



WAS IST EINE FAHRRADSTRASSE

Eine Fahrradstraße ist eine ausschließlich oder vorrangig für den Radverkehr vorgesehene Straße.

VERKEHRSREGELUNG:

- Mit dem dargestellten Schild gekennzeichnete Straßenabschnitte dürfen nur vom Radverkehr befahren werden.
- Andere Fahrzeuge dürfen die Fahrradstraße nur befahren, wenn dies mittels eines Zusatzschildes zugelassen ist.
- Der Radverkehr hat Vorrang.
- Andere Verkehrsteilnehmer haben sich dem Radverkehr unterzuordnen.
- Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.
- Als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt Tempo 30.
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- Auf Fahrradstraßen gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften.
- Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.

ZIELSTELLUNGEN:

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen sollen wichtige Radachsen im Nebennetz besser hervorgehoben sowie ein deutliches Signal zur Radverkehrsförderung gesetzt werden. Die Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs soll gesteigert und Vorteile gegenüber Kfz geschaffen werden.

RECHTLICHES:

Gemäß der Verwaltungsvorschriften zur StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

AUSBLICK:

Die konsequente Förderung des Radverkehrs bildet weiterhin eine wesentliche Zielstellung bei der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes in der Stadt Oranienburg. Die Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen wird hierzu in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und dem ADFC kontinuierlich weiter fortgeführt.

HINWEISE / VORSCHLÄGE:

Sollten Sie Hinweise und Anregungen zum Thema Radverkehr in der Stadt Oranienburg oder auch zu potenziellen Fahrradstraßen haben, dann teilen Sie diese bitte Herrn Dehler vom Stadtplanungsamt mit:

dehler@oranienburg.de

03301 - 600 769

IMPRESSUM

Herausgeber:

Stadt Oranienburg
Der Bürgermeister
Schloßplatz 1
16515 Oranienburg

Konzeption, Layout:

Planungsbüro
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
www.svu-dresden.de

Stadt Oranienburg



RADVERKEHR

UMGESTALTUNG DER HEIDELBERGER STRASSE ZUR FAHRRADSTRASSE





AUSGANGSSITUATION HEIDELBERGER STRASSE

SITUATION VOR DER UMGESTALTUNG:

Über die Heidelberger Straße verlaufen vier überregional bedeutsame Radfernwege:

- Radweg Berlin-Kopenhagen
- Havelradweg
- Seen- und Kulturradweg
- nationale Radroute D11

Zudem erfüllt die Heidelberger Straße wichtige Funktionen für den innerstädtischen Alltags- und Freizeitradverkehr. So liegen beispielsweise das Freizeitbad TURM ErlebnisCity und die Sportkita "Falkennest" unmittelbar an der Heidelberger Straße.



BESTANDSSITUATION HEIDELBERGER STRASSE VOR DEM UMBAU

Die bisherige Situation sorgte für eine wesentliche Einschränkung dieser Nutzungsanforderungen. Die Befahrbarkeit für den Radverkehr war aufgrund des Kopfsteinpflasters stark eingeschränkt. Vielfach wurde daher auf den Gehweg ausgewichen.

BAUMASSNAHME HEIDELBERGER STRASSE

MASSNAHME:

Als Gemeinschaftsmaßnahme der Stadt Oranienburg, der Stadtwerken und des Entwässerungsbetriebes Oranienburg erfolgte im Zuge der Heidelberger Straße:

- zwischen KITA und Wiesbadener Straße ein grundhafter Ausbau der Fahrbahn,
- zwischen André-Pican-Straße und KITA eine Sanierung der Fahrbahndecke mit wechselseitigen Fahrbahneinengungen,
- ein grundhafter Ausbau der Gehwege und
- zwischen André-Pican-Straße und Wörthstraße eine Ausweisung als Fahrradstraße.

Umsetzungszeitraum: März bis Oktober 2014



ZUSTAND NACH DEM UMBAU

Die Förderung für dieses Bauvorhaben wird vom Ministerium für Umweltschutz, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MUGV) aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zu 75 % kofinanziert.



LAND
BRANDENBURG

Investition in
Ihre Zukunft!



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung
www.efre.brandenburg.de

SITUATION NACH DER UMGESTALTUNG

EFFEKTE DURCH DIE UMGESTALTUNG:

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr (ebene Fahrbahnoberfläche, Fahrradstraße)
- Wegfall der Gehwegnutzung durch den Radverkehr und damit Verbesserung der Situation für den Fußverkehr
- Erfüllung der Qualitätsanforderungen für einen zertifizierten Radweg
- durchgängige sichere Führung für Fußgänger
- Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr durch Reduzierung der Fahrbahnbreite sowie Stellplatzanzahl und Einengung der Einmündungsbereiche
- Gewährleistung der Erschließung durch die Fahrradstraßenfreigabe für den Kfz-Verkehr
- stetige Lösung in Verlängerung der Wörthstraße
- Lärminderung durch den Einsatz eines lärmarmen Asphaltbelages
- Verringerung der Immissionen durch Abrieb und Aufwirbelung
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der versiegelten Verkehrsflächen um ca. 500 m
- Verbesserung der Energieeffizienz durch Auswechseln der Leuchtenköpfe der Straßenbeleuchtung (Ersparnis: 70 % Energiekosten und CO₂-Ausstoß)
- Behebung der unzureichenden Straßenentwässerung

In Summe ergibt sich nach Umsetzung der Maßnahme eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Bestand. Dies gilt vor allem für den Radverkehr, u. a. durch die Ausweisung als Fahrradstraße.