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 305 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 3,50 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 bis < 3,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Beschilderung
Um Überholvorgänge durch Linienverkehre zu ermöglichen müsste die Busspur auf 4,75 m (mindestens 4,00 m) verbreitert werden. Dies erscheint hier nicht möglich.
Deshalb wird die Umwidmung in einen Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) - Linienomnibusse frei (StVO Zeichen 1026-32) vorgeschlagen.
Hierdurch wird der Radverkehr bevorrechtigt. Es handelt sich nur um einen kurzen Abschnitt (ca. 280 m Länge) und sollte verträglich mit dem Linienverkehr sein. Alterntativ sollte der Radverkehr in den Nebenanlagen hergestellt werden (idealerweise als Richtungsradweg mit Rad-/Gehweg getrennt).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2116/7.63996

Kostenschätzung:	4.575,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd076a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 236 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis 3,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2117/7.63982

Kostenschätzung:	3.540,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd076b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 80 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Anlage auf 2,50 m und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr). Alternativ kann die Markierung eines Radfahrstreifens geprüft werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2115/7.63885

Kostenschätzung:	24.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

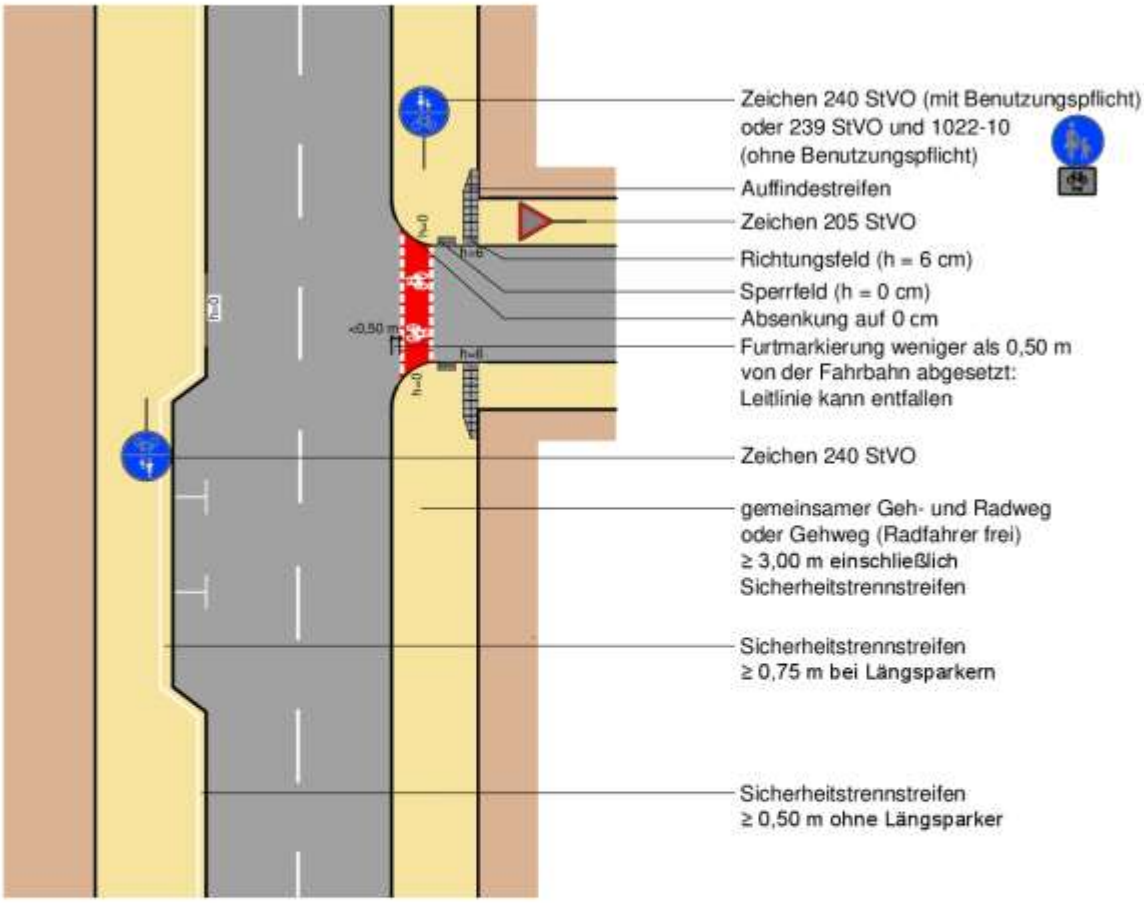
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd076b	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Hochstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.6-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd076c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

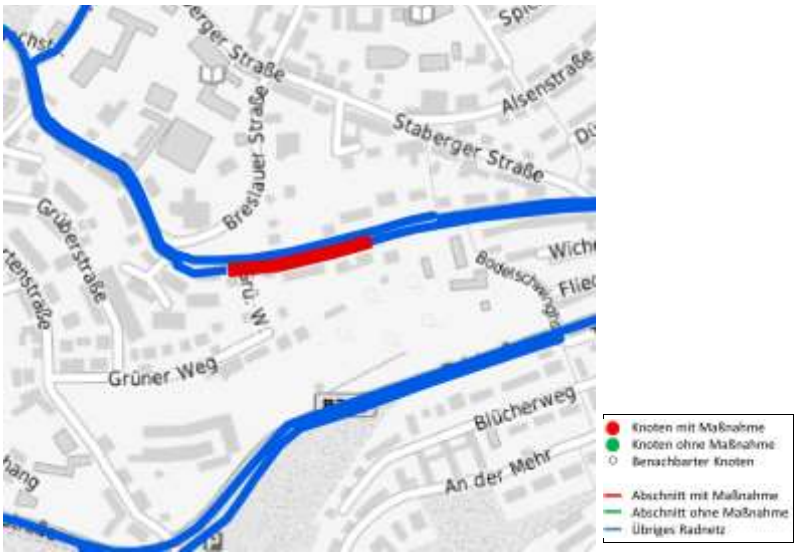
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 155 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurde als Mittel eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Anlage auf 2,50 m und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr). Alternativ kann die Markierung eines Radfahrstreifens geprüft werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2112/7.63670

Kostenschätzung:	46.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

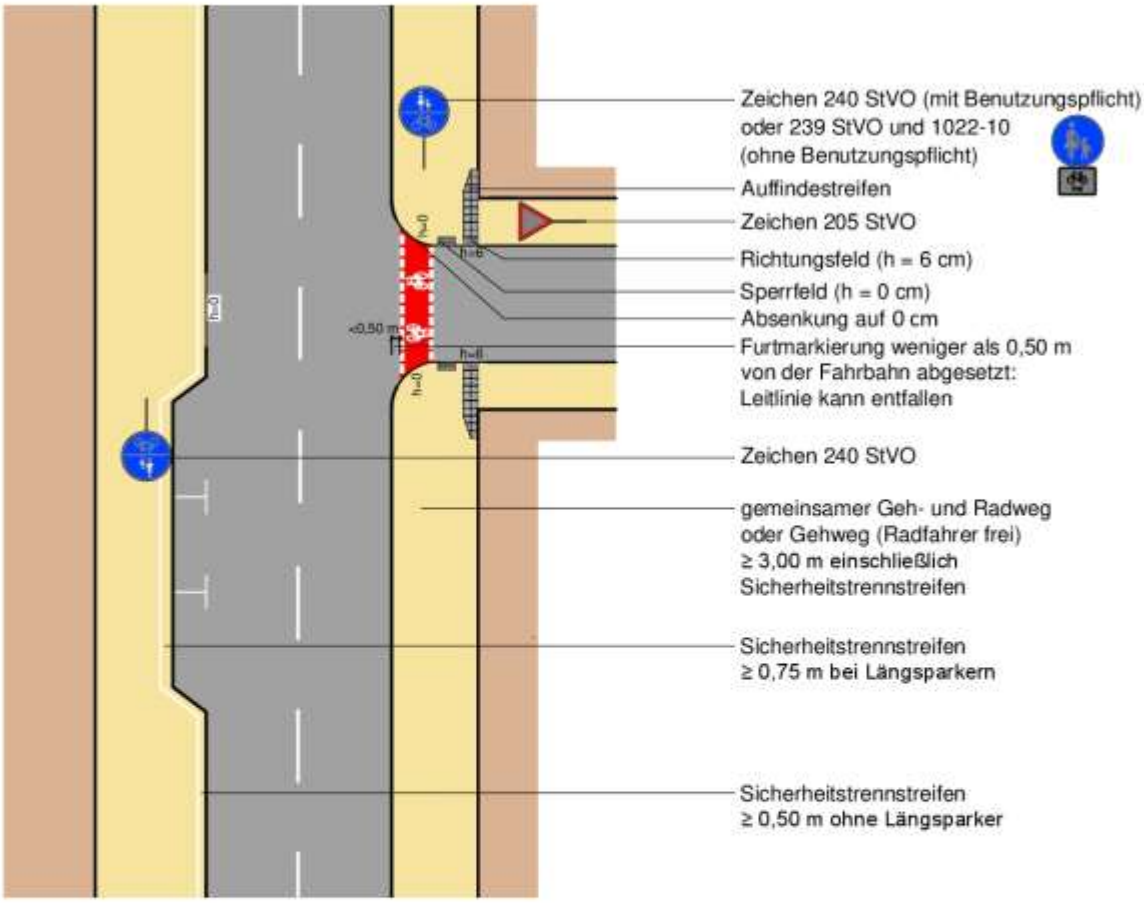
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd076c	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Hochstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd077a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 314 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,50 m bis < 4,75 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,50 bis < 4,75 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2113/7.63654

Abschnitts-Nr.	Lüd077b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 62 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Anlage auf 2,50 m und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr). Alternativ kann die Markierung eines Radfahrstreifens geprüft werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2113/7.63597

Kostenschätzung:	19.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

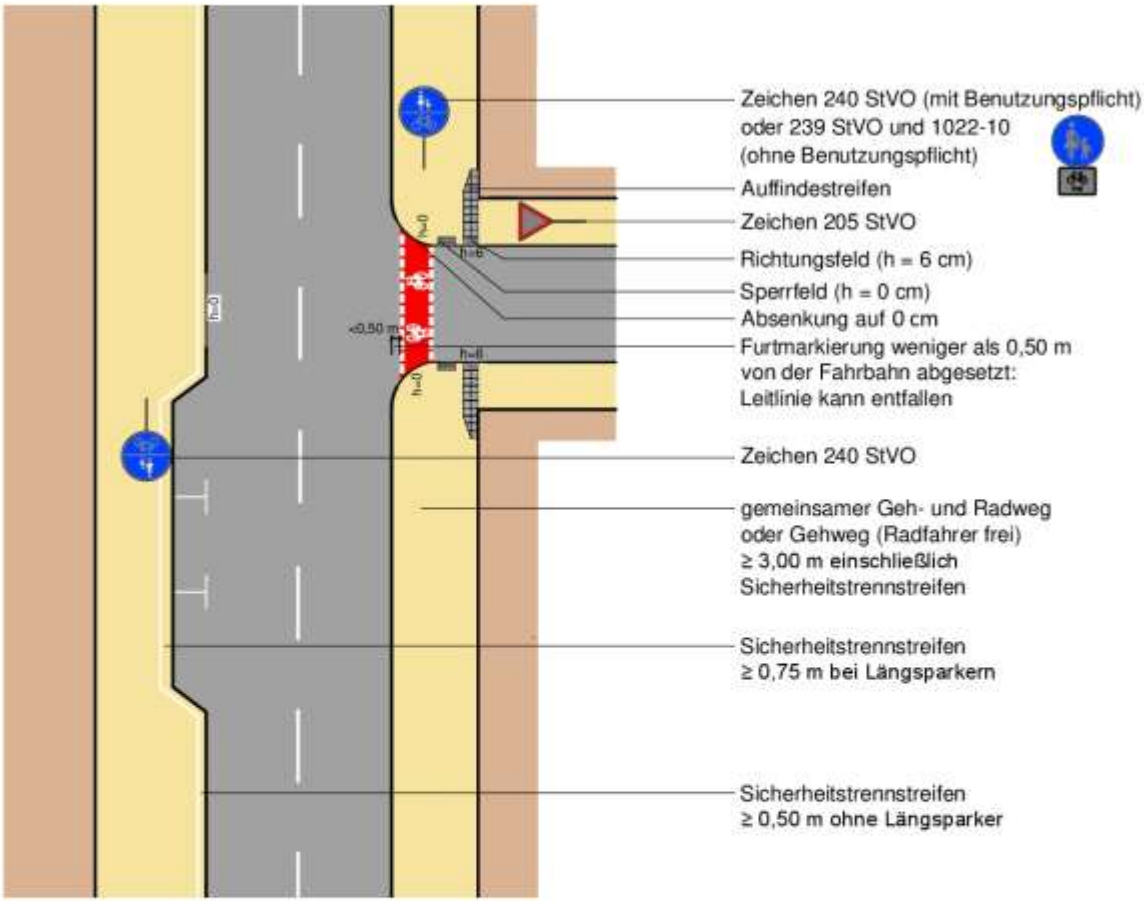
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd077b	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Hochstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd077b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd077b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2112/7.6359

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

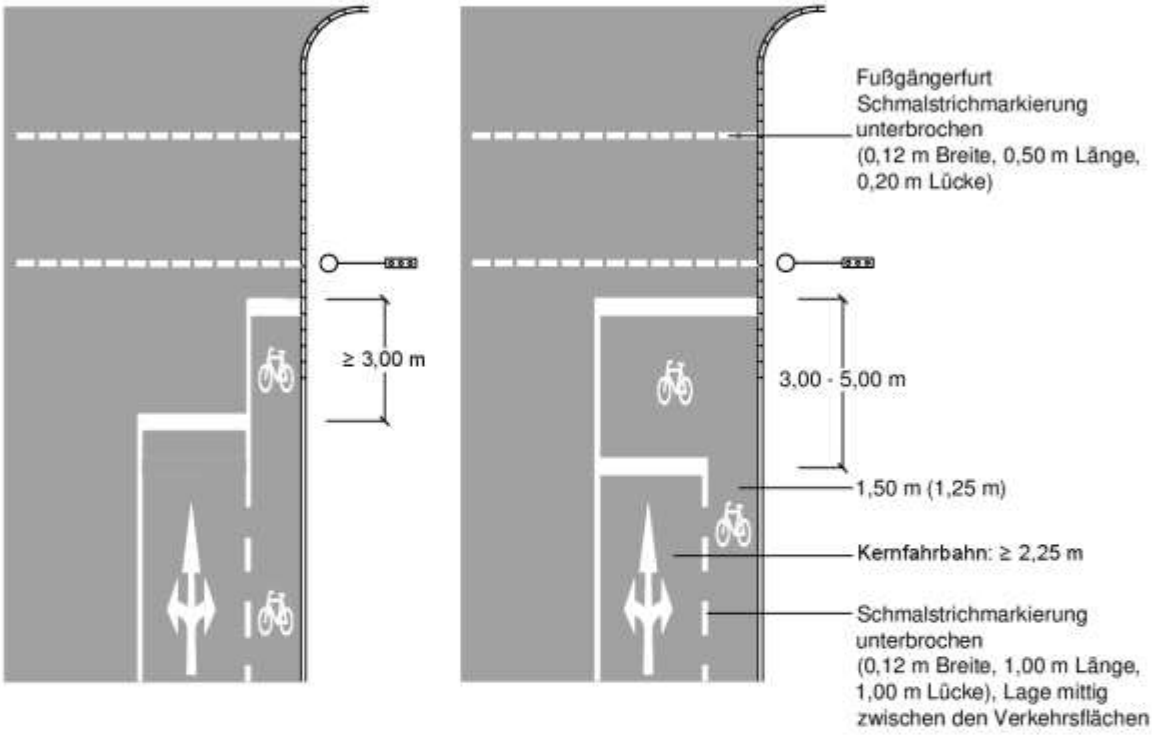
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd077b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

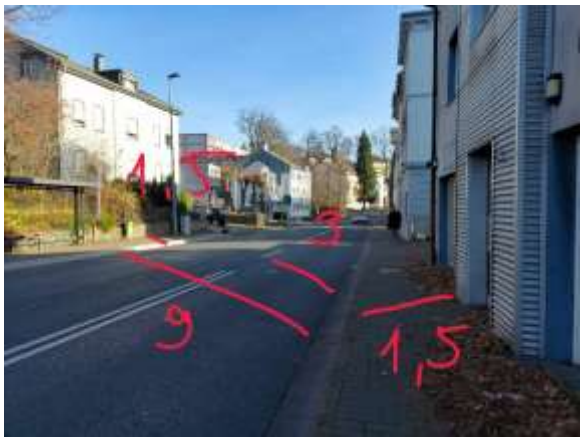
Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd077c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 274 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Fahrbahn hat (ohne Busspur) eine Breite von 6,50 m.
Es ist ein einseitiger Radfahr-/Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,00 m (bei Schutzstreifen).
Ist dies nicht möglich, dann kann die Führung des Radverkehrs über die dann auszubauende Nebenanlage geprüft werden.
Hinweis der Kommune: Wenn aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich ist, so ist der Radverkehr in den Nebenanlagen abzubilden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2131/7.63360

Kostenschätzung:	27.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

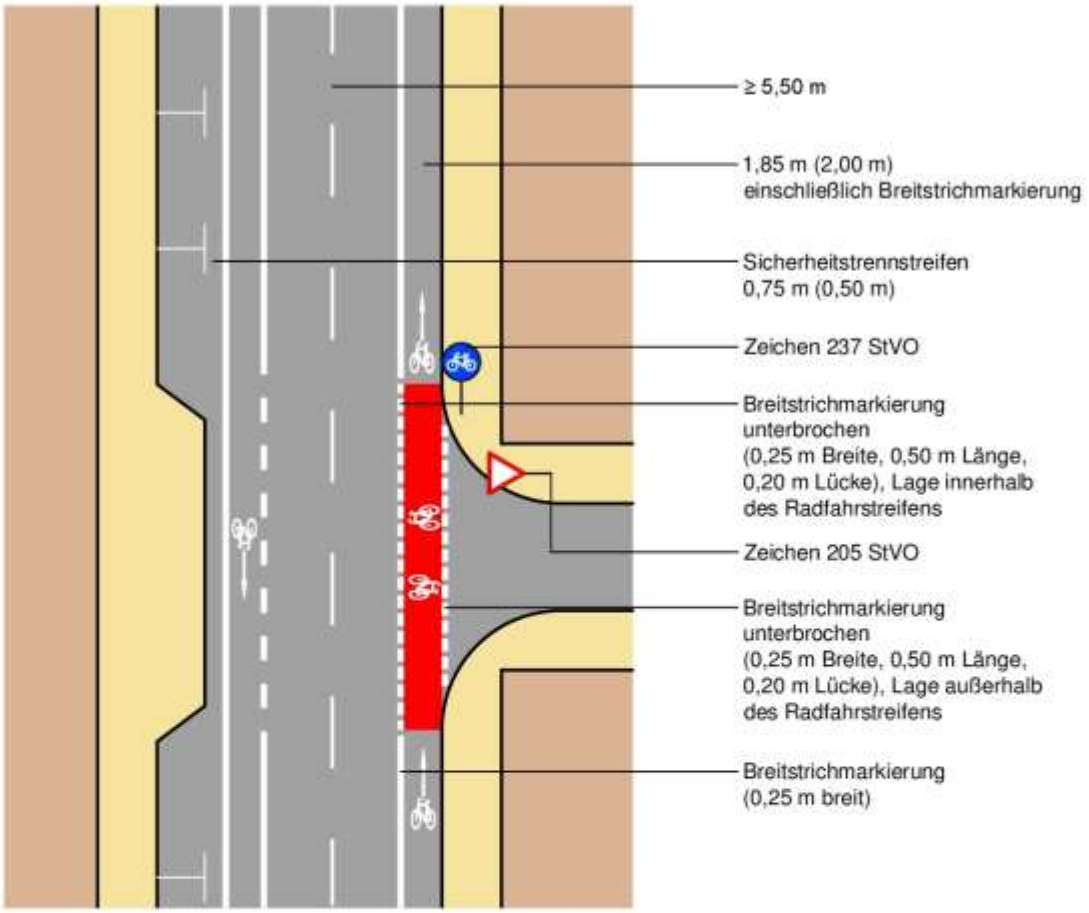
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd077c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hochstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd077c.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Sauerfelder Straße/Hochstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd077c
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd077c zu markieren. Hinweis der Kommune: Bei Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen siehe Strecke Lüd 077c) sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zu markieren. Ansonsten ist der Radverkehr in Nebenanlagen zu integrieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2131/7.6336

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

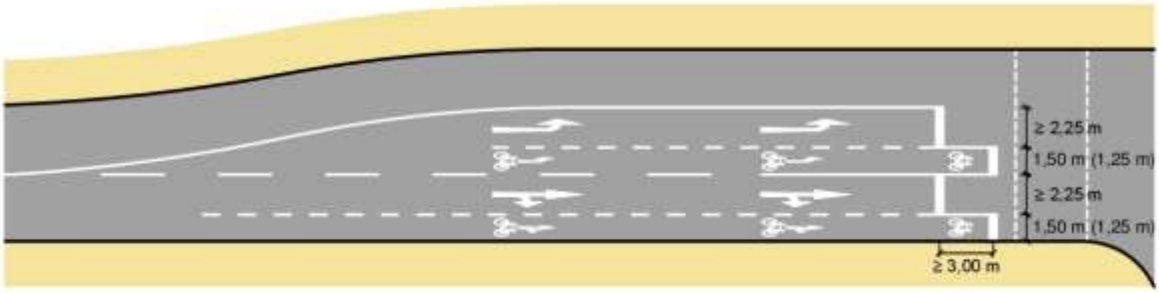
Abschnitts-Nr.	Lüd077c.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Sauerfelder Straße/Hochstraße

Musterlösung

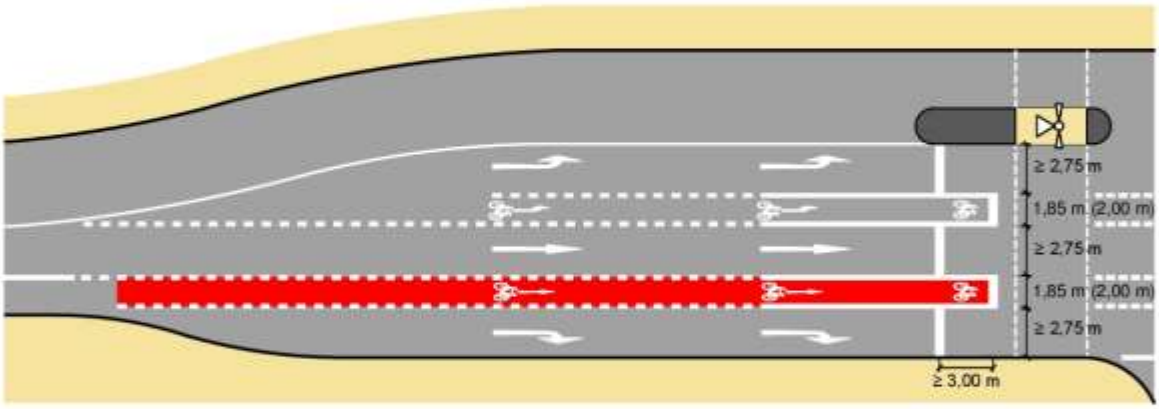
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4

Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd078	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Sauerfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

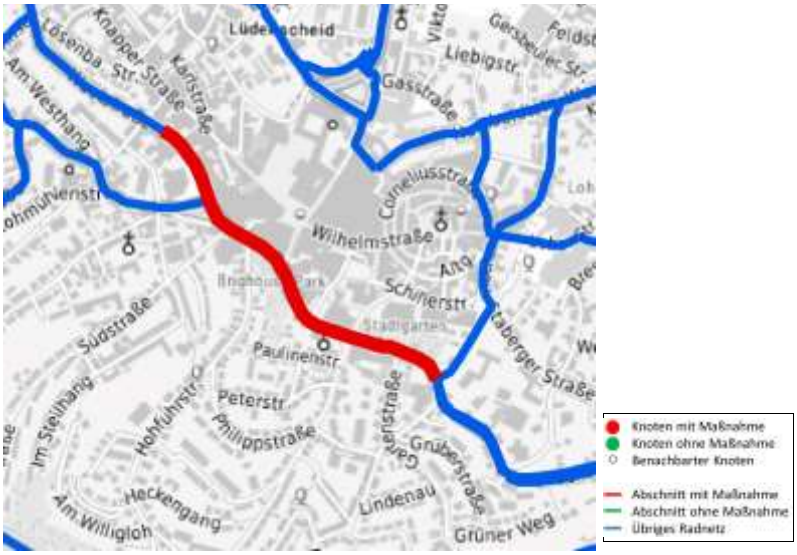
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 830 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es sind teilweise Busspuren ohne Freigabe vorhanden

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Freigabe der Busspur für Radfahrer frei.
Im Bereich Hohfuhrstraße - Kölner Straße sind Radfahrstreifen zu markieren. Ggf. sind Linksabbiegefahrstreifen zu reduzieren



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2205/7.62523

Kostenschätzung:	83.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

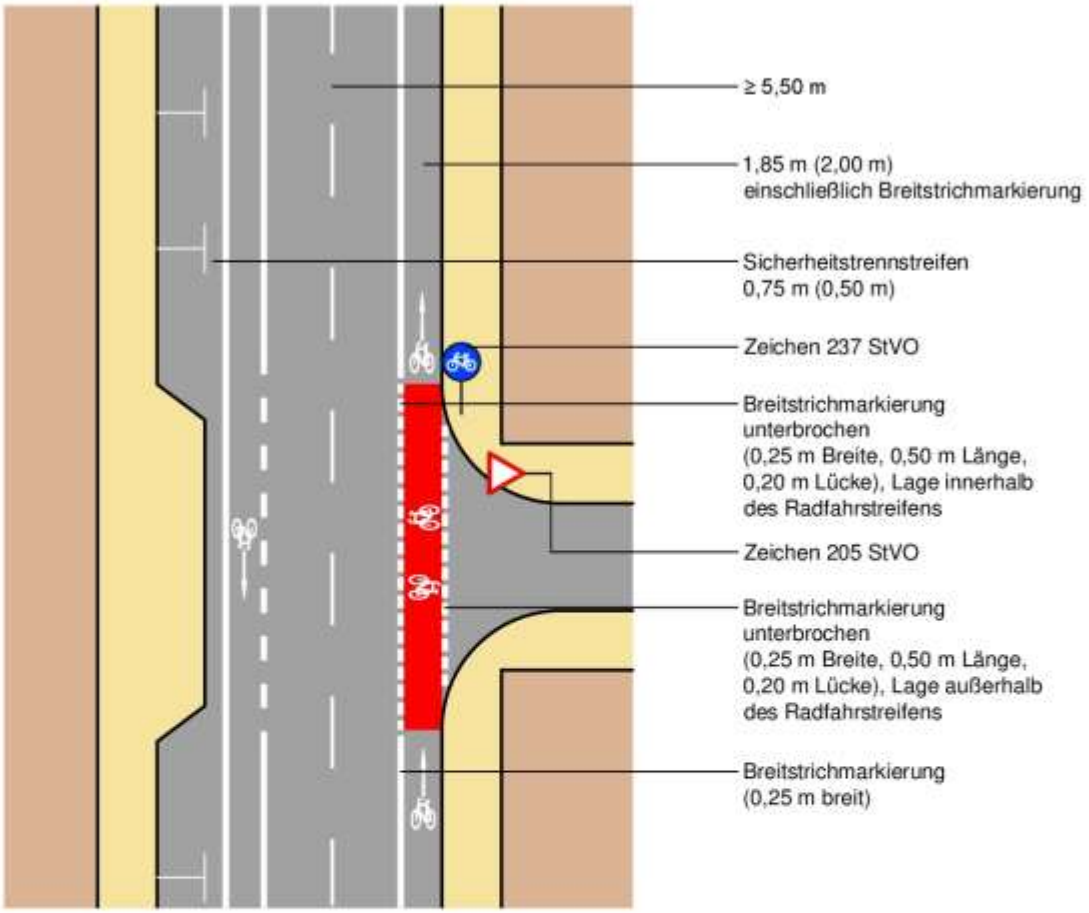
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd078	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Sauerfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

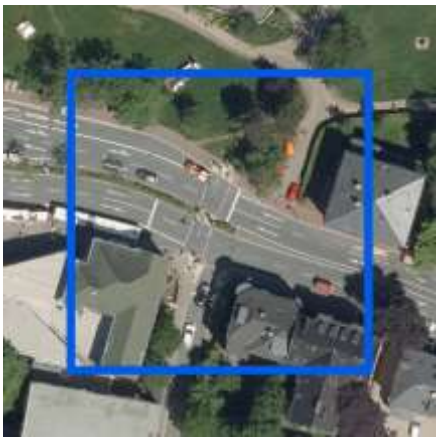
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd078.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Sauerfelder Straße/Gartenstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd078
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd078 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.213/7.6324

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

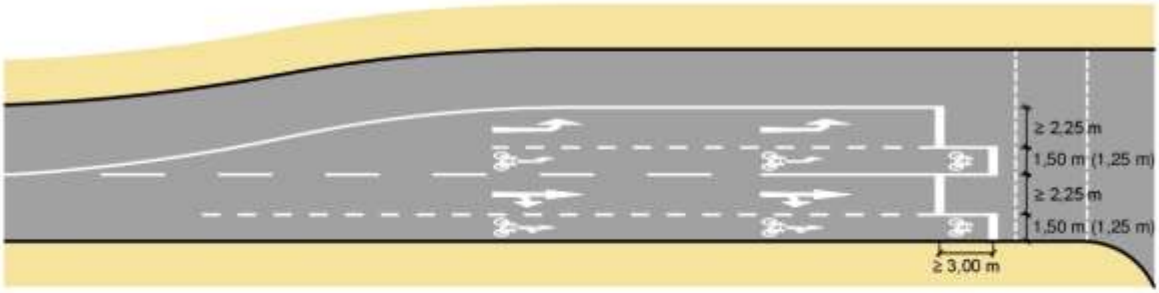
Abschnitts-Nr.	Lüd078.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Sauerfelder Straße/Gartenstraße

Musterlösung

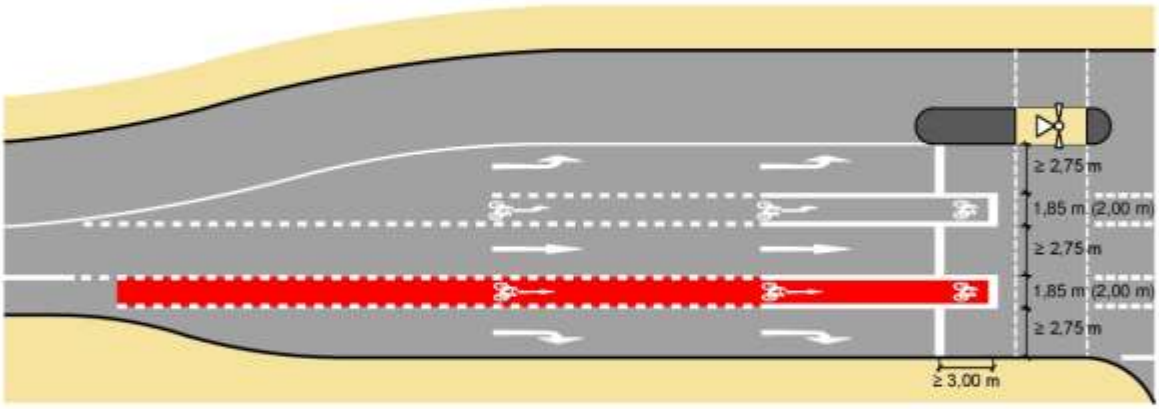
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd078.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Sauerfelder Straße/Freiherr-vom-Stein-Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd078
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd078 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2138/7.6312

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

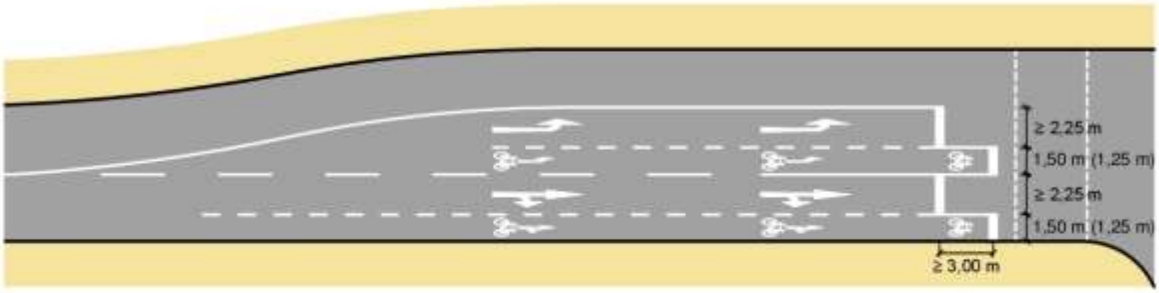
Abschnitts-Nr.	Lüd078.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Sauerfelder Straße/Freiherr-vom-Stein-Straße

Musterlösung

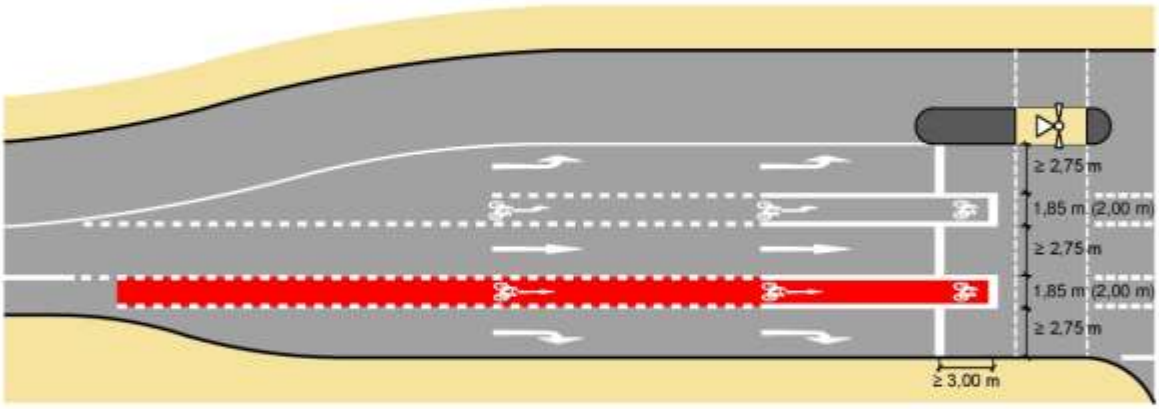
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd078.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Sauerfelder Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd078
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd078 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2140/7.6300

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

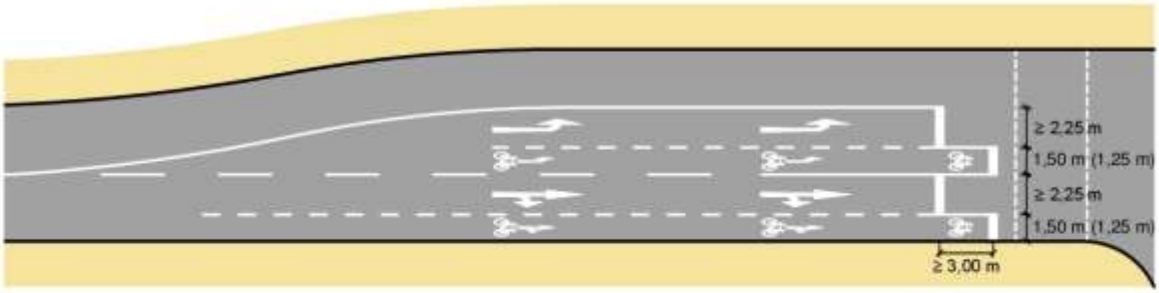
Abschnitts-Nr.	Lüd078.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Sauerfelder Straße

Musterlösung

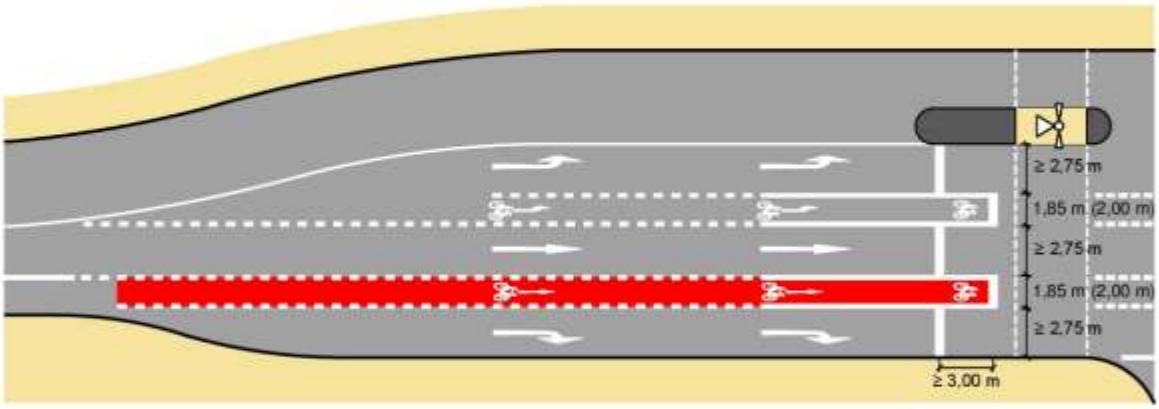
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd078.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Sauerfelder Straße/Kölner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd078
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
In allen Zufahrten im Kreisnetz (Nord-, West- und Südast) sollten vorgezogene Haltlinien im Zusammenhang mit den Maßnahmen Lüd078 und 202 markiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2164/7.6266

Kostenschätzung:	20.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

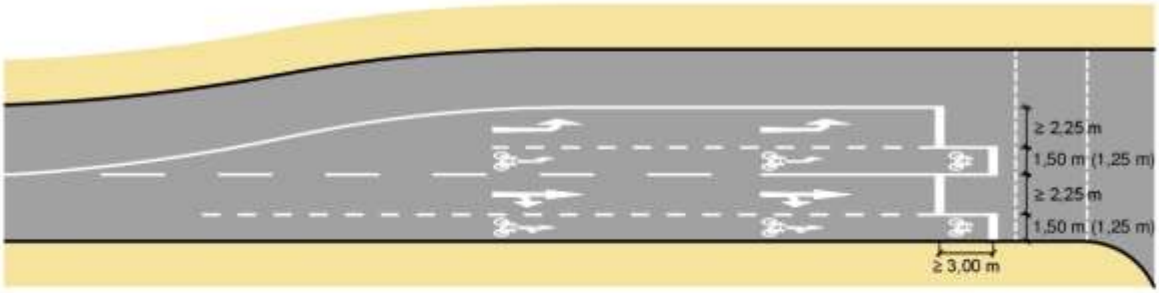
Abschnitts-Nr.	Lüd078.4	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Sauerfelder Straße/Kölner Straße

Musterlösung

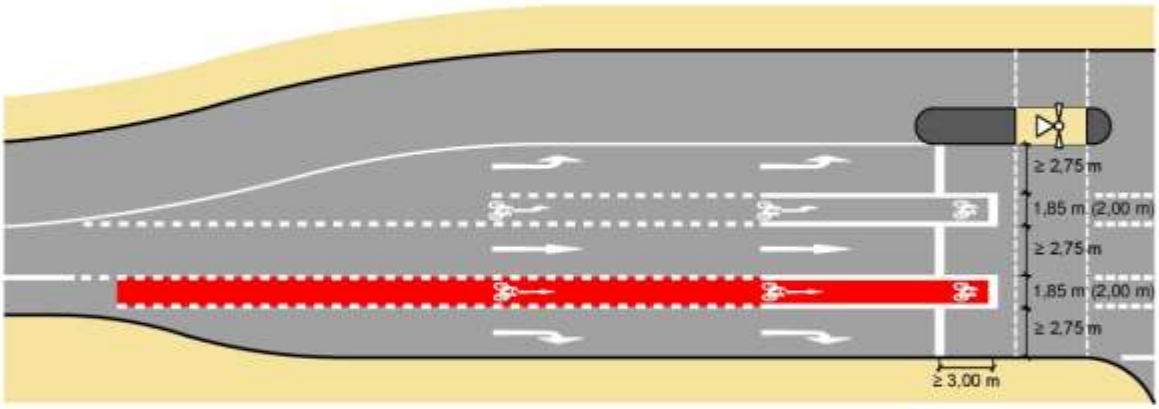
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd079	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Weststraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 682 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

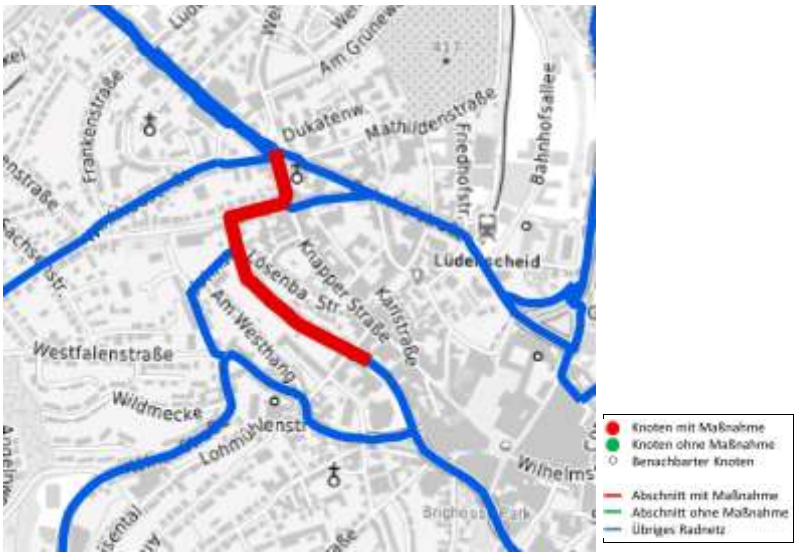




Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung wird auf über 10000 bis 15000 Kfz /Tag (innerorts) geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.Es sind teilweise Busspuren ohne Freigabe vorhanden.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Momentan ist ein längerer Bereich dieses Abschnitts nur in eine Richtung befahrbar. Nach Auskunft kann dies in Zukunft als permanente Lösung kommen. In dem Fall sollte die Alternativführung über Jahnstraße (Lüd079ALT) genutzt werden.Freigabe der Busspur für Radfahrer frei.Im Bereich Hohfuhrstraße - Kölner Straße sind Radfahrstreifen zu markieren. Ggf. sind Linksabbiegefahrstreifen zu reduzieren



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2217/7.62228

Kostenschätzung:	54.560,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

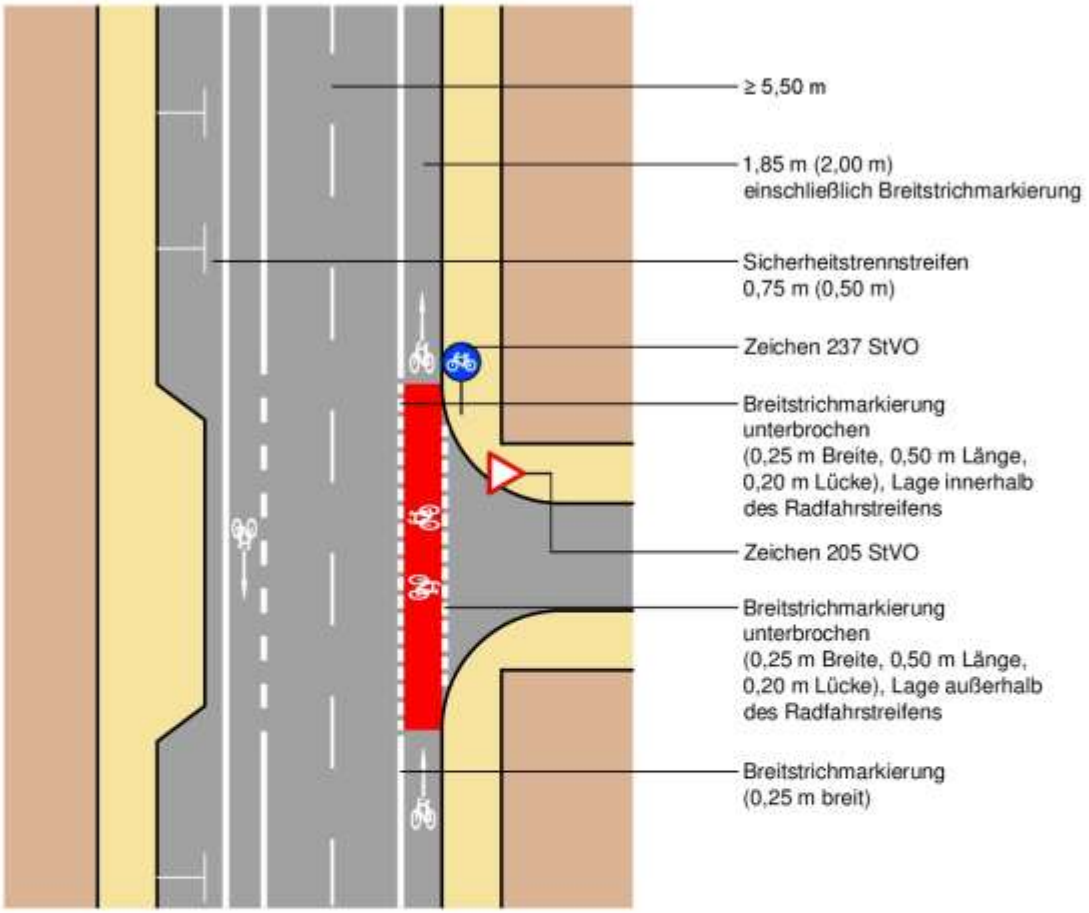
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd079	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

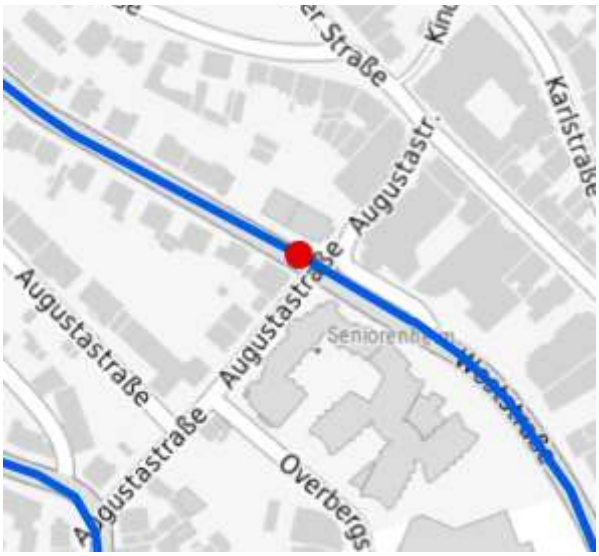
Abschnitts-Nr.	Lüd079.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Weststraße/Augustastraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien zu markieren.
Es gelten die Hinweise in Lüd079 bezüglich der Richtungsführung zu beachten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2180/7.6245

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

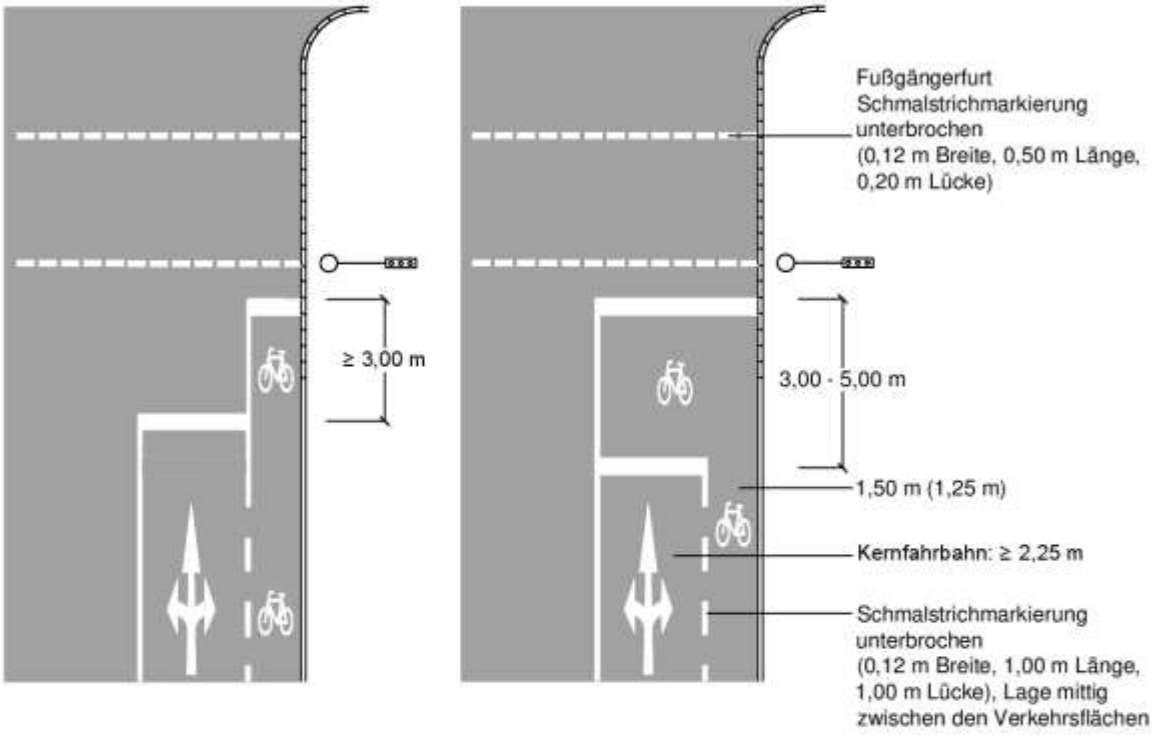
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd079.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Weststraße/Augustastraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd079.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Parkstraße/Weststraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es handelt sich scheinbar um eine temporäre Anlage. Sollte diese zu einer permanenten Anlage werden, dann sind im Rahmen von Lüd079 vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2204/7.6209

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

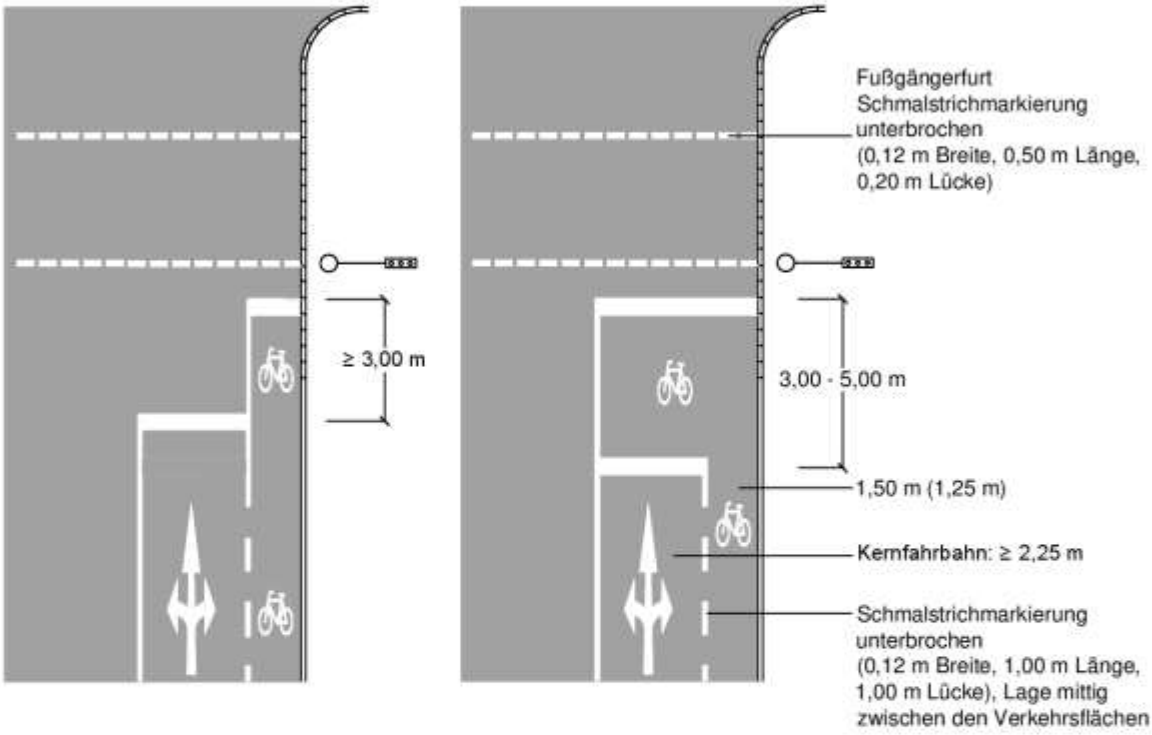
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd079.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Parkstraße/Weststraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd079.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Parkstraße/Knapper Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es handelt sich scheinbar um eine temporäre Anlage. Sollte diese zu einer permanenten Anlage werden, dann sind im Rahmen von Lüd079 vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2207/7.6223

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

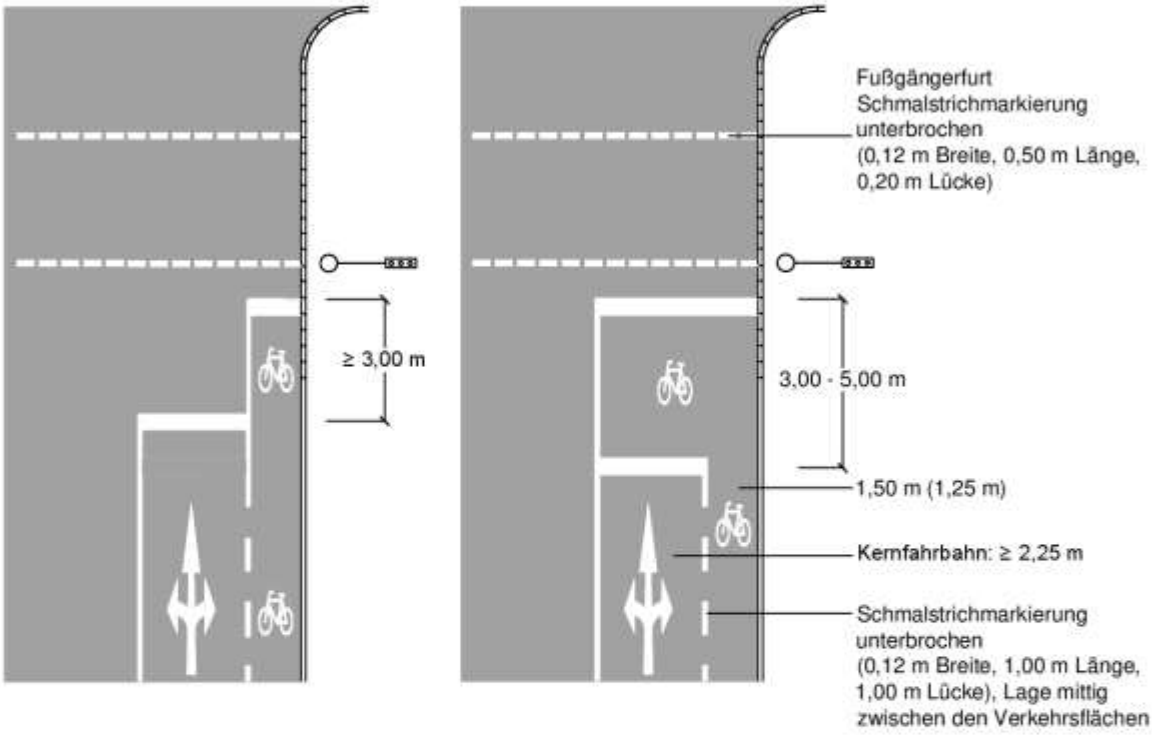
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd079.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Parkstraße/Knapper Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd079.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Parkstraße/Knapper Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind markierungstechnische Sicherheitseinrichtungen vorzusehen. Hierzu sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Streckenmaßnahmen anzulegen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2207/7.6225

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

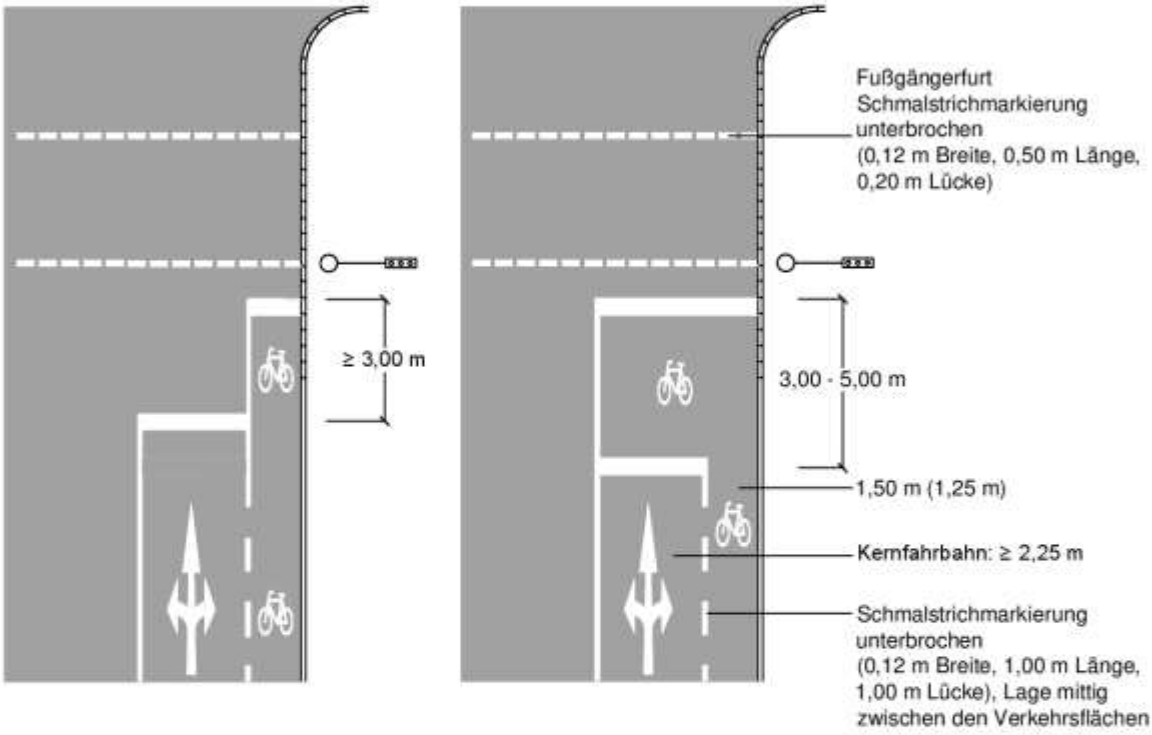
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd079.4	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Parkstraße/Knapper Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd082a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

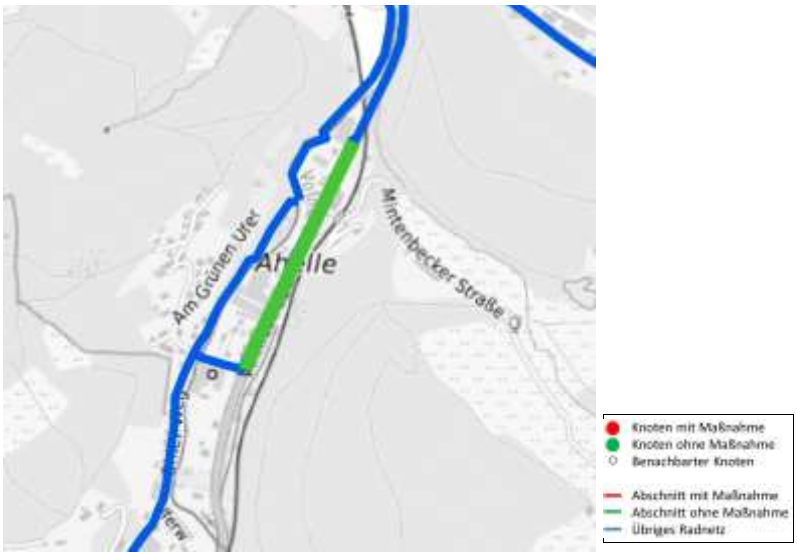
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 533 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 11009 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 11009 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
In Gegenrichtung existiert jedoch ein Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.
Vgl. Lüd082b



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1980/7.57767

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd082b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

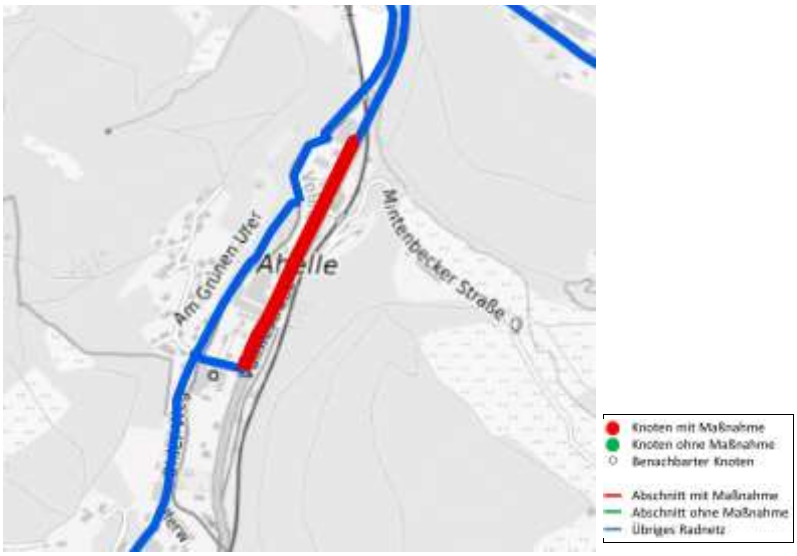


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 537 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 11009 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 11009 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Rad frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht angemessen breit.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage auf 2,50 m Breite (mindestens) empfohlen.

Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2024/7.58086

Kostenschätzung:	162.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

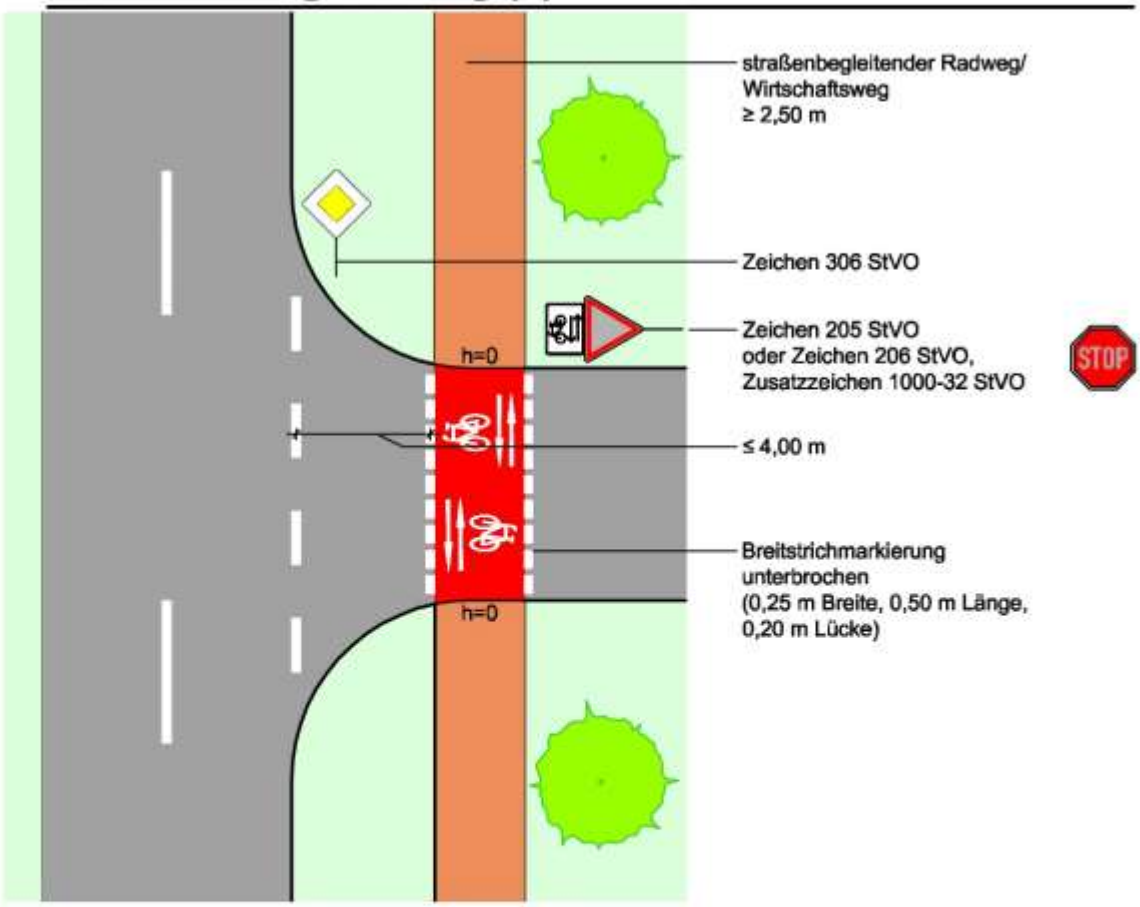
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd082b	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd082b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Schiefe Ahelle

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd082b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
An dieser Stelle empfiehlt sich einen markierungstechnischen Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn (Schiefe Ahelle) herzustellen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.198/7.5776

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd083	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



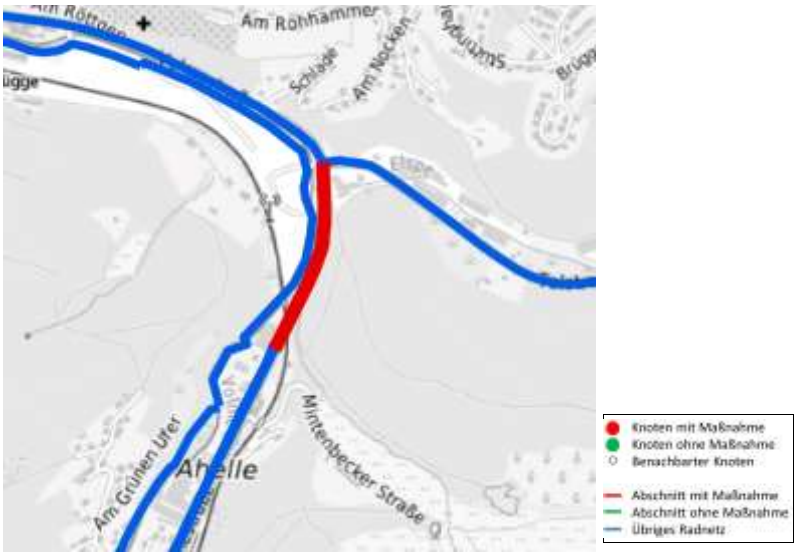
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 415 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14561 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14561 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.

Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2059/7.58216

Kostenschätzung:	166.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

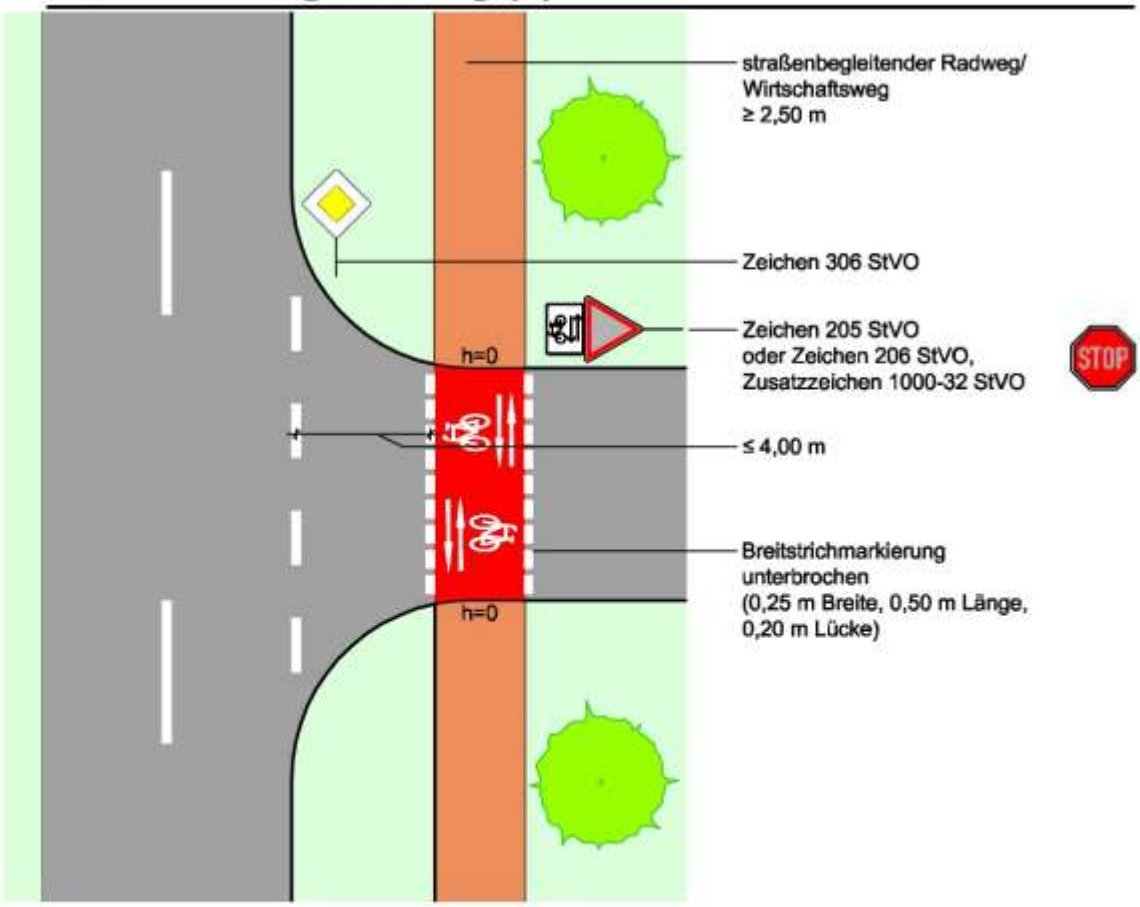
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd083	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd083.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Unterführung

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd083
mit Streckenmaßnahme: Ausbau Bauwerk





Massnahmentyp: Ausbau Bauwerk
Hinweis der Kommune: Verbreiterung des Straßenquerschnitt durch Ausbau des Bauwerks für erforderliche Breite eines Radwegs.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.202/7.5811

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd083.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Talstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd083
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Anpassung der LSA an die neu zu bauenden Radwege Lüd083-084 sowie Lüd108



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2059/7.5821

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd084	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

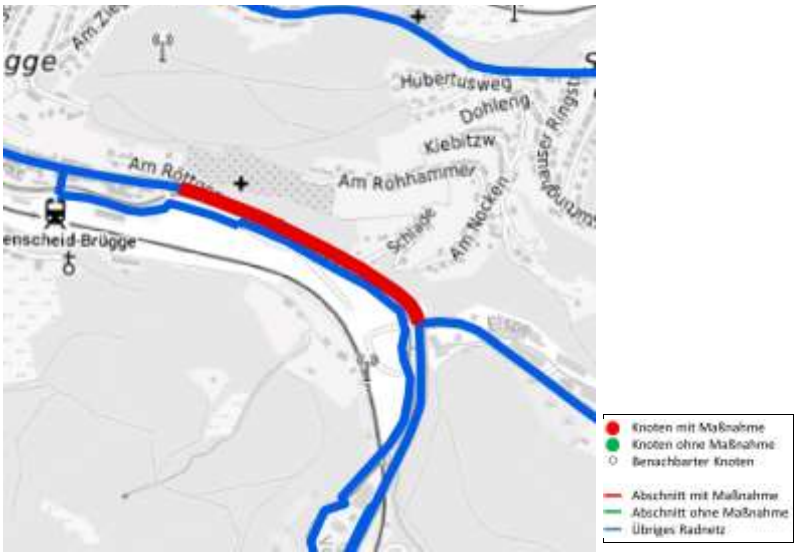
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 592 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14561 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14561 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen. Sollte parallel die Planungen zum Volmetalradweg umgesetzt werden, entfällt diese Maßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2084/7.57484

Kostenschätzung:	236.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

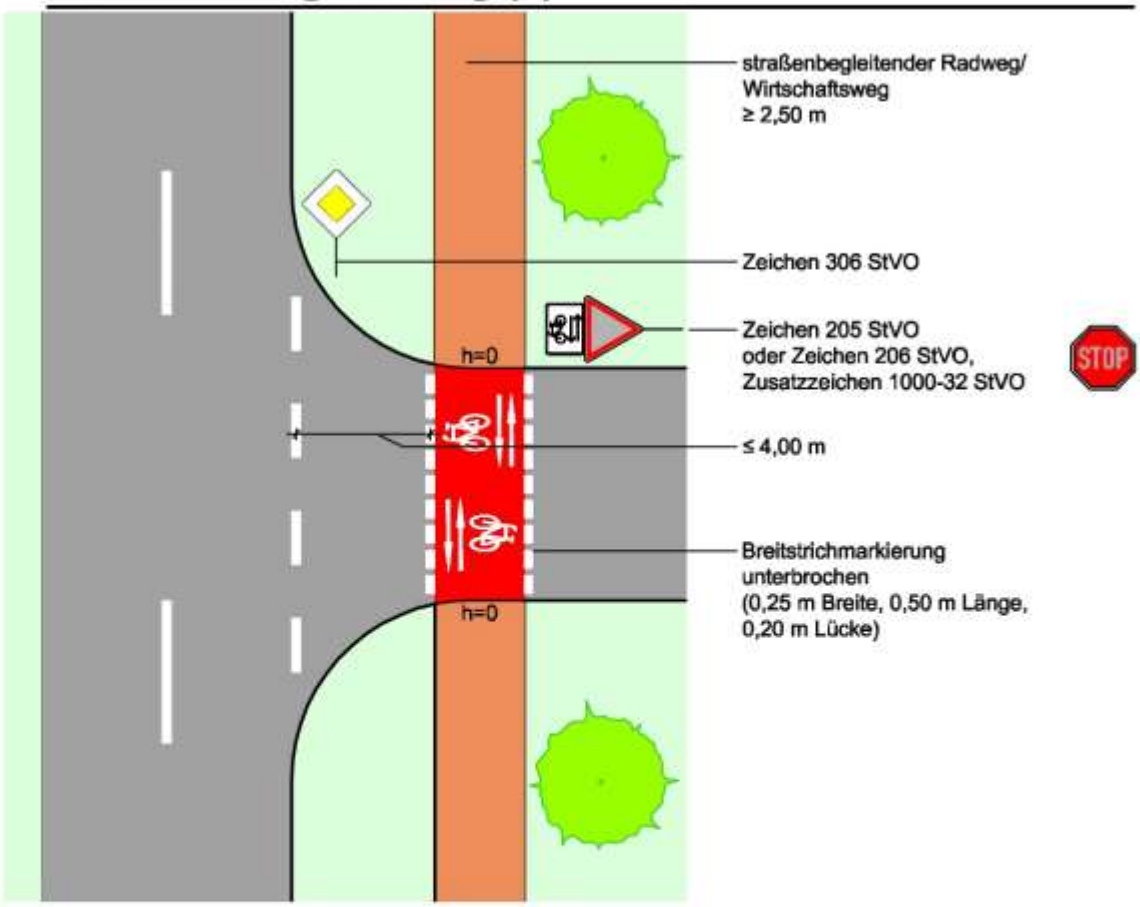
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd084	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd084.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd084
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Hinweis der Kommune: parallele Führung des Radverkehrs über den Volmetalradweg südlich der Volme. Daher kann hier auf Anlagen für den Radverkehr verzichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2084/7.5748

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd085	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

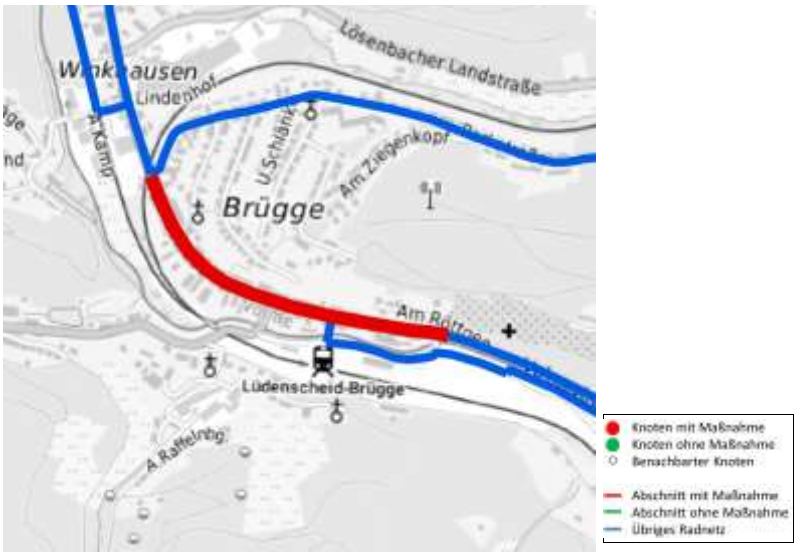
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 768 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12508 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12508 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren. Wenn dies oder die Markierung von Radfahrstreifen nicht möglich sind, dann ist der Radverkehr in den Nebenanlagen als Einrichtungsverkehr zu führen.
Ggf. sollte das Parken künftig einseitig geregelt werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2114/7.56579

Kostenschätzung:	46.080,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

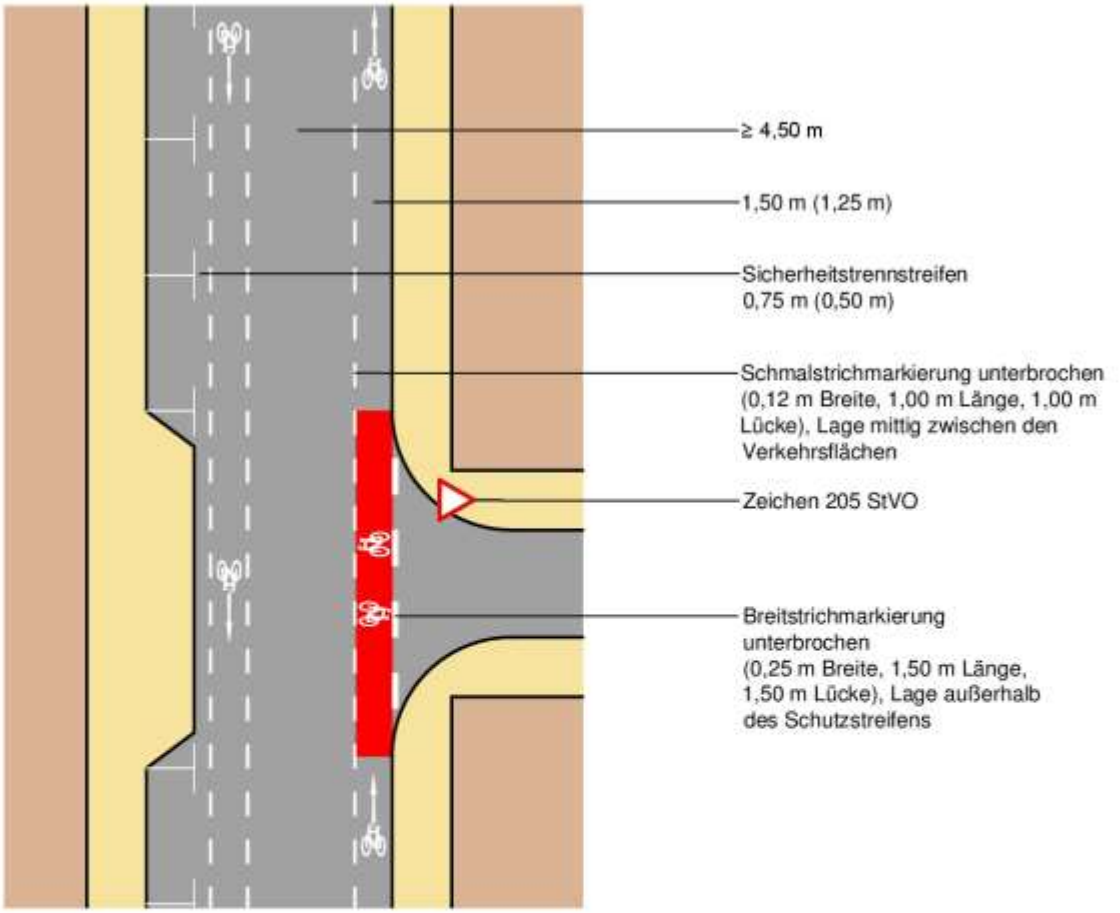
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd085	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.2-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd085.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd085
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2087/7.5713

Abschnitts-Nr.	Lüd085.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Halverstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd085
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Markierungstechnische Anpassung an die Streckenmaßnahme Lüd085 notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2090/7.5695

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

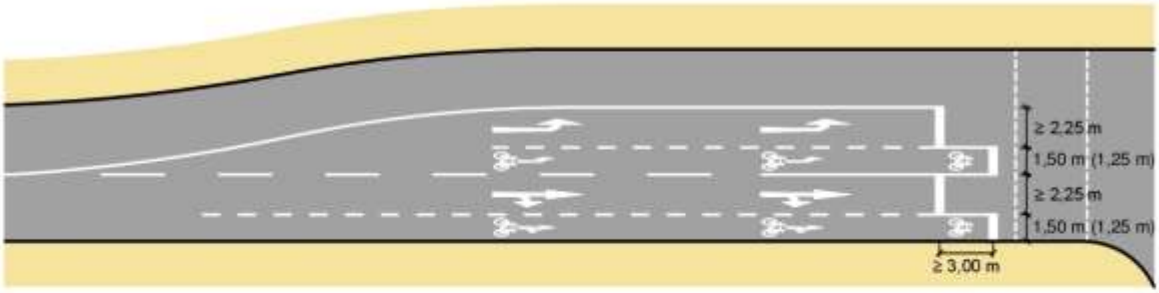
Abschnitts-Nr.	Lüd085.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße/Halverstraße

Musterlösung

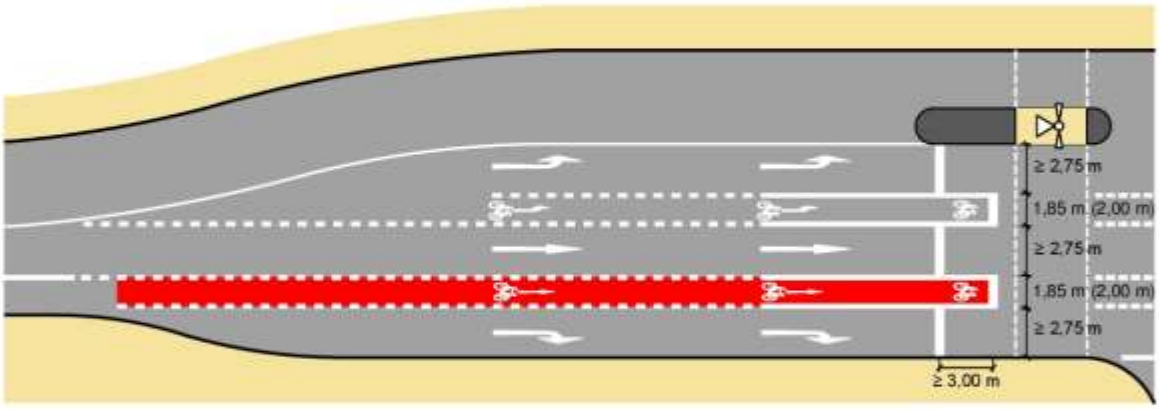
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd085.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Friedenstreppe

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd085
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2094/7.5680

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

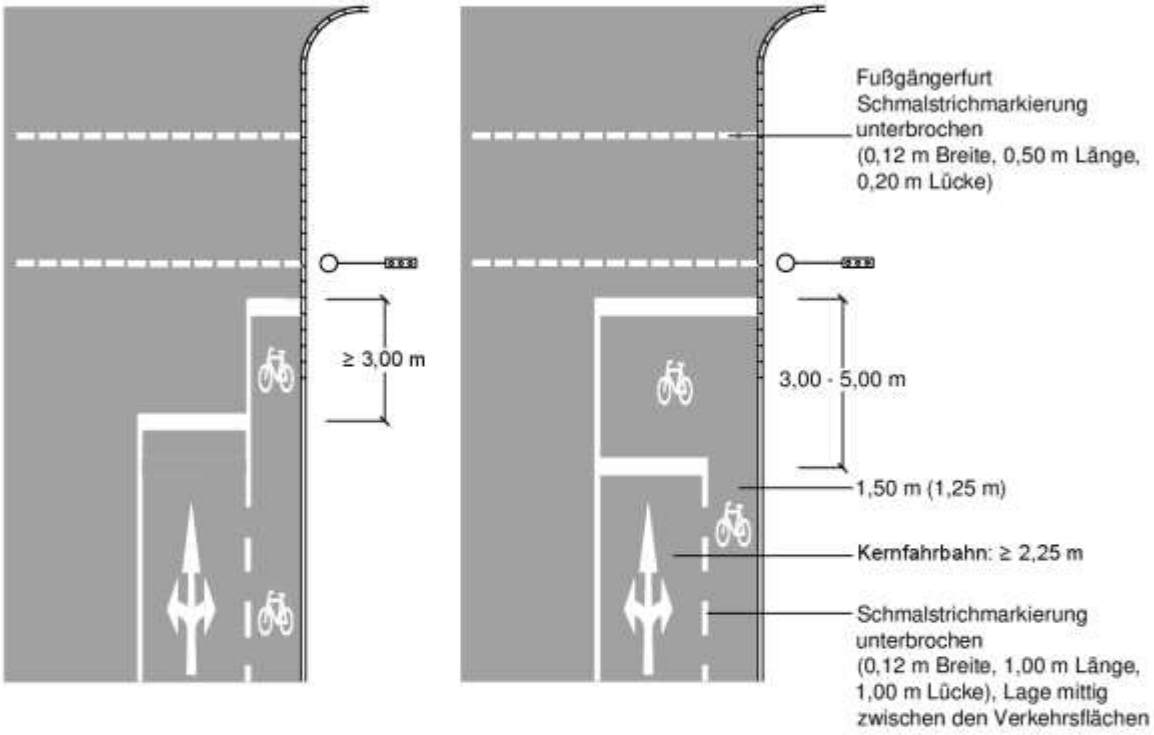
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd085.3	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße/Friedenstreppe

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

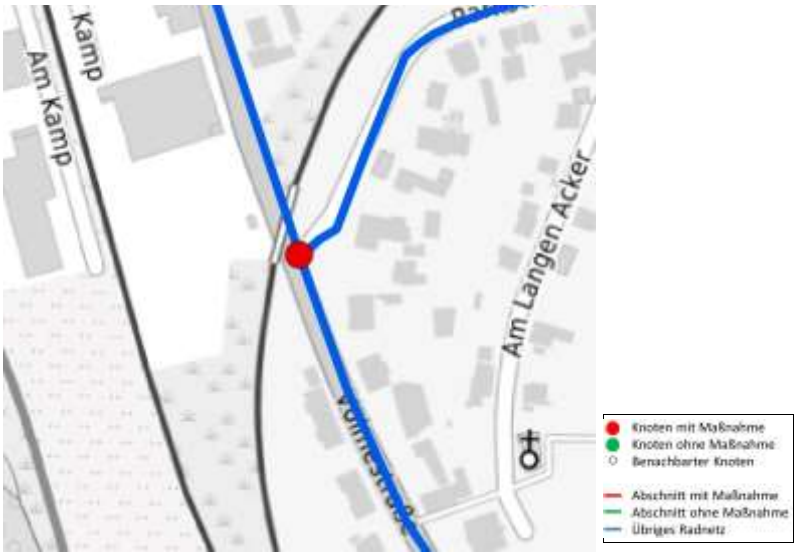
Abschnitts-Nr.	Lüd085.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Parkstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd085
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Bau einer geteilten Querungshilfe wird empfohlen. Hierzu sollte der vorhandene Linksabbiegefahrstreifen (Nordseite des Knotens) demarkiert und die Anlage an dessen Stelle errichtet werden. Auf der Südseite existiert bereits eine Querungsanlage, die nicht ganz den Vorgaben der Regelwerke entspricht und entsprechend angepasst werden sollte. Durch die geteilte Querungshilfe wird sowohl dem Kfz, als auch dem Radfahrenden eine gesicherte Abbiegemöglichkeit (insbesondere für Linksabbieger) gewährt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2114/7.5657

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

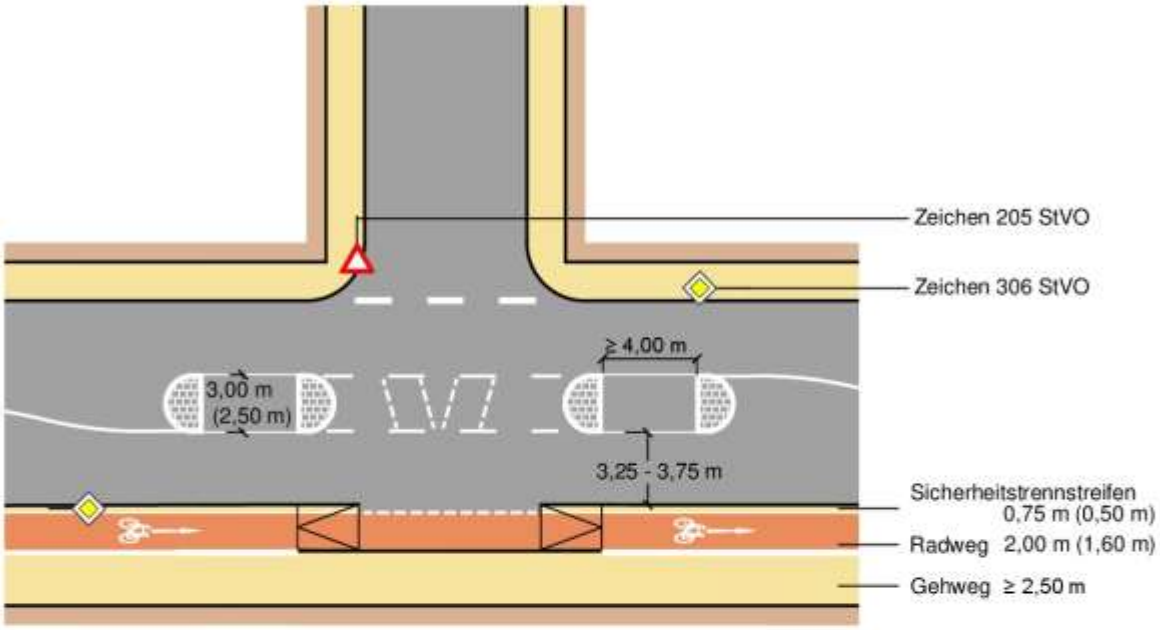
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd085.4	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße/Parkstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd098	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 449 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 9000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf weniger als 9000 Kfz/Tag eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,00 m oder mehr.
Parken findet auf beiden Nebenanlagen statt.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es ist zu prüfen, ob alternierende, also wechselseitige, Schutzstreifen markiert werden können.
Alternierend bedeutet, dass mal auf der einen, mal auf der anderen Fahrbahnseite ein einzelner Schutzstreifen vorhanden wäre.
Auch ein einseitiger Schutzstreifen ist denkbar, aber würde eine Neuordnung des Parkraums erfordern (nur noch einseitig Parken möglich)
Ist die Verkehrsbelastung niedriger als angenommen (bspw. im Bereich unter 6000 Kfz/Tag, dann könnte auch eine Piktogrammspur geprüft werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2201/7.62820

Kostenschätzung:	26.940,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

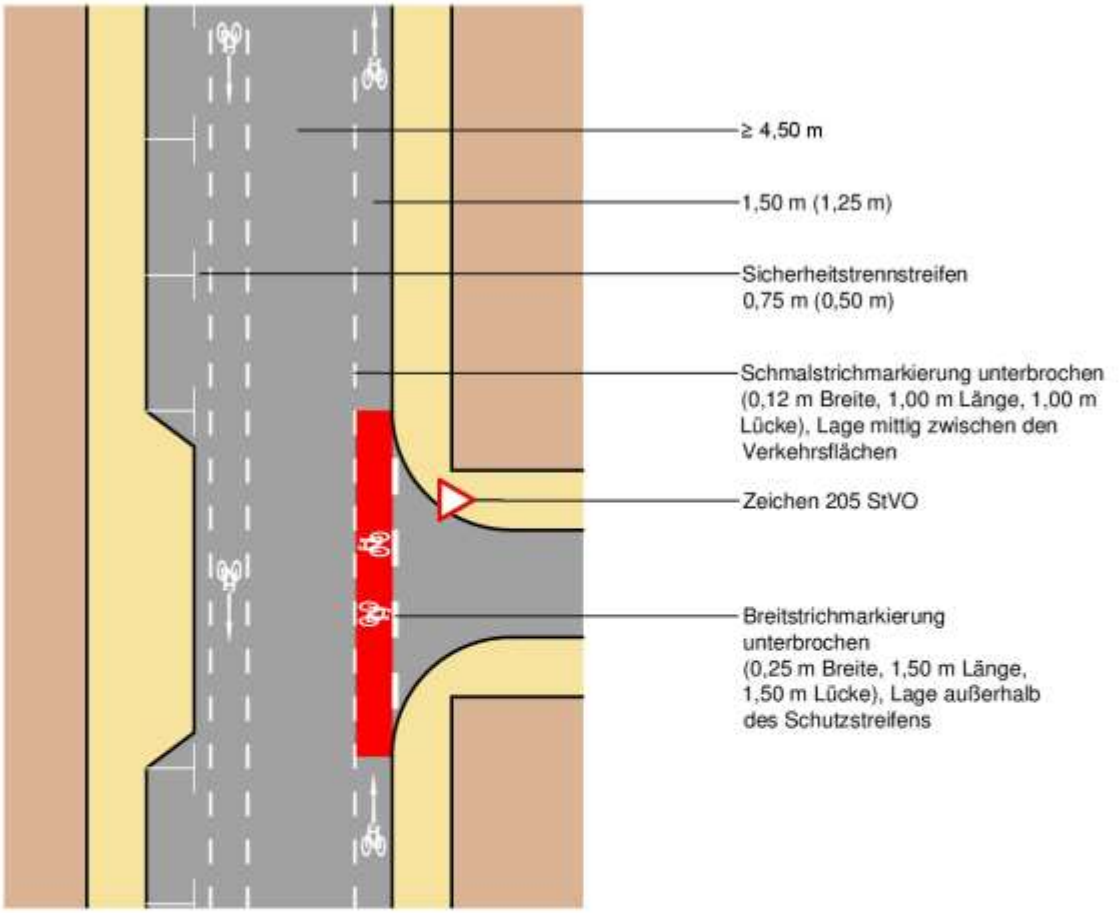
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd098	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bahnhofstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

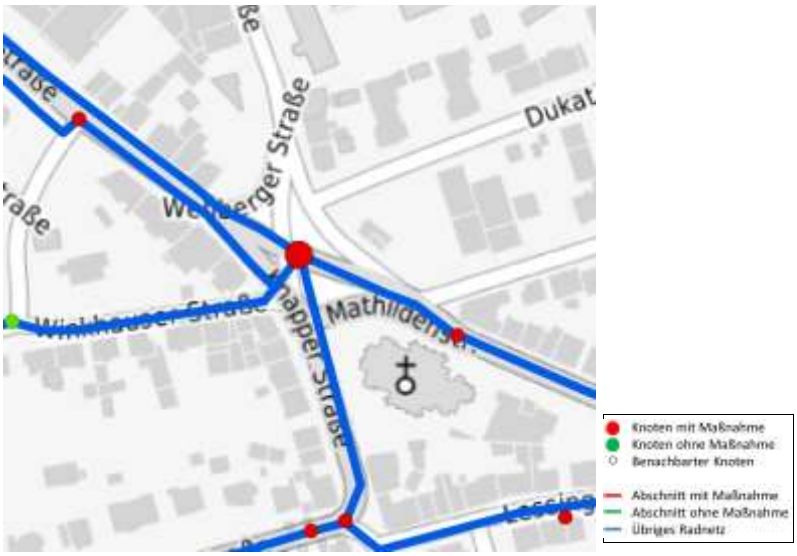
Abschnitts-Nr.	Lüd098.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße/Knapper Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd098
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Zuge der markierungstechnischen Maßnahmen Lüd079, 098 sowie 134a vorgezogene Haltlinien an der LSA für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2217/7.6222

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

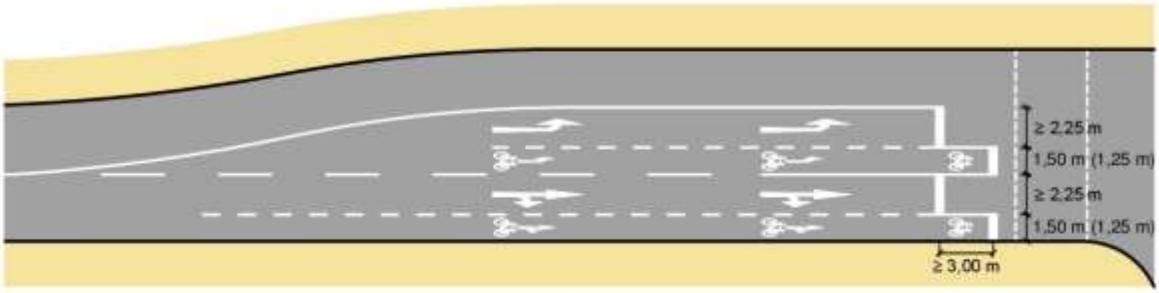
Abschnitts-Nr.	Lüd098.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bahnhofstraße/Knapper Straße

Musterlösung

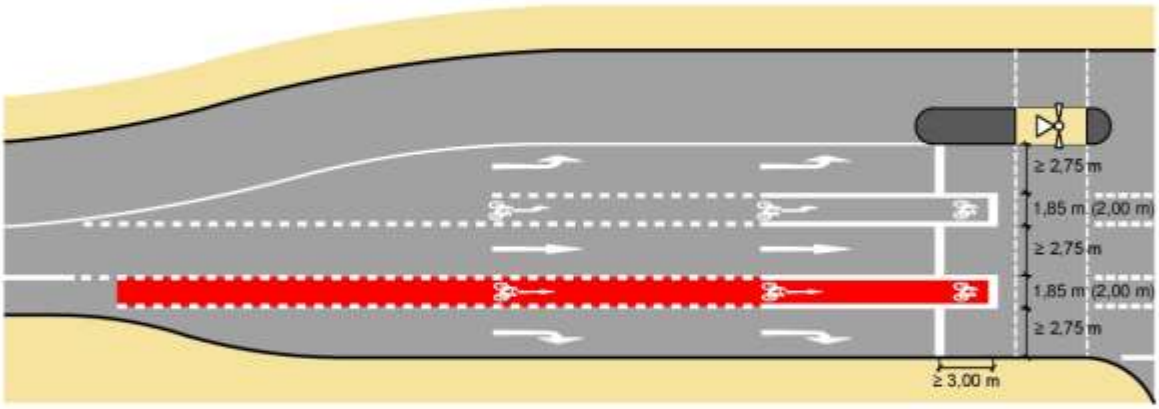
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

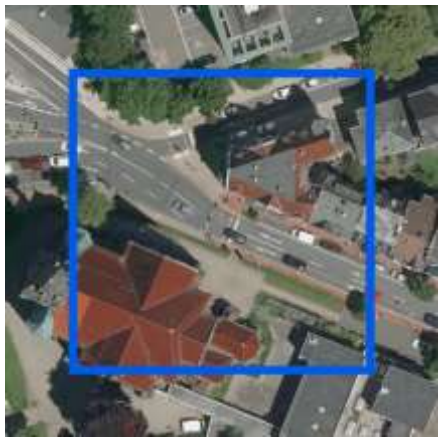
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

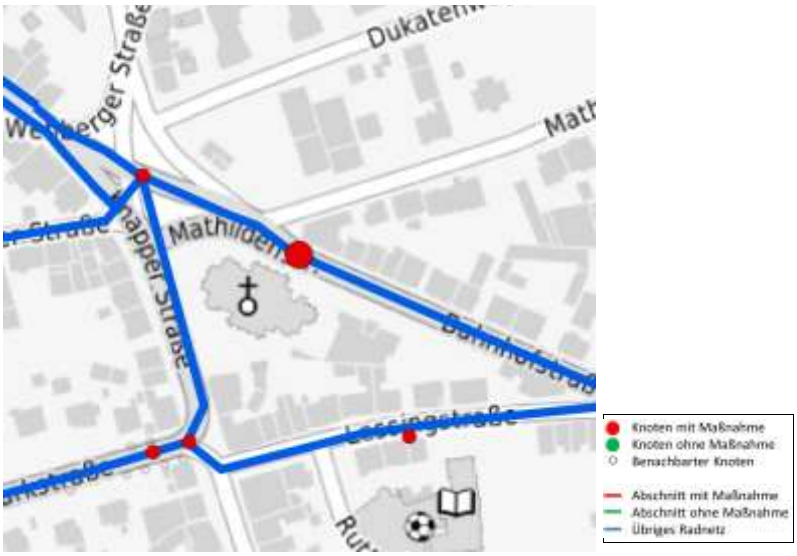
Abschnitts-Nr.	Lüd098.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd098
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zusammenhang mit der Streckenmaßnahme (Lüd098) zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2214/7.6232

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

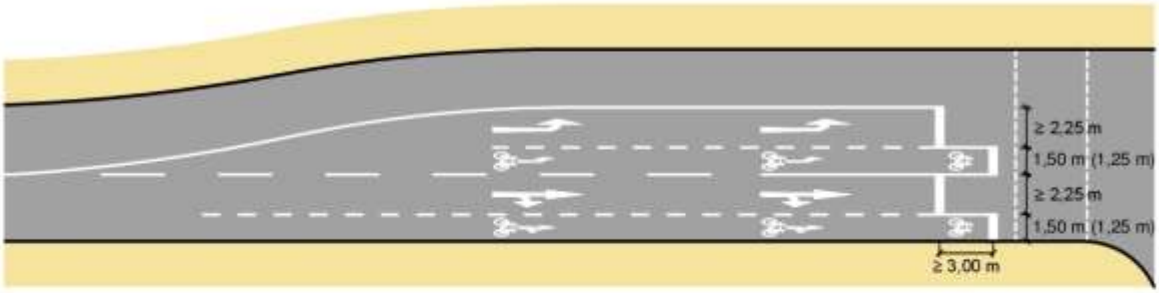
Abschnitts-Nr.	Lüd098.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße

Musterlösung

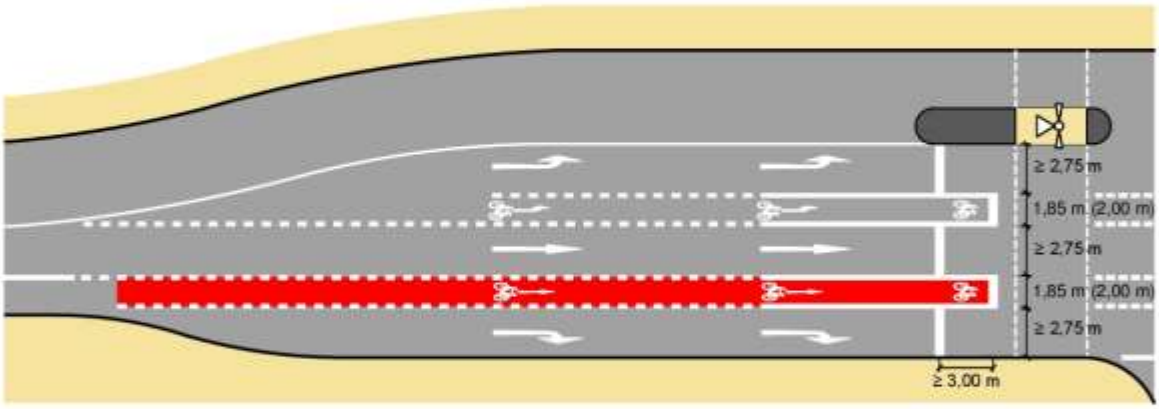
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

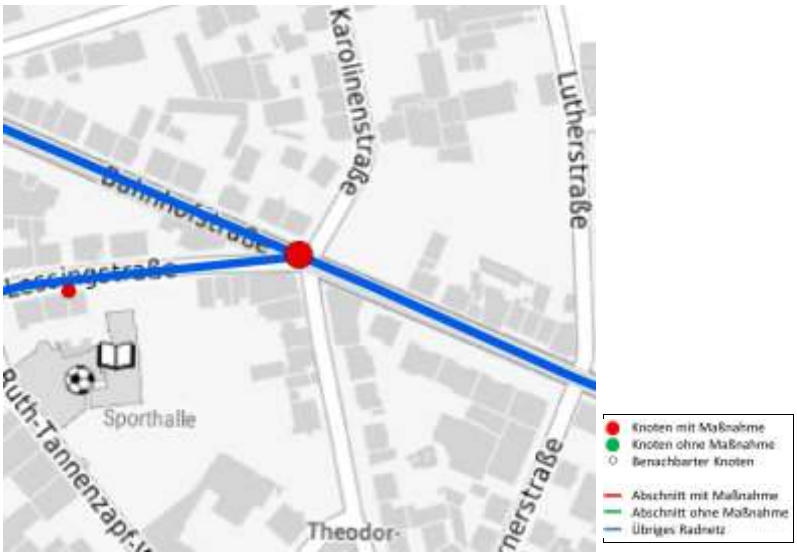
Abschnitts-Nr.	Lüd098.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße/Karolinenstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd098
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind markierungstechnische Sicherheitseinrichtungen vorzusehen. Hierzu sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Streckenmaßnahmen anzulegen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2209/7.6253

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

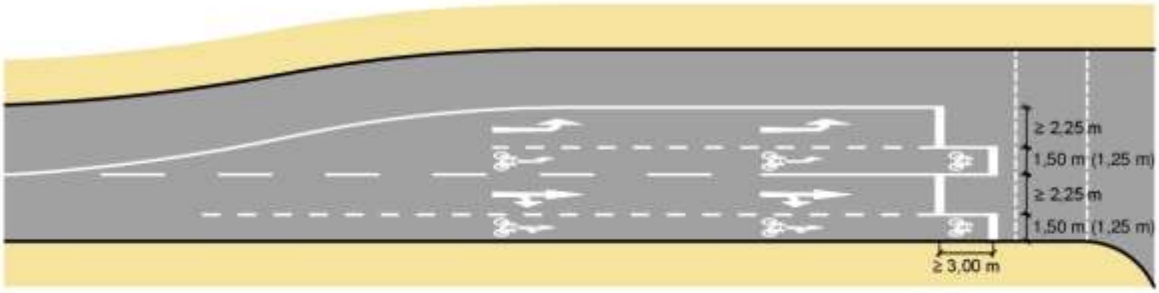
Abschnitts-Nr.	Lüd098.3	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bahnhofstraße/Karolinenstraße

Musterlösung

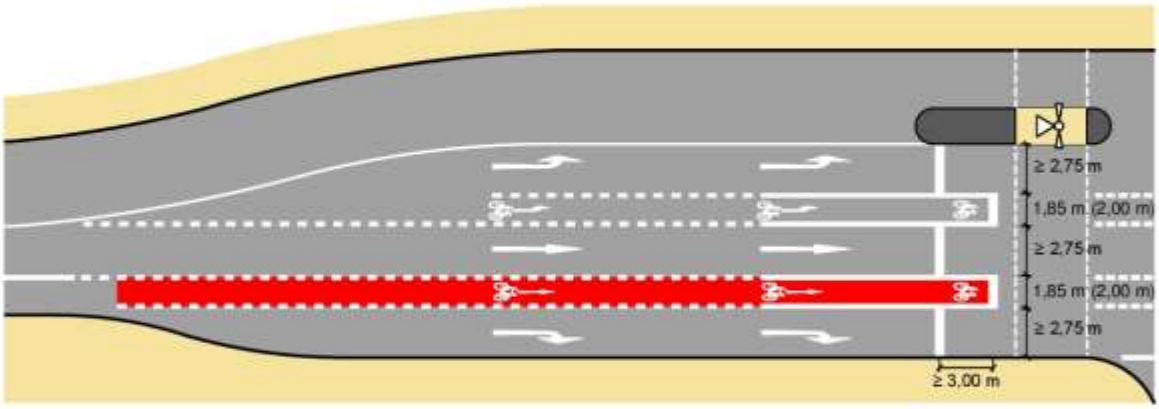
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

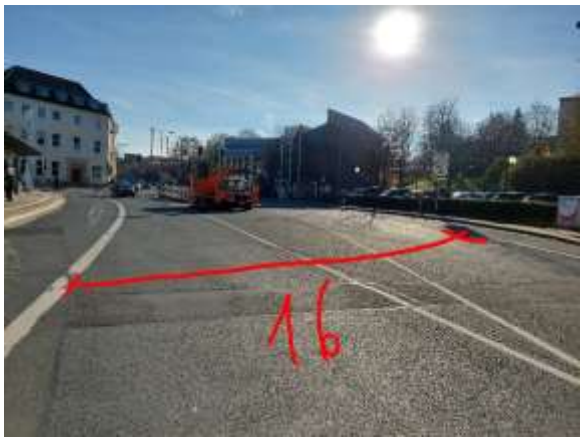
Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd099	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

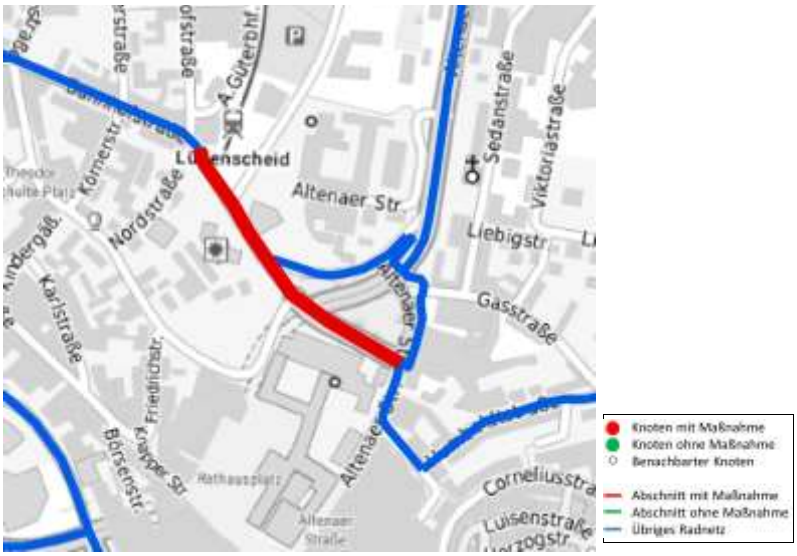
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 319 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 9000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf weniger als 9000 Kfz/Tag eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,00 m oder mehr.
Parken findet auf beiden Nebenanlagen statt.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es ist zu prüfen, ob alternierende, also wechselseitige, Schutzstreifen markiert werden können.
Alternierend bedeutet, dass mal auf der einen, mal auf der anderen Fahrbahnseite ein einzelner Schutzstreifen vorhanden wäre.
Auch ein einseitiger Schutzstreifen ist denkbar, aber würde eine Neuordnung des Parkraums erfordern (nur noch einseitig Parken möglich)
Ist die Verkehrsbelastung niedriger als angenommen (bspw. im Bereich unter 6000 Kfz/Tag, dann könnte auch eine Piktogrammspur geprüft werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2181/7.63130

Kostenschätzung:	19.140,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

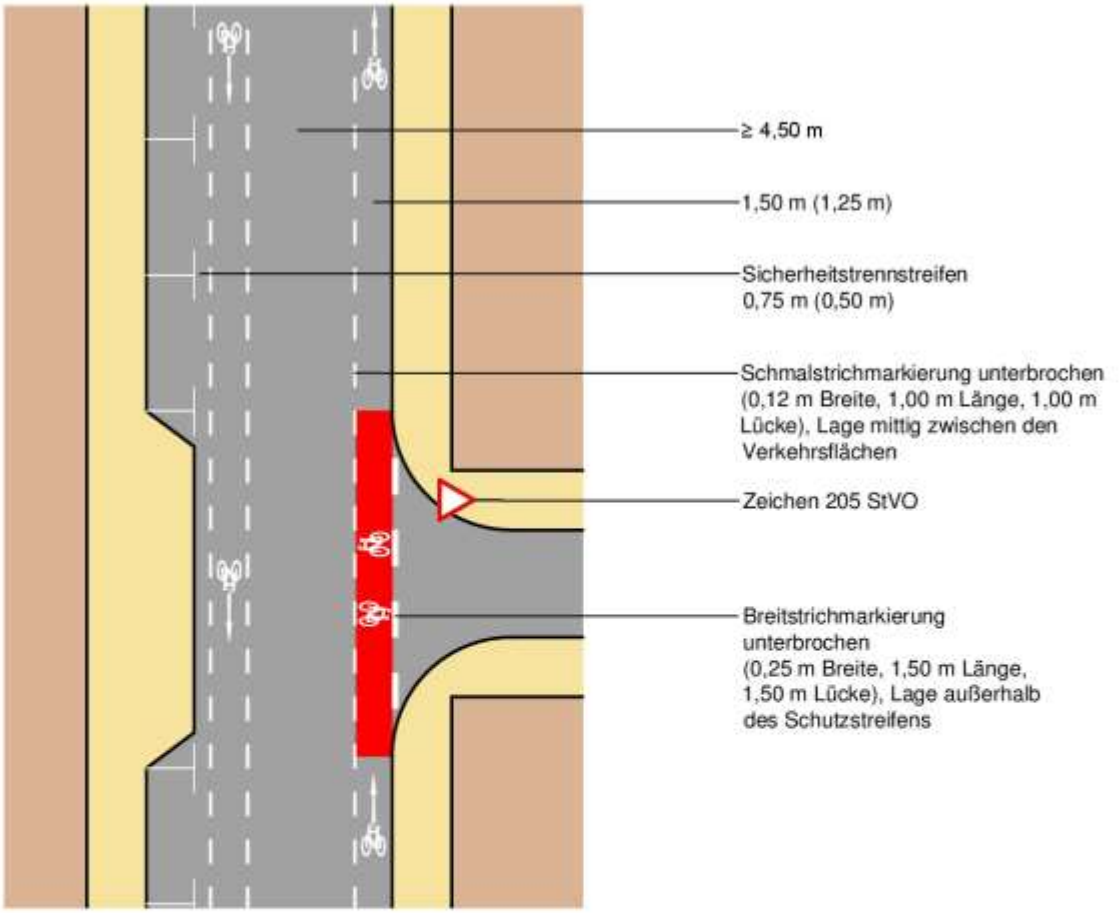
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd099	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bahnhofstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd099.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße/Bahnhofsallee

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd099
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Zuge der Maßnahmen Lüd099 vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2195/7.6287

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

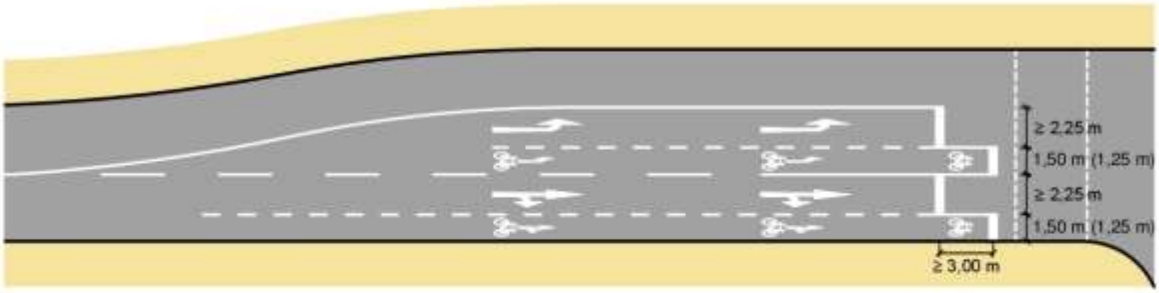
Abschnitts-Nr.	Lüd099.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bahnhofstraße/Bahnhofsallee

Musterlösung

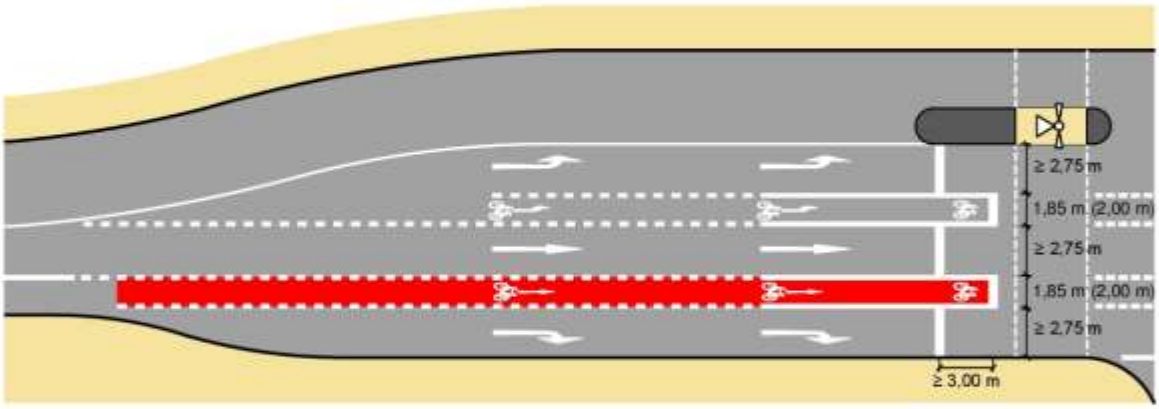
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd099.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße/Altenaer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd099
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
zu beachten sind die Hinweise in Lüd170



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2190/7.6292

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd099.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße/Martin-Niemöller-Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd099
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind im Zuge der Maßnahmen Lüd099 vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2187/7.6296

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

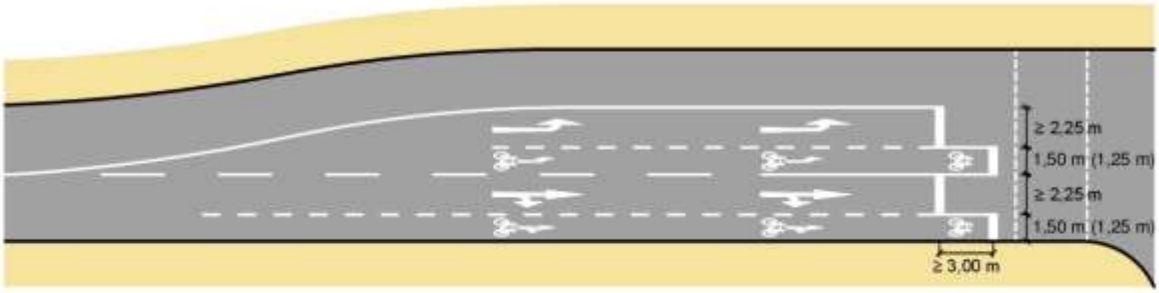
Abschnitts-Nr.	Lüd099.3	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bahnhofstraße/Martin-Niemöller-Straße

Musterlösung

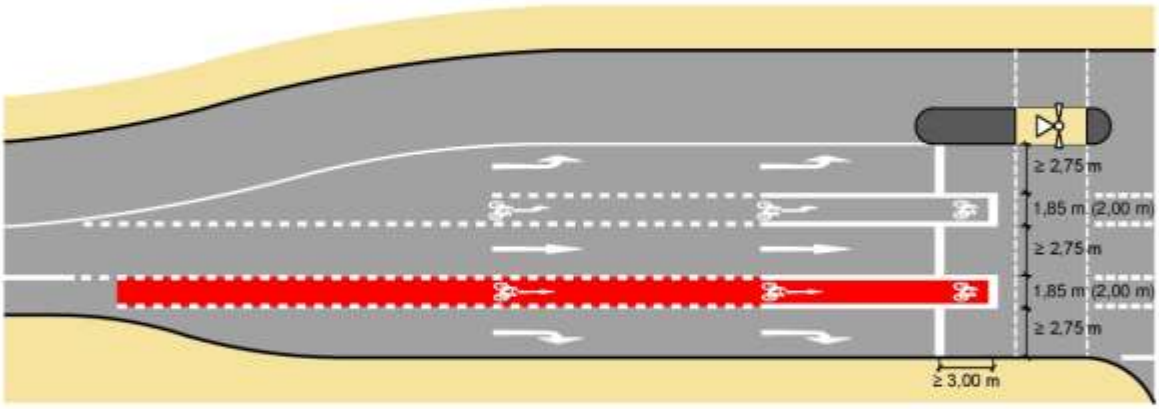
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

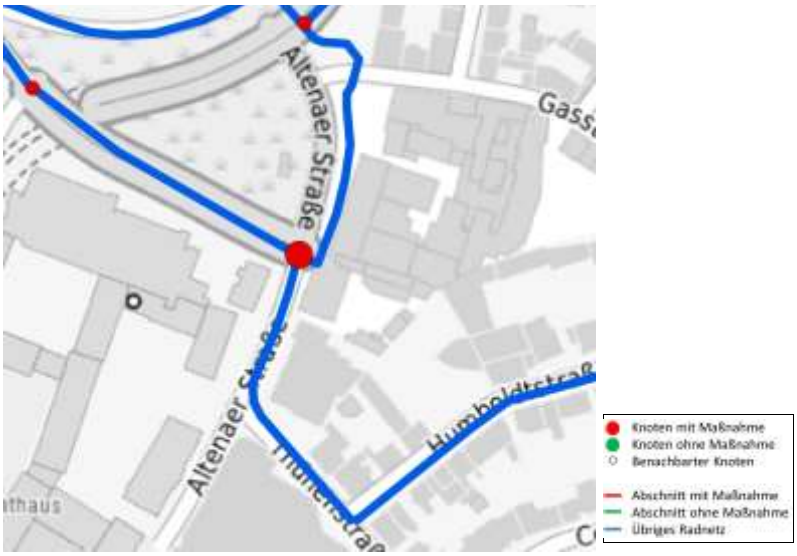
Abschnitts-Nr.	Lüd099.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Bahnhofstraße/Altenaer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd099
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind markierungstechnische Sicherheitseinrichtungen vorzusehen. Hierzu sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Streckenmaßnahmen anzulegen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2181/7.6313

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

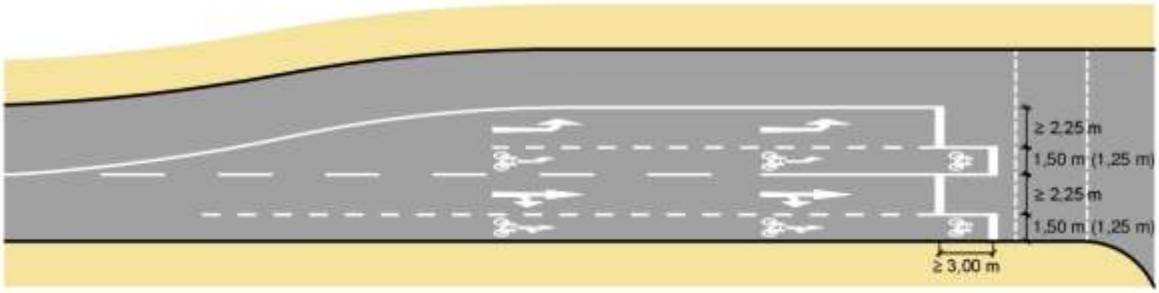
Abschnitts-Nr.	Lüd099.4	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Bahnhofstraße/Altenaer Straße

Musterlösung

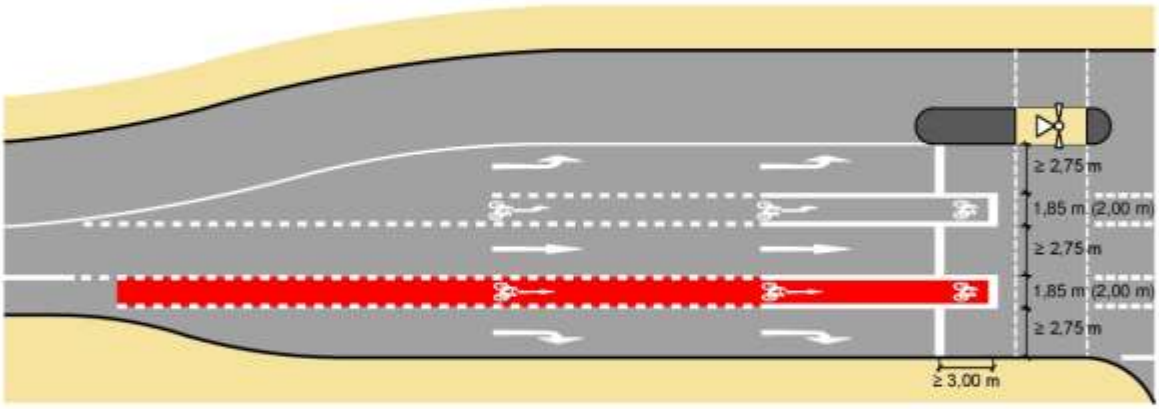
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd108	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

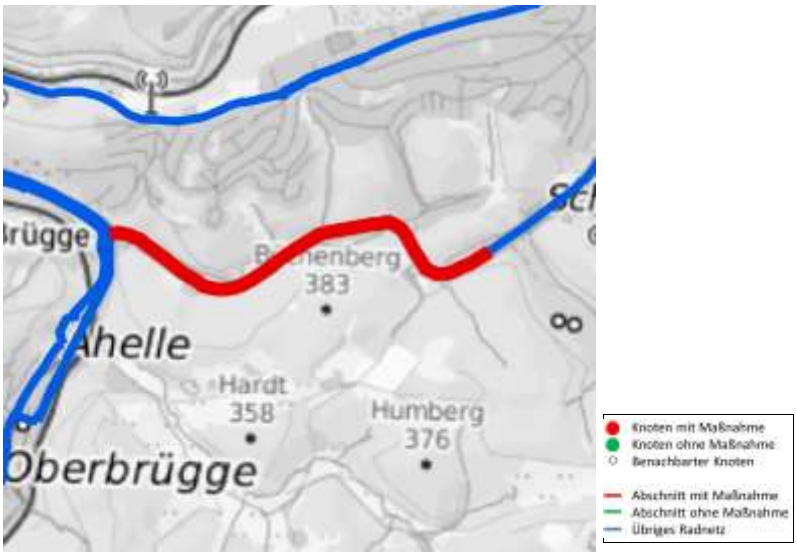
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 2065 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. In Teilen ist eine bauliche Nebenanlage vorhanden. Diese kann anstelle eines Neubaus ausgebaut werden. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2059/7.58216

Kostenschätzung:	826.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

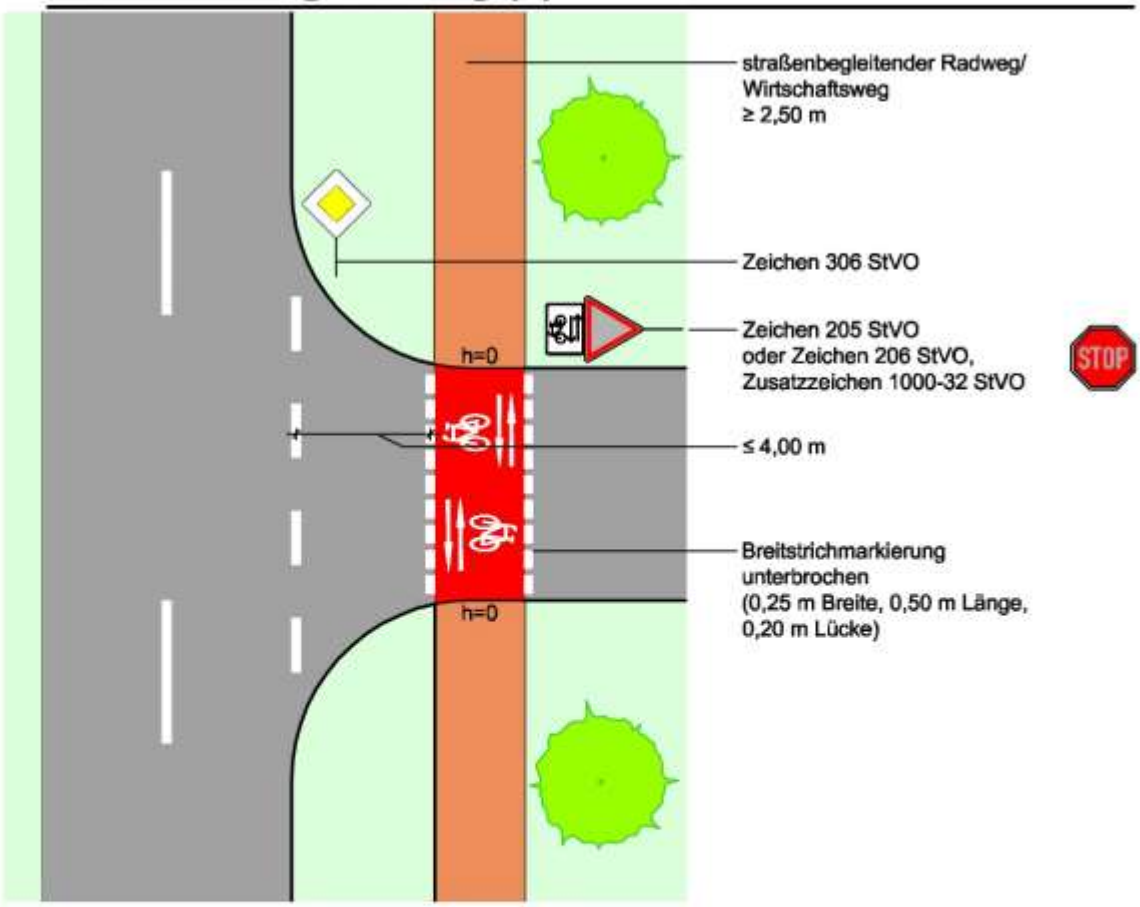
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd108	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd109	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

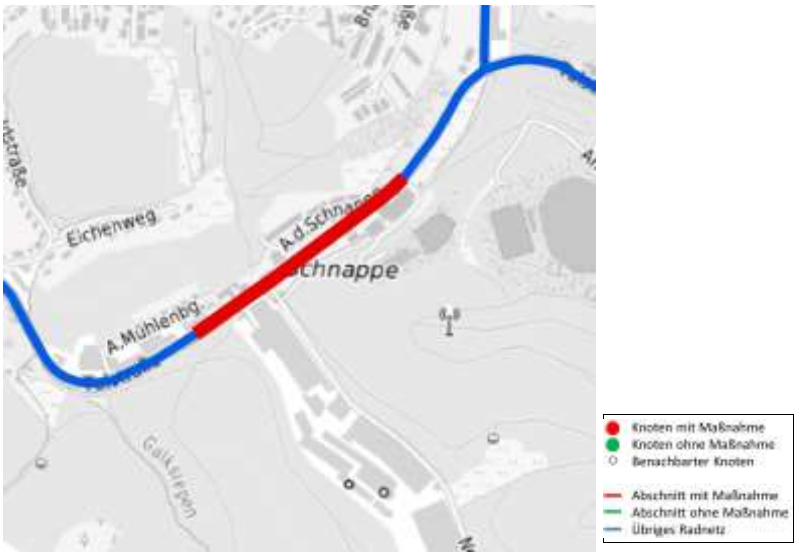
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 548 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. In Teilen ist eine bauliche Nebenanlage vorhanden. Diese kann anstelle eines Neubaus ausgebaut werden. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2055/7.60750

Kostenschätzung:	219.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

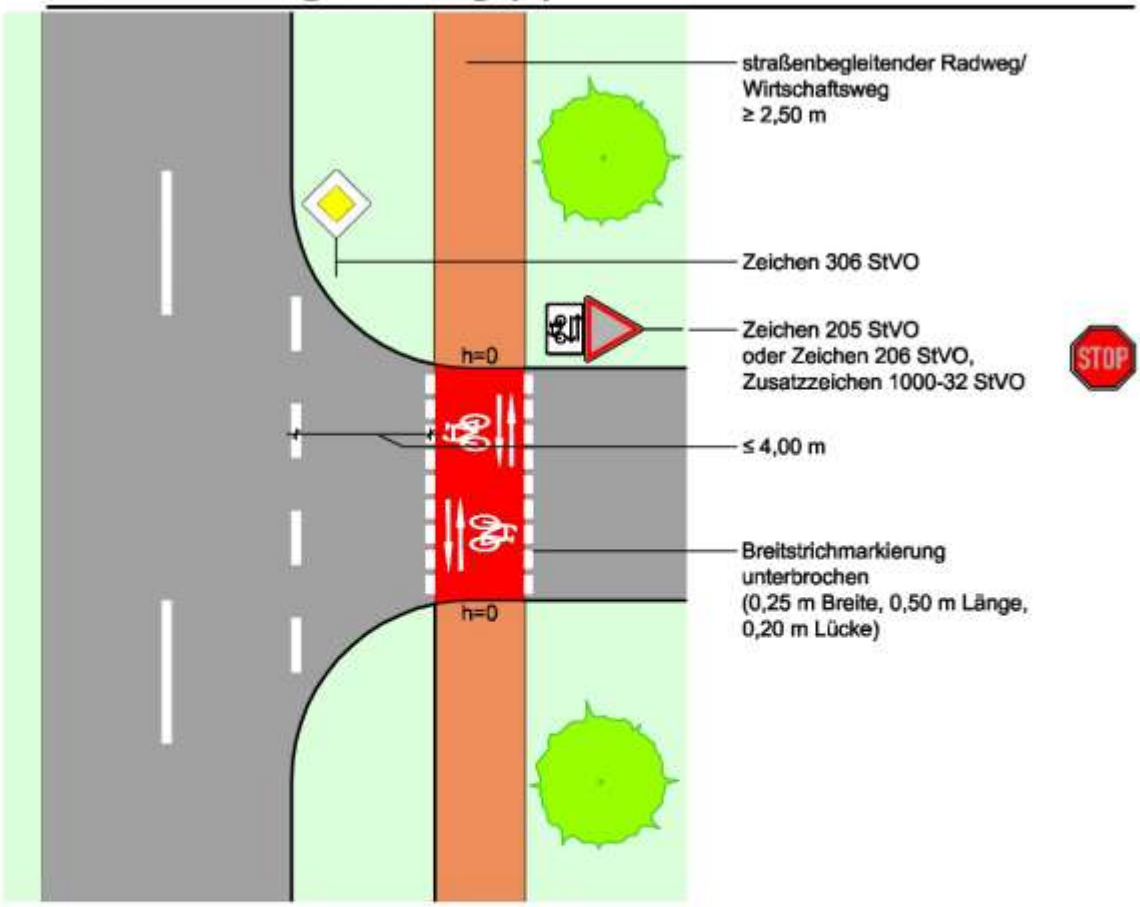
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd109	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd109.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd109
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2066/7.6098

Abschnitts-Nr.	Lüd110	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

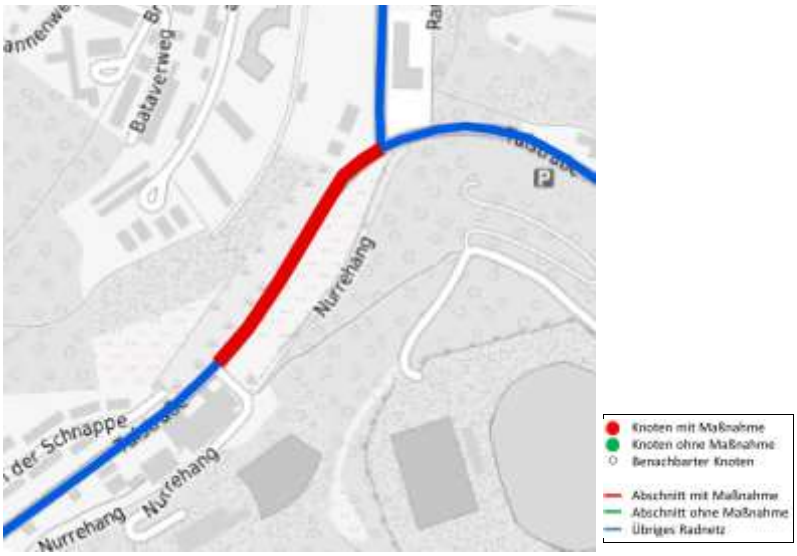
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 290 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. In Teilen ist eine bauliche Nebenanlage vorhanden. Diese kann anstelle eines Neubaus ausgebaut werden. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2086/7.61364

Kostenschätzung:	116.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

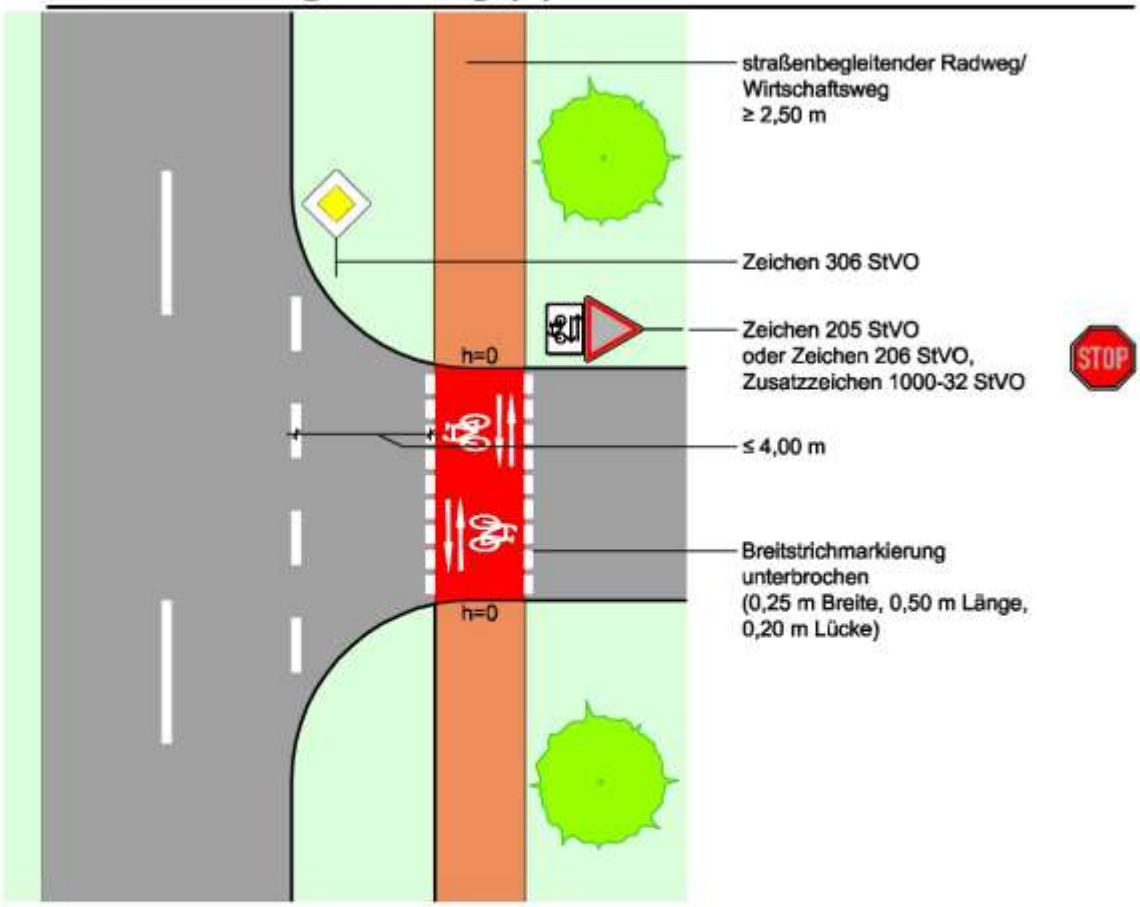
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd110	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd111	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

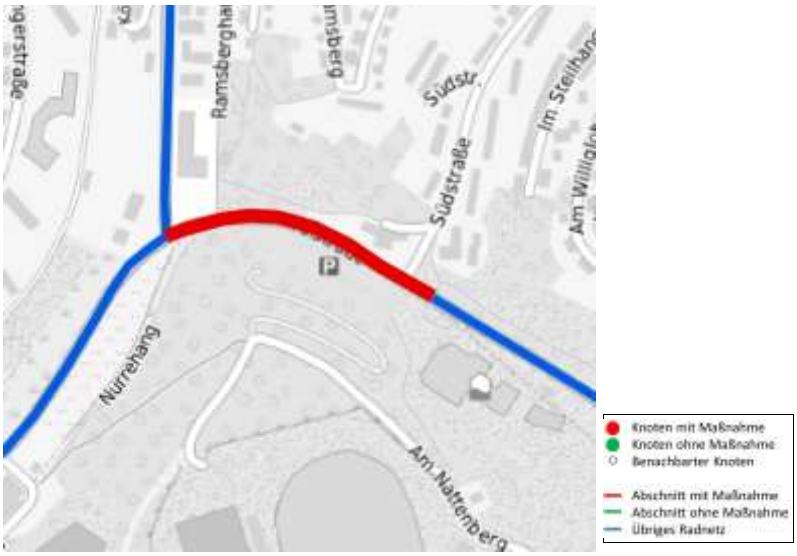
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 305 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. In Teilen ist eine bauliche Nebenanlage vorhanden. Diese kann anstelle eines Neubaus ausgebaut werden. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2101/7.62010

Kostenschätzung:	122.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

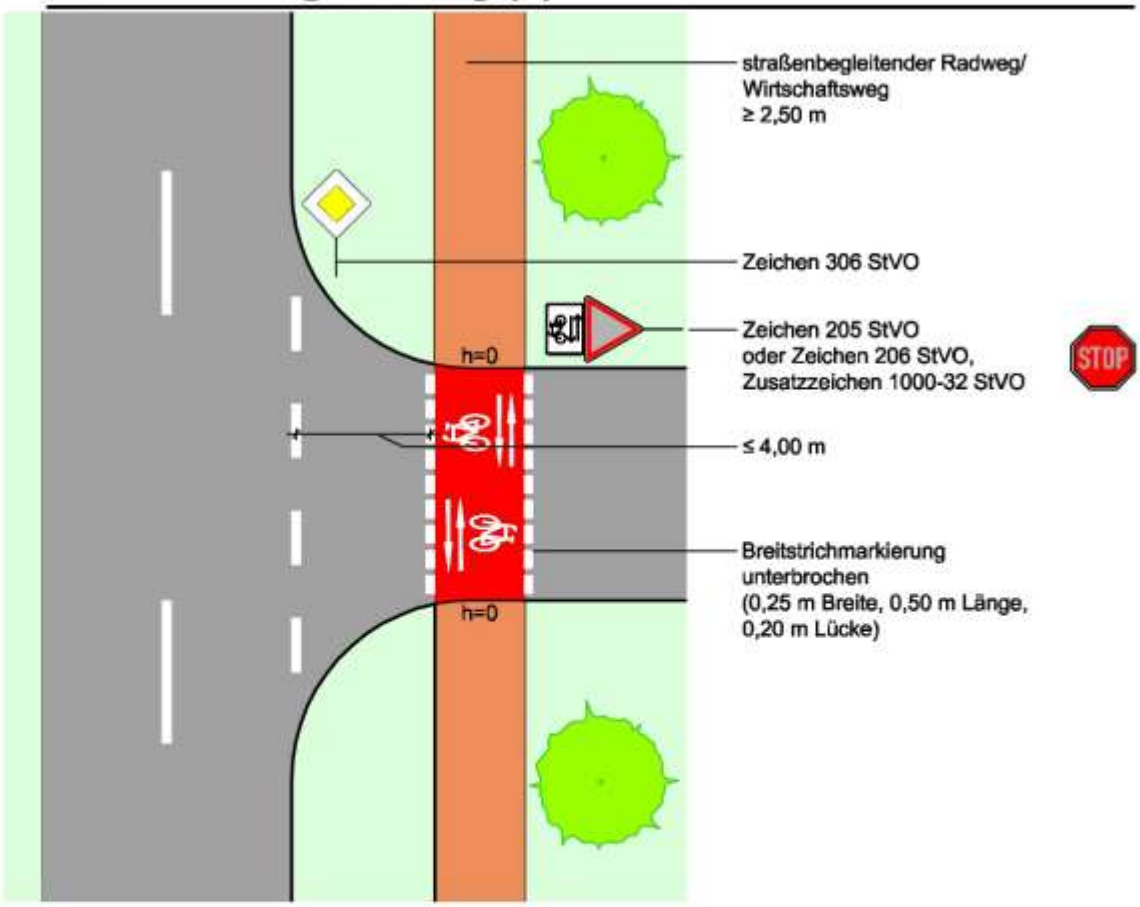
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd111	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

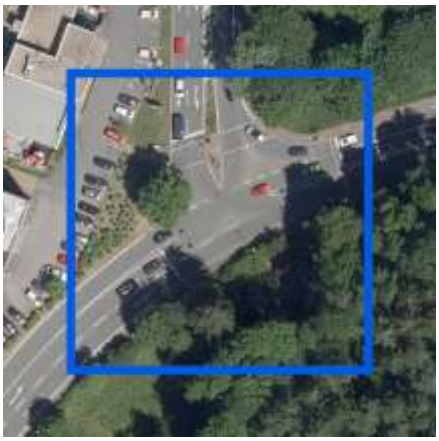
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd111.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße/Kölner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd111
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Sollte der Radweg auf der Nordseite der B229 gebaut werden, dann kann die Musterlösung angewandt werden. Es müssen im weiteren Verlauf der Kölner Str. der Übergang zu den künftigen Schutzstreifen (Lüd199) hergestellt werden. Sollte der Neubau auf der Südseite erfolgen, dann kann die Musterlösung angewandt und durch zusätzliche Maßnahmen an der bestehenden LSA-Furt im östlichen Knotenpunktarm ergänzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2106/7.6160

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

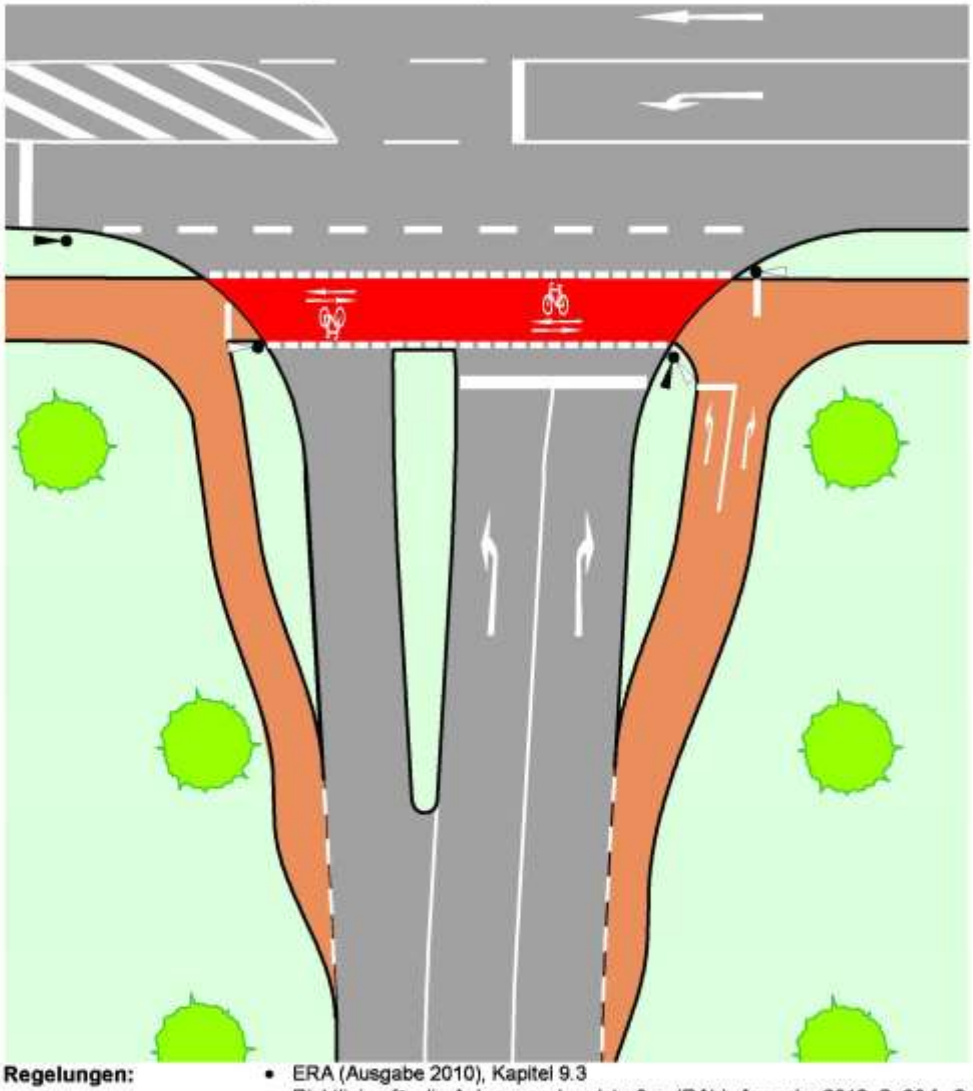
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd111.1	Lage	außerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Talstraße/Kölner Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Signalisierter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg



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

Anwendungsbereiche:
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 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 Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (>20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-2
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd112	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

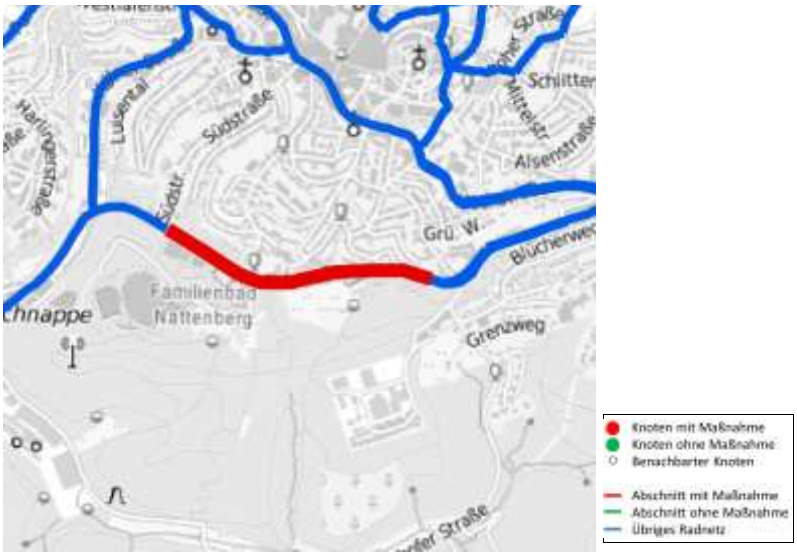
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1070 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. In Teilen ist eine bauliche Nebenanlage vorhanden. Diese kann anstelle eines Neubaus ausgebaut werden. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2085/7.63455

Kostenschätzung:	428.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

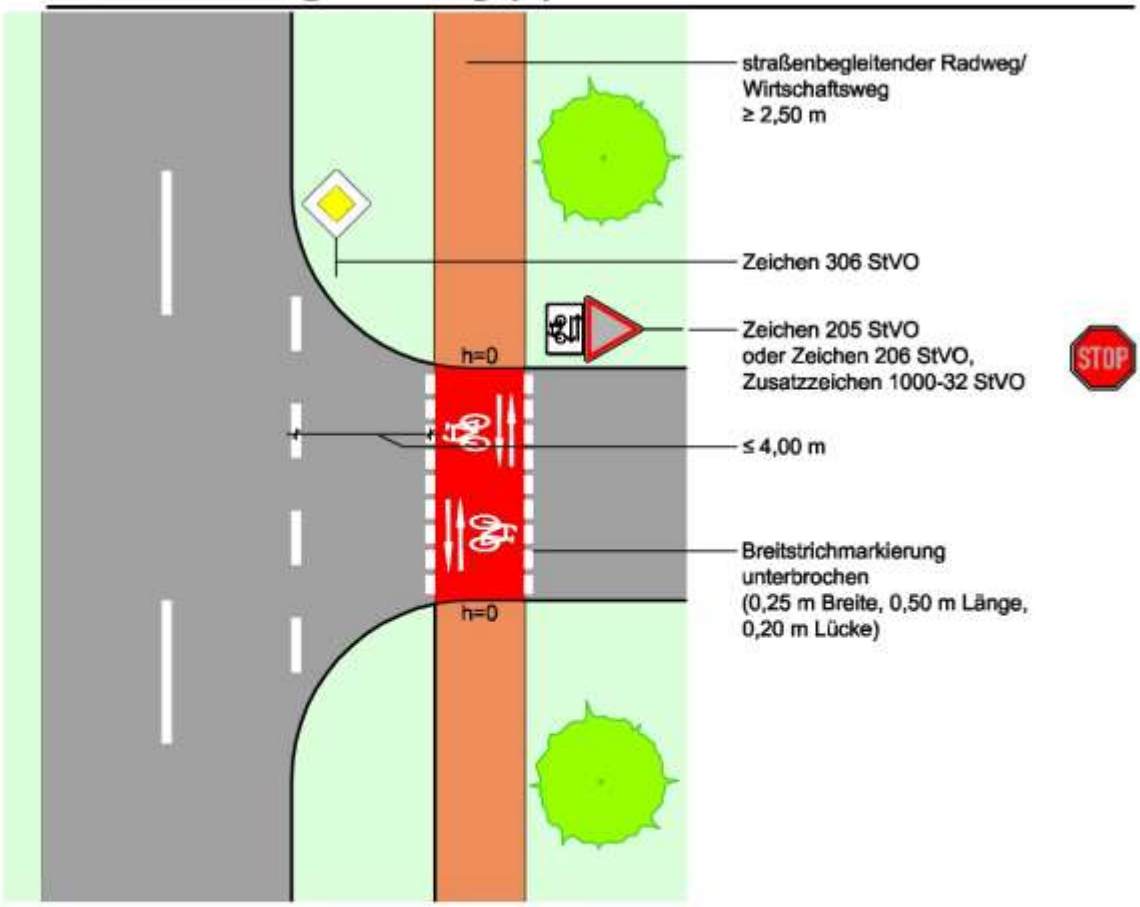
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd112	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd112.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße/Hohfuhrstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd112
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2084/7.6247

Abschnitts-Nr.	Lüd113a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

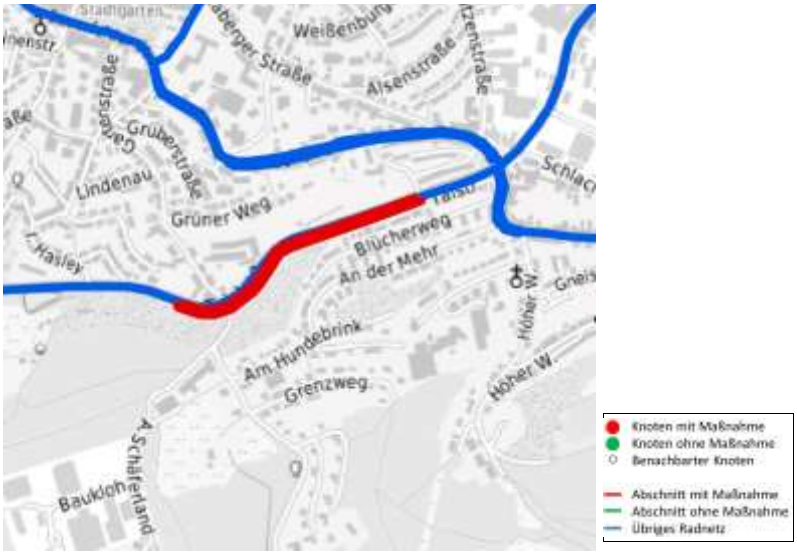
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 595 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Außerorts ist auch eine Freigabe in beide Richtungen möglich
Die vorhandene Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen hat eine Breite von < 1,75 m und ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m. Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden. Die Breite der Anlage ist weder ERA- noch StVO-konform (StVO sieht 2,00 m außerorts als Minimum an). Di StVO-Beschilderung sollte die Freigabe in beide Richtungen beinhalten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2085/7.63456

Kostenschätzung:	178.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

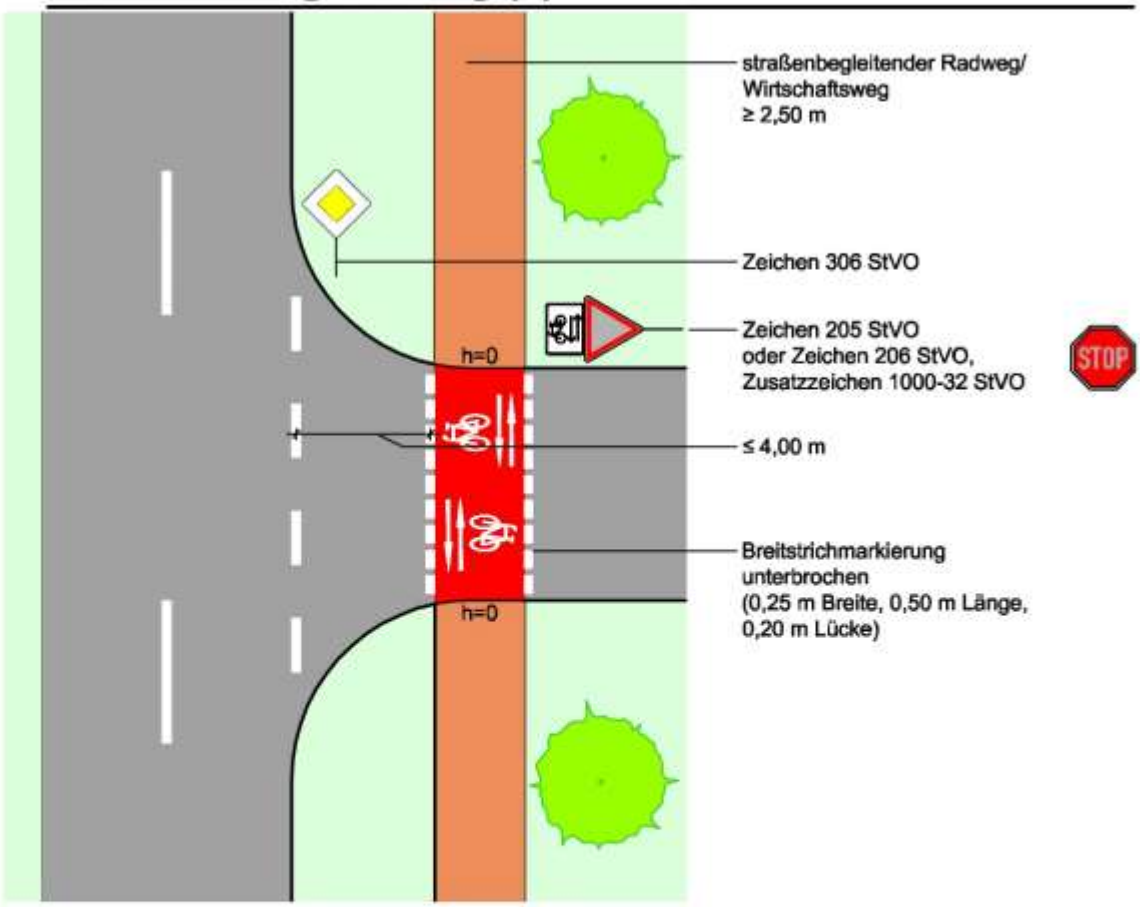
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd113a	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

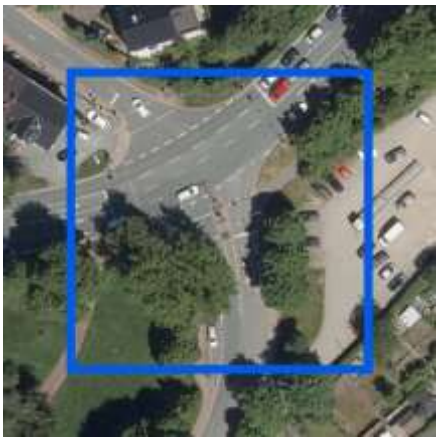
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

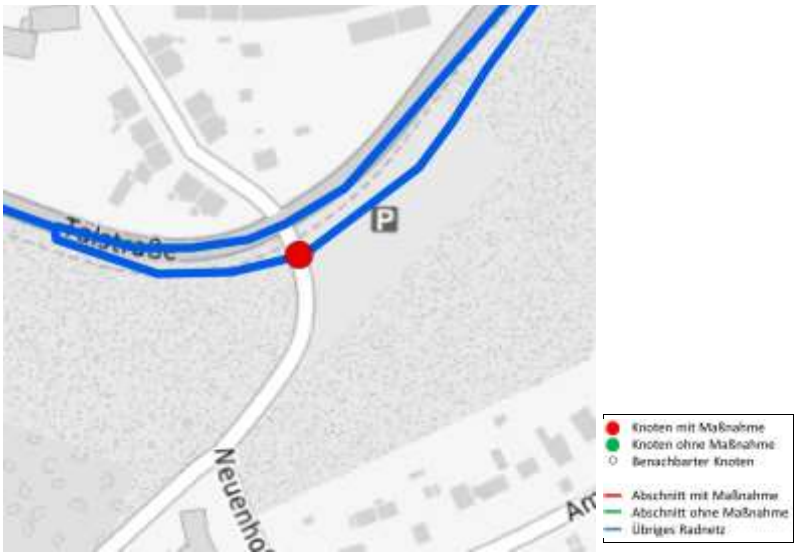
Abschnitts-Nr.	Lüd113a.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße/Neuenhofer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd113a
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Für den Ausbau Lüd113a sollten geeignete Furtmarkierungen geschaffen und in der Anlage selbst die Streuscheiben ausgewechselt werden (Fuß- und Radfahrerstreuscheiben an den LSA-Furten).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2085/7.6360

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd113b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 262 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Lüd113a



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2096/7.63752

Abschnitts-Nr.	Lüd113c	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 313 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Lüd113a



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2106/7.64170

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd114	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 182 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 14370 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 14370 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2112/7.64413

Kostenschätzung:	72.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

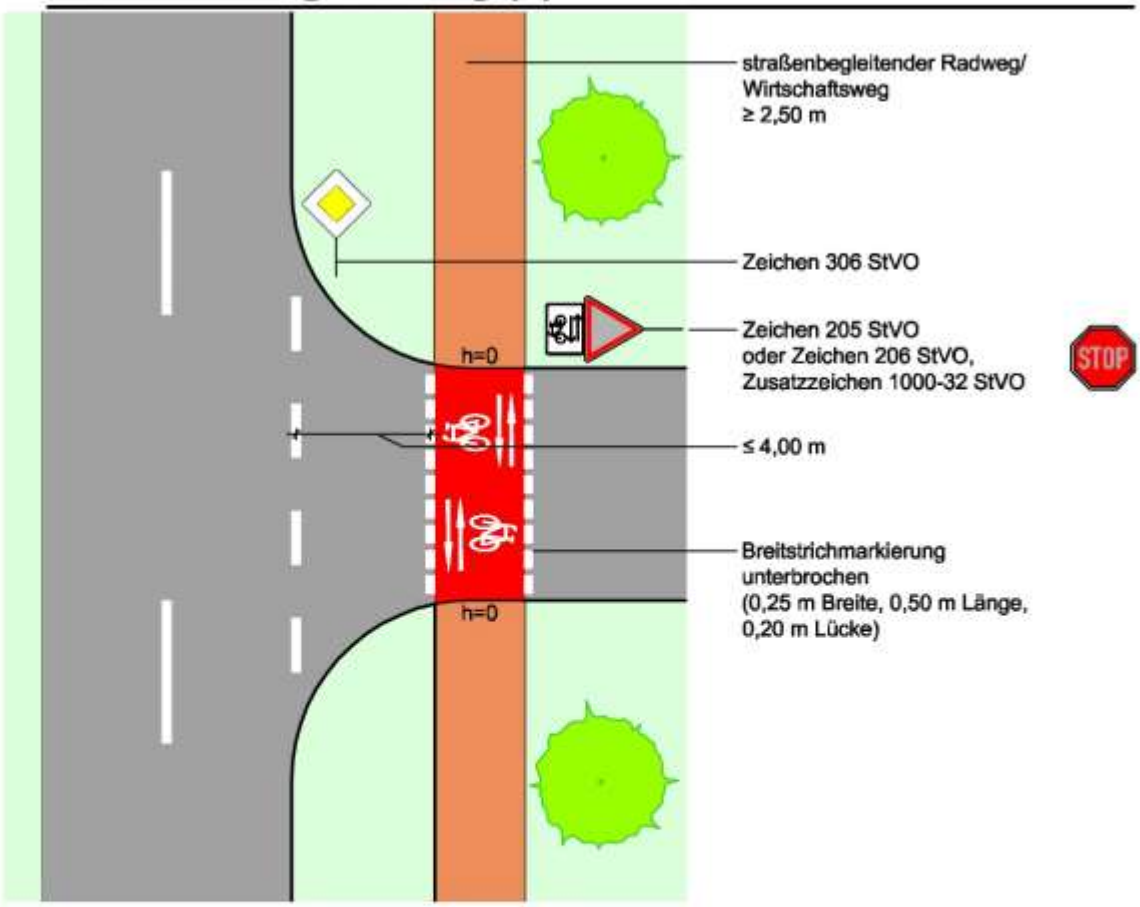
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd114	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Talstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd114.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Talstraße/Herscheider Landstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd114
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind für den Nord- und den Südast im Zusammenhang mit der jeweiligen Streckenmaßnahme (Lüd074a/b - Lüd075a/b) vorgezogene Haltlinien zu markieren (vgl. Musterlösung). Für den Neu- bzw. Ausbau der Nummern Lüd114 bzw. Lüd057 sollten geeignete Furtmarkierungen geschaffen und in der Anlage selbst die Streuscheiben ausgewechselt werden (Fußr- und Radfahrerstreuscheiben an den LSA-Furten).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2112/7.6441

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

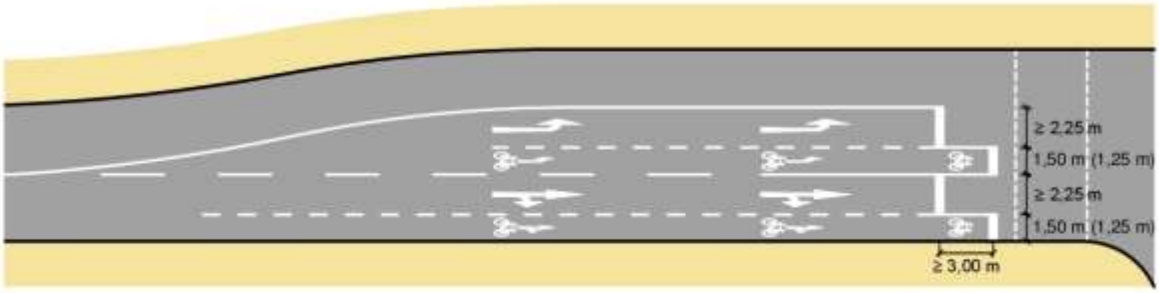
Abschnitts-Nr.	Lüd114.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Talstraße/Herscheider Landstraße

Musterlösung

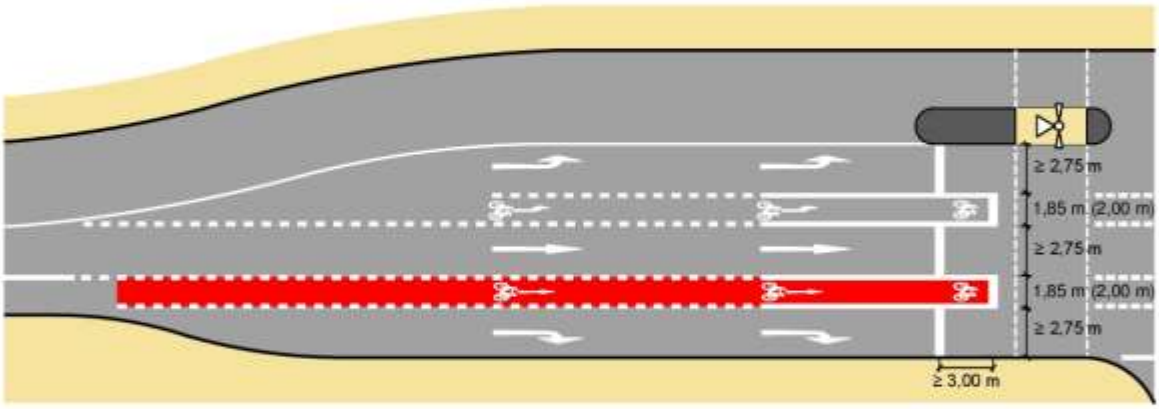
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd115	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

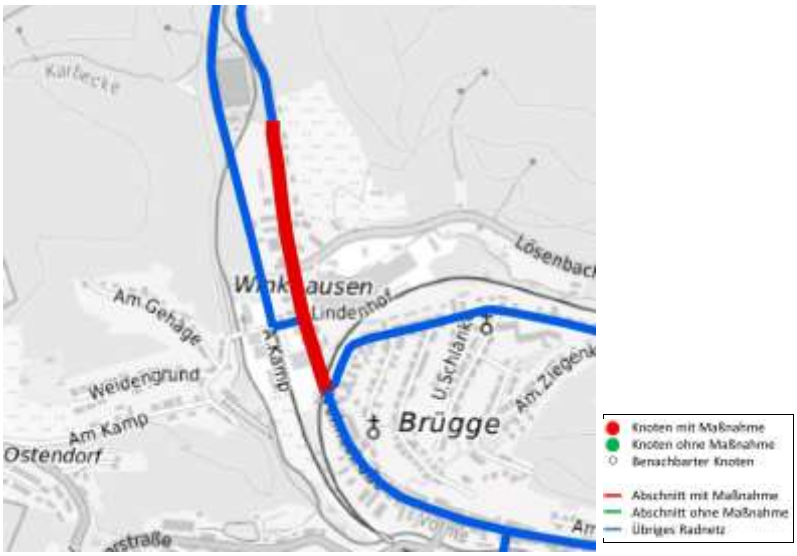
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 581 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12508 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12508 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind beidseitig Radfahrstreifen oder mindestens Schutzstreifen zu markieren. Sollten die Fahrbahnbreiten nicht ausreichend sein, kann auch die Überführung des Radverkehrs in die Nebenanlagen, die dann auszubauen wären, überprüft werden.
Ggf. sollte das Parken künftig einseitig geregelt werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2114/7.56579

Kostenschätzung:	58.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

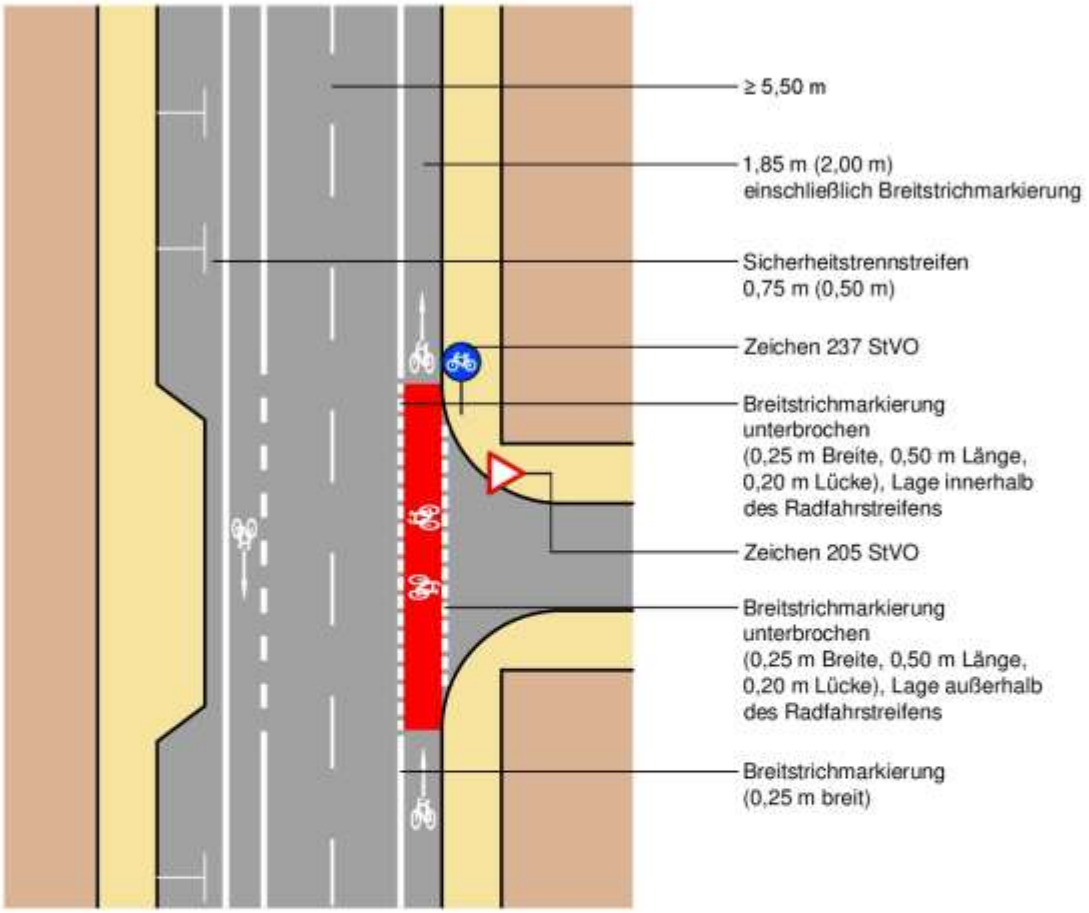
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd115	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd115.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Am Kamp

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd115
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Bau einer geteilten Querungshilfe wird empfohlen. Hierzu sollte der vorhandene Linksabbiegefahrstreifen (Südseite des Knotens) demarkiert und die Anlage an dessen Stelle errichtet werden. Durch die geteilte Querungshilfe wird sowohl dem Kfz, als auch dem Radfahrenden eine gesicherte Abbiegemöglichkeit (insbesondere für Linksabbieger) gewährt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2127/7.5650

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

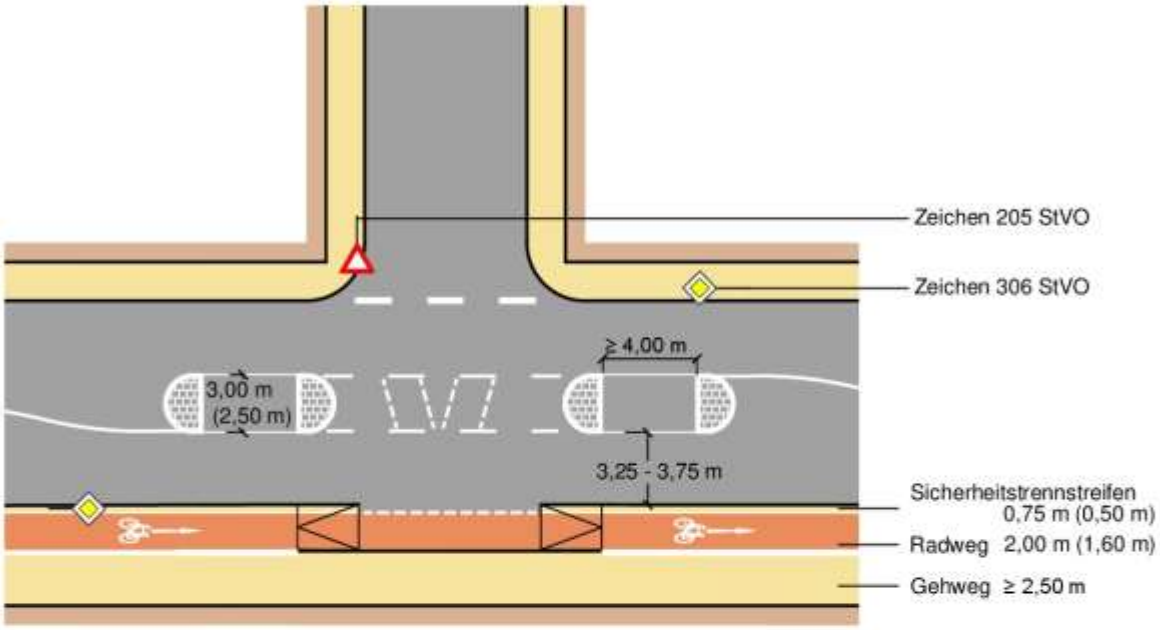
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd115.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße/Am Kamp

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd116	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 383 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5704 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5704 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2164/7.56398

Kostenschätzung:	153.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

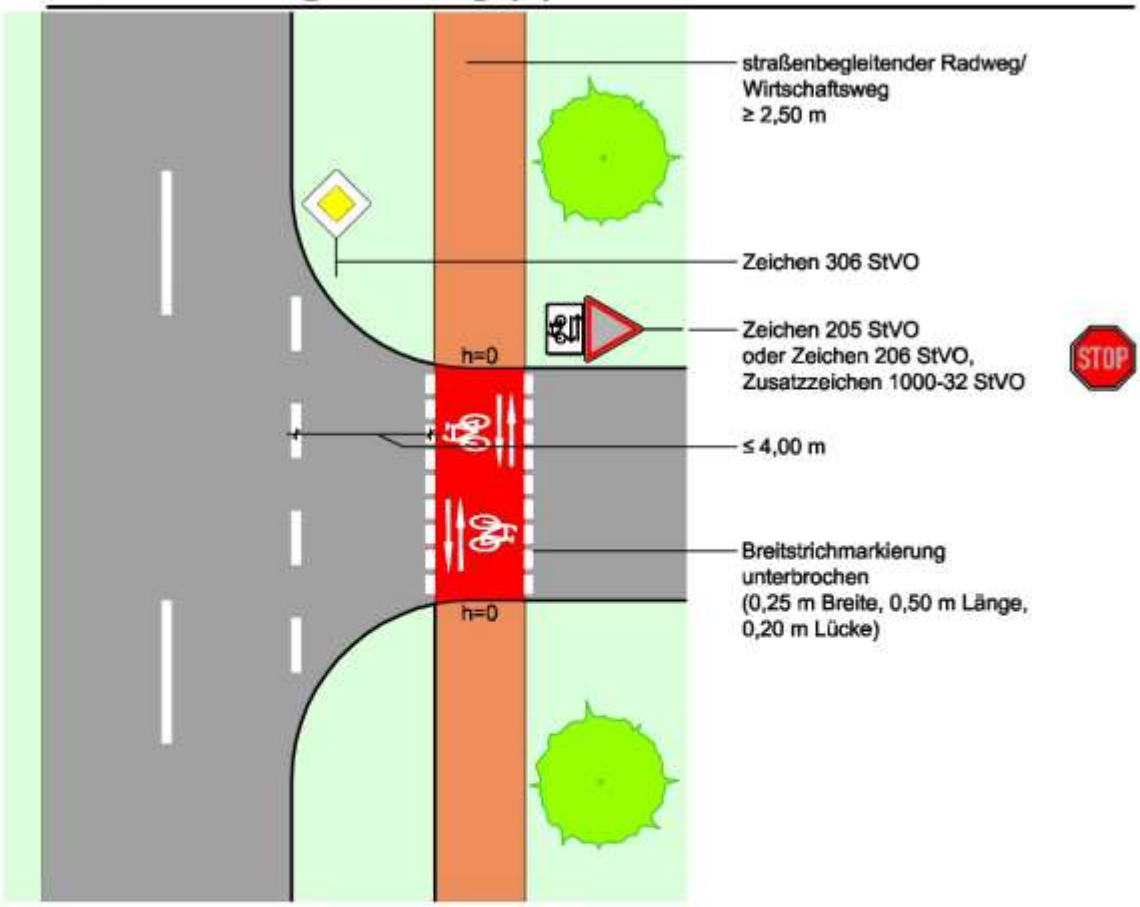
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd116	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd116.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße (Zufahrtsbereich Sportplatz)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd116
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Um dem Radfahrenden, insbesondere den linksabbiegenden Radverkehr, Schutz beim queren der Volmestraße zu gewähren, ist eine Querungshilfe zu errichten und die Auflösung des Radwegs (Lüd116) und dessen Überführung in die Richtungsführung (Lüd115) herzustellen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2164/7.5639

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

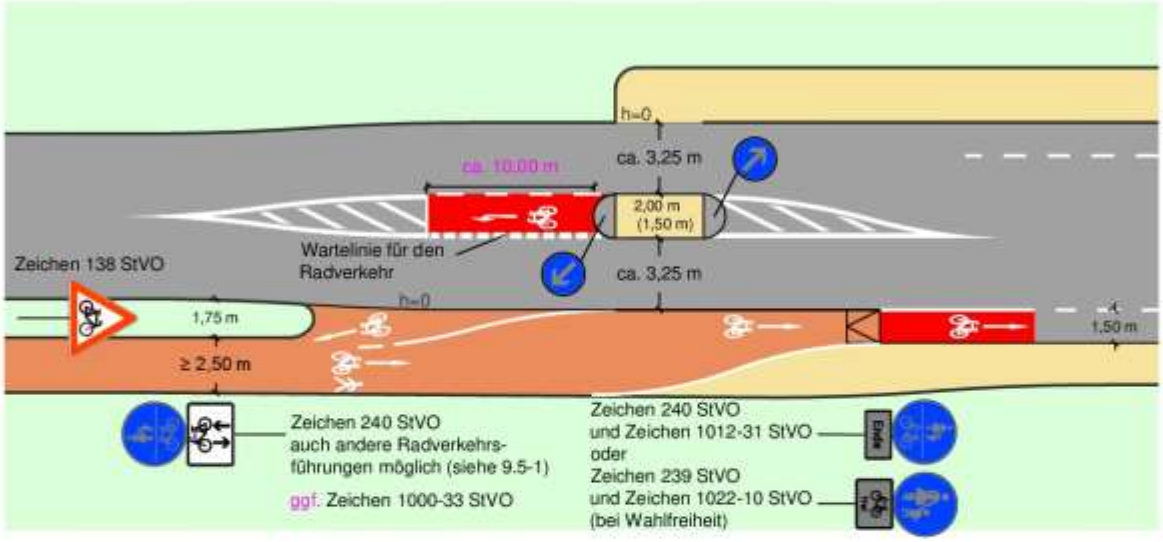
Abschnitts-Nr.	Lüd116.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße (Zufahrtsbereich Sportplatz)

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-11
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd117a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

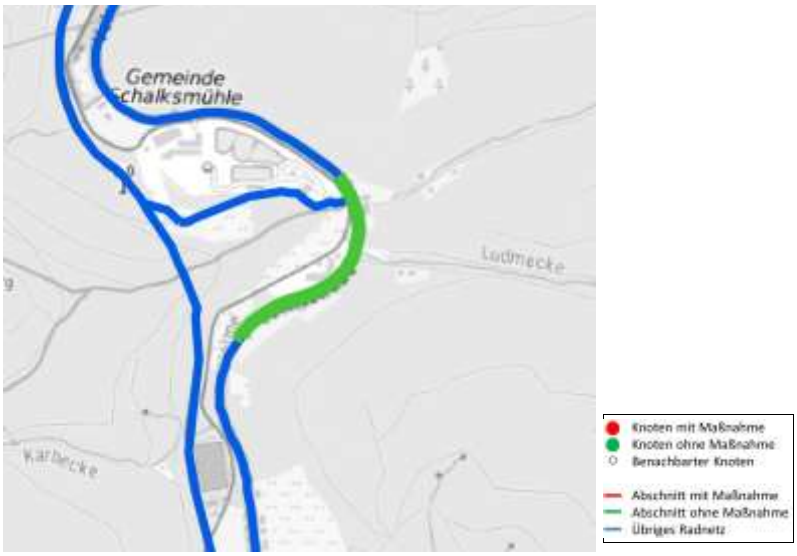
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 482 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5704 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5704 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.
Vgl. Lüd117b



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2227/7.56645

Abschnitts-Nr.	Lüd117b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

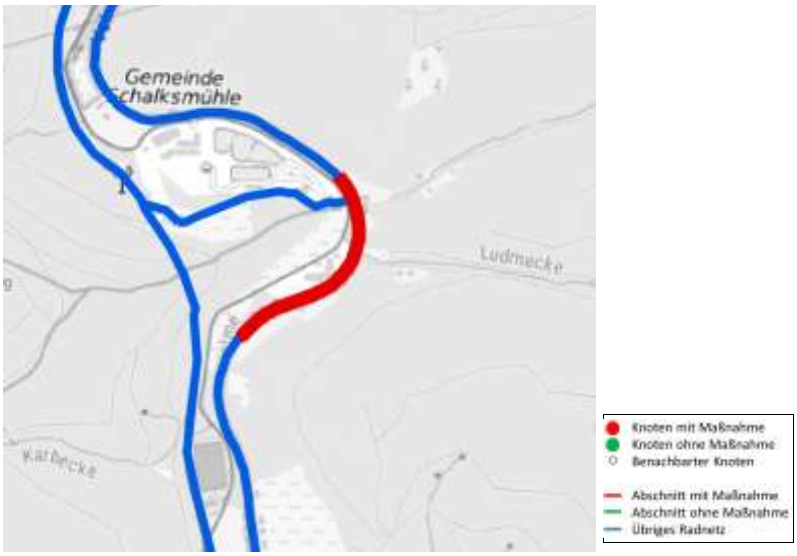
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 486 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5704 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5704 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2227/7.56645

Kostenschätzung:	194.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

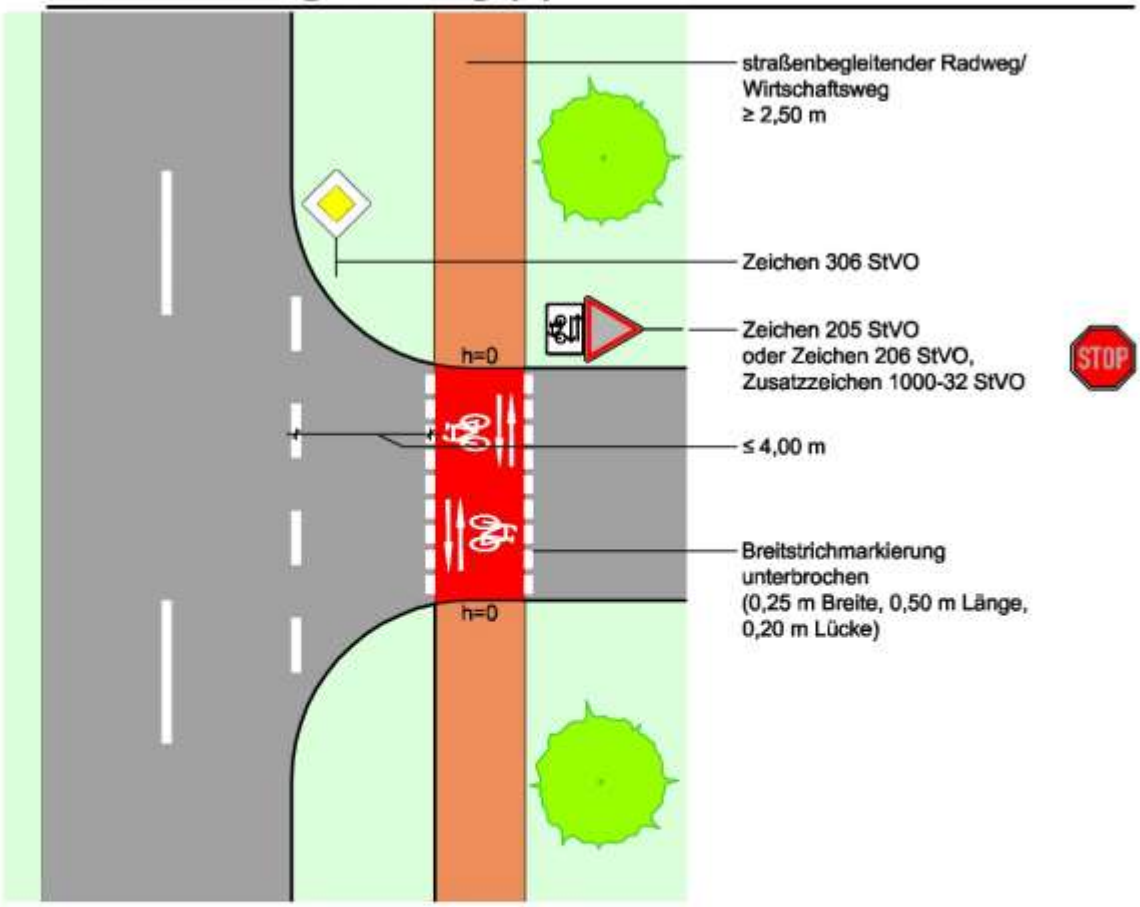
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd117b	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

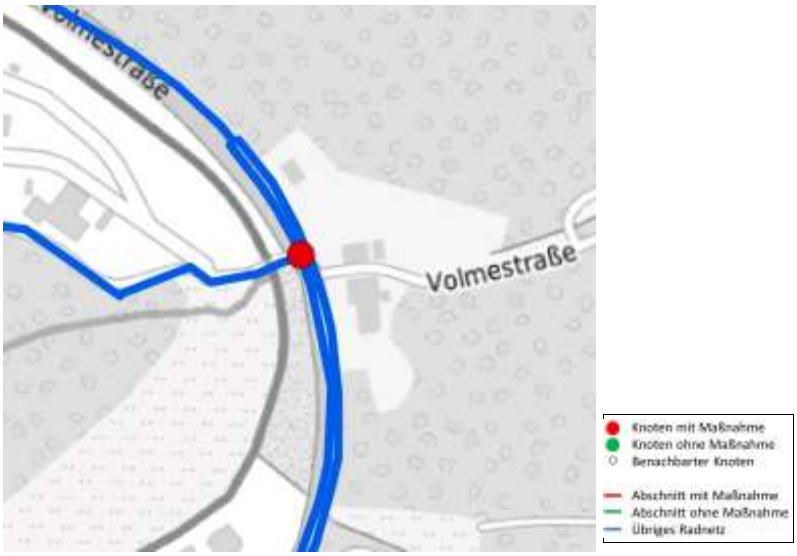
Abschnitts-Nr.	Lüd117b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße/Stephansohl

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd117b
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Fahrbahnseite ein Radweg (Lüd117a und b) errichtet wird, ist eine Querungshilfe vorzusehen. Diese sollte als geteilte Querungshilfe umgesetzt werden. Liegt der Radweg auf der Westseite der Fahrbahn, dann entfällt diese Maßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2223/7.5668

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

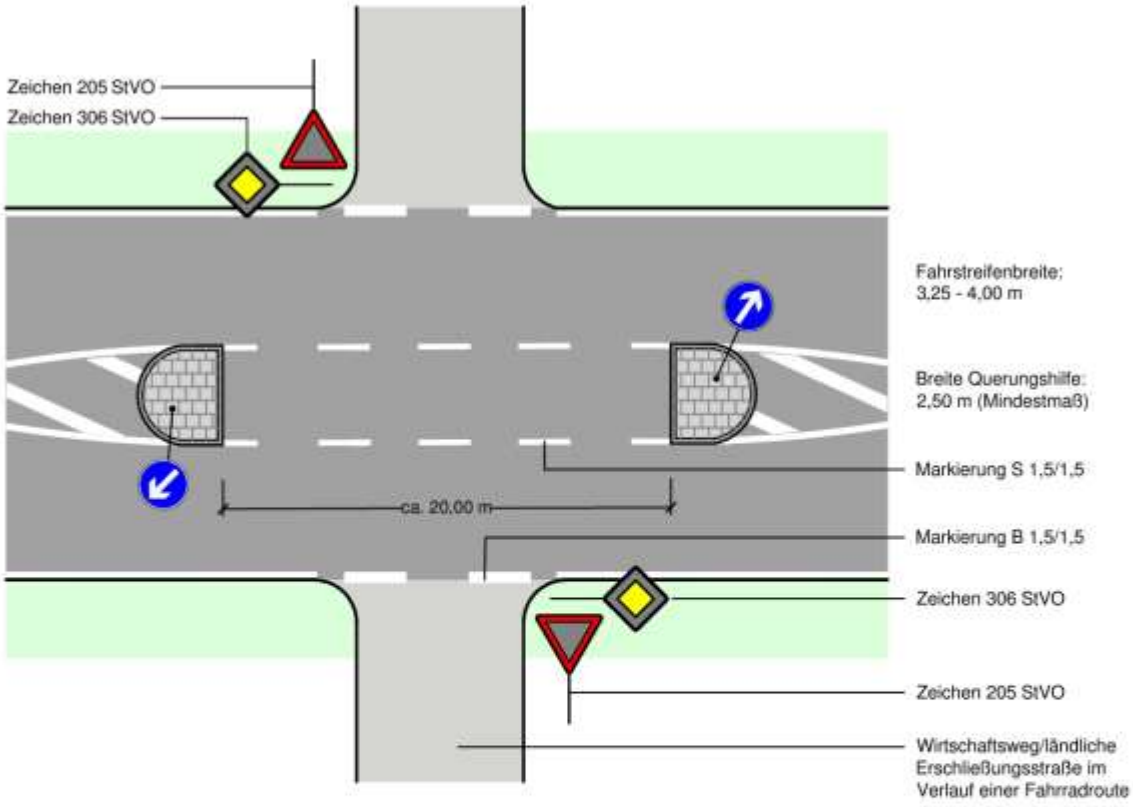
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd117b.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße/Stephansohl

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd118	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

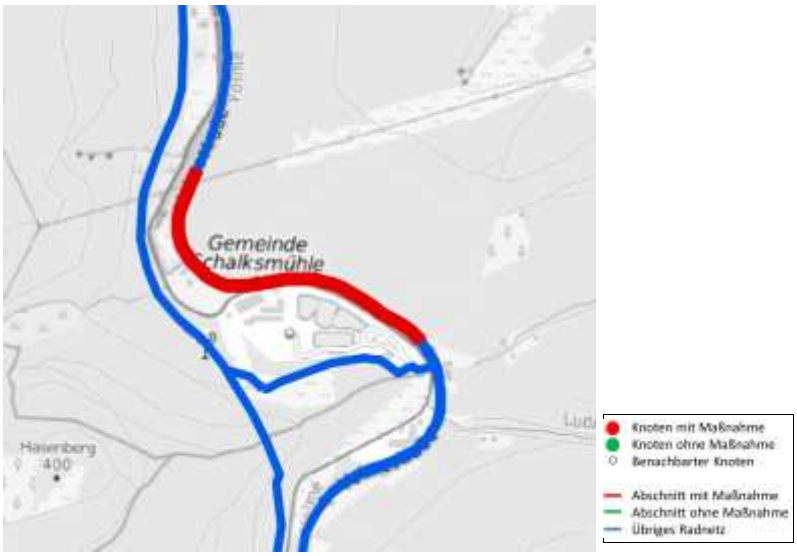
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 751 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5704 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5704 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2227/7.56645

Kostenschätzung:	300.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

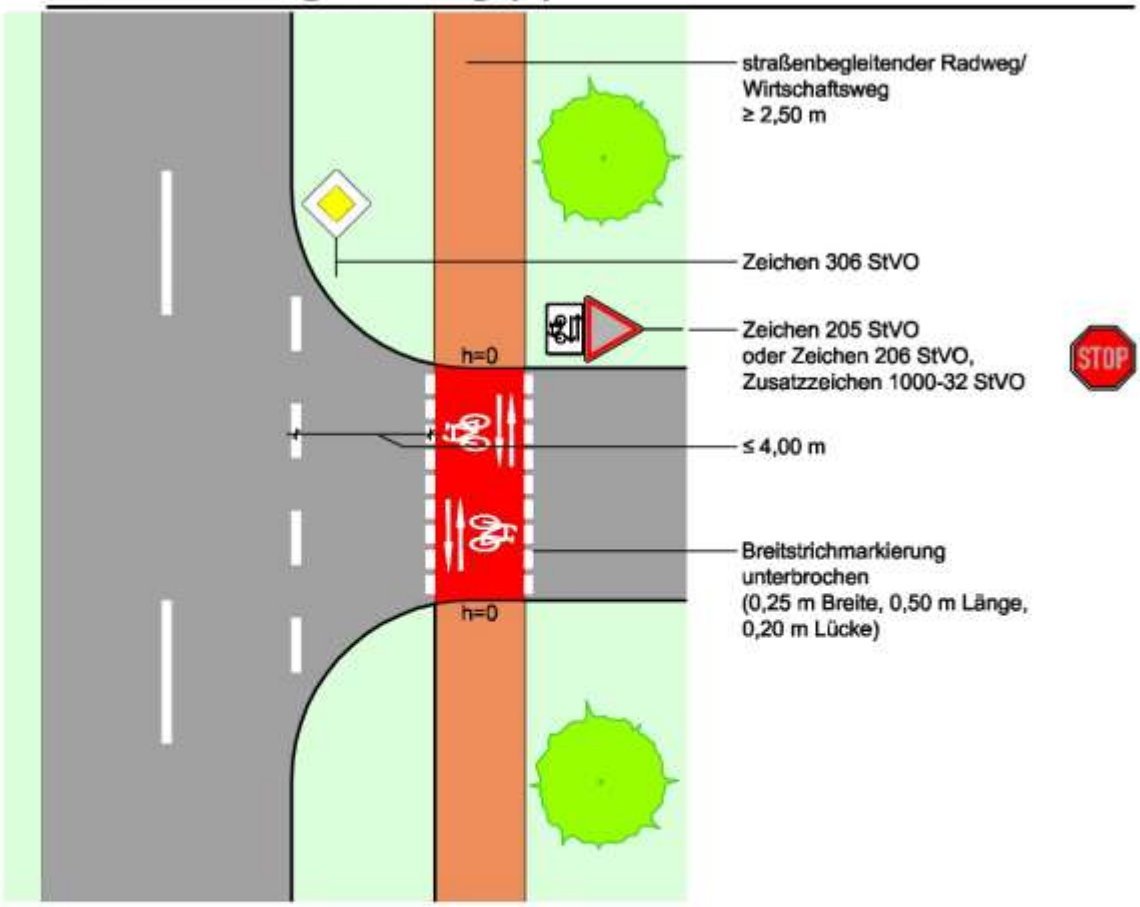
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd118	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd119	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

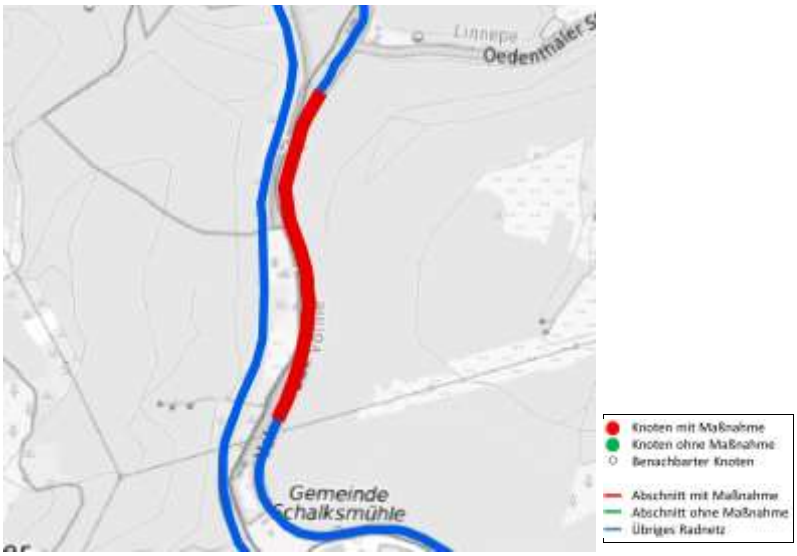
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 724 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5704 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5704 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2260/7.55957

Kostenschätzung:	289.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

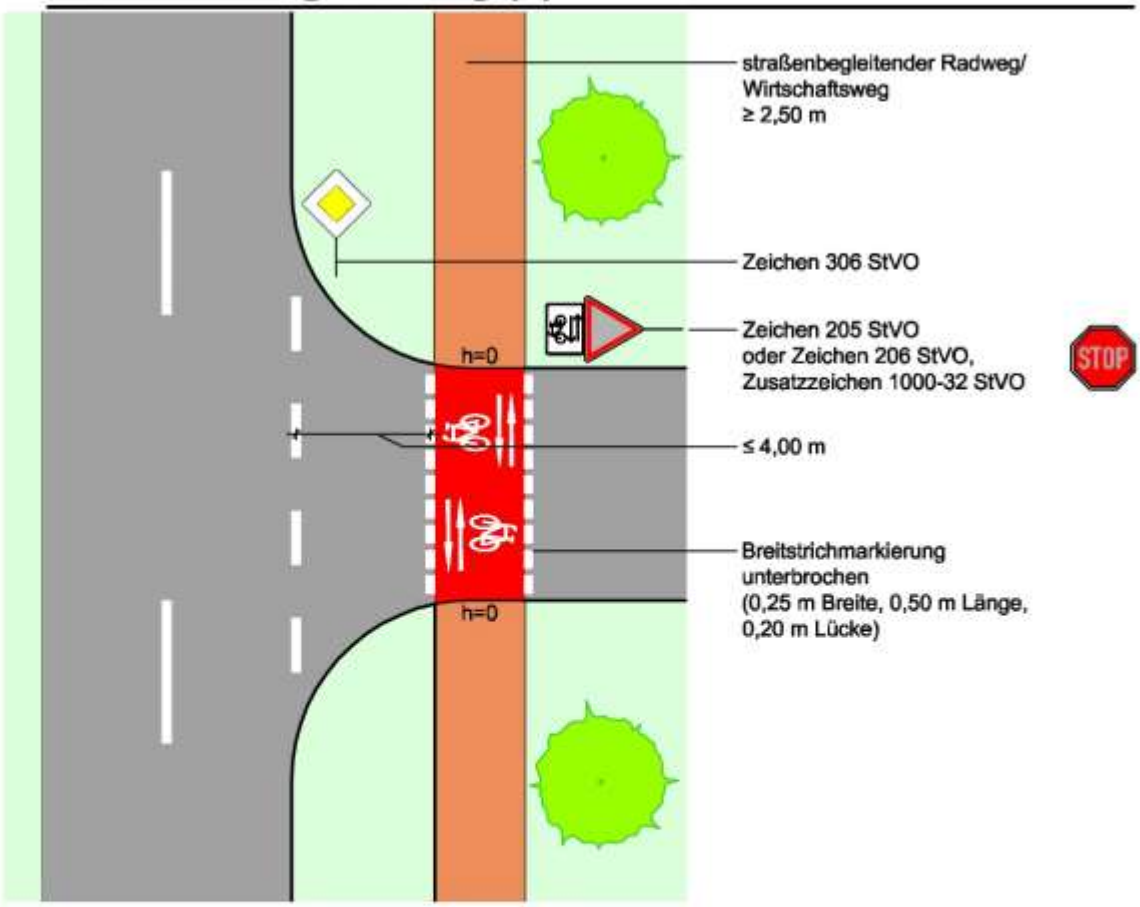
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd119	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd120	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 173 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5704 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5704 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Rad frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse unter 1,75 m und ist damit nicht ERA-konform
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2322/7.56070

Kostenschätzung:	51.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

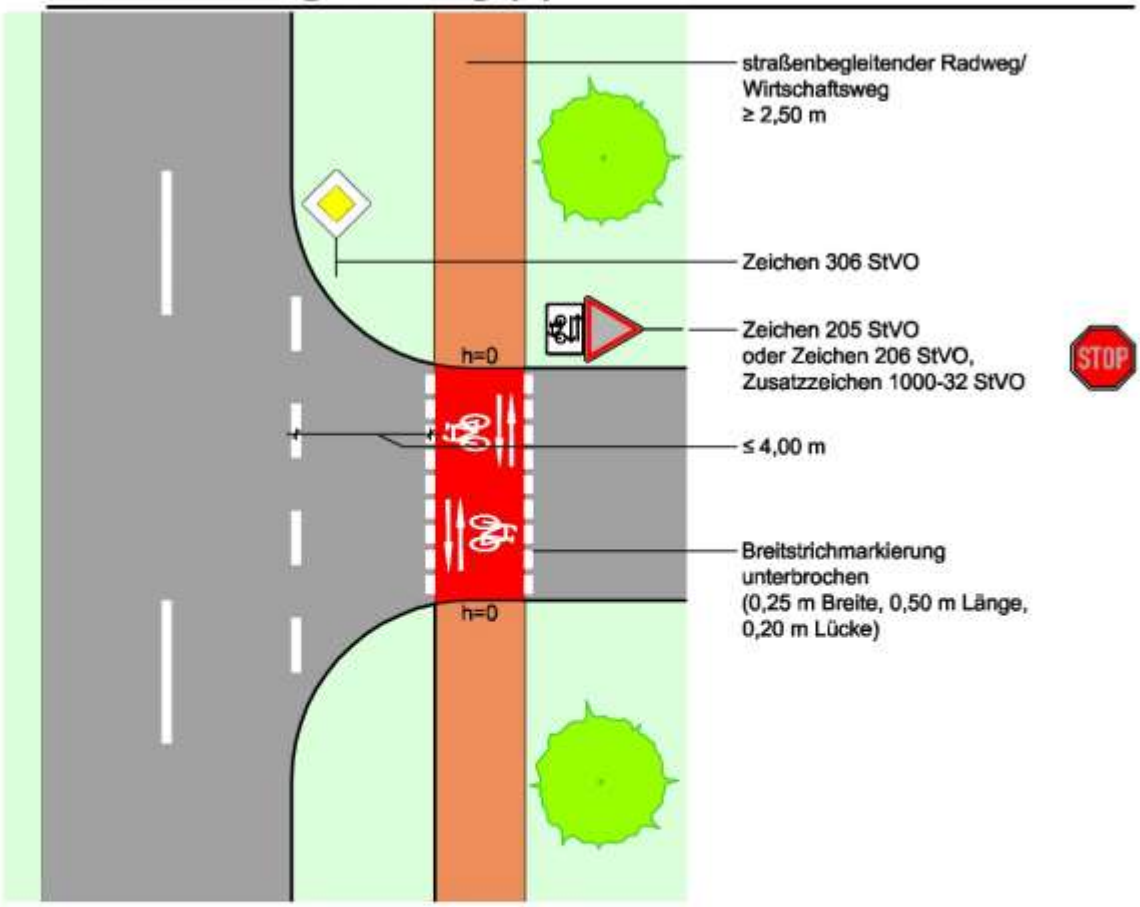
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd120	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd121	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)





vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 268 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber andere Abgrenzung (z.B. Rinne / Mauer / Aufprallschutz zw. Fahrbahn und Anlage)
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Rad frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen besteht aus einem Aufprallschutz (Leitplanke).
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der Radverkehrsanlage auf 2,50 m.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2343/7.55902

Kostenschätzung:	80.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

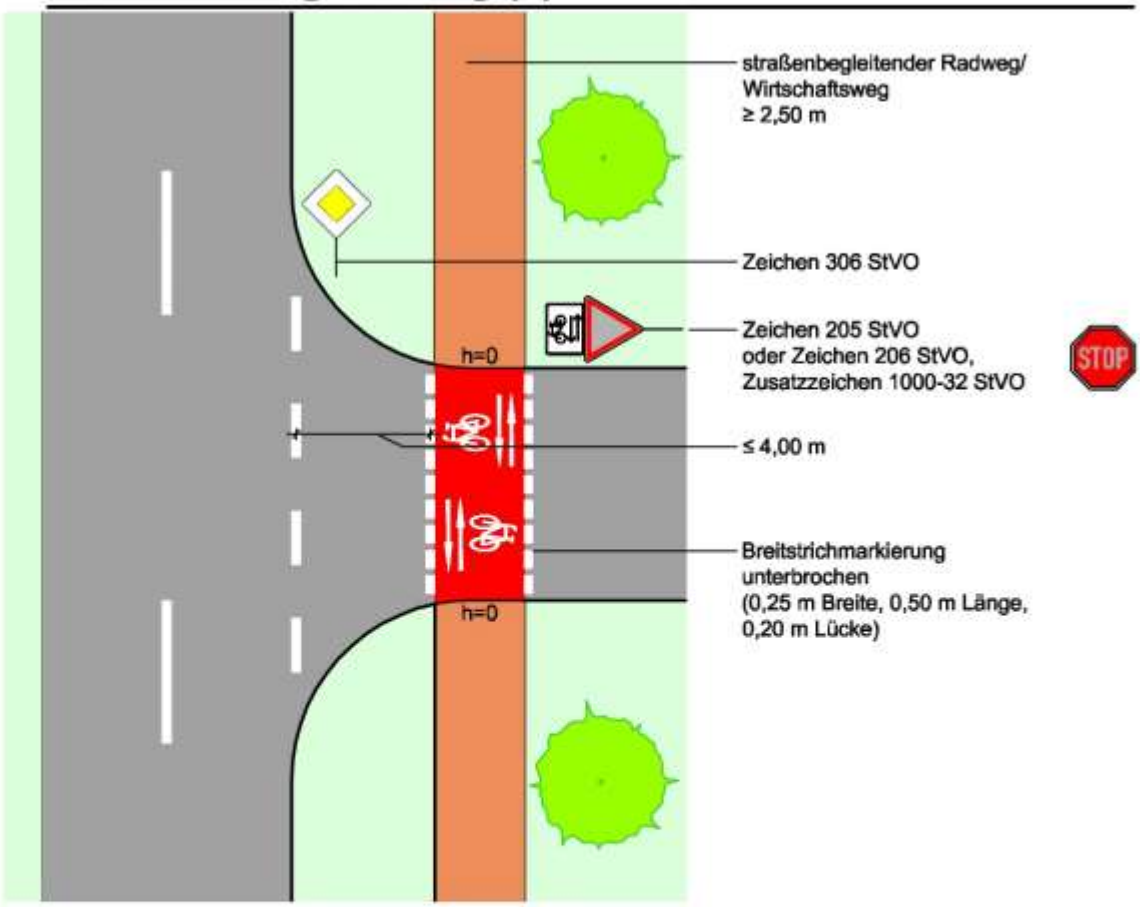
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd121	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd121.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße (Gleisunterführung)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd121
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Westl. und östl. des Bauwerks sollte der Radverkehr vom neuen Radweg Lüd122 bzw. dem auszubauenden Radweg Lüd121 auf die Fahrbahn über die Anlage einer Fahrbahneinengung (besser wäre eine Querungshilfe, die aber aus Platzgründen kaum umsetzbar erscheint) gesichert auf die Fahrbahn geführt werden, um diese Engstelle zu überwinden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2343/7.5590

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

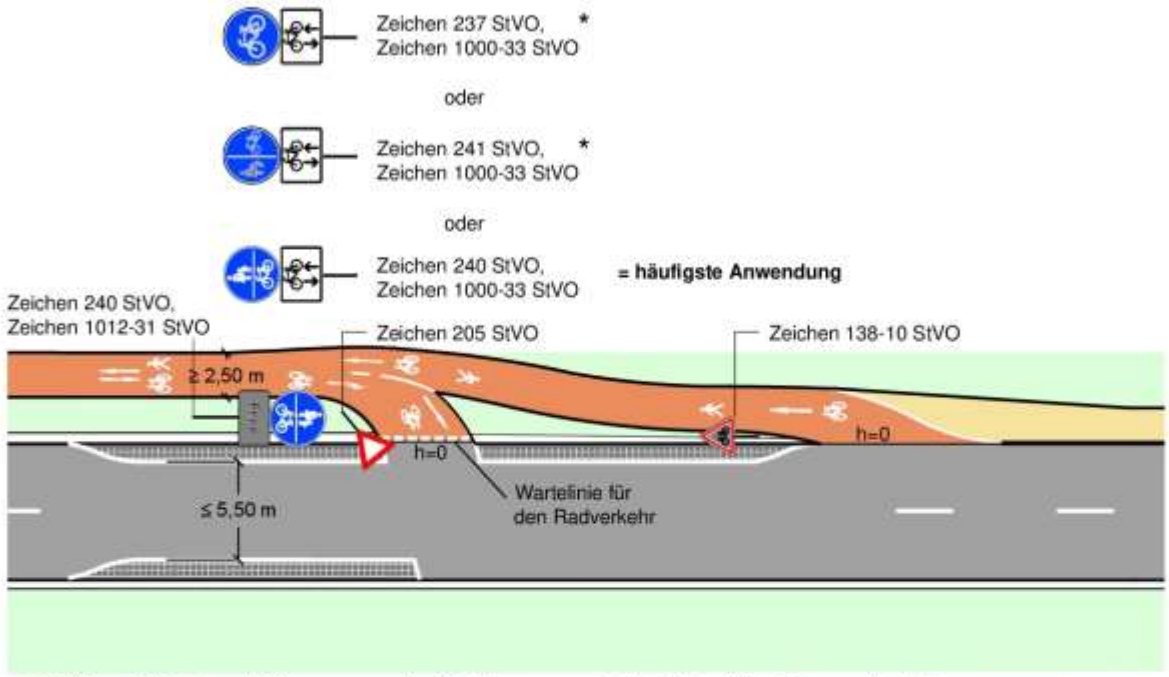
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd121.1	Lage	außerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße (Gleisunterführung)

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd122	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 355 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m oder Aufprallschutz wäre aufgrund des stark außerörtlichen Charakters empfohlen. Aufgrund der Topographie ist der Radwegebau jedoch als schwierig einzuschätzen. Ggf. muss die Verbindung in ihrer heutigen Form bestehen bleiben. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2343/7.55902

Kostenschätzung:	142.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

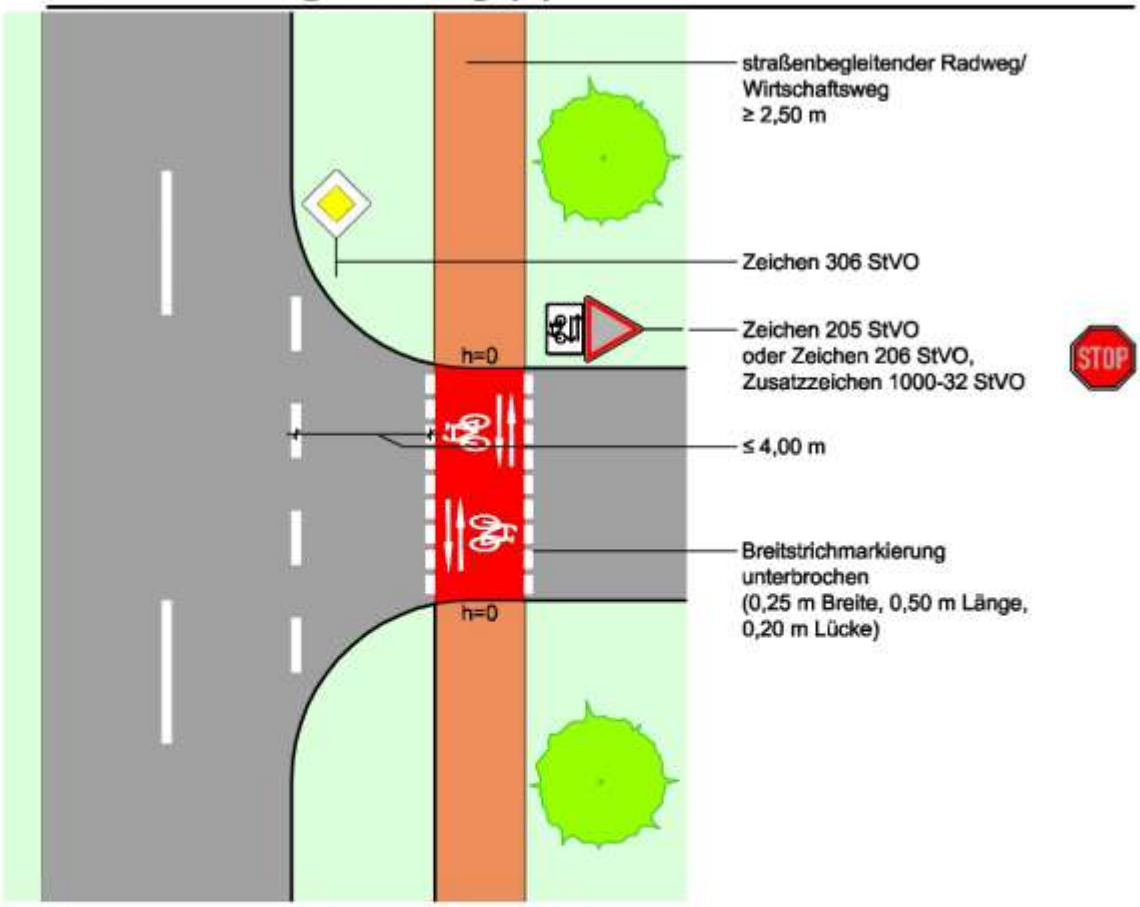
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd122	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd123	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

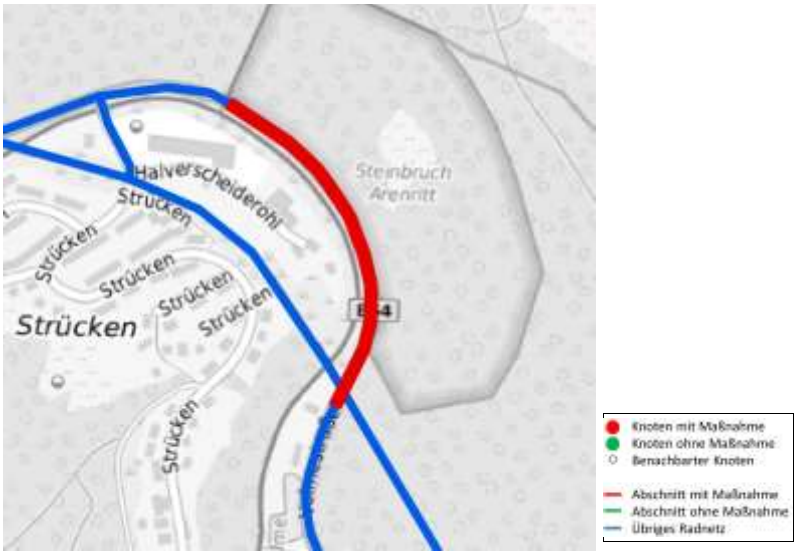
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 391 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m oder Aufprallschutz wäre aufgrund des stark außerörtlichen Charakters empfohlen. Aufgrund der Topographie ist der Radwegebau jedoch als schwierig einzuschätzen. Ggf. muss die Verbindung in ihrer heutigen Form bestehen bleiben. Es ist zu prüfen, ob eine Temporeduzierung auf 50 km/h möglich ist. Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2362/7.55671

Kostenschätzung:	156.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

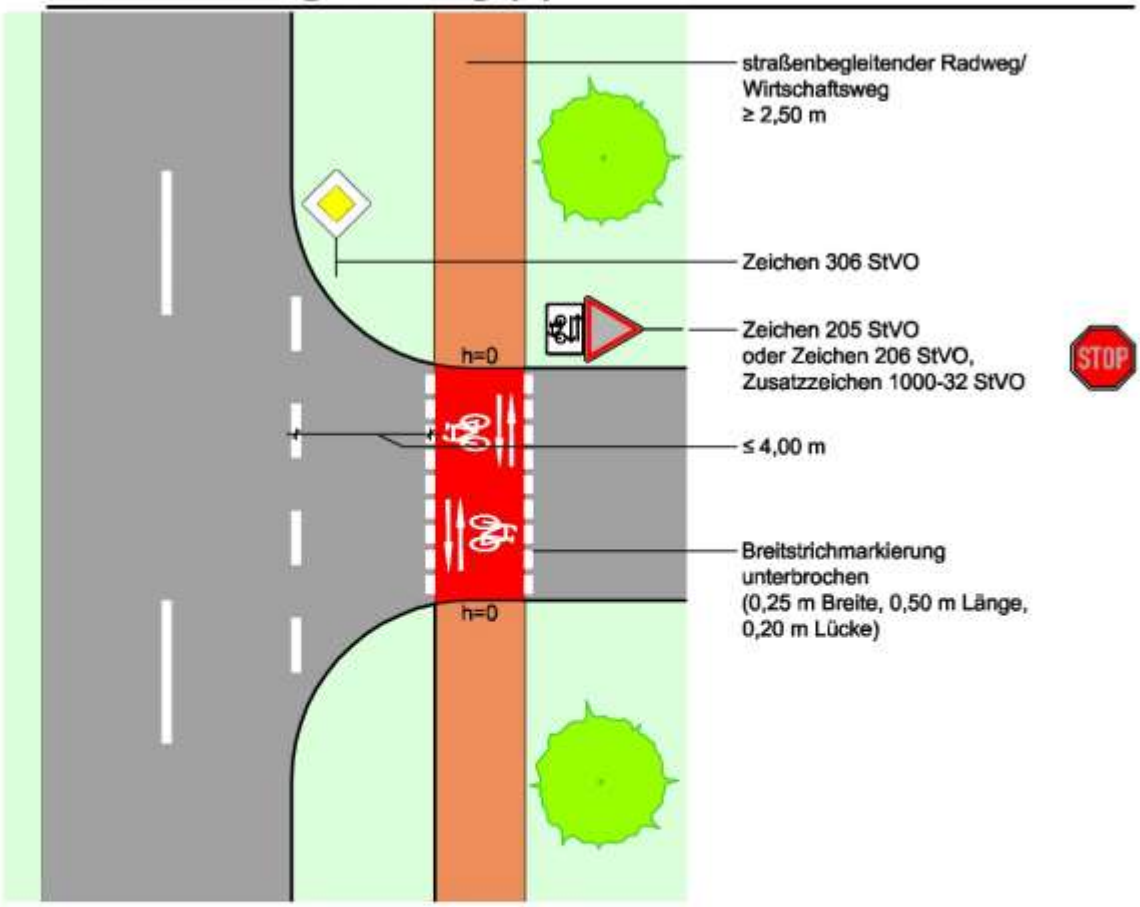
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd123	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd127	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 368 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9980 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9980 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2508/7.59106

Kostenschätzung:	147.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

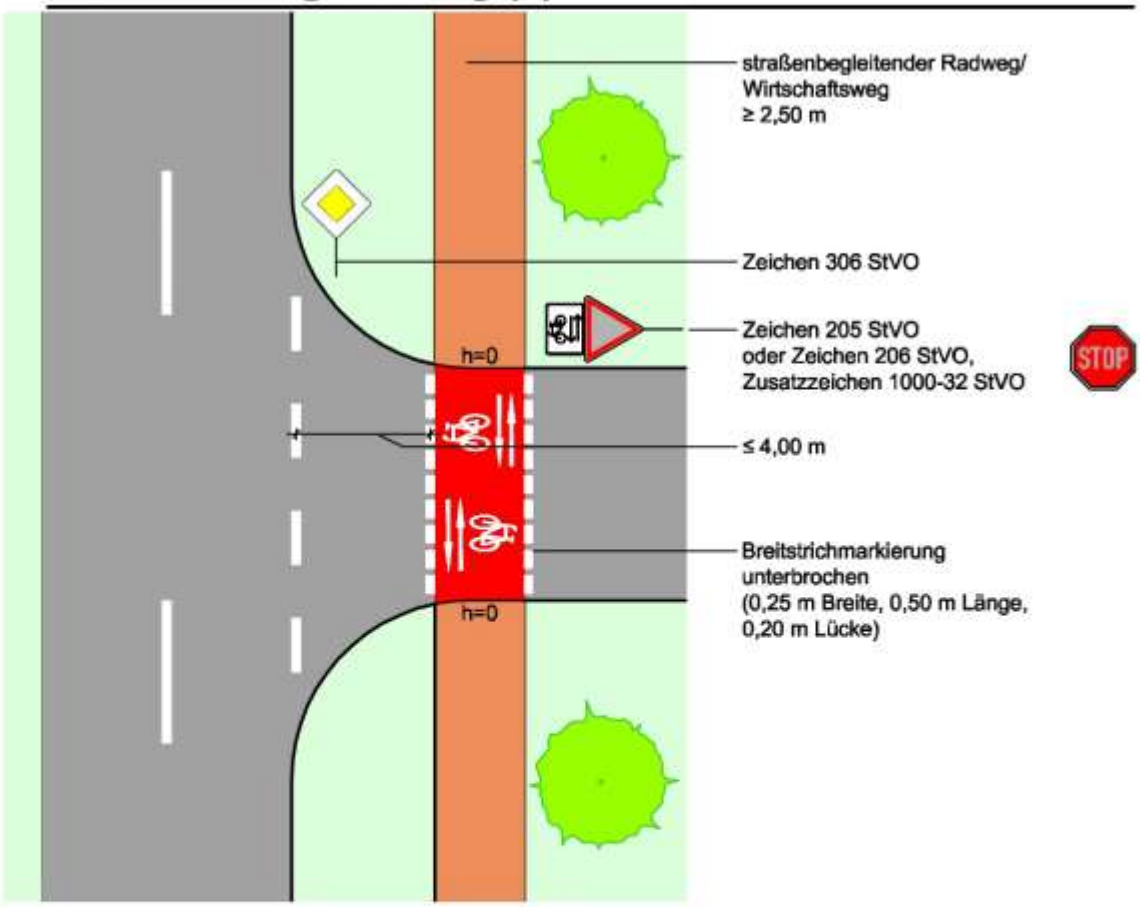
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd127	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd127.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/L692

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd127
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge des Radwegbaus (Lüd127, 128 und 143) sind entsprechende bauliche und markierungstechnische Maßnahmen an der LSA (bspw. Einrichtung einer geeigneten Furt, Streuscheiben mit Fußgänger- und Radfahrersymbol) zu ergreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2484/7.5946

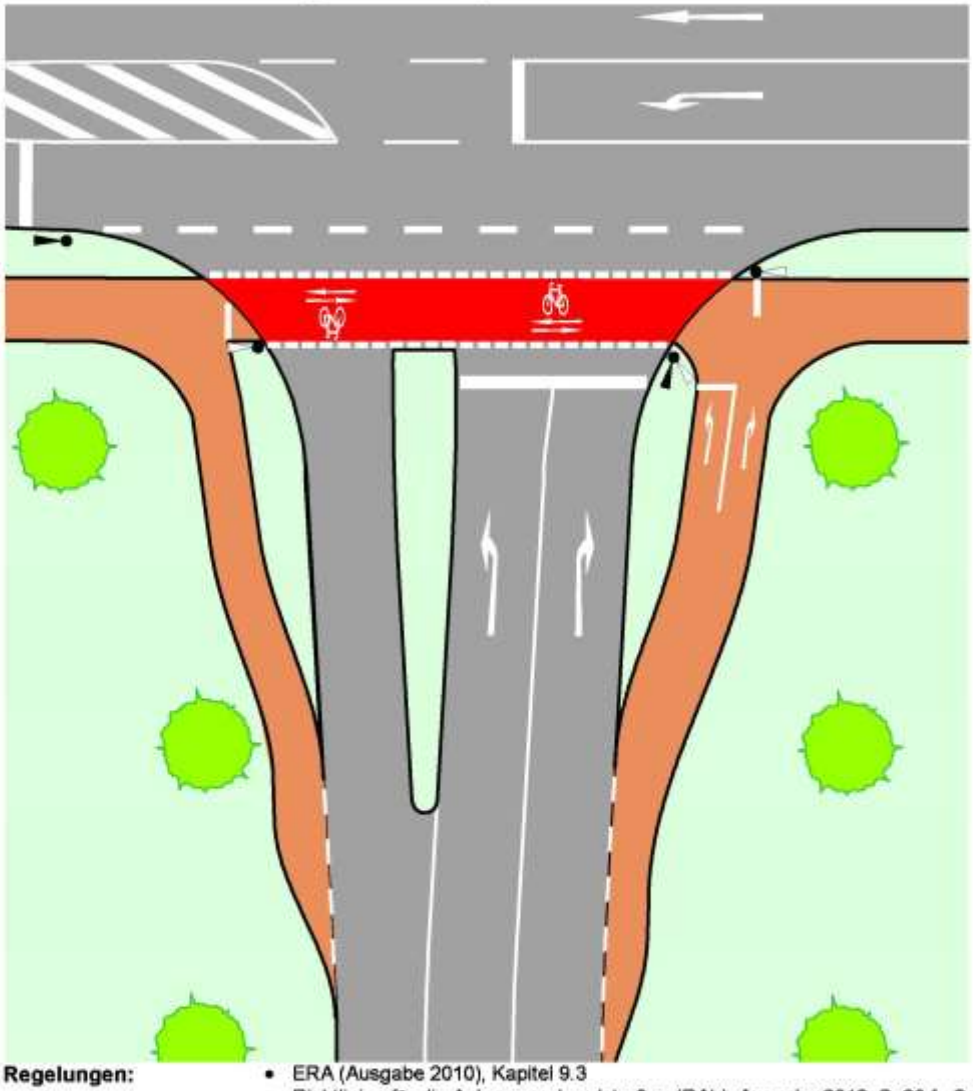
Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Signalisierter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg



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

Anwendungsbereiche:
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 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 Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (>20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-2
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd128	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

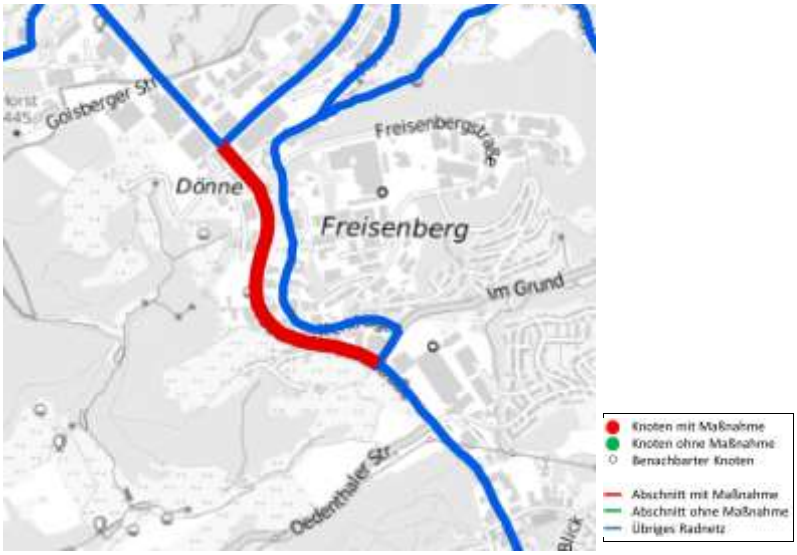
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1206 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 24455 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 24455 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Die Kommune wünscht sich hingegen einen beidseitigen Radfahrstreifens mit 1,60 m Breite und Sicherheitstrennstreifen (0,75 m). Dies ist zwar aufgrund der VwVStvo möglich, gemäß ERA aber nicht. Hier werden 1,85 m Breite gefordert.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2411/7.60345

Kostenschätzung:	482.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

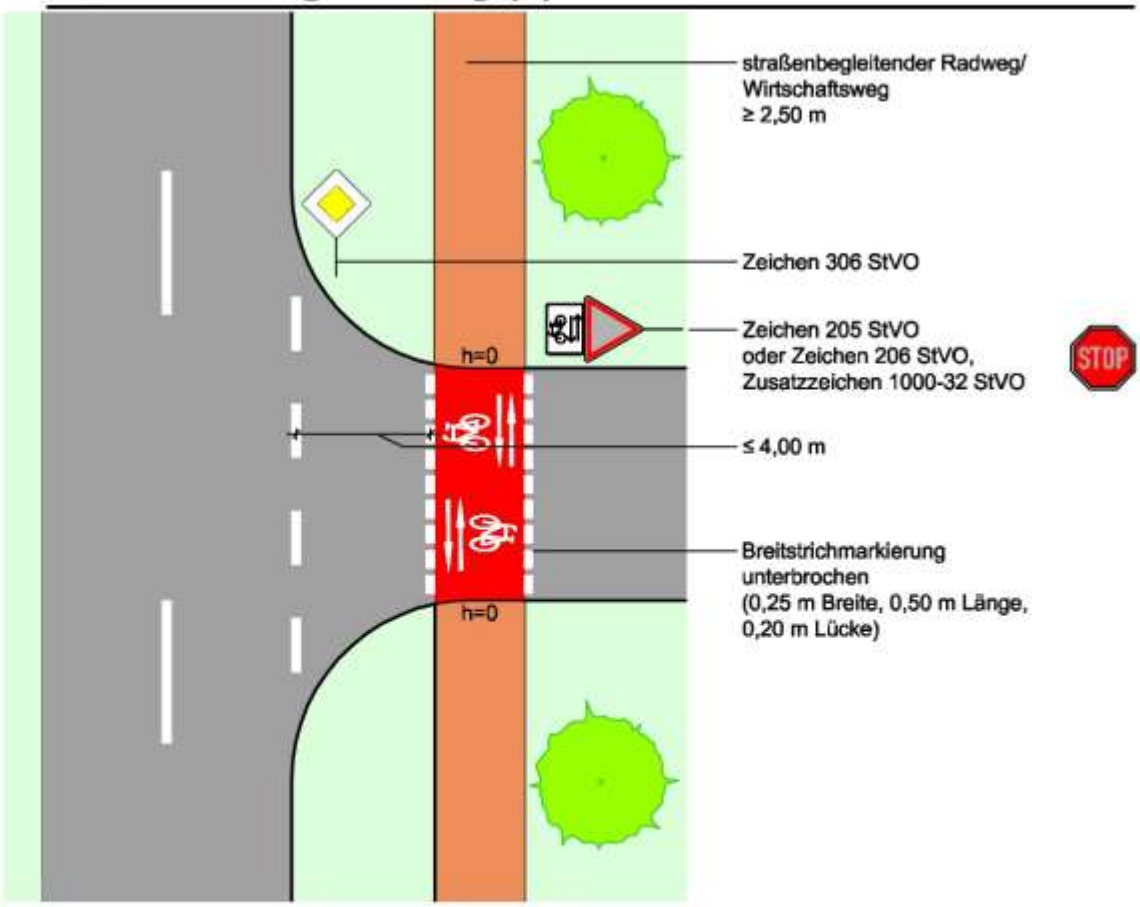
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd128	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

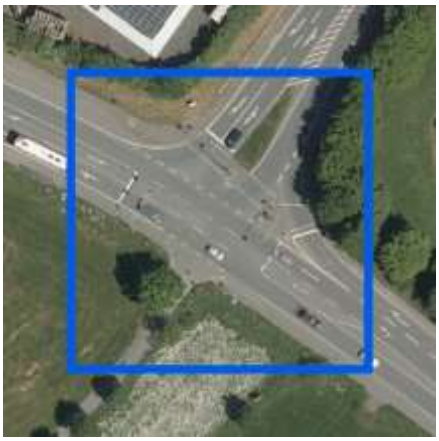
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

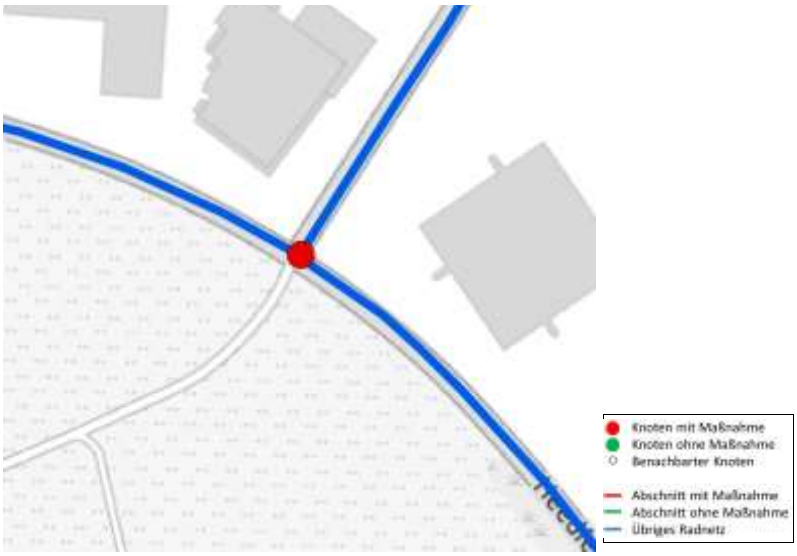
Abschnitts-Nr.	Lüd128.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Im Grund

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd128
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge des Radwegbaus (Lüd128 und Lüd168) sind entsprechende bauliche und markierungstechnische Maßnahmen an der LSA (bspw. Einrichtung einer geeigneten Furt, Streuscheiben mit Fußgänger- und Radfahrersymbol) zu ergreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2411/7.6034

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

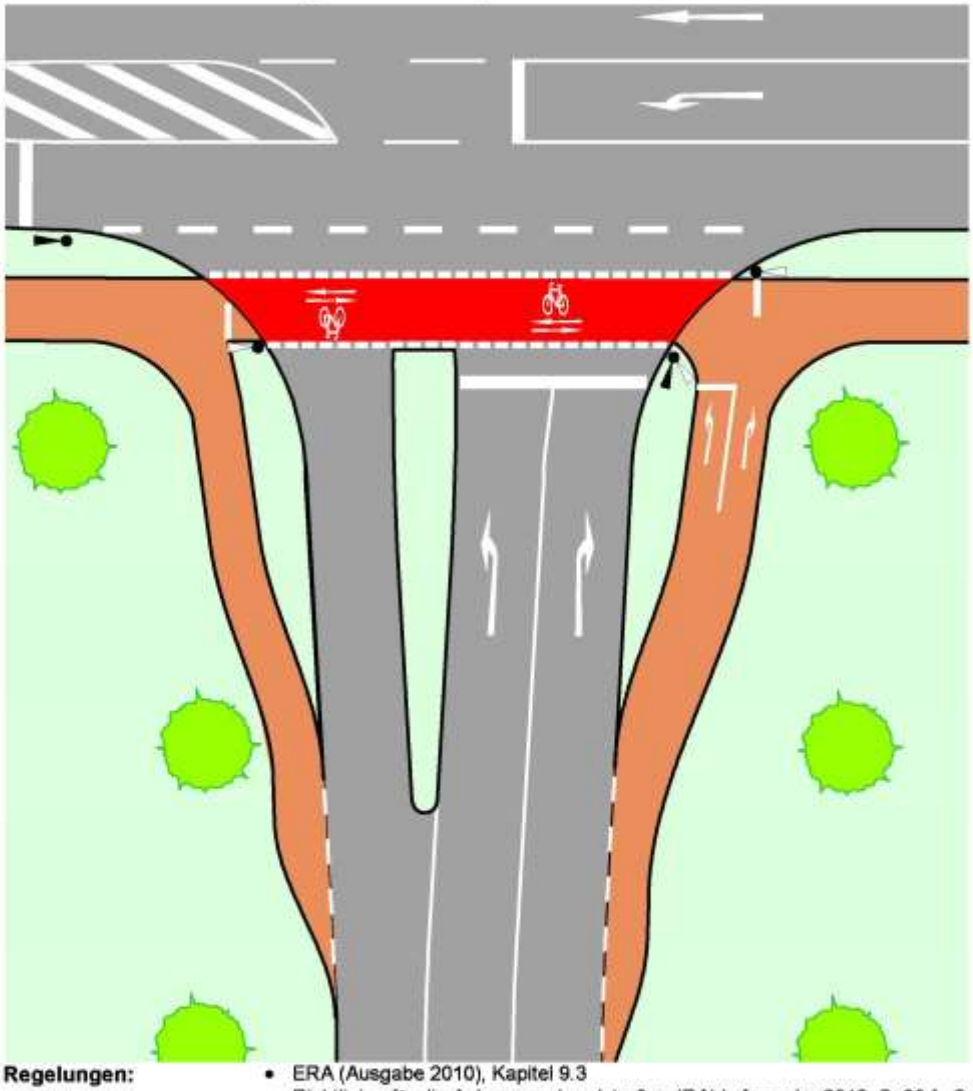
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd128.1	Lage	außerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße/Im Grund

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Signalisierter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg



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

Anwendungsbereiche:
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 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 Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (>20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-2
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd129	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 780 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 24455 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 24455 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2411/7.60345

Kostenschätzung:	309.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

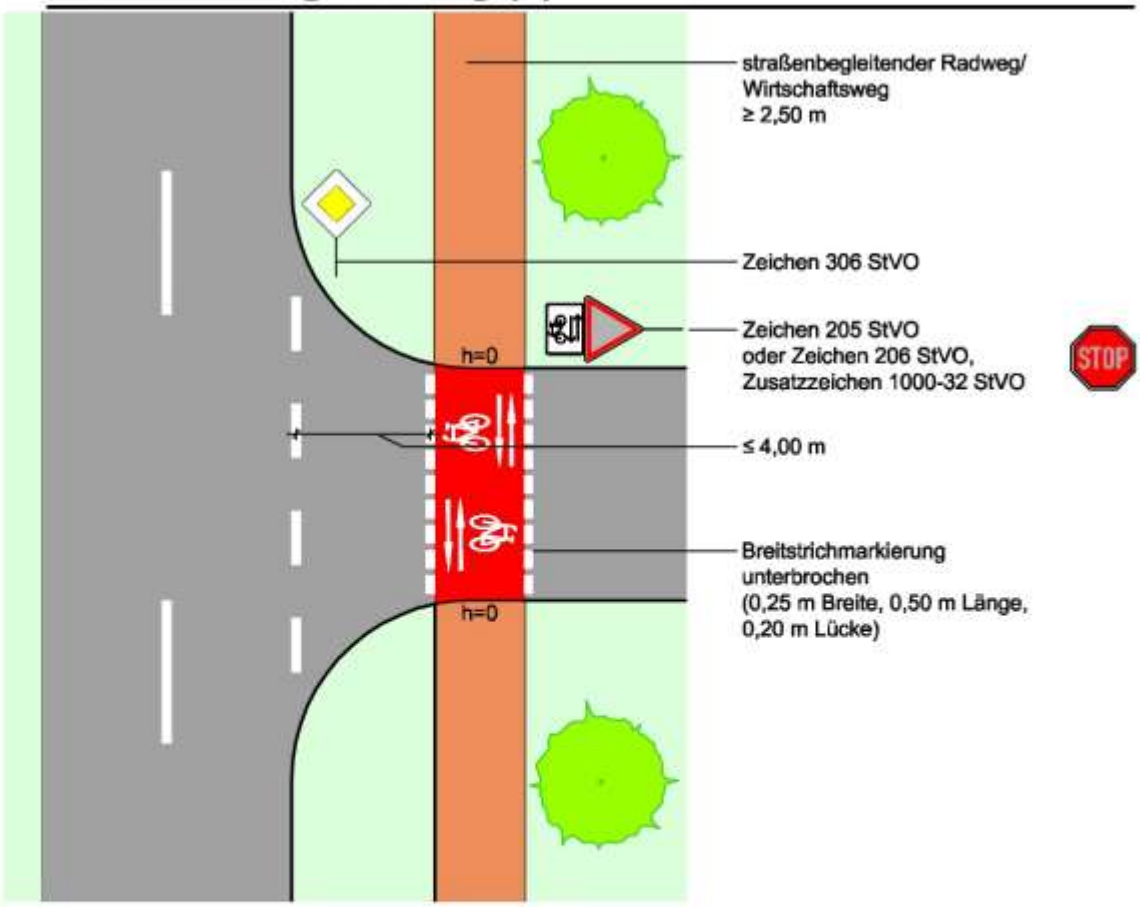
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd129	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd129.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Odenthaler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd129
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge des Radwegbaus (Lüd129) sind entsprechende bauliche und markierungstechnische Maßnahmen an der LSA (bspw. Einrichtung einer geeigneten Furt, Streuscheiben mit Fußgänger- und Radfahrersymbol) zu ergreifen. Die Kommune wünscht sich hingegen einen beidseitigen Radfahrstreifens mit 1,60 m Breite und Sicherheitstrennstreifen (0,75 m). Dies ist zwar aufgrund der VwVStvo möglich, gemäß ERA aber nicht. Hier werden 1,85 m Breite gefordert.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2390/7.6065

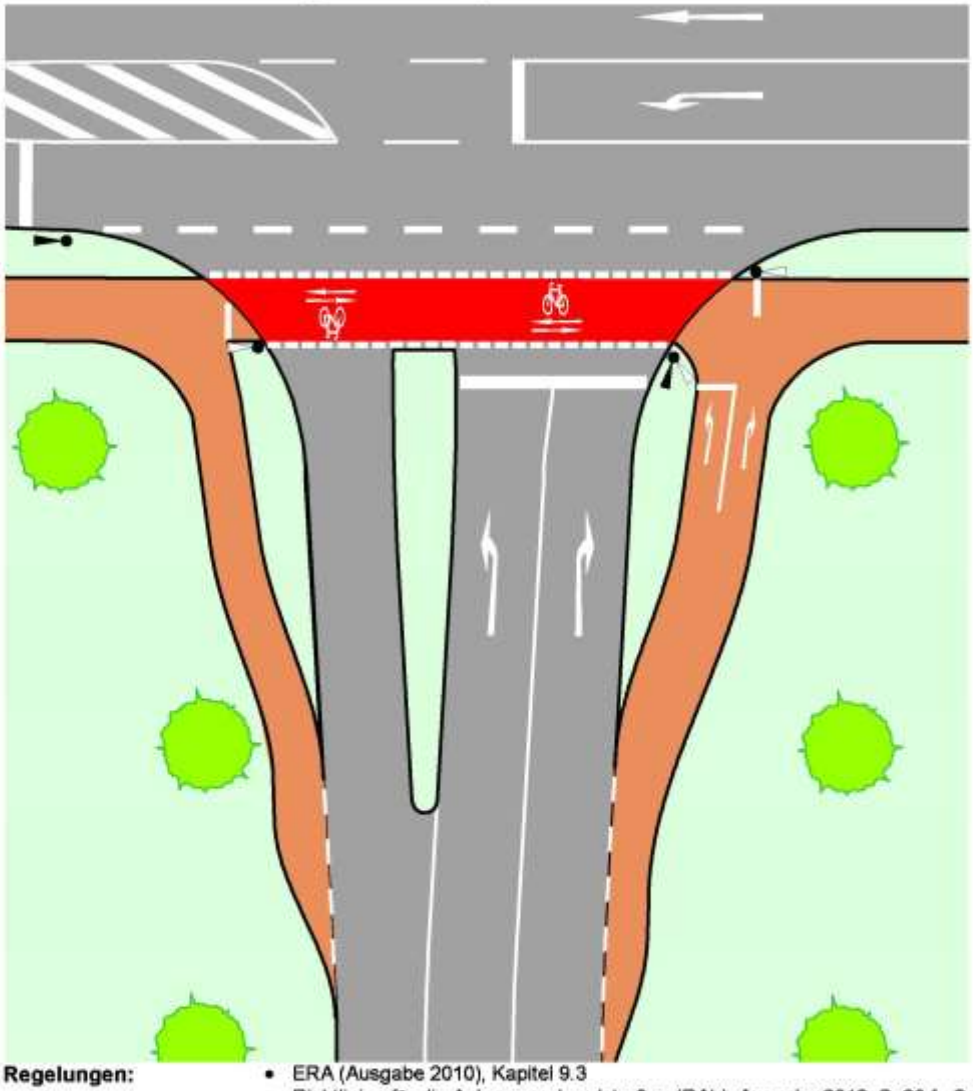
Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Signalisierter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg



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

Anwendungsbereiche:
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 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 Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (>20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

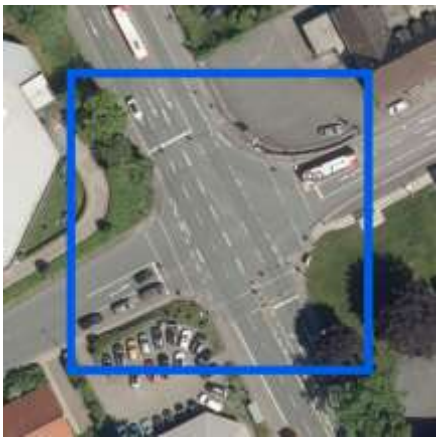
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-2
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd129.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Im Olpendahl

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd129
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind die Nebenanlagen auf allen Seiten des Knotens derart auszubauen (mind. 2,50 m Breite, Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg und jeweils nur Richtungsführung zulässig), dass der neu zubauende Zweirichtungsradweg (Lüd129) in die Richtungsführung Lüd130 sicher überführt werden kann.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2358/7.6104

Kostenschätzung:	200.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd130	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 875 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind beidseitig Radfahrstreifen zu markieren.
Parken sollte hierzu auf der Fahrbahn unterbunden werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2285/7.61156

Kostenschätzung:	87.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

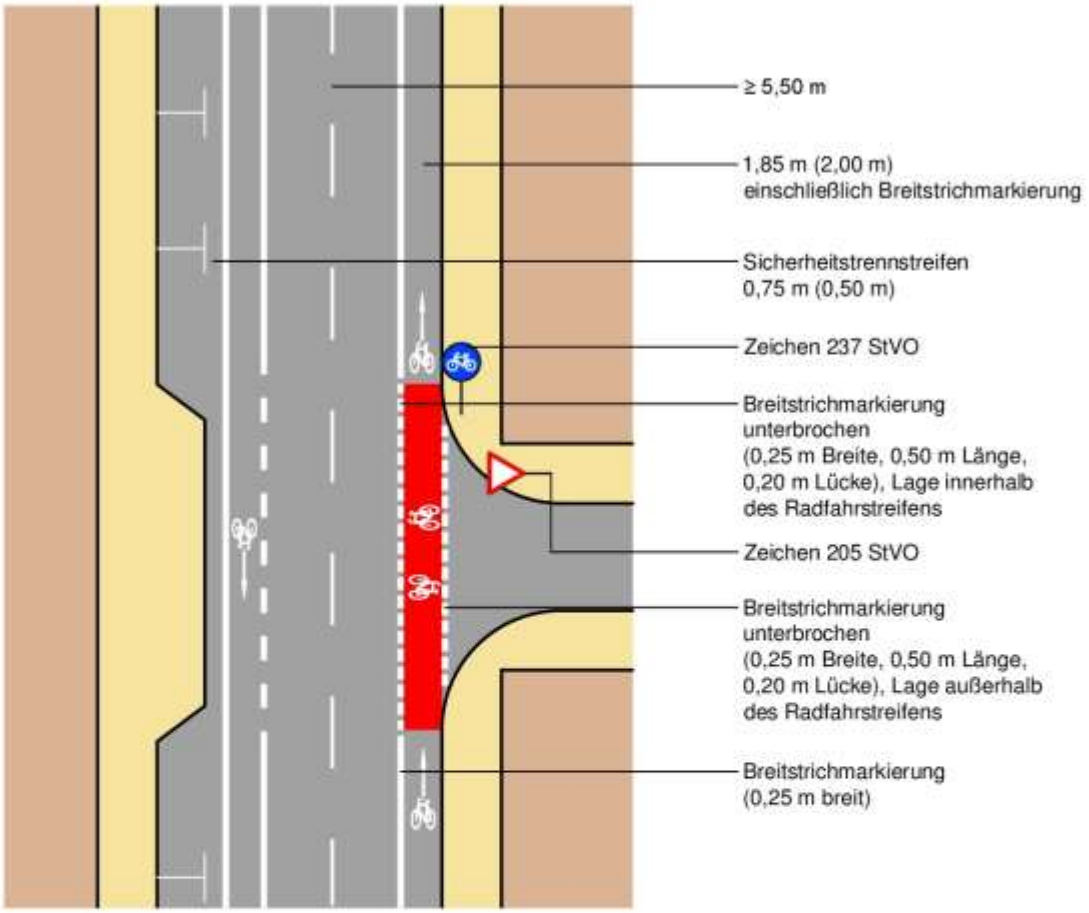
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd130	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

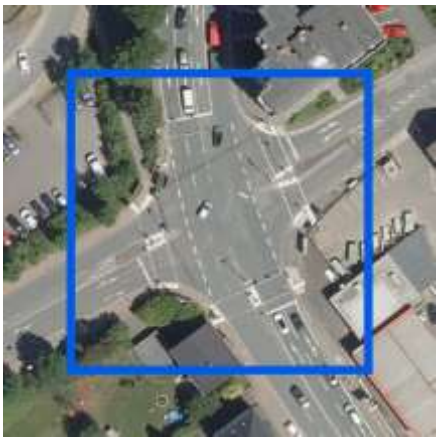
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd130.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Hohe Steine

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd130
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr anzubringen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2285/7.6115

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

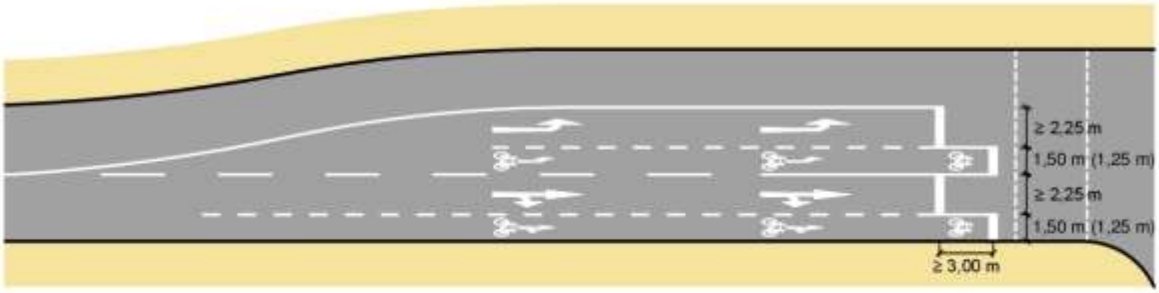
Abschnitts-Nr.	Lüd130.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße/Hohe Steine

Musterlösung

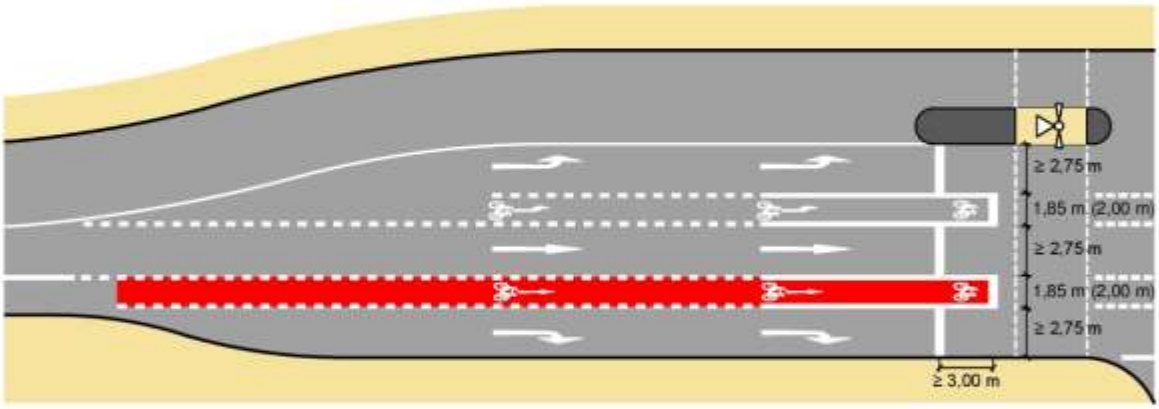
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd131a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 220 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,75 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der bestehende Radfahrstreifen ist lediglich 1,20 bis 1,40 m breit und damit nicht Regelkonform.
Es wird empfohlen einen Radfahrstreifen von mind. 1,85 m, besser 2,00 m neu zu markieren. Ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin (mind. 0,50 m) muss ebenfalls gewährleistet werden.
Sollte eine Reduzierung der Fahrbahn für Kfz nich möglich sein, dann sollte mindestens ein Schutzstreifen mit 1,50 m plus 0,50 m Sicherheitsraum zum Parken hin markiert werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2269/7.61350

Kostenschätzung:	22.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

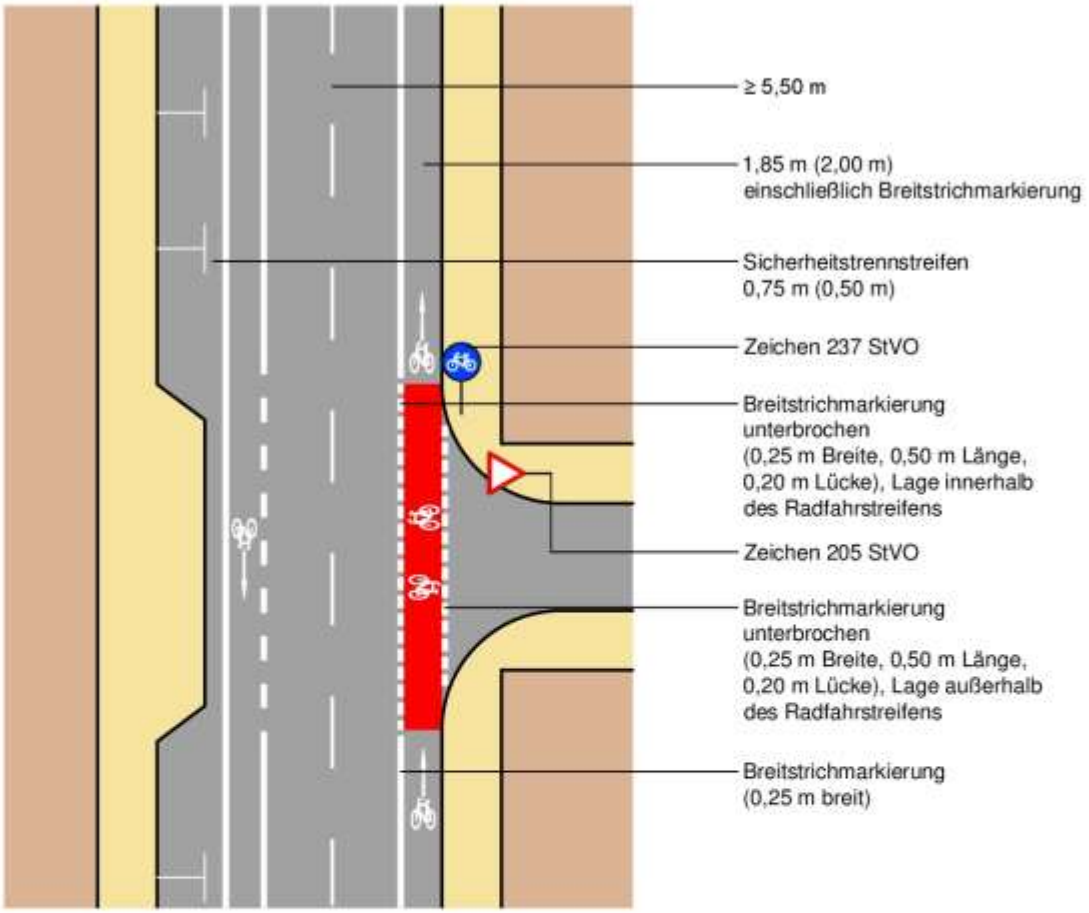
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd131a	Lage	innerorts	Bestand	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd131b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 230 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es ist ein Radfahrstreifen zu markieren. Es sollte geprüft werden, ob die Fahrstreifen weiter verengt werden können.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2285/7.61156

Kostenschätzung:	23.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

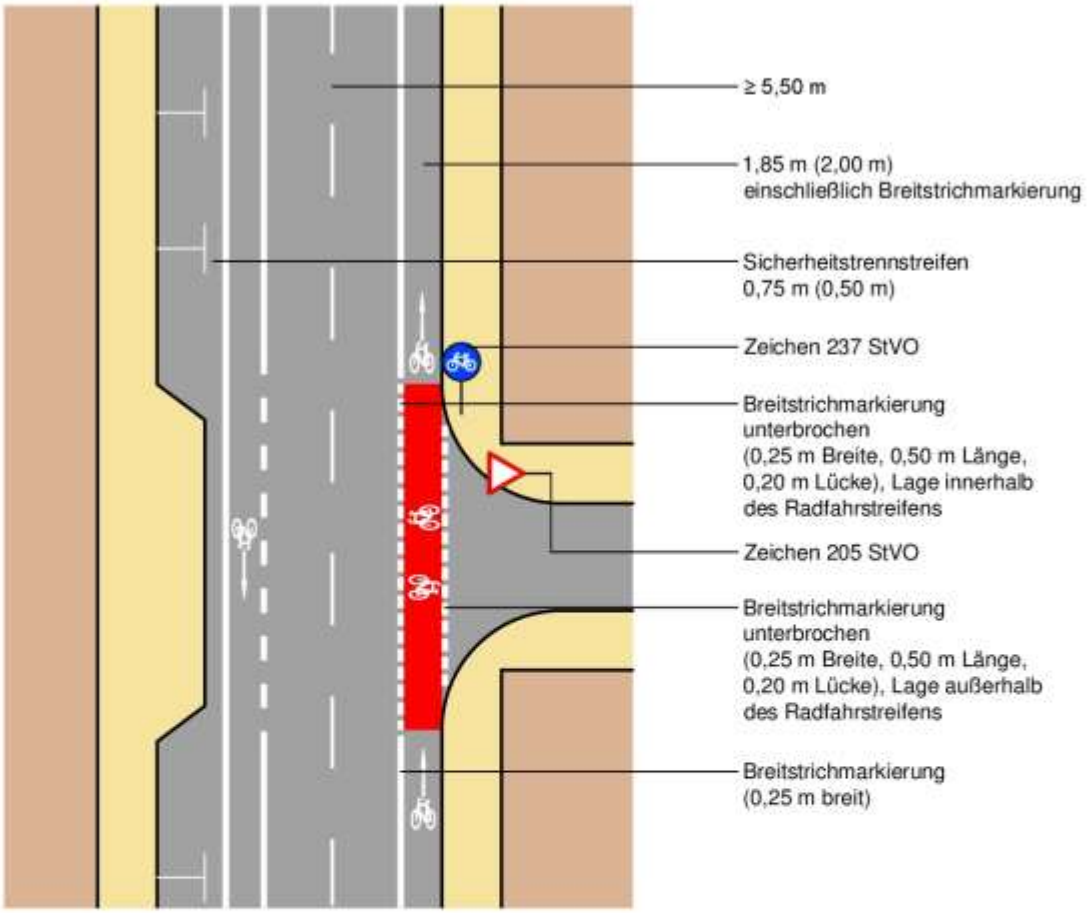
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd131b	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd131b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Buckesfelder Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd131b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr anzubringen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2268/7.6133

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

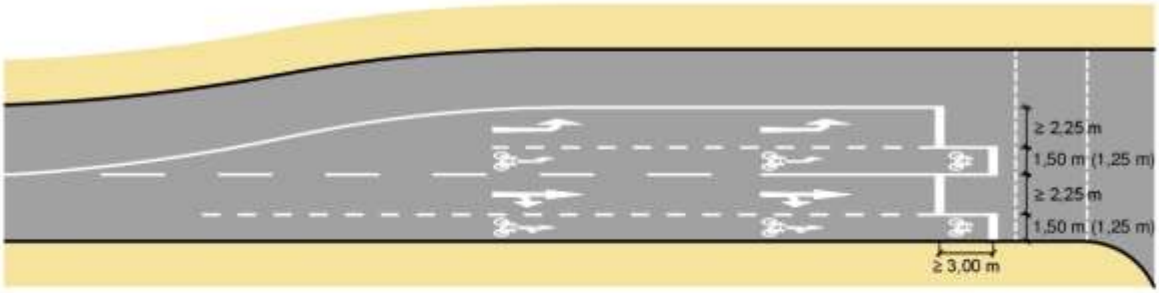
Abschnitts-Nr.	Lüd131b.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße/Buckesfelder Straße

Musterlösung

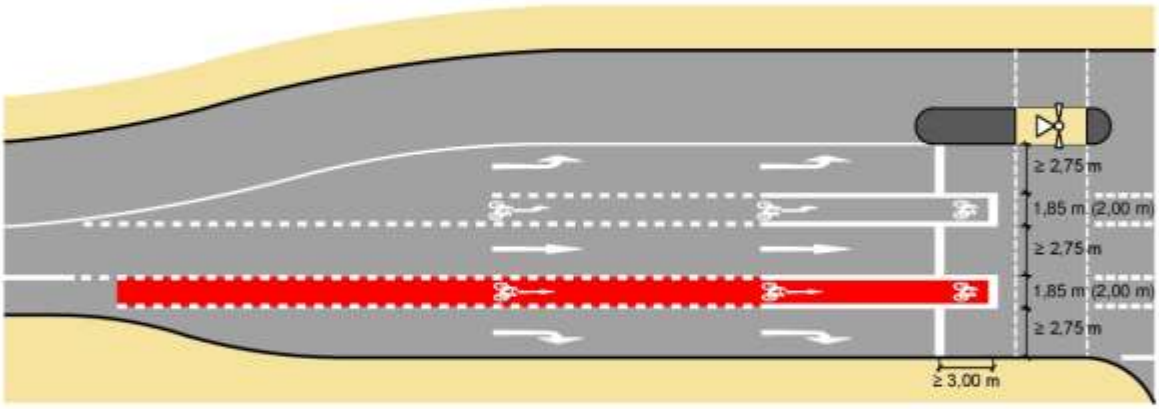
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd132a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 622 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem nicht Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sollten beidseitig Radfahrstreifen oder mindestens Schutzstreifen markiert werden. Sollten die Fahrbahnbreiten nicht ausreichen, dann ist die Überführung des Radverkehrs auf die dann auszubauenden Nebenanlagen zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2268/7.61338

Kostenschätzung:	62.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd132b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 207 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Radfahrstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Radfahrstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Der bestehende Radfahrstreifen ist lediglich 1,20 bis 1,40 m breit und damit nicht Regelkonform.
Es wird empfohlen einen Radfahrstreifen von mind. 1,85 m, besser 2,00 m neu zu markieren. Ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin (mind. 0,50 m) muss ebenfalls gewährleistet werden.
Sollte eine Reduzierung der Fahrbahn für Kfz nich möglich sein, dann sollte mindestens ein Schutzstreifen mit 1,50 m plus 0,50 m Sicherheitsraum zum Parken hin markiert werden. Sollten die Fahrbahnbreiten nicht ausreichen, dann ist die Überführung des Radverkehrs auf die dann auszubauenden Nebenanlagen zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2257/7.61570

Kostenschätzung:	20.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

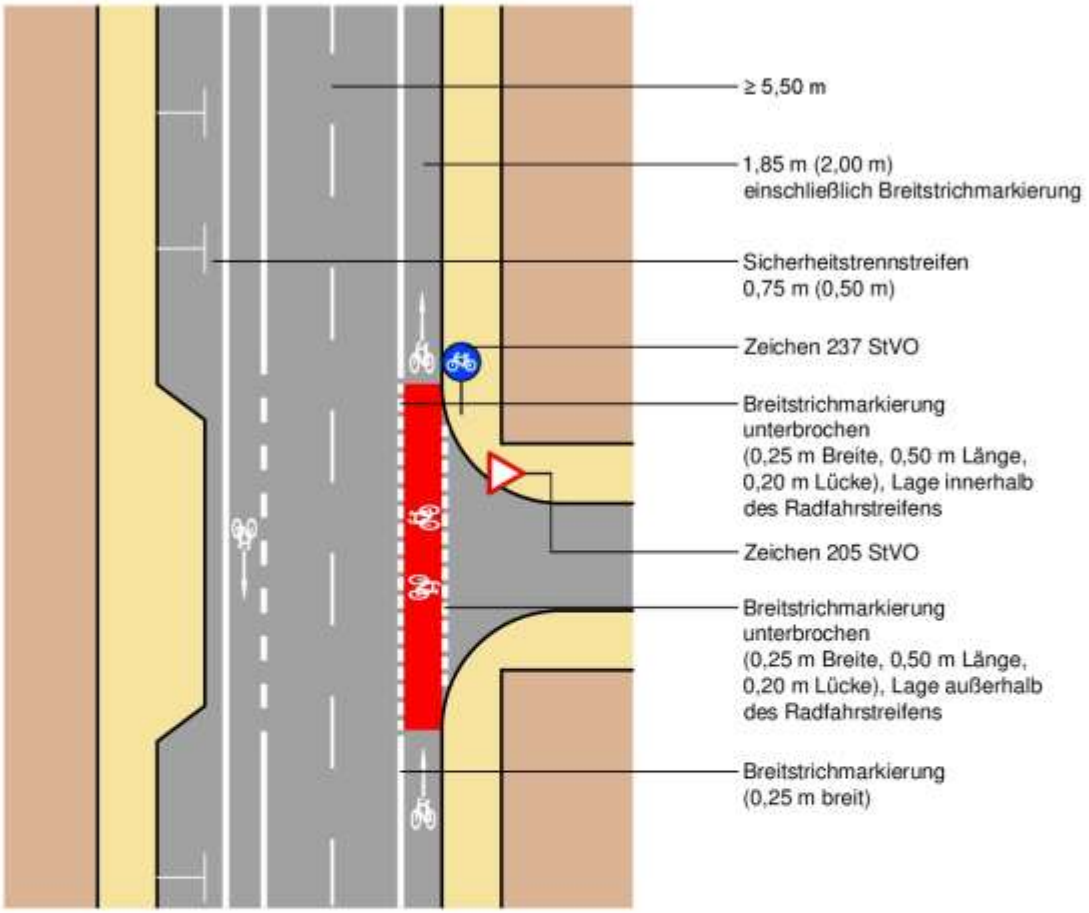
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd132b	Lage	innerorts	Bestand	Radfahrstreifen
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

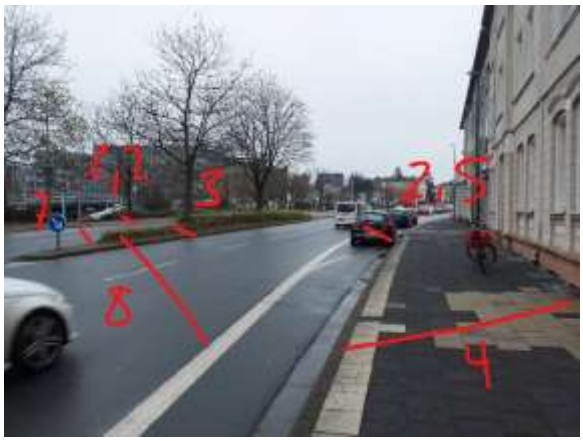
Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd132c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 161 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sollten beidseitig Radfahrstreifen oder mindestens Schutzstreifen markiert werden. Sollten die Fahrbahnbreiten nicht ausreichen, dann ist die Überführung des Radverkehrs auf die dann auszubauenden Nebenanlagen zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2245/7.61689

Kostenschätzung:	16.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

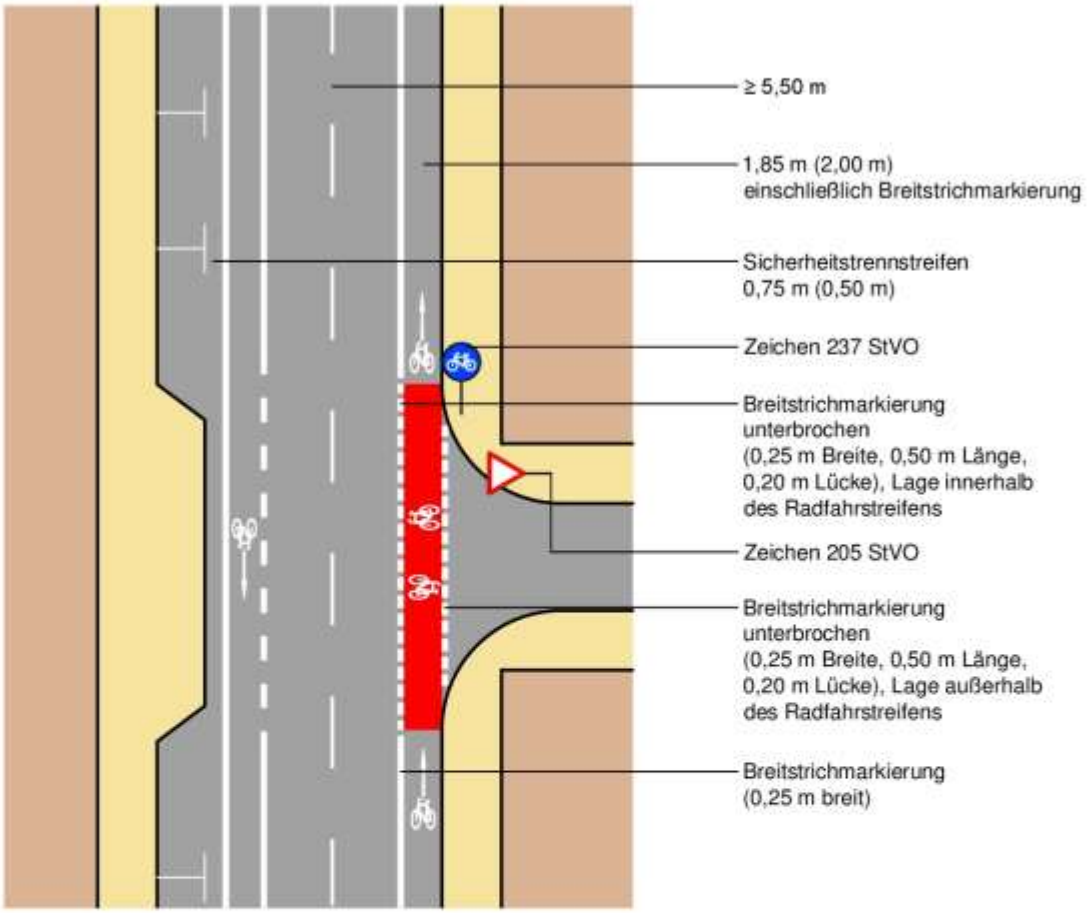
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd132c	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

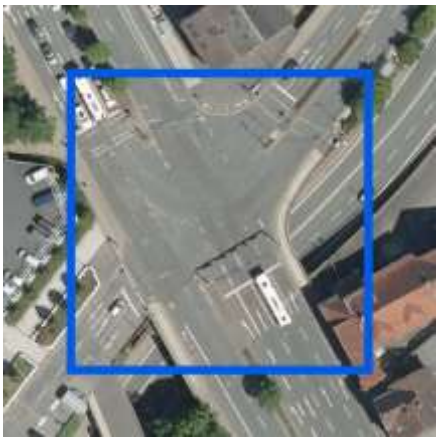
- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd132c.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Lösenbacher Landstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd132c
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr anzubringen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2255/7.6158

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

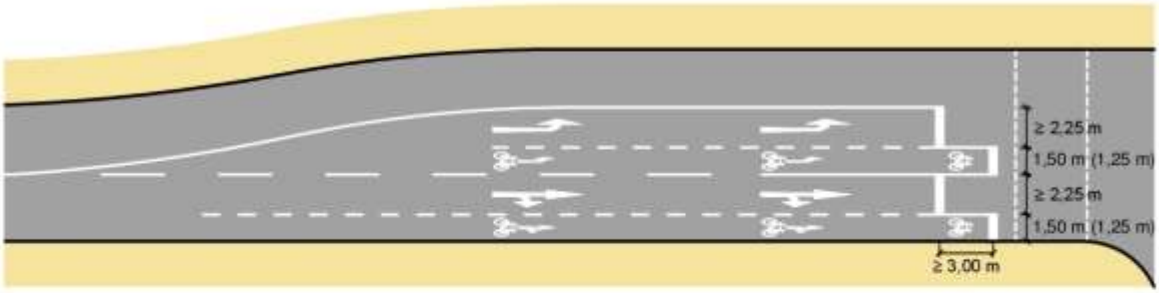
Abschnitts-Nr.	Lüd132c.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Lösenbacher Landstraße

Musterlösung

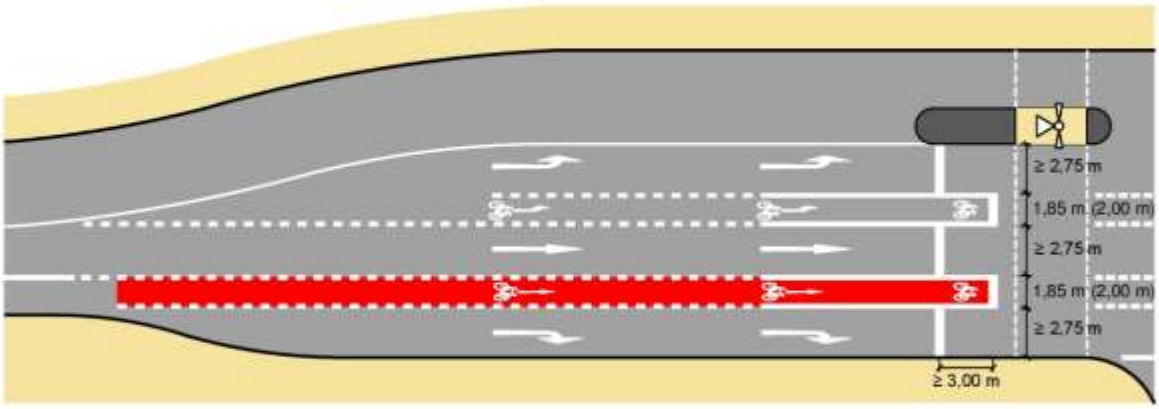
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd132d	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 161 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sollten beidseitig Radfahrstreifen oder mindestens Schutzstreifen markiert werden. Sollten die Fahrbahnbreiten nicht ausreichen, dann ist die Überführung des Radverkehrs auf die dann auszubauenden Nebenanlagen zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2236/7.61857

Kostenschätzung:	16.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

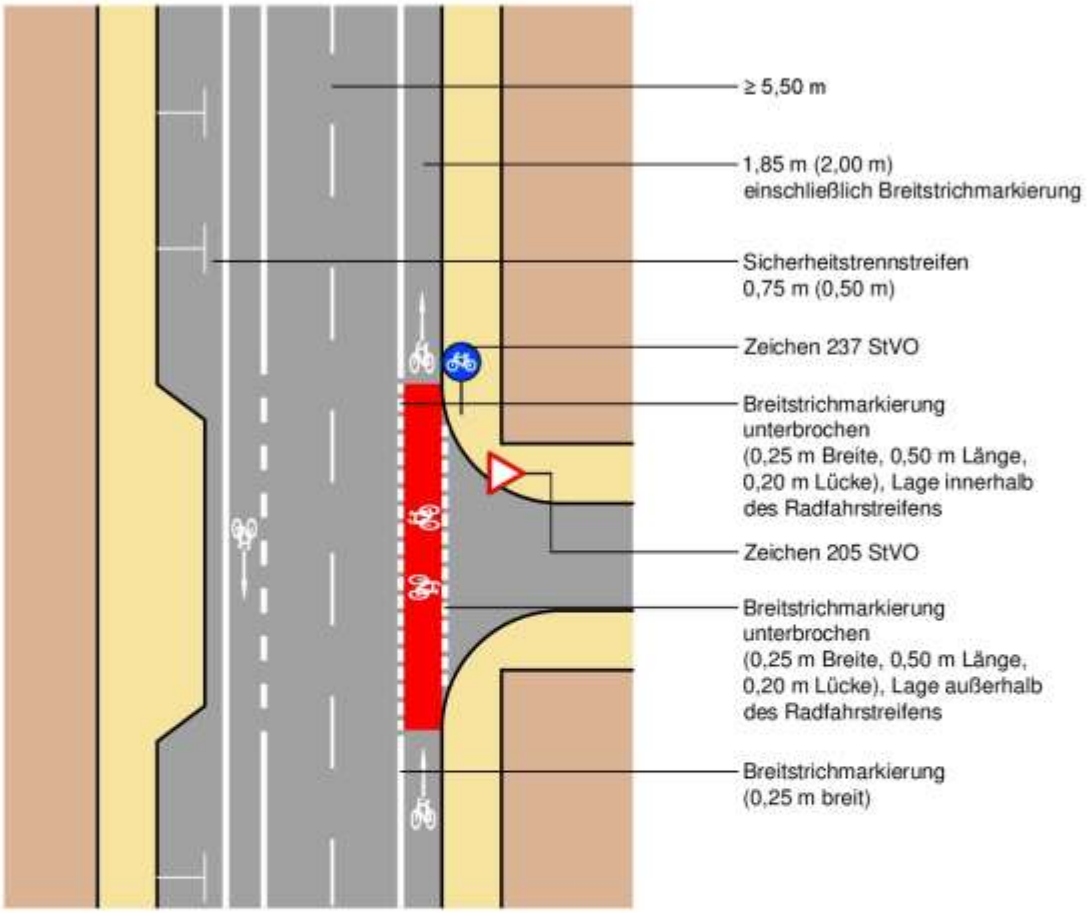
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd132d	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd132d.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Ludwigstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd132d
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr anzubringen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2236/7.6183

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

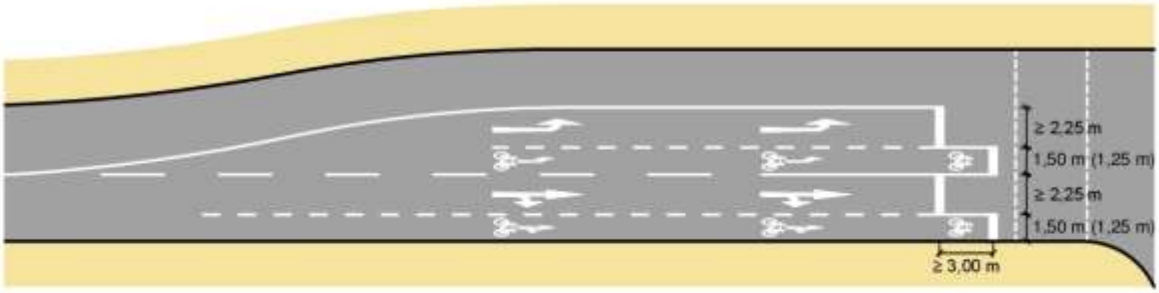
Abschnitts-Nr.	Lüd132d.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Heedfelder Straße/Ludwigstraße

Musterlösung

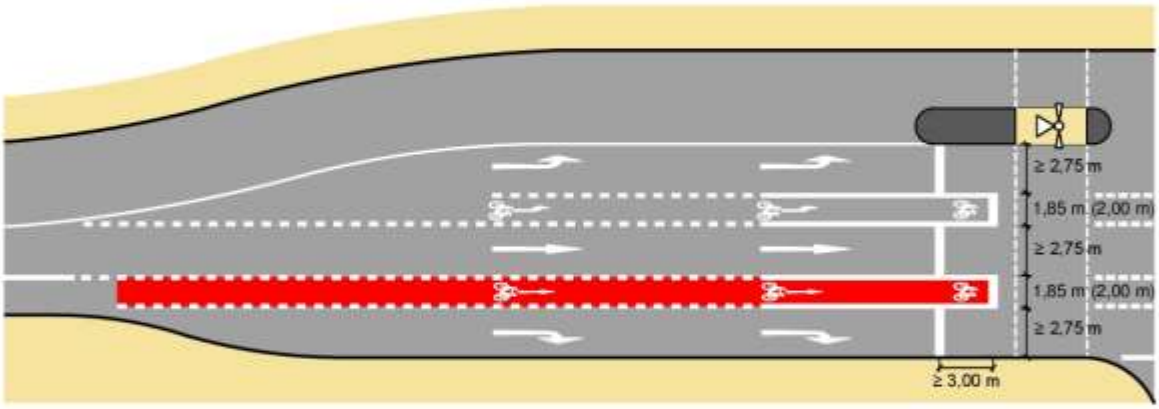
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4

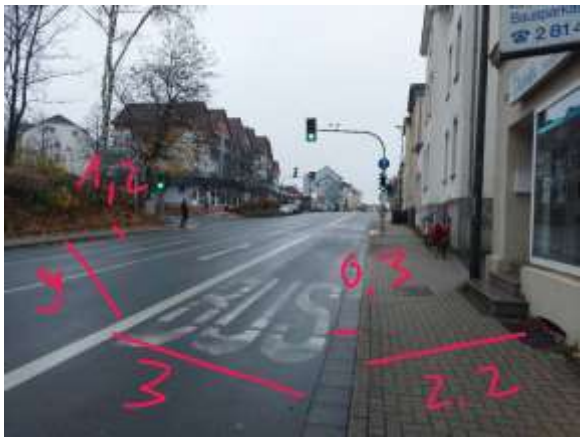
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd133a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 280 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 3,50 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 3,50 m.
Linienverkehr kann Radfahrende also nicht überholen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Um Überholvorgänge durch Linienverkehre zu ermöglichen müsste die Busspur auf 4,75 m (mindestens 4,00 m) verbreitert werden. Dies erscheint hier nicht möglich.
Deshalb wird die Umwidmung in einen Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) - Linienomnibusse frei (StVO Zeichen 1026-32) vorgeschlagen.
Hierdurch wird der Radverkehr bevorrechtigt. Es handelt sich nur um einen kurzen Abschnitt (ca. 280 m Länge) und sollte verträglich mit dem Linienverkehr sein. Die Kommune wünscht hier hingegen einen Radfahrstreifen. Wie mit dem Linienverkehr zu verfahren ist, muss in diesem Fall geprüft werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2220/7.62163

Kostenschätzung:	28.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont

Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd133b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 128 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Pflasterbeton
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Ausbau der vorhandenen Nebenanlage auf 2,00 m und Umwidmung zu Sonderweg Radweg (Zeichen 237) wird empfohlen.
Das Parken muss entfallen, außer es können, bei ausreichenden Fahrstreifenbreiten, 2,00m Parkstreifenbreite aufrechterhalten werden. Die Kommune wünscht hier hingegen einen Radfahrstreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2229/7.61946

Kostenschätzung:	12.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd133b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße/Winkhauser Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd133b
mit Streckenmaßnahme: Radwegeende herstellen





Massnahmentyp: Radwegeende herstellen
Es ist ein geeignetes Radwegeende sowie die Überleitung zum Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr herzustellen. Ggf. sollte der auszubauende Radweg (Lüd133b) bereits westlich des Knotens auf die Fahrbahn geführt werden. In diesem Fall sind im weiteren Verlauf bis zur LSA ein entsprechend geeigneter Schutzstreifen mit vorgezogener Haltlinie and er LSA vorzusehen (vgl. Musterlösung 4.4-4)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2222/7.6209

Kostenschätzung:	6.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

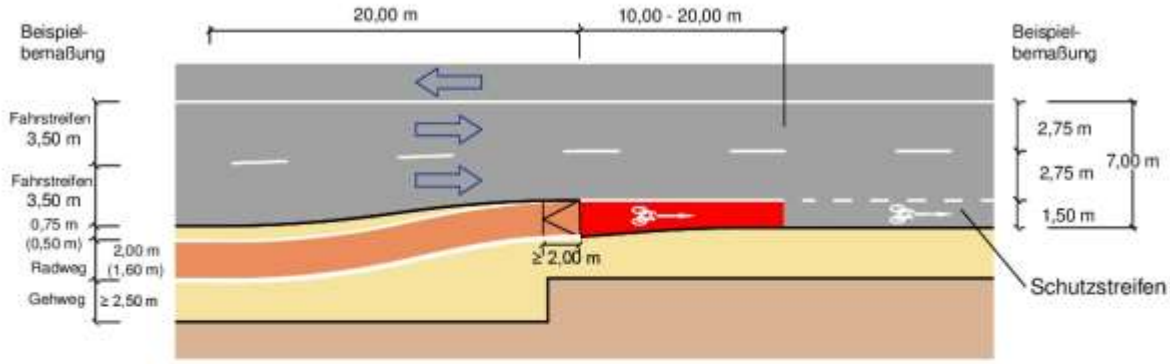
31.10.2022

Musterlösung

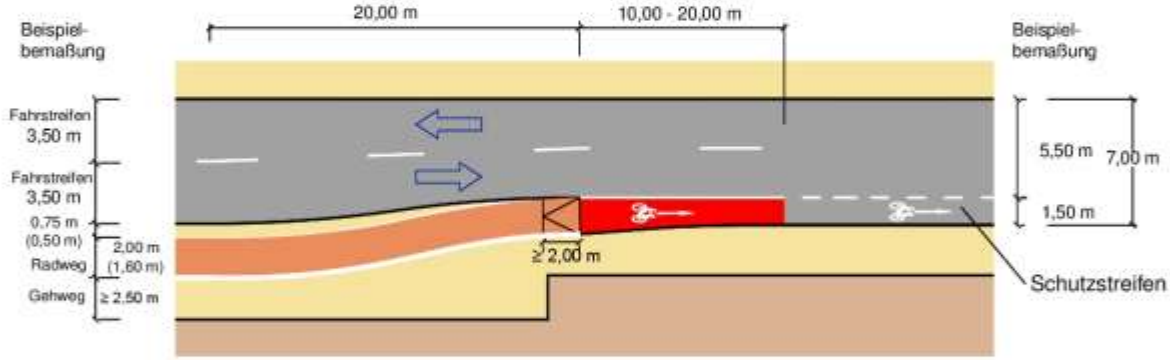
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Baulich geschütztes Radwegende

Mehrstreifige Richtungsfahrbahn



Zweistreifige Straße



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

Hinweise:

- ein baulich geschützter Übergang ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen
- ein Radwegeanfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- rote Einfärbung optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Rampenneigung 4% bis 6%
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.4-2 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd134a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 54 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Kommune wünscht hier einen Radfahrstreifen. Das Parken muss in diesem Fall neu geregelt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2220/7.62163

Kostenschätzung:	4.320,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

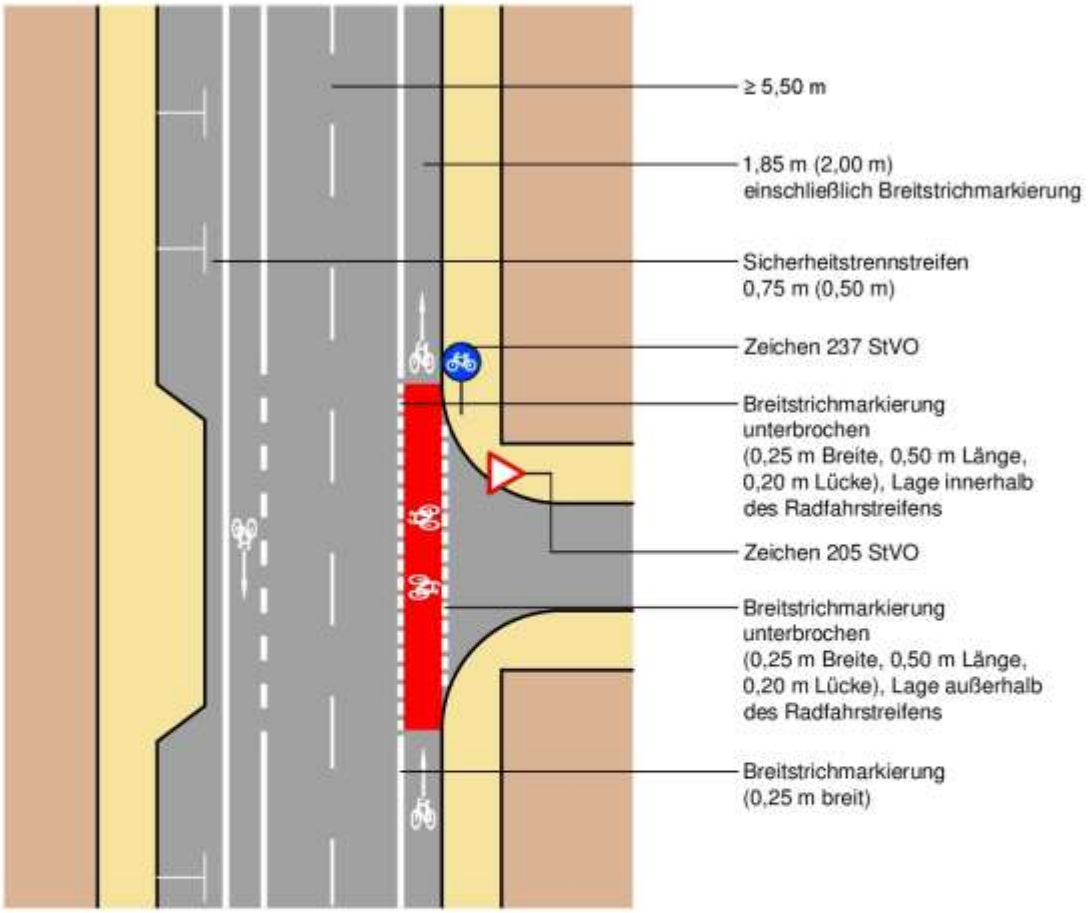
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd134a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd134b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Busspur (Rad frei)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 124 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Busspur (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17541 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,50 m bis < 4,75 m
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 245+1022-10

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17541 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Busspur Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,50 m bis > 4,75 m.
Linienverkehr kann Radfahrende überholen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Die Kommune wünscht hier einen Radfahrstreifen. Das Parken muss in diesem Fall neu geregelt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2222/7.62092

Kostenschätzung:	12.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

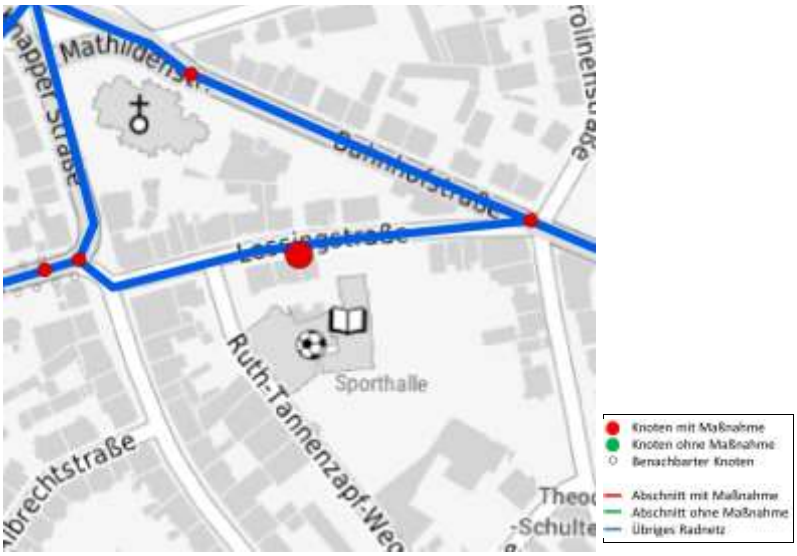
Abschnitts-Nr.	Lüd135.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Lessingstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd135
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2207/7.6239

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd139	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Weg mit Zusatzzeichen "Anlieger frei"
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

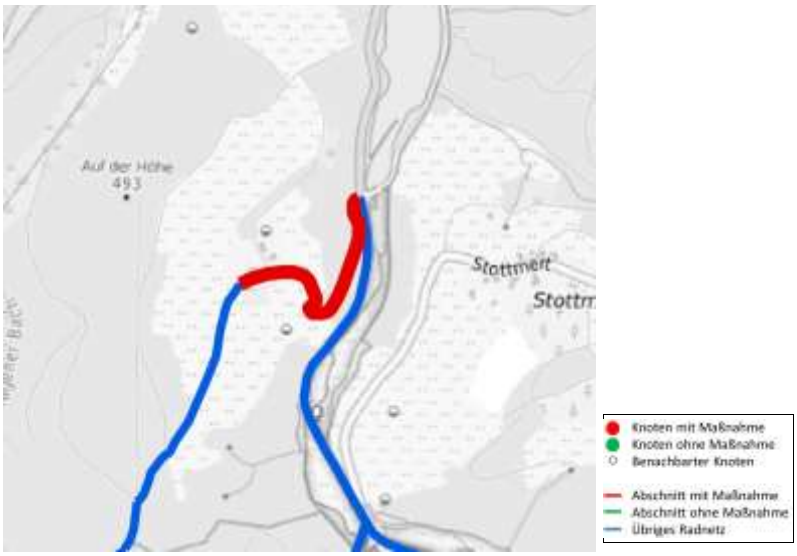
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Kommune
Abschnittslänge: 528 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Wirtschafts- / Betriebsweg / Anlieger frei Weg
Subtyp der Führungsform: Weg mit Zusatzzeichen "Anlieger frei"
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 250

Zustandsbewertung:
Die Straße / der Weg liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Die Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen sollte erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1627/7.69290

Kostenschätzung:	7.920,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd140	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

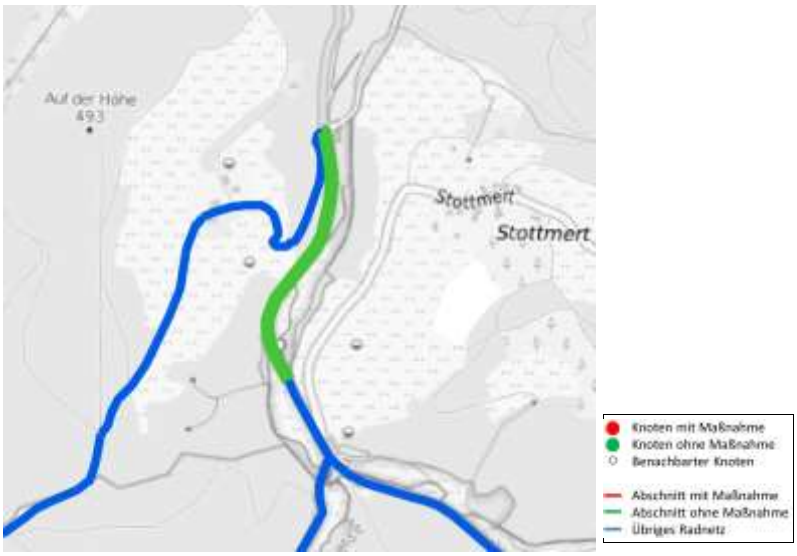
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 578 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1579/7.69200

Abschnitts-Nr.	Lüd141	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L692

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 591 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2708/7.63259

Kostenschätzung:	236.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

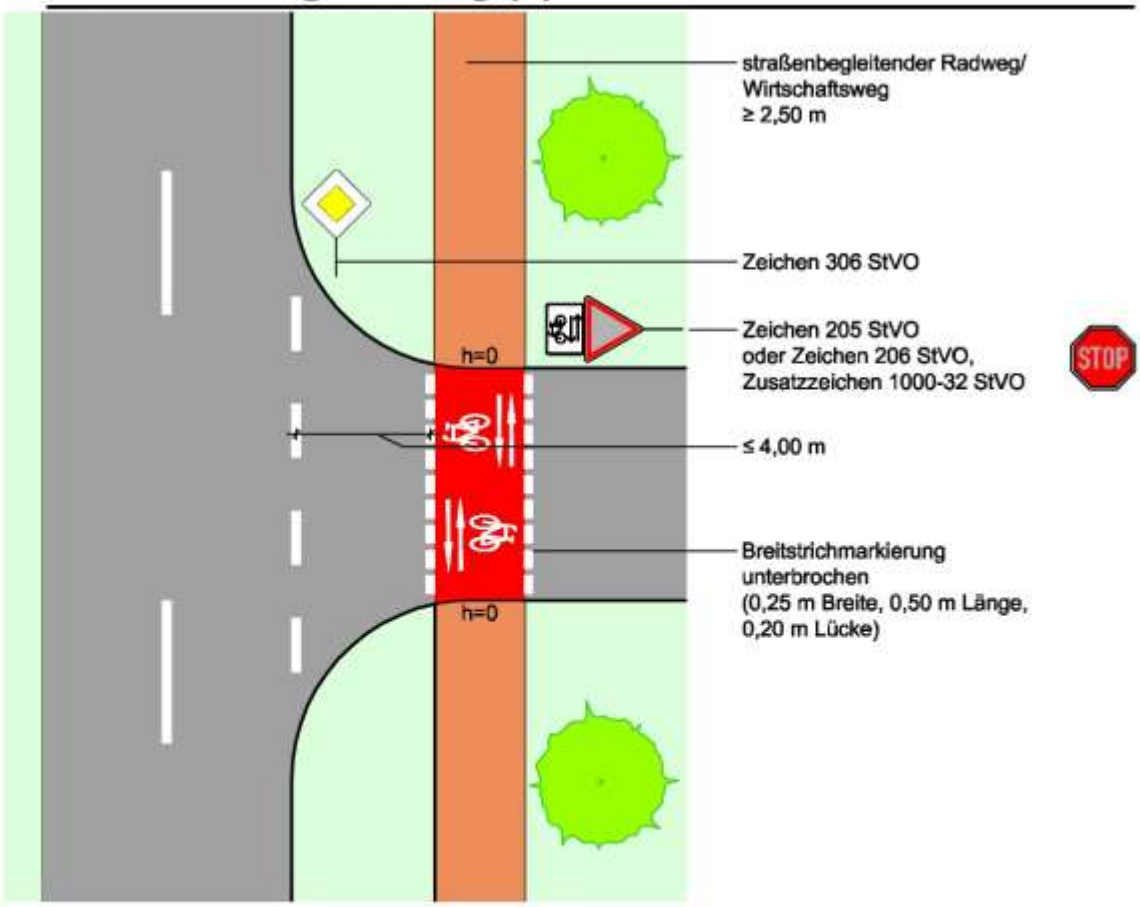
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd141	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	L692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd142	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L692

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 385 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2484/7.59463

Kostenschätzung:	154.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

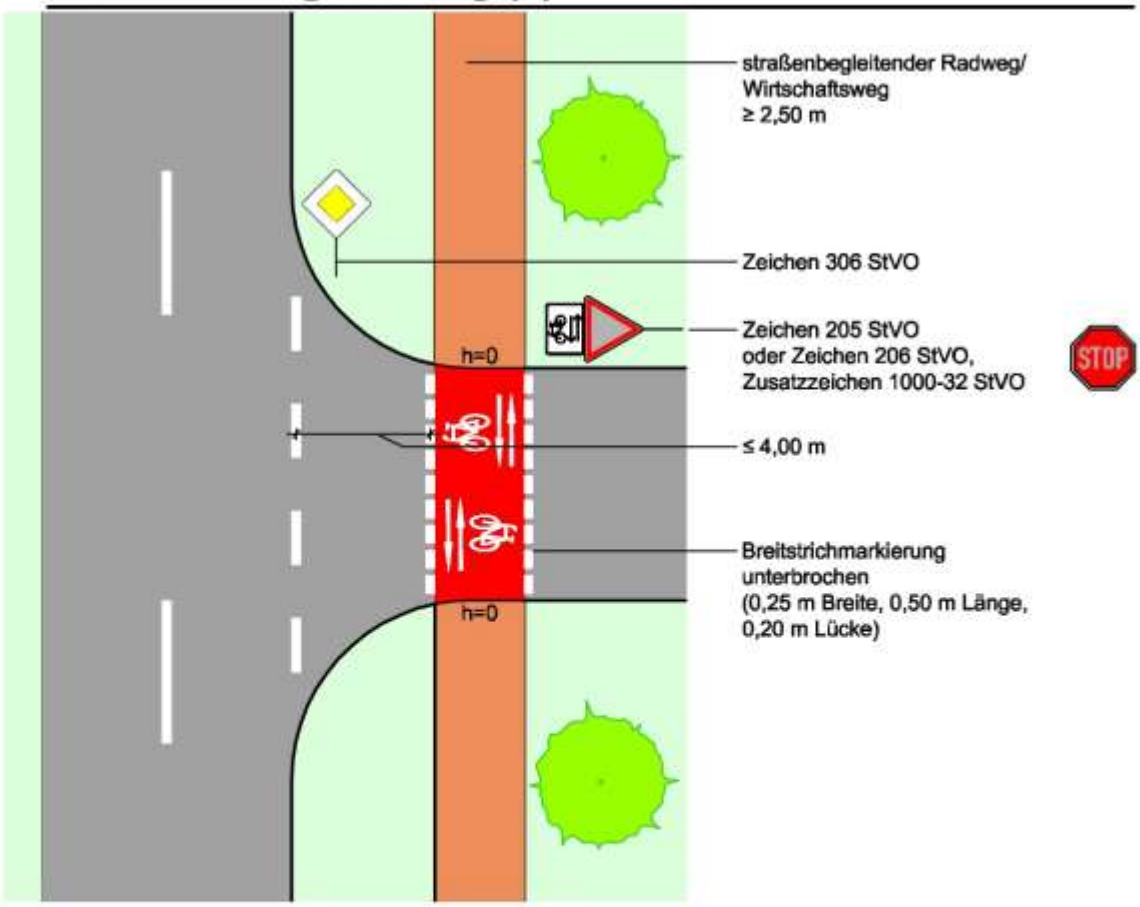
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd142	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	L692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd143	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L692

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 723 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2508/7.59869

Kostenschätzung:	289.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

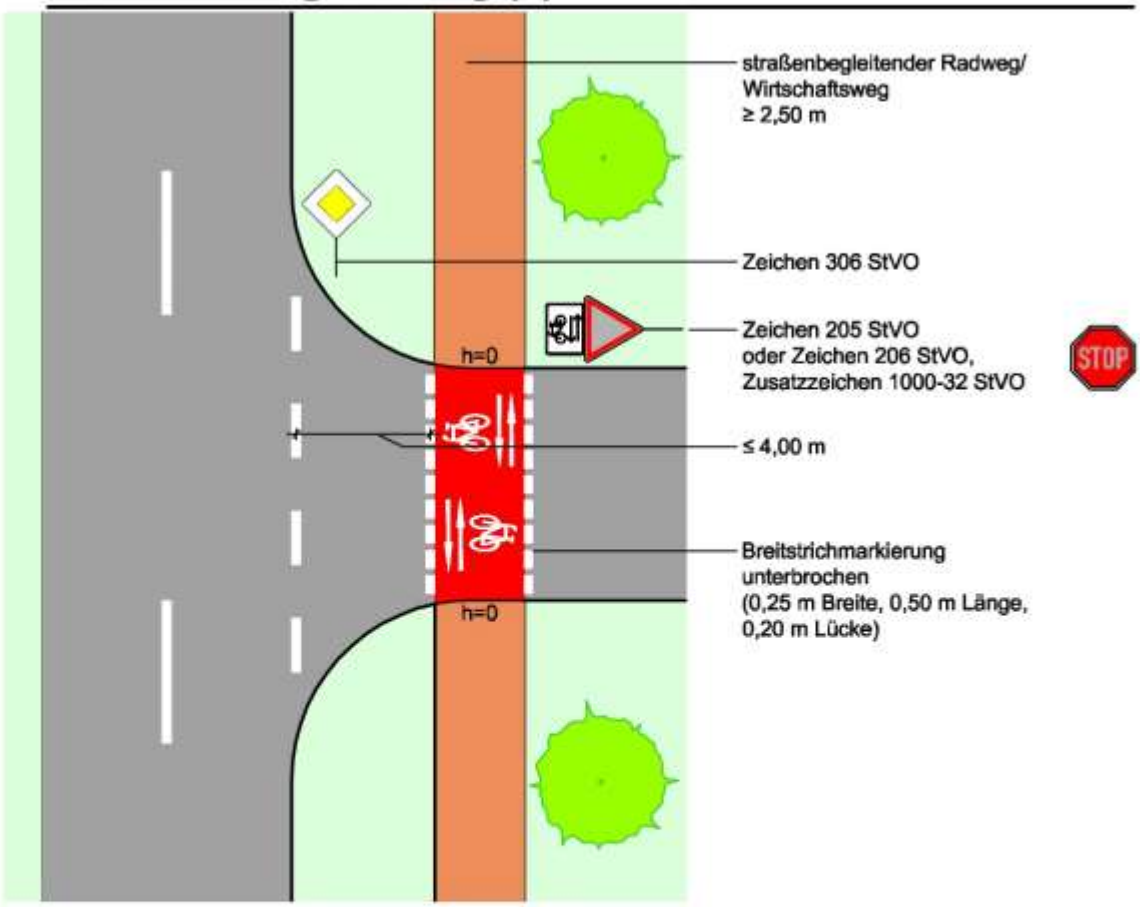
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd143	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	L692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd143.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	L692/Amphop

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd143
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2550/7.6029

Abschnitts-Nr.	Lüd151	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 118 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m aufgrund des stark außerörtlichen Charakter der Straße erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2502/7.62179

Kostenschätzung:	35.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

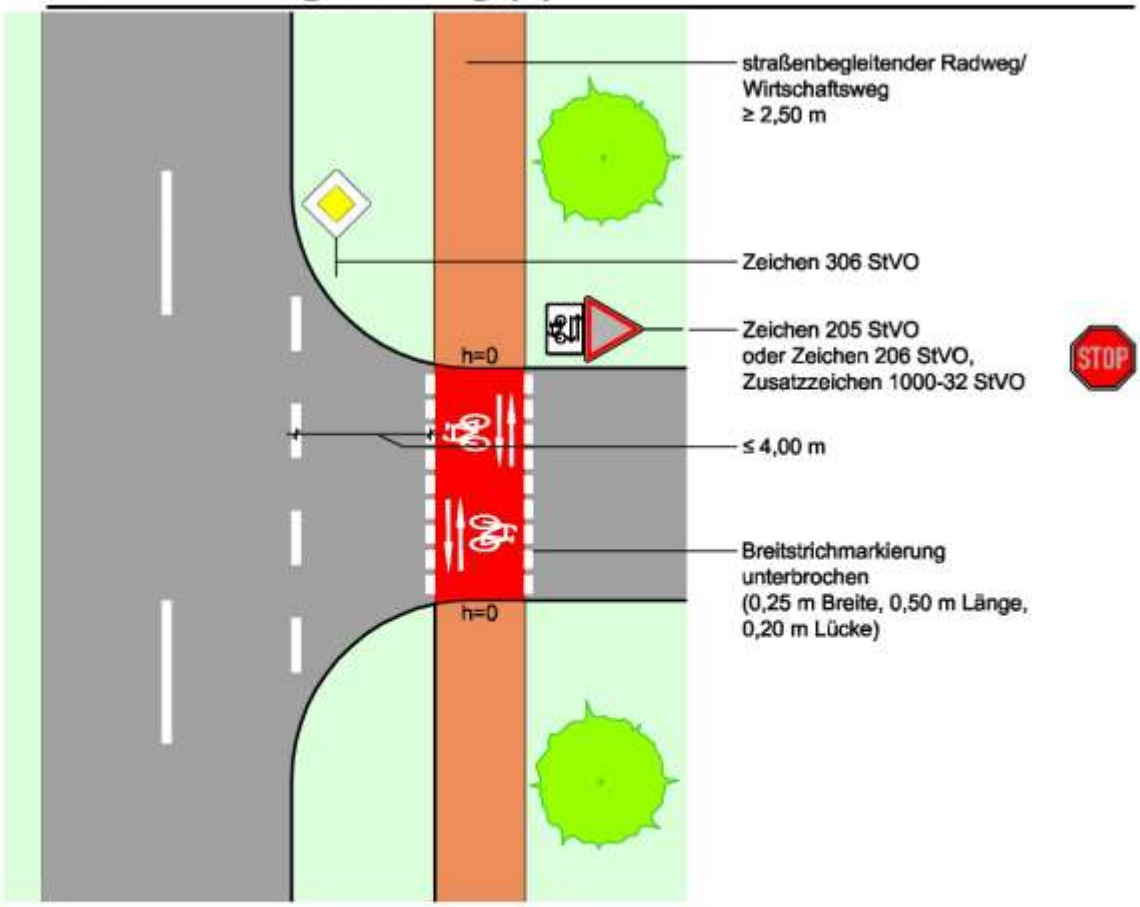
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd151	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

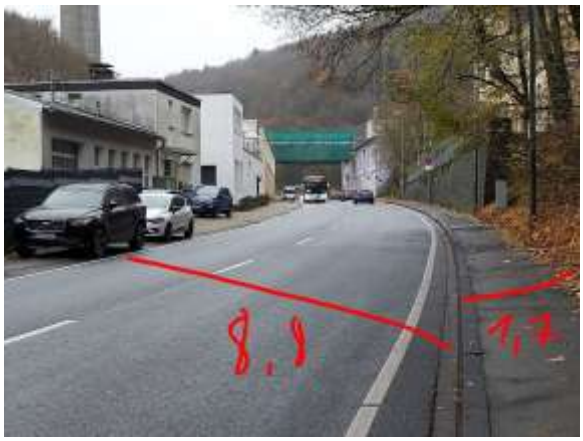
Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd152	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

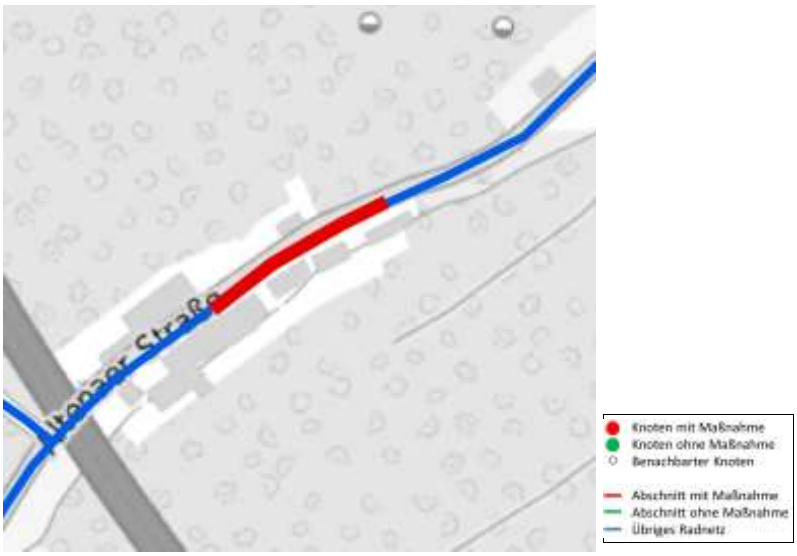
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 131 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m aufgrund des stark außerörtlichen Charakter der Straße erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2508/7.62336

Kostenschätzung:	39.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

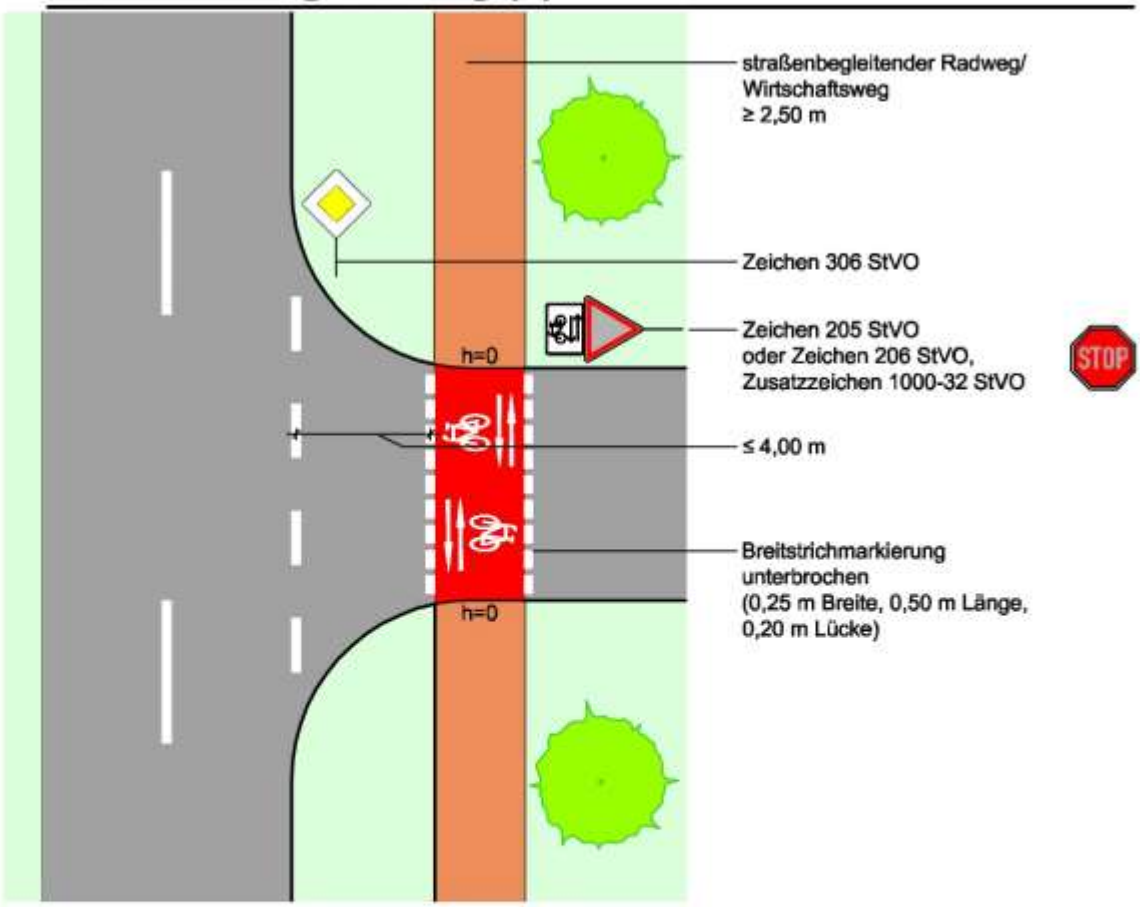
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd152	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd153	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

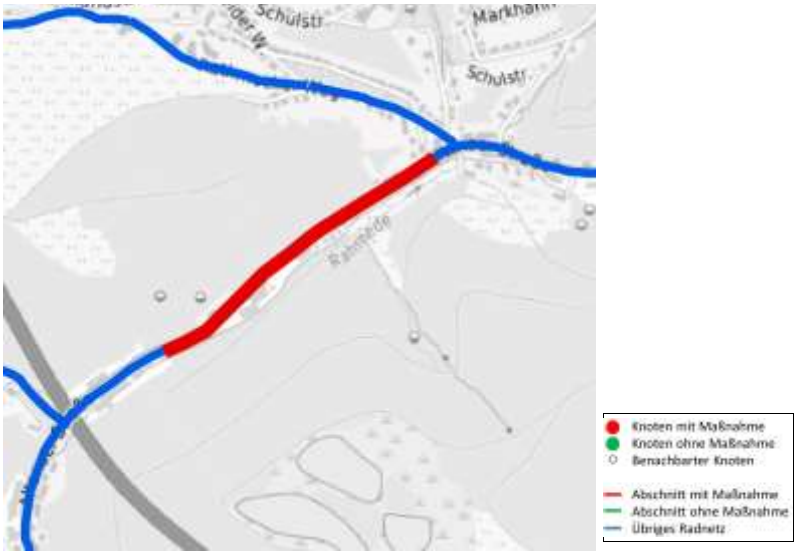
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 705 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2546/7.63141

Kostenschätzung:	211.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

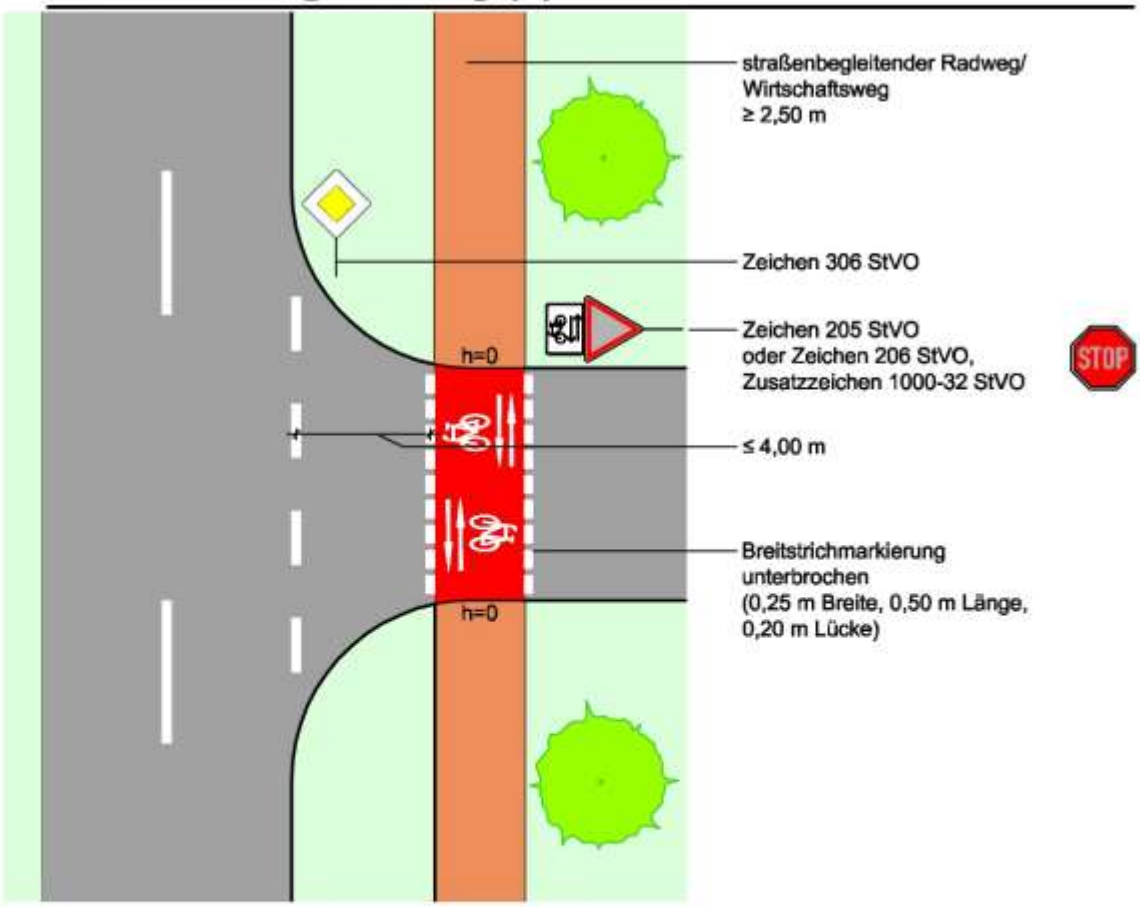
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd153	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd154	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

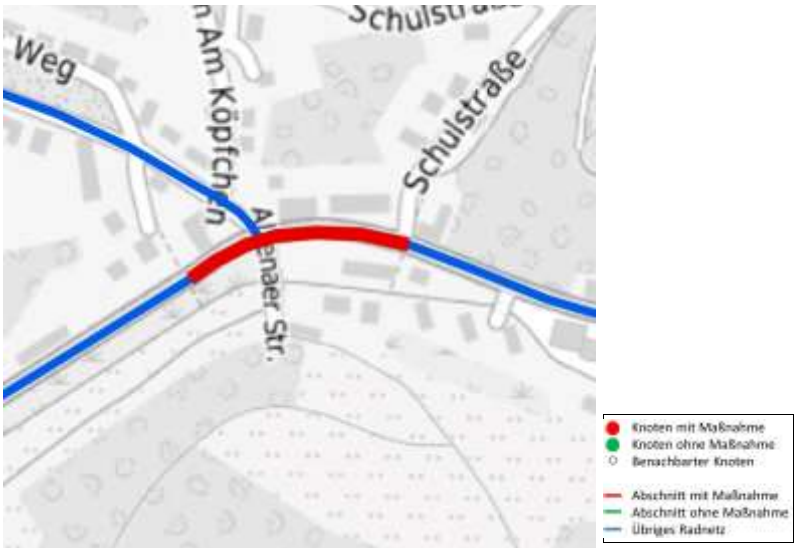
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 146 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m aufgrund des stark außerörtlichen Charakter der Straße erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2548/7.63338

Kostenschätzung:	43.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

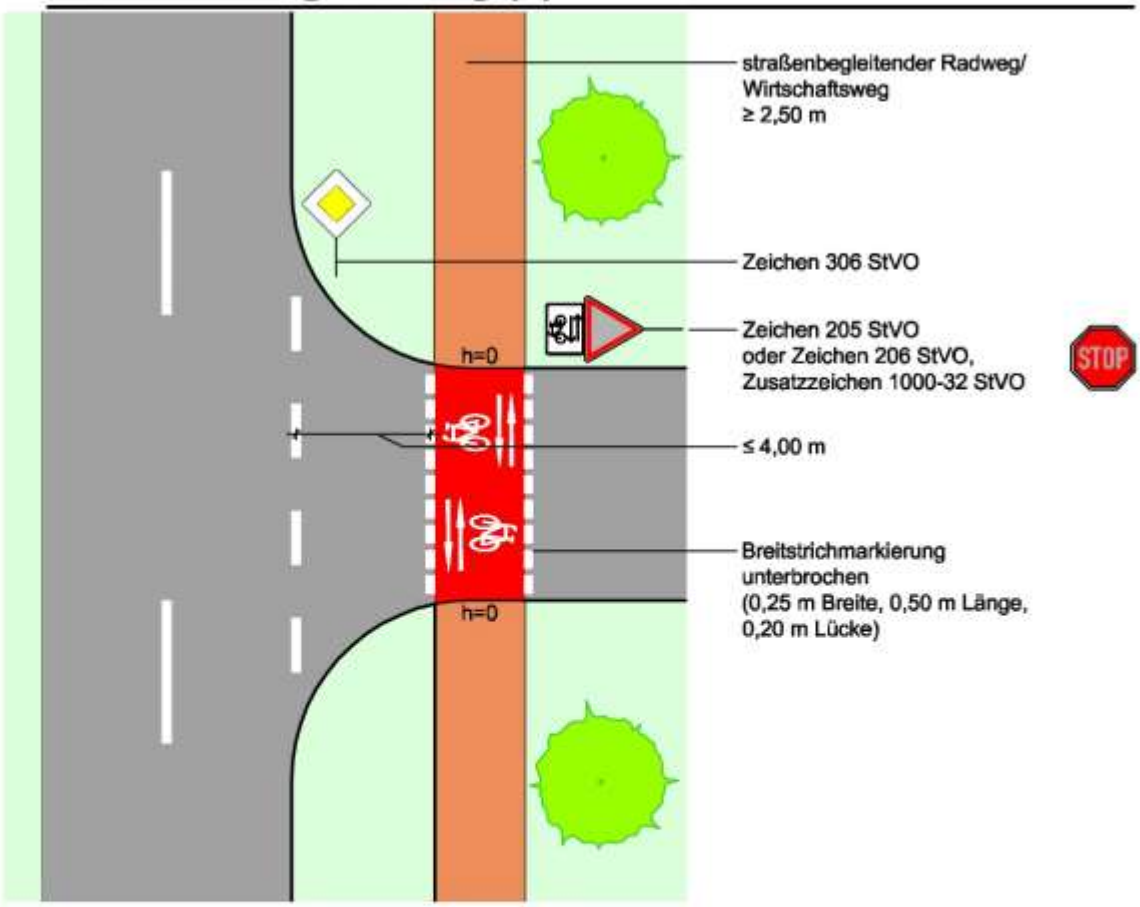
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd154	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd154.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Rathmecker Weg

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd154
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der Ausbau der nicht-gewidmeten Anlage und deren Umwidmung auf der Südostseite der Fahrbahn erfolgen, ist hier die bestehende Querungshilfe anzupassen und als geteilte Querungshilfe zu erweitern. Sollte der Radweg auf der Nordwestseite ausgebaut werden, dann ist, außer Furtenherstellung, an diesem Knoten keine weiterer Handlungsbedarf gegeben.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2548/7.6320

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

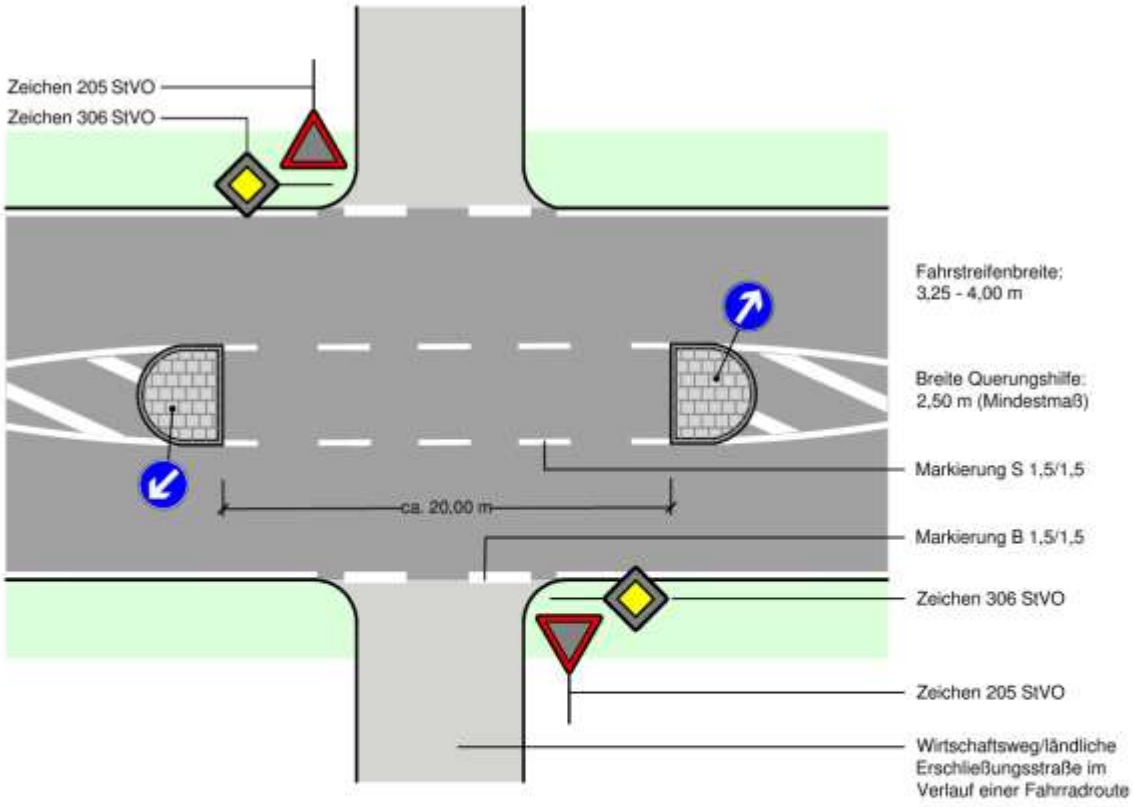
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd154.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße/Rathmecker Weg

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd155	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

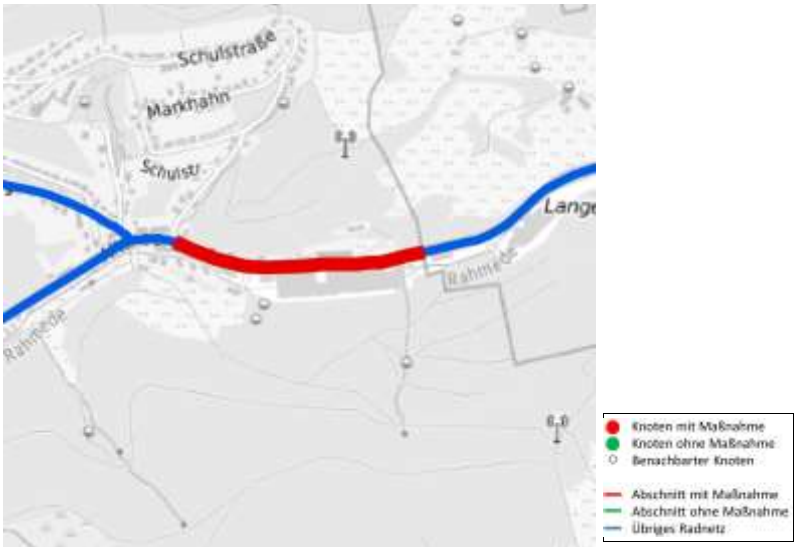
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 540 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m aufgrund des stark außerörtlichen Charakter der Straße erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2547/7.64097

Kostenschätzung:	162.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

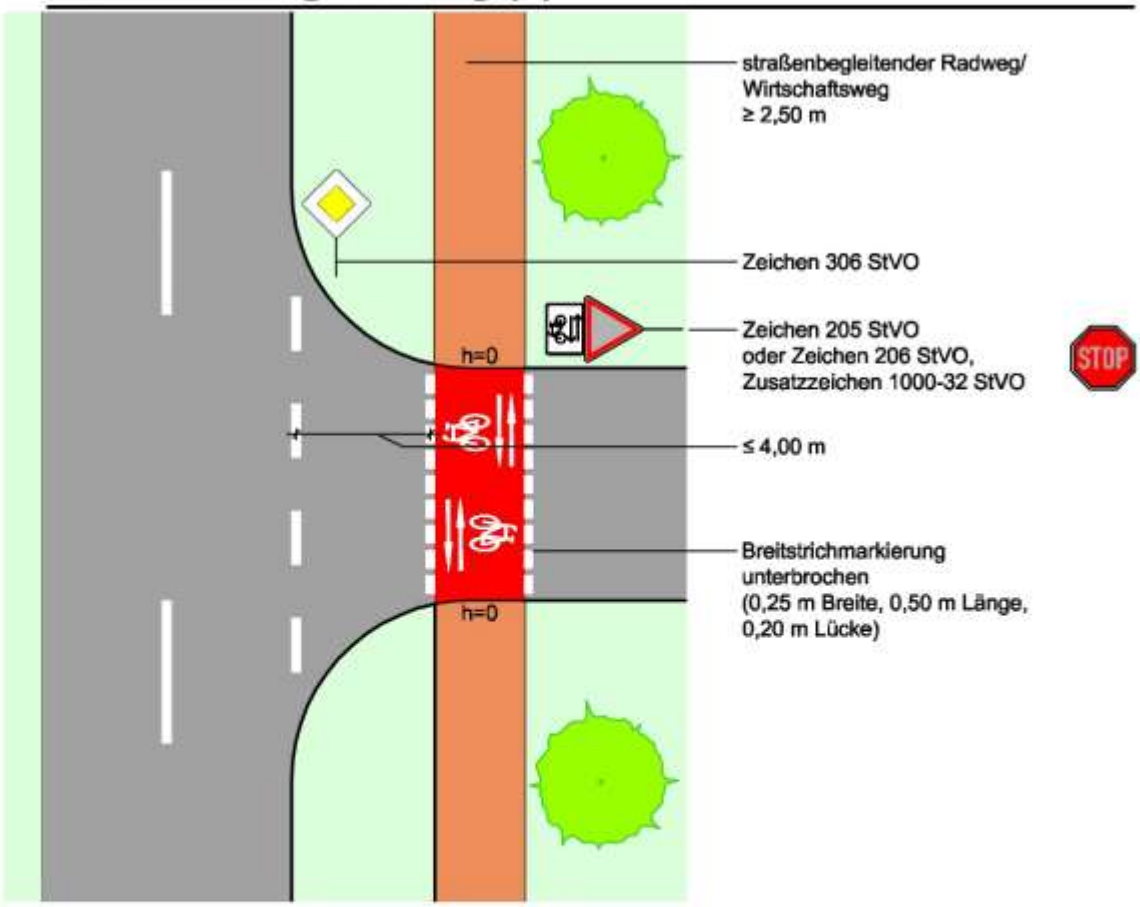
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd155	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd168	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Im Grund

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 152 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6042 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2422/7.60457

Kostenschätzung:	60.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

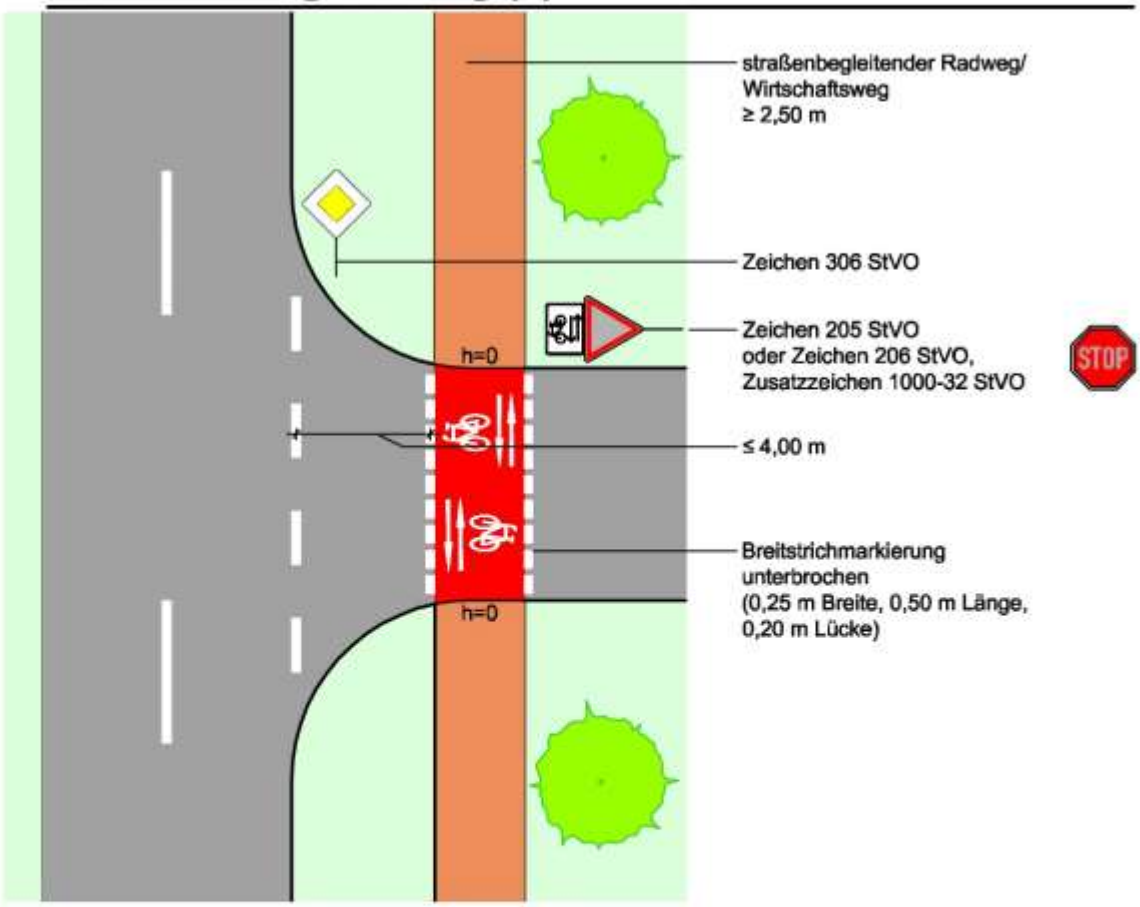
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd168	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Im Grund

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd168.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kerkhagen/Im Grund

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd168
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Hinweis der Kommune: Der Radverkehr sollte in allen Knotenpunktzufahrten Berücksichtigung finden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2422/7.6045

Abschnitts-Nr.	Lüd169	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Sonstiger Weg
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 179 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Sonstiger Weg
Subtyp der Führungsform: Sonstiger Weg
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Pflasterbeton



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen in Fahrtrichtung zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2181/7.63130

Kostenschätzung:	10.740,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

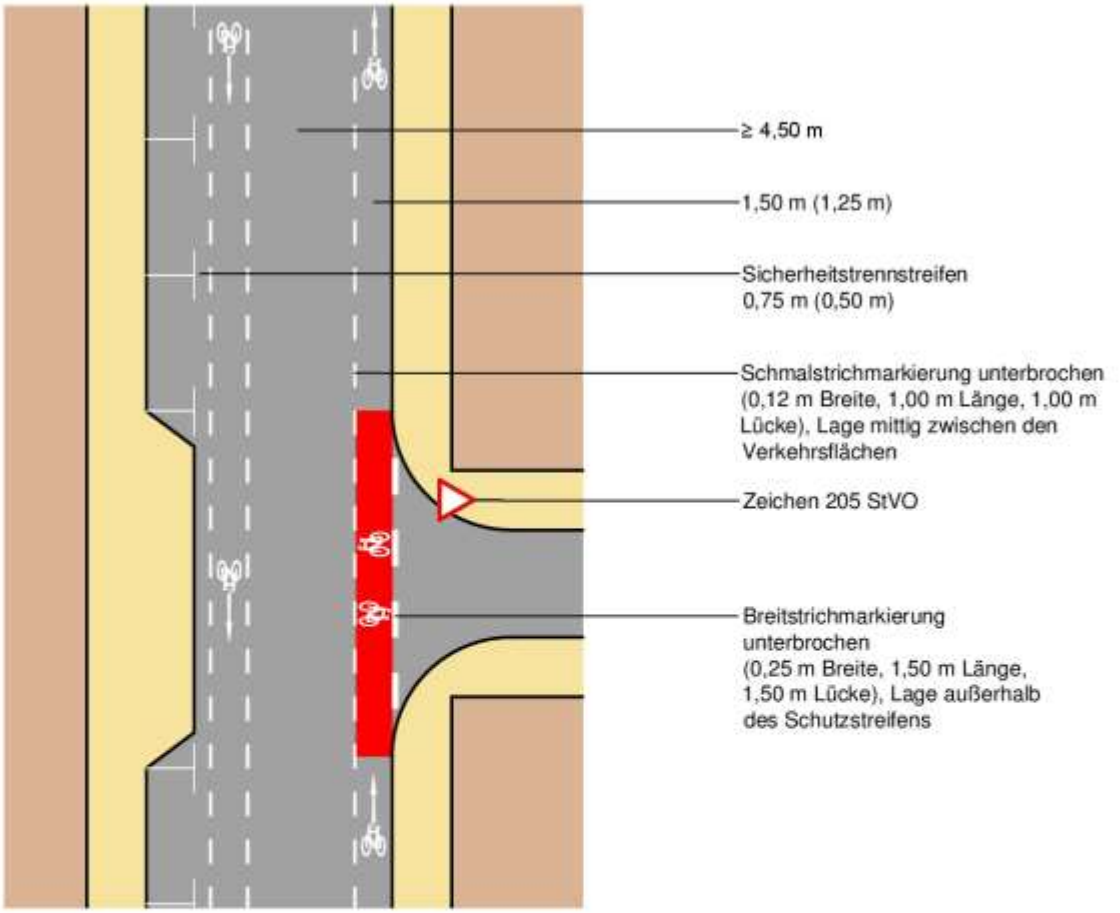
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd169	Lage	innerorts	Bestand	Sonstiger Weg
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

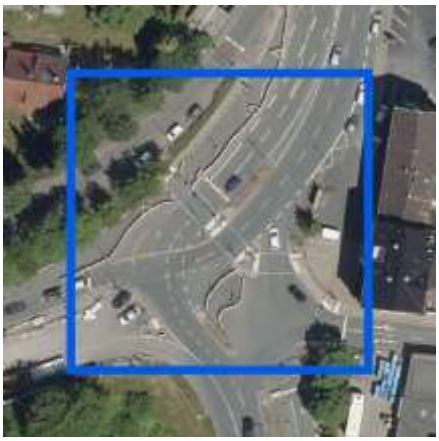
- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.2-1 Stand: Juni 2017	

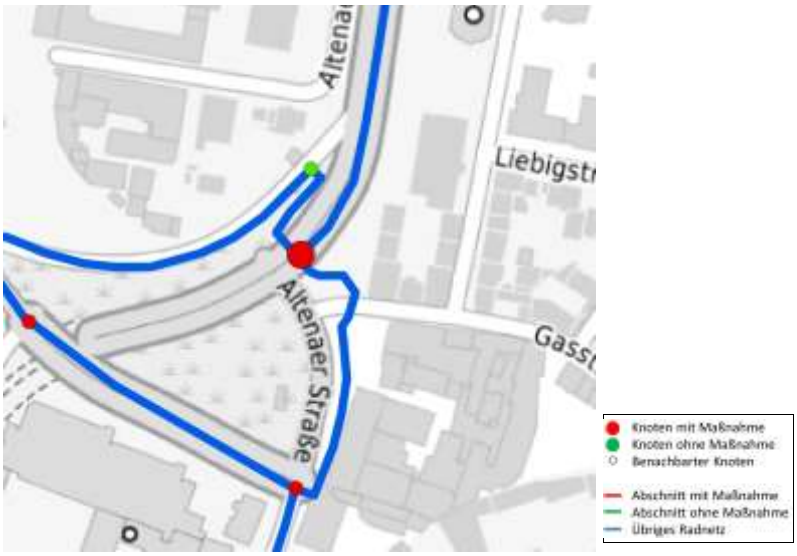
Abschnitts-Nr.	Lüd169.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Gaststraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd169
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind markierungstechnische Sicherheitseinrichtungen vorzusehen. Hierzu sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Streckenmaßnahmen anzulegen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.218/7.6313

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

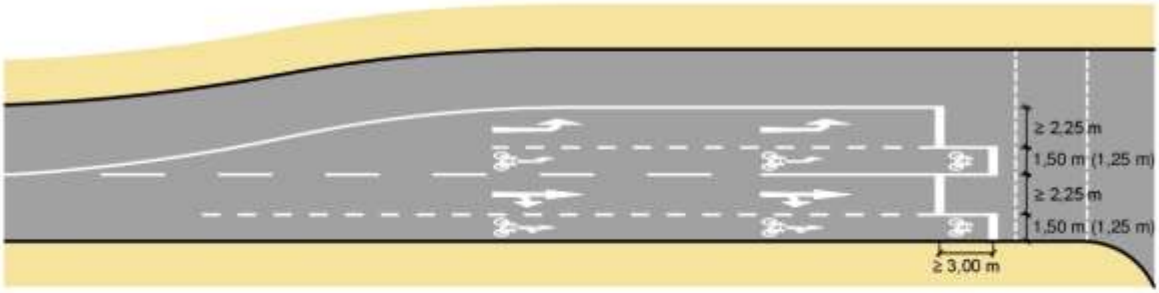
Abschnitts-Nr.	Lüd169.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße/Gaststraße

Musterlösung

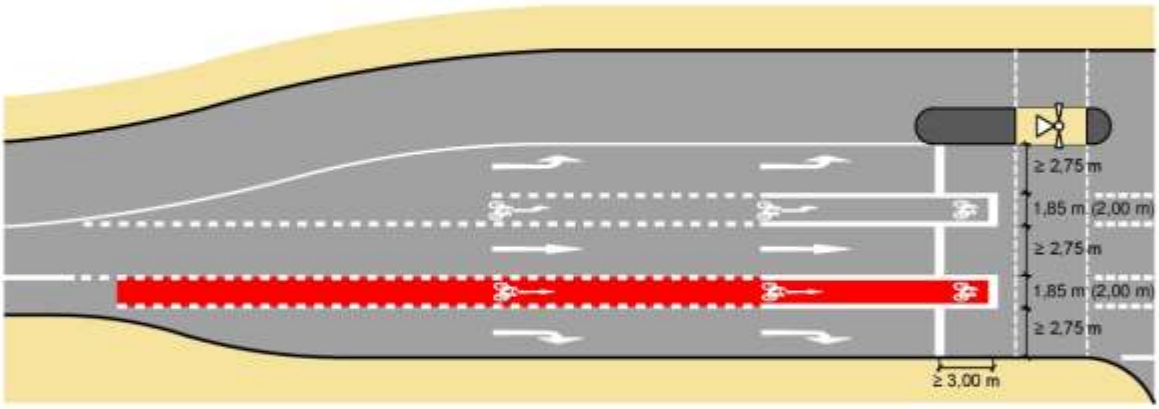
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd170	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

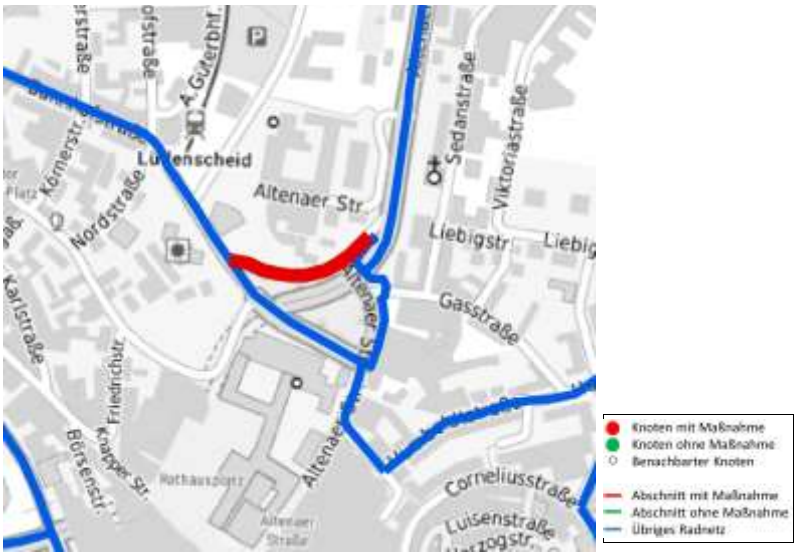
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 163 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind Radfahrstreifen zu markieren (Wunsch der Kommune).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2190/7.62927

Kostenschätzung:	16.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

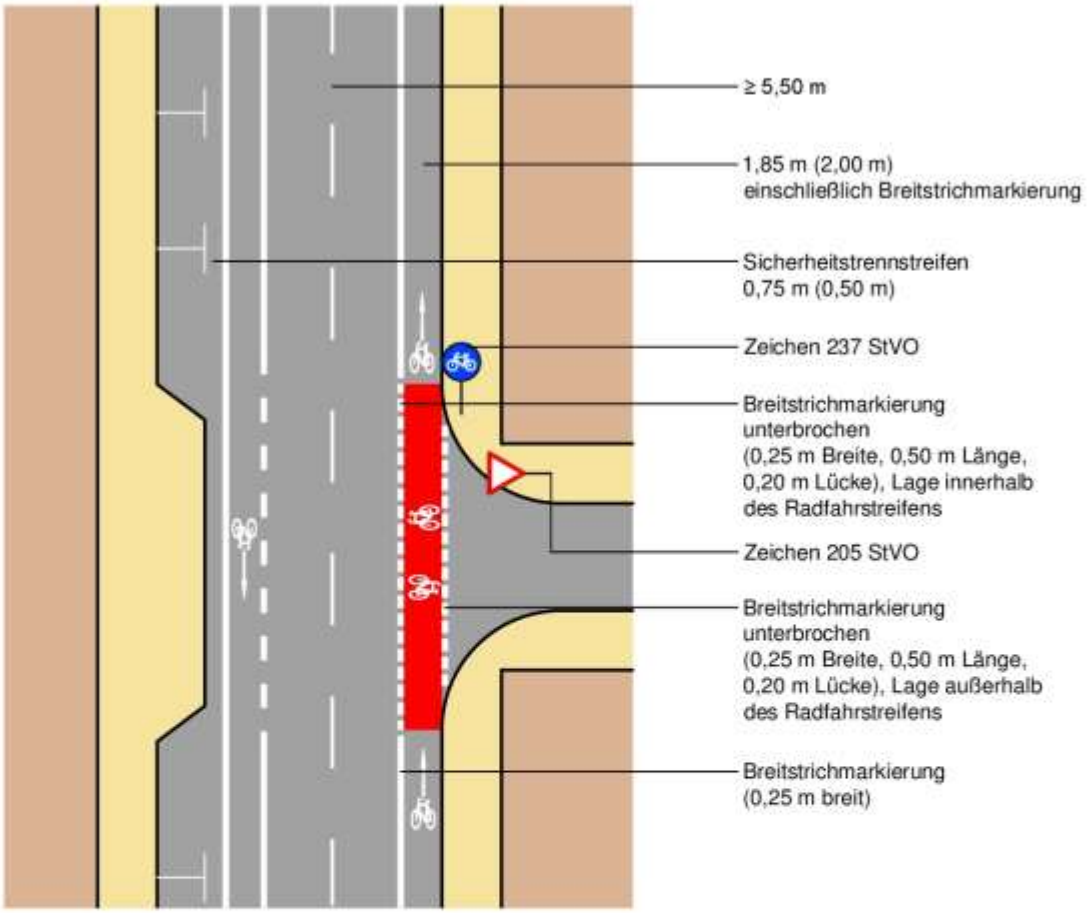
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd170	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

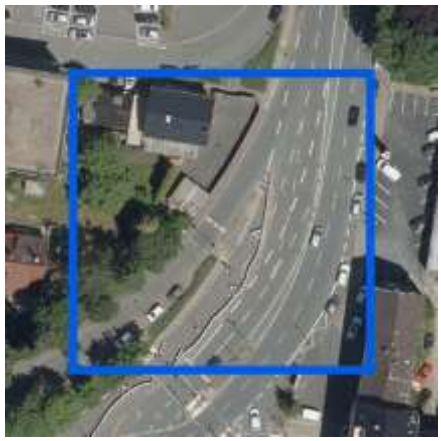
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd170.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße (Rechtsabbieger)

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd170
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
zu beachten sind die Hinweise in Lüd170



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2193/7.6313

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd171	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

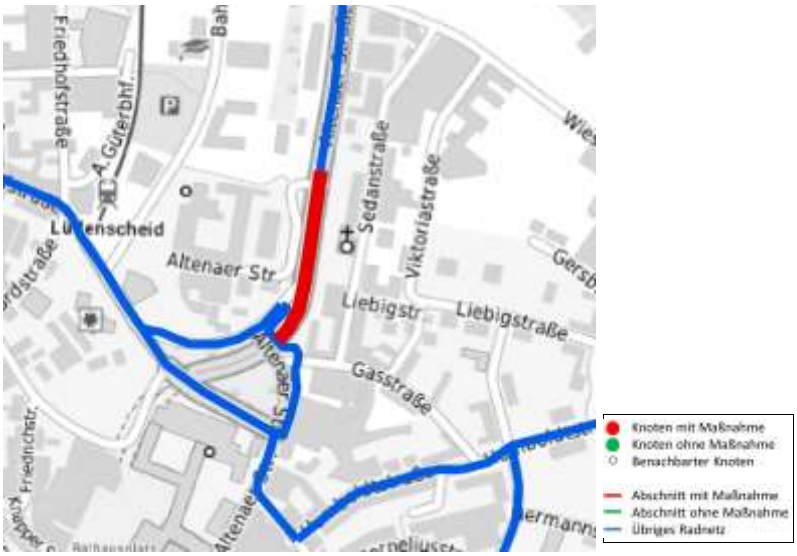
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 189 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind Radfahrstreifen zu markieren (Wunsch der Kommune).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2206/7.63194

Kostenschätzung:	18.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

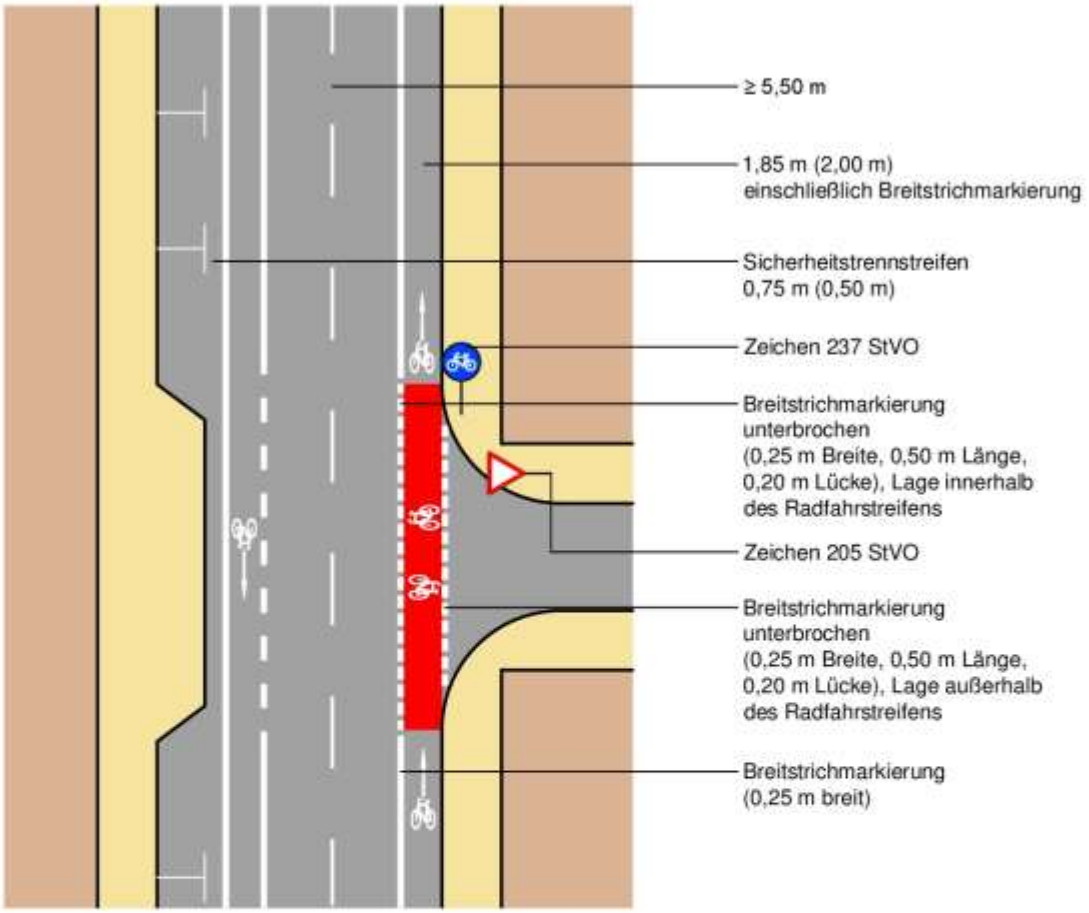
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd171	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

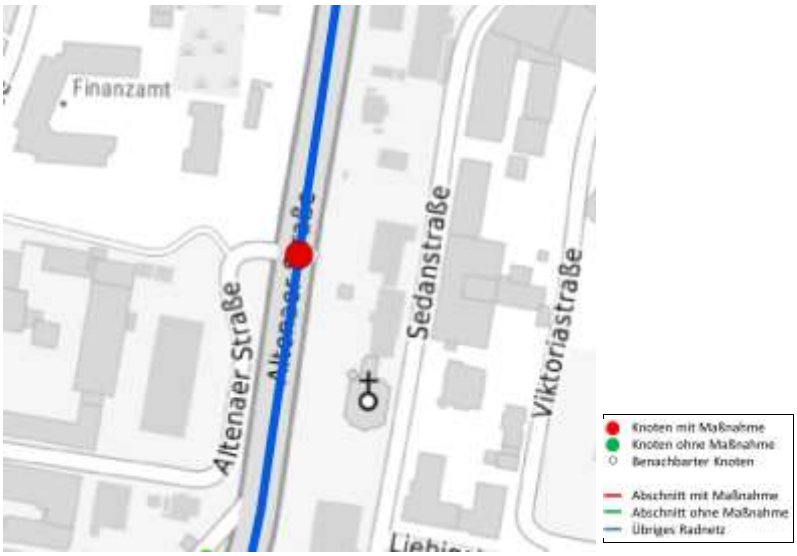
Abschnitts-Nr.	Lüd171.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße (L530) / Altenaer Straße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd171
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd171 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2204/7.6319

Kostenschätzung:	18.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

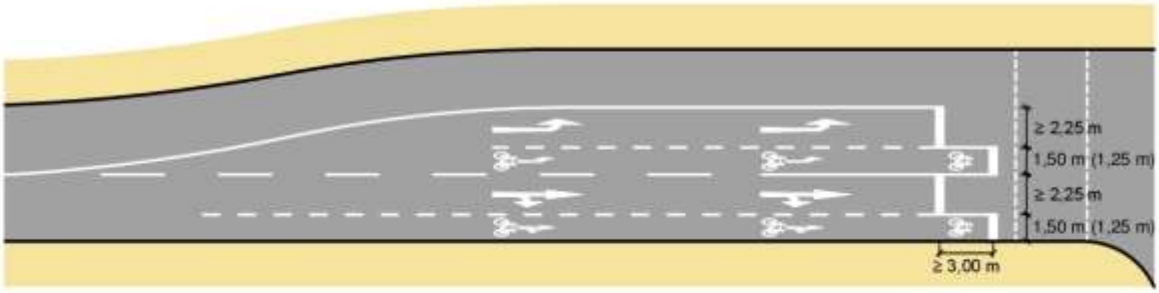
Abschnitts-Nr.	Lüd171.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße (L530) / Altenaer Straße

Musterlösung

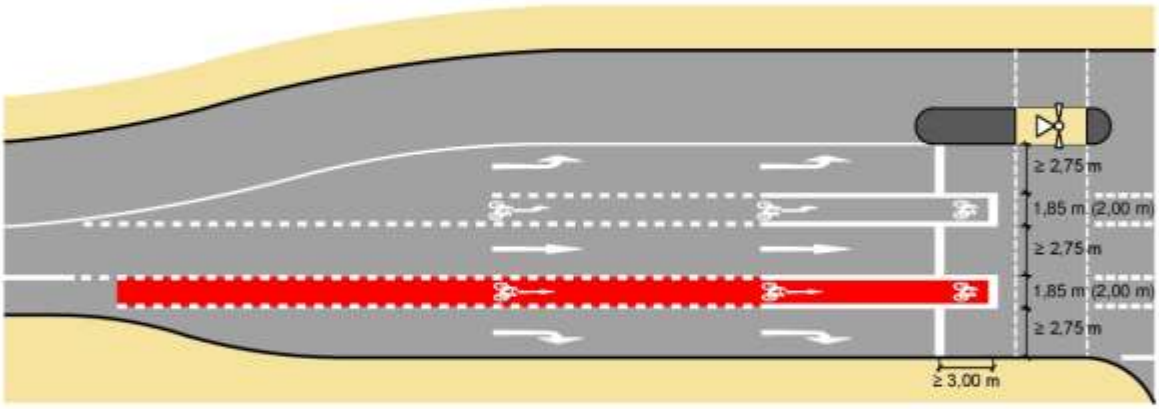
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd172	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

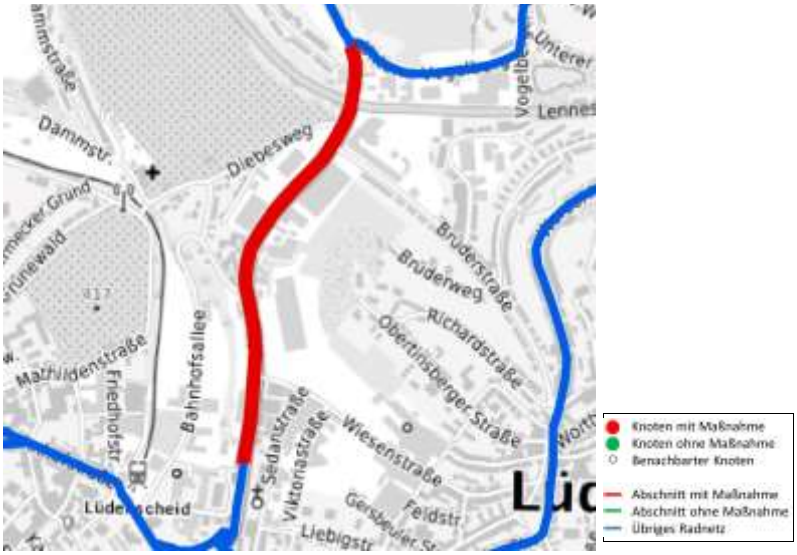
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 964 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind Radfahrstreifen zu markieren (Wunsch der Kommune).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2206/7.63194

Kostenschätzung:	96.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

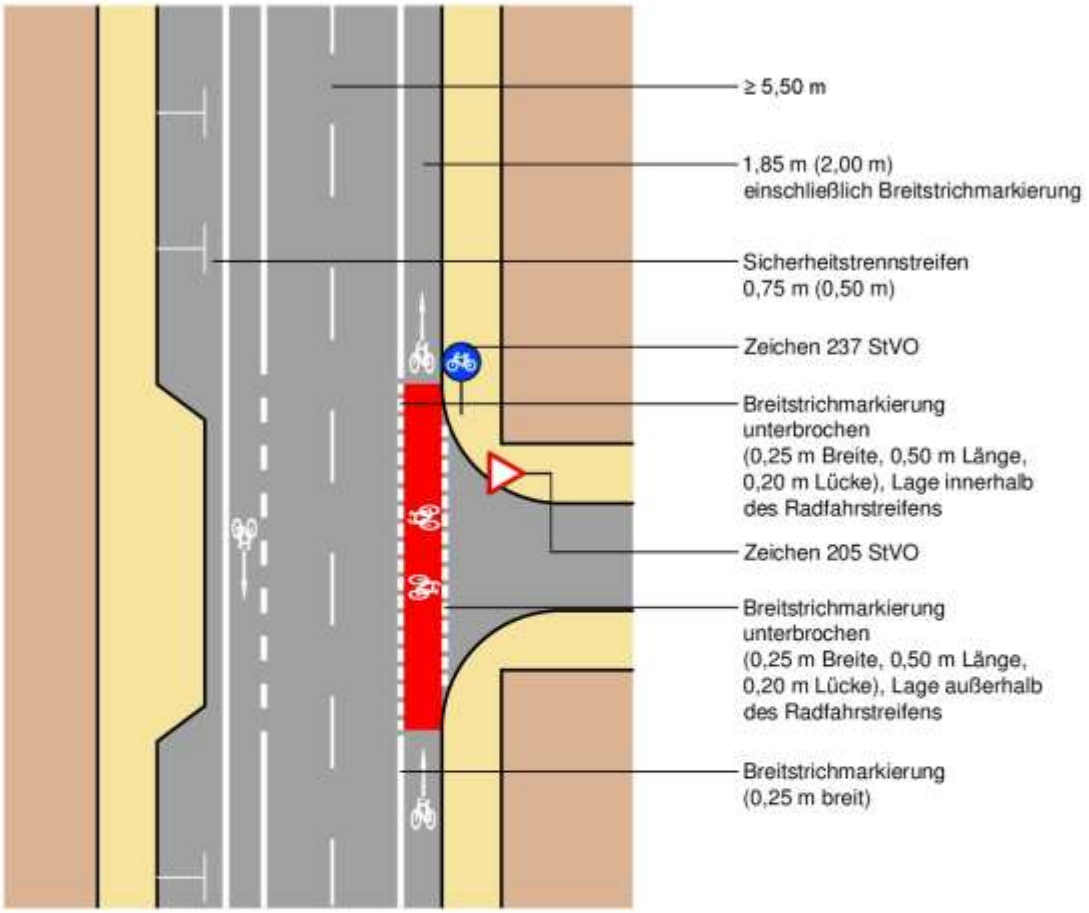
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd172	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

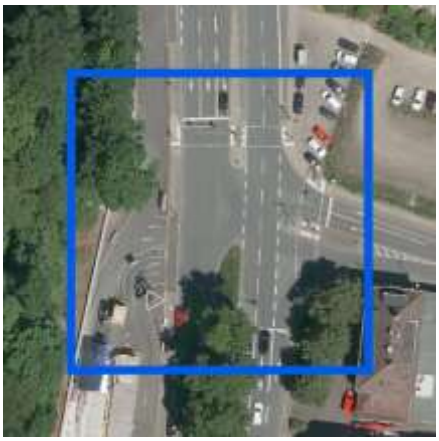
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd172.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Wiesenstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd172
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd172 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2222/7.6322

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

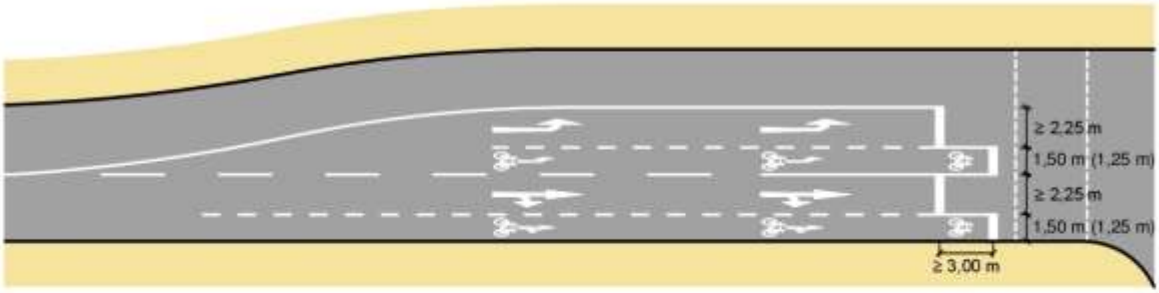
Abschnitts-Nr.	Lüd172.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Wiesenstraße

Musterlösung

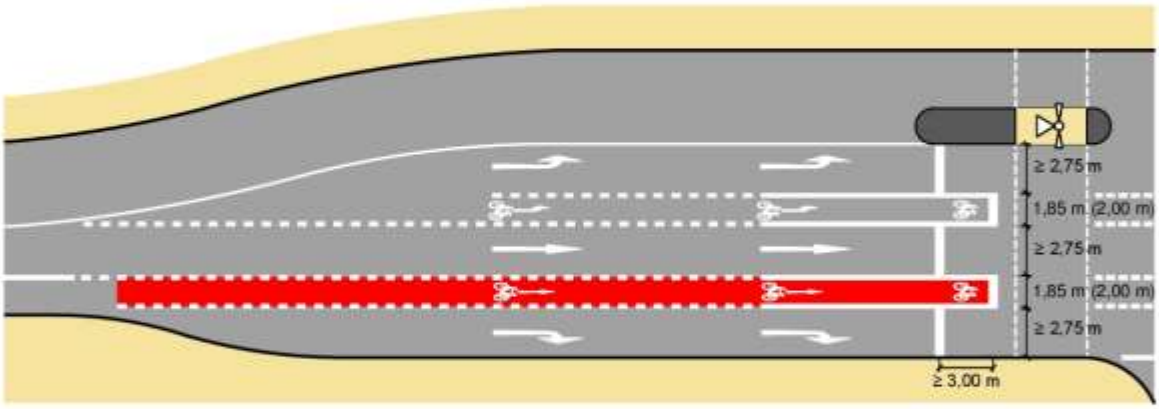
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

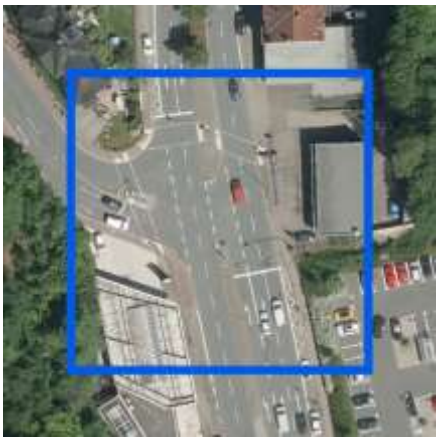
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd172.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Zum Weißen Pferd

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd172
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd172 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.223/7.6319

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

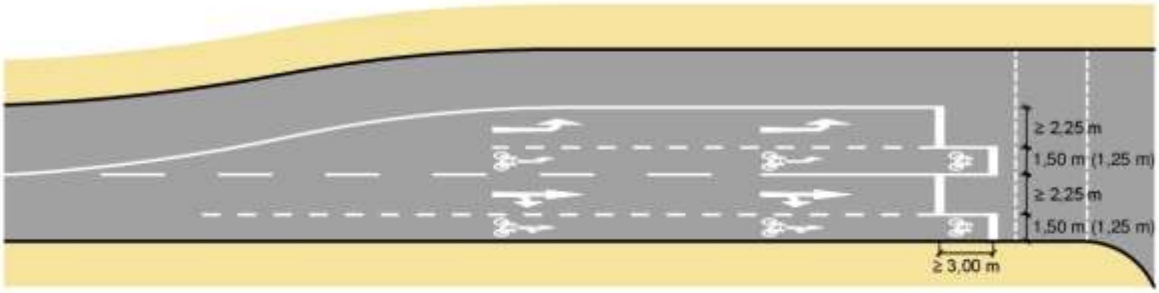
Abschnitts-Nr.	Lüd172.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße/Zum Weißen Pferd

Musterlösung

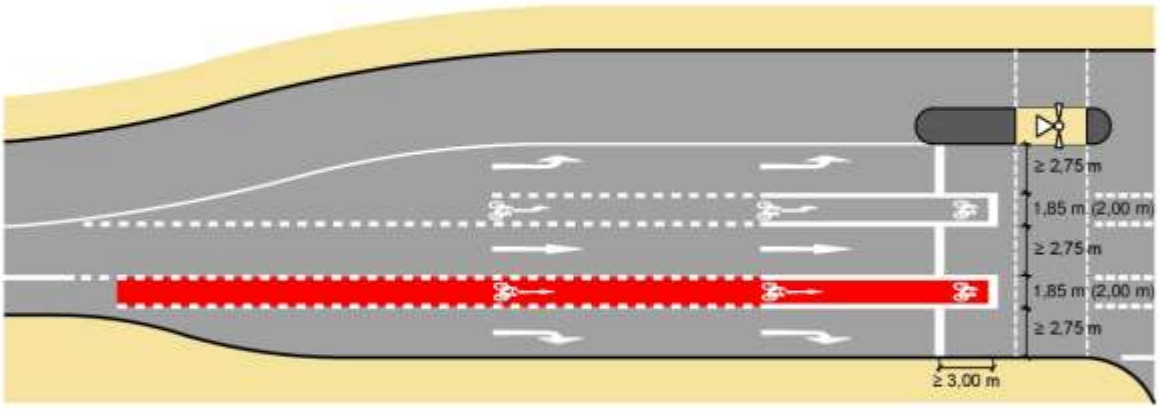
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd172.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Brüderstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd172
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd172 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2266/7.6343

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

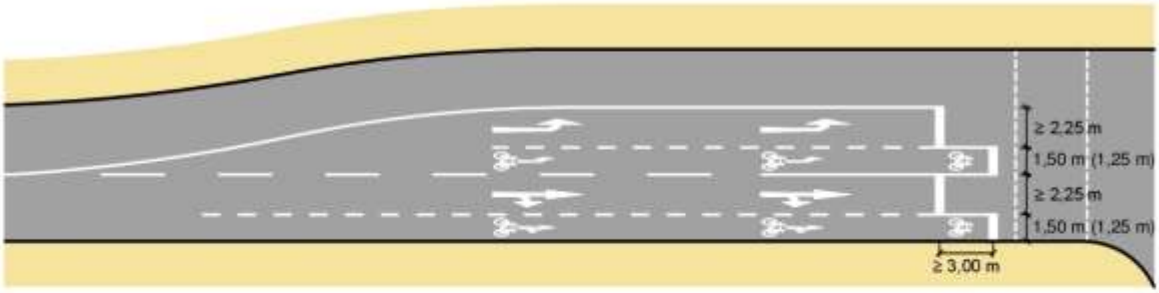
Abschnitts-Nr.	Lüd172.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Brüderstraße

Musterlösung

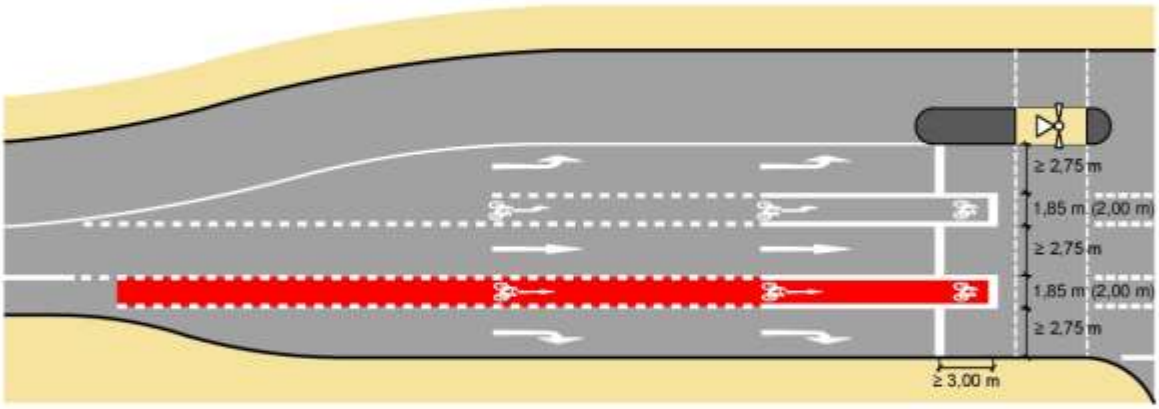
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd172.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Lennestraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd172
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Maßnahme Lüd172 zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2274/7.6349

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

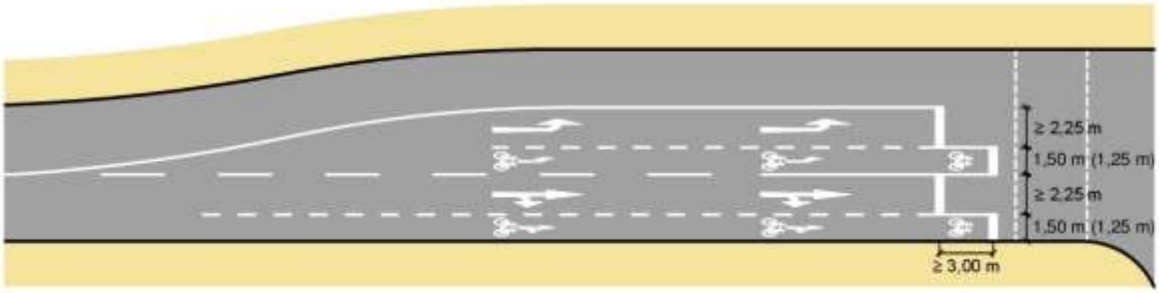
Abschnitts-Nr.	Lüd172.4	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße/Lennestraße

Musterlösung

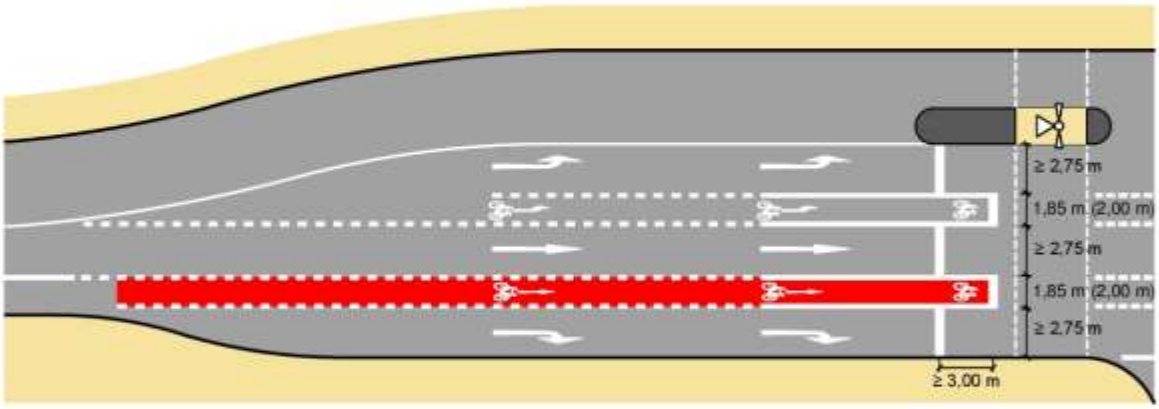
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

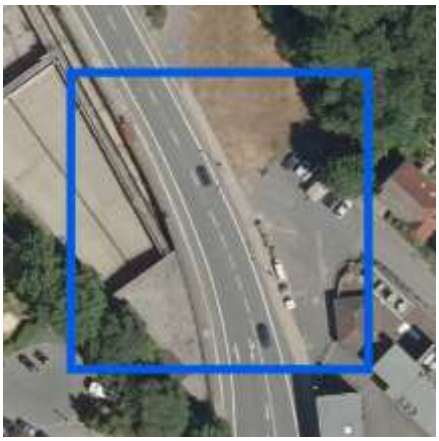
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

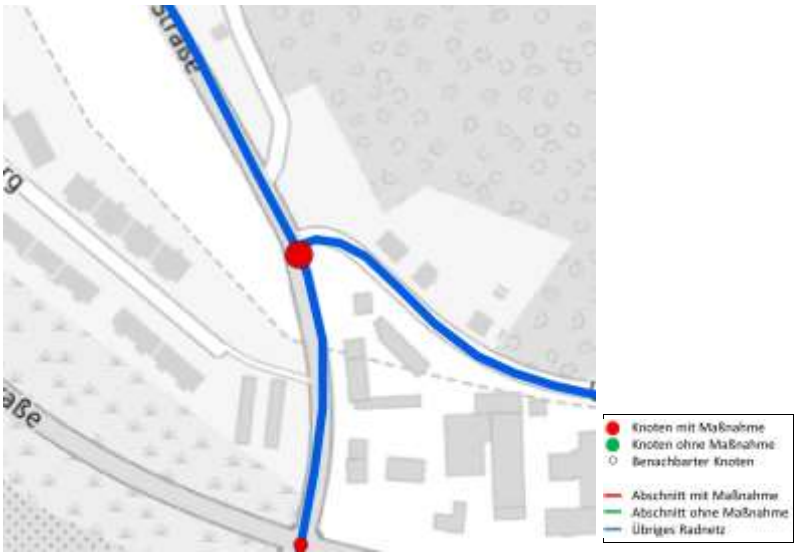
Abschnitts-Nr.	Lüd172.5	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Unterm Vogelberg

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd172
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Am Übergang zwischen einseitiger Zweirichtungsführung (Lüd174) zu Richtungsführung (Lüd172) muss der Zweirichtungsradweg (Lüd174) aufgelöst und der Radfahrende über eine geeignete Querungshilfe in die markierungstechnische Führung (Lüd172) überführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2285/7.6349

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

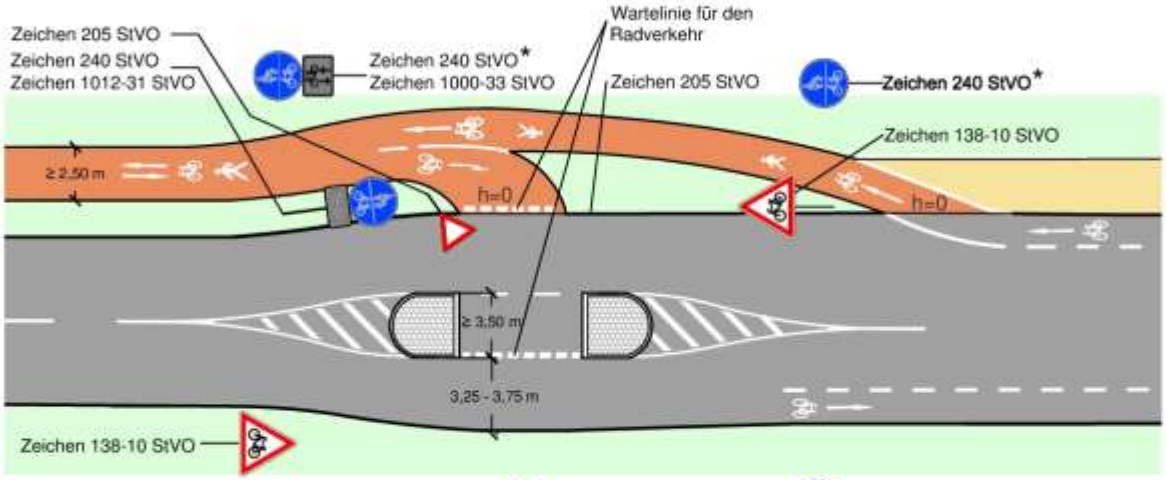
Abschnitts-Nr.	Lüd172.5	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Unterm Vogelberg

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (2)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichten Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-6
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- eine möglichst breite Inselöffnung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr
- Variante zu Musterblatt 9.5-3

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-5
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd174	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

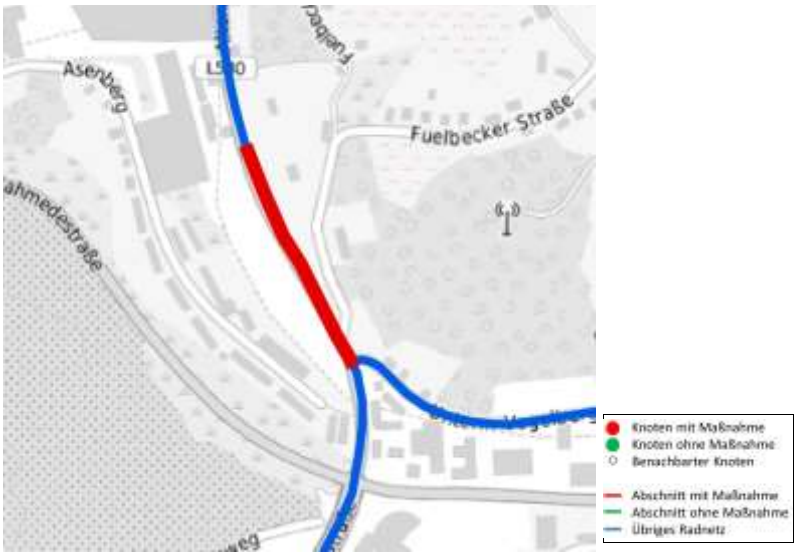
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 257 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2306/7.63323

Kostenschätzung:	78.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

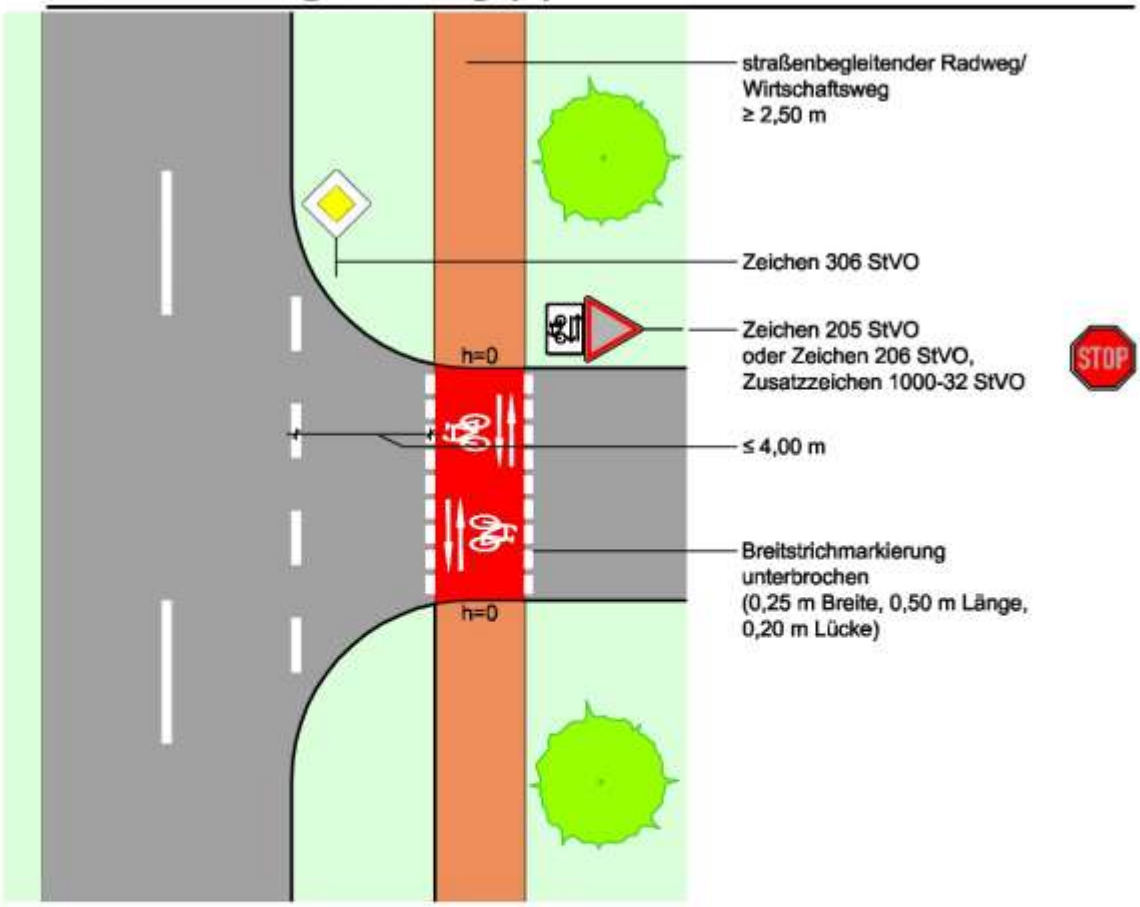
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd174	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd175	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

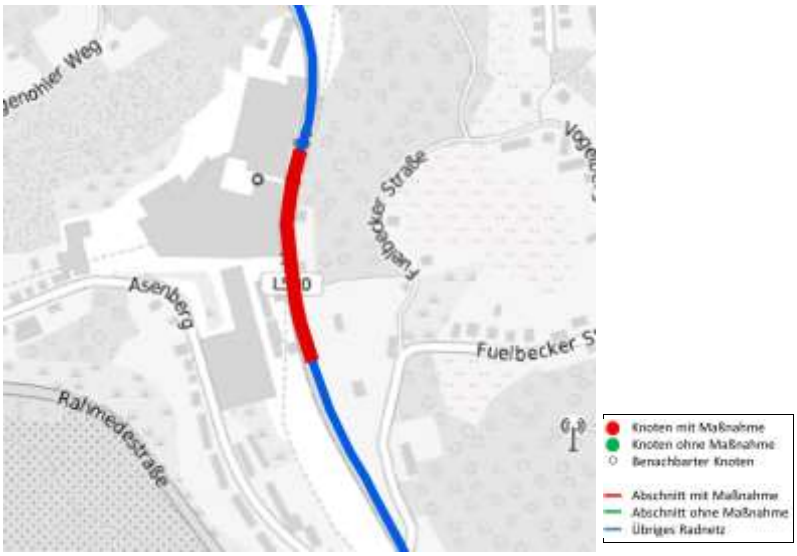
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 227 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2306/7.63323

Kostenschätzung:	68.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

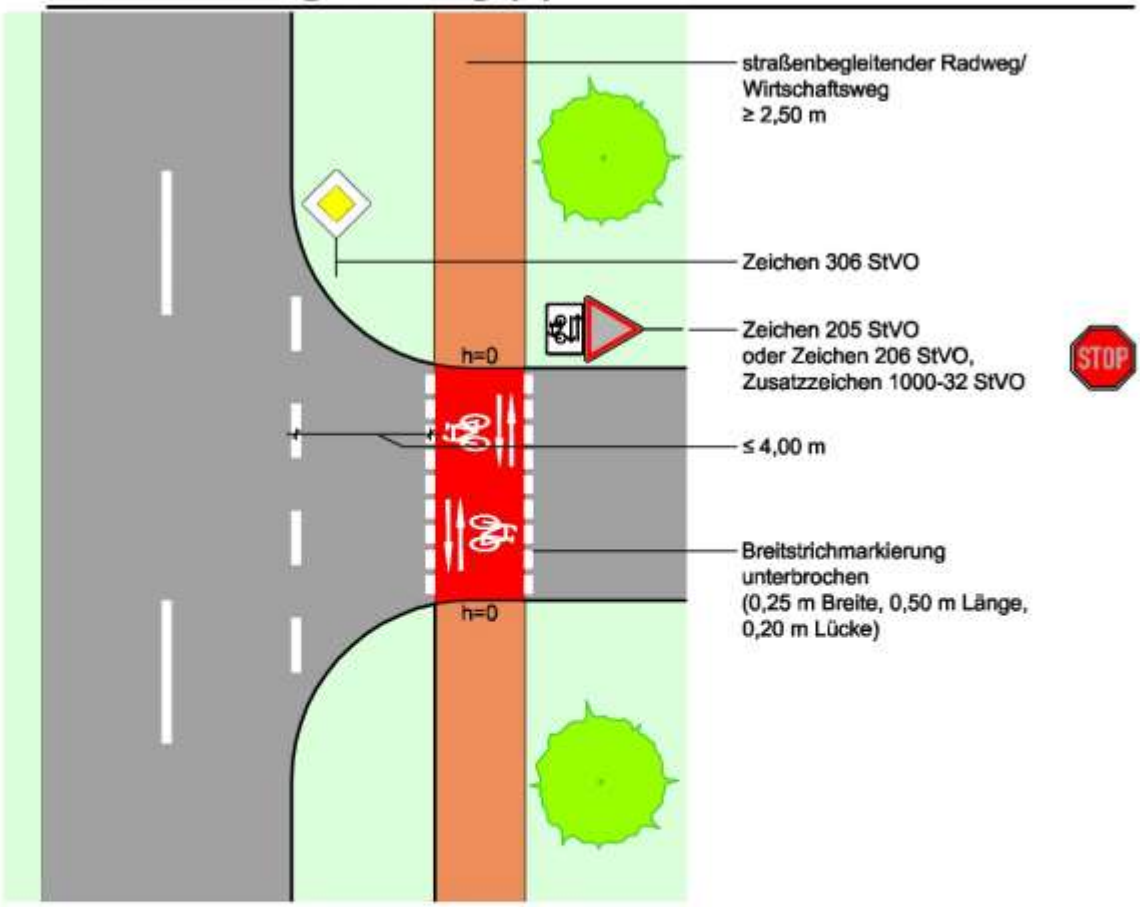
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd175	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd176	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

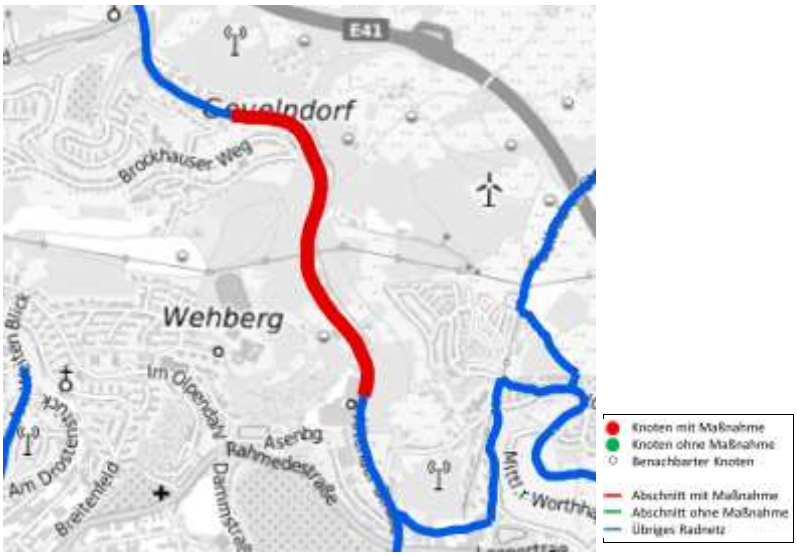
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1373 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2422/7.62557

Kostenschätzung:	411.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

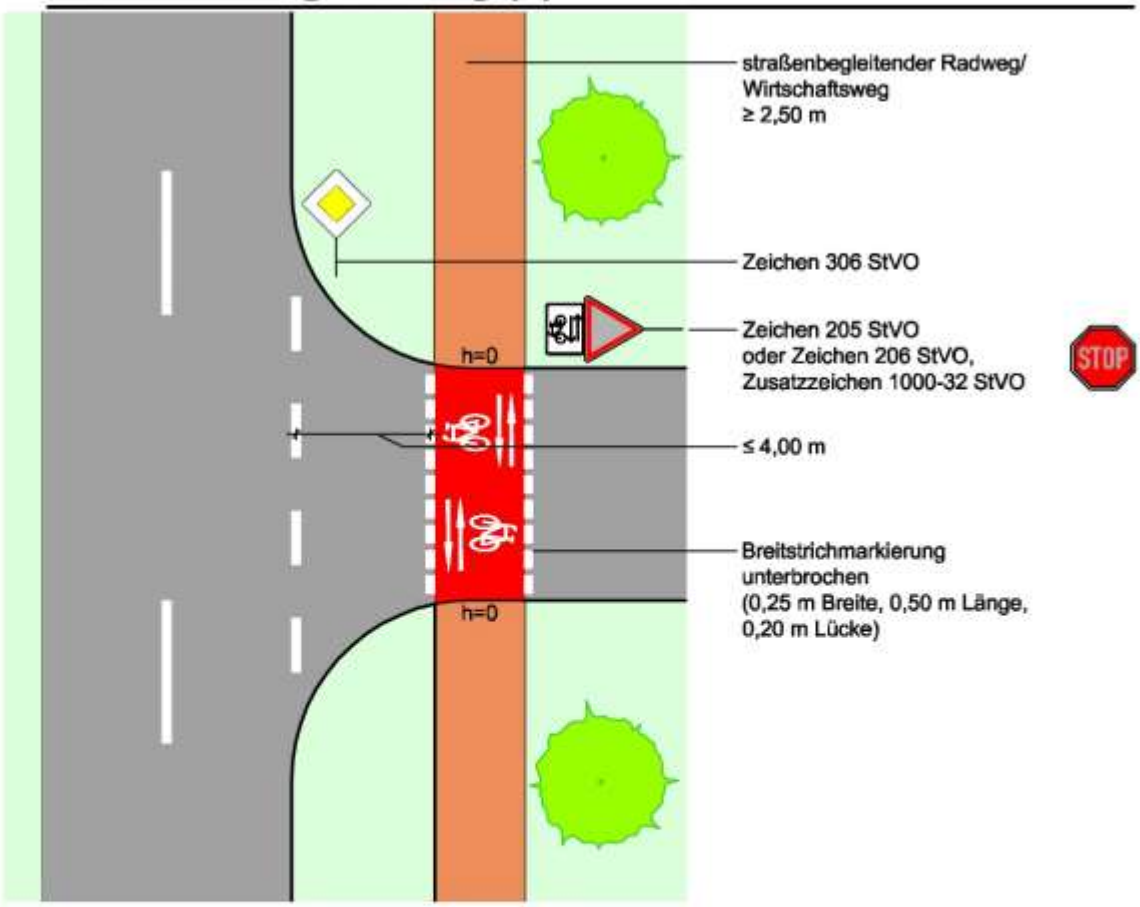
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd176	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd177	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 948 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m aufgrund des stark außerörtlichen Charakter der Straße erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2487/7.61965

Kostenschätzung:	284.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

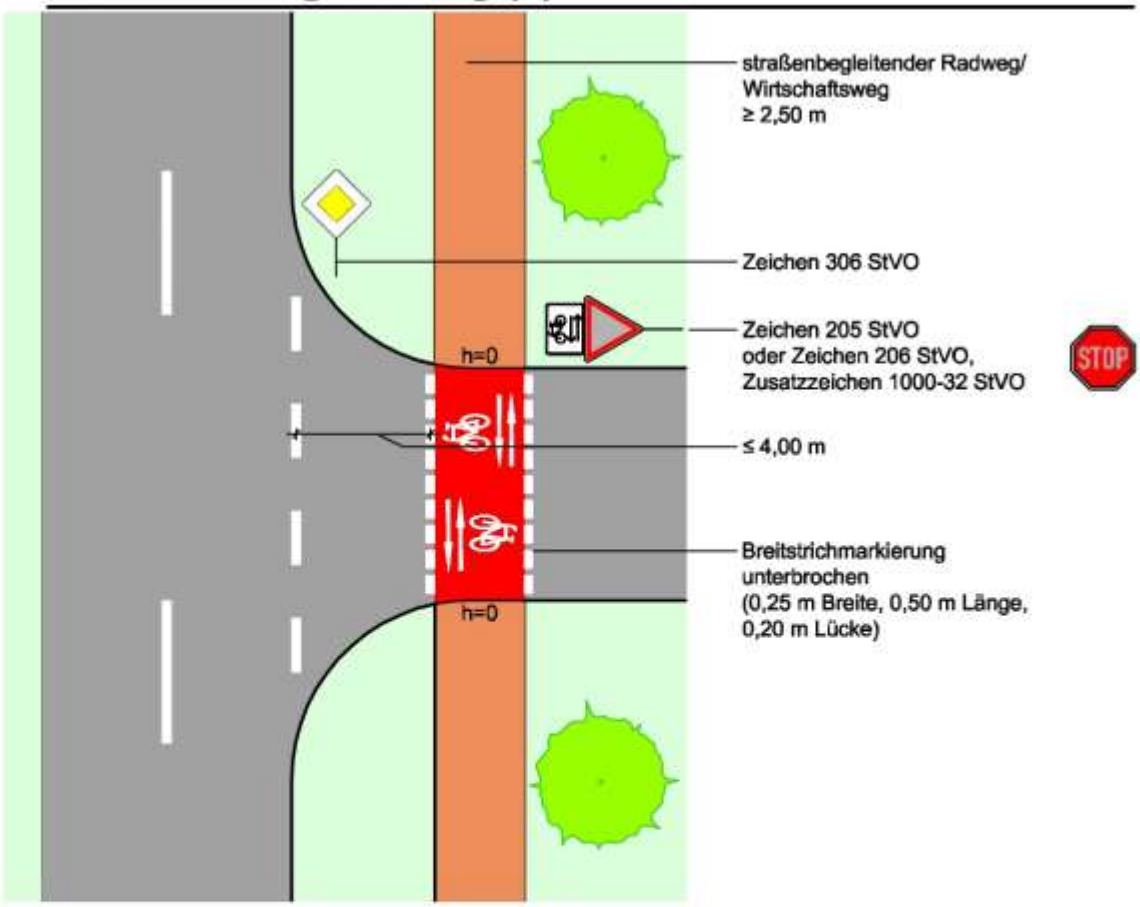
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd177	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd178	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 110 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9401 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9401 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlagen auf 2,50 m aufgrund des stark außerörtlichen Charakter der Straße erforderlich.
Umwidmung der Radverkehrsanlage in gemeinsamen Geh-/Radweg in Zweirichtungsverkehr
Sicherheitstrennstreifen sollte erweitert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2495/7.62049

Kostenschätzung:	33.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

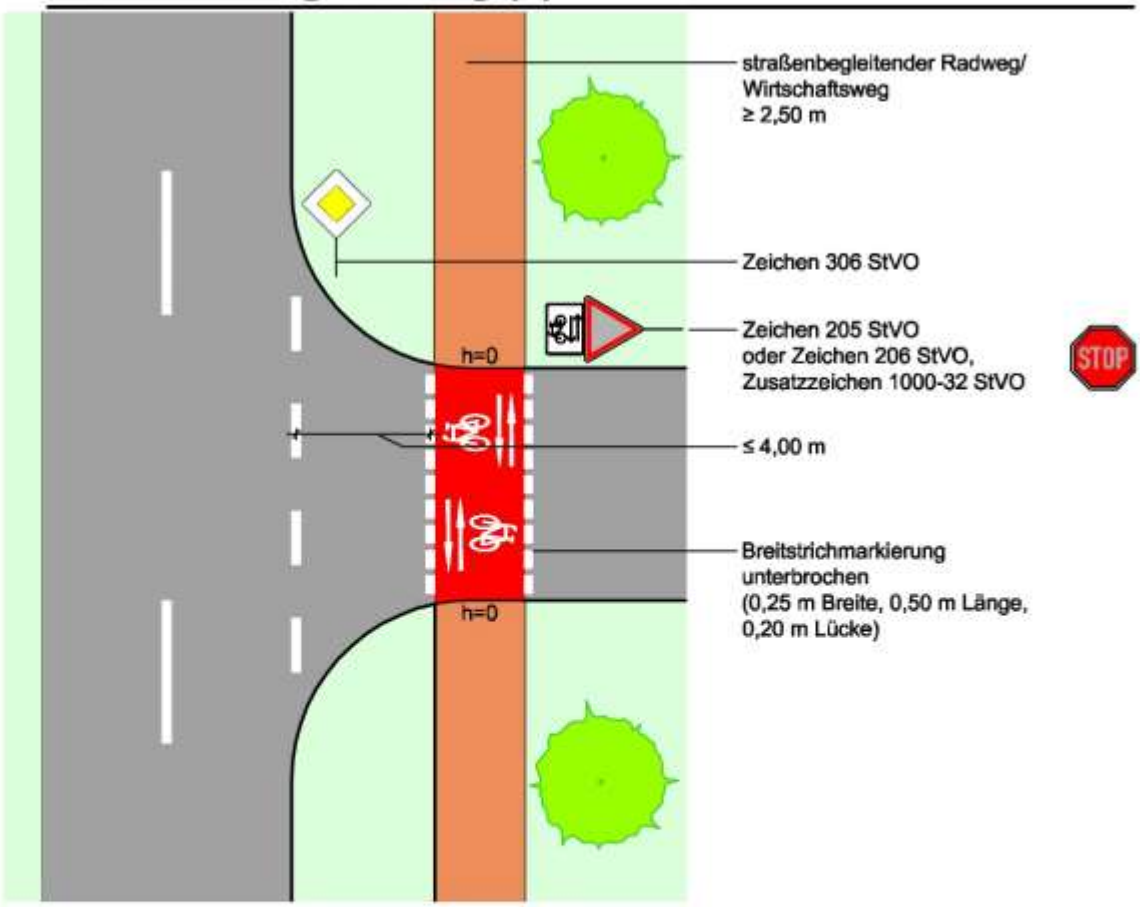
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd178	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd178.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/unter A45

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd178
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der Ausbau der nicht-gewidmeten Anlage und deren Umwidmung auf der Südostseite der Fahrbahn erfolgen, ist hier die bestehende Querungshilfe gemäß Musterlösung anzupassen.
Sollte der Radweg auf der Nordwestseite ausgebaut werden, dann ist, außer Furtenherstellung, an diesem Knoten keine weiterer Handlungsbedarf gegeben.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2495/7.6205

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

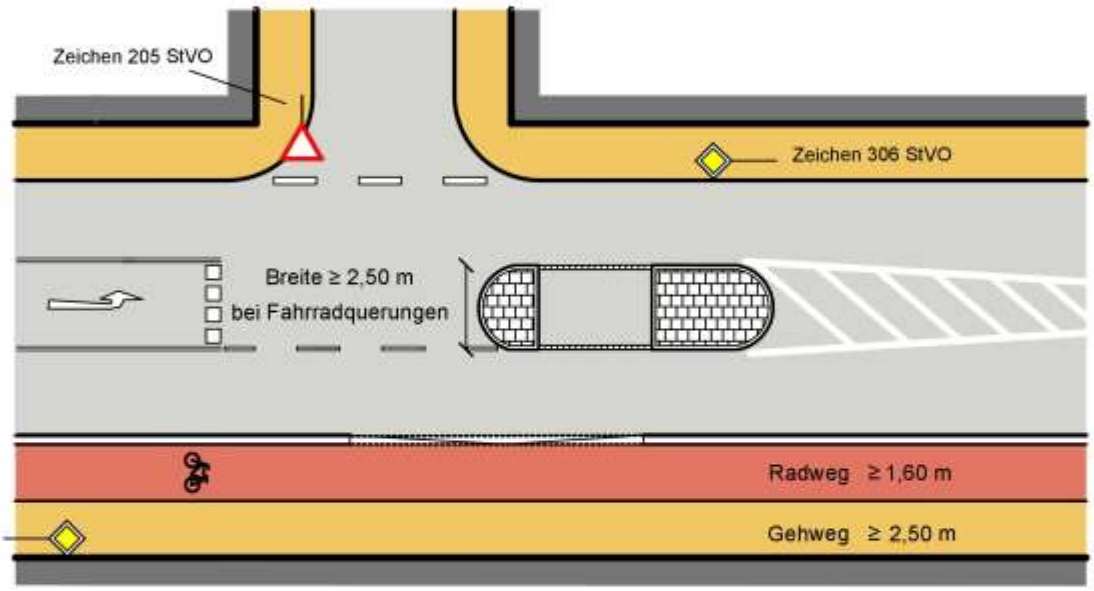
Abschnitts-Nr.	Lüd178.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/unter A45

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

Abbiegender Radverkehr



Regelungen:

- ERA, Kapitel 4.3.4, Bild 39

Anwendungs-bereiche:

- Linksabbiegestreifen mit Verziehungsfläche
- Anwendbar bei starken Kfz-Abbiegeverkehr gemäß RAST Kapitel 6.3.3

Besonderheiten:

- Bei schwächerem Kfz-Abbiegeverkehr kommt die geteilte Mittelinsel zur Anwendung

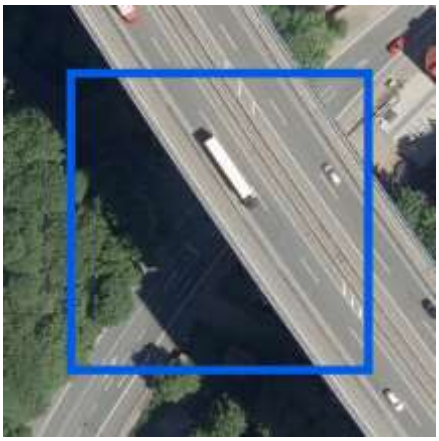
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-4
Stand: September 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd178.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Altenaer Straße/Im Wiesental

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd178
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der Ausbau der nicht-gewidmeten Anlage und deren Umwidmung auf der Südostseite der Fahrbahn erfolgen, ist hier die bestehende Querungshilfe (Nachbarknoten) anzupassen. Sollte der Radweg auf der Nordwestseite ausgebaut werden, dann ist, außer Furtenherstellung, an diesem Knoten keine weiterer Handlungsbedarf gegeben (vgl. Musterlösung 9.3-6).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2494/7.6203

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

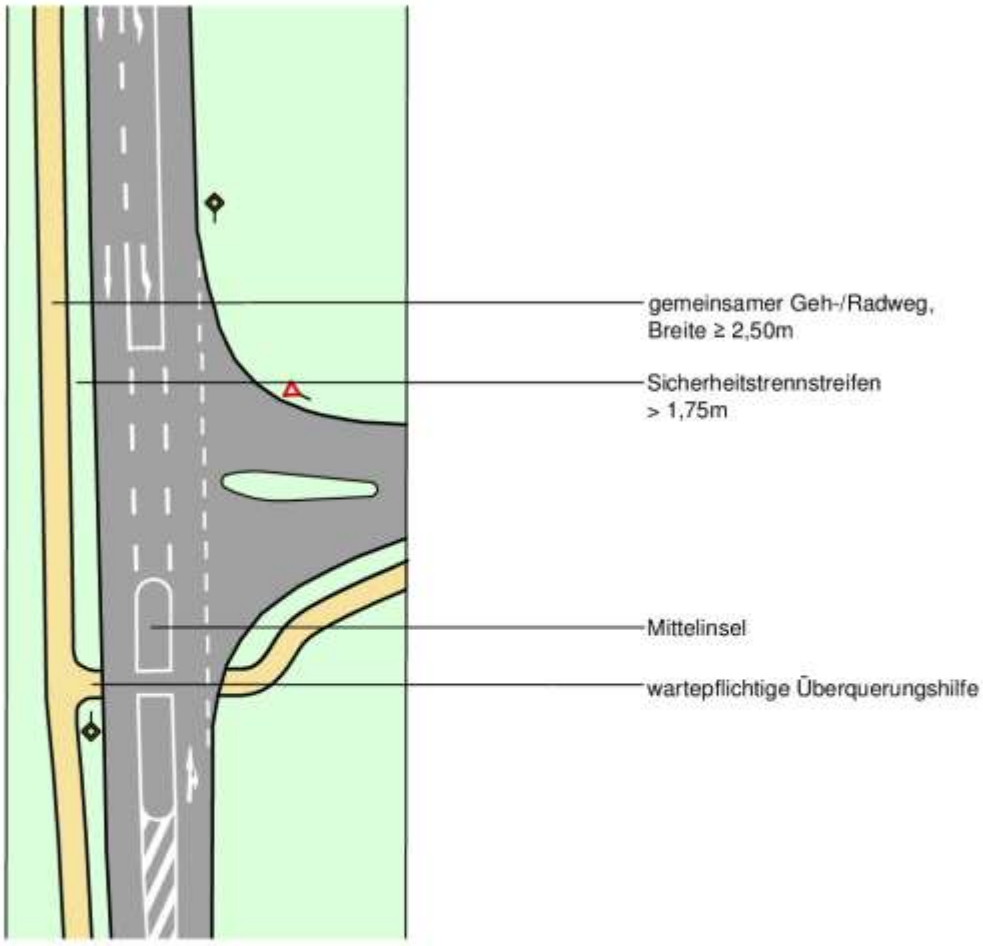
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd178.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Altenaer Straße/Im Wiesental

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-7
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Lüd196	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Hemecker Weg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

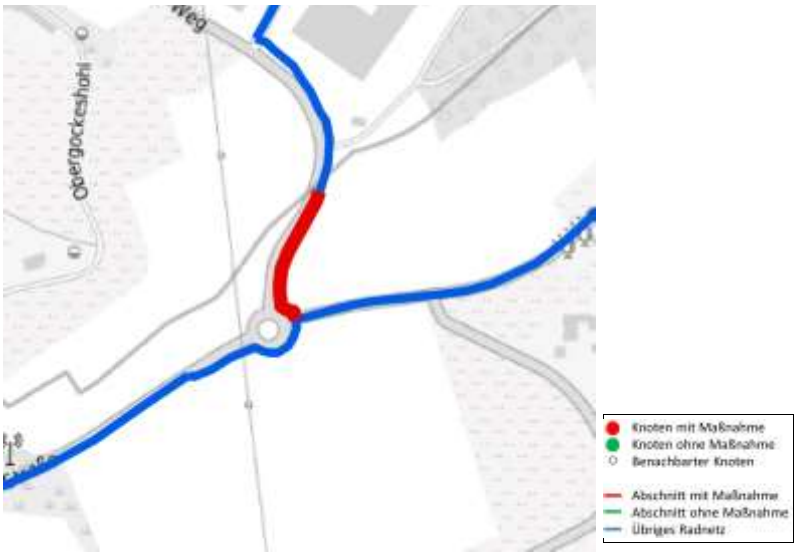


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 155 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3026 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3026 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen. Es ist eine nicht-gewidmete Nebenanlage vorhanden.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) in Zweirichtungsverkehr. Die bauliche Nebenanlage hat eine Breite von 2,40 m und kann toleriert werden empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2416/7.68908

Kostenschätzung:	2.325,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**4**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd197	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Werkshagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 4514 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1557 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1557 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1655/7.65919

Kostenschätzung:	1.805.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

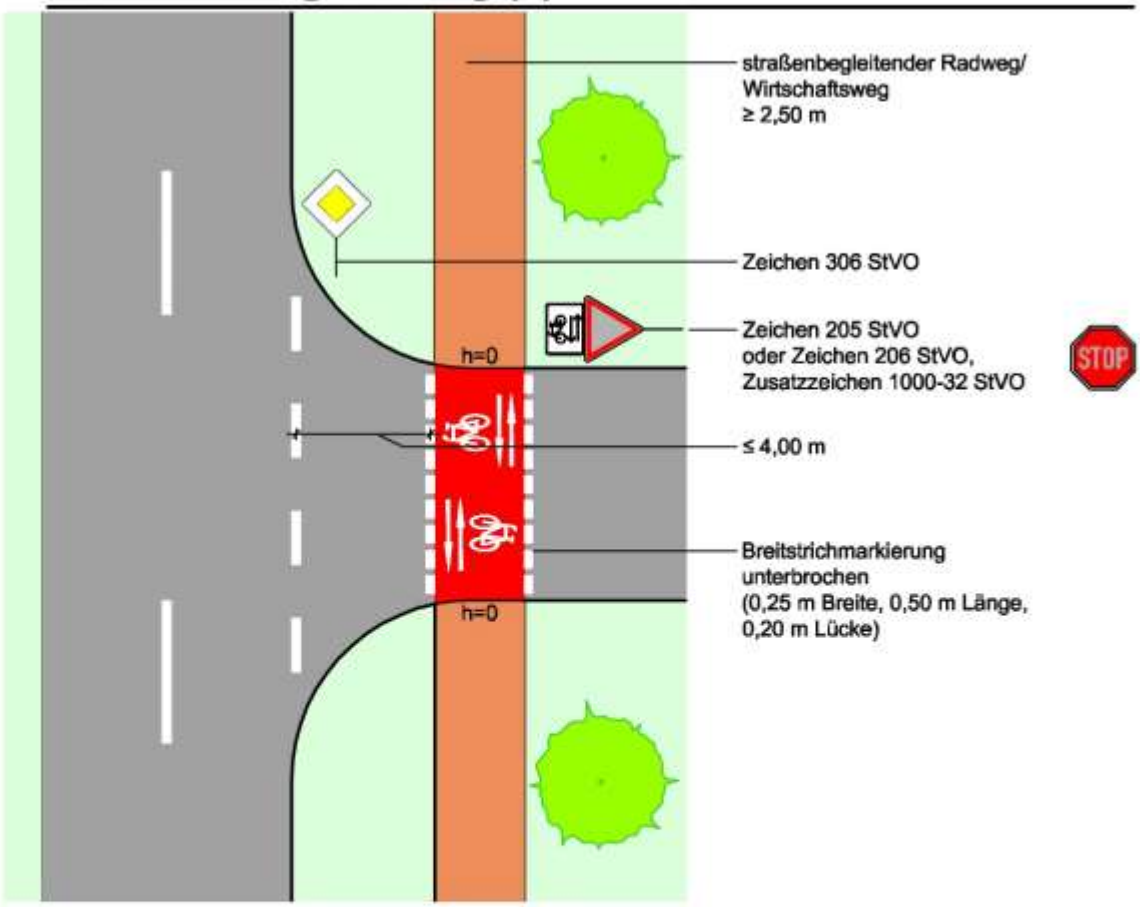
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd197	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Werkshagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd198	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Werkshagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

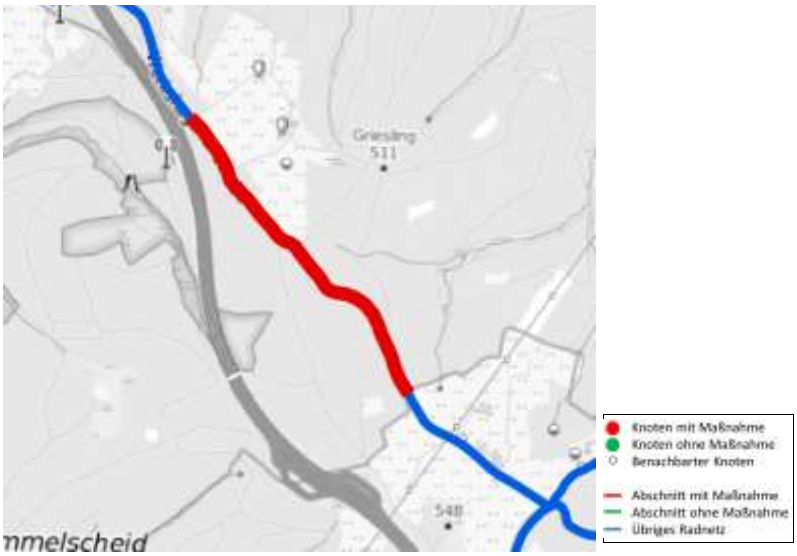
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1383 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1557 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1557 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1561/7.67124

Kostenschätzung:	553.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

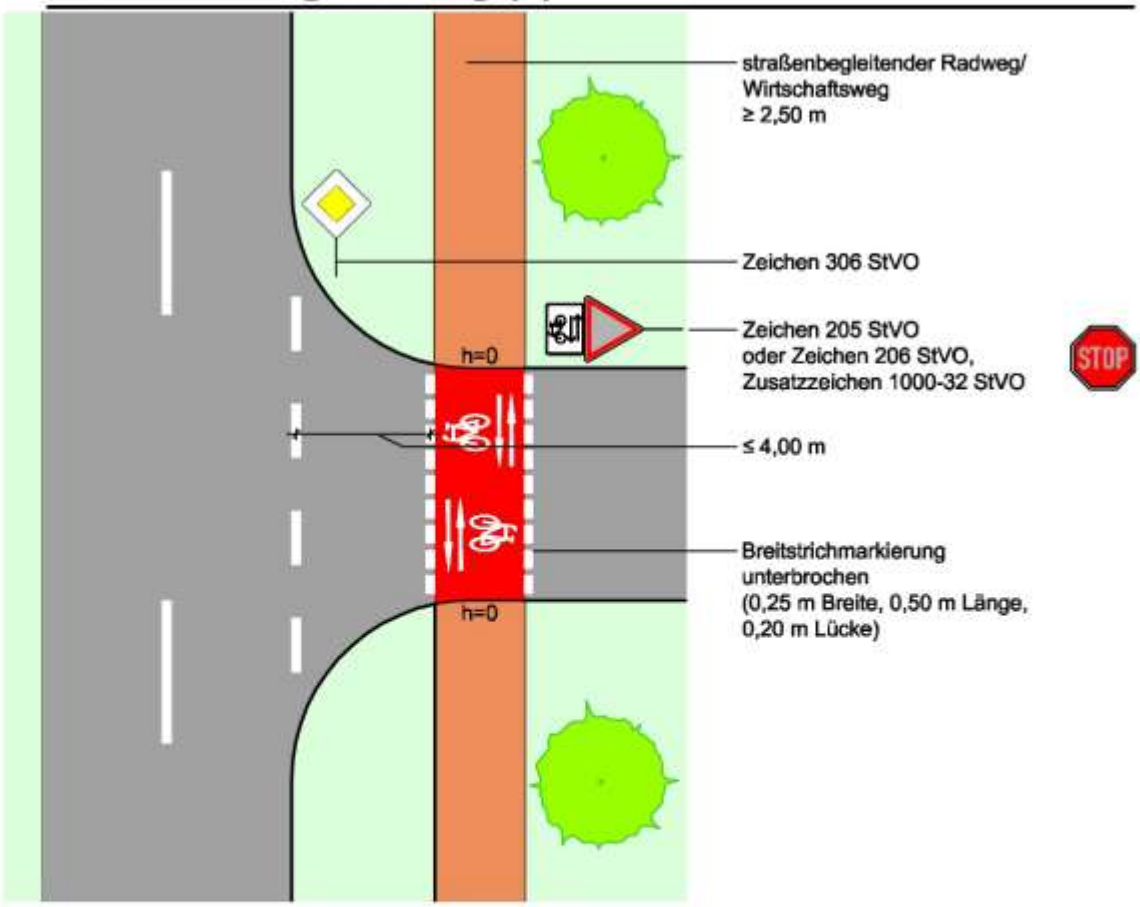
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd198	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Werkshagener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd199	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 756 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird mit unter 15000 Kfz/Tag eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von 11,00 m bis 12,00 m (inkl. Fahrbahnparken).

Massnahmentyp: Radfahrstreifen
Es sind beidseitig Radfahrstreifen zw. Talstraße und Germanenstraße zu markieren. Im übrigen Abschnitt sind Schutzstreifen beidseitig zu markieren.
Im nördlichen Bereich sollte geprüft werden, ob hierzu die Linksabbiegerfahrstreifen entfallen können.
Im südlichen Bereich des Abschnitts (etwa ab Rewe / DM) sollte das Parken auf eine Seite der Fahrbahn reduziert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2106/7.61607

Kostenschätzung:	75.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

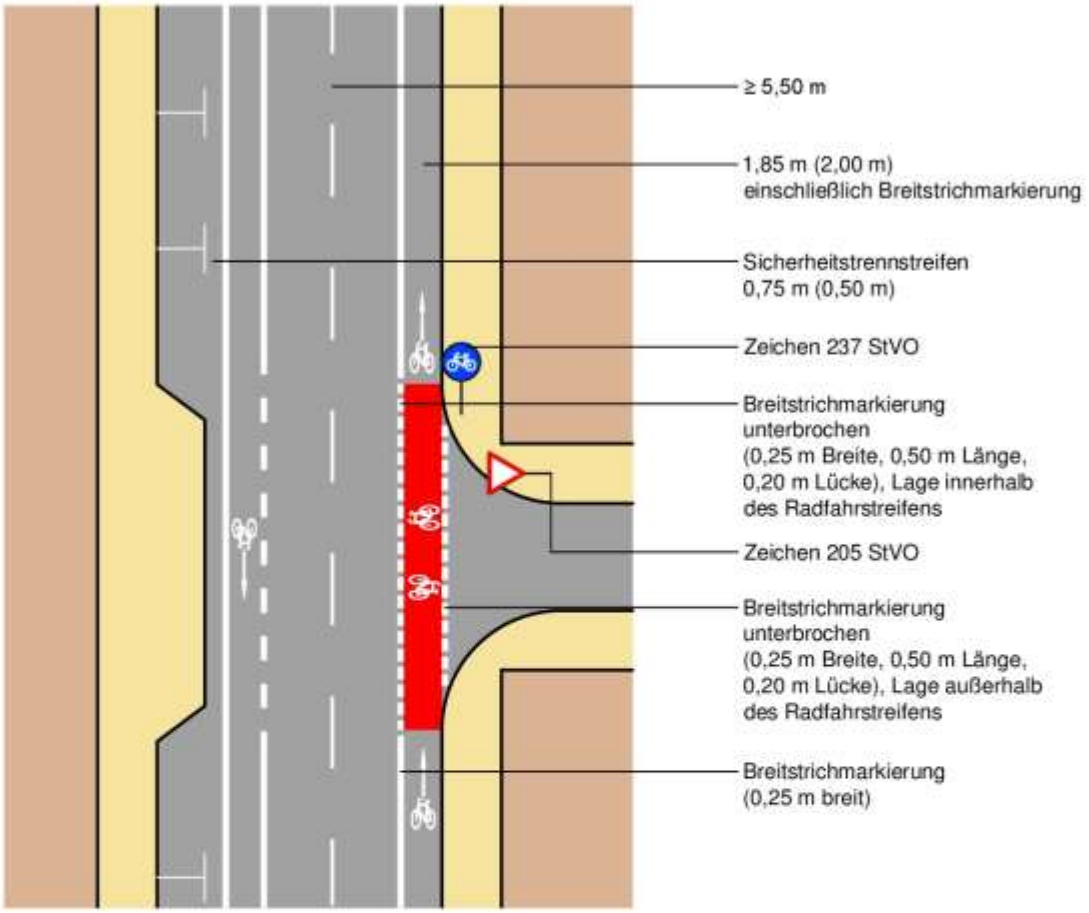
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd199	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Hinweise:

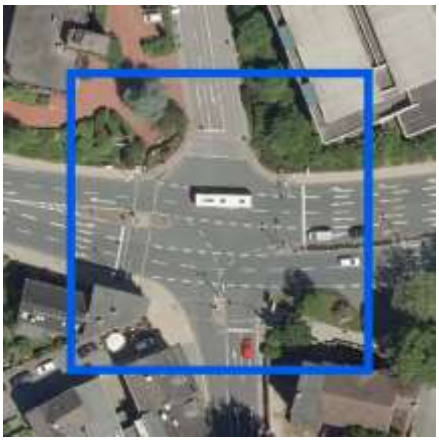
- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Lüd199.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße/Overbergstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd199
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
In allen Zufahrten im Kreisnetz (West- und Ostast) sollten vorgezogene Haltlinien im Zusammenhang mit den Maßnahme Lüd202 markiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2162/7.6251

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

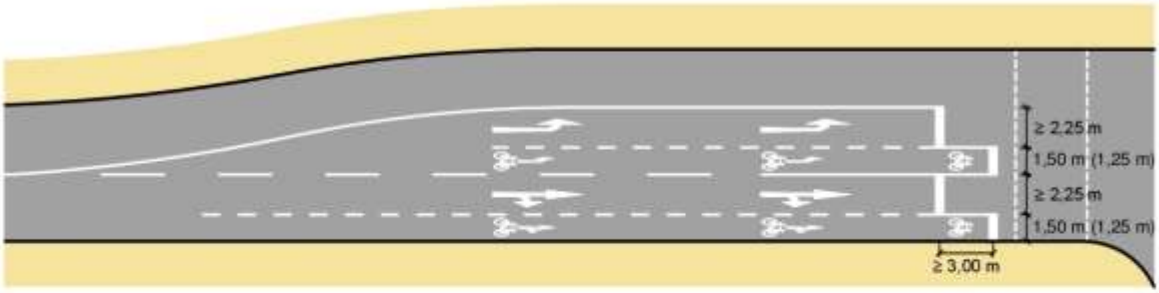
Abschnitts-Nr.	Lüd199.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Kölner Straße/Overbergstraße

Musterlösung

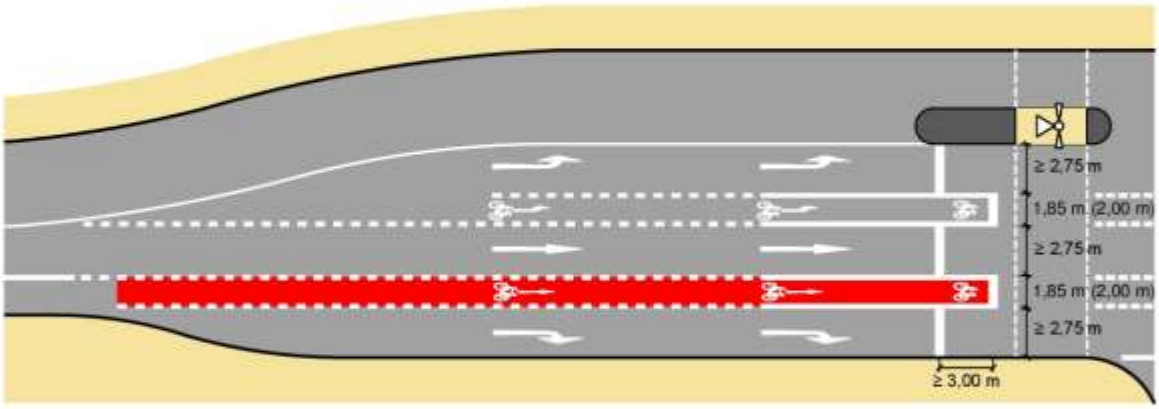
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

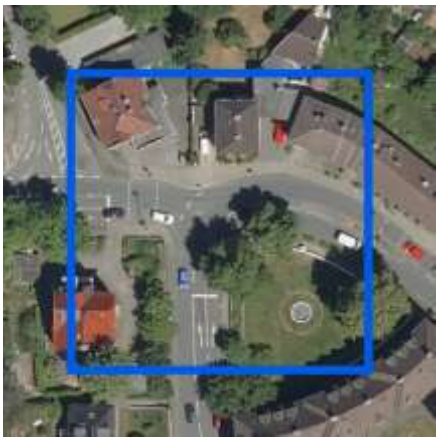
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd199.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße/Westfalenstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Lüd199
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
In allen Zufahrten im Kreisnetz (Ost- und Südast) sollten vorgezogene Haltlinien im Zusammenhang mit den Maßnahme Lüd202 markiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2178/7.6209

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

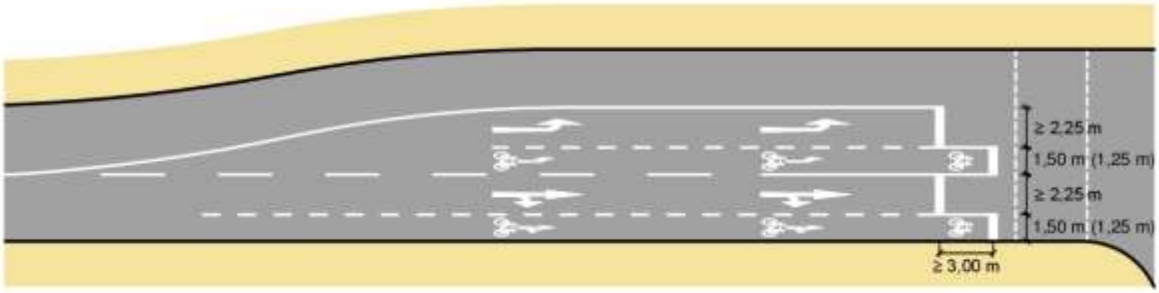
Abschnitts-Nr.	Lüd199.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Kölner Straße/Westfalenstraße

Musterlösung

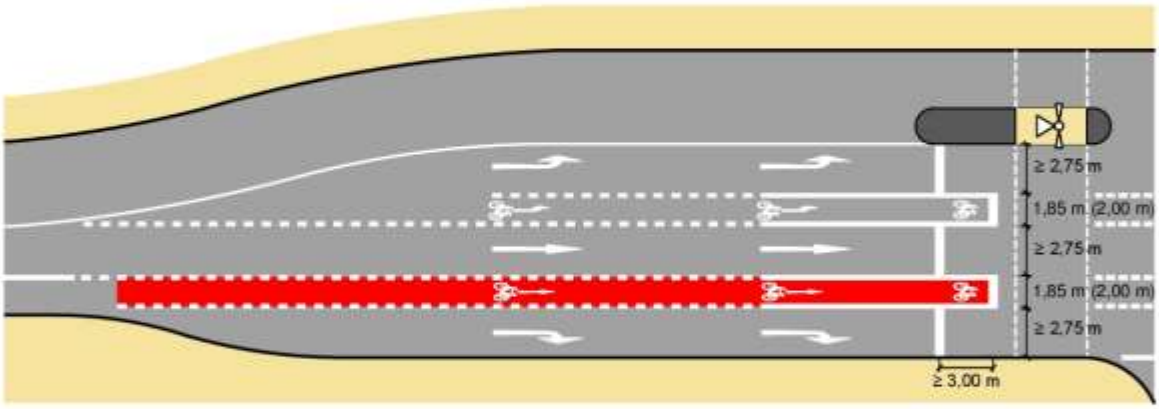
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4

Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd200	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 235 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird mit unter 15000 Kfz/Tag eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Piktogrammspuren zu markieren.
Schutzstreifen wären optimaler. Hierfür muss das Parken neugeregelt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2161/7.61981

Kostenschätzung:	14.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

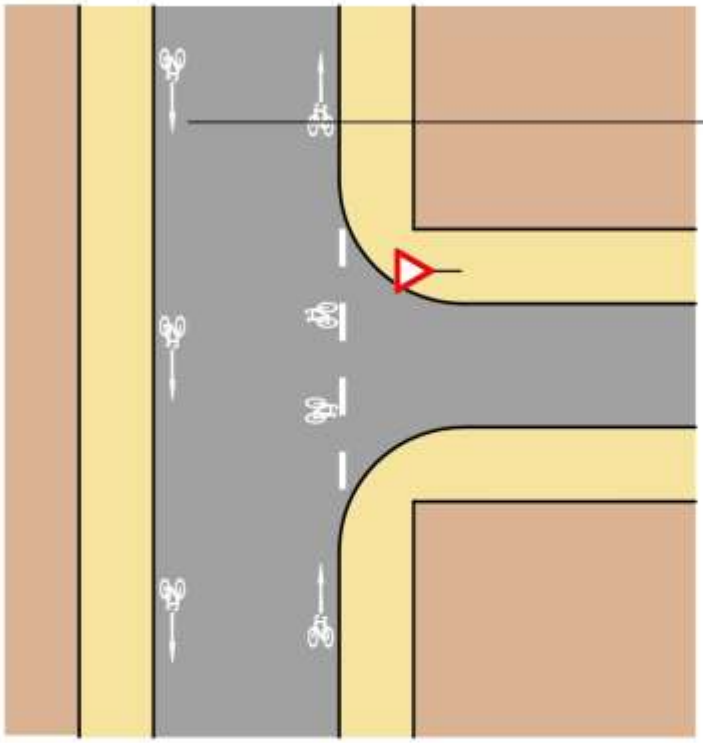
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd200	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:
- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:
- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:
- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

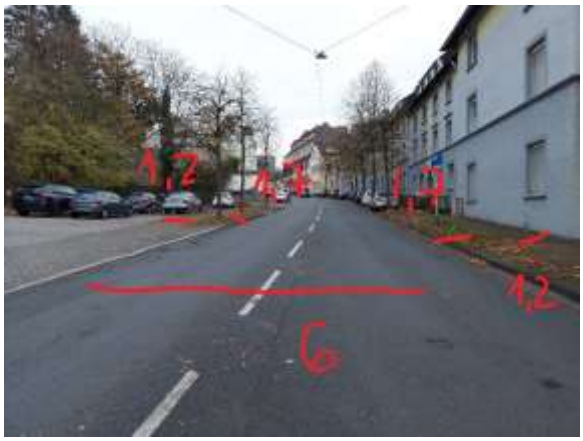
Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd201	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 318 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird mit unter 15000 Kfz/Tag eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von bis zu 8 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es sollte das Parken auf eine Seite der Fahrbahn reduziert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2178/7.62093

Kostenschätzung:	19.080,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

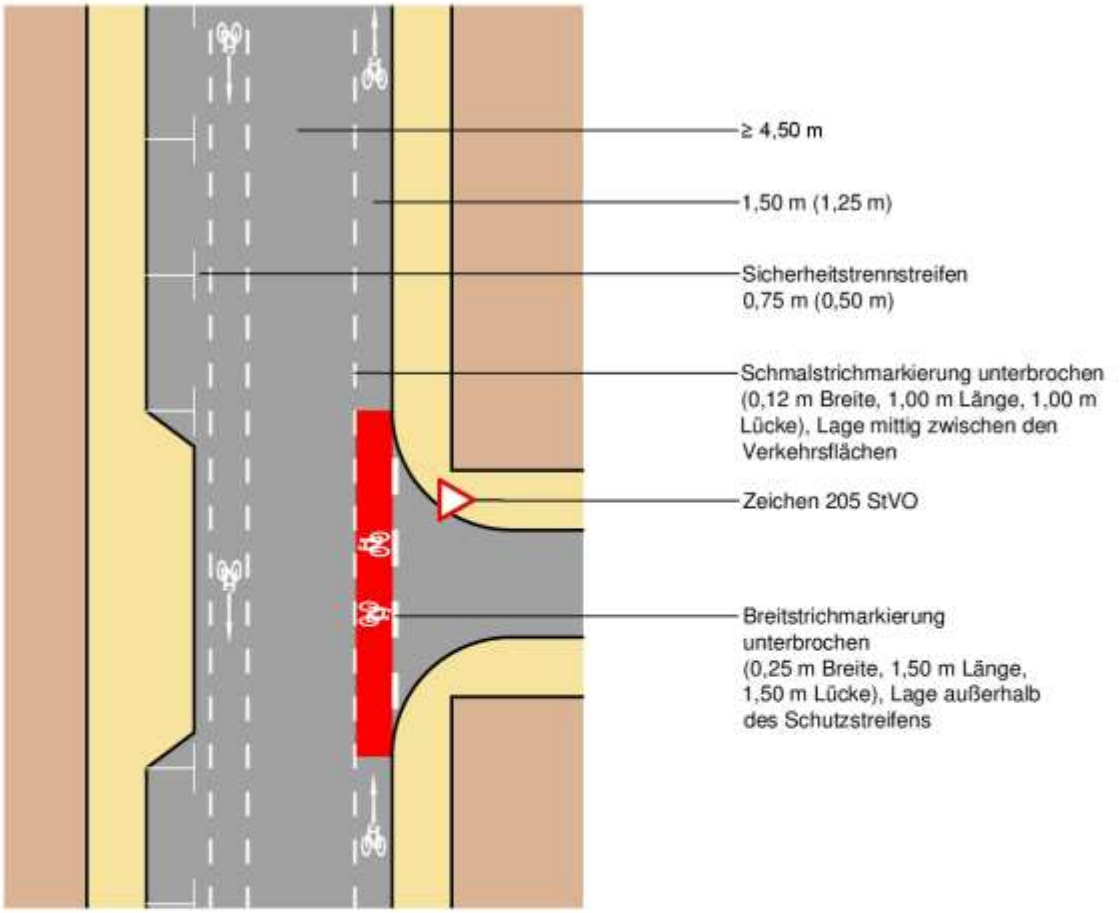
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd201	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Kölner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Lüd202	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			**Straße**	Kölner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 155 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 15000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird mit unter 15000 Kfz/Tag eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich incht angemessen.
Die Fahrbahn hat eine Breite von bis zu 8 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Hierzu ist der Verkehrsraum neuzuordnen.
Dies kann nur gelingen, wenn der Rechtsabbieger auf der Nordseite aufgeben wird (künftiges Rechtsabbiegen über den nördlichen Geradausfahrstreifen).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2163/7.62446

Kostenschätzung:	9.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

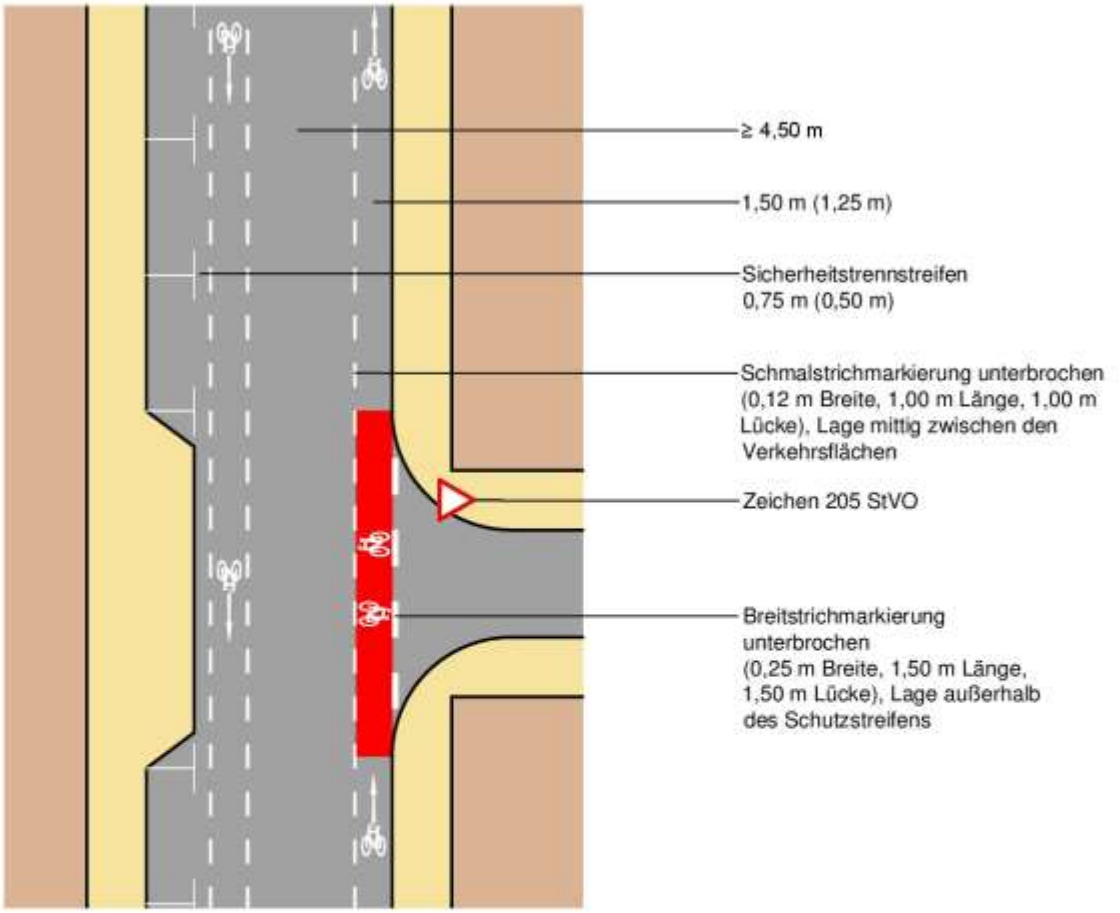
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Lüd202	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Lüdenscheid			Straße	Kölner Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei001	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 696

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

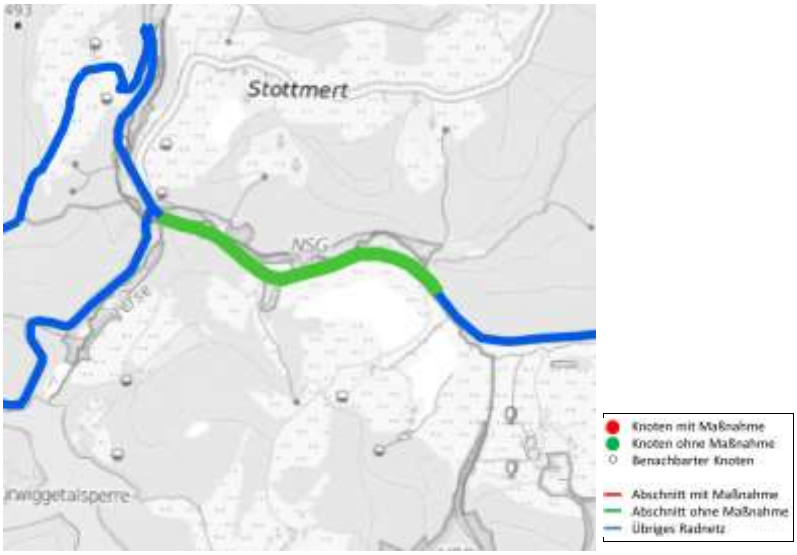
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1198 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1537/7.70895

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei001.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 696/L 694

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei001
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Aufgrund der schwachen Verkehrsstärke ist hier keine bauliche Qerungsanlage notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1565/7.6933

Abschnitts-Nr.	Mei004	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

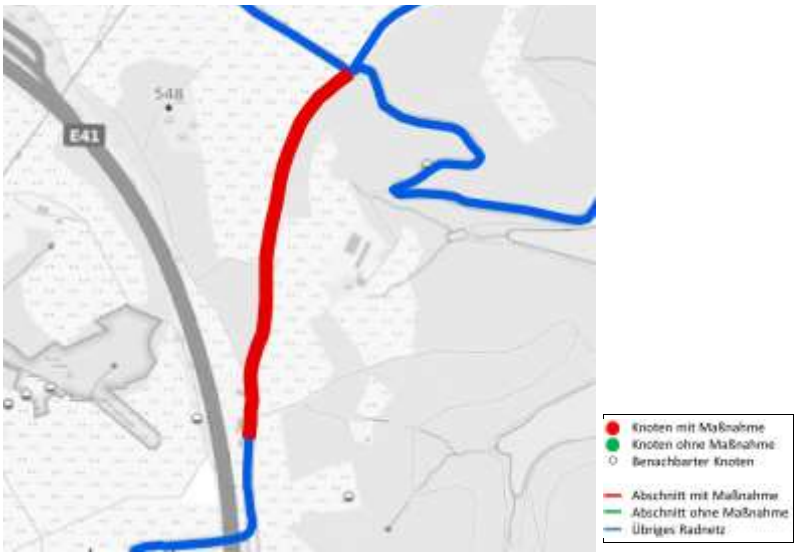
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 834 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite geprüft werden.
Bei dieser Verkehrsbelastung ist dieser nicht zwingend erforderlich, aber wünschenswert.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:
Dies wird auch von Meinerzhagen als wünschenswert erachtet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1453/7.67621

Kostenschätzung:	333.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

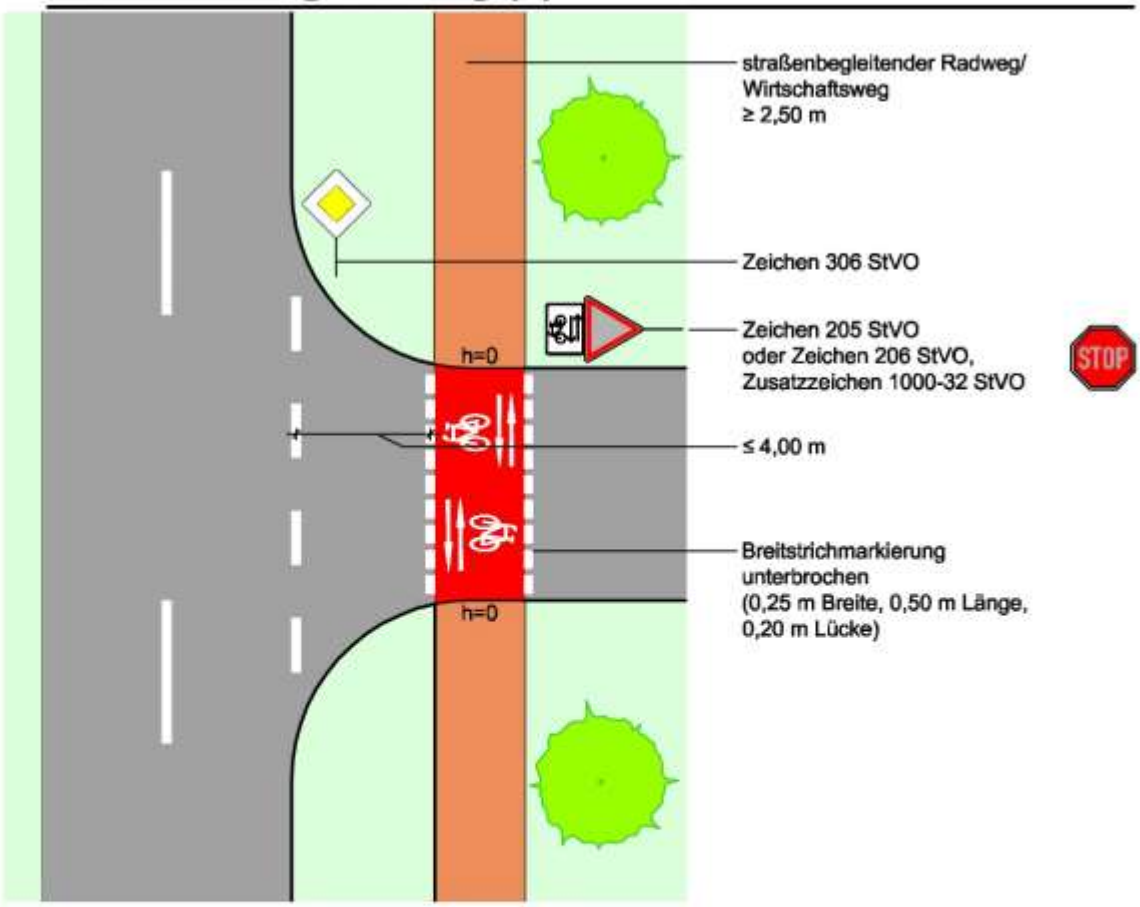
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei004	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

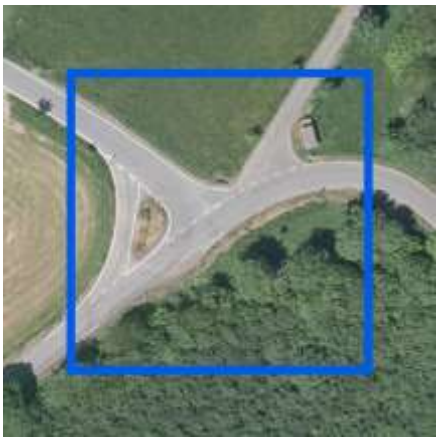
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei004.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694/Werkshagener Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei004
mit Streckenmaßnahme: Umbau Knotenpunkt





Massnahmentyp: Umbau Knotenpunkt
Rückbau des Rechtsabbiegefahrstreifens Werkshagener Straße sinnvoll, da hierdurch der Radfahrende sichtbarer (und damit geschützter) ist.
Eine Querungshilfe ist an dieser Stelle aufgrund der schwachen Verkehrsbelastung (1989 Kfz/Tag) nicht notwendig. Ggf. ist für den Kurven und Knotenbereich eine Geschwindigkeitsreduktion anzuordnen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1523/7.6790

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei005	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

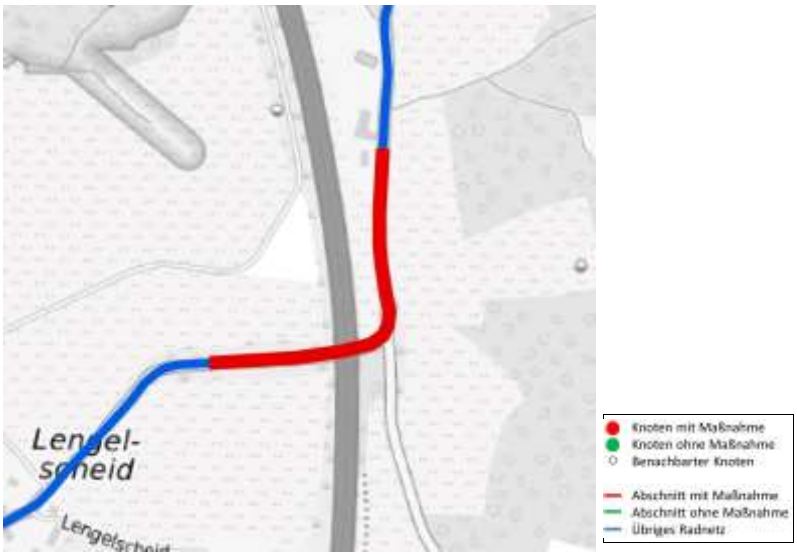
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 387 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite geprüft werden.
Bei dieser Verkehrsbelastung ist dieser nicht zwingend erforderlich, aber wünschenswert.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:
Dies wird auch von Meinerzhagen als wünschenswert erachtet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1433/7.67365

Kostenschätzung:	154.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

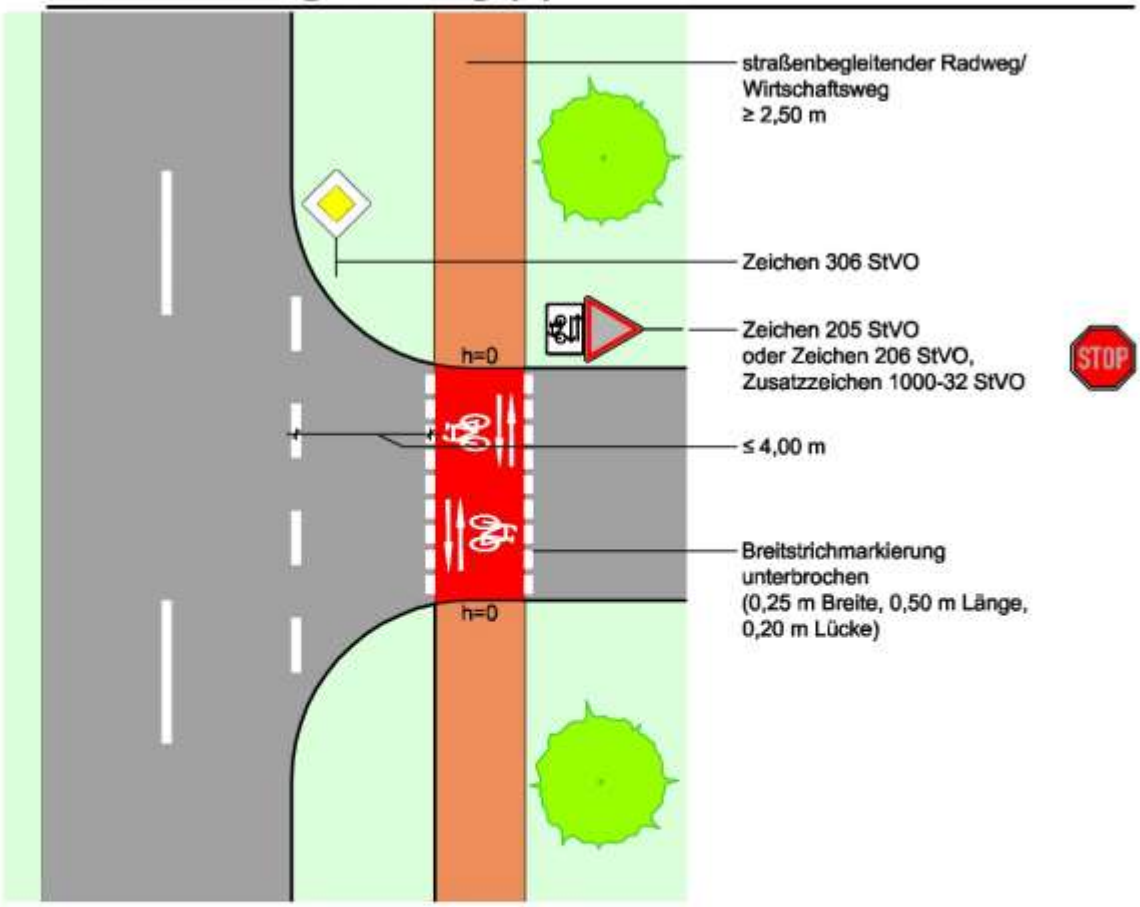
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei005	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

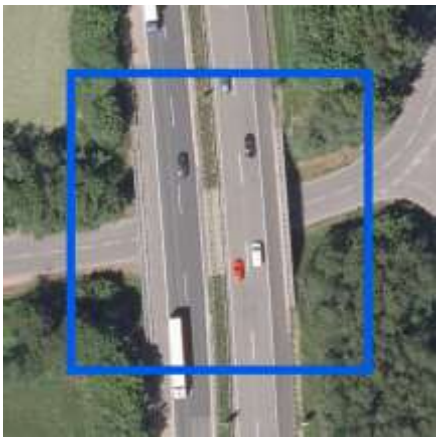
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

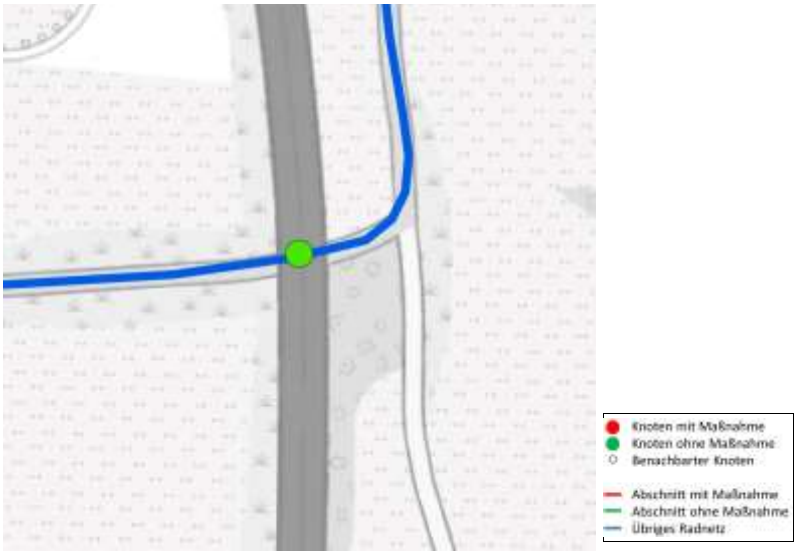
Abschnitts-Nr.	Mei005.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694/A 45

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei005
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1434/7.6756

Abschnitts-Nr.	Mei006	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

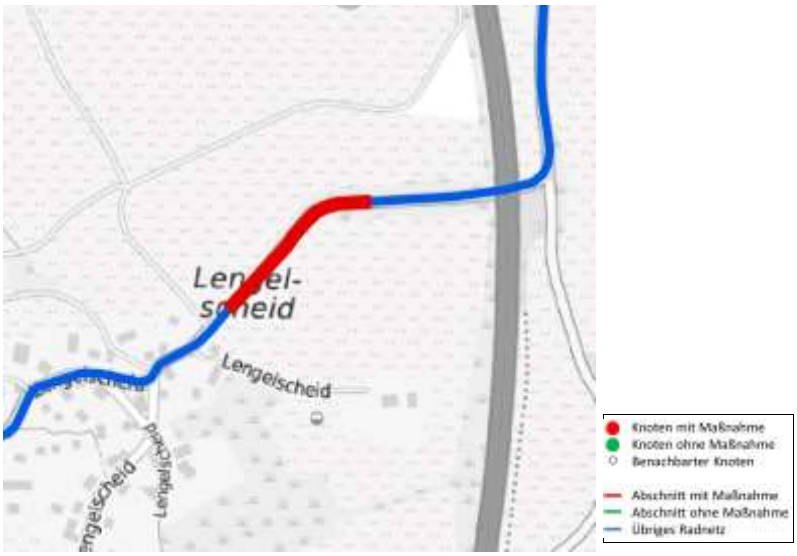
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 199 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite geprüft werden.
Bei dieser Verkehrsbelastung ist dieser nicht zwingend erforderlich, aber wünschenswert.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:
Dies wird auch von Meinerzhagen als wünschenswert erachtet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1422/7.67153

Kostenschätzung:	79.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

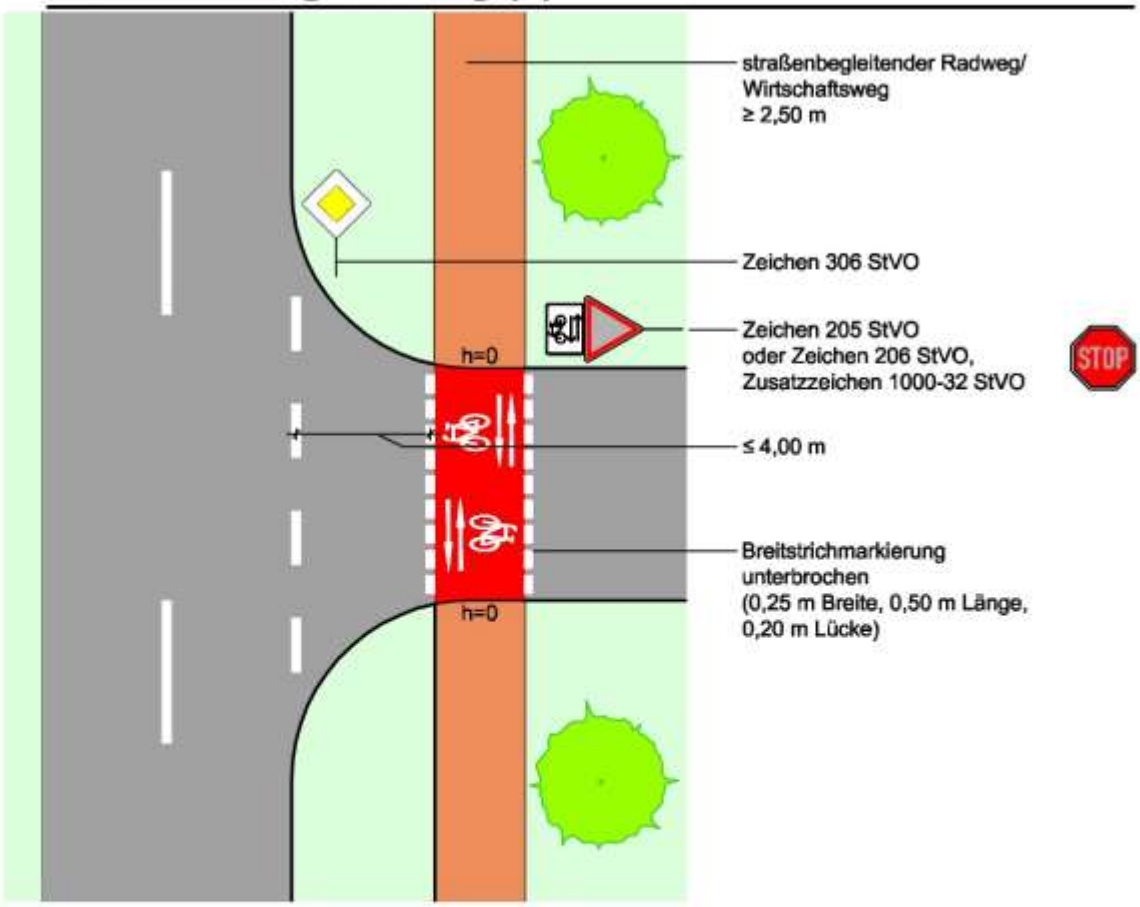
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei006	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei006.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei006
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine Fahrbahneinengung anzulegen, die den Radweg auflöst und den Radfahrenden in den Mischverkehr überführt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1423/7.6715

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

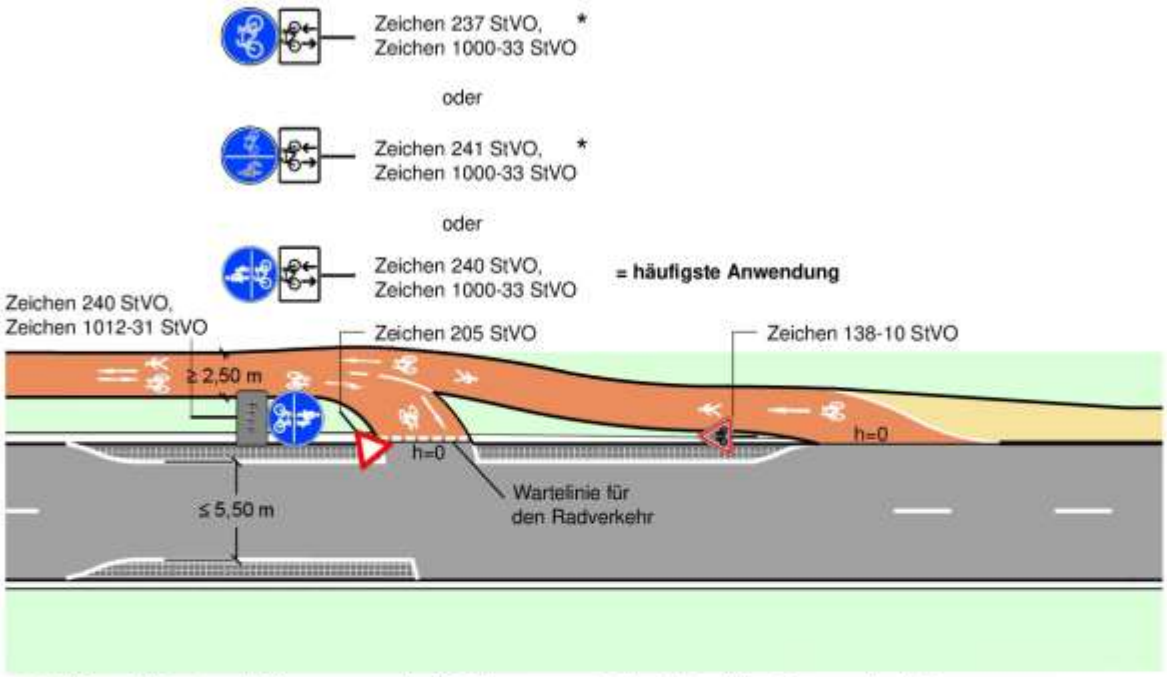
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei006.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei007	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Lengelscheid

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 299 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1410/7.66818

Abschnitts-Nr.	Mei008	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

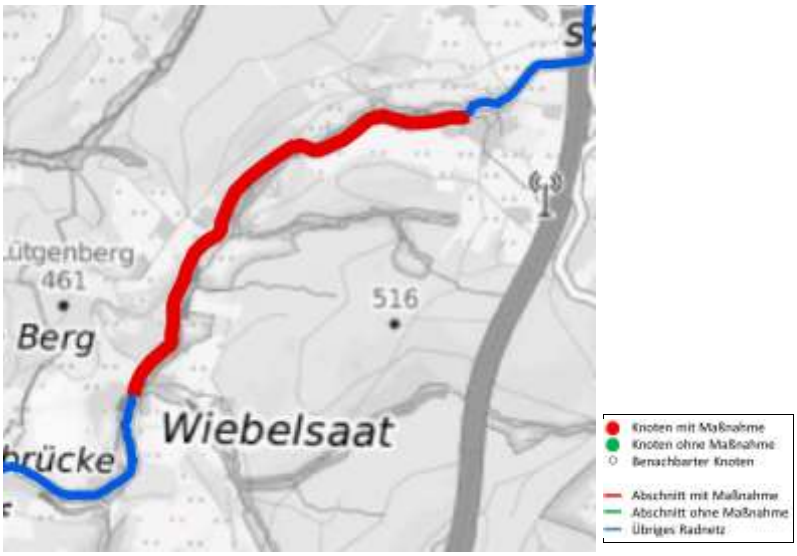
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2304 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite geprüft werden.
Bei dieser Verkehrsbelastung ist dieser nicht zwingend erforderlich, aber wünschenswert.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:
Dies wird auch von Meinerzhagen als wünschenswert erachtet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1291/7.64649

Kostenschätzung:	921.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

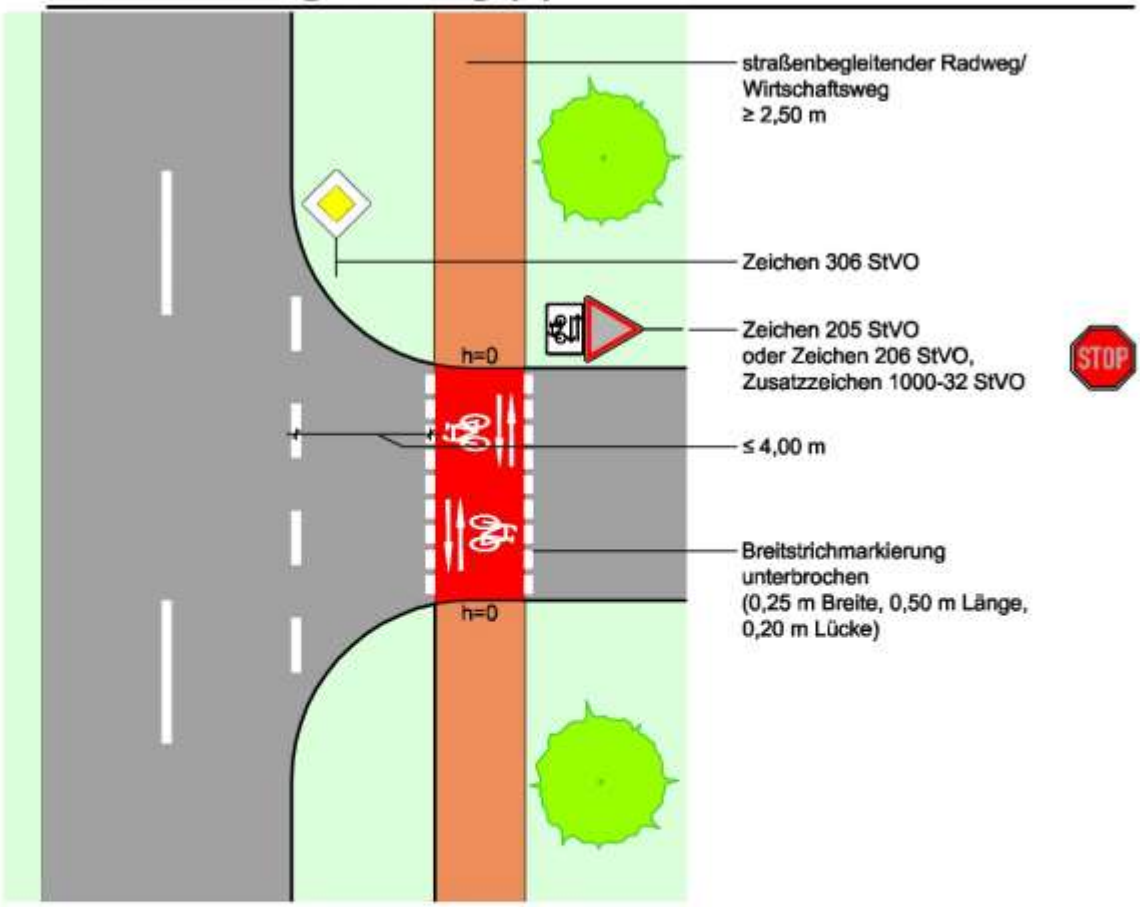
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei008	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei008.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694/Lengelscheid

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei008
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine Fahrbahneinengung anzulegen, die den Radweg auflöst und den Radfahrenden in den Mischverkehr überführt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1410/7.6682

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

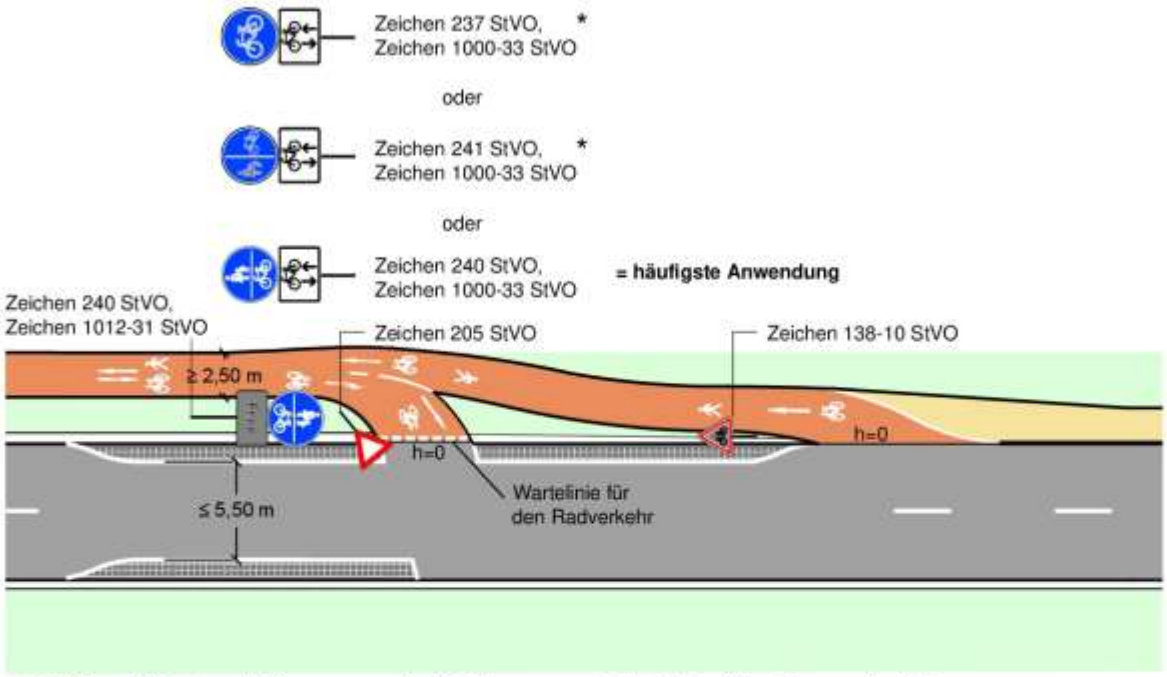
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei008.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694/Lengelscheid

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.5-1 Stand: Juni 2017	

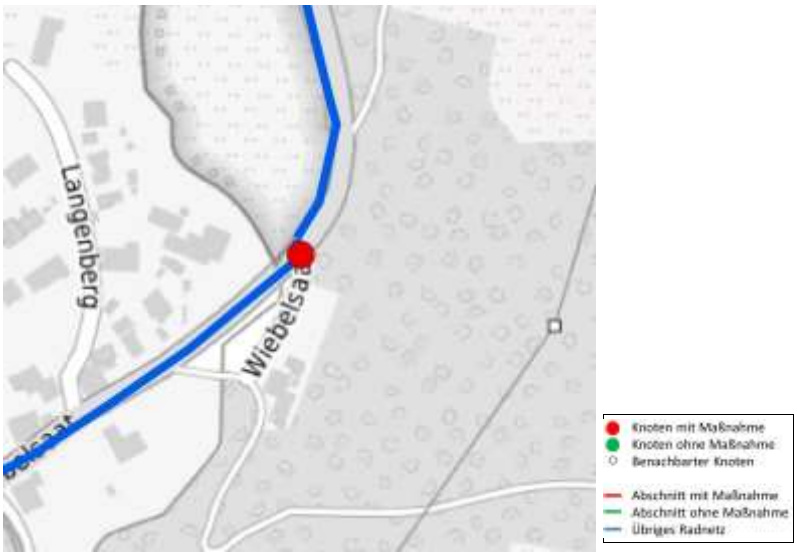
Abschnitts-Nr.	Mei009.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694/Wiebelsaat

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei009
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine Fahrbahneinengung anzulegen, die den Radweg auflöst und den Radfahrenden in den Mischverkehr überführt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.125/7.6463

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

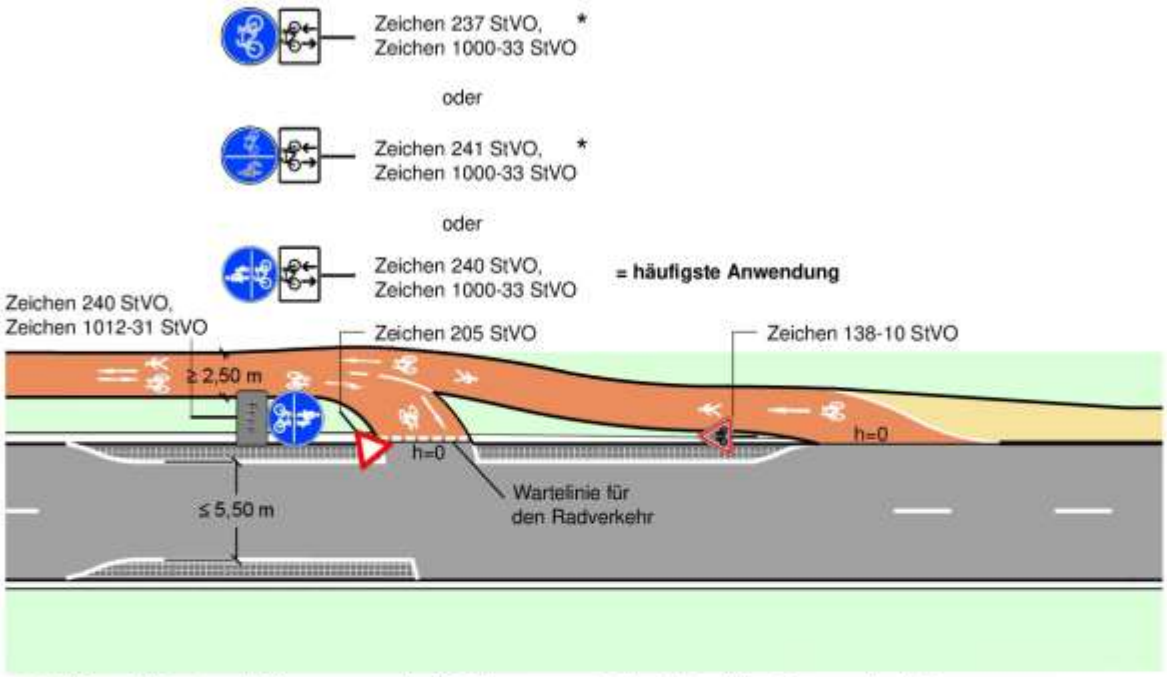
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei009.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694/Wiebelsaat

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei010	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Wiebelsaat

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

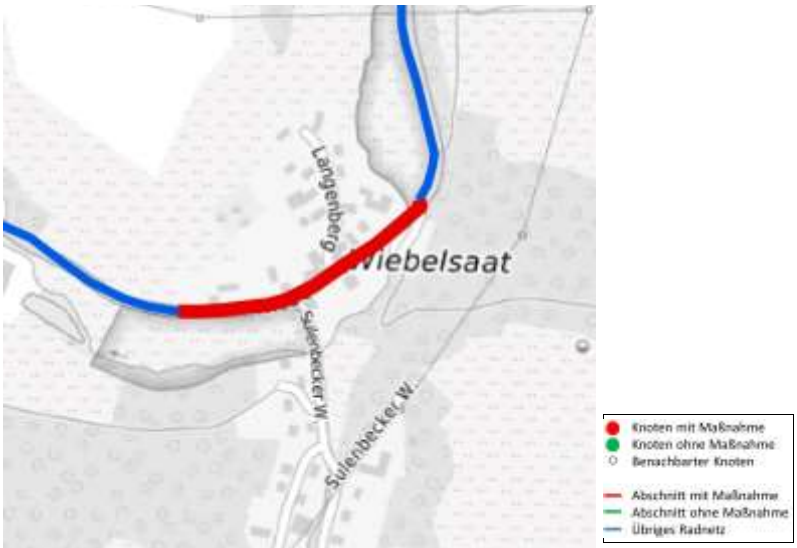
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 295 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Aufweitung der Fahrbahn (weiterer Bedarf)
Aufweitung der Straße auf mindestens 5,50 m (stellenweise) wünschenswert.
Hinweis der Kommune:
Eine teilweise Verbreiterung ist auch von Meinerzhagen gewünscht.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1248/7.64274

Kostenschätzung:	59.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

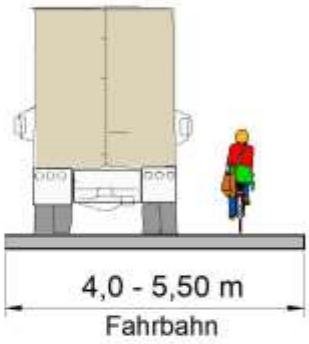
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei010	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Wiebelsaat

Musterlösung

Fahrbahnbreite zur Ermöglichung von StVO konformen Überholvorgängen

Bestand



Planungsvorschlag



Regelungen:

- §5 Absatz 4 StVO ist Folgendes zum Seitenabstand festgelegt:
  "Wer zum überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, sofern Rad Fahrende dort wartende Kraftfahrzeuge [...] rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind."

- Diese StVO-Regelung ist vergleichsweise jung (Einführung in 2020).
  Diese wurde erlassen um das Gefährdungspotenzial für den Radfahrenden bei fehlender Radverkehrsanlage zu minimieren.
  In der Konsequenz bedeutet also eine Fahrbahn (außerorts) mit weniger als 6,00 m Breite, dass Kfz, insbesondere Schwerverkehr, nicht regelkonform überholen können und deshalb hinter dem Radfahrenden verbleiben müssen. Sollte die Aufweitung nicht möglich sein, dann ist die Anlage eines baulichen Radwegs anzustreben.

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: StVO §5
Stand: Mai 2022

Abschnitts-Nr.	Mei011	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

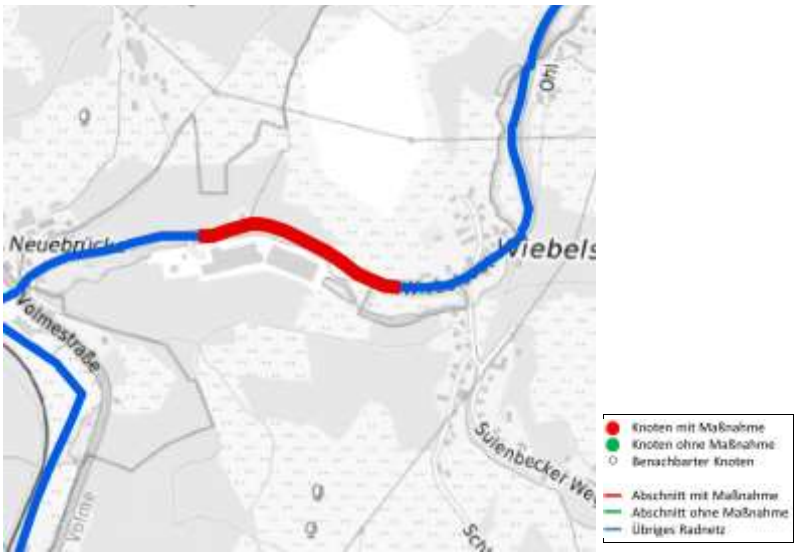
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 464 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite geprüft werden.
Bei dieser Verkehrsbelastung ist dieser nicht zwingend erforderlich, aber wünschenswert.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:
Dies wird auch von Meinerzhagen als wünschenswert erachtet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1257/7.63661

Kostenschätzung:	185.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

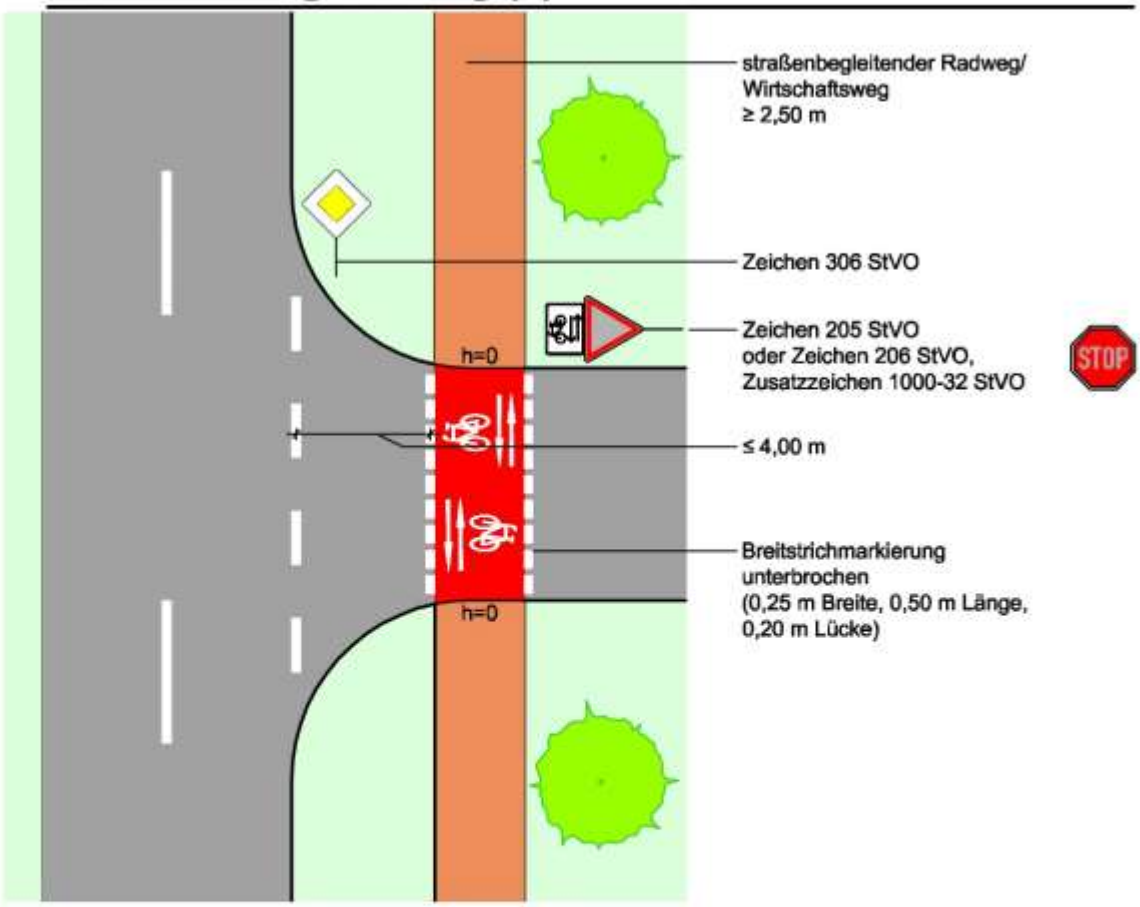
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei011	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

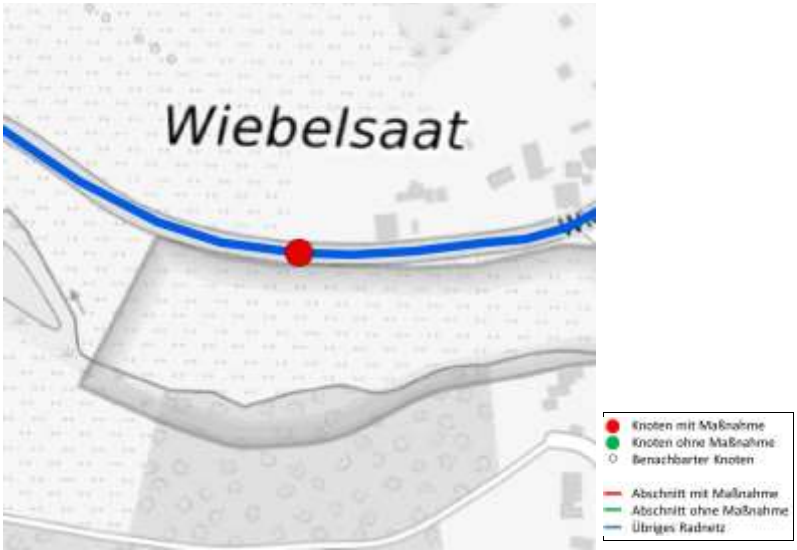
Abschnitts-Nr.	Mei011.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei011
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine Fahrbahneinengung anzulegen, die den Radweg auflöst und den Radfahrenden in den Mischverkehr überführt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1248/7.6427

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

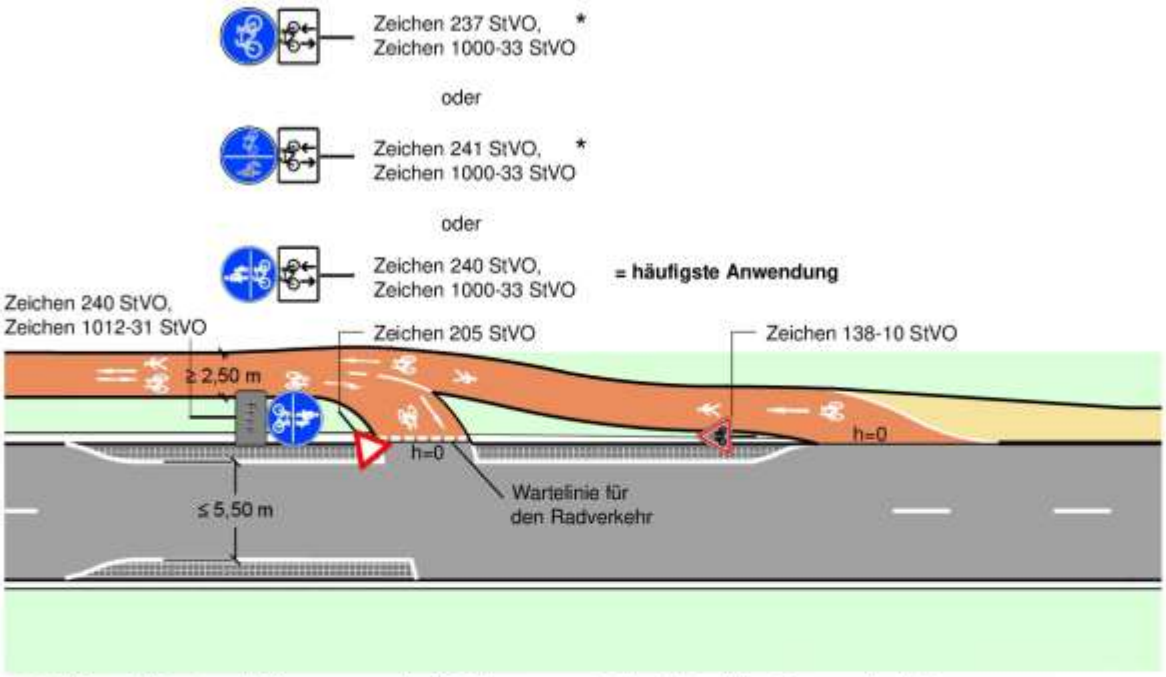
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei011.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei011x	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

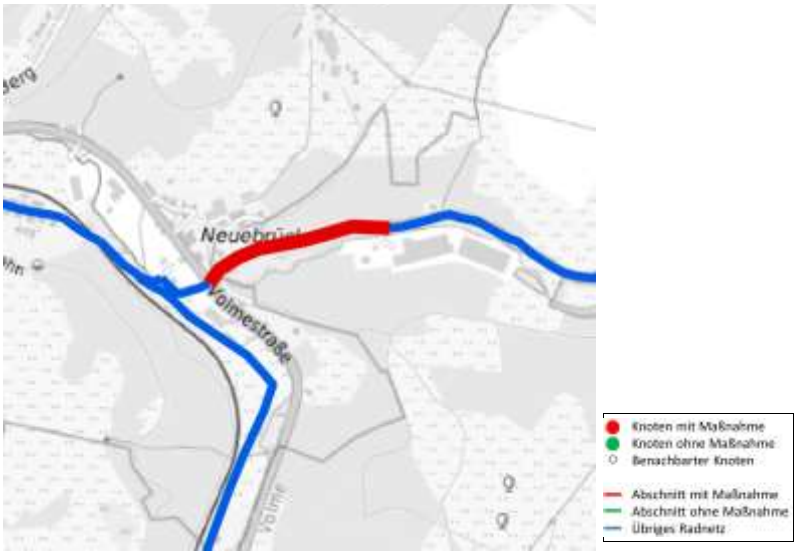
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 412 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 1989 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1989 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite geprüft werden.
Bei dieser Verkehrsbelastung ist dieser nicht zwingend erforderlich, aber wünschenswert.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:
Dies wird auch von Meinerzhagen als wünschenswert erachtet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1246/7.63119

Kostenschätzung:	164.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

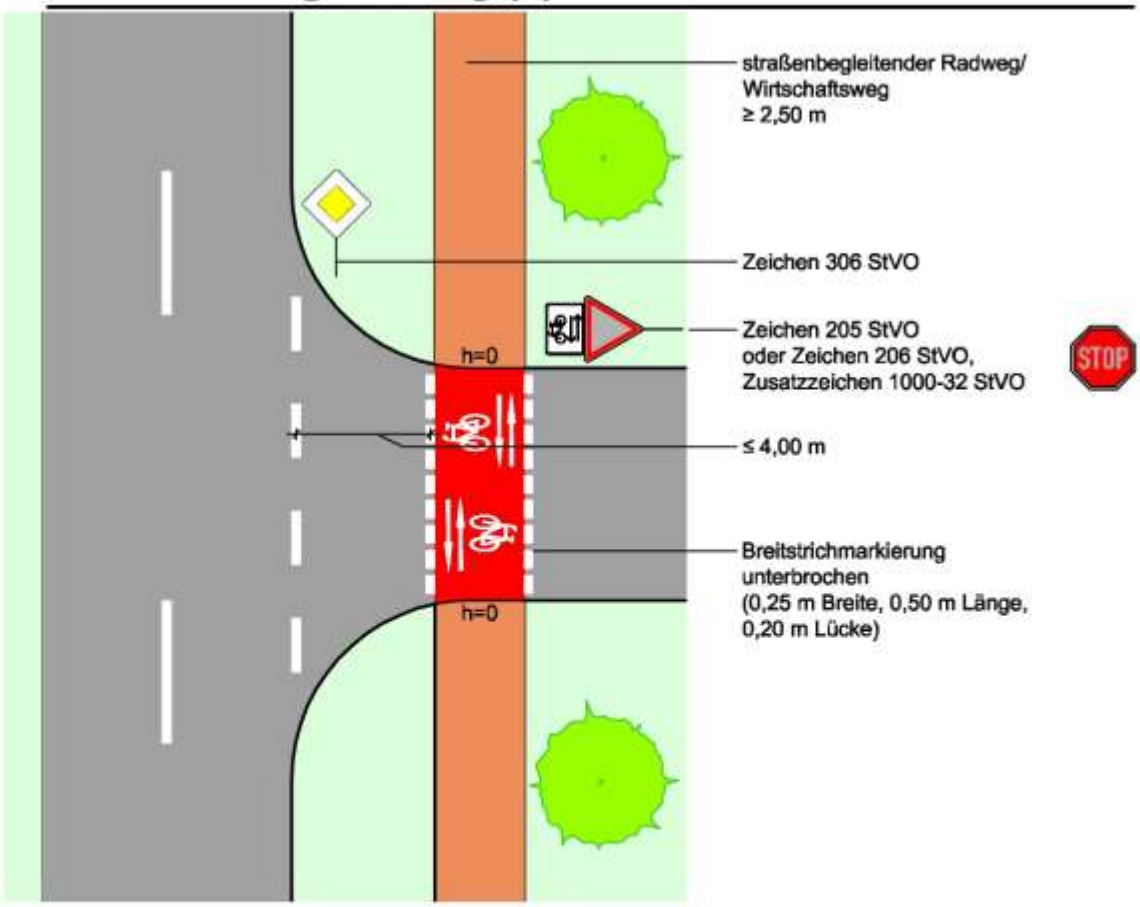
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei011x	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

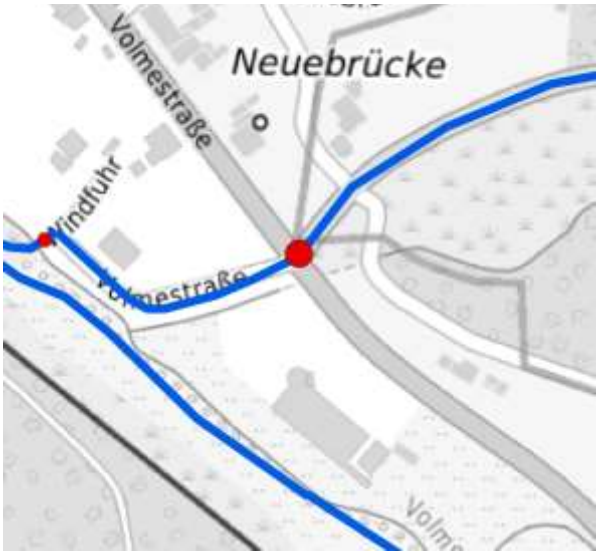
Abschnitts-Nr.	Mei011x.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694/Volmestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei011x
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine geeignete Querungshilfe zu errichten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1246/7.6311

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

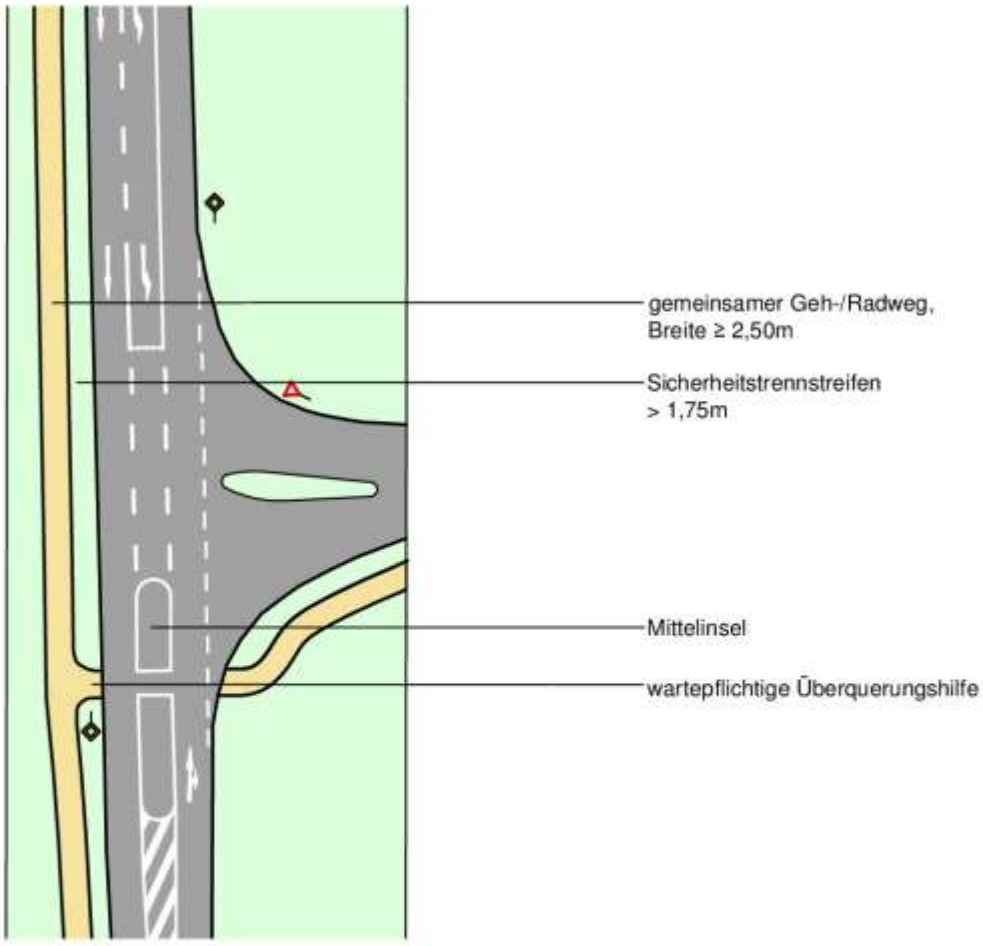
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei011x.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694/Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-7
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Mei013	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

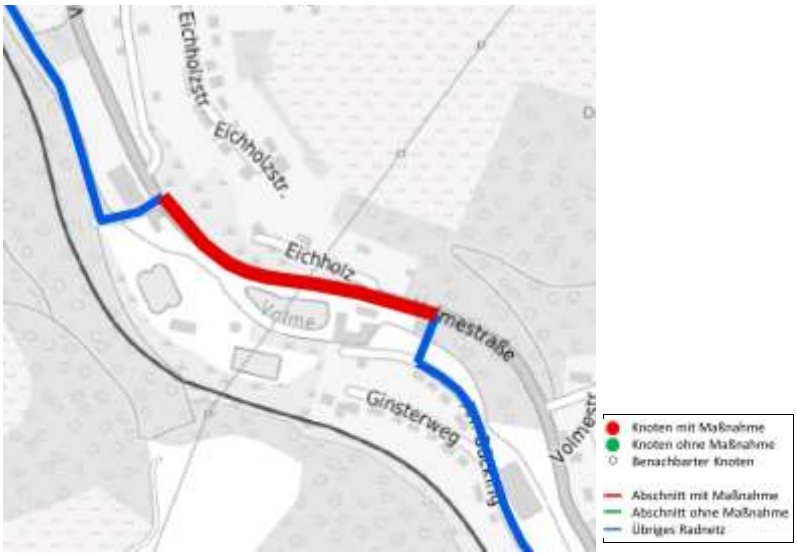
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 325 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10079 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 10079 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite erfolgen.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.
Hinweis der Kommune: Die Kommune sieht den Neubau als besonders erforderlich an.
Hinweis durch StraßenNRW: Hier wird gerade geprüft, ob die Wegeverbindung vom "Leier Hölzchen" bis zur Kläranlage genutzt werden kann. Hier gab es früher einen Bahnübergang. Es wird geprüft, ob an dieser Stelle ein neuer Bahnübergang gebaut werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1143/7.63712

Kostenschätzung:	130.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

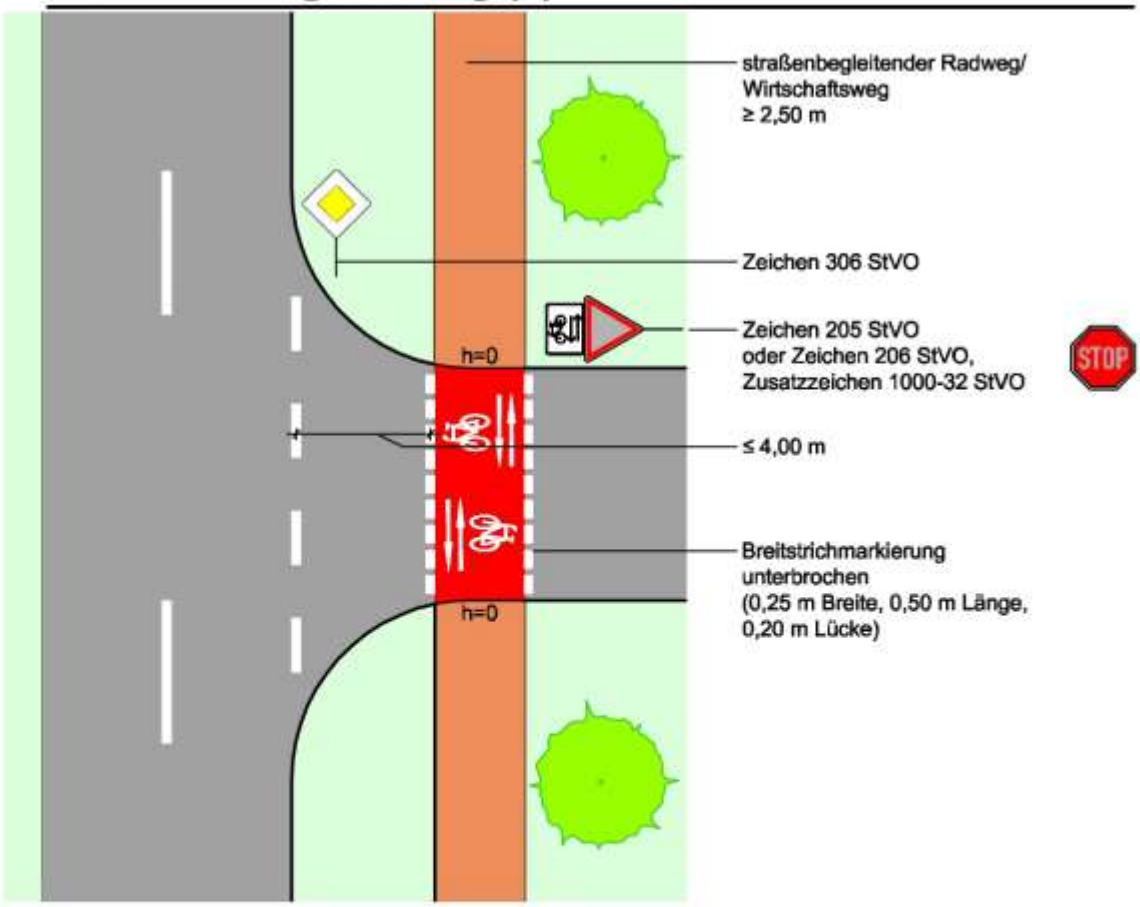
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei013	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei013.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei013
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Der Bau einer Querungshilfe ist vorzusehen, wenn der Radweg (Mei013) auf der Nordseite der Fahrbahn gebaut wird. Wird dieser auf der Südseite errichtet, ist die Knotenpunktmaßnahme hinfällig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1154/7.6329

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

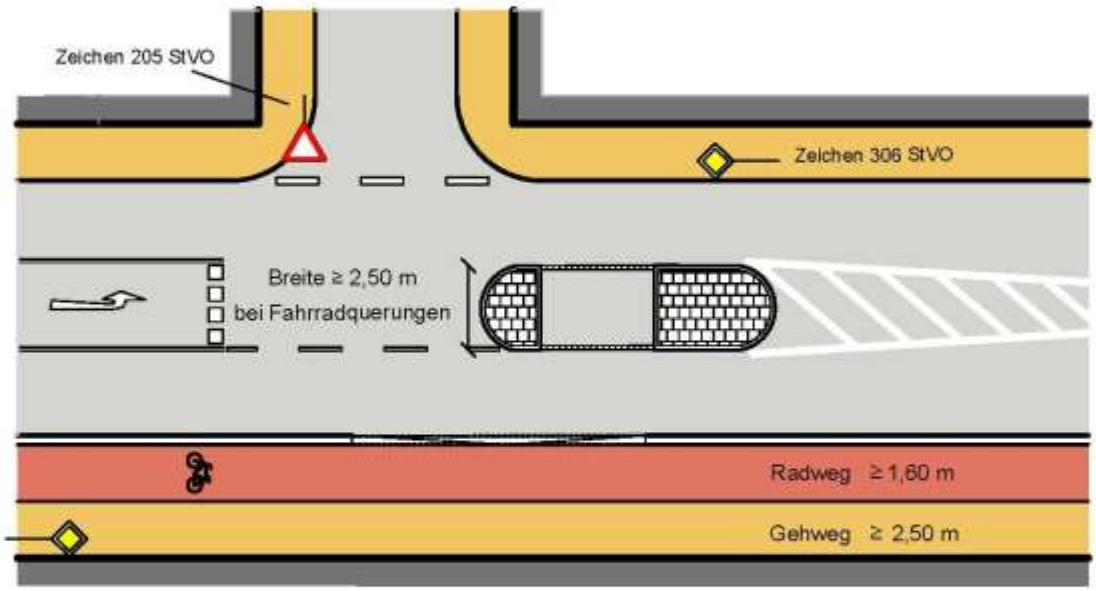
Abschnitts-Nr.	Mei013.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

Abbiegender Radverkehr



Regelungen:

- ERA, Kapitel 4.3.4, Bild 39

Anwendungs-bereiche:

- Linksabbiegestreifen mit Verziehungsfläche
- Anwendbar bei starken Kfz-Abbiegeverkehr gemäß RAST Kapitel 6.3.3

Besonderheiten:

- Bei schwächerem Kfz-Abbiegeverkehr kommt die geteilte Mittelinsel zur Anwendung

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.3-4 Stand: September 2017

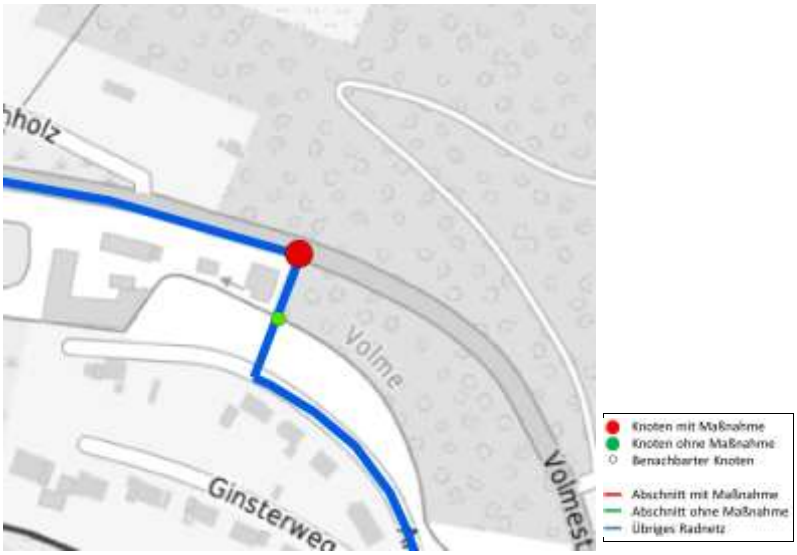
Abschnitts-Nr.	Mei013.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei013
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Der Bau einer Querungshilfe ist vorzusehen, wenn der Radweg (Mei013) auf der Nordseite der Fahrbahn gebaut wird. Wird dieser auf der Südseite errichtet, ist die Knotenpunktmaßnahme hinfällig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1143/7.6371

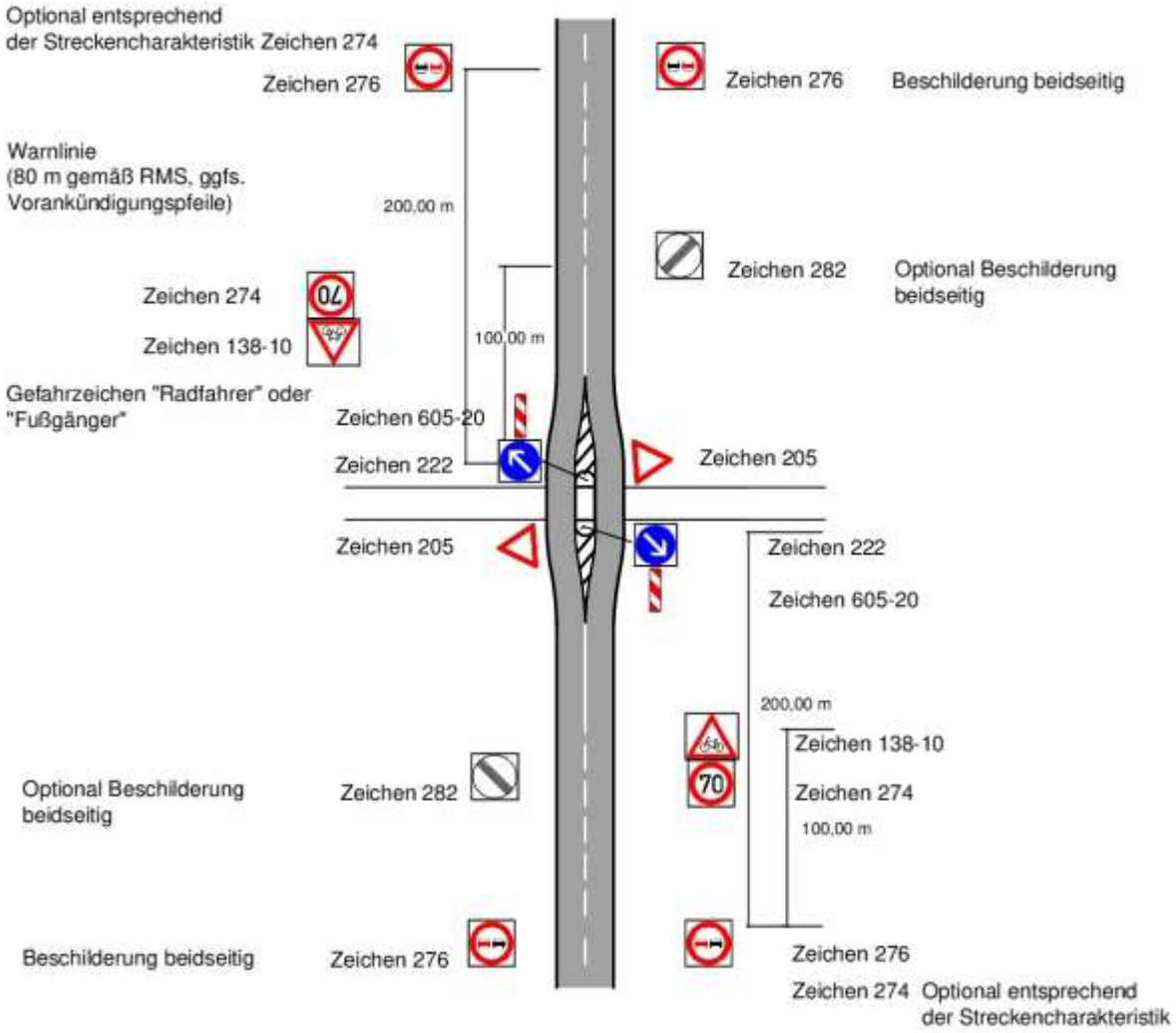
Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei013.2	Lage	außerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Volmestraße

Musterlösung
Radverkehr außerorts

Querungshilfen außerorts großräumige Einbindung



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- VwV zur StVO

Anwendungsbereiche:
- bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- Mittelinsel bei Verkehrsbelastungen von über 5.000 Kfz/Tag erforderlich

Hinweise:
- die großräumige Darstellung gilt sowohl für kompakte als auch für geteilte Querungshilfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei018a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 134 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6186 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 1,25 bis < 1,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6186 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,25 m bis < 1,50 m und ist damit nicht ERA-konform, erreicht aber nur das Mindestmaß, dass in der Neuauflage der ERA22 nicht mehr vorkommen wird.
Die Kernfahrbahnbreite beträgt derzeit 7,50 m, mit Schutzstreifen über 10 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der bestehende Schutzstreifen hat eine Breite von ca. 1,40 m und sollte in einer Breite von 1,50 m neu markiert werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1085/7.63928

Kostenschätzung:	8.040,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

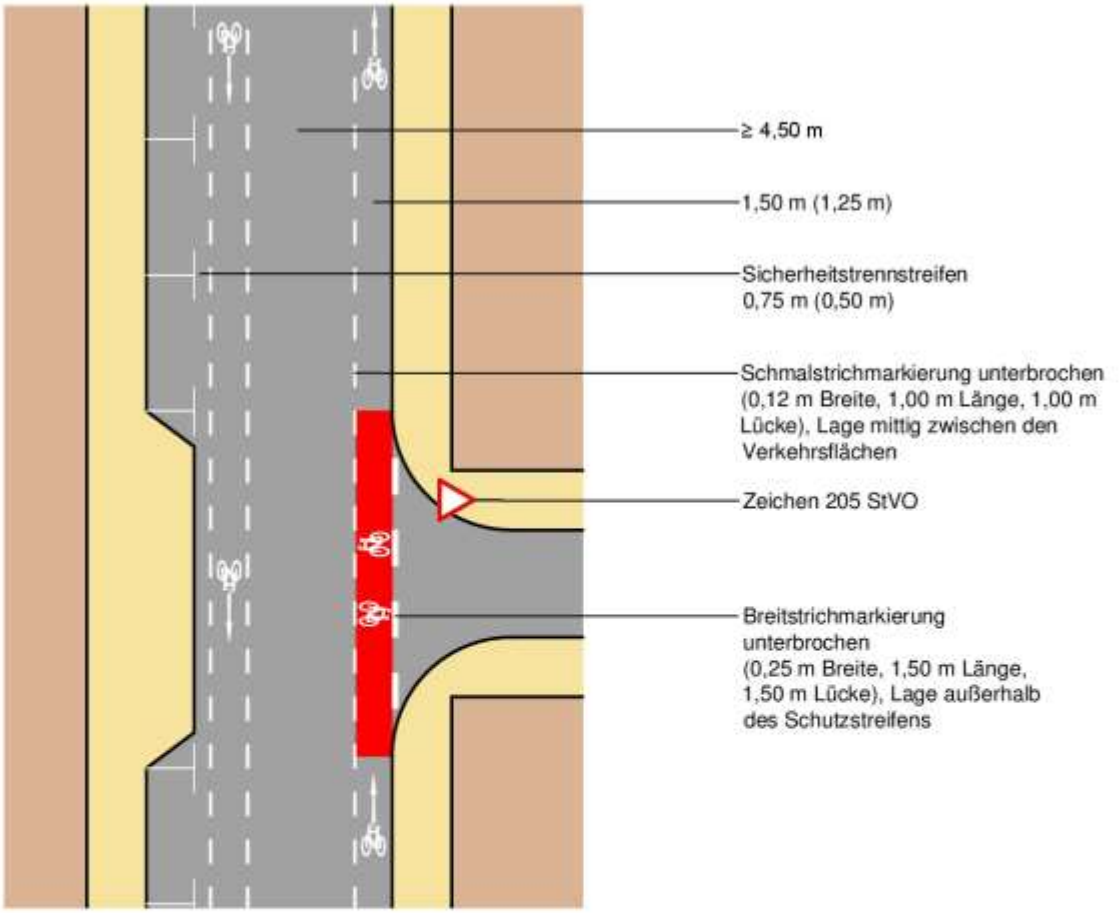
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei018a	Lage	innerorts	Bestand	Schutzstreifen
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

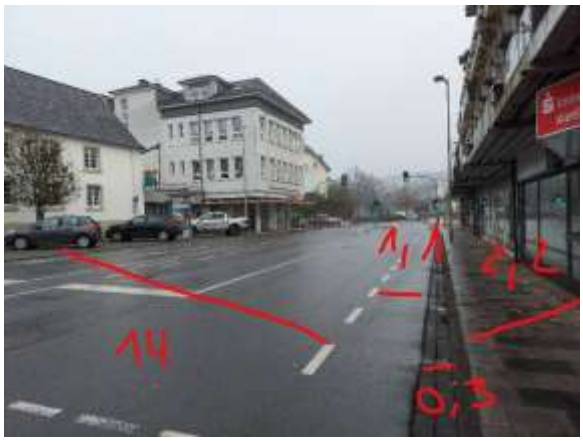
Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei018b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 139 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6186 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 1,25 bis < 1,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6186 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,25 m bis < 1,50 m und ist damit nicht ERA-konform, erreicht aber nur das Mindestmaß, dass in der Neuauflage der ERA22 nicht mehr vorkommen wird.
Die Kernfahrbahnbreite beträgt derzeit 7,50 m, mit Schutzstreifen über 10 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der bestehende Schutzstreifen hat eine Breite von ca. 1,40 m und sollte in einer Breite von 1,50 m neu markiert werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1074/7.63865

Kostenschätzung:	8.340,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

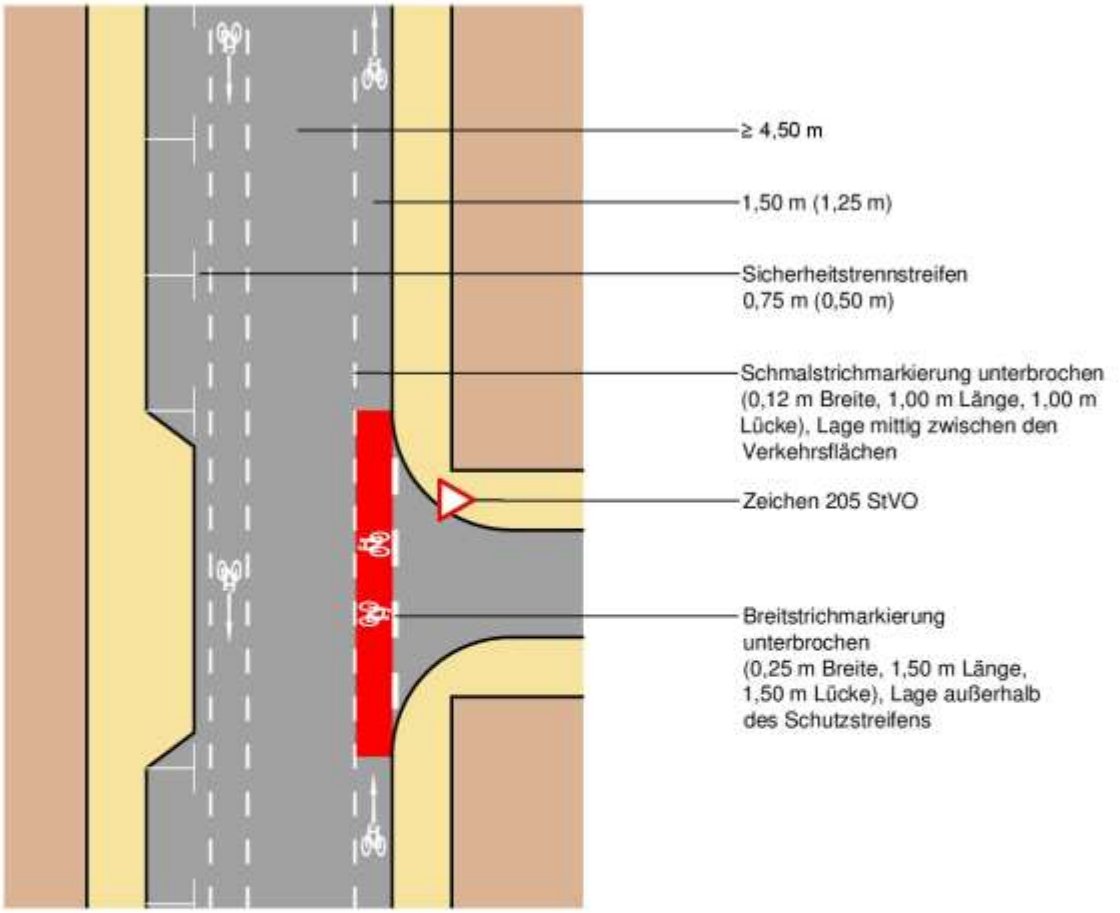
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei018b	Lage	innerorts	Bestand	Schutzstreifen
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei018b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße/Obere Volmestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei018b
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Prüfung: Der Radfahrende könnte auch bereits über Am Bücking auf die Volmestraße (Hauptverkehrsstraße) geführt werden. Es ist zu prüfen ob die Abschnitte Mei016 und 017 zugunsten einer Führung über die bereits vorhandenen Schutzstreifen erfolgen sollte.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1085/7.6393

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

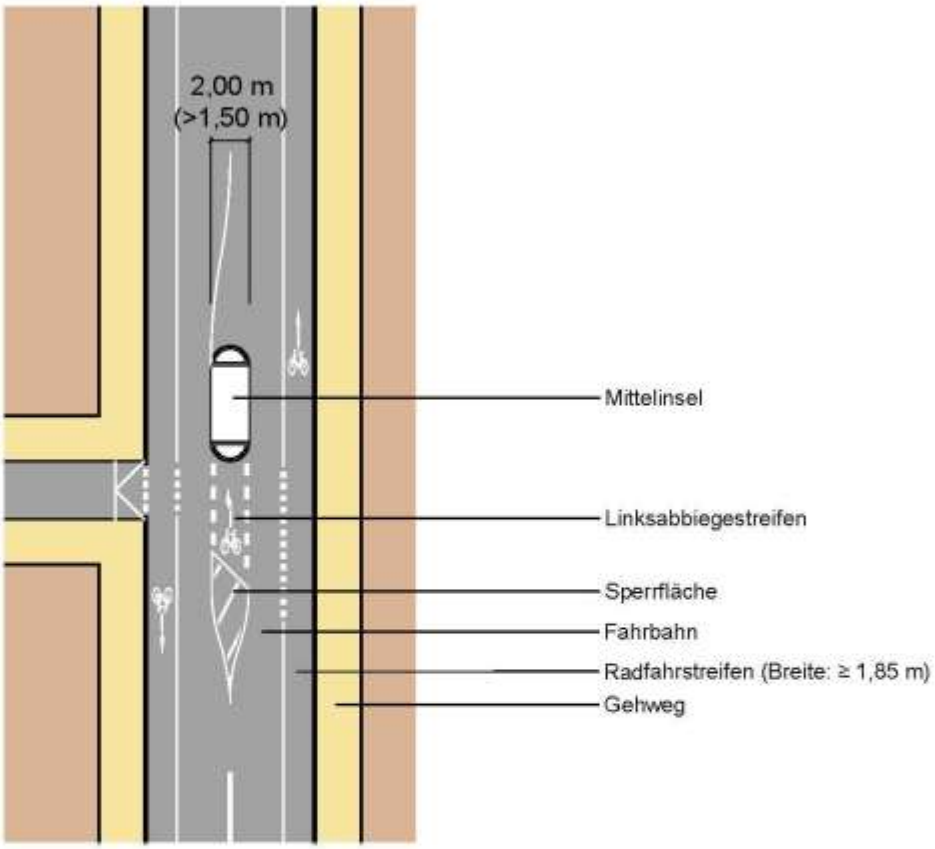
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei018b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße/Obere Volmestraße

Musterlösung

Linksabbiegen an einer Einmündung

Abbiegestreifen für den Radverkehr



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), S. 40

Anwendungsbereiche:
- Einmündung an einer selbstständig geführten Radverkehrsroute

Hinweise:
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.3-6 Stand: September 2018	

Abschnitts-Nr.	Mei018b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße (Höhe Unterm Bamberg)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei018b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Prüfung auf Neumarkierung im Zuge der Maßnahmen Mei018a und b sowie Mei052



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1078/7.6390

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

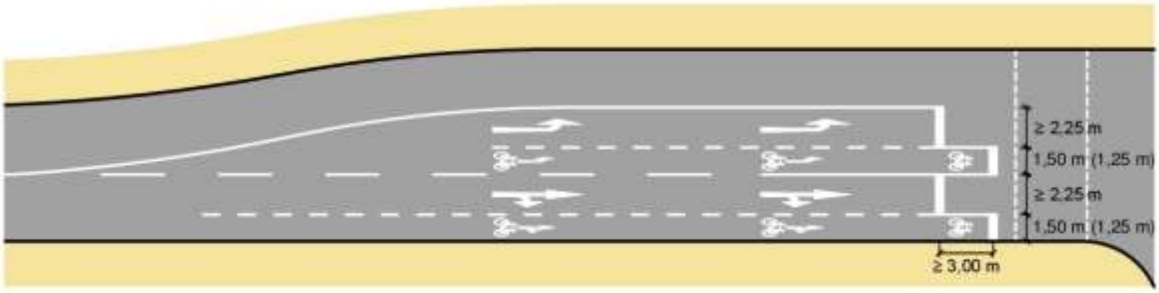
Abschnitts-Nr.	Mei018b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße (Höhe Unterm Bamberg)

Musterlösung

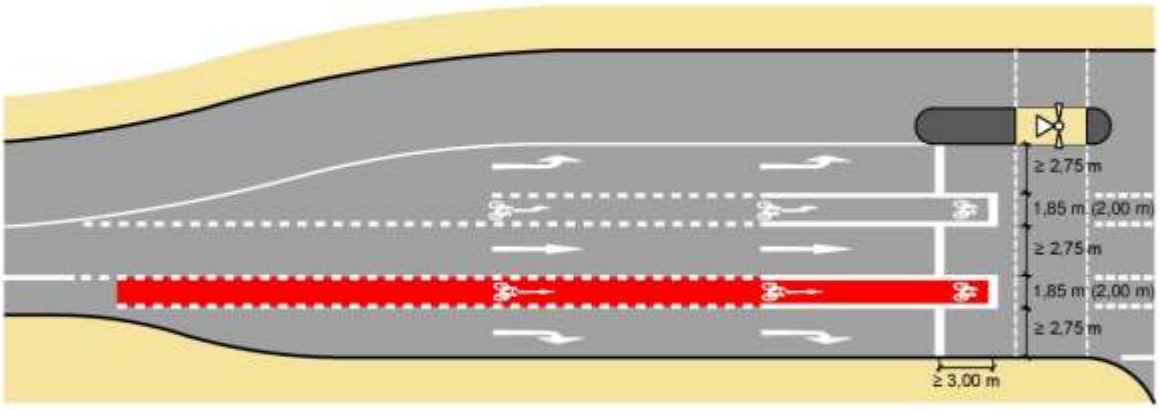
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei021	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Grotewiese

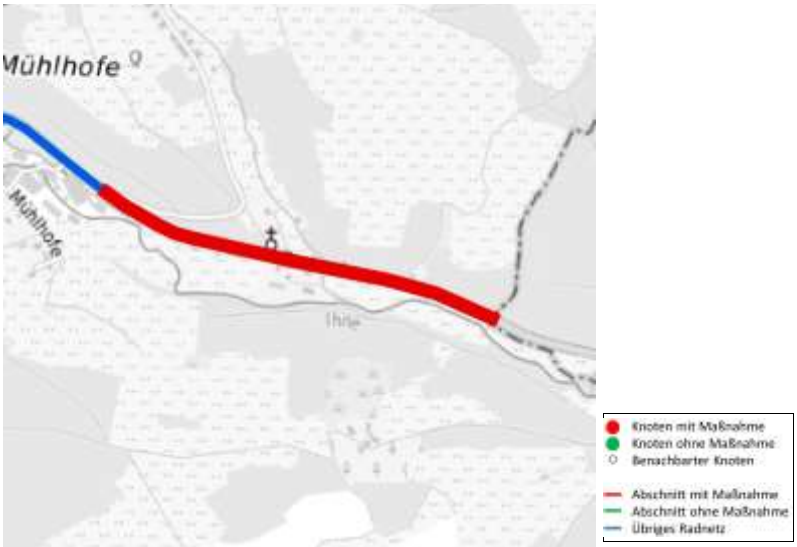
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 894 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 7394 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7394 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune: Wichtige Strecke. Abstimmung mit Stadt Attendorn Büro Kaulen sollte erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1119/7.80728

Kostenschätzung:	357.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

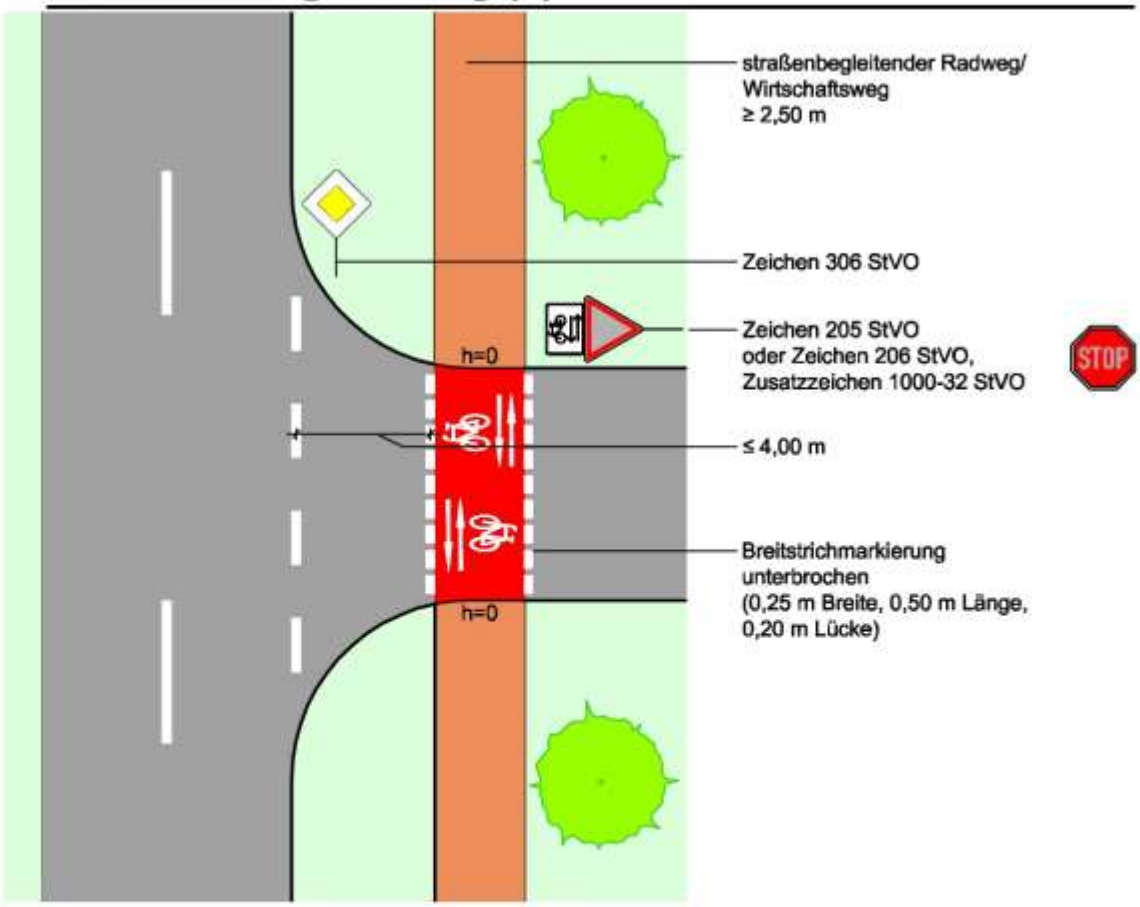
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei021	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Grotewiese

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei022	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Mühlhofe

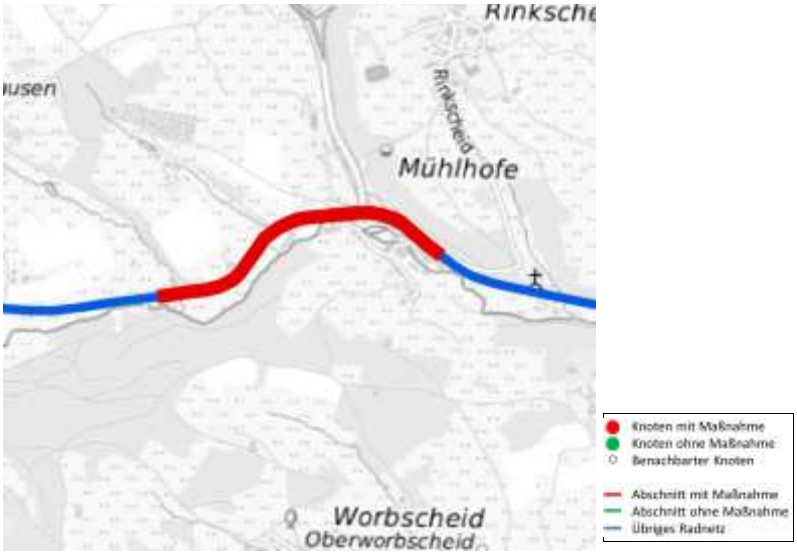
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1241 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5546 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune: Grundsätzlich erforderlich. So lange kein Radweg gebaut ist, sollte die Alternativroute über die K 7 von



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1103/7.79192

Kostenschätzung:	496.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

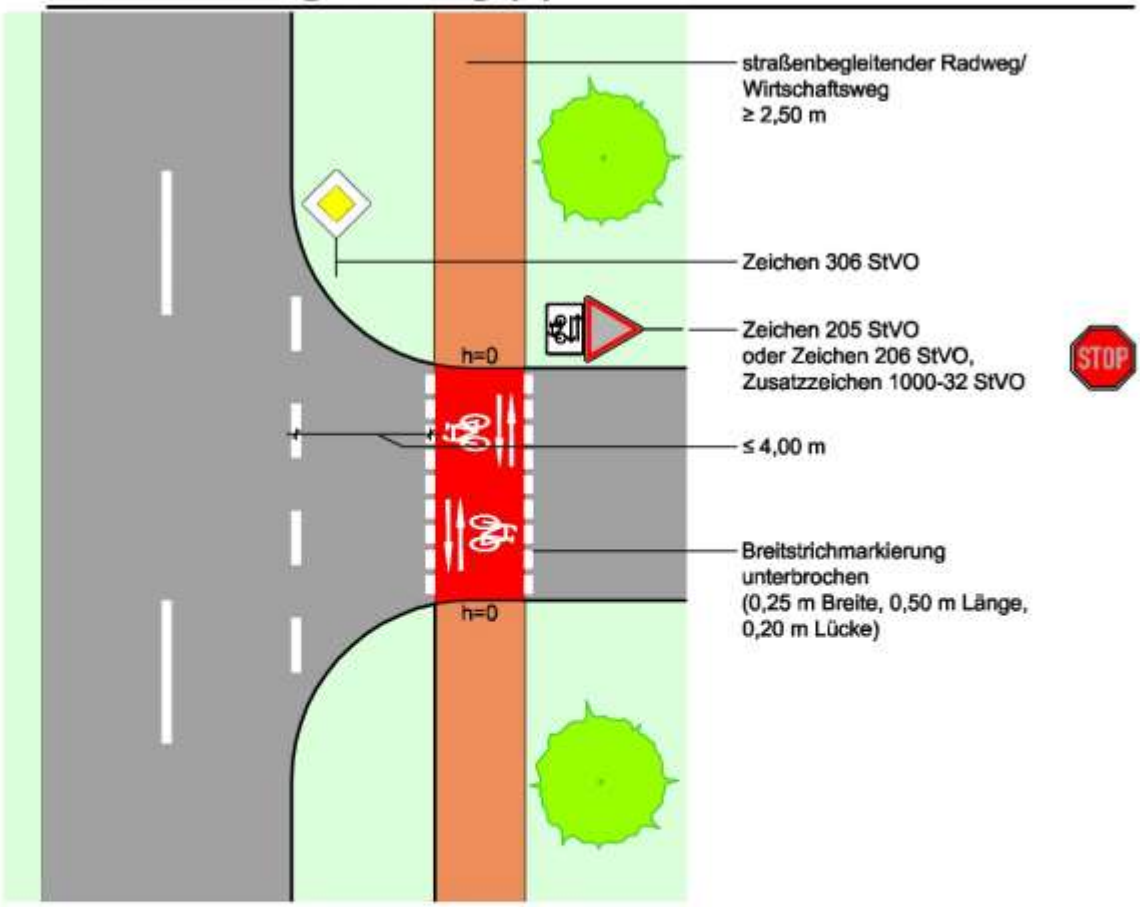
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei022	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Mühlhofe

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei023	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539

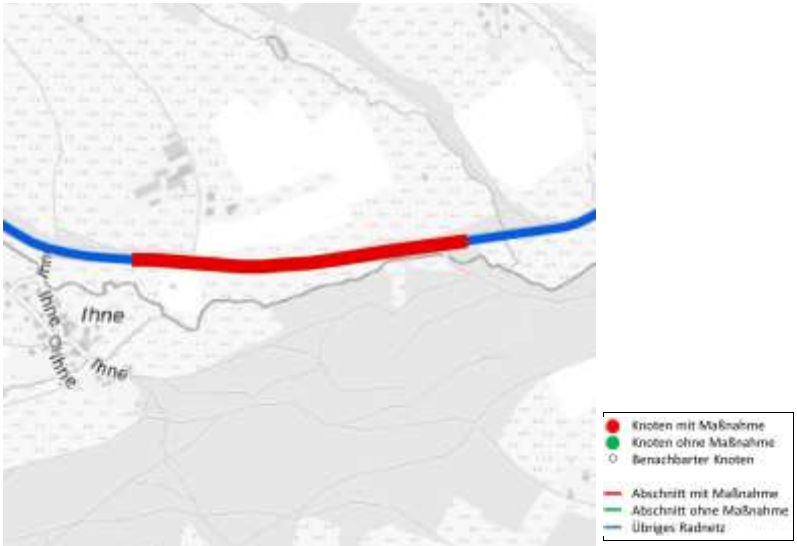
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 715 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5546 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5546 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune: Grundsätzlich erforderlich. So lange kein Radweg gebaut ist, sollte die Alternativroute über die K 7 von



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1098/7.78178

Kostenschätzung:	286.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

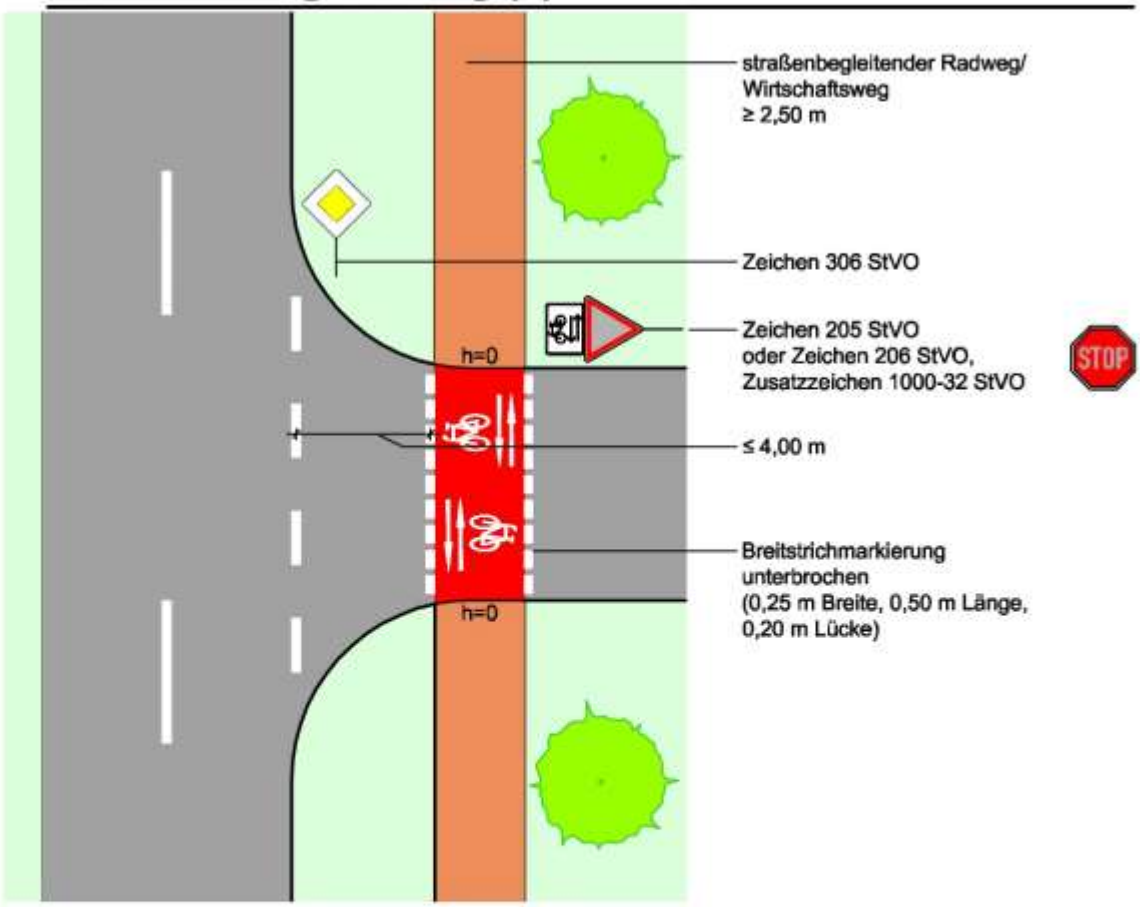
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei023	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 539

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Mei024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539

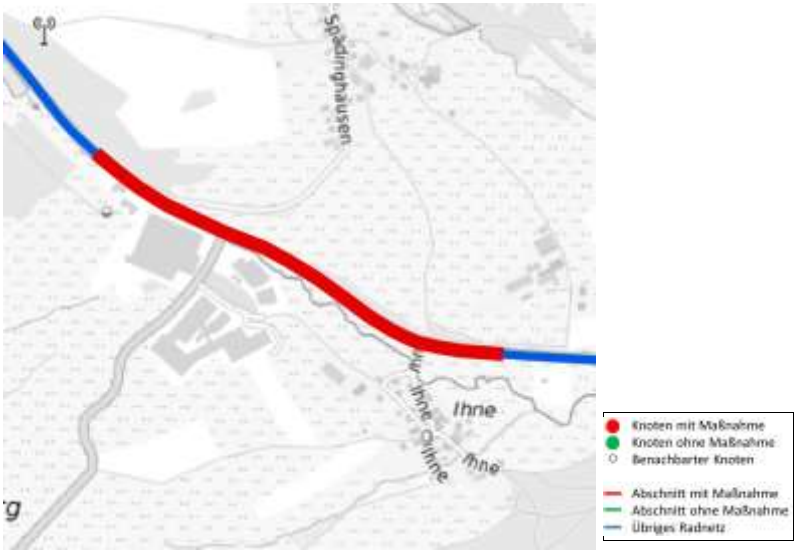
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 974 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 6830 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6830 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Grundsätzlich erforderlich. So lange kein Radweg gebaut ist, sollte die Alternativroute über die K 7 von Valbert über Vorderhagen,



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1135/7.76941

Kostenschätzung:	389.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

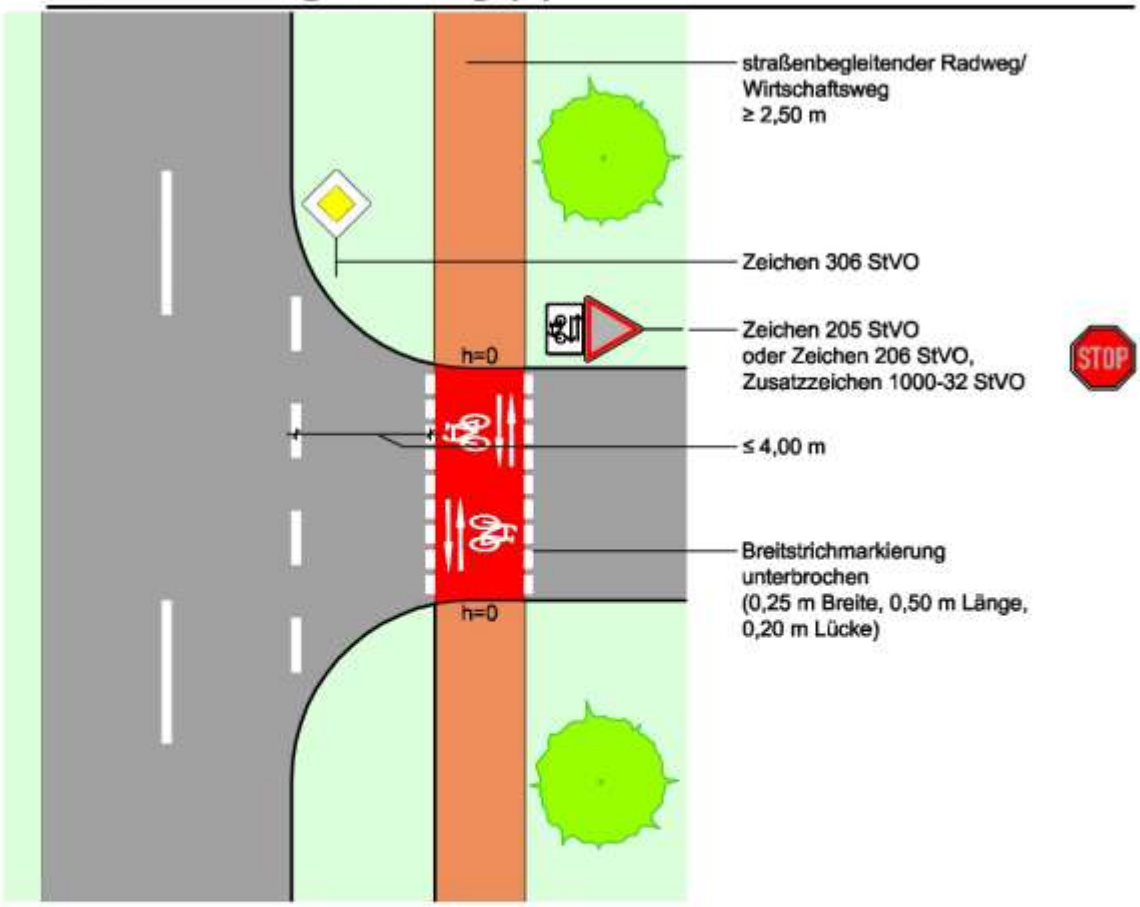
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 539

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei025	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539

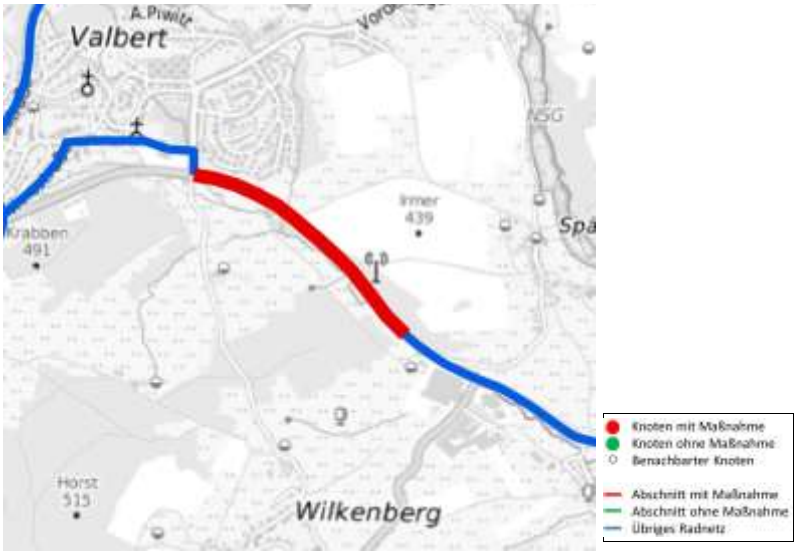
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1041 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 6830 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6830 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune: Grundsätzlich erforderlich. So lange kein Radweg gebaut ist, sollte die Alternativroute über die K 7 von



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1189/7.75772

Kostenschätzung:	416.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

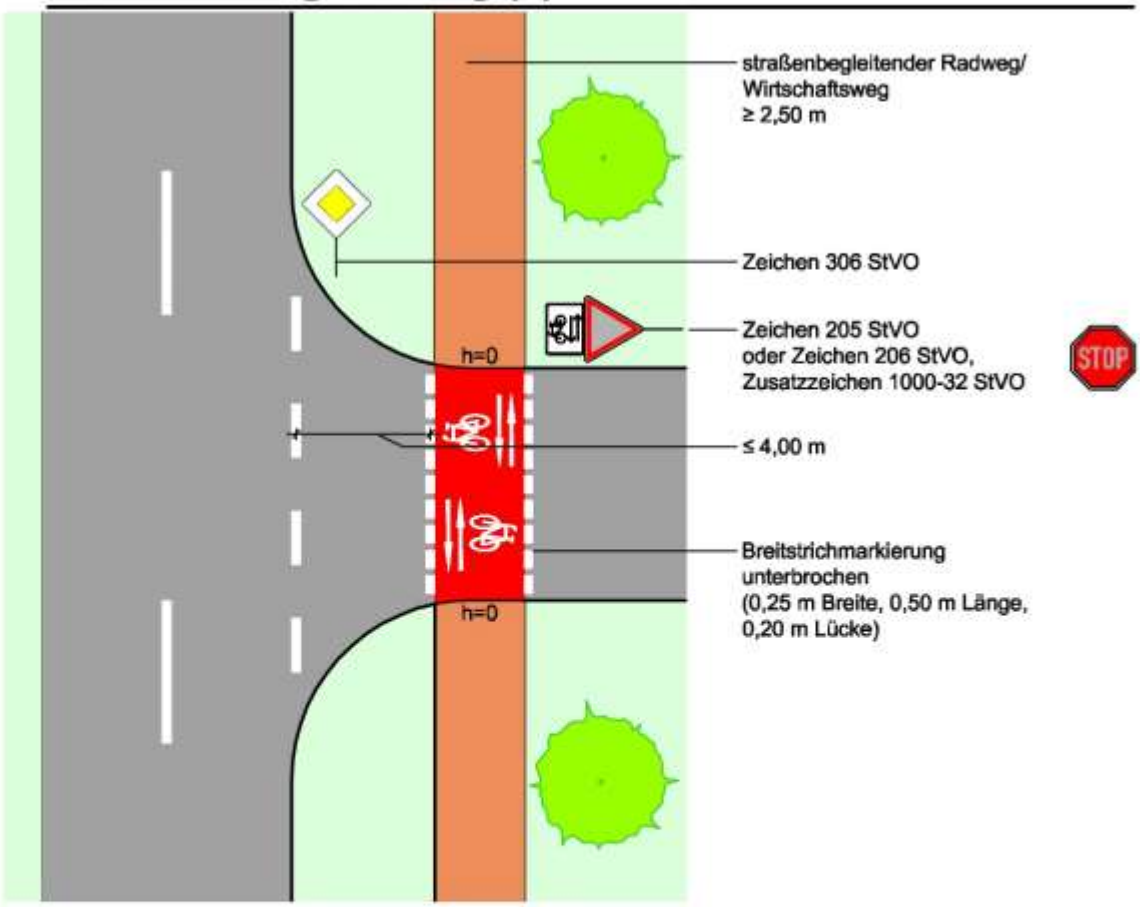
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei025	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 539

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei025.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539/Haaner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei025
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Liegt der neu zu bauende Radweg (Mei025) auf der Nordseite, dann ist ein geeignetes bauliches Radwegeende herzustellen. Liegt dieser auf der Südseite, so sollte eine Querungshilfe in Form einer Bedarfs-LSA, da eine einfache Querungshilfe bei dieser Verkehrsstärke nicht ausreicht, installiert werden. Diese kann als "Dunkelampel" angelegt werden, die erst auf Tastendruck auf Gelb/Rot schaltet (vgl. Musterlösung 9.3-6).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1189/7.7577

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

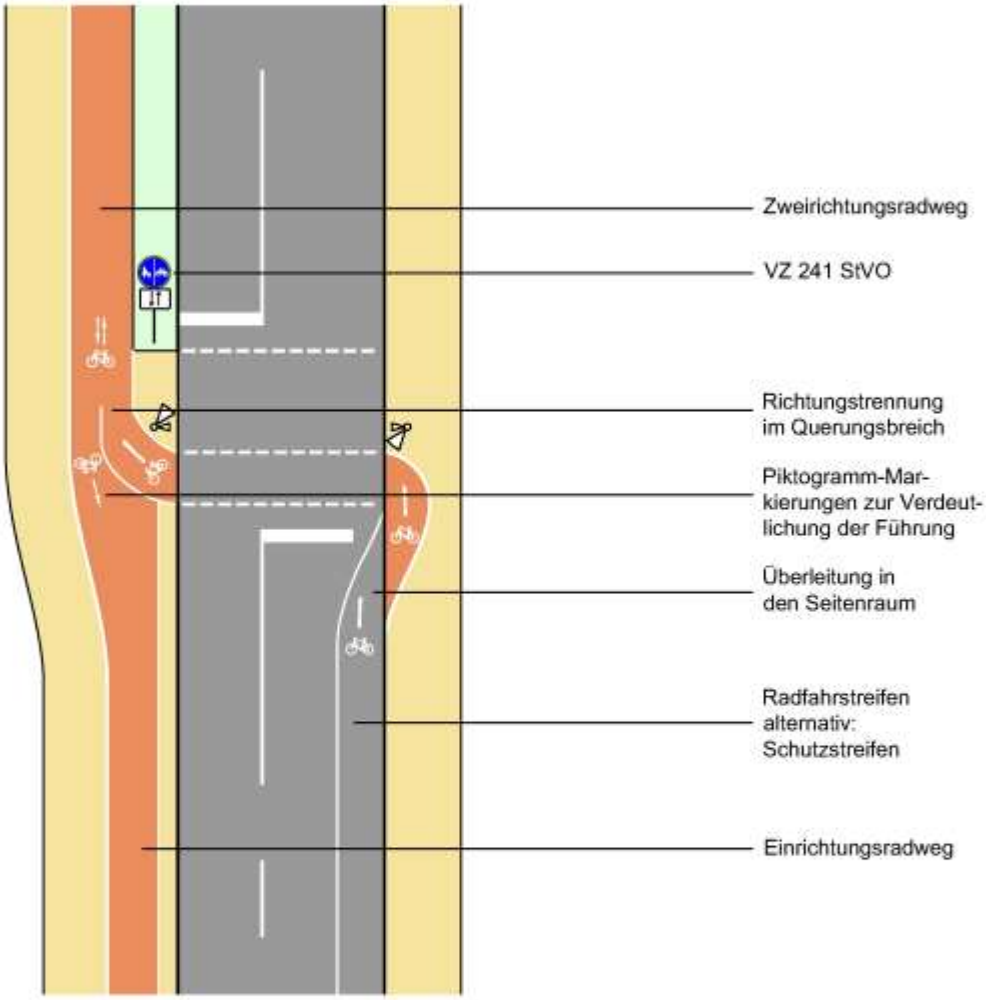
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei025.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 539/Haaner Straße

Musterlösung

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Auflösung eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA I



Regelungen:
- ERA, Kapitel 5

Anwendungsbereiche:
- Beginn oder Ende eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA

Hinweise:
- Die Lösung ist übertragbar auf weitere Führungsformen (z.B. Einrichtungsradweg statt Radfahrstreifen, Schutzstreifen statt Einrichtungsradweg)

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: Stand: Juni 2017	Stadt Sindelfingen

Abschnitts-Nr.	Mei029	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Landwirtschaftlicher Weg (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 750 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Wirtschafts- / Betriebsweg / Anlieger frei Weg
Subtyp der Führungsform: Landwirtschaftlicher Weg (straßenbegleitend)
Verkehrsbelastung: 10342 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 250 + 1022-10

Zustandsbewertung:
Die Straße / der Weg liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1138/7.73556

Abschnitts-Nr.	Mei029.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539/Robechestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei029
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1165/7.7449

Abschnitts-Nr.	Mei030	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1825 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 10342 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 10342 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Im Bereich Blomberg/Österfeld kann auch anstelle eines Radwegs an der L539, eine Durchwegung (Mei042) zu Blomberg und weiter über Osterfeld (Mei039-041) geführt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1079/7.71544

Kostenschätzung:	730.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

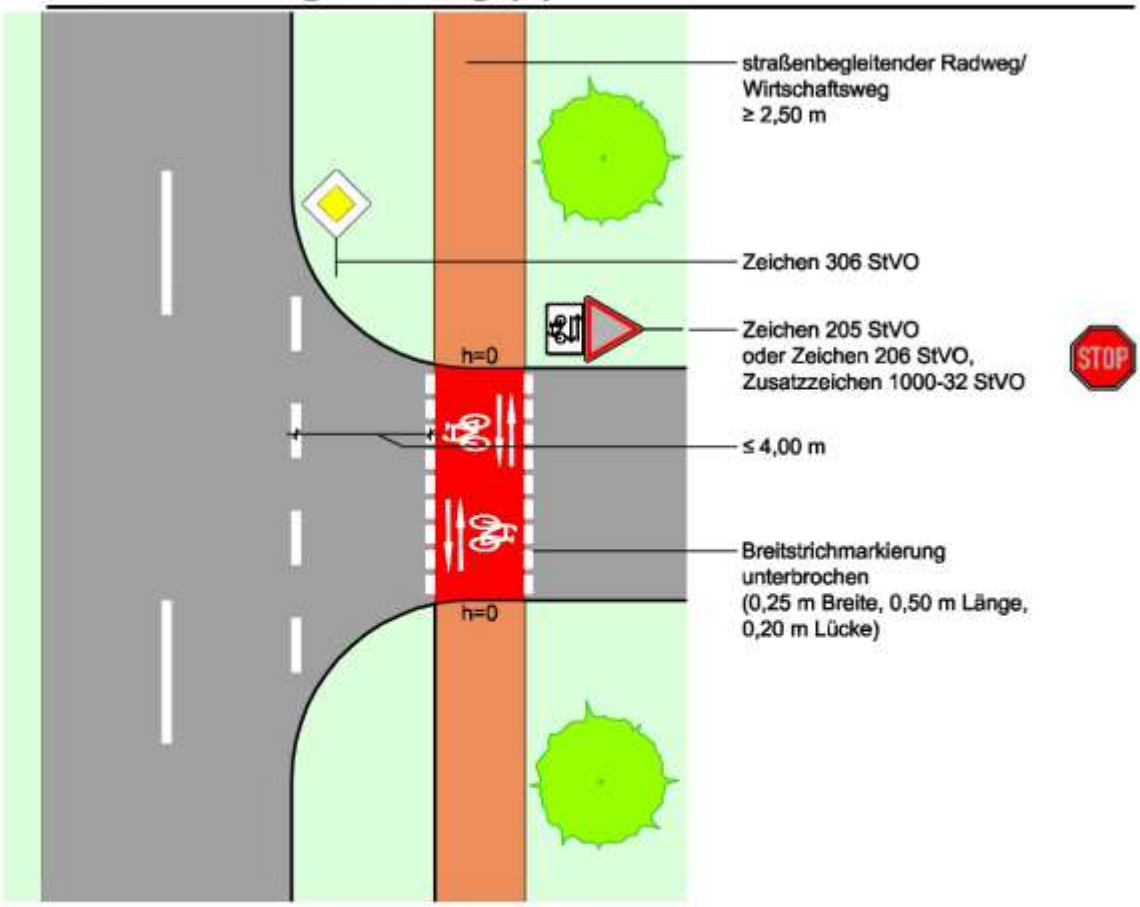
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei030	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 539

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

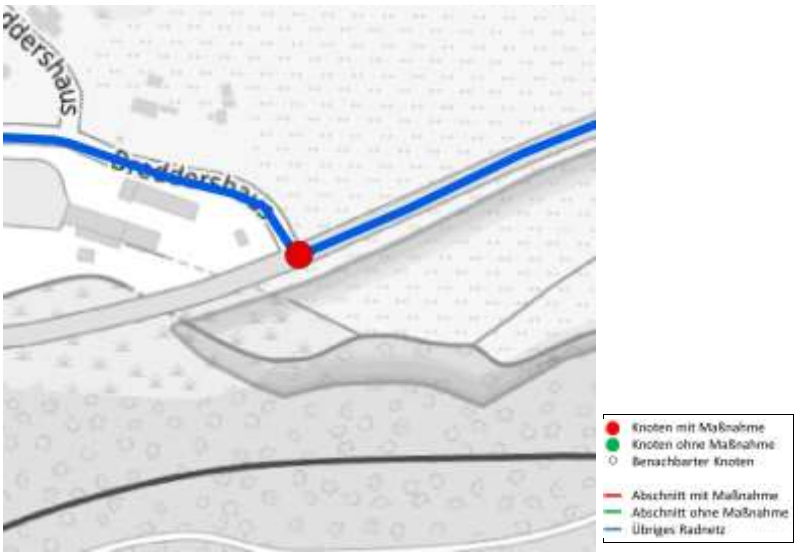
Abschnitts-Nr.	Mei030.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539/Breddershaus

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei030
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Liegt der neu zu bauende Radweg (Mei032) auf der Nordseite, dann ist ein geeignetes bauliches Radwegeende herzustellen. Liegt dieser auf der Südseite, so sollte eine Querungshilfe in Form einer Bedarfs-LSA, da eine einfache Querungshilfe bei dieser Verkehrsstärke nicht ausreicht, installiert werden. Diese kann als "Dunkelampel" angelegt werden, die erst auf Tastendruck auf Gelb/Rot schaltet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1079/7.7154

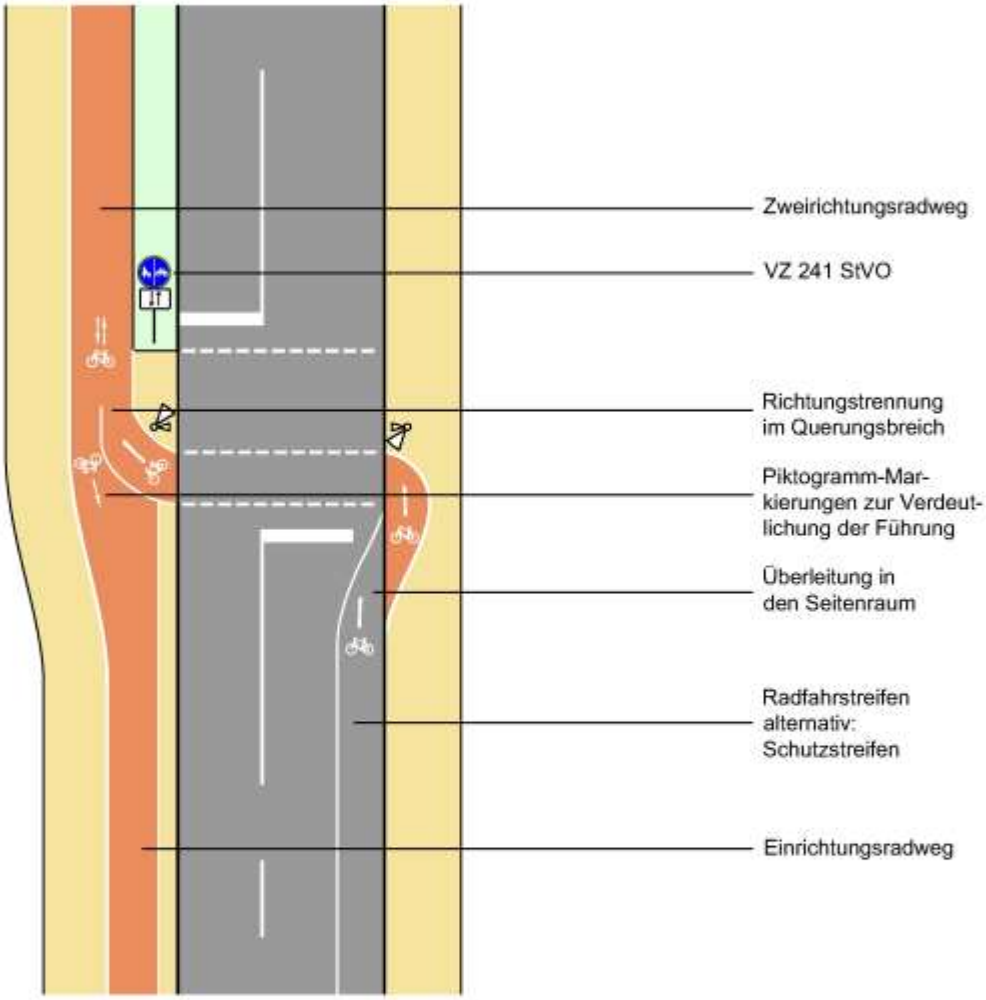
Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Auflösung eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA I



Regelungen:
- ERA, Kapitel 5

Anwendungsbereiche:
- Beginn oder Ende eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA

Hinweise:
- Die Lösung ist übertragbar auf weitere Führungsformen (z.B. Einrichtungsradweg statt Radfahrstreifen, Schutzstreifen statt Einrichtungsradweg)

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt:
Stand: Juni 2017

Stadt Sindelfingen

Abschnitts-Nr.	Mei030.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei030
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Liegt der neu zu bauende Radweg (Mei032) auf der Nordseite, dann ist ein geeignetes bauliches Radwegeende herzustellen. Liegt dieser auf der Südseite, so sollte eine Querungshilfe in Form einer Bedarfs-LSA, da eine einfache Querungshilfe bei dieser Verkehrsstärke nicht ausreicht, installiert werden. Diese kann als "Dunkelampel" angelegt werden, die erst auf Tastendruck auf Gelb/Rot schaltet. Maßnahme kommt nur zum Tragen, wenn Mei039-042 anstelle von Mei030 in diesem Bereich umgesetzt wird.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1087/7.7195

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

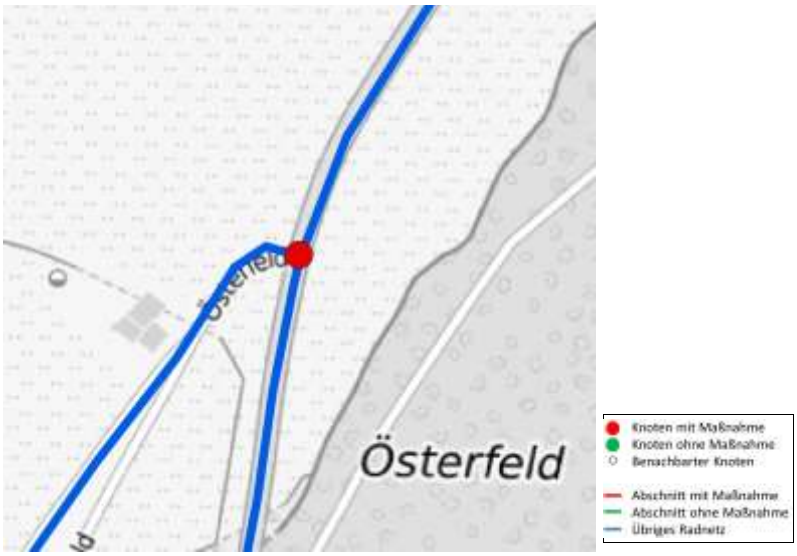
Abschnitts-Nr.	Mei030.3	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539/Österfeld

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei030
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Liegt der neu zu bauende Radweg (Mei032) auf der Nordseite, dann ist ein geeignetes bauliches Radwegeende herzustellen. Liegt dieser auf der Südseite, so sollte eine Querungshilfe in Form einer Bedarfs-LSA, da eine einfache Querungshilfe bei dieser Verkehrsstärke nicht ausreicht, installiert werden. Diese kann als "Dunkelampel" angelegt werden, die erst auf Tastendruck auf Gelb/Rot schaltet. Maßnahme kommt nur zum Tragen, wenn Mei039-042 anstelle von Mei030 in diesem Bereich umgesetzt wird.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1107/7.7270

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

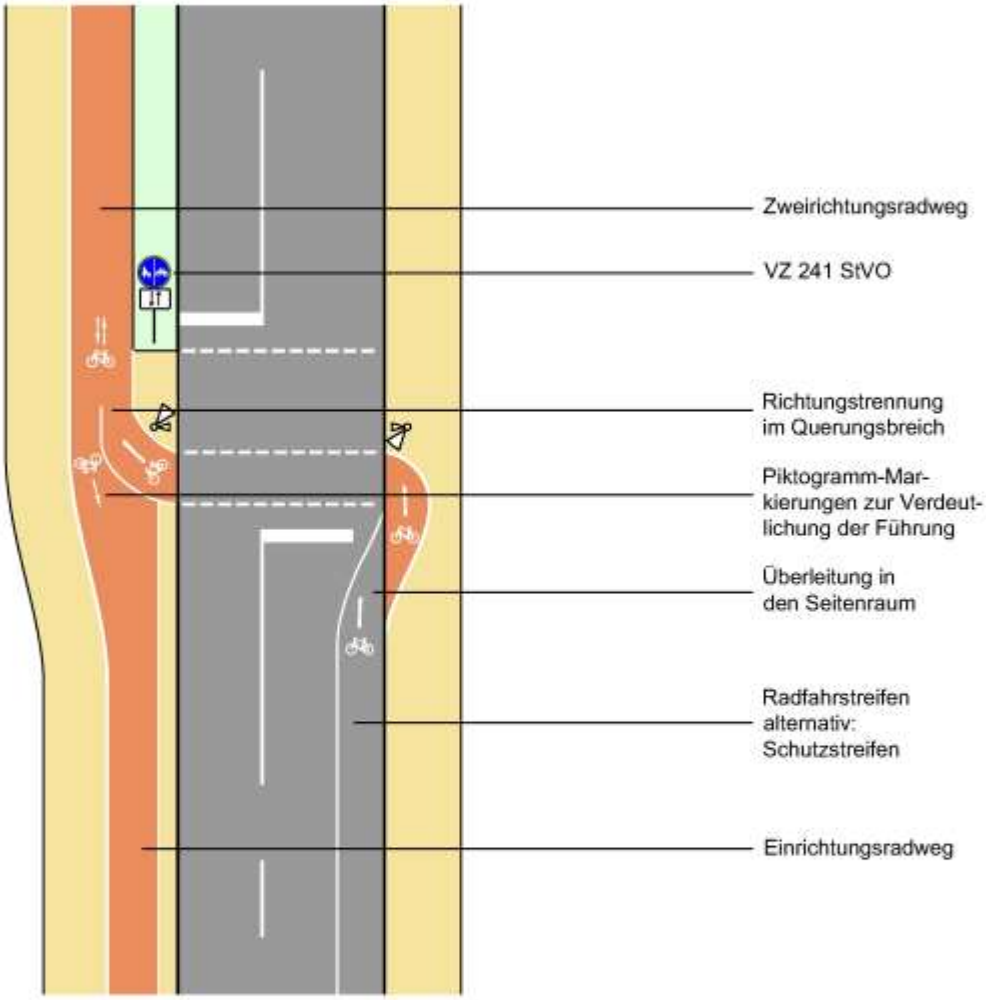
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei030.3	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 539/Österfeld

Musterlösung

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Auflösung eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA I



Regelungen:
- ERA, Kapitel 5

Anwendungsbereiche:
- Beginn oder Ende eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA

Hinweise:
- Die Lösung ist übertragbar auf weitere Führungsformen (z.B. Einrichtungsradweg statt Radfahrstreifen, Schutzstreifen statt Einrichtungsradweg)

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: Stand: Juni 2017	Stadt Sindelfingen

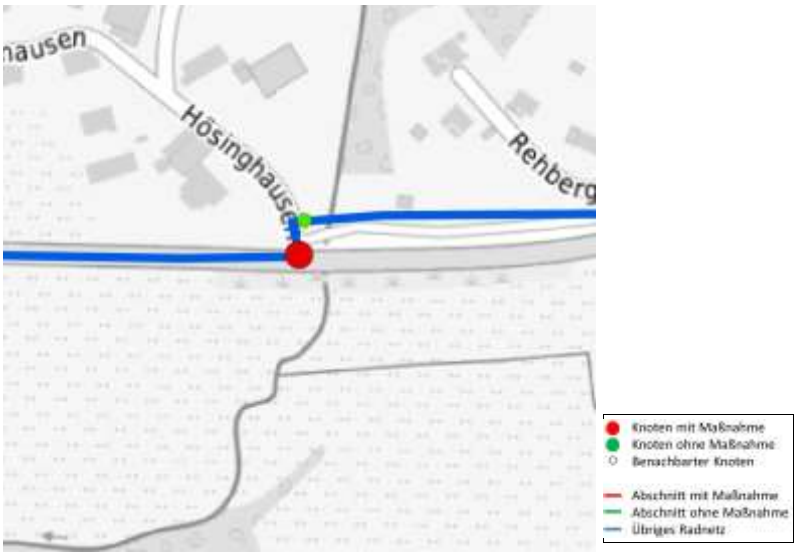
Abschnitts-Nr.	Mei030.4	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 539/Hösinghausen

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei030
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Liegt der neu zu bauende Radweg (Mei032) auf der Nordseite, dann ist ein geeignetes bauliches Radwegeende herzustellen. Liegt dieser auf der Südseite, so sollte eine Querungshilfe in Form einer Bedarfs-LSA, da eine einfache Querungshilfe bei dieser Verkehrsstärke nicht ausreicht, installiert werden. Diese kann als "Dunkelampel" angelegt werden, die erst auf Tastendruck auf Gelb/Rot schaltet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1138/7.7355

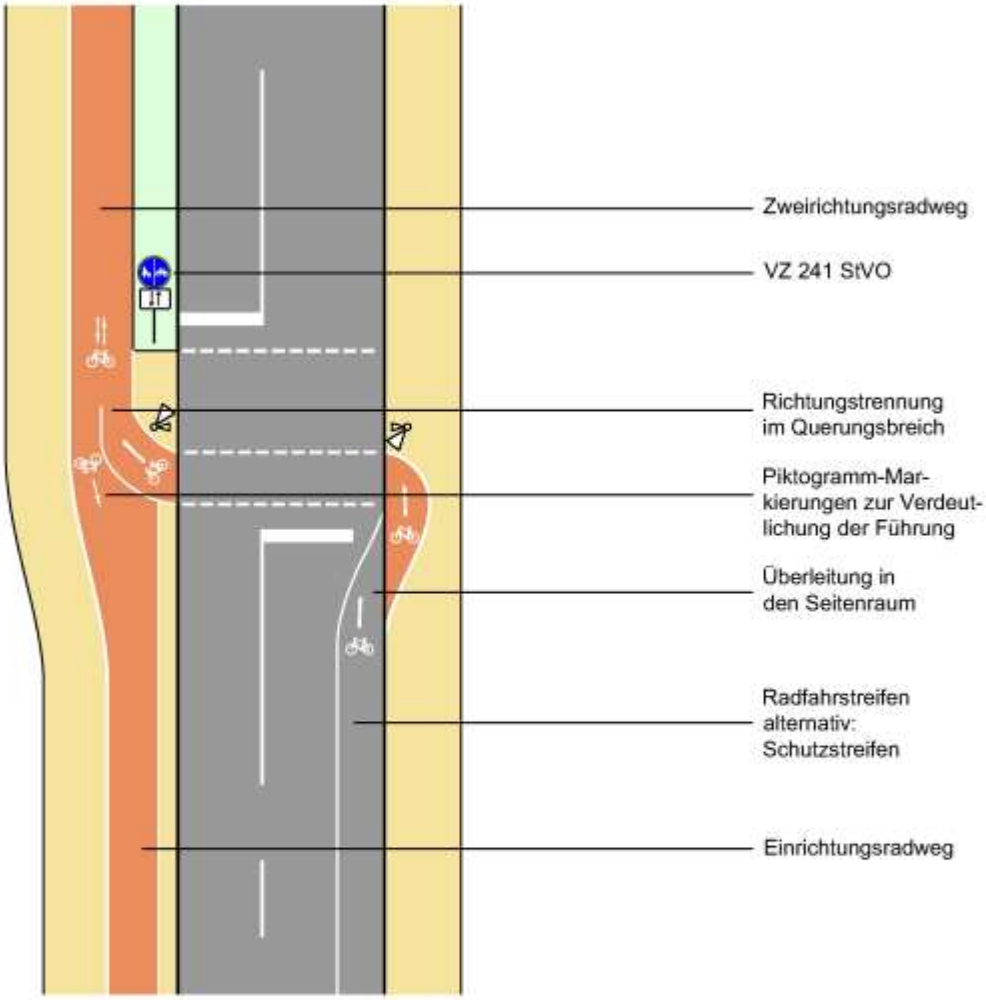
Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Auflösung eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA I



Regelungen:
- ERA, Kapitel 5

Anwendungsbereiche:
- Beginn oder Ende eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA

Hinweise:
- Die Lösung ist übertragbar auf weitere Führungsformen (z.B. Einrichtungsradweg statt Radfahrstreifen, Schutzstreifen statt Einrichtungsradweg)

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt:
Stand: Juni 2017

Stadt Sindelfingen

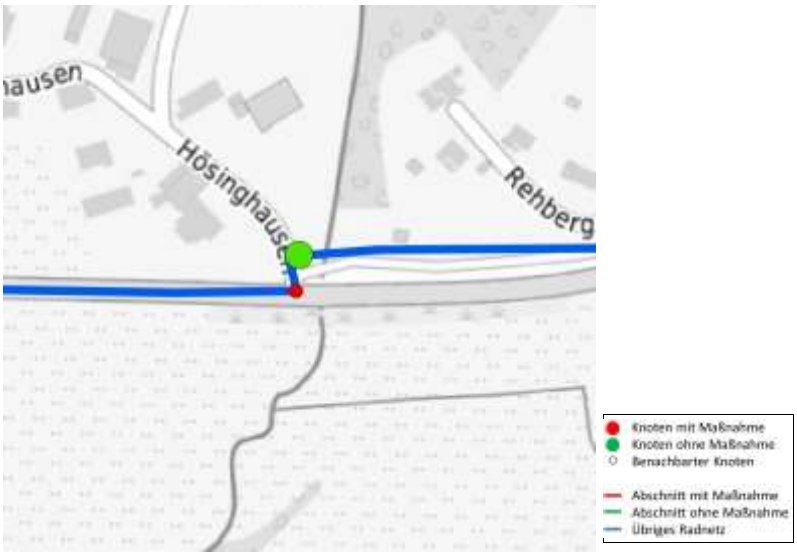
Abschnitts-Nr.	Mei030.5	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Hösinghausen

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei030
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1139/7.7355

Abschnitts-Nr.	Mei032	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Listerhammer

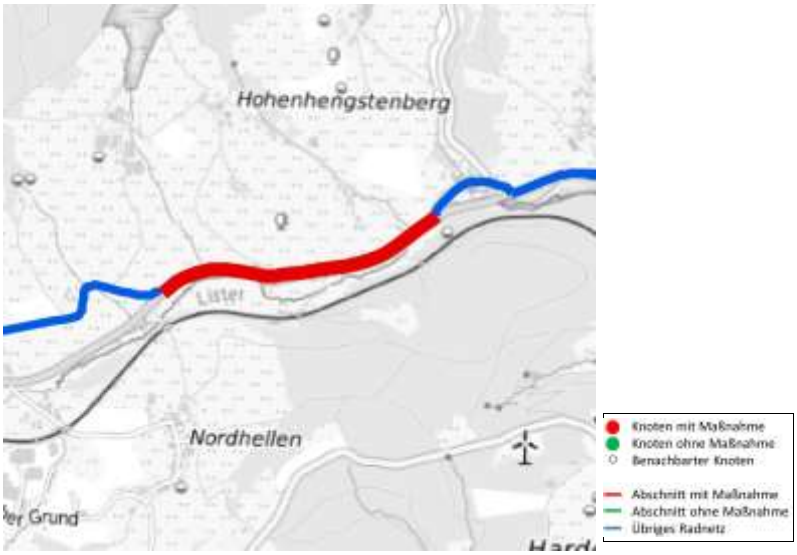
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1126 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10342 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 10342 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1043/7.69653

Kostenschätzung:	450.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

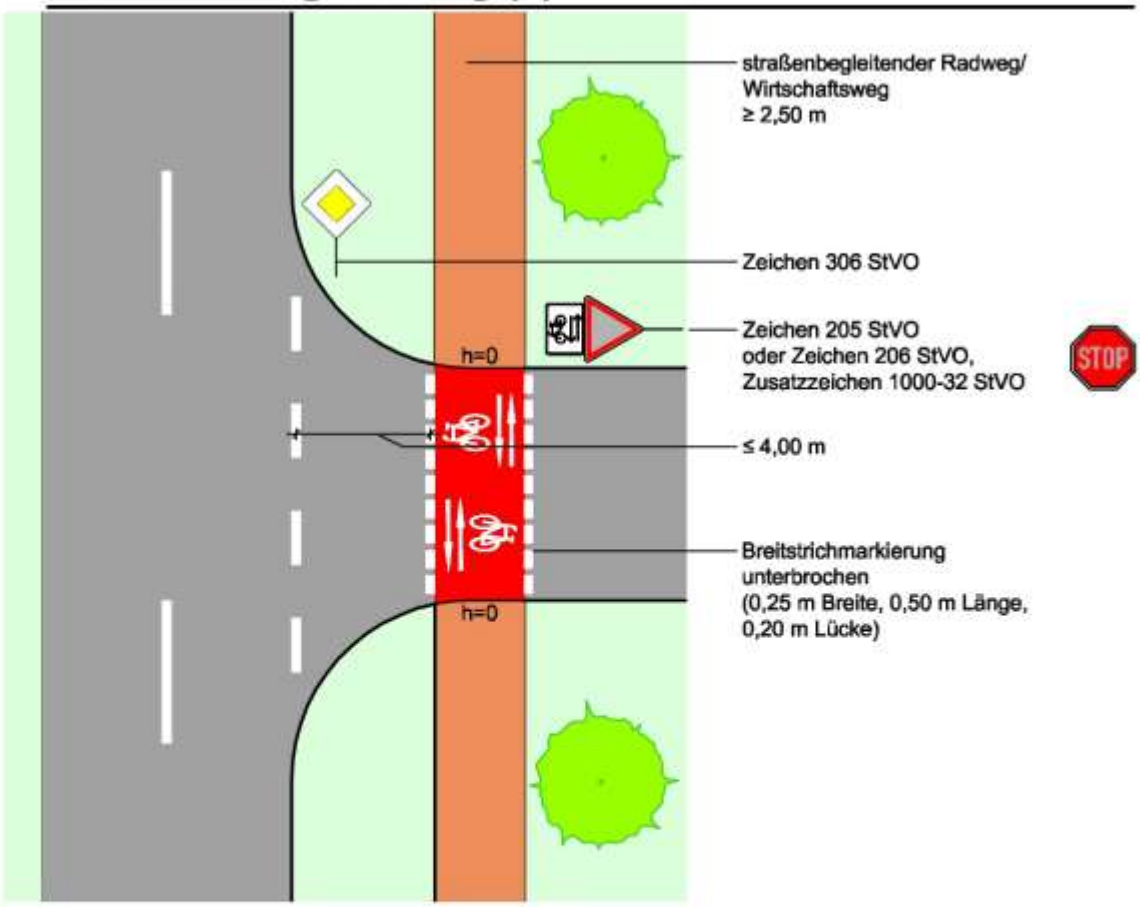
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei032	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Listerhammer

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

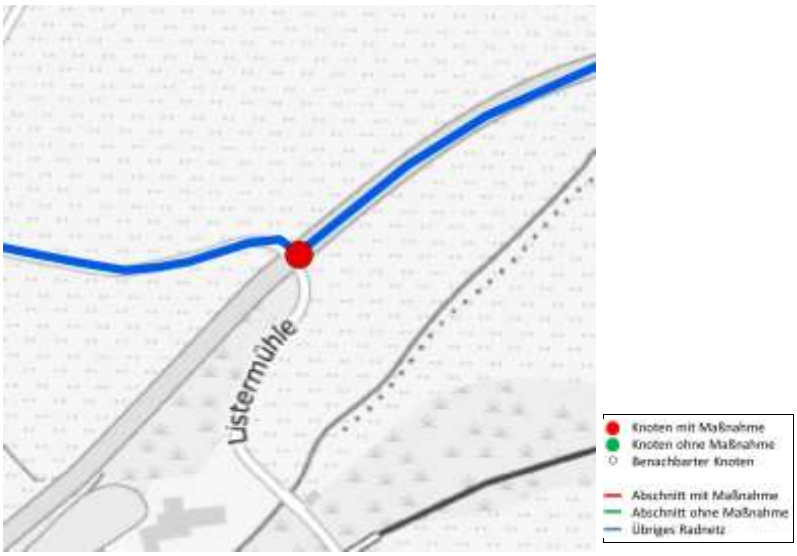
Abschnitts-Nr.	Mei032.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Listerhammer/Listermühle

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei032
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Es sollte eine bauliche, geteilte Querungshilfe errichtet werden, umso die Querung der L539 zu ermöglichen. Diese Maßnahmen kommt nur zur Anwendung, wenn der neu zu errichtende Radweg (Mei032) auf der Südostseite der Fahrbahn gebaut werden sollte. Wird dieser auf der Nordwestseite gebaut, dann entfällt diese Maßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.104/7.6965

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

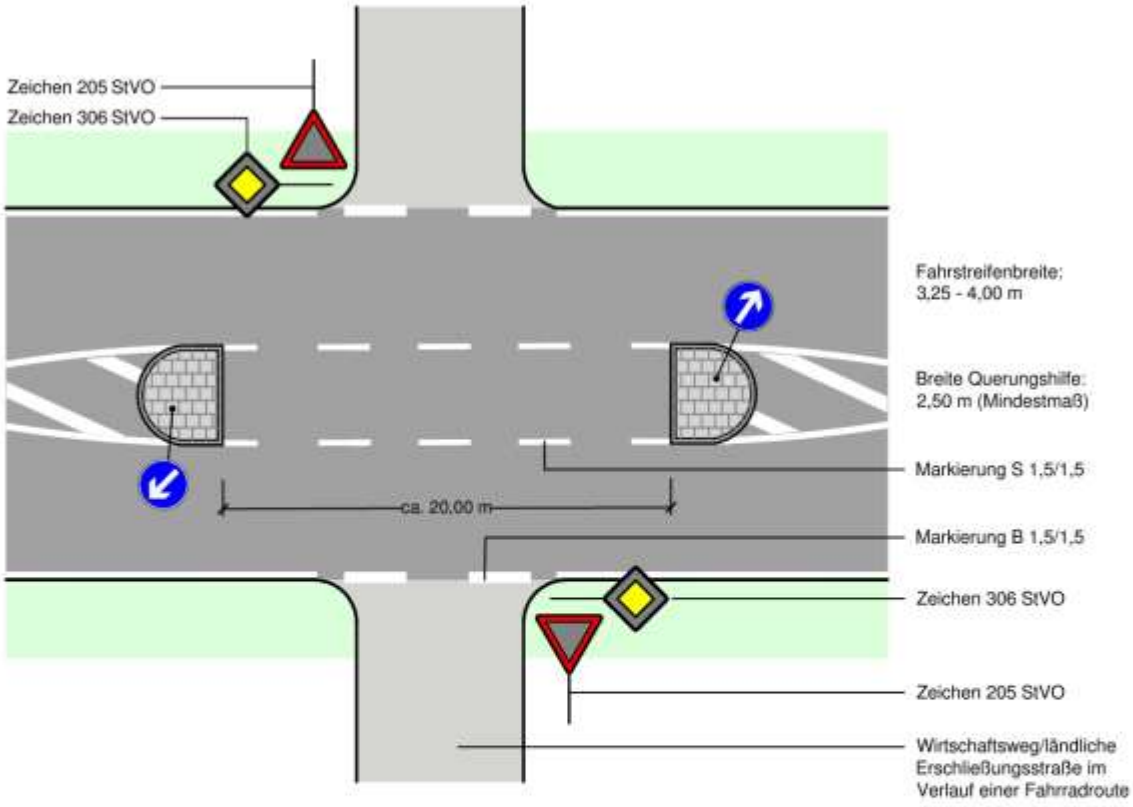
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei032.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Listerhammer/Listermühle

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

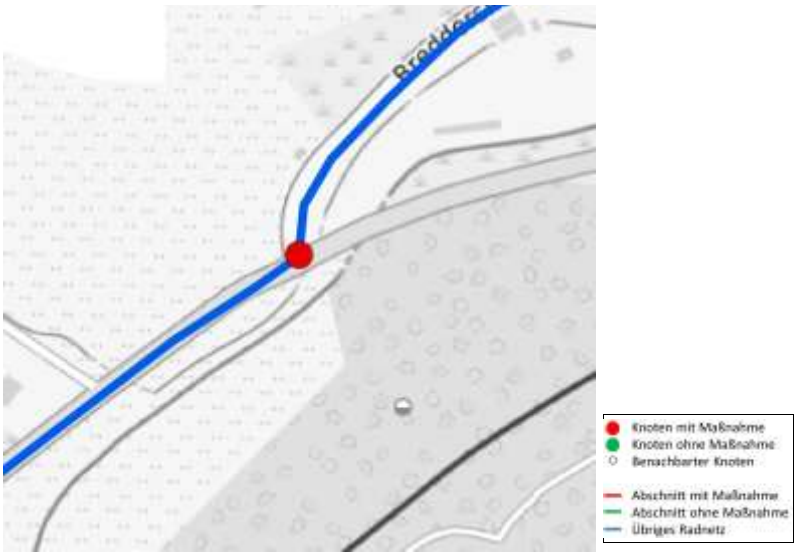
Abschnitts-Nr.	Mei032.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L539/Hösinghausen

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei032
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Liegt der neu zu bauende Radweg (Mei032) auf der Nordseite, dann ist ein geeignetes bauliches Radwegeende herzustellen. Liegt dieser auf der Südseite, so sollte eine Querungshilfe in Form einer Bedarfs-LSA, da eine einfache Querungshilfe bei dieser Verkehrsstärke nicht ausreicht, installiert werden. Diese kann als "Dunkelampel" angelegt werden, die erst auf Tastendruck auf Gelb/Rot schaltet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1071/7.7113

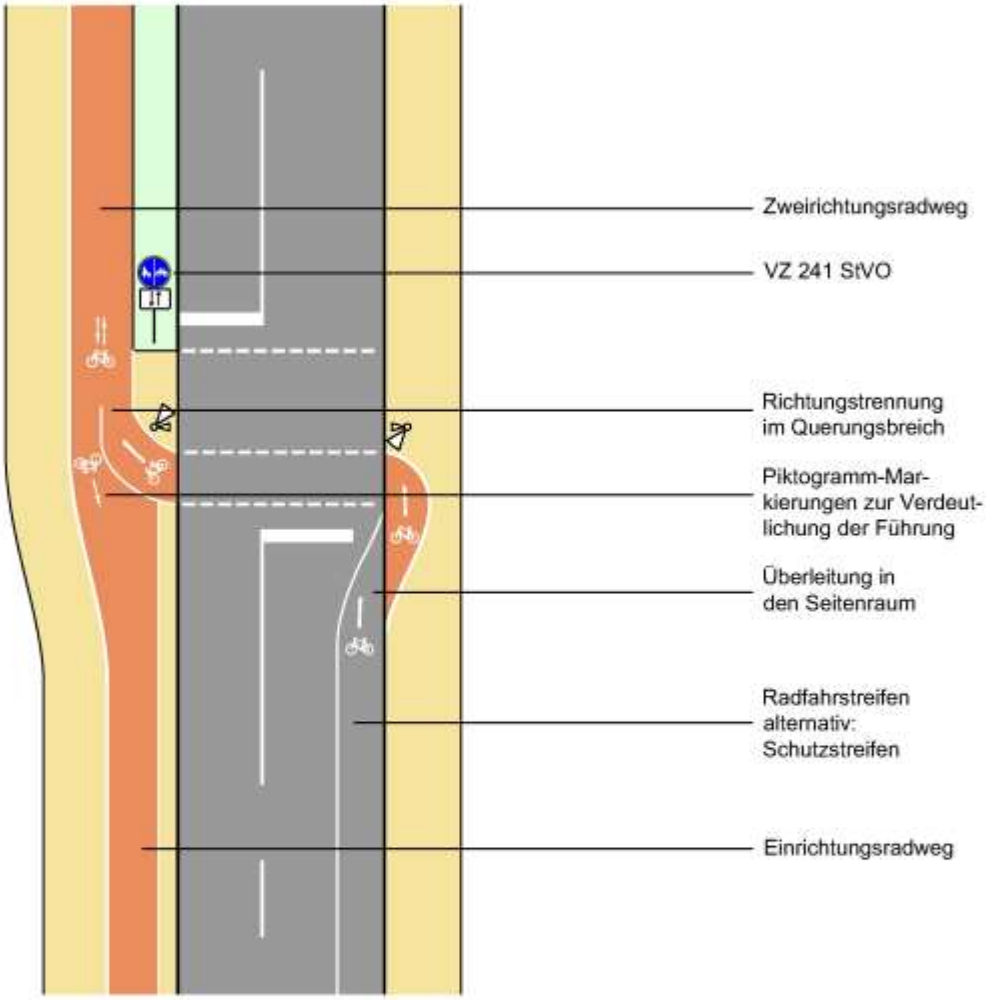
Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Auflösung eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA I



Regelungen:
- ERA, Kapitel 5

Anwendungsbereiche:
- Beginn oder Ende eines Zweirichtungsradweges an einer Fußgänger-LSA

Hinweise:
- Die Lösung ist übertragbar auf weitere Führungsformen (z.B. Einrichtungsradweg statt Radfahrstreifen, Schutzstreifen statt Einrichtungsradweg)

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

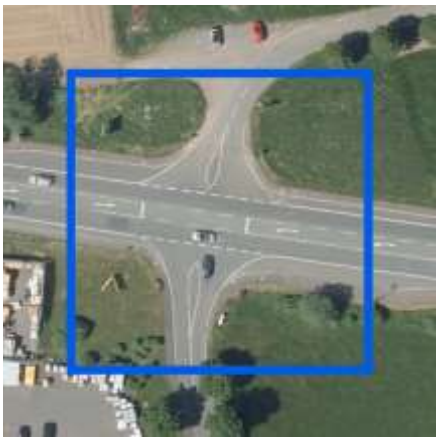
Musterblatt:
Stand: Juni 2017

Stadt Sindelfingen

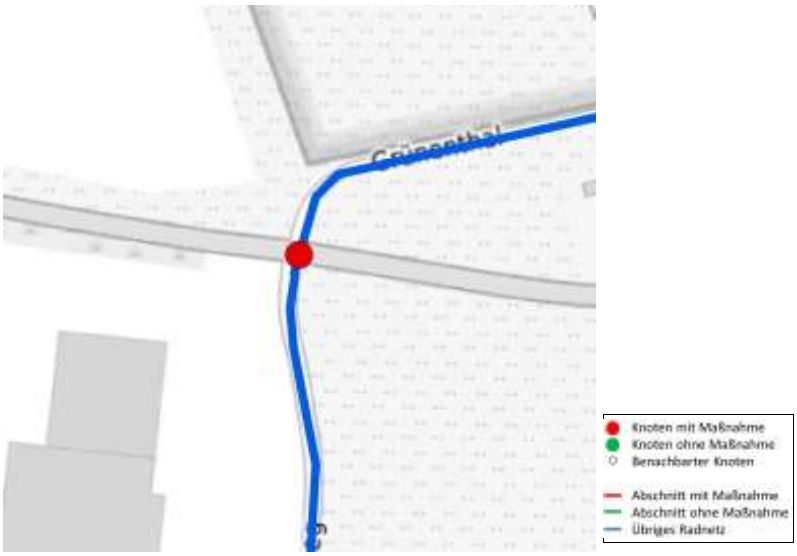
Abschnitts-Nr.	Mei034.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Darmcher Weg/L 539

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei034
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Anstelle der überdimensioniert wirkenden Linksabbiegefahrstreifen, sollte eine bauliche, geteilte Querungshilfe errichtet werden, umso die Querung zwischen Grünenthal und Darmcher Weg zu sichern.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1021/7.6800

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

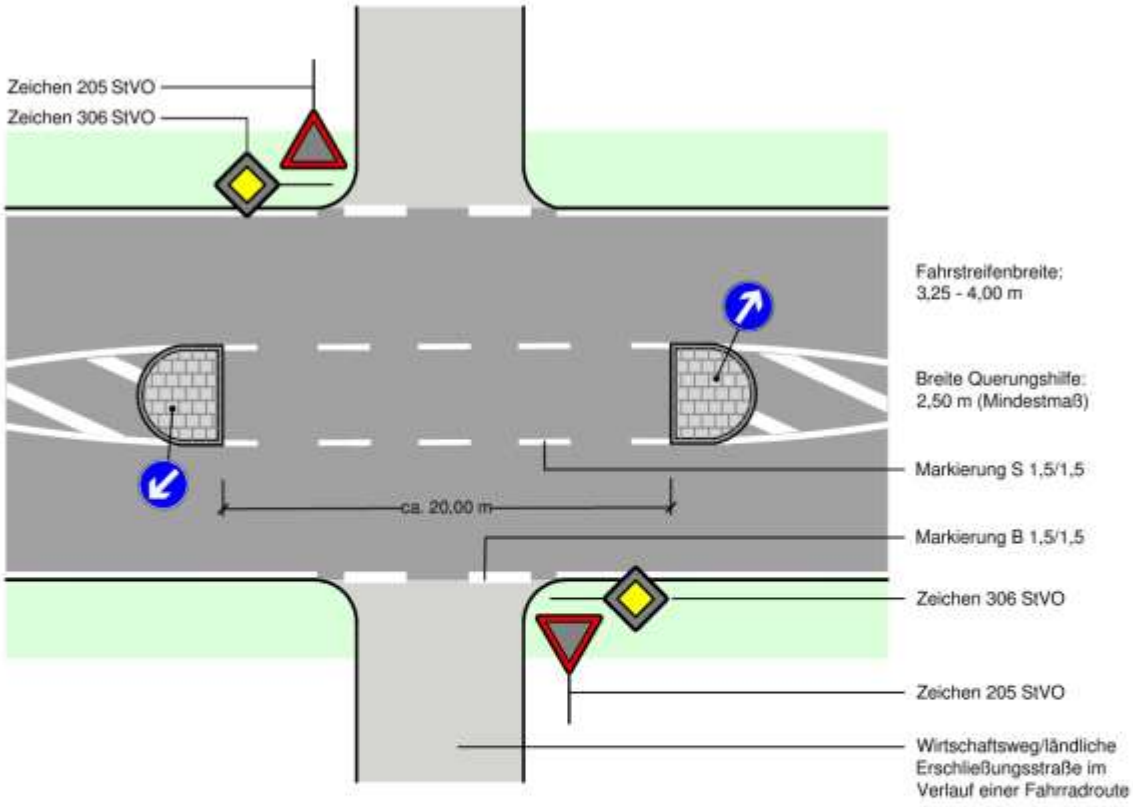
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei034.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Darmcher Weg/L 539

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei042	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Netzlücke
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

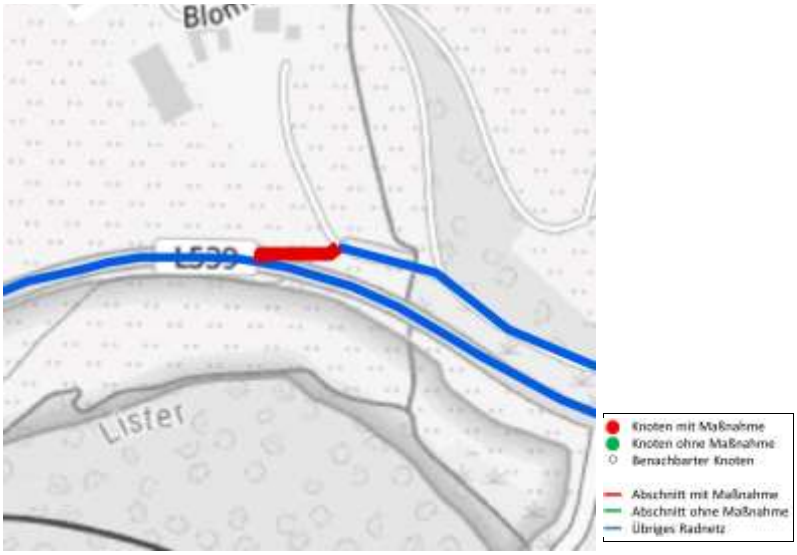
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 56 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: nicht fahren
Grundtyp der Führungsform: Netzlücke
Subtyp der Führungsform: Netzlücke
Vzul (Höchstgeschwindigkeit):
Oberflächentyp: es liegt keine fachl. Einstufung vor



Zustandsbewertung:
Kein Weg vorhanden / erkennbar

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Zur Verbindung zw. Blomberg und L539 sollte hier, im Zusammenhang mit Mei030, eine Weg angelegt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1087/7.72032

Kostenschätzung:	22.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

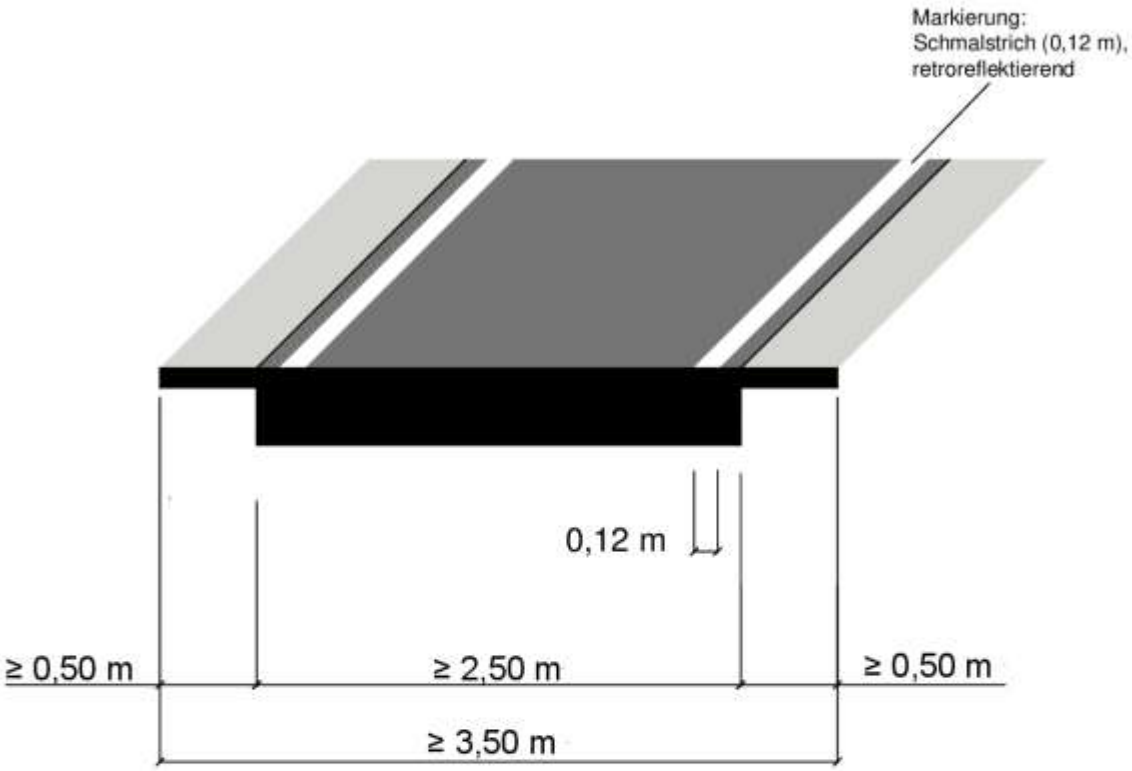
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei042	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Netzlücke
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Musterlösung

Selbständig geführte Radwege

Randmarkierung Fahrradroute (außerorts)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)

Anwendungsbereiche:

- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden

Hinweise:

- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendgefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradpiktogrammen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit können lösemittelfreie Markierungsstoffe angewandt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei052	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 512 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8318 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8318 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt derzeit ca. 7,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt einer Kernfahrbahn von 4,50 m.
Kfz Parken sollte nicht zugelassen werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1032/7.63733

Kostenschätzung:	30.720,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

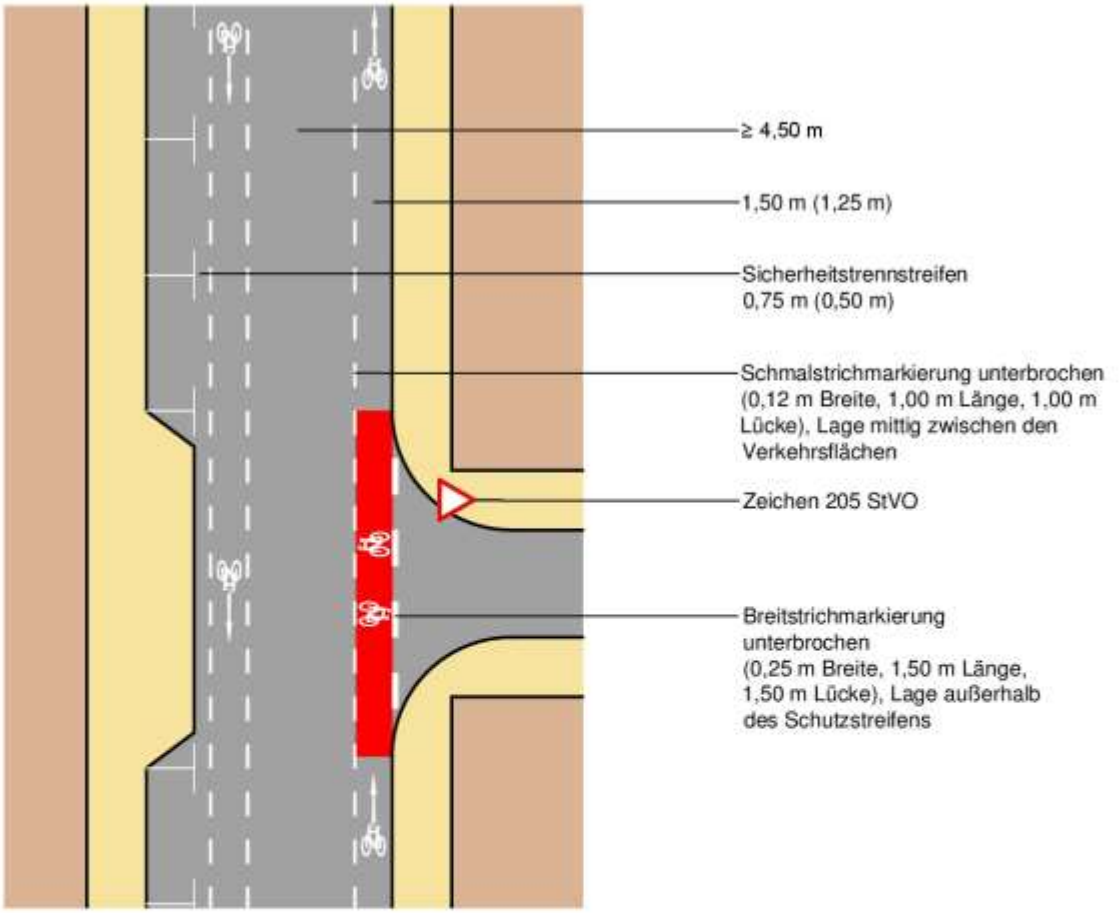
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei052	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

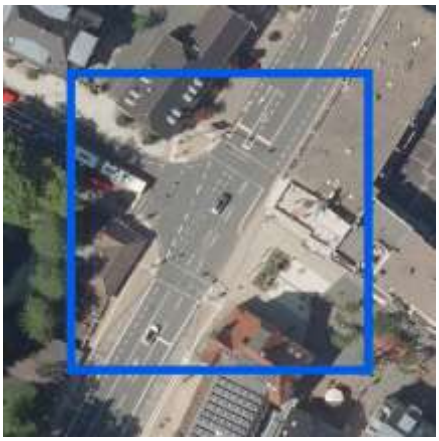
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei052.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße/Bahnhofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei052
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Prüfung auf Neumarkierung im Zuge der Maßnahmen Mei018a und b sowie Mei052



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1073/7.6385

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

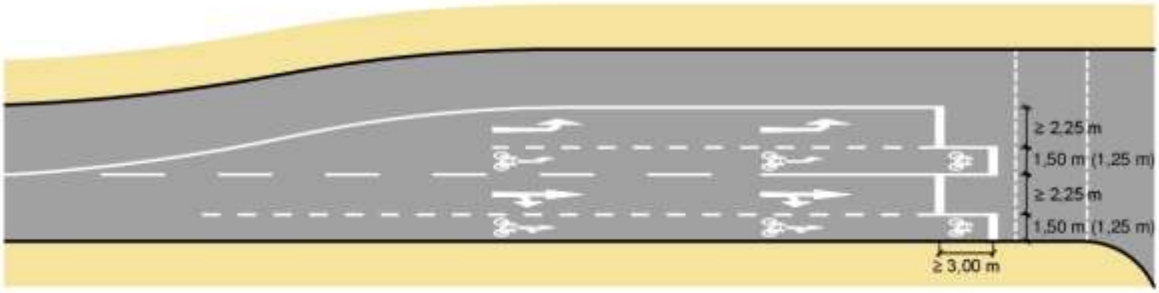
Abschnitts-Nr.	Mei052.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße/Bahnhofstraße

Musterlösung

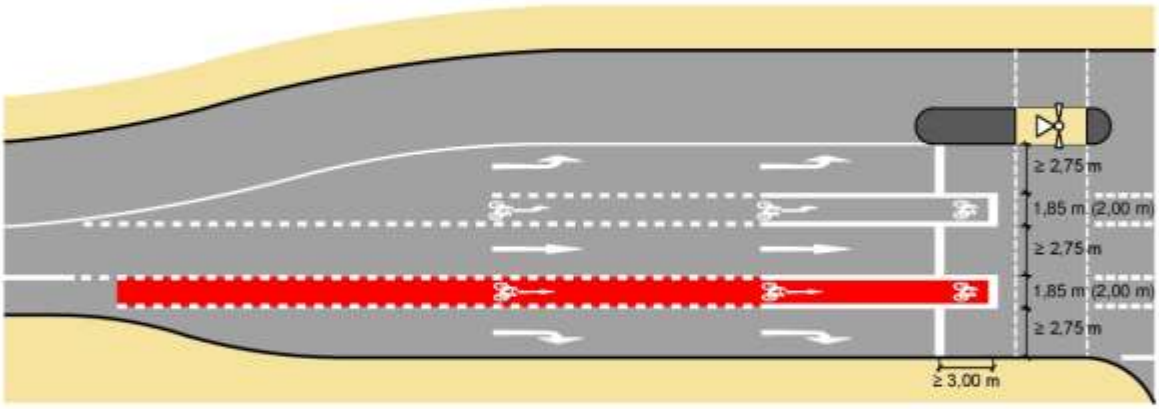
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei052.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße (Bereich Kampstraße)

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei052
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Maßnahme Mei052 ist die LSA gemäß Musterlösung markierungstechnisch zu optimieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.104/7.6385

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

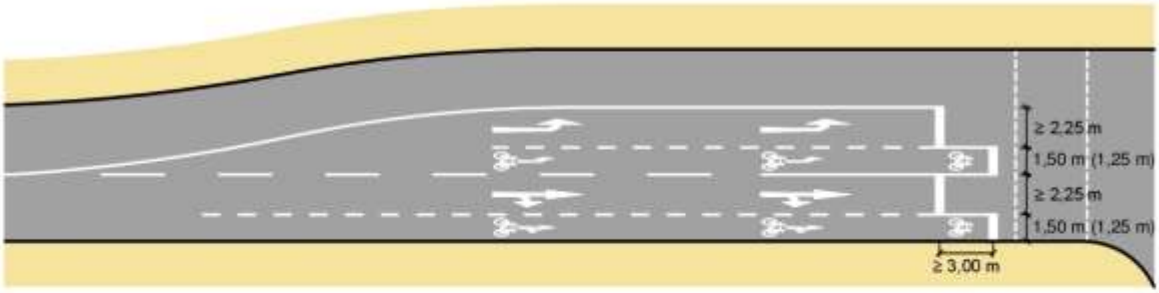
Abschnitts-Nr.	Mei052.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Volmestraße (Bereich Kampstraße)

Musterlösung

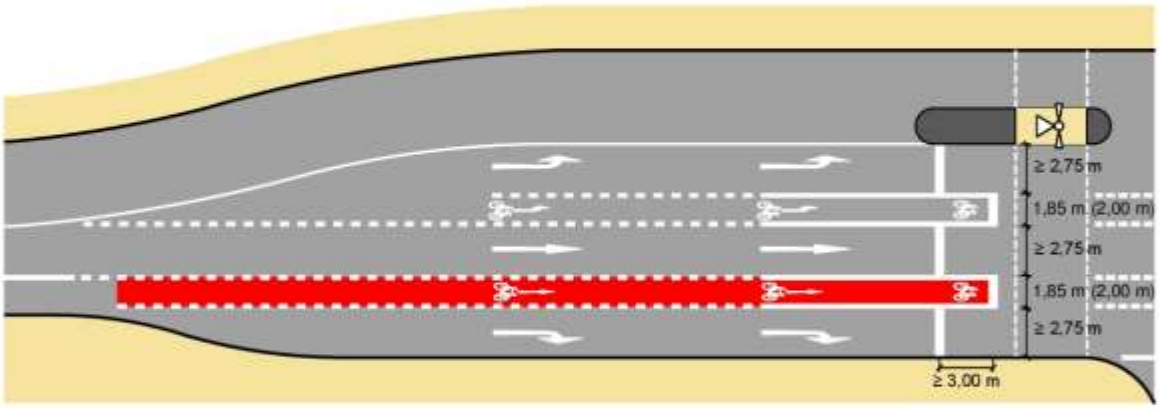
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei052.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße/Derschlager Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei052
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
Der Knotenpunkt sollte im Zuge der Maßnahme Mei052 markierungstechnisch optimiert werden. Hierzu ist, wie in der Musterlösung hinterlegt, eine Abbiegehilfe zu markieren und installieren



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1034/7.6373

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

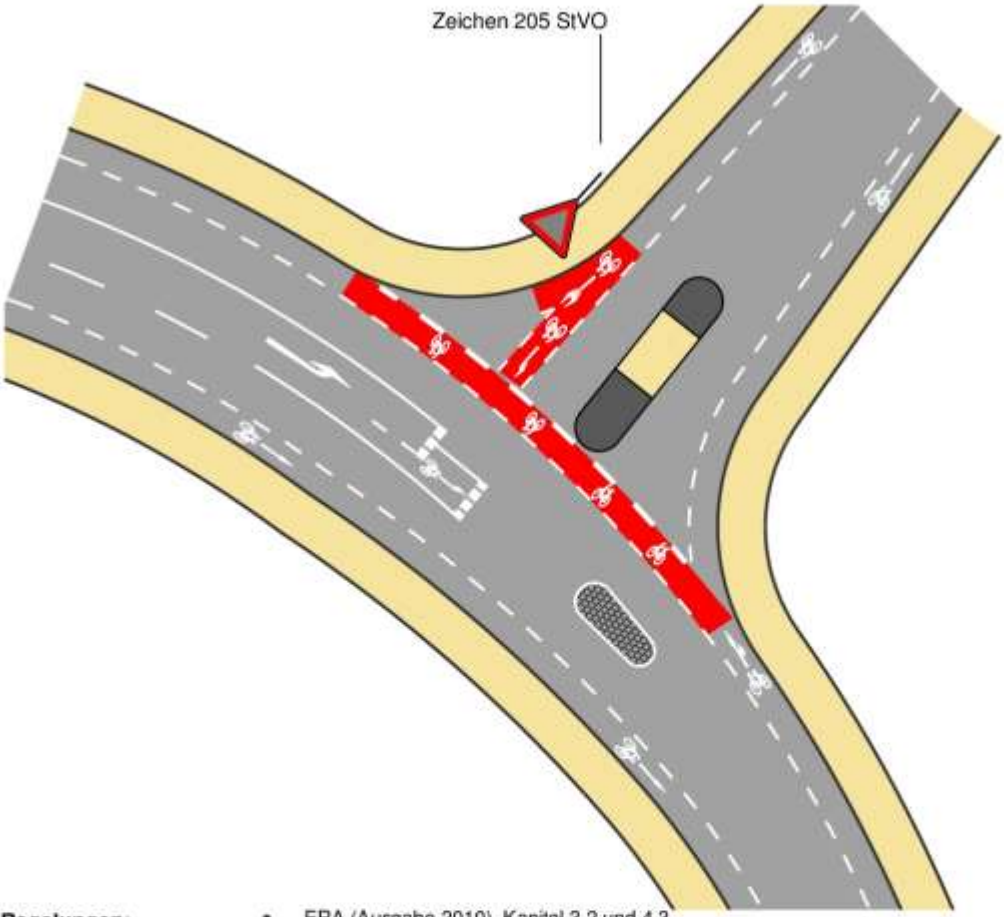
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei052.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Volmestraße/Derschlager Straße

Musterlösung

Führungsformen an Knotenpunkten

Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2 und 4.3

Anwendungsbereiche:
- Einmündung oder Knotenpunkt unterschiedlicher Ausprägung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:
- zur Reduzierung der Furtlänge und potenzieller Gefahren ist zu prüfen, ob ein Rückbau großer Einmündungen möglich ist
- hohe Geschwindigkeiten abbiegender Fahrzeuge sind durch möglichst enge Kurvenradien zu verhindern
- nach Möglichkeit ist ein Nebeneinanderfahren von Lkw oder Bus und Radfahrer in der Einmündung baulich zu verhindern
- die Linksabbiegespur in der Einmündung soll Gefährdungen durch den toten Winkel reduzieren helfen
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei057	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173

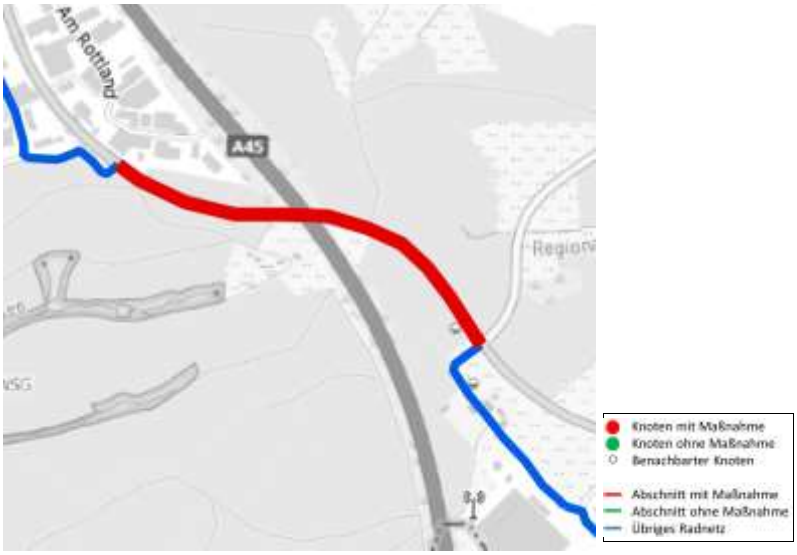
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 905 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3777 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 3777 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0929/7.67924

Kostenschätzung:	362.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

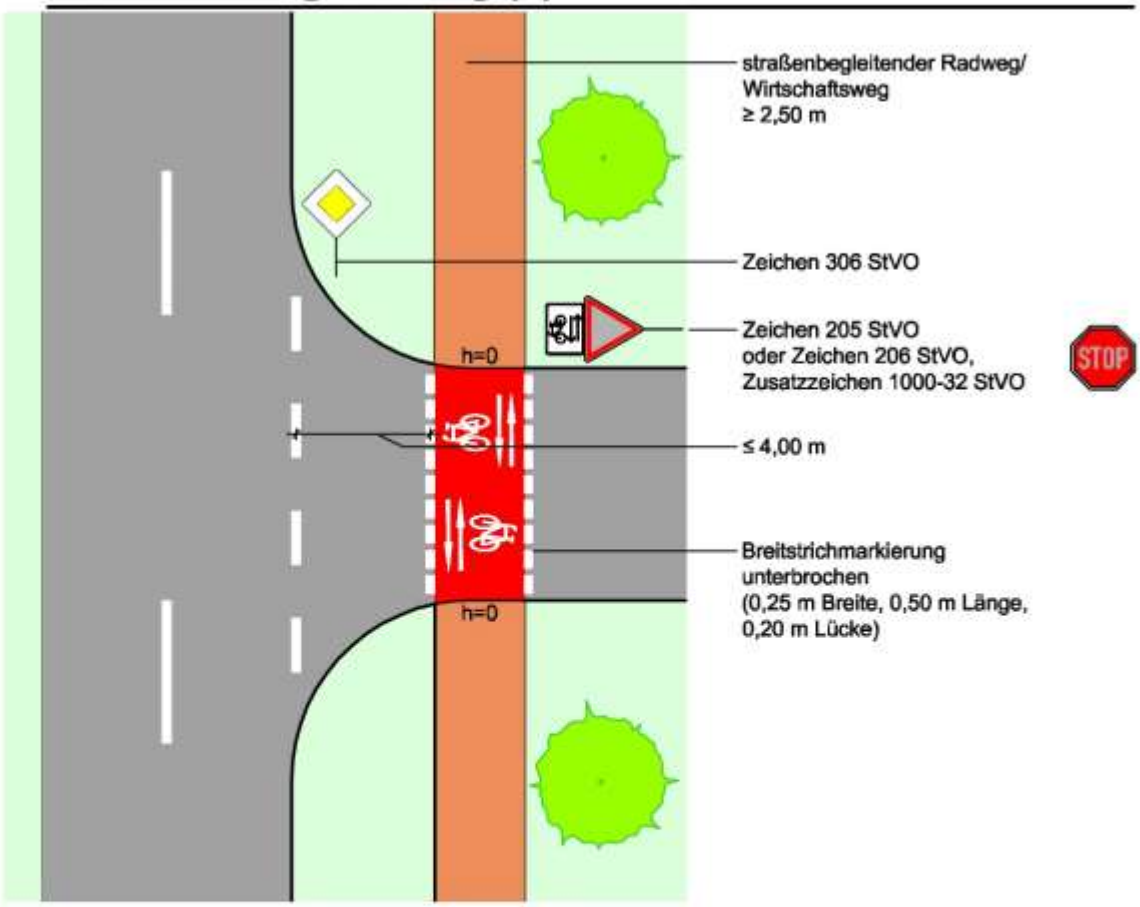
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei057	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 173

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

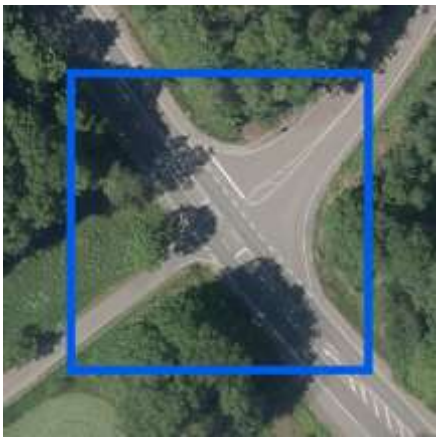
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Mei057.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173/K4

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei057
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der Radweg Mei057 auf der Südwestseite der B54 errichtet werden, dann ist keine Maßnahme, außer einem geeigneten Radwegeende, notwendig. Sollte die andere Seite für den Radweg genutzt werden, dann ist der Bau einer geteilten Querungshilfe notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0896/7.6903

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

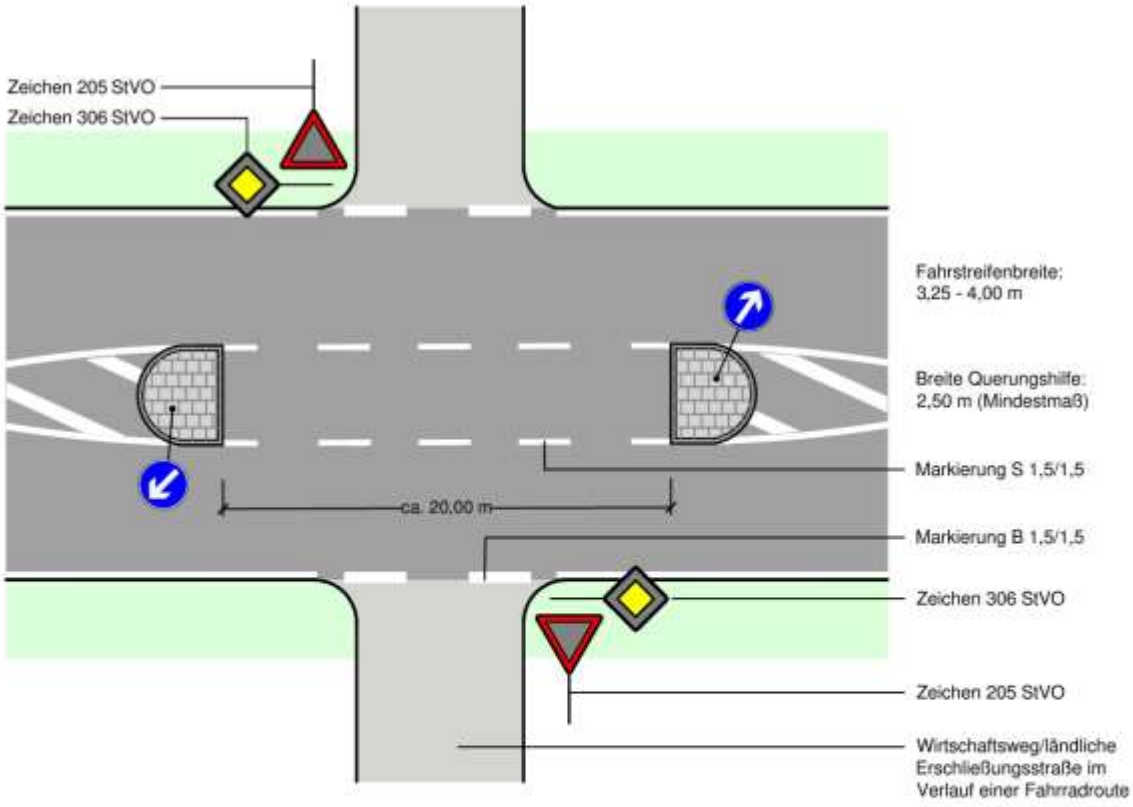
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei057.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173/K4

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei057.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173/Auf der Koppel

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei057
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0929/7.6791

Abschnitts-Nr.	Mei061	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 337 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3777 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 3777 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1003/7.67288

Kostenschätzung:	137.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

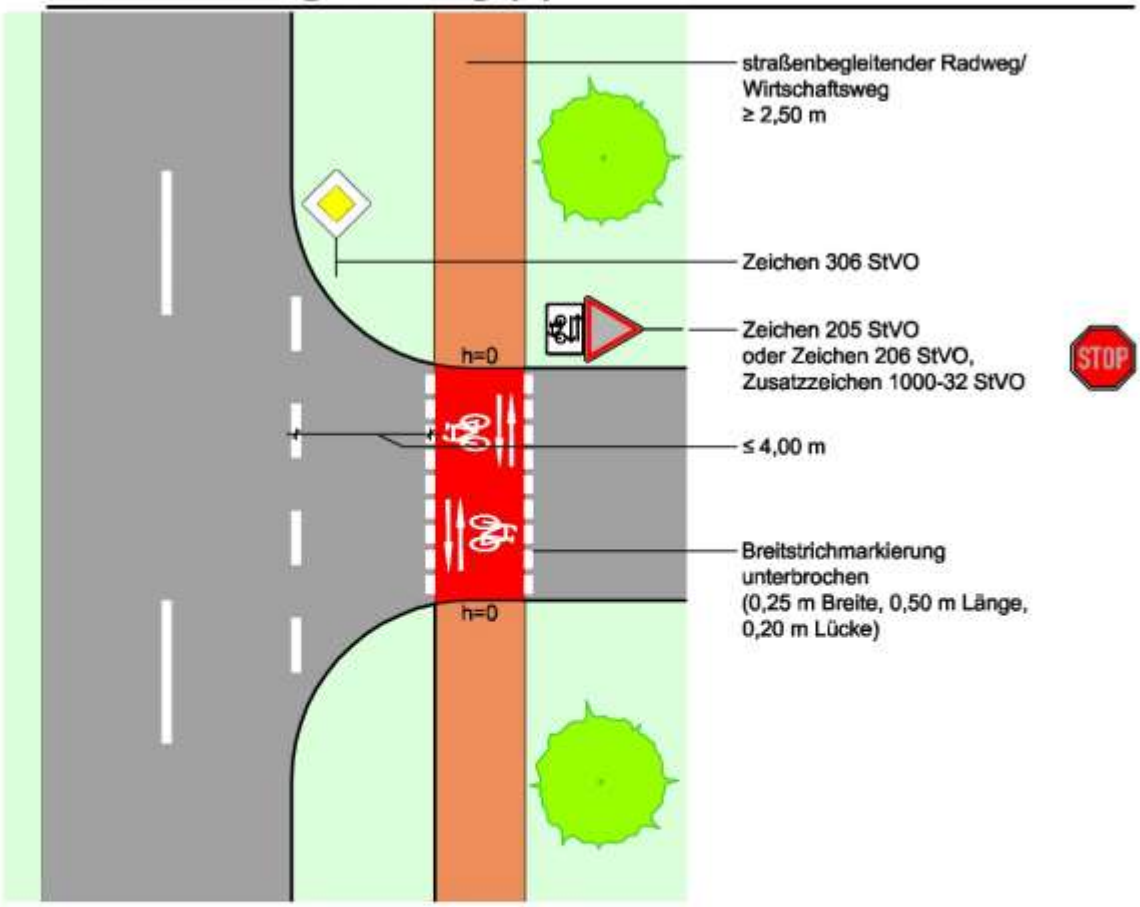
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei061	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 173

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

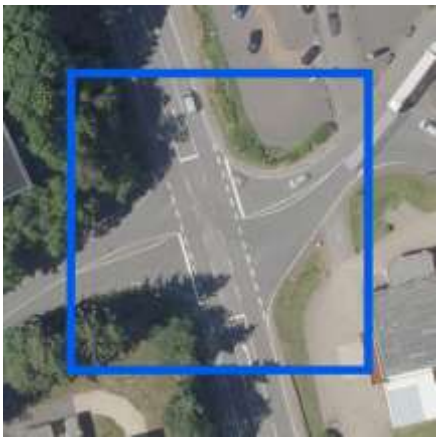
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei061.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173/Eisenweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei061
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Bau einer geteilten Querungshilfe wird empfohlen.
Diese ist notwendig um die Querung Eisenweg - Darmcher Grund zu ermöglichen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0976/7.6750

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

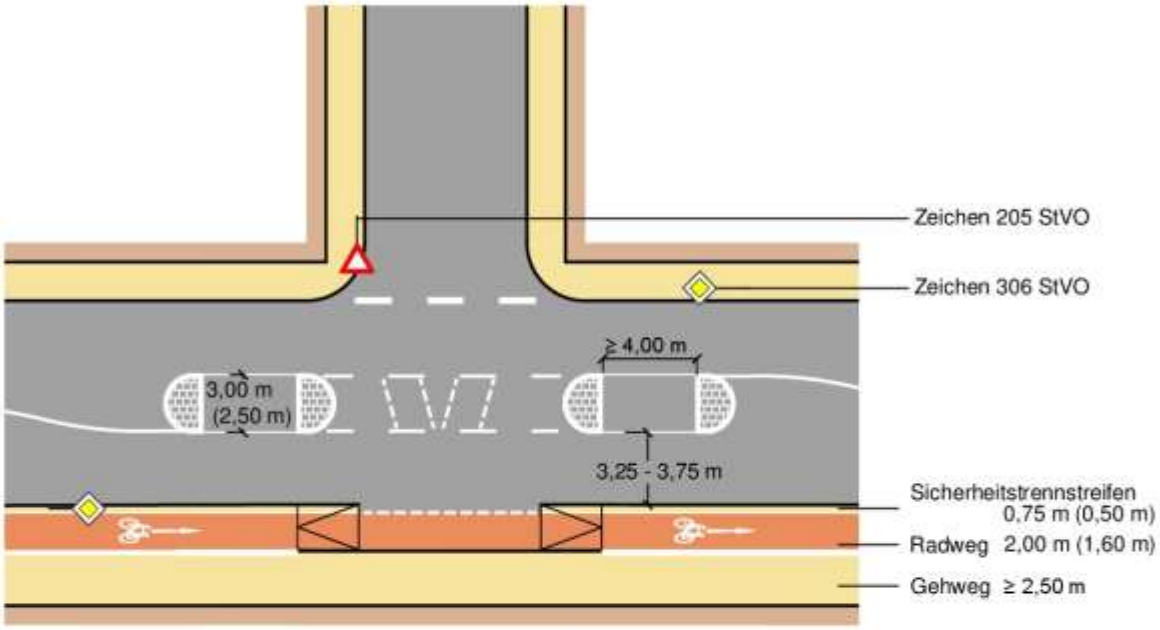
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei061.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173/Eisenweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

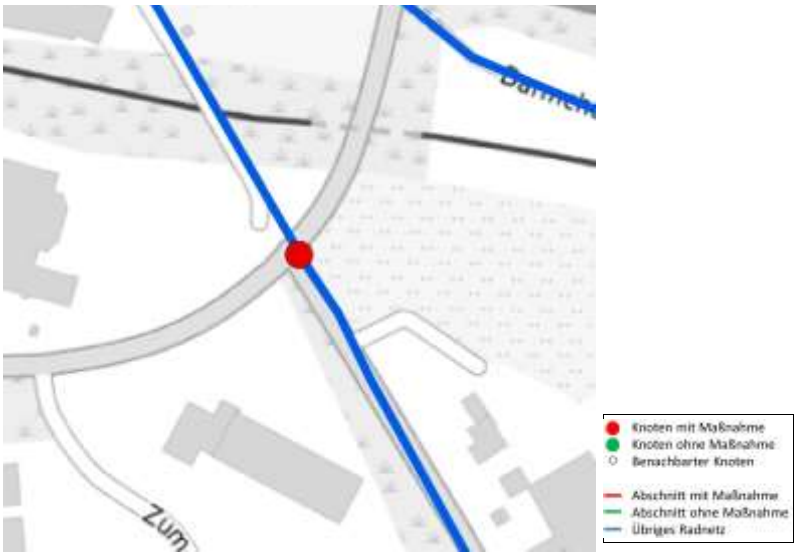
Abschnitts-Nr.	Mei061.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173/Heerstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei061
mit Streckenmaßnahme: Andere Maßnahme





Massnahmentyp: Andere Maßnahme
Es sollte die Durchwegung an der LSA-Fußgängerfurt auf der Straße Zum Schnüffel hergestellt werden. Momentan wir der Radfahrende an Sperrpfosten (Poller) vorbei auf einen straßenbegleitenden Radweg geführt. Sinnvoller erscheint es die Führung über Scherl um 30 m zu verlängern, im Zaun eine entsprechende Lücke zu schaffen und den Radfahrenden so direkt auf die LSA-Furt zu führen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1003/7.6728

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei062.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 173/Scherl

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei061
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich



Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1027/7.6696

Abschnitts-Nr.	Mei067	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 323

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

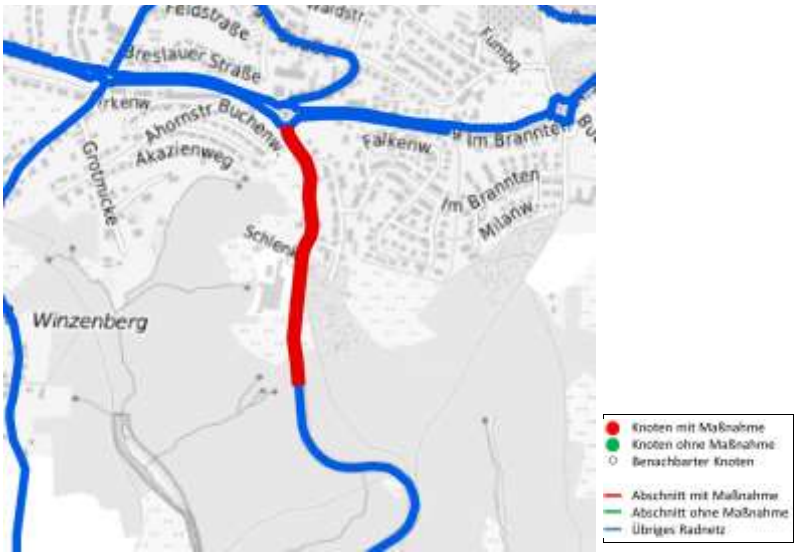
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 565 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3359 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 3359 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Abstimmung mit Kreis Olpe wird angeregt



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0984/7.63913

Kostenschätzung:	226.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

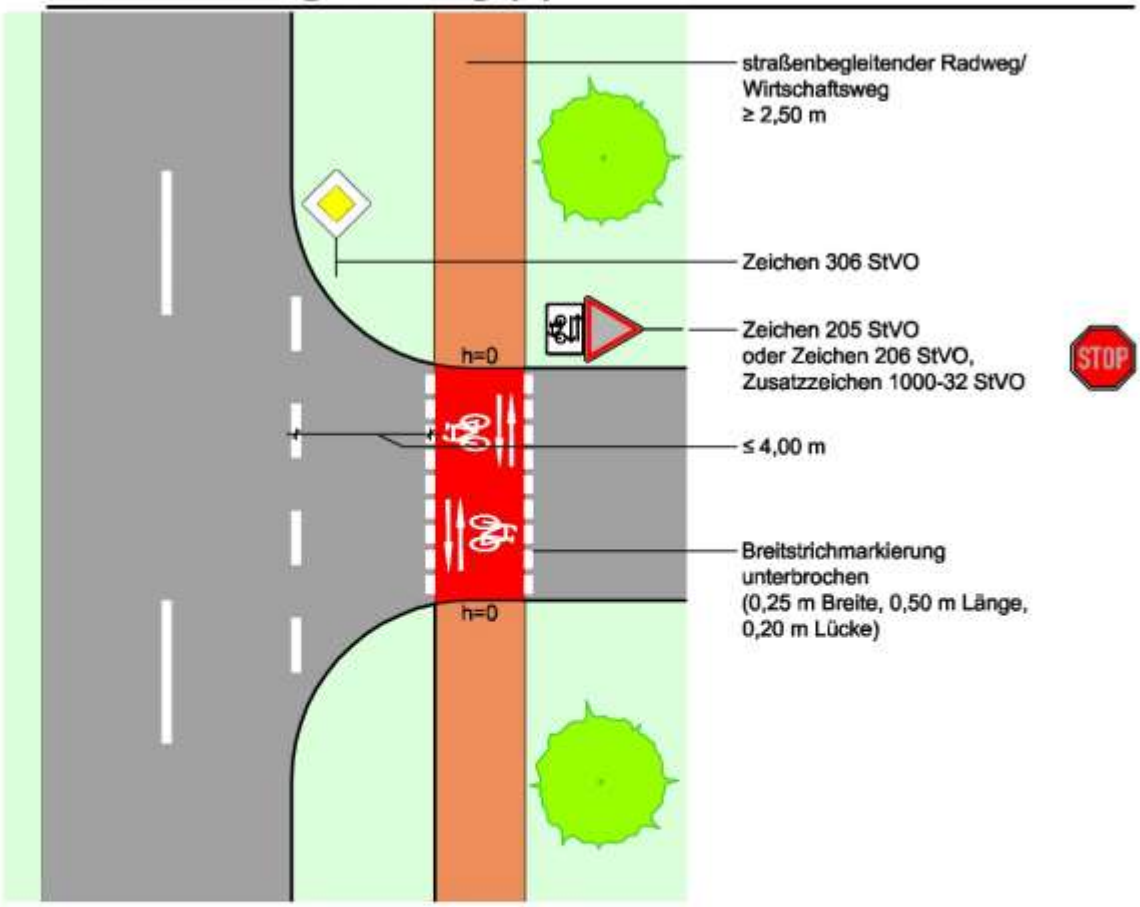
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei067	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 323

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei068	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 323

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

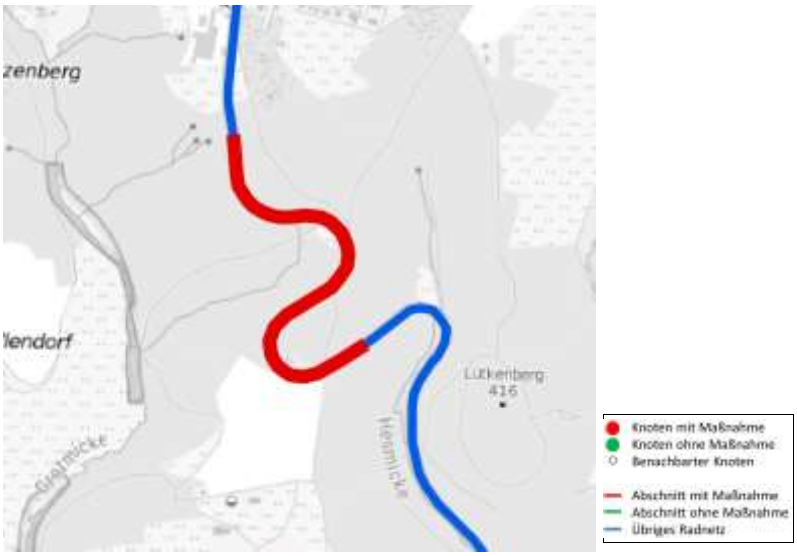
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 944 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3359 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 3359 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz geringem Belastungsbereich sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Der Neubau erscheint in Verbindung mit Mei069 sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0935/7.63967

Kostenschätzung:	377.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

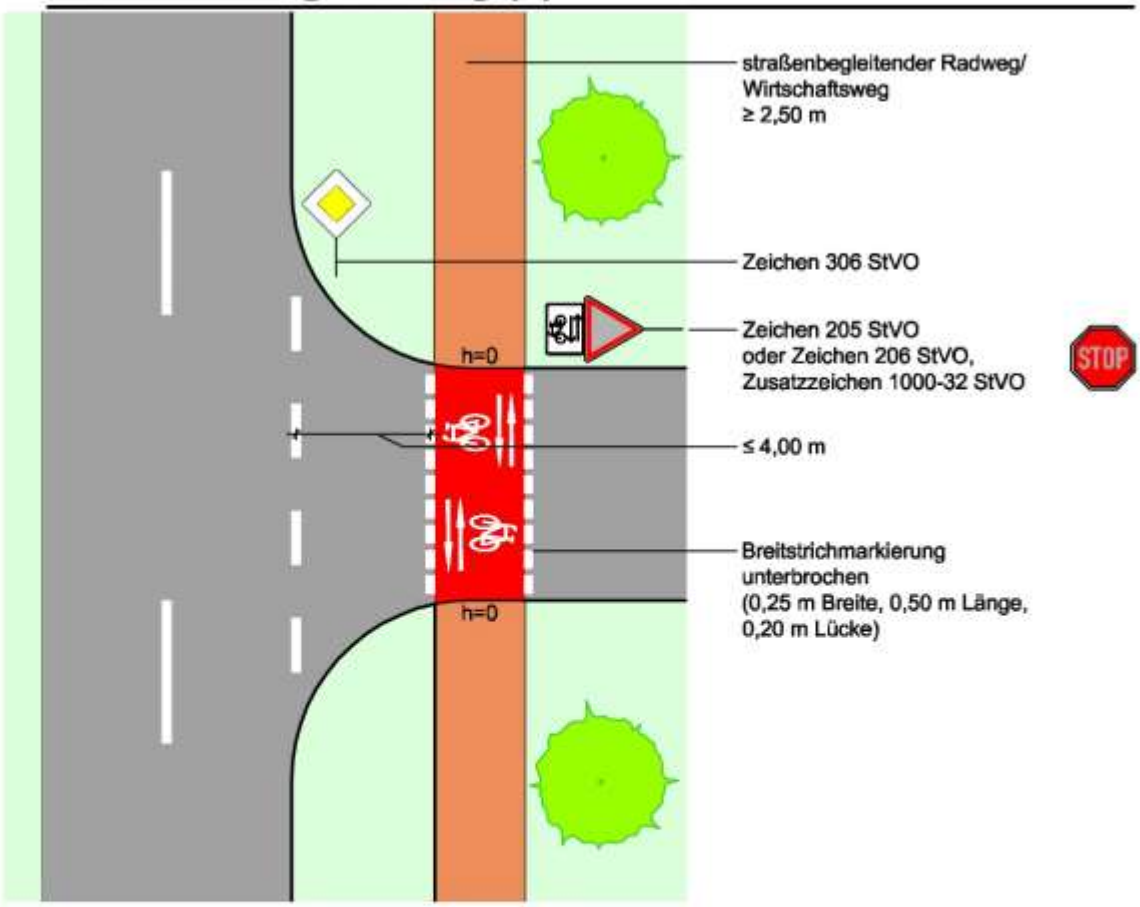
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei068	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 323

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei069	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 323

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

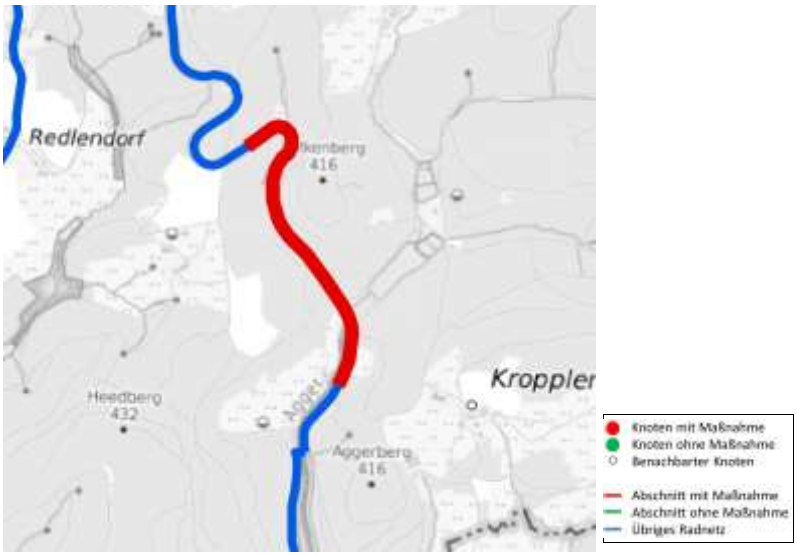
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1276 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 3359 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 3359 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz geringem Belastungsbereich sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Der Neubau erscheint in Verbindung mit Mei069 sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0896/7.64380

Kostenschätzung:	510.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

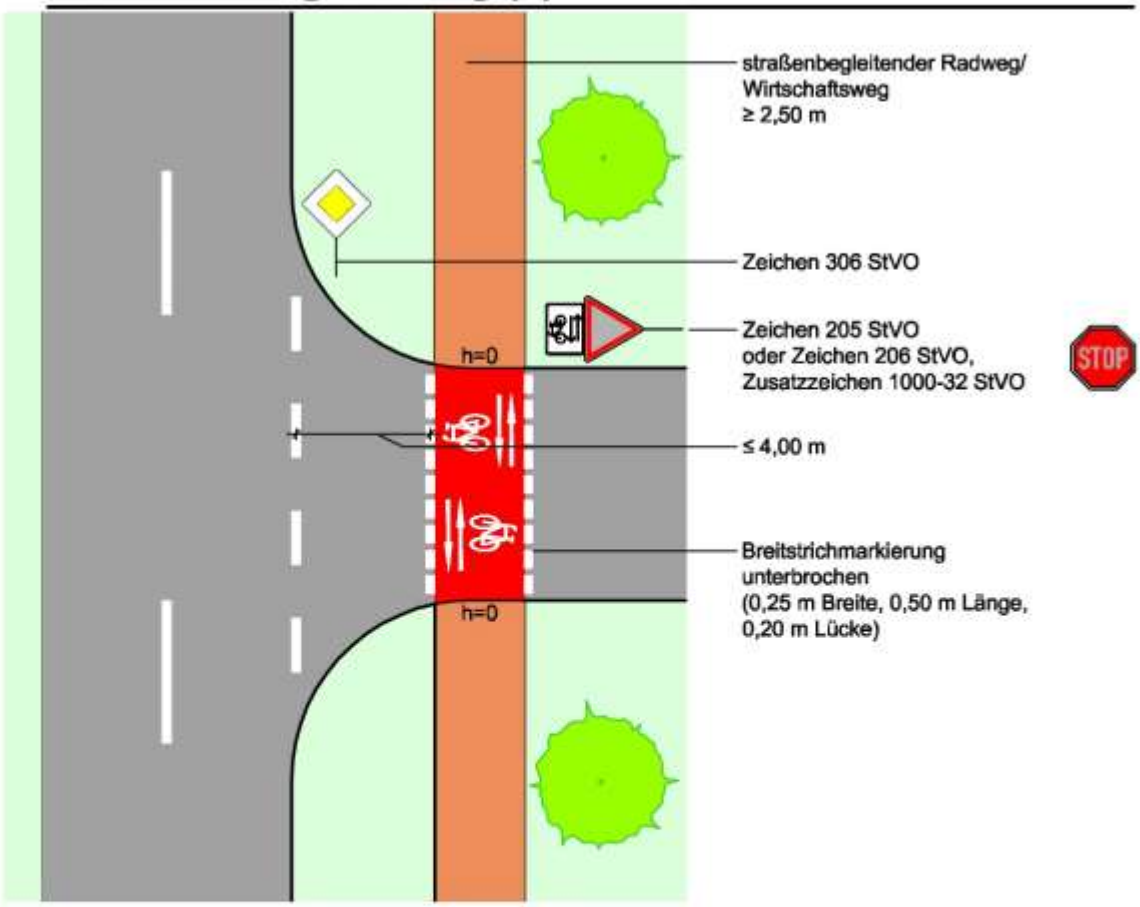
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei069	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 323

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei070	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 323

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

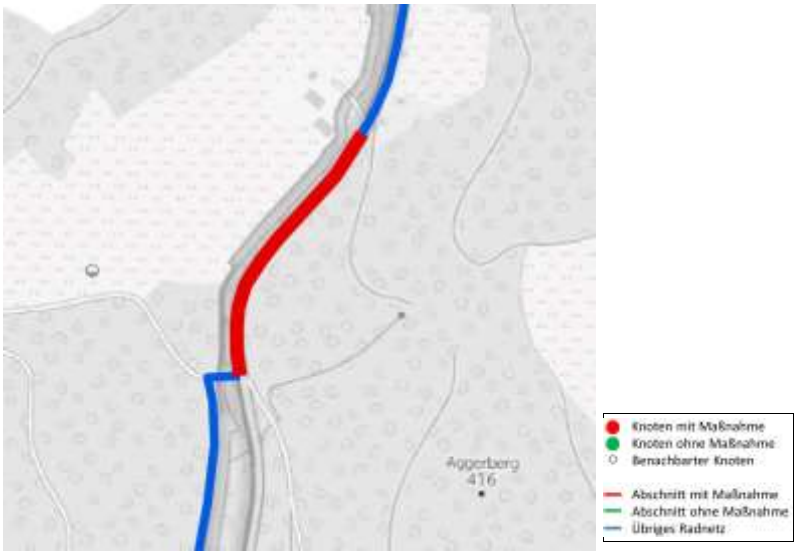
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 299 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3359 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 3359 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz geringem Belastungsbereich sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Der Neubau erscheint in Verbindung mit Mei069 sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0814/7.64897

Kostenschätzung:	119.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

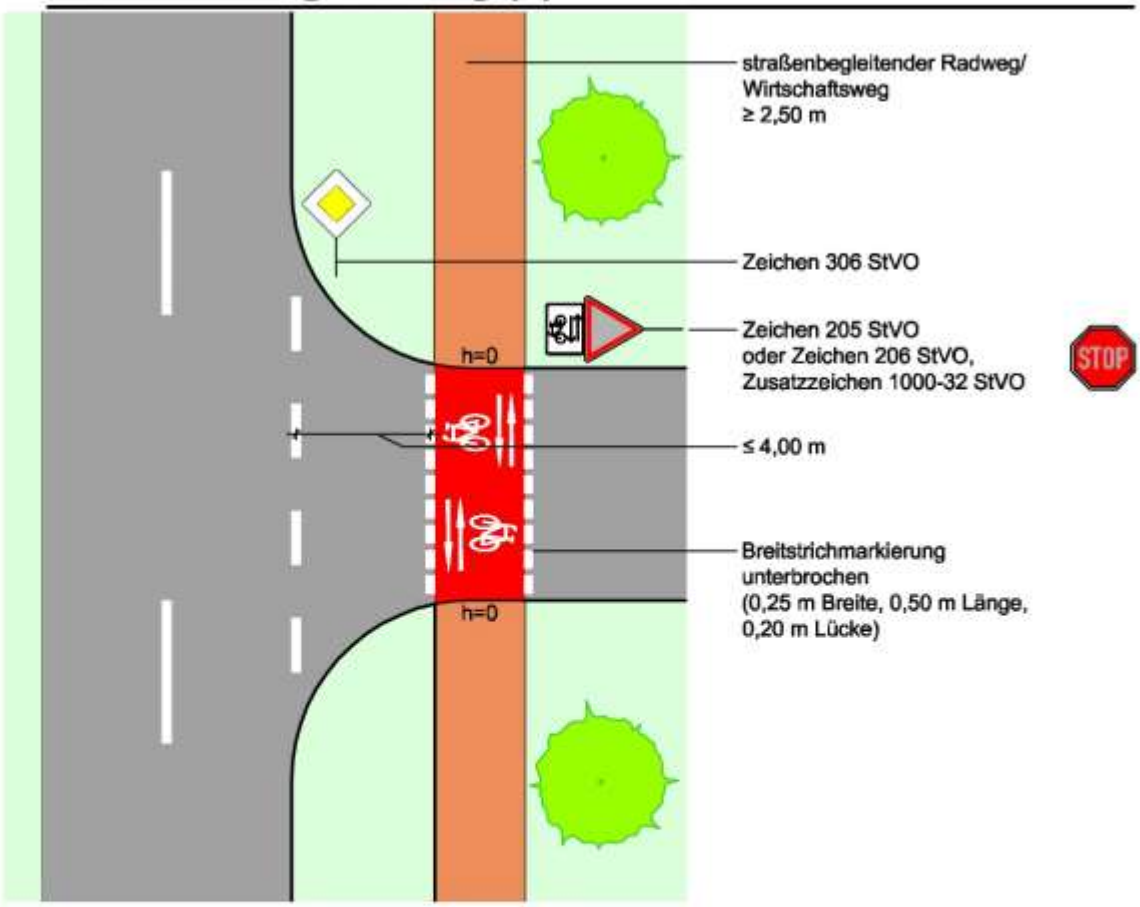
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei070	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 323

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei070.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 323

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei070
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Fahrbahnseite der neue Radwege (Mei070) errichtet wird, ist eine geteilte Querungshilfe zu bauen. Erfolgt der Bau des Radwegs auf der Westseite, entfällt diese Knotenpunktmaßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0791/7.6472

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

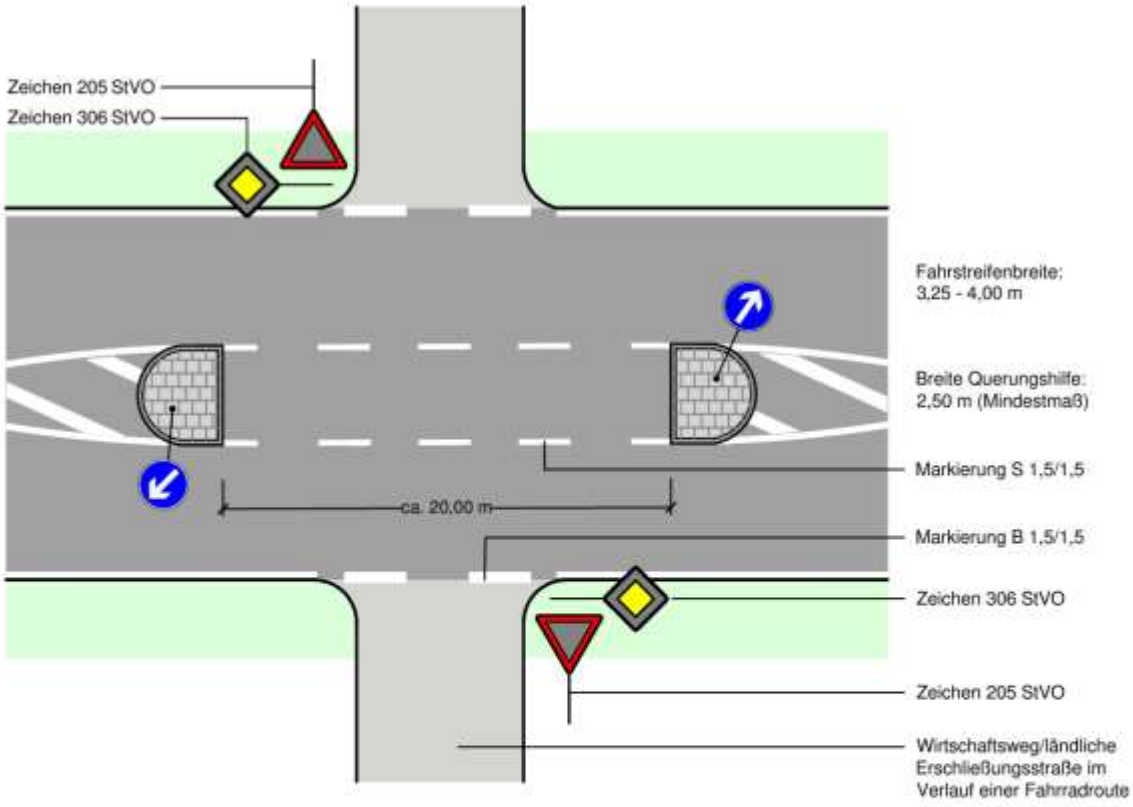
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei070.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 323

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei071	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Forstwirtschaftlicher Weg
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

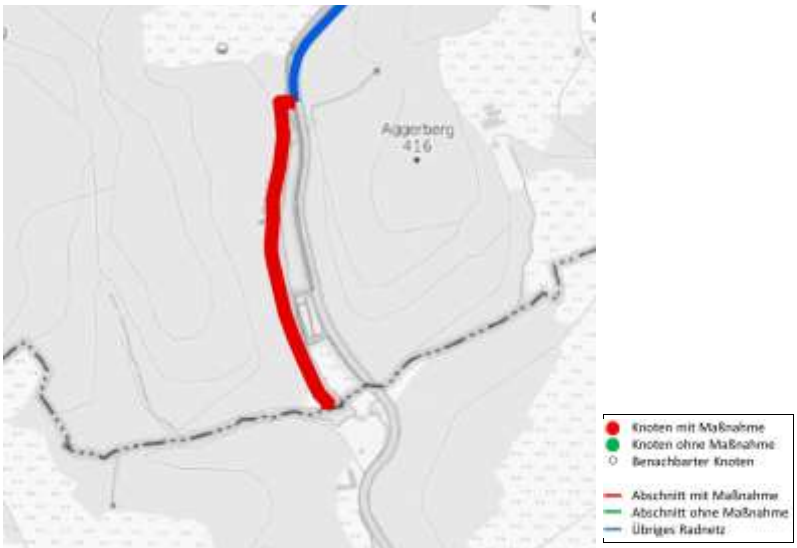
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 713 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Wirtschafts- / Betriebsweg / Anlieger frei Weg
Subtyp der Führungsform: Forstwirtschaftlicher Weg
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen nicht vorhanden
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: wassergebundener Belag ohne Unterbau (Erdgrasweg)
Einschätzung Oberflächenzustand: Schlecht
StVO-Zeichen: 250

Zustandsbewertung:
Die Straße / der Weg liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde wassergebundener Belag ohne Unterbau (Erdgrasweg) dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Schlecht" eingeschätzt.

Massnahmentyp: Oberflächensanierung
Prüfung, ob eine Asphaltierung möglich ist.
Sollte dies nicht der Fall sein, dann sollte die Oberfläche punktuell soweit ausgebessert werden, so dass eine durchgehend gut befahrbare wassergebundene Decke entsteht.
Die Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen sollte erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0791/7.64721

Kostenschätzung:	106.950,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

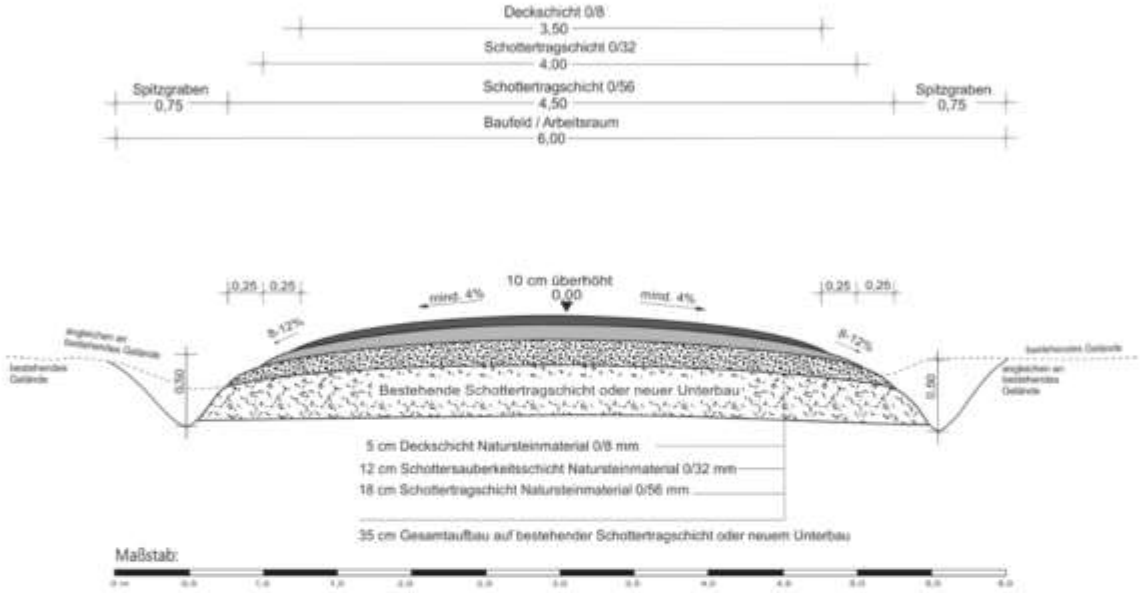
Abschnitts-Nr.	Mei071	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Forstwirtschaftlicher Weg
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Musterlösung

Führungsformen auf außerörtlichen Wirtschaftswegen (Tourist. Nutzung)

Wassergebundene Decke

Regelquerschnitt Schotterwegebau 4,5 m Breite
Aufbau wassergebundener Weg nach Walzen und Verdichten



Anwendungsbereiche:

- Radwege und Wirtschaftswege, die für den Radverkehr freigegeben wurden, sollten generell asphaltiert werden, inbesondere für den Alltagsradverkehr sind asphaltierte Strecken, aufgrund des Rollwiderstands wassergebundener Decken, wichtig.
  Lediglich in Bereich mit rein touristischer oder forstwirtschaftlicher Nutzung sowie in Naturschutzgebieten i.w.S. sollte die wassgebundene Decke zum Einsatz kommen.
  Kommen kaum Wirtschaftsfahrzeuge vor dann kann die Breite auch 2,50 m betragen (plus je Fahrbahnseite 0,50 m Seitenstreifen)

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt:Wassergeb.
Stand: März 2021

Abschnitts-Nr.	Mei072	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

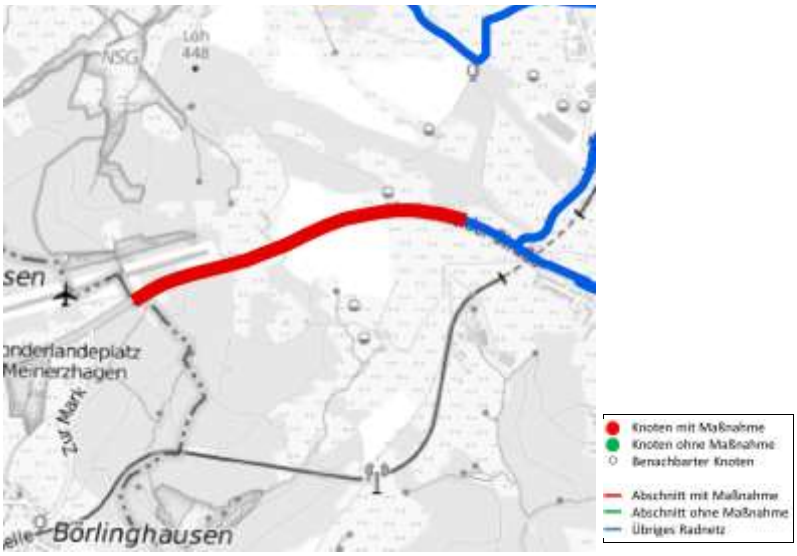
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1333 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8018 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Derzeit prüft der Landesbetrieb die Vergabe eines Planungsauftrages



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1025/7.62087

Kostenschätzung:	533.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

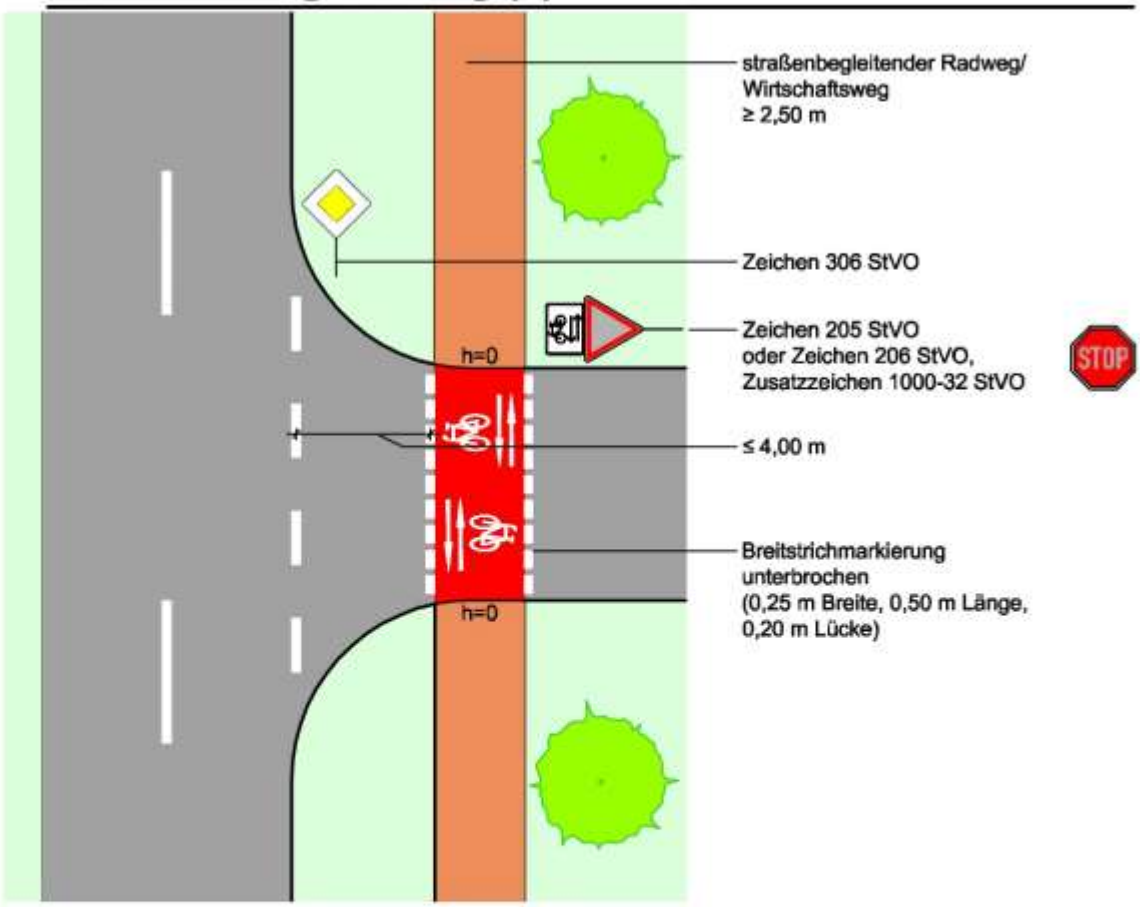
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei072	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Marienheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei073	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

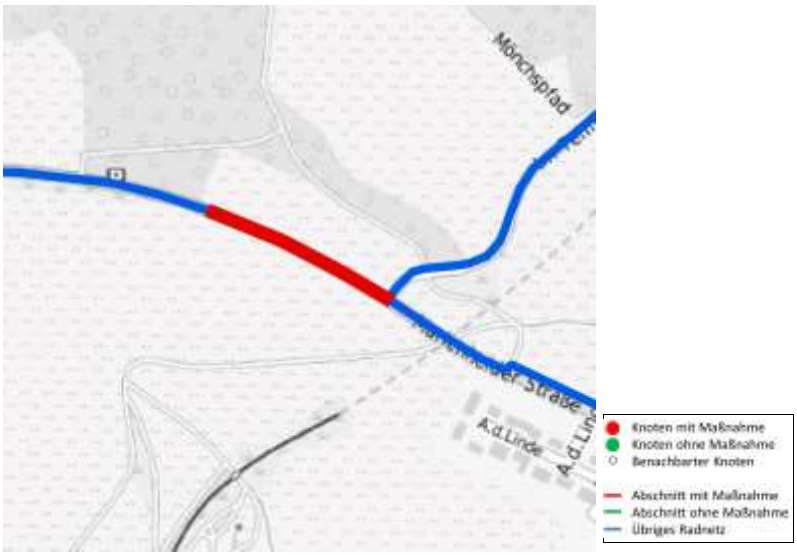
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 219 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8018 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Derzeit prüft der Landesbetrieb die Vergabe eines Planungsauftrages



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1017/7.62368

Kostenschätzung:	87.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

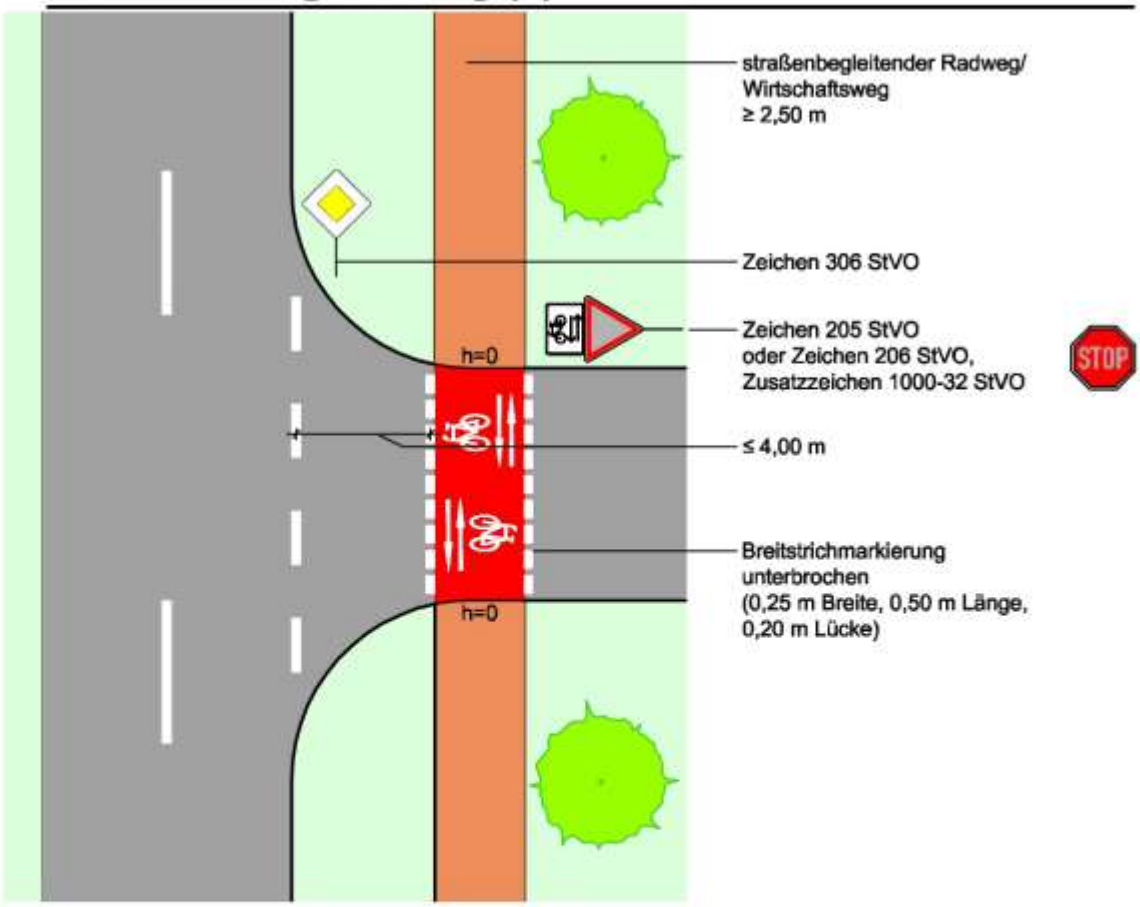
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei073	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Marienheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei078	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

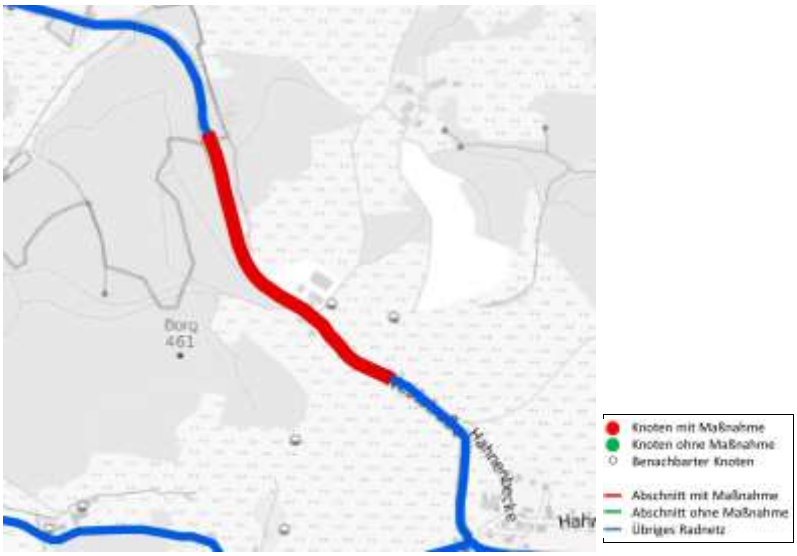
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 690 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 6656 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6656 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Trassenführung eventuell unter der Straßenböschung



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1134/7.62277

Kostenschätzung:	276.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

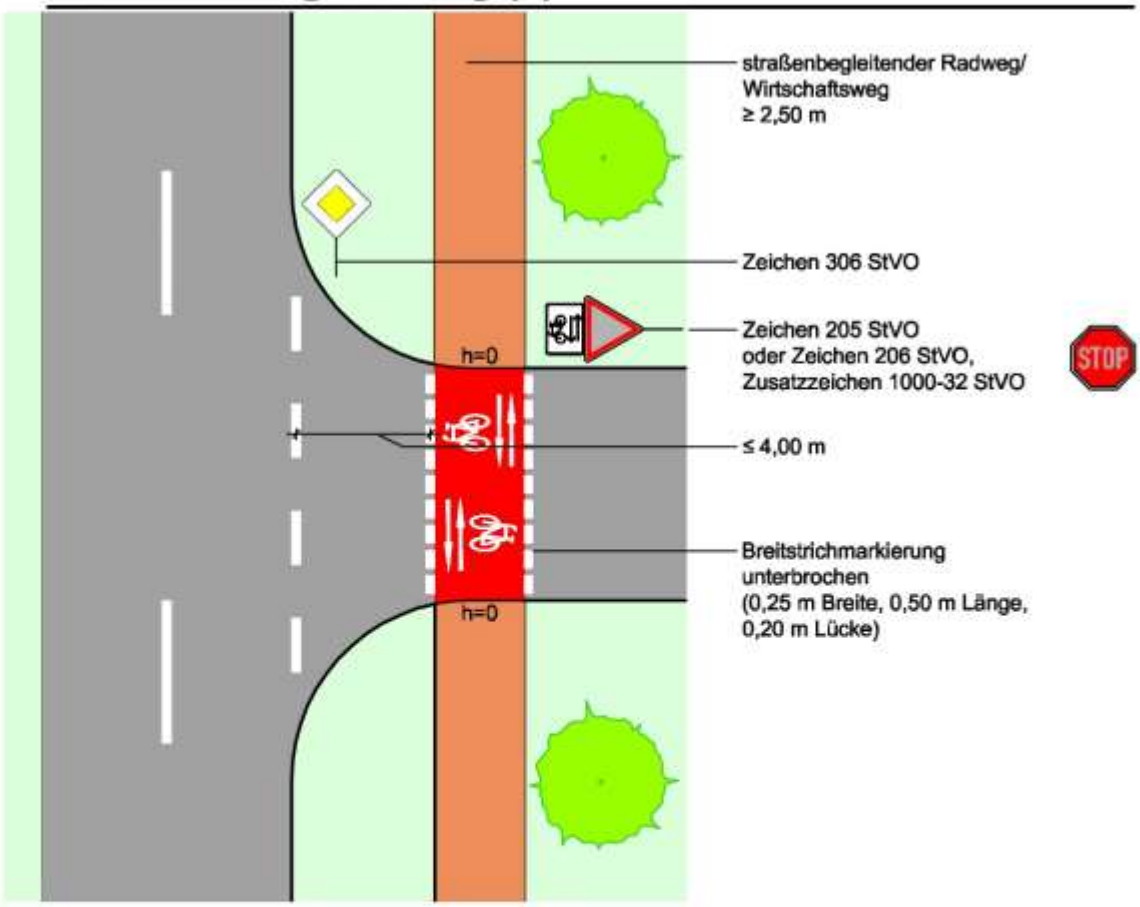
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei078	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei079	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

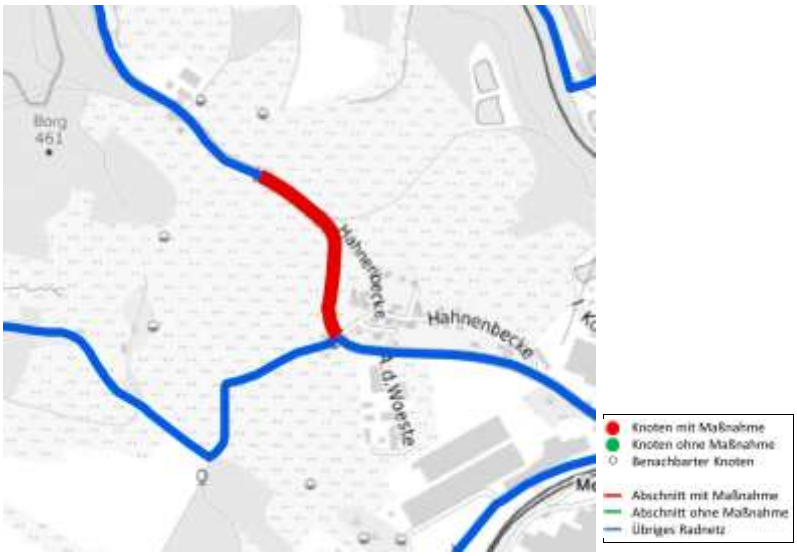
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 420 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6656 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6656 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Hinweis der Kommune:



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1104/7.62518

Kostenschätzung:	168.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

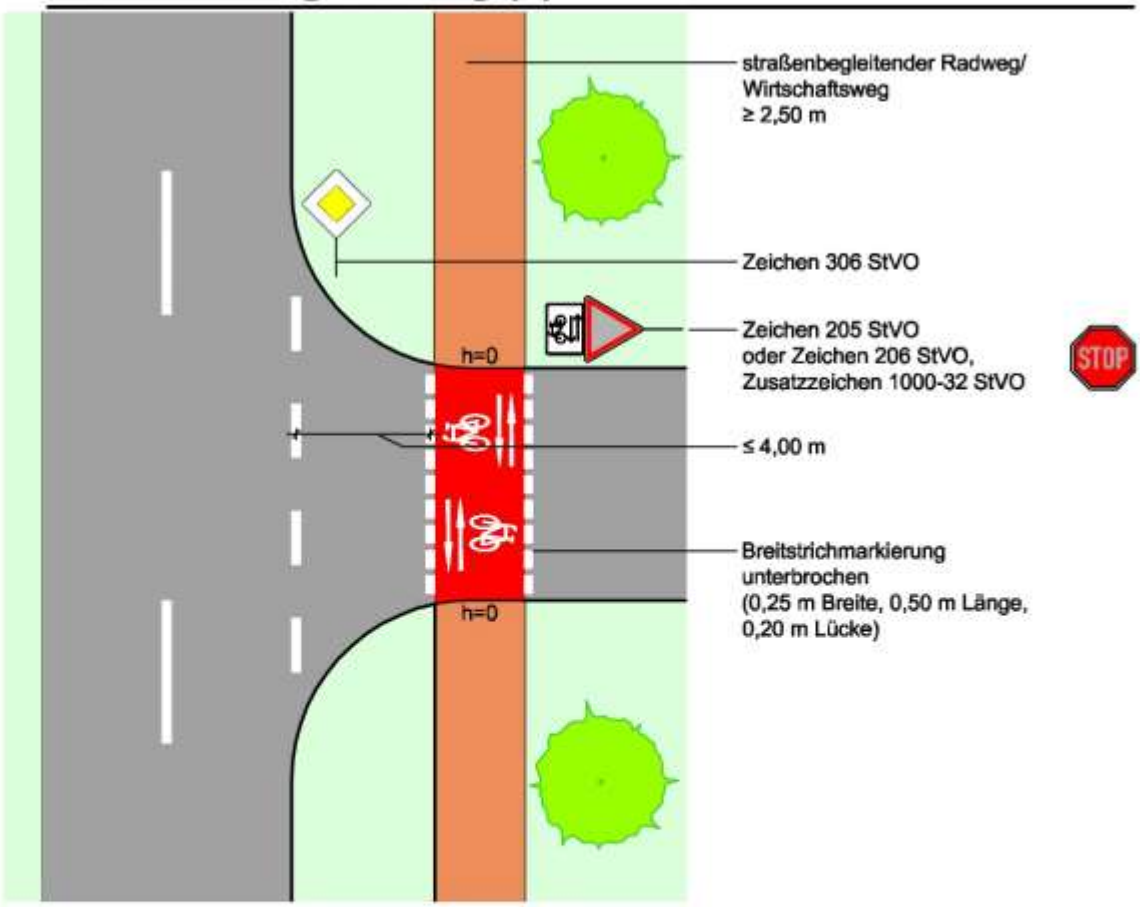
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei079	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

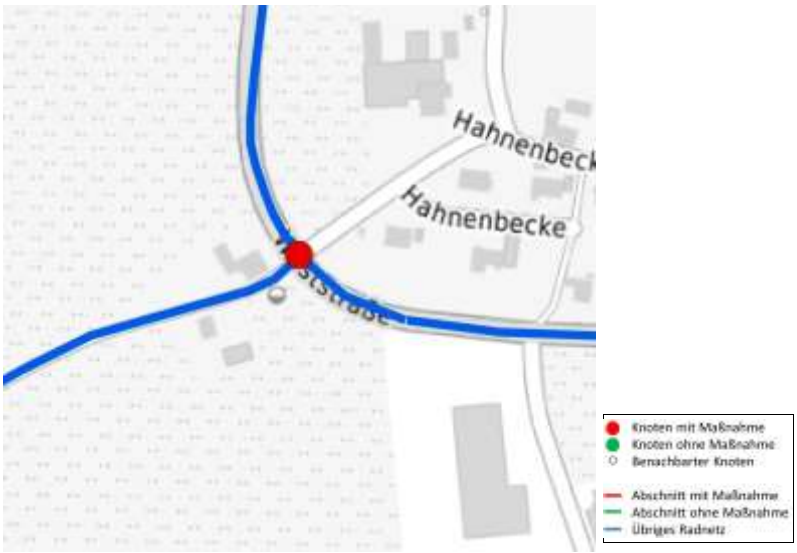
Abschnitts-Nr.	Mei079.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße/Hahnenbecke

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei079
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Es wird der Bau einer geteilten Querungshilfe empfohlen, wenn der Radweg Mei079-Mei080 auf der Nordostseite der Fahrbahn errichtet wird. Wird dieser auf der anderen Seite errichtet, entfällt die Maßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1103/7.6251

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

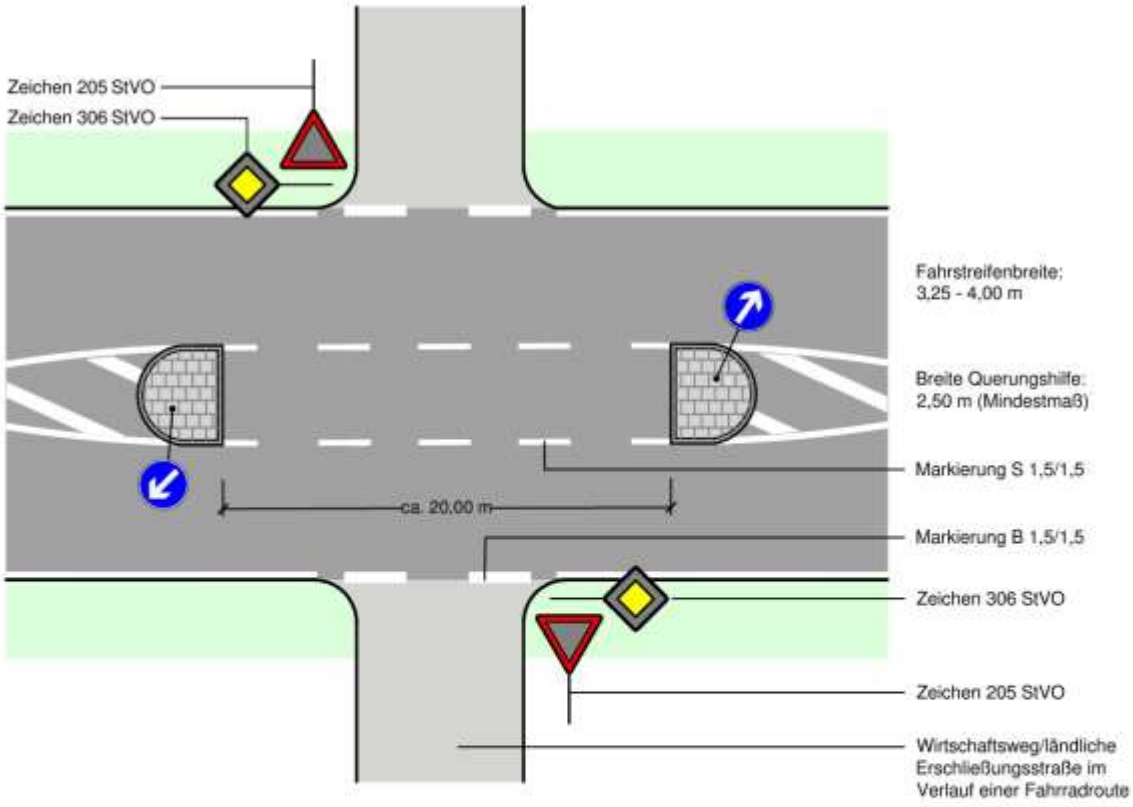
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei079.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße/Hahnenbecke

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei080	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 53 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 6656 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6656 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Als Alternativverbindung kann auch die Straße Hahnenbecke genutzt werden (bereits Teil des Netzes 4. Ordnung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1101/7.62584

Kostenschätzung:	21.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

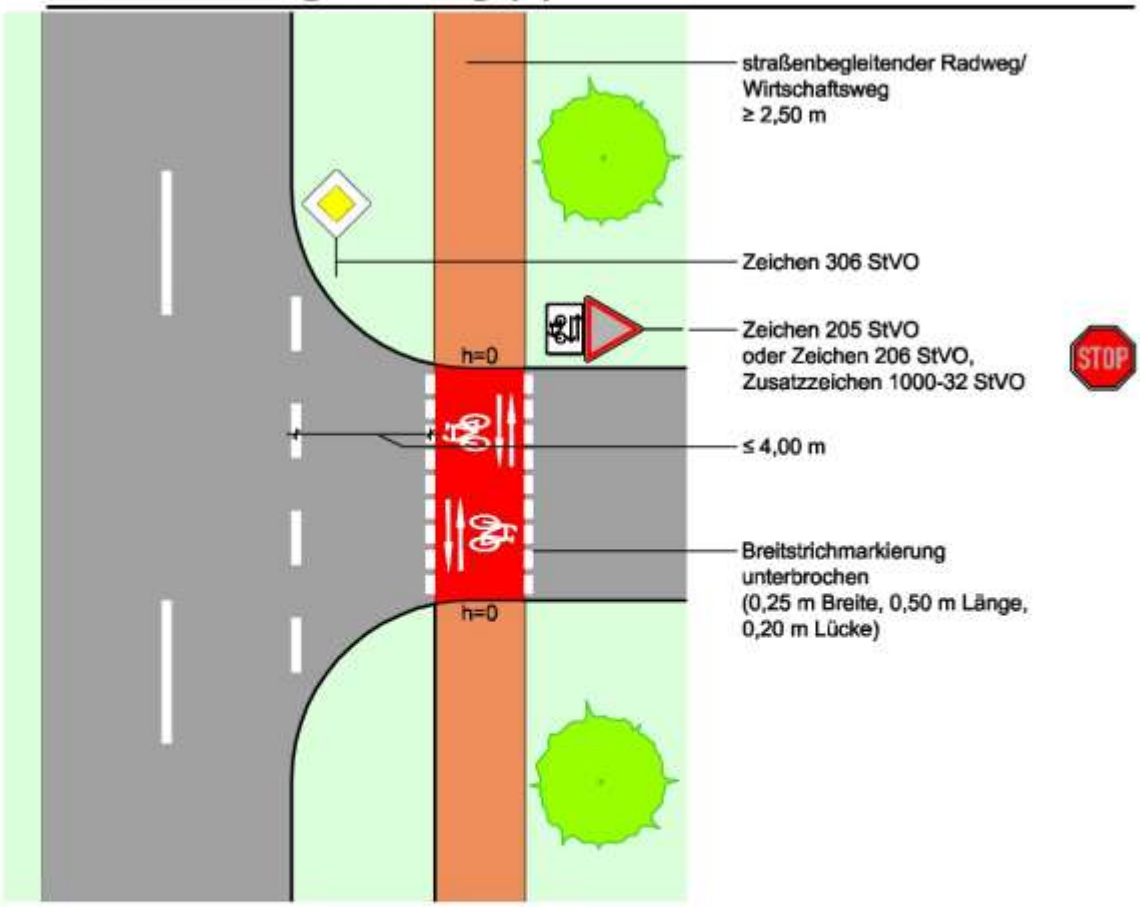
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei080	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei081	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

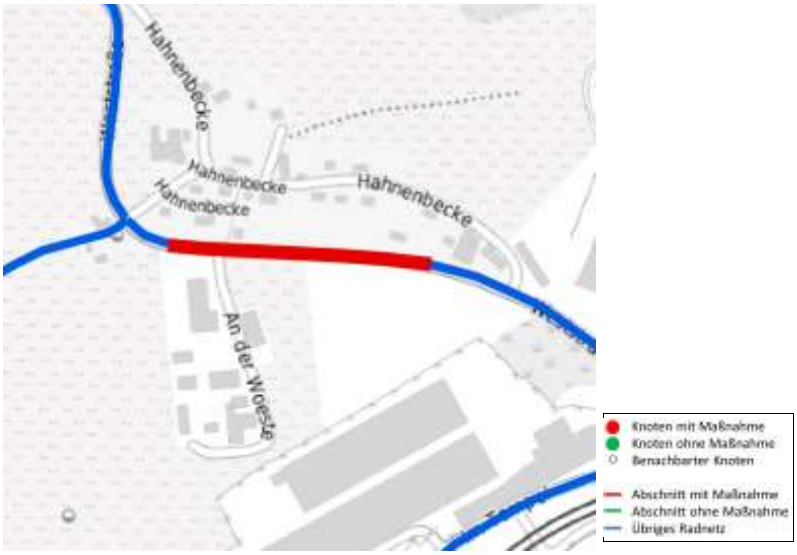
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 277 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 6656 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 6656 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:
Als Alternativverbindung kann auch die Straße Hahnenbecke genutzt werden (bereits Teil des Netzes 4. Ordnung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1100/7.62979

Kostenschätzung:	110.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

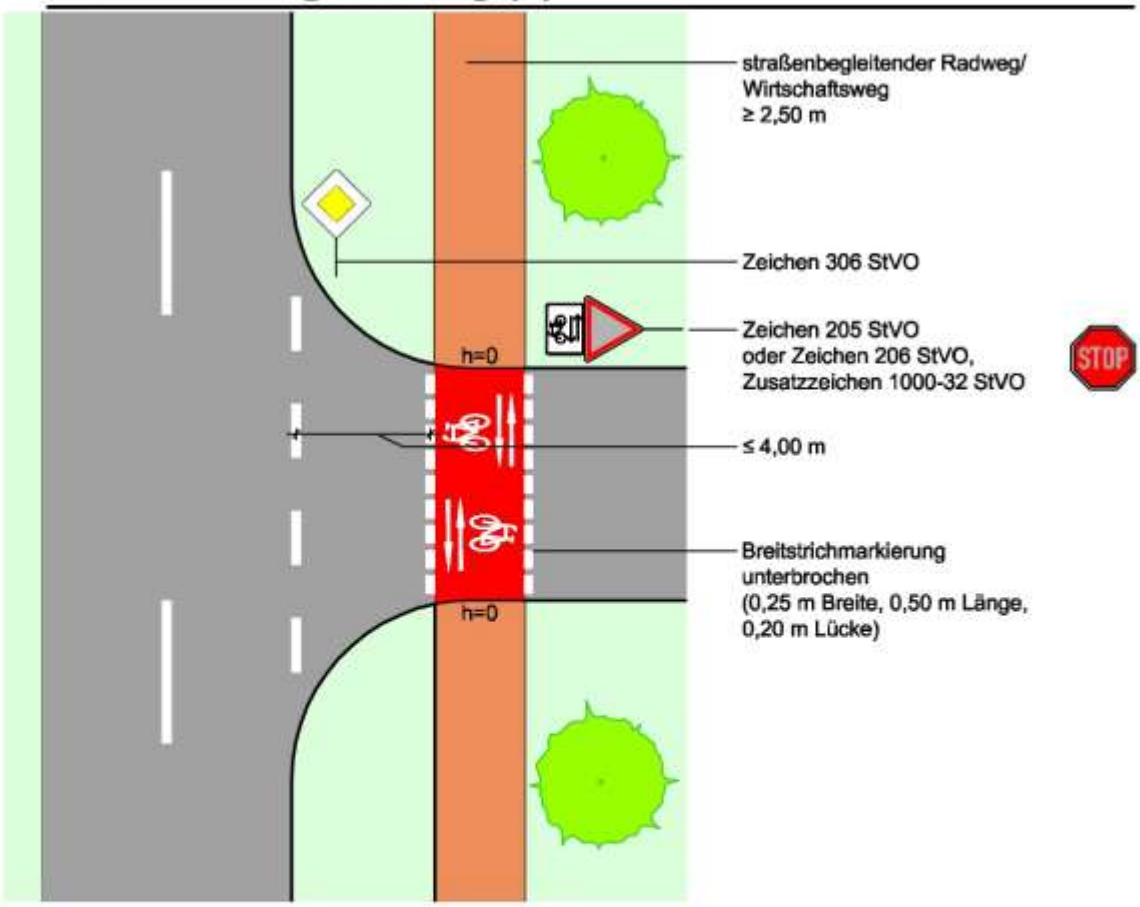
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei081	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei082	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

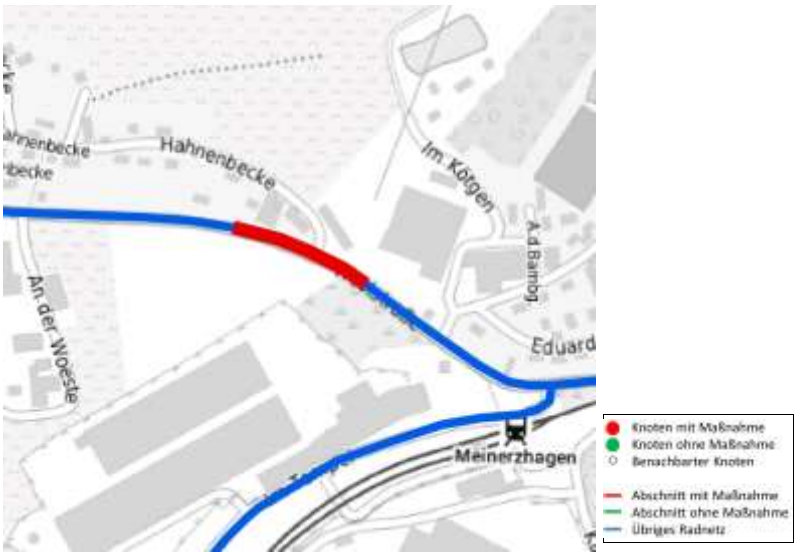
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 153 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11386 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 11386 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es sind nicht-gewidmete Nebenanlagen vorhanden (je ca. 1,50 m Breit).

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Aufgrund des außerörtlichen Charakters sollte ein Rückbau einer der beiden baulichen Nebenanlagen und der Ausbau der anderen Nebenanlage auf 2,50 m und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1095/7.63180

Kostenschätzung:	45.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

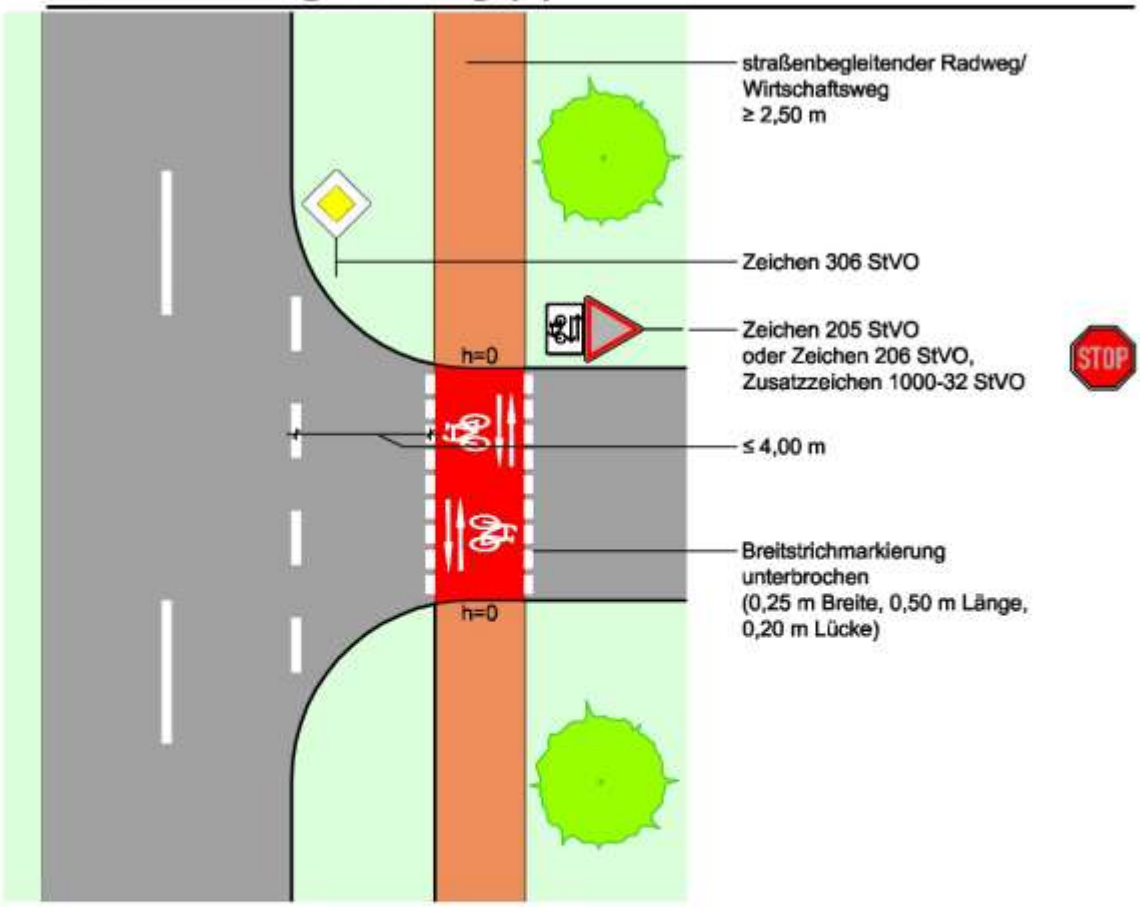
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei082	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei083	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 130 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11386 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 11386 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es sind nicht-gewidmete Nebenanlagen vorhanden (je ca. 1,50 m Breit).

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Aufgrund des außerörtlichen Charakters sollte ein Rückbau einer der beiden baulichen Nebenanlagen und der Ausbau der anderen Nebenanlage auf 2,50 m und Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1088/7.63331

Kostenschätzung:	39.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

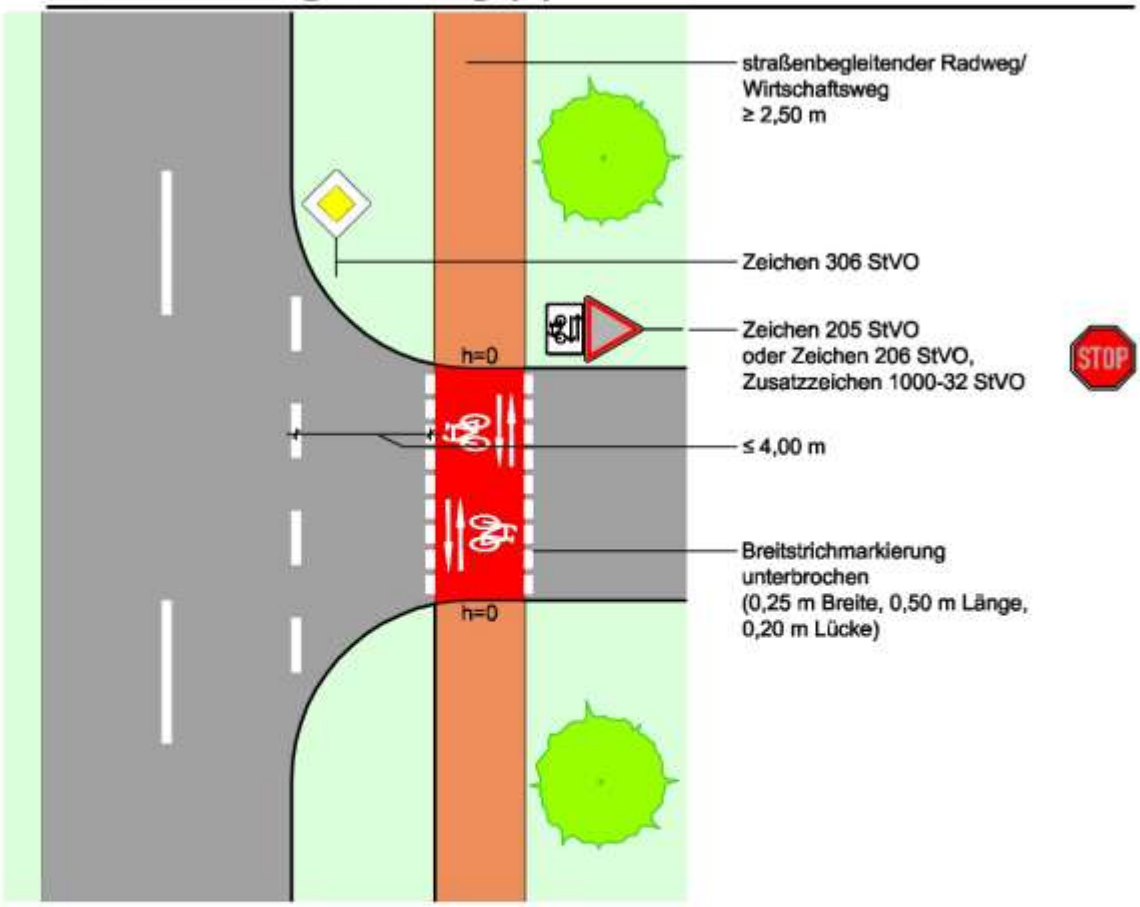
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei083	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei083.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei083
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1088/7.6333

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei084	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

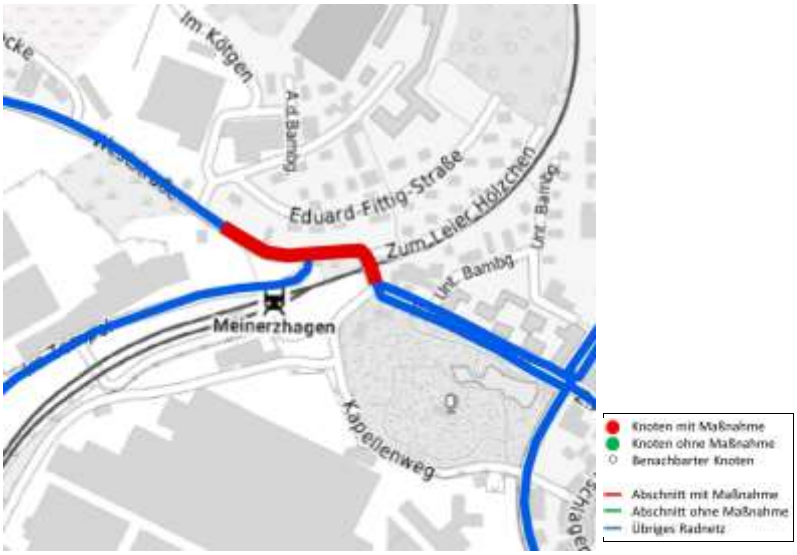
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 192 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11386 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 11386 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es sind nicht-gewidmete Nebenanlagen vorhanden (je ca. 1,50 m Breit).

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Schutzstreifen sind aufgrund des Linksabbiegers nicht möglich. Sollte auf diesen verzichtet werden können, so sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.Lässt sich auf den Fahrstreifen nicht verzichten, dann ist der Ausbau einer der beiden Nebenanlagen bzw. eine Neubau (östl. von Weststr.. / Im Tempel) auf 2,50 m und die Umwidmung zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg erforderlich. Alternativ kann ab Knoten Weststraße / Im Tempel, bei längeren Planungsphasen des benachbarten, neu zu errichteten Gleisbauwerks, als Ausgangspunkt für die Alternativstrecke Im Tempel - Parkplatz Bahnhof dienen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1083/7.63563

Kostenschätzung:	57.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

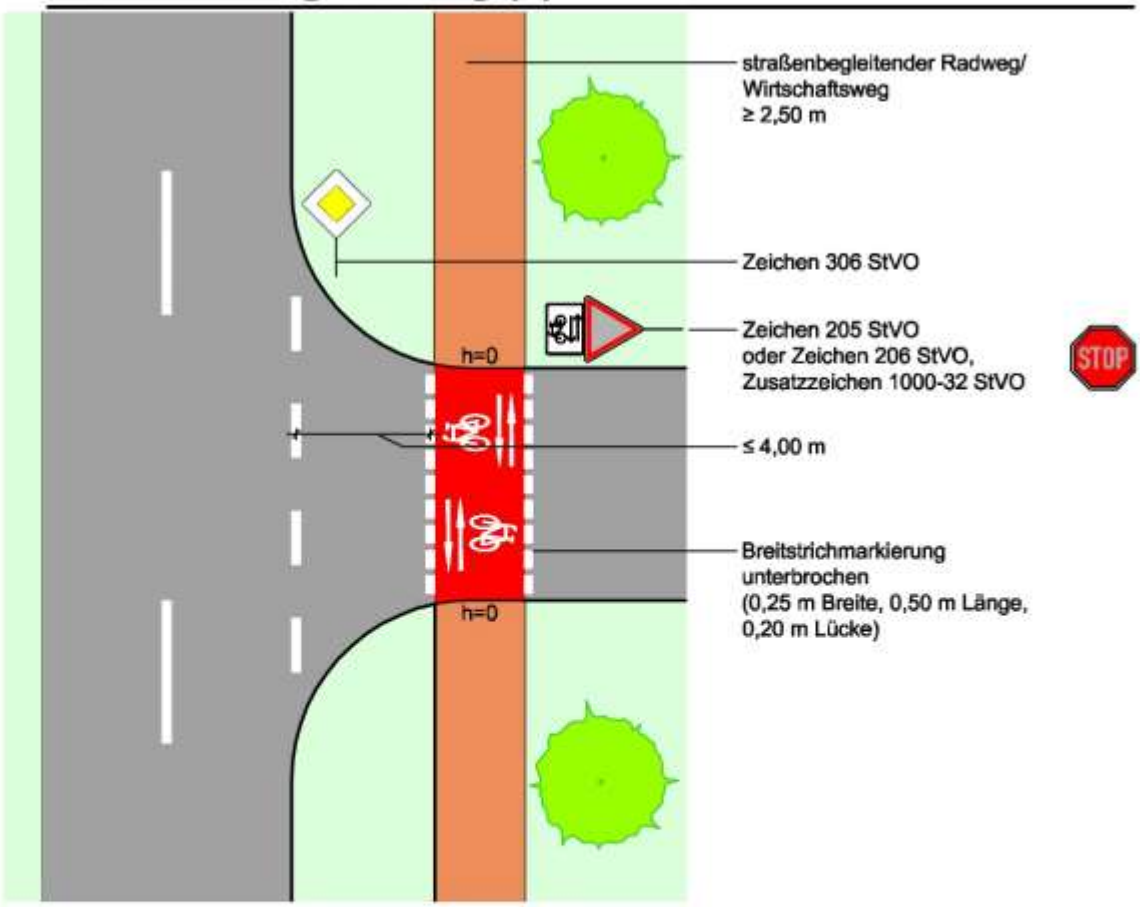
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei084	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei084.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße/Im Tempel

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei084
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der vorhandene Linksabbiegefahrstreifen sowie die markierte Querungshilfe (westl. des Knotenpunkts) sollten in Anlehnung an die Musterlösung umgestaltet werden.
Der Knoten Weststraße / Im Tempel kann bei längeren Planungsphasen des benachbarten, neu zu errichteten Gleisbauwerks, als Ausgangspunkt für die Alternativstrecke Im Tempel - Parkplatz Bahnhof dienen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1085/7.6346

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

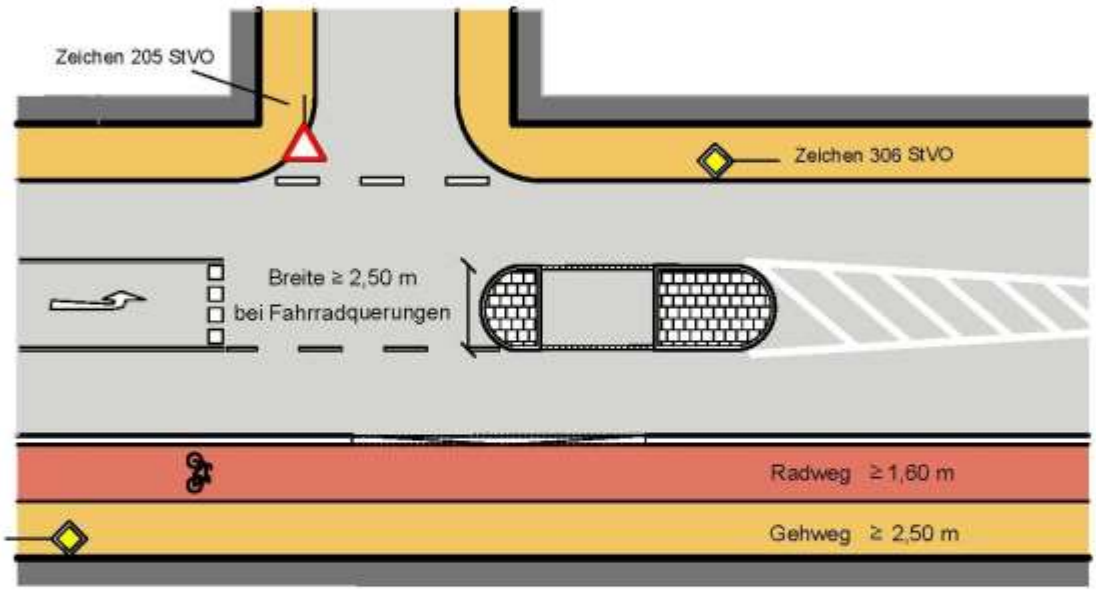
Abschnitts-Nr.	Mei084.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Weststraße/Im Tempel

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

Abbiegender Radverkehr



Regelungen:

- ERA, Kapitel 4.3.4, Bild 39

Anwendungs-bereiche:

- Linksabbiegestreifen mit Verziehungsfläche
- Anwendbar bei starken Kfz-Abbiegeverkehr gemäß RAST Kapitel 6.3.3

Besonderheiten:

- Bei schwächerem Kfz-Abbiegeverkehr kommt die geteilte Mittelinsel zur Anwendung

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.3-4 Stand: September 2017

Abschnitts-Nr.	Mei087	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Heerstraße

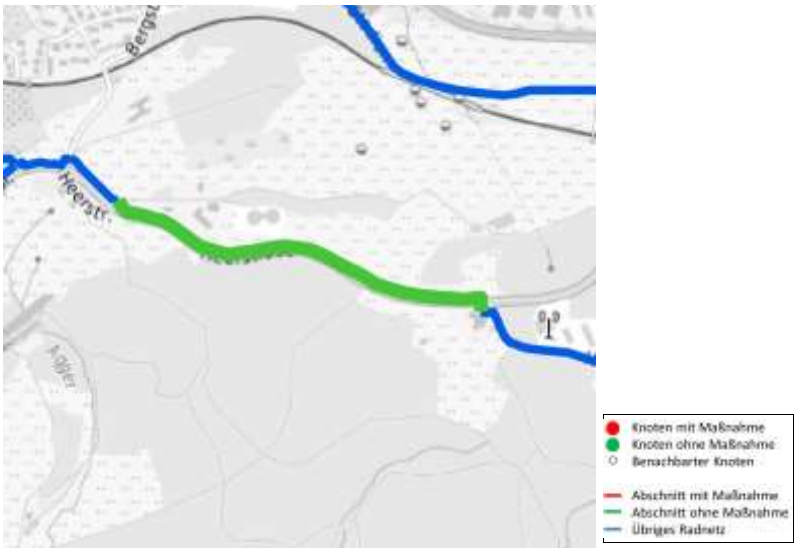
Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 851 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5038 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: keine Straßenlaterne / Randmarkierung
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5038 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) sowie die Zweirichtungsfreigabe ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 1,75 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0980/7.66469

Abschnitts-Nr.	Mei087.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Heerstraße/Fritz-Paulmann-Weg

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei087
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
Es sollte gemäß Musterlösung eine Optimierung der Fahrbahnmarkierung vorgenommen werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1000/7.6537

Kostenschätzung:	3.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

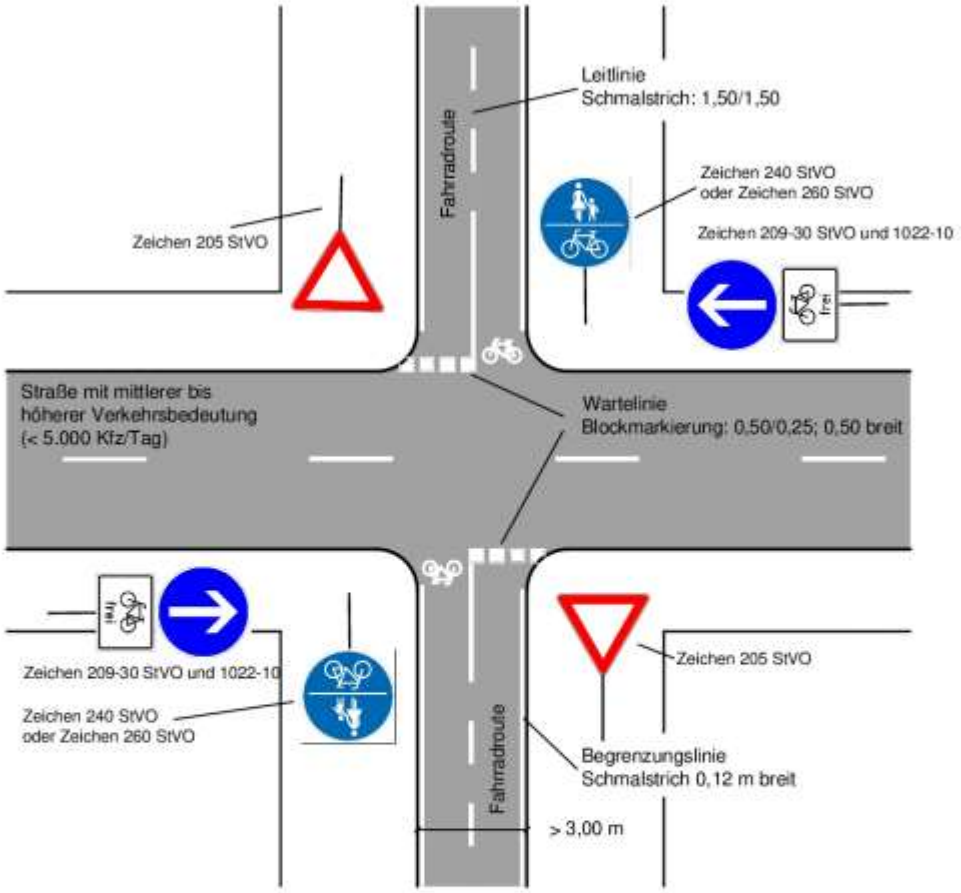
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei087.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Heerstraße/Fritz-Paulmann-Weg

Musterlösung

Selbständig geführte Radwege

Querungsstelle mit wartepflichtigem Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungs-bereiche:

- An Straßen mittlerer bis höherer Verkehrsbedeutung > 2.000 Kfz/Tag
- Bei Radrouten über 3,00 m Breite

Hinweise:

- Bei stark befahrenen Straßen (>5.000 Kfz) ist zusätzlich eine Überquerungshilfe vorzusehen.
- Bei besonderen Gefährdungssituationen kann Zeichen 206 StVO ("Halt! Vorfahrt gewähren!") eingesetzt werden.

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 10.2-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei087.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Heerstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei087
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0982/7.6646

Abschnitts-Nr.	Mei088	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fritz-Paulmann-Weg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

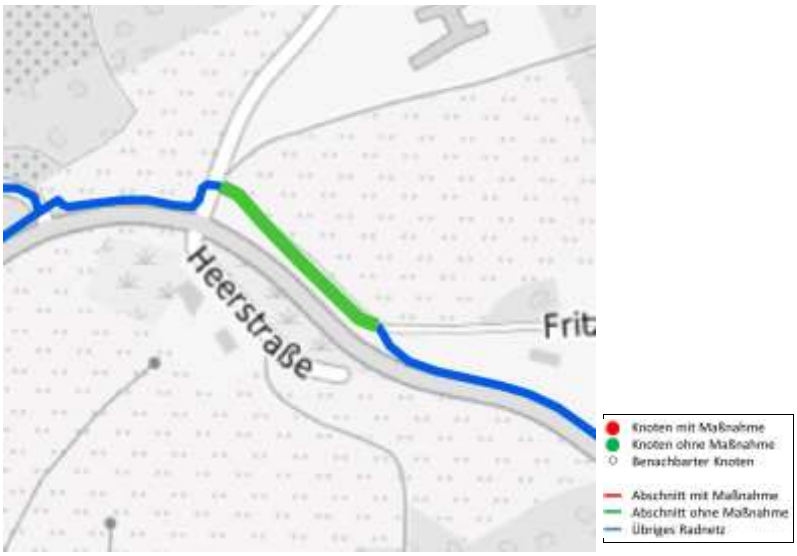


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 135 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 500 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1000/7.65366

Abschnitts-Nr.	Mei089	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Heerstraße

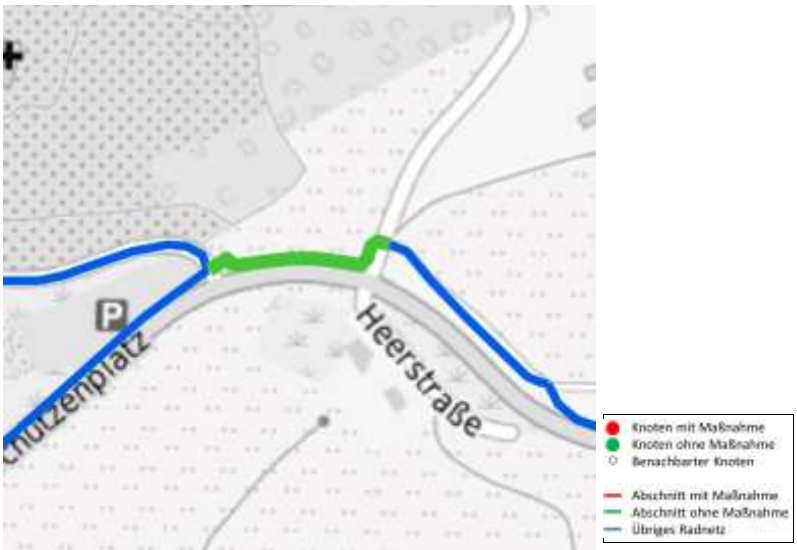
Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 128 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5038 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber andere Abgrenzung (z.B. Rinne / Mauer / Aufprallschutz zw. Fahrbahn und Anlage)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 5038 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) sowie die Zweirichtungsfreigabe ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen besteht aus einem Aufprallschutz (Leitplanke).
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1008/7.65221

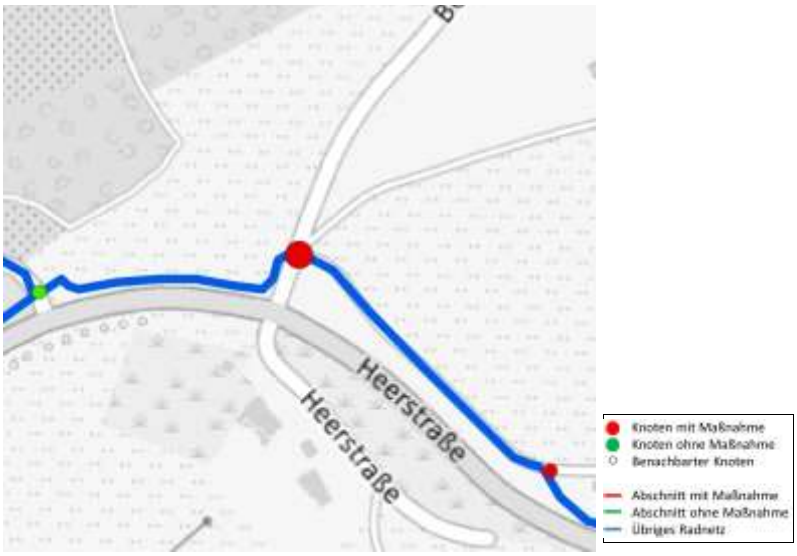
Abschnitts-Nr.	Mei089.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Heerstraße/Bergstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei089
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
Es sollte eine Furtmarkierung in Verbindung mit einer neuen Durchwegung (ca. 30 m neu zu bauender Radweg in direkter Linie zum bestehenden Radweg Mei089) zwischen Bergstraße und Fritz-Paulmann-Weg angebracht werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1008/7.6521

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

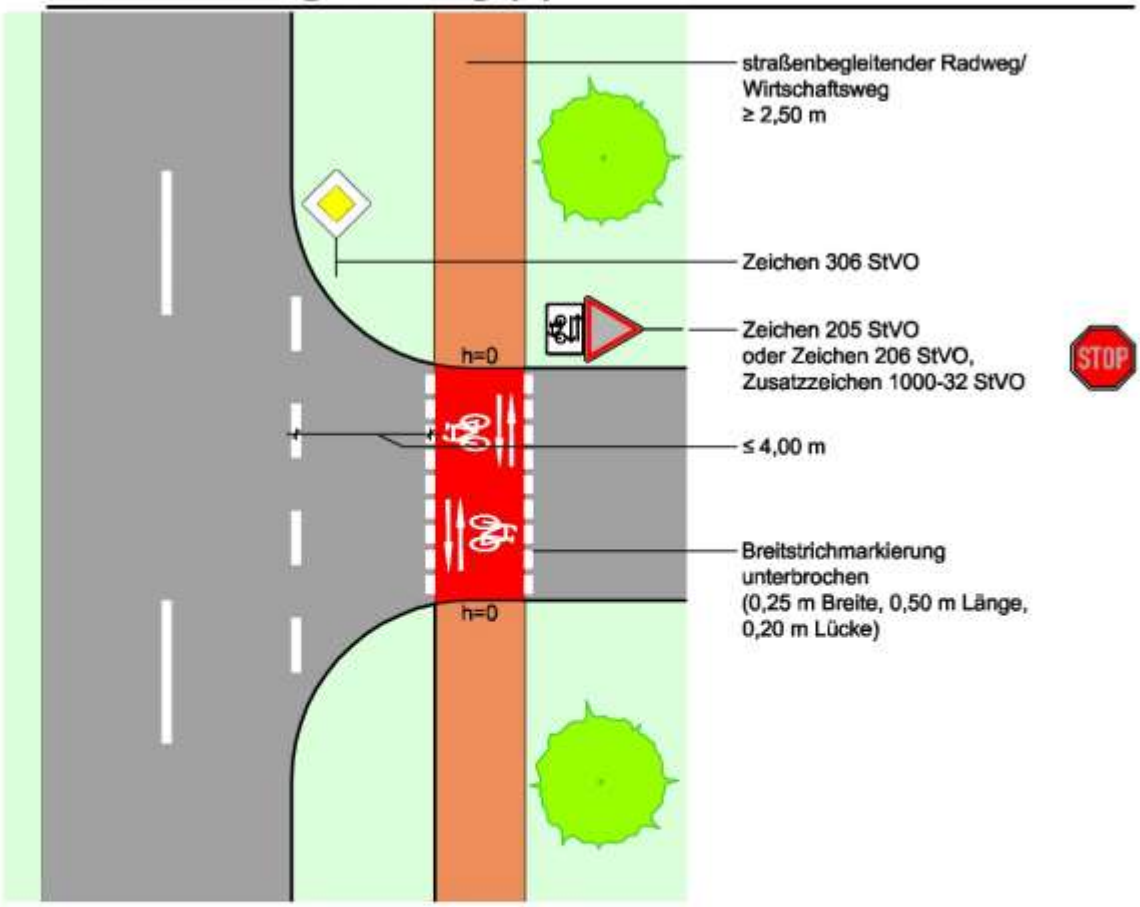
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei089.1	Lage	außerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Heerstraße/Bergstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei090	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Ebbestraße

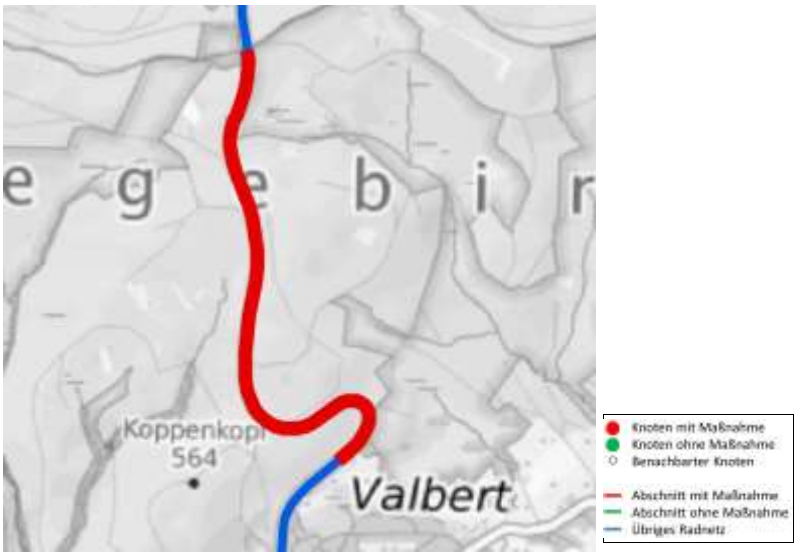
Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2614 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2389 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 2389 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.
Die Verkehrsstärke ist aber im Grenzbereich zu Stufe IV zu sehen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1266/7.75235

Kostenschätzung:	1.045.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

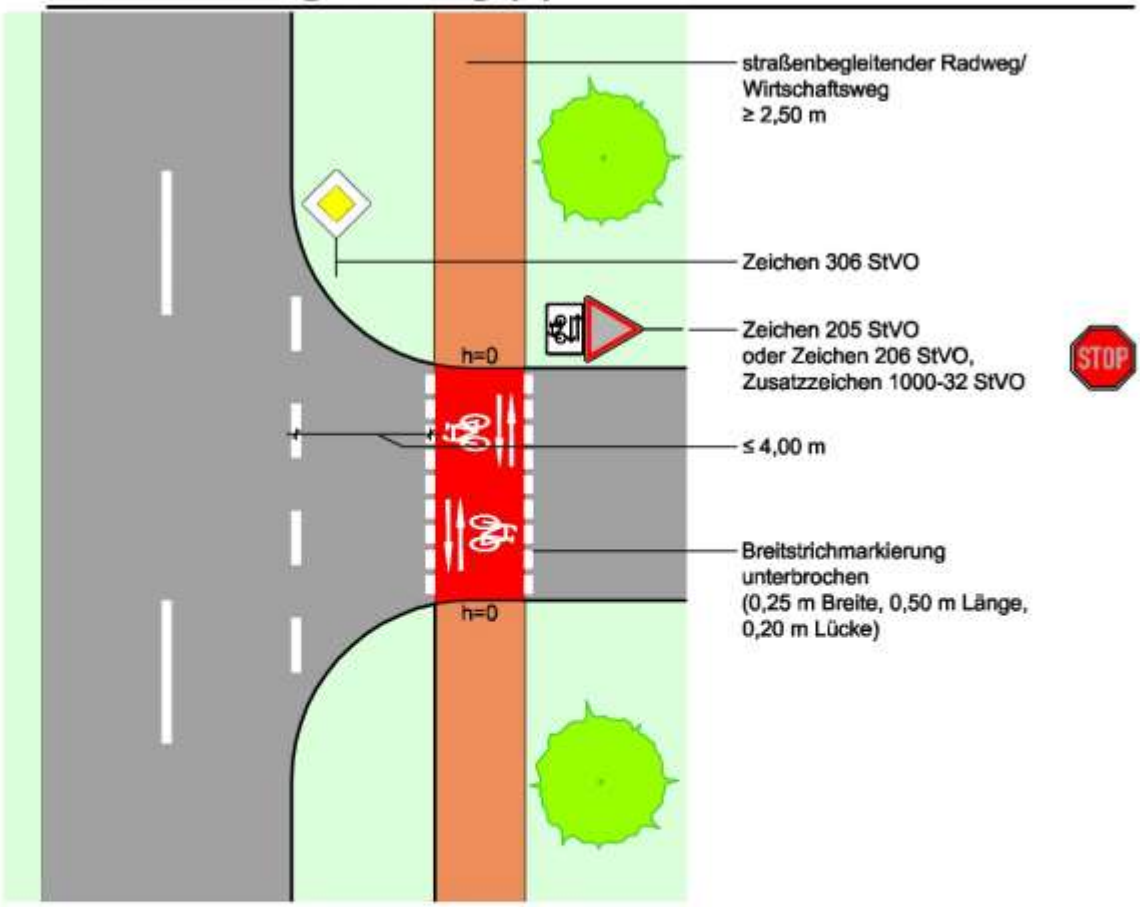
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei090	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Ebbestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei091	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Ebbestraße

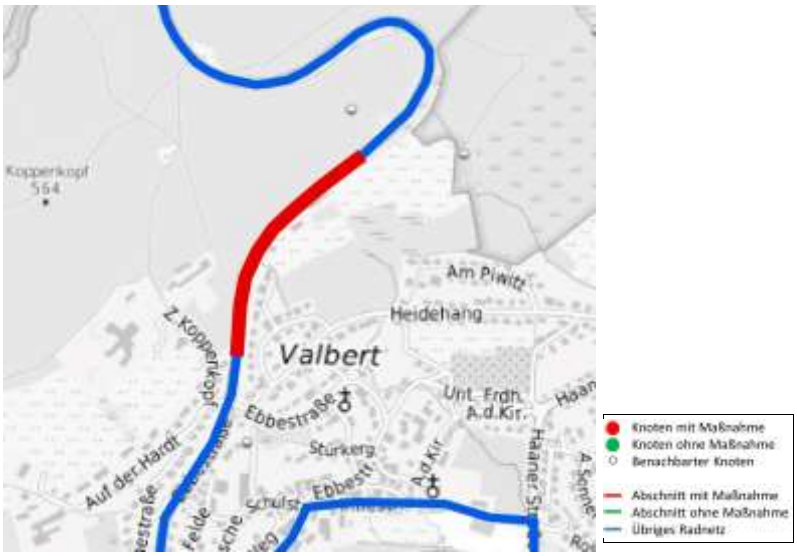
Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 531 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 2389 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 2389 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Dieser Radweg sollte wegen Mei090 weitergeführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1227/7.74866

Kostenschätzung:	212.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**3**
Prioritätsstufe:	Sehr niedrige Priorität

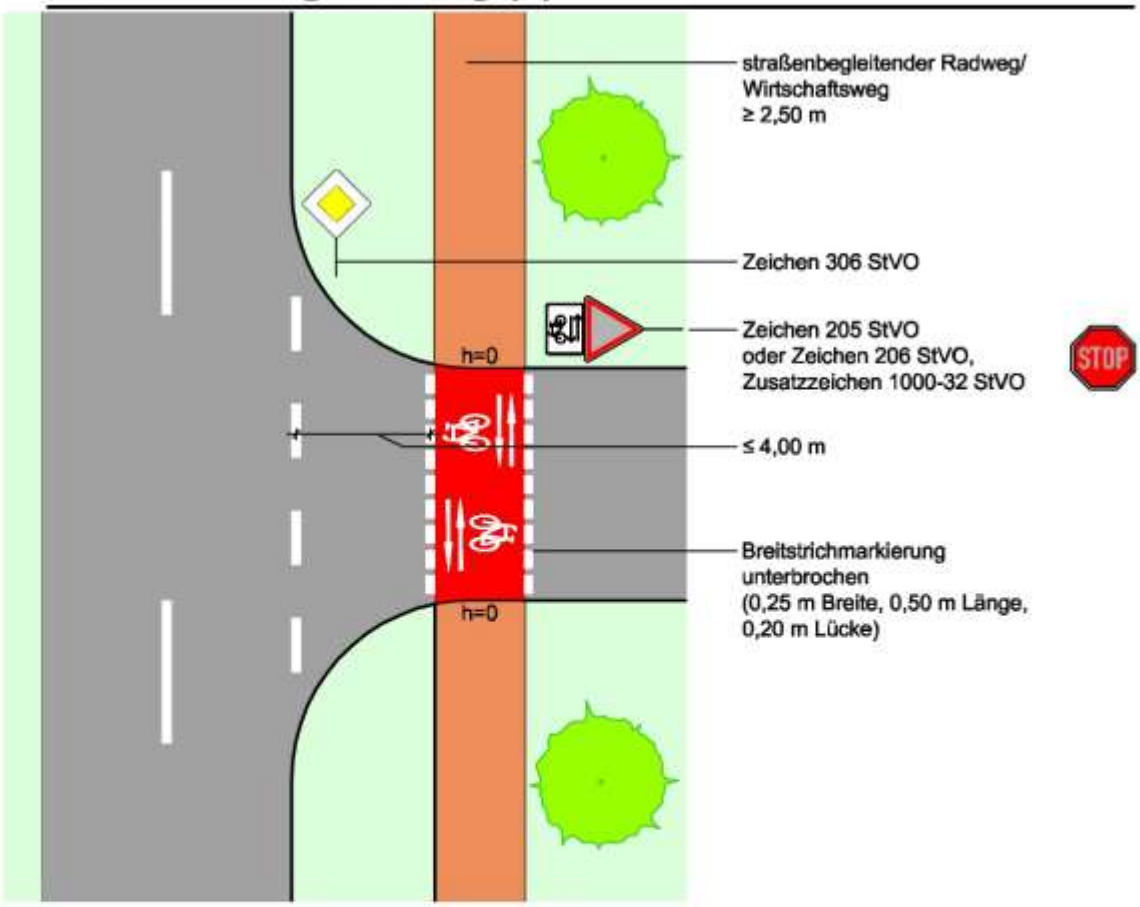
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei091	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Ebbestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei092	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Ebbestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 463 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 2449 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 2449 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Dieser Radweg sollte wegen Mei092 weitergeführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1227/7.74866

Kostenschätzung:	185.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**3**
Prioritätsstufe:	Sehr niedrige Priorität

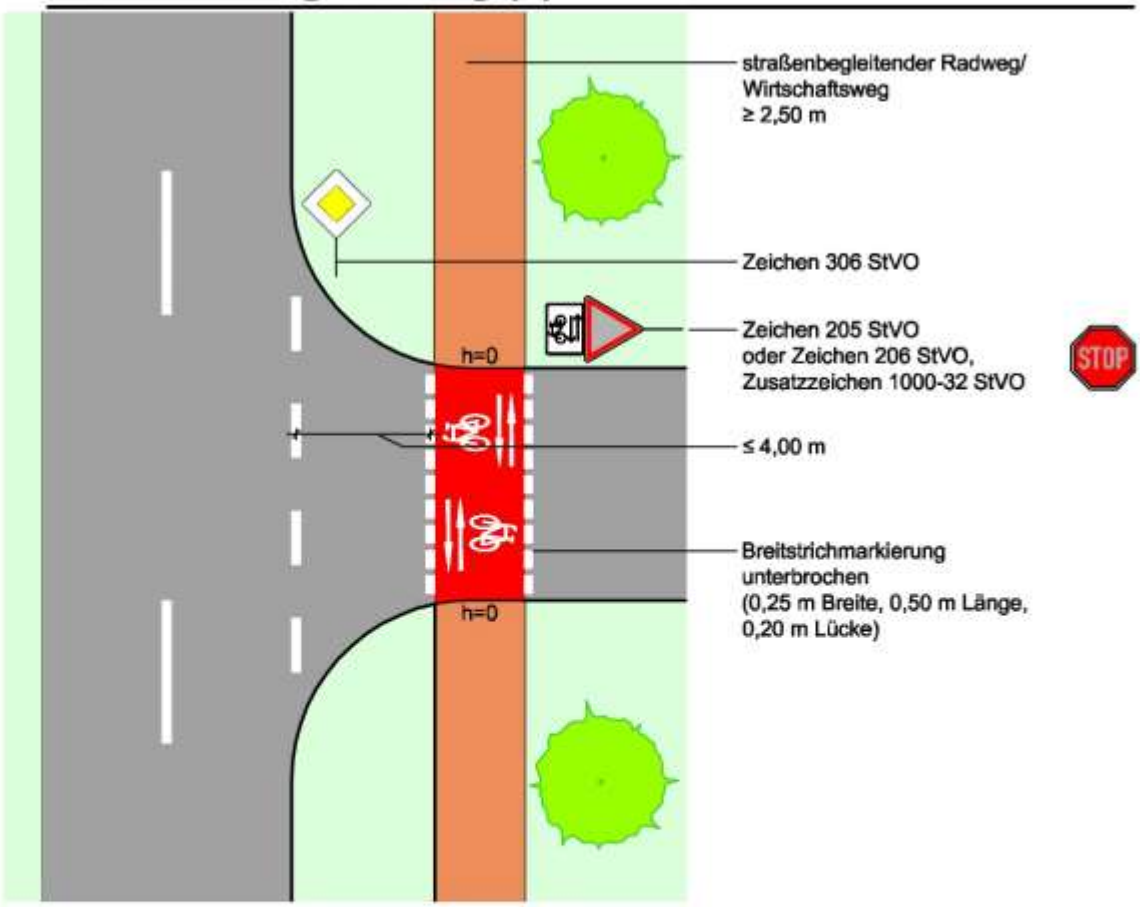
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei092	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Ebbestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei093	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Ebbestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

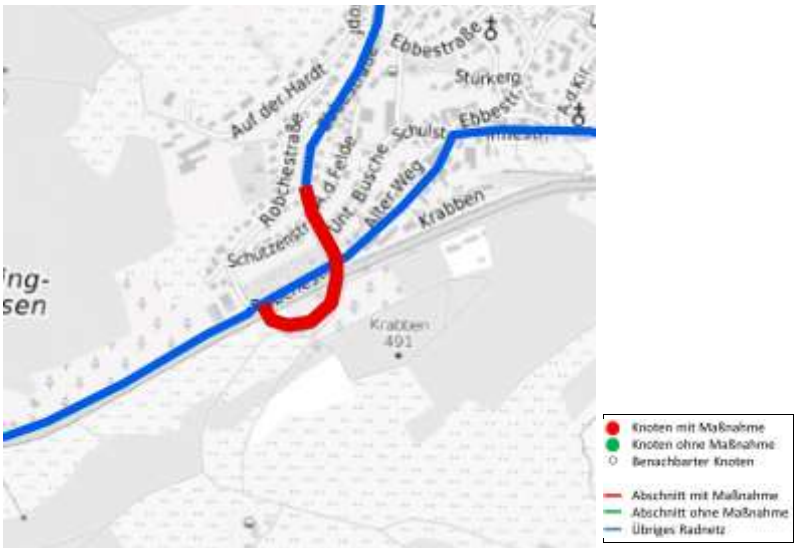
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 445 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2449 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 2449 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.
Die Verkehrsstärke ist aber im Grenzbereich zu Stufe IV zu sehen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1166/7.74519

Kostenschätzung:	178.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

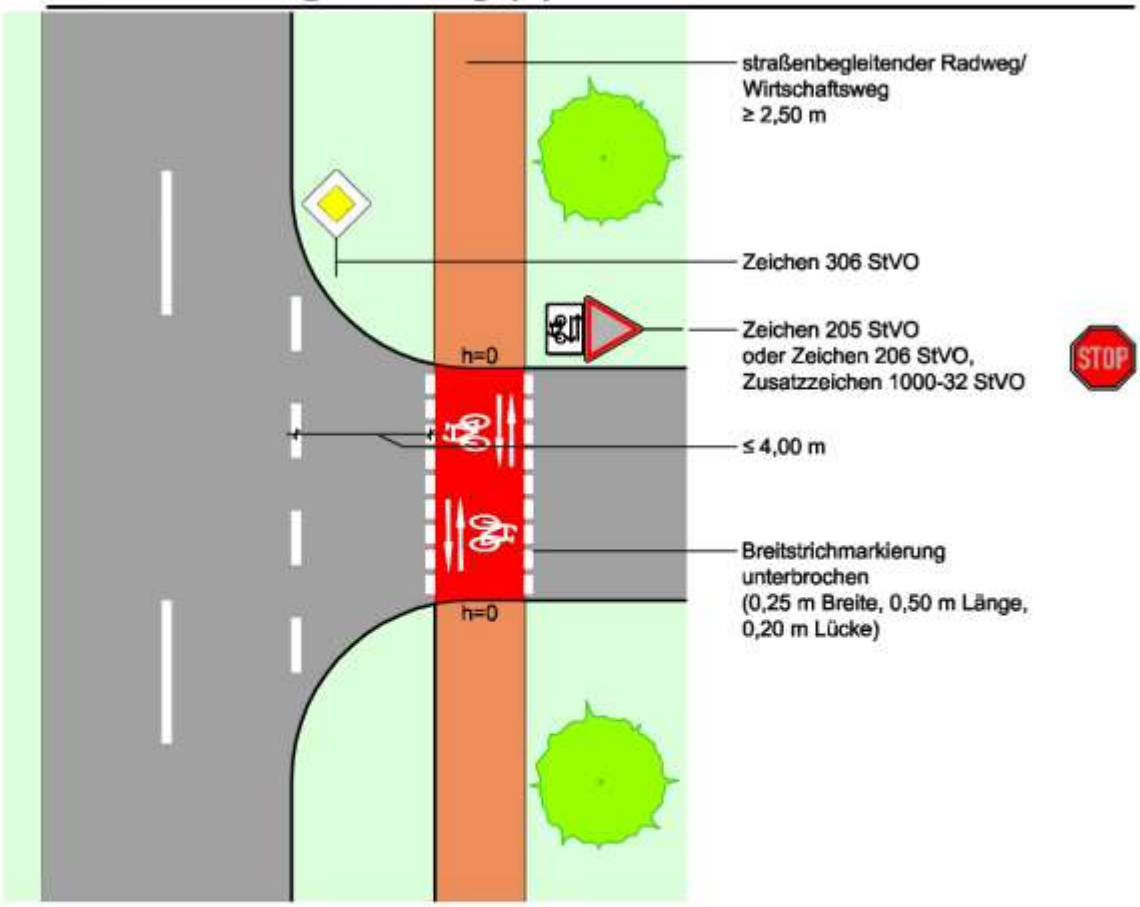
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei093	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Ebbestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Mei093.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Ebbestraße/L539

Steckbrief:
Prüfnetz
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei093
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer LSA





Massnahmentyp: Neubau einer LSA
Um hier die Querung zwischen Robchestraße und Ebbestraße zu ermöglichen, sollte eine Querungshilfe in Form einer Bedarfs-LSA, da eine einfache Querungshilfe bei dieser Verkehrsstärke nicht ausreicht, installiert werden. Diese kann als "Dunkelampel" angelegt werden, die erst auf Tastendruck auf Gelb/Rot schaltet.
Ist eine Durchwegung aufgrund der Topographie zur Robchestraße kann auch eine Radweg auf der L539 bis zum Knotenpunkt L539/Ihnestraße mit einer Länge von 200 m gebaut werden.
Radweg auf der Südseite gebaut werden, ist (außer Furtmarkierungen) keine Maßnahme notwendig.
Hinterlegung einer Musterlösung aufgrund der Komplexität des Knotens nicht möglich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1165/7.7452

Kostenschätzung:	200.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei094	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Werkshagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

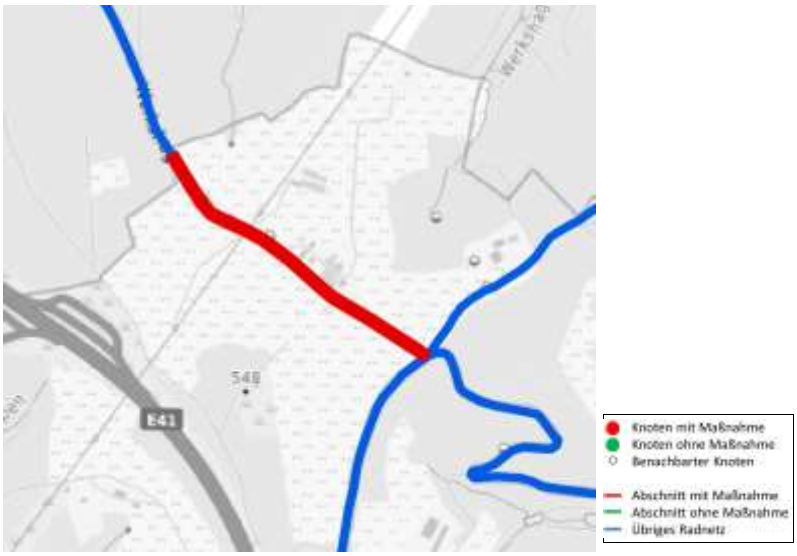
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 700 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1557 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1557 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Reduzierung der Geschwindigkeit
Hier ist die Prüfung auf Reduzierung auf 70 km/h durchzuführen.
Alternativ kann, trotz der vergleichsweise geringen Verkehrsstärken, auch ein Radwegebau angedacht werden.
Hinweis der Kommune:
Hier sollte der Radwegebau das Ziel sein, die Geschwindigkeitsreduzierung ist nur der erste Schritt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1523/7.67905

Kostenschätzung:	7.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei095	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	L 694

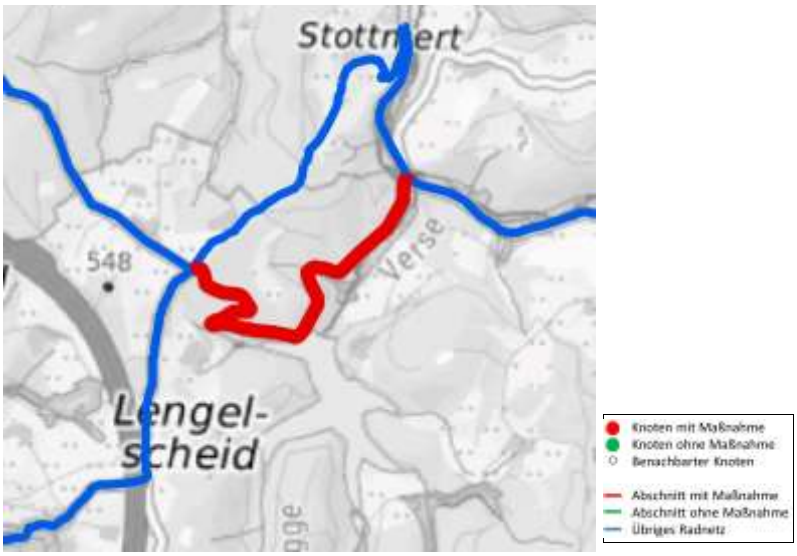
Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz (Gesperrt zum Erhebungszeitpunkt)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2065 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1111 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehrsführung)
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1111 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt lediglich 4,00 m.

Massnahmentyp: Aufweitung der Fahrbahn (weiterer Bedarf)
Es wird die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m Breite empfohlen.
Hierdurch kann auch Schwerverkehr in einem StVO-konformen Abstand von 2,00 m Radfahrende überholen.
Ohne Aufweitung verbleibt das Kfz hinter dem Radfahrenden.
Hinweis der Kommune:
Sollte als Alternative bevorzugt werden, muss aber mit Lüdenscheid abgestimmt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1523/7.67905

Kostenschätzung:	413.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

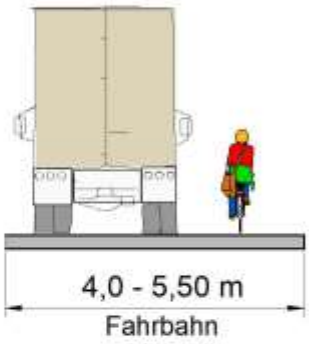
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei095	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	L 694

Musterlösung

Fahrbahnbreite zur Ermöglichung von StVO konformen Überholvorgängen

Bestand



Planungsvorschlag



Regelungen:

- §5 Absatz 4 StVO ist Folgendes zum Seitenabstand festgelegt:
  "Wer zum überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, sofern Rad Fahrende dort wartende Kraftfahrzeuge [...] rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind."

- Diese StVO-Regelung ist vergleichsweise jung (Einführung in 2020).
  Diese wurde erlassen um das Gefährdungspotenzial für den Radfahrenden bei fehlender Radverkehrsanlage zu minimieren.
  In der Konsequenz bedeutet also eine Fahrbahn (außerorts) mit weniger als 6,00 m Breite, dass Kfz, insbesondere Schwerverkehr, nicht regelkonform überholen können und deshalb hinter dem Radfahrenden verbleiben müssen. Sollte die Aufweitung nicht möglich sein, dann ist die Anlage eines baulichen Radwegs anzustreben.

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: StVO §5
Stand: Mai 2022

Abschnitts-Nr.	Mei096	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Derschlager Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

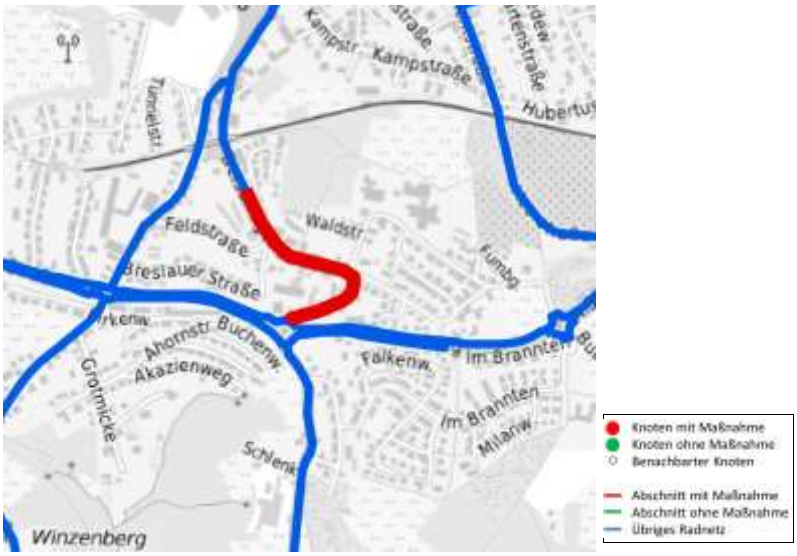
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 496 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8318 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8318 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Hier ist bergauf ein einseitiger Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von ca. 4,50 m.
Parken muss auf der Seite des Schutzstreifens unterbunden werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0988/7.63921

Kostenschätzung:	29.760,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

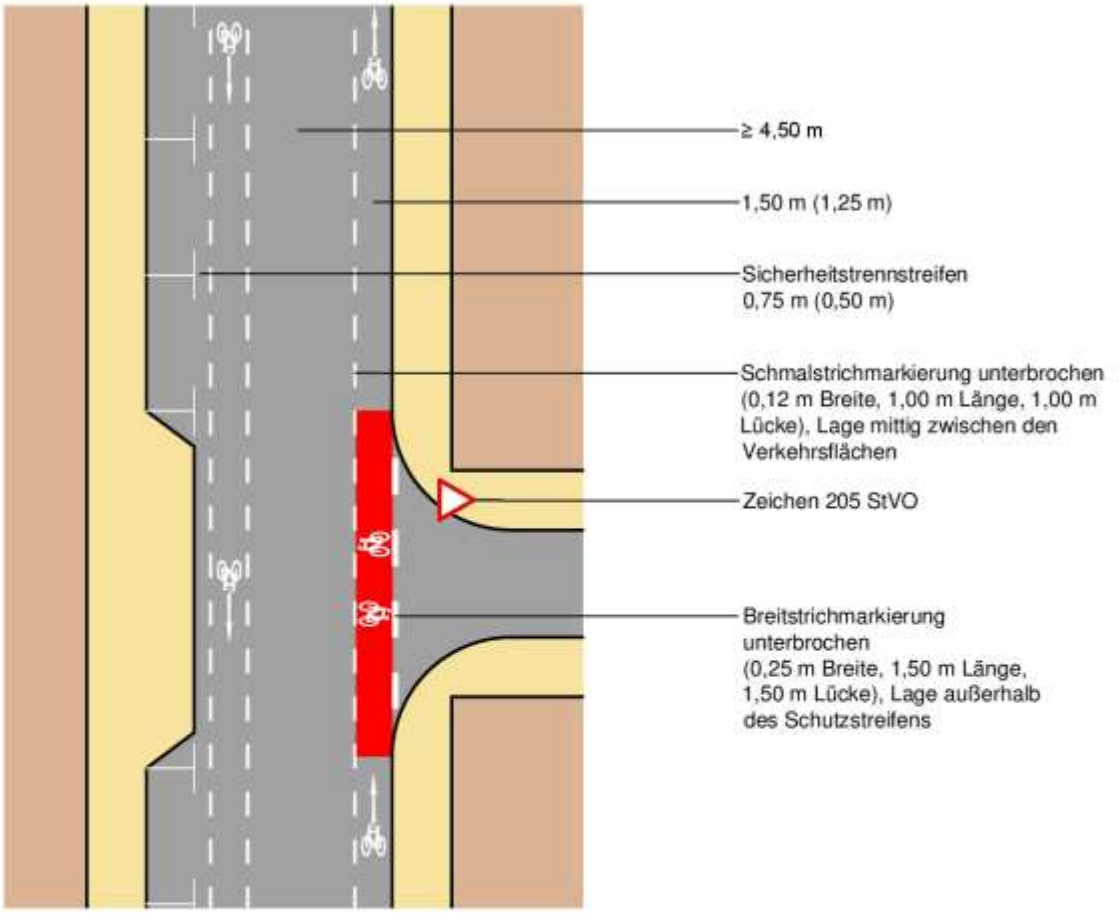
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei096	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Derschlager Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei096.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Derschlager Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei096
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Maßnahme Mei052 ist der Knotenpunkt markierungstechnisch zu optimieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1000/7.6392

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

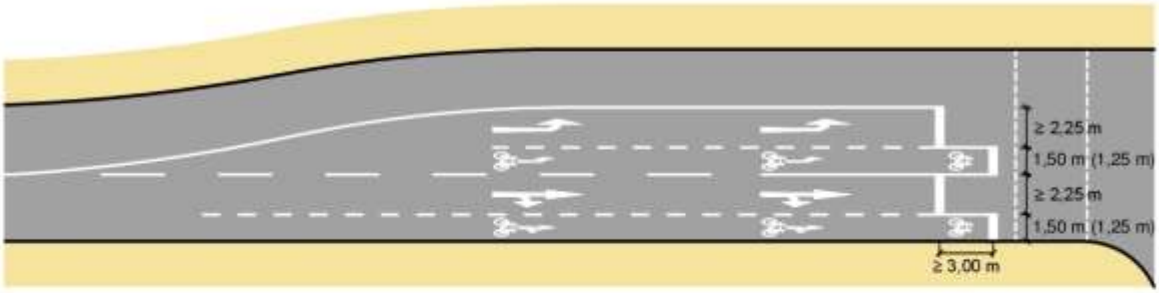
Abschnitts-Nr.	Mei096.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Derschlager Straße

Musterlösung

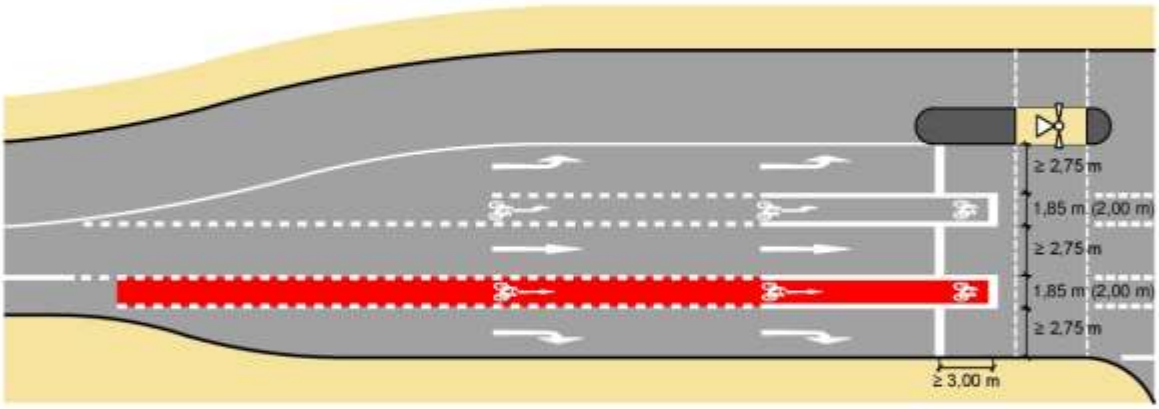
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei097	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Derschlager Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 230 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8318 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8318 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt 8,00 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Hier sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von ca. 5,00 m.
Einseitiges Parken wäre möglich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1013/7.63784

Kostenschätzung:	13.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

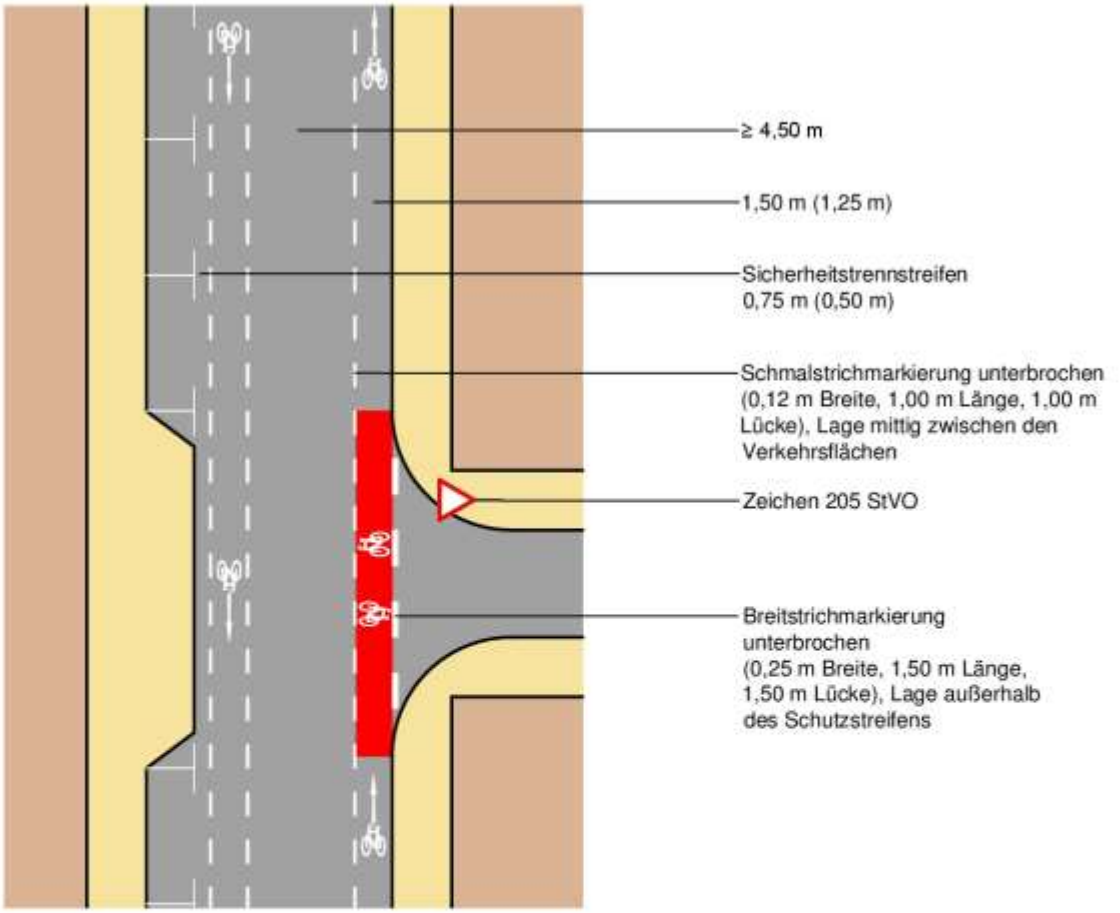
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei097	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Derschlager Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei098a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Bahnhofstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 230 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11386 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: > 1,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 11386 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 1,50 m und ist damit ERA-konform.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1074/7.63861

Abschnitts-Nr.	Mei098b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Sonderweg Radweg (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Bahnhofstraße

Steckbrief:



Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 234 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Sonderweg Radweg
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11386 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 237

Zustandsbewertung:

Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 11386 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Sonderweg Radweg) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 2,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1083/7.63563

Abschnitts-Nr.	Mei106	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Am Schützenplatz

Steckbrief:



Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 271 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5038 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber andere Abgrenzung (z.B. Rinne / Mauer / Aufprallschutz zw. Fahrbahn und Anlage)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen

Zustandsbewertung:

Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5038 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen besteht aus einem Aufprallschutz (Leitplanke).
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1006/7.65057

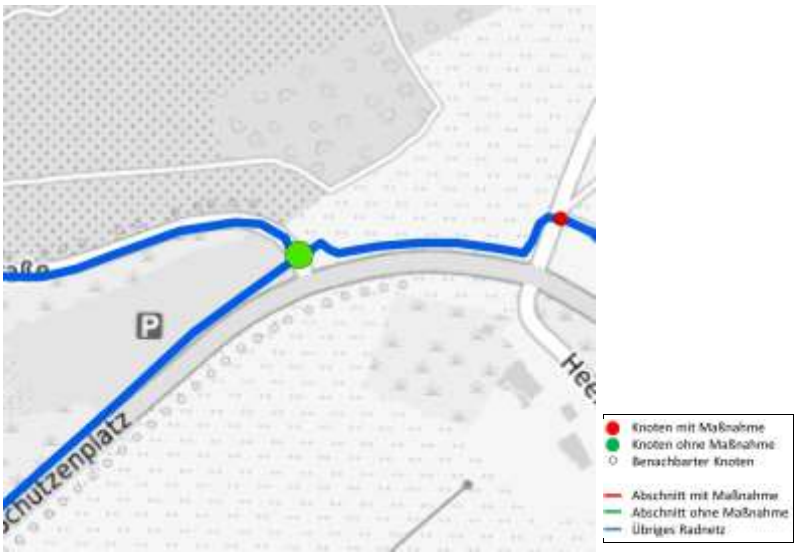
Abschnitts-Nr.	Mei106.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Am Schützenplatz/Heerstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei106
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1006/7.6506

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei107a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fumberg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 84 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 7668 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7668 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0990/7.64766

Abschnitts-Nr.	Mei107b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fumberg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 92 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 7668 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7668 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0986/7.64717

Abschnitts-Nr.	Mei107b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fumberg/Am Schützenplatz

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei107b
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0988/7.6474

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei108	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fumberg

Steckbrief:



Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 158 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7668 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:

Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7668 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0988/7.64707

Abschnitts-Nr.	Mei109	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fumberg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 67 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7668 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 4,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 7668 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse > 1,75 m und ist ERA-konform.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
keine, da stark außerörtlicher Charakter.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0984/7.64491

Abschnitts-Nr.	Mei110a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fumberg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

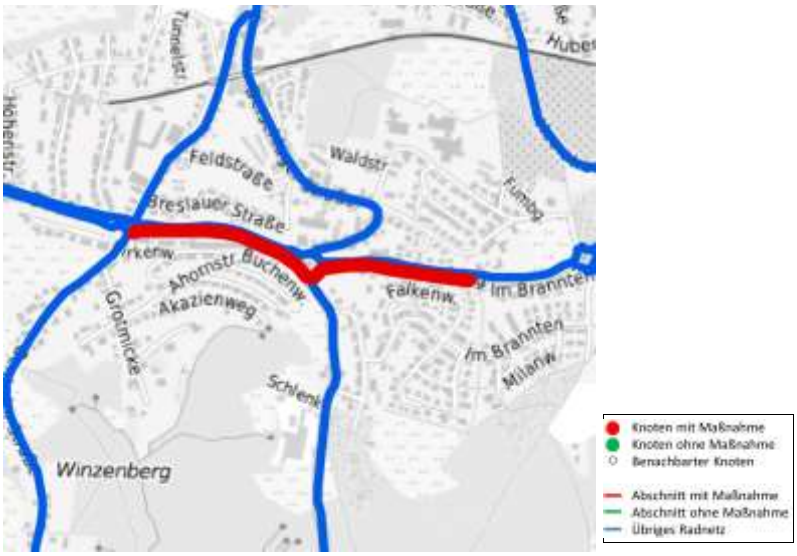


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 771 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: nein
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8018 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt ohne Benutzungspflicht) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters sollte der Radweg in einem gemeinsamen Geh-/Radweg umgewidmet werden (Zeichen 240)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0992/7.63366

Kostenschätzung:	11.565,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei110b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Fumberg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 317 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7668 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 7668 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters sollte der Radweg in einem gemeinsamen Geh-/Radweg umgewidmet werden (Zeichen 240)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0985/7.64397

Kostenschätzung:	4.755,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei111a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

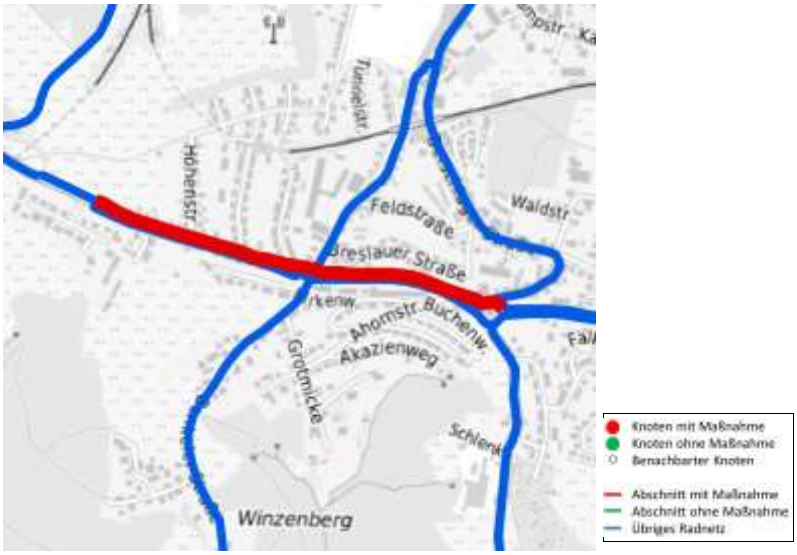


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 903 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: nein
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8018 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt ohne Benutzungspflicht) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters sollte der Radweg in einem gemeinsamen Geh-/Radweg umgewidmet werden (Zeichen 240)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.0987/7.63948

Kostenschätzung:	13.545,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

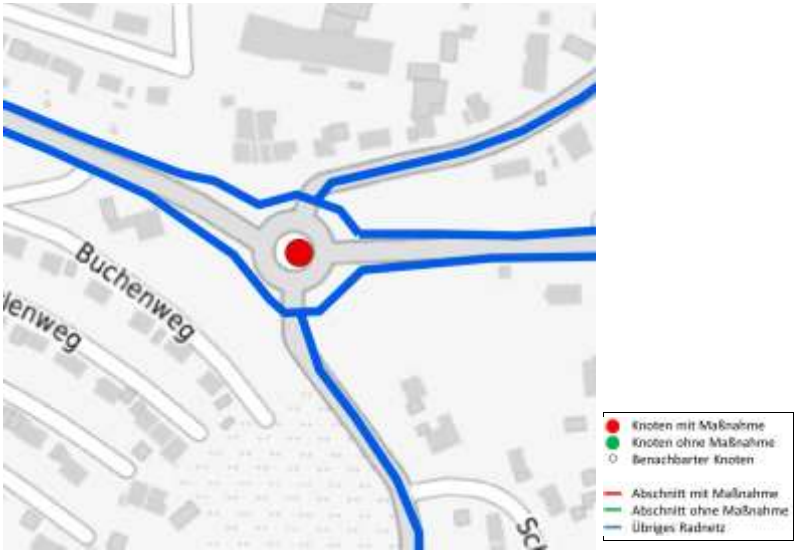
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei111a.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei111b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr



Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Die Furten am Kreisverkehr sollten gemäß der Musterlösungen neu markiert werden und sowohl in Breite und Einfärbung korrespondieren.
Die Nebenanlage sollte, wie auch die Streckenmaßnahmen Mei110a und Mei111a vorschlagen, abweichend von der Musterlösung als gemeinsame Geh-/Radwege ausgewiesen werden. Für die Maßnahme Mei052 ist darauf zu achten, dass der Radverkehr aus der Derschlager Str. bereits ausreichend früh auf die Nebenanlage geführt wird.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0986/7.6391

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

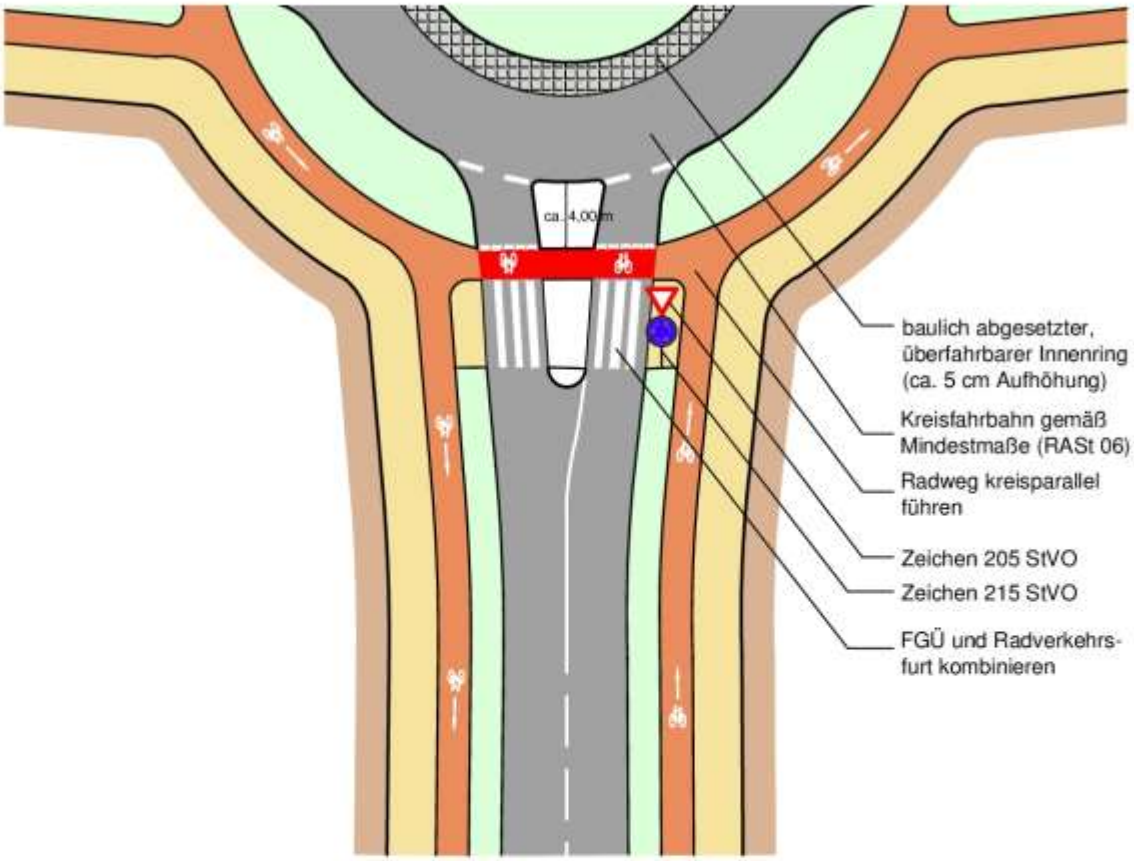
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei111a.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf Radwegen



Regelungen:

- RASt, Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigt im Zuge der vorfahrtsberechtigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R FGÜ genügt

Anwendungsbereiche:

- Kreisverkehre innerorts mit Radverkehr auf Radwegen
- Kfz-Knotenbelastung ab ca. 15.000 Kfz/24h
- bei ausreichendem Platzangebot

Hinweise:

- die Radwege sollen im Abstand von etwa 4,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn, und damit dieser zugehörig, bevorrechtigt geführt werden
- beidseitige Randmarkierung der Radverkehrsfurt ebenfalls möglich
- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil wegen deutlich höherer Unfallgefährdung falsch fahrender Radfahrer
- rote Einfärbung der Furt optional

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Mei111b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 408 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: nein
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 8018 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt ohne Benutzungspflicht) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters sollte der Radweg in einem gemeinsamen Geh-/Radweg umgewidmet werden (Zeichen 240)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1002/7.62812

Kostenschätzung:	6.120,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei111b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße/Genkeler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei111b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die Furtmarkierungen sind im Zuge der Maßnahmen Mei110a und Mei111a (Umwidmung zu gemeinsame Geh-/Radweg in Richtungsführung) neu zu markieren. Für die Abschnitte Mei049 und 050 sollte eine Lösung in Anlehnung an die Musterlösung angestrebt werden, so dass die Radfahrenden, die auf den Knotenpunkt zufahren, einen Schutzraum zum queren der Marienheider Straße erhalten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0993/7.6337

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

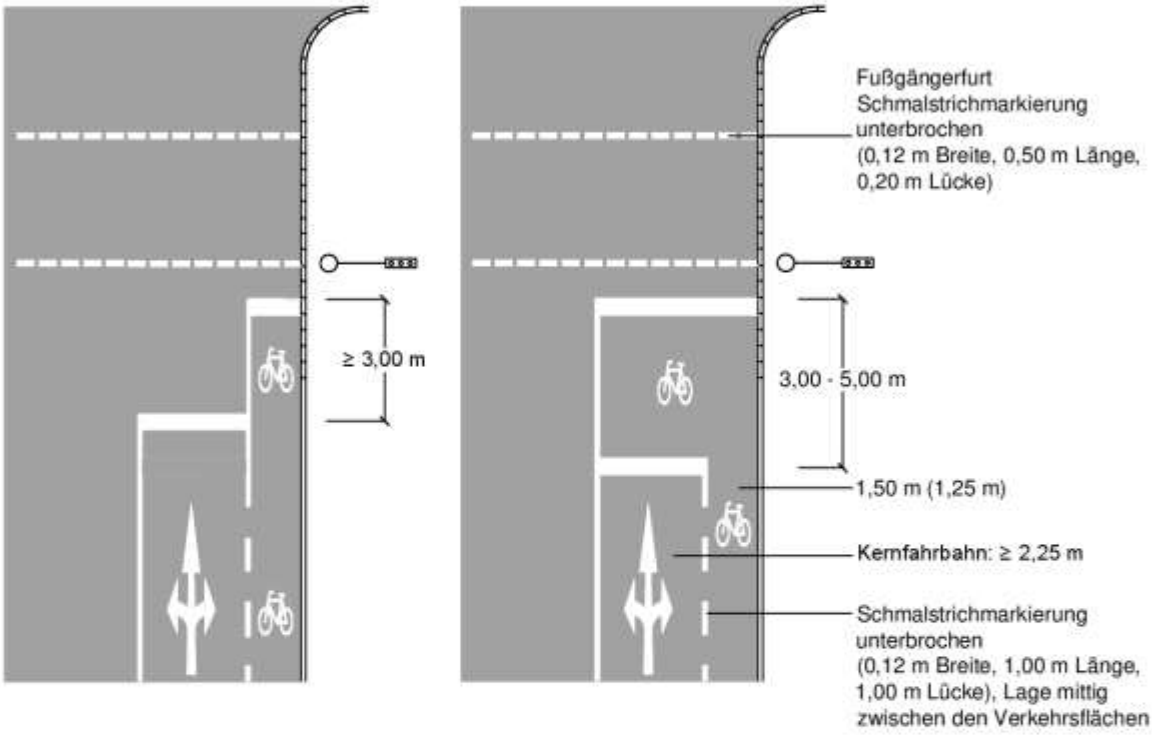
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei111b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße/Genkeler Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

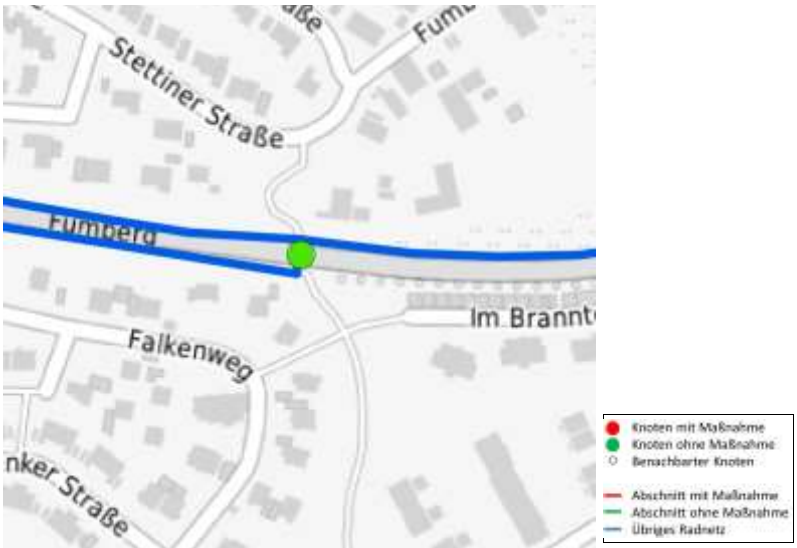
Abschnitts-Nr.	Mei111b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße/Genkeler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei111b
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.0984/7.6439

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei111c	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 96 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8018 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die nicht-gewidmete Nebenanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse < 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) im Einrichtungsverkehr



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1006/7.62715

Kostenschätzung:	1.440,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei111c.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße/An der Linde

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei111c
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1006/7.6271

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei112	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

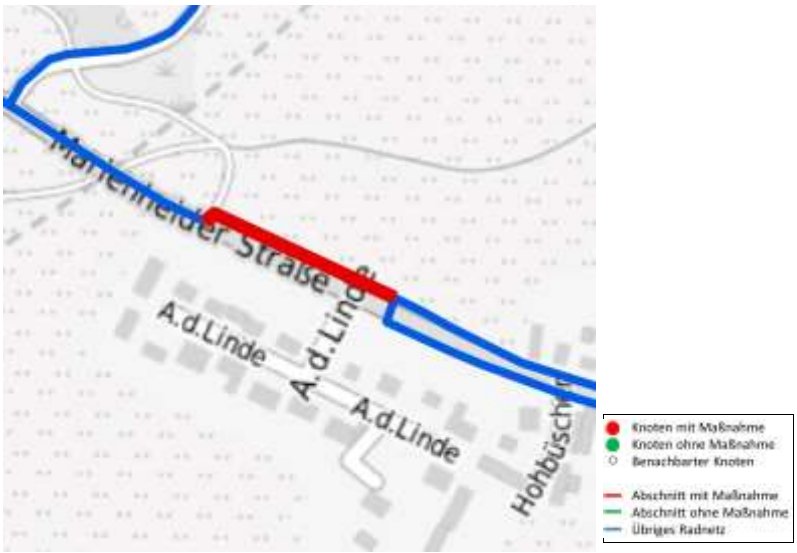
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 135 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8018 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die nicht-gewidmete Nebenanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen liegt in der Breitenklasse < 1,75 m und ist ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zeichen 240) in Zweirichtungsverkehr.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1006/7.62716

Kostenschätzung:	2.025,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei113	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

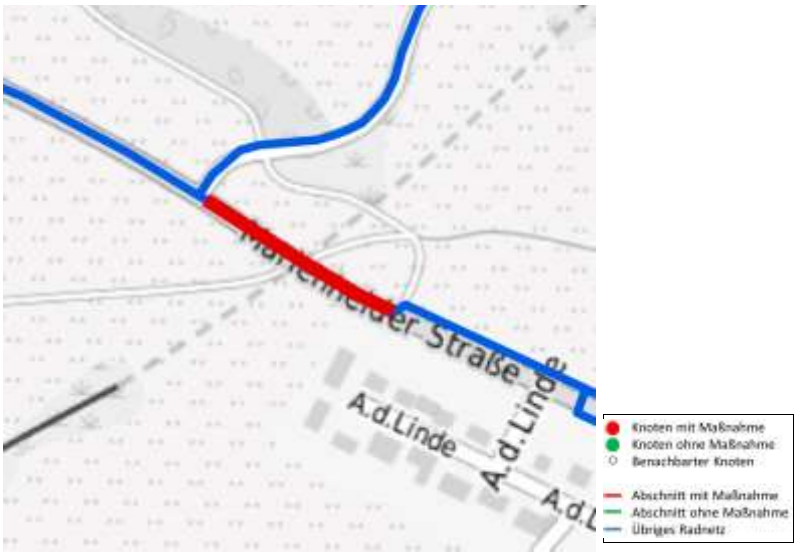
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 139 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8018 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 8018 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters der Straße, sollte diese Maßnahme umgesetzt werden.
Hinweis der Kommune:



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1010/7.62540

Kostenschätzung:	55.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

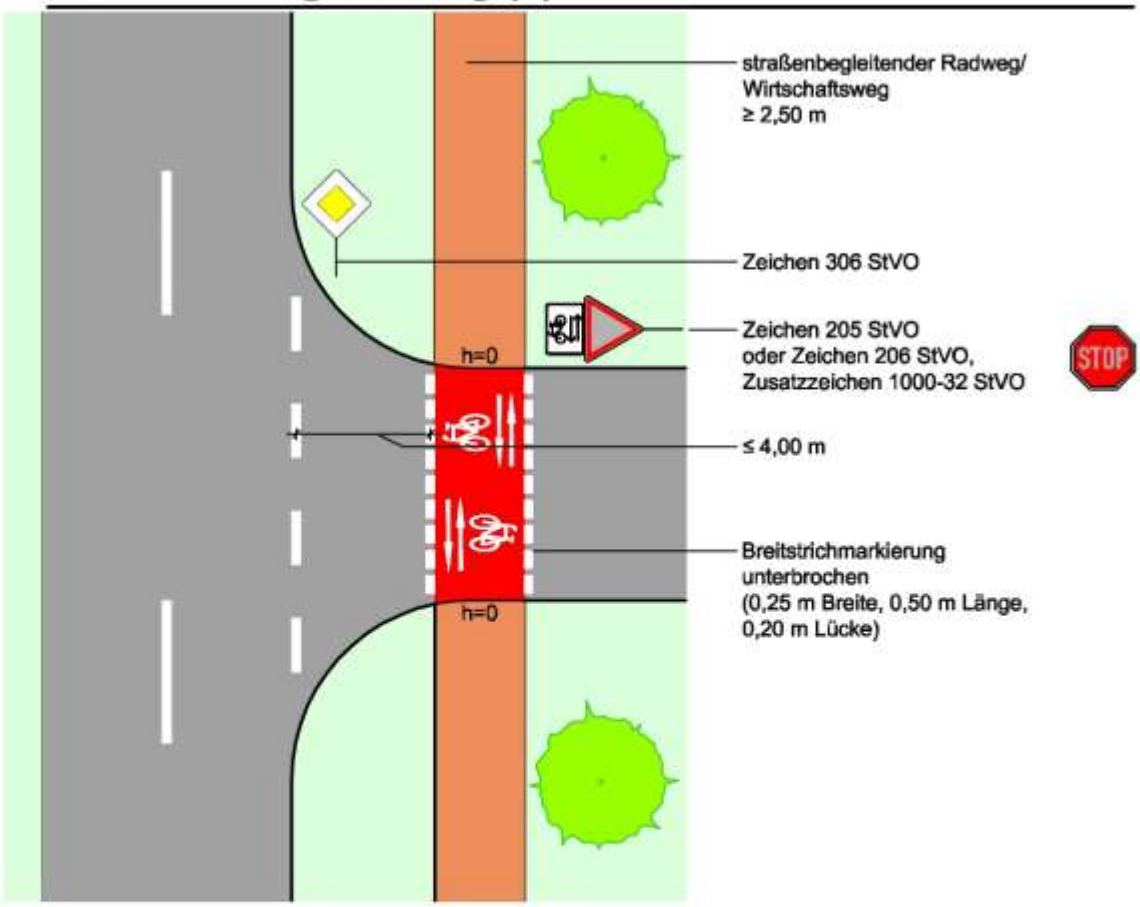
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei113	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Marienheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

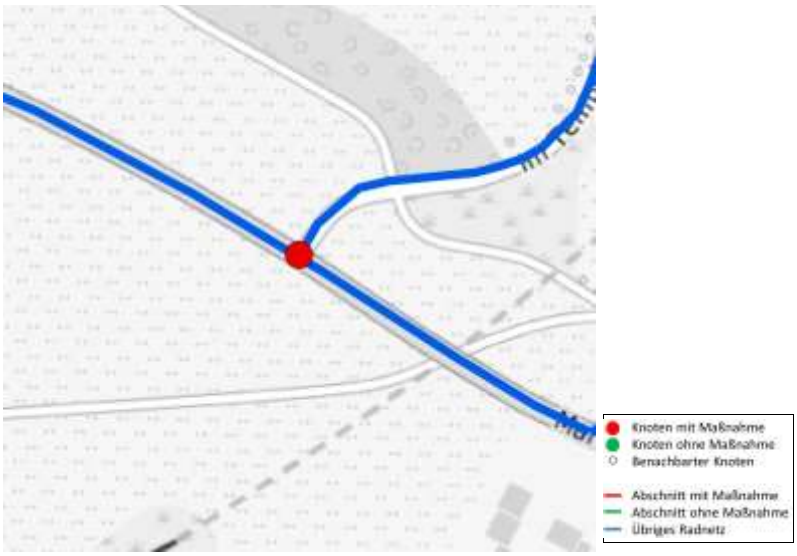
Abschnitts-Nr.	Mei113.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			**Straße**	Marienheider Straße/Im Tempel

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Mei113
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Fahrbahnseite der Radweg (Mei113) errichtet wird, ist der Bau einer Querungshilfe notwendig. Diese Maßnahme entfällt bei Bau des Radwegs auf der Nordseite der Fahrbahn. Alternativ kann der Radverkehr von der Straße Im Tempel aus, ab dem vorfahrtgeregelten Knoten nördlich des Knotens Im Tempel / Marienheider Str. über den bestehenden Wirtschaftsweg zum Abschnitt Mei113 geführt werden. In diesem Fall entfällt diese Knotenmaßnahme sowie ein Teil des Neubaus Mei079 und die bestehende Überführung kann umfahren werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1017/7.6236

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

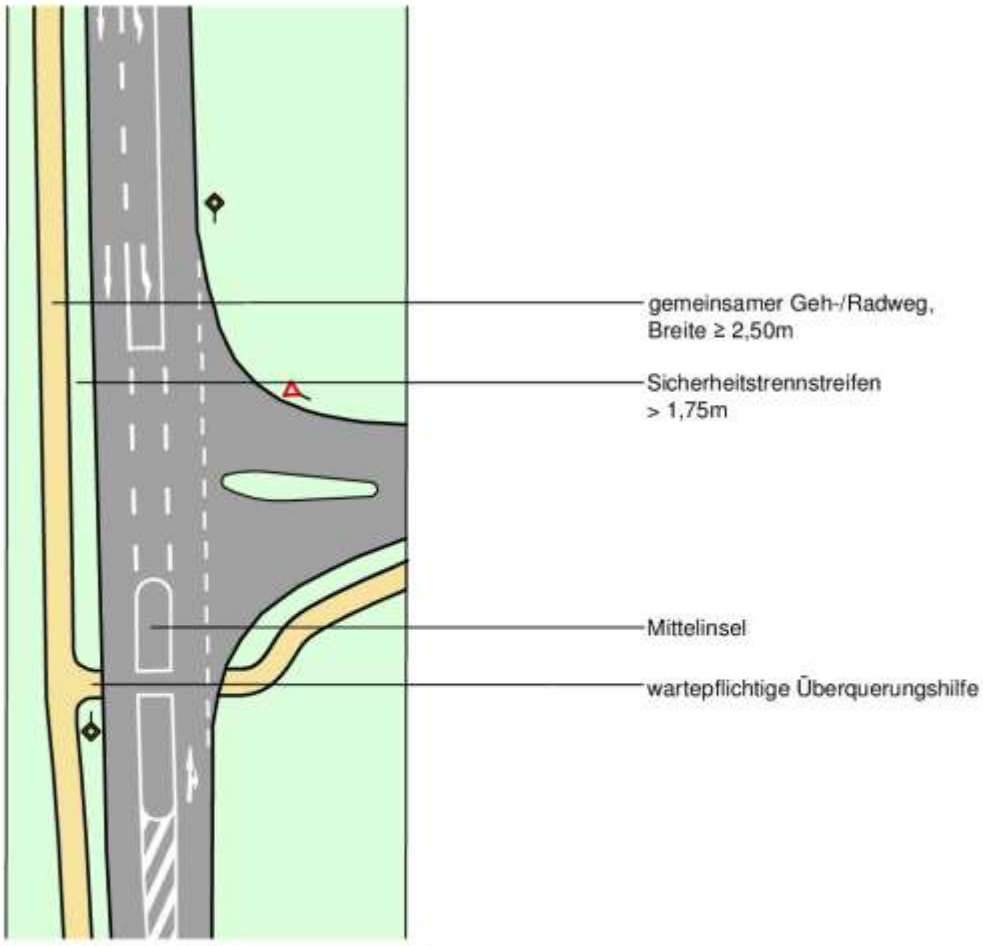
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Mei113.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Meinerzhagen			Straße	Marienheider Straße/Im Tempel

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-7
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Men001a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 89 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 13576 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber andere Abgrenzung (z.B. Rinne / Mauer / Aufprallschutz zw. Fahrbahn und Anlage)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13576 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen besteht aus einem Aufprallschutz (Leitplanke).
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau von einer der beiden vorhandenen Radverkehrsanlagen auf 2,50 m.
Ggf. ist die andere Nebenanlage zurückzubauen um entsprechend Raum zu gewinnen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4691/7.76887

Kostenschätzung:	26.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

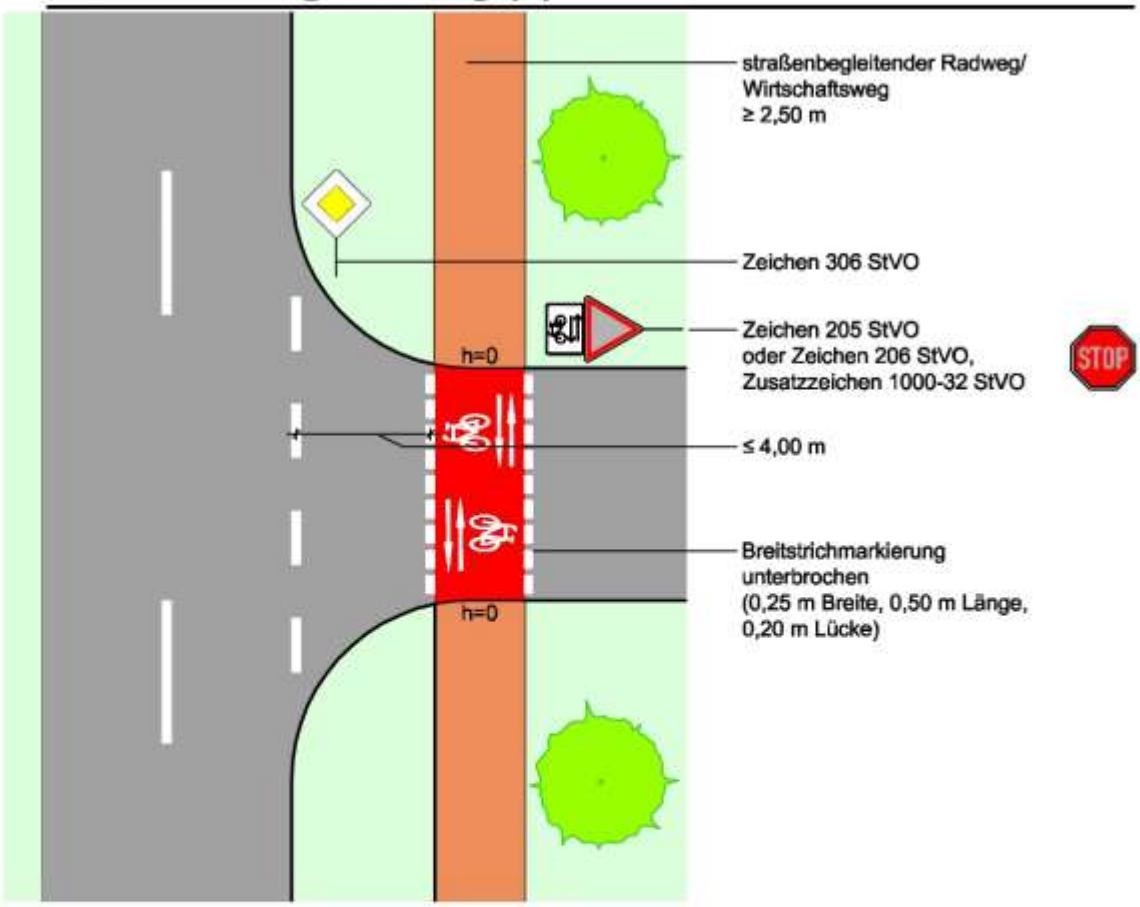
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men001a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Mendener Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men001b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

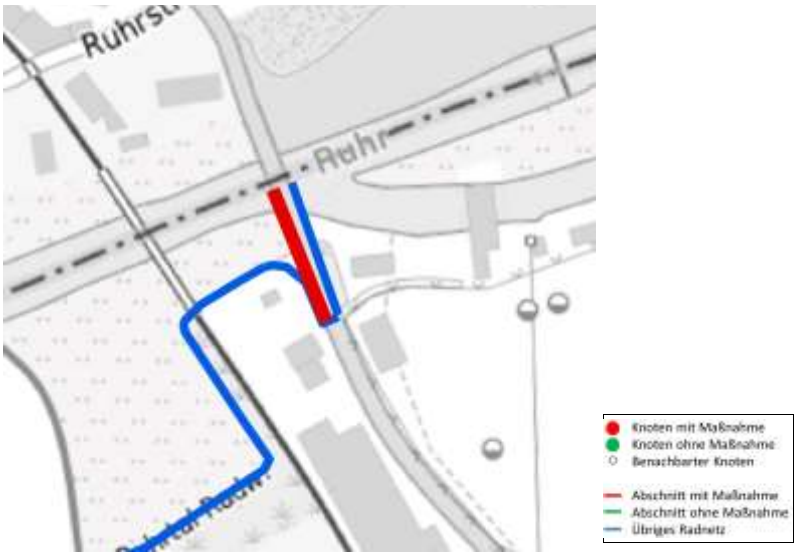


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 91 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 13576 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber andere Abgrenzung (z.B. Rinne / Mauer / Aufprallschutz zw. Fahrbahn und Anlage)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 13576 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Der Sicherheitstrennstreifen besteht aus einem Aufprallschutz (Leitplanke).
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Rückbau
Ausbau von einer der beiden vorhandenen Radverkehrsanlagen auf 2,50 m.
Ggf. ist die andere Nebenanlage zurückzubauen um entsprechend Raum zu gewinnen.
Im RVK Menden sind hier Schutzstreifen vorgesehen.
Dies erscheint vor der hohen Anzahl an Kfz/Tag jedoch zu schwach um den Radverkehr zu schützen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4683/7.76921

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

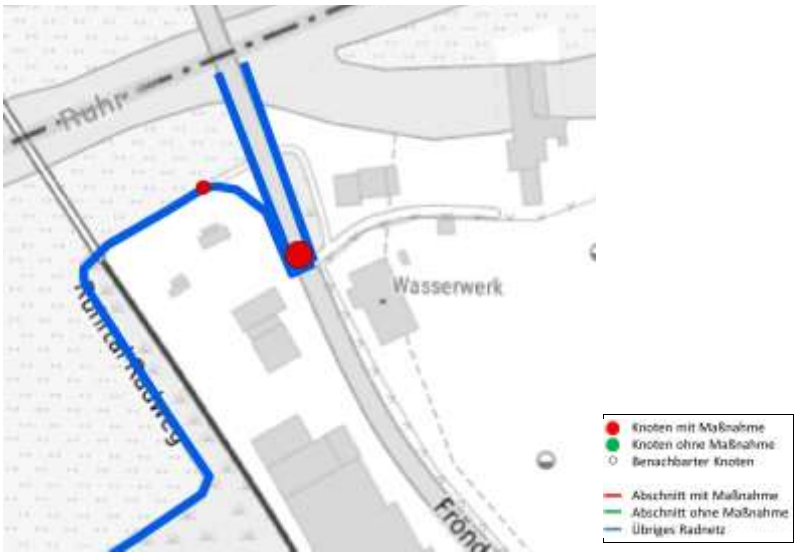
Abschnitts-Nr.	Men001b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Mendener Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Überführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Men001b
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine bauliche Querungshilfe zu errichten. Hierzu müssen die Leitplanken partiell zurück gebaut werden. Die ideale Querungsstelle ist jene in der Karte angezeigte.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.468/7.7692

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

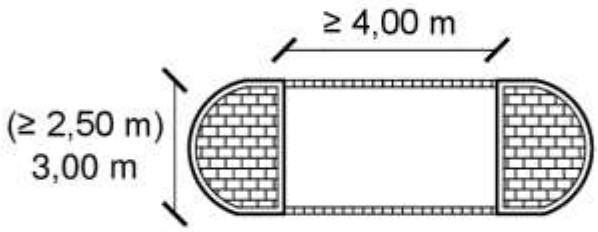
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men001b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Überführung
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Mendener Straße

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men011	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	B7

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 3813 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9081 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9081 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4589/7.79886

Kostenschätzung:	1.525.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

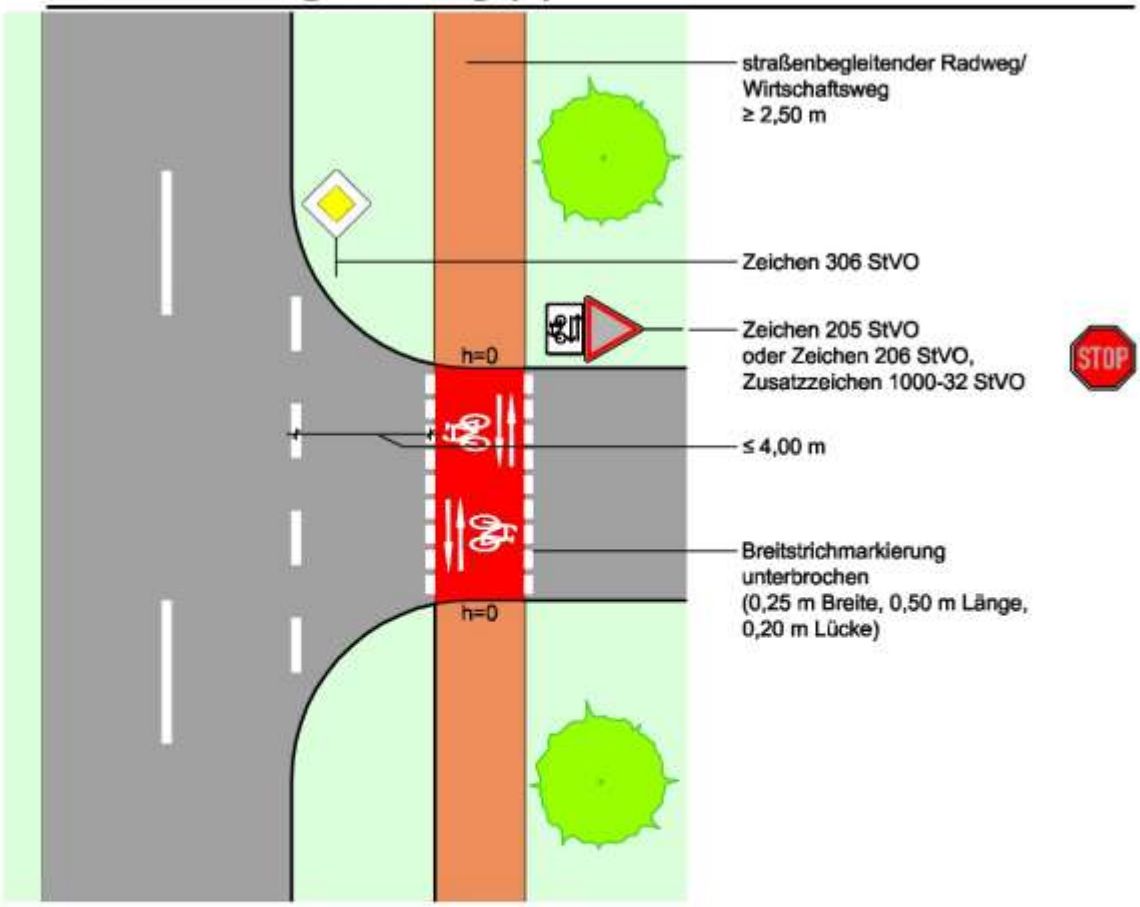
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men011	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	B7

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men011.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	B7/Am Schwarkopf

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Men011
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Hier wird der Bau einer geteilten Querungshilfe empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4589/7.7988

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

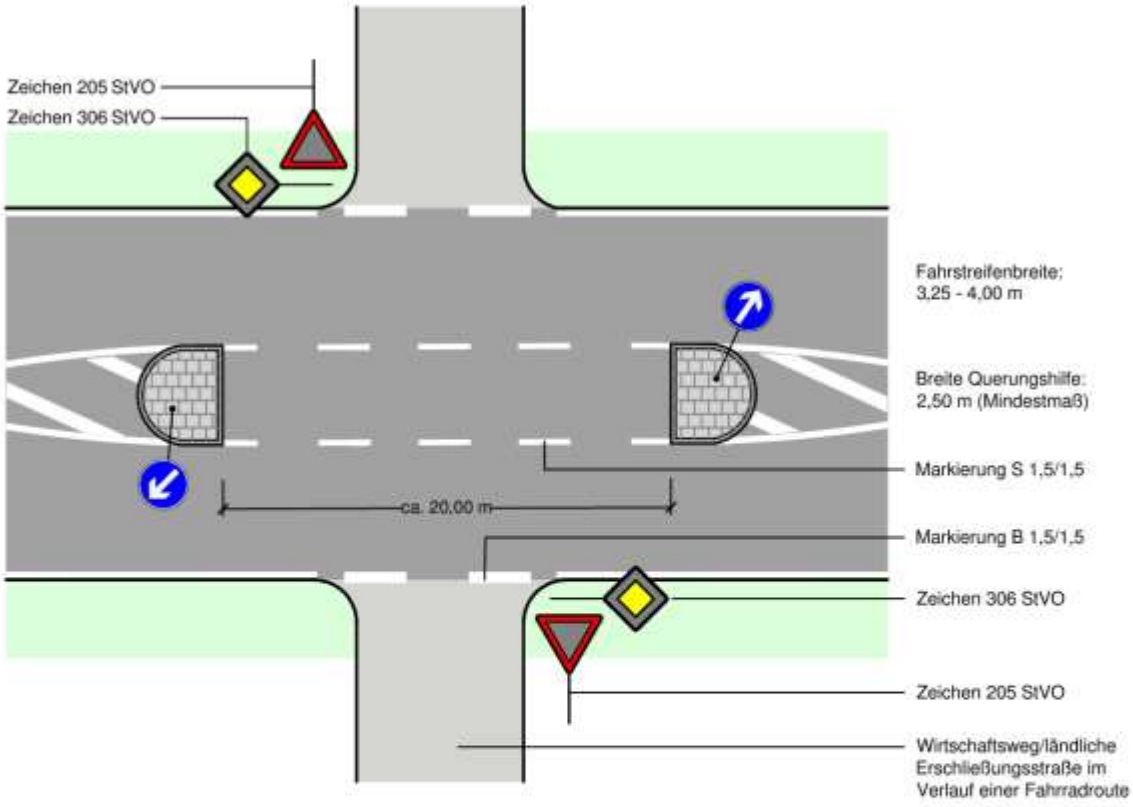
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men011.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	B7/Am Schwarkopf

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Men023	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

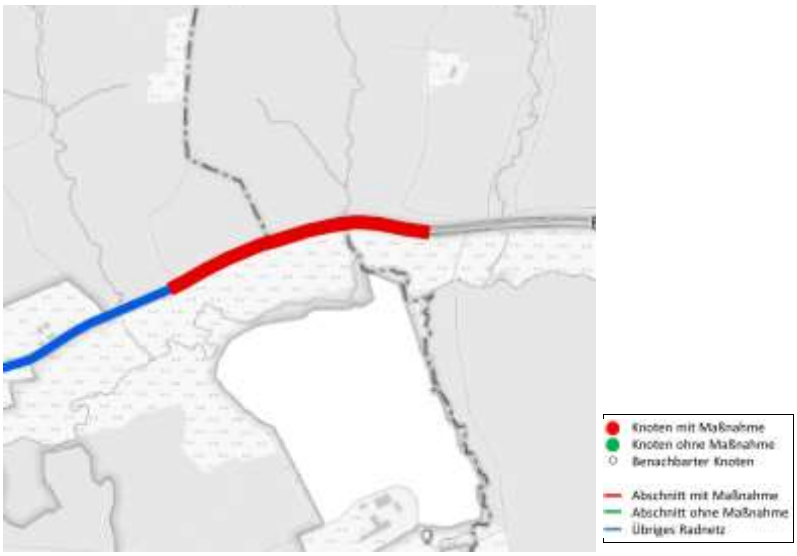
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 576 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4168 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4168 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4278/7.89032

Kostenschätzung:	230.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

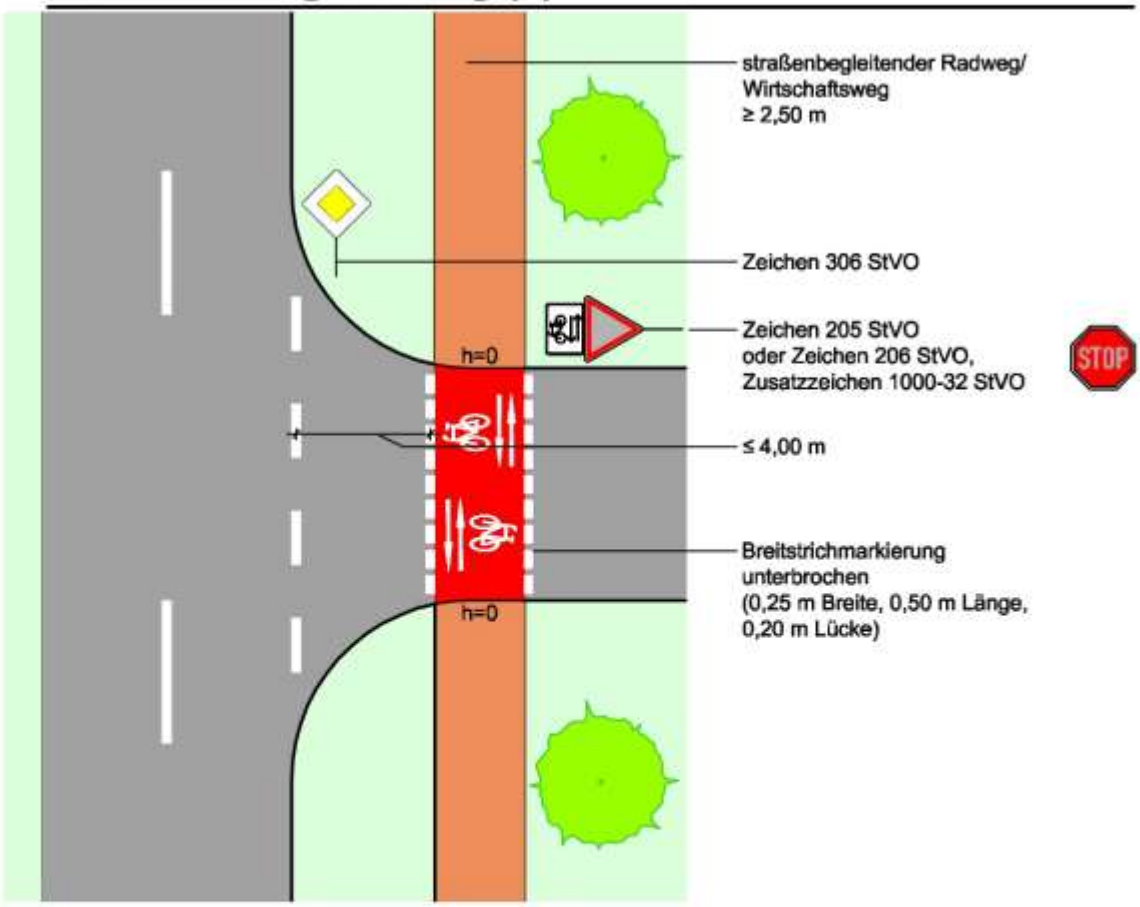
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men023	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Bieberkamp

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

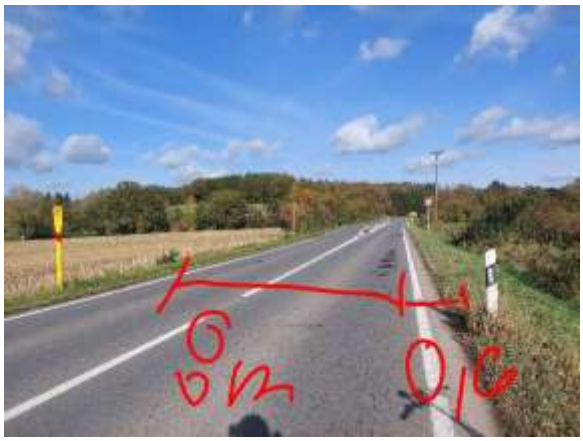
Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Men024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

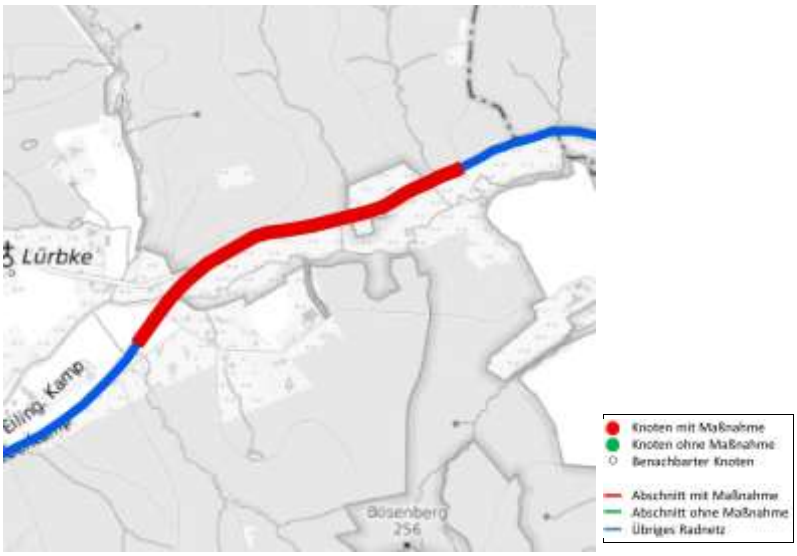
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1449 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4168 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4168 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4266/7.88249

Kostenschätzung:	579.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

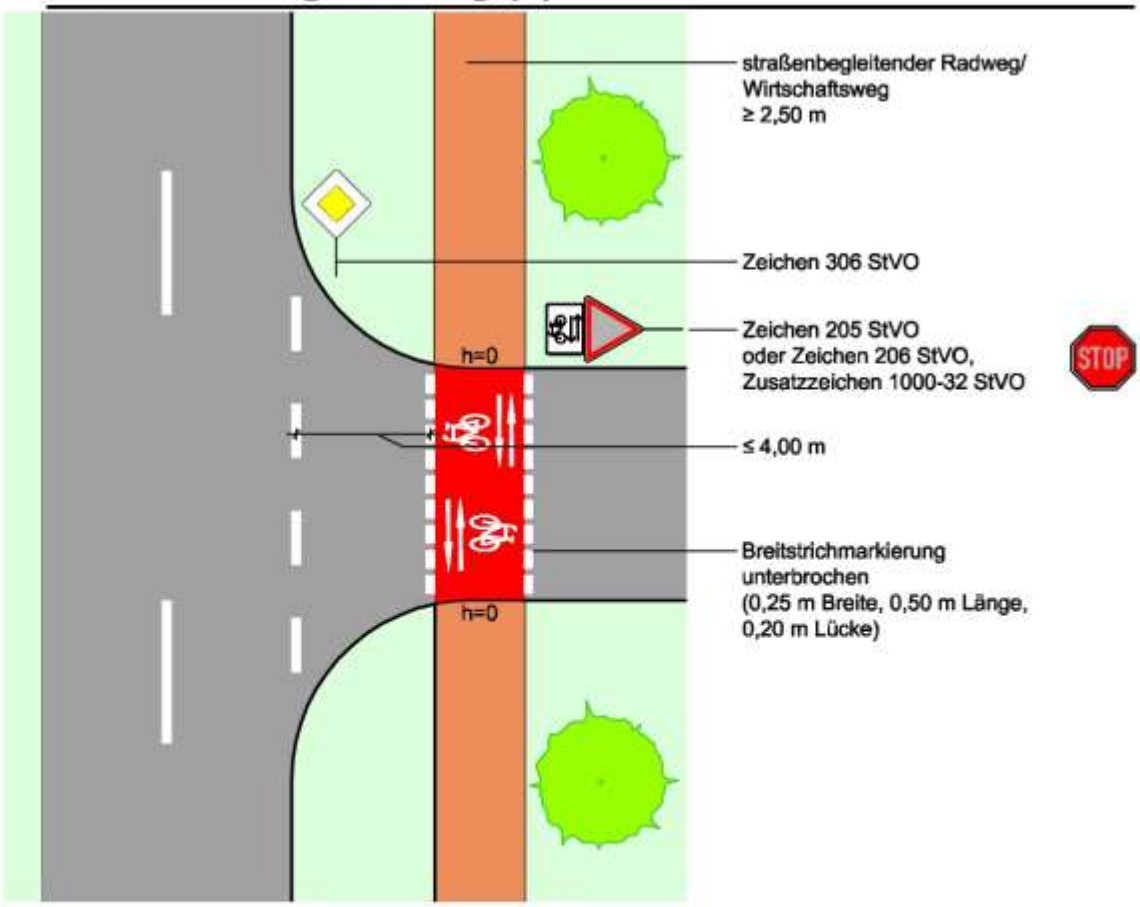
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Bieberkamp

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Men025	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

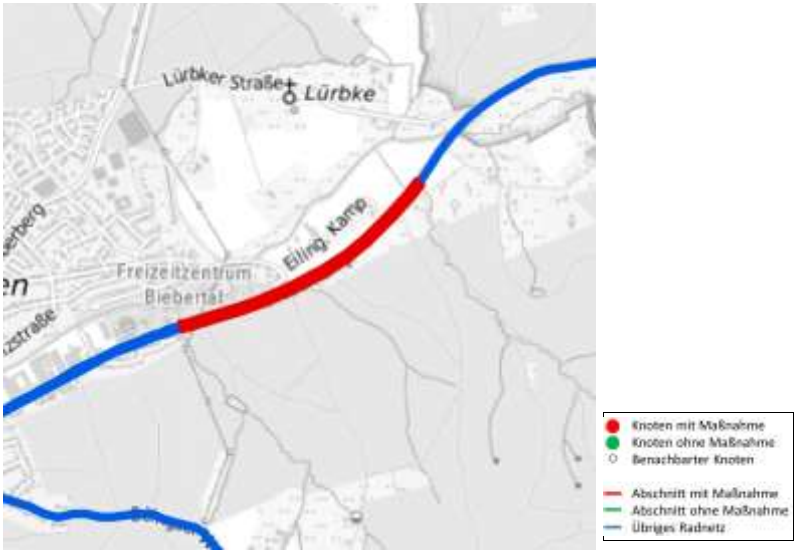
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1102 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4168 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4168 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4204/7.86495

Kostenschätzung:	440.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

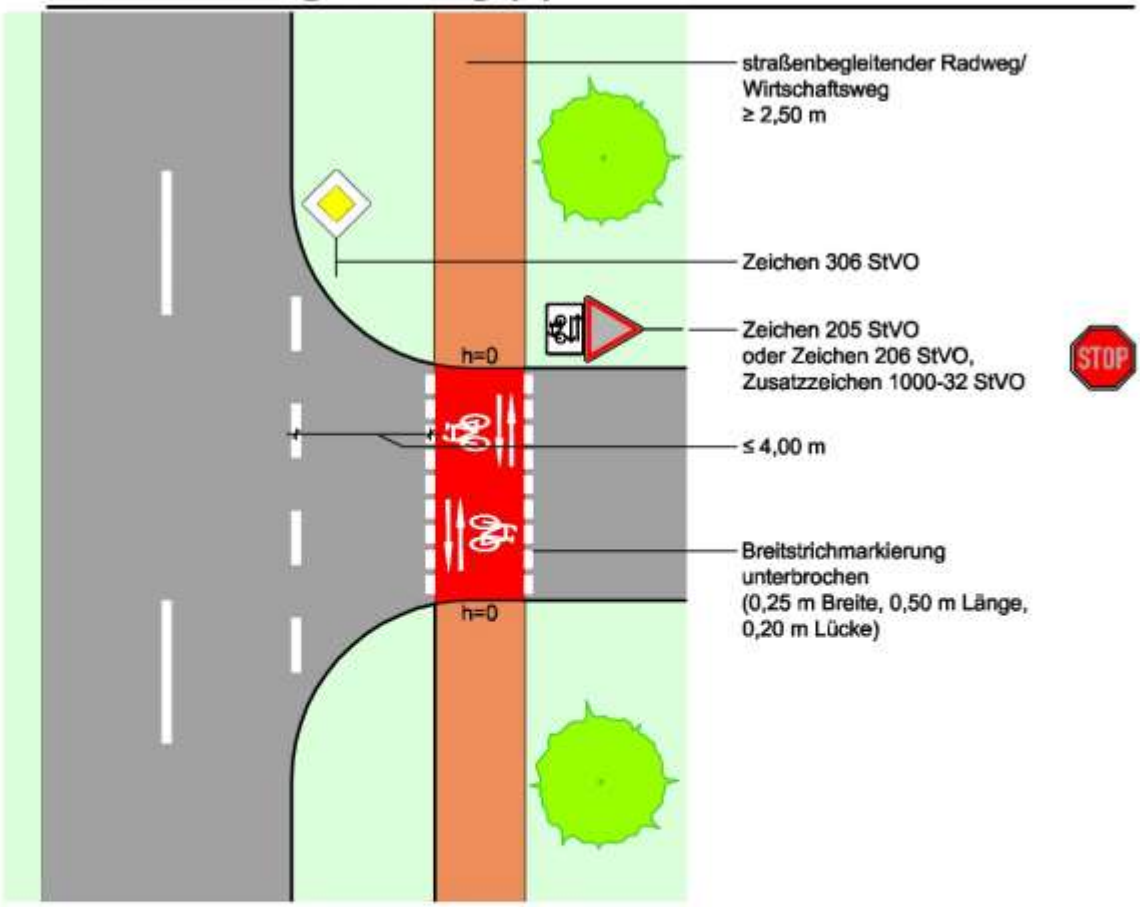
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men025	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Bieberkamp

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men025.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Men025
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Zur Sicherung des querenden Radverkehrs, der von dem neu zu bauenden Radweg (Men025) kommend in dem Bereich der Sperrfläche auf Bieberkamp in die Richtungsführung innerorts überführt werden muss (Men026a und b), ist eine Querungshilfe in Form einer Fahrbahneinengung einzurichten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4153/7.8518

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

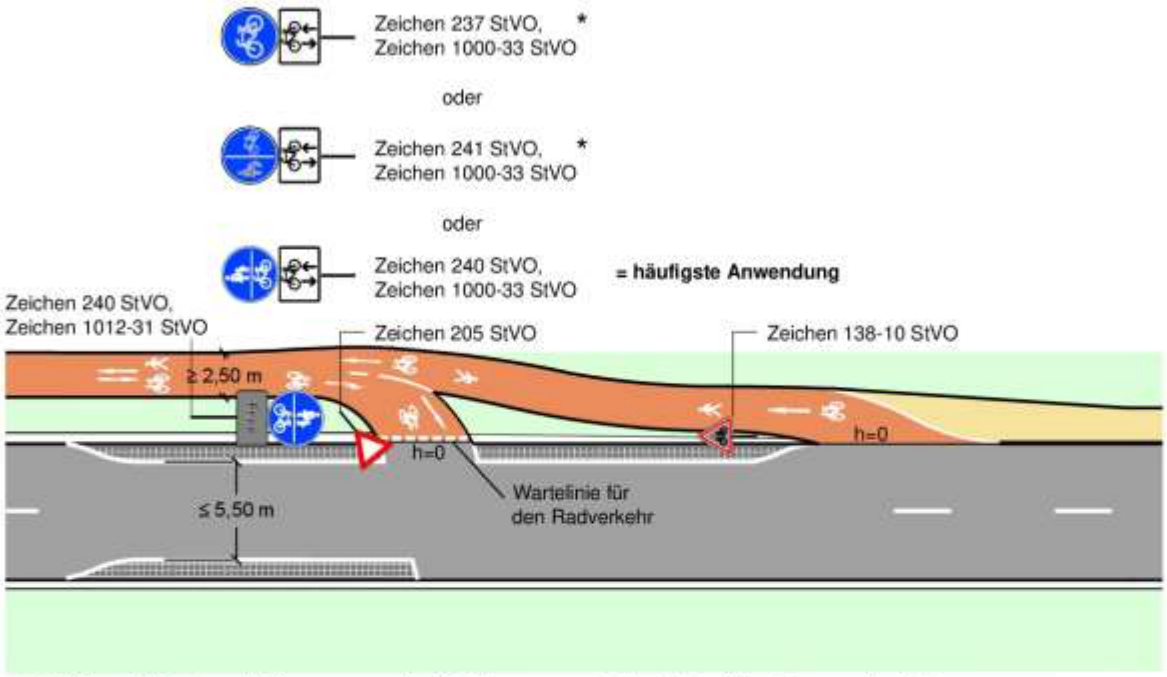
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men025.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Bieberkamp

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Men026a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 103 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5553 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 1,25 m bis < 1,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5553 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 1,25 m bis < 1,50 m und ist damit ERA-konform, erfüllt aber nur das Mindest- und nicht das Regelmaß.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Der bestehende Schutzstreifen ist in einer Breite von 1,50 m neu zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4153/7.85188

Kostenschätzung:	6.180,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

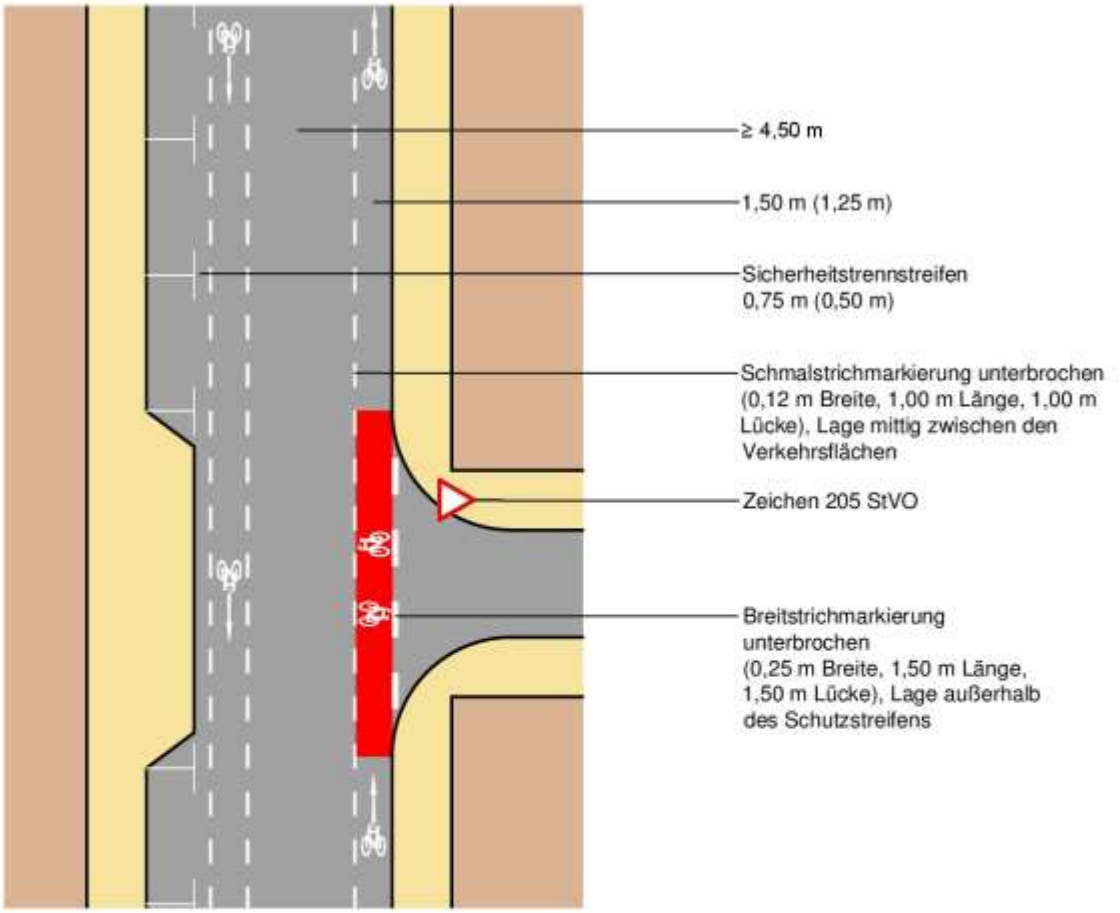
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men026a	Lage	innerorts	Bestand	Schutzstreifen
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Bieberkamp

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Men026b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 93 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5553 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: > 1,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5553 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 1,50 m und ist damit ERA-konform.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4150/7.85066

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men027a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1191 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5553 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5553 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Die Benutzungspflicht des Radwegs sollte aufgrund zu geringer Breite aufgehoben werden.
Beidseitige Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreite von 6,50 m nicht möglich.
Entweder es wird ein einseitiger Schutzstreifen mit Piktogrammspur in Gegenrichtung oder zwei Piktogrammspuren markiert.
Letzterer Vorschlag wird empfohlen.
Die Aufhebung der Benutzungspflicht ist auch im RVK Menden gefordert



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4114/7.83489

Kostenschätzung:	17.865,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men027b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1181 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5553 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5553 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Die Benutzungspflicht des Radwegs sollte aufgrund zu geringer Breite aufgehoben werden.
Beidseitige Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreite von 6,50 m nicht möglich.
Entweder es wird ein einseitiger Schutzstreifen mit Piktogrammspur in Gegenrichtung oder zwei Piktogrammspuren markiert.
Letzterer Vorschlag wird empfohlen.
Die Aufhebung der Benutzungspflicht ist auch im RVK Menden gefordert



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4149/7.85057

Kostenschätzung:	17.715,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men027b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp/Maierfrankenfeldstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Men027b
mit Streckenmaßnahme: Anpassung Querungshilfe





Massnahmentyp: Anpassung Querungshilfe
unter Einbezug der vorhandenen Querungshilfe sollte der Knotenpunkt durch in Form einer geteilte Querungshilfe umgestaltet werden. Dies ermöglicht weiterhin den linksabbiegenden Kfz-Verkehr Bieberkamp in Meierfrankenfeldstr., aber schützt gleichzeitig den linksabbiegenden Radfahrenden sowie ermöglicht die Querung von Bieberkamp aus den beiden untergeorderten Straßen. Ggf. können hier auch, wie in der Musterlösung dargestellt, Fußgängerüberwege markiert werden. Die Schleppkurven für den Schwerverkehr sind zu beachten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4113/7.8349

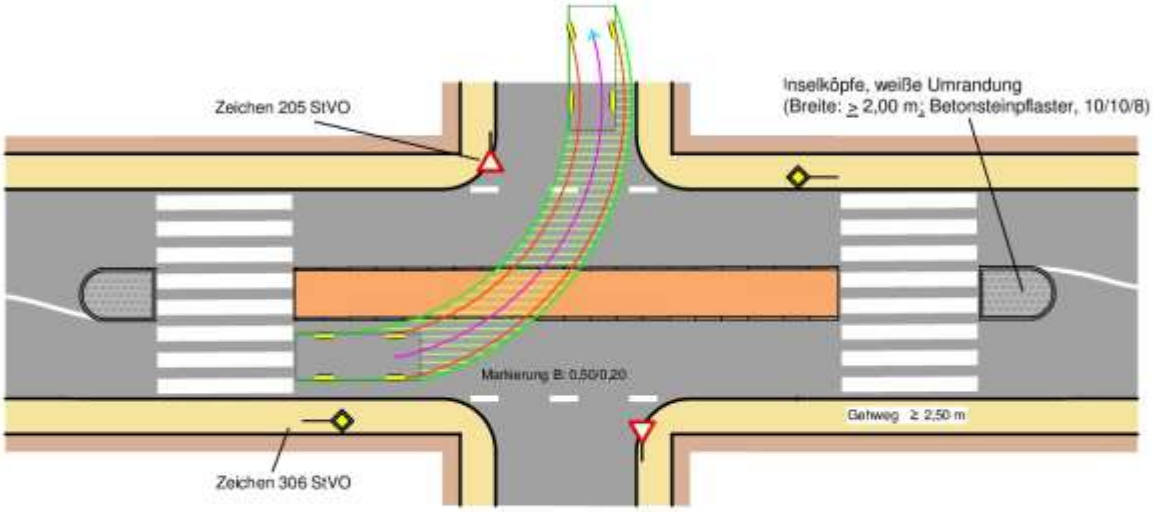
Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberweg



Regelungen:

- Zu beachten sind für FGÜ:
  StVO § 26, Richtlinien für die Anlage FGÜ, EFA

Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr.
- Bei starkem Überquerungsbedarf durch Fußgänger.

Hinweise:

- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert oder mit Streetprint ausgestaltet werden.

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 5.2-6 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Men028a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 60 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5553 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5553 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Fahrbahnbreite liegt zw. 9,50 m und 10,50 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Es sind drei Fahrstreifen vorhanden.
Diese jeweils haben ca. 3,00 m bzw. 3,25 m Breite.
Der Radweg auf der Südseite ist zu schmal und die Benutzungspflicht sollte aufgehoben und auf der Fahrbahn sollte eine Piktogrammspur markiert werden.
Die Aufhebung der Benutzungspflicht ist auch im RVK Menden gefordert



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4113/7.83495

Kostenschätzung:	1.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

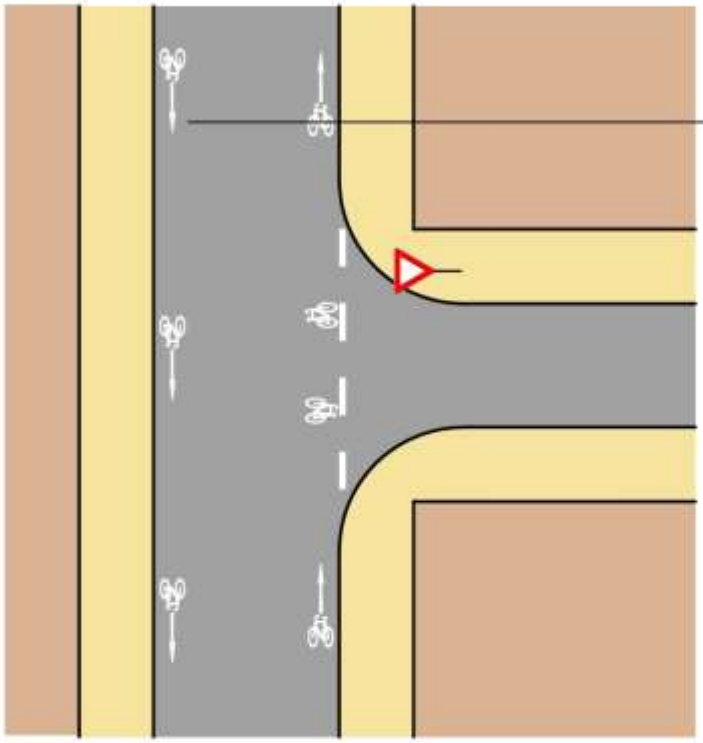
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men028a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:

- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.1-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Men028b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 47 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5553 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: > 1,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5553 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Schutzstreifen) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 1,50 m und ist damit ERA-konform.
Die Fahrbahnbreite liegt zw. 9,50 m und 10,50 m.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4114/7.83489

Abschnitts-Nr.	Men028c	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Schutzstreifen mit Gehweg (Rad frei)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bieberkamp

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 25 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Markierte Radverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Schutzstreifen mit Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5553 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5553 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Die Richtungsfreigabe ist ERA-konform.
Die Fahrbahnbreite liegt zw. 9,50 m und 10,50 m.

Massnahmentyp: Beschilderung
Bei Umsetzung von Men028b kann der die Freigabe des Radverkehrs entfallen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4112/7.83391

Kostenschätzung:	375,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men033b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bessemerweg/Dieselweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Men033b
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist zu prüfen, ob der Linksabbiegefahrstreifen Bessemerweg in Dieselweg benötigt wird. Ist dies nicht der Fall, dann sollte an dessen Stelle eine geteilte Querungshilfe errichtet werden, die dem Radverkehr Schutz bietet und gleichzeitig den Kfz-Verkehr ein-/ausfahren erlaubt. Ob Fußgängerüberwege notwendig sind, ist ebenfalls zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4221/7.8179

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

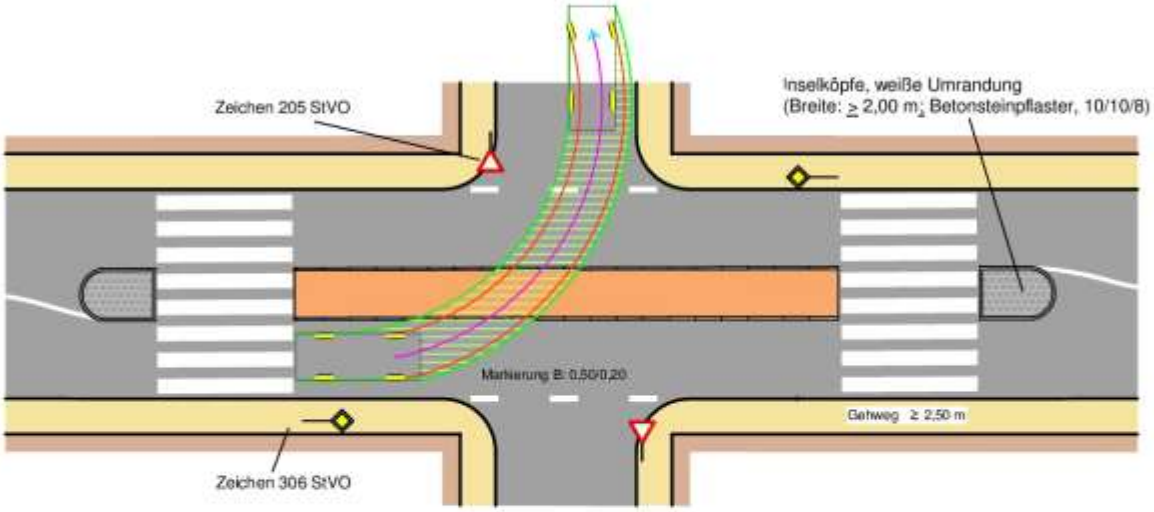
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men033b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Bessemerweg/Dieselweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberweg



Regelungen:

- Zu beachten sind für FGÜ:
  StVO § 26, Richtlinien für die Anlage FGÜ, EFA

Anwendungs-bereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr.
- Bei starkem Überquerungsbedarf durch Fußgänger.

Hinweise:

- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert oder mit Streetprint ausgestaltet werden.

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 5.2-6 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Men042	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Märkische Straße

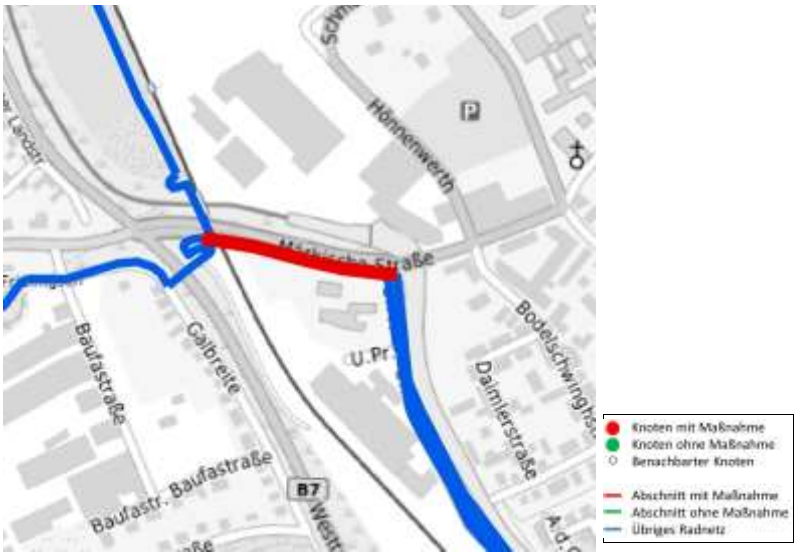
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 197 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 16000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 241

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird auf weniger als 16000 Kfz/Tag geschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und ist damit im Zweirichtungsverkehr nicht ERA-konform.
Die Fahrbahn setzt sich aus zwei Fahrstreifen (Richtung Osten) mit 7,00 m, einem Fahrbahnteiler mit ca. 2,00 m bis 2,25 m sowie 2 Fahrstreifen (Richtung Westen) mit 7,00 m Breite zusammen.
Hinzu kommt die Nebenanlage (Südseite) mit insgesamt 3,25 m Breite hinzu.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Es wird der Ausbau auf ein ERA-konformes Maß empfohlen.
Nach Umbau sollten 2,50 m Gehweg plus 3,00 m getrennter Radweg mit Freigabe in beide Richtungen vorhanden sein.
Hierzu muss der Fahrbahnteiler verschmälert und die beiden Fahrstreifen (Fahrtrichtung Osten) entsprechend nach Norden verlagert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4410/7.78589

Kostenschätzung:	63.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

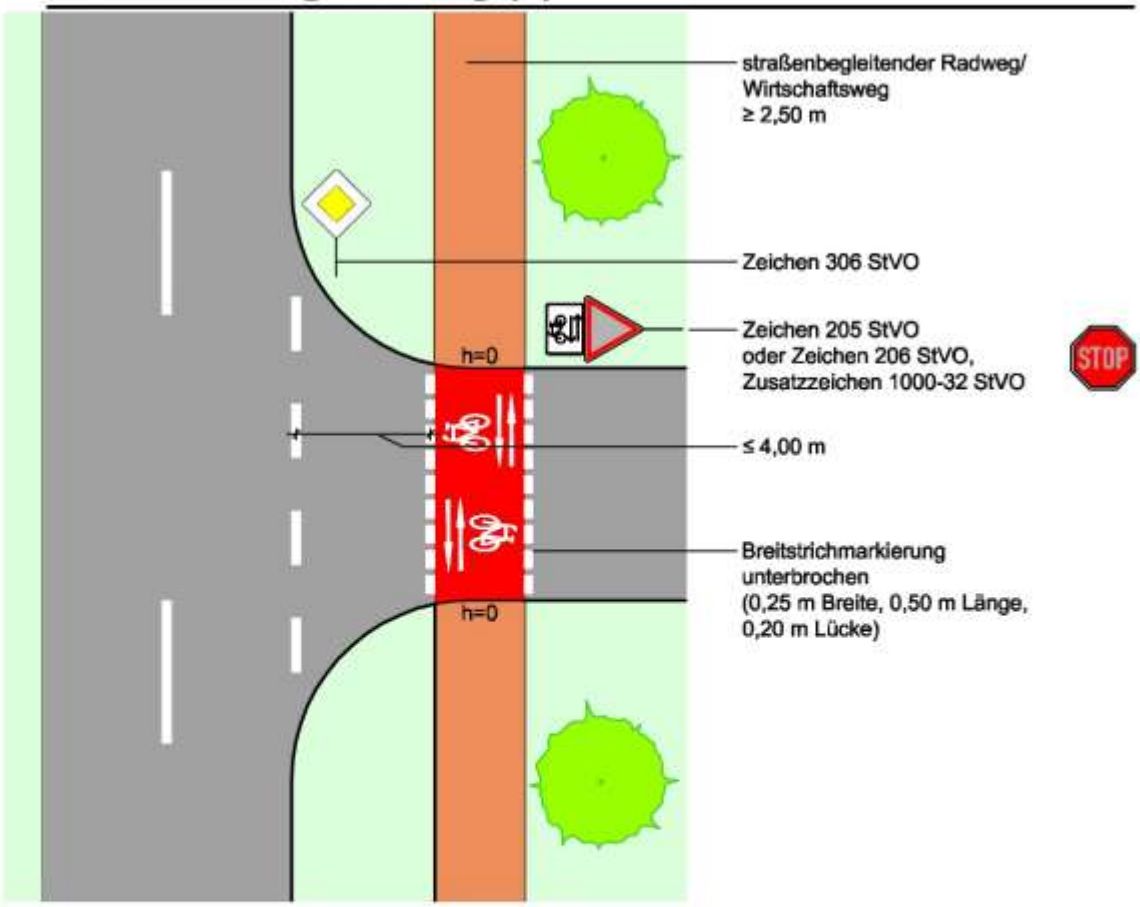
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men042	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Märkische Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men042.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Märkische Straße/Untere Promenade

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Men042
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge von Men042 (Ausbau der Nebenanlage) sollten hier Streuscheiben mit Fußgänger- und Radfahrersymbol eingesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4410/7.7858

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men043	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 61 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4411/7.78302

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men044	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Iserlohner Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1134 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 19339 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 19339 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Die Zweirichtungsfreigabe ist in diesem stark außerörtlichen Siedlungsbereichs in Ordnung.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4288/7.80030

Abschnitts-Nr.	Men048.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Unterführung Westtangente

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Men048
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4318/7.7988

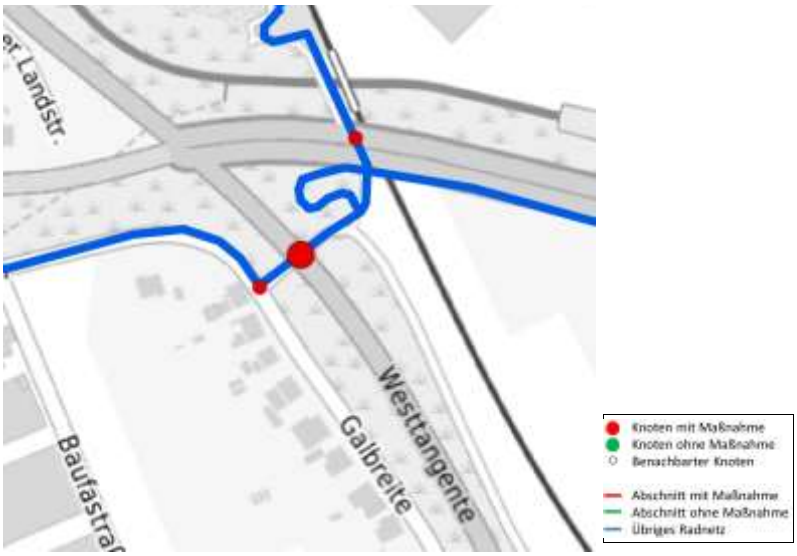
Abschnitts-Nr.	Men056.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Weg unter Westtangente

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Men056
mit Streckenmaßnahme: Neubau Bauwerk





Massnahmentyp: Neubau Bauwerk
Langfristig sollte an dieser Stelle ein neues Bauwerk mit ausreichend Breite errichtet werden.
Dies kann nur im Rahmen einer sehr langfristigen Planung umgesetzt werden.
Die benötigten Breitenmaße sind der Musterlösung zu entnehmen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4409/7.7826

Kostenschätzung:	2.000.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

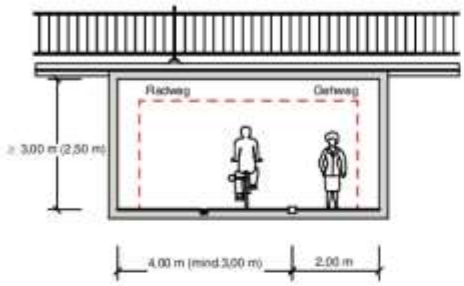
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men056.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Weg unter Westtangente

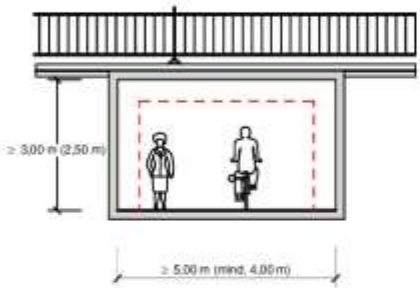
Musterlösung

Überquerungsanlagen

Unterführungen für den Rad- und Fußverkehr (bis 15 m Länge)

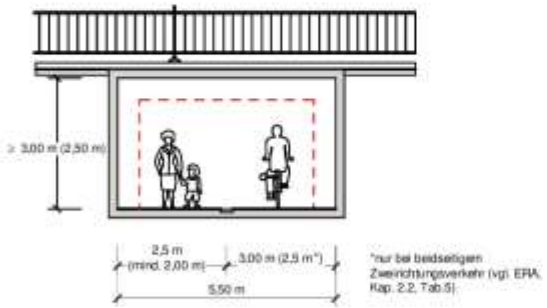


Unterführung einer Radhauptverbindung



Mischverkehr Fuß- und Radverkehr

bei mäßigem und geringem Radverkehrsaufkommen sowie guter Einsehbarkeit



Führung Fußgänger/ Radfahrer getrennt

bei hohem Radverkehrsaufkommen und/oder schlechter Sicht im Zufahrtsbereich

Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen

Anwendungsbereiche:
- Querung bei Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen > 15.000 Kfz/Tag

Hinweise:
- bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen gilt die Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr zzgl. 2,50 m für den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 5.3-1 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Men058	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Unnaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 134 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 21324 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber Bordstein (Hochbord)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 21324 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Die Zweirichtungsfreigabe ist ERA-konform.
Es als Oberfläche Asphalt dokumentiert.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Sicherheitstrennstreifen optimieren
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4721/7.71032

Kostenschätzung:	6.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

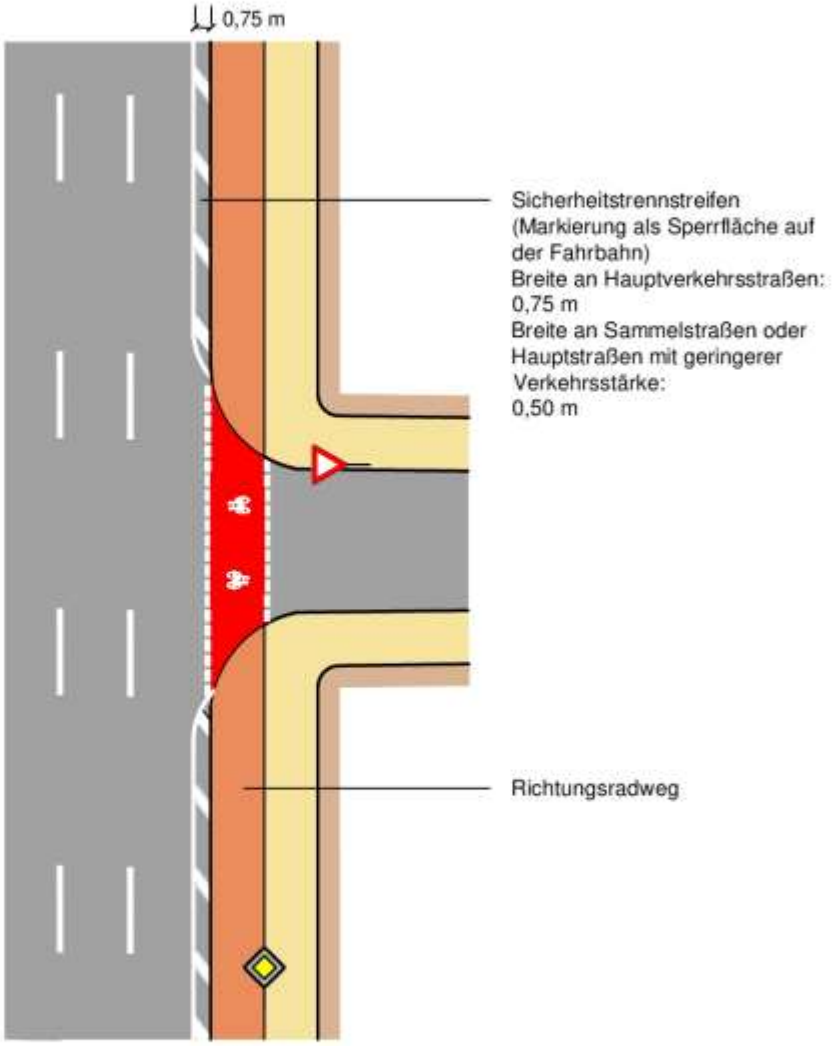
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men058	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Unnaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Sicherheitstrennstreifen auf Kfz-Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsanlagen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen ohne Sicherheitstrennstreifen

Besonderheiten:

- Es handelt sich um eine Sofortmaßnahme, wenn die Umprofilierung der Straße längerfristig nicht möglich ist.
- rote Einfärbung der Furt optional

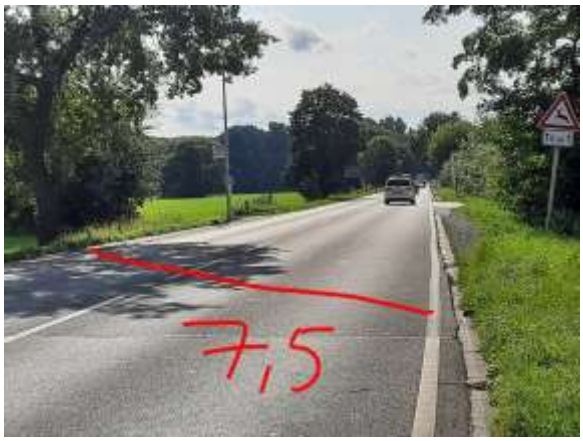
VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marsplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 3.4-7 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Men059	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Gruländer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 860 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 9126 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9126 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Teil des RVK Menden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4647/7.70658

Kostenschätzung:	344.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont

Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

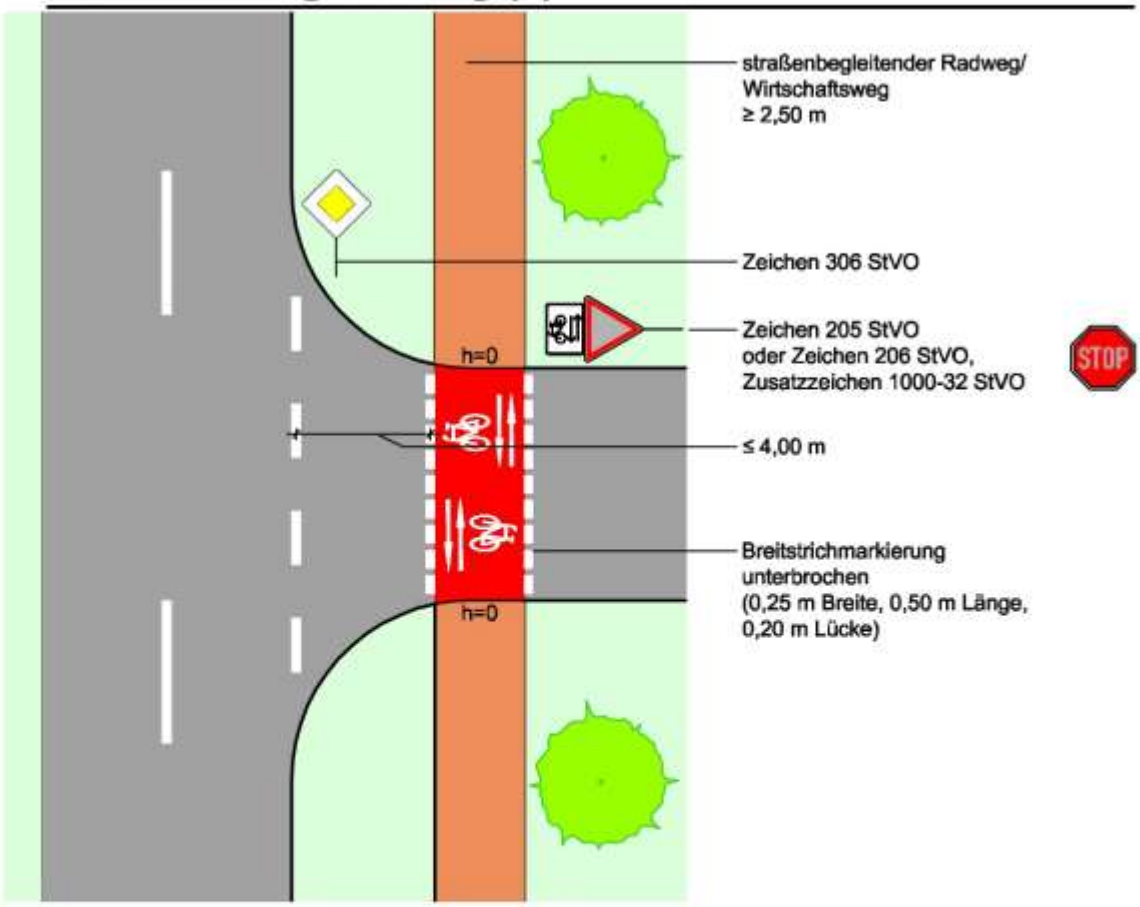
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men059	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Gruländer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men059.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Gruländer Straße/Provinzialstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Men059
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4723/7.7104

Abschnitts-Nr.	Men060	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Gruländer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

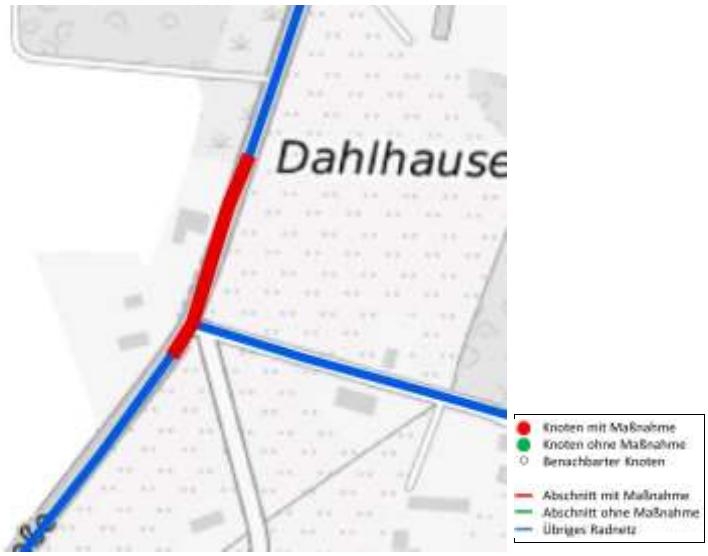
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 136 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9126 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9126 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Teil des RVK Menden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4636/7.70592

Kostenschätzung:	54.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

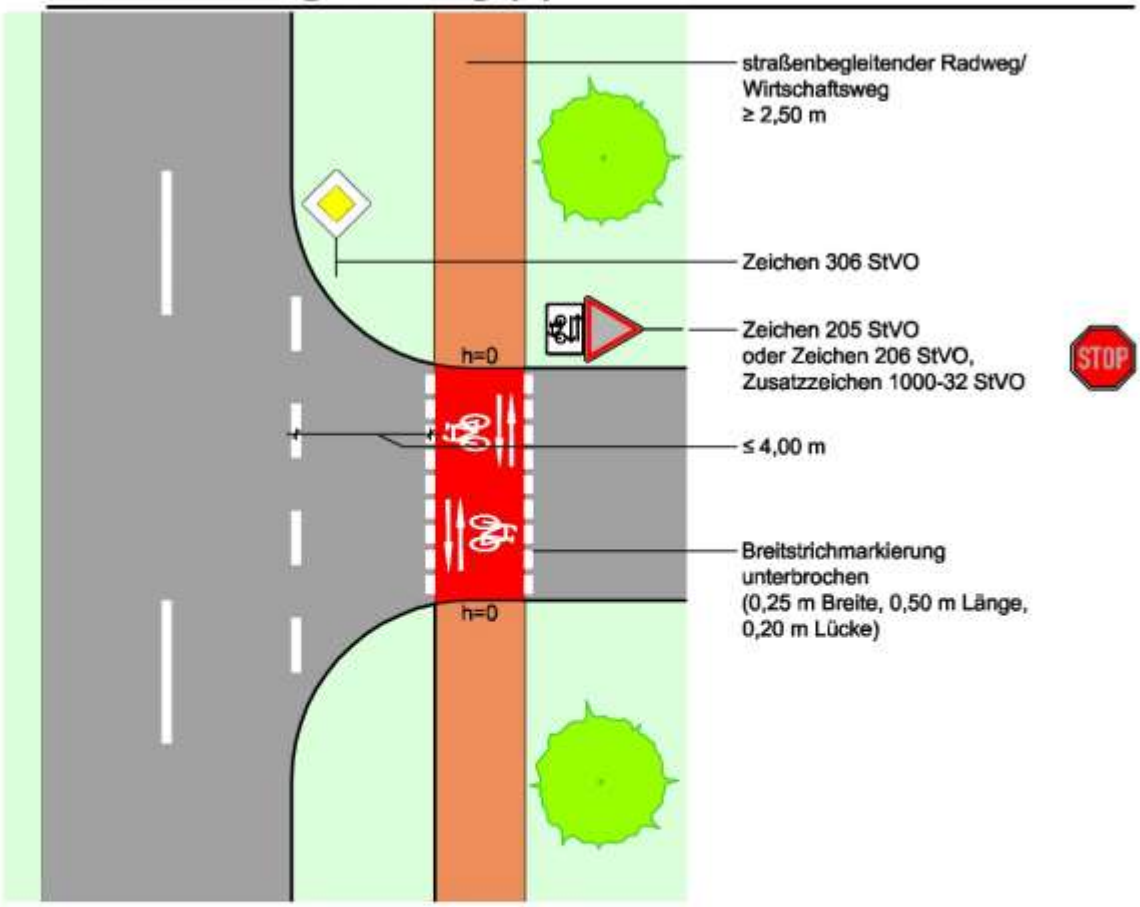
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men060	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Gruländer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

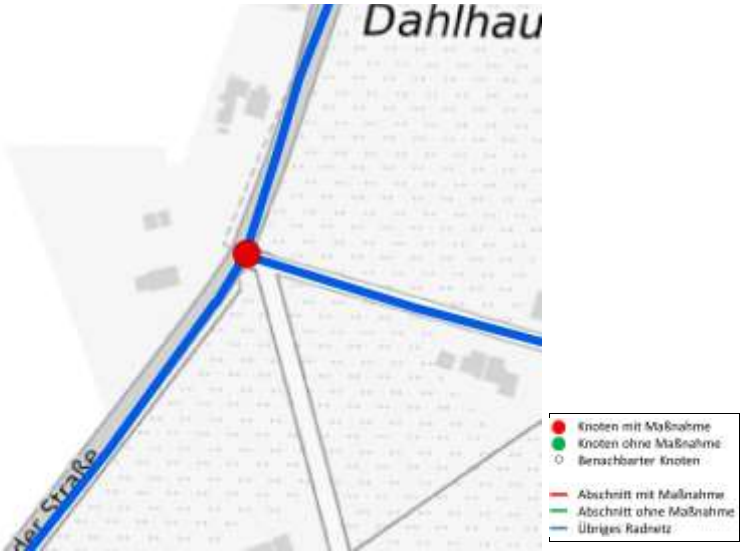
Abschnitts-Nr.	Men060.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Gruländer Straße/Halinger Dorfstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Men060
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der neu zubauende Radweg (Men060) auf der Westseite der Fahrbahn befinden, so ist eine geeignete bauliche Querungshilfe zu errichten.
Sollte der Radwegebau auf der Ostseite erfolgen, so ist keine Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4638/7.7061

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

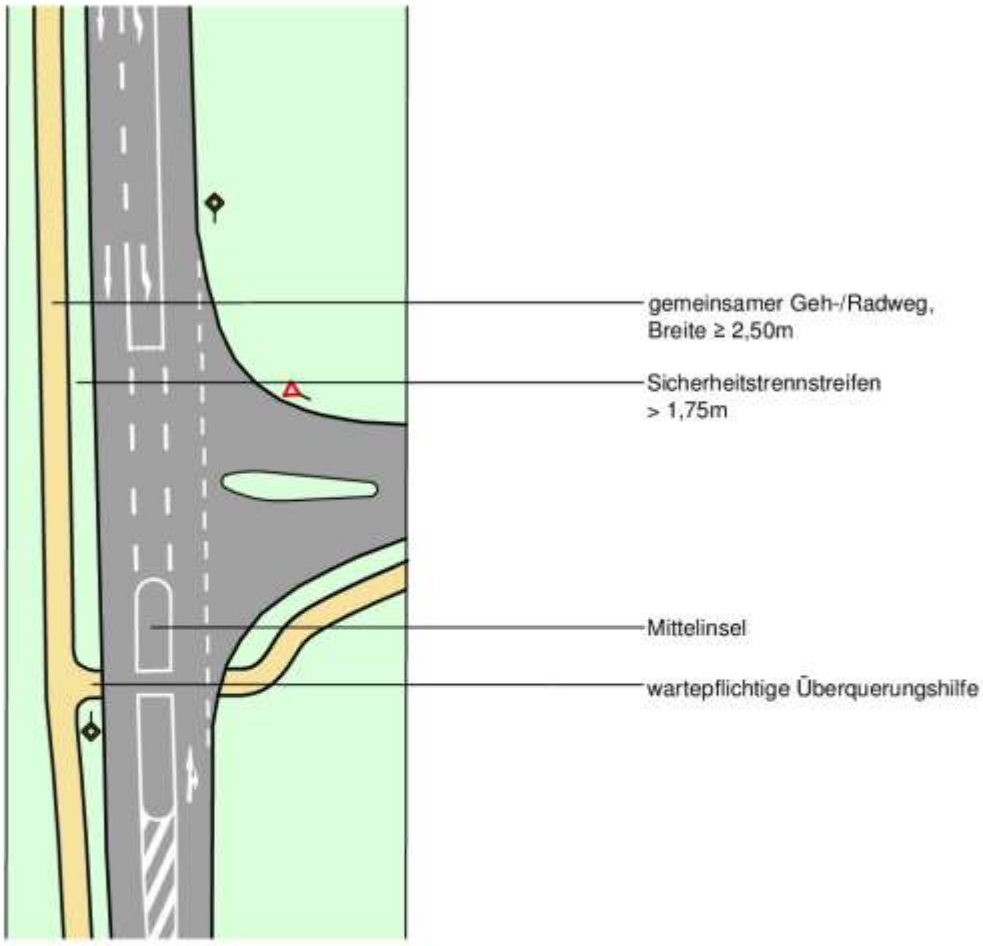
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men060.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Gruländer Straße/Halinger Dorfstraße

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-7
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Men061	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Gruländer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

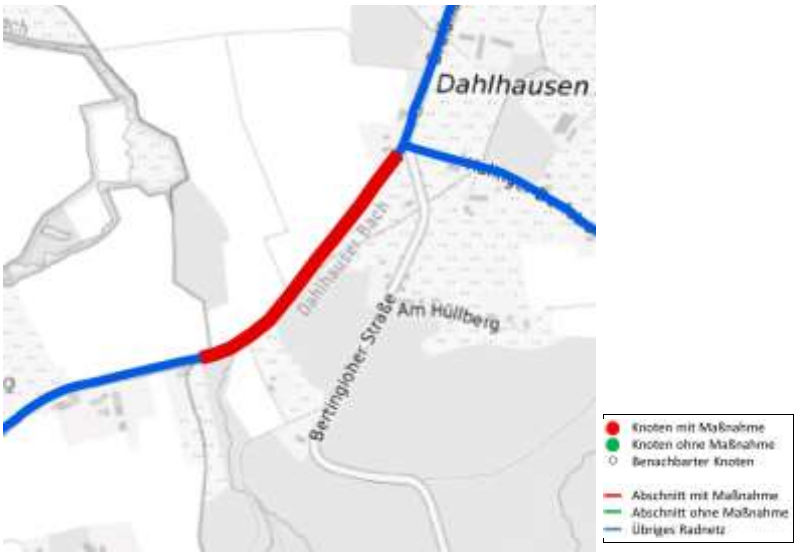
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 610 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8179 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8179 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Teil des RVK Menden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4636/7.70592

Kostenschätzung:	244.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

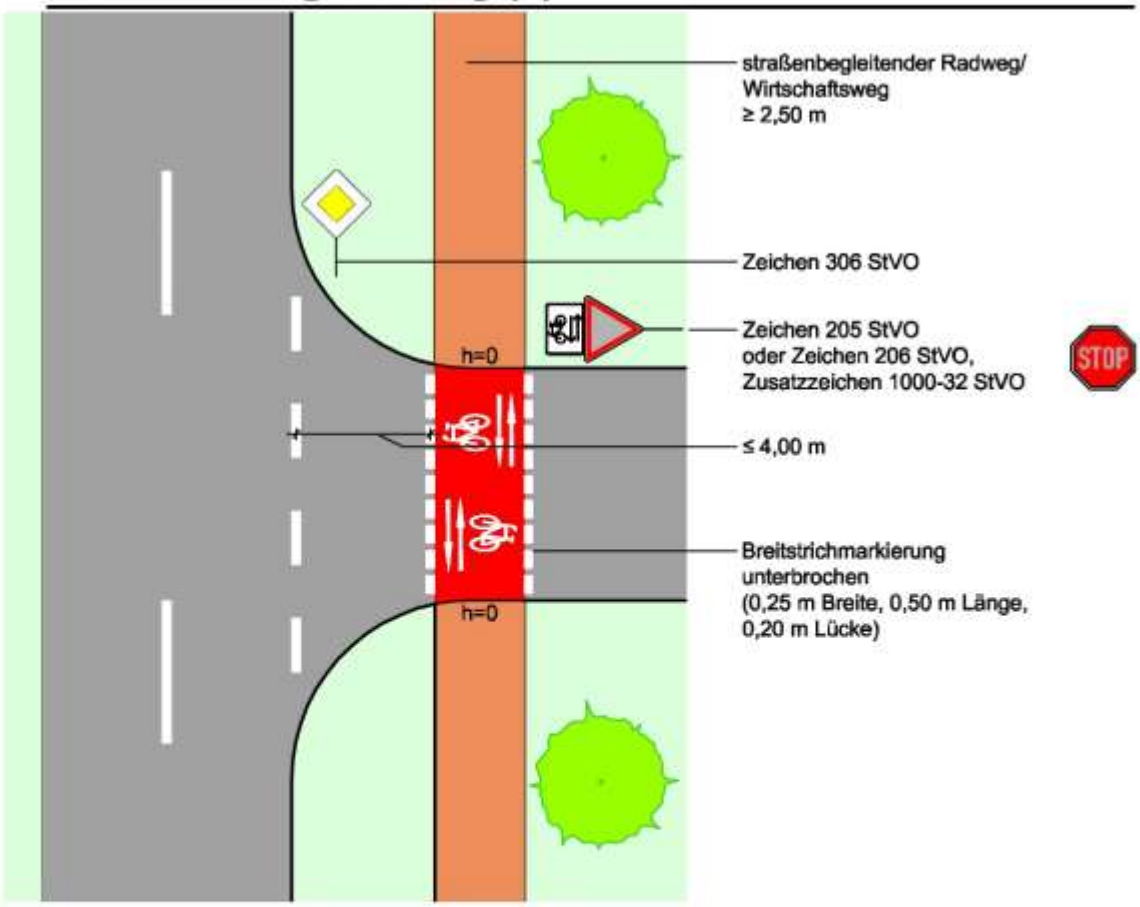
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men061	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Gruländer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

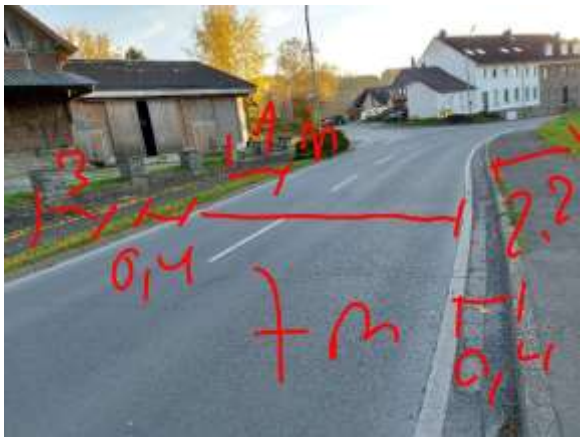
Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men067	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Hüstener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 55 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 1900 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 1900 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4003/7.88187

Abschnitts-Nr.	Men067.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Hüstener Straße/Berger Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal067
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4003/7.8818

Abschnitts-Nr.	Men067.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Hüstener Straße/Zum Ebberg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Bal067
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4000/7.8812

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men070	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

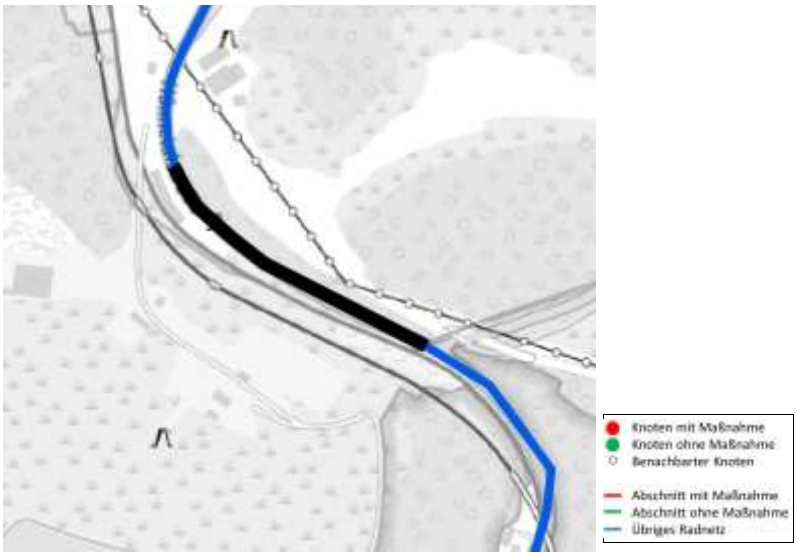
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 333 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite und einem zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen mit 1,75 m Breite empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Teil des RVK MendenHinweise der Kommune: Ist derzeit in Planung - Hönnetalradweg



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3893/7.84727

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men071	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

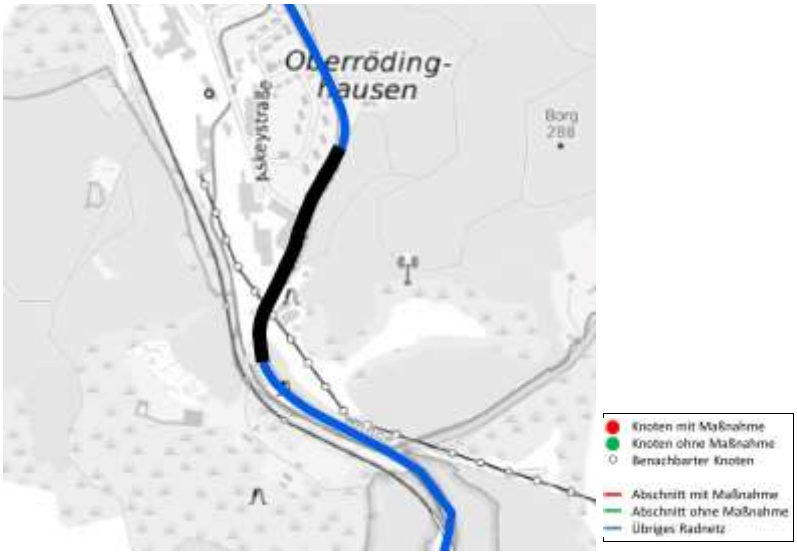
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 490 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit mind. 2,50 m Breite und einem zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen mit 1,75 m Breite empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Teil des RVK Menden. Hinweise der Kommune: Ist derzeit in Planung - Hönnetalradweg



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3909/7.84342

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men072	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

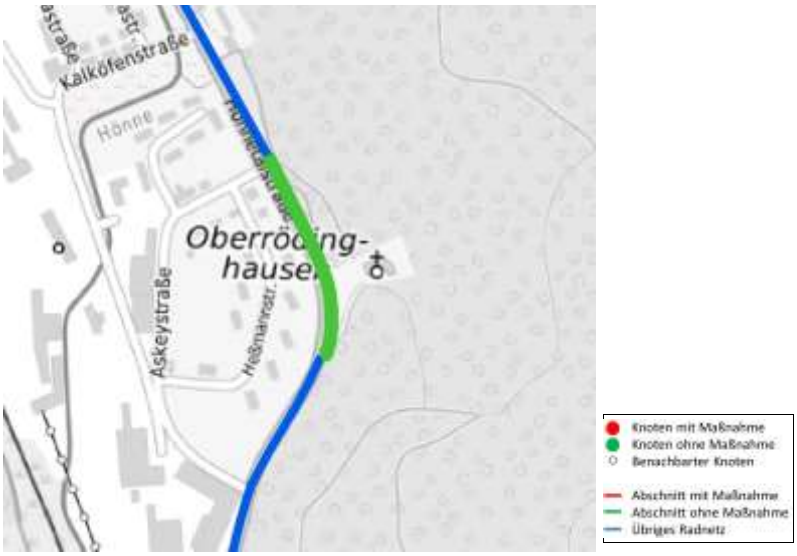


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 232 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Aufgrund des vermutlich geringen Fußverkehrs kann diese Lösung mit Zweirichtungsfreigabe beibehalten werden.
Es ist zu prüfen, ob ein Schutzstreifen in Gegenrichtung möglich (Kernfahrbahn 6,5 m)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3950/7.84563

Abschnitts-Nr.	Men073	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Hönnetalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 964 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10430 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10430 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Aufgrund des vermutlich geringen Fußverkehrs kann diese Lösung mit Zweirichtungsfreigabe beibehalten werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4047/7.83951

Abschnitts-Nr.	Men076aALT.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Mühlenbergstraße/Unnaer Landstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Men076aALT
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Es liegen Planungen bei der Stadt im Zusammenhang mit Streckenmaßnahme Men076bALT vor.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4465/7.7739

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men076bALT	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Provinzialstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1826 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III bis IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt knapp 12.000 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Führung im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Es liegen Planungen der Stadt Menden vor.
Diese befinden sich derzeit in Abstimmung mit StraßenNRW.
Es ist ein Ausbau der vorhandenen Nebenanlagen anvisiert.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4523/7.75038

Kostenschätzung:	547.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

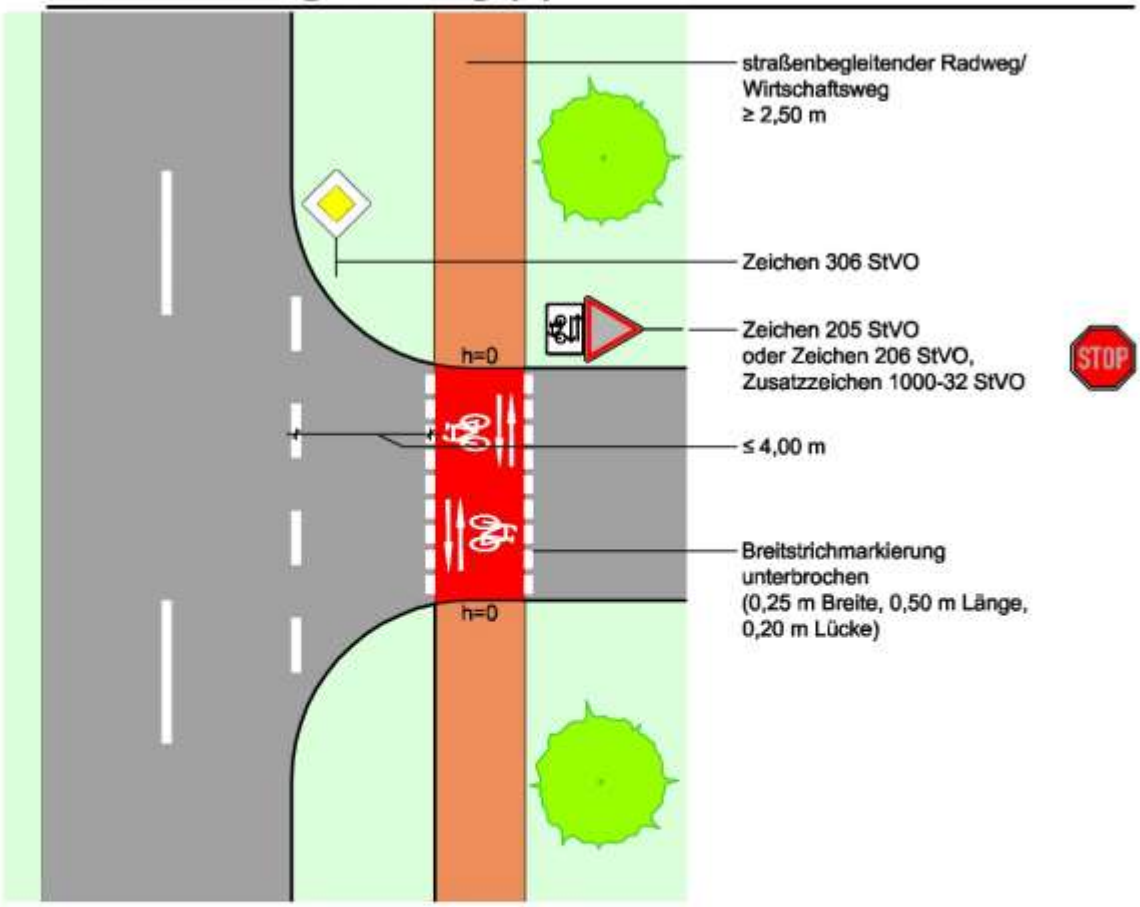
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men076bALT	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Provinzialstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men076cALT	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Provinzialstraße

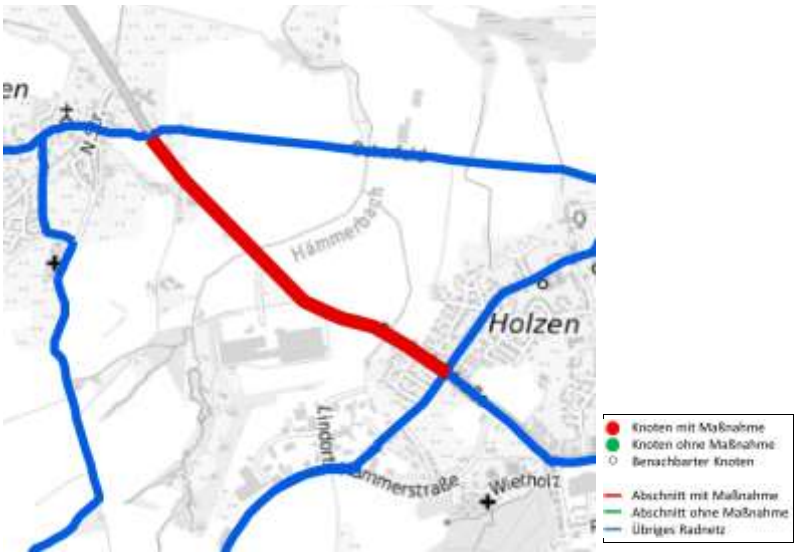
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1480 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt knapp 12.000 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Führung im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es liegen Planungen der Stadt Menden vor.
Diese befinden sich derzeit in Abstimmung mit StraßenNRW.
Es ist ein Neubau einer Radverkehrsanlage vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4523/7.75038

Kostenschätzung:	589.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

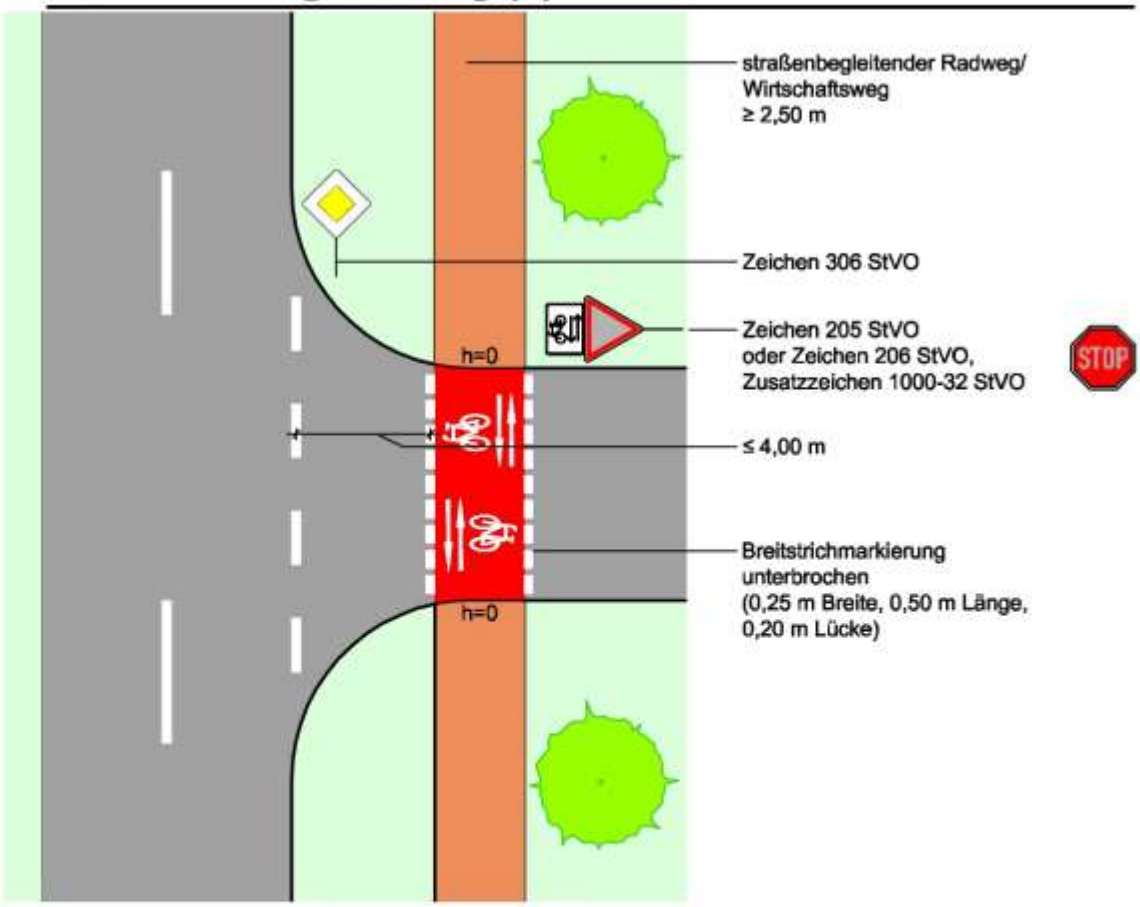
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men076cALT	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Provinzialstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Men076cALT.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Provinzialstraße/Obere Heidestraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Men076cALT
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Ggf. reicht bei der Verkehrsstärke von 12000 Kfz/Tag eine bauliche Querungshilfe nicht aus. Dies ist zu prüfen und in diesem Fall eine Fuß-/Radverkehrslichtsignalanlage errichtet werden. Sollte eine bauliche Querungshilfe als ausreichend erachtet werden, dann kann eine geteilte Querungshilfe in Anlehnung an die Musterlösung errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4523/7.7502

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

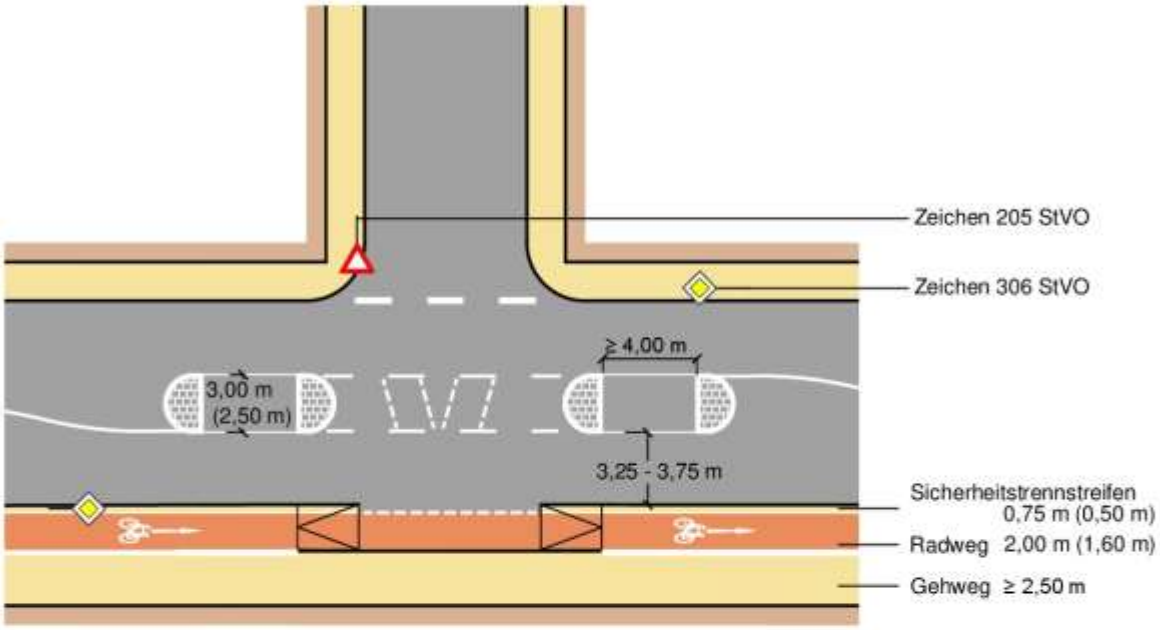
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men076cALT.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Provinzialstraße/Obere Heidestraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Men076cALT.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Provinzialstraße/Halinger Dorfstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Men076cALT
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4602/7.7340

Abschnitts-Nr.	Men102a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Fischkuhle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 531 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 6000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform (unter Einbeziehung des nicht eingefärbten Bereiches ergeben sich genau 1,60 m Breite, was aber nur Mindestmaß gemäß ERA bedeutet.)
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Es ist zu prüfen, ob 1. die Benutzungspflicht aufgehoben und durch Gehweg Radfahrer frei ersetzt werden kann.
2. ist zu prüfen, ob die Linksabbiegefahrstreifen entlang des Abschnitts überhaupt notwendig sind. Ist dies nicht der Fall, dann sollten Schutzstreifen beidseitig markiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4095/7.82700

Kostenschätzung:	7.965,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**5**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men102b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Fischkuhle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 513 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 6000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 1,60 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 1,60 m und ist damit nicht ERA-konform (unter Einbeziehung des nicht eingefärbten Bereiches ergeben sich genau 1,60 m Breite, was aber nur Mindestmaß gemäß ERA bedeutet.)
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Es ist zu prüfen, ob 1. die Benutzungspflicht aufgehoben und durch Gehweg Radfahrer frei ersetzt werden kann.
2. ist zu prüfen, ob die Linksabbiegefahrstreifen entlang des Abschnitts überhaupt notwendig sind. Ist dies nicht der Fall, dann sollten Schutzstreifen beidseitig markiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.4112/7.83410

Kostenschätzung:	7.695,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**5**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men102b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	L 537/Fischkuhle

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Men102b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Abhängig von der Streckenmaßnahme Men102a und b ist hier keine Maßnahme (falls die Nebenanlagen als Gehweg Radfahrer frei gewidmet werden) oder vorgezogene Haltlinien an der LSA markiert werden (falls Schutzstreifen möglich sein sollten).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4104/7.8305

Kostenschätzung:	20.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Men102b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Menden (Sauerland)			**Straße**	Fischkuhle/Lendingser Hauptstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Men102b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien an der LSA für den Radverkehr zu markieren. Wenn auf die separaten Linksabbiegefahrstreifen verzichtet werden kann, dann kann auch Musterlösung 4.4.-3 zur Anwendung kommen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.4112/7.8338

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

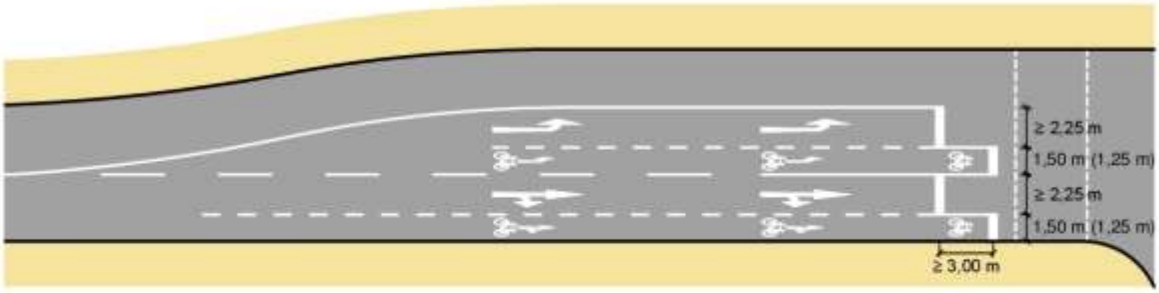
Abschnitts-Nr.	Men102b.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Menden (Sauerland)			Straße	Fischkuhle/Lendingser Hauptstraße

Musterlösung

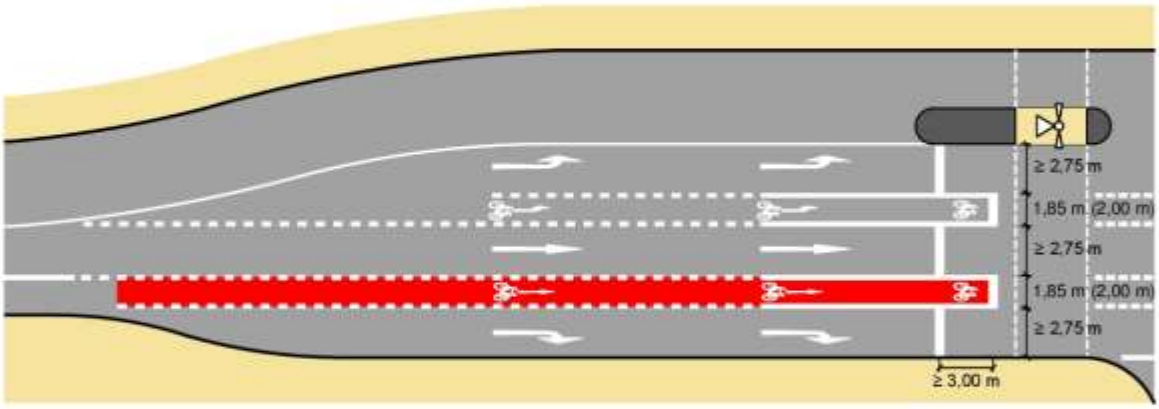
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac003a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 510 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3421/7.63690

Abschnitts-Nr.	Nac003b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

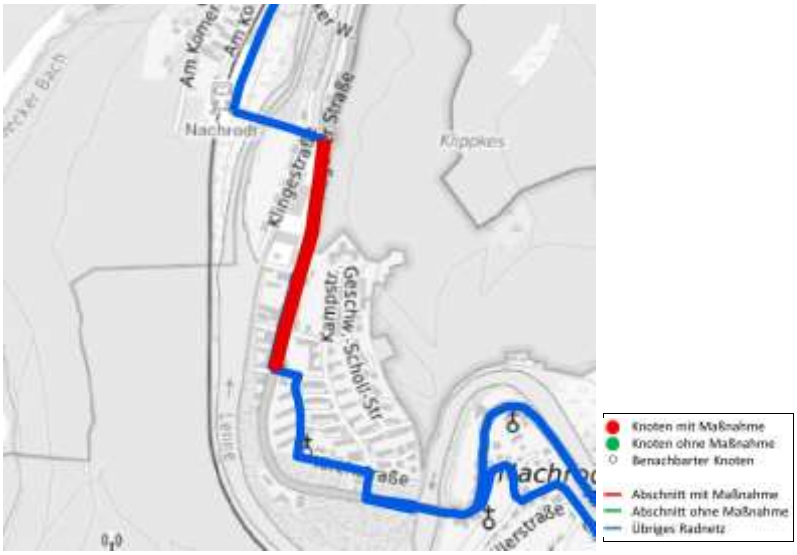


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 501 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert eine nicht benutzungspflichtige, gemäß ERA zu schmale Nebenanlage (Ostseite).

Massnahmentyp: Reduzierung der Geschwindigkeit
Es ist 1. zu prüfen, ob aufgrund des Altenheims Nachrodter Hof eine Temporeduzierung auf 30 km/h erfolgen kann (150 m in jede Richtung möglich).
Zusätzlich oder wenn dies nicht möglich ist, sollte geprüft werden, ob die nicht gewidmete Nebenanlage (Ostseite) zumindest zu einem Gehweg Radfahrer frei in Richtung Norden umgewidmet werden kann. Parken darf dann nicht mehr dort stattfinden.
Hinweis: Dieser Abschnitt benötigt beidseitige Radverkehrsanlagen, die Benutzungspflichtig sind. Radfahrstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich (außer das Parken würde beidseitig komplett entfallen).
Die 2. Möglichkeit stellt also den Kompromiss aus dem maximal machbaren dar.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3421/7.63690

Kostenschätzung:	600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

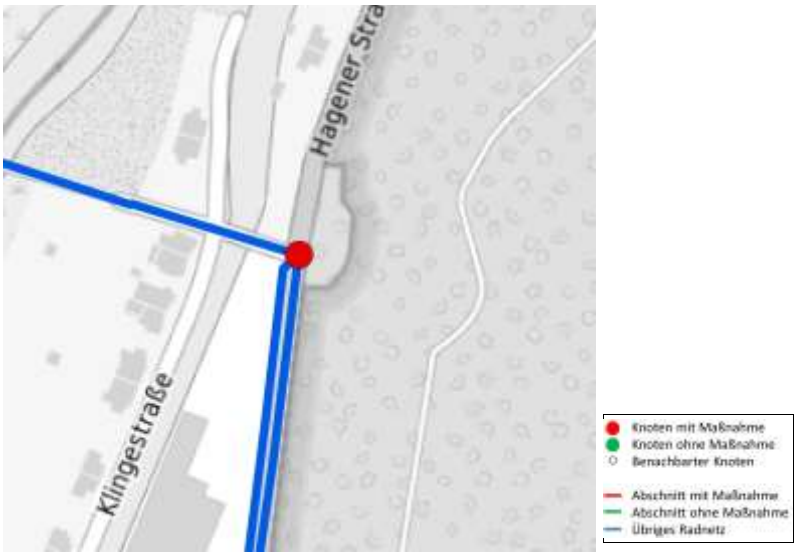
Abschnitts-Nr.	Nac003b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße/Brücke

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac003b
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden. Hierdurch können Kfz- und Radverkehr geschützt links in die Bahnhofsbrücke einbiegen.
Die Querungshilfe kann mit Fußgängerüberwegen kombiniert werden. Hinweis der Kommune: Es ist fraglich, ob eine Querungshilfe und eine Geschwindigkeitsreduzierung notwendig ist, oder ob eine der Maßnahmen schon ausreichend wäre. Siehe Nac003b



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3421/7.6369

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

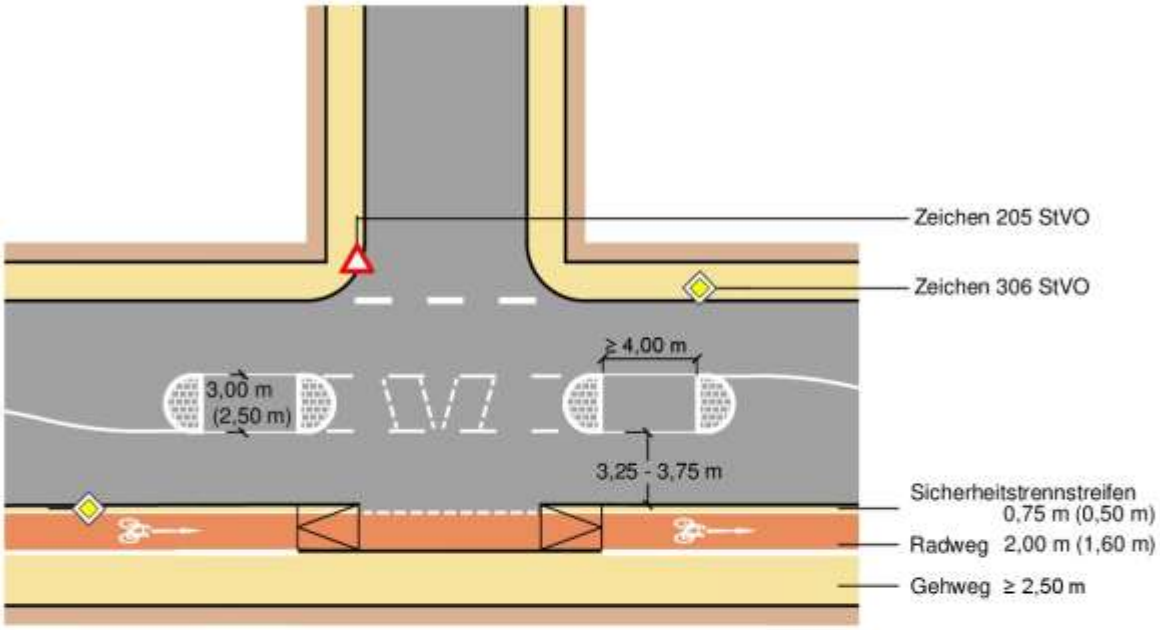
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac003b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße/Brücke

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac003b.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße/Schmidtstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac003b
mit Streckenmaßnahme: Andere Maßnahme





Massnahmentyp: Andere Maßnahme
Das Linksabbiegen für den Radverkehr aus Schmidtstraße in B236 sollte ermöglicht werden. Hinweis der Kommune: Die Radfahrer können im Zweifel die Ampelanlage nutzen. Das Linksabbiegen führt zu langen Rückstaus auf der Bundesstraße, da FR Letmathe nach rechts abbiegen möchte.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.337/7.6355

Kostenschätzung:	5.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac006a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße

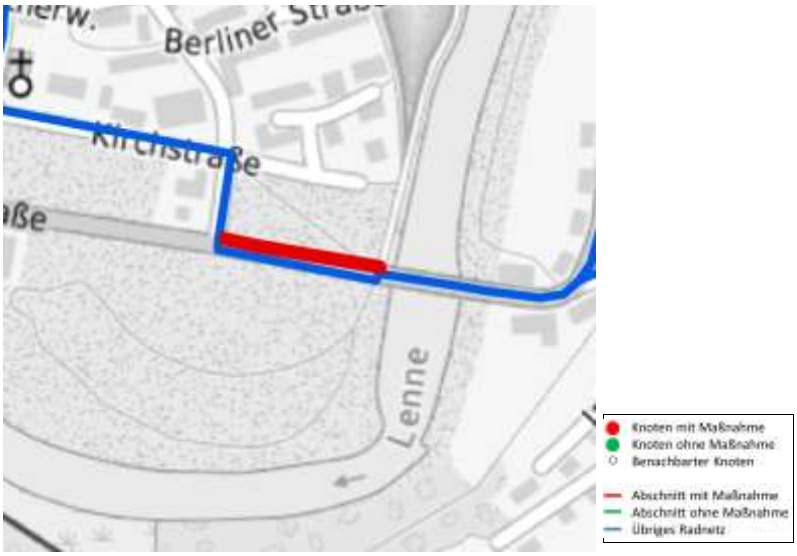
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 108 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m bis < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Anordnung der Benutzungspflicht in beide Richtungen als Übergangslösung bis der Neubau Brücke (StraßenNRW) erfolgt. Hinweis der Kommune: Die Brücke ist in der Planfeststellung. Hier wird es in den nächsten Jahren eine komplett neue Brücke geben mit entsprechenden Radwegen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3351/7.63981

Kostenschätzung:	1.620,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac006b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße

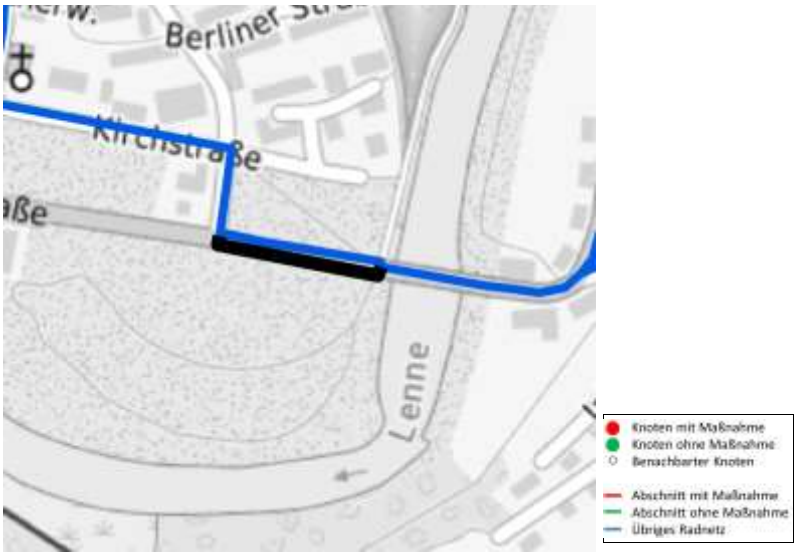
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 113 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Hinweis der Kommune: Die Brücke ist in der Planfeststellung. Hier wird es in den nächsten Jahren eine komplett neue Brücke geben mit entsprechenden Radwegen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3353/7.63833

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

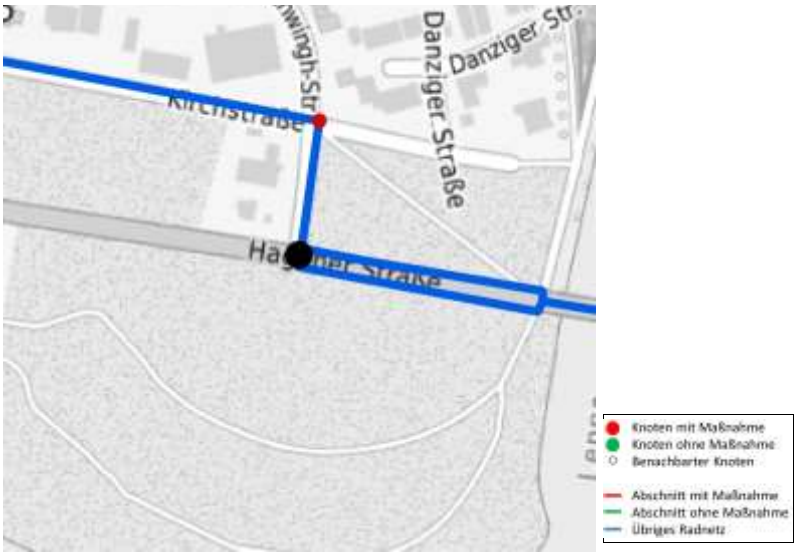
Abschnitts-Nr.	Nac006b.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Hagener Straße/Von-Bodelschwingh-Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac006b
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Der Linksabbiegefahrstreifen und die Sperrfläche auf der Hagener Str. können für die Errichtung einer geteilten Querungshilfe genutzt werden. Hierdurch erhält der Radfahrende Schutz beim queren der Straße und der Kfz-Verkehr kann trotzdem Ein-/Ausbiegen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3353/7.6383

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

Abschnitts-Nr.	Nac007	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

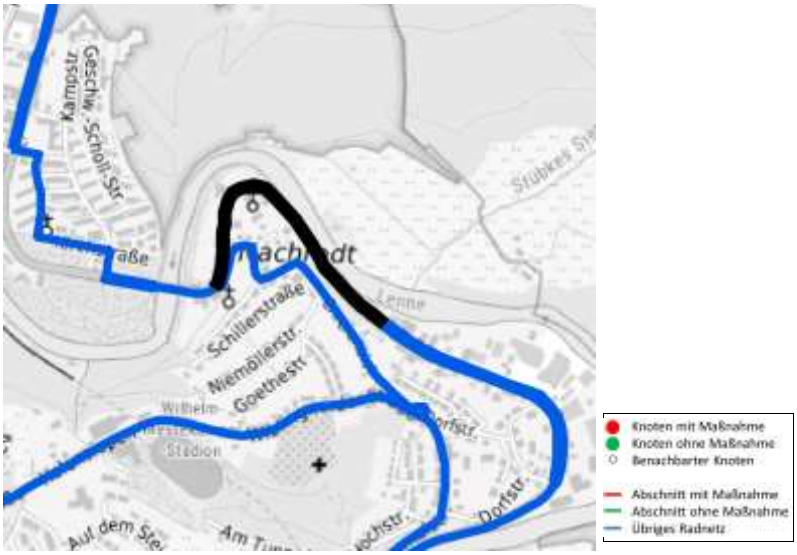


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 669 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es ist eine bauliche Nebenanlage (ungewidmet) vorhanden, die zu schmal erscheint.
Diese liegt in einer topographisch schwierigen Hanglage.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen.
Hinweis der Kommune:
Straßen NRW ist hier seit Jahren in einer entsprechenden Planung. Der Streckenabschnitt wir seit Jahren angemerkt. Hier ist



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3351/7.64162

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac007.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße/Ehrenmalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac007
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planung StraßenNRW



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.335/7.6417

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac007.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac007
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Teil der Planung StraßenNRW



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3345/7.6468

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac007x	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 131 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es ist eine bauliche Nebenanlage (ungewidmet) vorhanden, die zu schmal erscheint.
Diese liegt in einer topographisch schwierigen Hanglage.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen.
Hinweis der Kommune:
Straßen NRW ist hier seit Jahren in einer entsprechenden Planung. Der Streckenabschnitt wir seit Jahren angemerkt. Hier ist



Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3351/7.64162

Abschnitts-Nr.	Nac008a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 245 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen.
Die in diesem Abschnitt befindliche Radverkehrsanlage entspricht nicht den Vorgabe der ERA. Um hier eine ausreichende Breite durch Ausbau erzeugen zu können, müsste das Parken an Engstellen entfallen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3345/7.64683

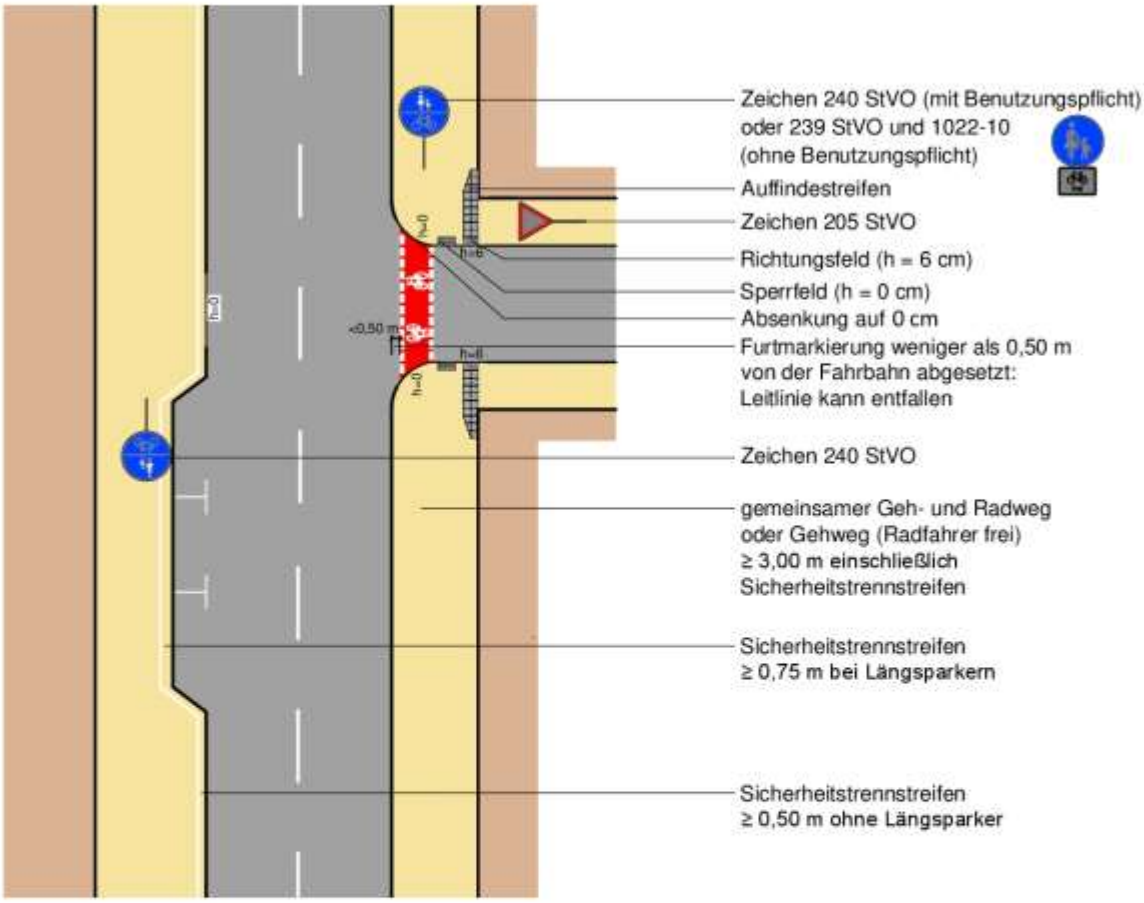
Kostenschätzung:	73.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Nac008a	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac008b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 242 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m oder größer
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse > 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen.
Die in diesem Abschnitt befindliche Radverkehrsanlage entspricht den Vorgabe der ERA und es entsteht kein Handlungsbedarf.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3336/7.64992

Kostenschätzung:	72.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

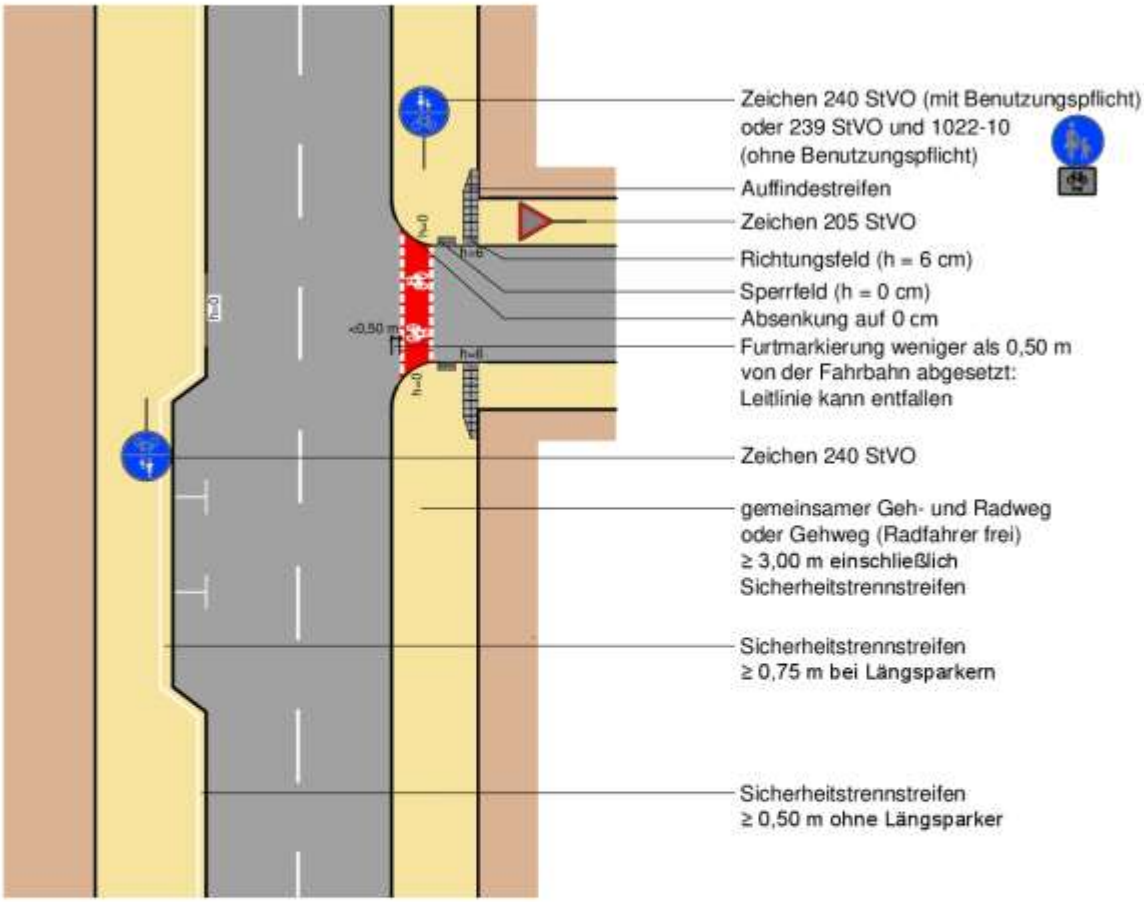
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac008b	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac009a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

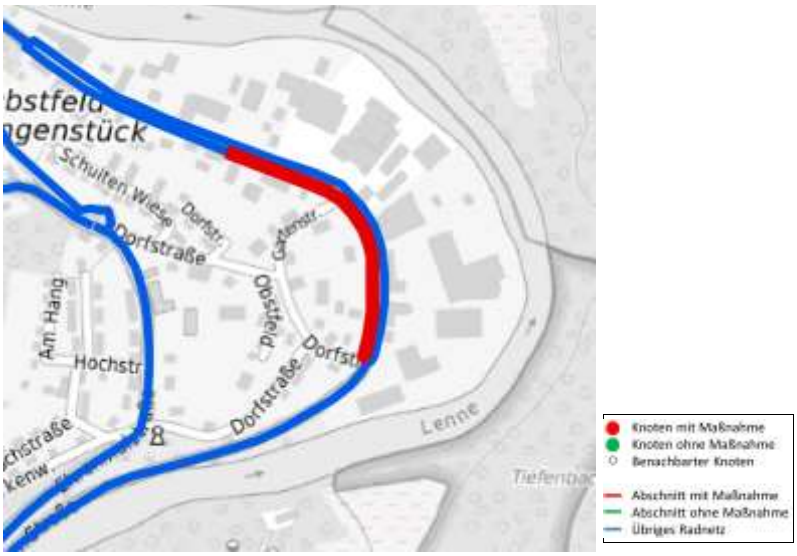
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 314 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,50 m bis < 3,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,50 m und < 3,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen.
Die in diesem Abschnitt befindliche Radverkehrsanlage entspricht den Vorgabe der ERA und es entsteht kein Handlungsbedarf.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3315/7.65206

Kostenschätzung:	94.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Nac009b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 332 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen.
Die in diesem Abschnitt befindliche Radverkehrsanlage entspricht nicht den Vorgabe der ERA. Als Maßnahme kommt an dieser Stelle nur der Ausbau auf 2,50 m in Betracht.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3315/7.65206

Kostenschätzung:	99.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

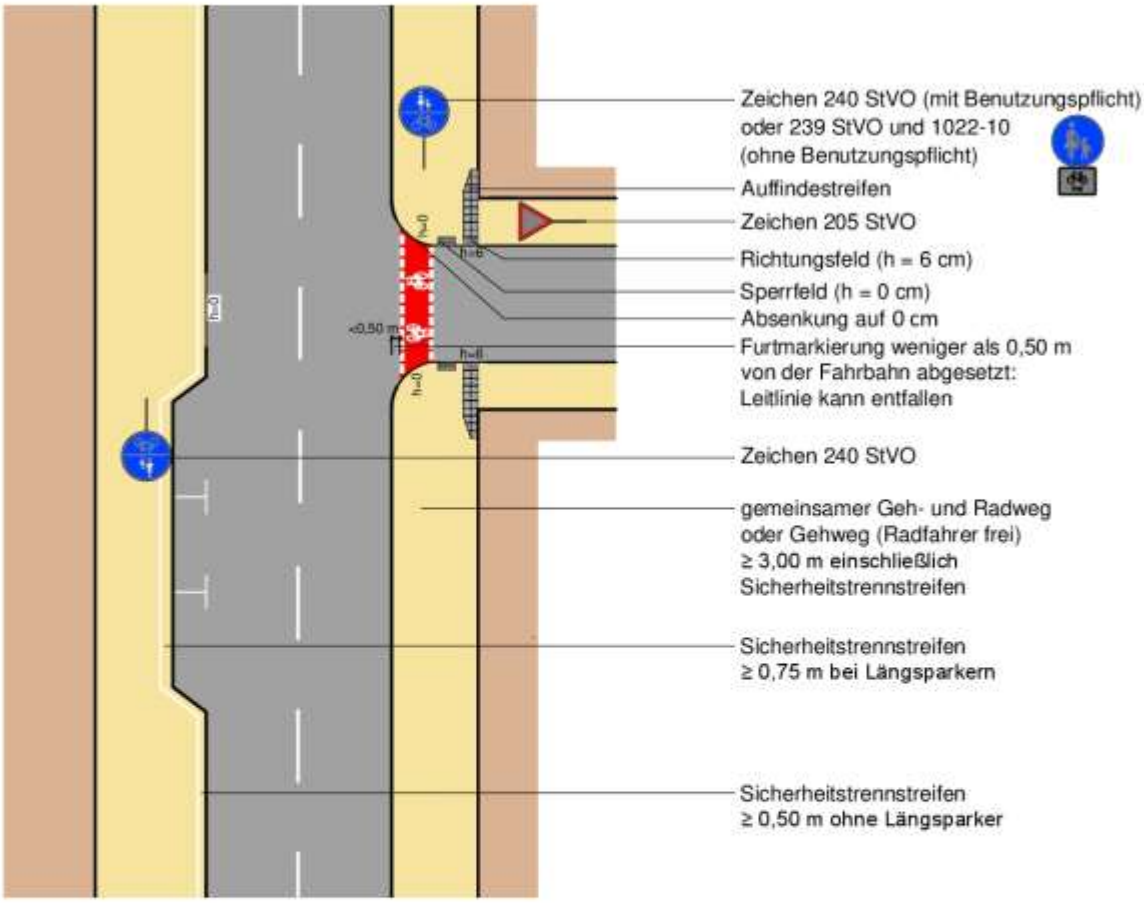
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac009b	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac010	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 82 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Planung Dritter
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen.
Die in diesem Abschnitt befindliche nicht gewidmete Nebenanlage müsste auf 2,50 m ausgebaut und als gemeinsamer Geh-Radweg gewidmet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3310/7.65122

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

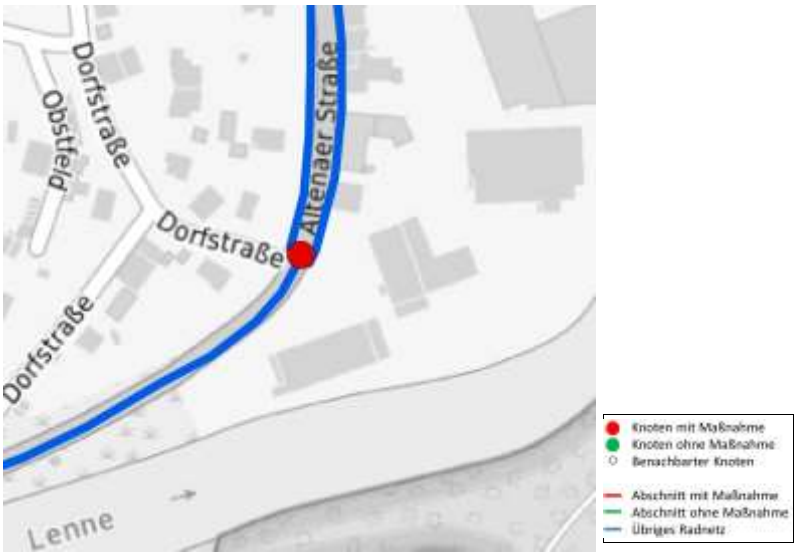
Abschnitts-Nr.	Nac010.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße/Dorfstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac010
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Im Zuge der Überführung des Radverkehrs von künftiger einseitiger Zweirichtungsführung außerorts (Nac011) zu Richtungsführungen innerorts (Nac009a und b) ist der Bau einer geeigneten Querungshilfe erforderlich. Die in der Musterlösung hinterlegten Maße sind anzuwenden, der Schutzstreifen darin zu ignorieren und als Richtungsradweg anzulegen (vgl. Nac009a und b).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3315/7.6520

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

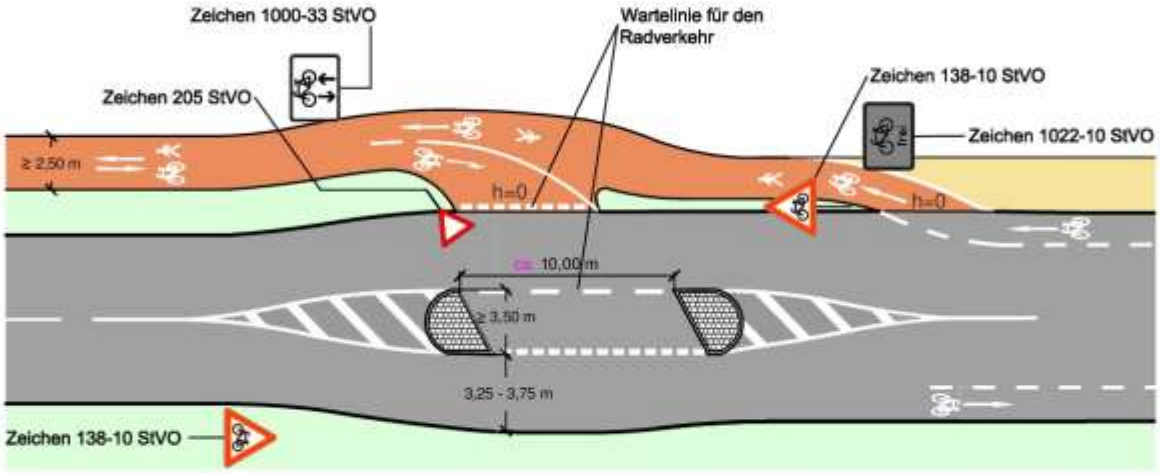
Abschnitts-Nr.	Nac010.1	Lage	innerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Altenaer Straße/Dorfstraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungsrecht (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-3
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr
- durch Zeichen 1022-10 ohne Kombination mit Zeichen 239 ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac011	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 95 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12043 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12043 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Der Abschnittsbereich zw. Ehrenmalstraße und Altenaer Straße 1 auf dem eine nicht gewidmete Nebenanlage vorhanden ist, kann nur unter schwierigsten Umständen und hohem finanziellem Aufwand ausgebaut werden. Hier existieren Planungen von StraßenNRW.
Bis zur Umsetzung hiervon wird vorgeschlagen, die Verbindung über L692 über Ehrenmalstraße und der Anbindung an die Hagener Straße (Teil von Nac011) als Startnetz zu übernehmen. Für den entfallenden Teil zw. der Ehrenmalstraße und L692 vgl. Begründung Nac007. Die vorgeschlagene Maßnahme gilt also nur südl. der L692.
Aufgrund der Verkehrsbelastung sollte hier der Bau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2,50 m und einem Aufprallschutz erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3290/7.64601

Kostenschätzung:	38.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

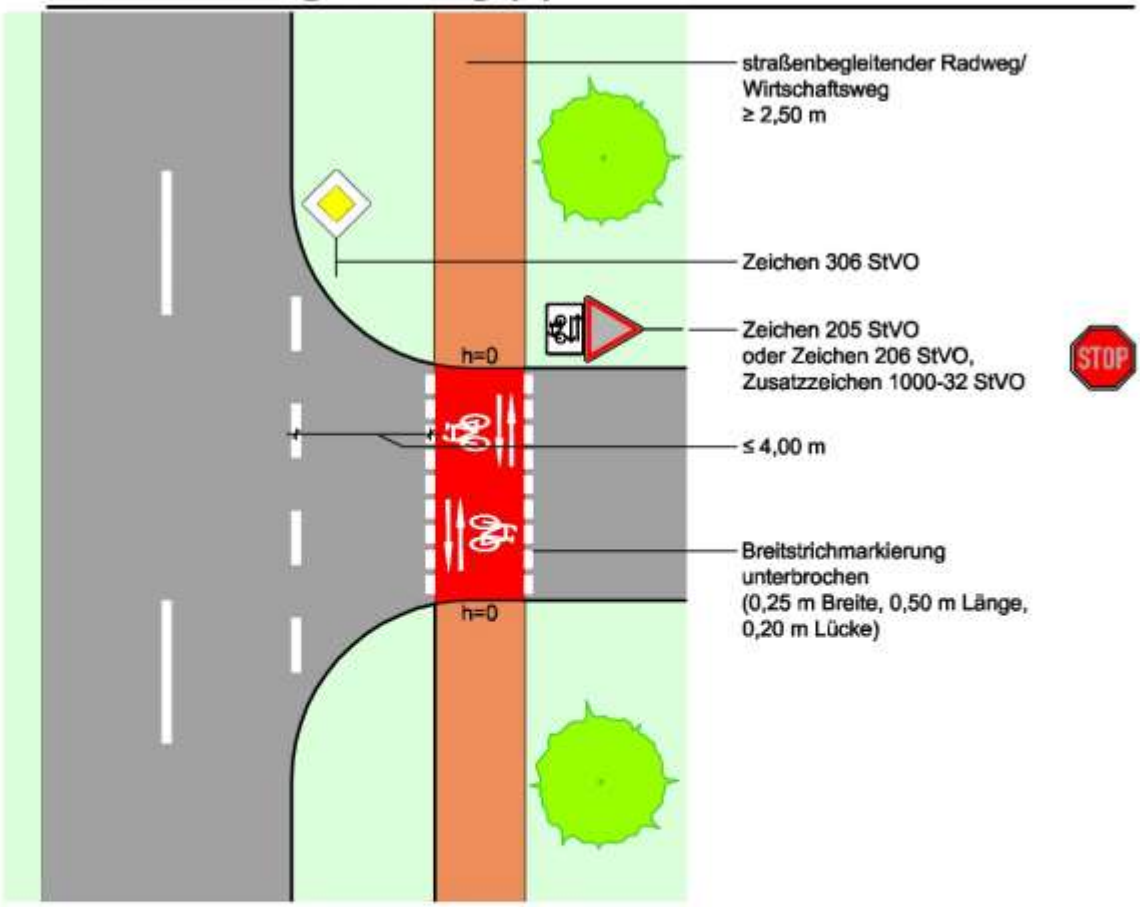
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac011	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

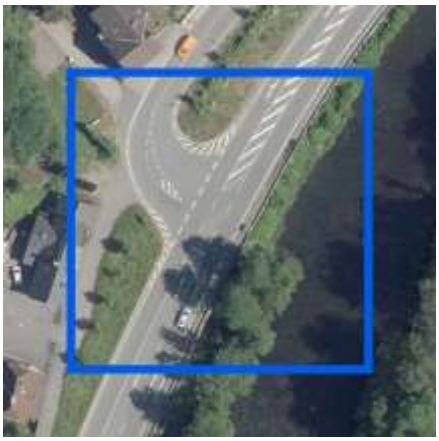
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Nac011.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße/Ehrenmalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac011
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Abhängig davon, ob Nac028 umgesetzt wird, ist hier eine Querungshilfe vorzusehen. Sofern die Verbindung über Nac011 erfolgen soll, kann auf eine Querungshilfe verzichtet werden. Sollte Nac028 als Ausbau erfolgen, dann ist Musterlösung 9.3-7. anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3290/7.6460

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

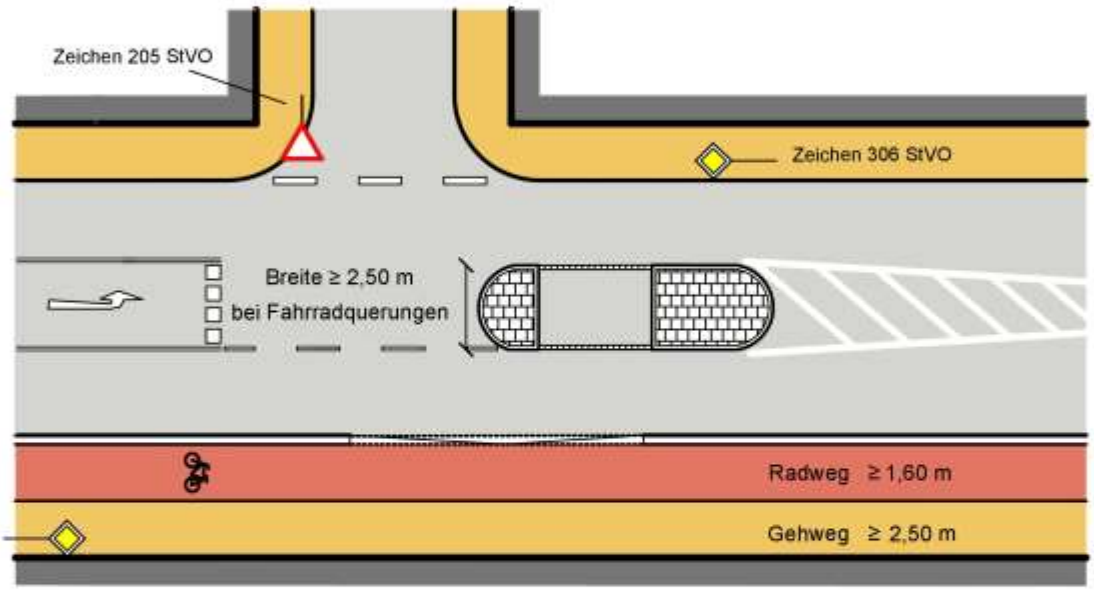
Abschnitts-Nr.	Nac011.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Altenaer Straße/Ehrenmalstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

Abbiegender Radverkehr



Regelungen:

- ERA, Kapitel 4.3.4, Bild 39

Anwendungs-bereiche:

- Linksabbiegestreifen mit Verziehungsfläche
- Anwendbar bei starken Kfz-Abbiegeverkehr gemäß RAST Kapitel 6.3.3

Besonderheiten:

- Bei schwächerem Kfz-Abbiegeverkehr kommt die geteilte Mittelinsel zur Anwendung

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-4
Stand: September 2017

Abschnitts-Nr.	Nac012	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

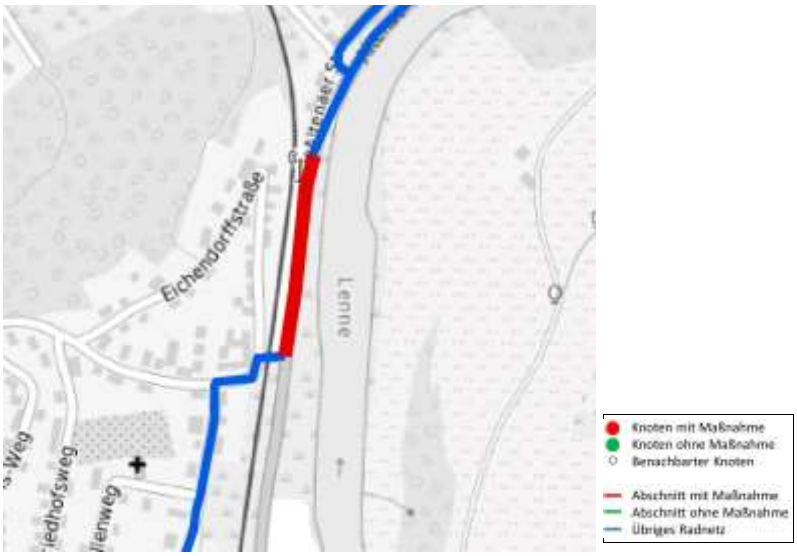
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 215 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8306 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8306 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3282/7.64547

Kostenschätzung:	86.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

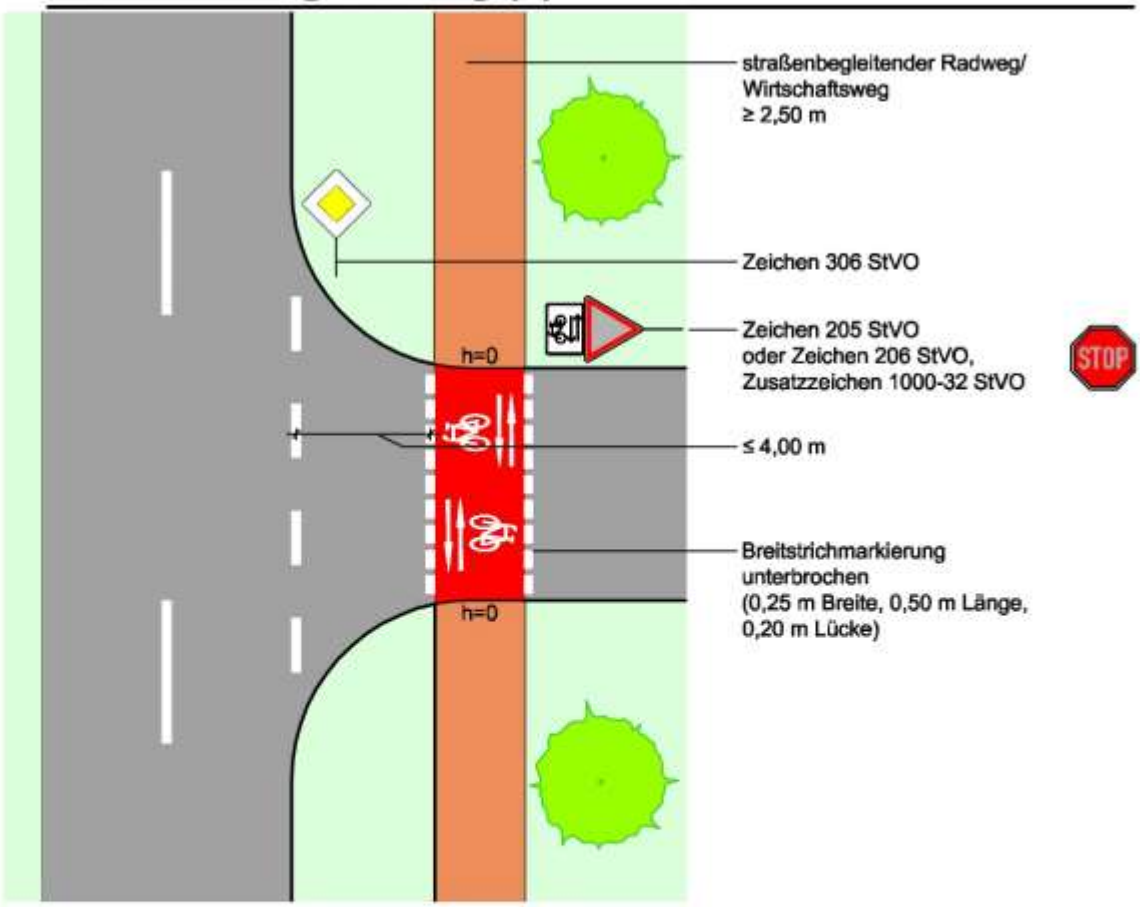
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac012	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

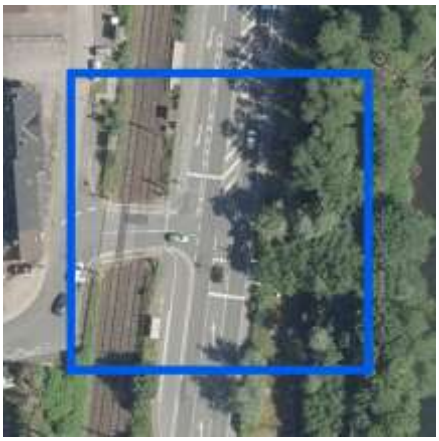
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

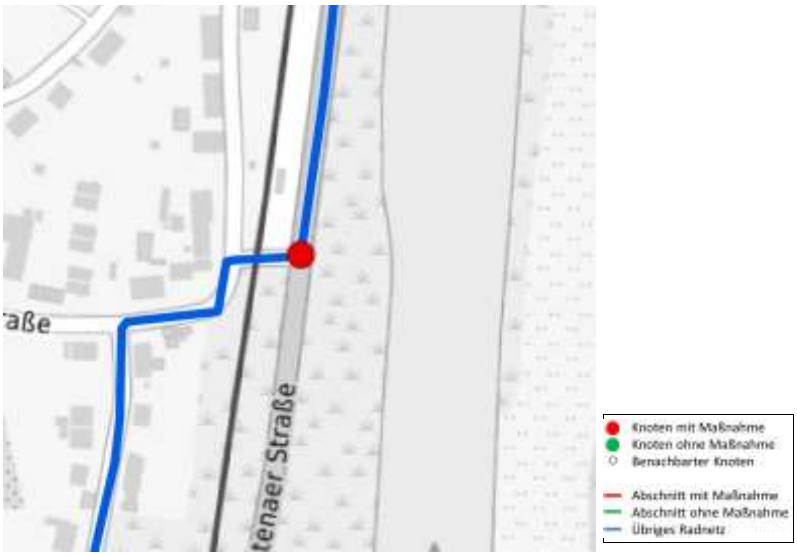
Abschnitts-Nr.	Nac012.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße/Bachstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac012
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3263/7.6451

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

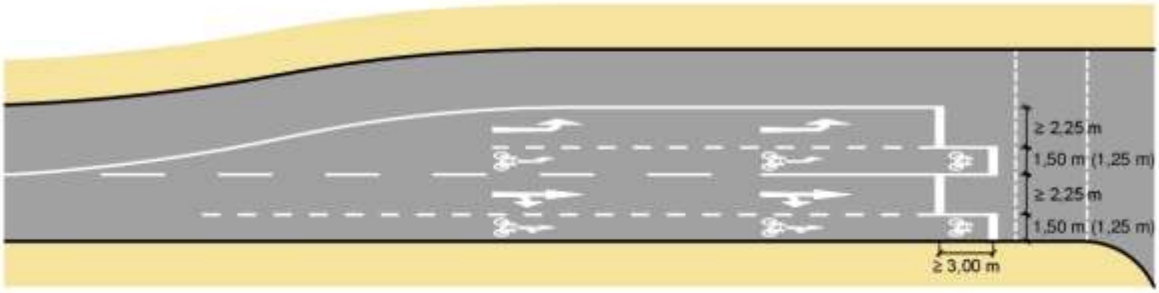
Abschnitts-Nr.	Nac012.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	nicht-vollständig signalisierter Knotenpunkt
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Altenaer Straße/Bachstraße

Musterlösung

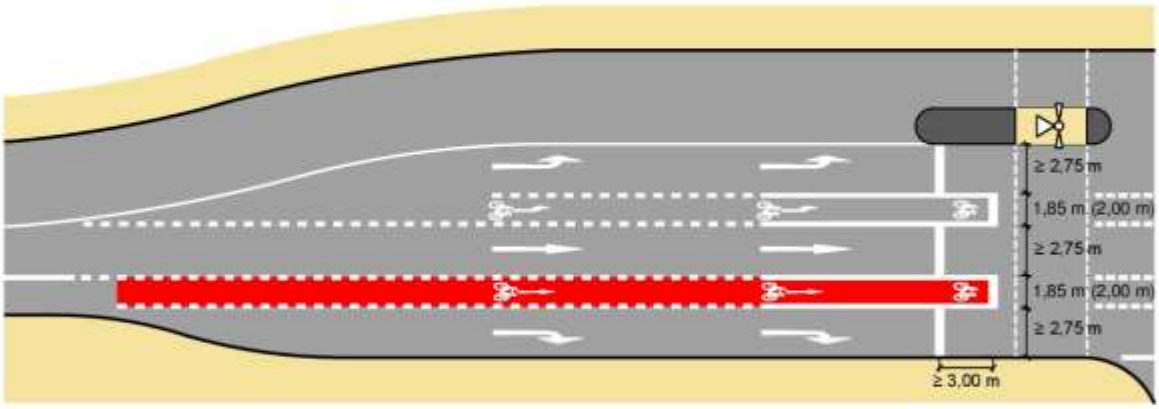
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4

Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac017	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	L 692

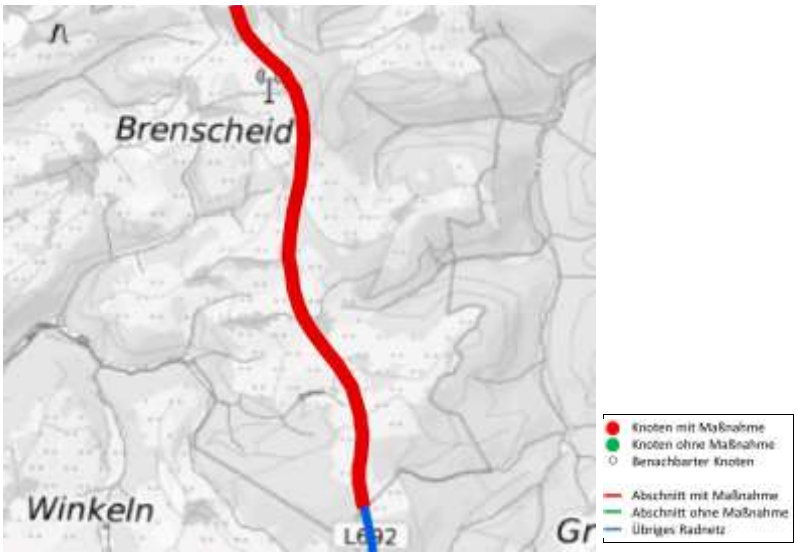
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 3234 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3042/7.62193

Kostenschätzung:	1.293.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

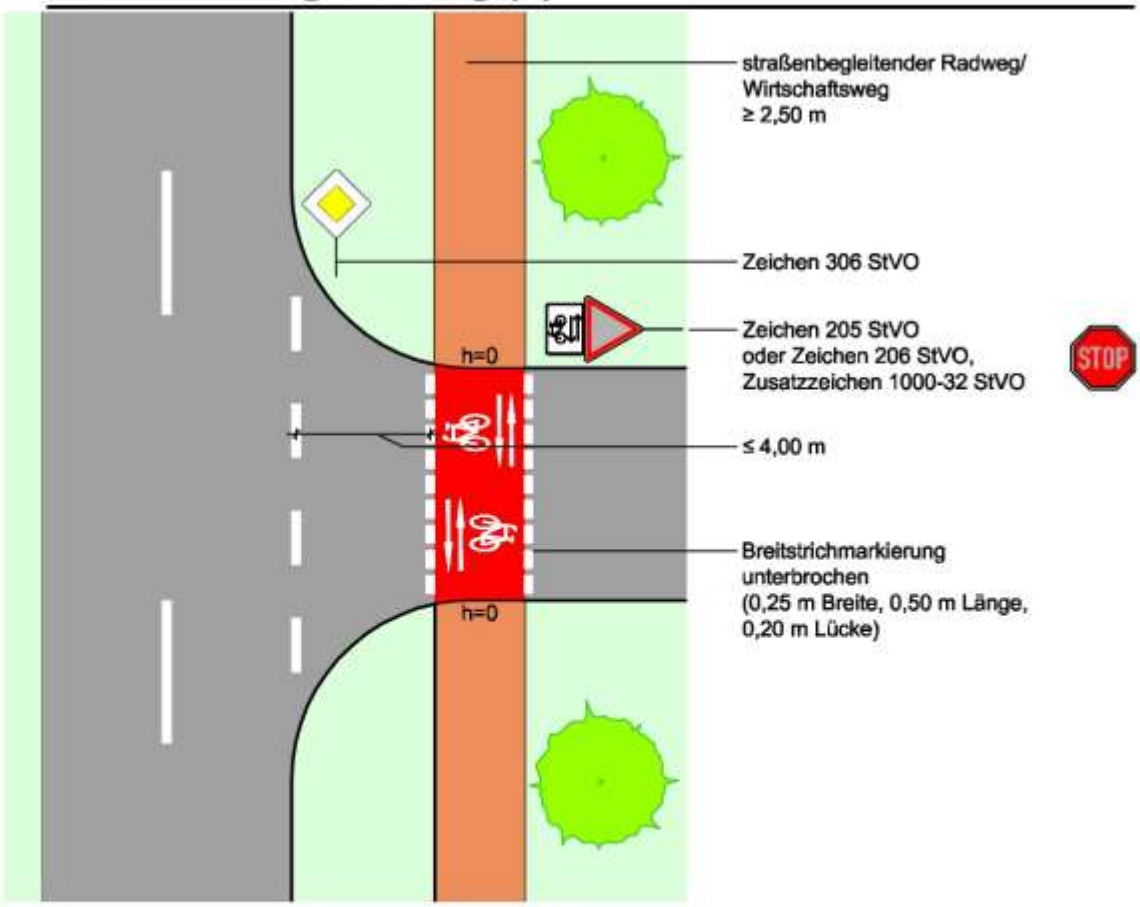
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac017	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	L 692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Nac018	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

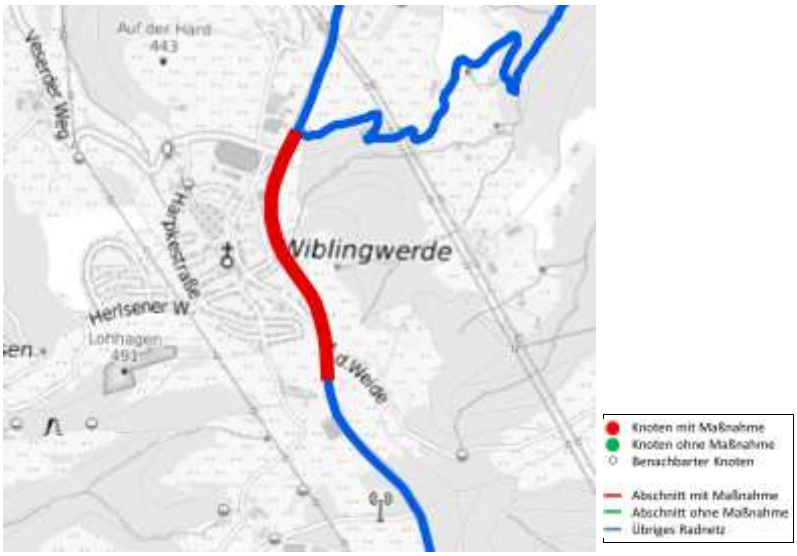
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1015 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3043/7.62197

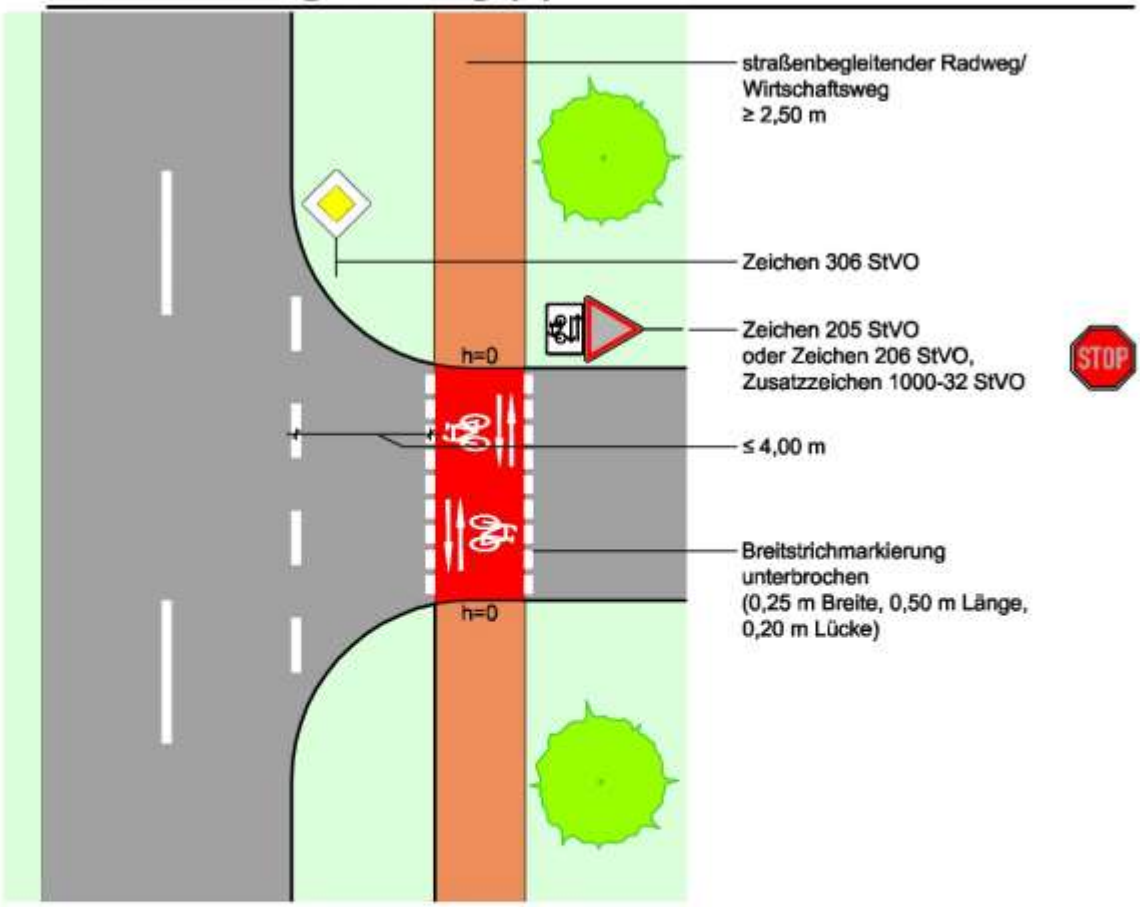
Kostenschätzung:	406.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Nac018.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße/Kreinberger Weg

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac018
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wenn der neu zu bauende Radweg (Nac018) auf der Westseite erfolgen soll, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe vorzusehen, um sowohl dem landw. Verkehr das Ein-/Ausbiegen zu ermöglichen und gleichzeitig dem Radverkehr eine sichere Querung über die klassifizierte Straße zu ermöglichen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3127/7.6199

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

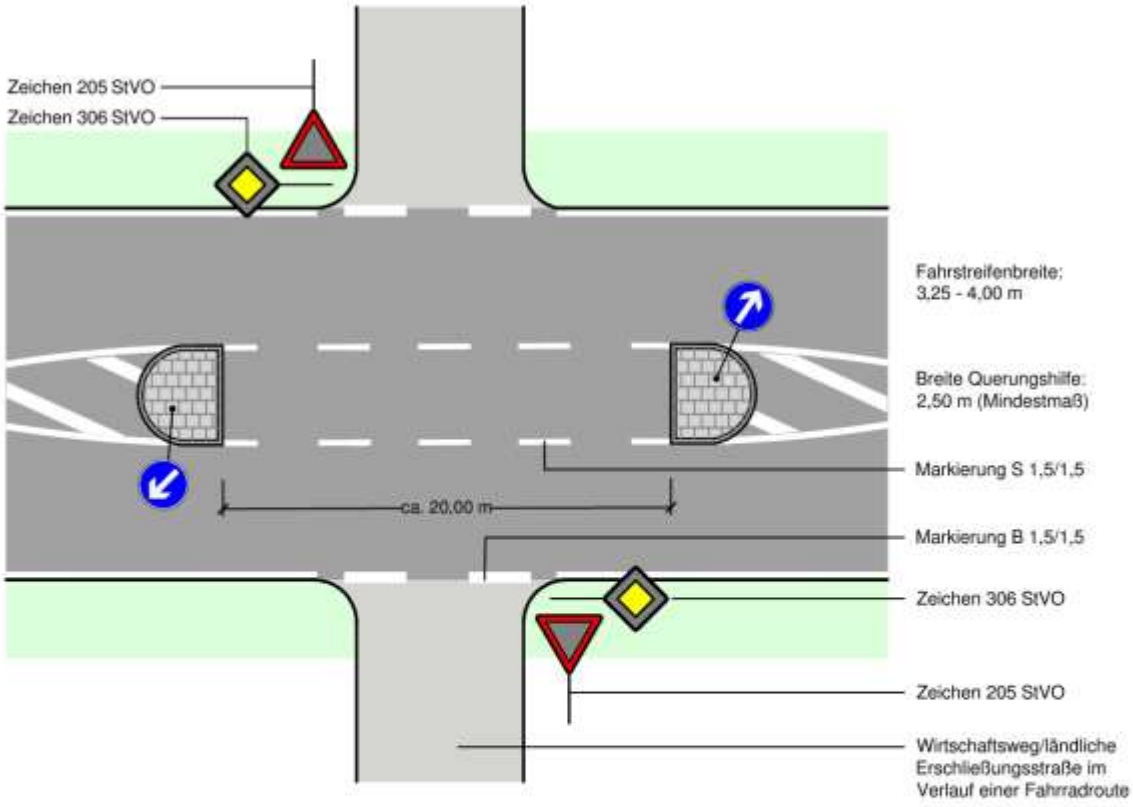
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac018.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Wiblingwerder Straße/Kreinberger Weg

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac019	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

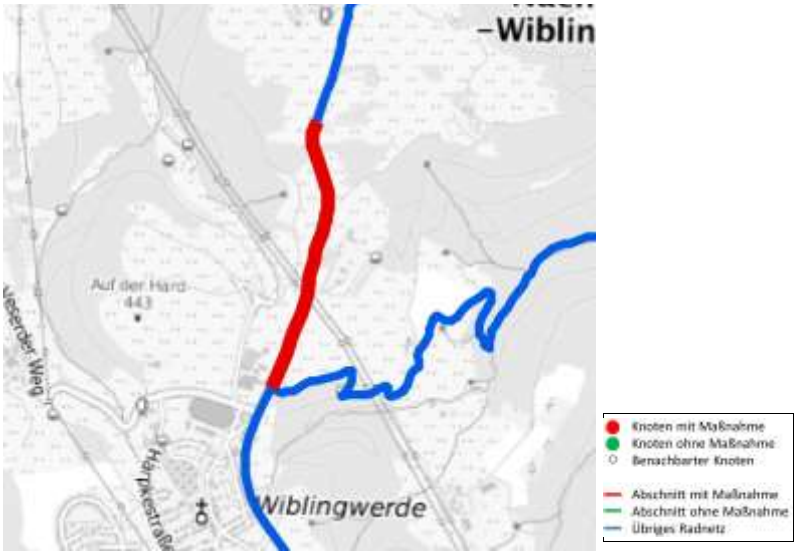
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1062 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die Verkehrsstärke ist aber im Grenzbereich zu Stufe IV zu sehen.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz des geringen Belastungsbereichs wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Als Alternative auf den teilweise sehr schmalen Abschnitten (Fahrbahnbreiten variieren auf der gesamten Straße zw. 4,00 und 6,00 m) sollte auch die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m geprüft werden. Diese sollte aber nur umgesetzt werden, wenn durchgehend auf 70 km/h oder darunter reduziert werden kann. Andernfalls ist der Radwegbau vorzuziehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3127/7.61997

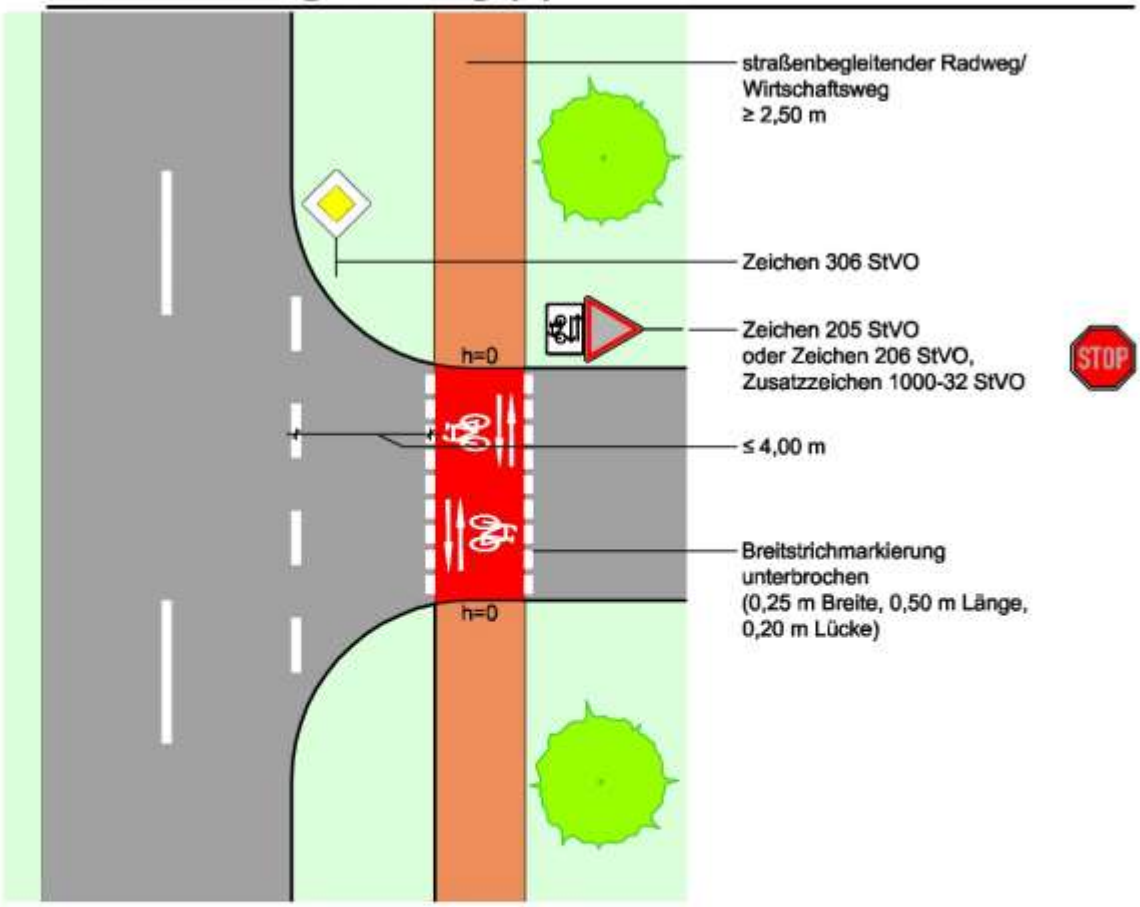
Kostenschätzung:	424.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Nac020	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

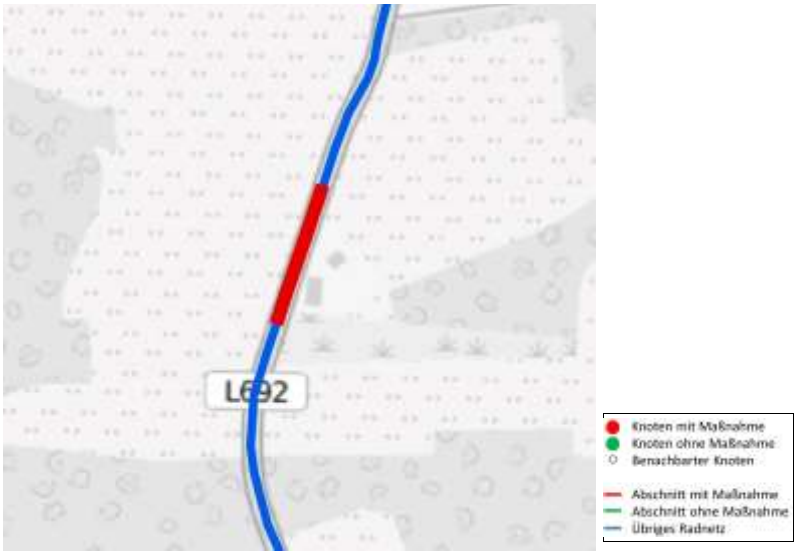
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 93 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die Verkehrsstärke ist aber im Grenzbereich zu Stufe IV zu sehen.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz des geringen Belastungsbereichs wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Als Alternative auf den teilweise sehr schmalen Abschnitten (Fahrbahnbreiten variieren auf der gesamten Straße zw. 4,00 und 6,00 m) sollte auch die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m geprüft werden. Diese sollte aber nur umgesetzt werden, wenn durchgehend auf 70 km/h oder darunter reduziert werden kann. Andernfalls ist der Radwegbau vorzuziehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3219/7.62221

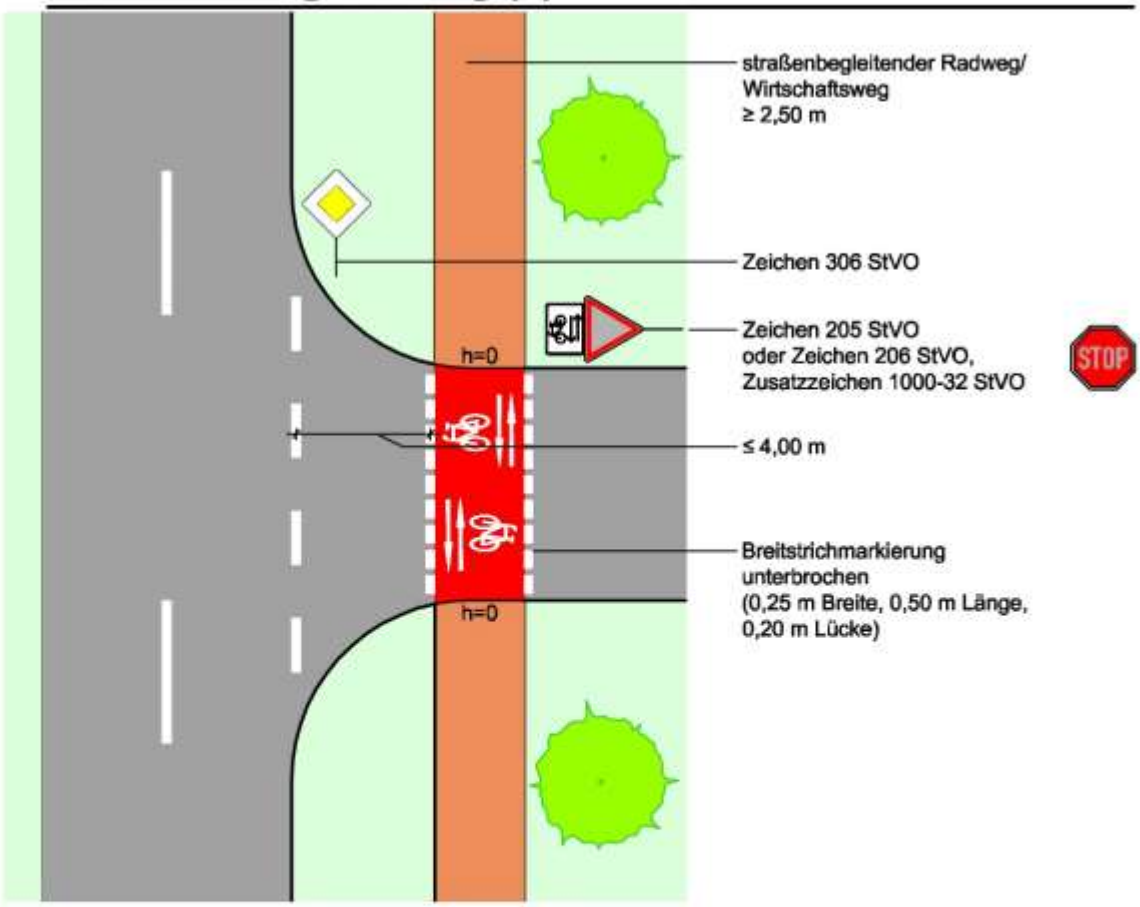
Kostenschätzung:	37.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Nac021	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

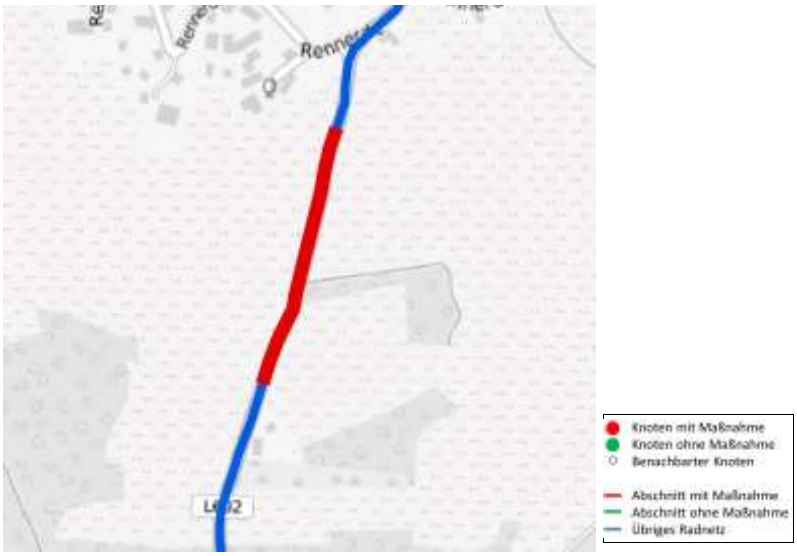
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 282 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die Verkehrsstärke ist aber im Grenzbereich zu Stufe IV zu sehen.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz des geringen Belastungsbereichs wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Als Alternative auf den teilweise sehr schmalen Abschnitten (Fahrbahnbreiten variieren auf der gesamten Straße zw. 4,00 und 6,00 m) sollte auch die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m geprüft werden. Diese sollte aber nur umgesetzt werden, wenn durchgehend auf 70 km/h oder darunter reduziert werden kann. Andernfalls ist der Radwegbau vorzuziehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3227/7.62260

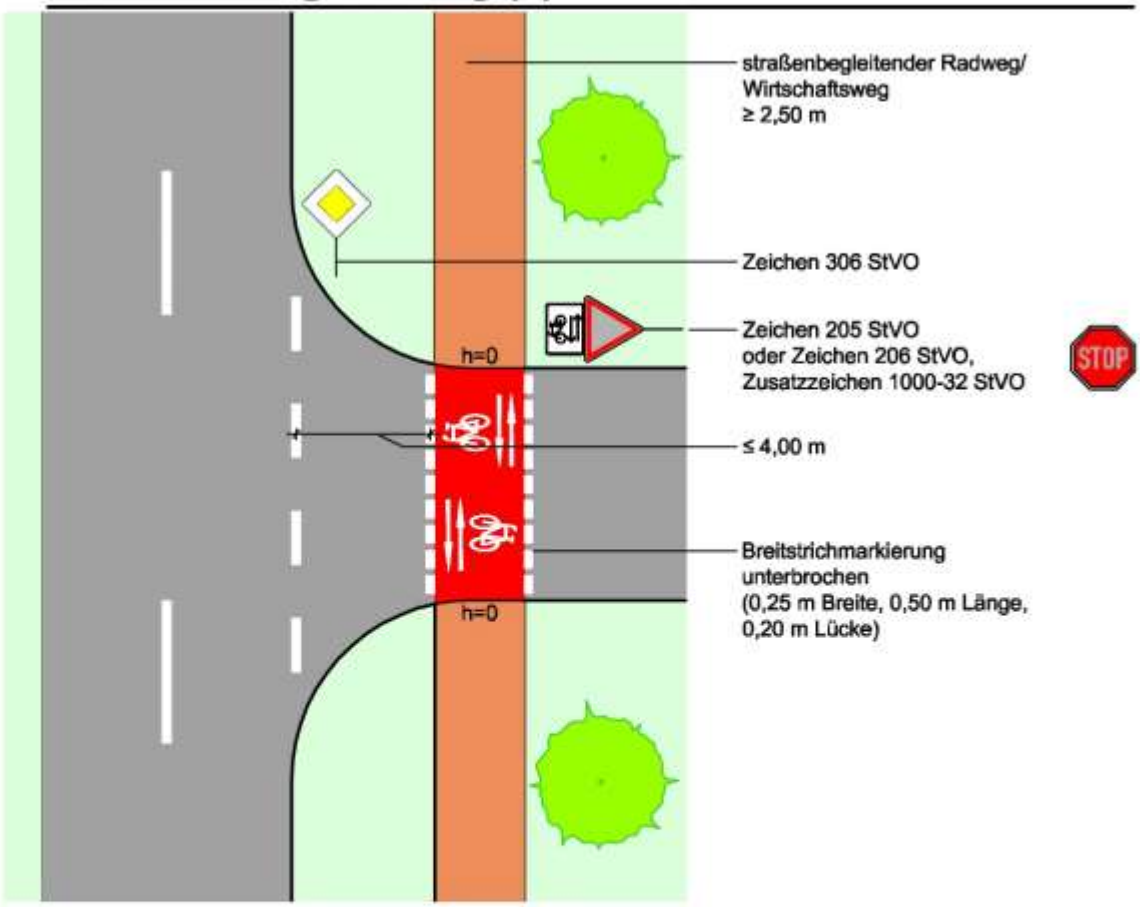
Kostenschätzung:	112.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Nac022	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

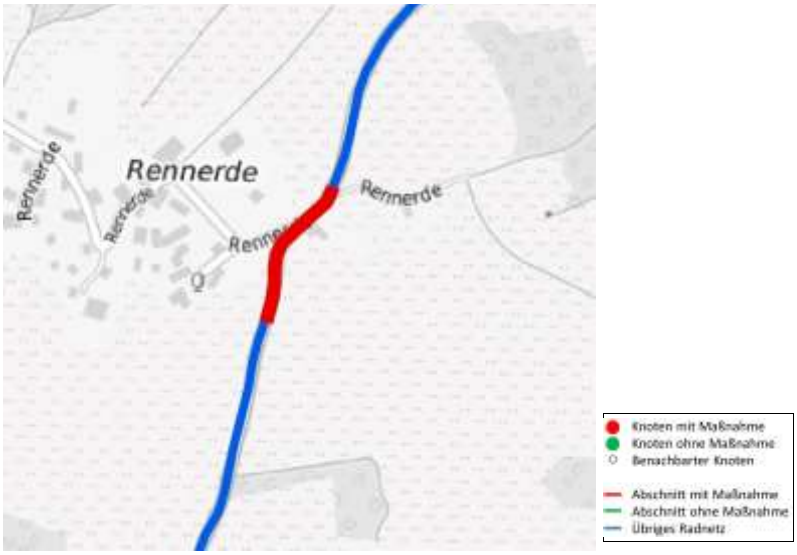
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 169 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz des geringen Belastungsbereichs wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Als Alternative auf den teilweise sehr schmalen Abschnitten (Fahrbahnbreiten variieren auf der gesamten Straße zw. 4,00 und 6,00 m) sollte auch die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m geprüft werden. Diese sollte aber nur umgesetzt werden, wenn durchgehend auf 70 km/h oder darunter reduziert werden kann. Andernfalls ist der Radwegbau vorzuziehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3251/7.62366

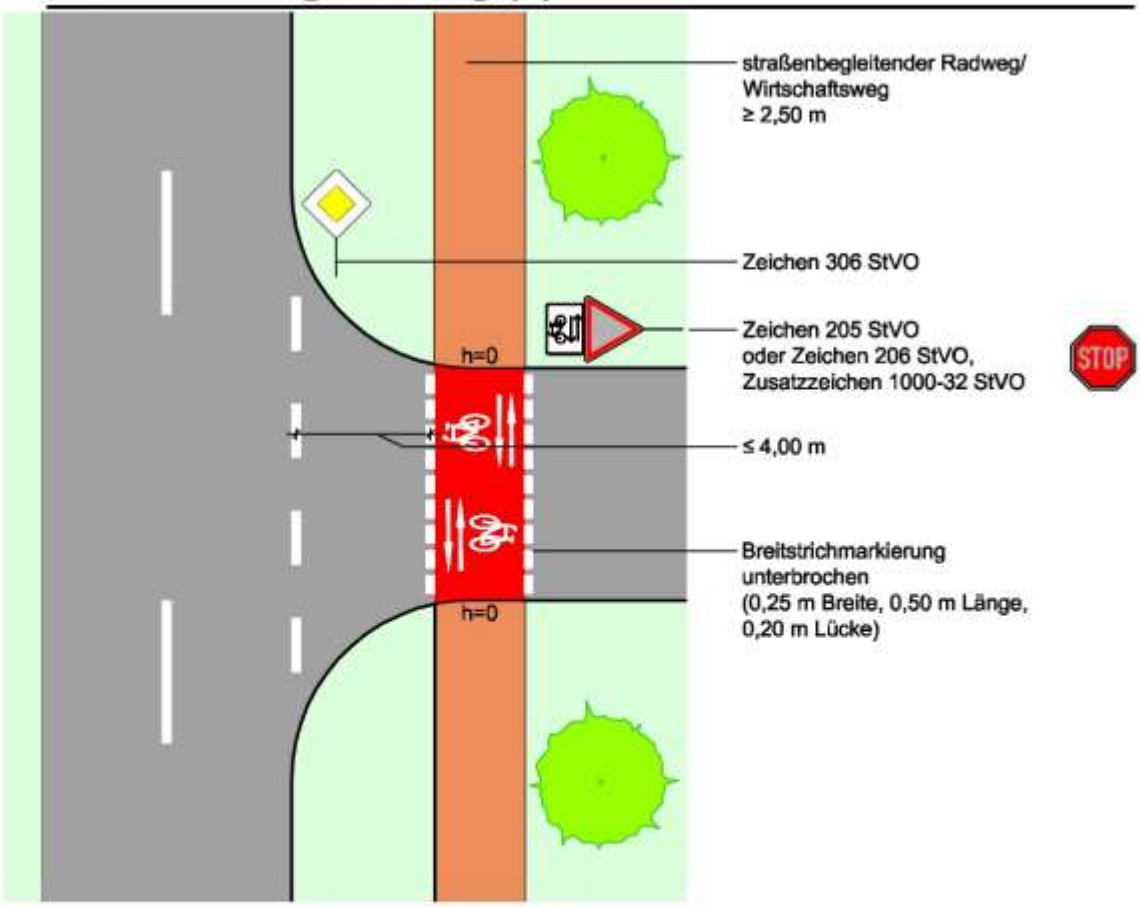
Kostenschätzung:	67.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Nac023	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

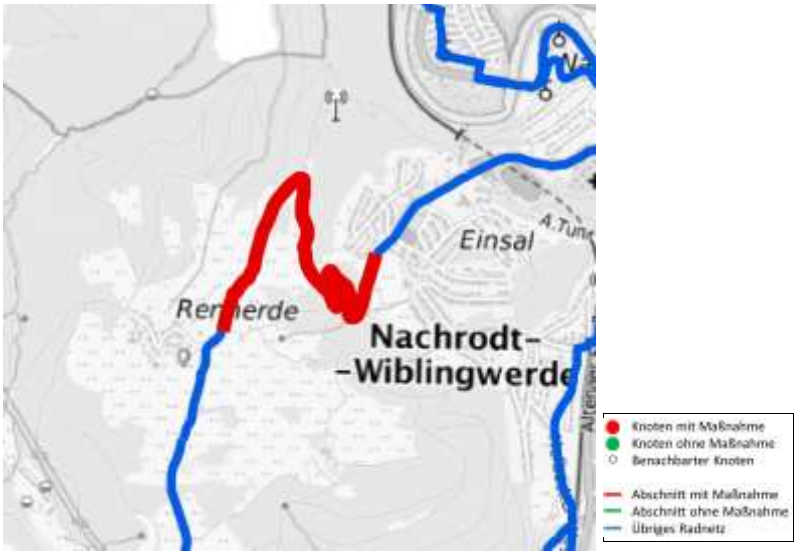
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1860 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die Verkehrsstärke ist aber im Grenzbereich zu Stufe IV zu sehen.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz des geringen Belastungsbereichs wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Als Alternative auf den teilweise sehr schmalen Abschnitten (Fahrbahnbreiten variieren auf der gesamten Straße zw. 4,00 und 6,00 m) sollte auch die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m geprüft werden. Diese sollte aber nur umgesetzt werden, wenn durchgehend auf 70 km/h oder darunter reduziert werden kann. Andernfalls ist der Radwegbau vorzuziehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3264/7.62466

Kostenschätzung:	744.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

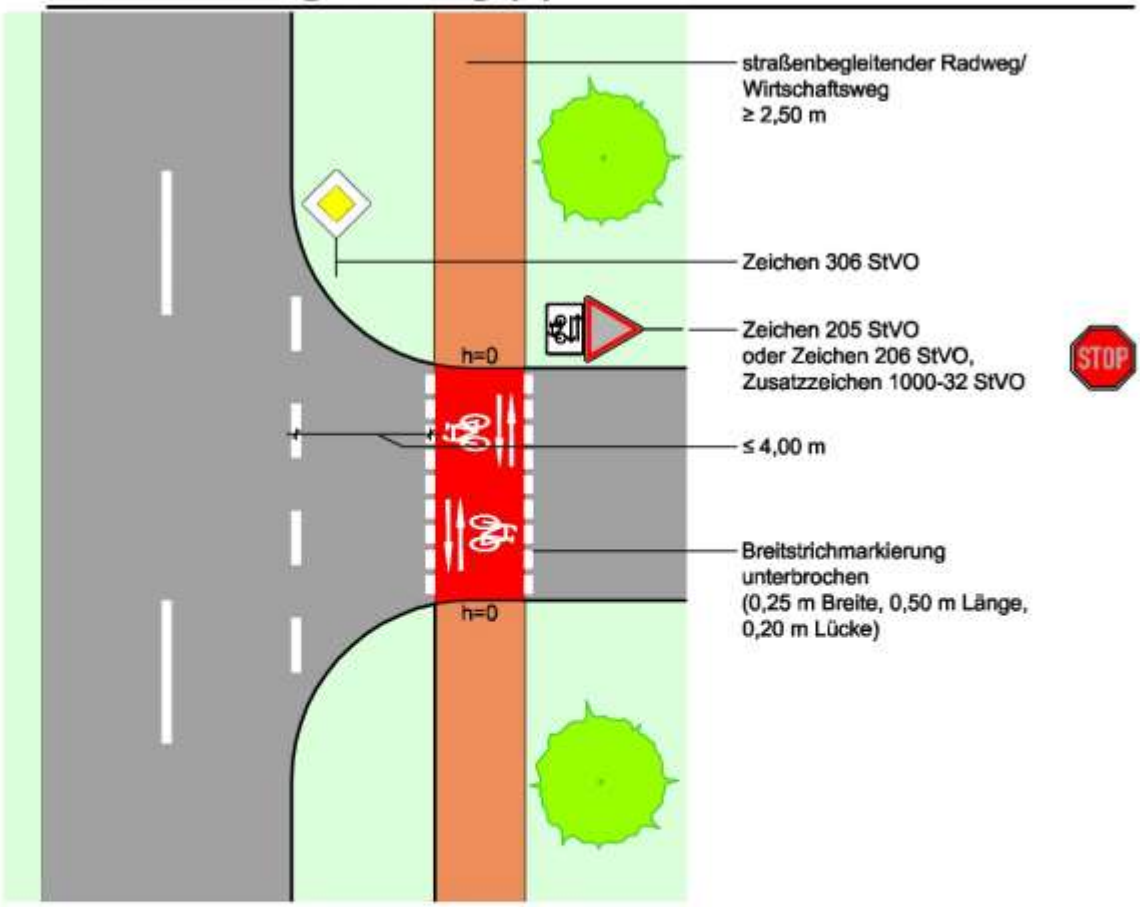
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac023	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Wiblingwerder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Nac024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 482 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz des geringen Belastungsbereichs wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Als Alternative auf den teilweise sehr schmalen Abschnitten (Fahrbahnbreiten variieren auf der gesamten Straße zw. 4,00 und 6,00 m) sollte auch die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m geprüft werden. Diese sollte aber nur umgesetzt werden, wenn durchgehend auf 70 km/h oder darunter reduziert werden kann. Andernfalls ist der Radwegbau vorzuziehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3292/7.63300

Kostenschätzung:	188.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

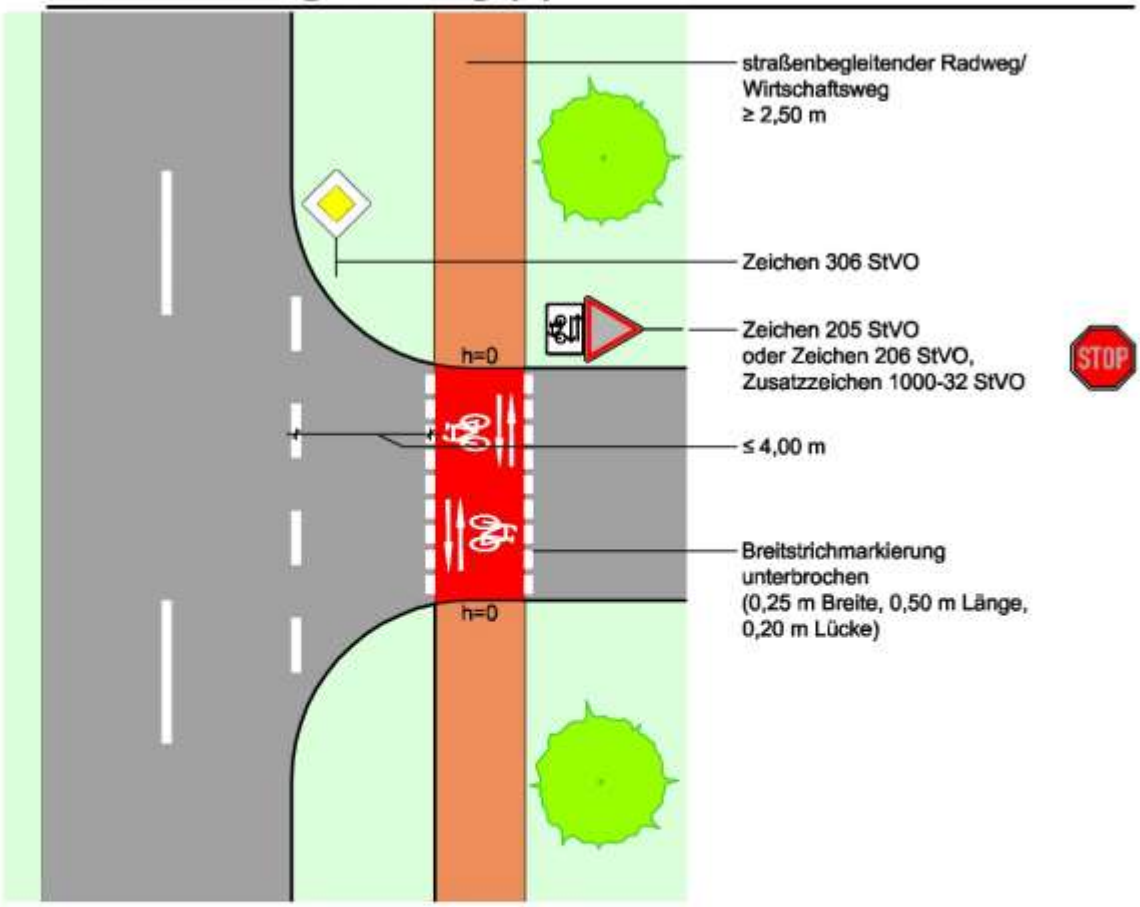
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Wiblingwerder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Nac024.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Holensiepen/Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Nac024
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Im Übergang vom neu zu bauenden Radweg Nac024 zur innerörtlichen Führung Nac025 sollte an dieser Stelle mindestens eine Fahrbahneinengung oder ggf. auch eine bauliche Querungshilfe errichtet werden. Hinweis der Kommune: Der "Gangsbereich" muss Schwerlastverkehr aufnehmen. Plan ist, diesen aber komplett zu entfernen und auf rvl zu wechseln.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.3319/7.6379

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

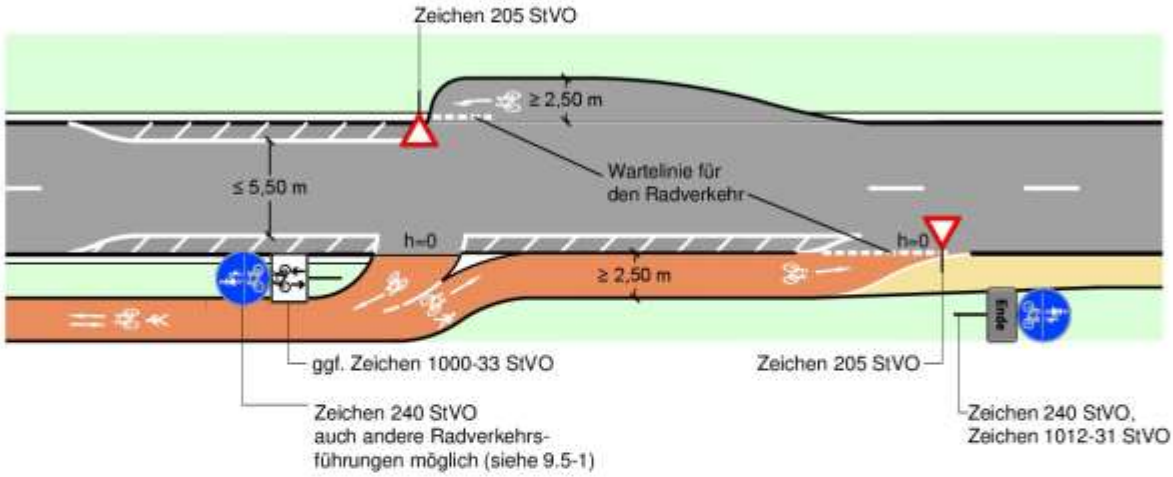
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac024.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Holensiepen/Wiblingwerder Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-7
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Nac025	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Holensiepen

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 121 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3319/7.63793

Abschnitts-Nr.	Nac026	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Wiblingwerder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

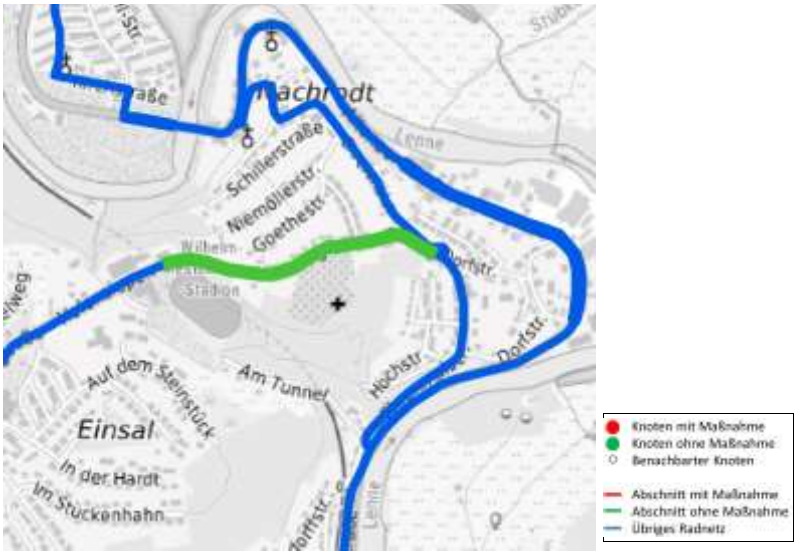


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 606 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3327/7.64784

Abschnitts-Nr.	Nac027	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Ehrenmalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 246 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3327/7.64786

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac028	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			**Straße**	Ehrenmalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

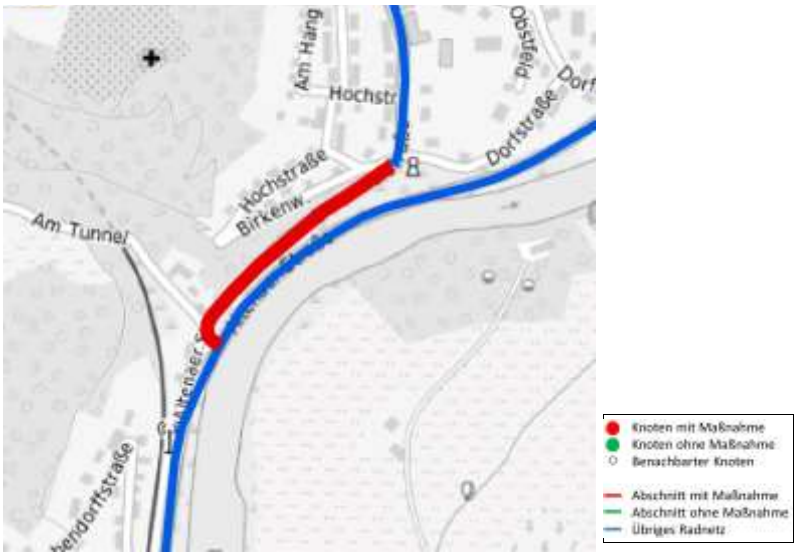
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 287 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 2251 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2251 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die bauliche, nicht-gewidmete Nebenanlage hat eine Breite von ca. 1,70 m.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Trotz des geringen Belastungsbereichs wird der Ausbau der vorhandenen Nebenanlage und Umwidmung zu einem gemeinsamen Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr mit 2,50 m Breite (mit Sicherheitstrennstreifen 0,50 m, da dieser Bereich fast als innerorts gelten kann) empfohlen. Die Fahrbahn müsste in diesem Zusammenhang von ca. 6,00 m auf 5,00 m verschmälert werden, um so die nötige Fläche zu erhalten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.3308/7.64857

Kostenschätzung:	86.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

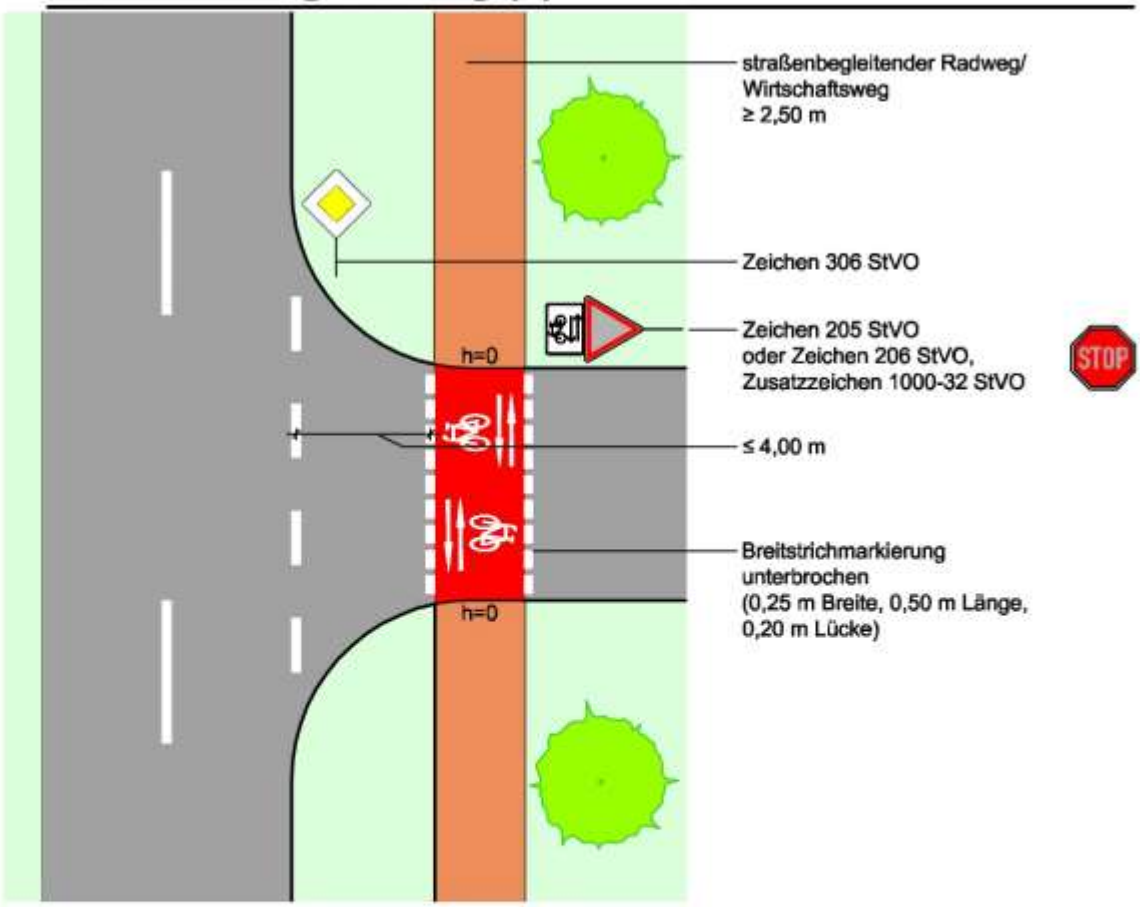
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Nac028	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Nachrodt-Wiblingwerde			Straße	Ehrenmalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu006	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 197 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11724 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 11724 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Auf der Südseite der Fahrbahn sollte ein Schutzstreifen zw. Graf-Engelbert-Str. und L698 markiert werden (Kernfahrbahn verbleibend ca. 6,00 m.) Können auf der Nordseite (ab L698 bis Wieser Weg) Parkbuchten entfallen und zurückgebaut werden, dann kann auch hier ein Schutzstreifen markiert werden. Sollte dies nicht möglich sein, dann ist ein Aubau der Nebenanlage und deren Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2805/7.77715

Kostenschätzung:	59.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

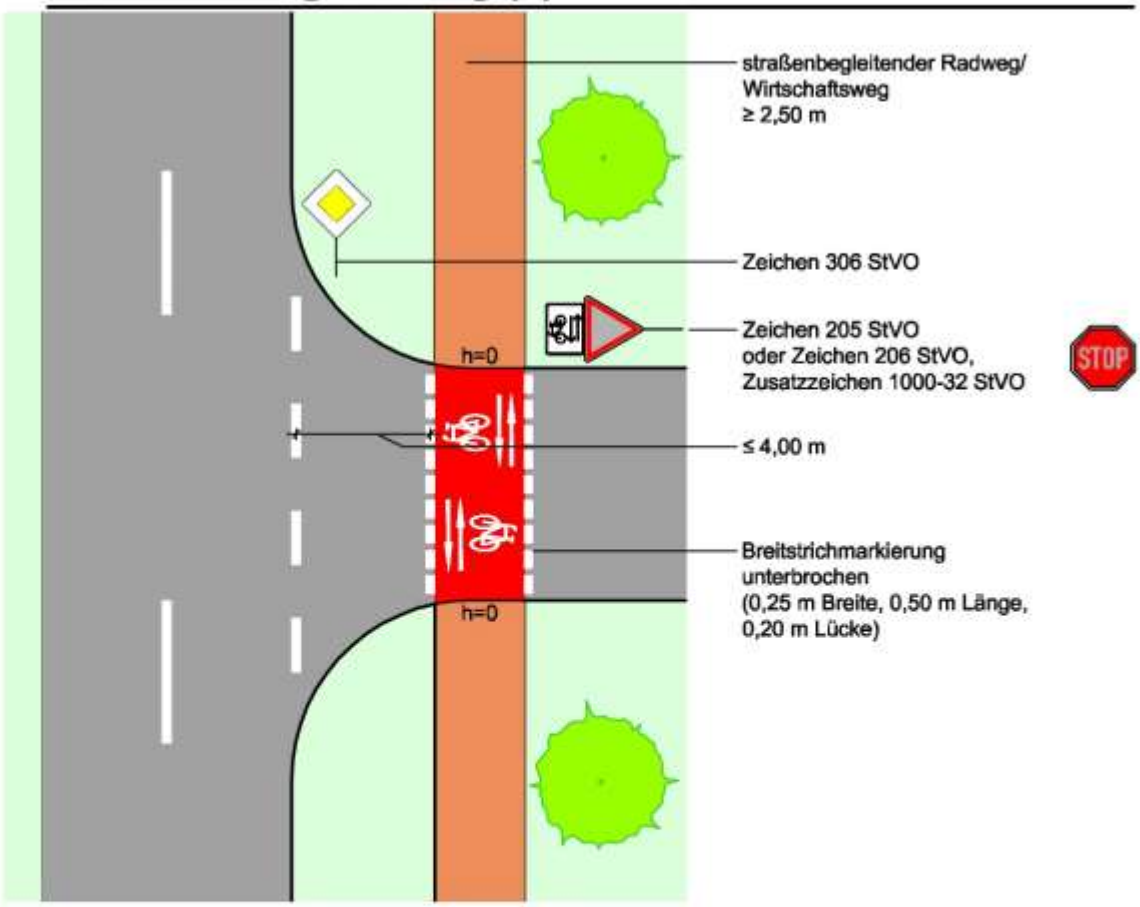
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu006	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

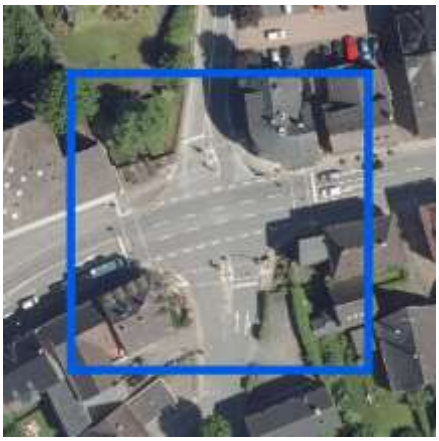
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu006.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Werdohler Straße/Dahler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu006
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Unabhängig au welcher Seite der Fahrbahn der auszubauende Radweg verläuft, sollte dieser im Bereich der Sperrfläche (westlicher Knotenarm) aufgelöst und der Radfahrende über eine geeignete Mittelinsel an dieser Stelle vom straßenbegleitenden Radweg in die Mischverkehrsführung gebracht werden.
Alternativ kann auch die geplante Querungshilfe Wieser Weg hierfür genutzt werden. Dann sollte anstelle des Ausbaus zw. Wieser Weg und Dahler Str. die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen geprüft werden (Fahrbahnbreite beträgt hier 7,50 bis 8,00 m).
Am LSA-Knoten selbst sollten vorgezogene Haltlinien vorgesehen werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2816/7.7792

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

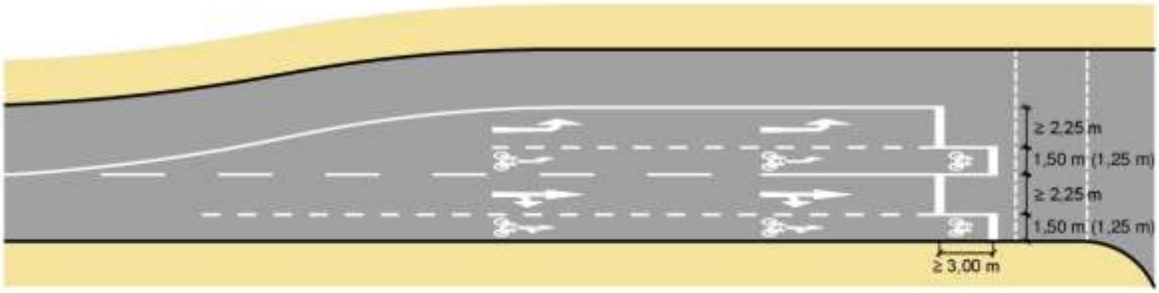
Abschnitts-Nr.	Neu006.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Neuenrade			Straße	Werdohler Straße/Dahler Straße

Musterlösung

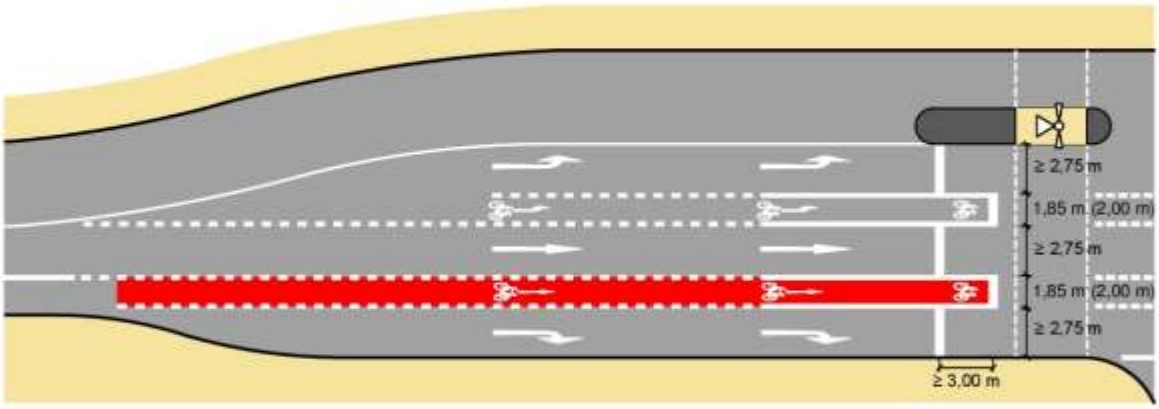
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu007	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Dahler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 179 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4685 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4685 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2832/7.77891

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu007.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Dahler Straße/Beuler Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu007
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der Bau einer geteilten Querungshilfe sollte bei der Verkehrsstärke von knapp unter 5000 Kfz/Tag geprüft werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2831/7.7789

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

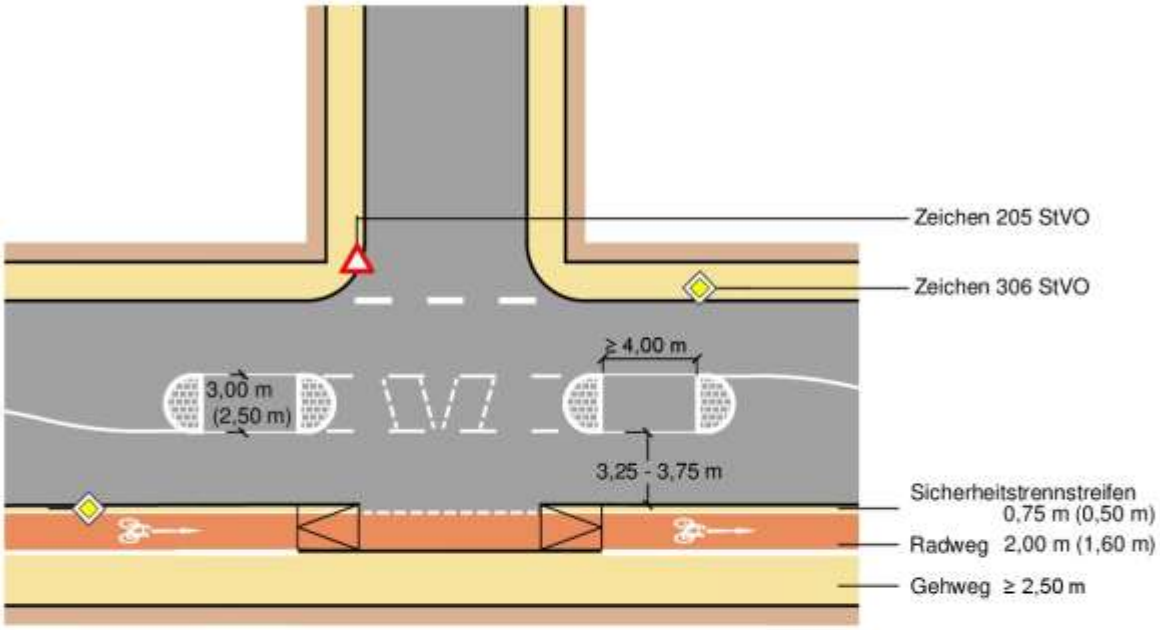
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu007.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			Straße	Dahler Straße/Beuler Weg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu011	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Kohlberg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 62 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4685 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4685 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2922/7.76456

Kostenschätzung:	24.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

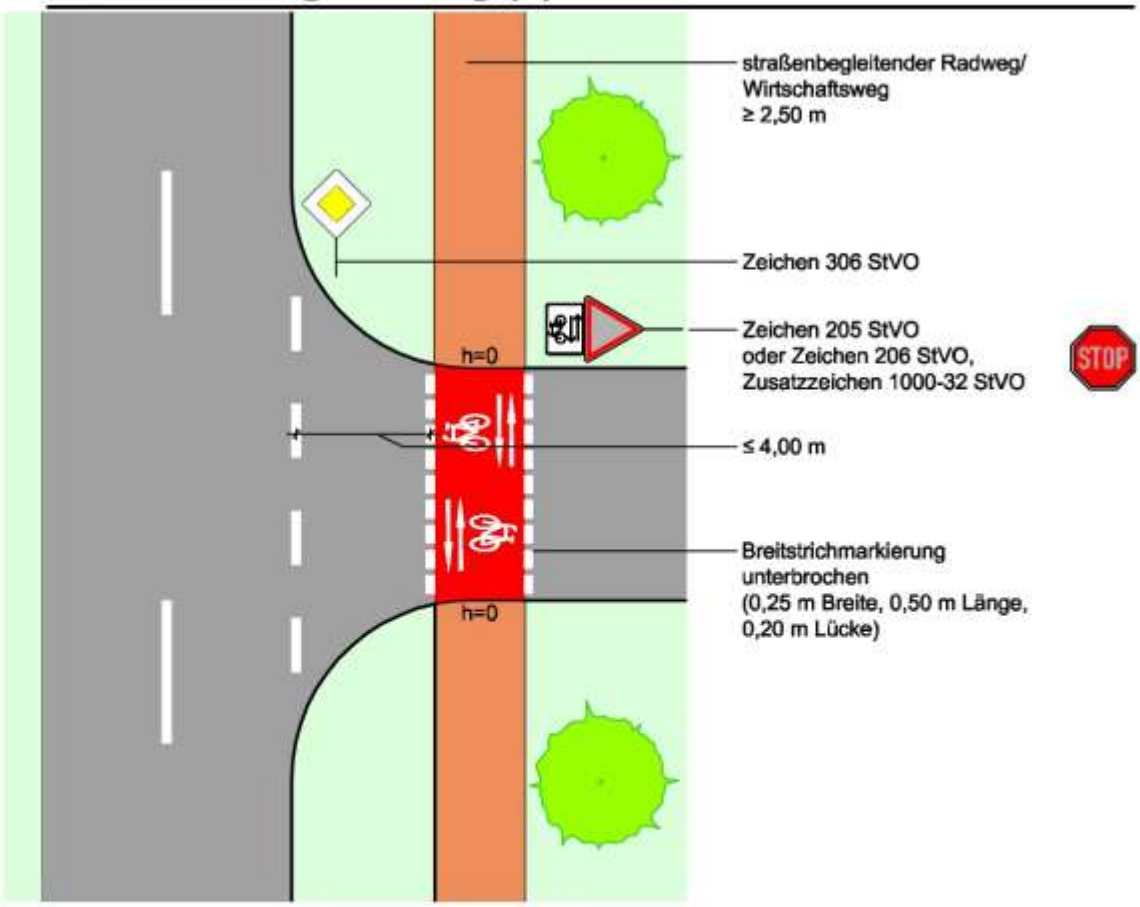
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu011	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Kohlberg

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu011.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Kohlberg/Neuenrader Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu011
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Es sollte mindestens das Zeichen 205 angebracht werden. Ist eine Asphaltierung möglich, dann sollten entsprechende Fahrbahnmarkierungen aufgetragen werden.
Sollte der neu zu bauende Radweg (Neu011) auf der Südseite errichtet werden können, so sind, bis auf den Furtbereich, keine weiteren Maßnahmen notwendig. Im anderen Fall, sollte eine geeignete Querungshilfe errichtet werden. Problematisch ist hier die schwer einsehbare Kurve, weshalb der Bau des Radwegs idealerweise auf der Südseite erfolgen sollte.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2920/7.7636

Kostenschätzung:	2.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

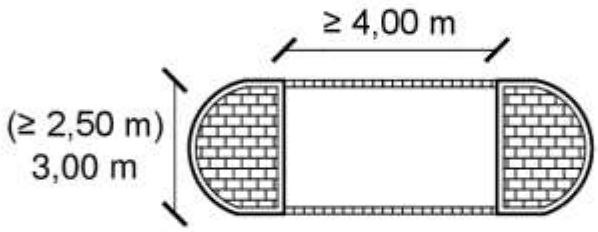
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu011.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Kohlberg/Neuenrader Straße

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu011.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Dahler Straße (L698) / Kohlberg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu011
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der neu zu bauende Radweg (Neu011) auf der Nordseite errichtet werden können, so sind, bis auf den Furtbereich, keine weiteren Maßnahmen notwendig. Im anderen Fall, sollte eine geeignete Querungshilfe errichtet werden. Problematisch ist hier die schwer einsehbare Kurve am östlich benachbarten Knotenpunkt, weshalb der Bau des Radwegs idealerweise auf der Südseite erfolgen sollte.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2922/7.7645

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

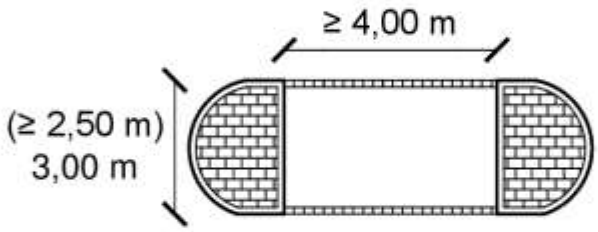
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu011.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Dahler Straße (L698) / Kohlberg

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu018	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Altenaer Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

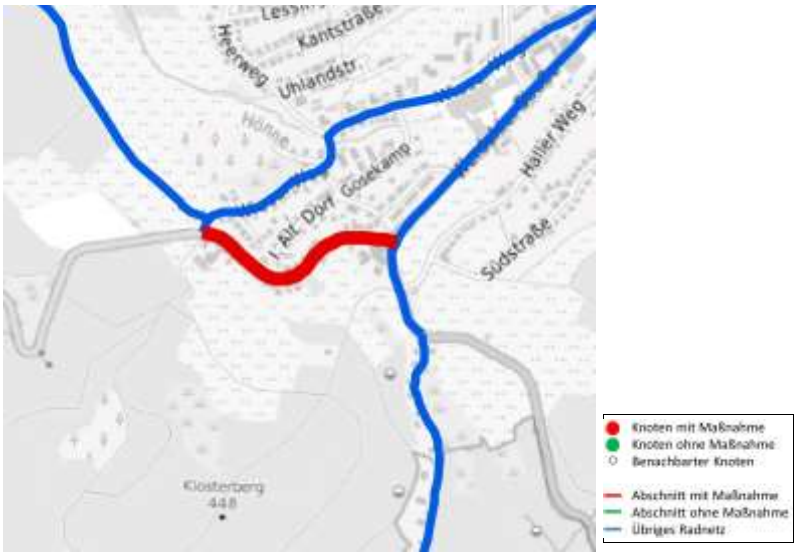
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 472 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4382 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4382 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Der Abschnitt hat einen stark außerörtlichen Charakter, weshalb der Ausbau der vorhandenen Nebenanlage (Nordseite) und deren Umwidmung zu einem gemeinsamen Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr mit 2,50 m Breite vorgeschlagen wird.
Die Fahrbahn müsste in diesem Zusammenhang von ca. 6,00 m auf 5,00 m verschmälert werden, um so die nötige Fläche zu erhalten. Ggf. kann auch durch Rückbau der Nebenanlage auf der anderen Fahrbahnseite die notwendige Fläche gewonnen werden. Dies ist zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2757/7.77045

Kostenschätzung:	141.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

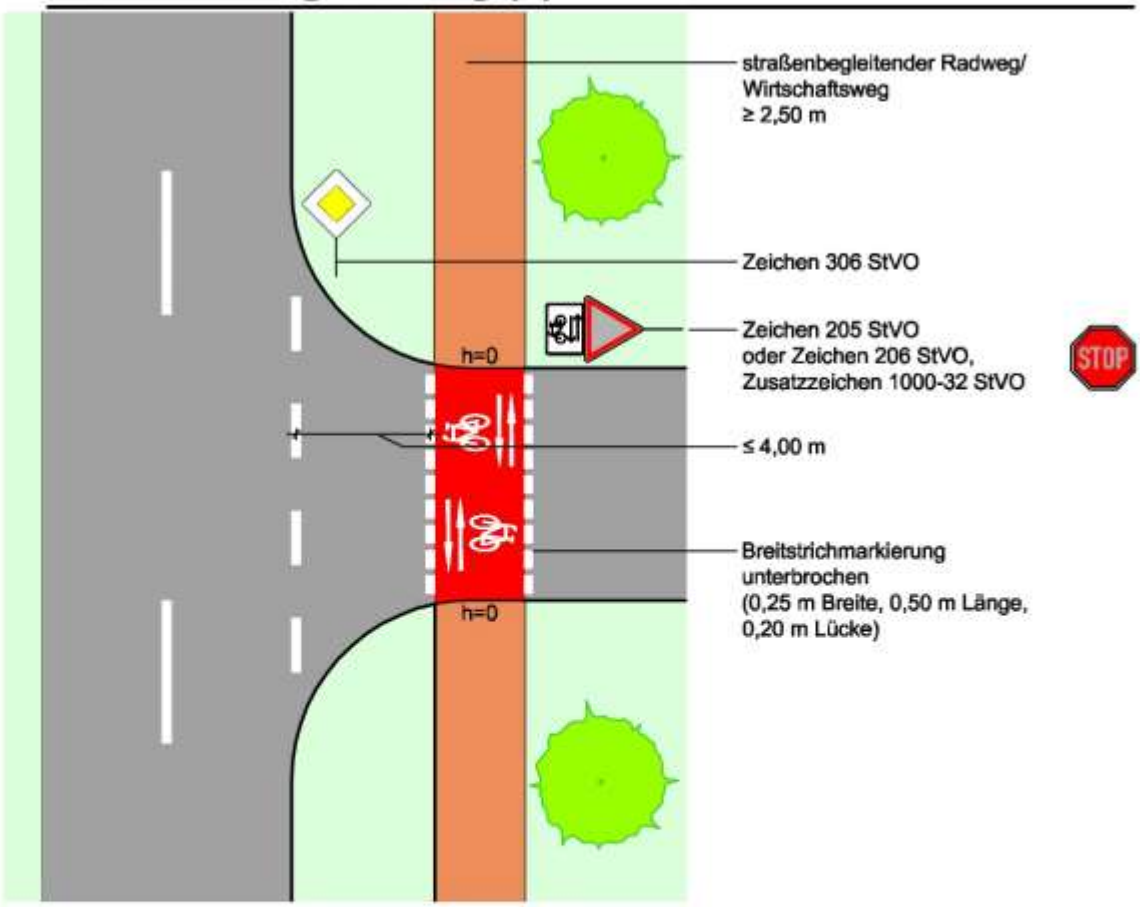
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu018	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Altenaer Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

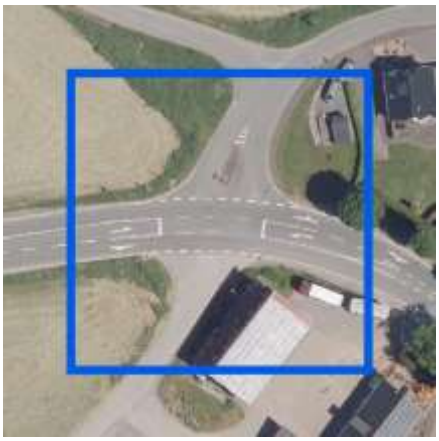
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu018.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Altenaer Straße/Wieser Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu018
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte die südliche Nebenanlage ausgebaut werden, so ist eine geteilte Querungshilfe an dieser Stelle und der nur knapp unterhalb von 5000 Kfz/Tag befindlichen Verkehrsstärke sinnvoll. Dies wäre auch sinnvoll, wenn sich gegen den Ausbau (Neu018) entschieden wird und der Radverkehr im Mischverkehr der Fahrbahn geführt wird. Wird jedoch die Nordseite ausgebaut, ist hier keine Maßnahme notwendig.
Bei Umsetzung einer geteilten Querungshilfe ist die Sperrfläche und der vorhandene Linksabbieger in Wiesen Weg zu demarkieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2758/7.7645

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

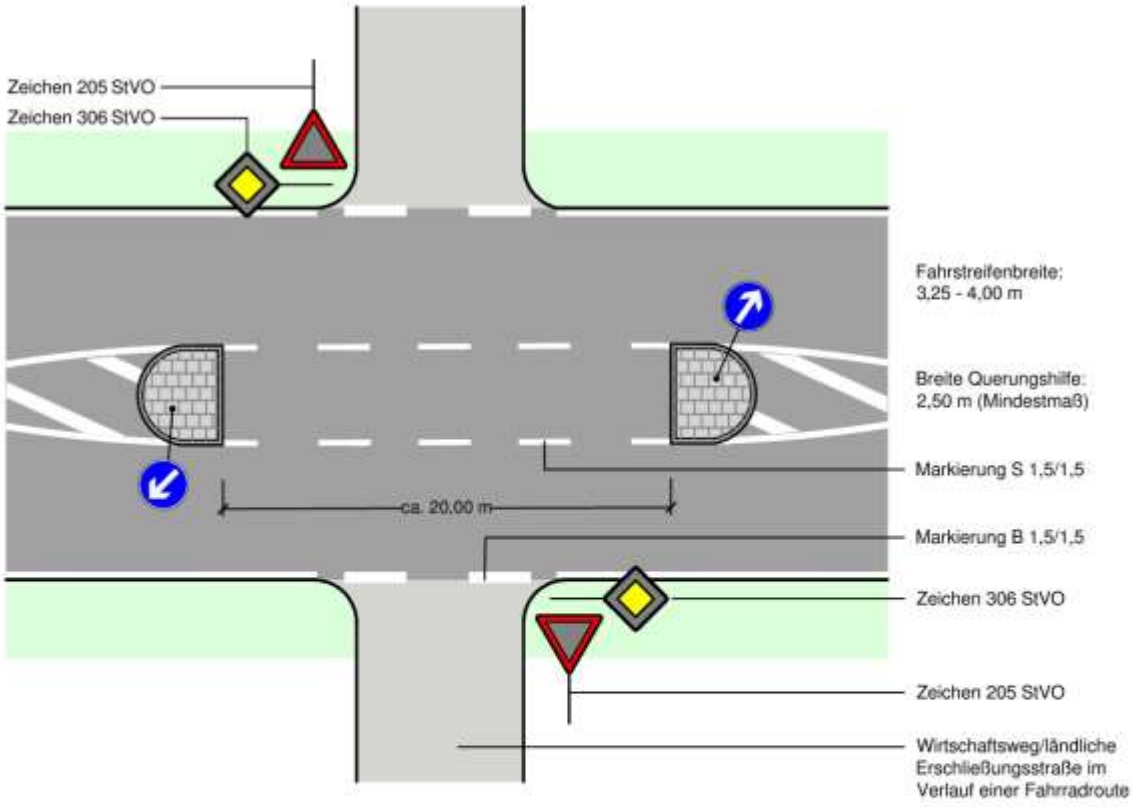
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu018.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			Straße	Altenaer Straße/Wieser Weg

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu018.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Altenaer Straße/Werdohler Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu018
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird die Anlage auf der Ostseite ausgebaut (Neu019), dann sollte eine Gestaltung in Anlehnung an die Musterlösung geplant werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2757/7.7704

Kostenschätzung:	75.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

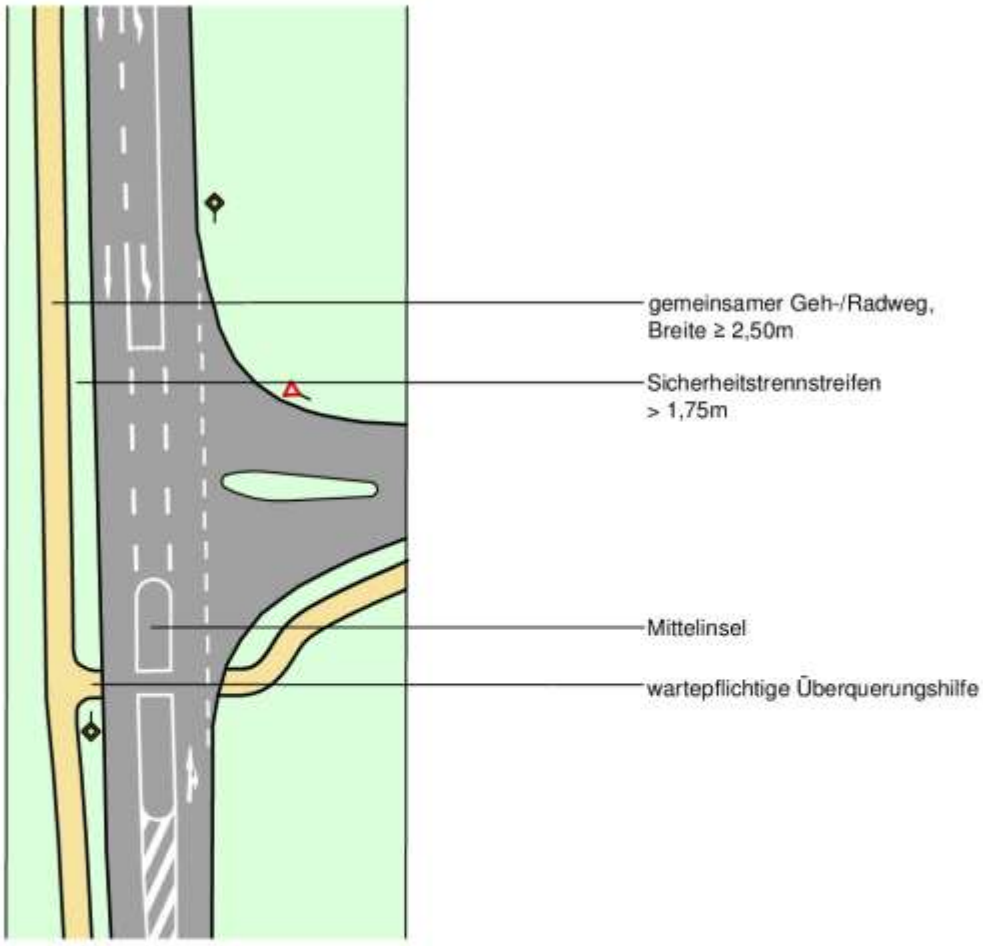
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu018.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			Straße	Altenaer Straße/Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-7
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Neu019	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 923 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 11724 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 11724 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Auf der Südseite der Fahrbahn sollte ein Schutzstreifen zw. Graf-Engelbert-Str. und L698 markiert werden (Kernfahrbahn verbleibend ca. 6,00 m.)
Auf der Nordseite sind ab Wieser Weg bis Werdohler Straße 32 kann die bauliche, nicht gewidmete Nebenanlage (3,00 m Breite) in einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr umgewidmet werden.
Ab Werdohler Straße 32 müsste ein Ausbau der nicht gewidmeten, baulichen Nebenanlage auf mind. 2,50 m erfolgen.
Dies gilt auch für den Abschnitt südwestlich der Graf-Eberhardt Straße. Hier kann allerdings aufgrund des stark außerörtlichen Charakters der gemeinsame Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2740/7.77130

Kostenschätzung:	276.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

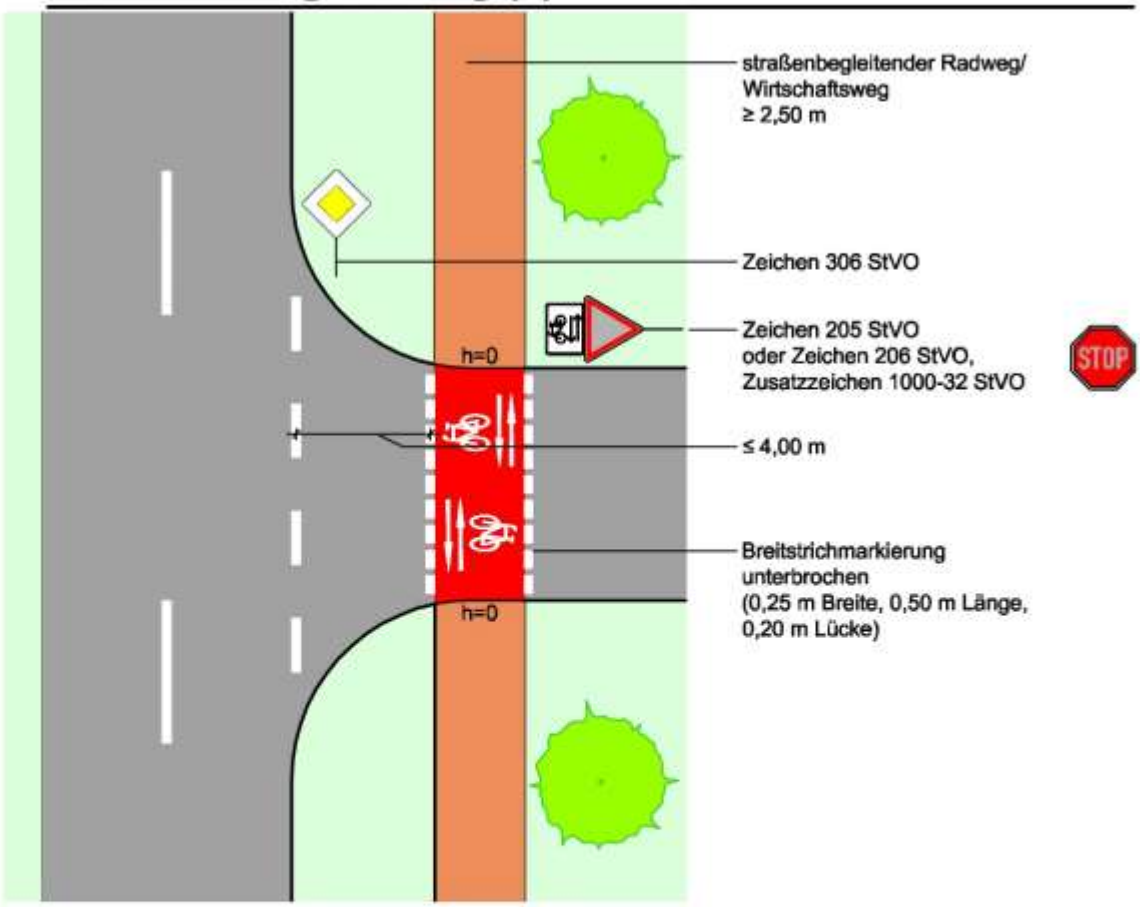
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu019	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu019.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Werdohler Straße/Grünewald

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu019
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wenn die westliche Nebenanlage ausgebaut werden sollte, ist keine Maßnahme (außer Furtmarkierungen) notwendig. Im anderen Fall sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2805/7.7771

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

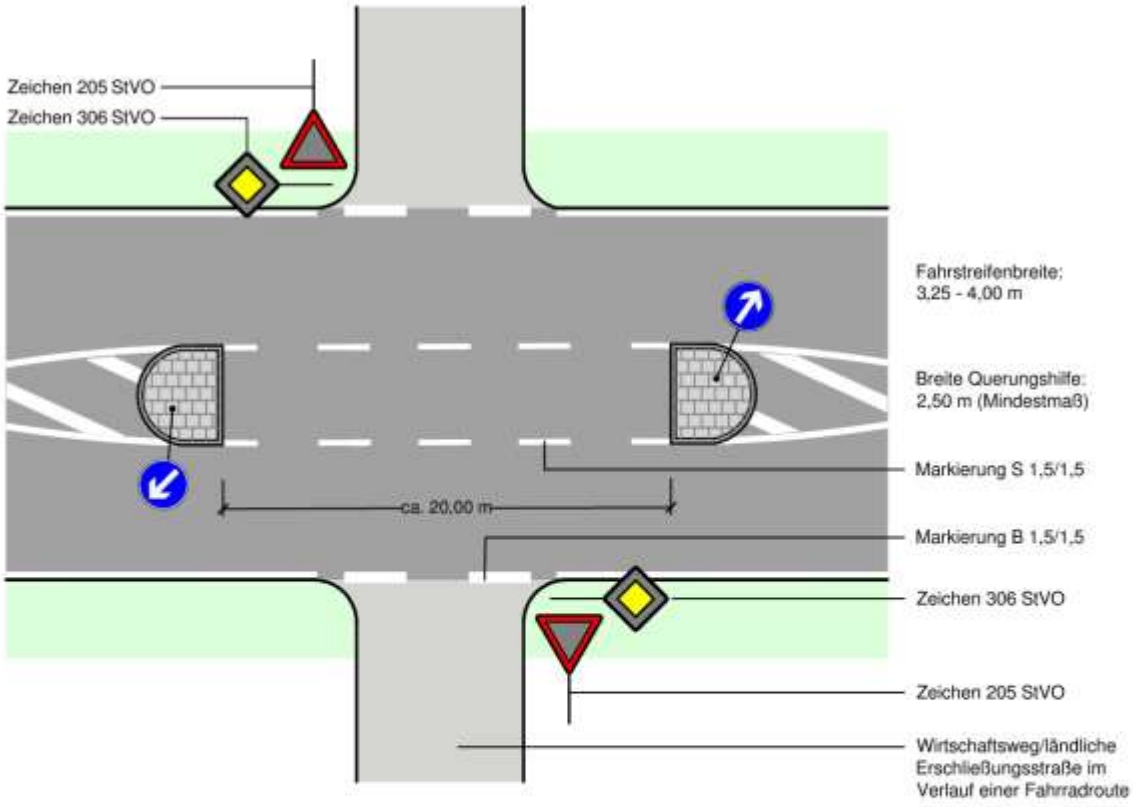
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu019.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			Straße	Werdohler Straße/Grünewald

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu035	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	L 697

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

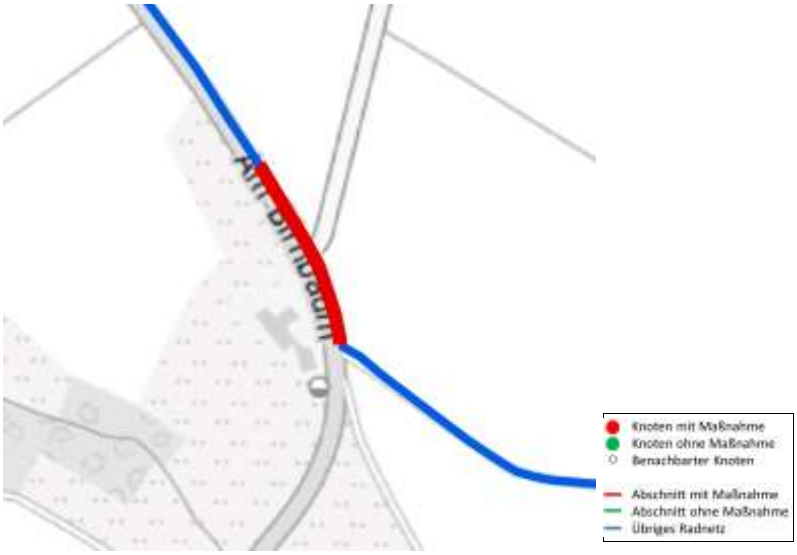
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 127 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3627 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3627 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2595/7.86433

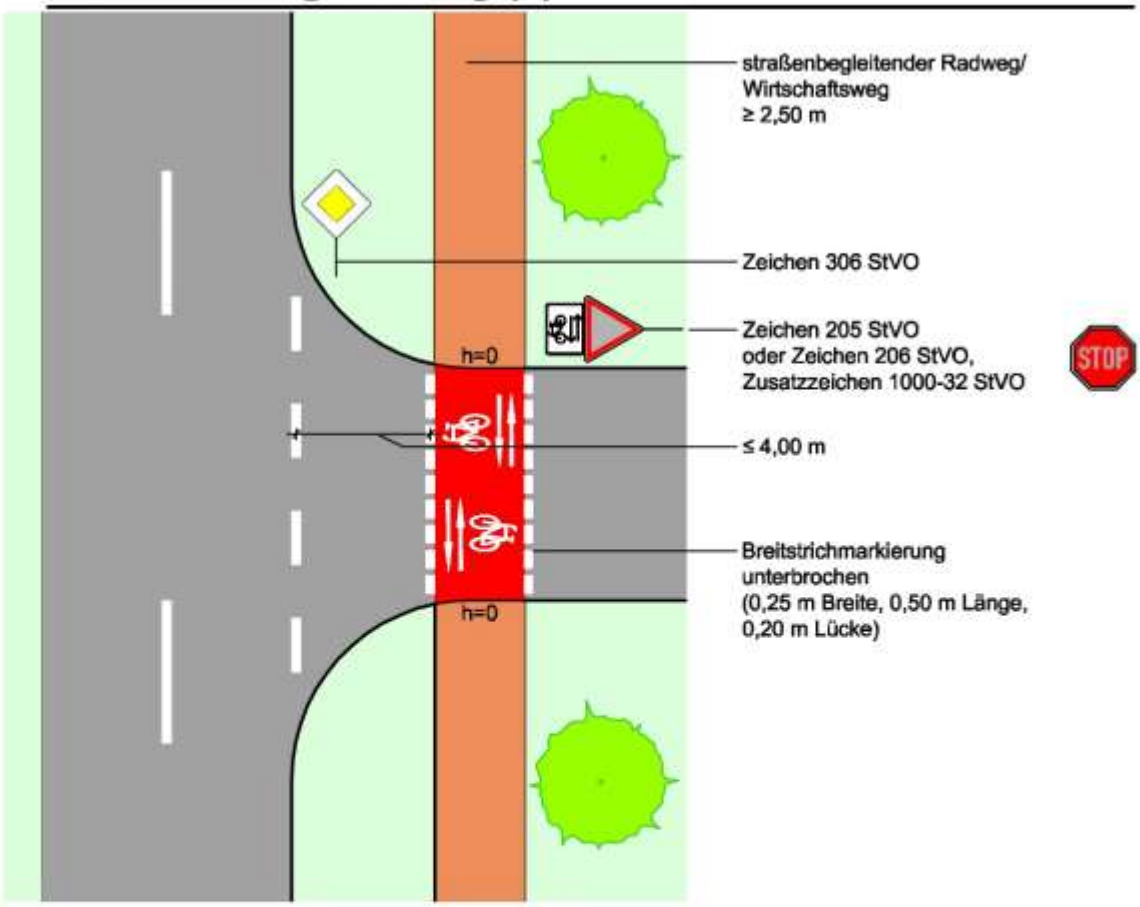
Kostenschätzung:	50.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Neu035	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	L 697

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu036	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	L 697

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 763 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3627 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3627 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2654/7.85888

Kostenschätzung:	305.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

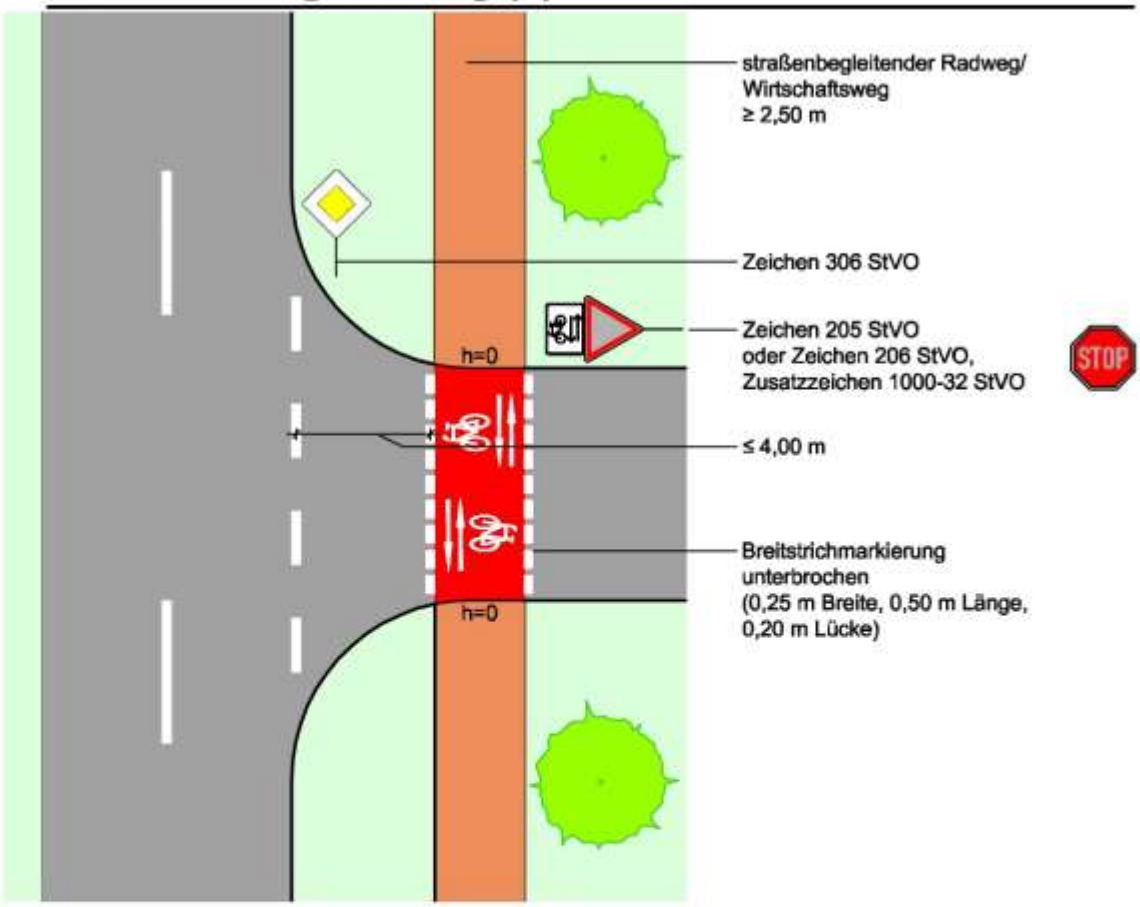
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu036	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	L 697

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

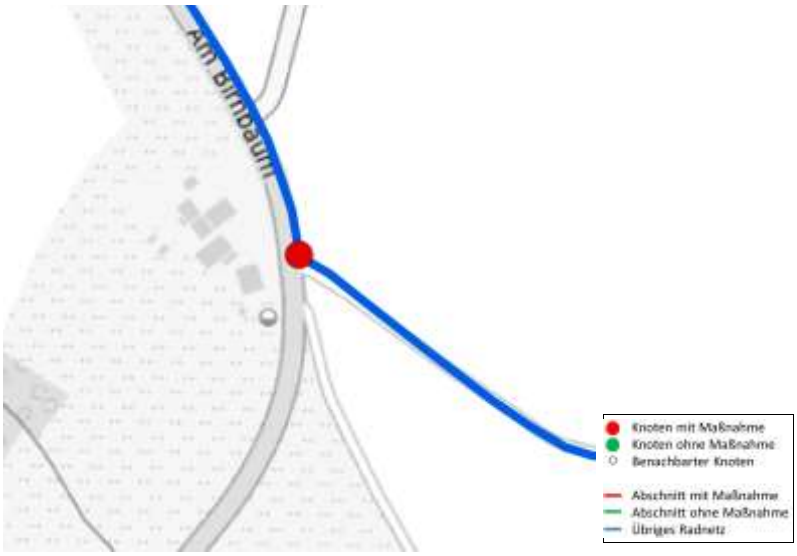
Abschnitts-Nr.	Neu036.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	L 697

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu036
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
Es ist mindestens das Zeichen 205, bei Asphaltierung von Neu034 auch entsprechende Fahrbahnmarkierungen zur Verdeutlichung der Wartepflicht des Radverkehrs anzubringen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2585/7.8650

Kostenschätzung:	5.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

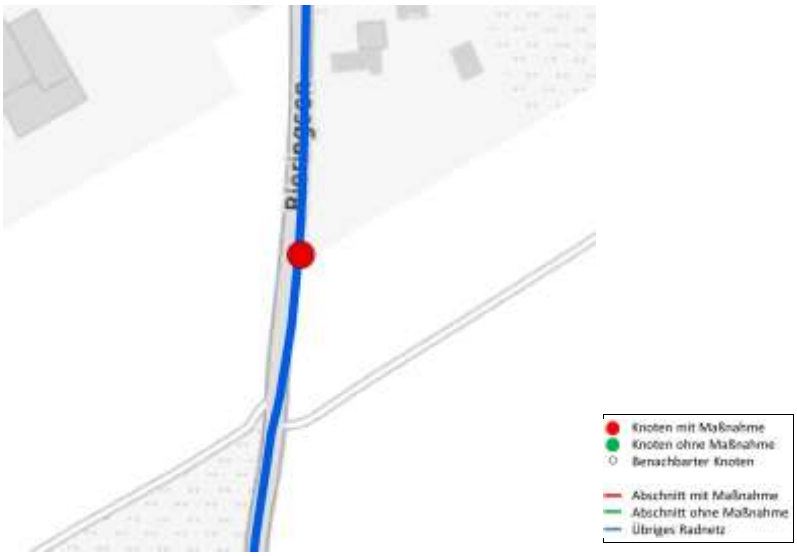
Abschnitts-Nr.	Neu036.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Neuenrade			**Straße**	L 697

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu036
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine Fahrbahneinengung im Ortseingangsbereich zur sicheren Überführung des Radverkehrs von der künftigen einseitigen Zweirichtungsführung (Neu038) zur innerörtlichen Richtungsführung (Neu039) herzustellen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.269/7.8581

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

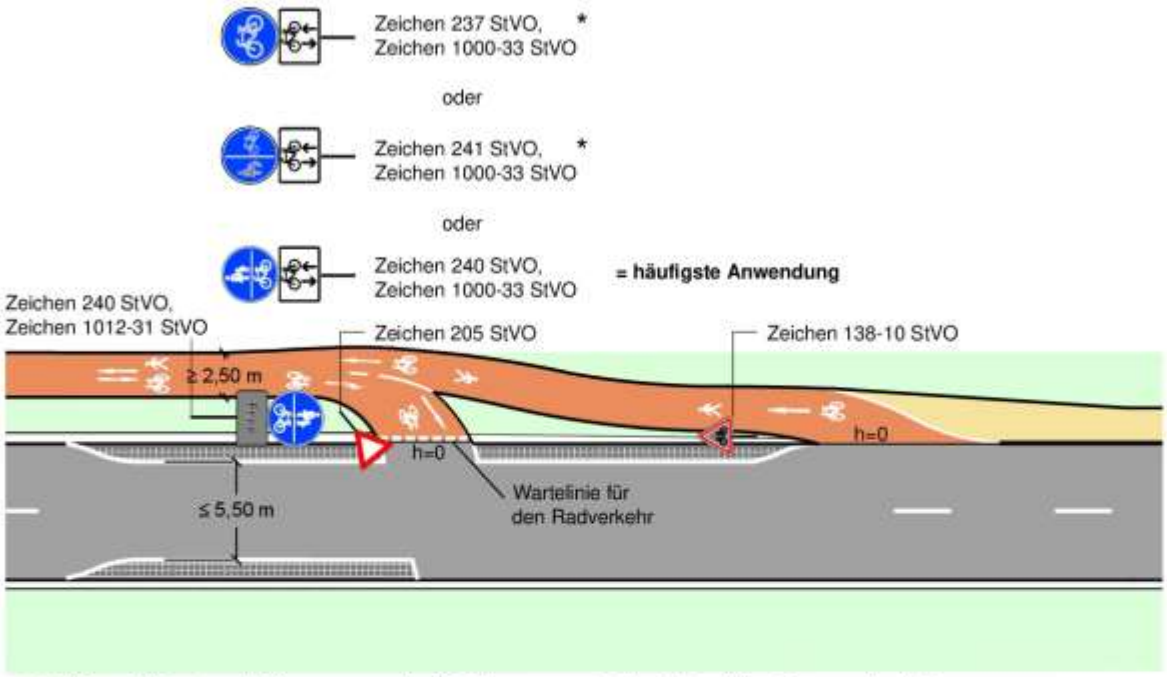
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu036.2	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Neuenrade			Straße	L 697

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu037	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	L 697

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

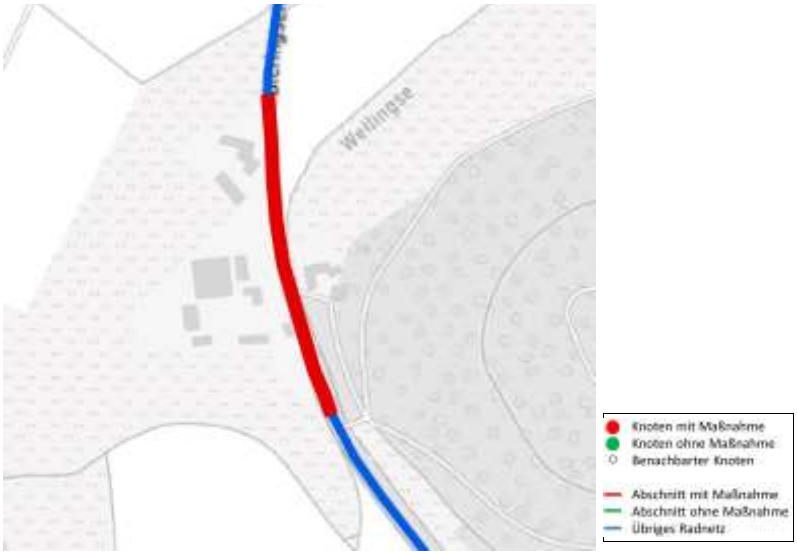
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 347 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3627 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3627 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2684/7.85784

Kostenschätzung:	138.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

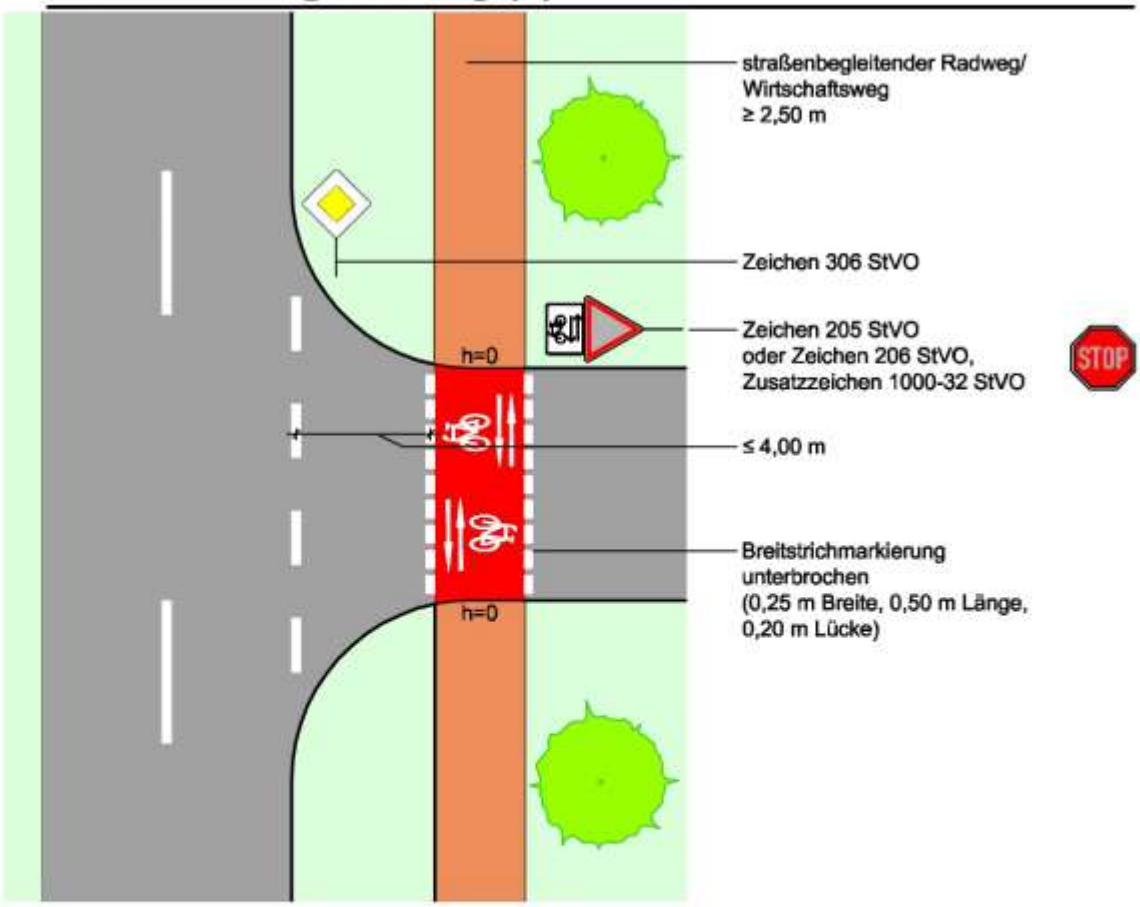
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu037	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	L 697

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Neu038	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	L 697

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 168 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3627 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3627 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Allerdings ist die Belastung nahe an der Stufe IV und damit im Prinzip der Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2699/7.85811

Kostenschätzung:	67.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

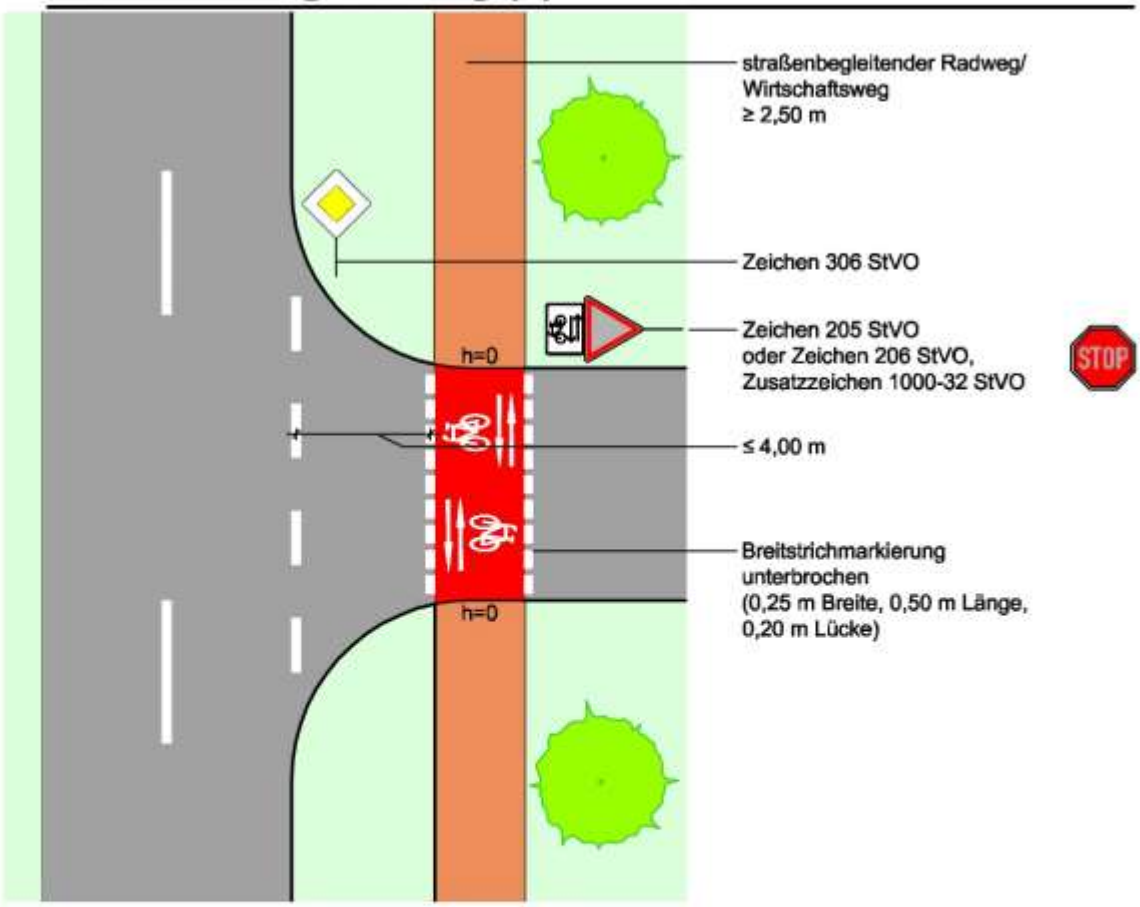
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu038	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	L 697

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu039	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Weihbornstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 946 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 3627 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 3627 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2760/7.85285

Abschnitts-Nr.	Neu040	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Oberhofstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

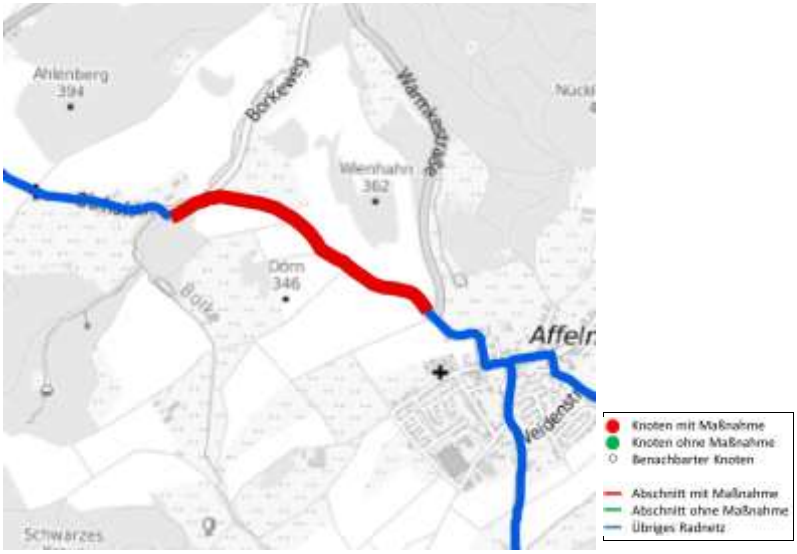
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1131 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3819 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3819 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2760/7.85285

Kostenschätzung:	452.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

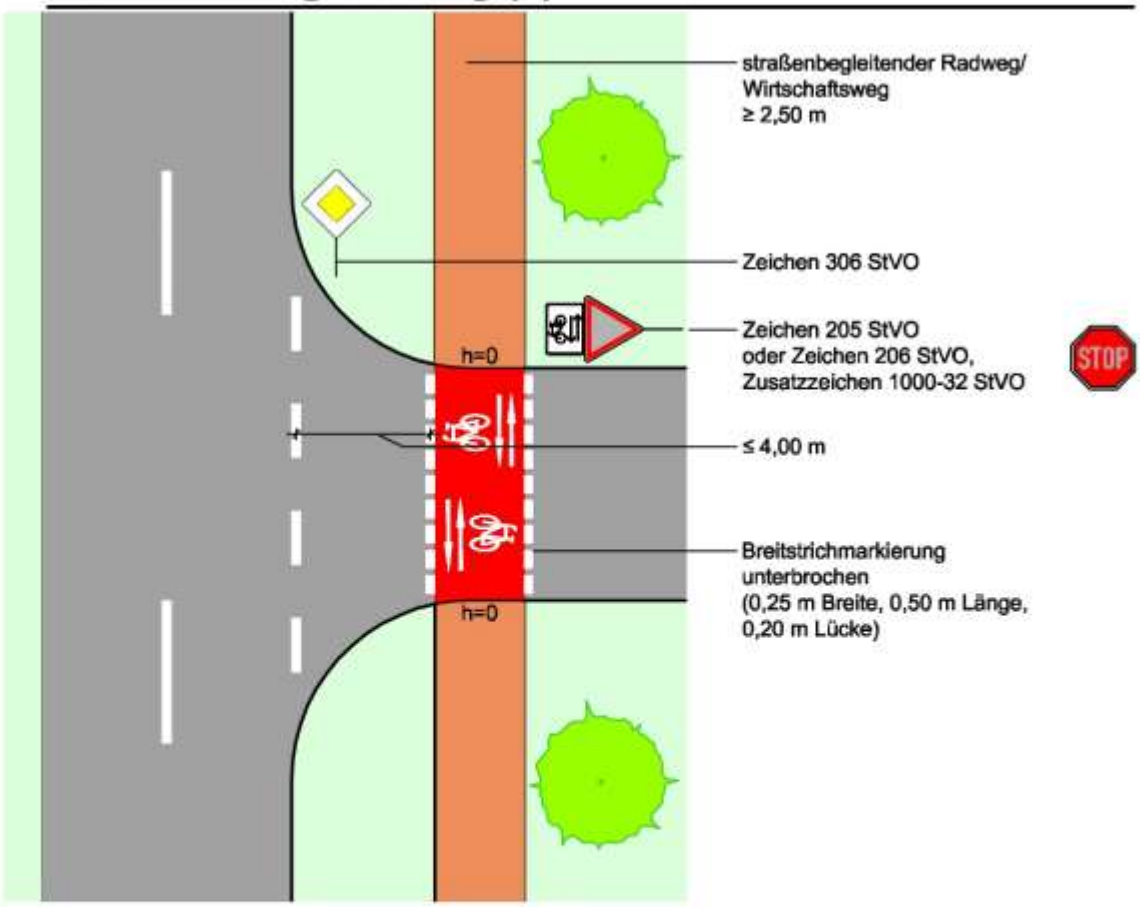
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu040	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Oberhofstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu040.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Oberhofstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu040
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine Fahrbahneinengung im Ortseingangsbereich zur sicheren Überführung des Radverkehrs von der künftigen einseitigen Zweirichtungsführung (Neu040) zur innerörtlichen Richtungsführung (Neu039) herzustellen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2761/7.8528

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

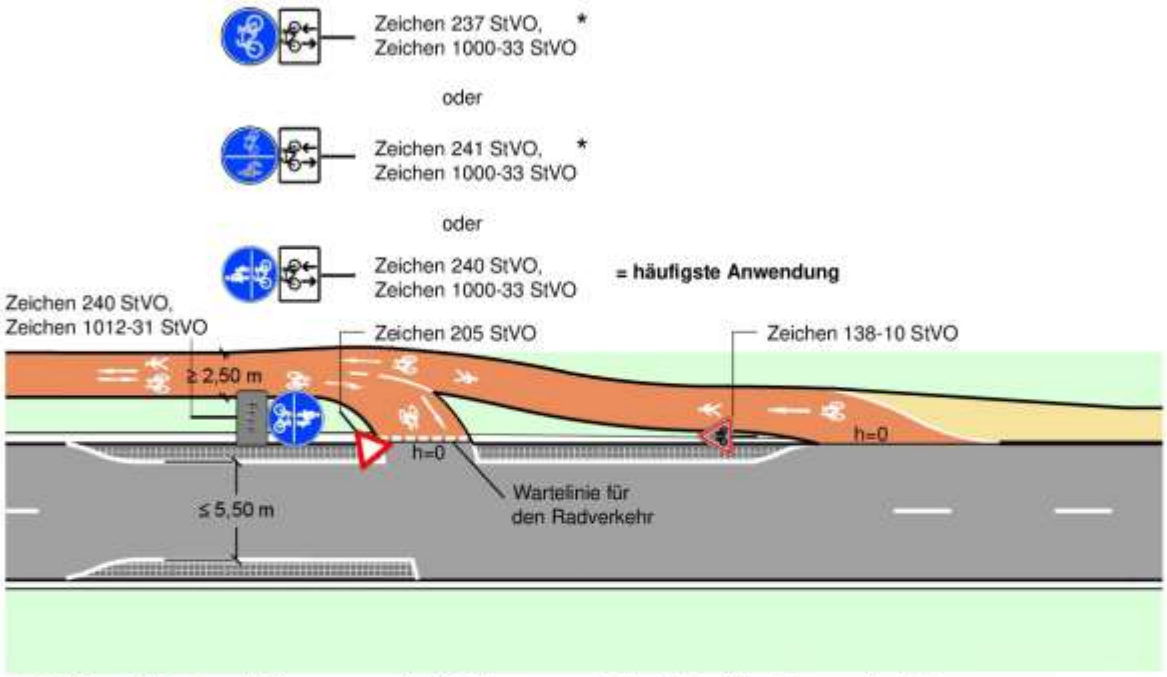
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu040.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Neuenrade			Straße	Oberhofstraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu041	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Oberhofstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

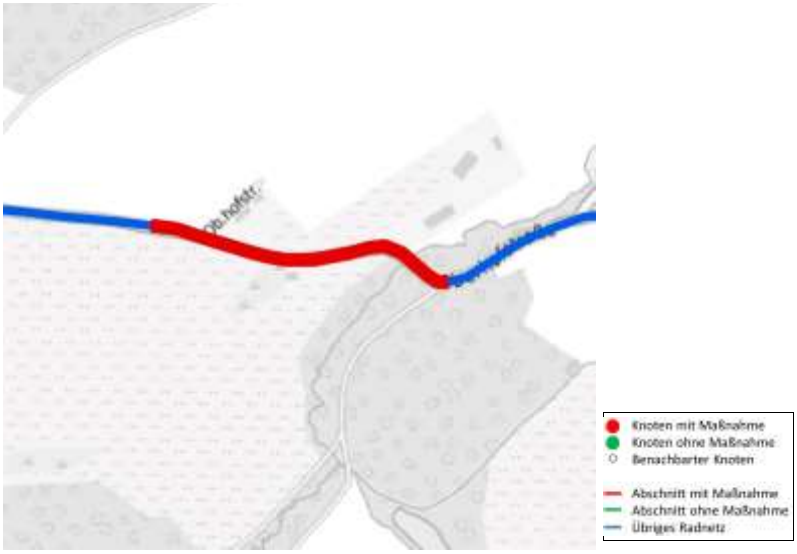
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 334 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3819 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3819 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2796/7.83436

Kostenschätzung:	133.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

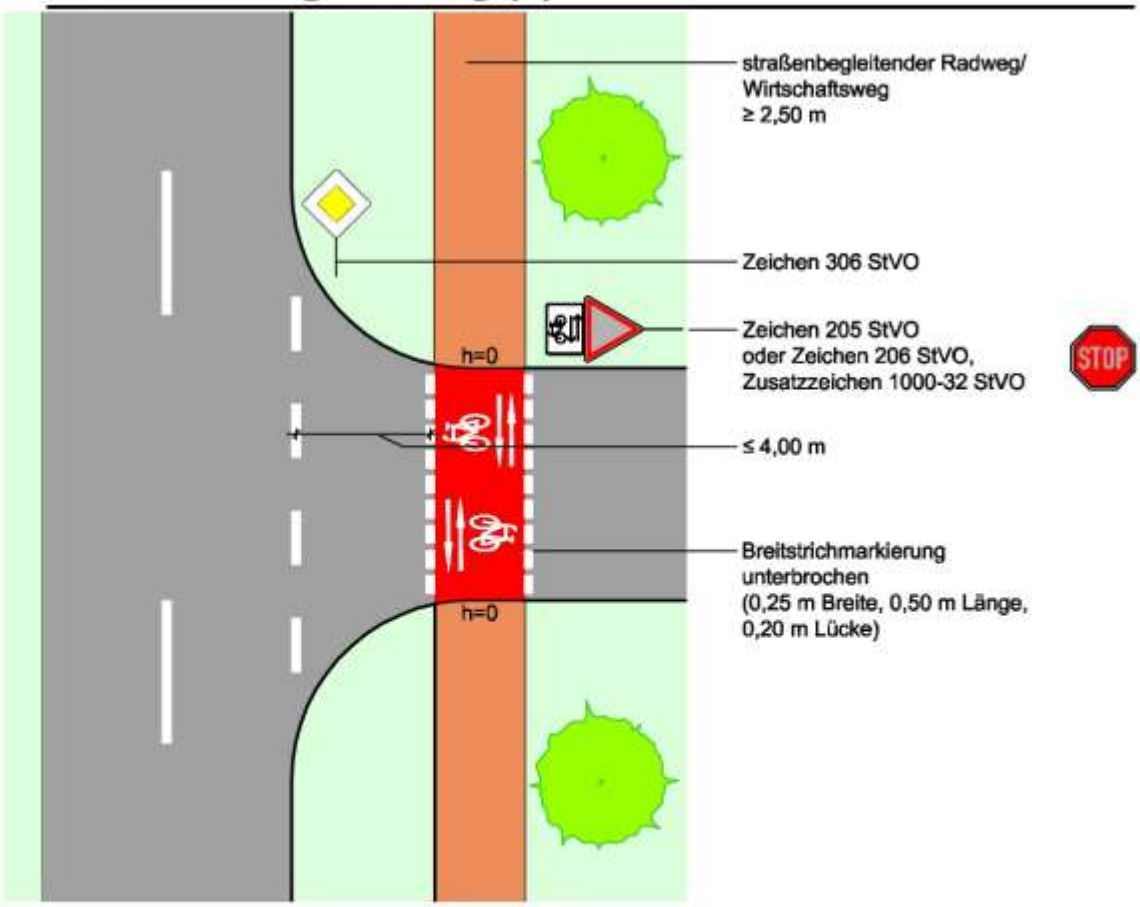
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu041	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Oberhofstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu042	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	L 842

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

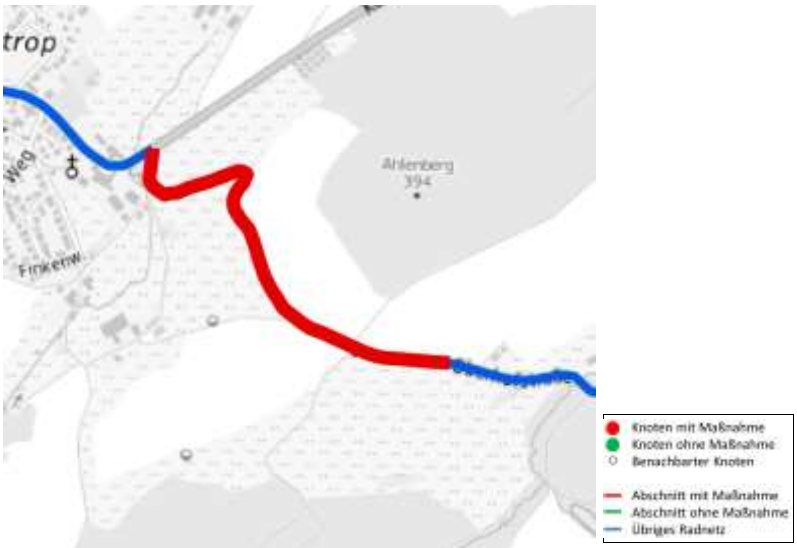
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 994 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3819 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3819 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2796/7.83436

Kostenschätzung:	397.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

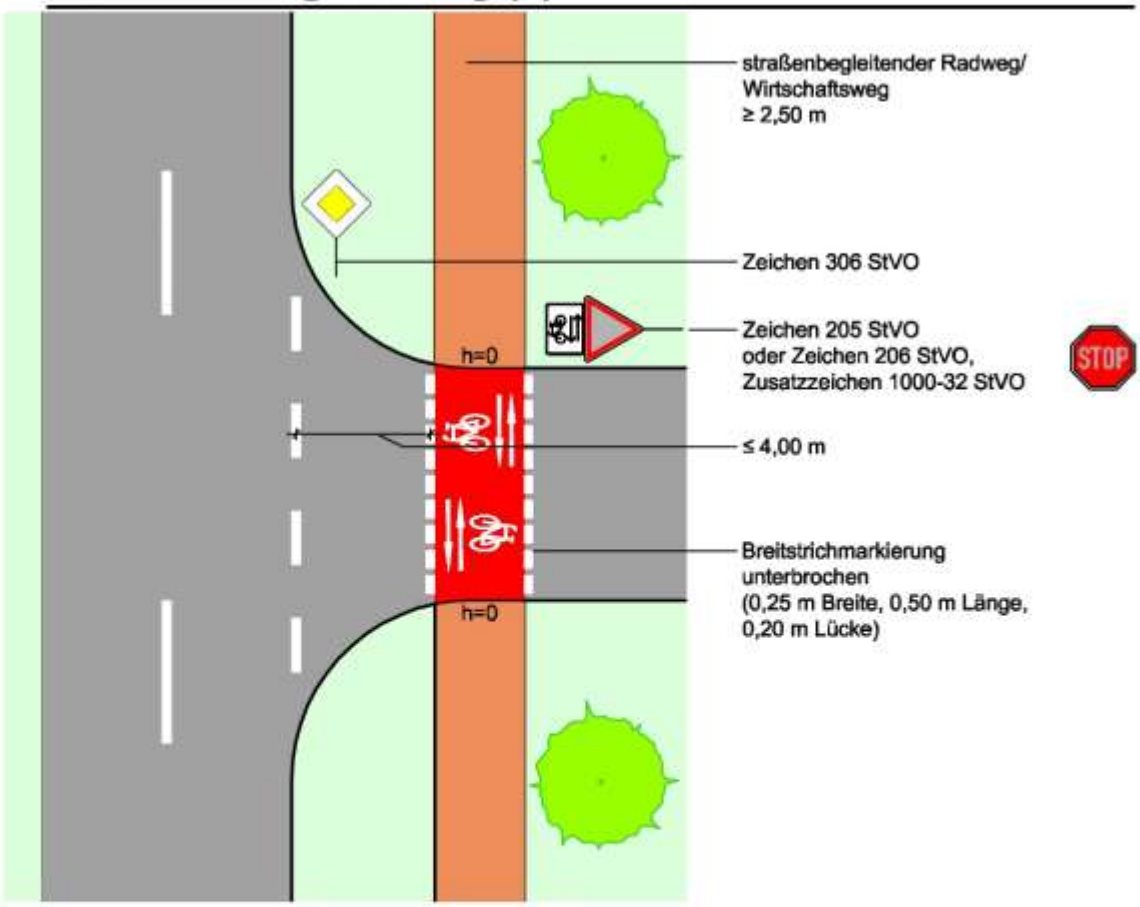
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu042	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	L 842

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Neu043	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Küntroper Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

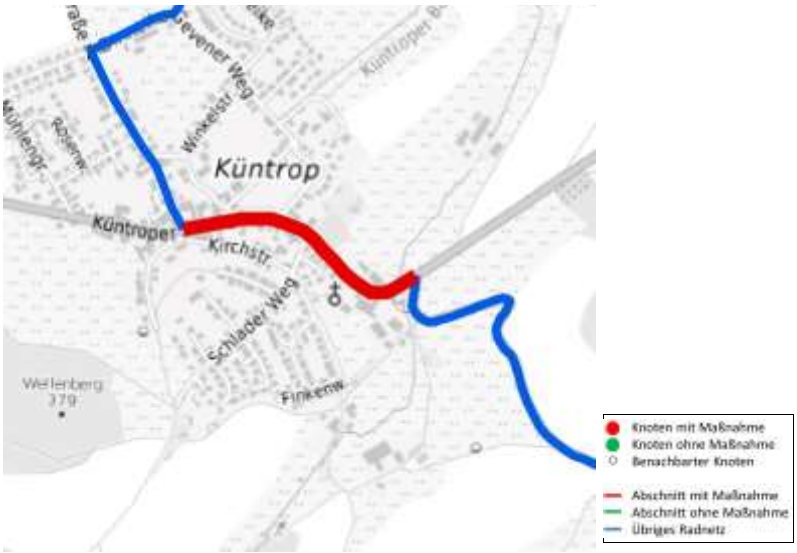
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 556 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 3333 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 3627 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Markierung von beidseitigen Schutzstreifen, trotz der verleichsweise geringe Verkehrsbelastung, aufgrund der Meldung aus der Kommune. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 8,00 m. Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,00 m, da kein Parken vorhanden ist.
Meldung der Kommune:
Starke Schwerverkehrsbelastung und sehr unübersichtlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2844/7.81825

Kostenschätzung:	33.360,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

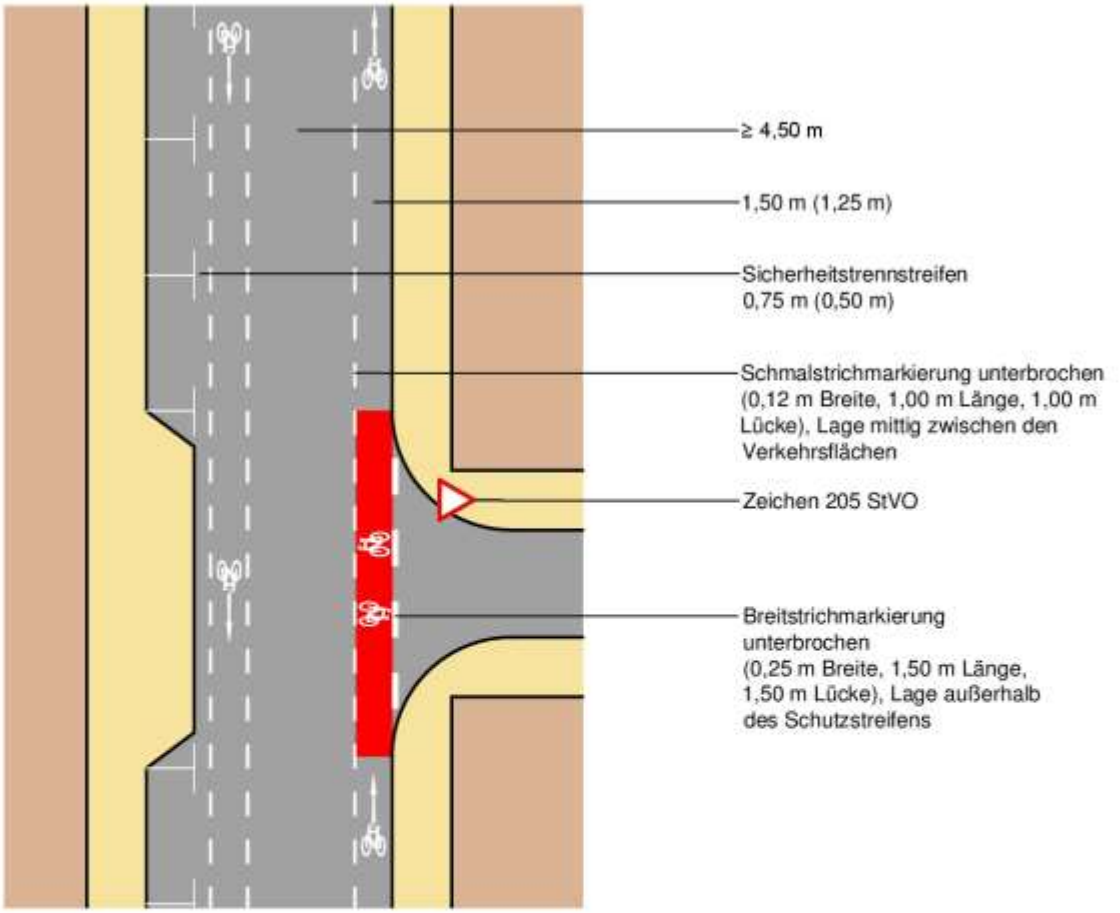
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu043	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Küntroper Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

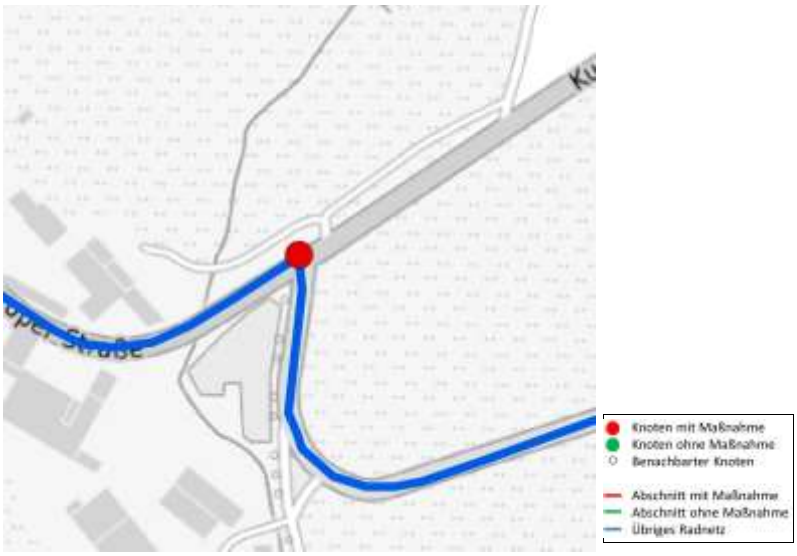
Abschnitts-Nr.	Neu043.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Küntroper Straße/L842

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu043
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist der Bau einer geteilten Querungshilfe zu prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2836/7.8252

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

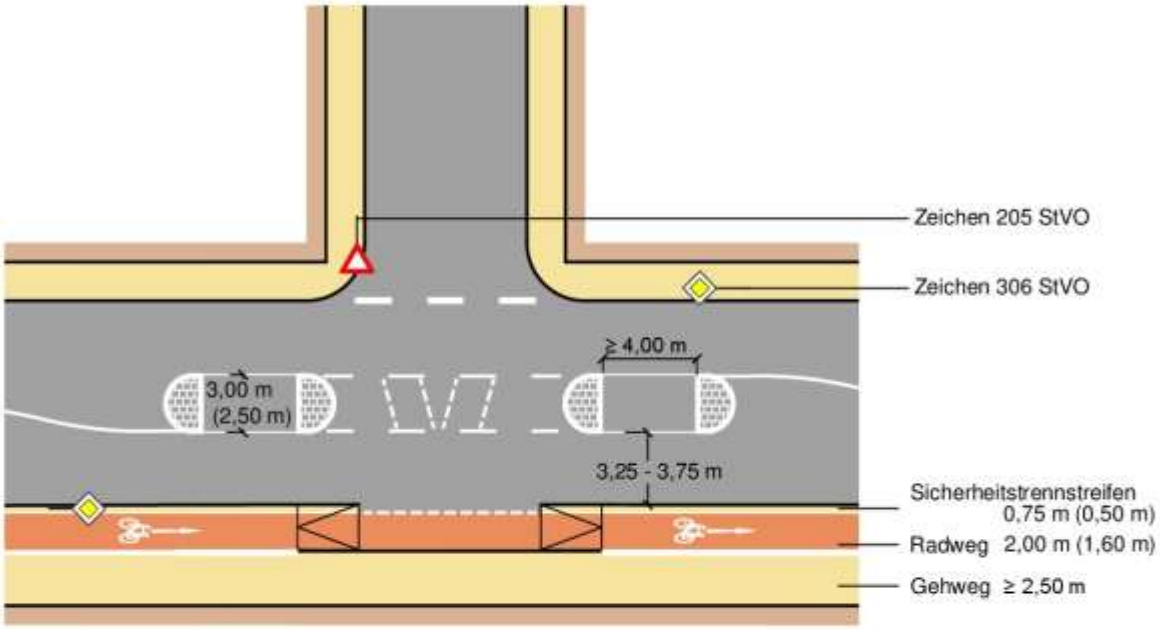
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu043.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Küntroper Straße/L842

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu043.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Küntroper Straße/Garbecker Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu043
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die LSA ist zu erweitern. Hierzu sollte in der Garbecker Str. ein Taster für Radfahrende angebracht werden. Über diesen können Radfahrende Rot für die Kfz auf der Küntroper Straße anfordern. Es ist eine zweite Haltlinie westlich des Knotens für den Kfz Verkehr anzubringen (vgl. Musterlösung, unteres Bild).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2845/7.8186

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

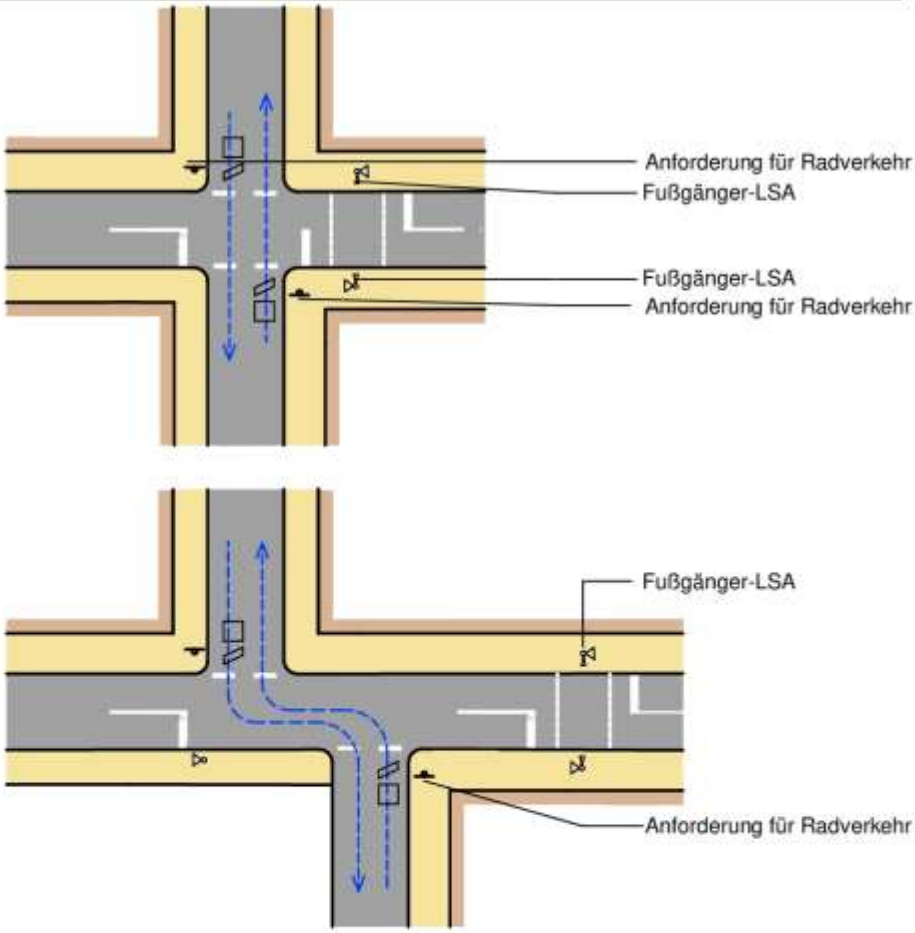
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu043.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Neuenrade			Straße	Küntroper Straße/Garbecker Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

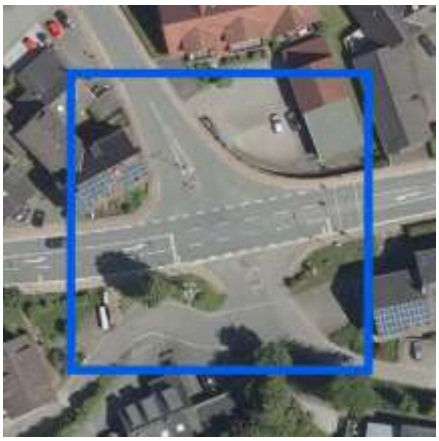
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Neu043.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Küntroper Straße/Garbecker Straße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Neu043
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. östlichen Nachbarknoten



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2844/7.8182

Abschnitts-Nr.	Neu049	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 496 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2743/7.85737

Abschnitts-Nr.	Neu050	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			**Straße**	Altenaffelner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 759 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 100 km/h
Verkehrsbelastung: 590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Fahrbahnbreite liegt unterhalb von 6,00 m.

Massnahmentyp: Aufweitung der Fahrbahn (weiterer Bedarf)
Es wird die Aufweitung der Fahrbahn auf 6,00 m Breite empfohlen. Hierdurch kann auch Schwerverkehr in einem StVO-konformen Abstand von 2,00 m Radfahrende überholen. Ohne Aufweitung verbleibt das Kfz hinter dem Radfahrenden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2729/7.86320

Kostenschätzung:	151.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**5**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

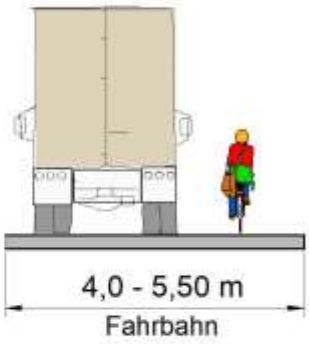
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Neu050	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Neuenrade			Straße	Altenaffelner Straße

Musterlösung

Fahrbahnbreite zur Ermöglichung von StVO konformen Überholvorgängen

Bestand



Planungsvorschlag



Regelungen:

- §5 Absatz 4 StVO ist Folgendes zum Seitenabstand festgelegt:
  "Wer zum überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, sofern Rad Fahrende dort wartende Kraftfahrzeuge [...] rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind."

- Diese StVO-Regelung ist vergleichsweise jung (Einführung in 2020).
  Diese wurde erlassen um das Gefährdungspotenzial für den Radfahrenden bei fehlender Radverkehrsanlage zu minimieren.
  In der Konsequenz bedeutet also eine Fahrbahn (außerorts) mit weniger als 6,00 m Breite, dass Kfz, insbesondere Schwerverkehr, nicht regelkonform überholen können und deshalb hinter dem Radfahrenden verbleiben müssen.
  Sollte die Aufweitung nicht möglich sein, dann ist die Anlage eines baulichen Radwegs anzustreben.

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: StVO §5
Stand: Mai 2022

Abschnitts-Nr.	Ple008	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Ebbetalstraße

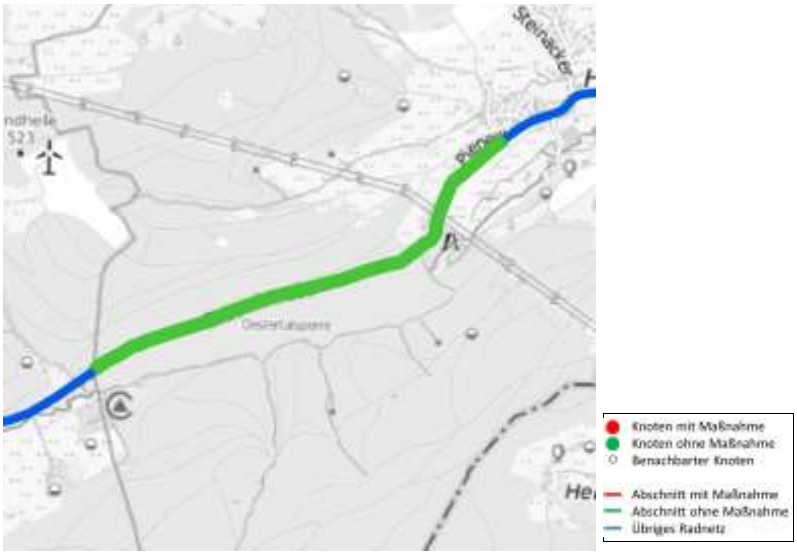
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1878 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 2007 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 2007 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Hinweis der Kommune: Es kann auch der bestehende Radweg südlich der Talsperre bis An der Mühle genutzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1628/7.80215

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple009	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Ebbetalstraße

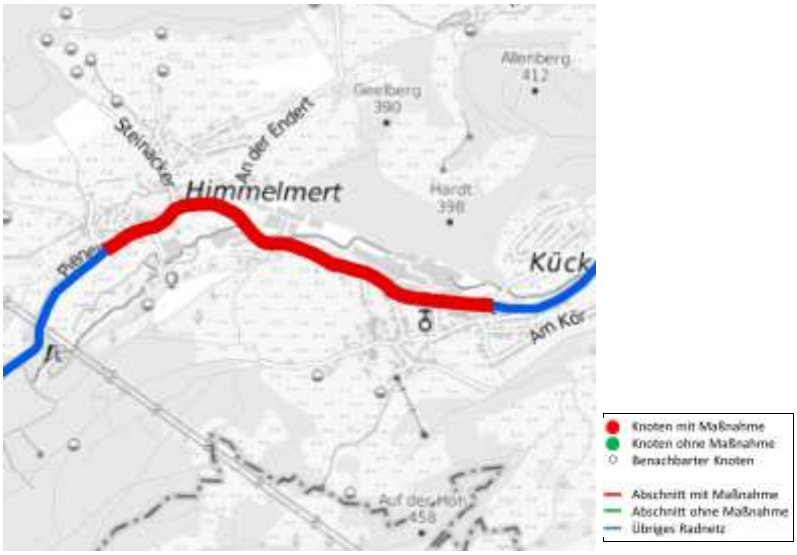
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1628 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 2007 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 2007 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Piktogrammspur
Es sollte zur besseren Sichtbarmachung des Radverkehrs Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden. Hinweis der Kommune: Es kann auch der bestehende Radweg südlich der Talsperre bis An der Mühle genutzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1709/7.82427

Kostenschätzung:	32.560,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

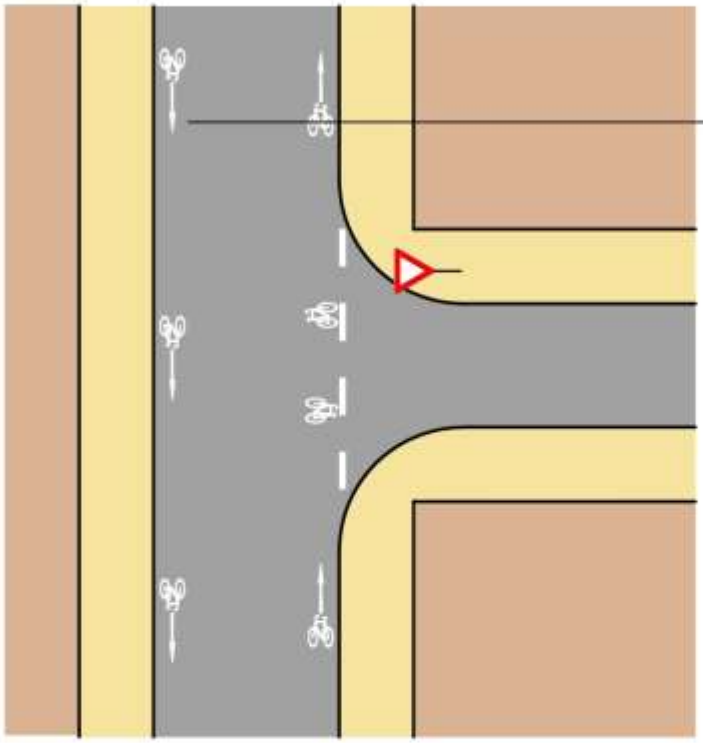
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple009	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Ebbetalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Piktogrammspur



Regelungen:
- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungs-bereiche:
- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

Besonderheiten:
- kann auch asymetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.1-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple010	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Ebbetalstraße

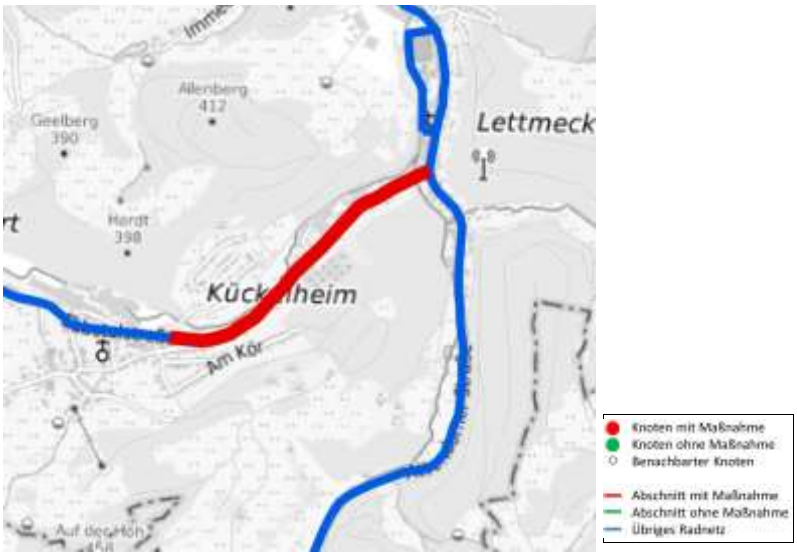
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1227 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4252 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4252 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sollte zur besseren Sichtbarmachung des Radverkehrs Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden.
Es sollte geprüft werden, ob ein einseitiger Schutzstreifen (Bergauf) markiert werden kann (verbleibende Kernfahrbahn beträgt dann ca. 5,00 m.
Hinweis der Kommune:
Parallel zur Straße "An den Käpen" verläuft abseits der Ebbetalstraße ein Radweg bis Kückelheim. Dieser ist Teil des Netzes 4. Orndung und kann als Alternativführung zum Abschnitt Ple010 angesehen und genutzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1692/7.84527

Kostenschätzung:	73.620,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

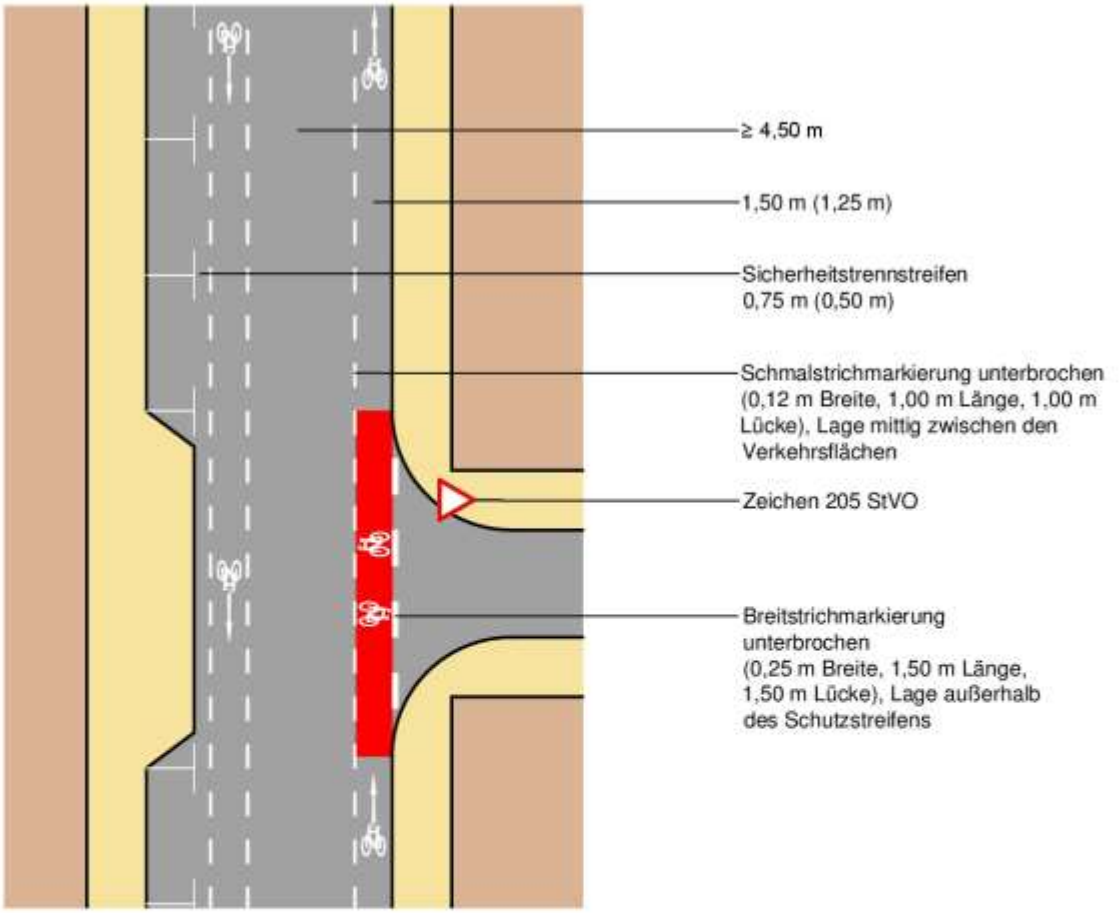
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple010	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Ebbetalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple026	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Am Wall

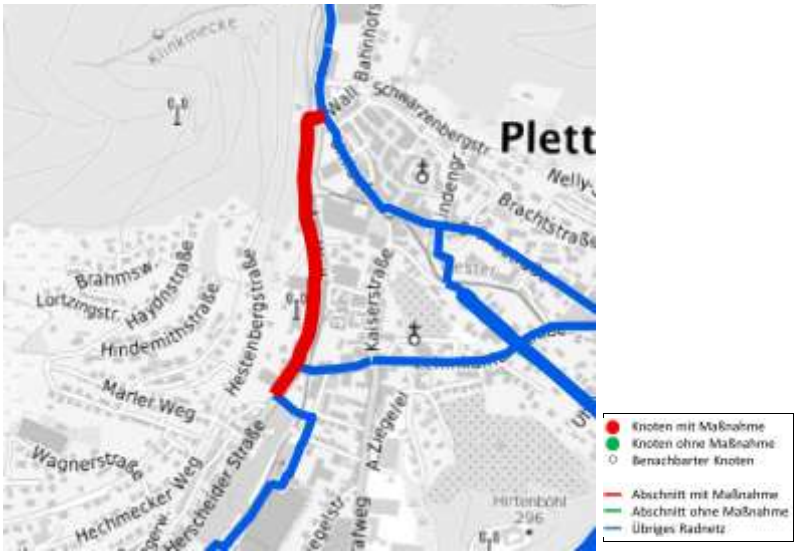
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 638 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17458 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts mit Längsparken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,75 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17458 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und ist damit ERA-konform. Zusammen mit dem Gehweganteil der Nebenanlage werden ca. 4,00 m erreicht (der Radweganteil beträgt 2,50 m).
Die Zweirichtungsfreigabe ist bei der Breite nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage auf die erforderlichen 3,00 m Breite (es ist ein Gehweganteil von 2,50 m vorzusehen) empfohlen. Der Straßenraum muss entsprechend angepasst werden. So muss der Parkstreifen weiter in Richtung Fahrbahn verlagert werden. Dies ist möglich, weil die Fahrbahnbreite derzeit an der engsten Stelle 7,50 m beträgt (meist allerdings wesentlich mehr). Dort wo dies nicht möglich ist, ist das Parken auf eine Seite der Fahrbahn zu beschränken. Hinweis der Kommune: Die "Stadtkante Am Wall" wird derzeit überplant/ neu geplant. Im Zuge dieser Planungen soll auch der Radverkehr einbezogen werden. Geplant ist es, dass der Radverkehr auf die andere Seite der Straße genommen wird (in Richtung Stadtzentrum). Es soll eine entsprechende Radwegeverbindung gebaut werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2096/7.87046

Kostenschätzung:	191.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

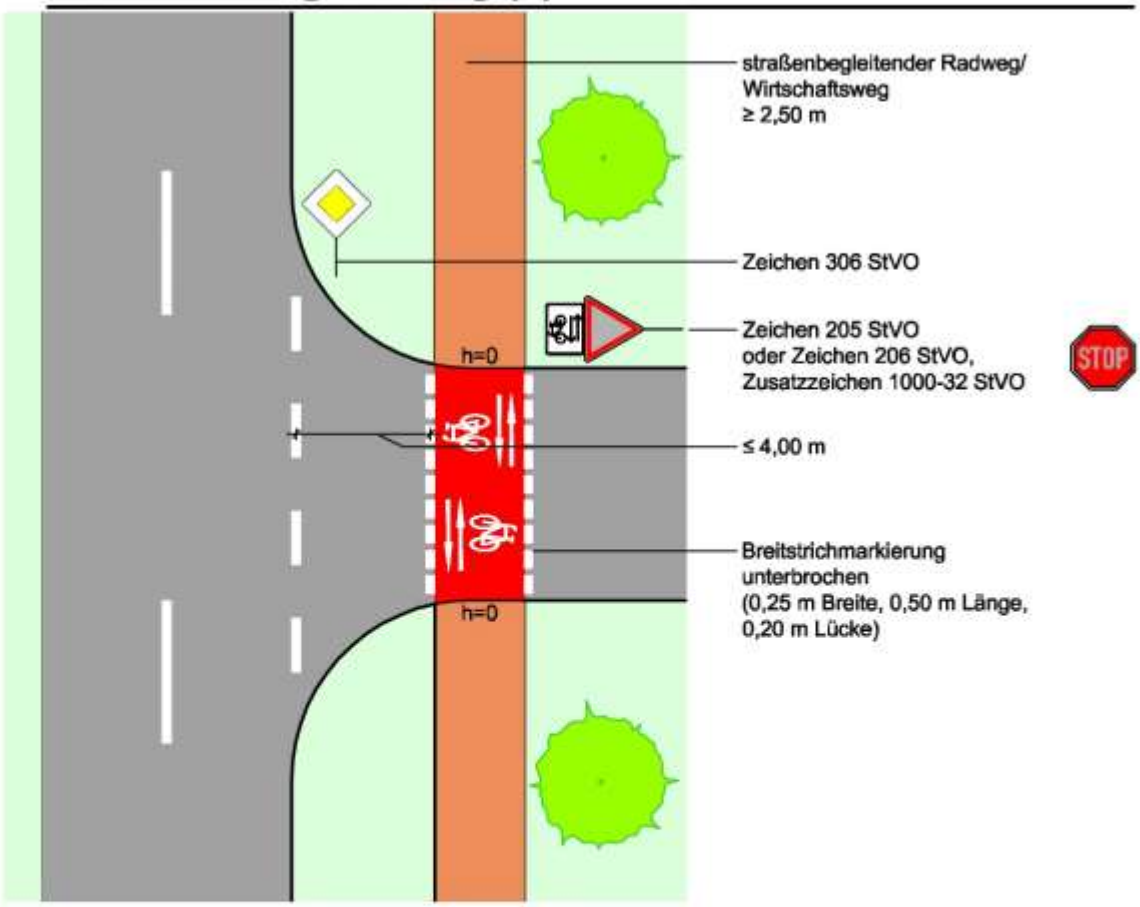
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple026	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			Straße	Am Wall

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Ple026.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Am Wall/Herscheider Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple026
mit Streckenmaßnahme: Andere Maßnahme





Massnahmentyp: Andere Maßnahme
An diesem Knoten sind zwei mögliche Lösungen denkbar. Die erste wäre die Anlage einer baulichen Querungshilfe. Allerdings darf derzeit nur nach rechts aus der untergeordneten Straße kommend abgebogen werden. Daneben ist es problematisch dass hier zwei Linksabbiegefahrstreifen aufeinander treffen.
Die 2. Möglichkeit wäre die Führung des Radverkehr in beide Richtungen auf der Nebenanlage (Ostseite der Herscheider Straße) bis zur LSA An d. Lohmühle um dort die Fahrbahnseite zu wechseln.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2095/7.8705

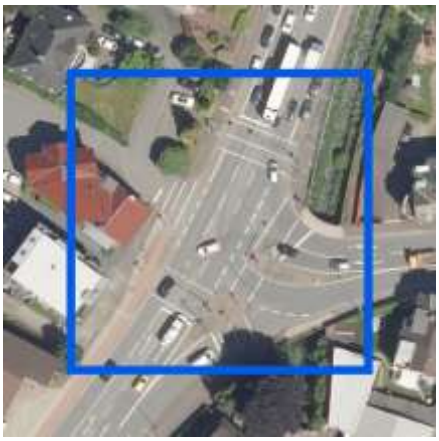
Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple026.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Am Wall/An der Lohmühle

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple026
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
In Bezug auf Ple090 sollte ein Taster in An der Lohmühle zur Anforderung von Rot für die bevorrechtigte Herscheider Straße anzufordern, installiert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2101/7.8711

Kostenschätzung:	40.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple026.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Plettenberg			**Straße**	L697/Am Wall

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple026
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2148/7.8714

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple027a	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			Straße	L 561

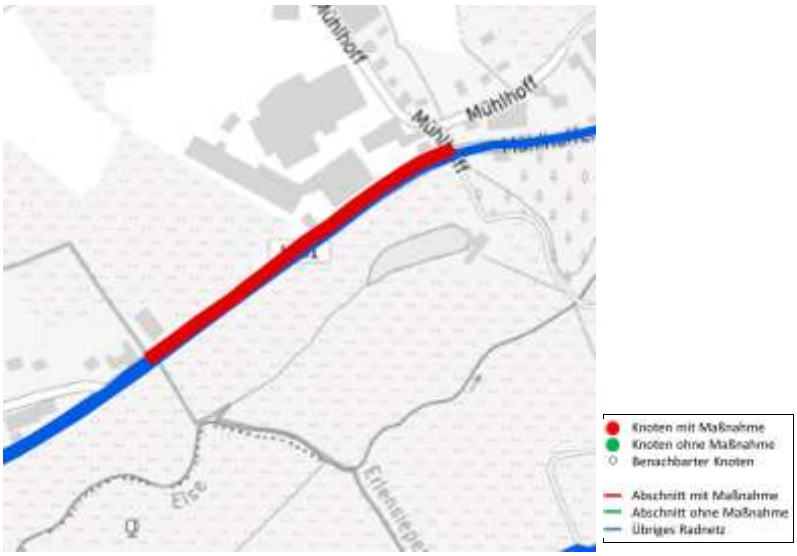
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 392 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Die Einrichtungsfreigabe ist außerorts ohne Anlage in Gegenrichtung nicht zulässig gemäß ERA.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage auf die erforderlichen 2,50 m Breite. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1926/7.80717

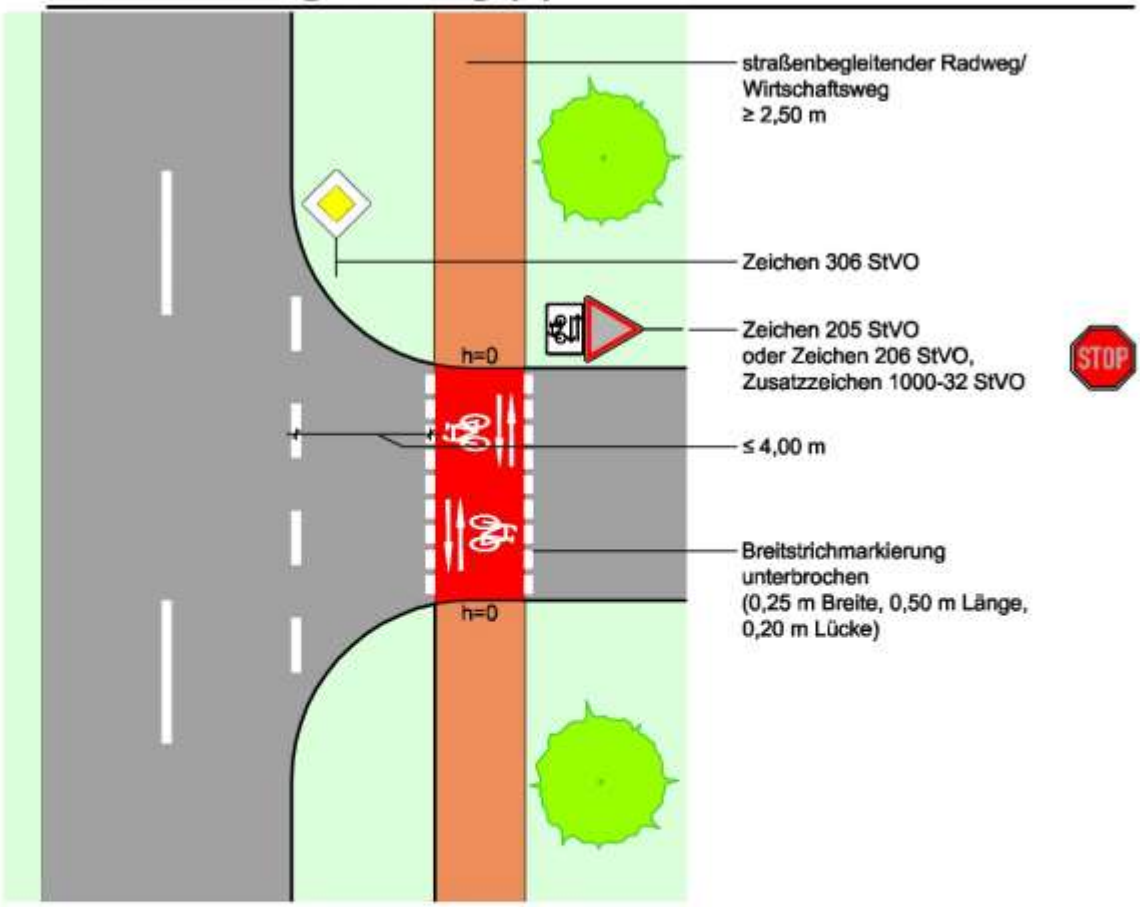
Kostenschätzung:	117.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Ple027a	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			Straße	L 561

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1

Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Ple027b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	L 561

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 390 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Es existiert eine in eine Richtung freigegebene Radverkehrsanlage auf der anderen Fahrbahnseite.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Ple027a



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1926/7.80721

Abschnitts-Nr.	Ple028	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Mühlhoffer Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

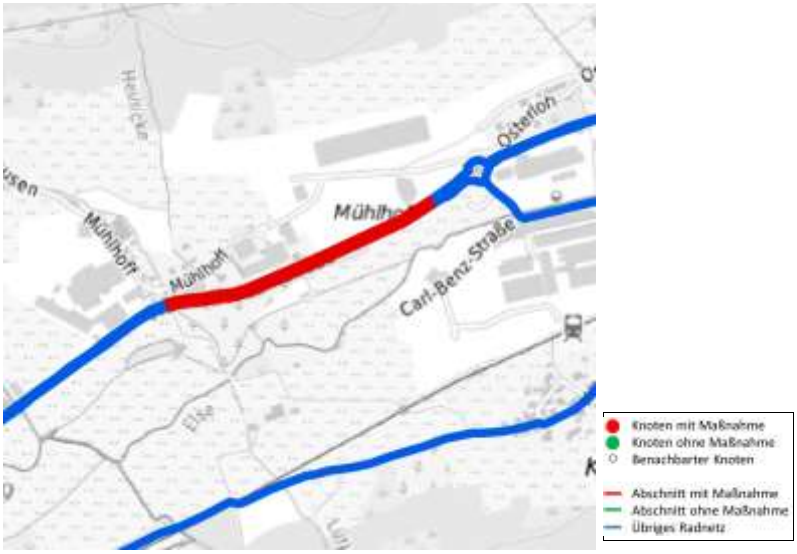
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 608 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1946/7.81170

Kostenschätzung:	243.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

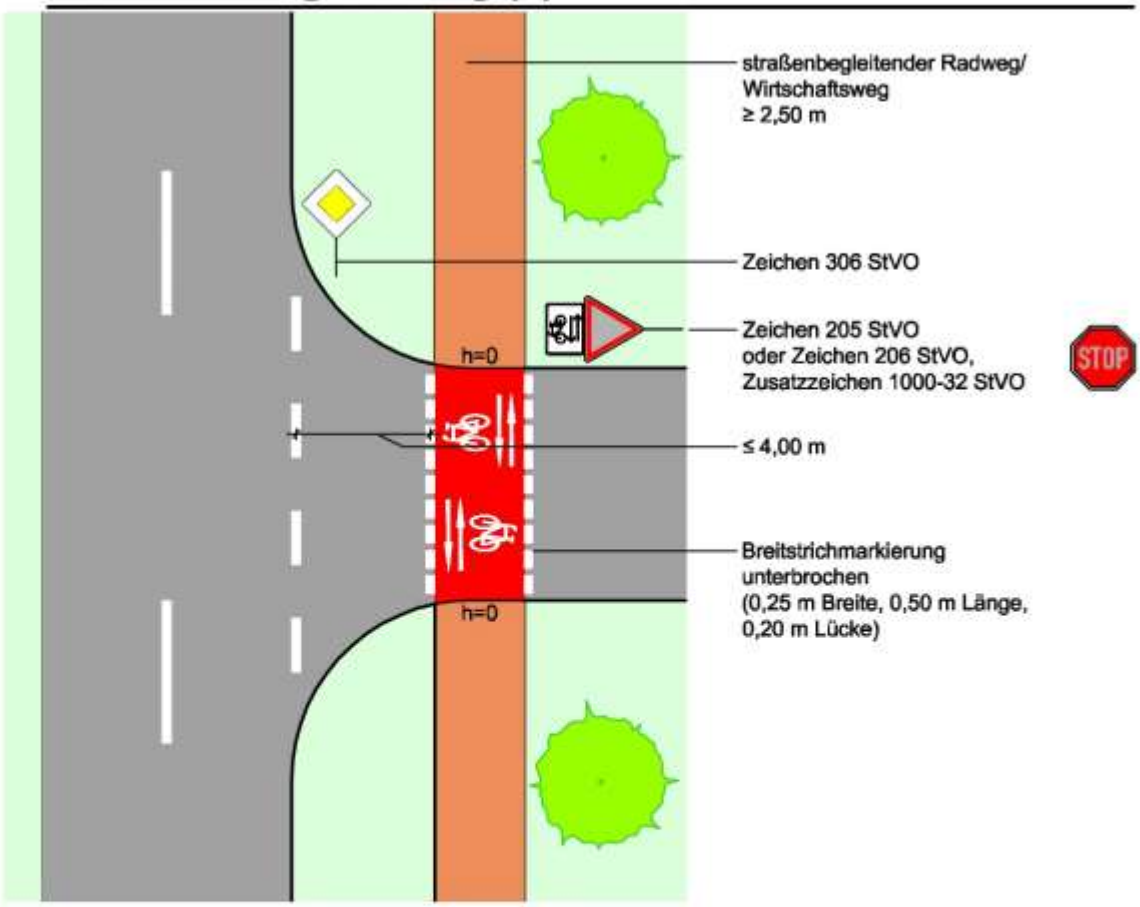
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple028	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Mühlhoffer Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ple029a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Mühlhoffer Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

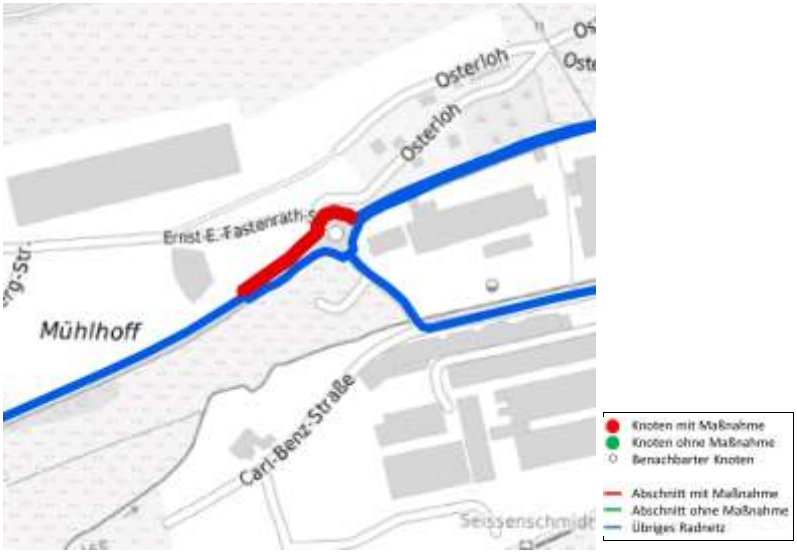


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 161 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Dieser Bereich kann auch noch als außerörtlich angesehen werden.
Es wird der Ausbau der Anlage auf 2,50 m vorgeschlagen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1974/7.82132

Kostenschätzung:	48.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

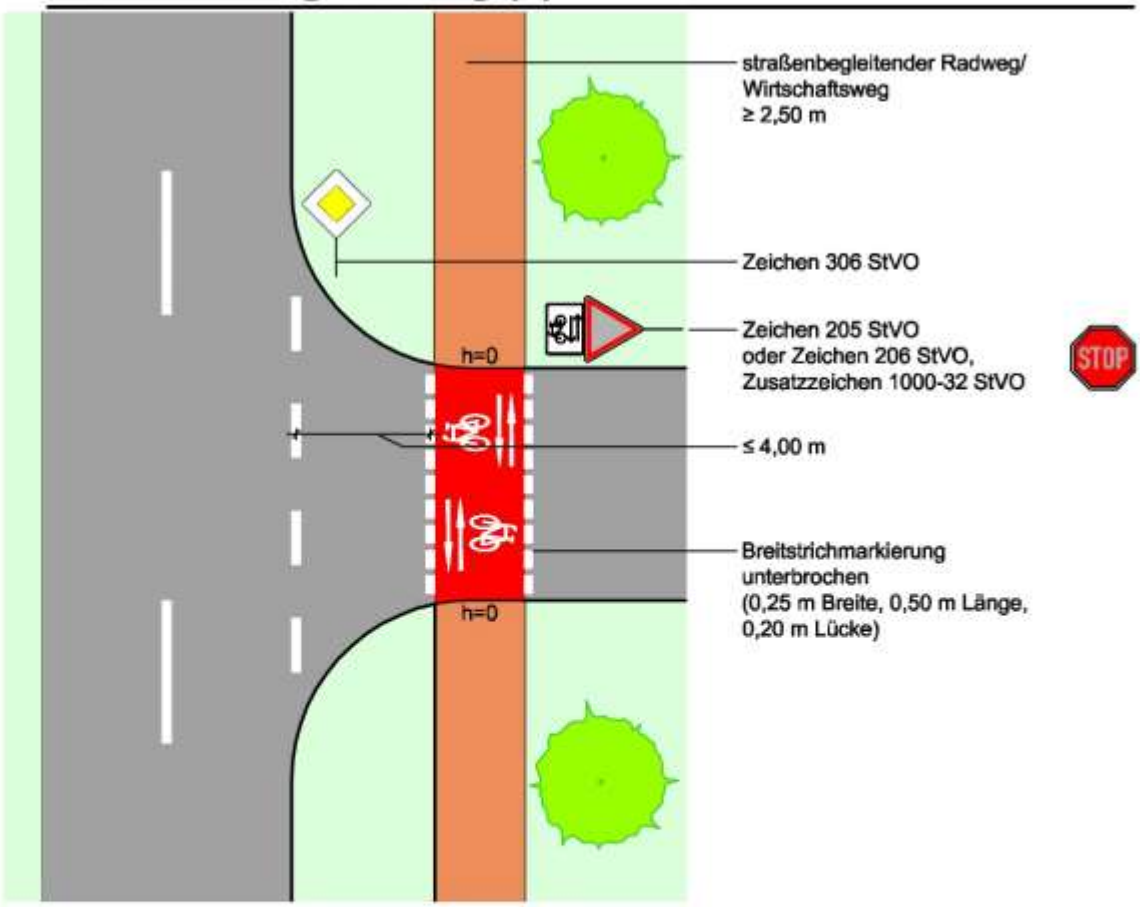
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple029a	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			Straße	Mühlhoffer Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1

Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Ple029b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Mühlhoffer Landstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

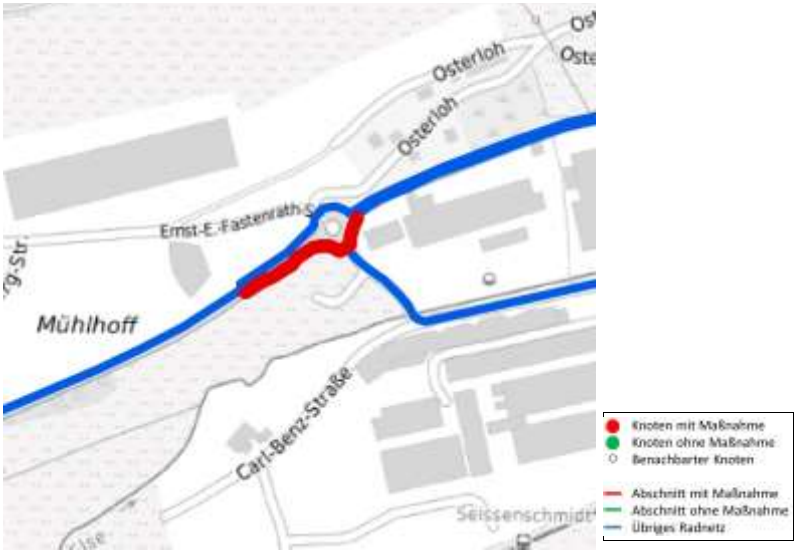


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 168 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 2,00 m bis < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Dieser Bereich kann auch noch als außerörtlich angesehen werden.
Es wird der Ausbau der Anlage auf 2,50 m vorgeschlagen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1967/7.81968

Kostenschätzung:	50.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

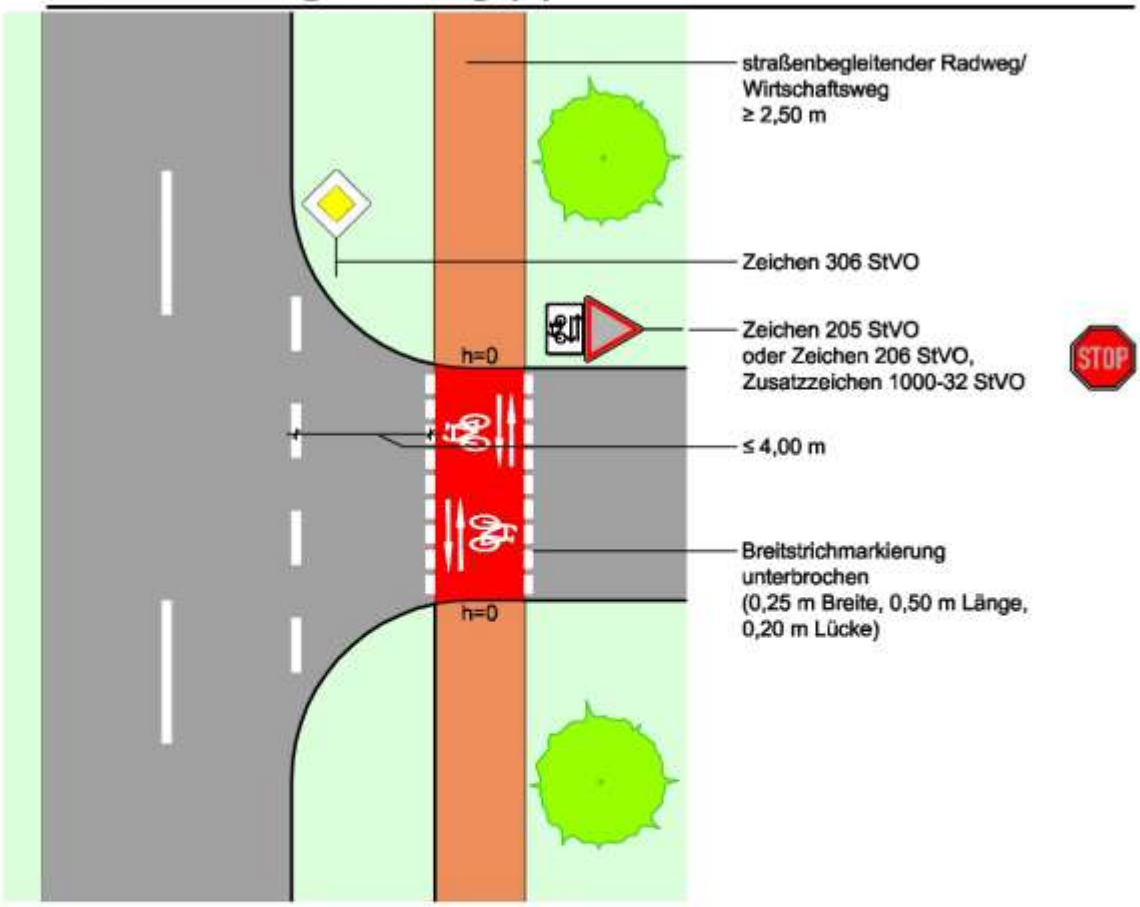
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple029b	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			Straße	Mühlhoffer Landstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ple029b.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Mühlhoffer Landstraße/Daimlerstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple029b
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Die Aufstellflächen der vorhandenen Querungshilfen sind zu vergrößern und sollten jeweils 4,00 x 2,50 m betragen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1973/7.8210

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

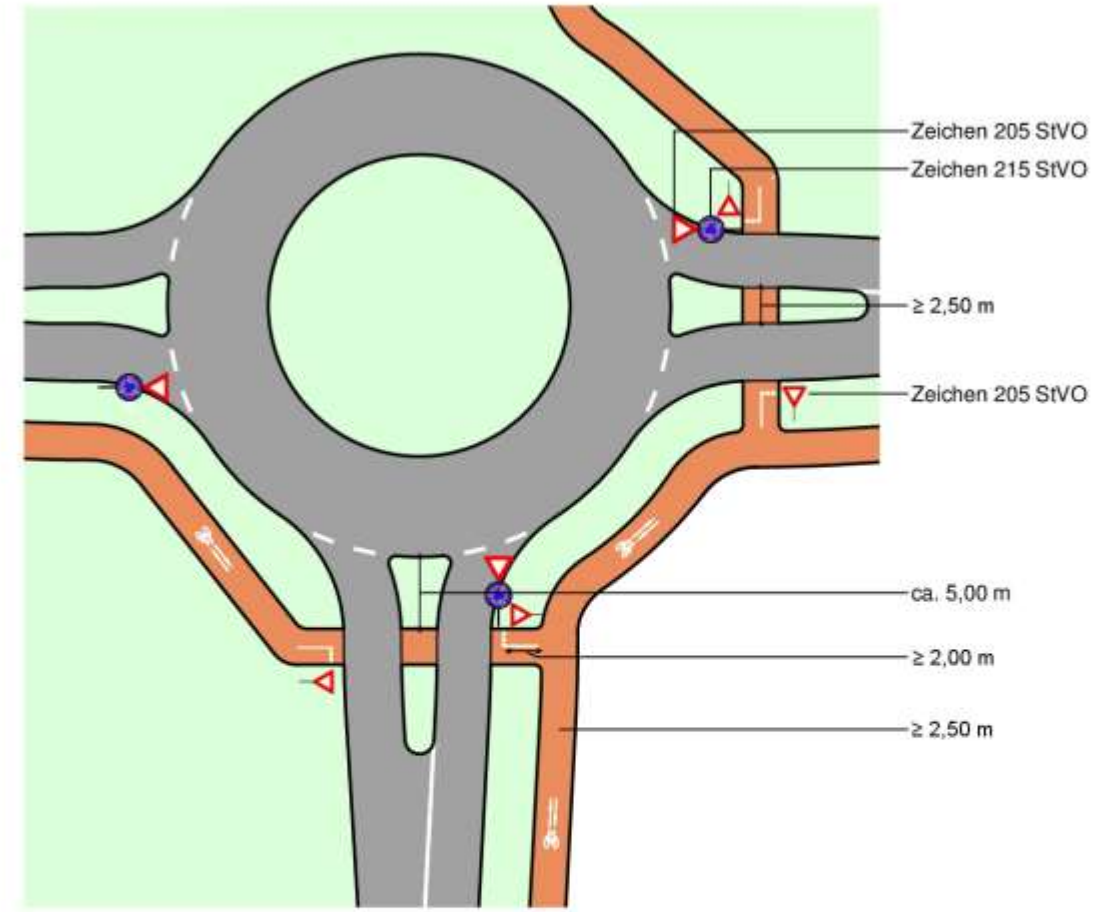
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple029b.1	Lage	außerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Mühlhoffer Landstraße/Daimlerstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Radweg am Kreisverkehr



Regelungen:
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3

Anwendungsbereiche:
- Zweirichtungsradwege an Kreisverkehren außerorts

Hinweise:
- der Radverkehr ist vorfahrtrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple030a	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Osterloh

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

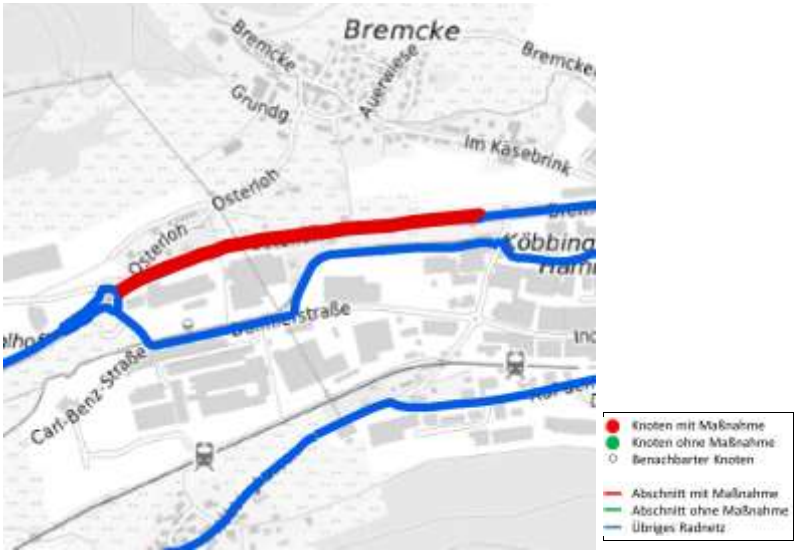
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 792 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1990/7.83224

Kostenschätzung:	316.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

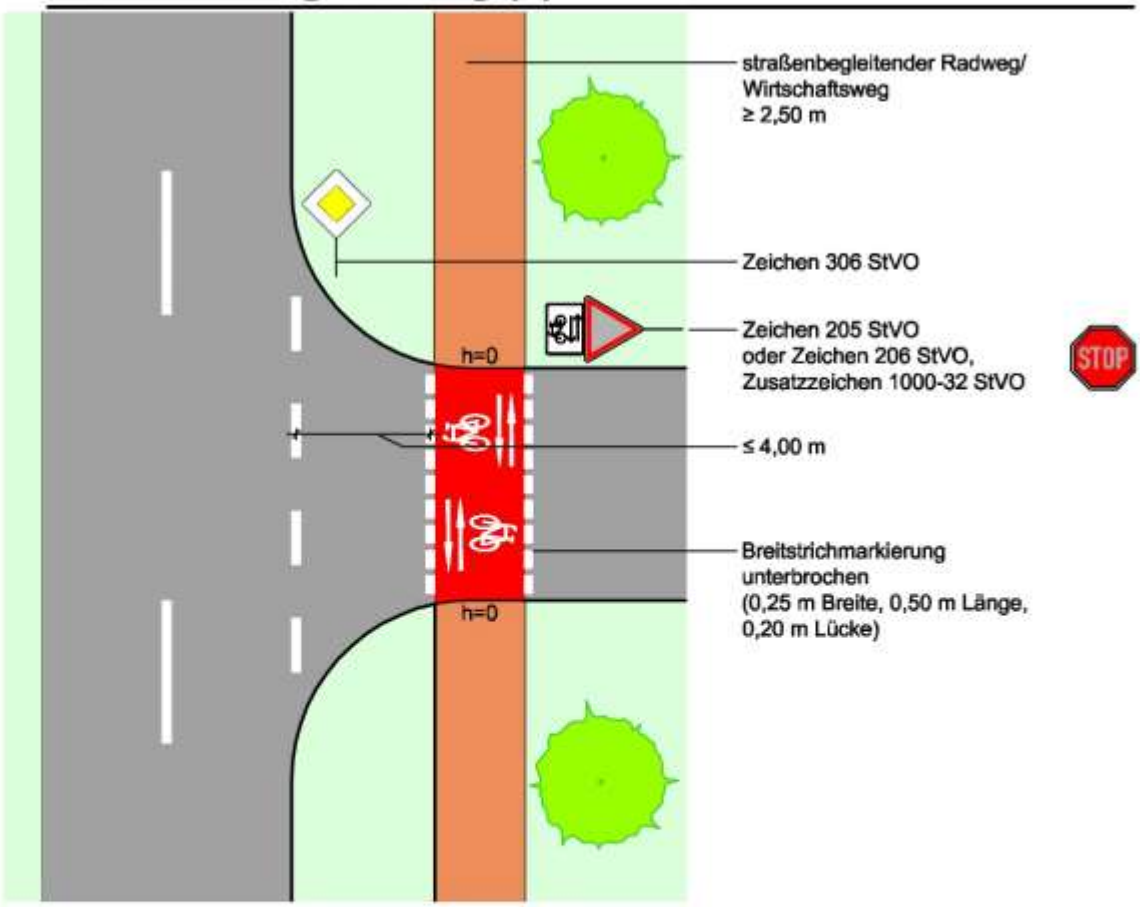
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple030a	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Osterloh

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ple030b	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Osterloh

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

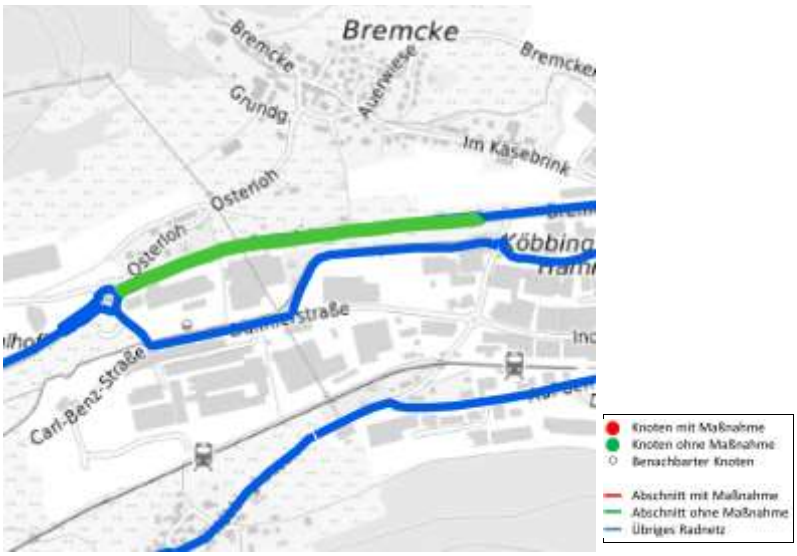
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 790 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
vgl. Ple027a



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1974/7.82136

Abschnitts-Nr.	Ple031	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Bremcker Linde

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

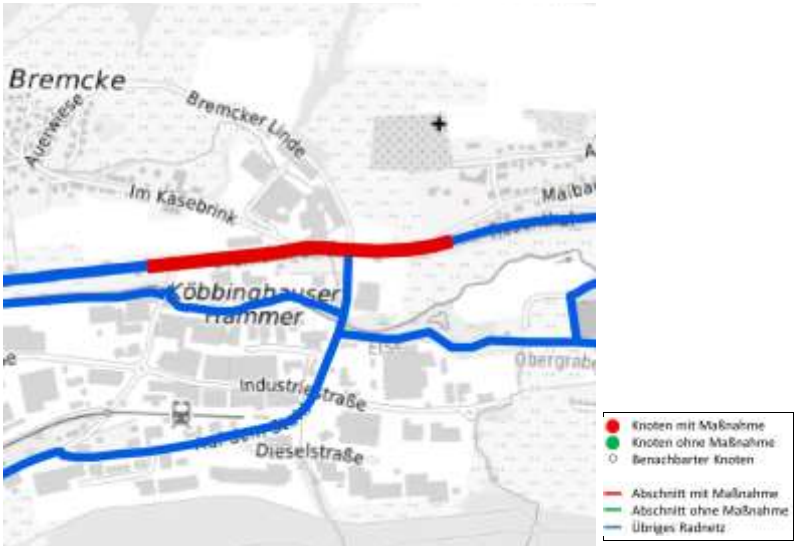
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 649 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9590 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9590 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Der Abschnitt hat einen stark außerörtlichen Charakter.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erwogen werden. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1990/7.83224

Kostenschätzung:	259.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

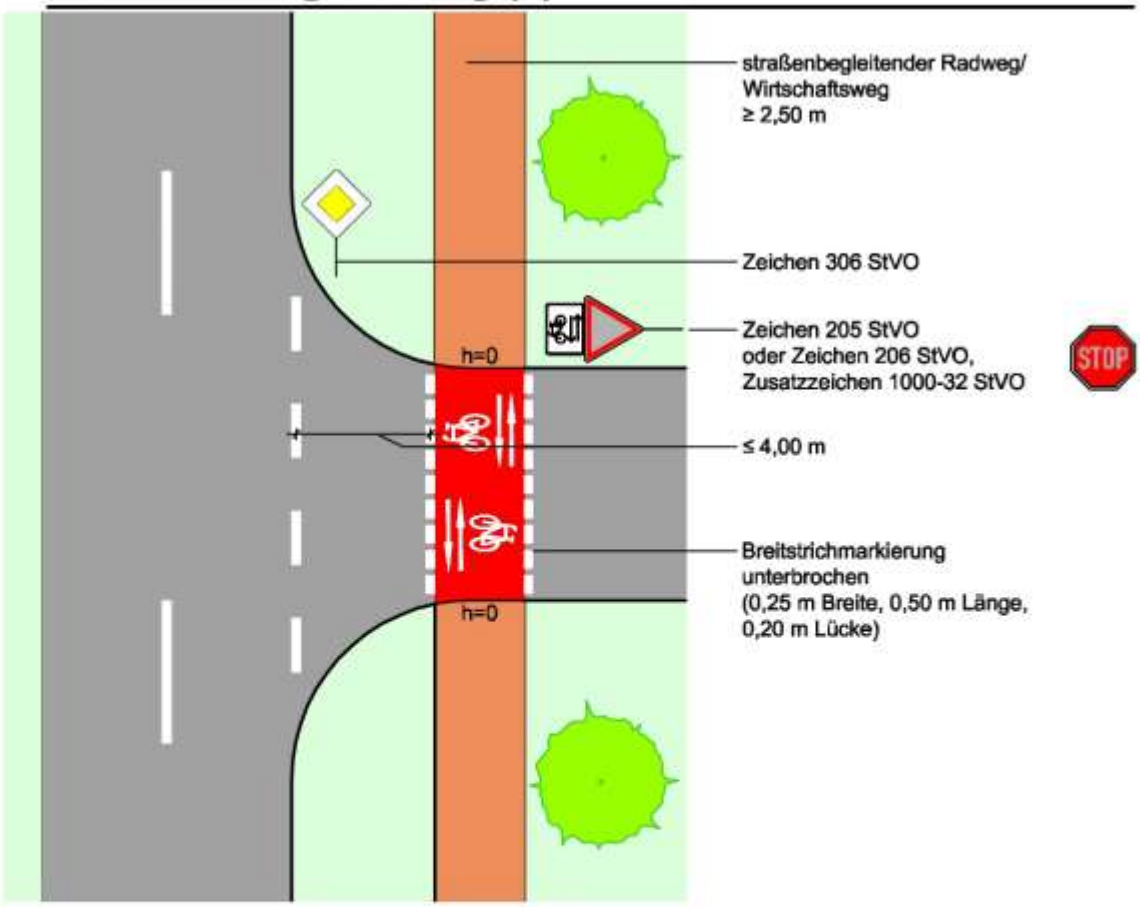
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple031	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Bremcker Linde

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

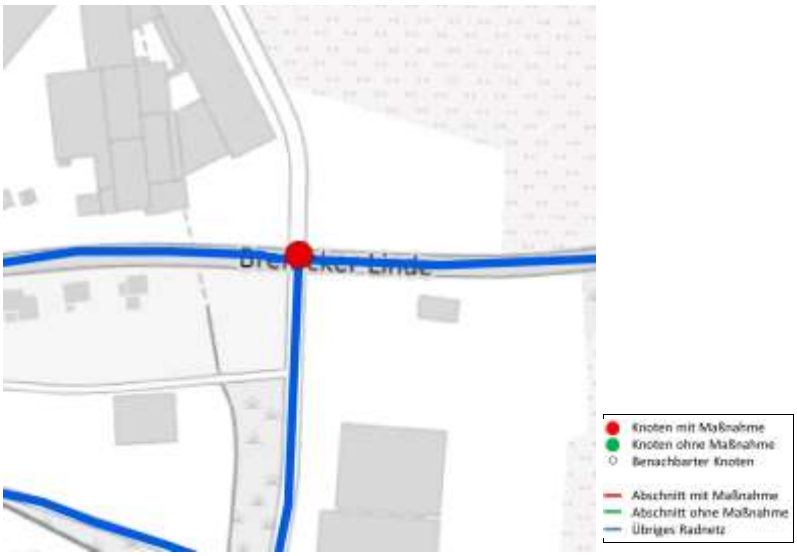
Abschnitts-Nr.	Ple031.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Bremcker Linde/Auf dem Stahl

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple031
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der Radweg Ple031 auf der Nordseite errichtet, dann ist der Bau einer geteilten Querungshilfe sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.199/7.8383

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

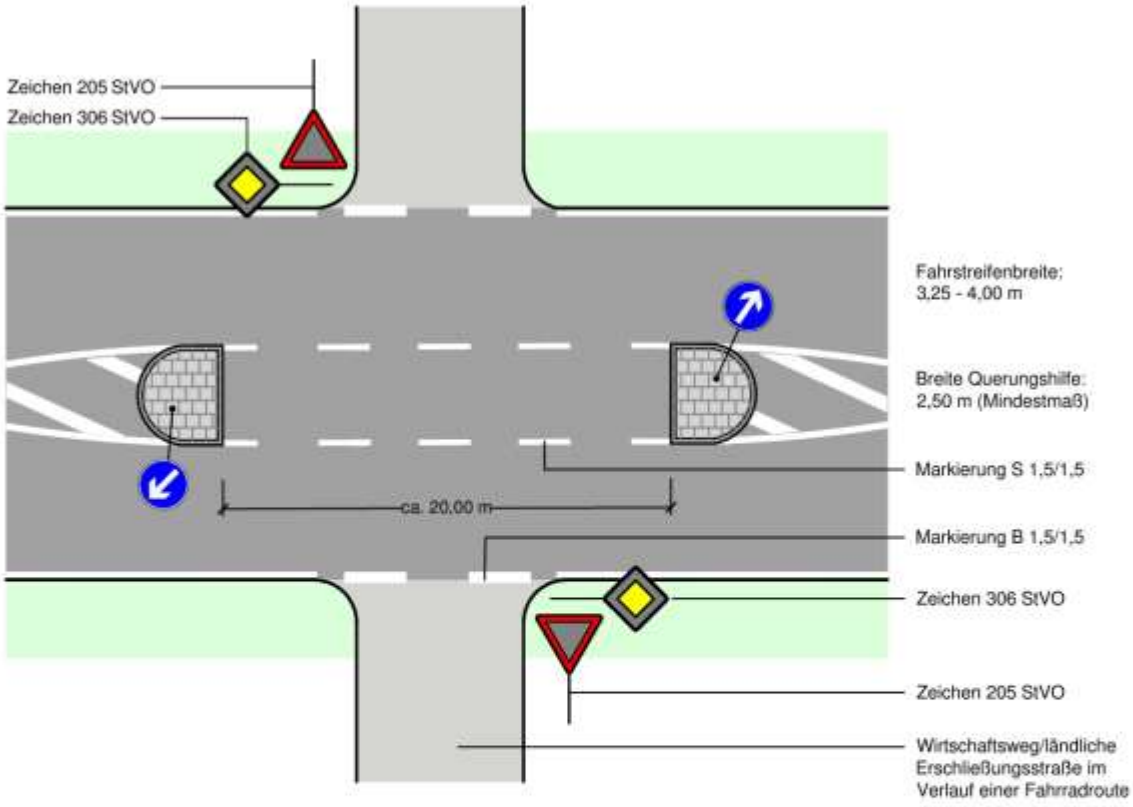
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple031.1	Lage	innerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Plettenberg			Straße	Bremcker Linde/Auf dem Stahl

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple032	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Herscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

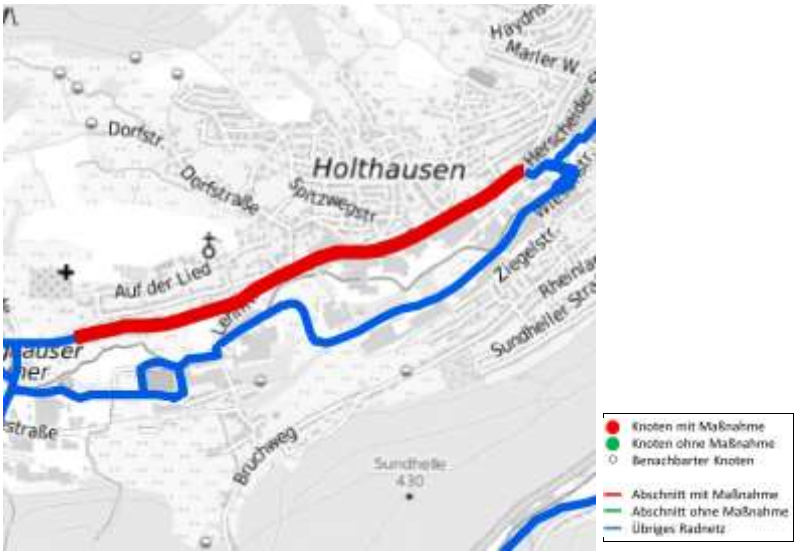
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1870 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 15866 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 15886 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Der Abschnitt hat einen stark außerörtlichen Charakter.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Aufgrund des stark außerörtlichen Charakters sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erwogen werden. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. (vgl. Ple030a)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1995/7.84145

Kostenschätzung:	744.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

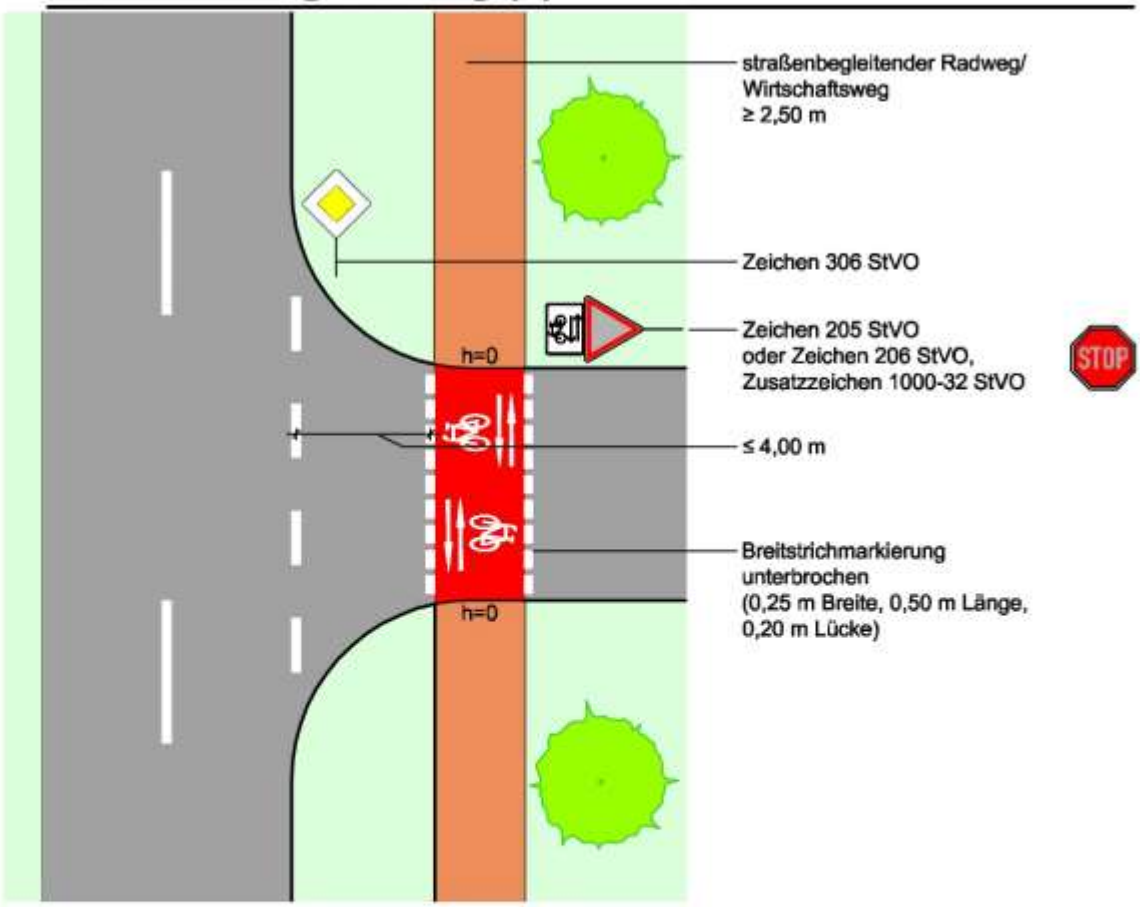
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple032	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Herscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Ple032.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Herscheider Straße/Maibaumstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple032
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2015/7.8517

Abschnitts-Nr.	Ple032.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Herscheider Straße/Posensche Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple032
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Es sind umlaufende Radwege zu errichten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.205/7.8658

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

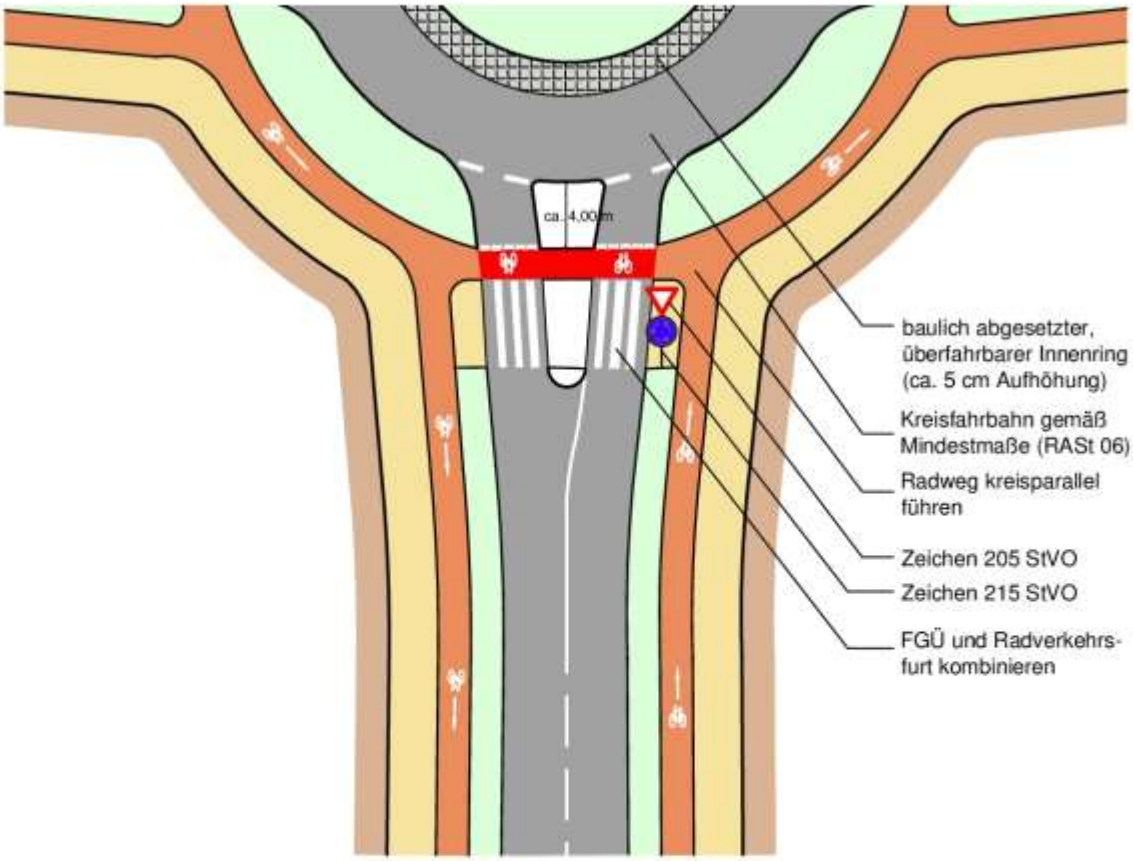
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple032.2	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Herscheider Straße/Posensche Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf Radwegen



Regelungen:

- RASt, Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigt im Zuge der vorfahrtsberechtigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R FGÜ genügt

Anwendungsbereiche:

- Kreisverkehre innerorts mit Radverkehr auf Radwegen
- Kfz-Knotenbelastung ab ca. 15.000 Kfz/24h
- bei ausreichendem Platzangebot

Hinweise:

- die Radwege sollen im Abstand von etwa 4,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn, und damit dieser zugehörig, bevorrechtigt geführt werden
- beidseitige Randmarkierung der Radverkehrsfurt ebenfalls möglich
- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil wegen deutlich höherer Unfallgefährdung falsch fahrender Radfahrer
- rote Einfärbung der Furt optional

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple053.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung/Böddinghauser Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple053
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2267/7.8696

Abschnitts-Nr.	PIe059	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 126 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 17458 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Ortbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 17458 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III (nahe Stufe IV) und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist in diesem Siedlungsbereich sinnvoll.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Der Abschnitt hat einen stark außerörtlichen Charakter.
Als Oberflächentyp wurde Ortbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2173/7.87179

Abschnitts-Nr.	Ple060	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (selbstständig)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 76 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: selbstständig
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 240



Zustandsbewertung:
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert. Die Befahrbarkeit und der Oberflächenzustand wurde als "Gut" eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2155/7.87171

Abschnitts-Nr.	Ple061	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Waskebieke

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 76 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: < 500 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Pflasterbeton
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) wird als gering eingeschätzt und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2149/7.87181

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple061.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Waskebieke

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple061
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2155/7.8717

Abschnitts-Nr.	Ple089.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Lehmkuhler Straße/Grafweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple089
mit Streckenmaßnahme: Kreisverkehrszufahrten verschmälern





Massnahmentyp: Kreisverkehrszufahrten verschmälern
Die Kreiszufahrten sind mit bis zu 4,00 m, die Ausfahrten mit bis zu 5,00 m zu groß gestaltet und sollten auf 3,25-3,50 m bzw. 3,50 bis 3,75 m verschmälert werden, so dass ein Überholvorgang durch Kfz nicht mehr möglich ist.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2102/7.8733

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

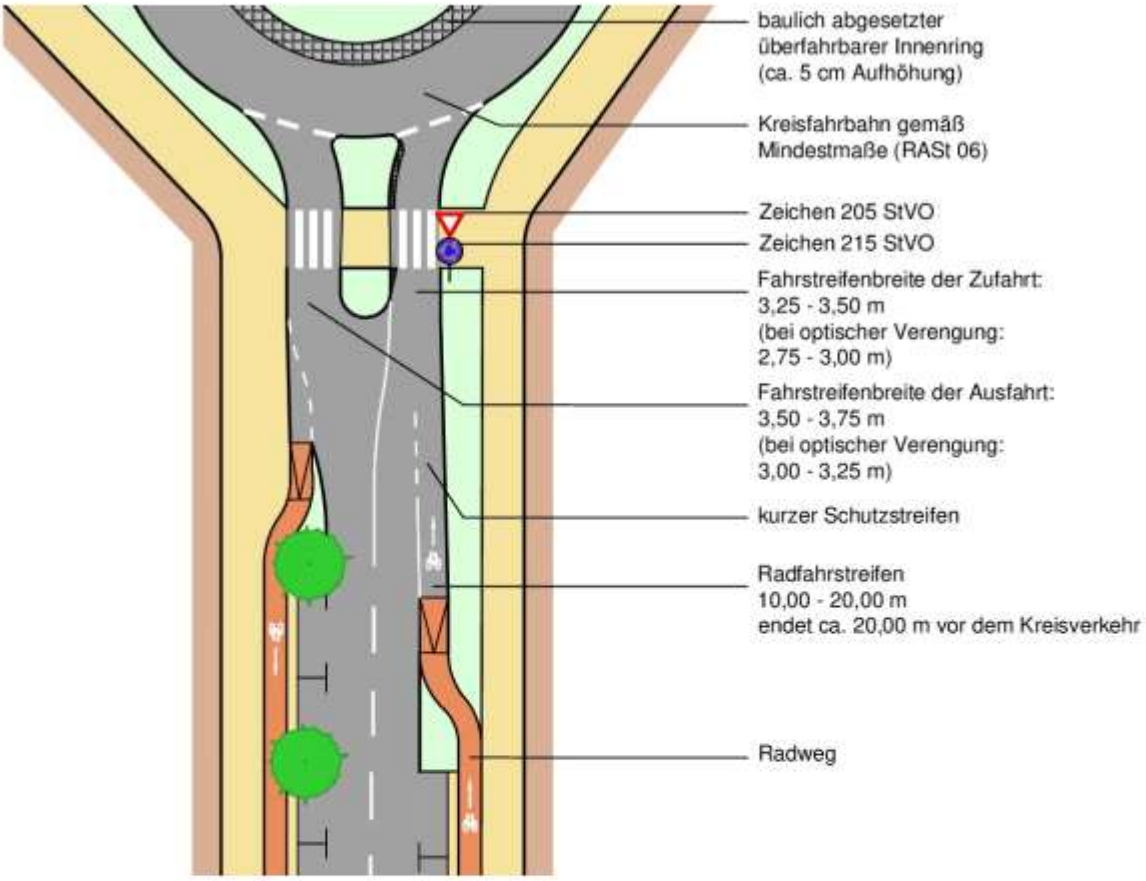
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple089.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Lehmkuhler Straße/Grafweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple090	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	An der Lohmühle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

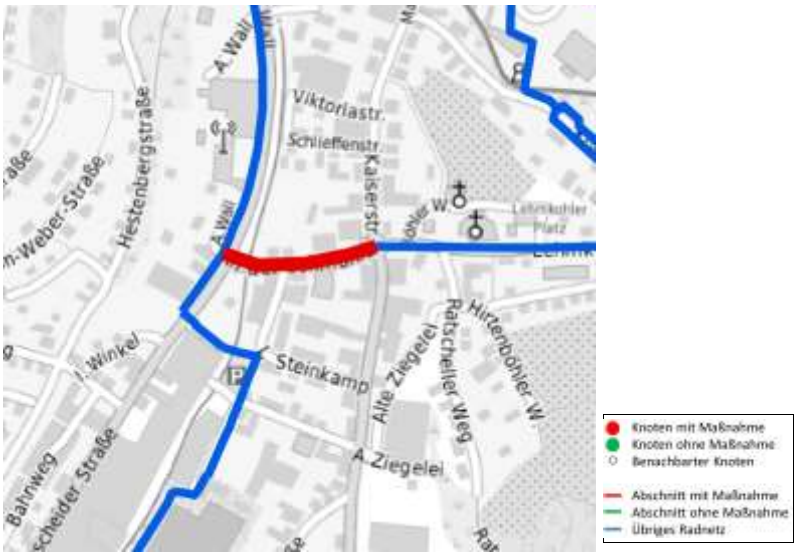
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 168 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7321 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 7321 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 9,00 bis 10,50 m auf drei Fahrstreifen (zwei in der Zufahrt zur LSA).

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sollte ein einseitiger Schutzstreifen markiert werden.
Die beiden Fahrstreifen, die auf die Lichtsignalanlage zulaufen, haben insgesamt eine Breite von 6,00 m an der schmalsten bis 7,00 m an der breitesten Stelle. Der Fahrstreifen in Gegenrichtung hat eine Breite von 3,00 m.
Die Nordseite sollte den Schutzstreifen erhalten, die Fahrstreifen müssen neumarkiert werden. Die verbleibenden Fahrstreifenbreite liegen dann bei 2,50 m bis 3,00 m je Fahrstreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2102/7.87336

Kostenschätzung:	10.080,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

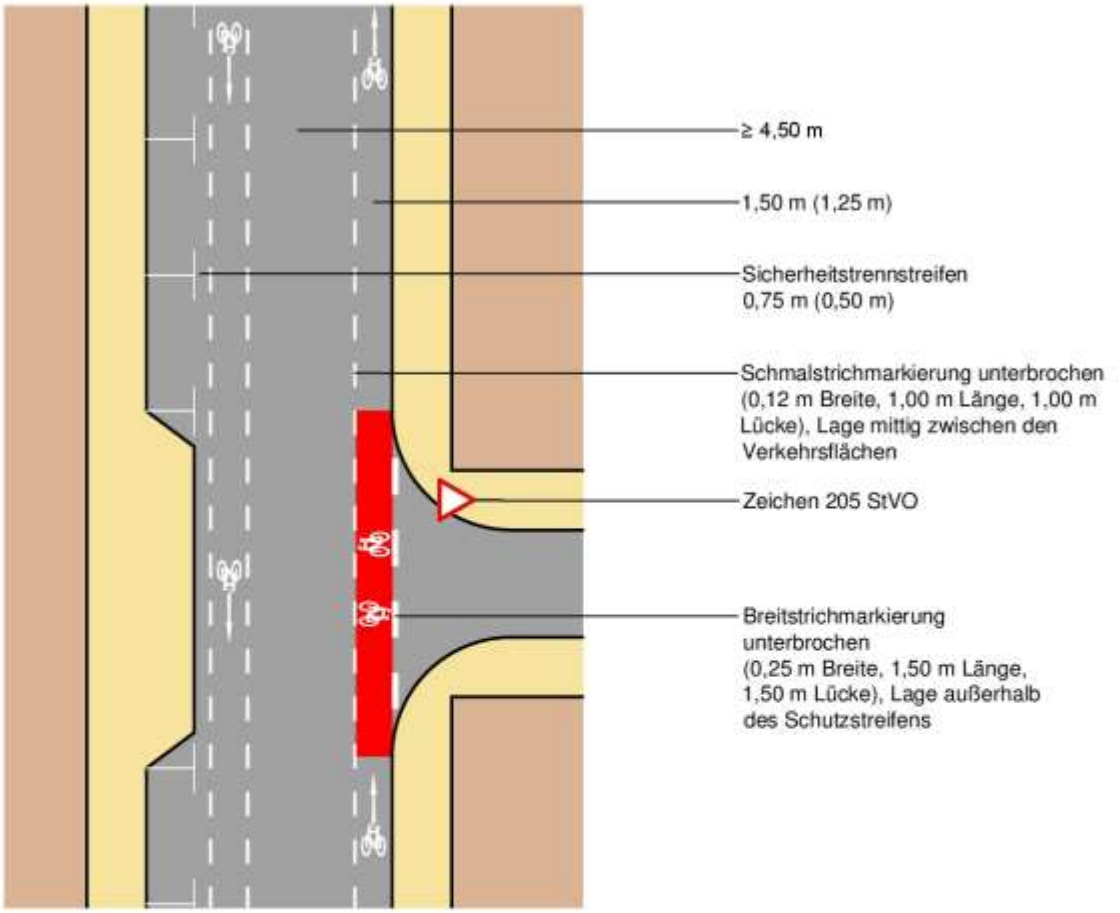
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple090	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	An der Lohmühle

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple091	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Attendorner Straße

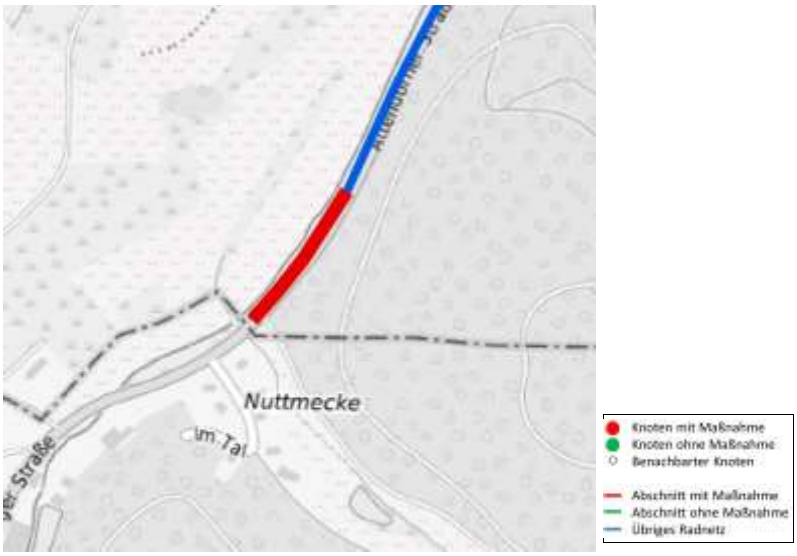
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 168 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4338 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4338 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1617/7.85309

Kostenschätzung:	67.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

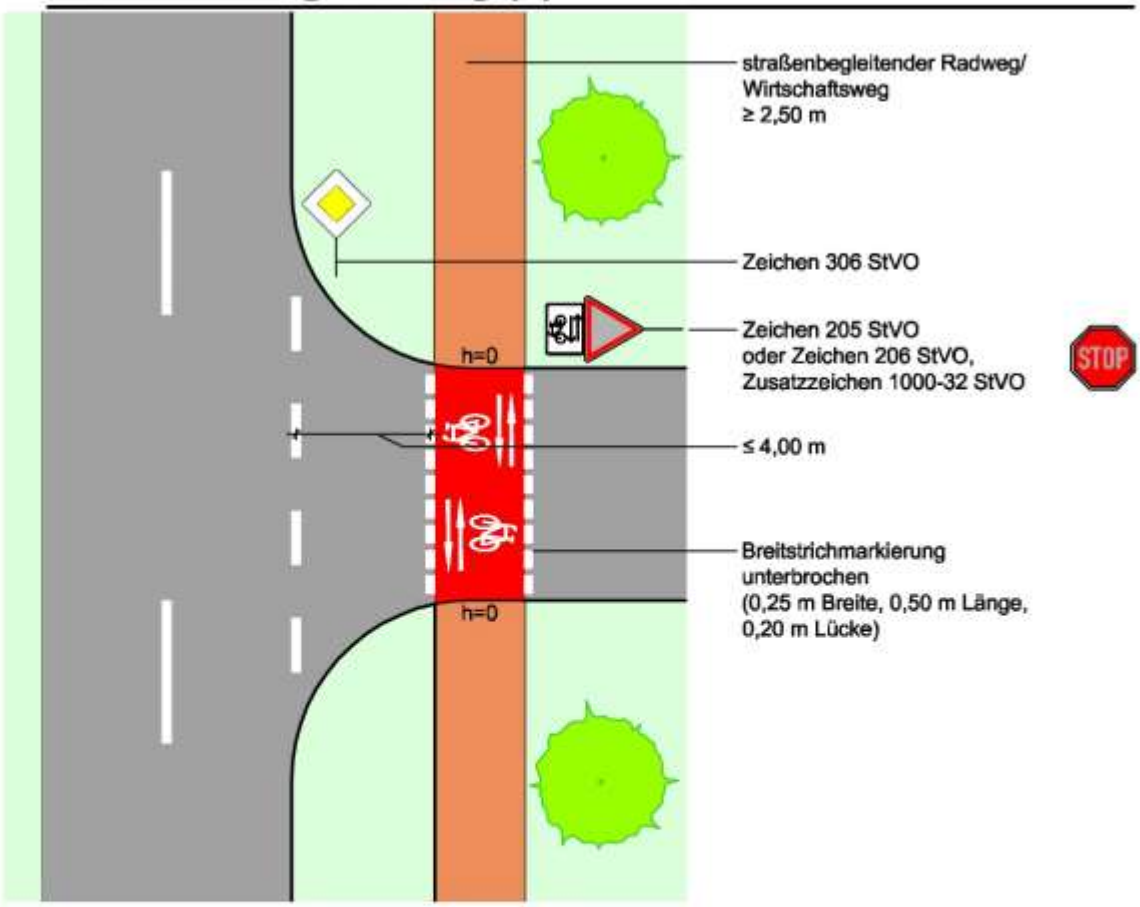
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple091	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Attendorner Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	PIe092	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Attendorner Straße

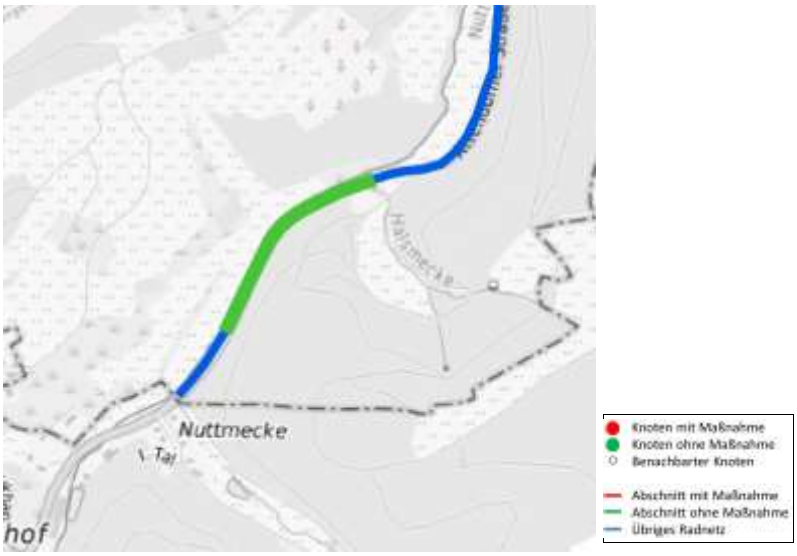
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 476 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: > 2,50 m
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4338 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4338 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (gemeinsamer Geh-/Radweg) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Anlage liegt in der Beitenklasse über 2,50 m und ist damit ERA-konform

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1646/7.85751

Abschnitts-Nr.	PIe093	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Attendorner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 428 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: > 2,50 m
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4338 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4338 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (gemeinsamer Geh-/Radweg) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Anlage liegt in der Beitenklasse über 2,50 m und ist damit ERA-konform

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1672/7.86111

Abschnitts-Nr.	Ple094	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Attendorner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 299 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Breite der Anlage: > 2,50 m
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 4338 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4338 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (gemeinsamer Geh-/Radweg) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Anlage liegt in der Beitenklasse über 2,50 m und ist damit ERA-konform

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1699/7.86110

Abschnitts-Nr.	Ple095	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Attendorner Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 618 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4338 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4338 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1750/7.85925

Abschnitts-Nr.	Ple096	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 117 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6137 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6137 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt 8,00 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt einer Kernfahrbahn von 5,00 m.
Kfz Parken sollte nicht zugelassen werden.
Es ist zusätzlich zu prüfen, ob das Netz von Ple098 bis 099 auf die Oesteralstraße (Ple097ALT) verlegt werden sollte (und die Schutzstreifen entsprechend zwischen L097 und 100 ebenfalls zu markieren sind).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1750/7.85925

Kostenschätzung:	7.020,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

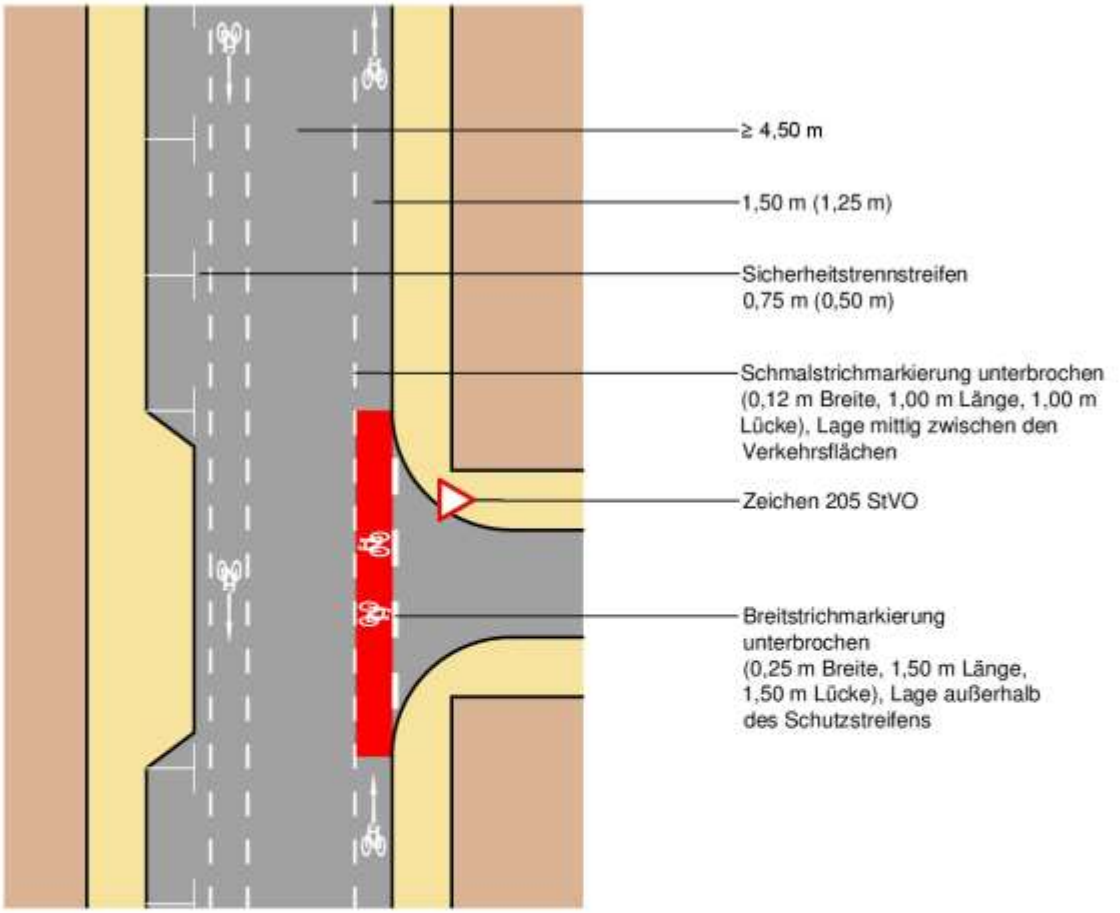
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple096	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Oestertalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple096.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			Straße	Oestertalstraße/Ebbetalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple096
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



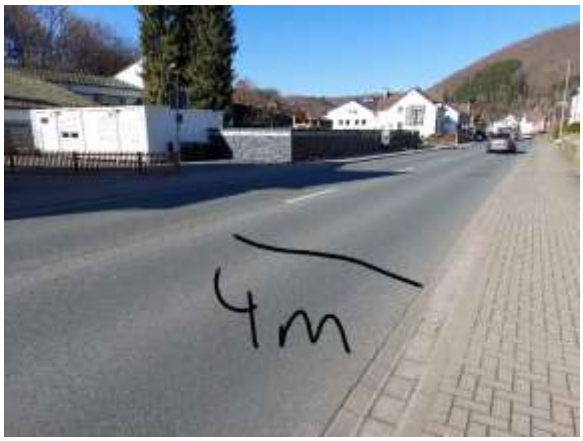
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1750/7.8592

Abschnitts-Nr.	Ple097	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 46 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 6137 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6137 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt einer Kernfahrbahn von 5,00 m.
Kfz Parken sollte nicht zugelassen werden.
Es ist zusätzlich zu prüfen, ob das Netz von Ple098 bis 099 auf die Oesteralstraße (Ple097ALT) verlegt werden sollte (und die Schutzstreifen entsprechend zwischen L097 und 100 ebenfalls zu markieren sind).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1761/7.85949

Kostenschätzung:	2.760,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

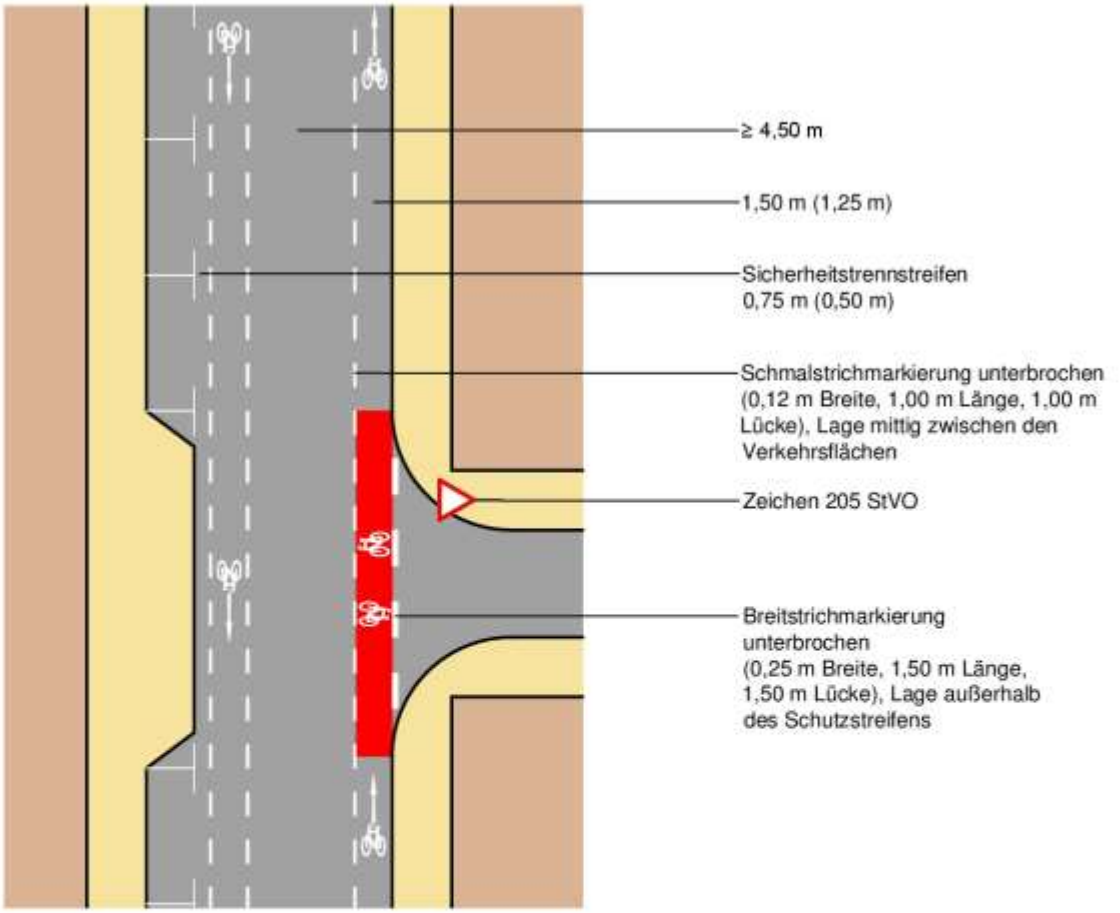
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple097	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Oestertalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple097.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple097
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Maßnahme wird nur notwendig bei Umsetzung Ple098-099. In diesem Fall ist eine Querungshilfe zu errichten



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1765/7.8596

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

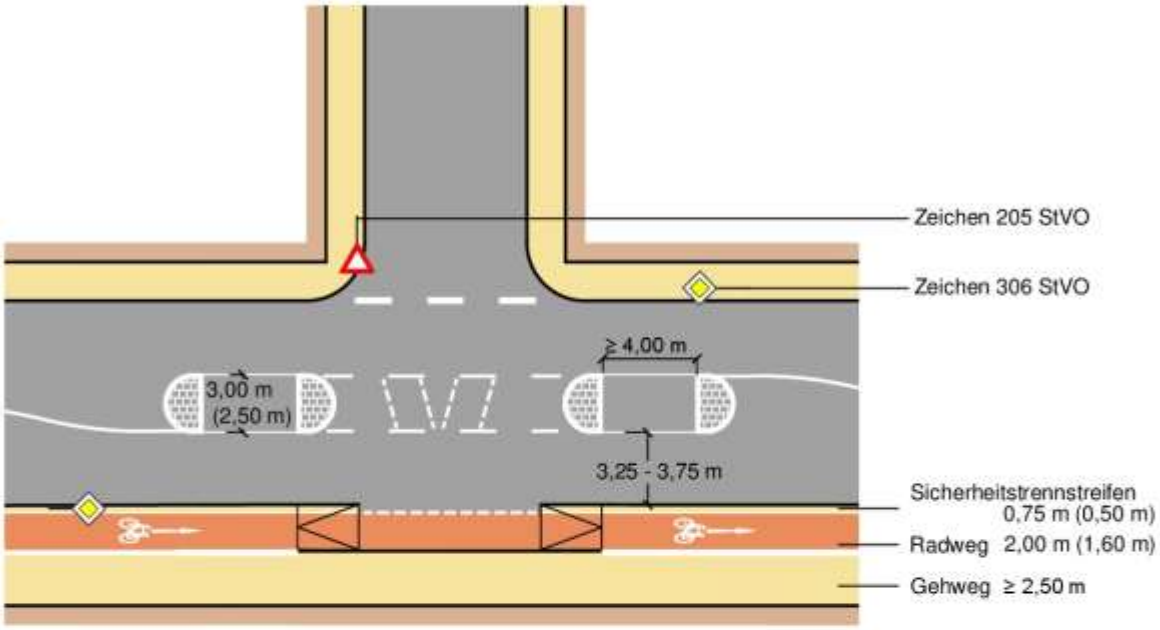
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple097.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

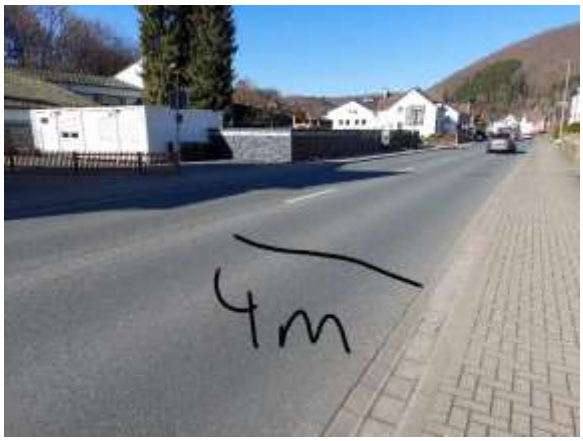
Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple097ALT	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

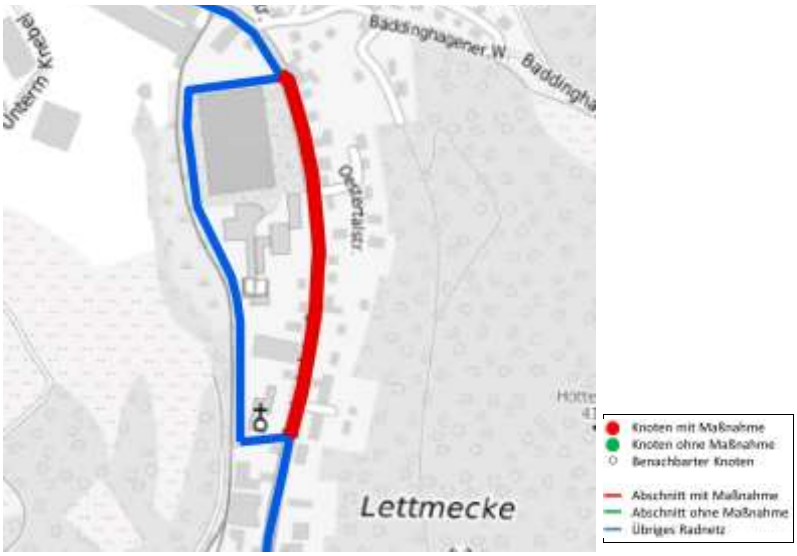
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 393 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 30 km/h
Verkehrsbelastung: 6137 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-30





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6137 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt einer Kernfahrbahn von 5,00 m.
Kfz Parken sollte nicht zugelassen werden.
Es ist zusätzlich zu prüfen, ob das Netz von Ple098 bis 099 auf die Oesteralstraße verlegt werden sollte (und die Schutzstreifen entsprechend zwischen L097 und 100 ebenfalls zu markieren sind).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1765/7.85961

Kostenschätzung:	23.580,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

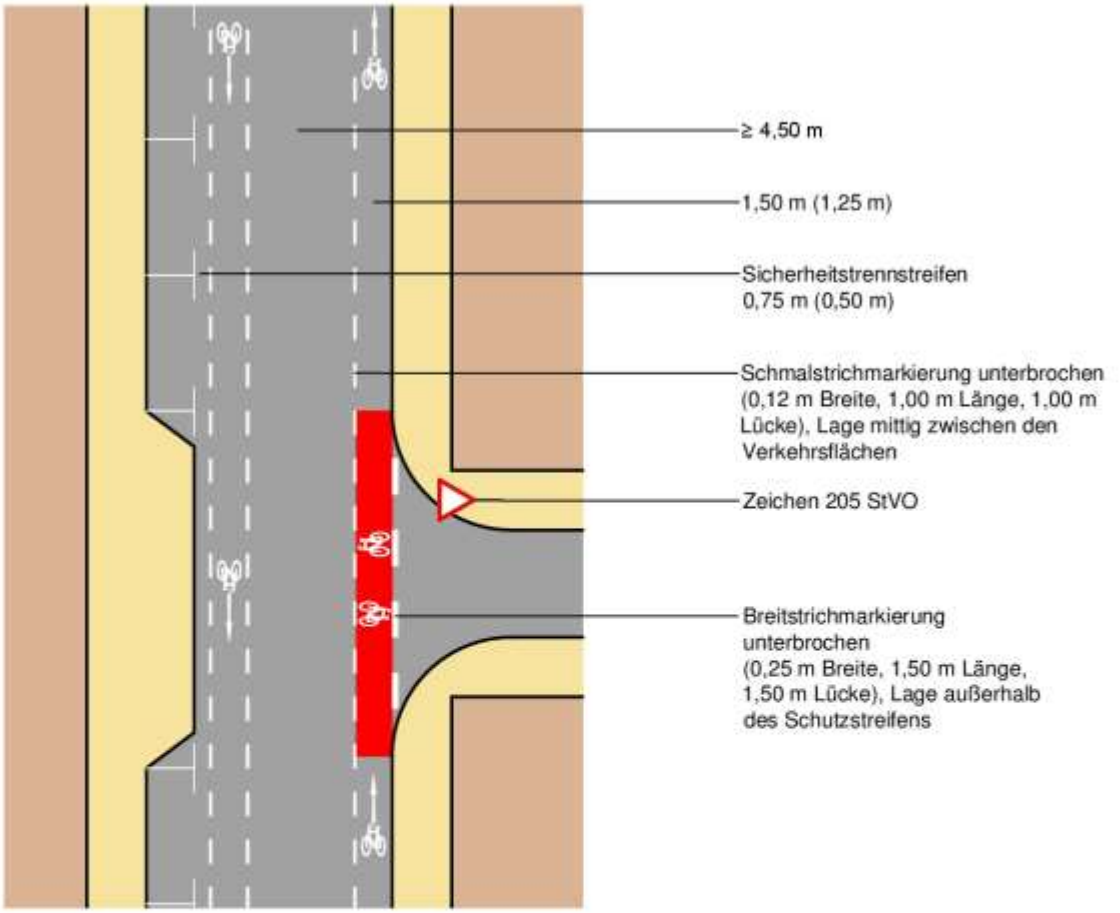
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple097ALT	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Oestertalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple100	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Steckbrief:



Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 208 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6137 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut

Zustandsbewertung:

Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6137 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Zweirichtungsfreigabe ist nicht ERA-konform, da die Anlage innerorts liegt.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Als Oberfläche wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt 8,30 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Schutzstreifen

Es ist in Gegenrichtung ein einseitiger Schutzstreifen zu markieren.
Die Freigabe der baulichen Anlage in beide Richtungen sollte aufgehoben werden.
Es verbleibt einer Kernfahrbahn von über 6,50 m.
Kfz Parken sollte nicht zugelassen werden.
Es ist zusätzlich zu prüfen, ob das Netz von Ple098 bis 099 auf die Oesteralstraße (Ple097ALT) verlegt werden sollte (und die Schutzstreifen entsprechend zwischen L097 und 100 ebenfalls zu markieren sind).
Hinweis der Kommune:



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1799/7.85938

Kostenschätzung:	12.480,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

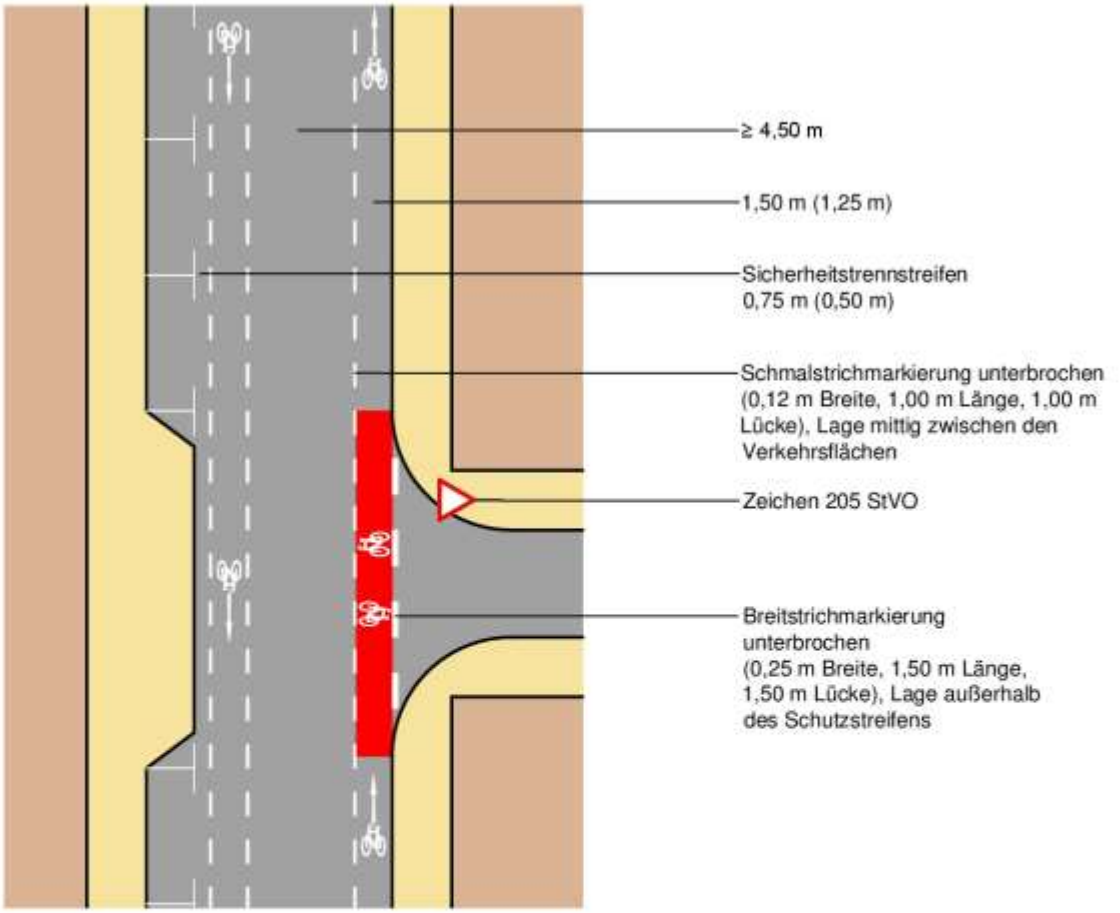
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple100	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			Straße	Oestertalstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

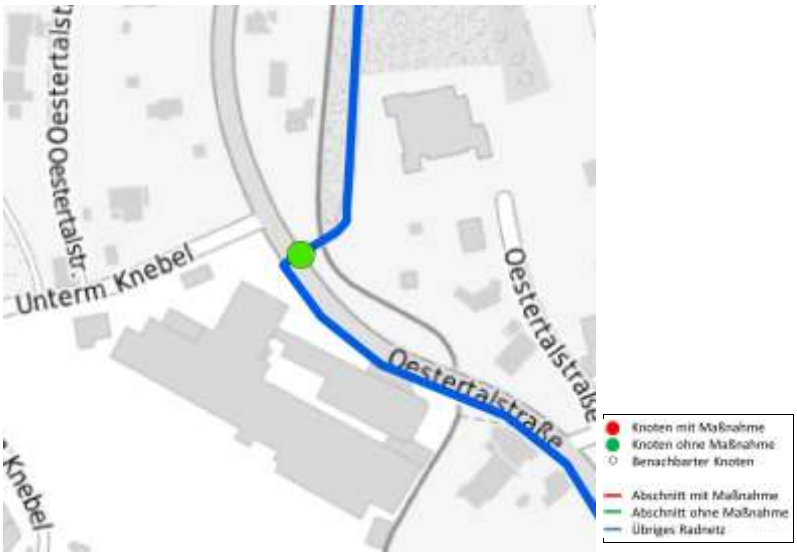
Abschnitts-Nr.	Ple100.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Bauliche Querungshilfe
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Bauliche Querungshilfe
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple100
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1811/7.8573

Abschnitts-Nr.	Ple105	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Oestertalstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 260 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8602 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: Kein Sicherheitstrennstreifen, aber Bordstein (Hochbord)
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8602 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform (genaue Breite = 2,00m).
Als Oberfläche wurde Asphalt dokumentiert.
Die Fahrbahnbreite beträgt 8,30 m.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage auf 2,50 m.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1976/7.87368

Kostenschätzung:	78.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

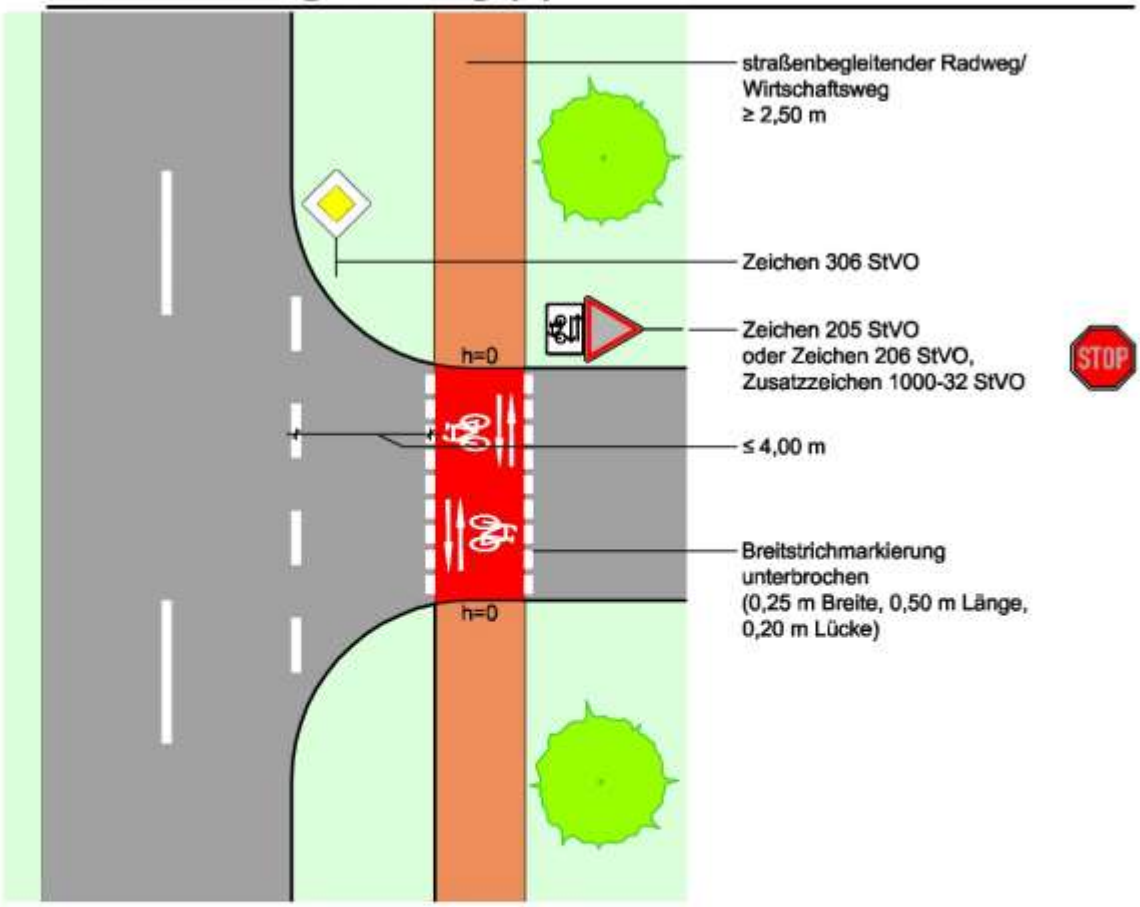
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple105	Lage	außerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Plettenberg			Straße	Oestertalstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Ple105.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			Straße	Oestertalstraße/Gansmecker Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple105
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.1976/7.8736

Abschnitts-Nr.	Ple113	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	B 236

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

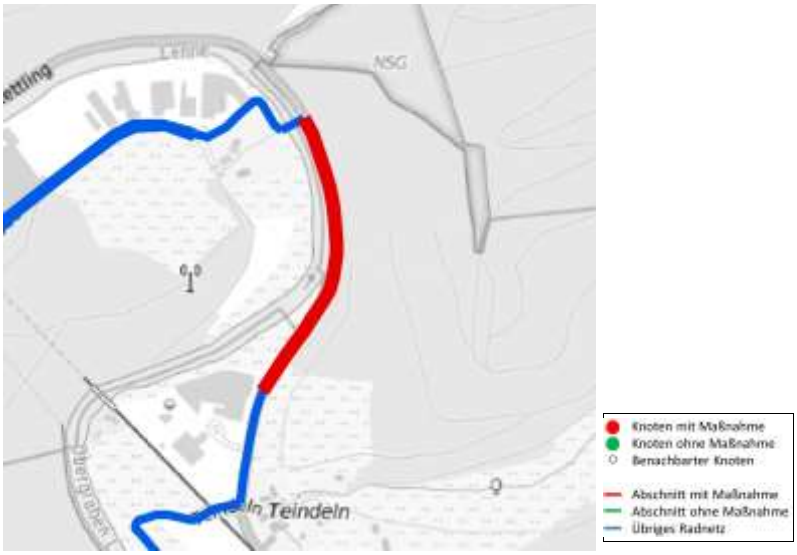
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 630 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 7955 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7955 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Anspruchsvoll bei der Umsetzung wird der Hangbereich zur Lenne an den besonders engen Talabschnitten sein.
1. Es ist zu prüfen, ob auf der westlichen Lenneseite ein selbstständig geführter Radweg im Neubau nicht insgesamt günstiger wäre. Es würde sich um einen Abschnitt handeln, der sich von der Brücke über die Lenne etwa 300 m nach Süden erstreckt. Von dort



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2524/7.81137

Kostenschätzung:	252.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

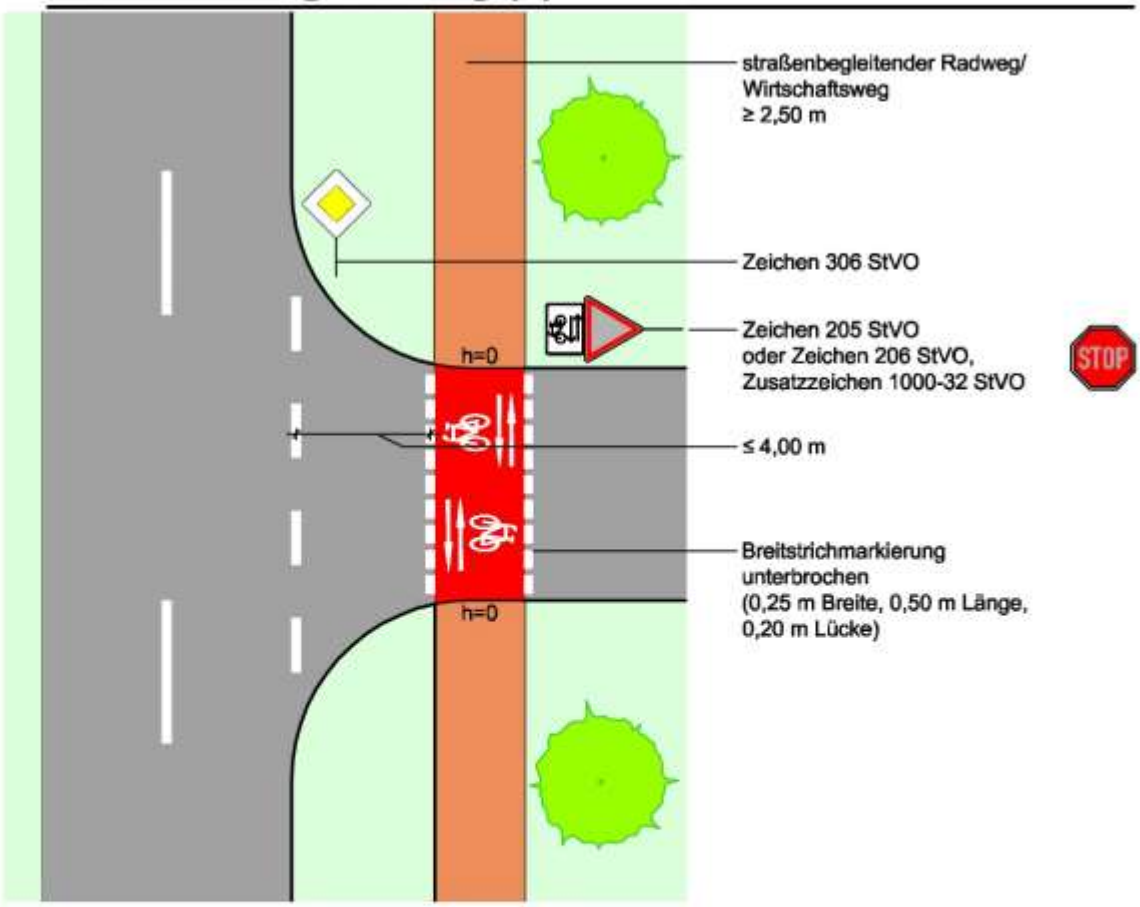
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple113	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	B 236

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

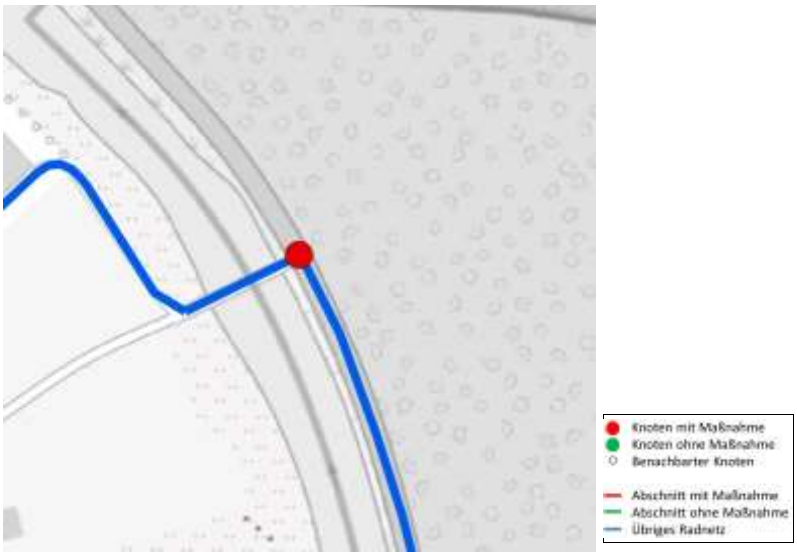
Abschnitts-Nr.	Ple113.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	B 236/Brücke Gut Bauckloh

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple113
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Seite der Fahrbahn die Maßnahme Ple113 umgesetzt wird, sind entweder markierungstechnische Maßnahmen (Furt) oder bauliche Maßnahmen (Querungshilfe) vorzusehen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2576/7.8124

Kostenschätzung:	3.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

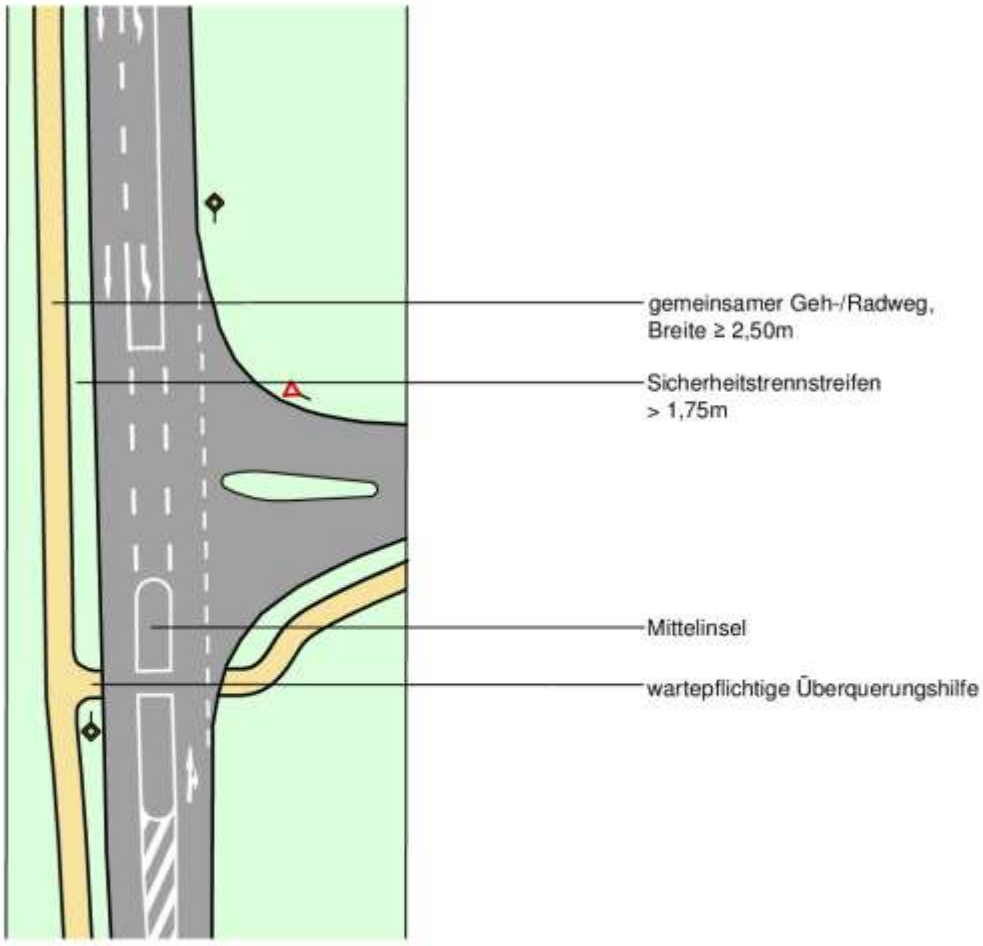
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple113.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			Straße	B 236/Brücke Gut Bauckloh

Musterlösung

Führungsformen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Wartepflichtige Überquerungsstellen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 70 ff.

Anwendungsbereiche:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70km/h begrenzt sein
- ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten

Hinweise:

- die Überquerungsstellen der übergeordneten Straße soll entweder in der Verziehung des Linksabbiegestreifens oder in dessen Rückverziehung platziert werden
- die wartepflichtige Überquerungsstelle darf nicht als Furt markiert oder eingefärbt werden
- zur Sicherung des Überquerungsvorganges sind Mittelinseln zweckmäßig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-7
Stand: Januar 2018

Abschnitts-Nr.	Ple114	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	B 236

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

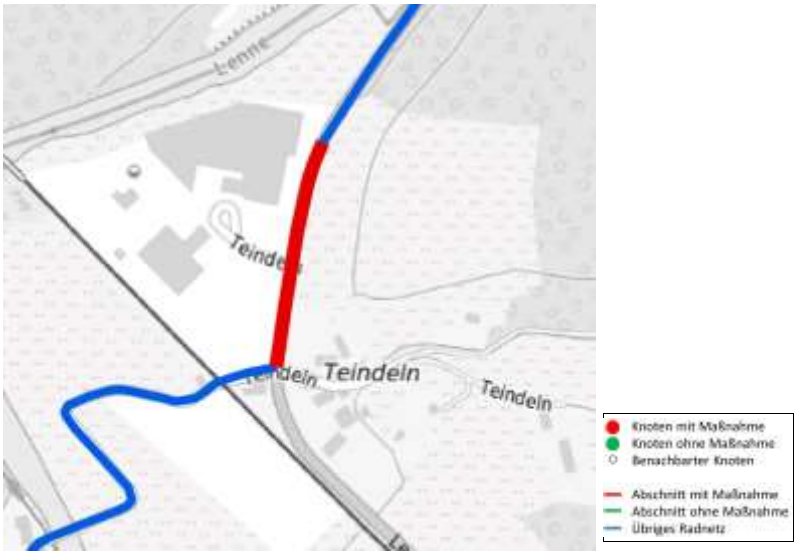
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 243 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7955 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7955 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2524/7.81137

Kostenschätzung:	97.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

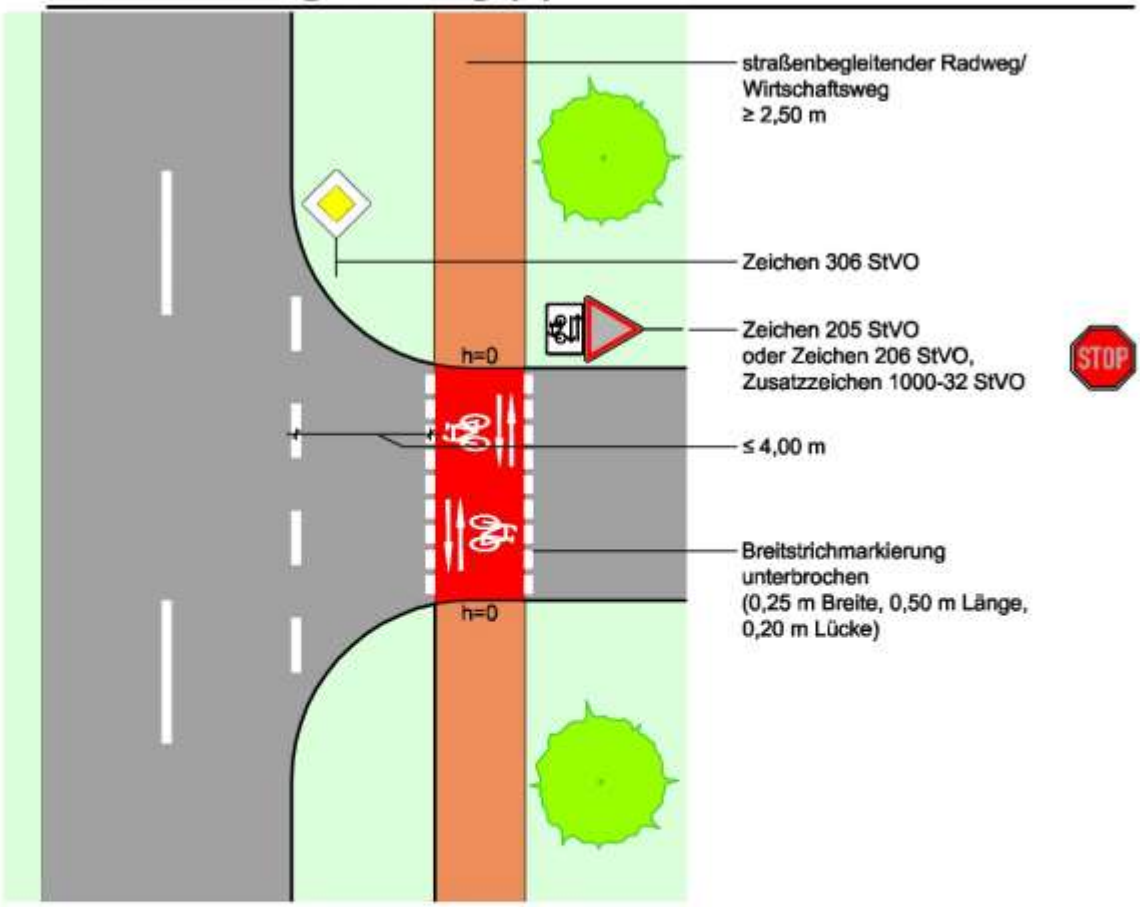
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple114	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	B 236

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

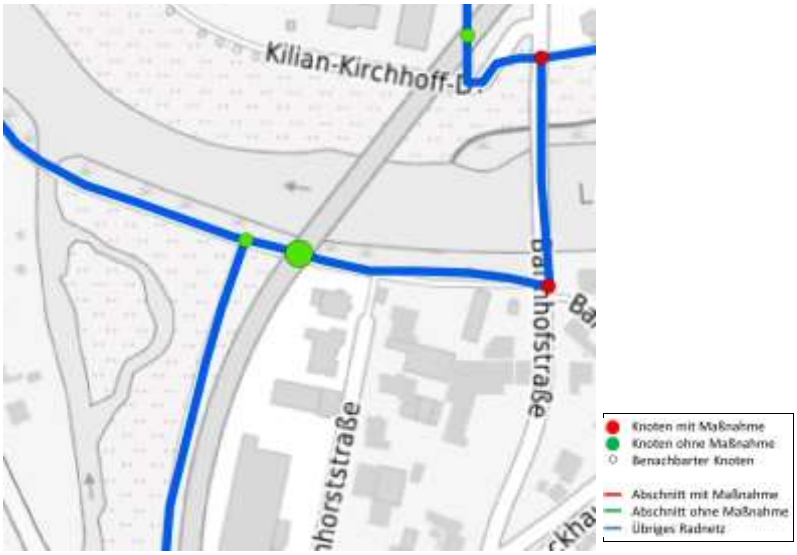
Abschnitts-Nr.	Ple127.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung/Unterführung

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple127
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2283/7.8703

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple130	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Reichsstraße

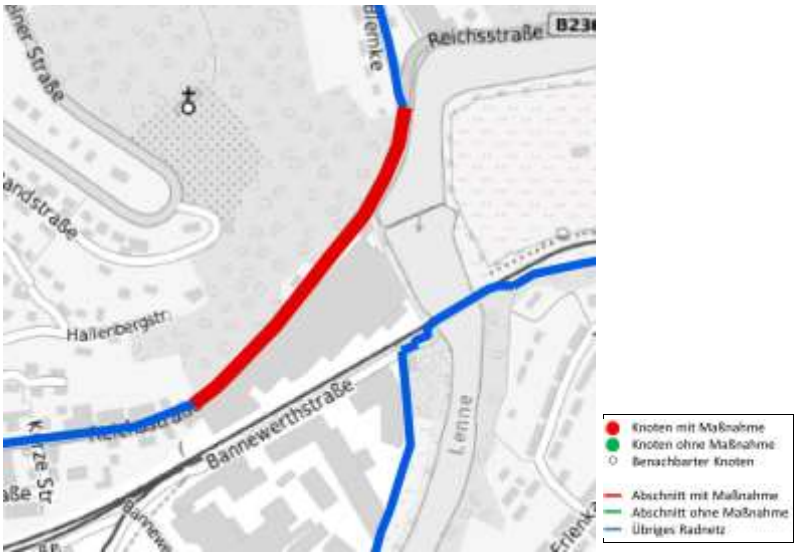
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 391 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6105 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6105 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Der Straßenraum hat insgesamt eine Breite von 8,50 m bis 9,00 m, davon sind derzeit ca. 7,00 m Fahrbahn.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem geeigneten Aufprallschutz (Leitplanke) empfohlen. Es ist zu prüfen, ob die Fahrbahn auf 6,00 m verschmälert werden kann. Der gewonnene Meter und der vorhandene Mehrzweckfahrstreifen könnten (knapp) für einen 2,50 m Breiten Radweg, ggf. mit Hochbord reichen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2332/7.87623

Kostenschätzung:	156.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

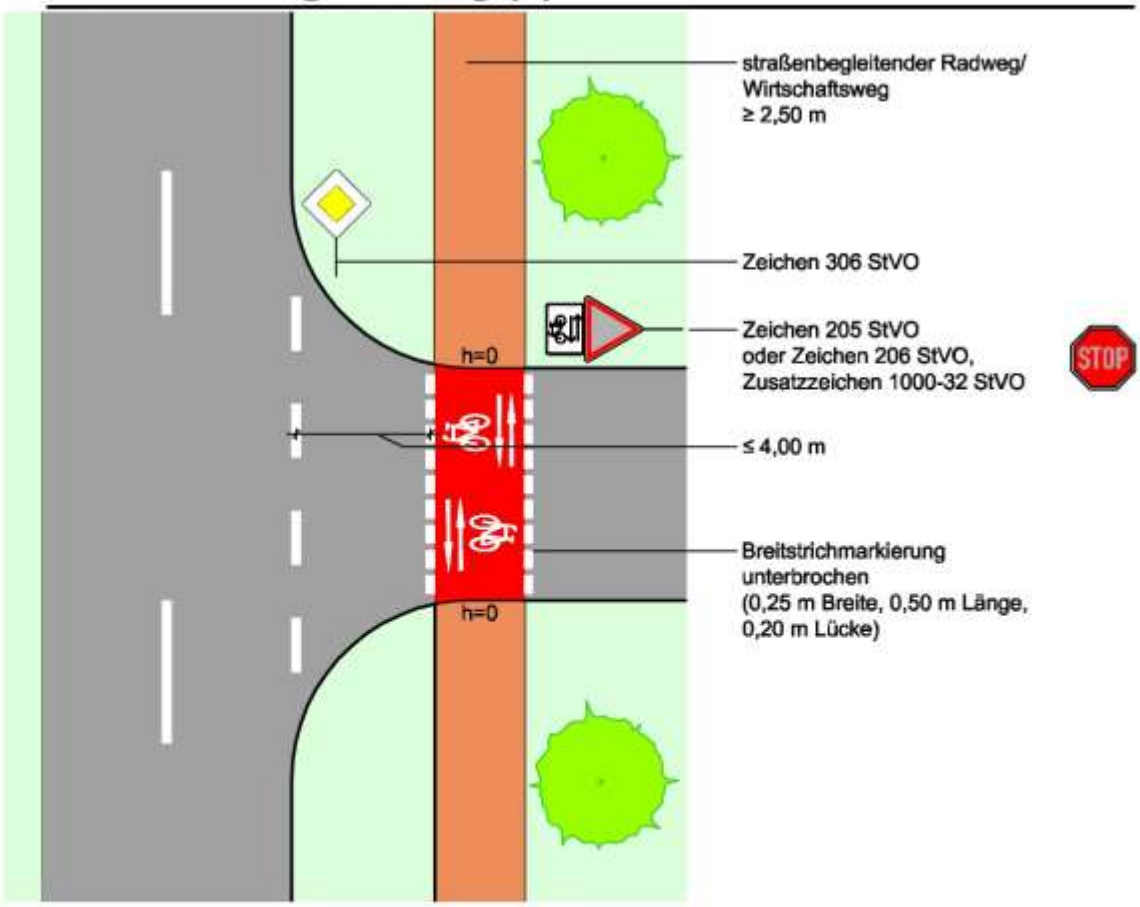
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple130	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Reichsstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Ple130.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Reichsstraße/In der Blemke

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple130
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wenn der Radweg Ple130 auf der Ostseite errichtet wird, dann ist eine Querungshilfe, in Form einer geteilten Querungshilfe anzulegen. Erfolgt der Radwegebau auf der Westseite, dann entfällt diese Knotenpunktmaßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2360/7.8793

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

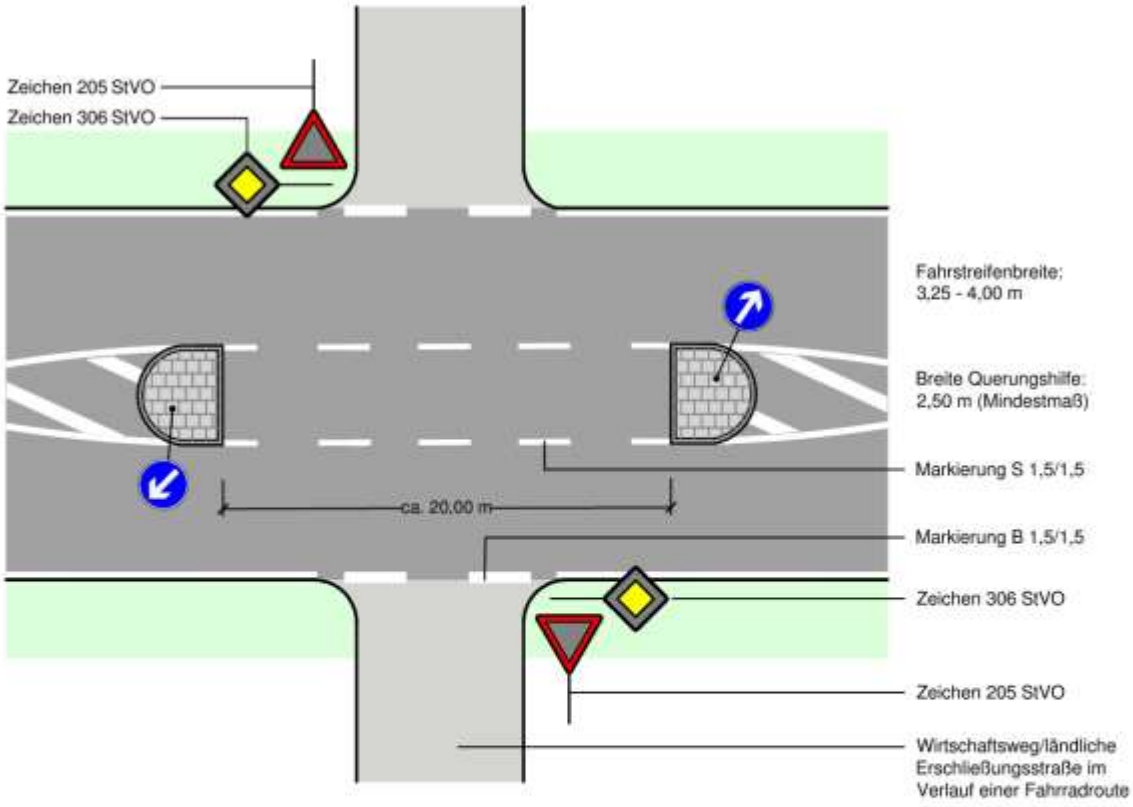
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple130.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			Straße	Reichsstraße/In der Blemke

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple130.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Reichsstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple130
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist der neu zu bauende Zweirichtungsradweg (Ple130) aufzulösen und in die Richtungsführung Ple131 zu überführen. Aufgrund der Verkehrsstärke von mehr als 5000 Kfz/Tag sollte dies über eine bauliche Querungshilfe erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2332/7.8762

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

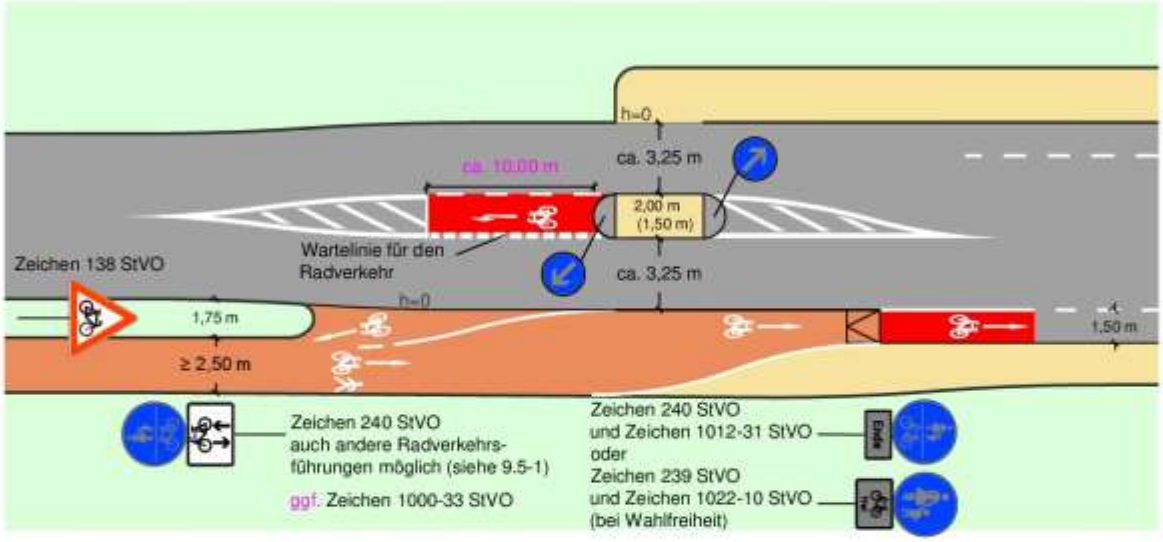
Abschnitts-Nr.	Ple130.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Reichsstraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-11
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple131	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Reichsstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 289 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6105 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6105 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Aufgrund der Fahrbahnbreite von 7,00 m kann nur einseitig ein Schutzstreifen markiert werden. Zum Parken hin ist ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,50 m vorzusehen.
Der Schutzstreifen sollte auf der Nordseite markiert werden.
In Gegenrichtung ist die Anbringung einer Piktogrammspur zu prüfen.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von ca. 5,00 bis 5,50 m.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2332/7.87624

Kostenschätzung:	17.340,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

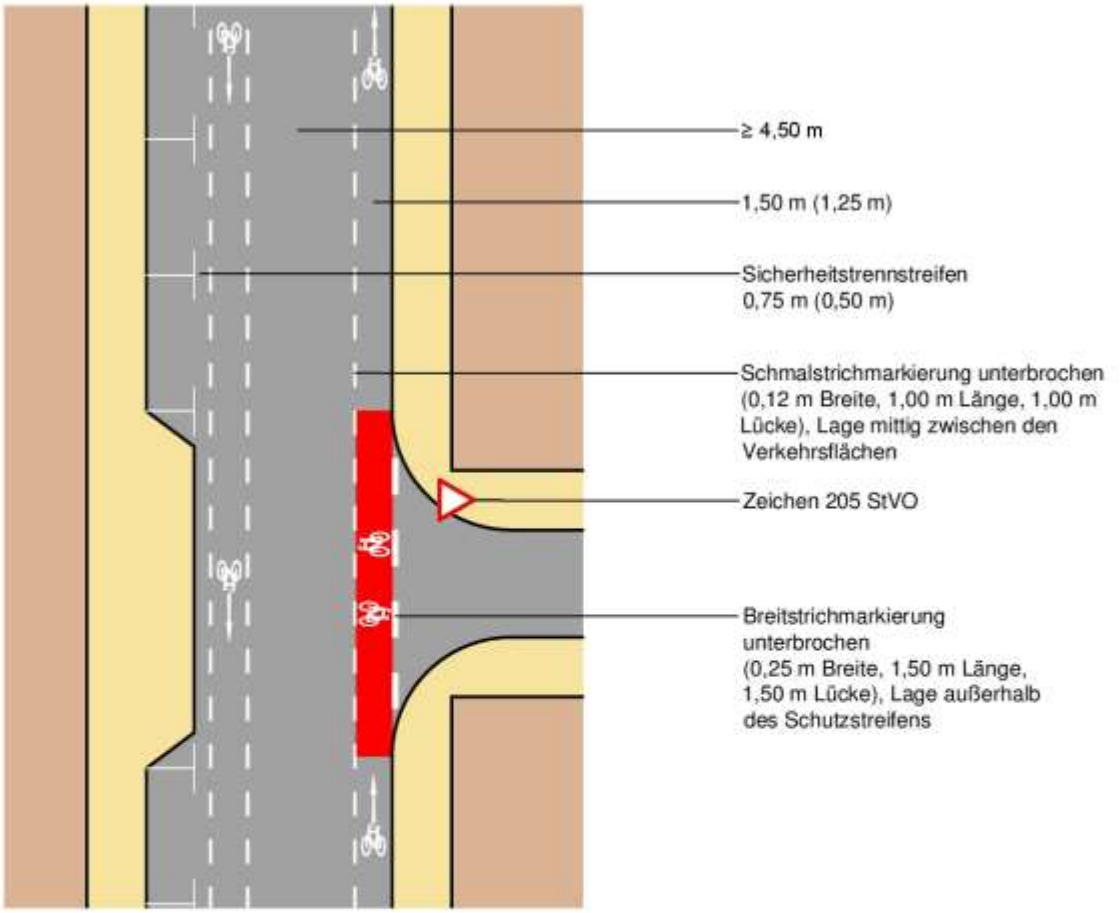
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple131	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Plettenberg			Straße	Reichsstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple131.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Reichsstraße/Bachstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple131
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Vorfahrt





Massnahmentyp: Optimierung Vorfahrt
Es sollte eine Abbiegehilfe für den von Westen kommenden Radfahrenden errichtet und auf geeignete Weise markiert werden (vgl. Musterlösung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2327/7.8722

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

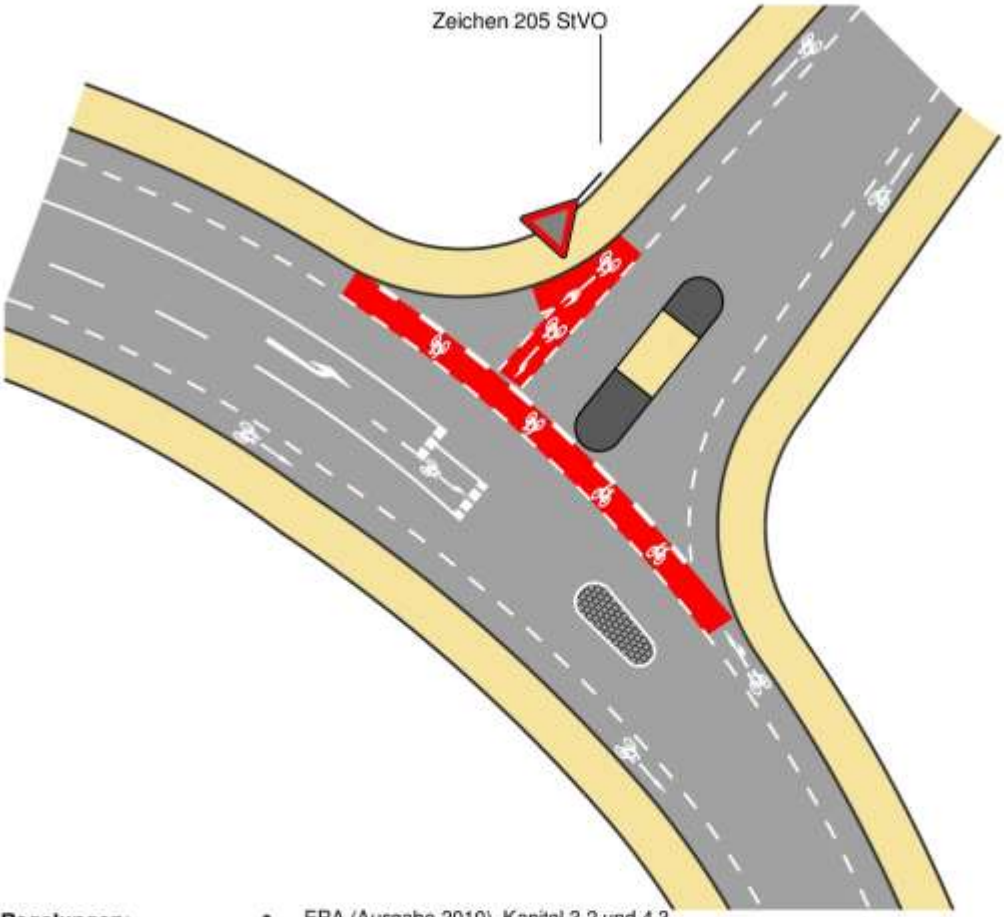
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Ple131.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Reichsstraße/Bachstraße

Musterlösung

Führungsformen an Knotenpunkten

Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2 und 4.3

Anwendungsbereiche:
- Einmündung oder Knotenpunkt unterschiedlicher Ausprägung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:
- zur Reduzierung der Furtlänge und potenzieller Gefahren ist zu prüfen, ob ein Rückbau großer Einmündungen möglich ist
- hohe Geschwindigkeiten abbiegender Fahrzeuge sind durch möglichst enge Kurvenradien zu verhindern
- nach Möglichkeit ist ein Nebeneinanderfahren von Lkw oder Bus und Radfahrer in der Einmündung baulich zu verhindern
- die Linksabbiegespur in der Einmündung soll Gefährdungen durch den toten Winkel reduzieren helfen
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Ple135.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Plettenberg			**Straße**	Breddestraße/Unterführung

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Ple135
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2292/7.8713

Abschnitts-Nr.	Sch004	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

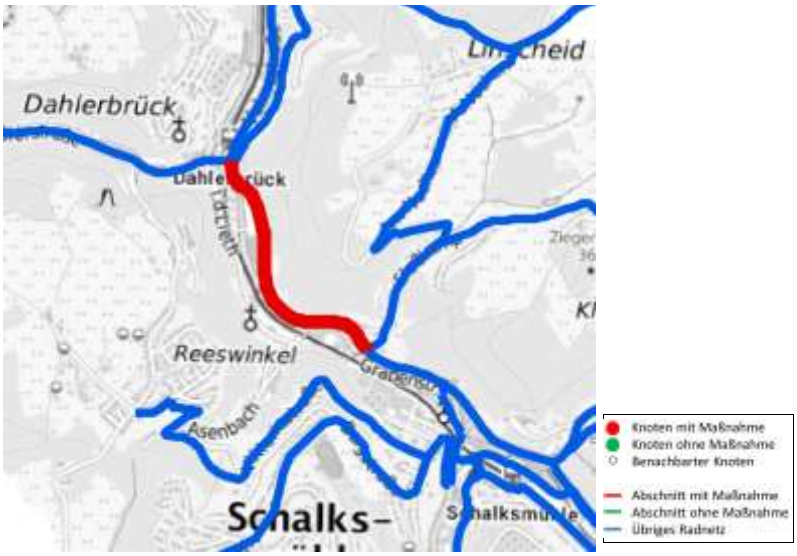
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1014 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6132 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 6132 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2512/7.51709

Kostenschätzung:	405.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

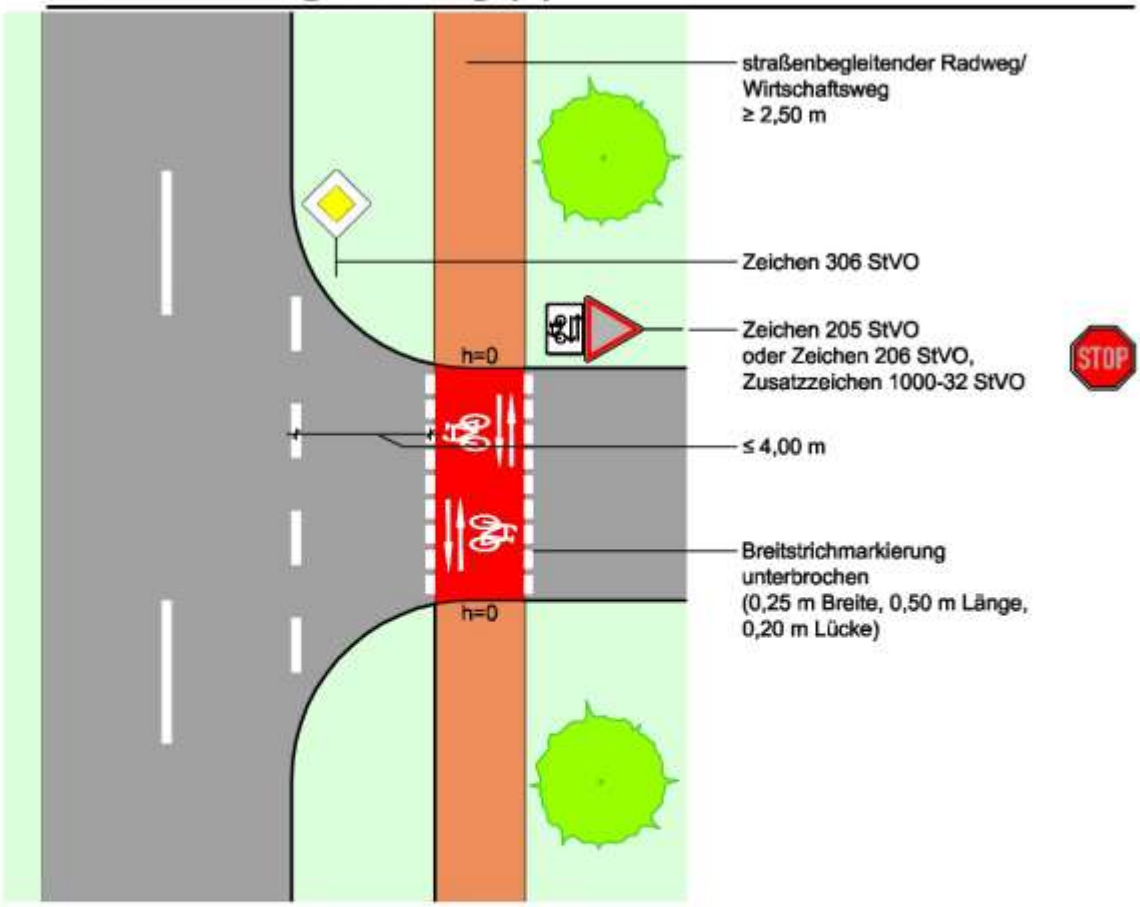
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch004	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch004.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Glörstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch004
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Markierung von vorgezogenen Haltlinien für den Radverkehr auf Glör- und Lindscheider Straße.
Im Zuge von Sch050 sind Furten herzustellen und die Anlage mit Streuscheibe Fußgänger- und Radfahrersymbol auszustatten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2512/7.5170

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

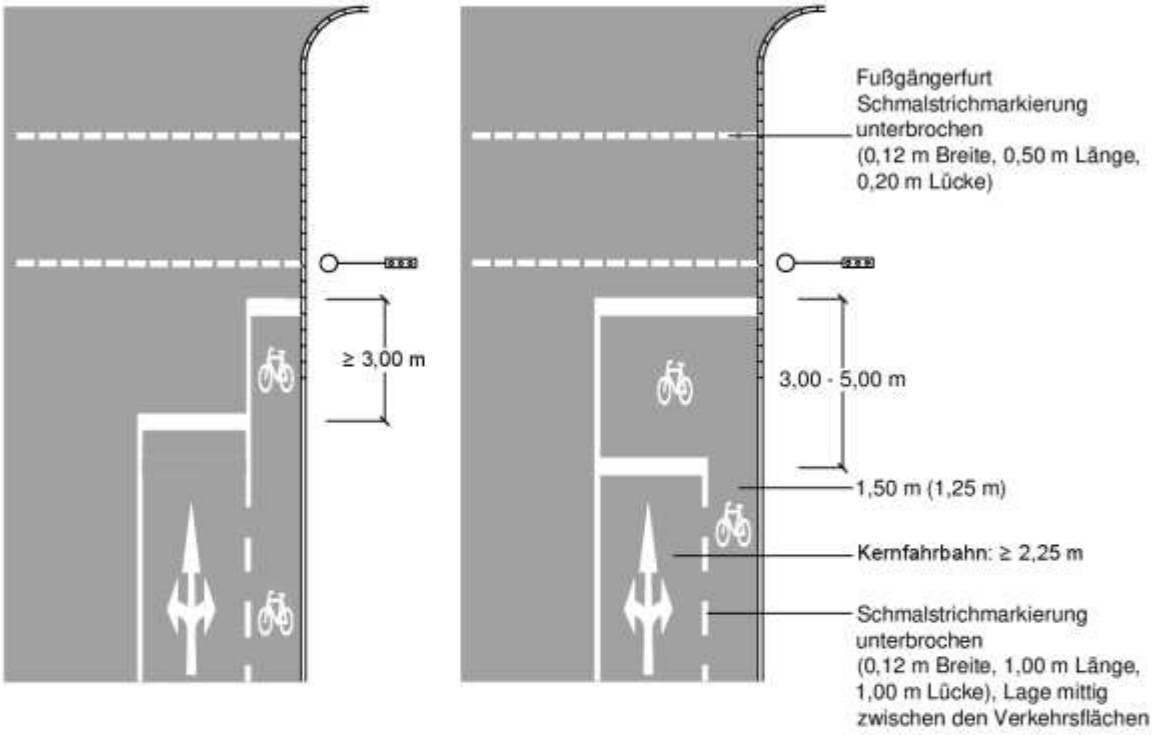
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch004.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Glörstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

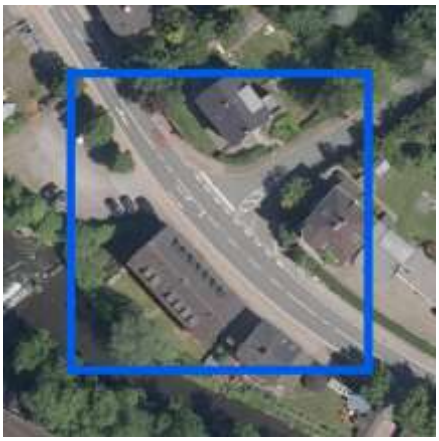
- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.4-3 Stand: Juni 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch004.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Flaßkamp

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch004
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Anstelle des separaten Linksabbiegefahrstreifens sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden. So kann der Radfahrende aus Flaßkamp die B54 queren. Außerdem ist auf diese Weise die sichere Überführung der Zweirichtungsführung (Sch004) in die Richtungsführung (Sch005) gewährleistet.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2447/7.5247

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

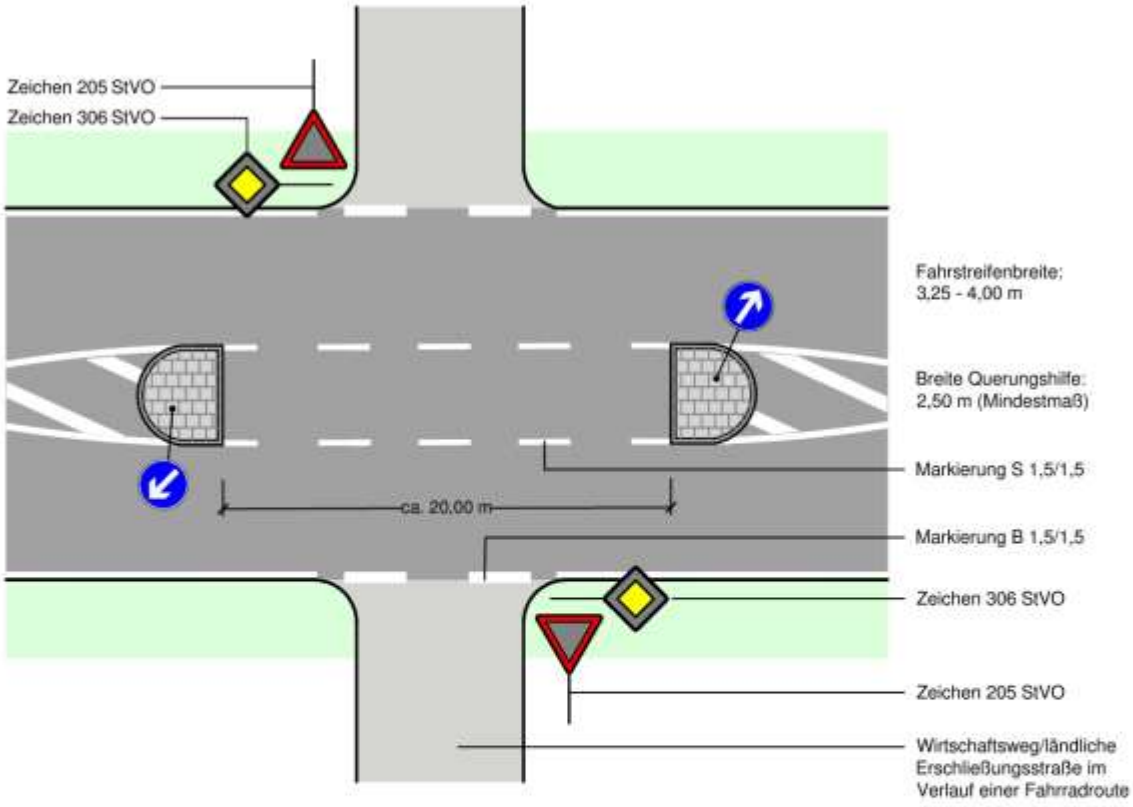
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch004.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Flaßkamp

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch005	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

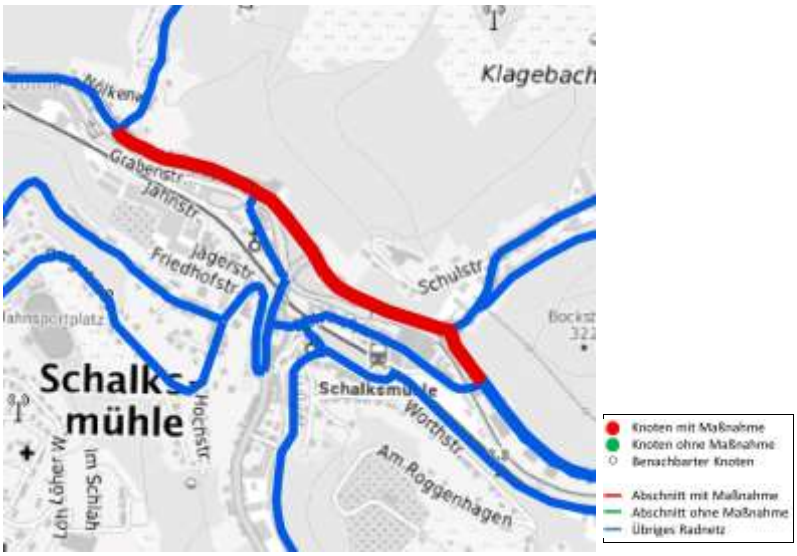
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 982 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 6132 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 6132 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,50 m.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt nach Umsetzung der Maßnahme eine Kernfahrbahn von 4,50 m.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2447/7.52469

Kostenschätzung:	58.920,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

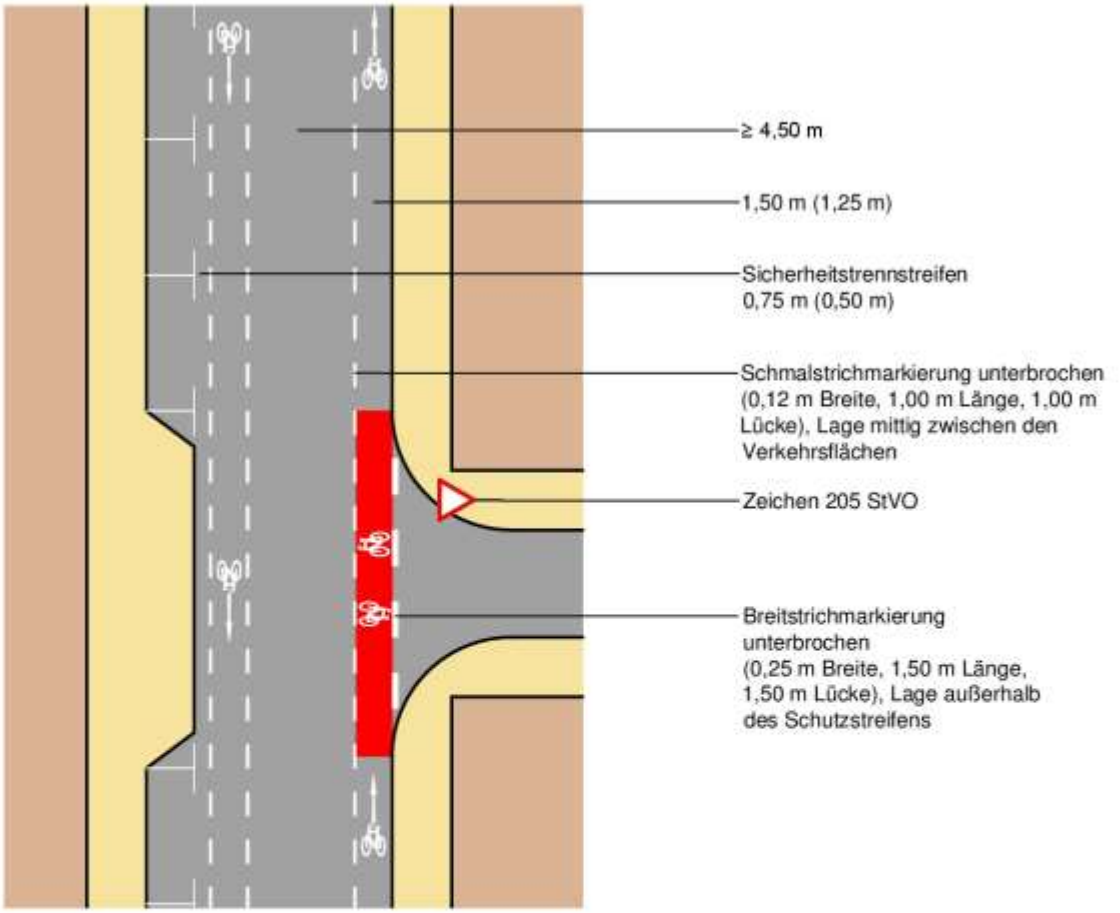
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch005	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch005.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Grabenstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch005
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden. So kann der Radfahrende aus Richtung Grabenstr. die B54 queren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2436/7.5289

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

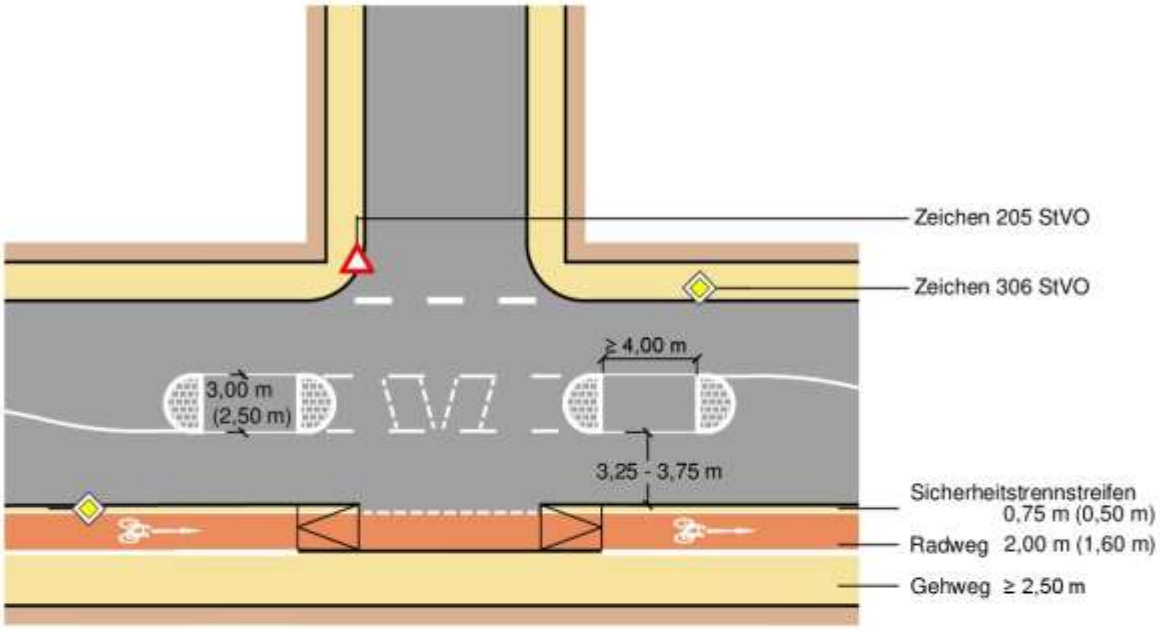
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch005.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße/Grabenstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch005.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Hälverstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch005
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien an der LSA für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2425/7.5306

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

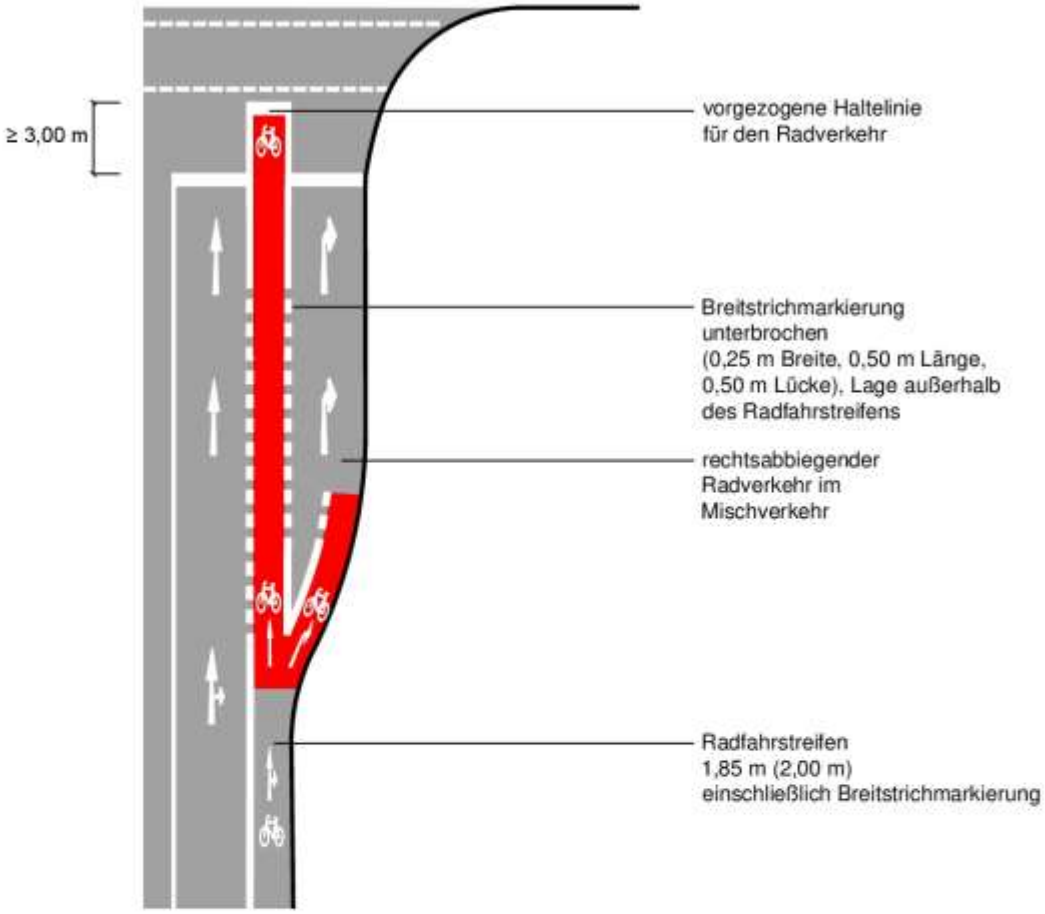
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch005.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße/Hälverstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungsbereiche:

- auf der Strecke vorhandene Radfahrstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf den Rechtsabbiegestreifen geführt werden; dies wird durch eine "Fahrradweiche" verdeutlicht

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- nach Möglichkeit sollen bei Bedarf auch Abbiegestreifen für den direkt links abbiegenden Radverkehr vorgesehen werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-2
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch005.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Klagebach

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch005
mit Streckenmaßnahme: Kreisverkehrszufahrten verschmälern





Massnahmentyp: Kreisverkehrszufahrten verschmälern
Die Zufahrten zum bzw. die Ausfahrten aus dem Kreisverkehr sind, bis auf den südöstl. Knotenpunktarm, ausreichend schmal dimensioniert, so dass Radfahrende nicht überholt werden können. Beim südöstliche Knotenpunktarm müssen hingegen die Zu- und Ausfahrt verschmälert werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2411/7.5349

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

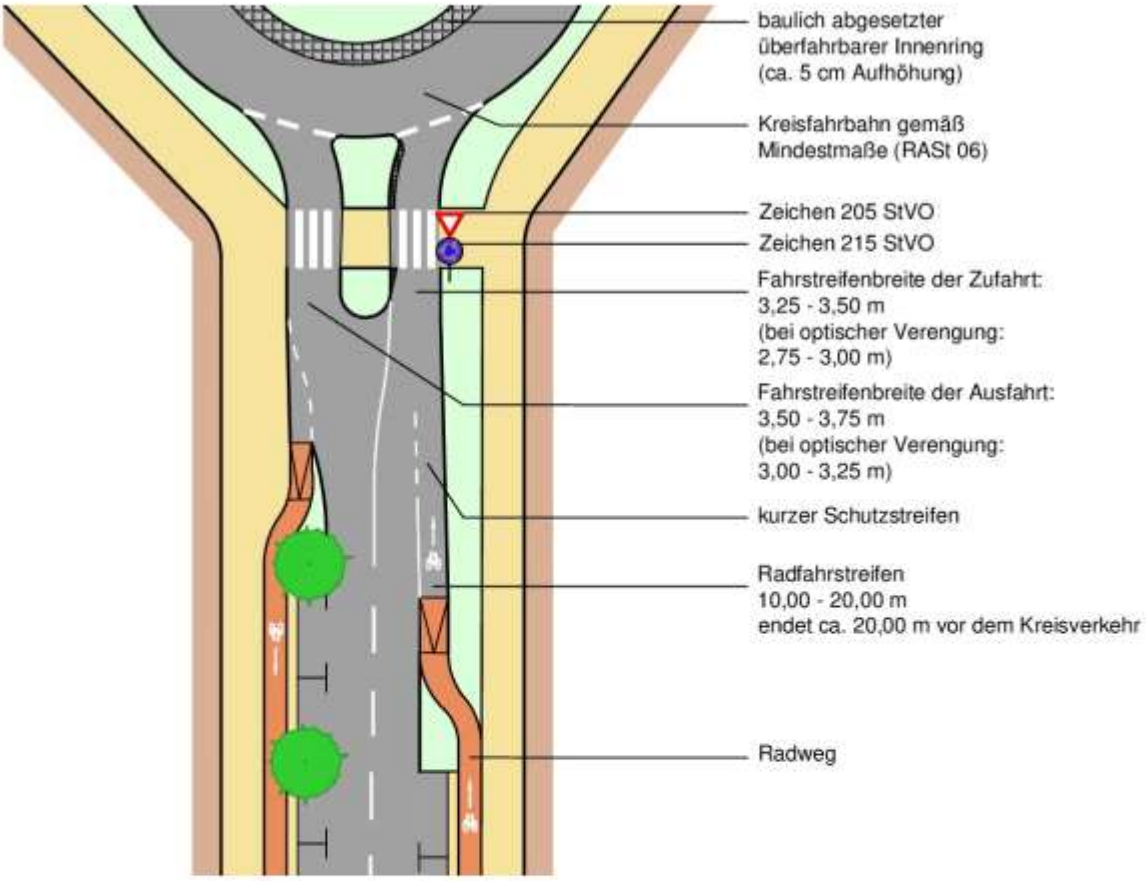
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch005.3	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße/Klagebach

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch005.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Bahnhofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch005
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Zur sicheren Querung für Radfahrende aus der Bahnhofstr. sollte an dieser Stelle eine geteilte Querungshilfe errichtet werden. Der Einmündungsbereich sollte verkleinert werden, da dieser überdimensioniert erscheint. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Knotenpunktsituation neu bewertet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2401/7.5359

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

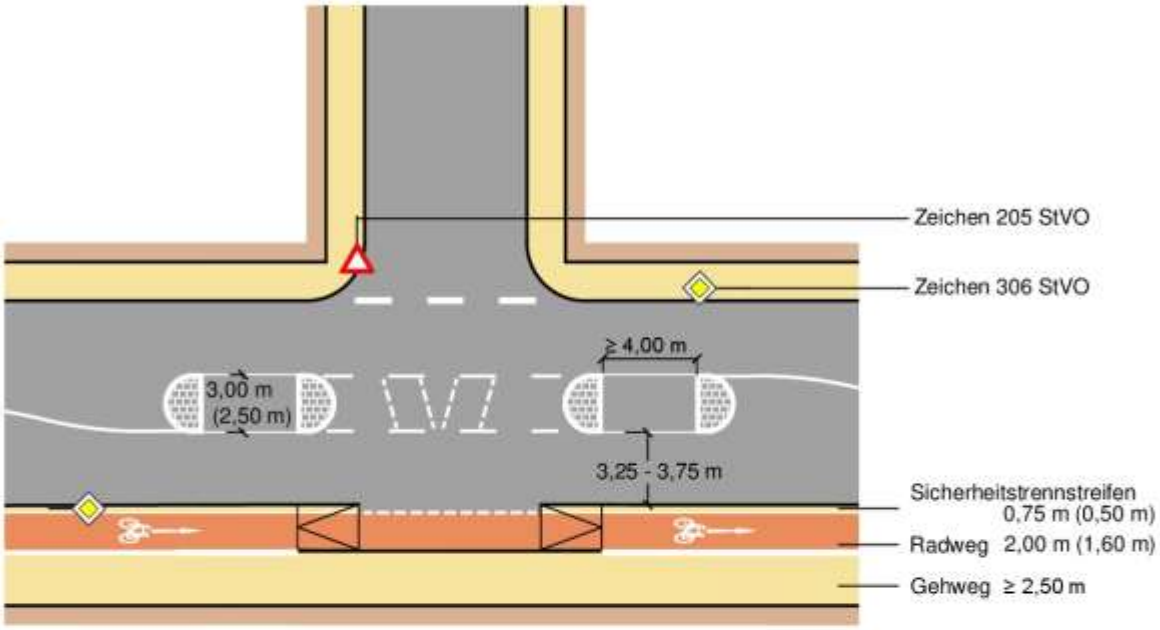
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch005.4	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Bahnhofstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch006a	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

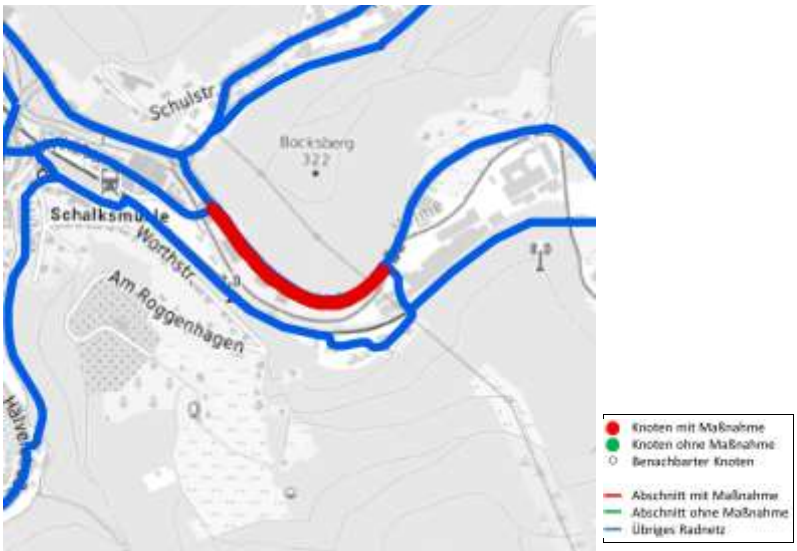


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 476 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Breite der Anlage: 2,00 m bis < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Die Richtungsfreigabe ist innerorts zulässig.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau des Gehweg Radfahrer frei auf 2,50 m Breite.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2390/7.54116

Kostenschätzung:	144.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

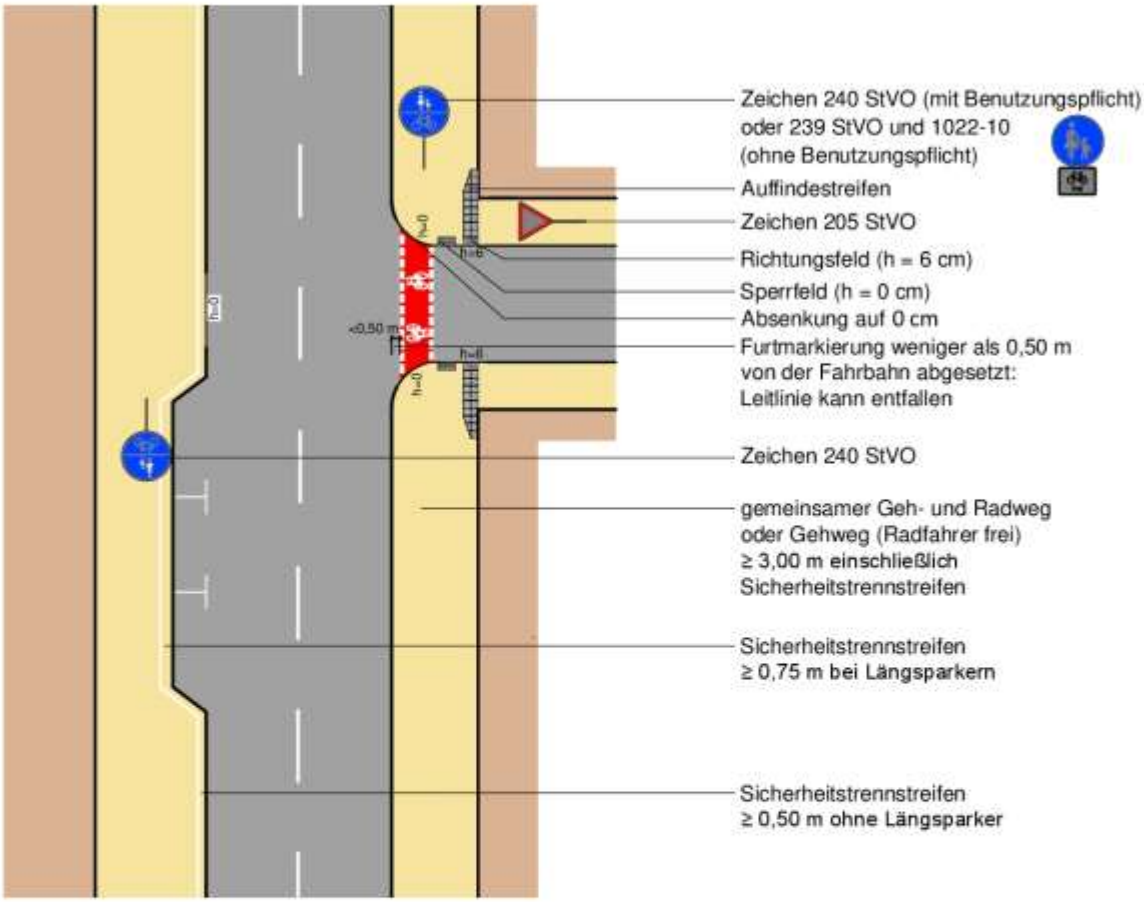
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch006a	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.6-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch006b	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

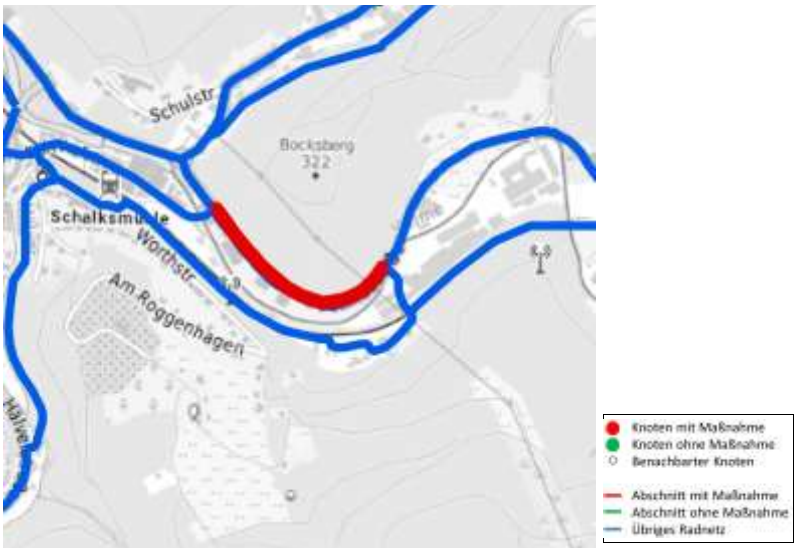
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 465 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in eine Richtung fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sollte geprüft werden, ob einseitig ein Schutzstreifen markiert werden kann.
Die Fahrbahnbreite beträgt derzeit zw. 6,00 m und 6,50 m.
Nach Umsetzung der Maßnahme verbleibt eine Kernfahrbahn von 4,50 m bis 5,00 m.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2391/7.54111

Kostenschätzung:	27.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

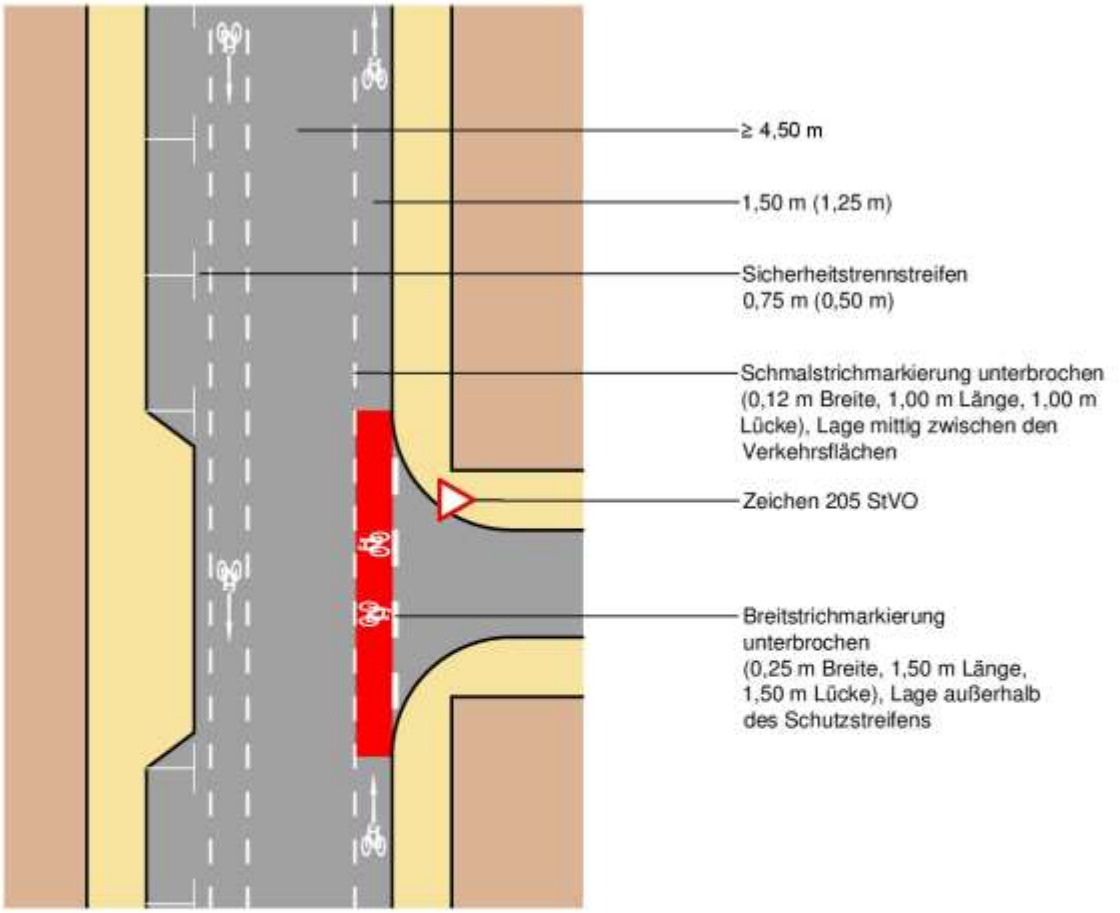
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch006b	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch007	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

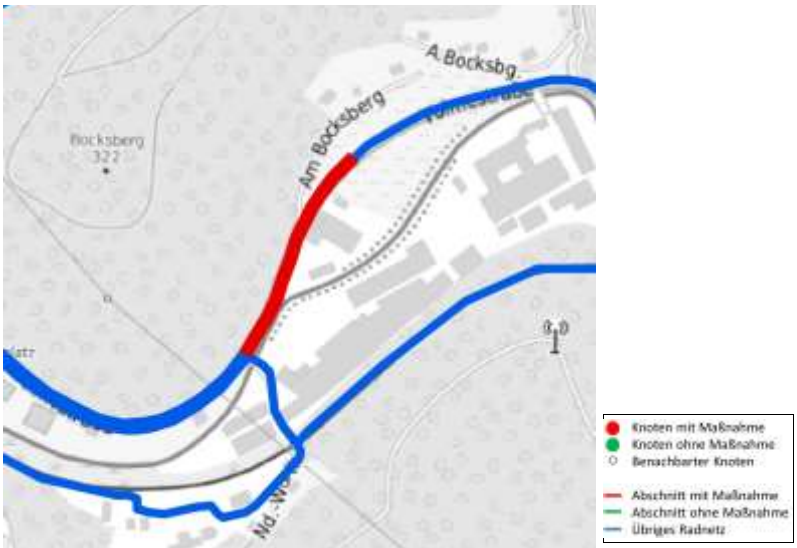
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 240 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Trotz des innerörtlichen Bereichs sollte ein Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m erfolgen.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2409/7.54271

Kostenschätzung:	96.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

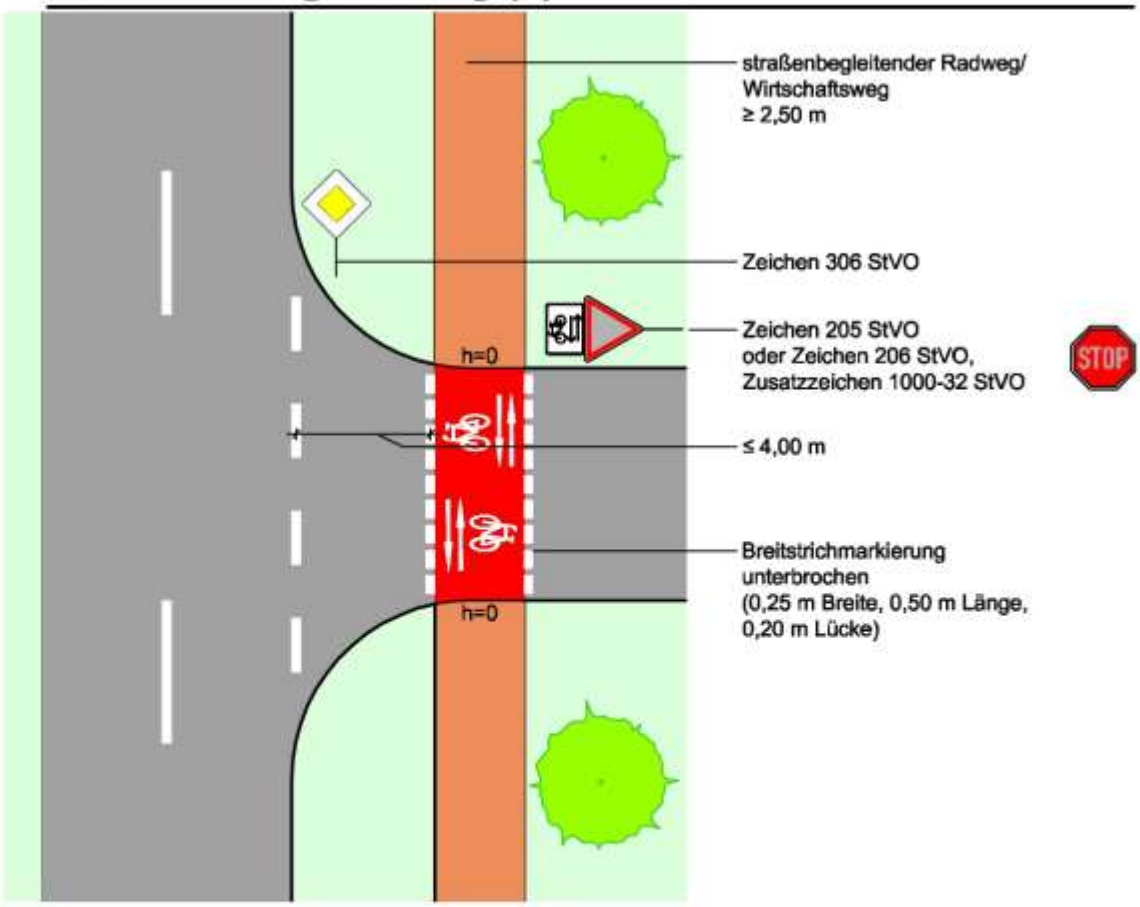
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch007	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

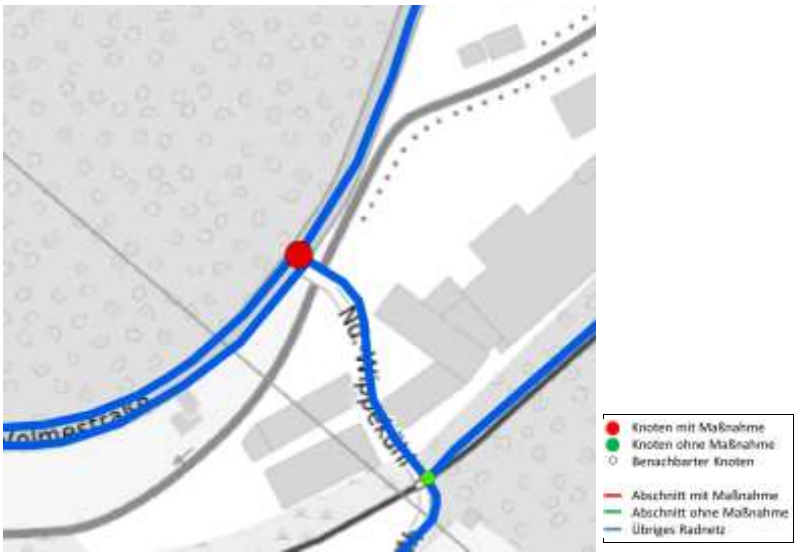
Abschnitts-Nr.	Sch007.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Nieder-Wippekühl

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch007
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Der neu zu bauende Radweg (Sch007) sollte südlich des Knotenpunkts in die Richtungsführung (Sch006a und b) über eine bauliche Querungshilfe gesichert überführt werden. Der linksabbiegende Radfahrende aus Nieder-Wipperkühl kann diese Anlage mitbenutzen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.239/7.5411

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

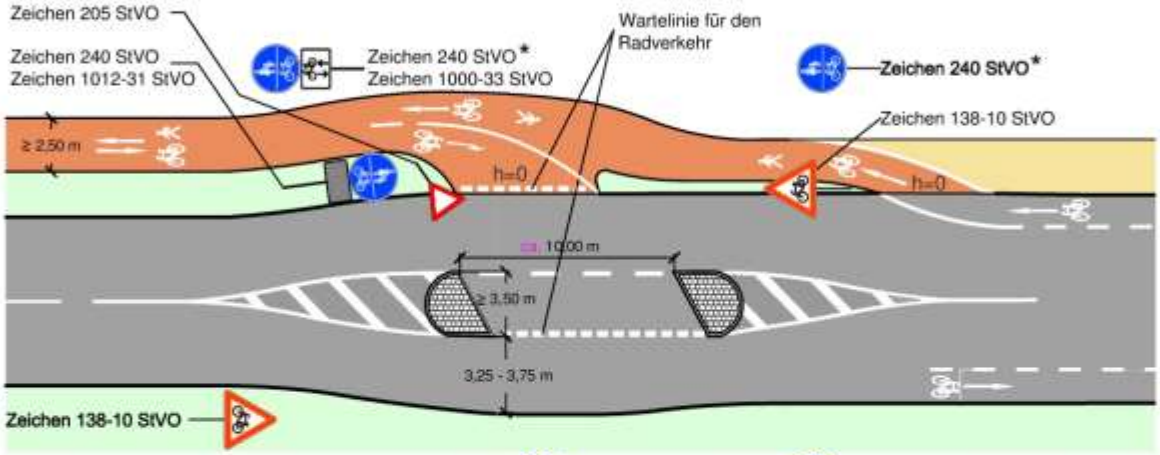
Abschnitts-Nr.	Sch007.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Nieder-Wippekühl

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch008	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

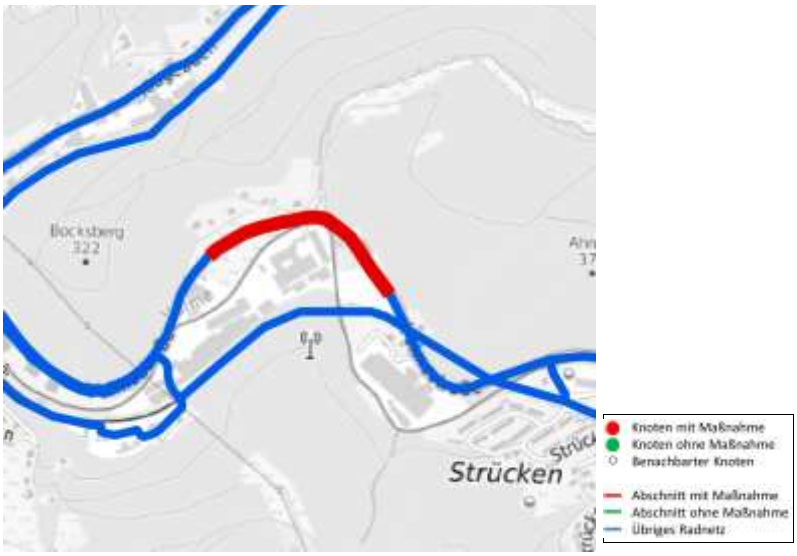
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 478 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m . Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2403/7.54820

Kostenschätzung:	191.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

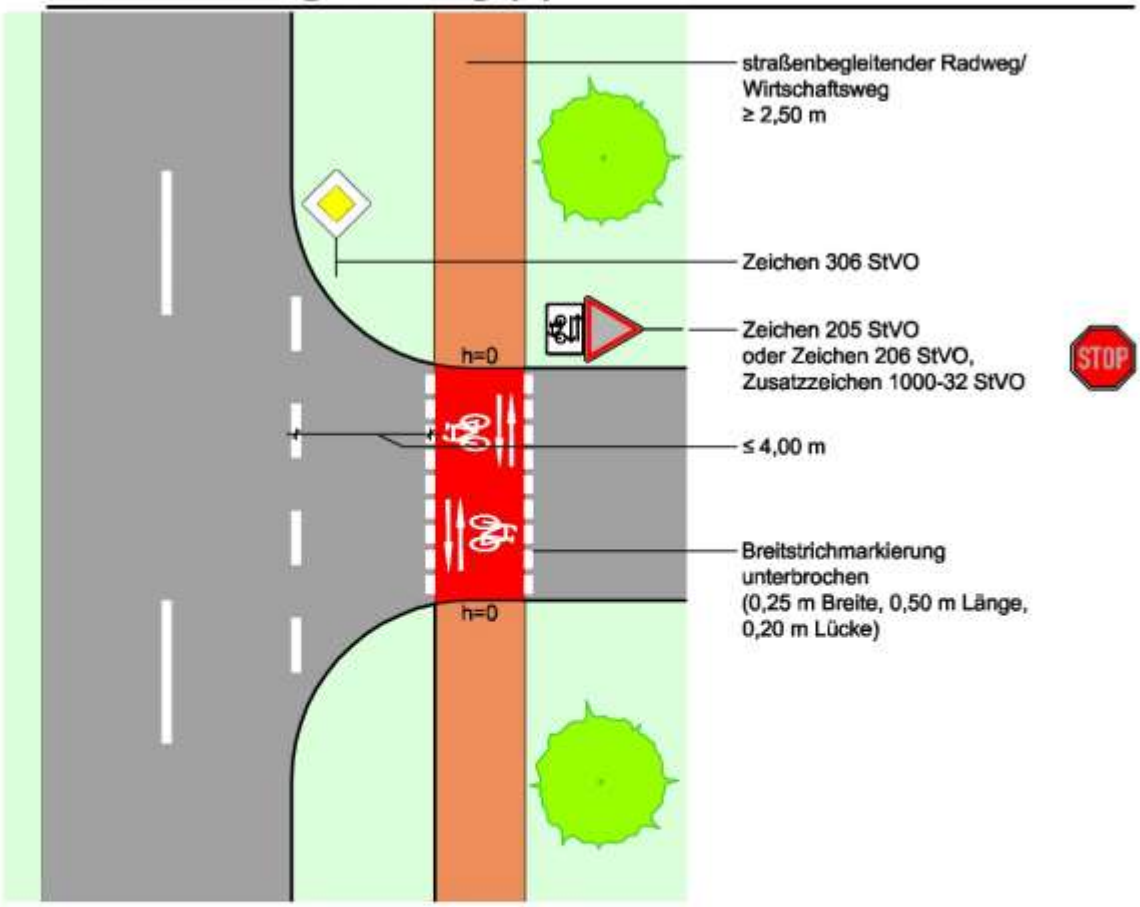
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch008	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch009	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

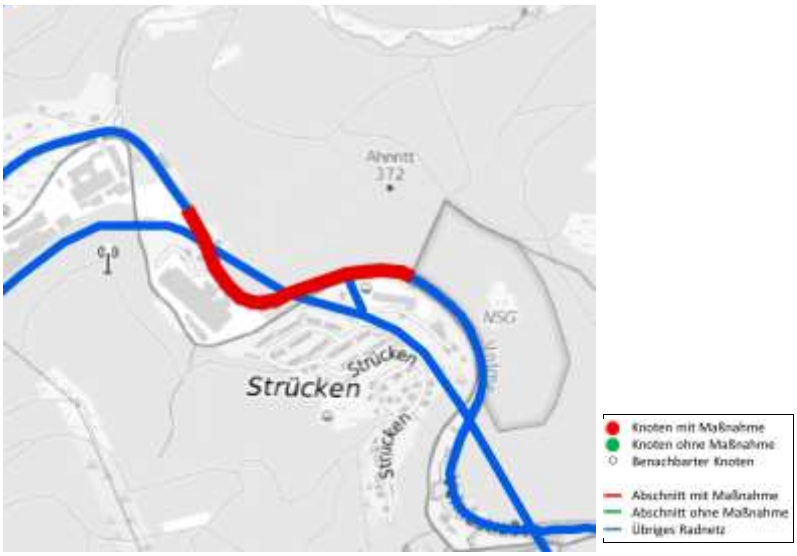
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 598 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4926 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4926 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte eine Radweg neugebaut werden.
Hier ist aufgrund der Topographie ein Radwegebau sehr schwierig umsetzbar.
Sollte kein Radwegebau möglich sein, dann muss, wie bisher, der Radverkehr bei Tempo 50, aufgrund fehlender Alternativen, auf der Fahrbahn geführt werden.
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2391/7.55501

Kostenschätzung:	239.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

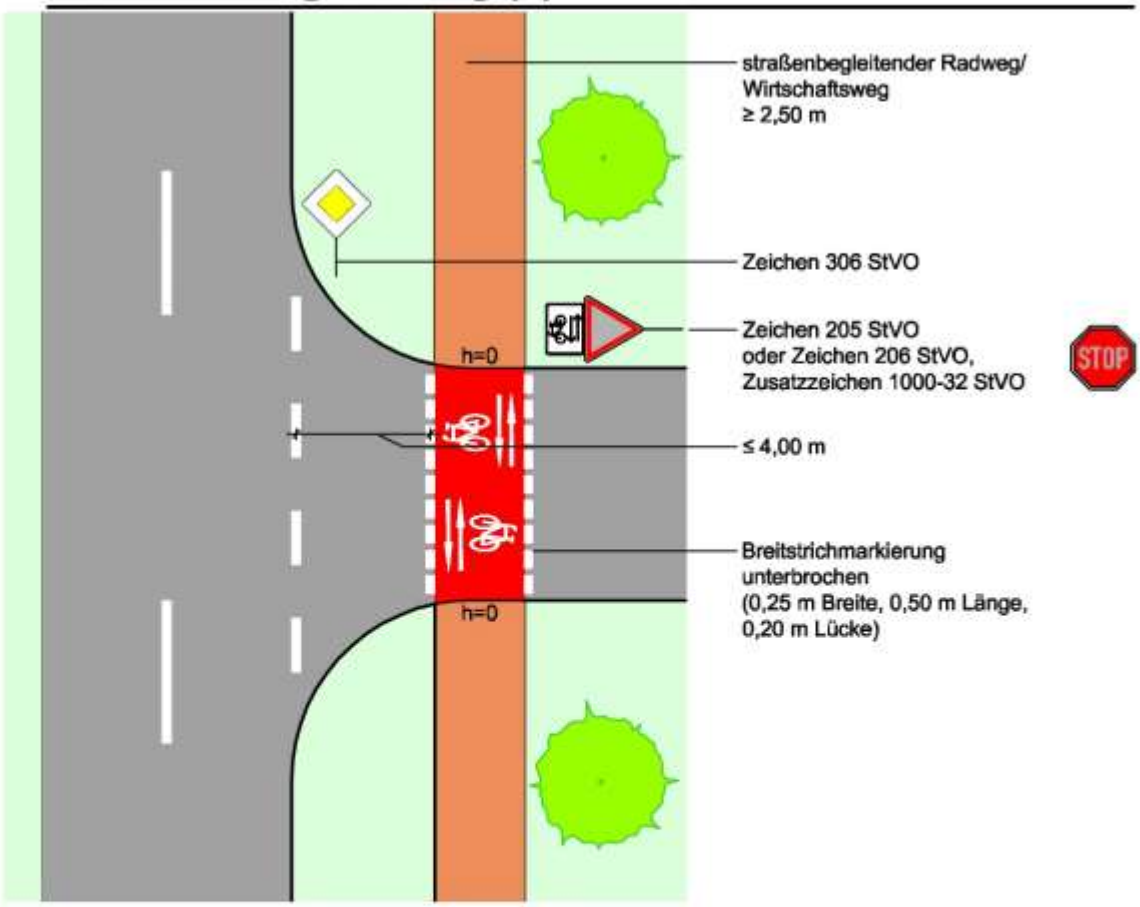
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch009	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

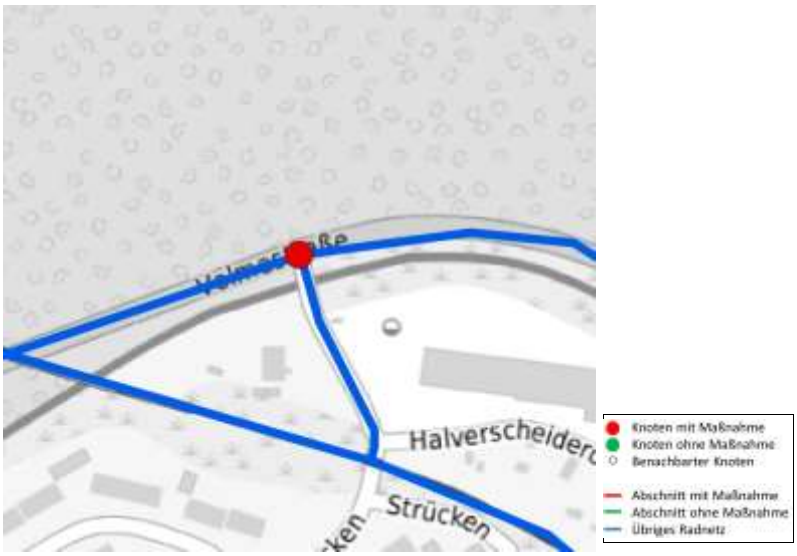
Abschnitts-Nr.	Sch009.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße/Halverscheiderohl

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch009
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Je nachdem auf welcher Fahrbahnseite ein Radweg (Scho009) errichtet wird, ist eine Querungshilfe vorzusehen. Diese sollte als geteilte Querungshilfe umgesetzt werden. Liegt der Radweg auf der Südseite der Fahrbahn, dann entfällt diese Maßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2391/7.5530

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

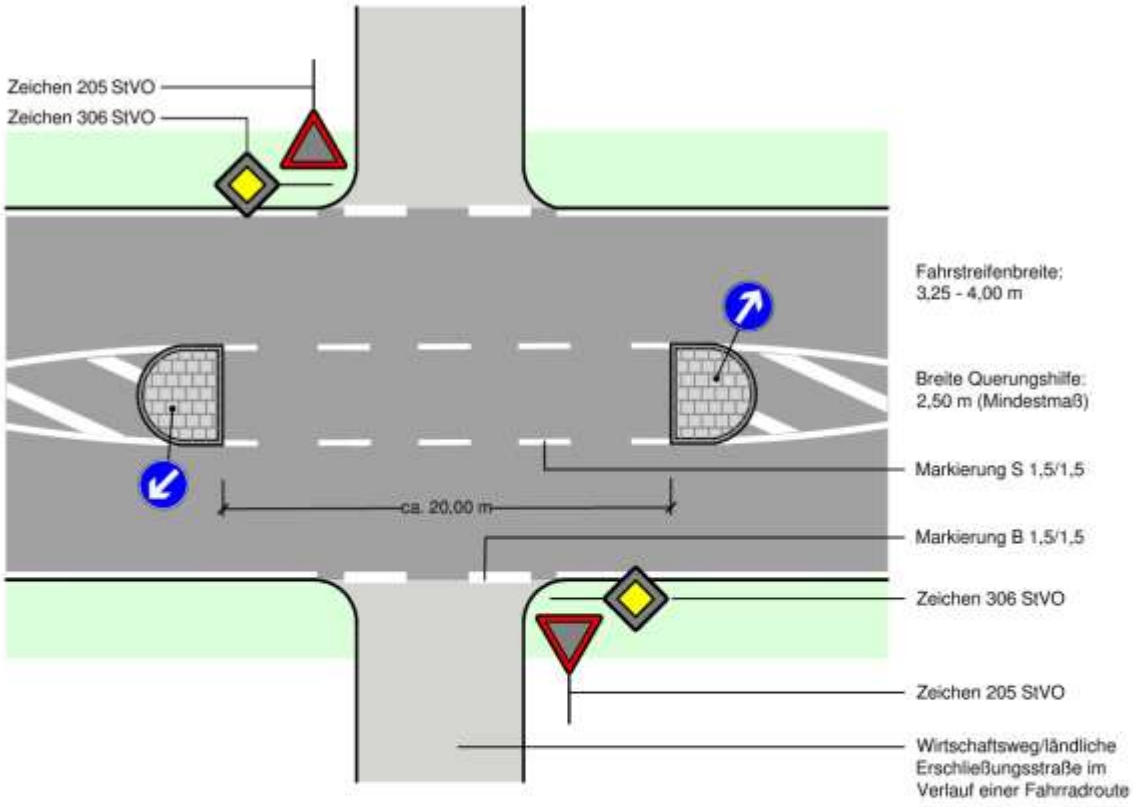
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch009.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße/Halverscheiderohl

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch017	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1356 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 1790 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1790 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Eine Umsetzung eines Radwegs ist aufgrund der Topographie schwierig, aber nicht unmöglich.
Es sollte langfristig der Bau eines Geh-/Radwegs mit 2,50 m Breite angestrebt werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2625/7.56006

Kostenschätzung:	542.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

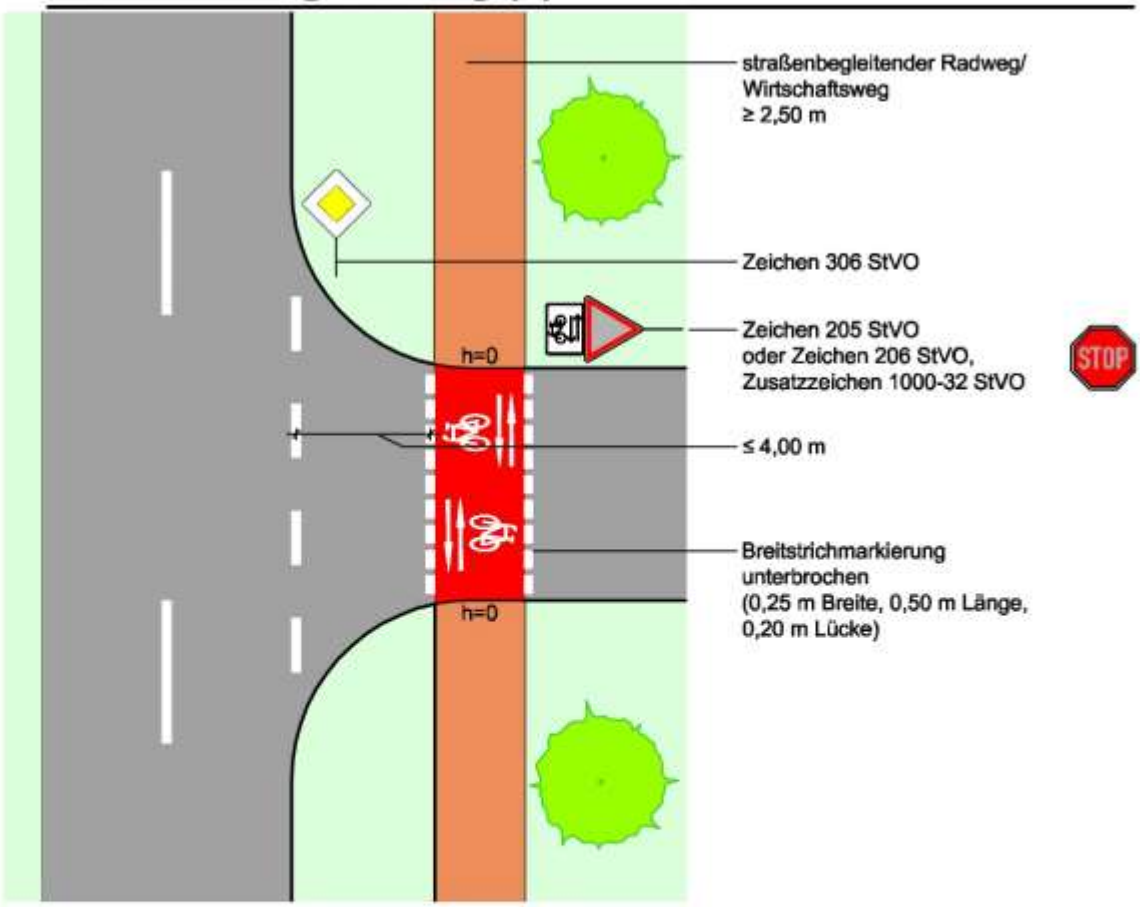
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch017	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch018	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

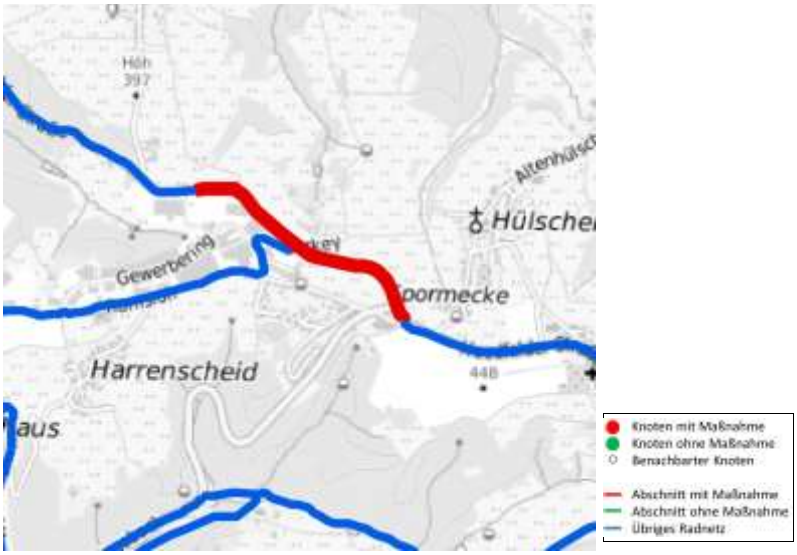
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1016 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1790 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 1790 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die Verkehrsstärke ist aber im Grenzbereich zu Stufe IV zu sehen.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau (weiterer Bedarf)
Es sollte langfristig der Bau eines Geh-/Radwegs mit 2,50 m Breite angestrebt werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2581/7.57148

Kostenschätzung:	406.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

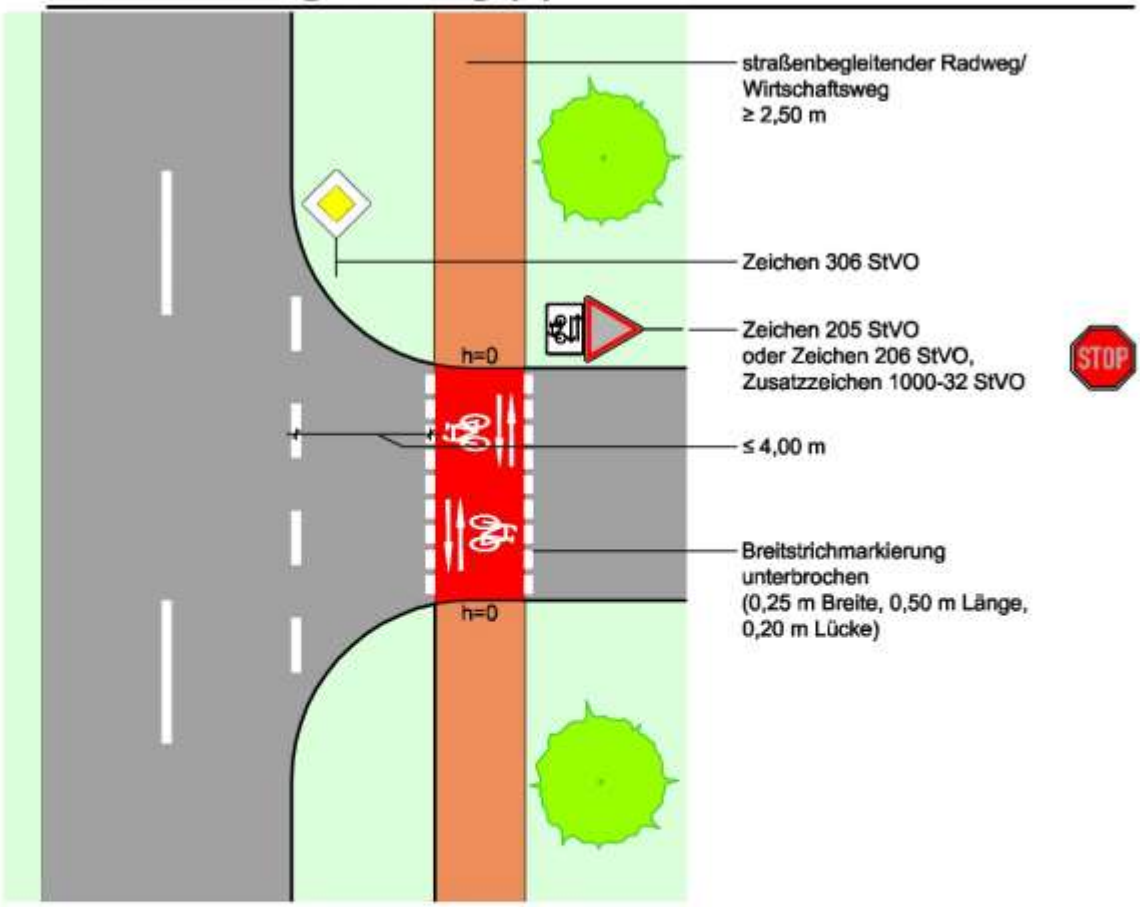
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch018	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

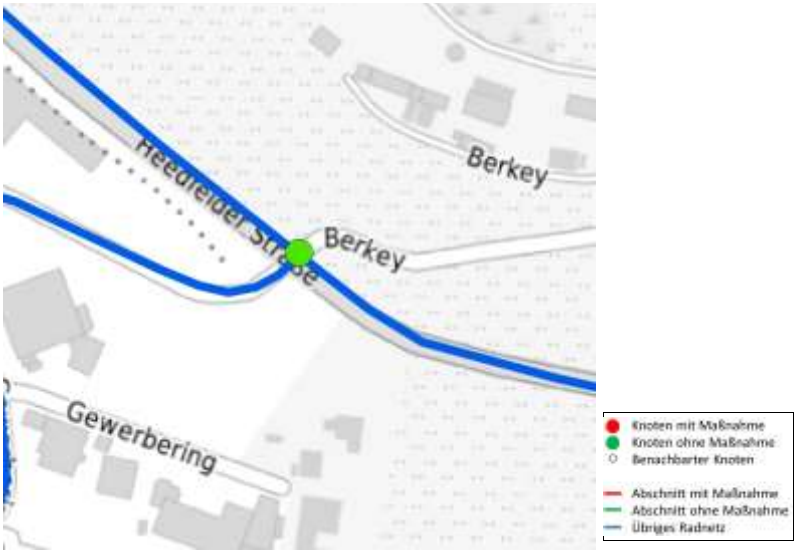
Abschnitts-Nr.	Sch018.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße/Berkley

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch018
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2607/7.5655

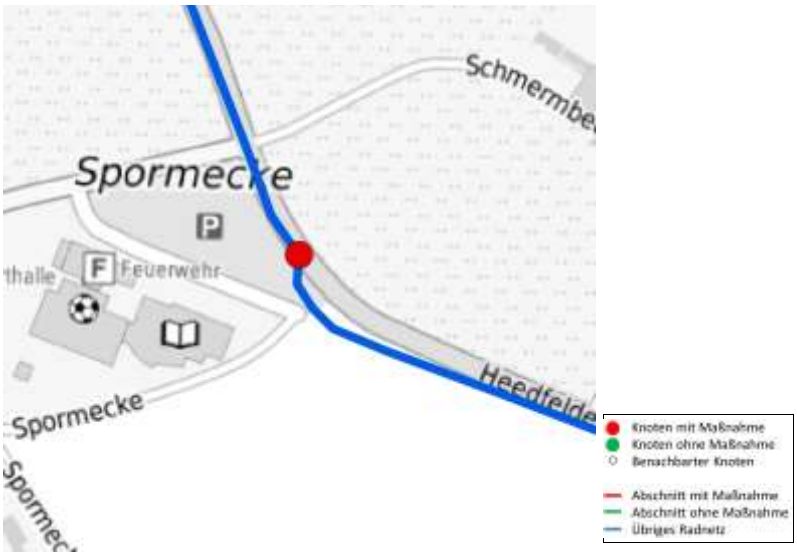
Abschnitts-Nr.	Sch018.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch018
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Kann der neu zu bauende Radweg (Sch018) auf der selben Fahrbahnseite wie Sho019 verlaufen, dann ist an diesem Knoten keine Maßnahme notwendig. Sollte die Fahrbahnseite gewechselt werden müssen, dann ist der Bau einer Querungshilfe erforderlich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2582/7.5714

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**6**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

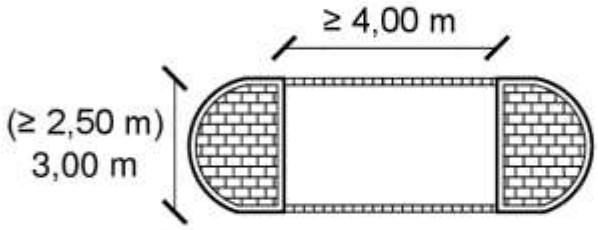
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch018.2	Lage	außerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Schalksmühle			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch019	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

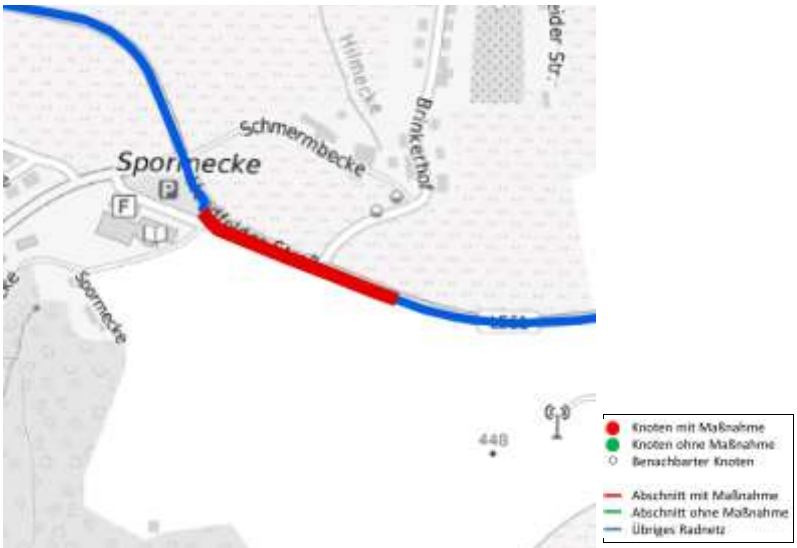


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 227 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9980 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9980 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau des vorhandenen Gehwegs Radfahrer frei auf 2,50 m und Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2573/7.57443

Kostenschätzung:	68.100,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

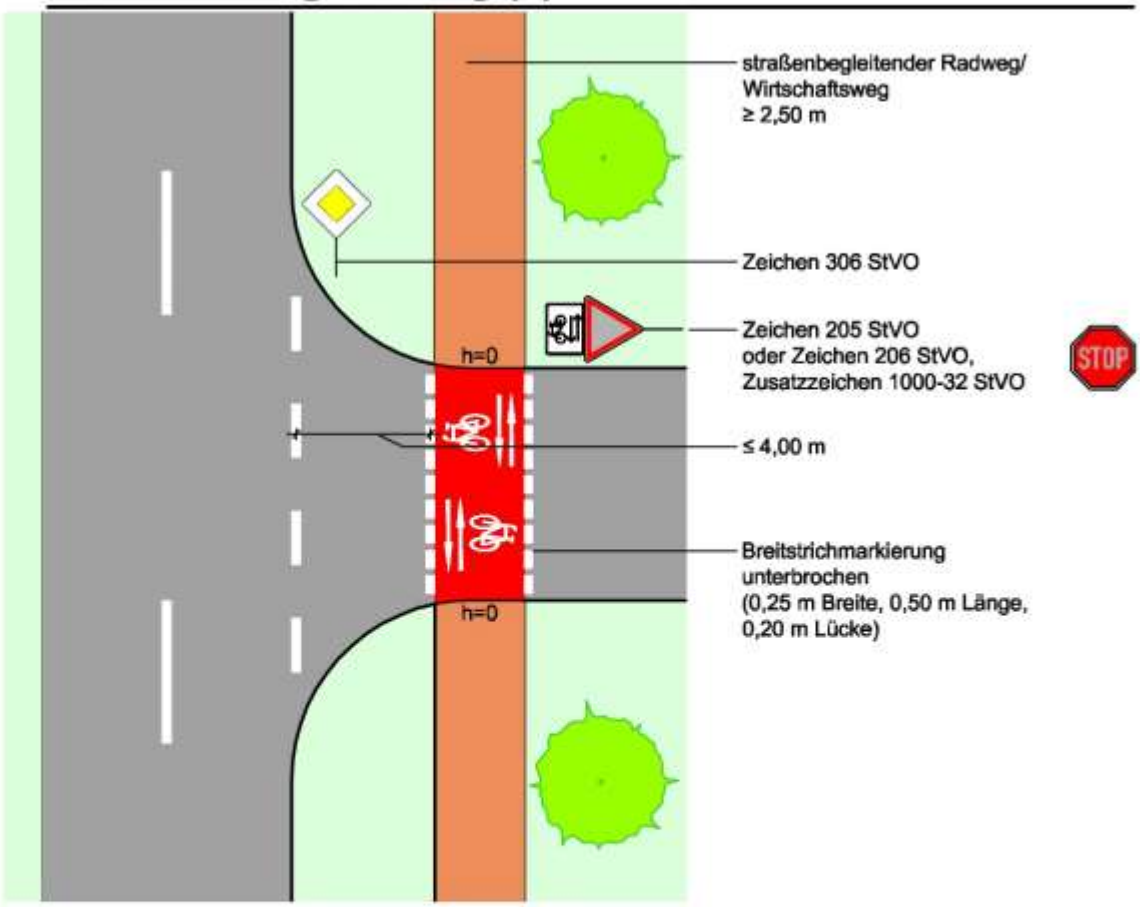
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch019	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch020	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

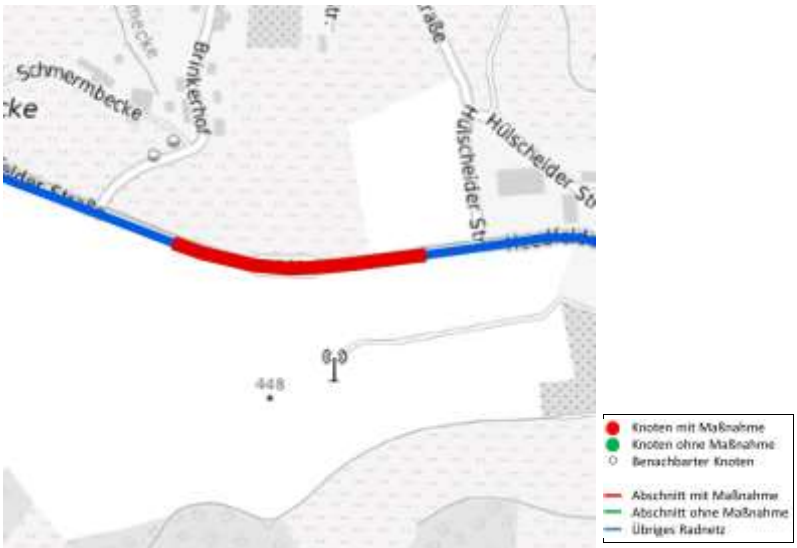


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 271 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9980 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9980 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau des vorhandenen Gehwegs Radfahrer frei auf 2,50 m und Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2573/7.57826

Kostenschätzung:	81.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

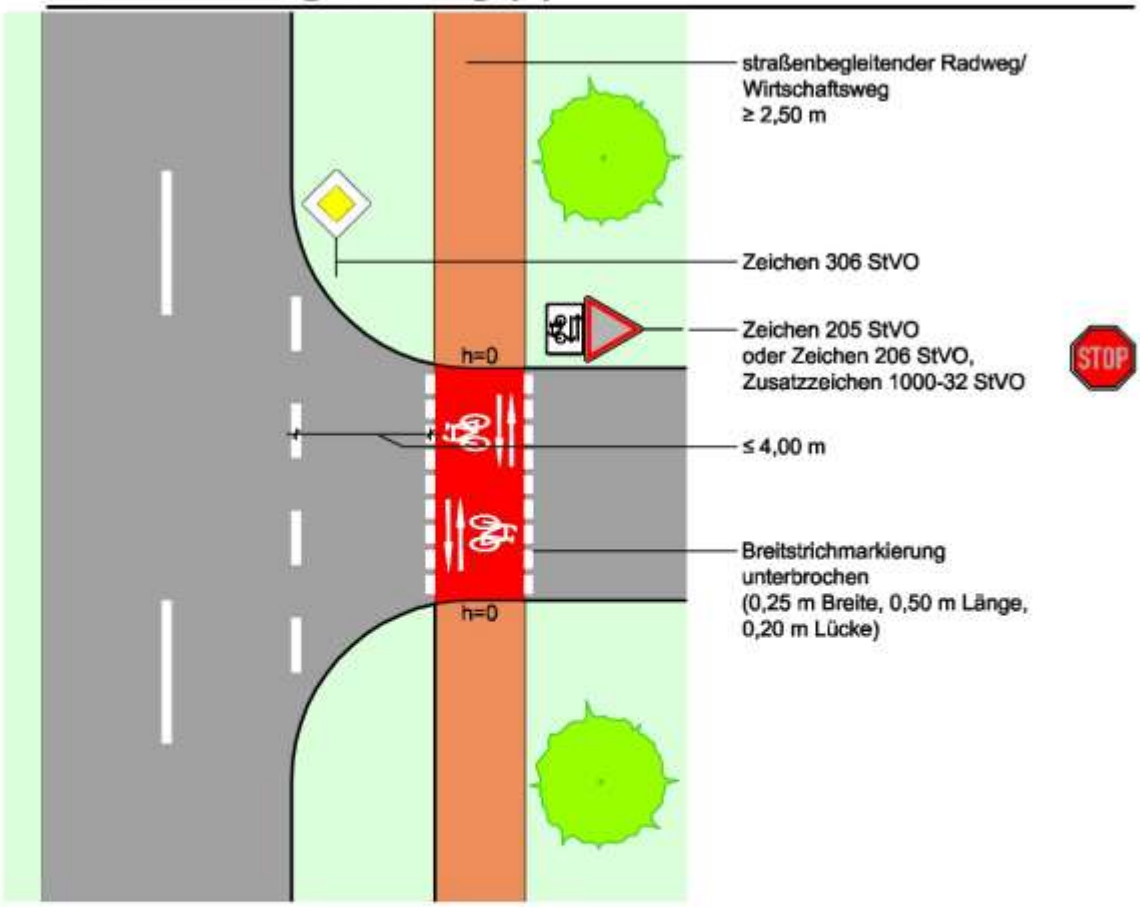
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch020	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch021	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

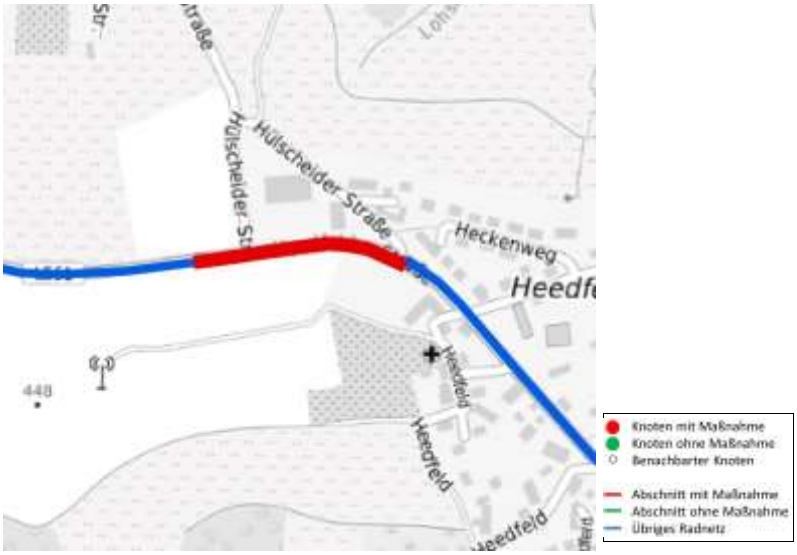


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 229 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9980 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen außerorts
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 1,75 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9980 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau des vorhandenen Gehwegs Radfahrer frei auf 2,50 m und Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2573/7.58146

Kostenschätzung:	68.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

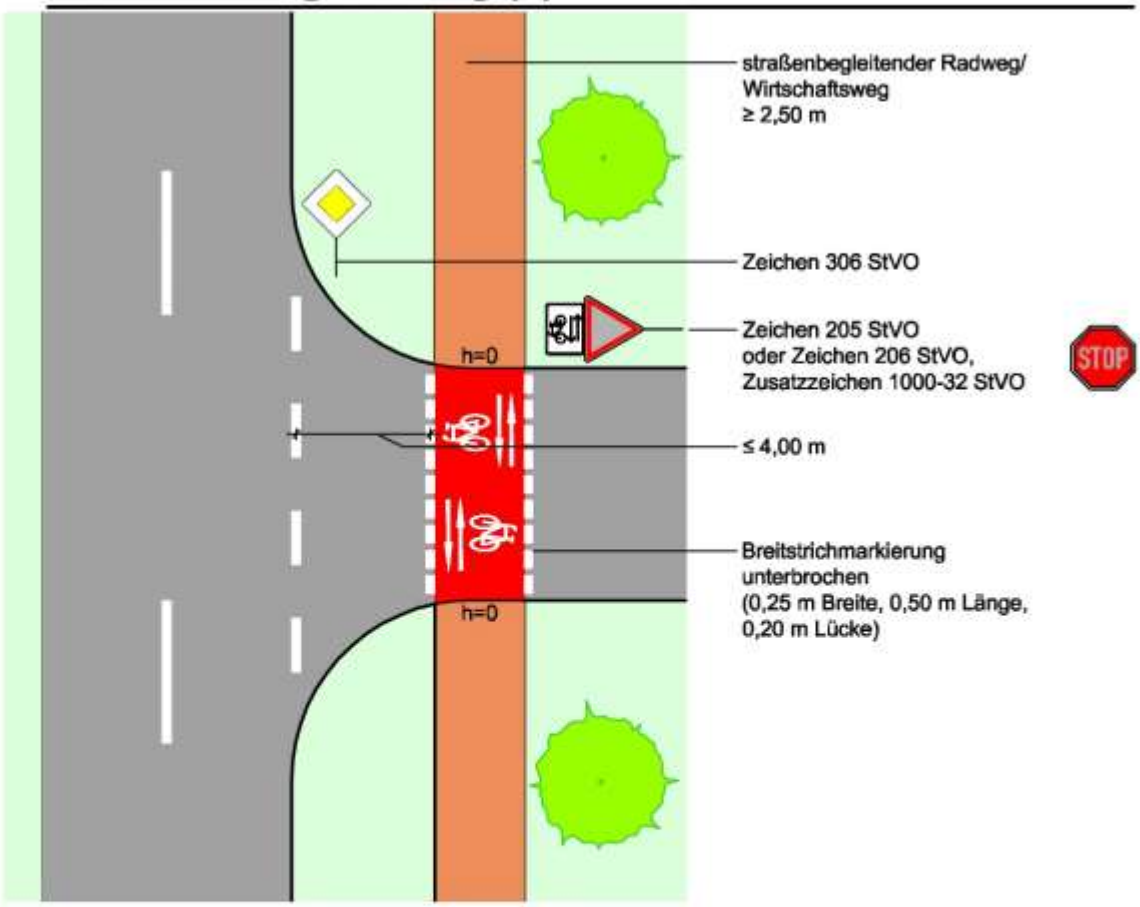
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch021	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

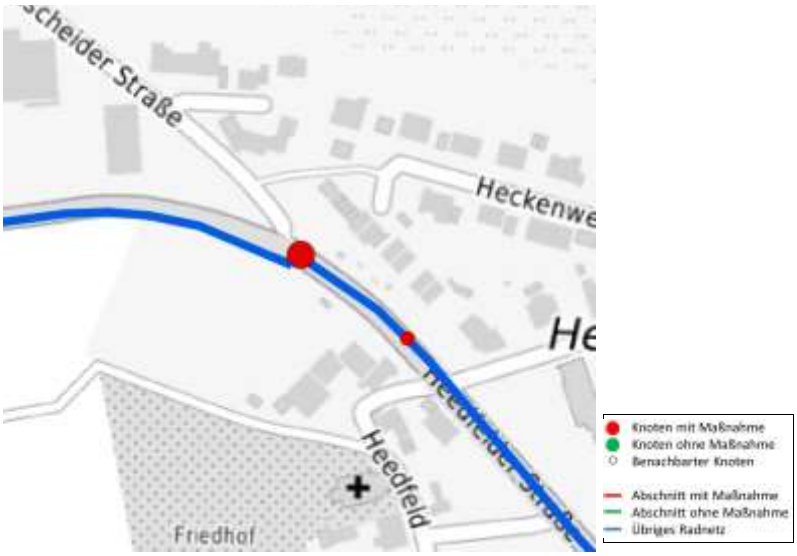
Abschnitts-Nr.	Sch021.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße/Alte Hülscheider Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch021
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
An dieser Stelle wird der Radverkehr von außerorts über den auszubauenden Radweg kommend (Sch021) auf die neue markierungstechnische Führung innerorts (Sch022) überführt. Hierzu sollte eine bauliche Querungshilfe angelegt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2573/7.5815

Kostenschätzung:	30.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

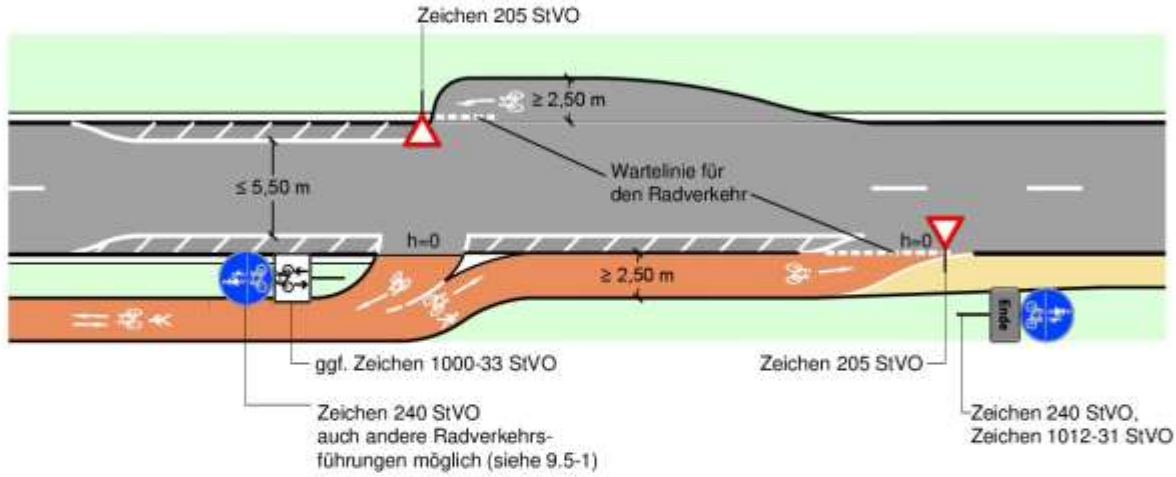
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch021.1	Lage	außerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Schalksmühle			Straße	Heedfelder Straße/Alte Hülscheider Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

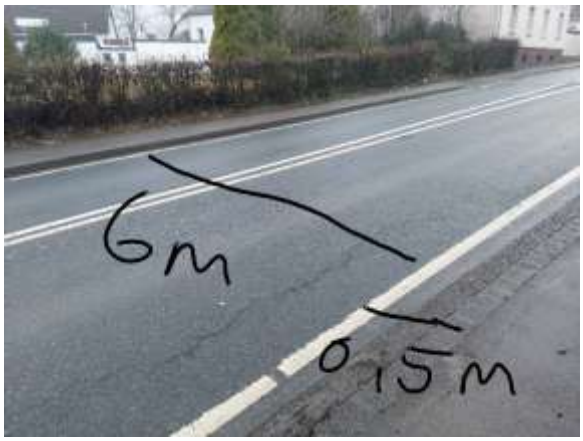
Musterblatt: 9.5-7
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch022	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

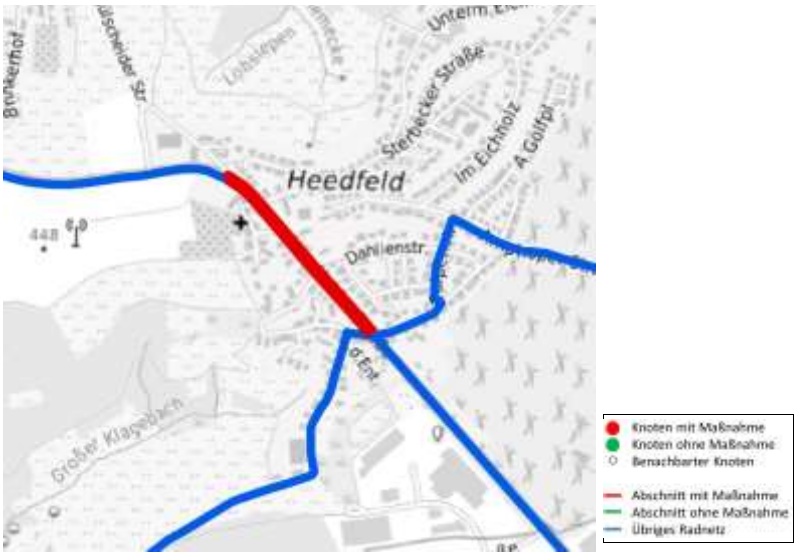
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 451 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9980 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9980 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
In Richtung Norden ist ein einseitiger Schutzstreifen zu markieren.
Die verbleibende Kernfahrbahn beträgt nach Umsetzung ca. 5,40 m.
In Gegenrichtung sollte, trotz der unzureichenden Breite, die vorhandene Nebenanlage als Gehweg Radfahrer frei angeordnet werden.
Ggf. ist die Markierung einer Piktogrammspur in dieser Fahrtrichtung möglich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2544/7.58593

Kostenschätzung:	27.060,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

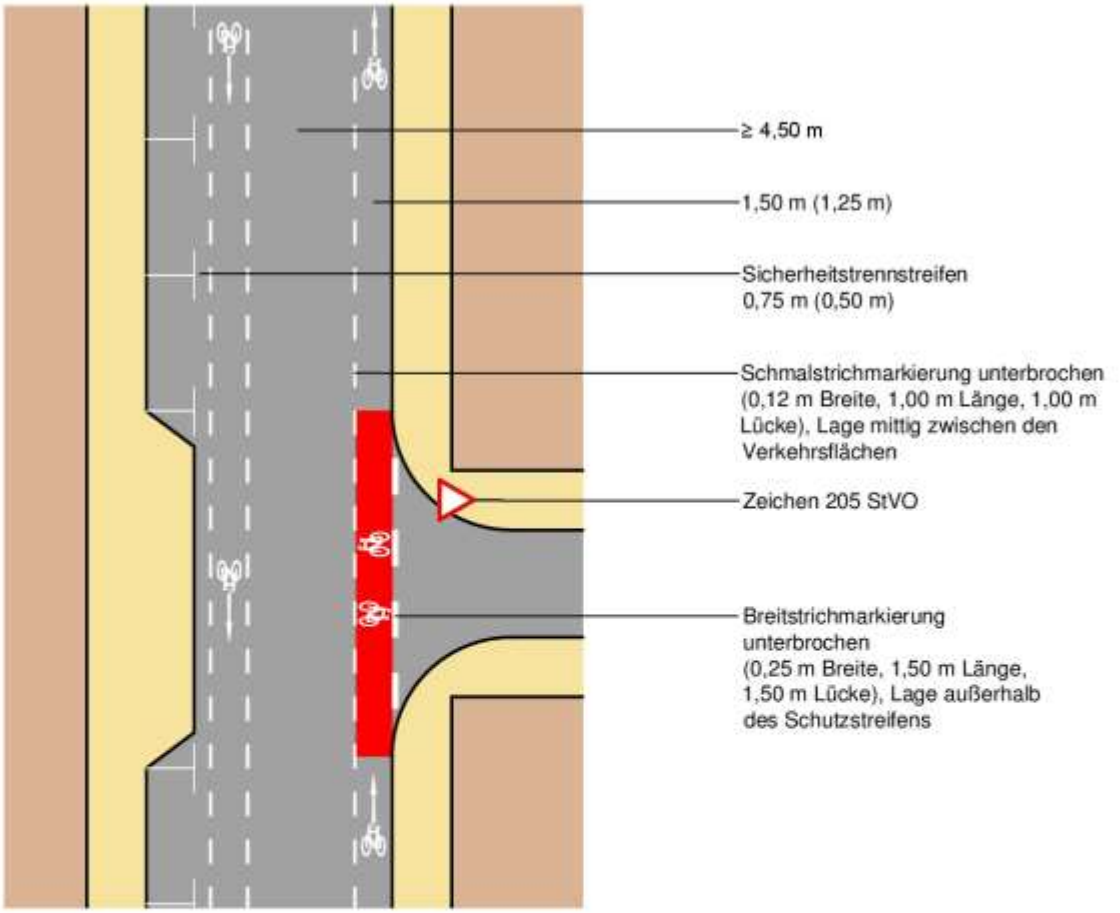
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch022	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

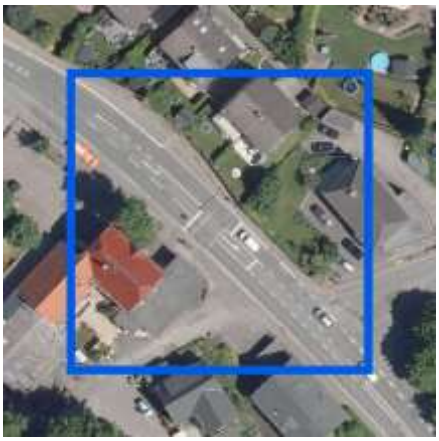
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch022.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße / Heedfeld

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch022
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2570/7.5821

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

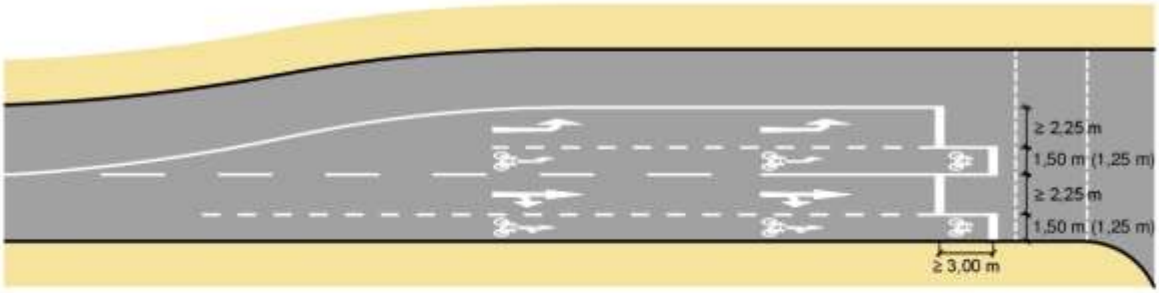
Abschnitts-Nr.	Sch022.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße / Heedfeld

Musterlösung

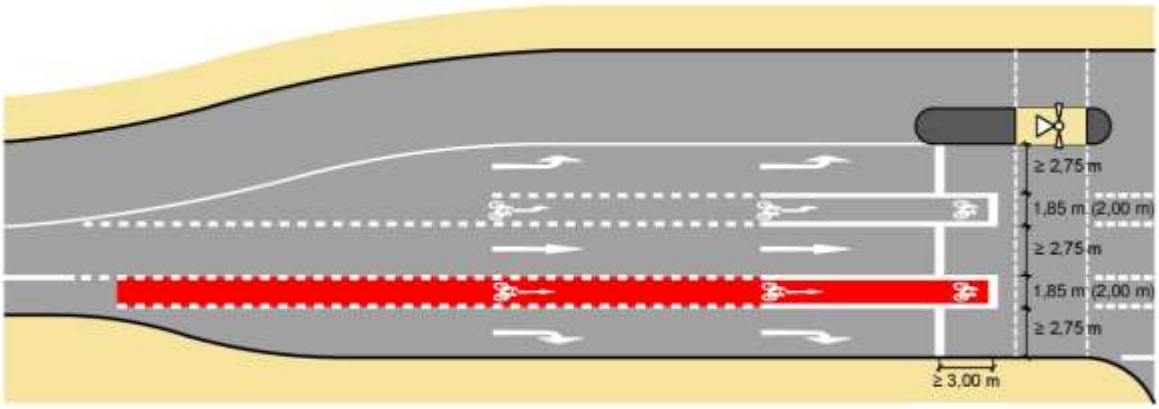
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch023	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

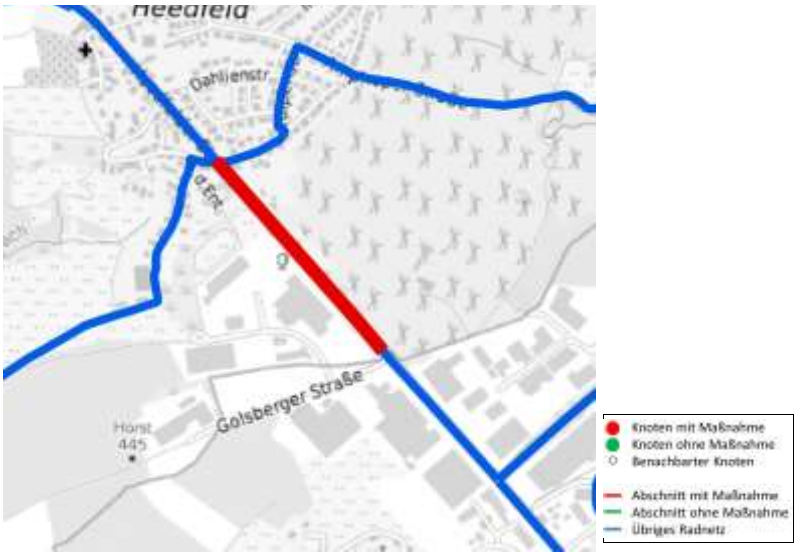
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 533 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 9980 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 9980 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2544/7.58593

Kostenschätzung:	213.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

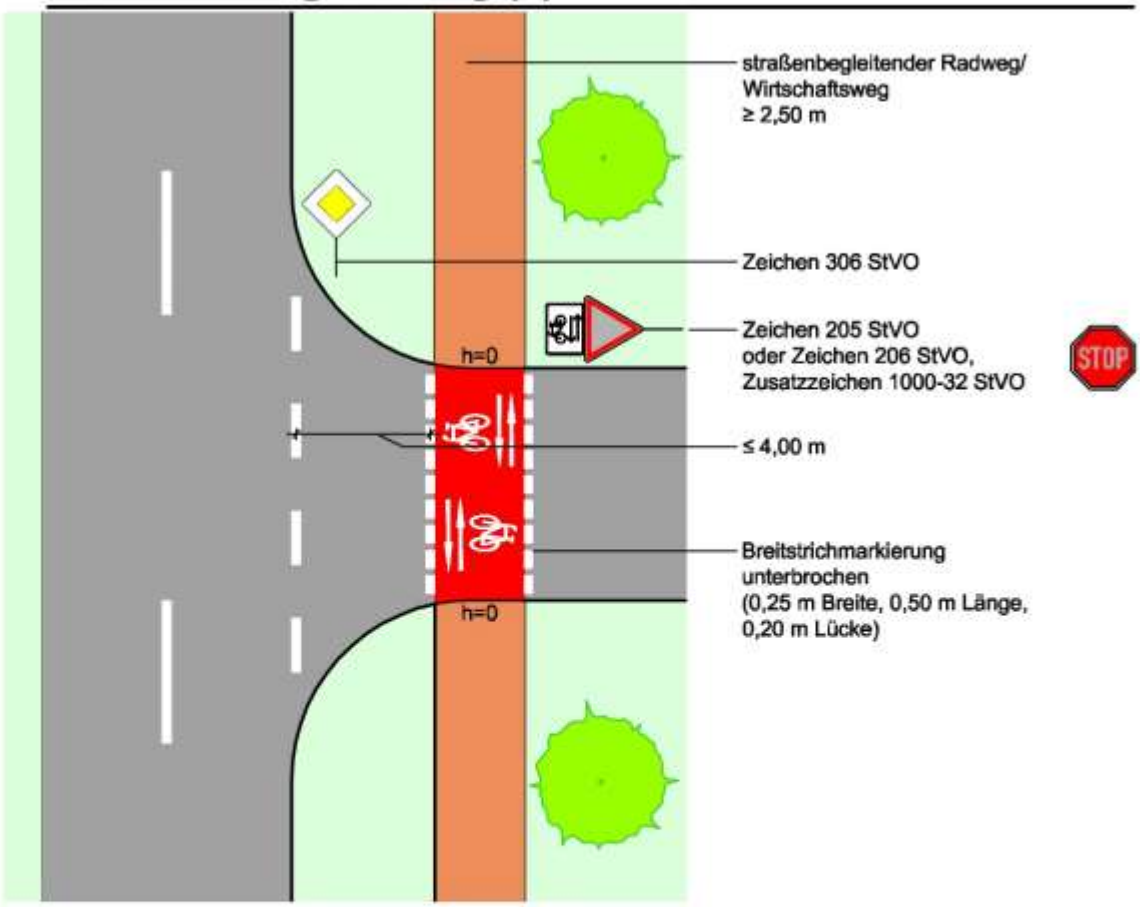
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch023	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Heedfelder Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch023.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße/Rosenweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch023
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es wird der Bau einer geteilten Querungshilfe vorgeschlagen. Diese ermöglicht weiterhin das Ein- und Ausbiegen aus Rosenweg bzw. Heedfeld und zusätzlich bietet diese Anlagenform den Schutz für den Radverkehr beim Übergang vom neu zu bauenden Zweirichtungsradweg (Sch023) zur Richtungsführung (Sch022).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.254/7.5859

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

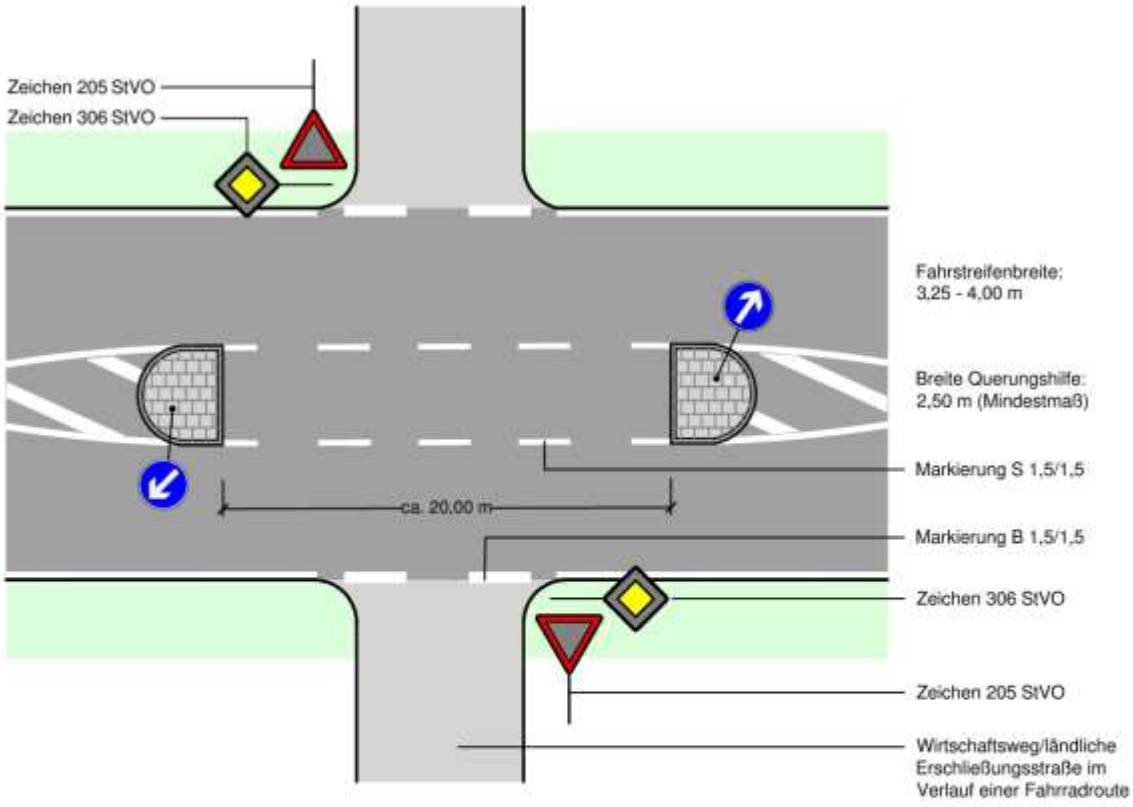
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch023.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Heedfelder Straße/Rosenweg

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L 692

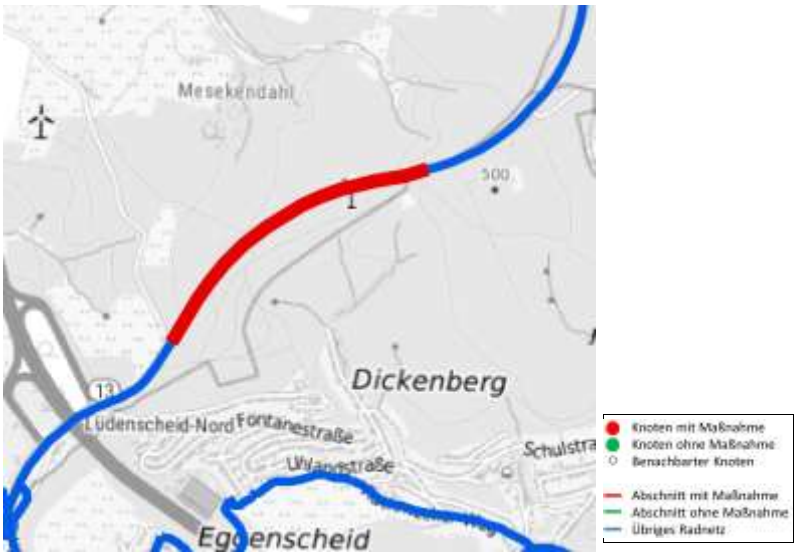
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1230 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2678/7.62592

Kostenschätzung:	492.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

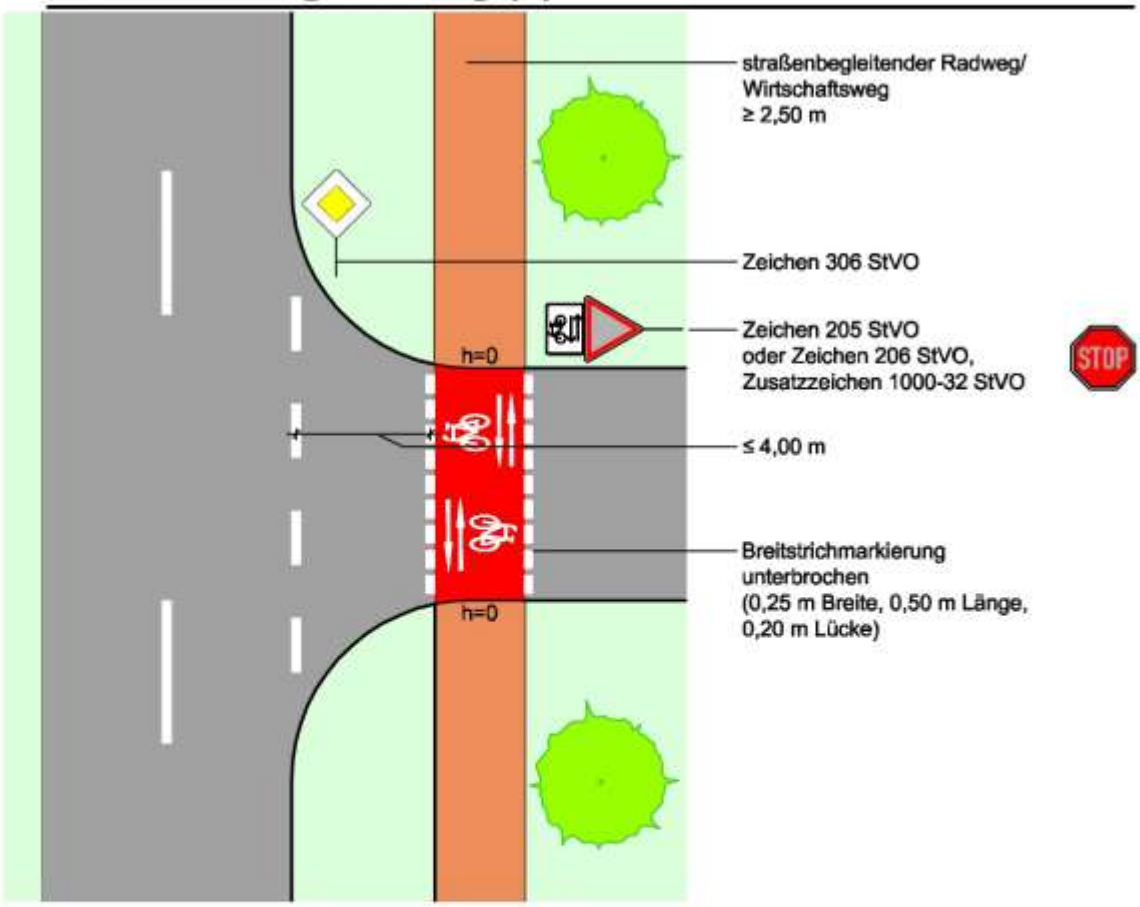
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	L 692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch025	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L 692

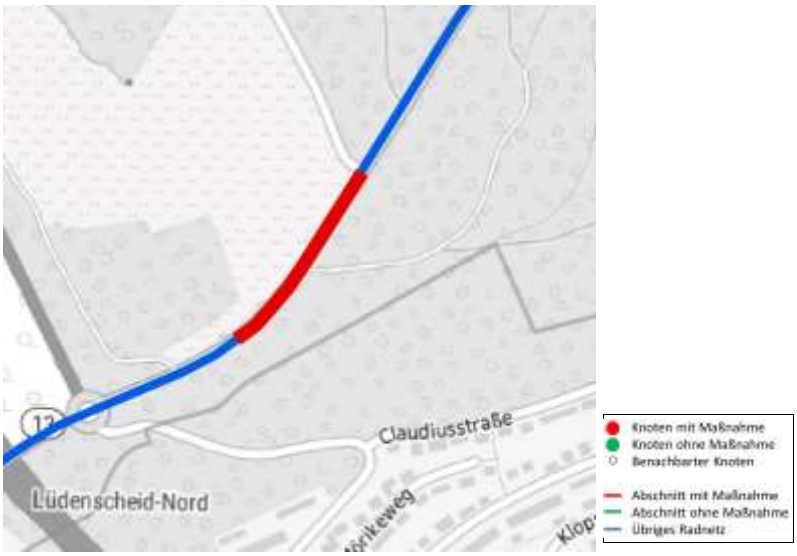
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 222 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Belastungsbereich liegt jedoch nah an der Grenze zur Stufe IV, also Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2601/7.61030

Kostenschätzung:	88.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

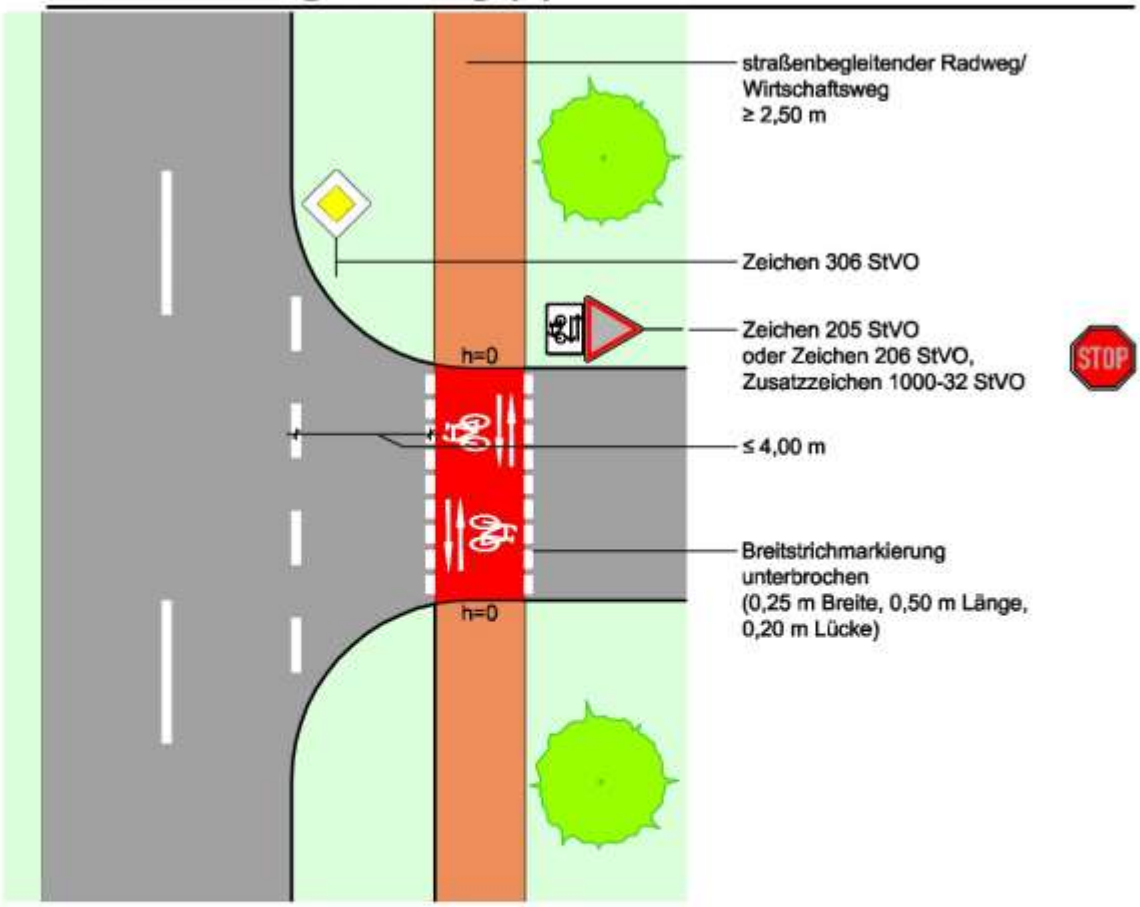
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch025	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	L 692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch026	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L 692

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 177 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Belastungsbereich liegt jedoch nah an der Grenze zur Stufe IV, also Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2601/7.61030

Kostenschätzung:	70.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

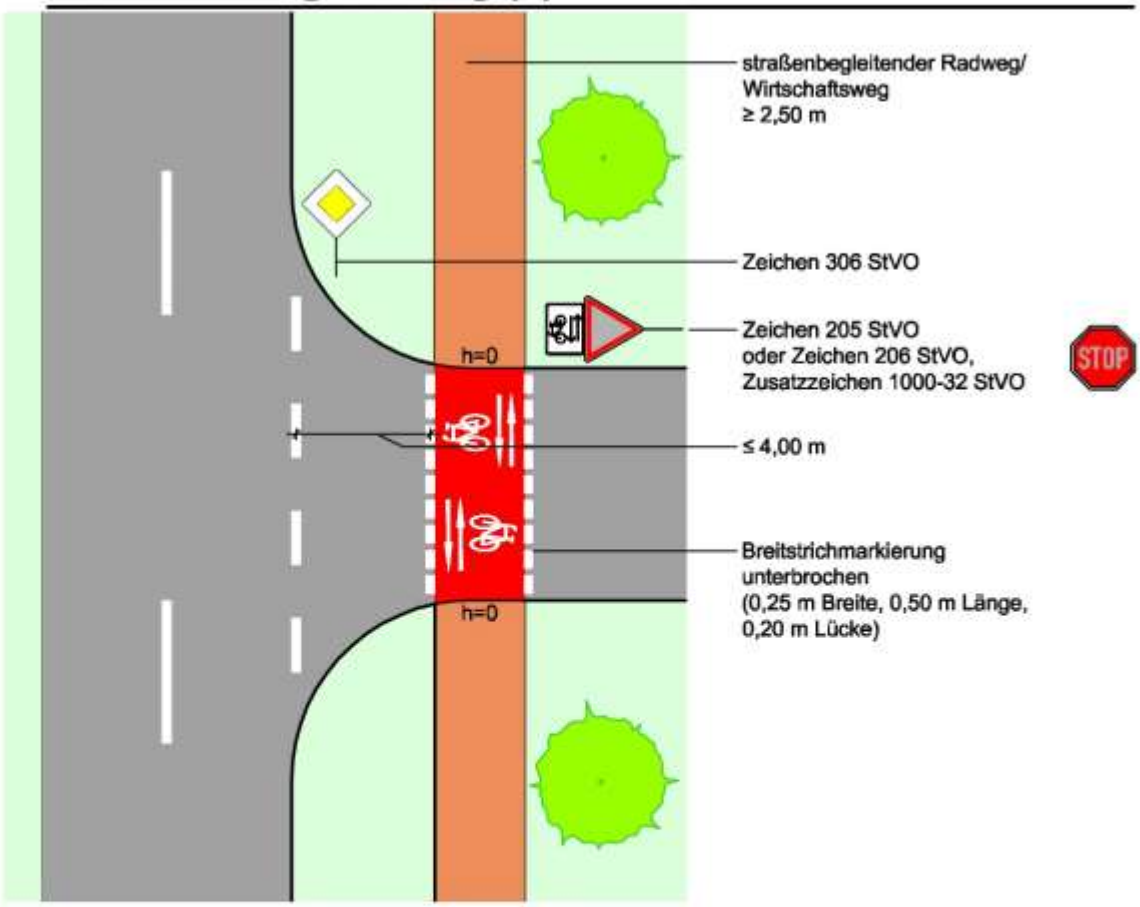
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch026	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	L 692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch026.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L 692/Claudiusstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch026
mit Streckenmaßnahme: Optimierung Kreisverkehr





Massnahmentyp: Optimierung Kreisverkehr
Der Kreisverkehr sollte im Zuge von Maßnahme Sch026 über entsprechende bauliche Radwege (2,50 m Breite) und geeignete Querungshilfen (Mittelinsel mit Aufstellbereich ohne Furtmarkierung) verfügen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2594/7.6080

Kostenschätzung:	100.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

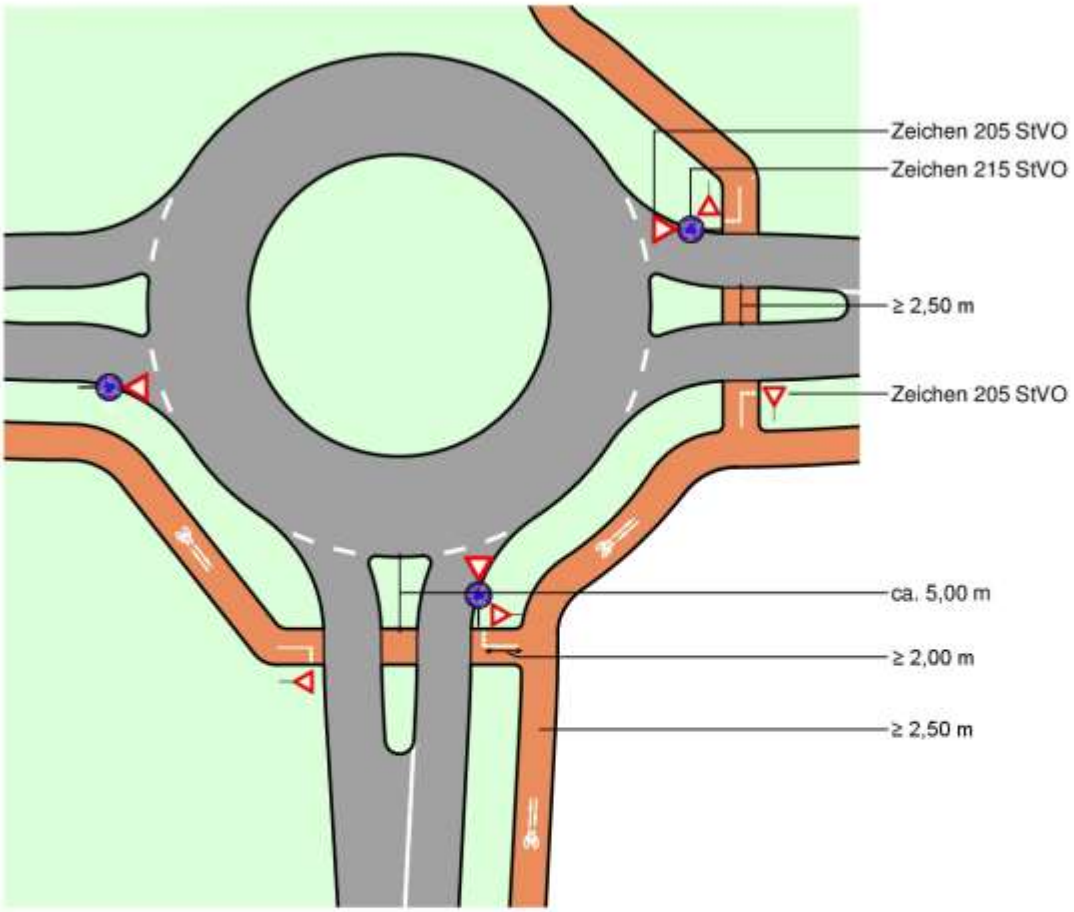
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch026.1	Lage	außerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	L 692/Claudiusstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Radweg am Kreisverkehr



Regelungen:
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3

Anwendungsbereiche:
- Zweirichtungsradwege an Kreisverkehren außerorts

Hinweise:
- der Radverkehr ist vorfahrtrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch027	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L 692

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 188 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Abschnitt kann aufgrund der vorherigen Abschnitte auch als Stufe IV behandelt werden.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2584/7.60586

Kostenschätzung:	75.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

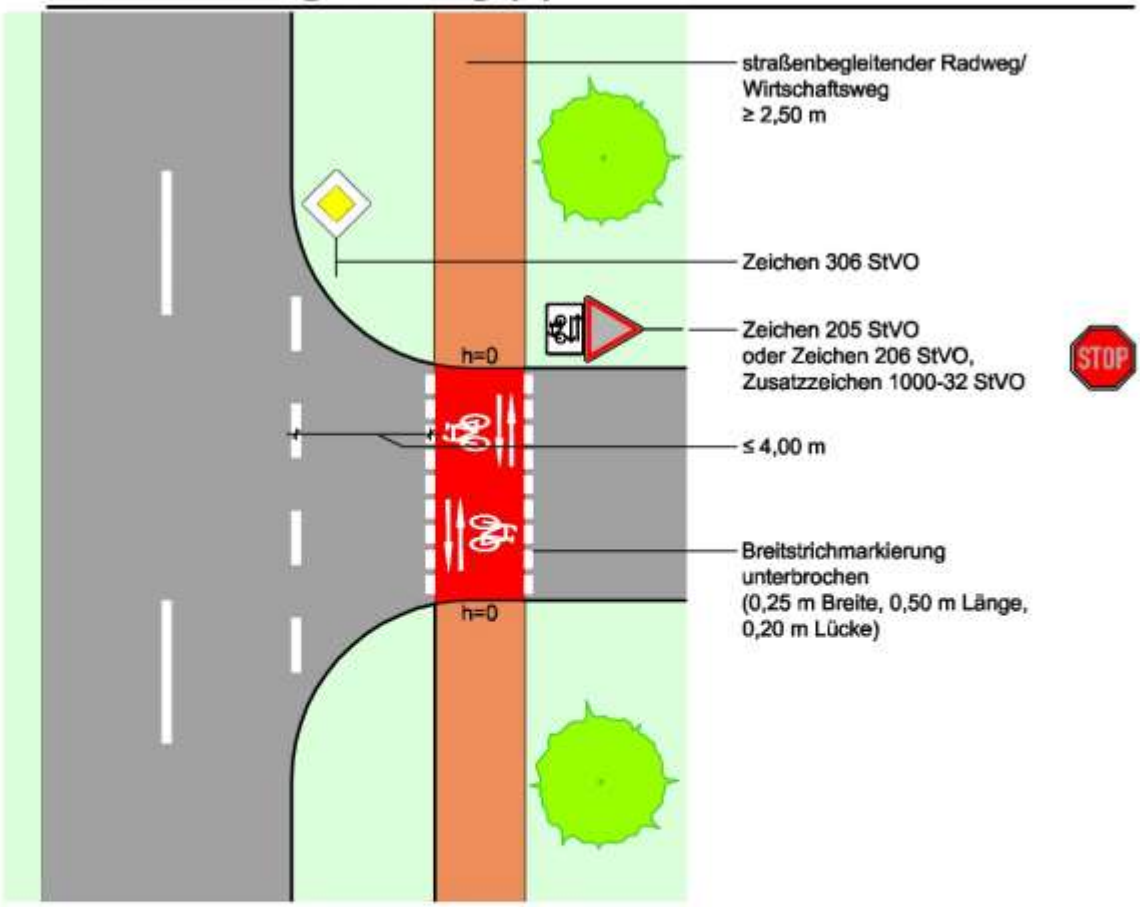
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch027	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	L 692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch028	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L 692

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

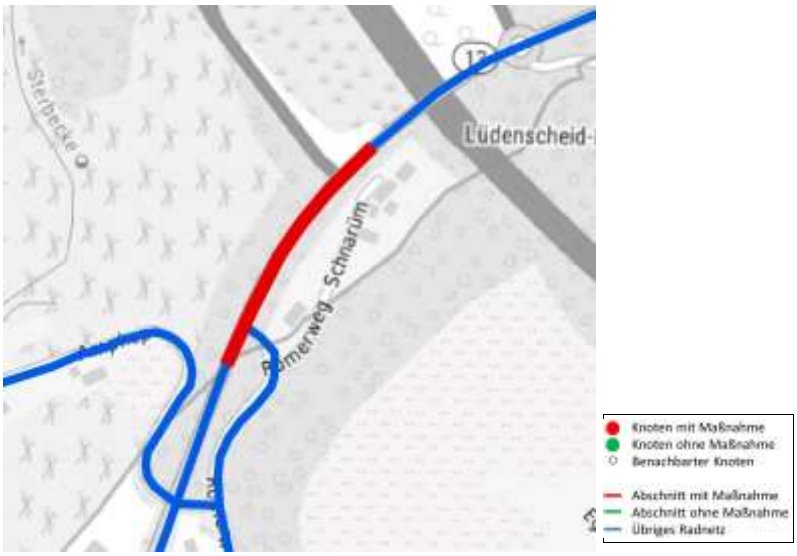
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 281 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3652 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Abschnitt kann aufgrund der vorherigen Abschnitte auch als Stufe IV behandelt werden.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2563/7.60370

Kostenschätzung:	112.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

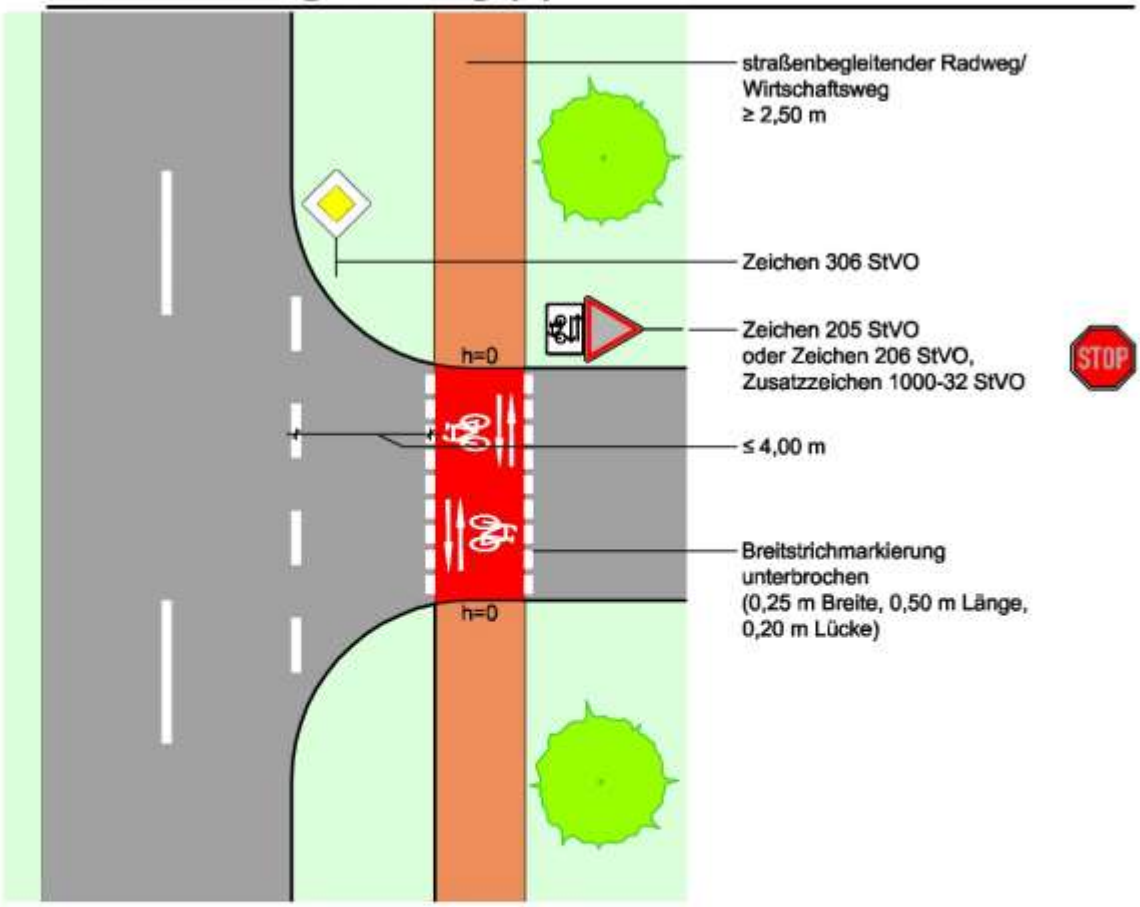
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch028	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	L 692

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch028.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L 692/Römerweg

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch028
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Liegt der neu zu bauende Radweg (Sch028) auf der Westseite der L692 ist eine geteilte Querungshilfe anstelle des Linksabbiegefahrstreifens und der Sperrfläche zu errichten. Hierdurch wird der Radverkehr beim queren der L692 geschützt. Sollte der Radwegebau auf der Ostseite erfolgen, dann ist hier, außer einer Furtmarkierung, keine Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2567/7.6039

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

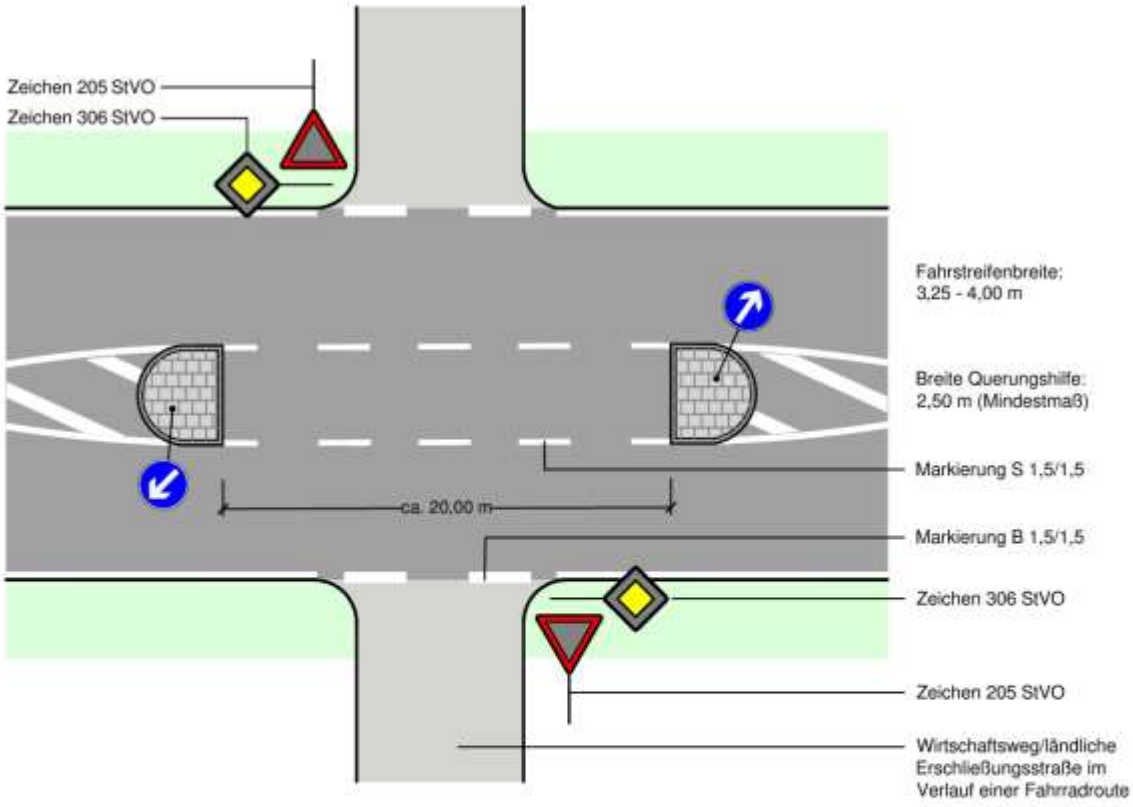
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch028.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			Straße	L 692/Römerweg

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch038	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße

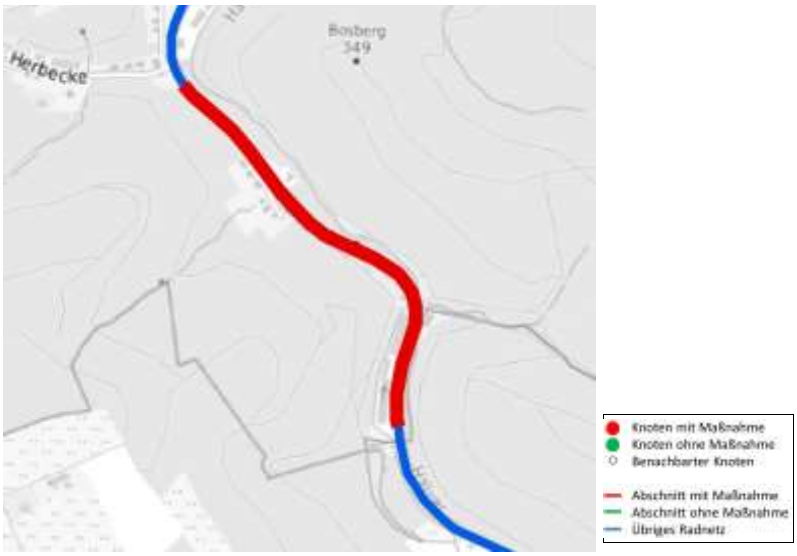
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 955 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 4054 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 4054 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2306/7.52514

Kostenschätzung:	382.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

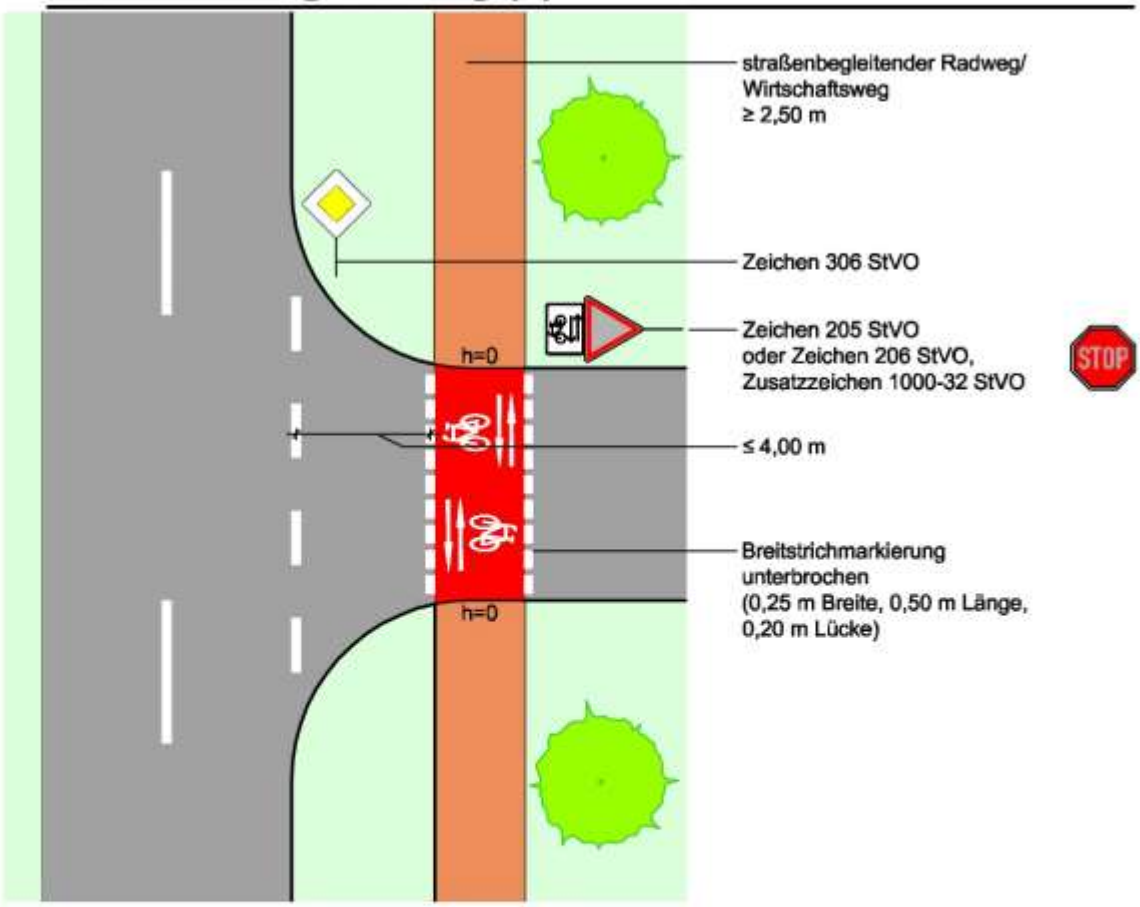
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch038	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Hälverstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch039	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 744 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4054 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4054 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m in Fortführung zu Sch038 wird empfohlen. Auch wenn es sich um einen innerörtlichen Teil des Siedlungsgebiets handelt, hat dieser einen ausgeprägten außerörtlichen Charakter vorzuweisen. Es sollte geprüft werden, ob auf die Verbindung Sch040 und 041 verzichtet und stattdessen die Verbindung Hälverstraße zwischen Schnurrenweg und Kreisverkehr Bergstraße Teil des Netzes werden kann. Auf diesem Abschnitt wären eine (noch auszubauenden) Nebenanlage vorhanden. Im stärker innerörtlichen Bereich kann der Radfahrende auf der Fahrbahn geführt werden. Es wird empfohlen, anstelle von Scho040 und 041 die Führung des Radverkehrs weiter über die Hälverstraße in Richtung Ortsmitte herzustellen. Hierzu müsste die Maßnahme Sch039 bis etwa zum Aldi verlängert und dort über



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2355/7.53038

Kostenschätzung:	294.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**5**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

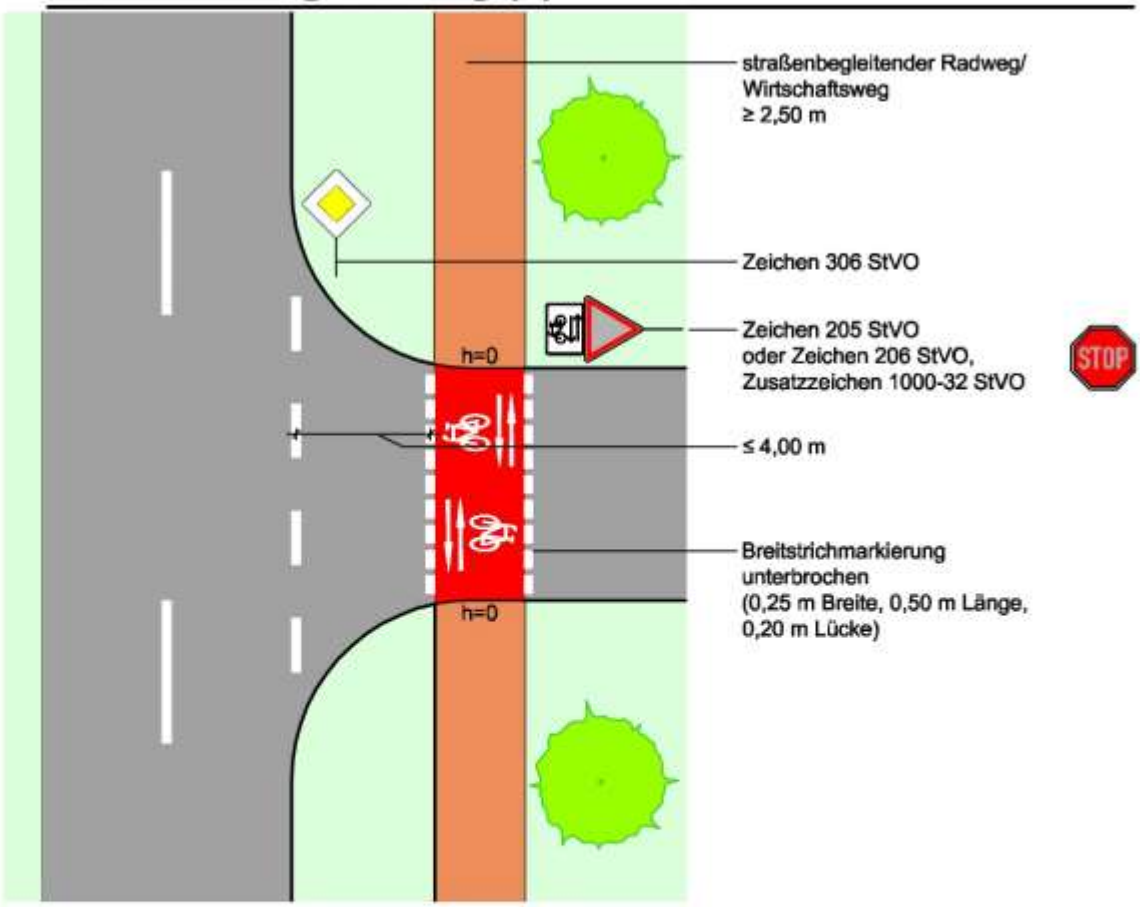
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch039	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Hälverstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch039.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch039
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Diese Maßnahme ist nur notwendig, wenn die Alternativführung Hälverstraße (beschrieben in Sch039) nicht zum Einsatz kommt und die Verbindung wie angezeigt über Sch040 und 041 weiter in Richtung Ortsmitte verläuft. In letzterem Fall ist an diesem Knotenpunkt eine geteilte Querungshilfe vorzusehen. Wird die Alternativführung (vgl. Sch039), dann entfällt diese Knotenpunktmaßnahme.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2355/7.5303

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**5**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

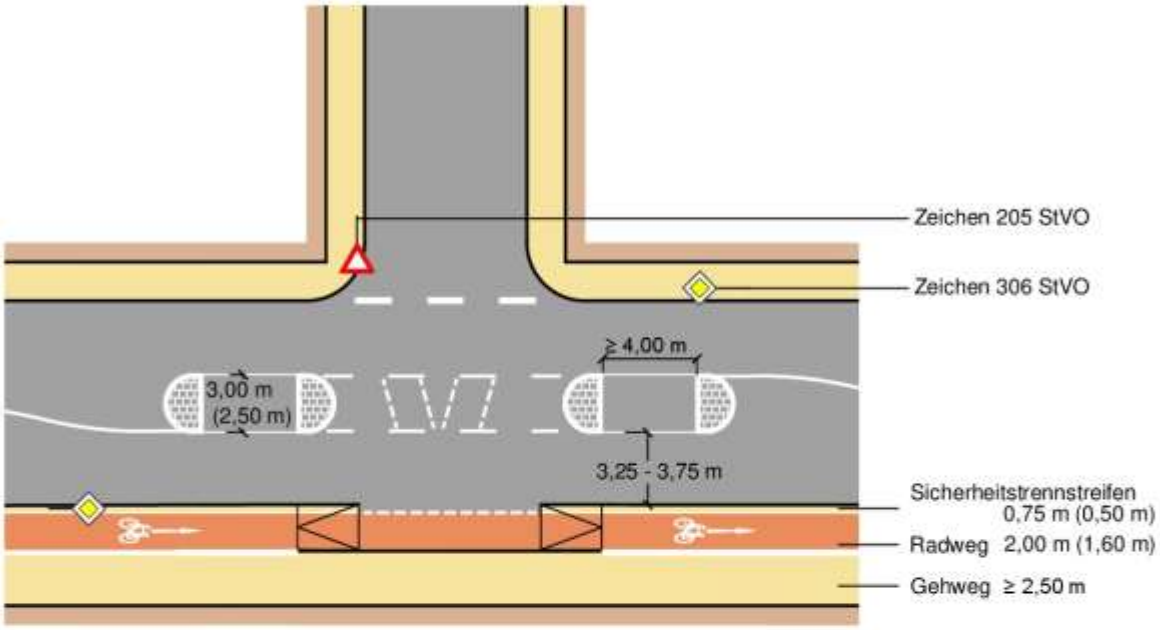
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch039.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch044	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 105 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4054 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4054 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2411/7.52944

Abschnitts-Nr.	Sch044.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße/Bahnhofstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch044
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2411/7.5294

Abschnitts-Nr.	Sch044.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	L868/Hälverstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch044
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden. So kann der Radfahrende aus Richtung Hälverstr. (untergeordnet) die Hälverstr. (übergeordnet) queren. Um an dieser Stelle auch dem Fußverkehr Rechnung zu tragen, wird die, wie in der Musterlösung dargestellten Fußgängerüberwege empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2420/7.5299

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

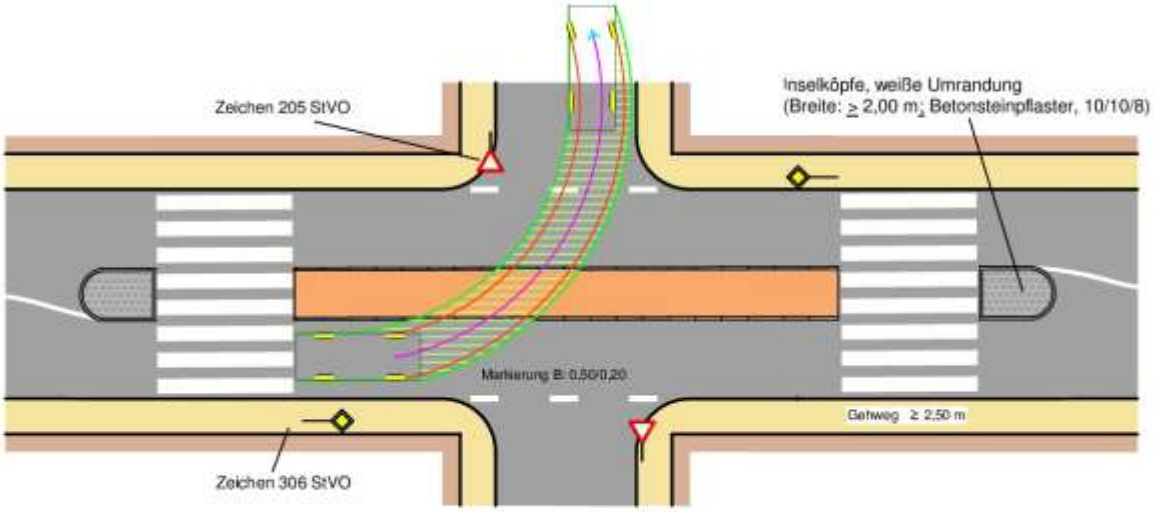
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch044.2	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Schalksmühle			Straße	L868/Hälverstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberweg



Regelungen:

- Zu beachten sind für FGÜ:
  StVO § 26, Richtlinien für die Anlage FGÜ, EFA

Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr.
- Bei starkem Überquerungsbedarf durch Fußgänger.

Hinweise:

- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert oder mit Streetprint ausgestaltet werden.

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 5.2-6
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Sch047	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

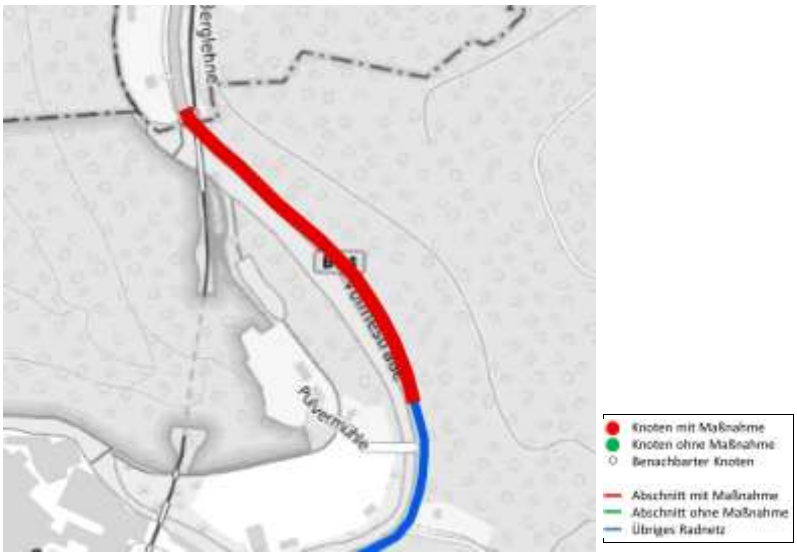
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 402 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5106 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5160 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Aufgrund der Topographie ist dieser nur unter hohen finanziellen Aufwänden umsetzbar.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2623/7.52337

Kostenschätzung:	160.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

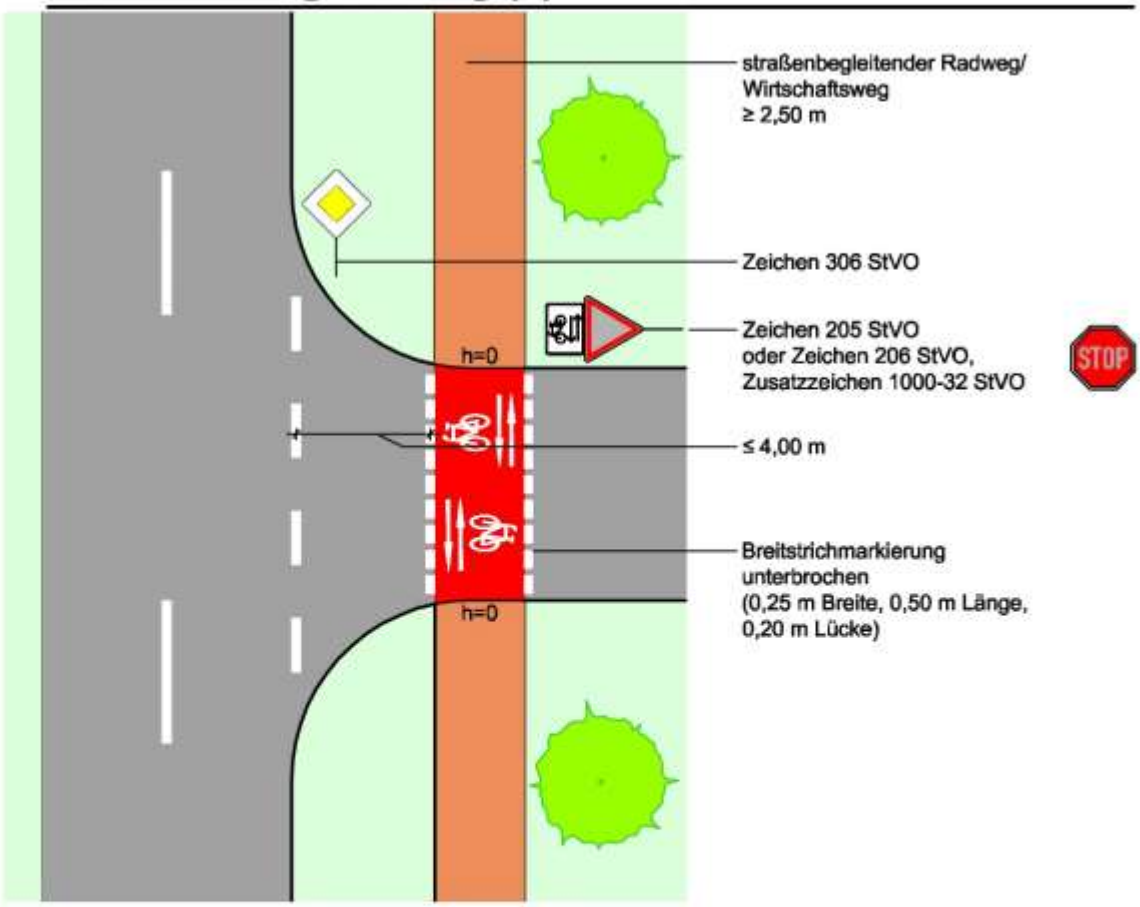
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch047	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch048	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

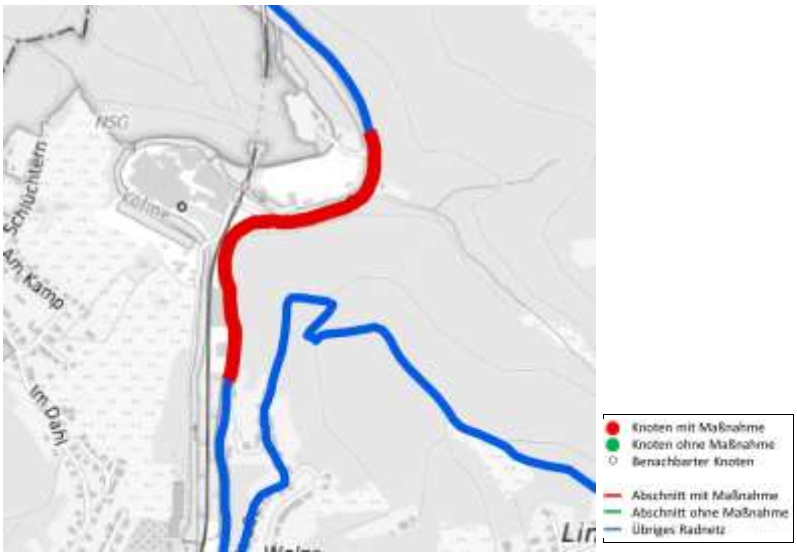
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 752 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5106 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5106 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Straße mit stark außerörtlichem Charakter

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Hier wäre der Neubau eines gem. Geh-/Radwegs erforderlich.
Aufgrund der Topographie ist dieser nur unter hohen finanziellen Aufwänden umsetzbar.
Es ist zu prüfen, ob Alternativverbindungen existieren (aus dem Luft-/Kartenbild scheint dies nicht der Fall zu sein).
Das Entfallen der Verbindung Sch047 bis 050 ist die Konsequenz daraus



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2575/7.51925

Kostenschätzung:	300.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

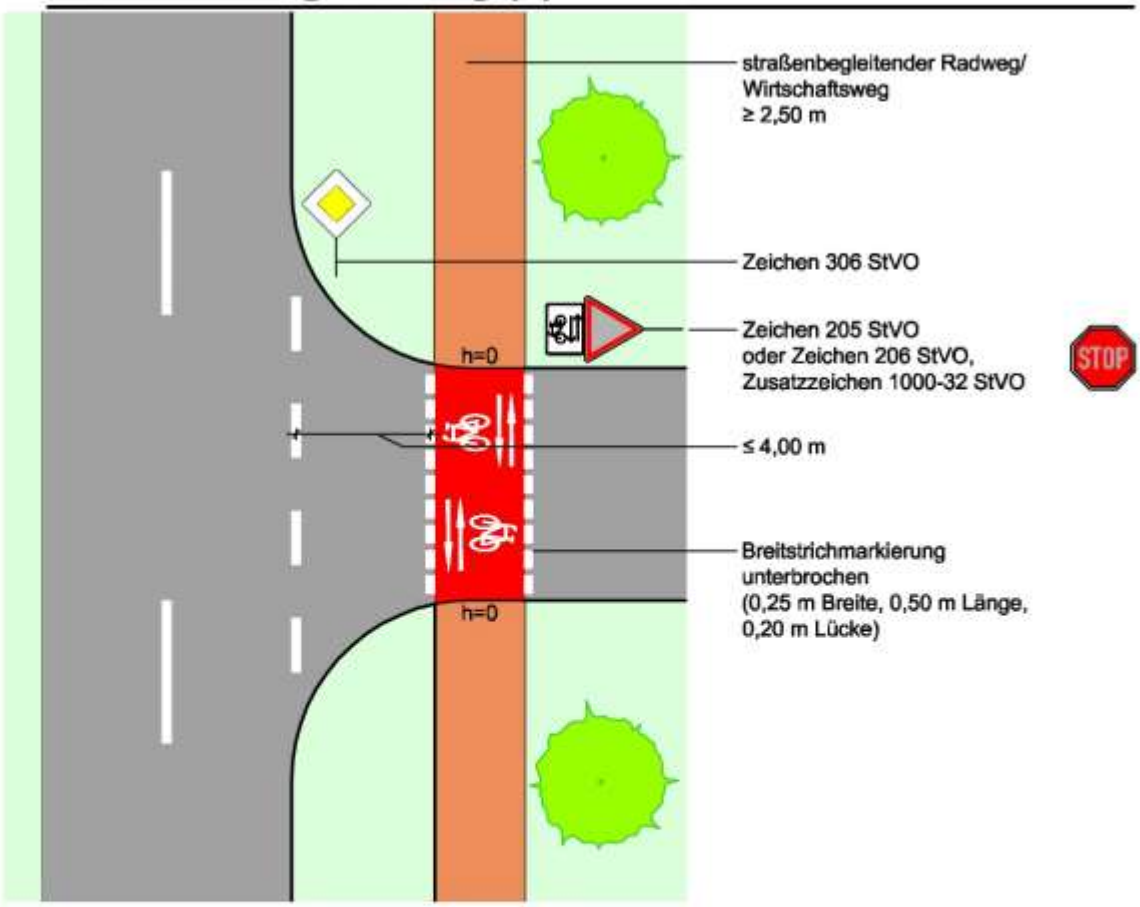
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch048	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch049	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

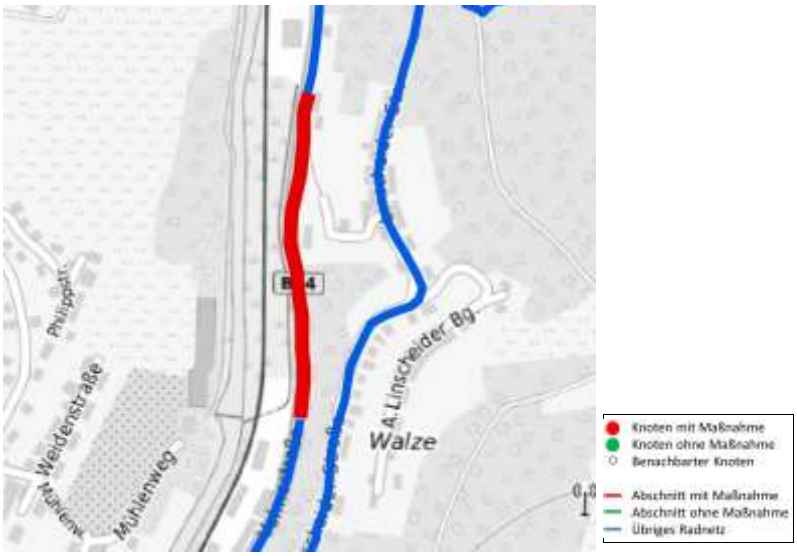
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 347 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5106 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5160 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es sollte ein Neubau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit mind. 2,50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erfolgen.
Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.
Aufgrund der Topographie ist dieser nur unter hohen finanziellen Aufwänden umsetzbar.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2544/7.51923

Kostenschätzung:	138.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

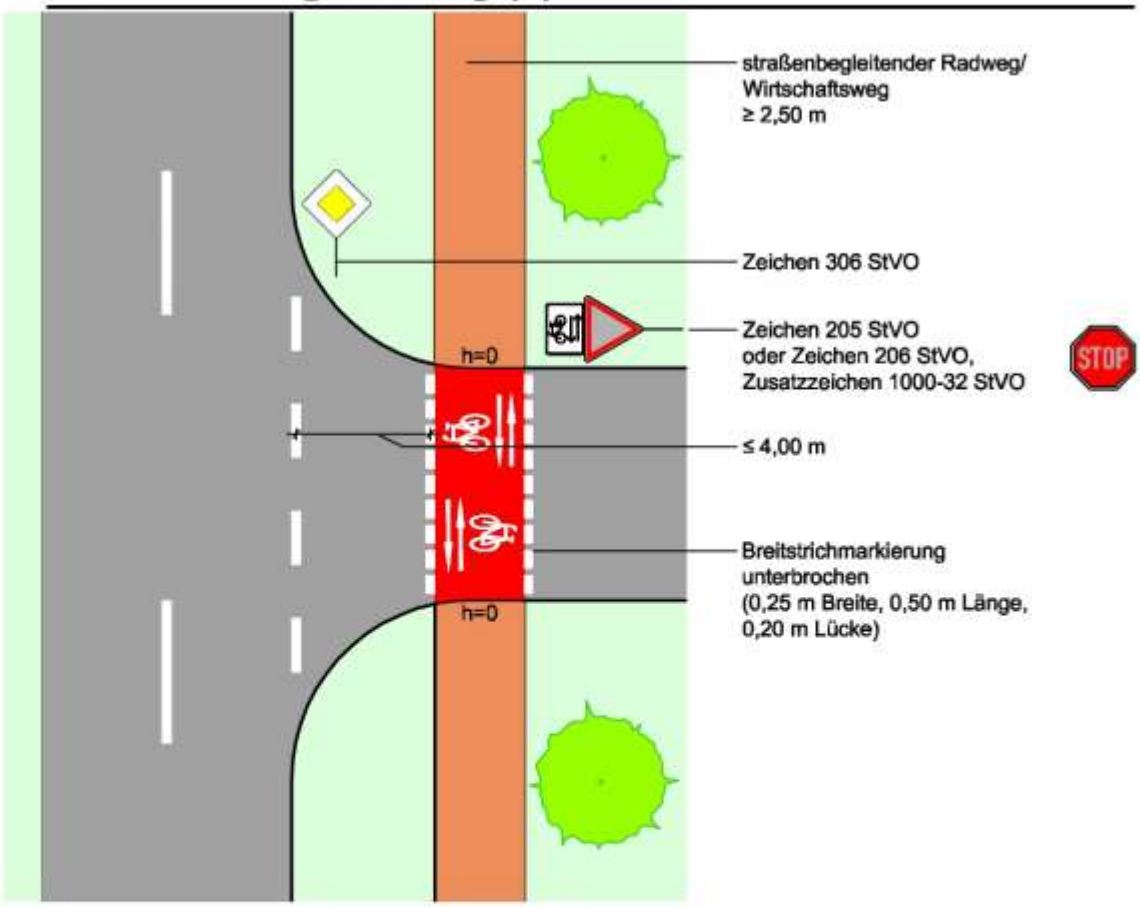
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch049	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch050	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Volmestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

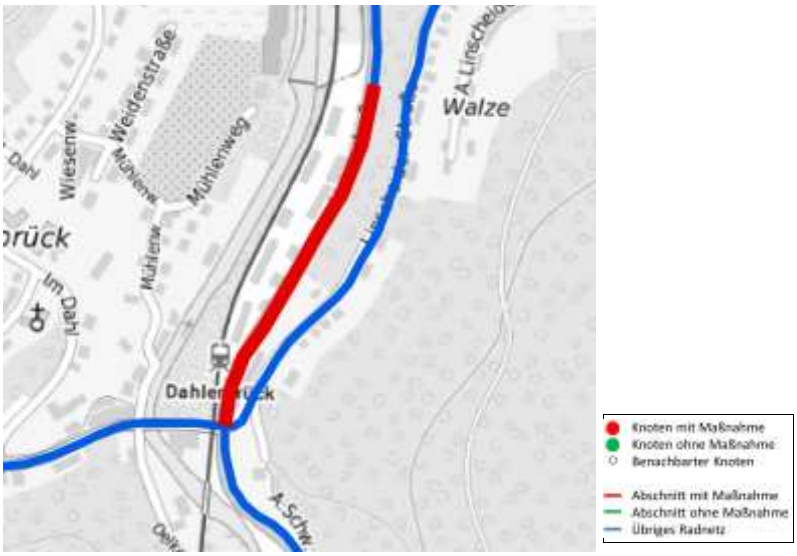
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 399 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5106 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5106 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Straße mit stark außerörtlichem Charakter

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Hier wäre der Neubau eines gem. Geh-/Radwegs erforderlich.
Aufgrund der Topographie ist dieser nur unter hohen finanziellen Aufwänden umsetzbar.
Es ist zu prüfen, ob Alternativverbindungen existieren (aus dem Luft-/Kartenbild scheint dies nicht der Fall zu sein).
Das Entfallen der Verbindung Sch047 bis 050 ist die Konsequenz daraus
Ggf. Teil der Planungen zum Volmetal-Radweg. Entsprechende Maßnahmen sind zu berücksichtigen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2512/7.51709

Kostenschätzung:	159.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

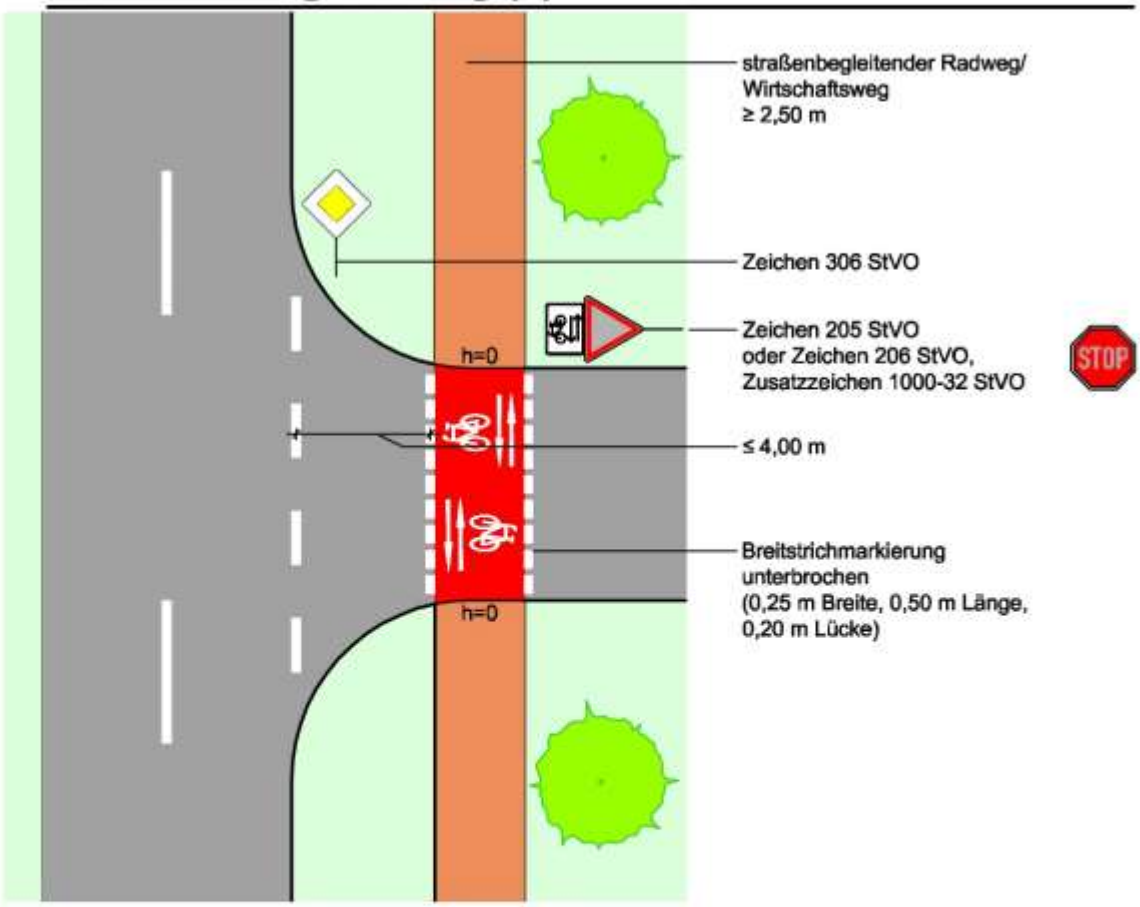
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch050	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Volmestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Sch055	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 3. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 99 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 4054 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 4054 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich

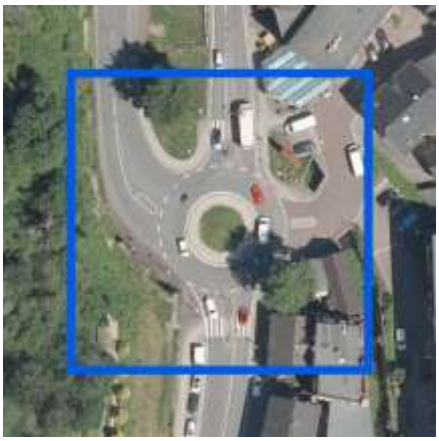


https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2411/7.52944

Abschnitts-Nr.	Sch055.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Schalksmühle			**Straße**	Hälverstraße/Bergstraße

Steckbrief:
3. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Sch055
mit Streckenmaßnahme: Kreisverkehrszufahrten verschmälern





Massnahmentyp: Kreisverkehrszufahrten verschmälern
Außer des westlichen Knotenpunktarm (Bergstr.) sind alle Kreiverkehrszu- und ausfahrten den Regelwerken entsprechend ausgestaltet.
Der westliche Knotenpunktarm sollte hingegen auf 3,25 m (Zufahrt) bzw. 3,50 m (Ausfahrt) verschmälert werden. Die Maße sind auch in der Musterlösung hinterlegt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.240/7.5293

Kostenschätzung:	25.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	2
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	1
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**5**
Prioritätsstufe:	Niedrige Priorität

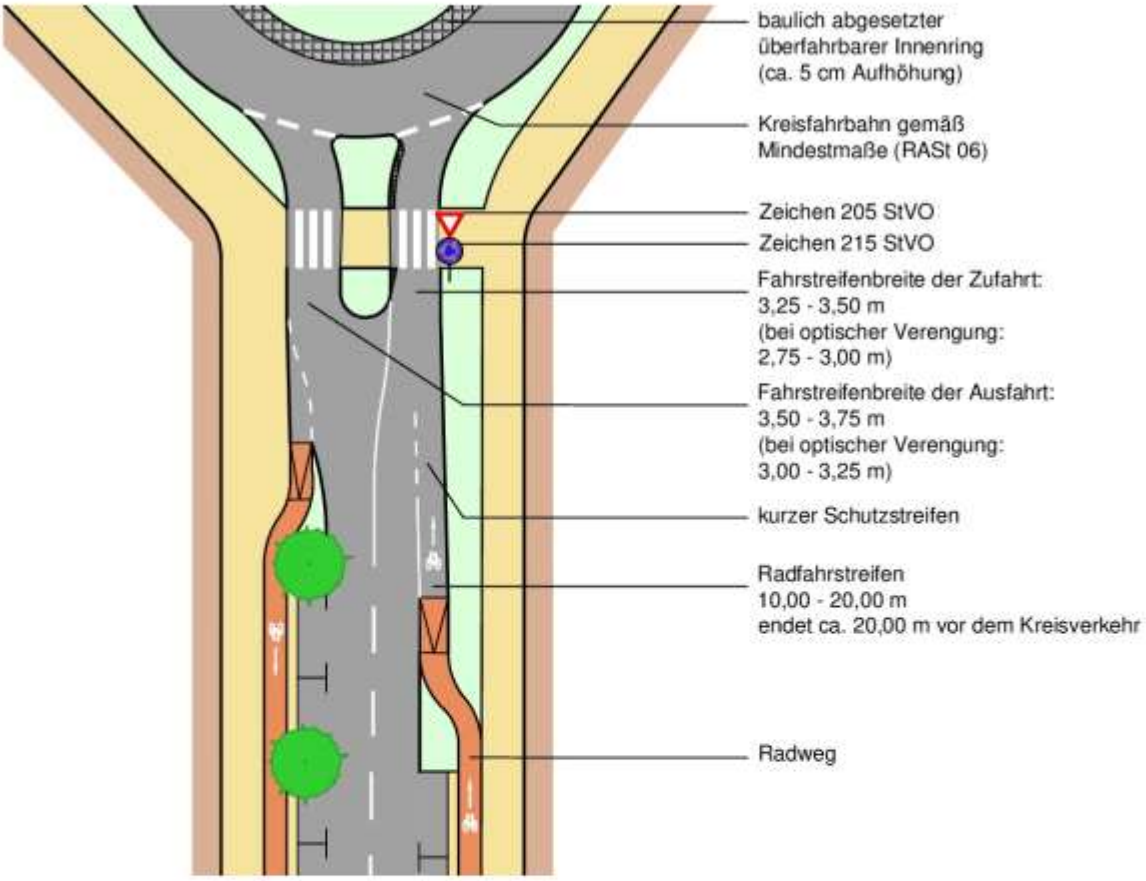
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Sch055.1	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Schalksmühle			Straße	Hälverstraße/Bergstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.5-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer001cALT	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Netzlücke
Kommune	Werdohl			**Straße**	Neuenrader Straße

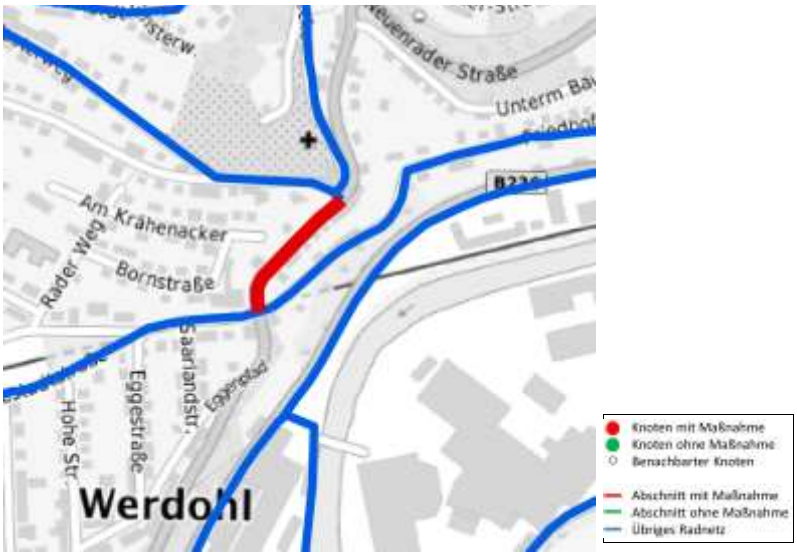
Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 155 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7500 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt rund 7500 Kfz/Tag bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50km/h.Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m und eignet sich deshalb nur für einen einseitigen Schutzstreifen bergauf.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2614/7.77075

Kostenschätzung:	9.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

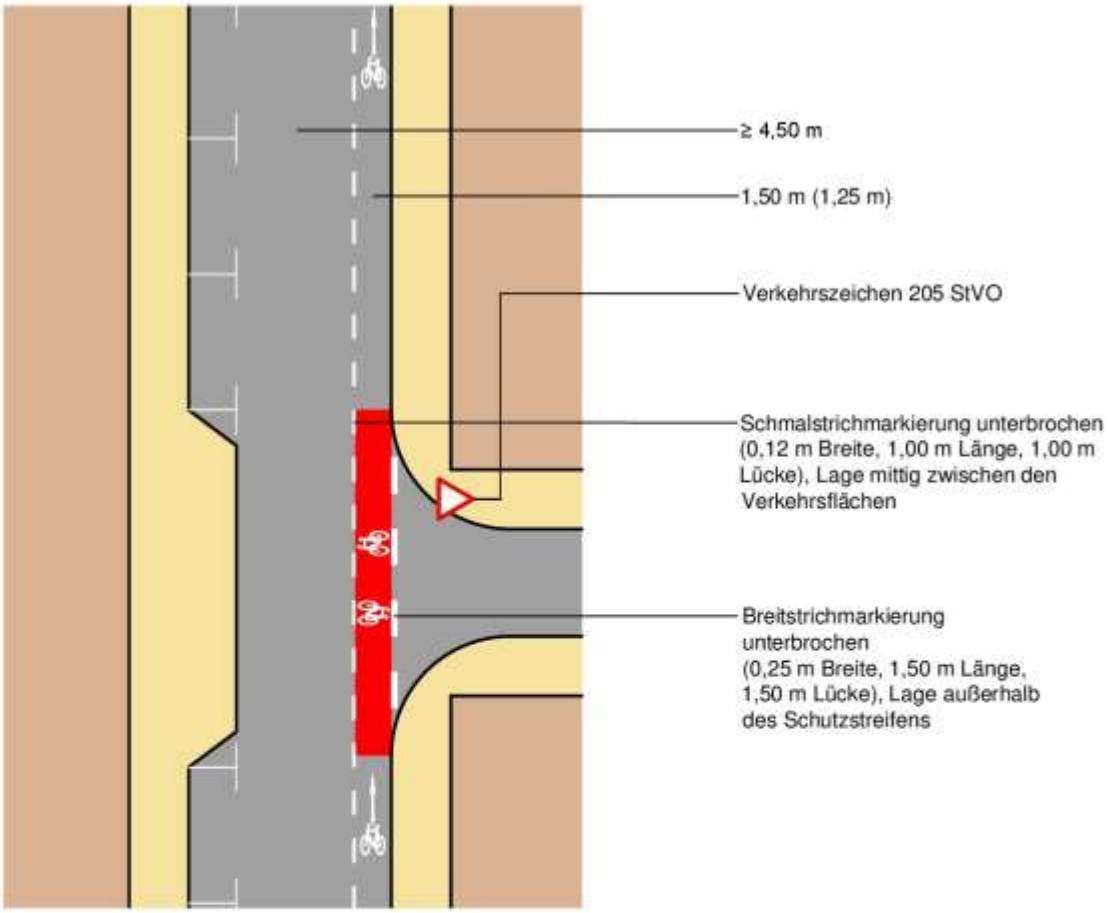
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer001cALT	Lage	innerorts	Bestand	Netzlücke
Kommune	Werdohl			Straße	Neuenrader Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung einseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 5,75 - 7,50 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- bei der Wahl der Straßenseite sind Topographie, Parken im Seitenraum und Anzahl der Einmündungen/Zufahrten entscheidend (Schutzstreifen eher in der Bergauf-Richtung und/oder bei großer Anzahl an Zufahrten)
- bei schmaler Kernfahrbahn gelten besondere Anforderungen, siehe hierzu Musterblatt 3.2-5
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2
- rote Einfärbung der Furt optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-6
Stand: Juni 2017

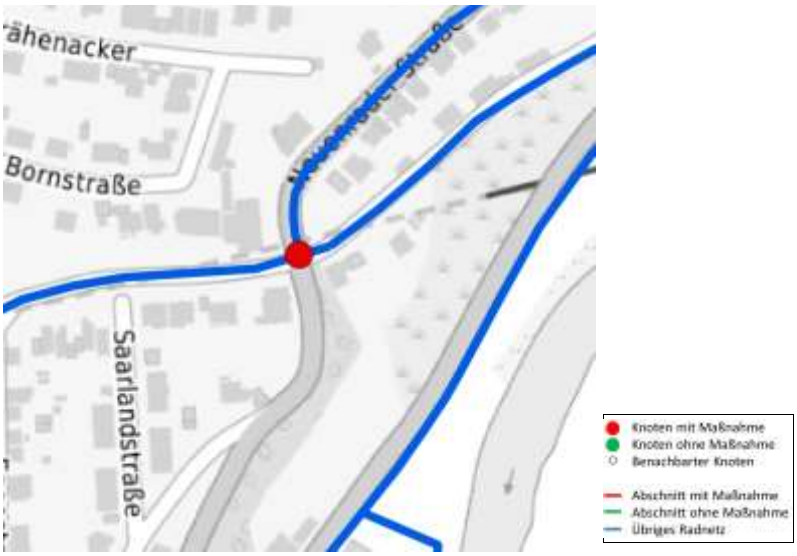
Abschnitts-Nr.	Wer001cALT.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			**Straße**	Neuenrader Straße/Friedhofstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer001cALT
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Rahmen der Maßnahme Wer001cALT sind vorgezogene Haltlinie zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2614/7.7707

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

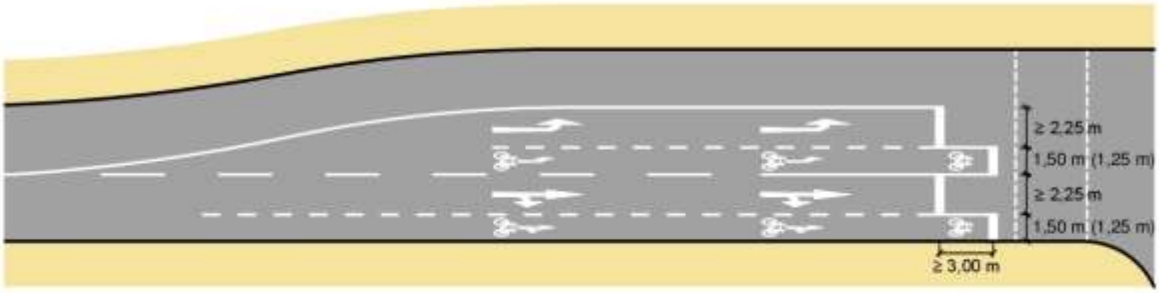
Abschnitts-Nr.	Wer001cALT.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			Straße	Neuenrader Straße/Friedhofstraße

Musterlösung

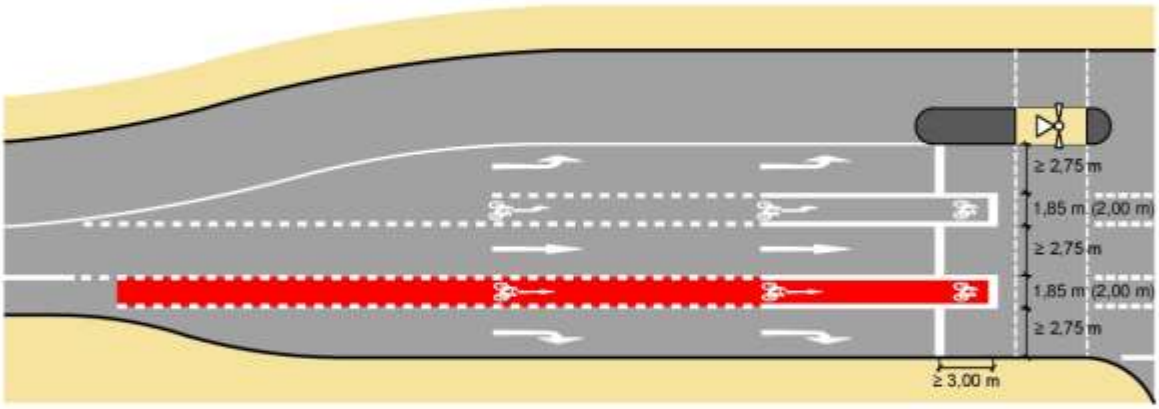
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer001cALT.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Neuenrader Straße/Klosterweg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer001cALT
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist eine geteilte, bauliche Querungshilfe anzulegen um dem Radverkehr einen Schutz beim Ein- und Ausbiegen in bzw. aus Klosterweg zu ermöglichen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2625/7.7719

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

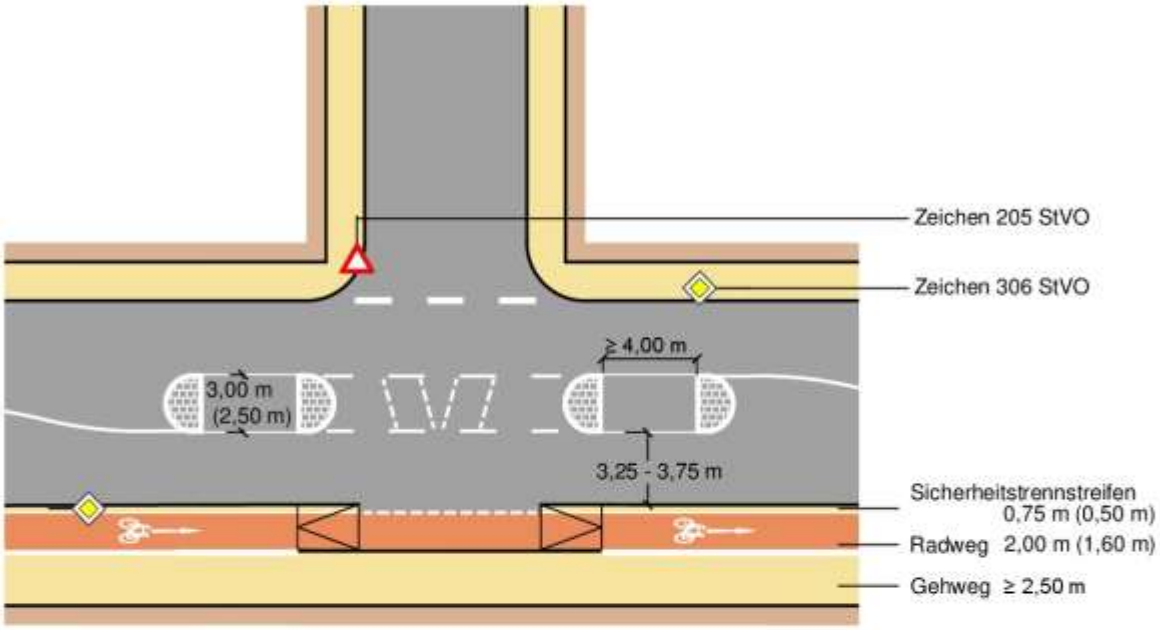
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer001cALT.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Neuenrader Straße/Klosterweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer014	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

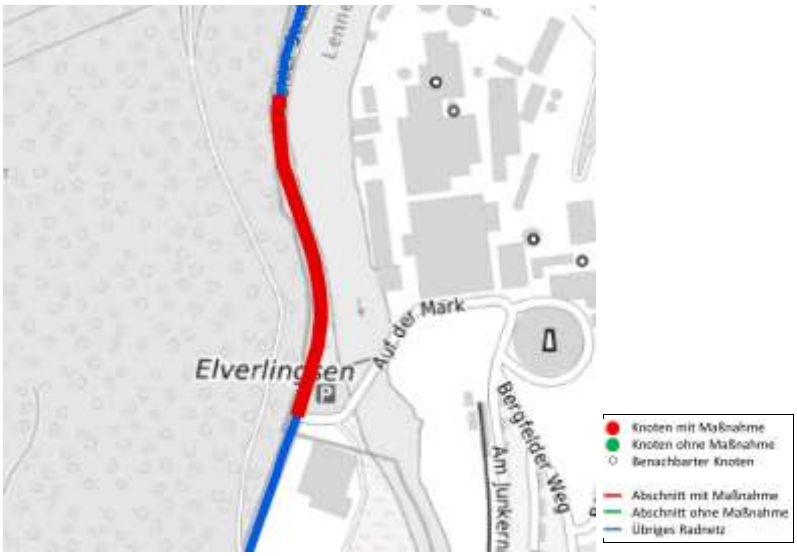


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 348 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3652 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Abschnitt kann aufgrund der vorherigen Abschnitte auch als Stufe IV behandelt werden.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Außer bei Wer017 und 018 erscheint der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m, der aufgrund der Topographie nur in Verbindung mit höheren finanziellen Aufwänden realisierbar ist. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich.
Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommunne:
Trotz Aufwand und Kostenintensität die bevorzugte, alltagstauglichste und bereits abgestimmte Variante. Führung daher direkt an



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2772/7.70263

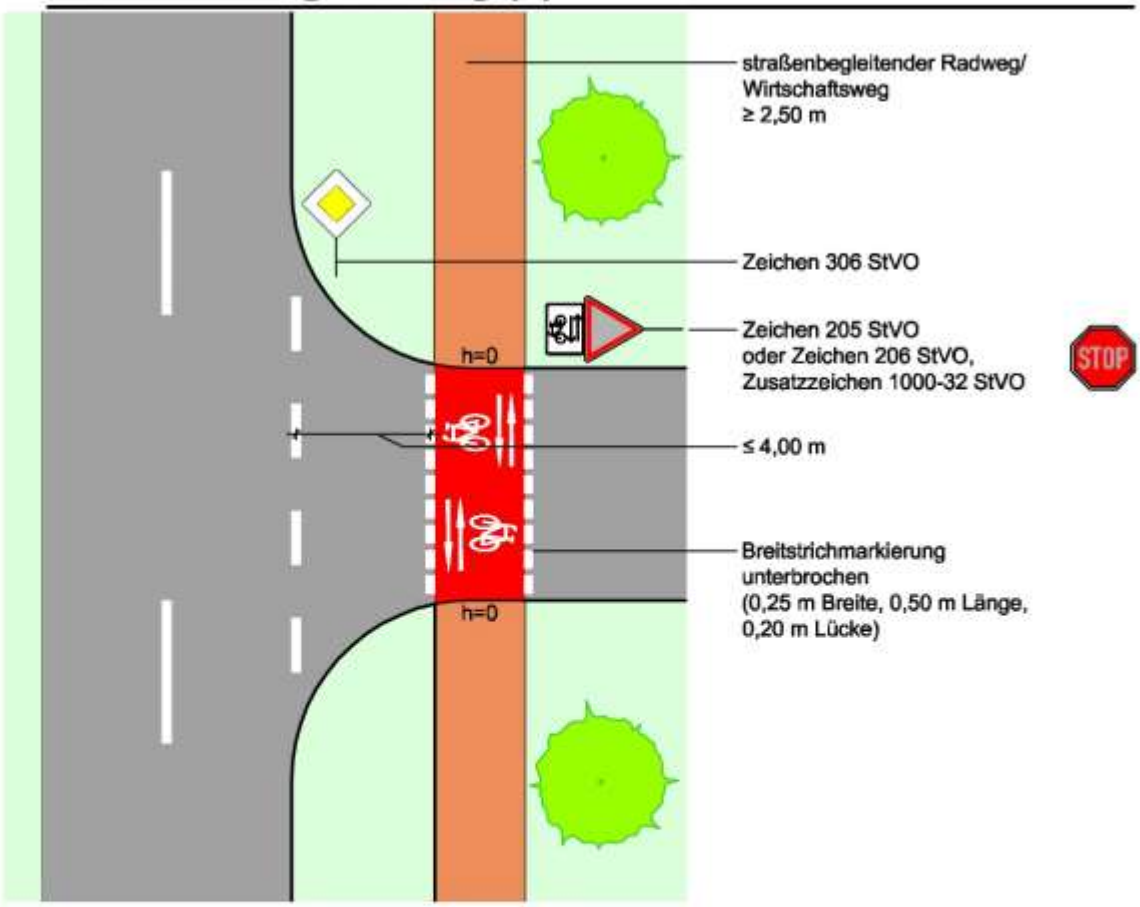
Kostenschätzung:	139.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Wer014	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer015	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

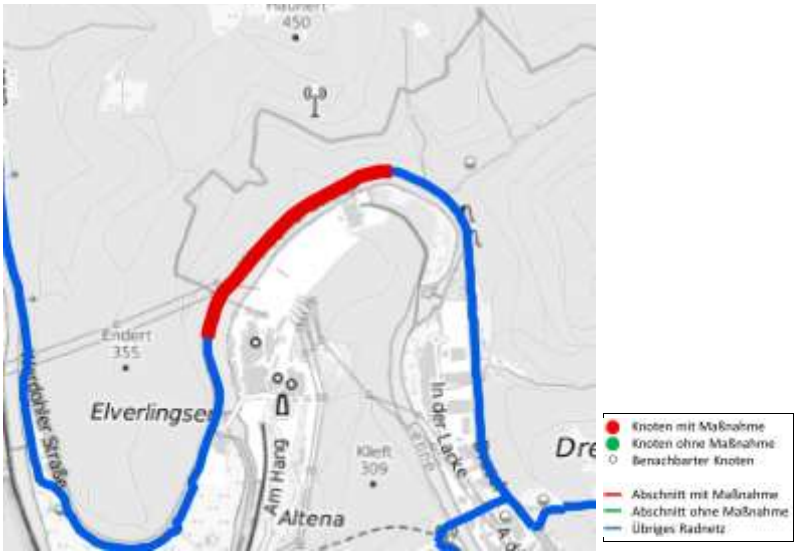
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 1000 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Außer bei Wer017 und 018 erscheint der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m, der aufgrund der Topographie nur in Verbindung mit höheren finanziellen Aufwänden realisierbar ist. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich.
Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommunne:
Trotz Aufwand und Kostenintensität die bevorzugte, alltagstauglichste und bereits abgestimmte Variante. Führung daher direkt an



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2830/7.71248

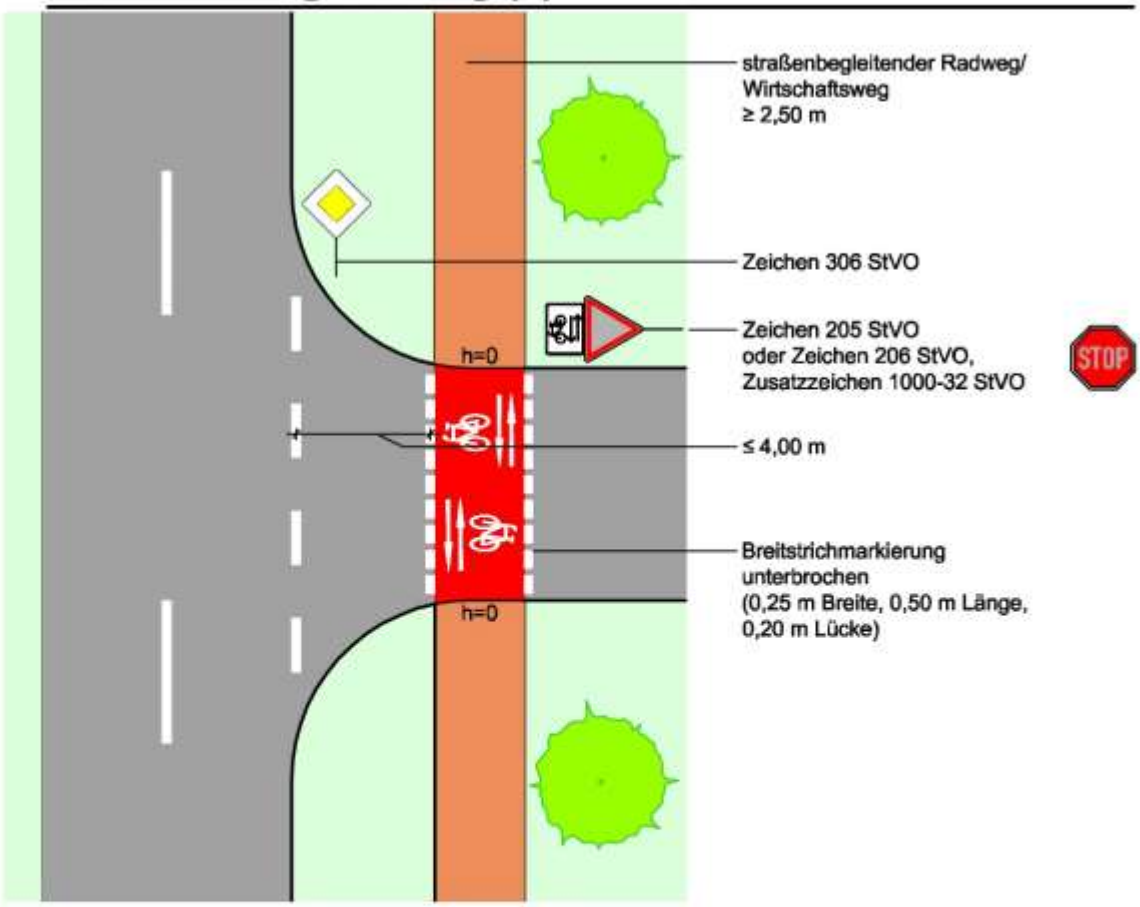
Kostenschätzung:	400.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Wer016	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Werdohler Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

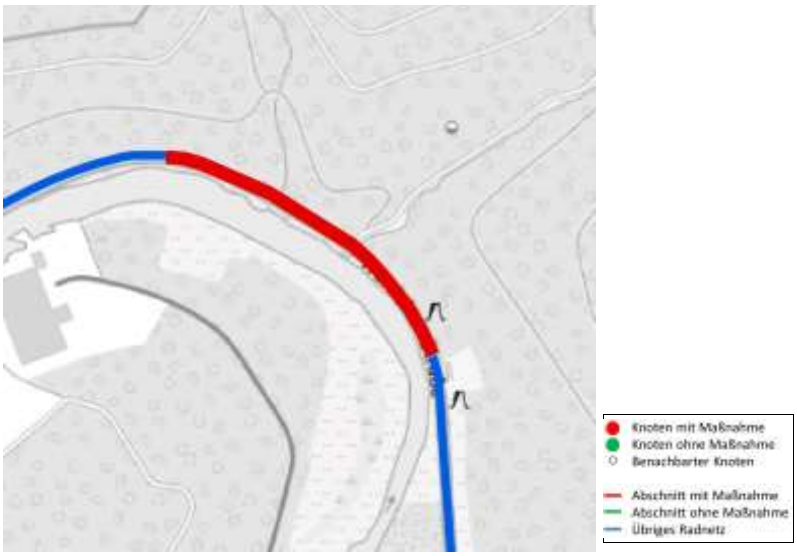
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 365 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Abschnitt kann aufgrund der vorherigen Abschnitte auch als Stufe IV behandelt werden.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Außer bei Wer017 und 018 erscheint der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m, der aufgrund der Topographie nur in Verbindung mit höheren finanziellen Aufwänden realisierbar ist. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich.
Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommunne:
Trotz Aufwand und Kostenintensität die bevorzugte, alltagstauglichste und bereits abgestimmte Variante. Führung daher direkt an



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2812/7.71656

Kostenschätzung:	146.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

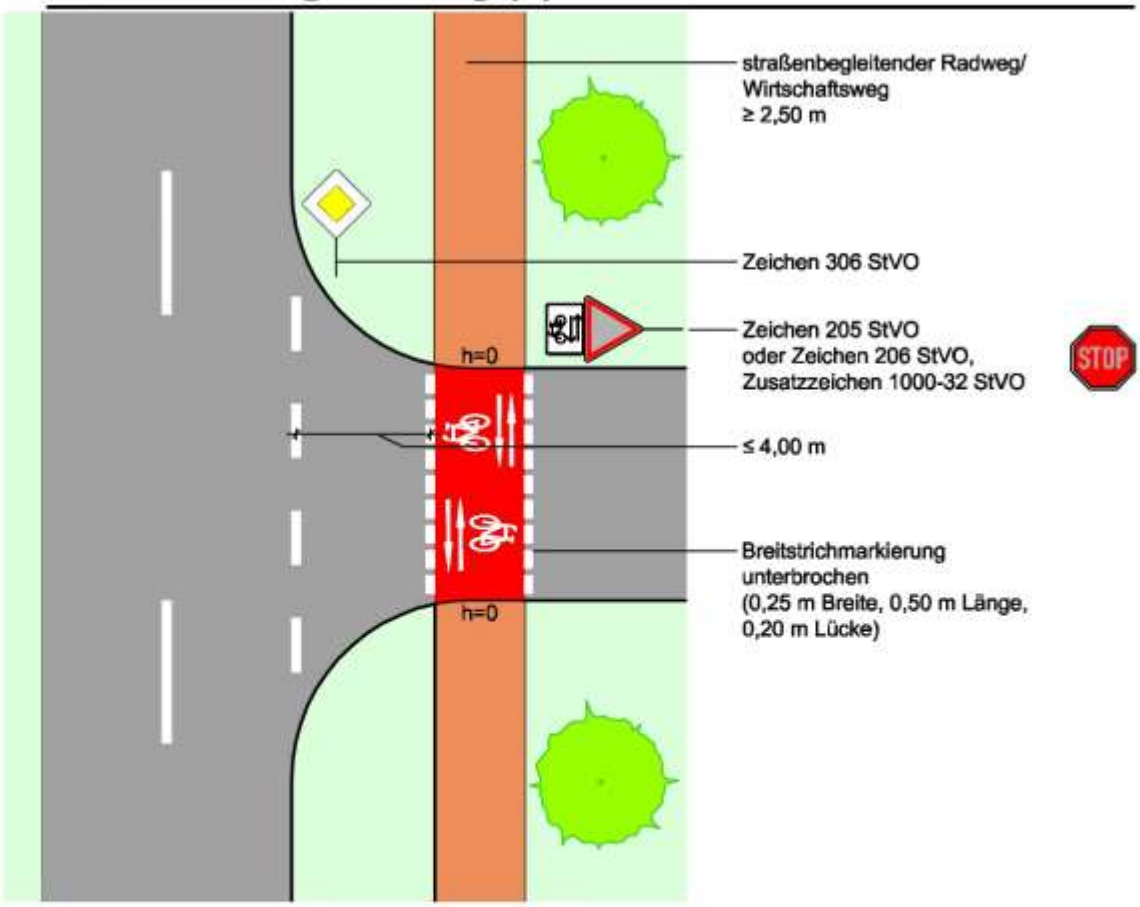
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer016	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Werdohler Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer017	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Dresel

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

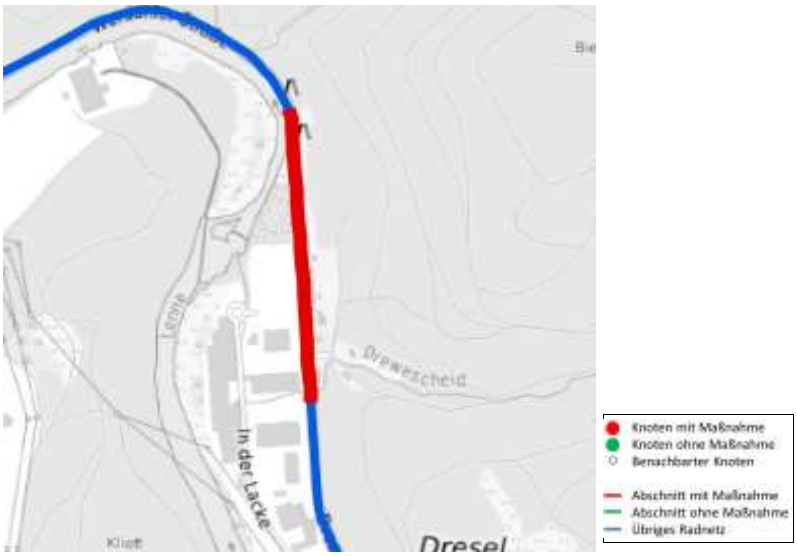


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 620 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Abschnitt kann aufgrund der vorherigen Abschnitte auch als Stufe IV behandelt werden.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Außer bei Wer017 und 018 erscheint der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m, der aufgrund der Topographie nur in Verbindung mit höheren finanziellen Aufwänden realisierbar ist. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich.
Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommunne:
Trotz Aufwand und Kostenintensität die bevorzugte, alltagstauglichste und bereits abgestimmte Variante. Führung daher direkt an



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2756/7.71738

Kostenschätzung:	248.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

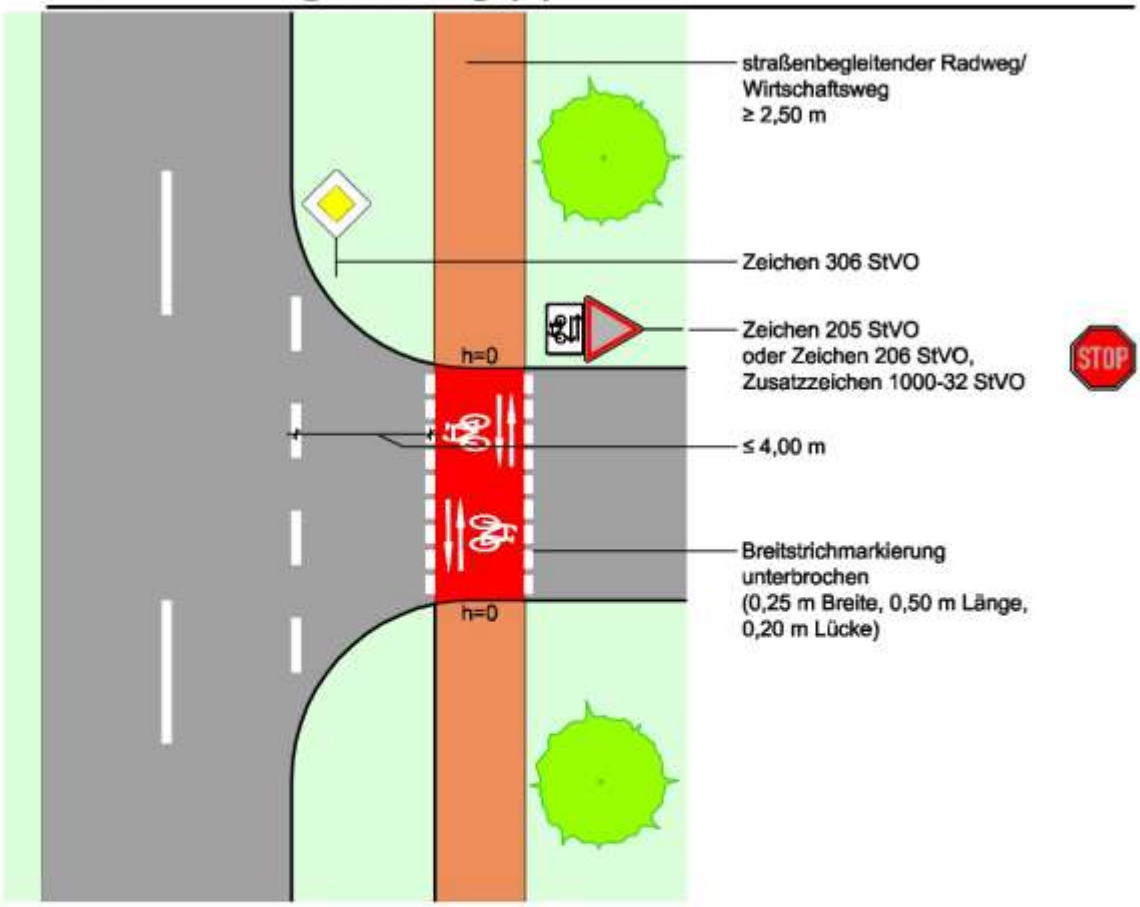
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer017	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Dresel

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer018	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Dresel

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 442 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Abschnitt kann aufgrund der vorherigen Abschnitte auch als Stufe IV behandelt werden.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Außer bei Wer017 und 018 erscheint der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m, der aufgrund der Topographie nur in Verbindung mit höheren finanziellen Aufwänden realisierbar ist. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich.
Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.
Hinweis der Kommunne:
Trotz Aufwand und Kostenintensität die bevorzugte, alltagstauglichste und bereits abgestimmte Variante. Führung daher direkt an



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2719/7.71913

Kostenschätzung:	176.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

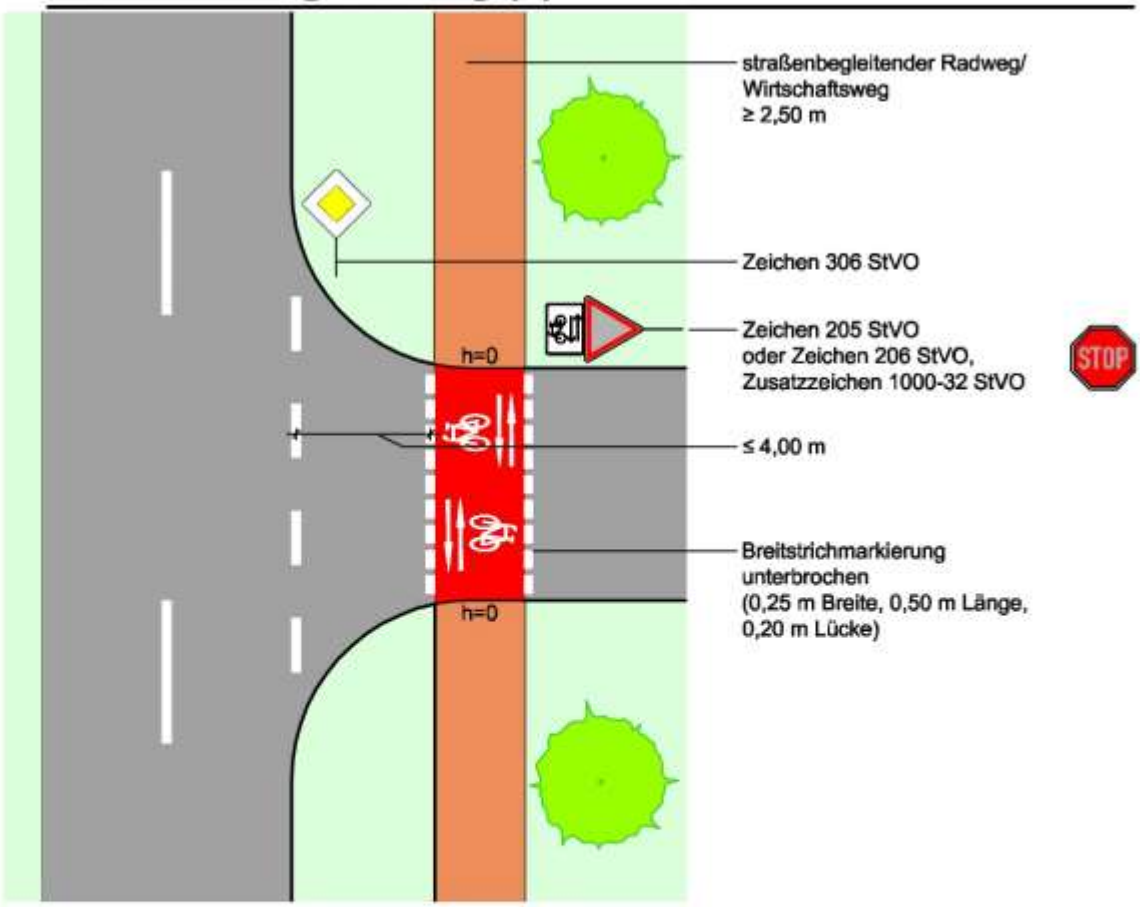
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer018	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Dresel

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer024	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höllmecke

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 258 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 5531 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5531 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr.
Hinweis der Kommune:
Führung des Radweges (beide Richtungen) auf Seitenstreifen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2626/7.74587

Kostenschätzung:	103.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

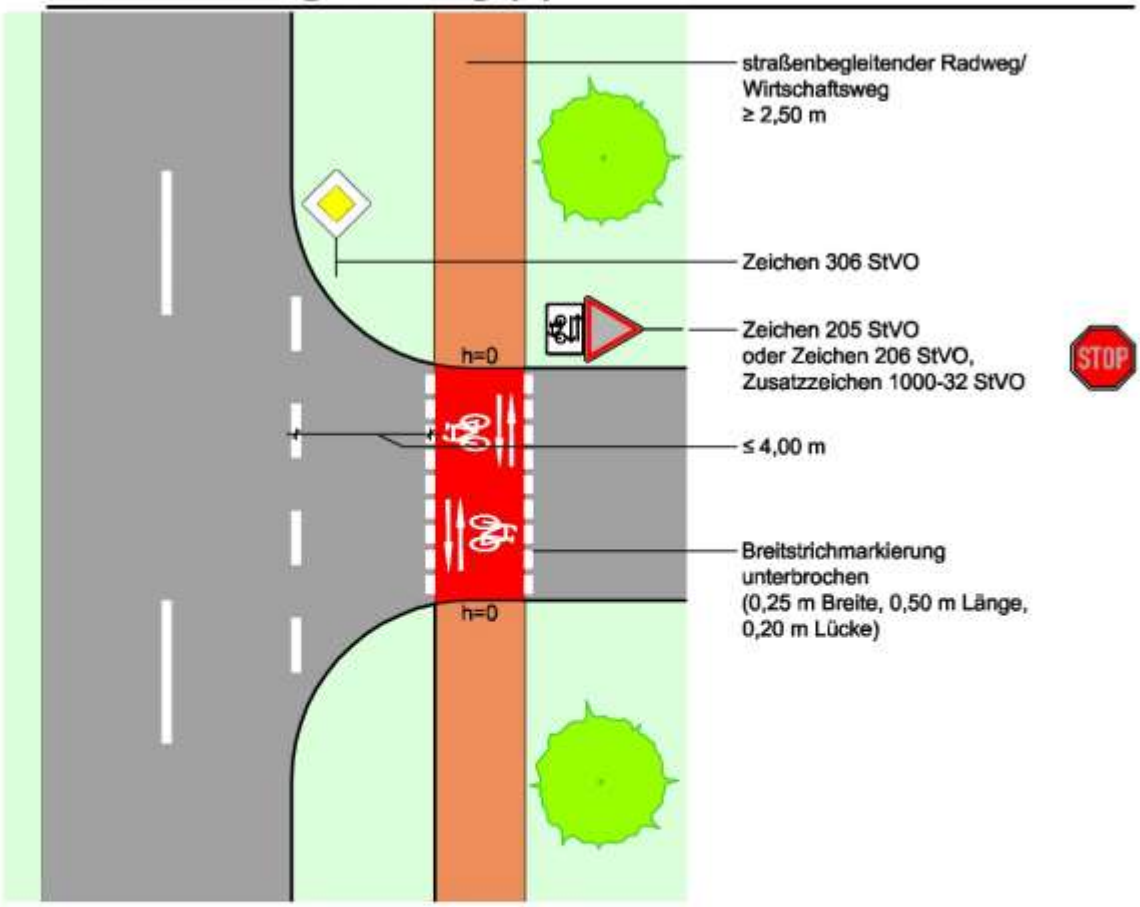
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer024	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Höllmecke

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

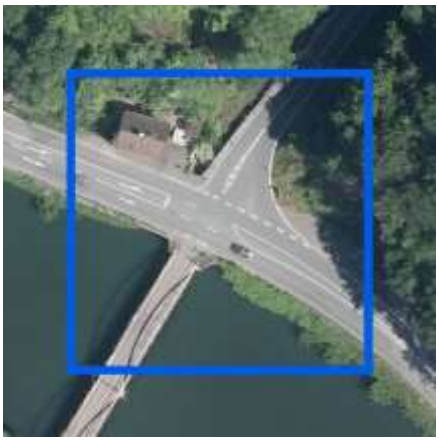
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Wer024.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höllmecke/Lengelsen

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer024
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neu zu bauende Radweg Wer024 auf der Südwestseite der B236 errichtet, dann kann auf eine Maßnahme verzichtet werden. Erfolgt der Bau auf der Nordostseite, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe erforderlich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2644/7.7435

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

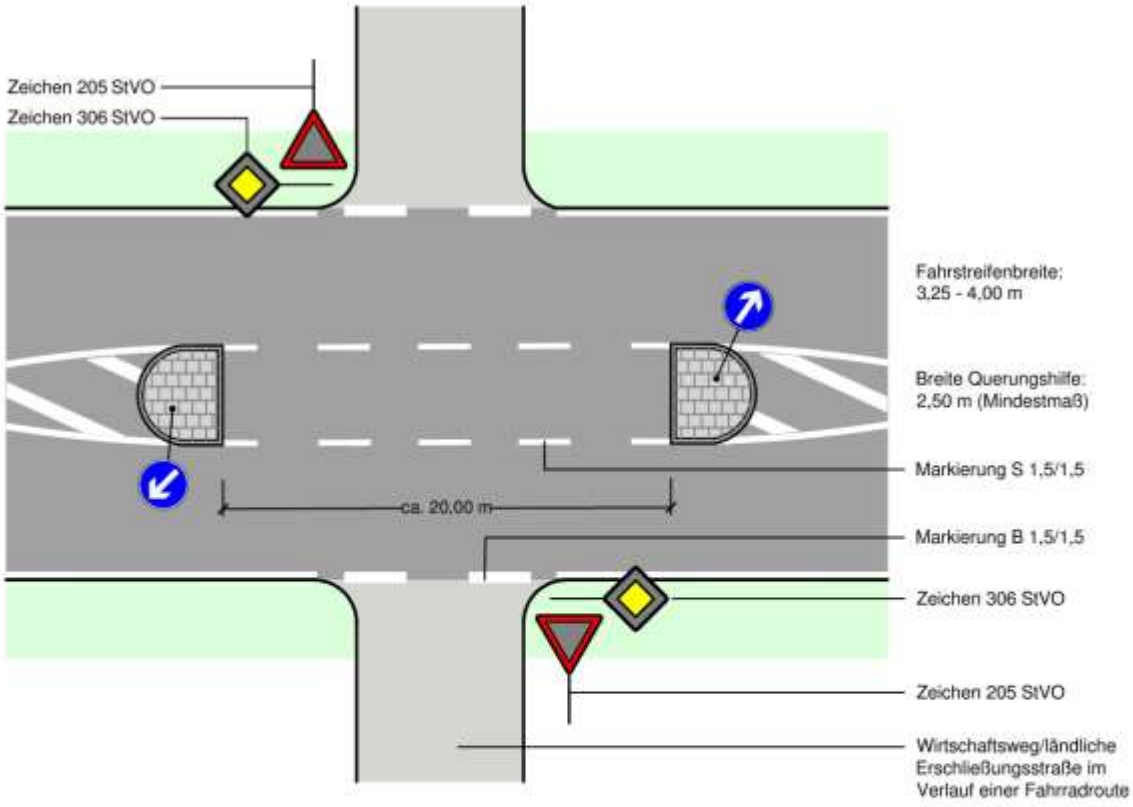
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer024.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			Straße	Höllmecke/Lengelsen

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer025	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höllmecke

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

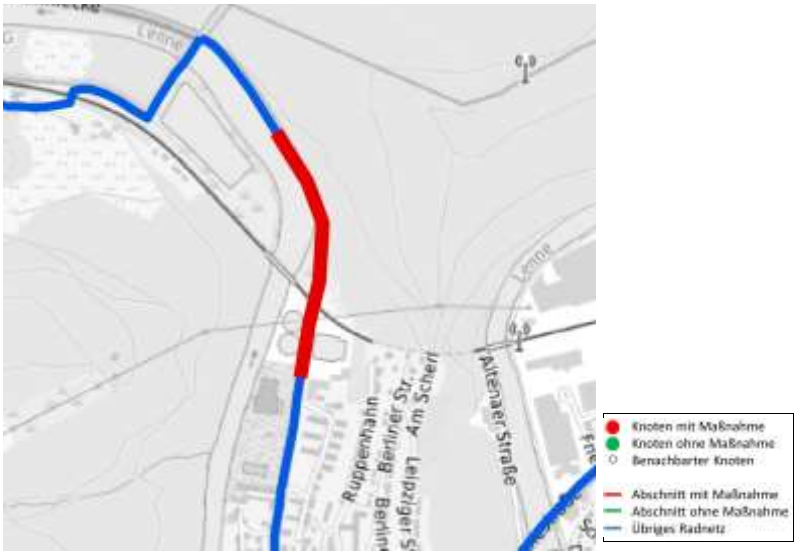
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 549 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 5531 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 5531 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Die Einrichtung eines Sicherheitstrennstreifens mit 1,75 m ist zu prüfen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden. Hinweis der Kommune: Durchfahrt Ütterlingsen soll gemäß bestehender Planung erfolgen. Zwangspunkt Eisenbahnviadukt: wegen Durchfahrbreite hier direkt am Lenneufer entlang.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2626/7.74586

Kostenschätzung:	219.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

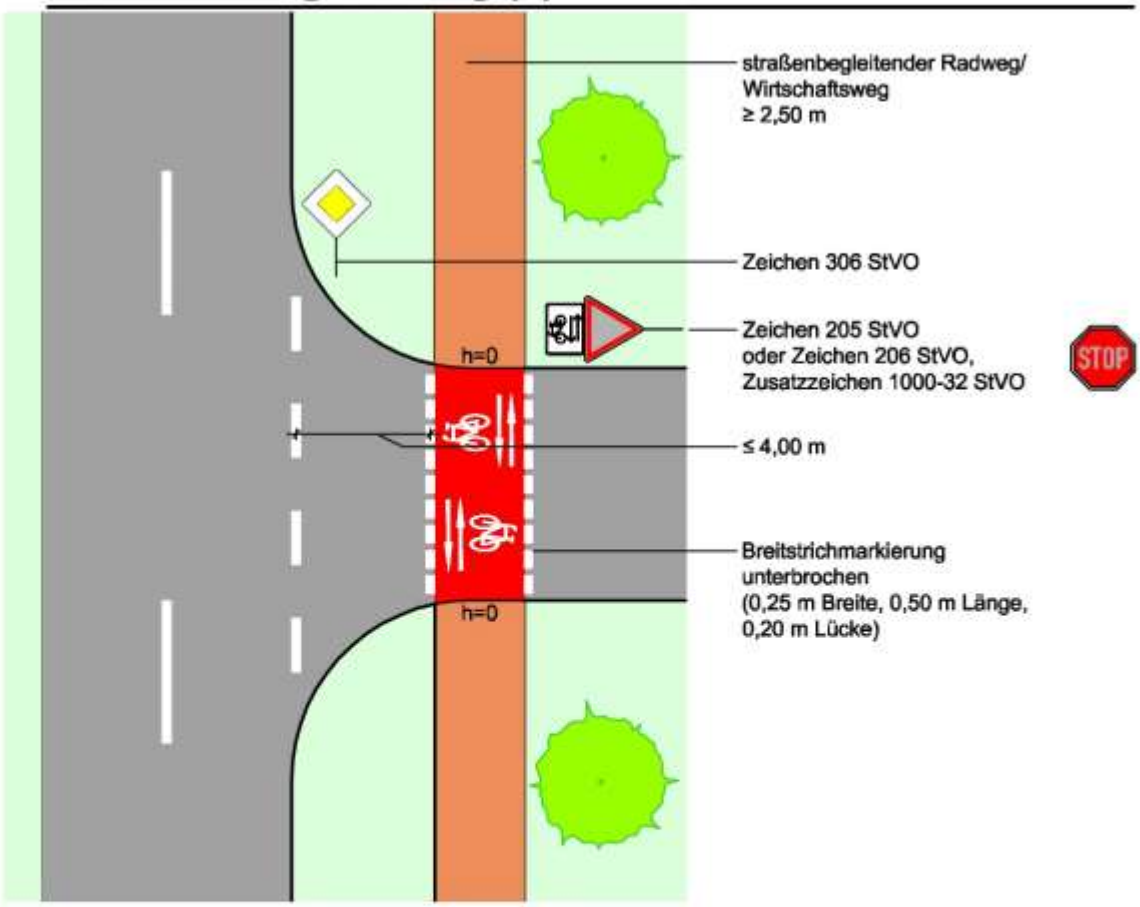
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer025	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Höllmecke

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer025.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höllmecke

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer025
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist mit dem neu anzulegenden Radweg (Wer028) ein Übergang in die Richtungsführung Wer027 zu schaffen. Es wird der Bau einer Querungshilfe empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.257/7.7467

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

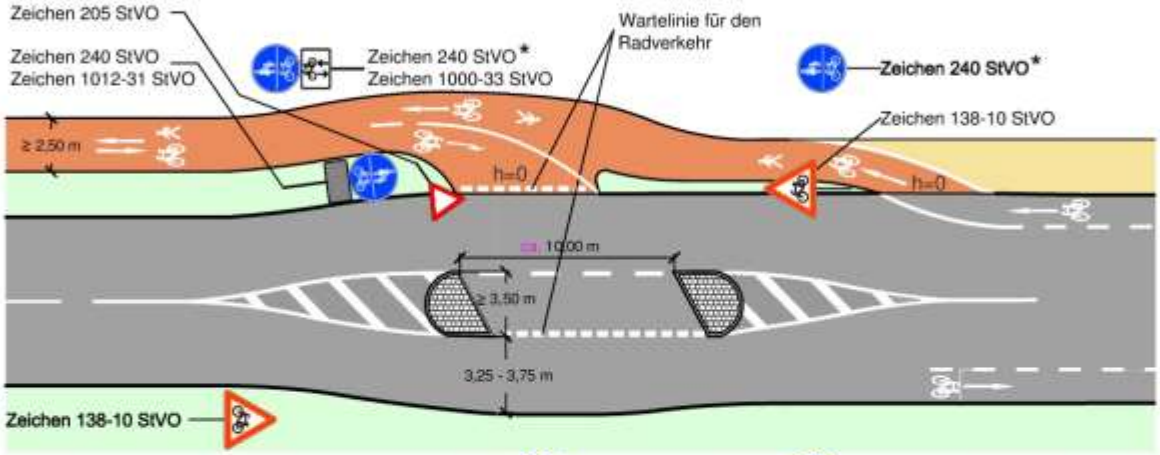
Abschnitts-Nr.	Wer025.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höllmecke

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marsplortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer026	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 253 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 5531 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 5531 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 4,50 m.
Parken ist entlang der Straße dann nicht mehr zulässig.
Soll das Parken (zumindest einseitig) erhalten bleiben, dann kann nur noch ein einseitiger Schutzstreifen (bergauf) markiert werden.
Hinweis der Kommune:
Durchfahrt Ütterlingsen soll gemäß bestehender Planung erfolgen.
Zwangspunkt Eisenbahnviadukt: wegen Durchfahrbreite hier direkt am Lenneufer entlang.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2557/7.74618

Kostenschätzung:	15.180,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

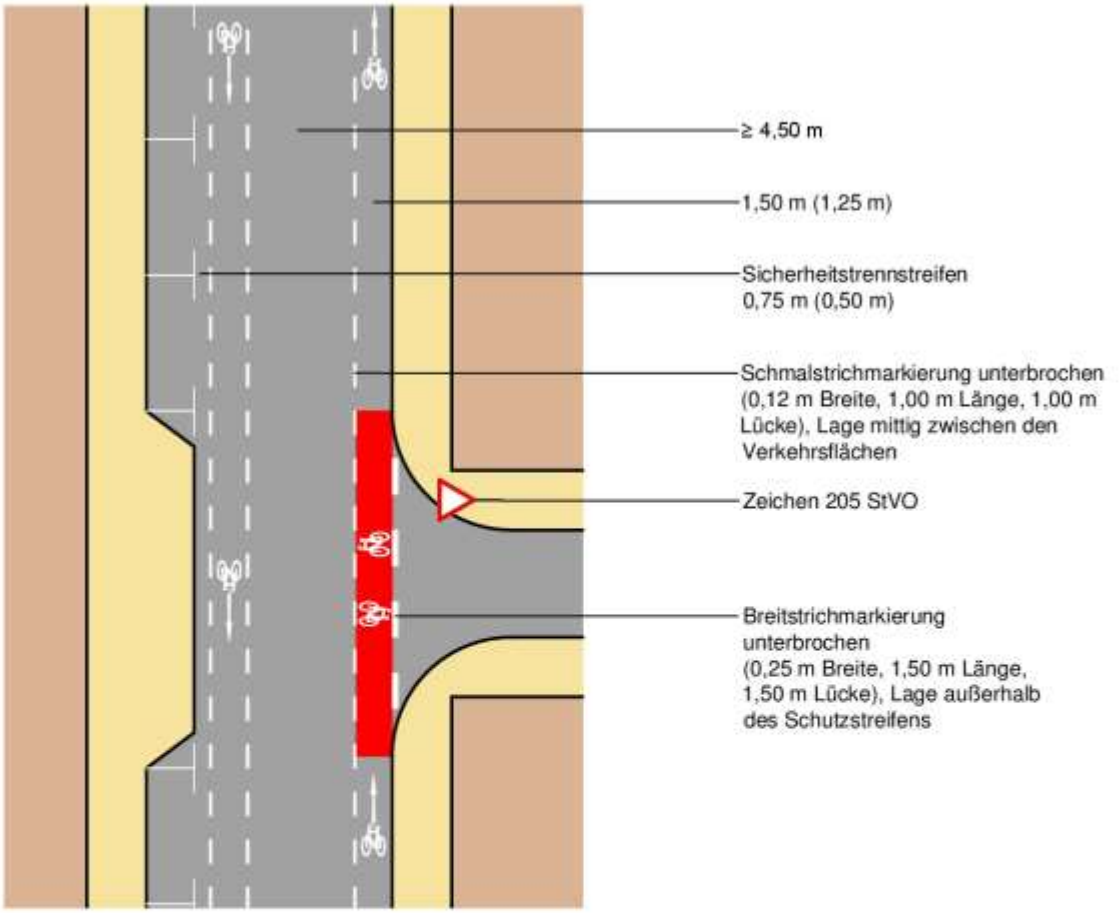
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer026	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Ütterlingser Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer027	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 303 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9594 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9594 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 4,50 m.
Parken ist entlang der Straße dann nicht mehr zulässig.
Soll das Parken (zumindest einseitig) erhalten bleiben, dann kann nur noch ein einseitiger Schutzstreifen (bergauf) markiert werden.
Hinweis der Kommune:
Durchfahrt Ütterlingsen soll gemäß bestehender Planung erfolgen.
Zwangspunkt Eisenbahnviadukt: wegen Durchfahrbreite hier direkt am Lenneufer entlang.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2529/7.74686

Kostenschätzung:	18.180,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

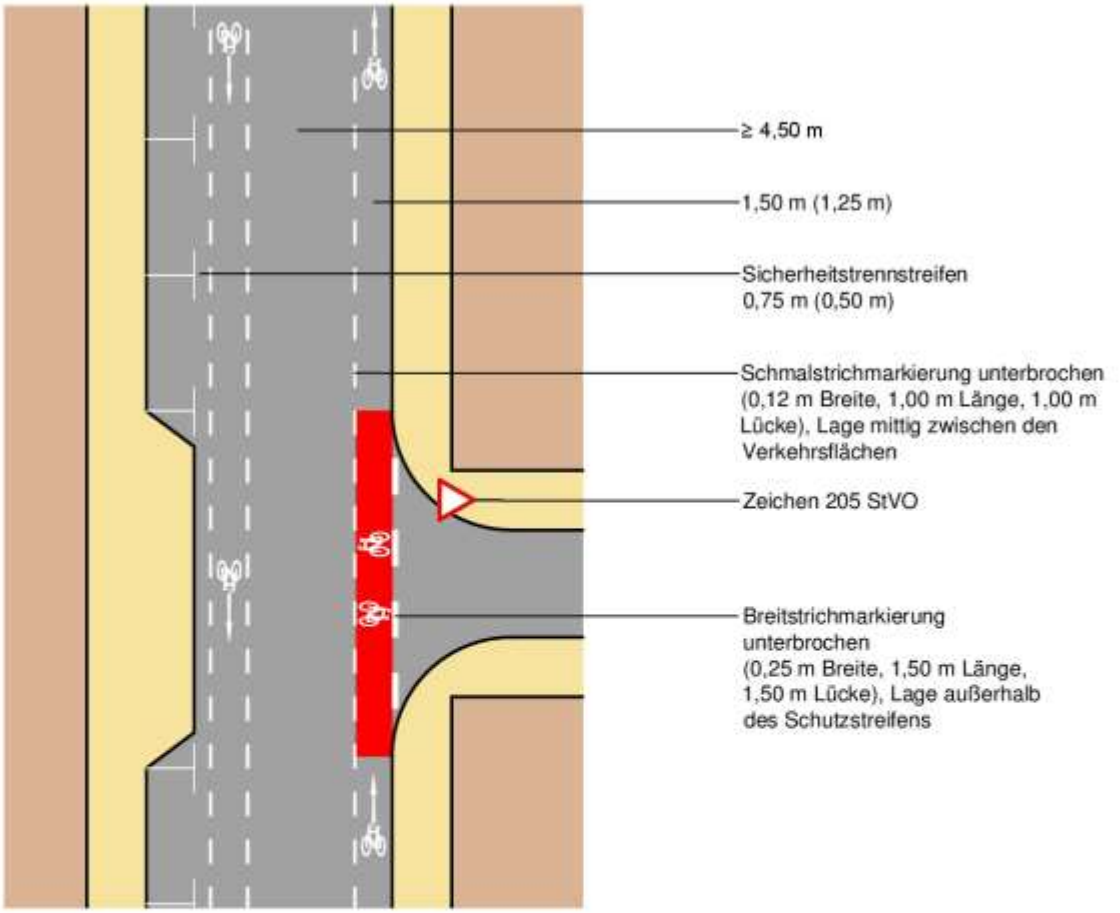
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer027	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Ütterlingser Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer027.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße/Stettiner Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer027
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Im Zuge der Streckenmaßnahme Wer026 sind vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr zu markieren.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2557/7.7461

Kostenschätzung:	10.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer027.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße/Stettiner Straße

Abschnitts-Nr.	Wer028	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 128 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9594 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9594 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Mittel eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau nach ERA-Standard auf 2,50 m Breite empfohlen. Die Freigabe in beide Richtungen kann in diesem Übergangsbereich zw. inner- und außerorts beibehalten werden. Hinweis der Kommune: Durchfahrt Ütterlingsen soll gemäß bestehender Planung erfolgen. Zwangspunkt Eisenbahnviadukt: wegen Durchfahrbreite hier direkt am Lenneufer entlang.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2520/7.74756

Kostenschätzung:	34.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

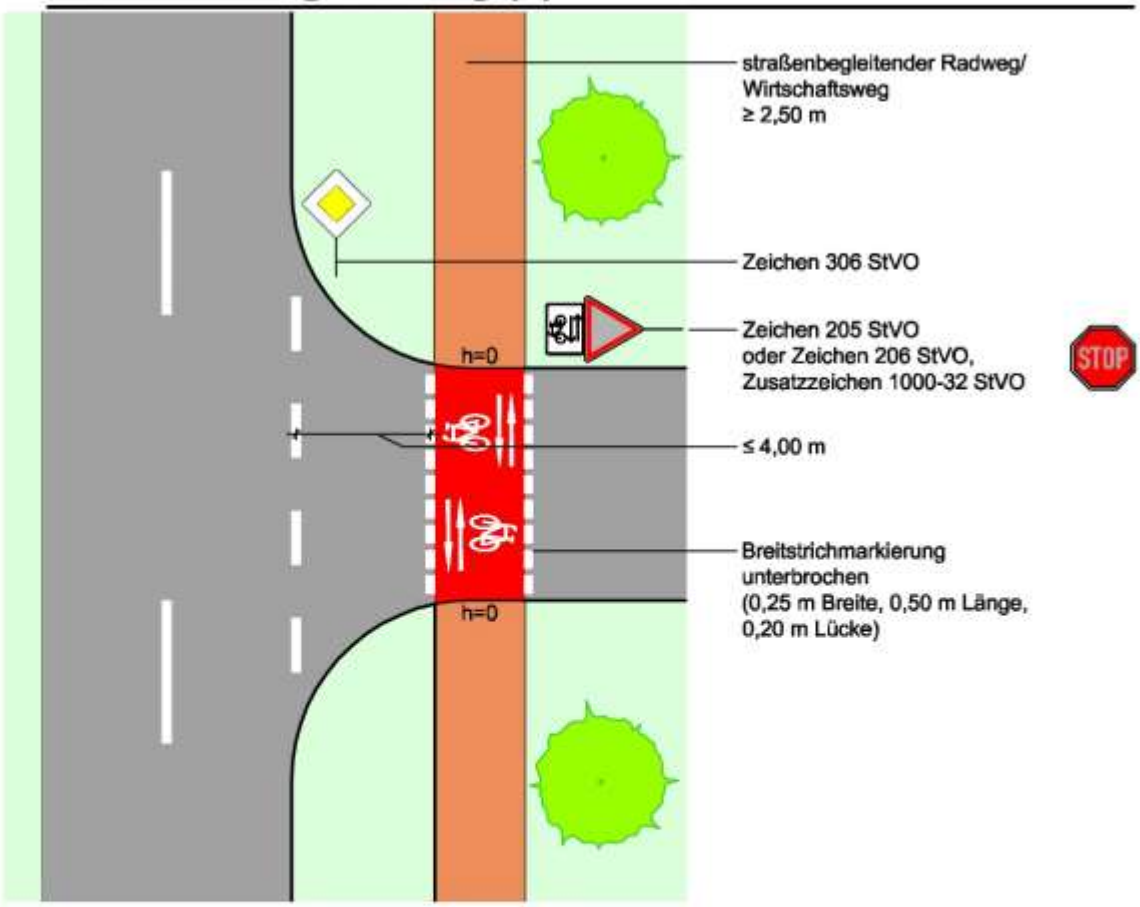
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer028	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			Straße	Ütterlingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer028.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße/Am Steinbring

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer028
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist mit dem neu anzulegenden Radweg (Wer028) ein Übergang in die Richtungsführung Wer027 zu schaffen. Es wird der Bau einer Querungshilfe empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2529/7.7468

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

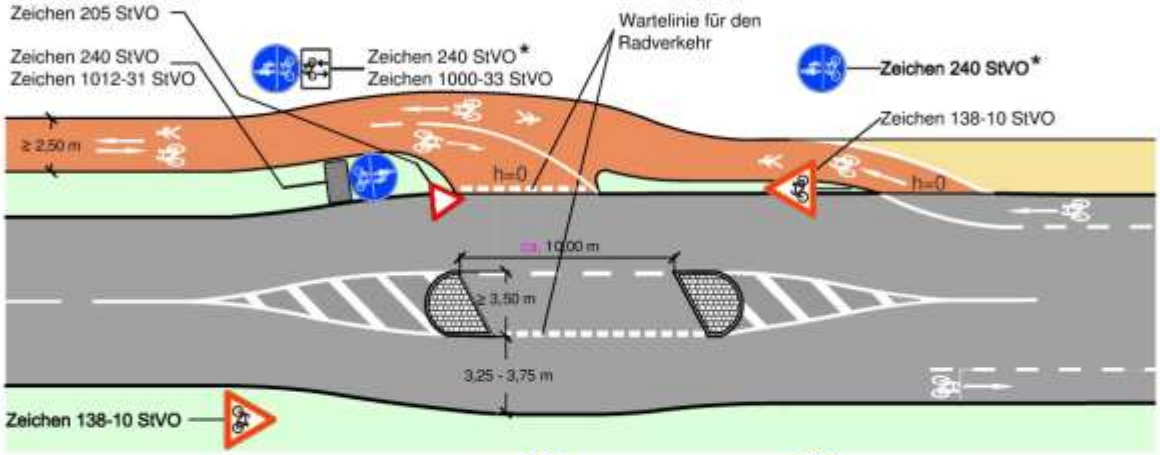
Abschnitts-Nr.	Wer028.1	Lage	innerorts	Bestand	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			Straße	Ütterlingser Straße/Am Steinbring

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- 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
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

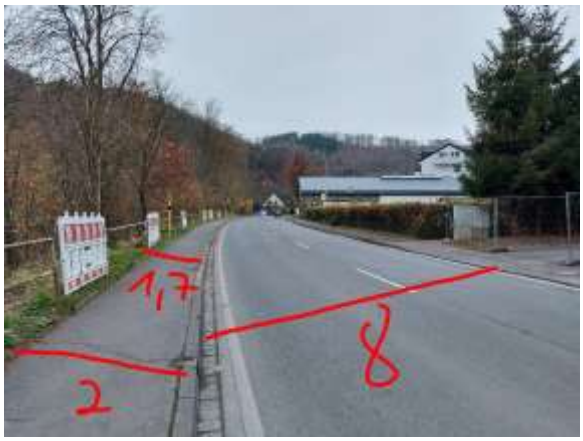
Musterblatt: 9.5-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer029	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

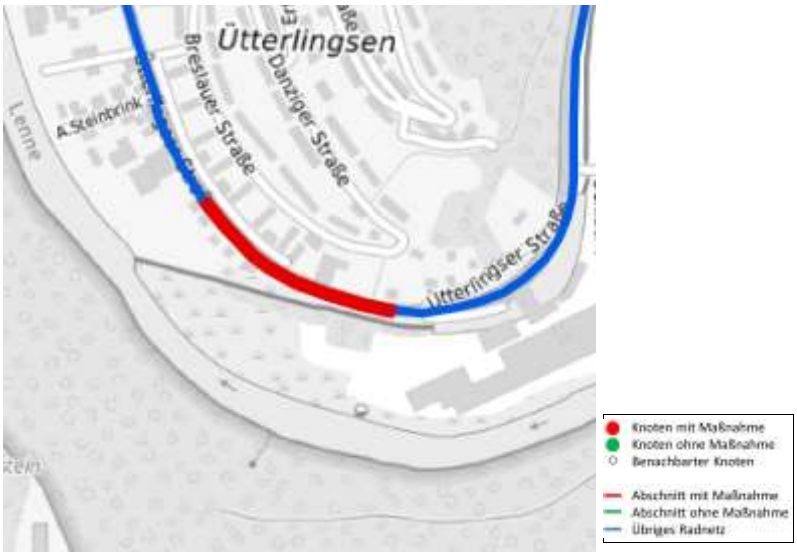


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 239 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9594 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9594 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Mittel eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau nach ERA-Standard auf 2,50 m Breite empfohlen. Die Freigabe in beide Richtungen kann in diesem Übergangsbereich zw. inner- und außerorts beibehalten werden. Hinweis der Kommune: Durchfahrt Ütterlingsen soll gemäß bestehender Planung erfolgen. Zwangspunkt Eisenbahnviadukt: wegen Durchfahrbreite hier direkt am Lenneufer entlang.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2510/7.75046

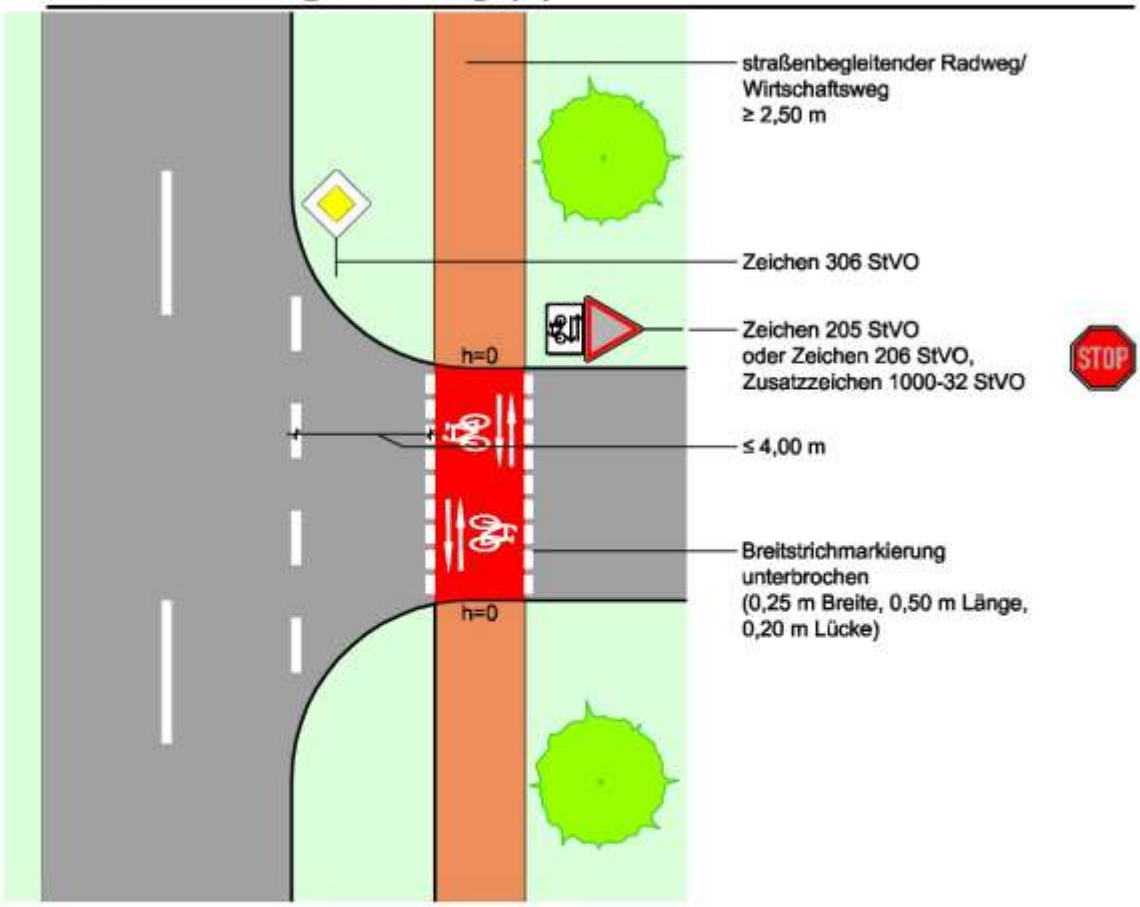
Kostenschätzung:	71.700,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Wer029	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			Straße	Ütterlingser Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer030	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Ütterlingser Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 145 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9594 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: 3,00 m bis < 4,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel

Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9594 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse 3,00 m bis < 4,00 m und ist damit ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Mittel eingeschätzt.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Die Freigabe in beide Richtungen kann in diesem Übergangsbereich zw. inner- und außerorts beibehalten werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2513/7.75241

Abschnitts-Nr.	Wer031	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lennestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

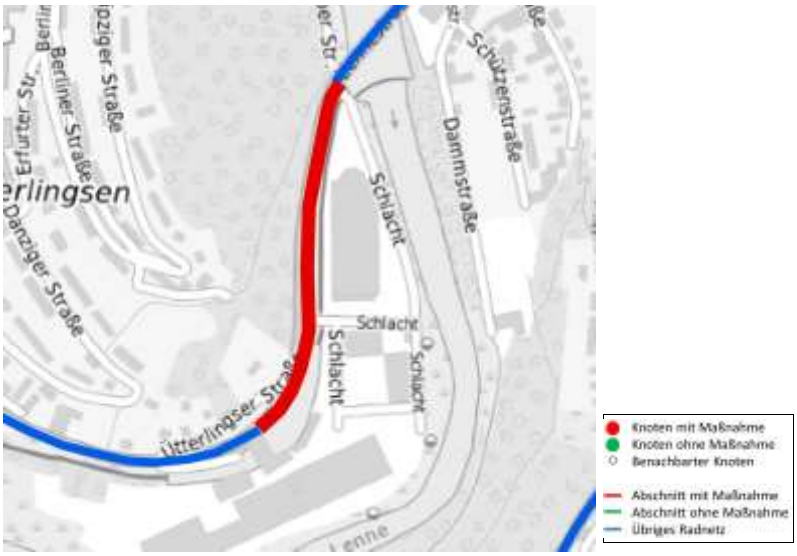


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 387 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9594 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: 0,50 m oder mehr
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9594 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr.
Die Freigabe in beide Richtungen kann in diesem Übergangsbereich zw. inner- und außerorts beibehalten werden



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2546/7.75356

Kostenschätzung:	5.805,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**7**
Prioritätsstufe:	Mittlere Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer032	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lennestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 138 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9594 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9594 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es ist einseitig ein gemeinsamer Geh-/Radweg mit mind. 2.50 m zu bauen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2556/7.75469

Kostenschätzung:	55.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

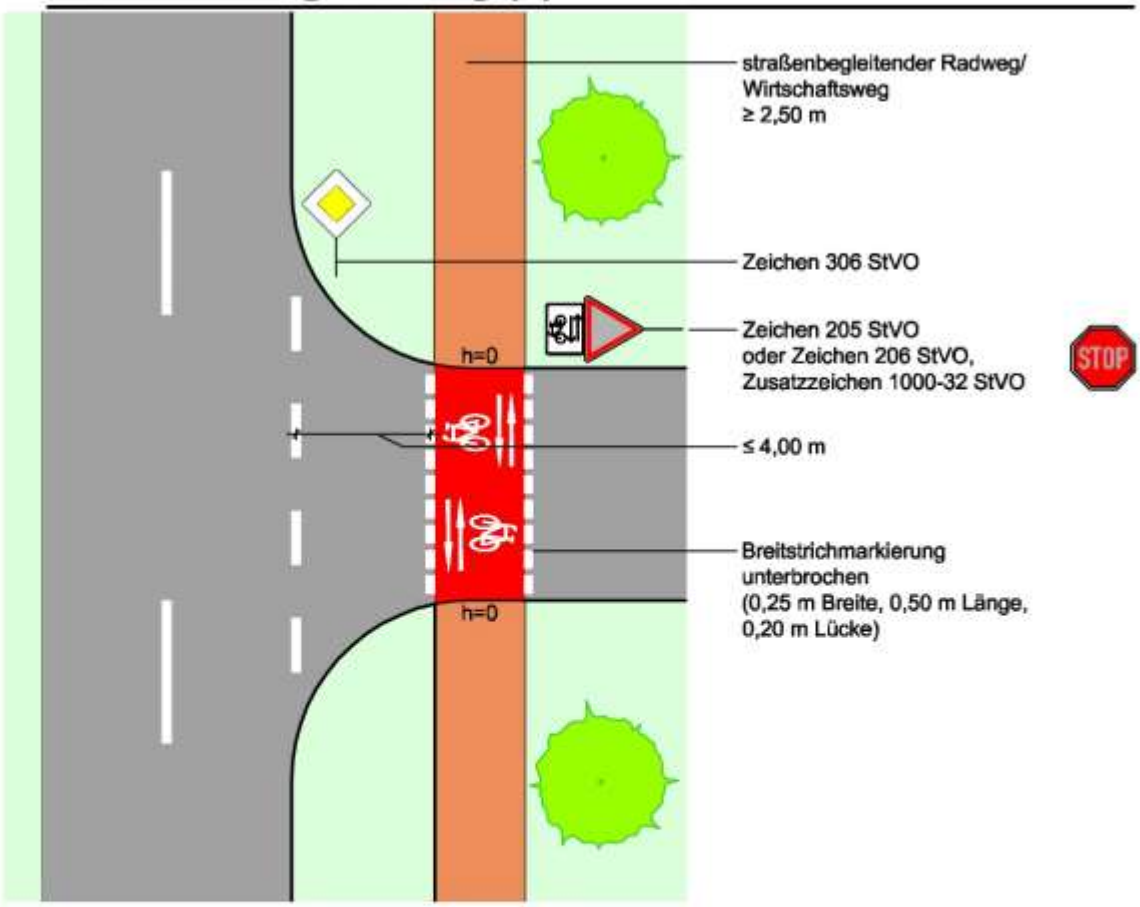
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer032	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Lennestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer033	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lennestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

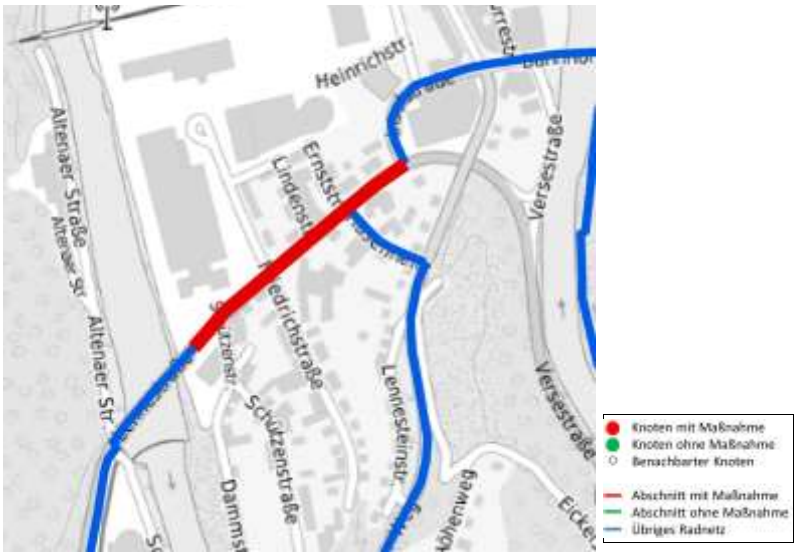
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 297 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 9594 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 9594 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Es sind beidseitig Schutzstreifen zu markieren.
Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,50 m.
Hinweis der Kommune: Umsetzung wird befürwortet, insbesondere da mit Parkverbot verbunden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2574/7.75785

Kostenschätzung:	11.880,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

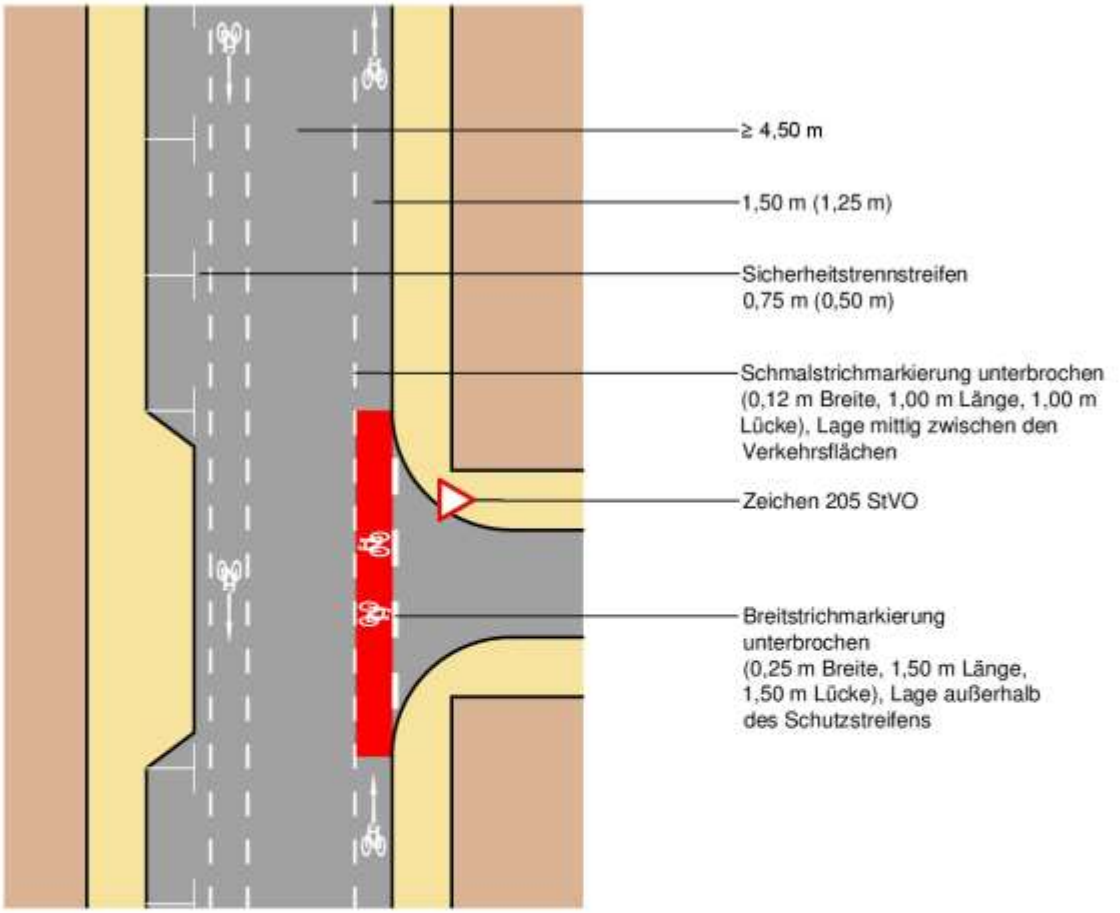
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer033	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Lennestraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer033.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lennestraße/Ernststraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer033
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2569/7.7569

Abschnitts-Nr.	Wer033.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lennestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer033
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist mit dem neu anzulegenden Radweg (Wer032) ein Übergang in die Richtungsführung Wer033 zu schaffen. Es wird der Bau einer Querungshilfe empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2556/7.7546

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

31.10.2022

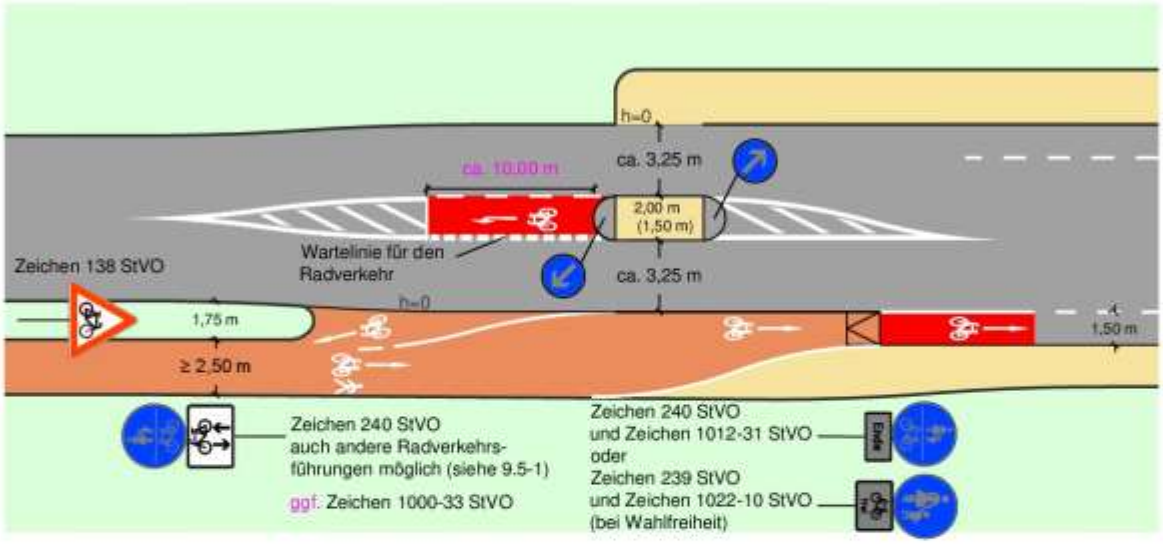
Abschnitts-Nr.	Wer033.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lennestraße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.5-11
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer035	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Inselstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 172 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12161 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12161 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Fahrbahn ist in vier Fahrstreifen aufgeteilt, die zusammen ca. 12,00 m Fahrbahnbreite aufweisen (westl. der Karlstraße) bzw. dreistreifig östl. der Karlstraße.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Beidseitige Radfahrstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreite bei Aufgabe von Fahrstreifen möglich. Der Ausbau der vorhandenen Nebenanlagen ist kaum möglich. Es sind deshalb östlich der Karlstraße beidseitig mindestens Schutzstreifen zu markieren. Diese benötigen eine Breite von jeweils 1,50 m. Bei der derzeitigen Fahrbahnbreite ergibt sich unter Beibehaltung der Fahrstreifenanzahl folgende Breiten für die einzelnen Fahrstreifen von 2,50 m (genauer 2,60 m). Westlich der Karlstraße ist auf der Südseite der Schutzstreifen zu markieren. Auf der Nordseite sollte die vorhandene Nebenanlage entweder in einen Gehweg Radfahrer frei umgewidmet werden (allerdings hat die Nebenanlage lediglich 2,00 m Breite) oder es sollte der Ausbau der Anlage und die Umwidmung in einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr erfolgen. Es sollte geprüft werden, ob einer der



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2574/7.75784

Kostenschätzung:	10.320,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

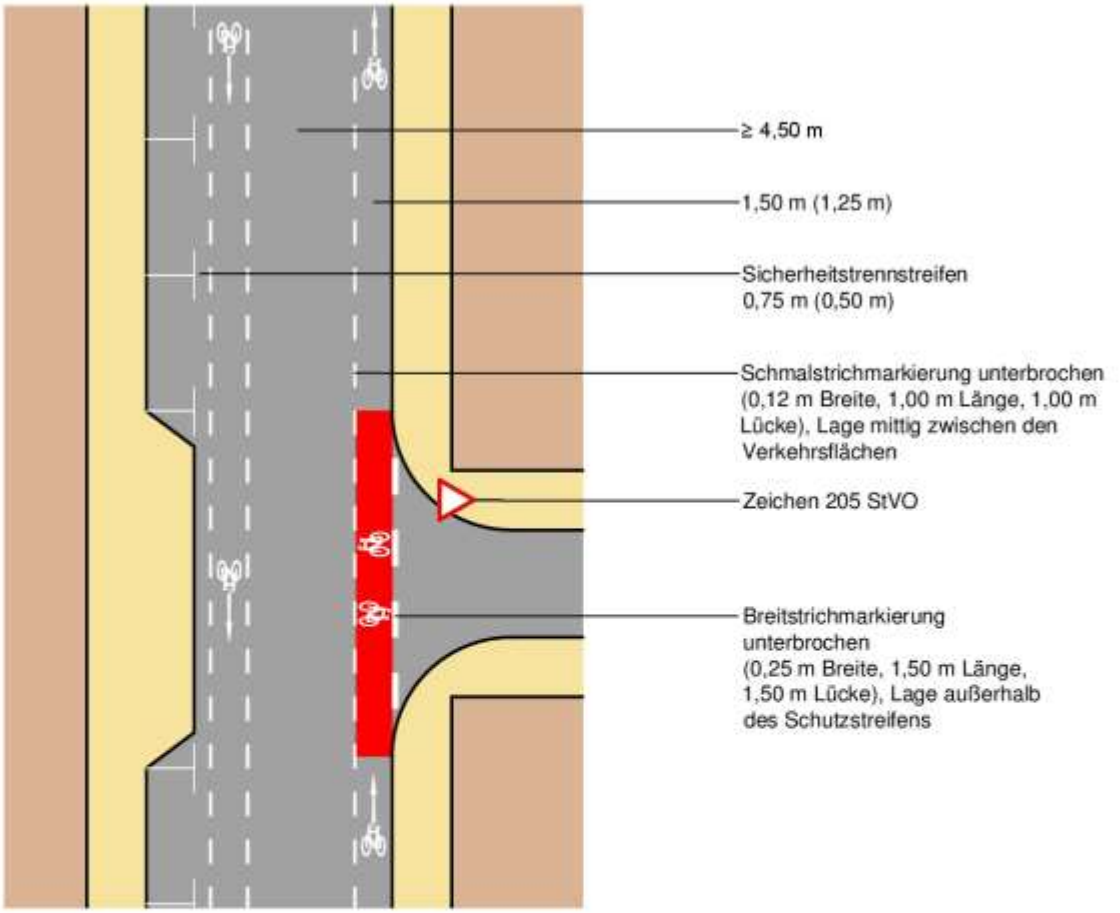
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer035	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Inselstraße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer035.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			**Straße**	Inselstraße/Karlstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer035
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien im Zusammenhang mit den Maßnahmen (Wer033 und 035) durchzuführen (vgl. Musterlösung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2581/7.7580

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

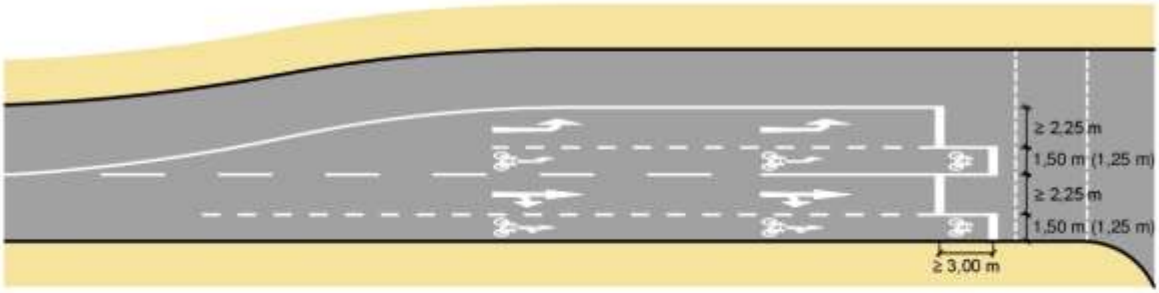
Abschnitts-Nr.	Wer035.1	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			Straße	Inselstraße/Karlstraße

Musterlösung

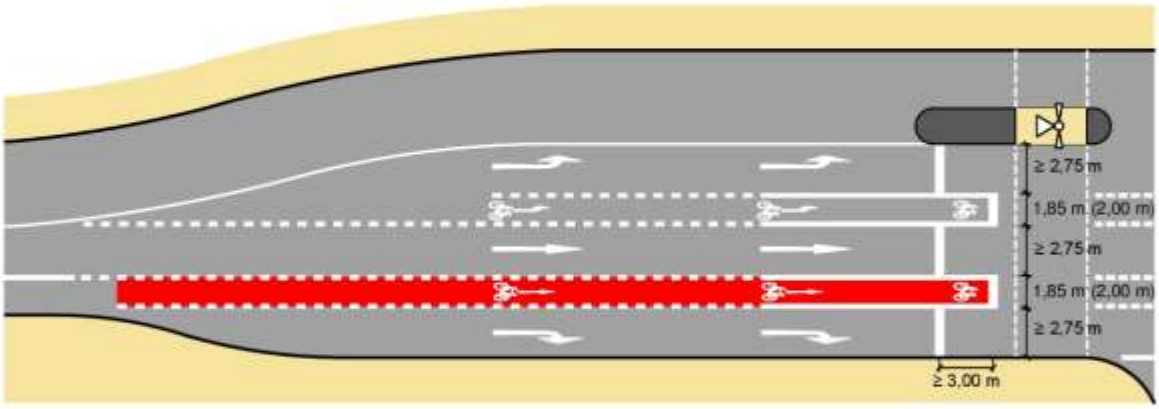
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer035.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			**Straße**	Inselstraße/Lennestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer035
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien im Zusammenhang mit den Maßnahmen (Wer033 und 035) durchzuführen (vgl. Musterlösung).



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2574/7.7578

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

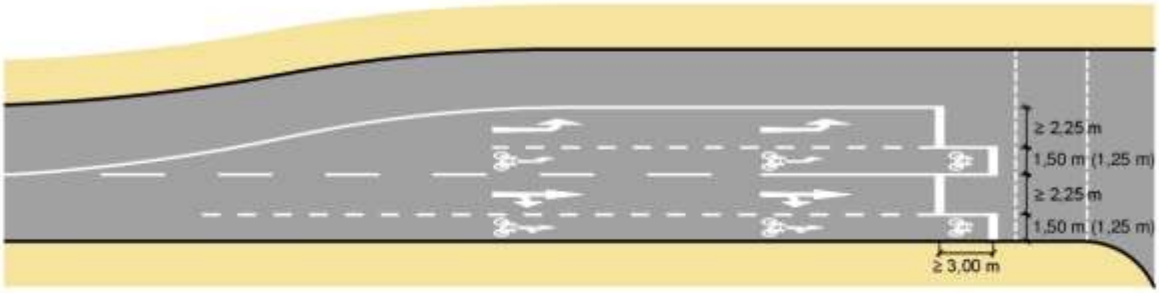
Abschnitts-Nr.	Wer035.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			Straße	Inselstraße/Lennestraße

Musterlösung

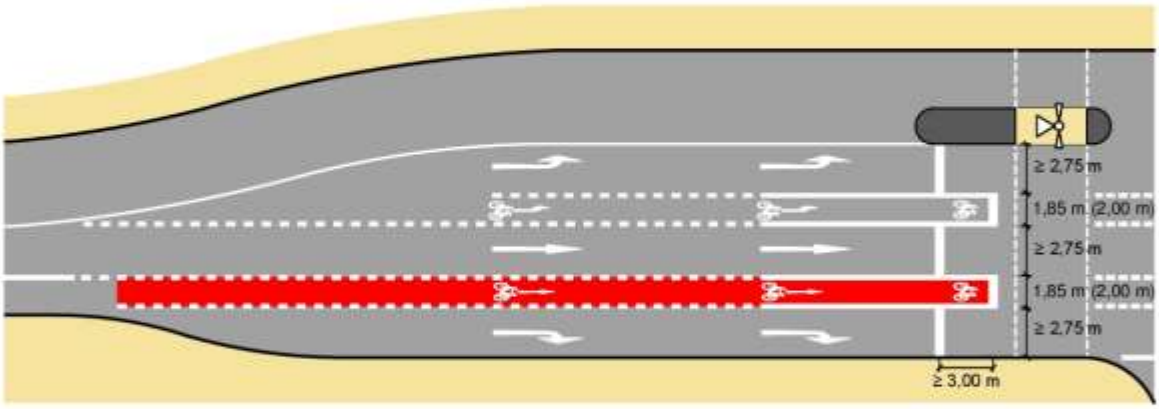
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer036.3	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			**Straße**	Bahnhofstraße/Nordheller Weg

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer036
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Es sind vorgezogene Haltlinien im Zusammenhang mit den Maßnahmen (Wer033 und 035) durchzuführen (vgl. Musterlösung).
Hinweis der Kommune: Knotenpunkt teilweise nicht in städtischer Zuständigkeit, sondern Land (vom Nordheller Weg kommend und rechts rum bis B236).
Rad-Haltelinien vorziehen erscheint jedoch sinnvoll, sofern Radfahrer dann die LSA noch vernünftig einsehen können (zu prüfen).
Ansonsten Zurückverlegung Haltelinie KFZ prüfen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2583/7.7590

Kostenschätzung:	15.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

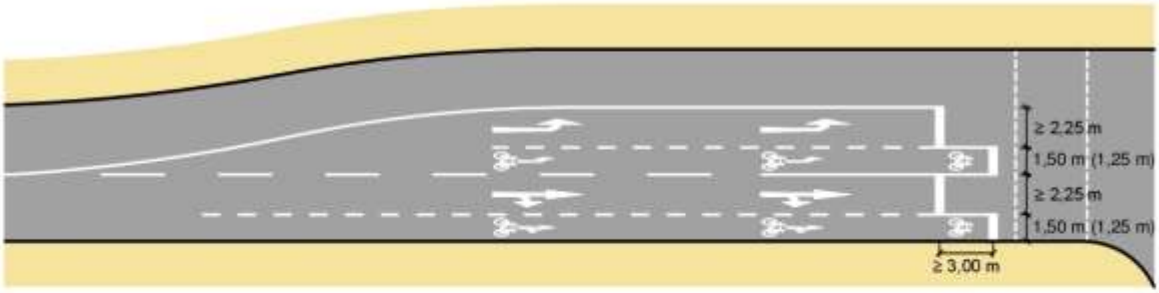
Abschnitts-Nr.	Wer036.3	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage
Kommune	Werdohl			Straße	Bahnhofstraße/Nordheller Weg

Musterlösung

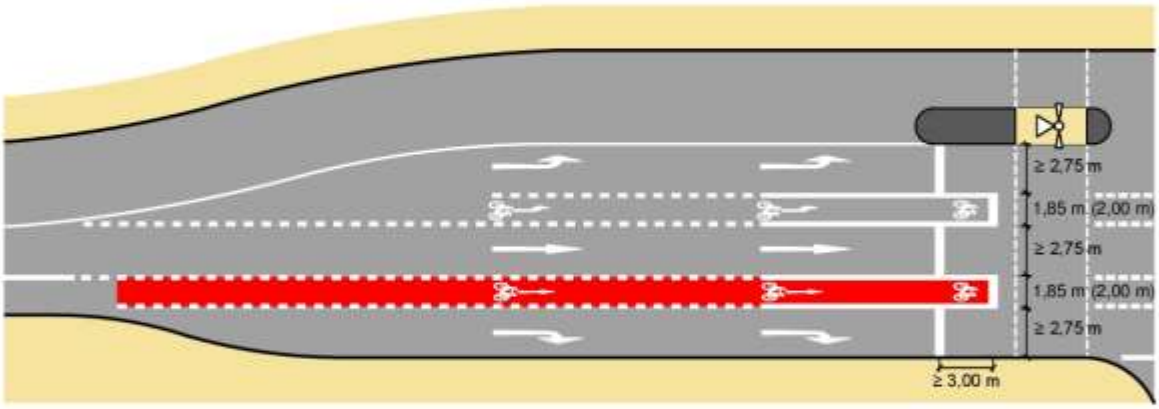
Führungsformen an Knotenpunkten

Links abbiegender Radverkehr - direkte Führung

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-4
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer043	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 113 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 7955 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 7955 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Es ist einseitig ein gemeinsamer Geh-/Radweg mit mind. 2.50 m zu bauen. Hierzu können die Mehrzweckfahrstreifen aufgelöst, die Aufteilung der Fahrbahn neu vorgenommen werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2631/7.77857

Kostenschätzung:	45.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

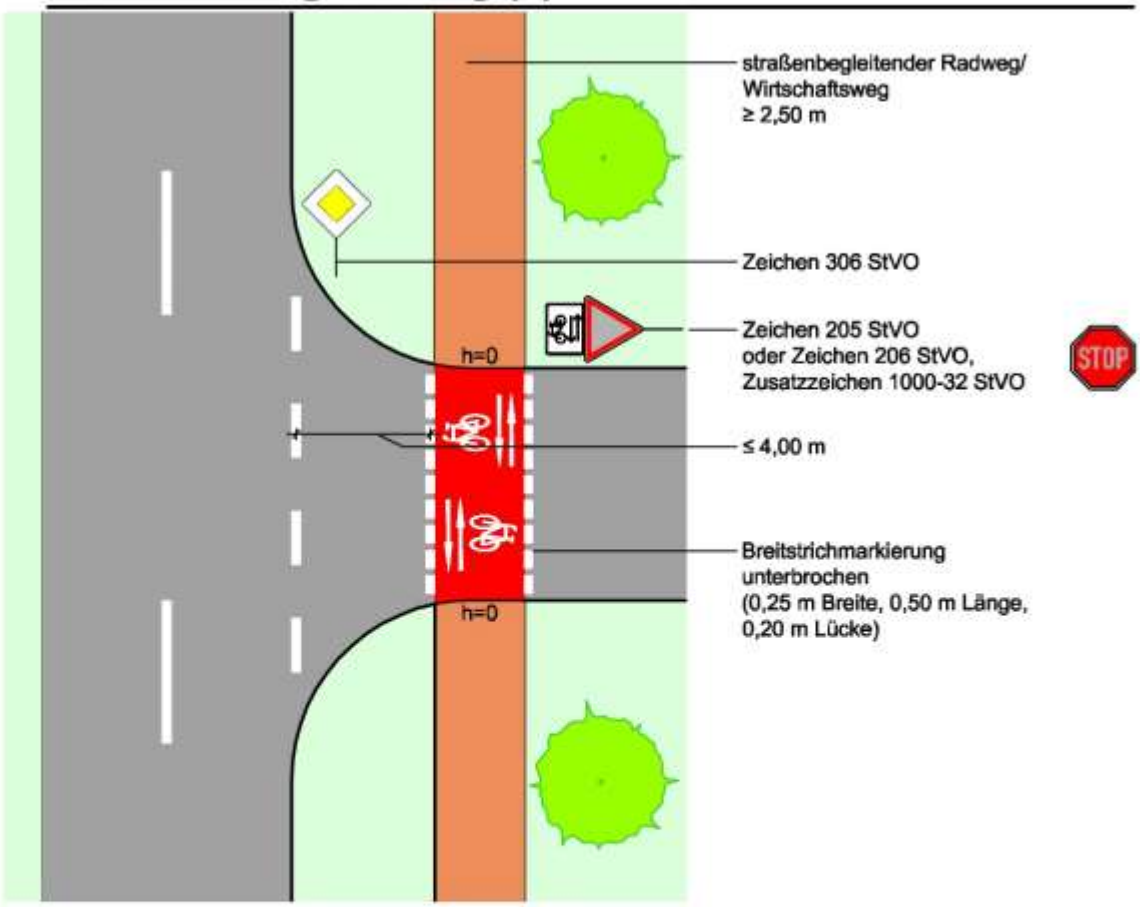
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer043	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Plettenberger Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

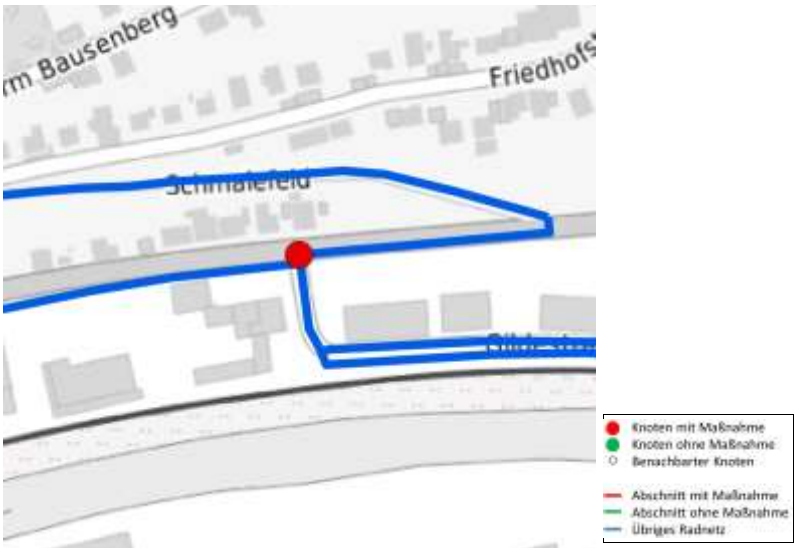
Abschnitts-Nr.	Wer043.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße/Gildestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer043
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neue Radweg auf der Nordseite der B236 errichtet, so ist an diesem Knotenpunkt eine geteilte Querungshilfe vorzusehen. Sollte der Radweg auf der Südseite gebaut werden, dann ist diese Querungshilfe auf Höhe Schmalefeld vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2629/7.7770

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

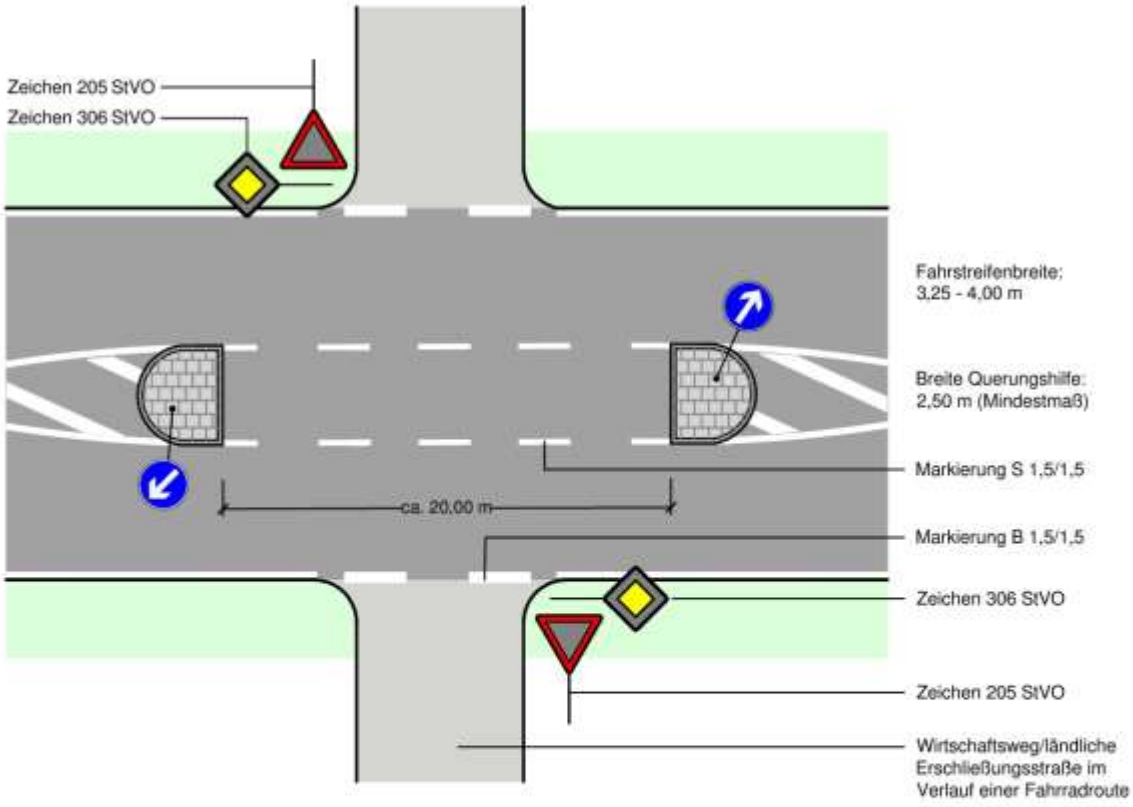
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer043.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			Straße	Plettenberger Straße/Gildestraße

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer044	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Dresel

Steckbrief:
Netzhierarchie: Prüfnetz

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 158 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 3833 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 3833 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Der Abschnitt kann aufgrund der vorherigen Abschnitte auch als Stufe IV behandelt werden.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit technisch dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Alternativführung über Wer020 bis 023
Bei Beibehaltung dieser Verbindung (Wer044) ist ein Neubau eines Radwegs zwingend erforderlich.
Hinweis der Kommune:
Erstes Teilstück von Husberg bis Dresel als Anbindung für Route nach Neuenrade (Wer122) erforderlich. Ab Dresel jedoch nicht erforderlich, da Hauptroute über Husberger Weg und Lengelsen führt (vergl. Wer021).
Hinweis durch StraßeNRW:
Alternativführung über Wer020 bis 023.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2709/7.72054

Kostenschätzung:	58.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

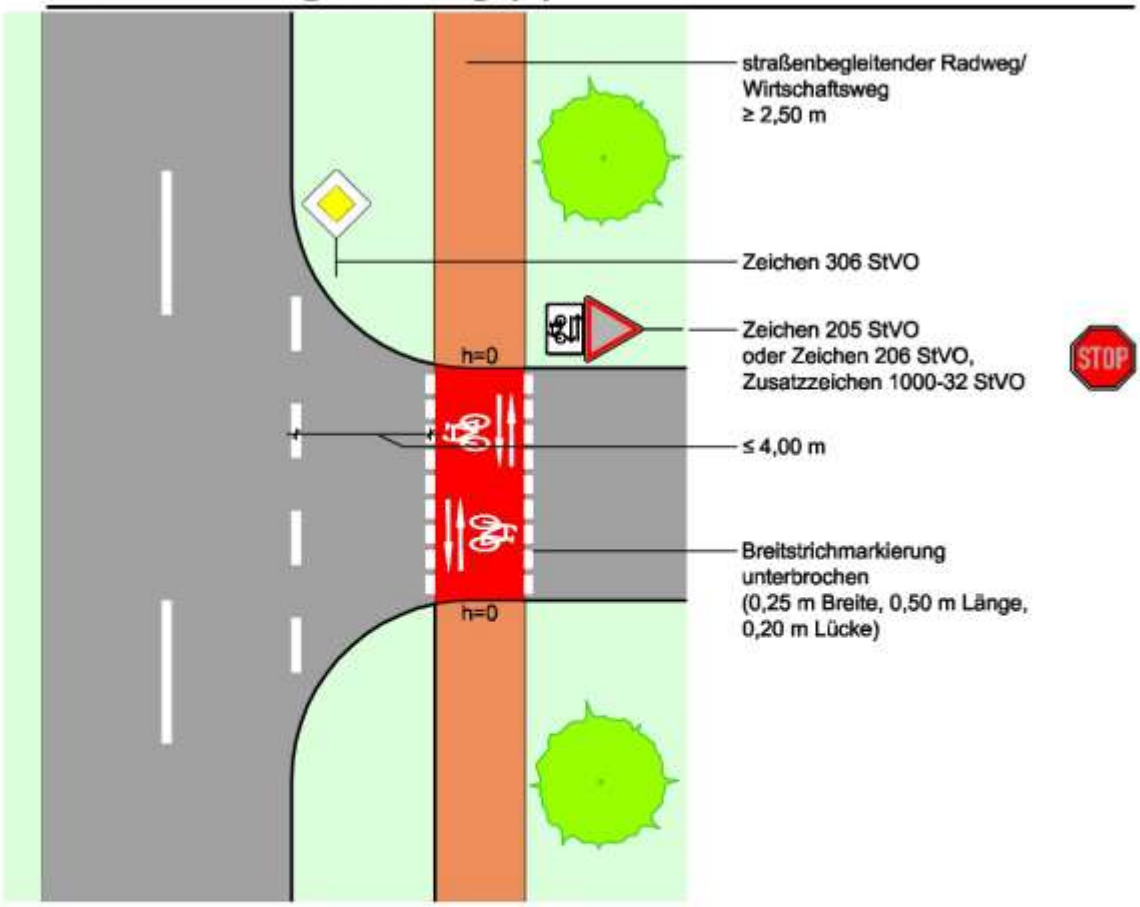
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer044	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Dresel

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer044.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Dresel

Steckbrief:
Prüfnetz
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer044
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neu zu bauende Radweg Wer044 auf der Nordostseite der B236 errichtet, dann kann auf eine Maßnahme verzichtet werden. Erfolgt der Bau auf der Südwestseite, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe erforderlich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.270/7.7205

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

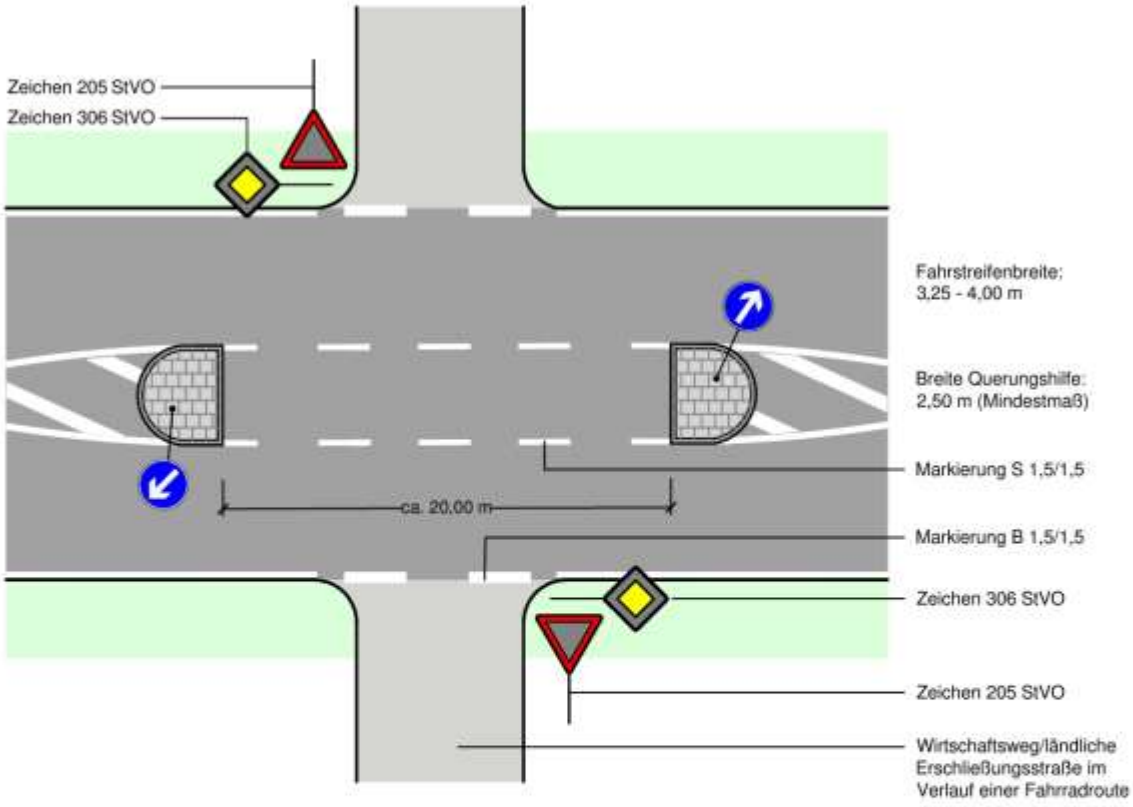
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer044.1	Lage	außerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			Straße	Dresel

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

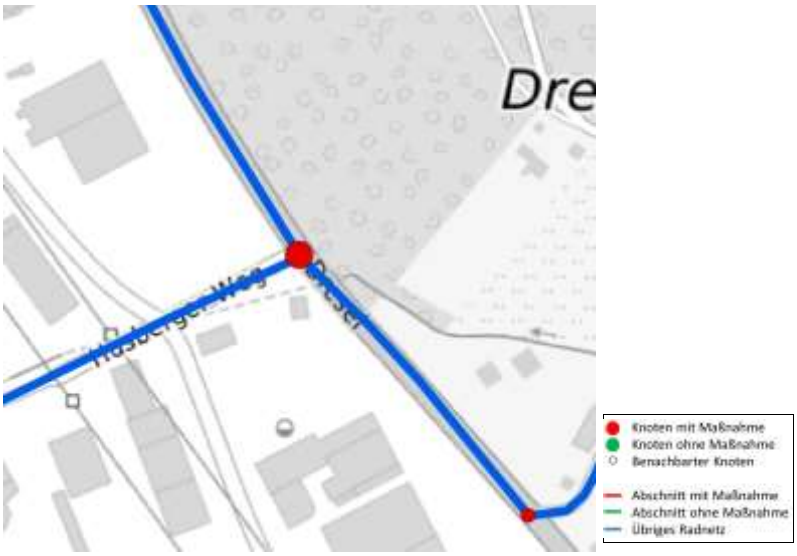
Abschnitts-Nr.	Wer044.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Dresel/Husberger Weg

Steckbrief:
Prüfnetz
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer044
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der neu zu bauende Radweg Wer044 auf der Südwestseite der B236 errichtet, dann kann auf eine Maßnahme verzichtet werden. Erfolgt der Bau auf der Nordostseite, dann ist hier eine geteilte Querungshilfe erforderlich.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2719/7.7191

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	1
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

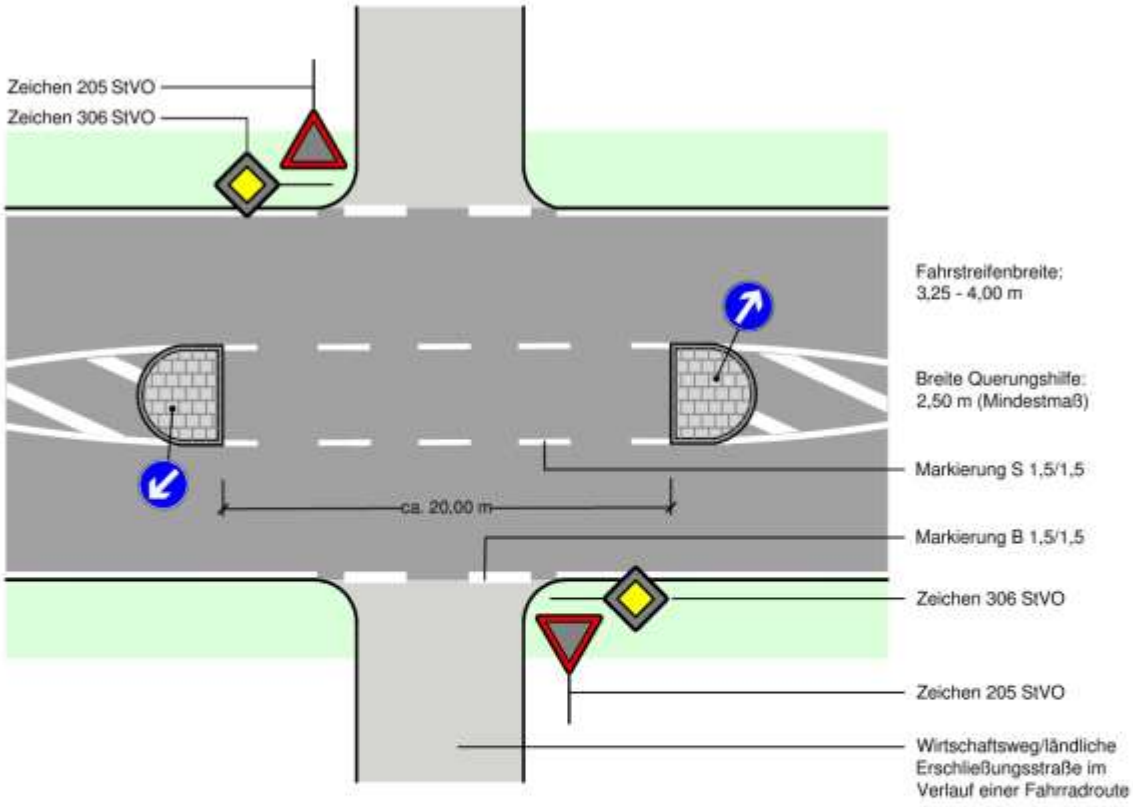
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer044.2	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Dresel/Husberger Weg

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer046	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höhenweg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

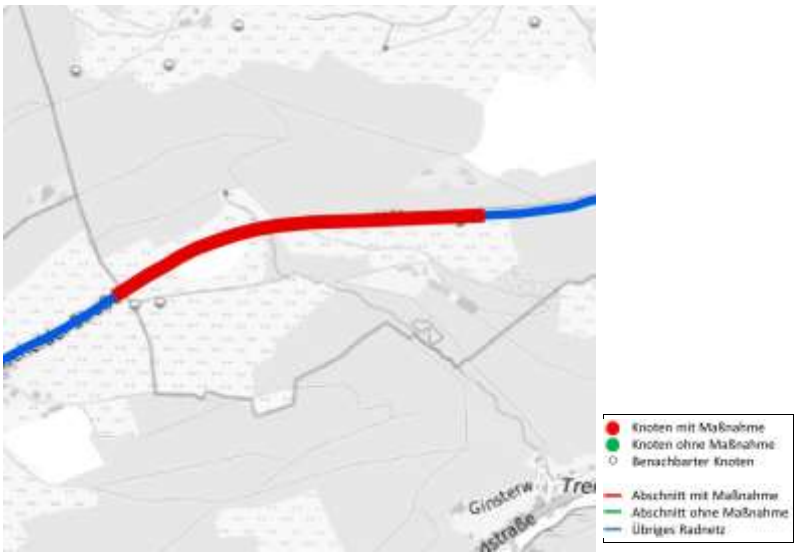


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 816 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 80 oder 90 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-80/90



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2433/7.69761

Kostenschätzung:	326.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

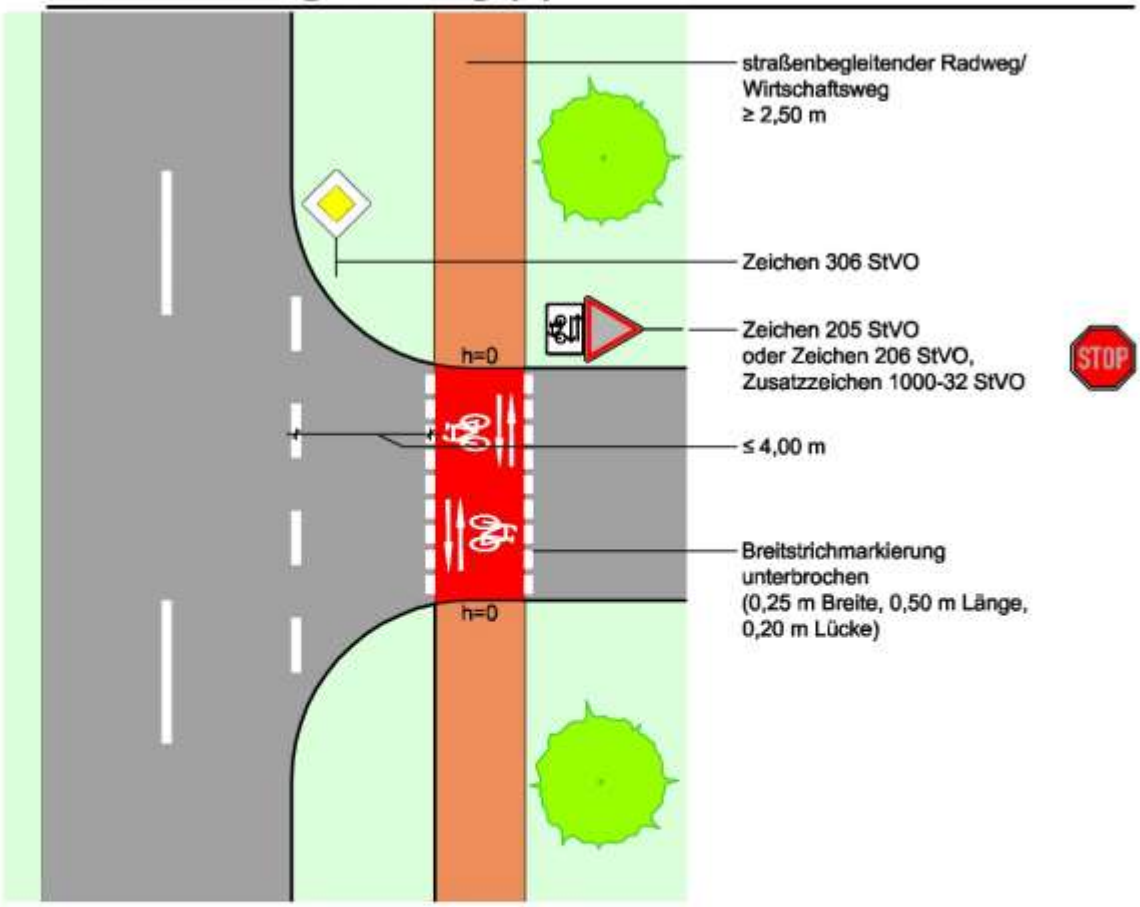
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer046	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Höhenweg

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer047	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höhenweg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 2814 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2449/7.70874

Kostenschätzung:	1.125.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**13**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

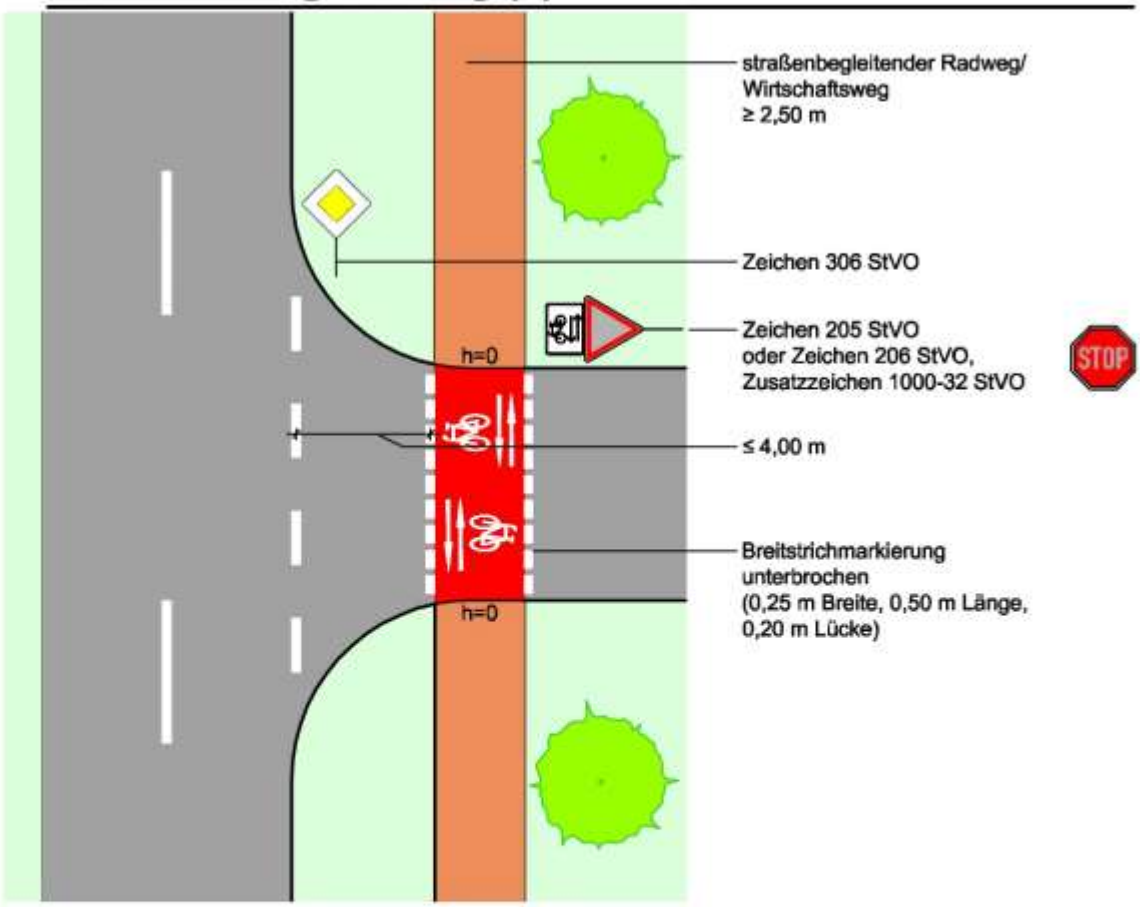
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer047	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Höhenweg

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer048	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Höhenweg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

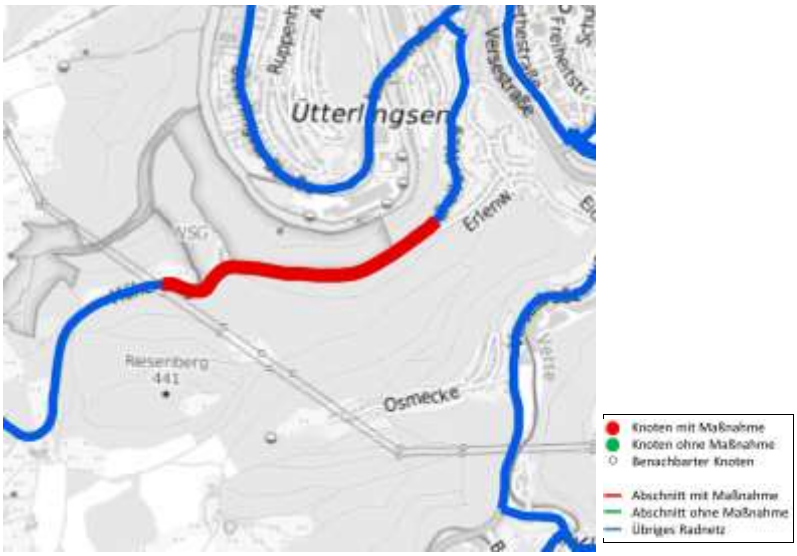
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 1151 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2500/7.75684

Kostenschätzung:	460.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

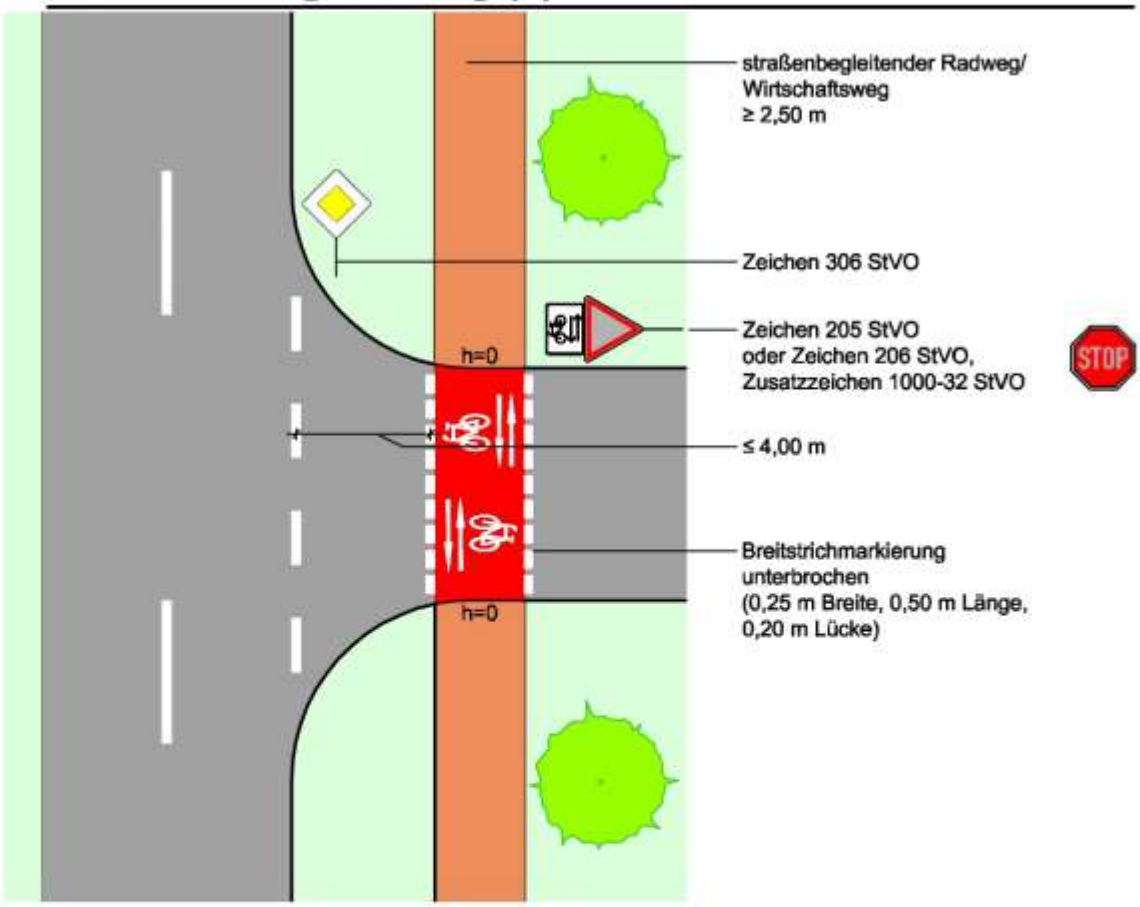
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer048	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Höhenweg

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

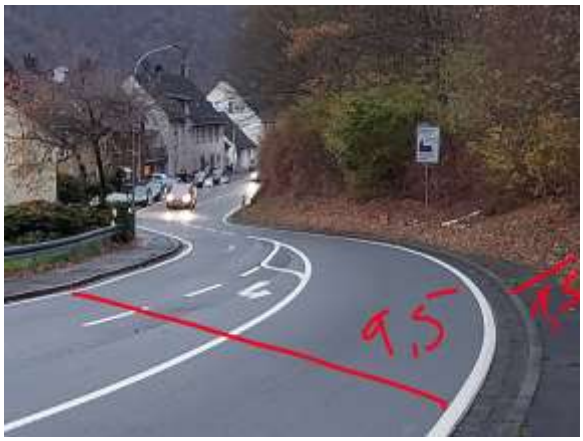
Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer049	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Nordheller Weg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 185 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12648 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die Fahrbahn ist mit 7,10 bis 7,50 m zu schmal für beidseitige Schutzstreifen.
Es ist ein Ausbau der vorhandenen, nicht gewidmeten Nebenanlage auf 2,50 m durchzuführen.
Es sollte dann eine Freigabe als gemeinsamer Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr erfolgen.
In Gegenrichtung ist ein Schutzstreifen zu markieren.
Das Parken auf der Nebenanlage ist zu unterbinden.
Sollte das Parken nicht unterbunden werden können, dann kann nur der einseitige Schutzstreifen umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2500/7.75684

Kostenschätzung:	55.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

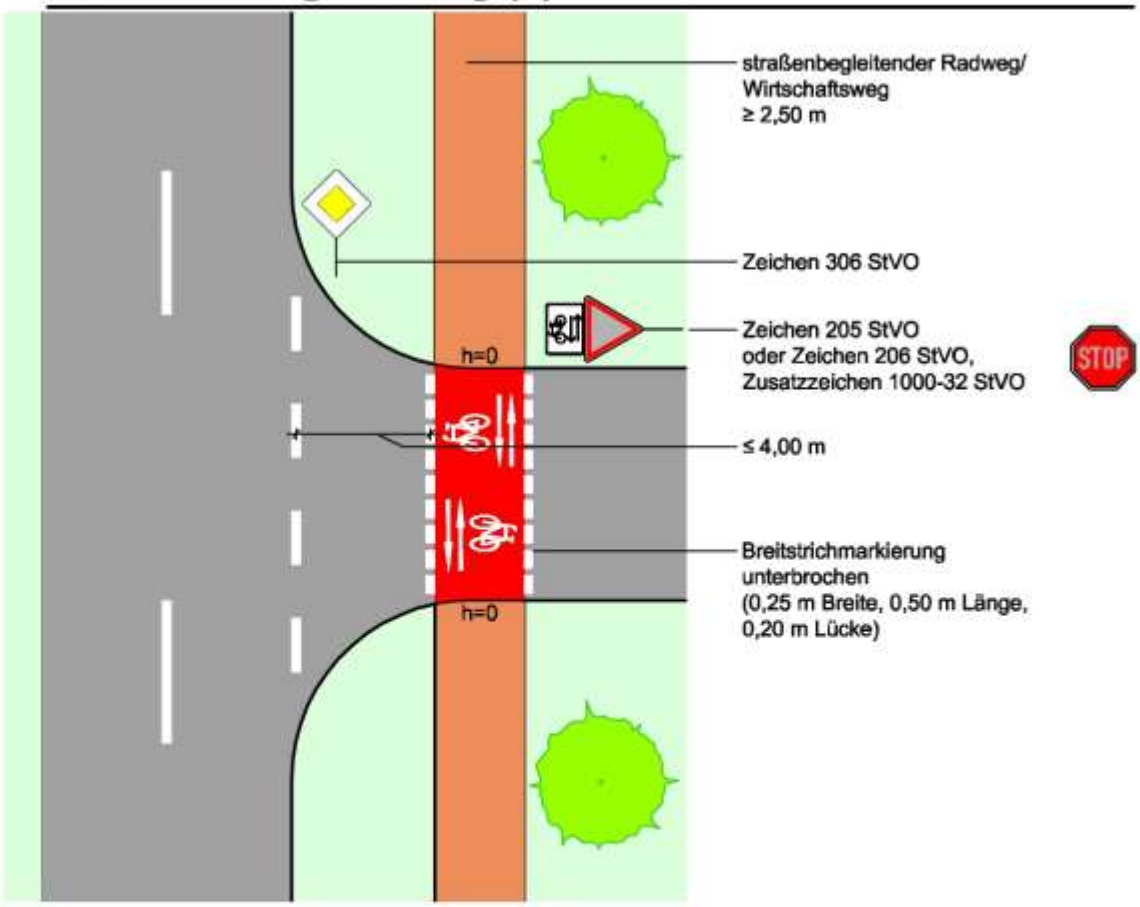
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer049	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Nordheller Weg

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer050	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Nordheller Weg

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

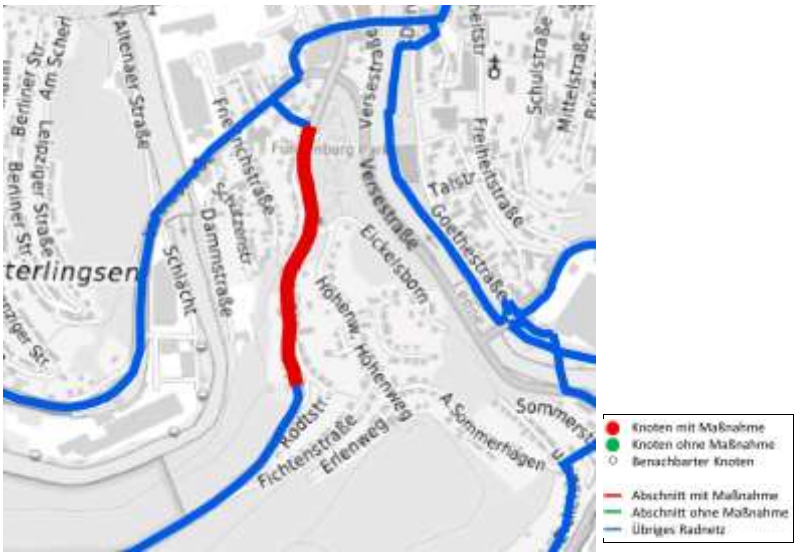
vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 570 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12161 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 12648 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die Fahrbahn ist mit 7,10 bis 7,50 m zu schmal für beidseitige Schutzstreifen.
Es ist ein Ausbau der vorhandenen, nicht gewidmeten Nebenanlage auf 2,50 m durchzuführen.
Es sollte dann eine Freigabe als gemeinsamer Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr erfolgen.
In Gegenrichtung ist ein Schutzstreifen zu markieren.
Das Parken auf der Nebenanlage ist zu unterbinden.
Sollte das Parken nicht unterbunden werden können, dann kann nur der einseitige Schutzstreifen umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2515/7.75789

Kostenschätzung:	169.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

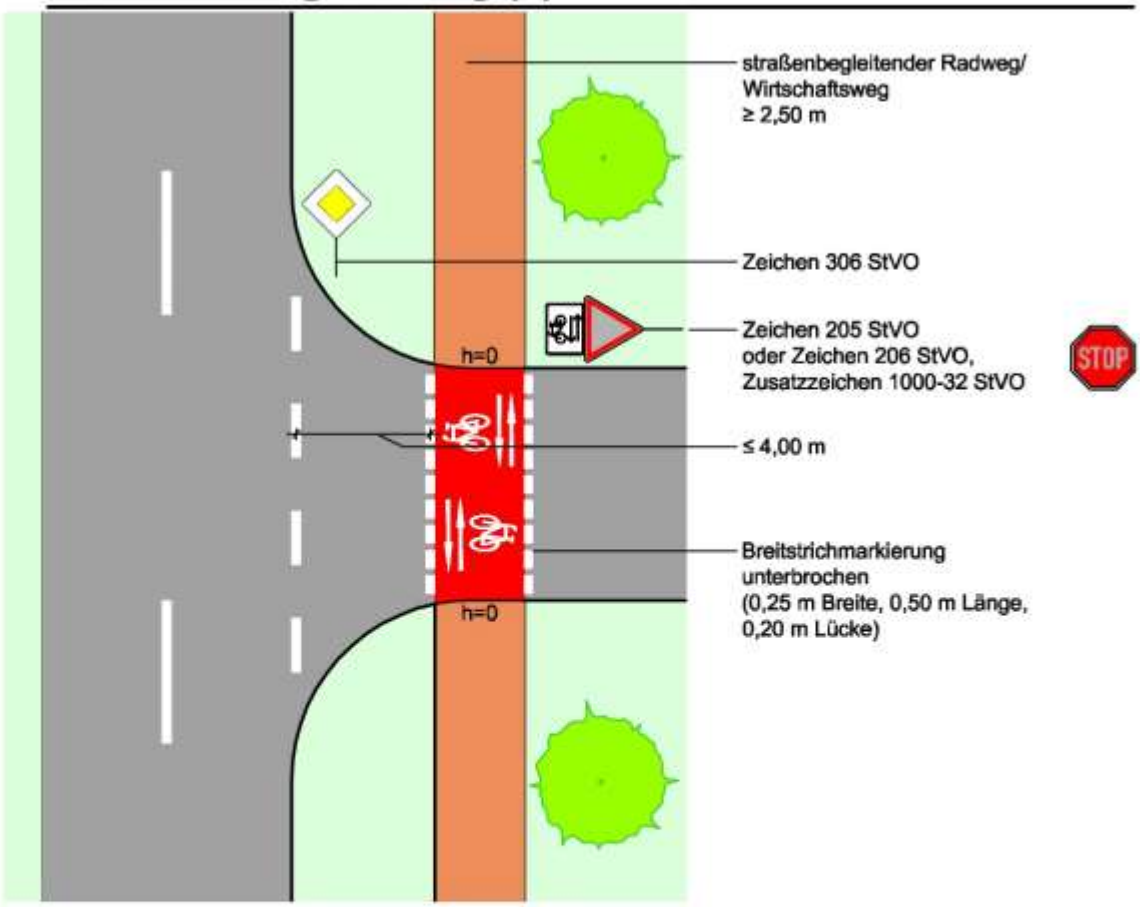
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer050	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Nordheller Weg

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer050.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Nordheller Weg/Hasenhelle

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer050
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Bei der Verkehrsbelastung von rund 12000 Kfz/Tag auf der zu querenden Nordheller Weg sollte eine geteilte Querungshilfe errichtet werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.256/7.7581

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

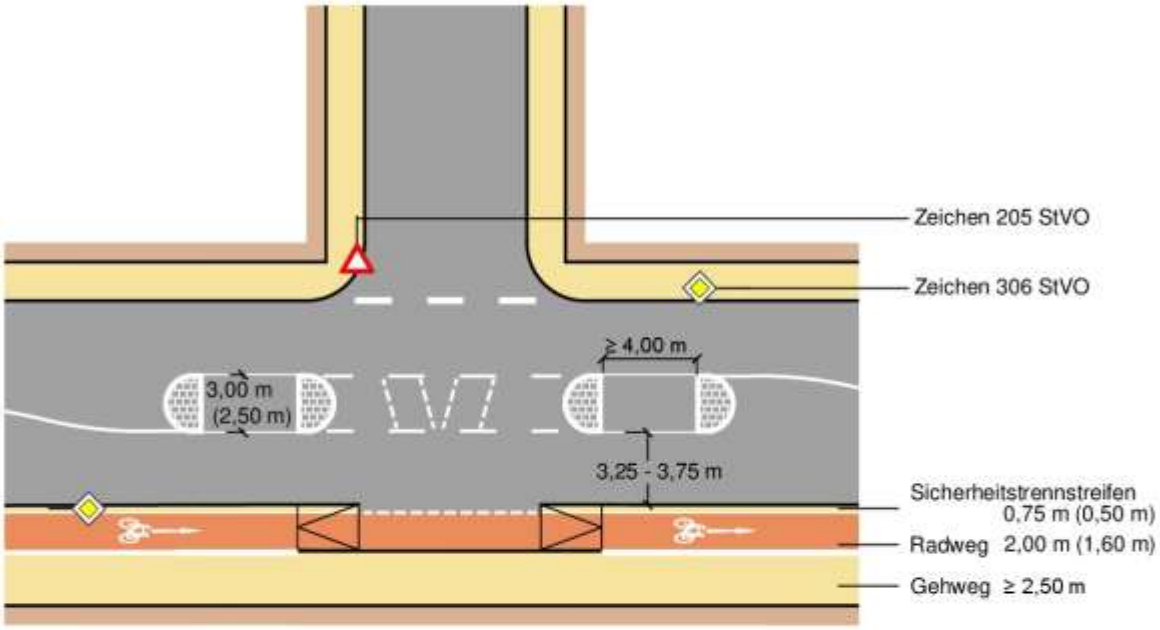
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer050.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Nordheller Weg/Hasenhelle

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer052	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Altenmühle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

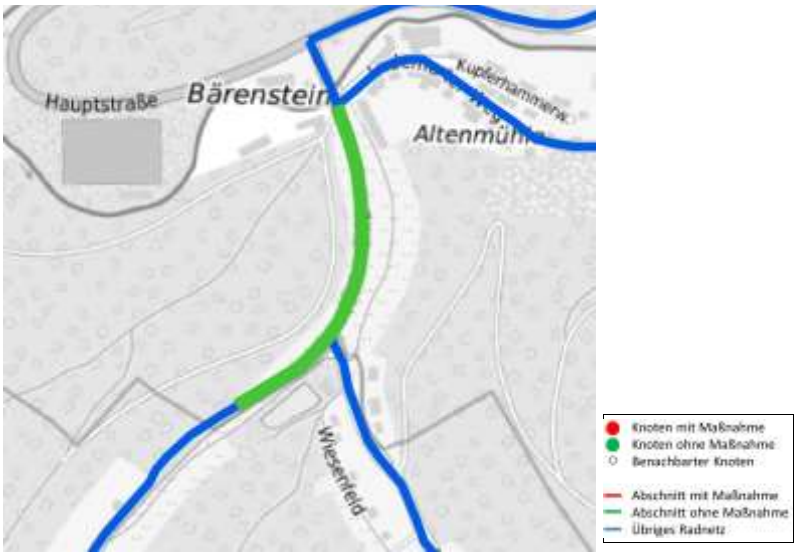


vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 380 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2296/7.72613

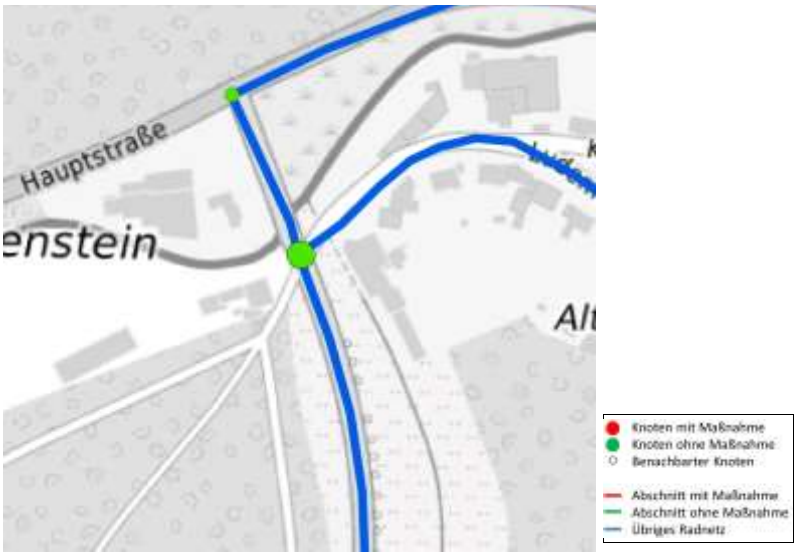
Abschnitts-Nr.	Wer053.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			Straße	Ludemerter Weg/Altenmühle

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Land
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer053
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2296/7.7261

Abschnitts-Nr.	Wer075	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Altenmühle

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)



vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 74 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 1116 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: I (Prinzip: Mischverkehr)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 1116 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe I und damit dem Prinzip Mischverkehr.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.

Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2302/7.72571

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer076	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 148 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7934 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7934 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Nebenanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werdenWenn möglich sollte ein Aufprallschutz installiert werden, ansonsten bleibt nur die Hochbordbauweise.Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2302/7.72571

Kostenschätzung:	44.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

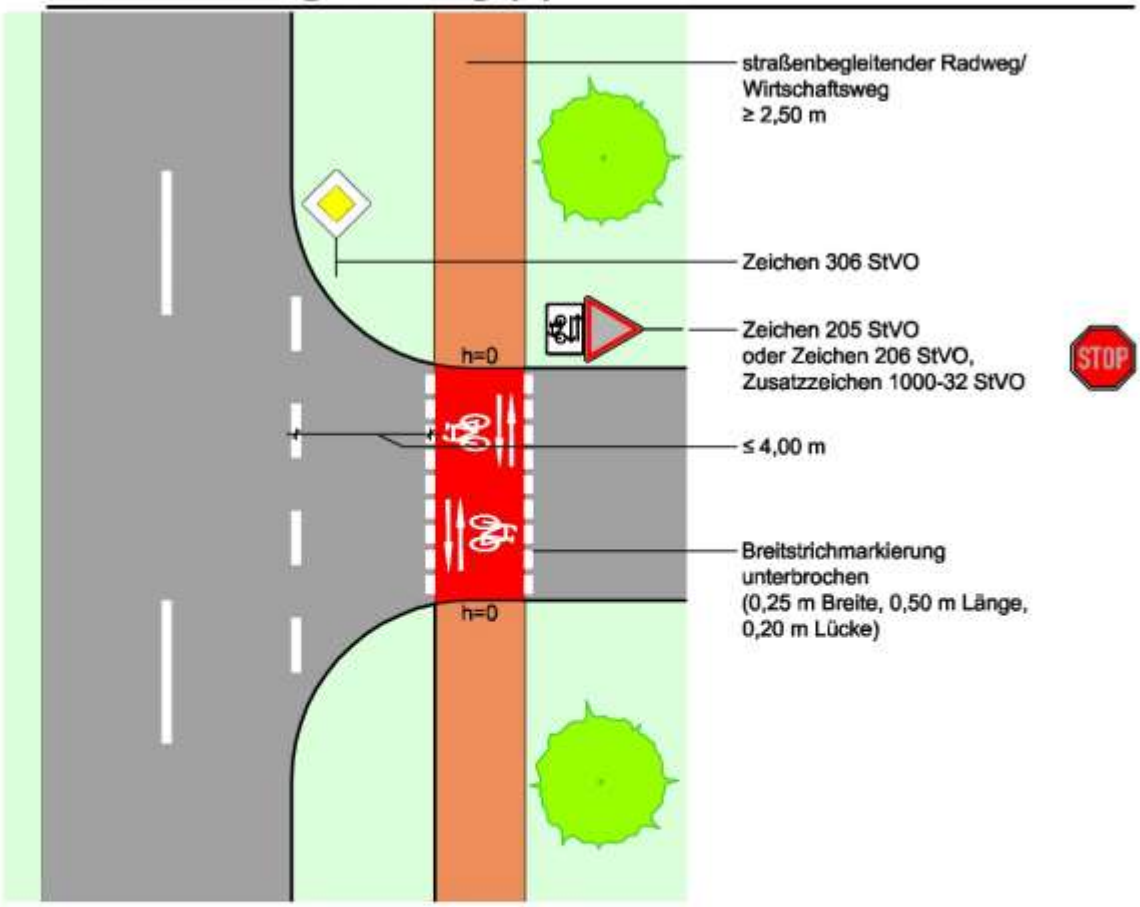
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer076	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

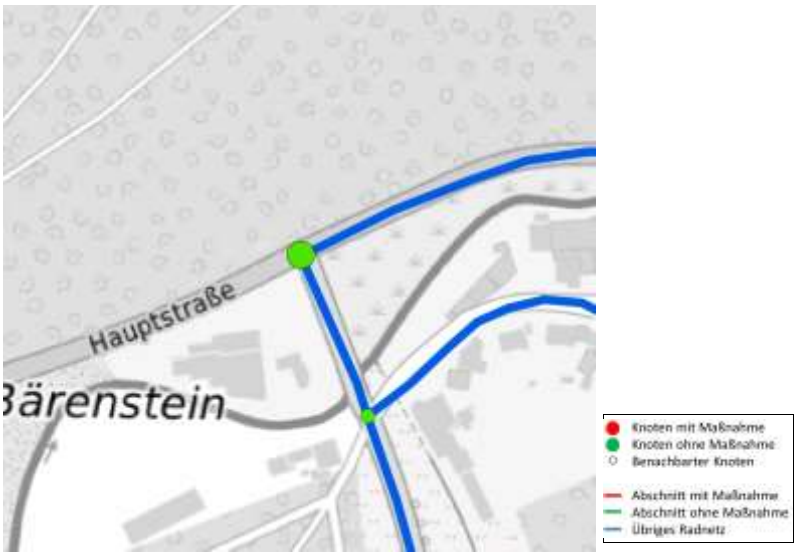
Abschnitts-Nr.	Wer076.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße/Altenmühl

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer076
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Bei Umsetzung Wer076 ist hier keine weitere Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2302/7.7257

Abschnitts-Nr.	Wer077	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

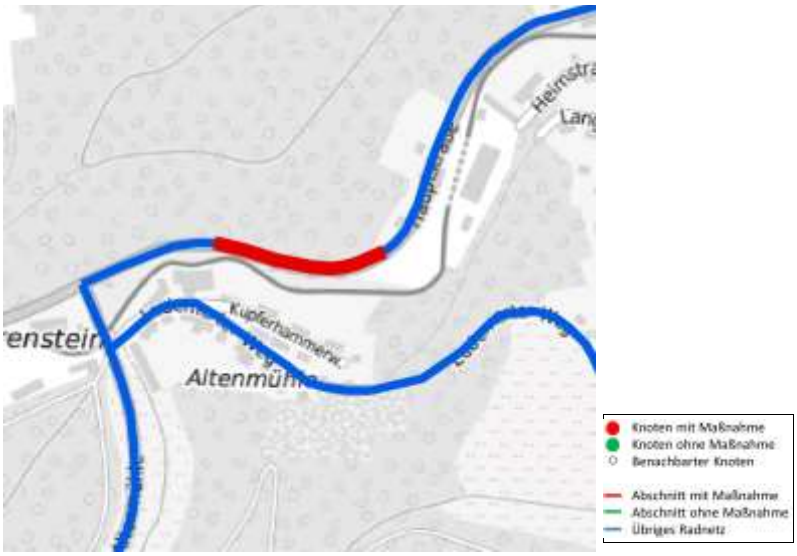
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 186 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7934 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7934 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Nebenanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werden
Wenn möglich sollte ein Aufprallschutz installiert werden, ansosnten bleibt nur die Hochbordbauweise.
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2306/7.72769

Kostenschätzung:	55.800,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

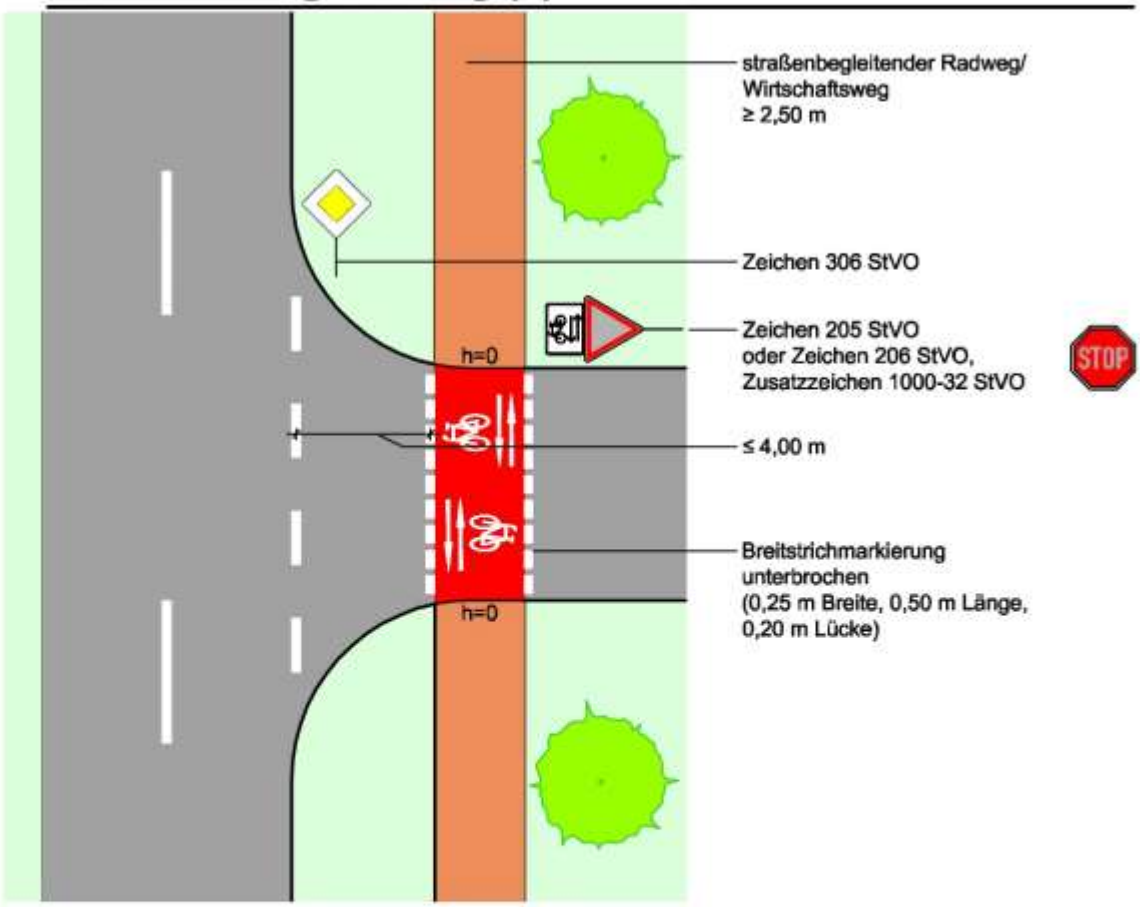
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer077	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer078	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

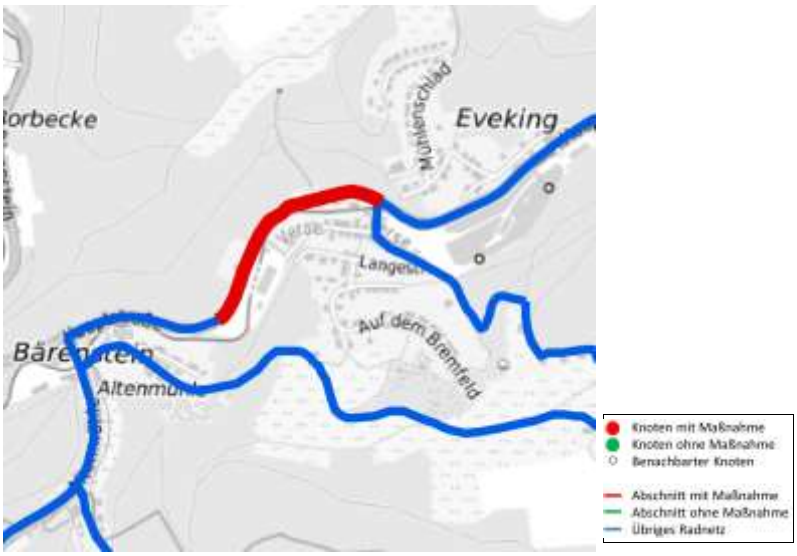
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 493 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7934 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7934 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Straße hat starken außerörtlichen Charakter.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Nebenanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werden
Wenn möglich sollte ein Aufprallschutz installiert werden, ansosnten bleibt nur die Hochbordbauweise.
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr).
Alternativ sollte die Nutzung des (in Teilen geplanten) Versetalradwegs (derzeit Netz 4. Ordnung) geprüft und sofern sinnvoll als Netz 1. Ordnung aufgenommen werden.
In diesem Fall entfällt die Maßnahme Wer078



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2305/7.73027

Kostenschätzung:	147.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

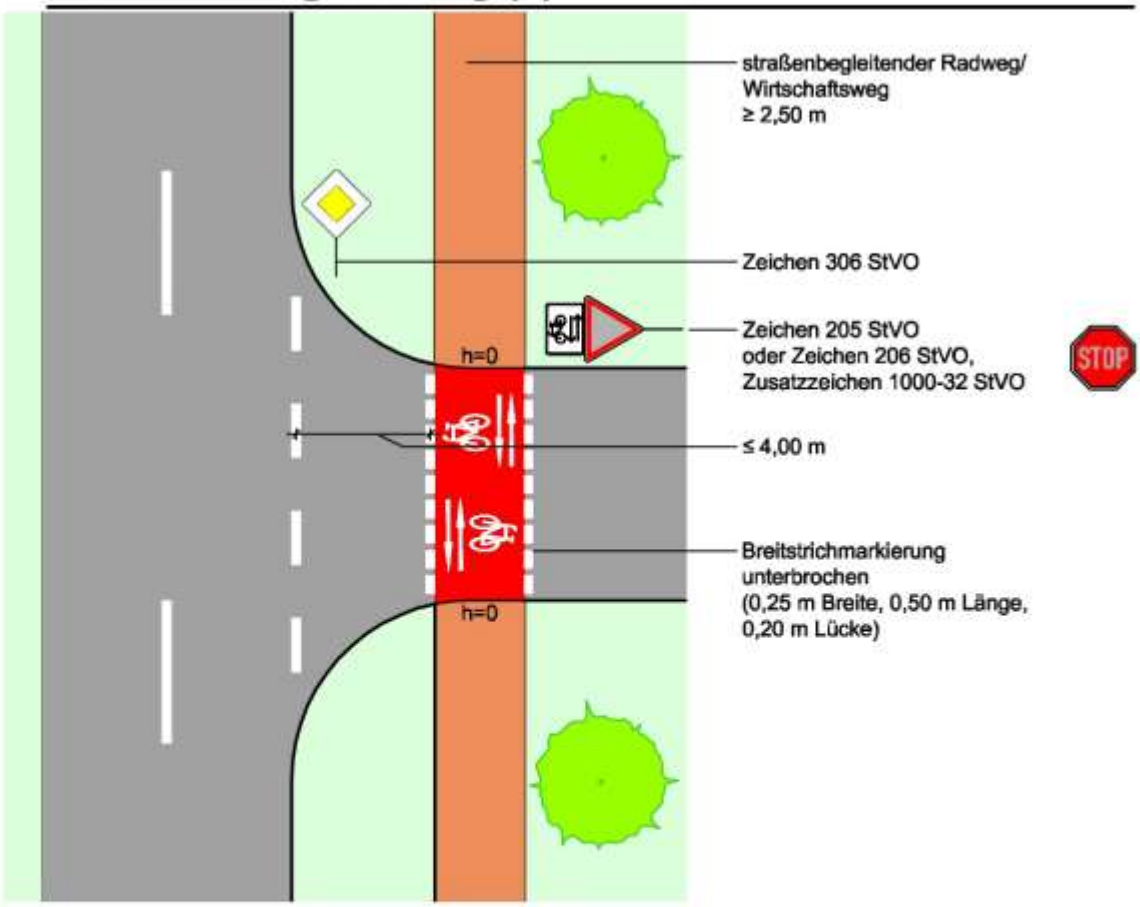
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer078	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer079	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

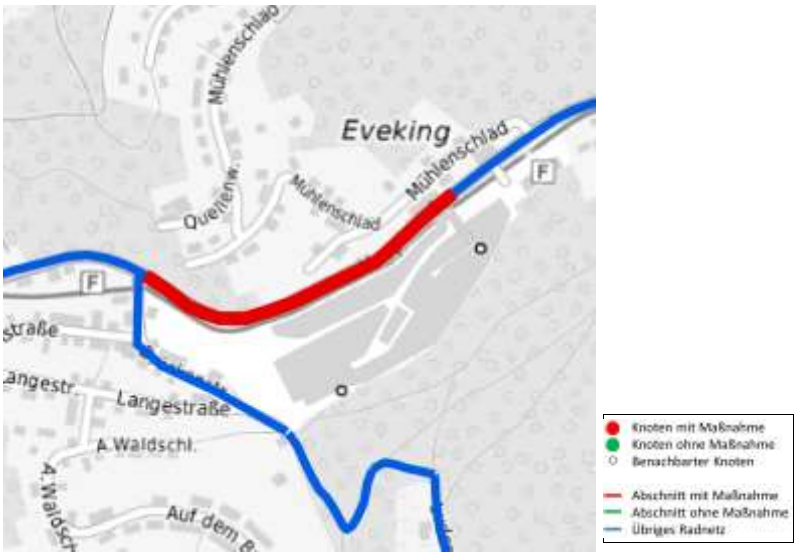
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 378 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7934 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7934 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Straße hat starken außerörtlichen Charakter.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Nebenanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werden
Wenn möglich sollte ein Aufprallschutz installiert werden, ansosnten bleibt nur die Hochbordbauweise.
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr).
Diese Verbindung ist Teil des (geplanten) Versetalradwegs



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2337/7.73975

Kostenschätzung:	113.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

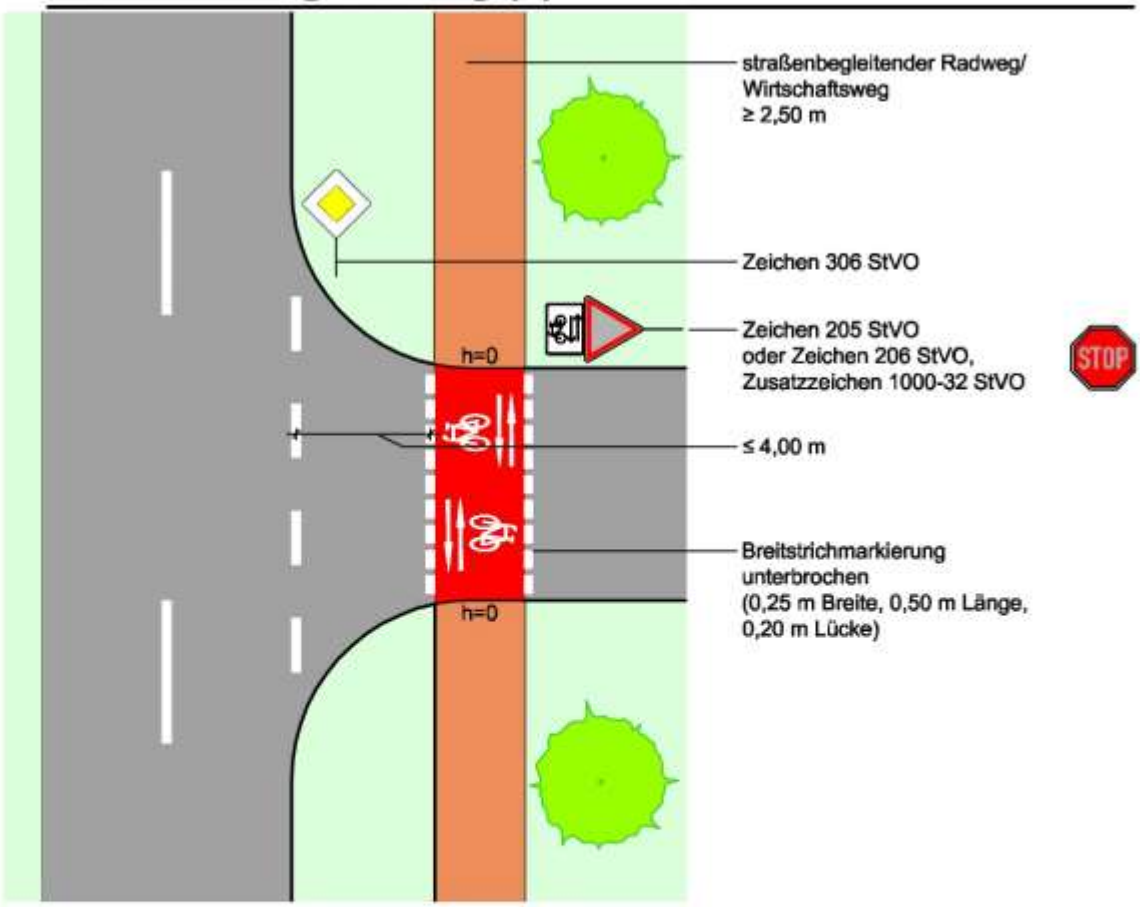
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer079	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

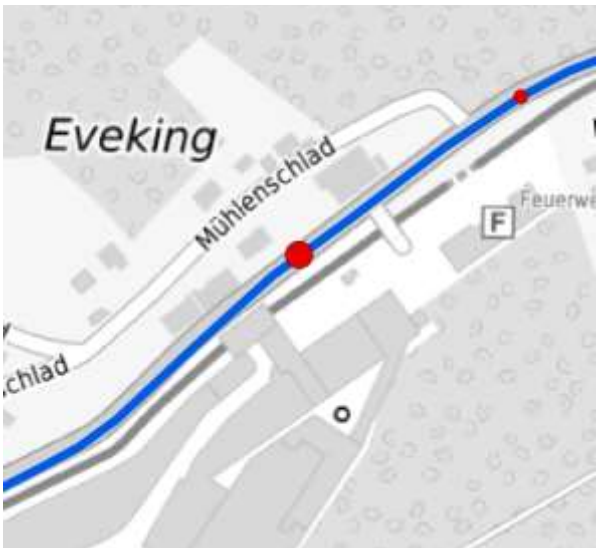
Abschnitts-Nr.	Wer079.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer079
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Bauliche Anpassung an Wer080



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2337/7.7399

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

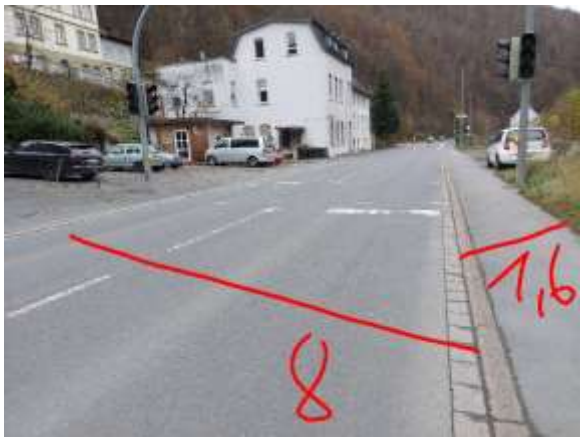
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer080	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 130 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7934 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7934 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Straße hat starken außerörtlichen Charakter.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Nebenanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werden
Wenn möglich sollte ein Aufprallschutz installiert werden, ansosnten bleibt nur die Hochbordbauweise.
Umwidmung in gemeinsamen Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr).
Alternativ sollte die Nutzung des (in Teilen geplanten) Versetalradwegs (derzeit Netz 4. Ordnung) geprüft und sofern sinnvoll als Netz 1. Ordnung aufgenommen werden.
In diesem Fall entfällt die Maßnahme Wer080



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2337/7.73975

Kostenschätzung:	39.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

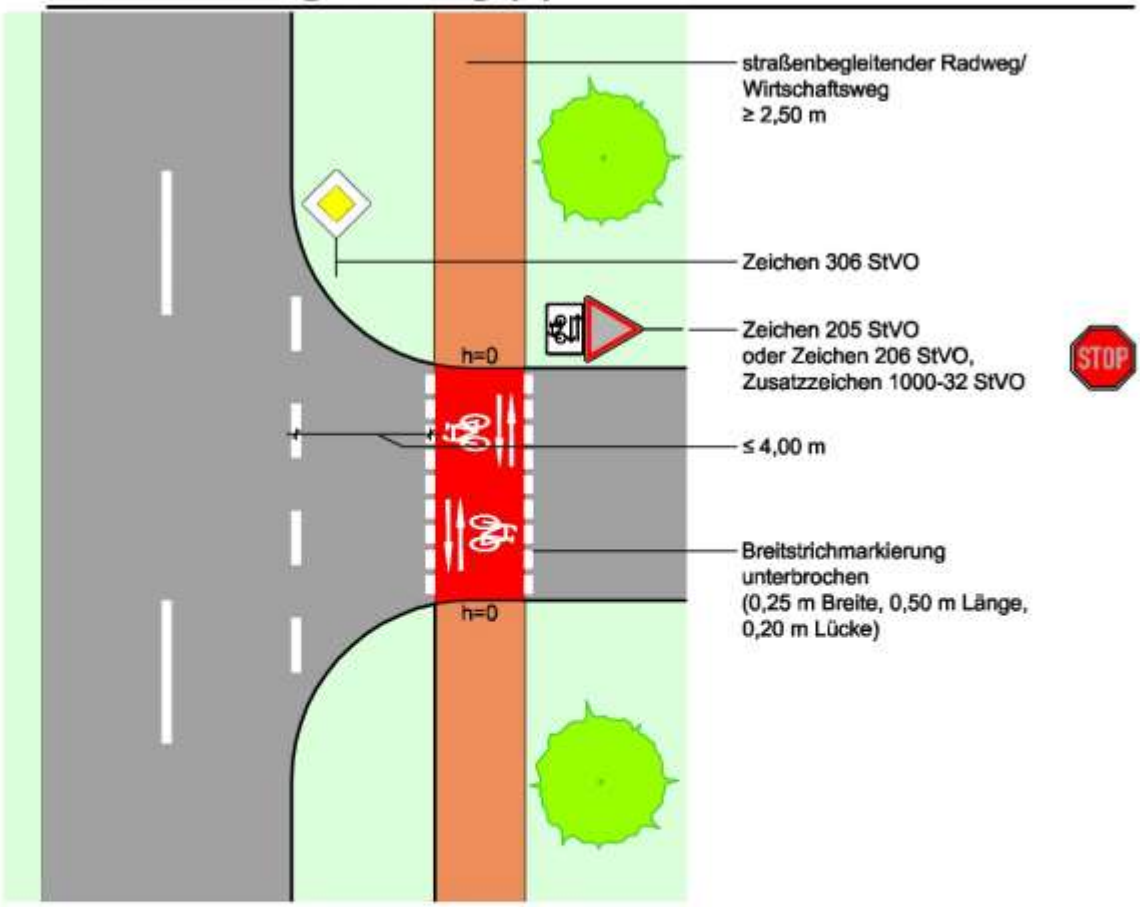
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer080	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer080.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße (Höhe Mühlenschlad)

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Ortseingangsbereich
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer080
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Sollte der neue Radweg (Wer081) auf der Nordseite errichtet werden müssen, dann ist an dieser Stelle eine bauliche Querungshilfe vorzusehen, sollte der Radweg auf der Südseite gebaut werden, ist keine Maßnahme notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2344/7.7412

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

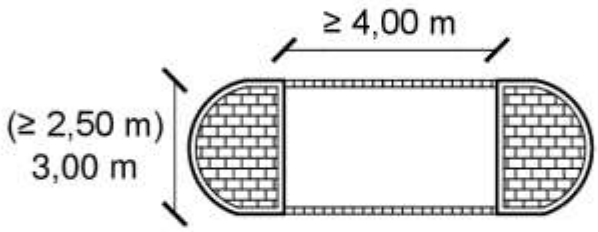
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer080.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Ortseingangsbereich
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße (Höhe Mühlenschlad)

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer081	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Zielnetz)

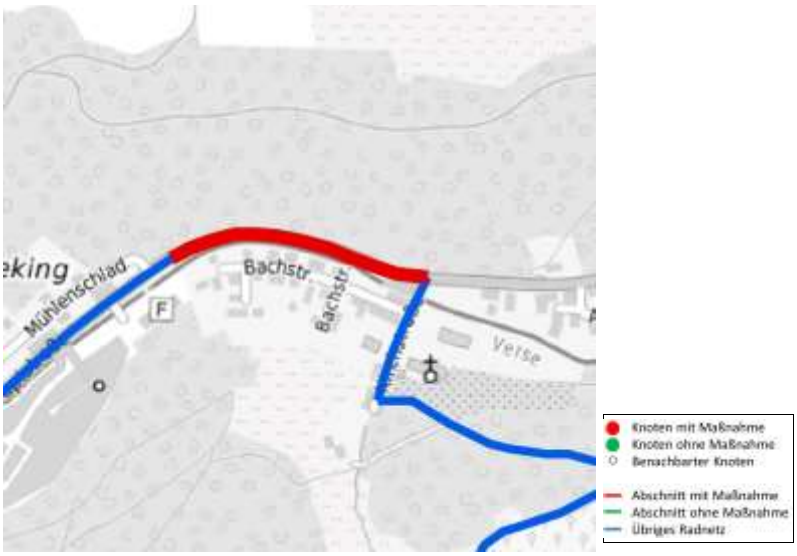
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 283 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 7934 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 7934 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.
Die Straße hat starken außerörtlichen Charakter.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2.50 m Breite empfohlen. Alternativ sollte die Nutzung des (in Teilen geplanten) Versetalradwegs (derzeit Netz 4. Ordnung) geprüft und sofern sinnvoll als Netz 1. Ordnung aufgenommen werden. In diesem Fall entfällt die Maßnahme Wer081



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2344/7.74123

Kostenschätzung:	113.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

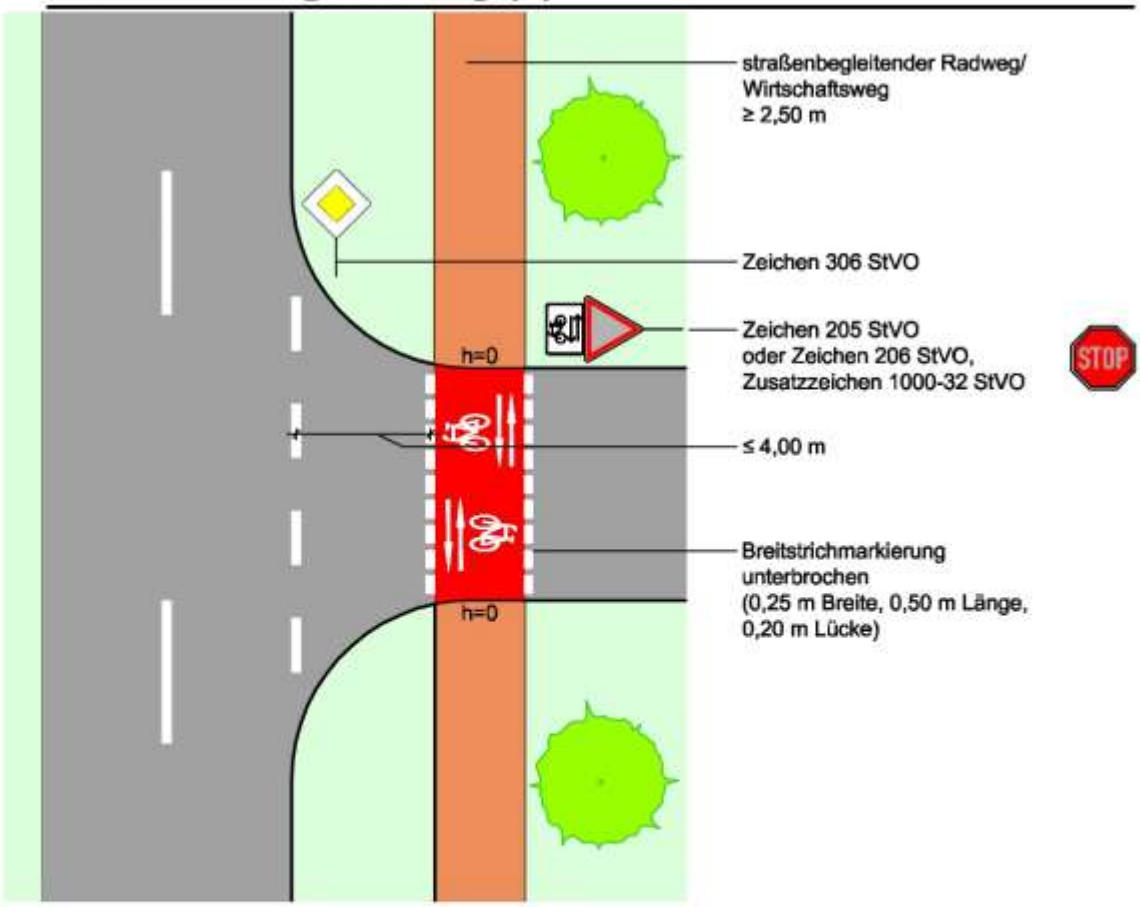
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer081	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Hauptstraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

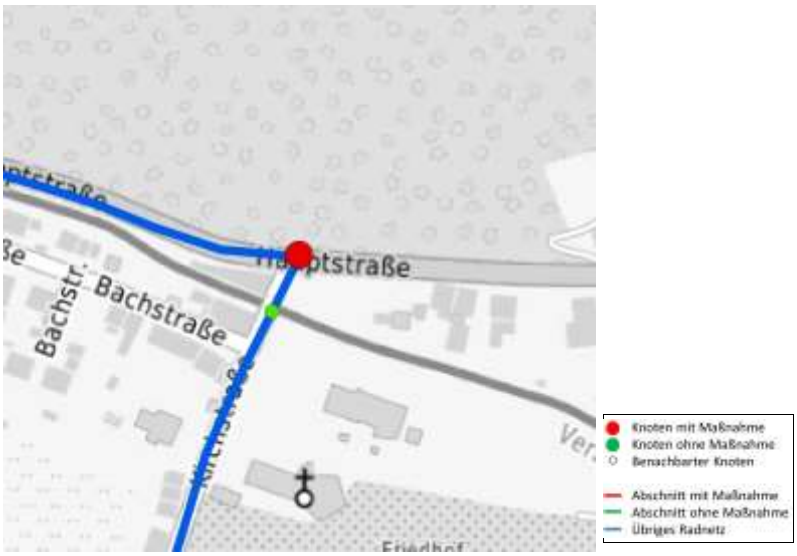
Abschnitts-Nr.	Wer081.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Werdohl			**Straße**	Hauptstraße/Kirchstraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Querungsstelle ohne Sicherung
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer081
mit Streckenmaßnahme: Seitenabhängige Maßnahme





Massnahmentyp: Seitenabhängige Maßnahme
Wird der Radweg Wer081 auf der Nordseite errichtet, dann ist die Einrichtung einer geteilten Querungshilfe sinnvoll.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2342/7.7451

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	2
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

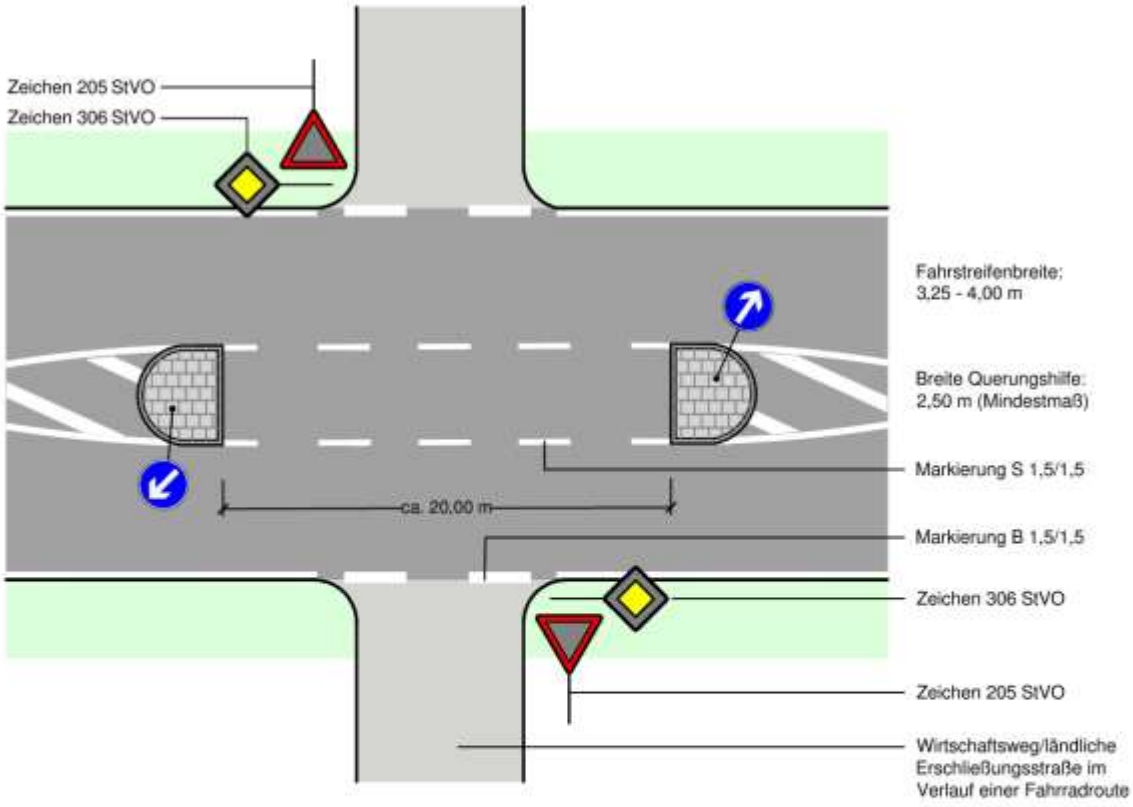
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer081.1	Lage	innerorts	Bestand	Querungsstelle ohne Sicherung
Kommune	Werdohl			Straße	Hauptstraße/Kirchstraße

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

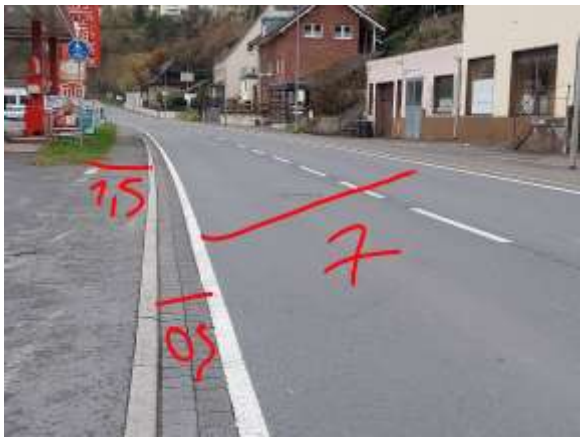
Musterblatt: 9.4-3
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer087	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

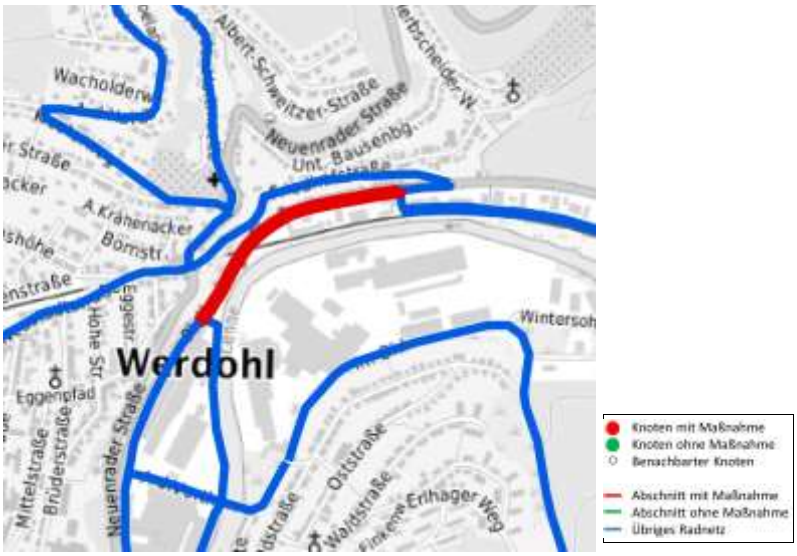


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 539 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10811 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10811 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Radverkehrsanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werden. Aufgrund zu erwartender sehr geringer Fußverkehrsstärken kann hier abweichend von der ERA eine Anordnung in Zweirichtungen erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2629/7.77707

Kostenschätzung:	162.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

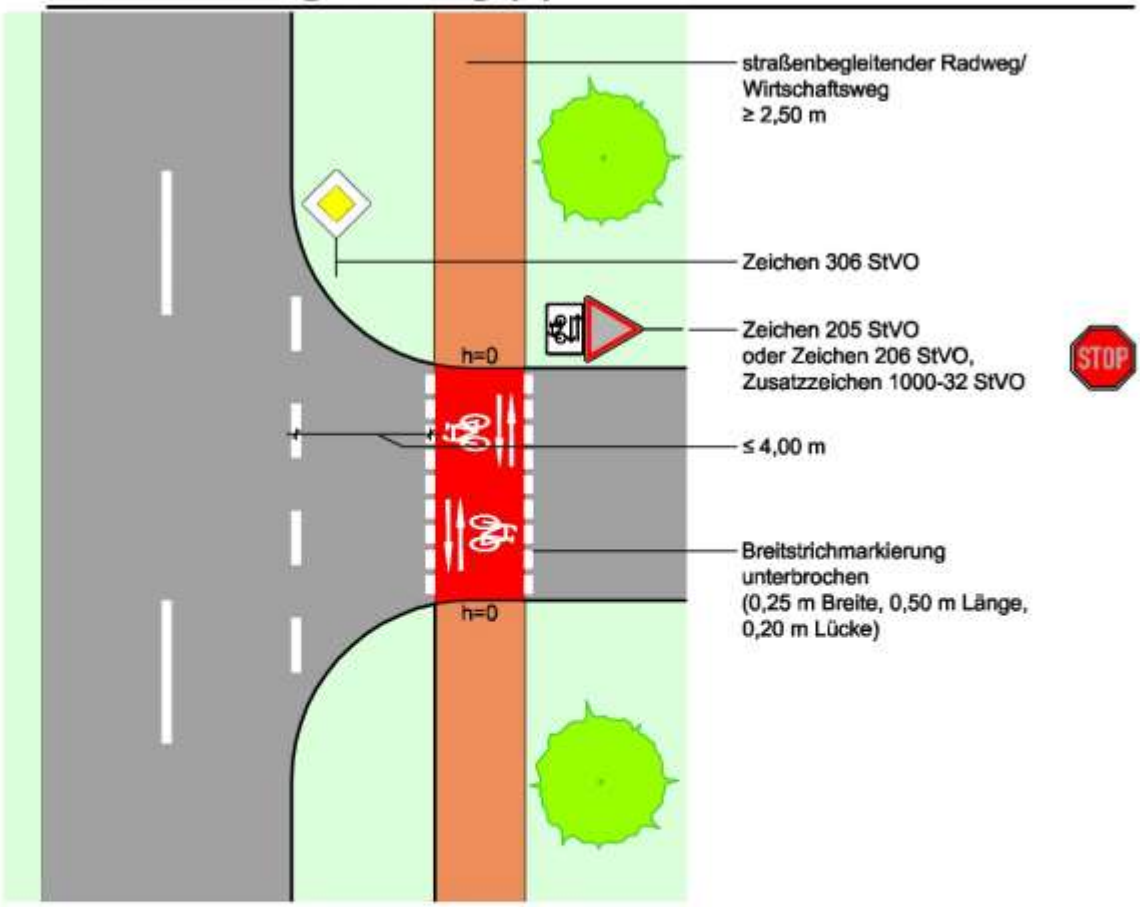
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer087	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			Straße	Plettenberger Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Wer088	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

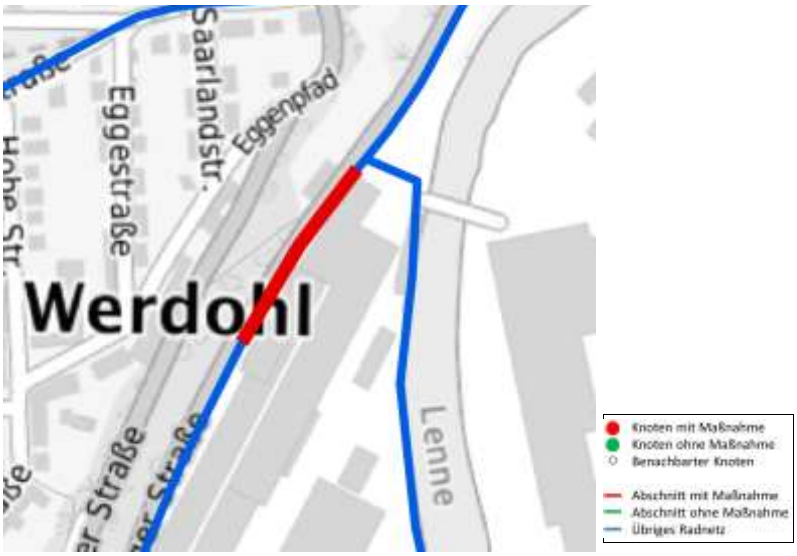


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 133 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10811 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Mittel



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10811 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Mittel eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Radverkehrsanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werden. Aufgrund nur zu erwartender sehr geringer Fußverkehrsstärken kann hier abweichend von der ERA eine Anordnung in Zweirichtungen erfolgen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2604/7.77108

Kostenschätzung:	39.900,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

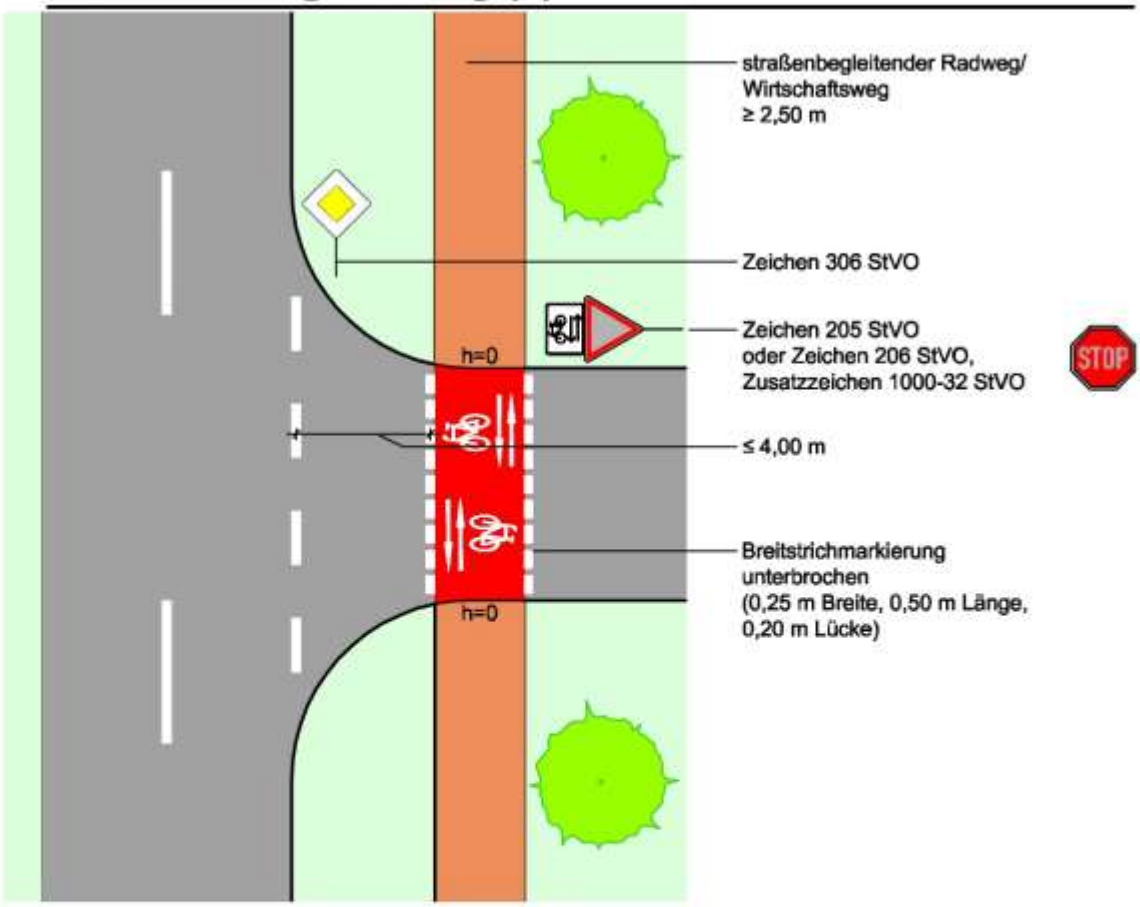
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer088	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			Straße	Plettenberger Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Wer089	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 142 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg gemeinsam
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10811 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10811 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg gemeinsam) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Die vorhandene Radverkehrsanlage sollte auf 2,50 m ausgebaut werden. Aufgrund nur zu erwartender sehr geringer Fußverkehrsstärken kann hier abweichend von der ERA eine Anordnung in Zweirichtungen erfolgen.
Hinweis durch StraßenNRW:
Wer094 - 097 befindet sich derzeit in Planung. Bei Realisierung der Maßnahme kann Wer089 - 092 entfallen, wenn die Maßnahmen bei der Ausbauplanung der Straße mit Radwegeanteil aufgrund der Platzverhältnisse nicht nach dem derzeitigen Standard ausgebaut werden können



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2594/7.77005

Kostenschätzung:	42.600,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

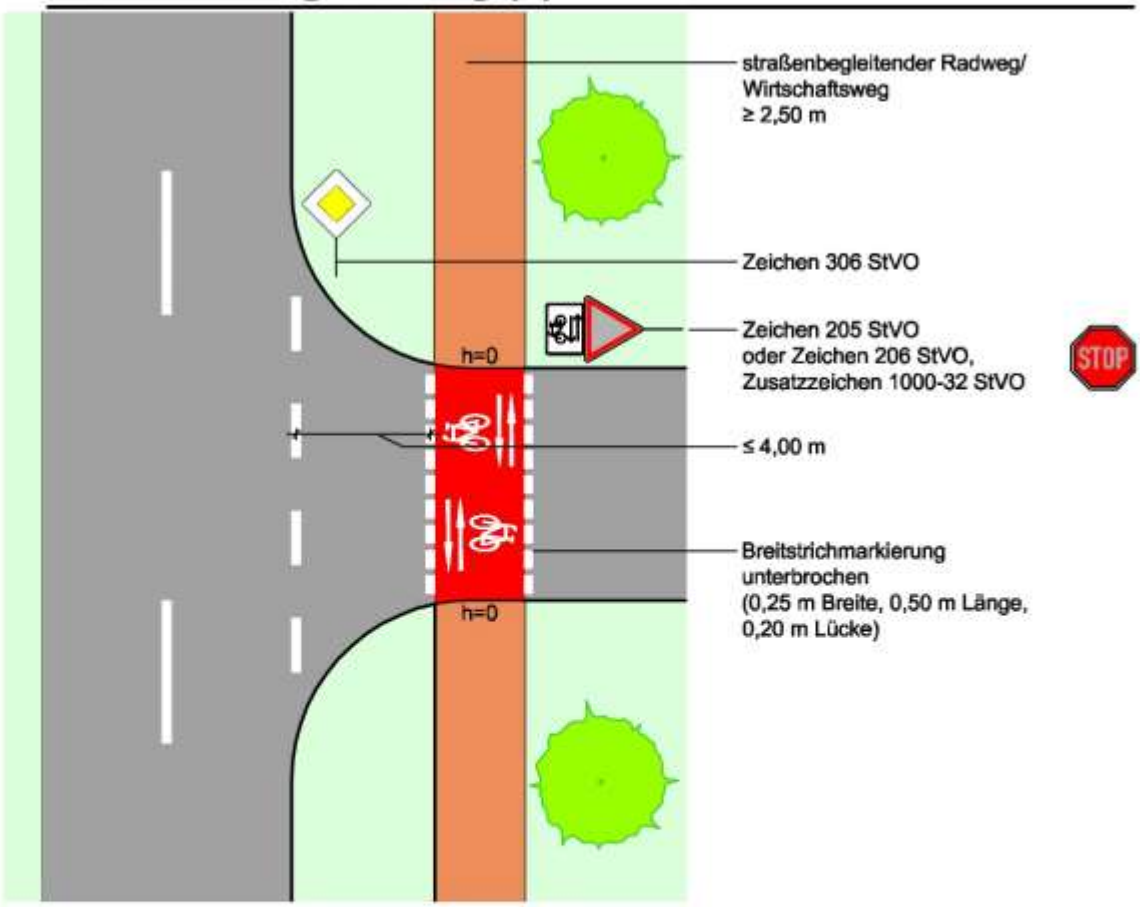
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer089	Lage	innerorts	Bestand	Geh-/Radweg gemeinsam (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			Straße	Plettenberger Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

Abschnitts-Nr.	Wer090	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Geh-/Radweg getrennt (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)



vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 84 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Geh-/Radweg getrennt
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10811 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,00 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Benutzungspflichtig: ja
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10811 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Geh-/Radweg getrennt) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,00 m und ist damit nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Beschilderung
Die vorhandene Radverkehrsanlage sollte zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr umgewidmet werden. Ggf. ist das Parken zu überprüfen und zu entfernen.
Hinweis durch StraßenNRW:
Wer094 - 097 befindet sich derzeit in Planung. Bei Realisierung der Maßnahme kann Wer089 - 092 entfallen, wenn die Maßnahmen bei der Ausbauplanung der Straße mit Radwegeanteil aufgrund der Platzverhältnisse nicht nach dem derzeitigen Standard ausgebaut werden können



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2582/7.76923

Kostenschätzung:	1.260,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Kurzfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	1
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**8**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

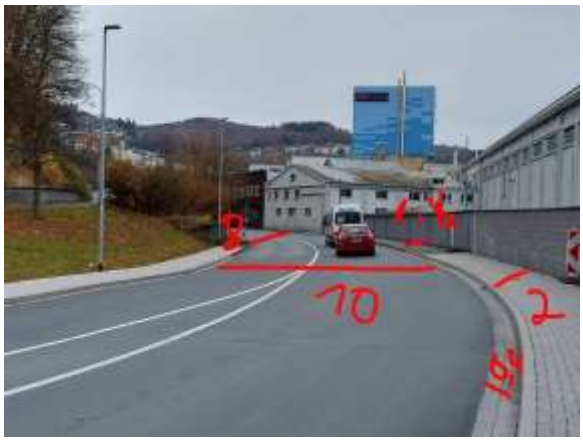
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer091	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

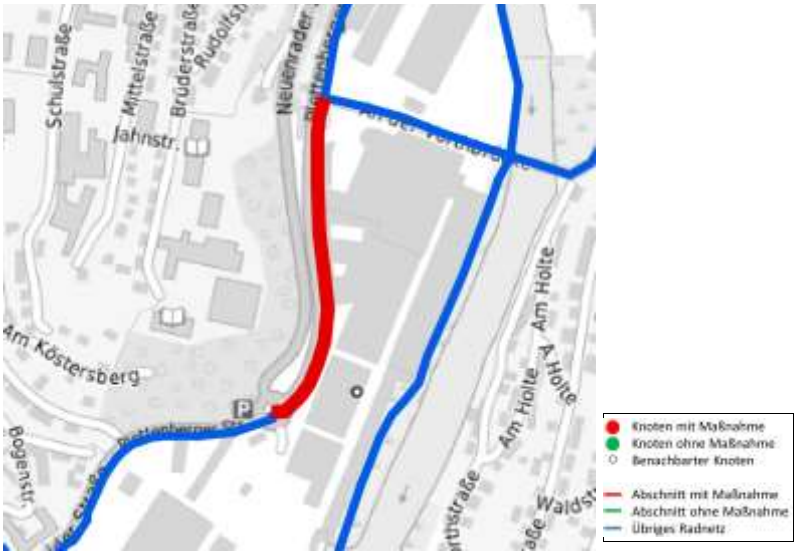


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 379 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 10811 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: II (Prinzip: Teilseparation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Sicherheitstrennstreifen innerorts ohne Parken
Breite Sicherheitstrennstreifen: < 0,50 m
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Asphalt
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 10811 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe II und damit dem Prinzip Teilseparation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Asphalt dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Schutzstreifen
Die Freigabe in beide Richtungen ist aufzuheben.
Die Anlage selbst wäre eigentlich auszubauen, wird mit Einrichtungsfreigabe aber akzeptiert.
In Gegenrichtung kann die Markierung eines Schutzstreifens geprüft werden.
Die Kernfahrbahn verbleibt dann bei 4,50 m Breite.
Es muss hierfür jedoch beidseitig das Parken entfallen.
Hinweis durch StraßenNRW:
Wer094 - 097 befindet sich derzeit in Planung. Bei Realisierung der Maßnahme kann Wer089 - 092 entfallen, wenn die Maßnahmen



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2575/7.76899

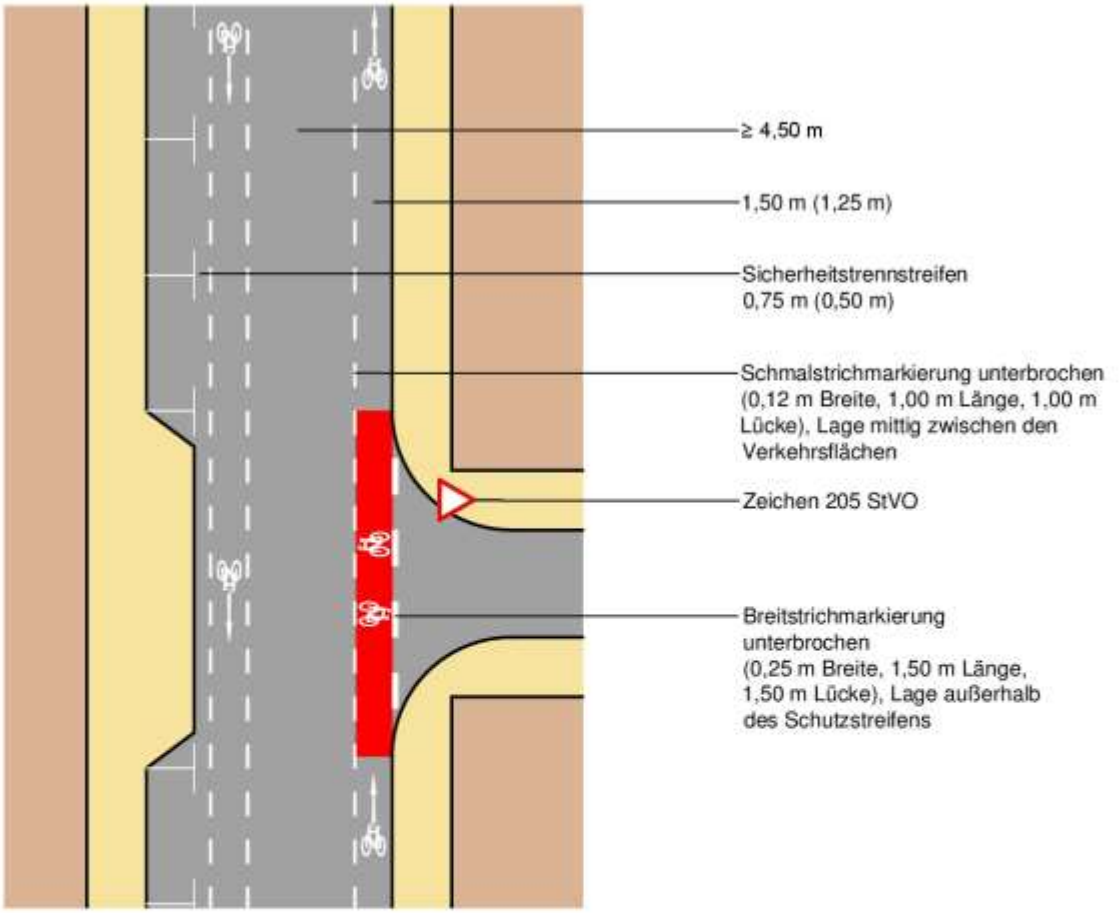
Kostenschätzung:	22.740,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Mittelfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

Abschnitts-Nr.	Wer091	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			Straße	Plettenberger Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

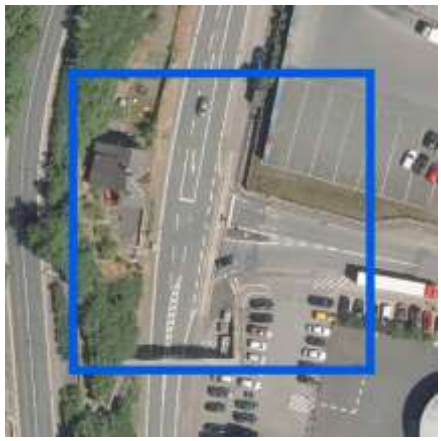
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 3.2-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer091.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Plettenberger Straße/An der Vorthbrücke

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer091
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Zur sicheren Querung der B236 sollte hier eine geteilte Querungshilfe angelegt werden. hierdurch kann der Radfahrende auf die neuen markierungstechnischen Richtungsführungen in Richtung Kreisverkehr geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2575/7.7689

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	2
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**10**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

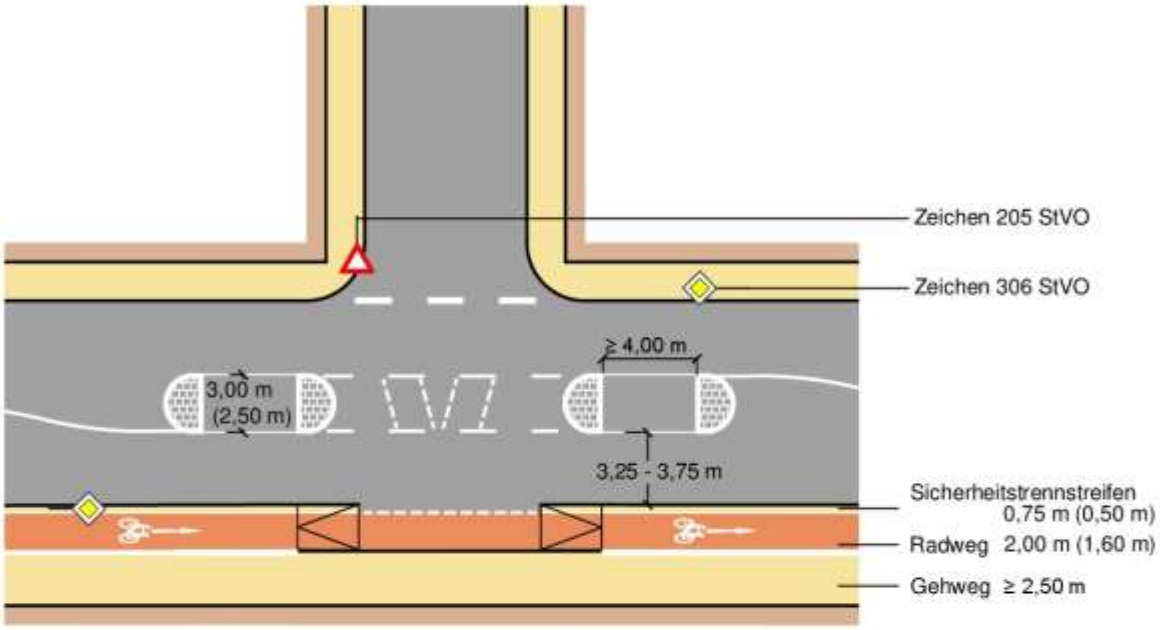
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer091.1	Lage	innerorts	Bestand	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			Straße	Plettenberger Straße/An der Vorthbrücke

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

Abschnitts-Nr.	Wer092	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lüdenscheider Straße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 1. Ordnung (Startnetz)

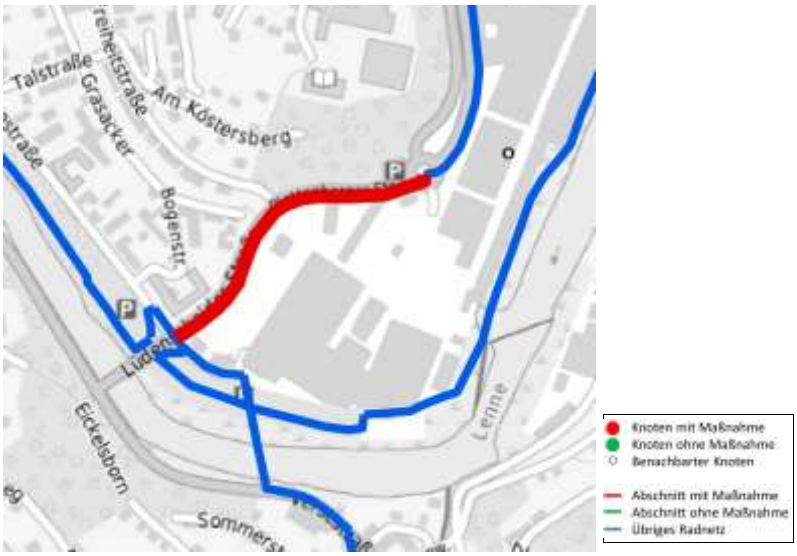


vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 348 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: straßenbegleitend
Subtyp der Führungsform: Gehweg (Rad frei)
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 15316 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Breite der Anlage: < 2,50 m
Sicherheitstyp: Kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden
Zusatzzeichen: Zusatzzeichen vorhanden
Soziale Sicherheit: Straßenlaternen
Oberflächentyp: Pflasterbeton
Einschätzung Oberflächenzustand: Gut
StVO-Zeichen: 239 + 1022-10



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (innerorts) beträgt 15316 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Gehweg Radfahrer frei) ist damit generell dem Belastungsbereich angemessen.
Die Radverkehrsanlage liegt in der Breitenklasse < 2,50 m und ist damit nicht ERA-konform.
Eine Zweirichtungsfreigabe innerorts ist nicht ERA-konform.
Als Oberflächentyp wurde Pflasterbeton dokumentiert.
Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenzustand wurden als Gut eingeschätzt.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard (weiterer Bedarf)
Kann auf die Linksabbiegefahrstreifen auf diesem Abschnitt verzichtet werden, dann können beidseitig Radfahrstreifen markiert werden. Ist dem nicht so, dann erfolgt der Ausbau. Aufgrund der Breite von 2,30 m kann diese Anlage in diesem Bereich der Siedlung mit vermutlich geringsten Fußverkehrsstärken toleriert werden.Bei einer künftigen Sanierung der Fahrbahn ist auch diese Anlage auf das erforderliche Maß gemäß ERA auszubauen.Hinweis durch StraßenNRW:Wer094 - 097 befindet sich derzeit in Planung. Bei Realisierung der Maßnahme kann Wer089 - 092 entfallen, wenn die Maßnahmen bei der Ausbauplanung der Straße mit Radwegeanteil aufgrund der Platzverhältnisse nicht nach dem derzeitigen Standard ausgebaut werden können



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2529/7.76456

Kostenschätzung:	104.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

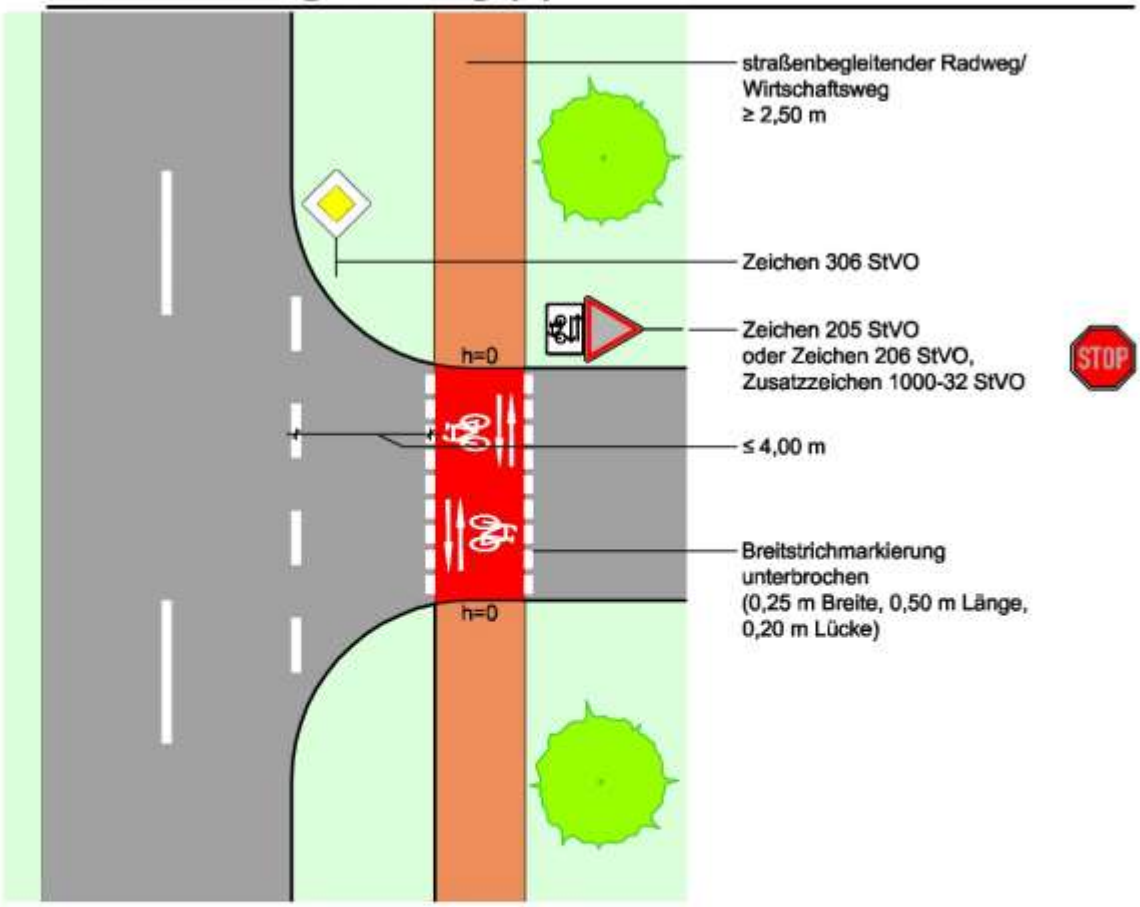
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer092	Lage	innerorts	Bestand	Gehweg (Rad frei) (straßenbegleitend)
Kommune	Werdohl			Straße	Lüdenscheider Straße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

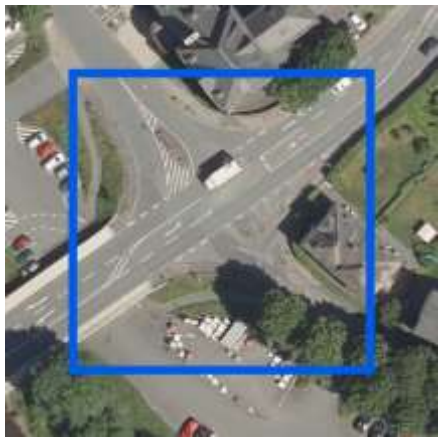
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer092.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lüdenscheider Straße/Goethestraße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer092
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Die "Unterführung" am Parkplatz ist deutlich zu niedrig. Da ein Neu- oder Umbau nicht erwartbar sind, sollte die Führung über eine Querungshilfe auf der B229 geführt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2529/7.7645

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer092.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Kreisverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Lüdenscheider Straße/Neuenrader Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Kreisverkehr
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer092
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Können auf Wer092 Radfahrstreifen markiert werden, dann ist im Kreisverkehr selbst keine Maßnahme notwendig. Der Radfahrende sollte rechtzeitig vor den Kreisverkehrszufahrten in den Mischverkehr geführt werden. Sollte bei Wer092 ein Ausbau stattfinden müssen, dann sind Radfahrende über eine geschützte Mittelinsel zw. Lüdenscheider Str. / Freiheitsstr. und dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2545/7.7682

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	4
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

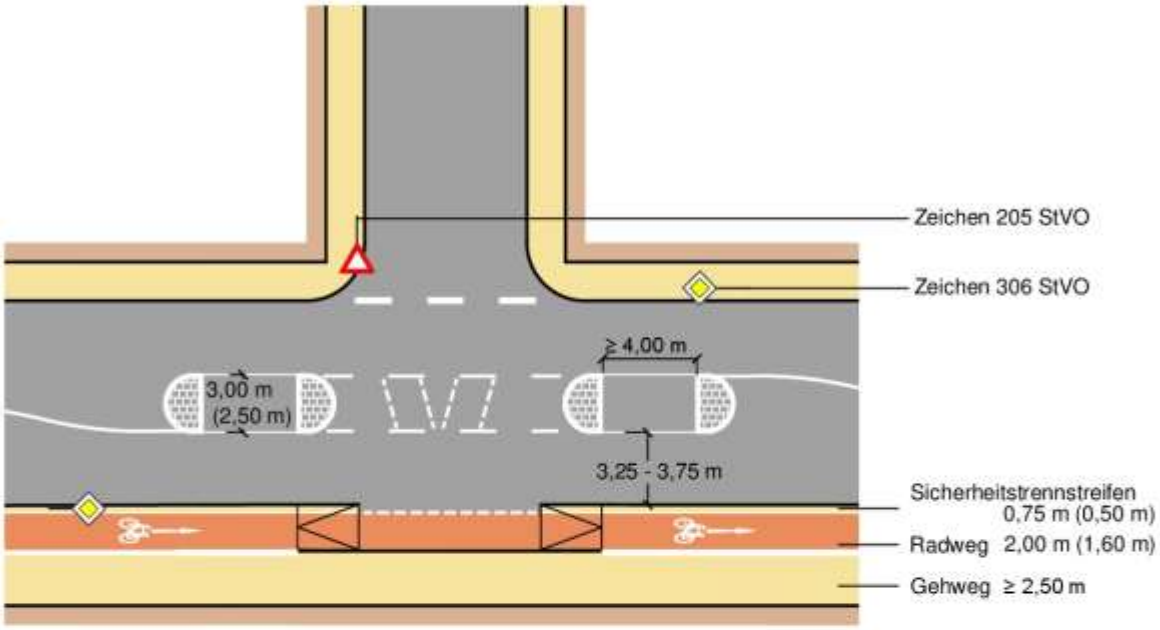
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer092.2	Lage	innerorts	Bestand	Kreisverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Lüdenscheider Straße/Neuenrader Straße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunktarmen

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

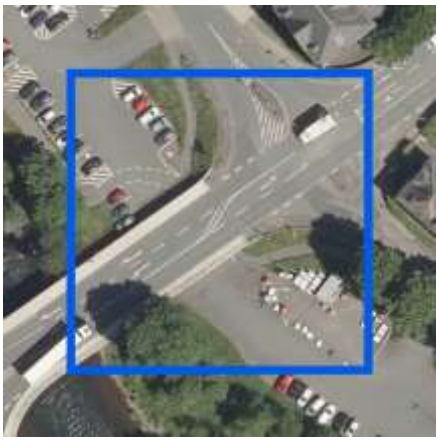
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.3-1
Stand: Juni 2017

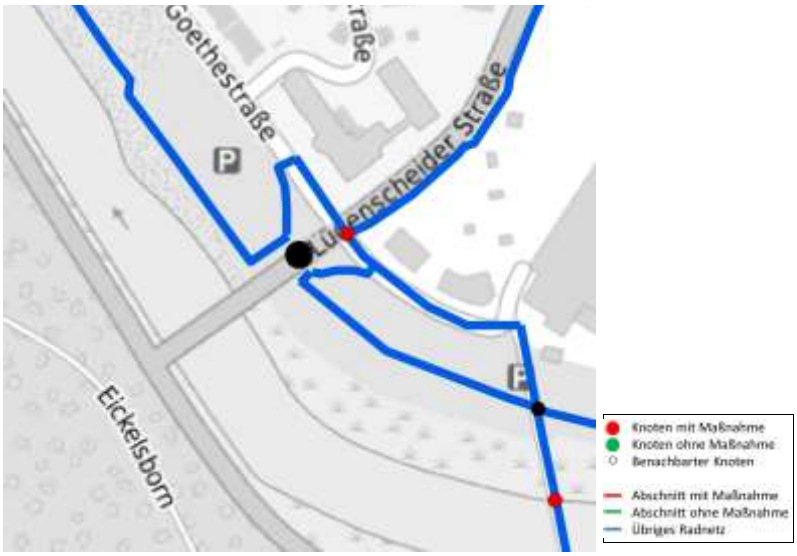
Abschnitts-Nr.	Wer095.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Unterführung
Kommune	Werdohl			**Straße**	Weg ohne Bezeichnung/Lüdenscheider Straße

Steckbrief:
1. Ordnung (Zielnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Unterführung
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer095
mit Streckenmaßnahme: Planung Dritter





Massnahmentyp: Planung Dritter
Diese "Unterführung" hat bei weitem nicht die erforderliche Höhe um Radfahrende hier sicher zu führen. Entweder das Bauwerk wird umgestaltet (was aufgrund der Nähe zur Lenne unwahrscheinlich erscheint) oder der Parkpatzabschnitt zw. Bauwerk B229 und dem Bauwerk am Ende der östl. Goethestraße sollte entfallen und der Radfahrende über die Zu-/Ausfahrt Goethestr - Querung B229 - Parkplatz Nordseite der B229 geführt werden. Hinweis der Kommune: Querung B229 nicht sicher und daher nicht umsetzbar (siehe auch Wer095.1) Kommunaler Vorschlag: zunächst Ausschilderung (Warnschild) und später Radverkehr in Hauptfahrbahn (2,30m) nach VDM leiten, wenn neuer Streckenabschnitt dort gebaut wird.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2528/7.7642

Kostenschätzung: 0,00 €

Möglicher Umsetzungszeitraum:

Netzhierarchie:

Maßnahmentyp:

Verkehrsbelastung:

Bürgerbeteiligung:

Gesamtpunktzahl:

Prioritätsstufe: Priorität nicht feststellb

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer098	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

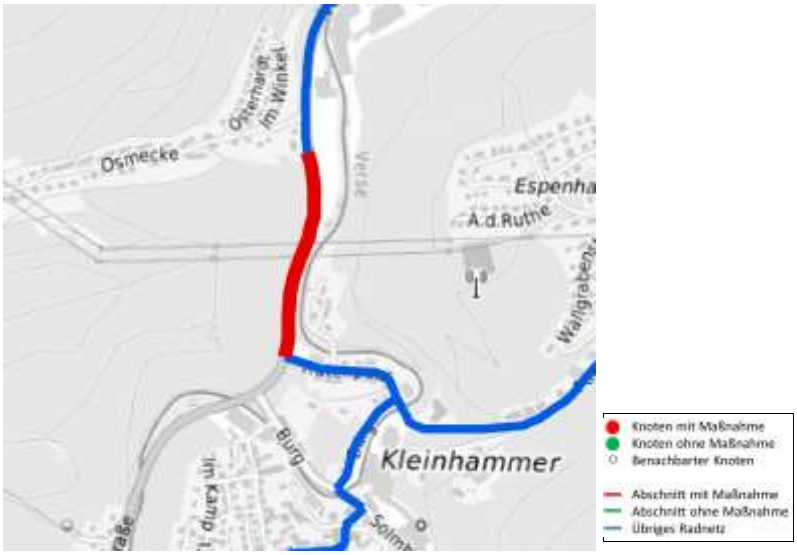
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 444 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 12000 Kfz/Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlage auf 2,50 m (bei einer derzeitigen Fahrbahnbreite von 9,50 m ist dies möglich) und Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2402/7.76067

Kostenschätzung:	133.200,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

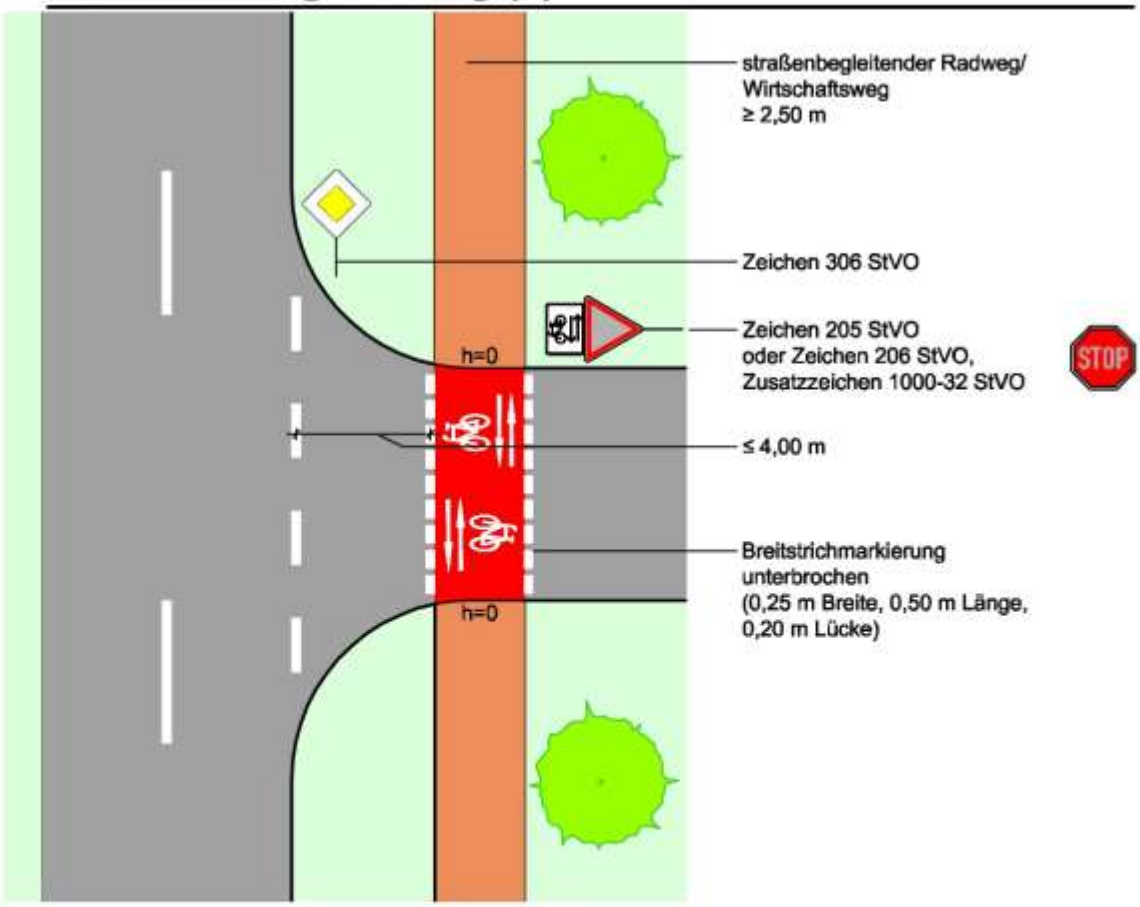
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer098	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Versestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer098.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße/Rutenpaul

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer098
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich
Sollte der Ausbau Wer098 erfolgen, so ist an dieser Stelle keine weitere Maßnahme (ggf. ist die Markierung von Furten zu prüfen) notwendig.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/ 51.240/7.7606

Abschnitts-Nr.	Wer099	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 161 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 12000 Kfz/Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlage auf 2,50 m (bei einer derzeitigen Fahrbahnbreite von 8,50 m ist dies möglich) und Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2441/7.76129

Kostenschätzung:	48.300,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

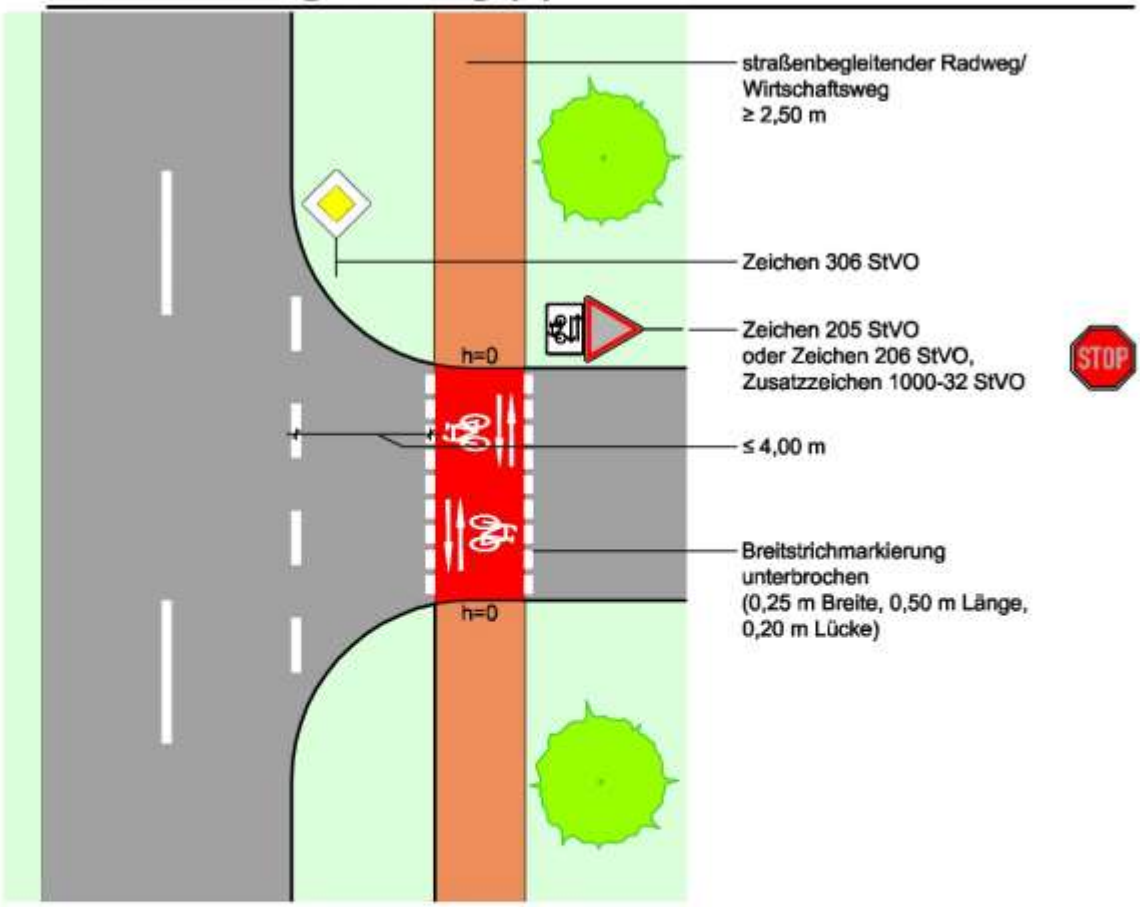
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer099	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Versestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer099.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße/Osmecke

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer099
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Bauliche Anpassung an Wer100



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2451/7.7612

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer100	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

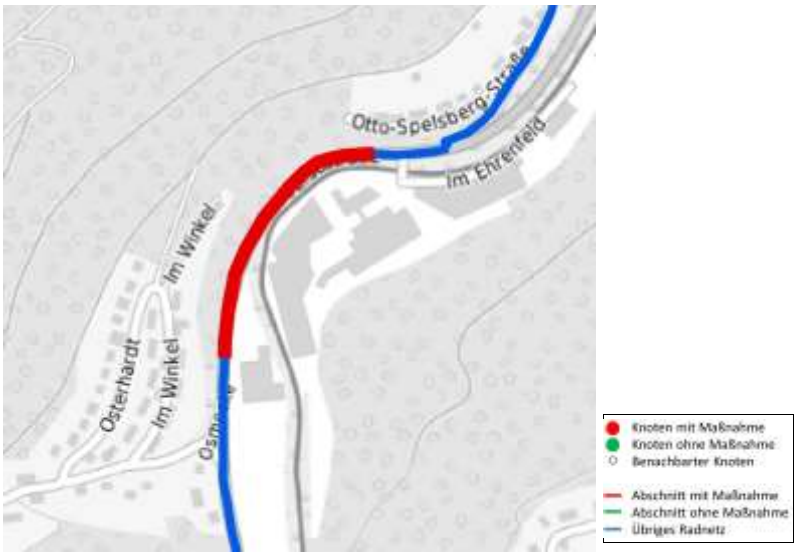
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 298 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 12000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 12000 Kfz/Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlage auf 2,50 m (bei einer derzeitigen Fahrbahnbreite von 8,50 m ist dies möglich) und Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2475/7.76341

Kostenschätzung:	89.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

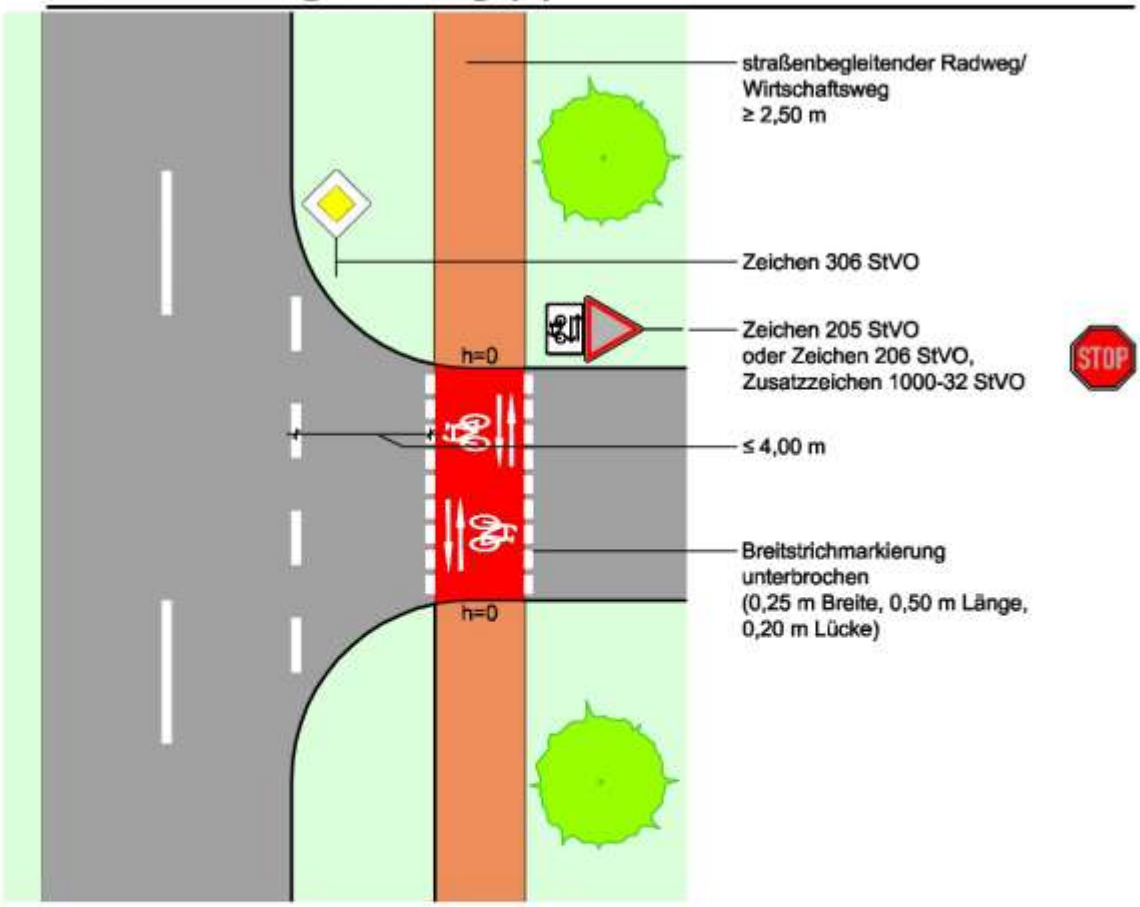
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer100	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Versestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer101	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 78 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): ≥ 100 km/h
Verkehrsbelastung: 12000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-100





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 12000 Kfz /Tag (außerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlage auf 2,50 m (bei einer derzeitigen Fahrbahnbreite von 8,50 m ist dies möglich) und Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m empfohlen. Ggf. nur mit Aufprallschutz (Leitplanke) und entsprechenden Sicherheitsbereichen oder als Hochbordradweg möglich. Wenn dieser Abschnitt nur als Hochbordradweg umgesetzt werden kann, dann sollte ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 bis 0,75 m) vorgesehen werden. Dieser kann baulich oder markierungstechnisch umgesetzt werden.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2475/7.76453

Kostenschätzung:	23.400,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

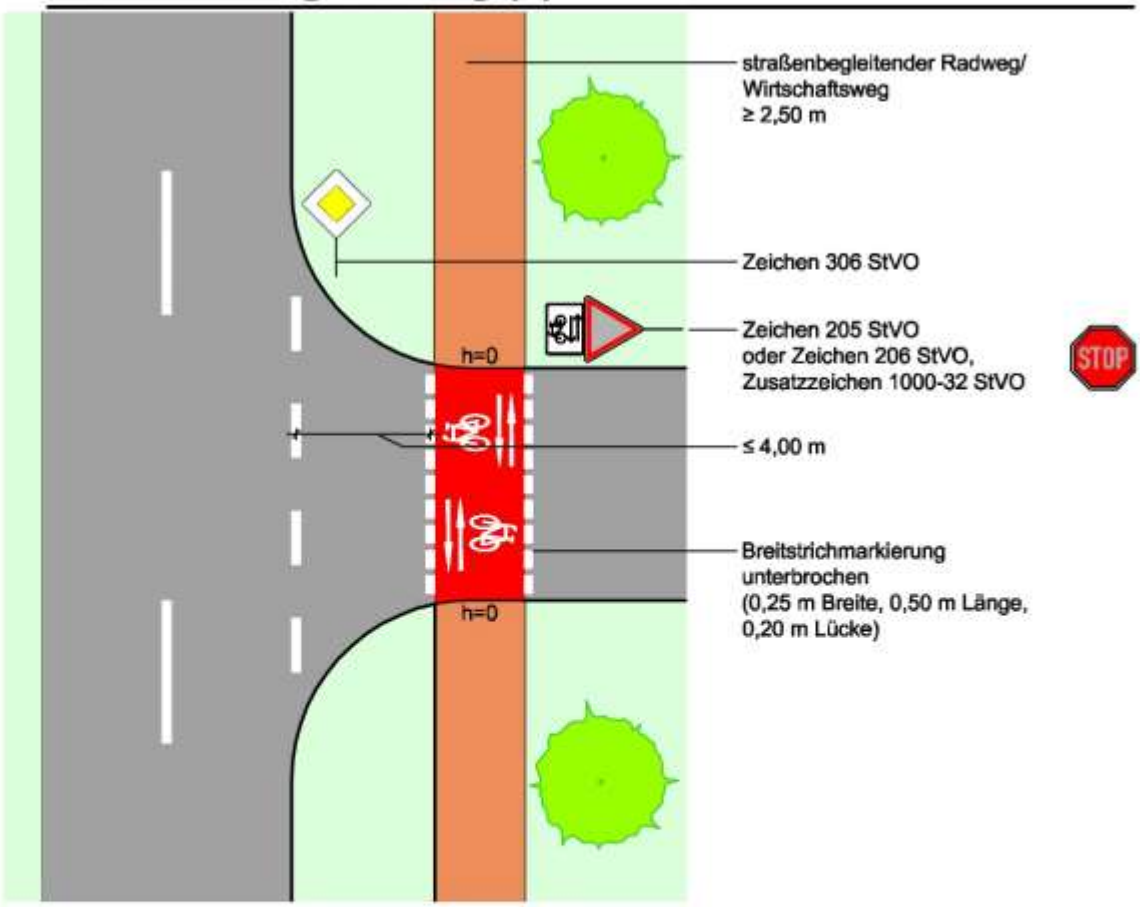
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer101	Lage	außerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Versestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017

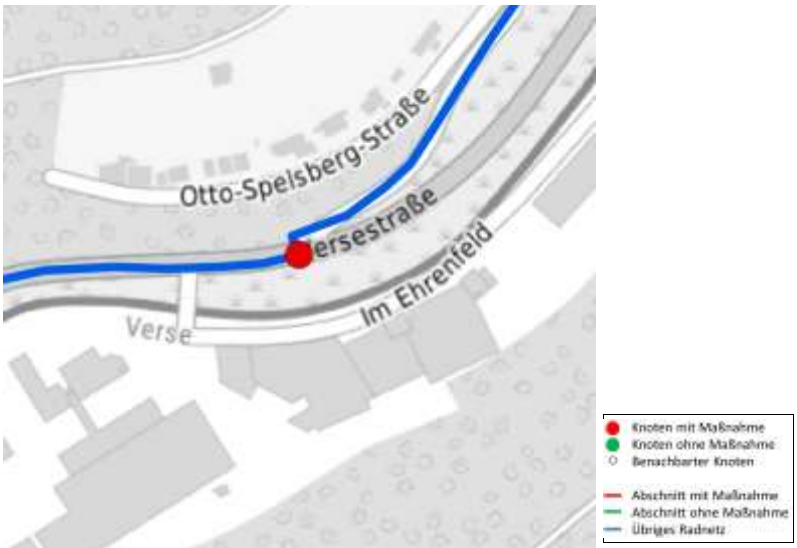
Abschnitts-Nr.	Wer101.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße/Eickelsborn

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: außerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer101
mit Streckenmaßnahme: Neubau einer Querungshilfe





Massnahmentyp: Neubau einer Querungshilfe
Es ist der Bau einer Querungshilfe vorzusehen.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2475/7.7645

Kostenschätzung:	50.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**11**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

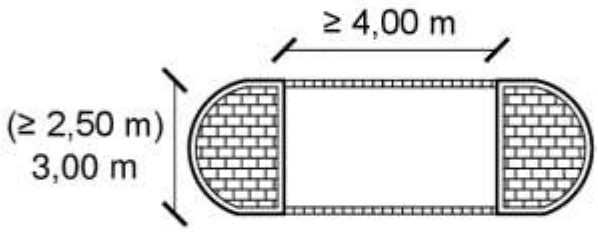
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer101.1	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße/Eickelsborn

Musterlösung

Querungshilfe

Abmessungen einer Querungshilfe



Regelungen:
- ERA, Kapitel 4.3

Anwendungs-bereiche:
- Querung einer übergeordneten Straße

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.4-4 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer104	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße

Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

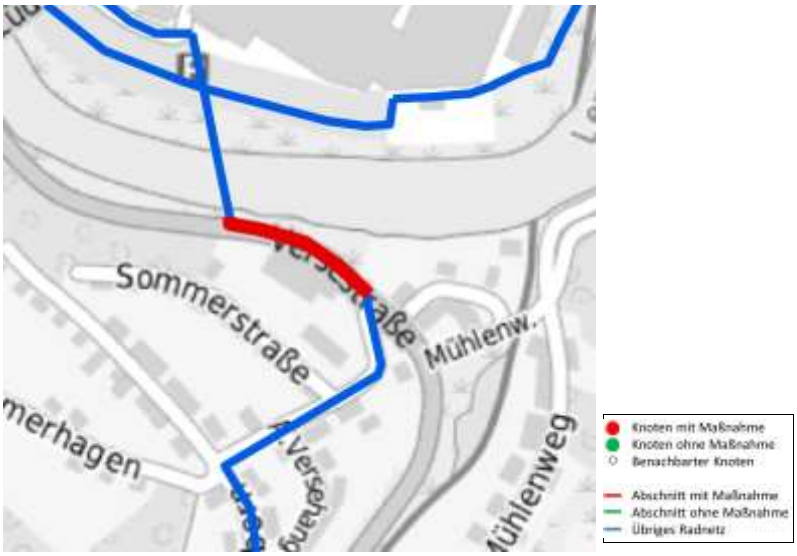
vermutliche Baulast: Bund
Abschnittslänge: 105 m
Ortslage: innerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 50 km/h
Verkehrsbelastung: 12000 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: III (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-50





Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung beträgt 12000 Kfz /Tag (innerorts) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe III und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Ausbau nach ERA-Standard
Ausbau der vorhandenen, nicht-gewidmeten Nebenanlage (Nordseite) auf 2,50 m und Umwidmung zu gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr. Die Maßnahmenbeschreibung zu Wer105.1 ist im Zusammenhang zu Wer104 dringend zu beachten.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.2511/7.76726

Kostenschätzung:	31.500,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

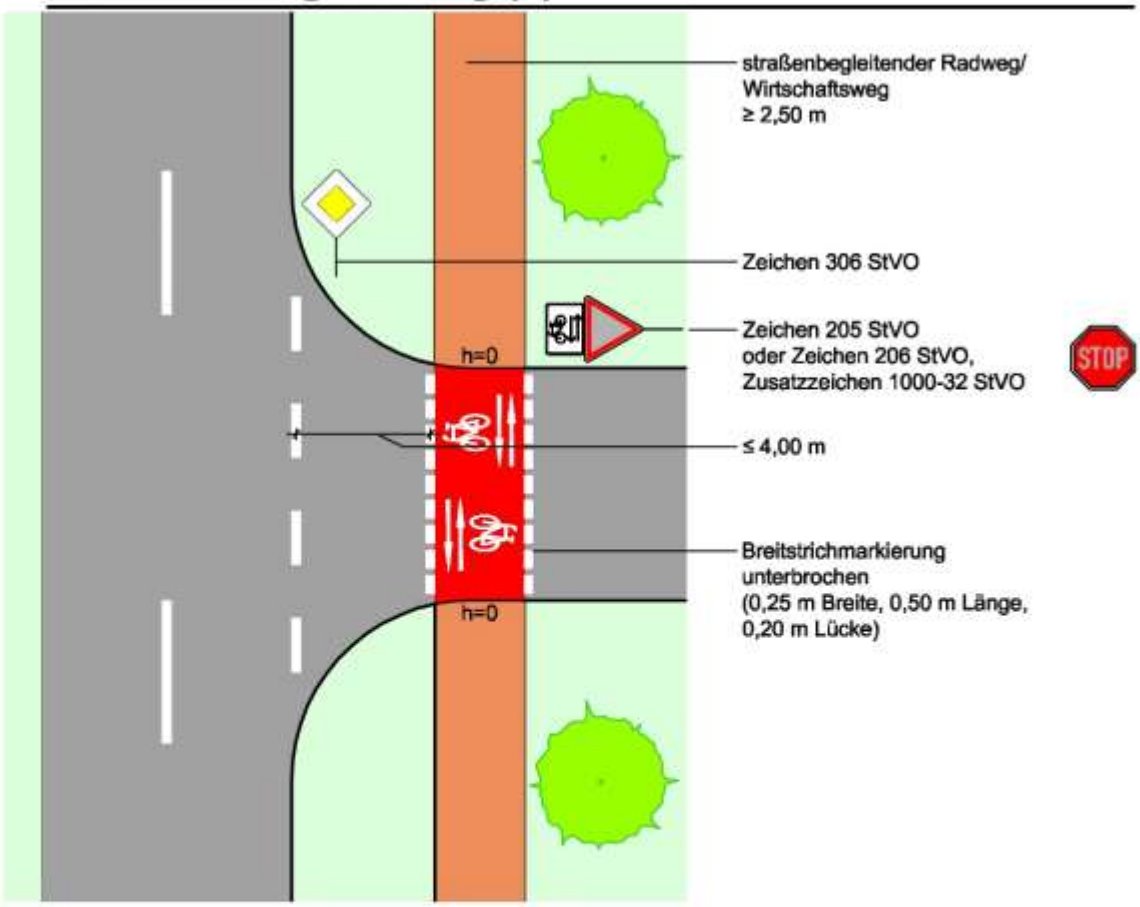
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer104	Lage	innerorts	Bestand	Führung im Mischverkehr
Kommune	Werdohl			Straße	Versestraße

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	

Abschnitts-Nr.	Wer104.1	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Vorfahrtsgeregelter Knoten
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße/Bergstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Vorfahrtsgeregelter Knoten
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer104
mit Streckenmaßnahme: keine Maßnahme erforderlich





Massnahmentyp: keine Maßnahme erforderlich



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2511/7.7672

31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer104.2	**Lage**	innerorts	**Bestand**	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Werdohl			**Straße**	Versestraße/Bergstraße

Steckbrief:
2. Ordnung (Startnetz)
vermutliche Baulast: Bund
Ortslage: innerorts
Knotenpunkttyp: Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
zugeordneter Streckenabschnitt: Wer104
mit Streckenmaßnahme: Optimierung LSA





Massnahmentyp: Optimierung LSA
Die LSA, die vorrangig dem queren des Fußverkehrs dient, sollte erweitert werden, so dass der Radfahrende aus Bergstraße über einen Taster Rot anfordern kann. Hierzu ist eine zweite Haltlinie auf der B229 (Ostast) anzulegen, so dass der Kfz bereits vor dem Einmündungsbereich Bergstraße zum halten kommt.



https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#18/51.2512/7.7671

Kostenschätzung:	70.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Abhängig von Streckenmaßnahme
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	3
Verkehrsbelastung:	3
Bürgerbeteiligung:	0
Gesamtpunktzahl:	**9**
Prioritätsstufe:	Hohe Priorität

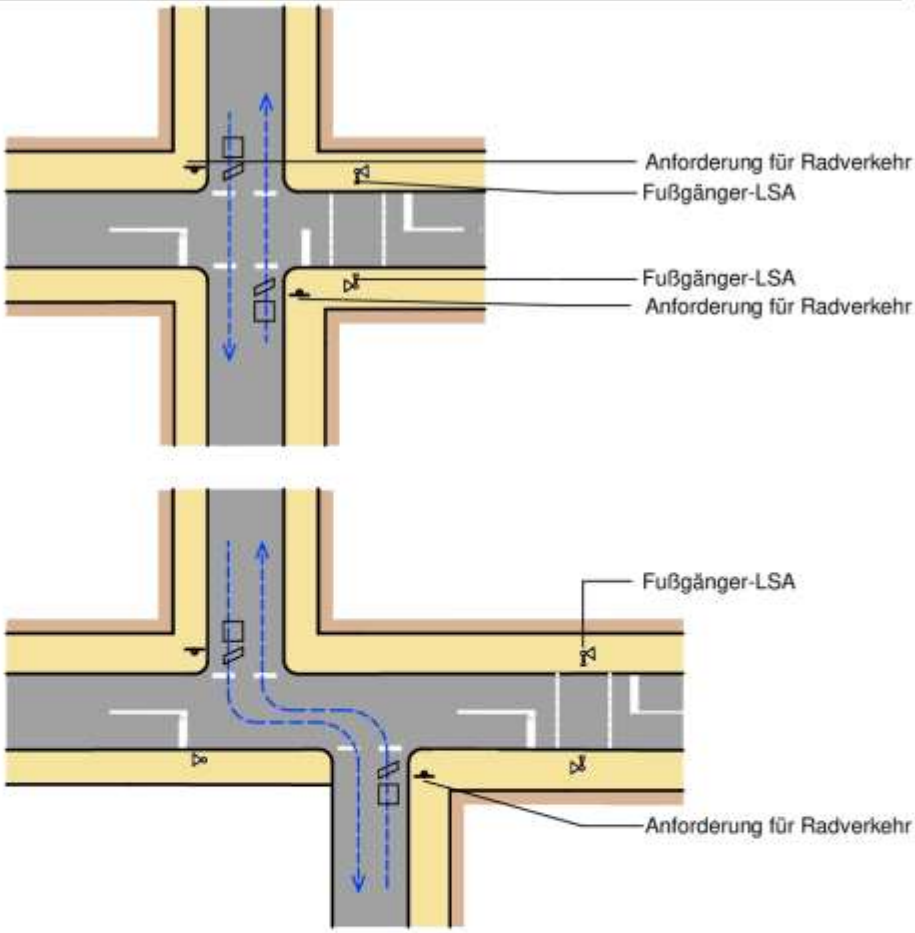
31.10.2022

Abschnitts-Nr.	Wer104.2	Lage	innerorts	Bestand	Lichtsignalanlage (Fuß und/oder Rad)
Kommune	Werdohl			Straße	Versestraße/Bergstraße

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 4.4-8
Stand: Juni 2017