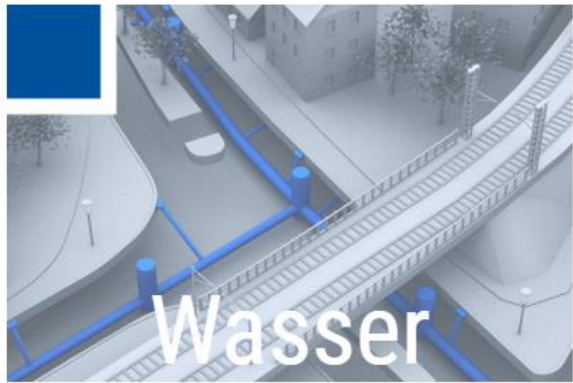




Gemeinde Timmendorfer Strand

Einrichtung einer Fahrradstraße „Strandallee / Strandstraße“

Hier: Markierungs- und Beschilderungslageplan

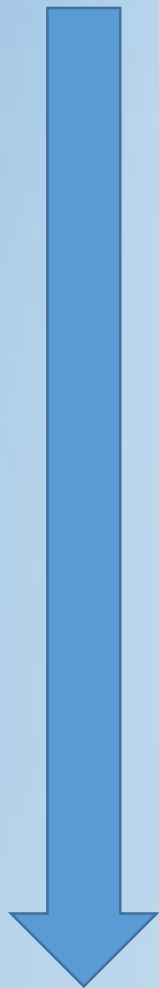


Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

- ***Bürogründung 1995***
- ***70 Mitarbeiter*innen***



BEARBEITUNGSPROZESS



- 1 Aufgabenstellung / Planungsgrundlagen
- 2 Bestandsanalyse
- 3 Markierung- und Beschilderung
- 4 Weitere Planunterlagen
- 5 Fazit / Empfehlung

„Erarbeiten eines anordnungsfähigen Markierungs- und Beschilderungslageplanes für eine Fahrradstraße“

Hinzugekommene Aspekte

- Bestimmung der Verkehrsanteile,
- Beurteilung von Zwischenlösungen auf der Promenade,
- Beurteilung von Flächenbedarf bei Radverkehrsführung auf der Promenade.

Planungsgrundlagen für die Einrichtung einer Fahrradstraße

- Straßenverkehrsordnung (StVO, Novelle 2021)
+ Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO, Novelle 2021)
 - Voraussetzung ist eine hohe Fahrradverkehrsdichte
 - Andere Fahrzeuge können zugelassen werden
 - Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h
 - Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt
 - Überholen durch Kfz setzt eine Fahrbahnbreite von 5,00 bis 6,00 m voraus
 - Möglichst Verzicht auf Senkrecht- oder Schrägparkstände
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
 - Fahrradstraßen bis etwa 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24h verträglich
 - Vorfahrt gegenüber Erschließungsstraßen sollte gegeben sein
 - Angaben zu Markierung und Beschilderung
- Erfolgter Abstimmungsprozess und Ortstermine mit Verkehrsaufsicht, Polizei, Baulastträgern, Selbstverwaltung

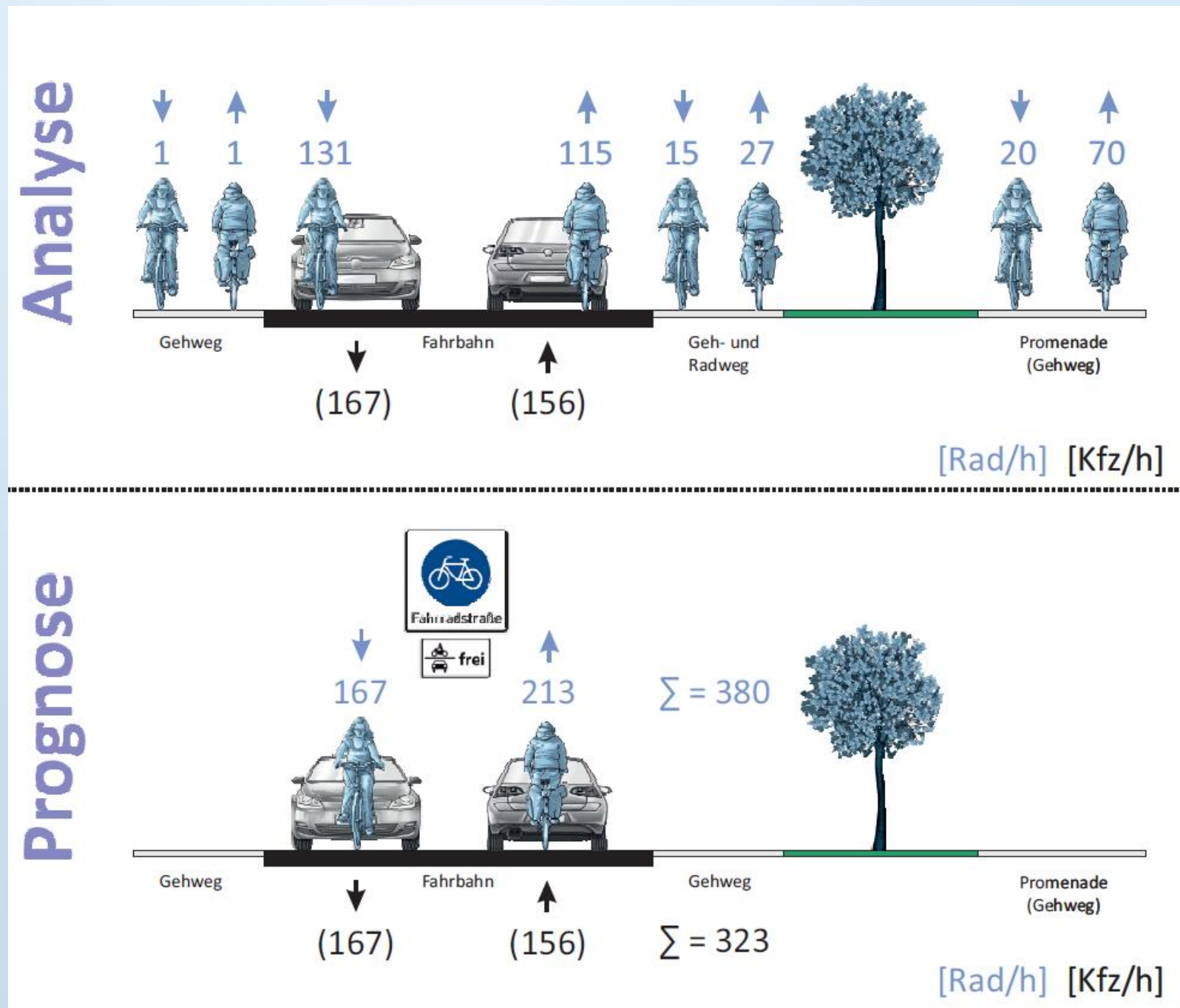
- Vollständige Erfassung der bestehenden verkehrsrechtlichen Beschilderung und Markierung in Strandallee und Strandstraße
- Bildbefahrung und Querschnittsaufmessung an Promenade
- Vermessung der Promenade und des Dünenbereiches
- Verkehrszählung in Strandallee, Strandstraße und auf der Promenade

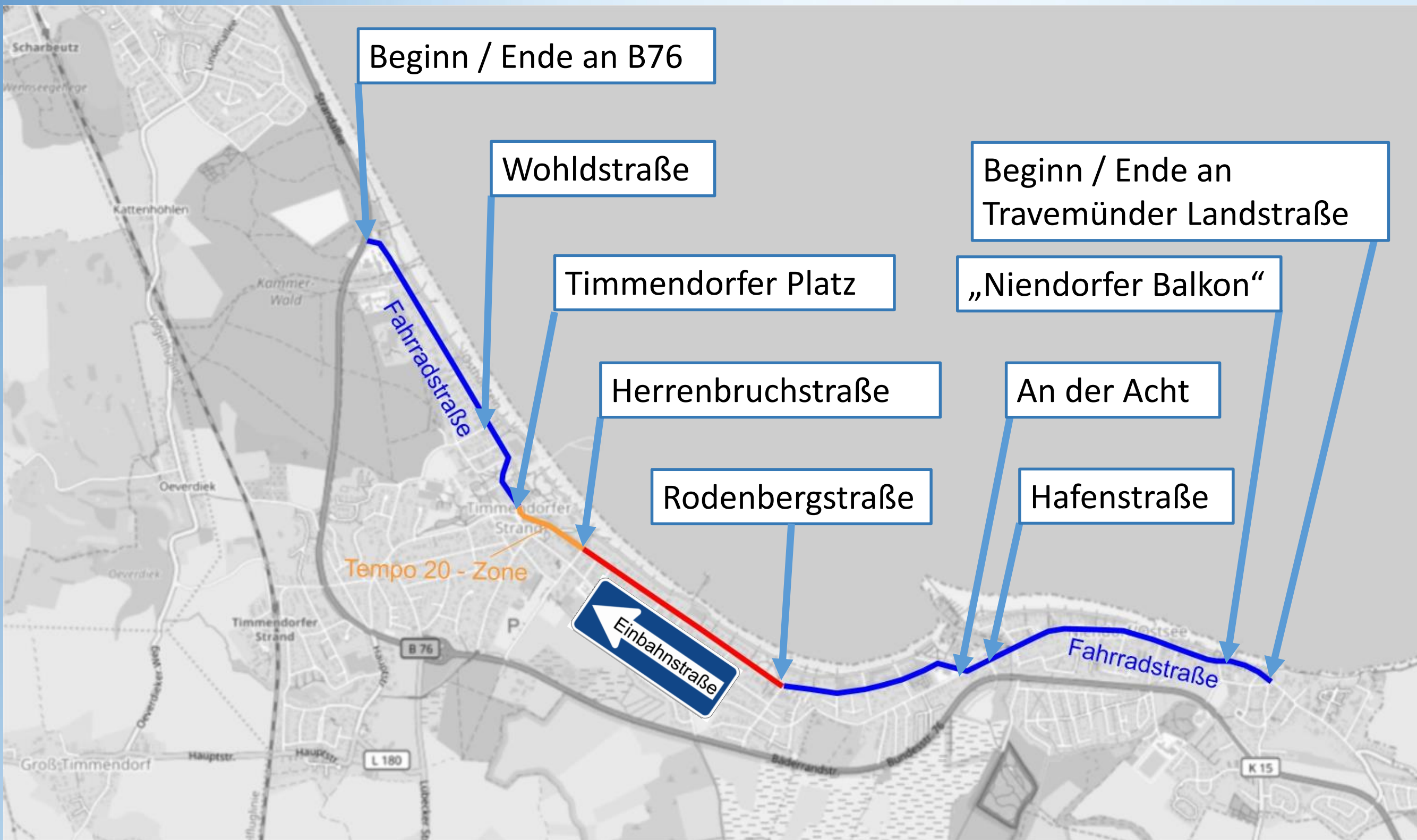
Basis: Donnerstag, 15.07.2021
(relevante Spitzenstunde eines Ferienwerktages)

Randparameter:
Vollsperrung der B 76 mit der
Folge einer Mehrbelastung in
Strandallee / Strandstraße

Ergebnisse →

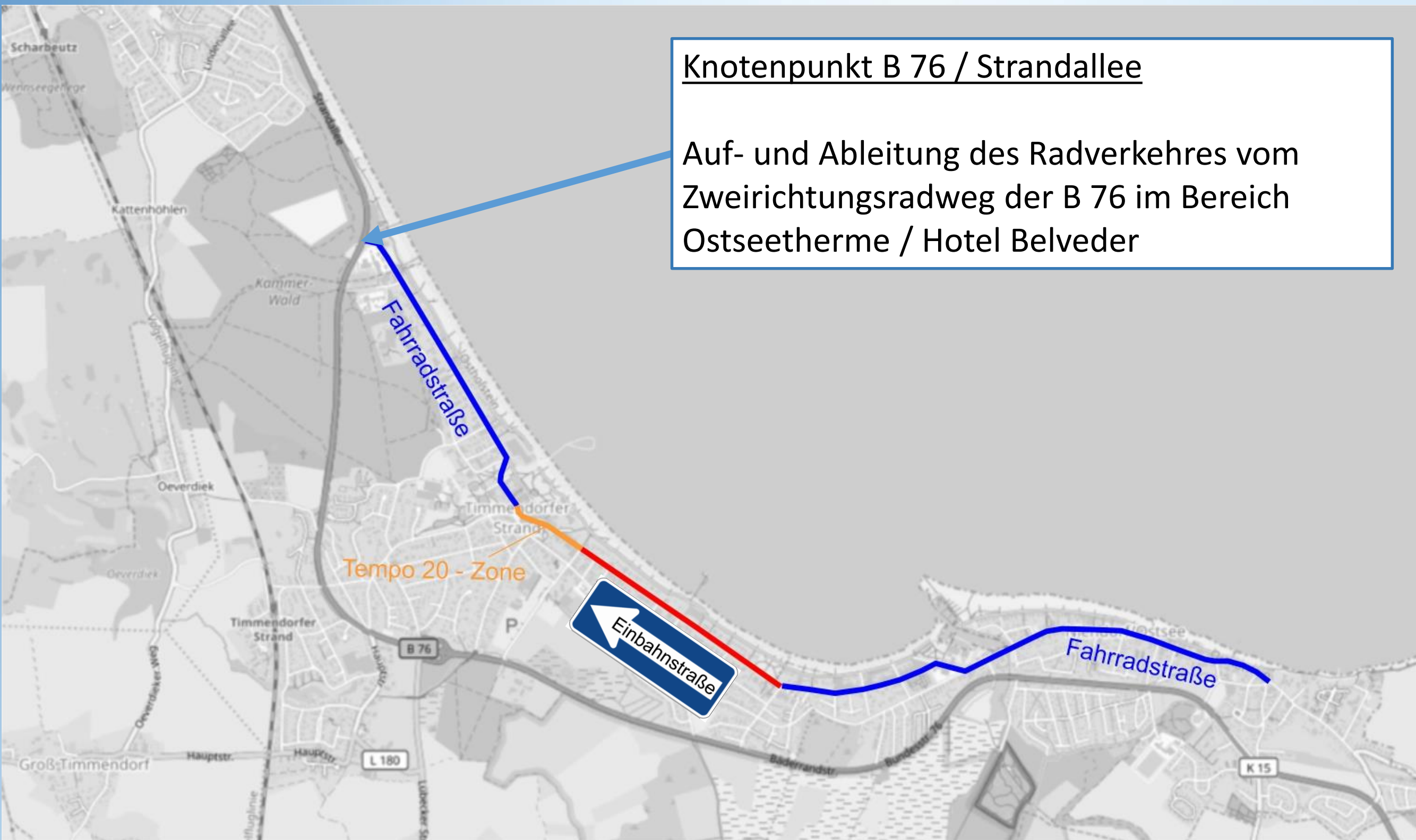
- Bis ca. 400 Kfz/h bzw.
bis ca. 4.000 Kfz/24h
- „Der Radverkehr ist
perspektivisch die
vorherrschende Verkehrsart.“



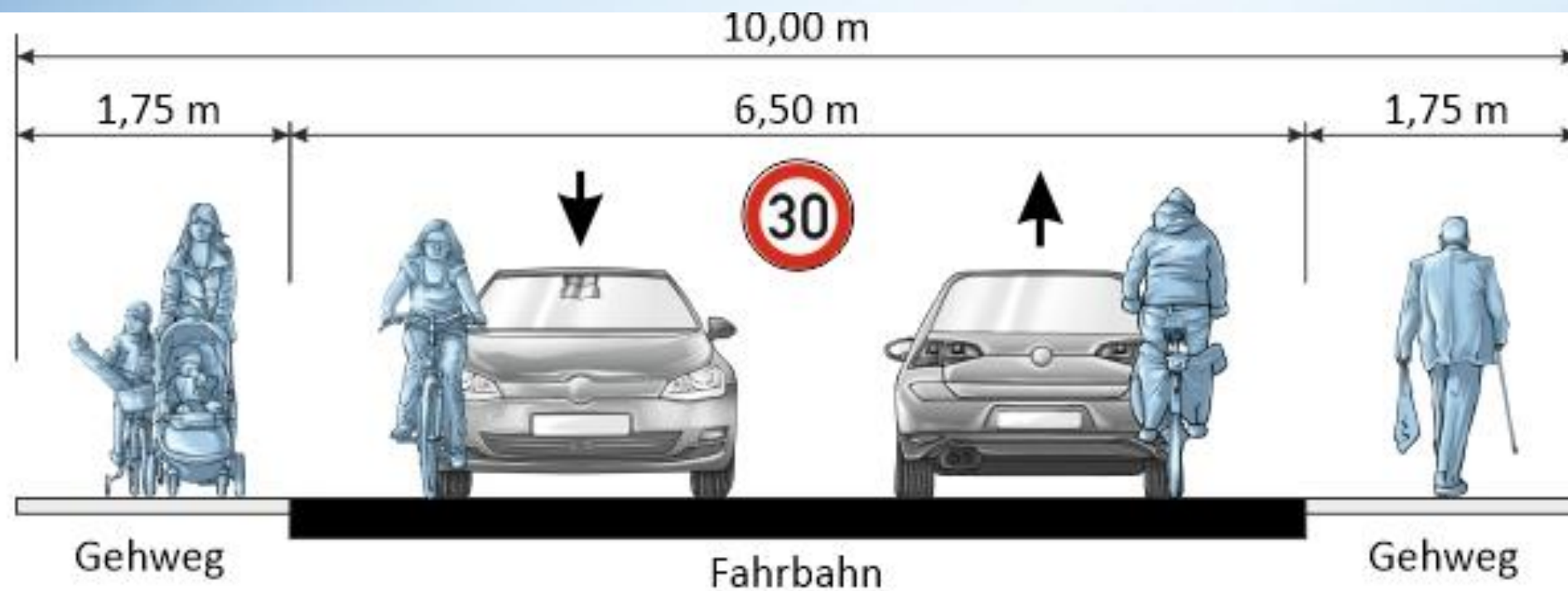


Knotenpunkt B 76 / Strandallee

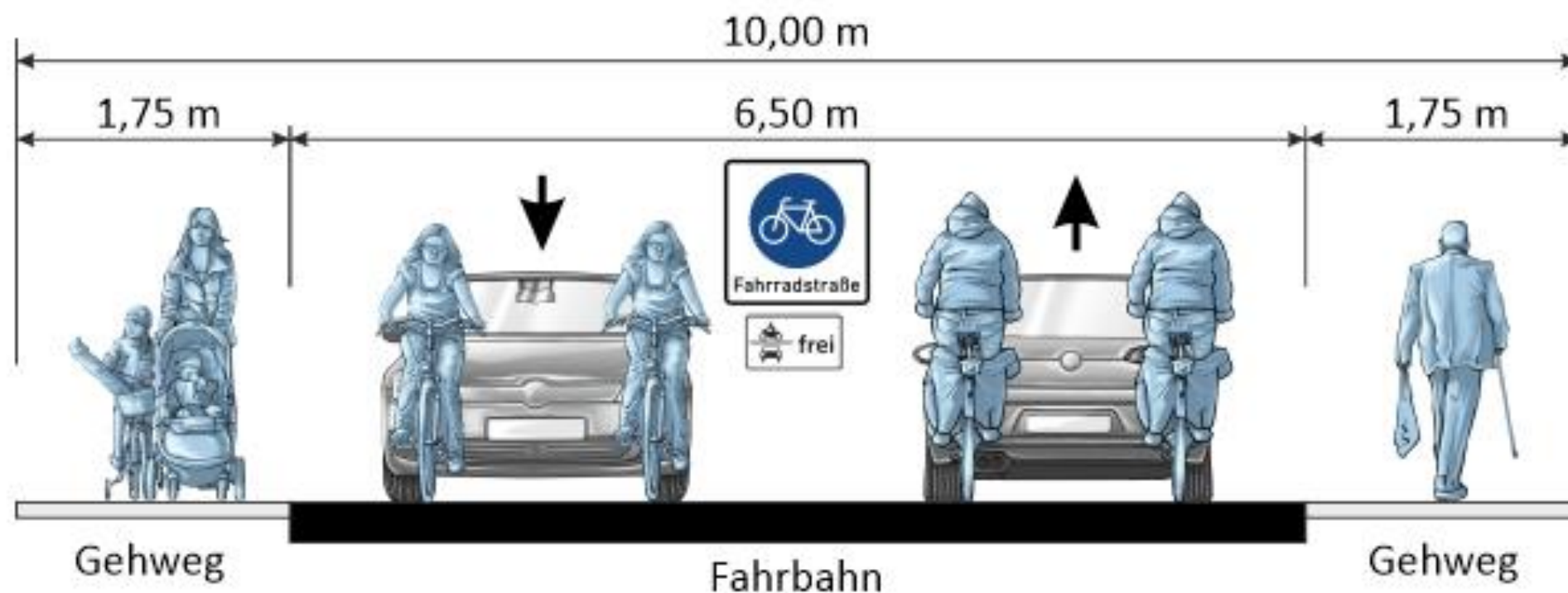
Auf- und Ableitung des Radverkehrs vom
Zweirichtungsradweg der B 76 im Bereich
Ostseetherme / Hotel Belveder



Bestand



Planung

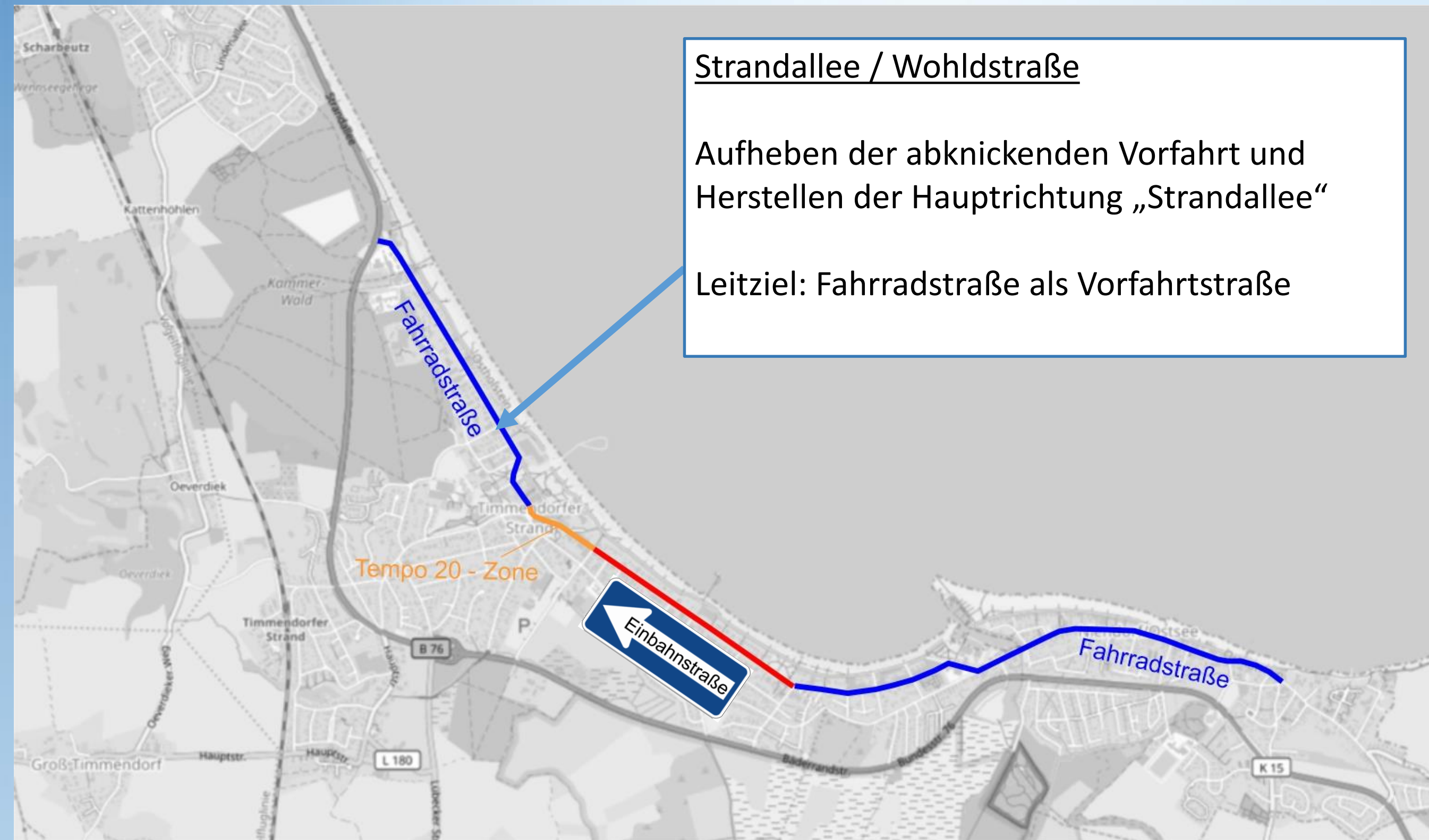




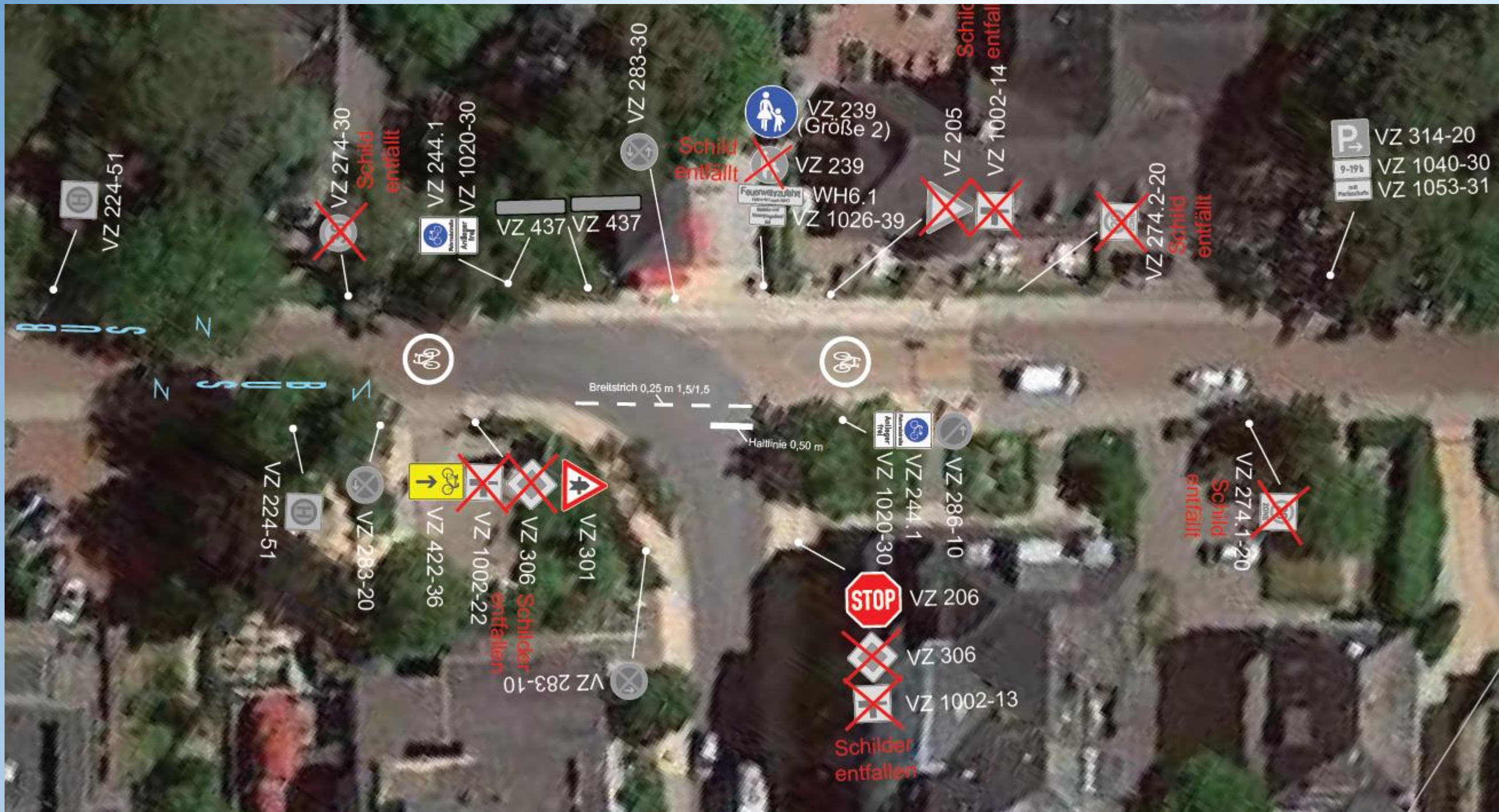
Strandallee / Wohldstraße

Aufheben der abknickenden Vorfahrt und
Herstellen der Hauptrichtung „Strandallee“

Leitziel: Fahrradstraße als Vorfahrtstraße

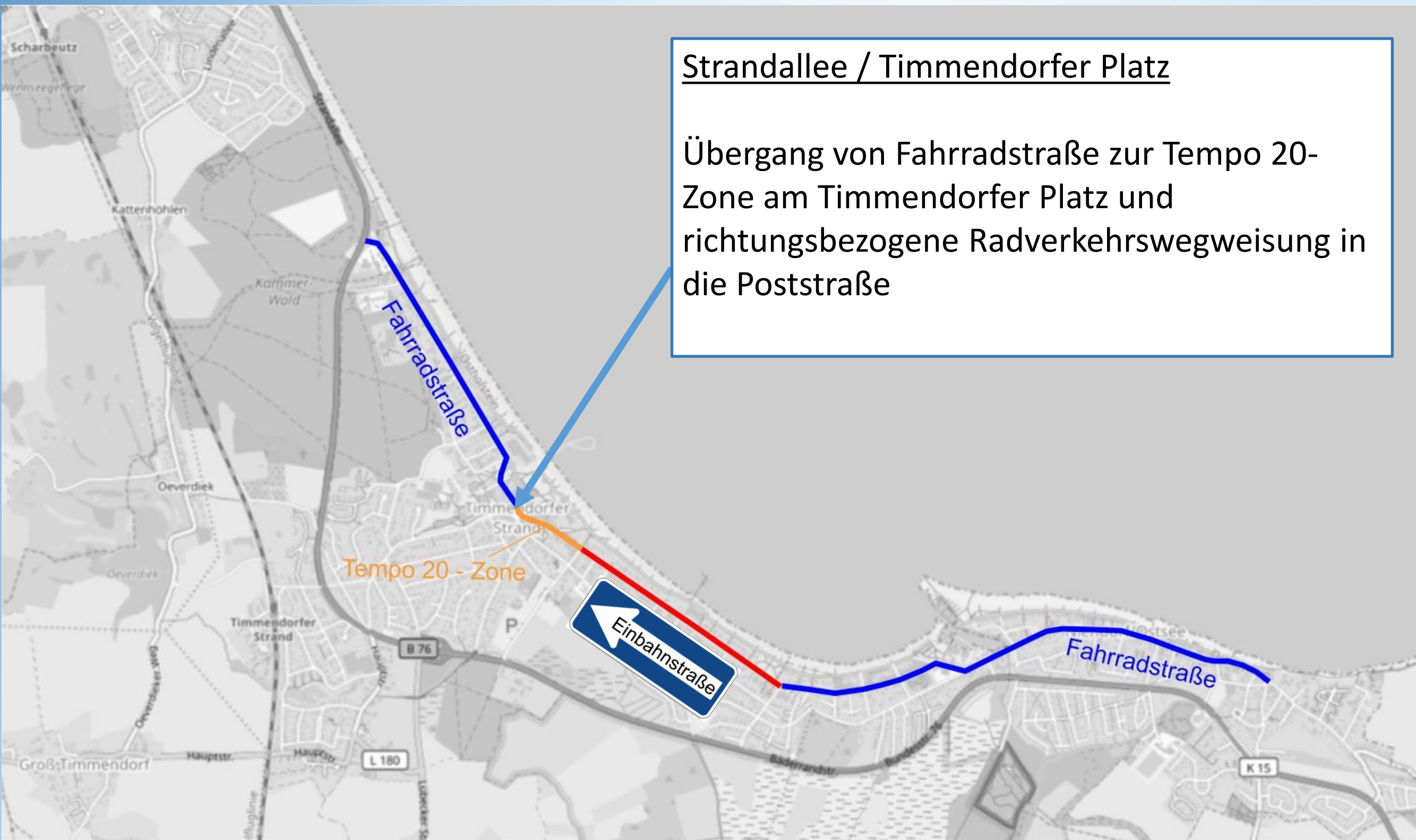


3 Planunterlagen – Einmündung Wohldstraße



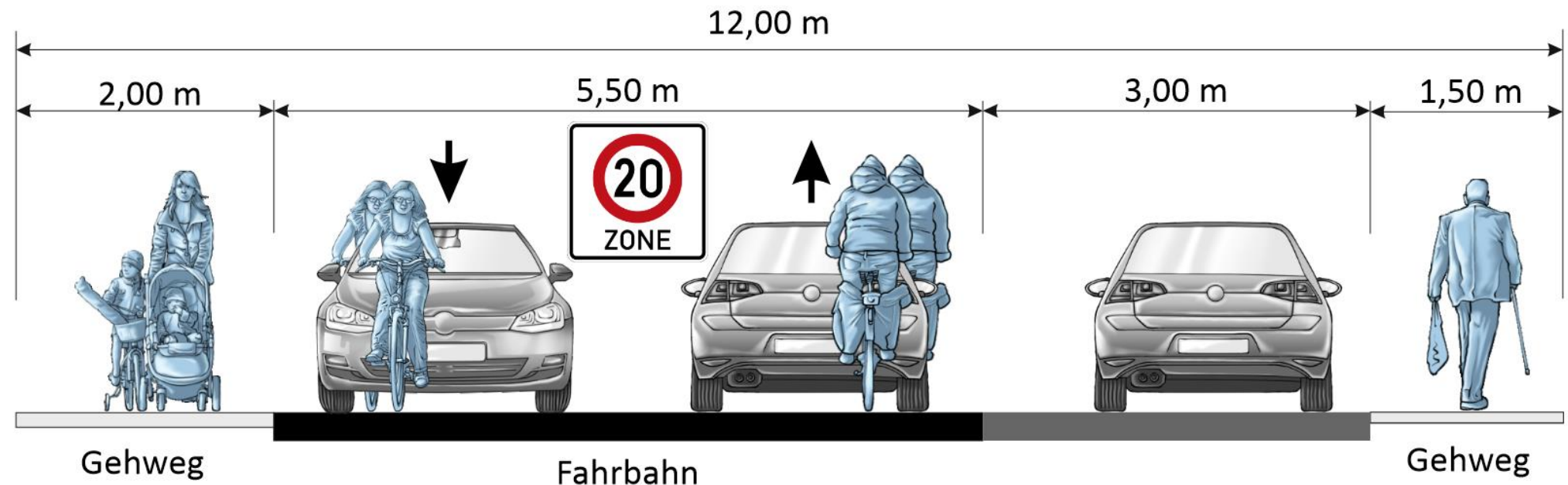
Strandallee / Timmendorfer Platz

Übergang von Fahrradstraße zur Tempo 20-Zone am Timmendorfer Platz und richtungsbezogene Radverkehrswegweisung in die Poststraße

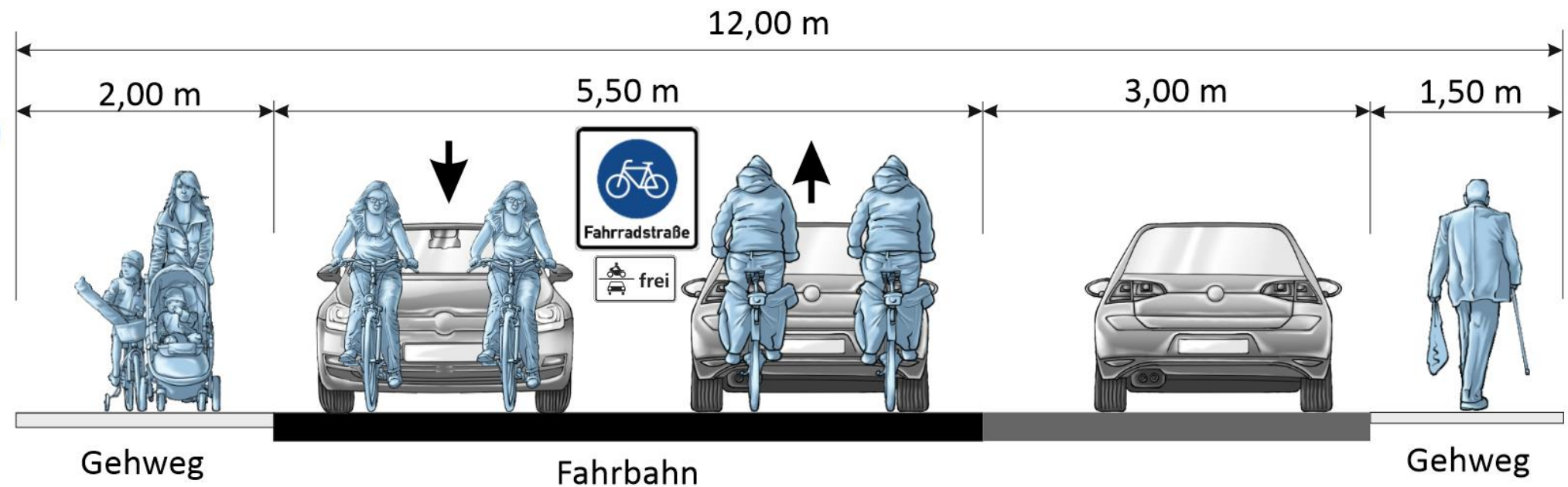


Strandallee, nordwestlich des Timmendorfer Platzes

Bestand



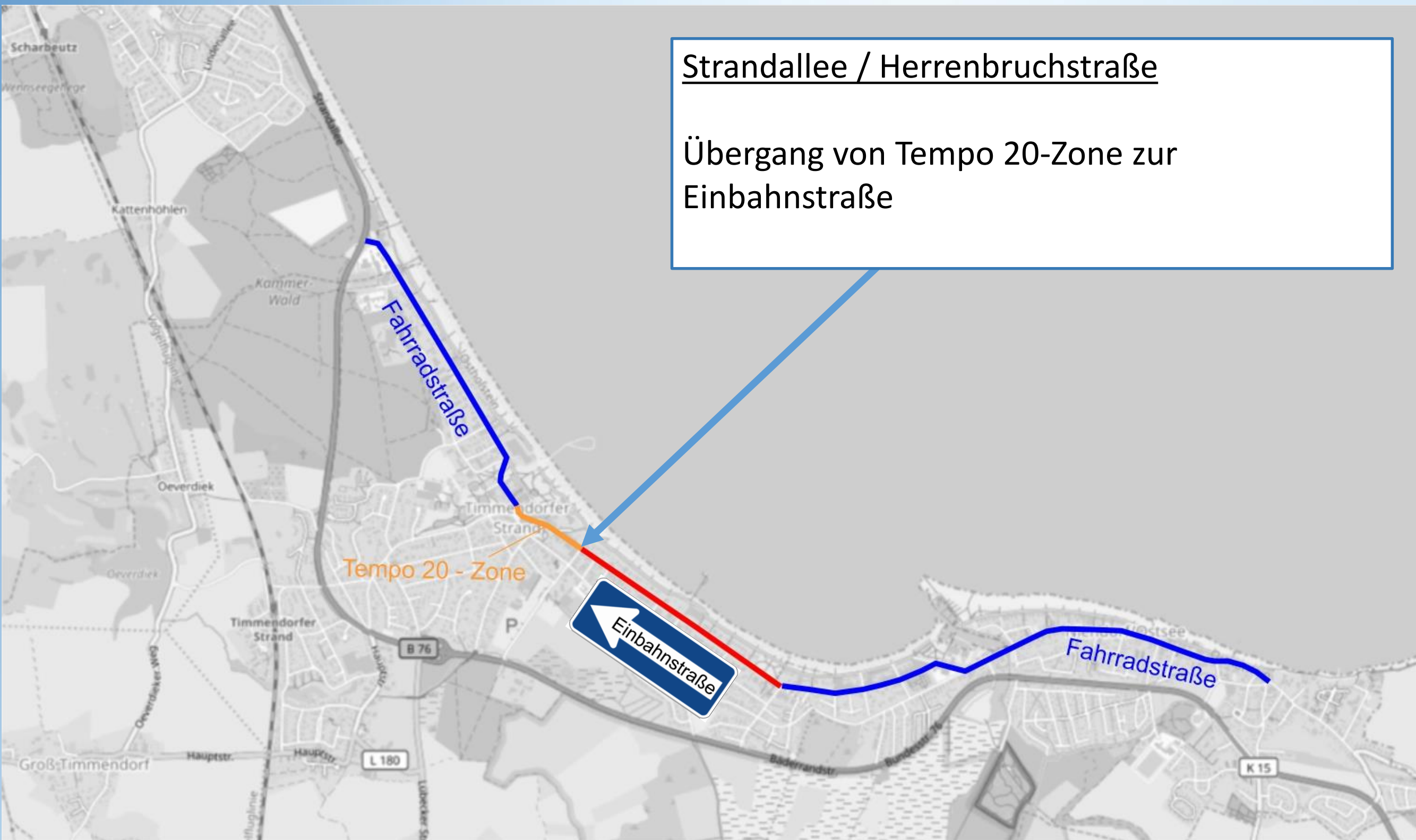
Planung





Strandallee / Herrenbruchstraße

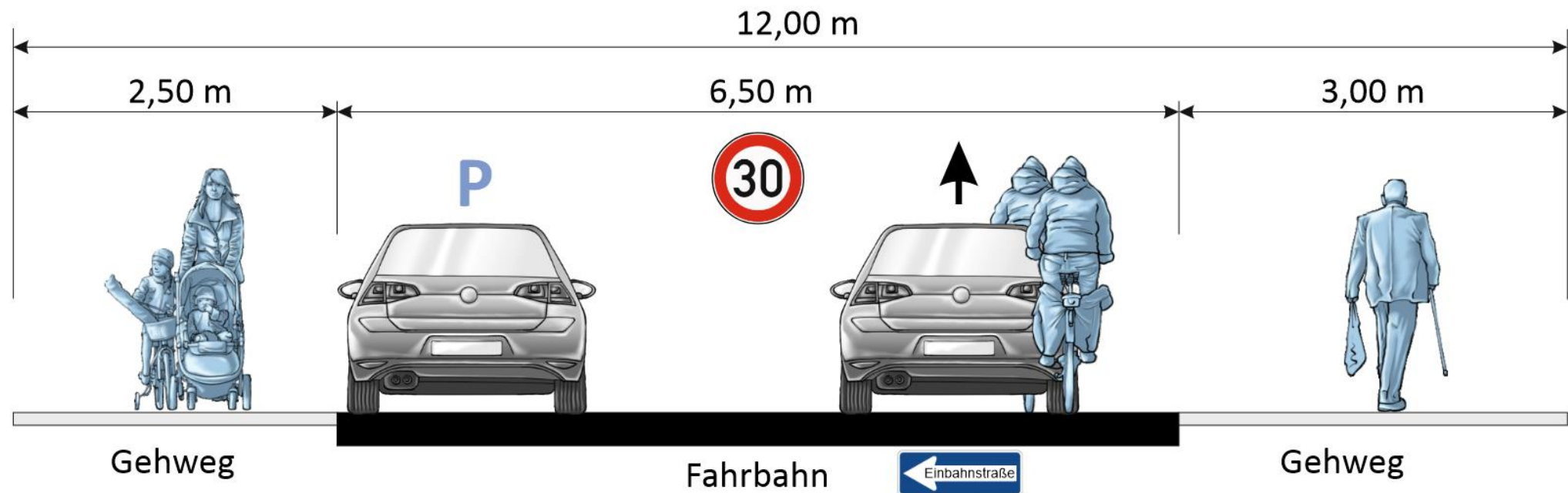
Übergang von Tempo 20-Zone zur
Einbahnstraße



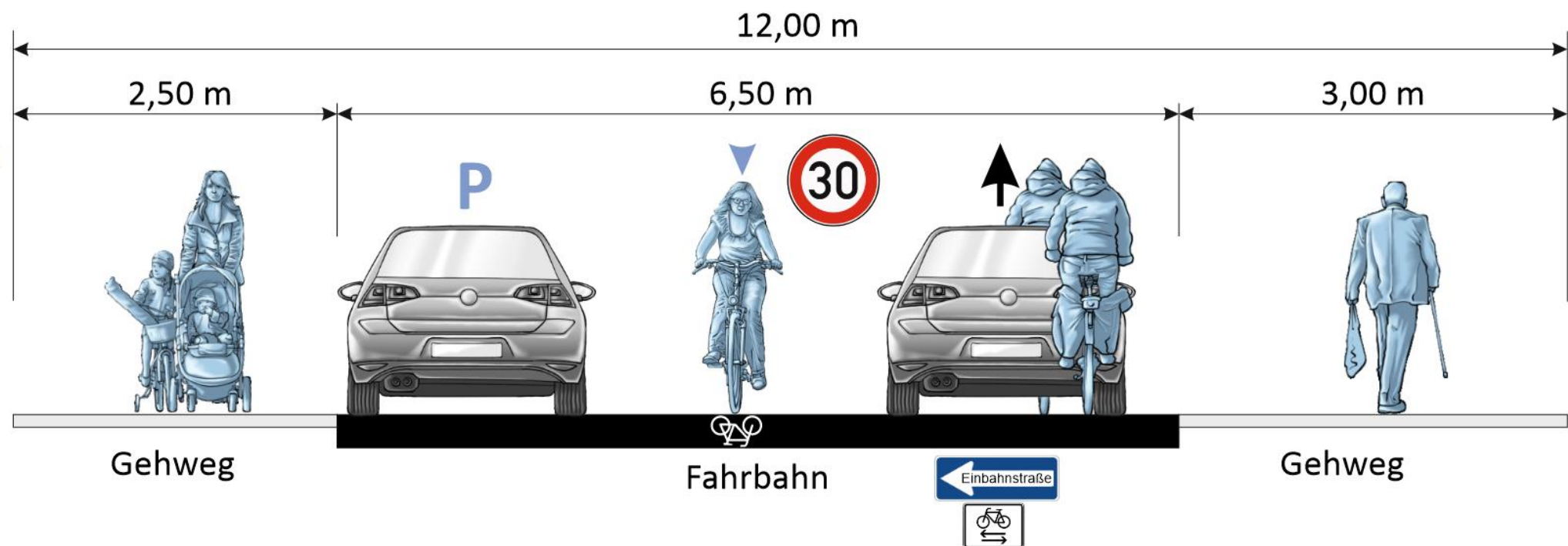


Strandallee, südöstlich des Timmendorfer Platzes

Bestand

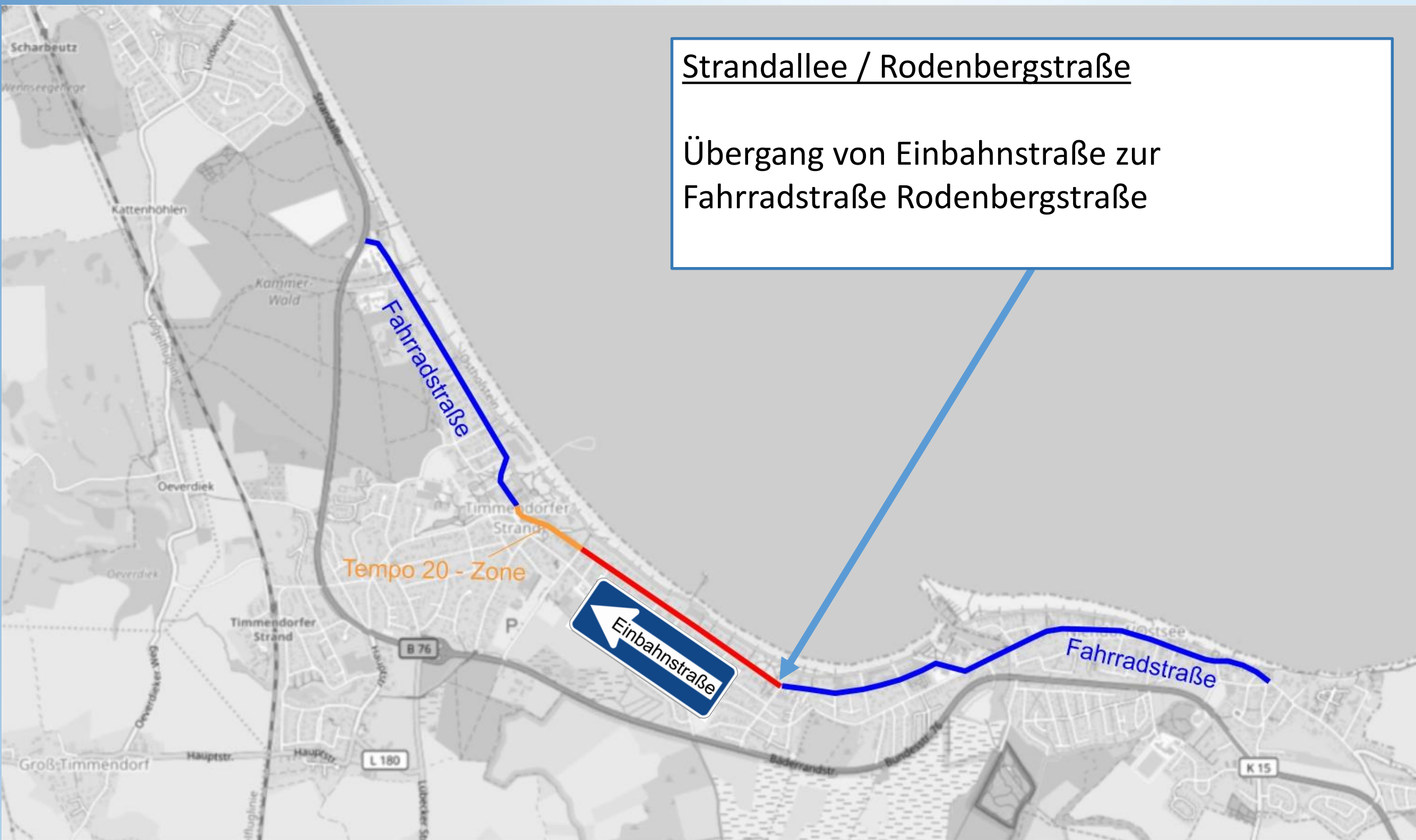


Planung

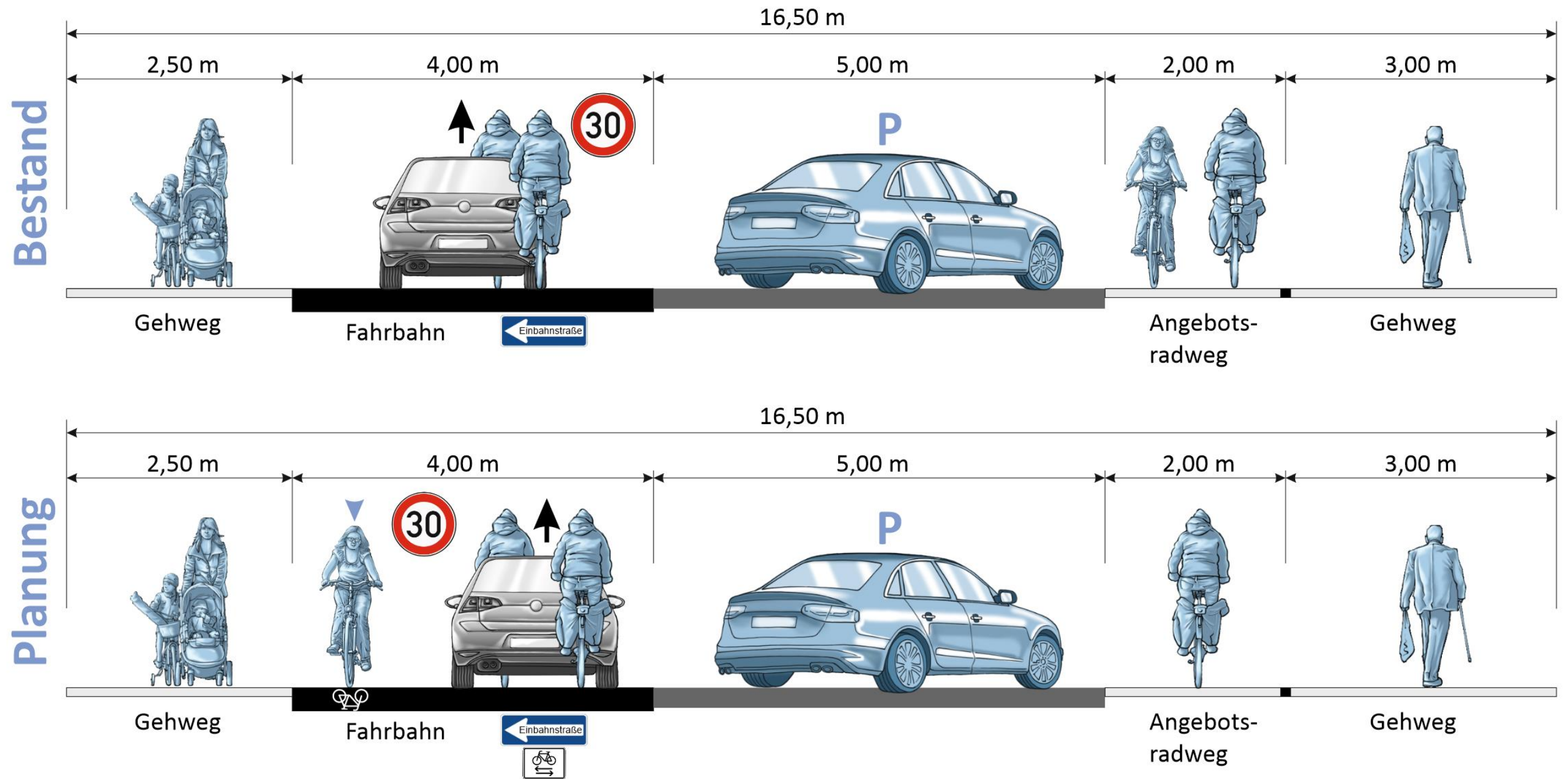


Strandallee / Rodenbergstraße

Übergang von Einbahnstraße zur
Fahrradstraße Rodenbergstraße

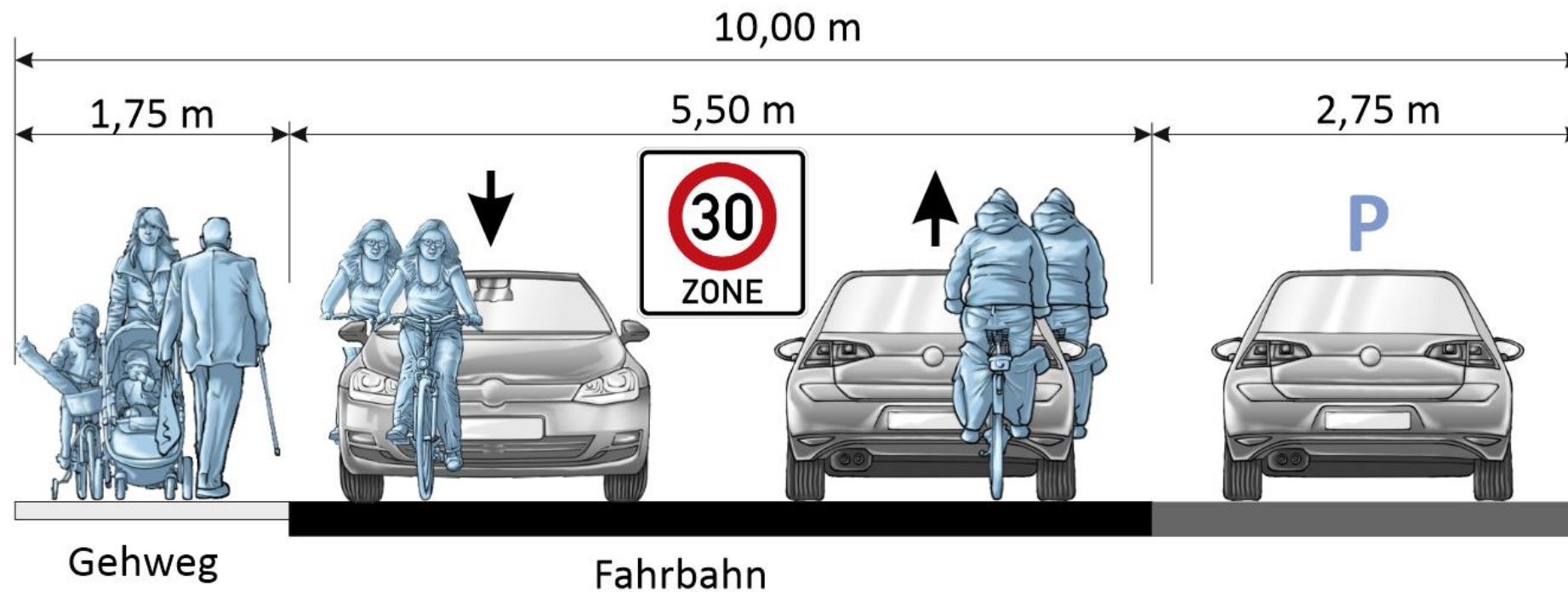


Strandallee, nordöstlich der Rodenbergstraße

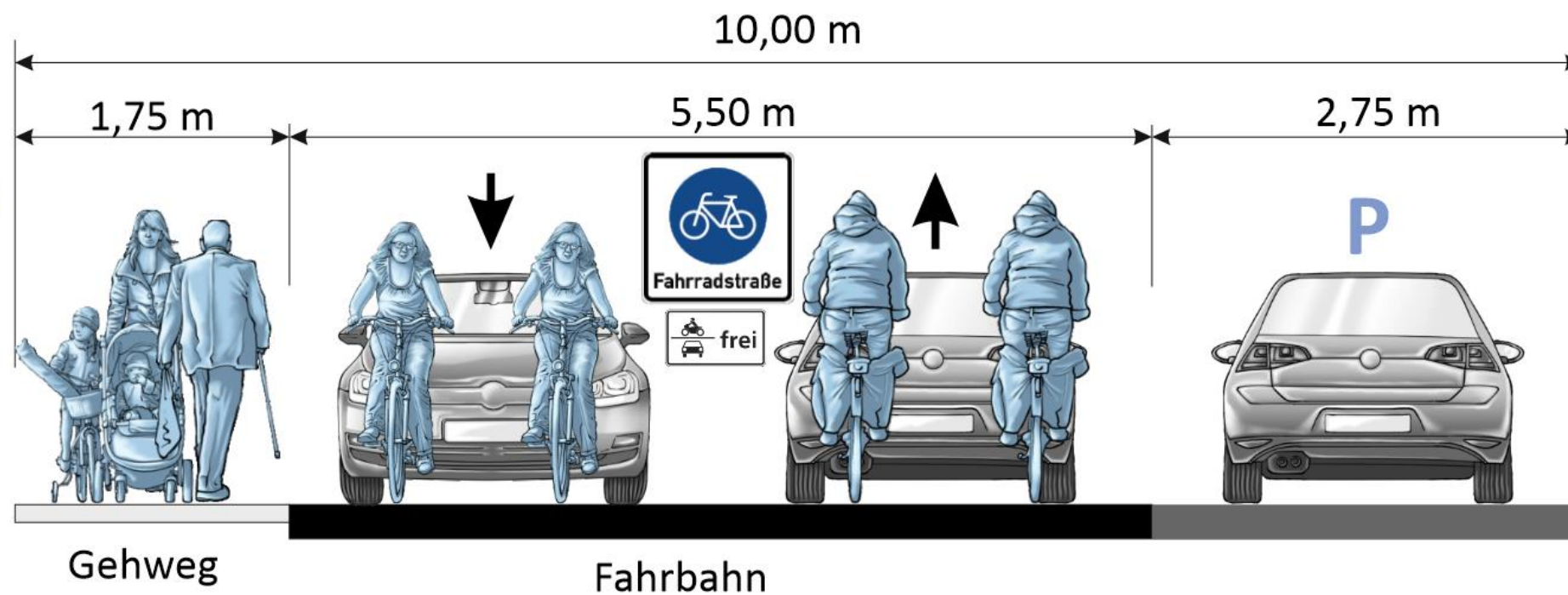




Bestand

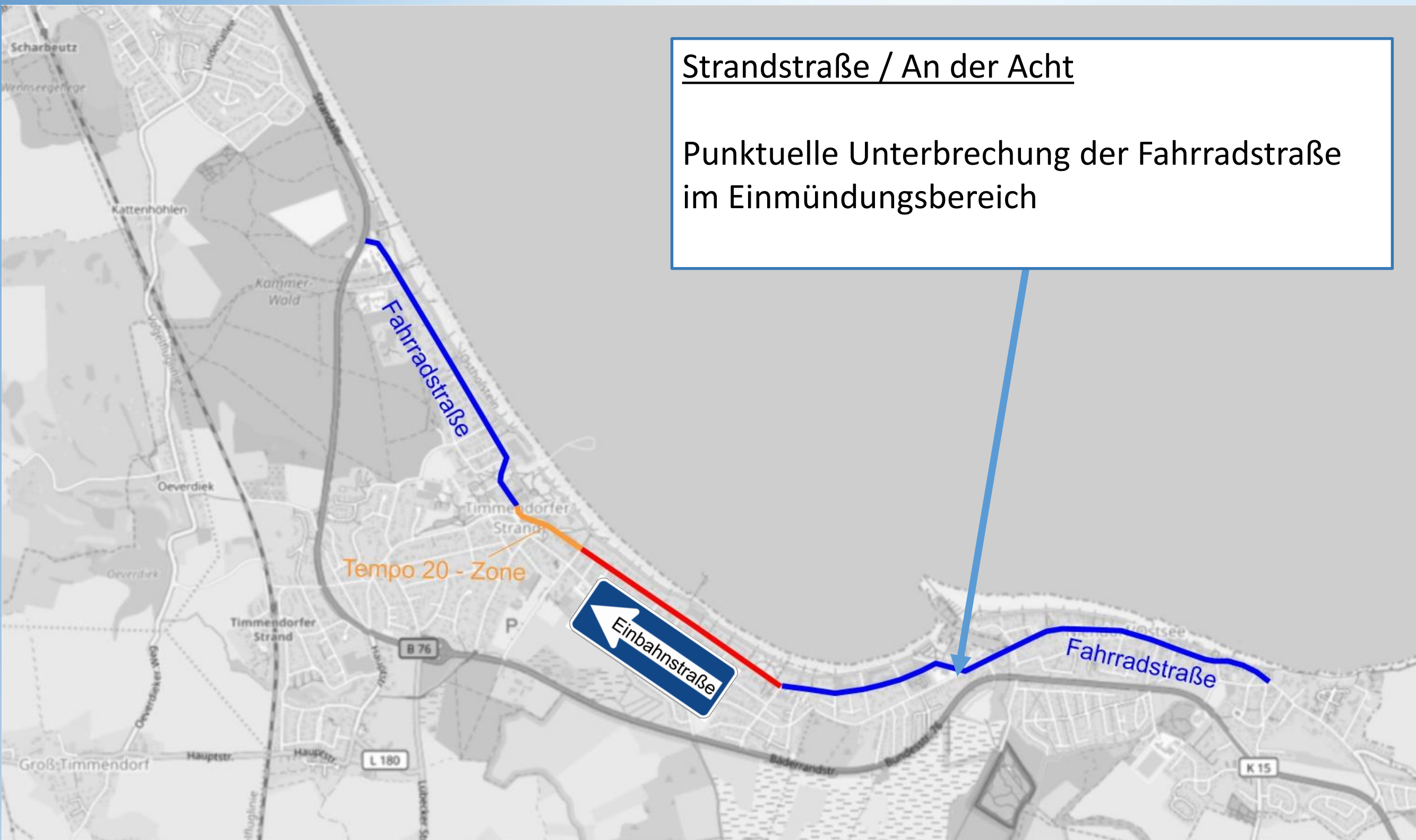


Planung



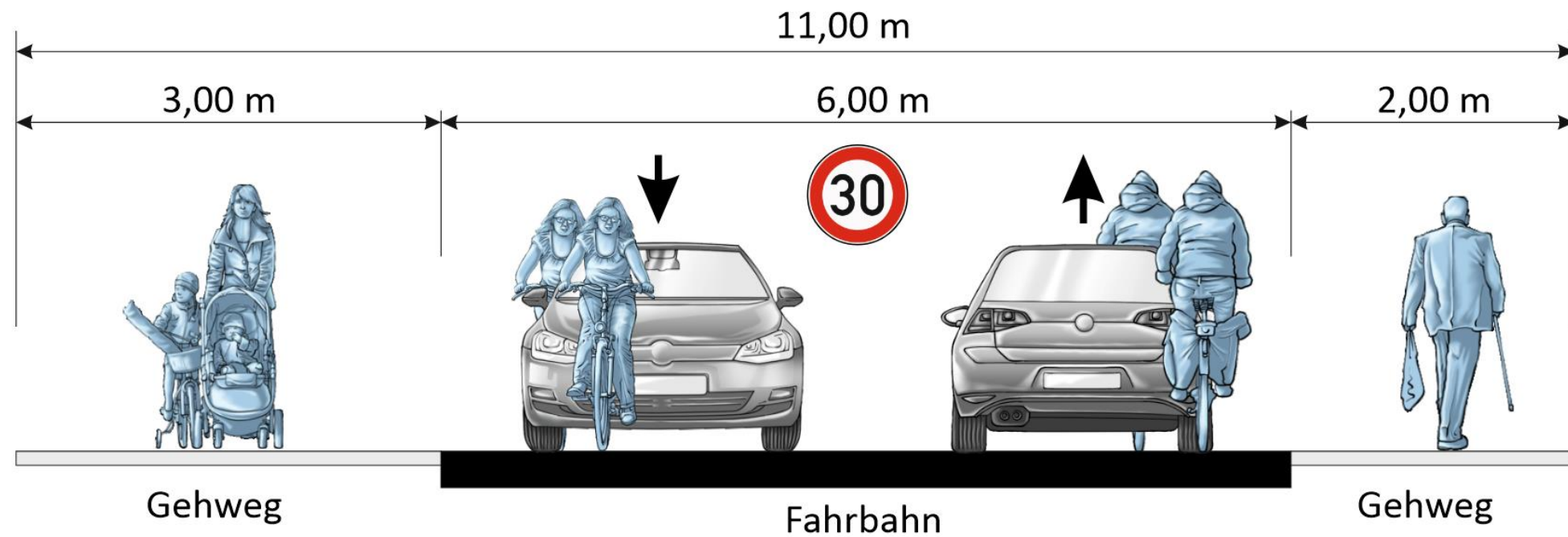
Strandstraße / An der Acht

Punktuelle Unterbrechung der Fahrradstraße
im Einmündungsbereich

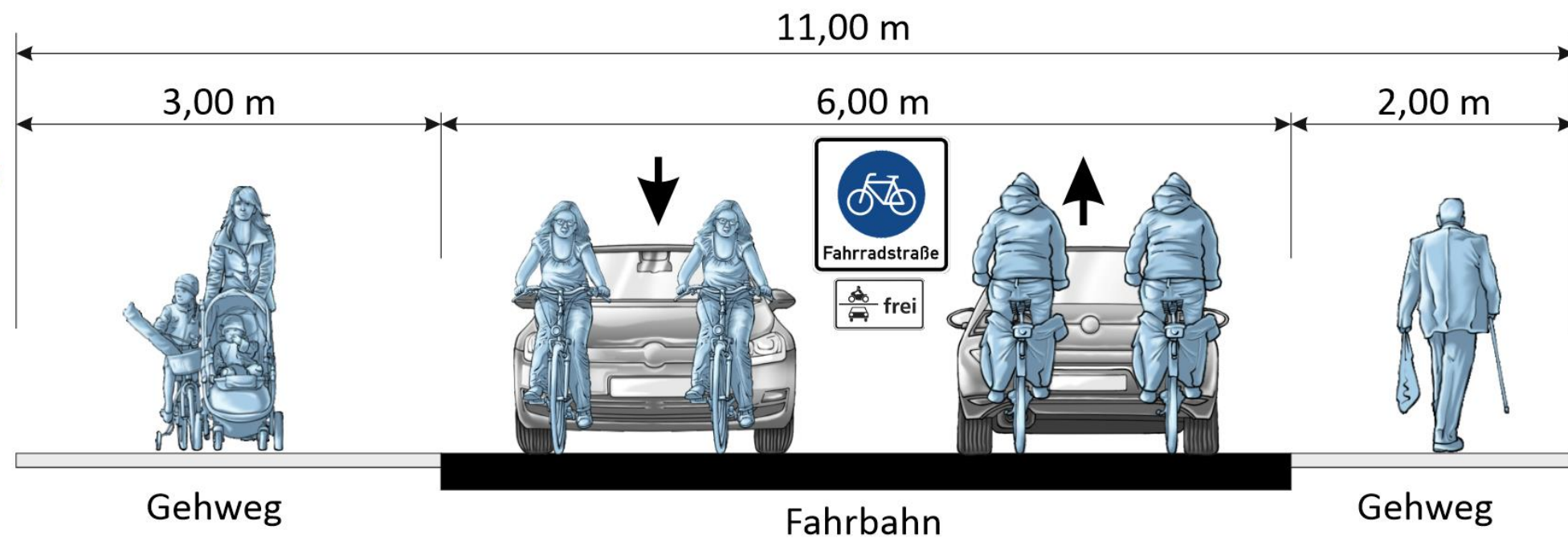




Bestand



Planung



Strandstraße / Hafenstraße

Aufheben der abknickenden Vorfahrt und
Herstellen der Hauptrichtung „Strandstraße“

Leitziel: Fahrradstraße als Vorfahrtstraße



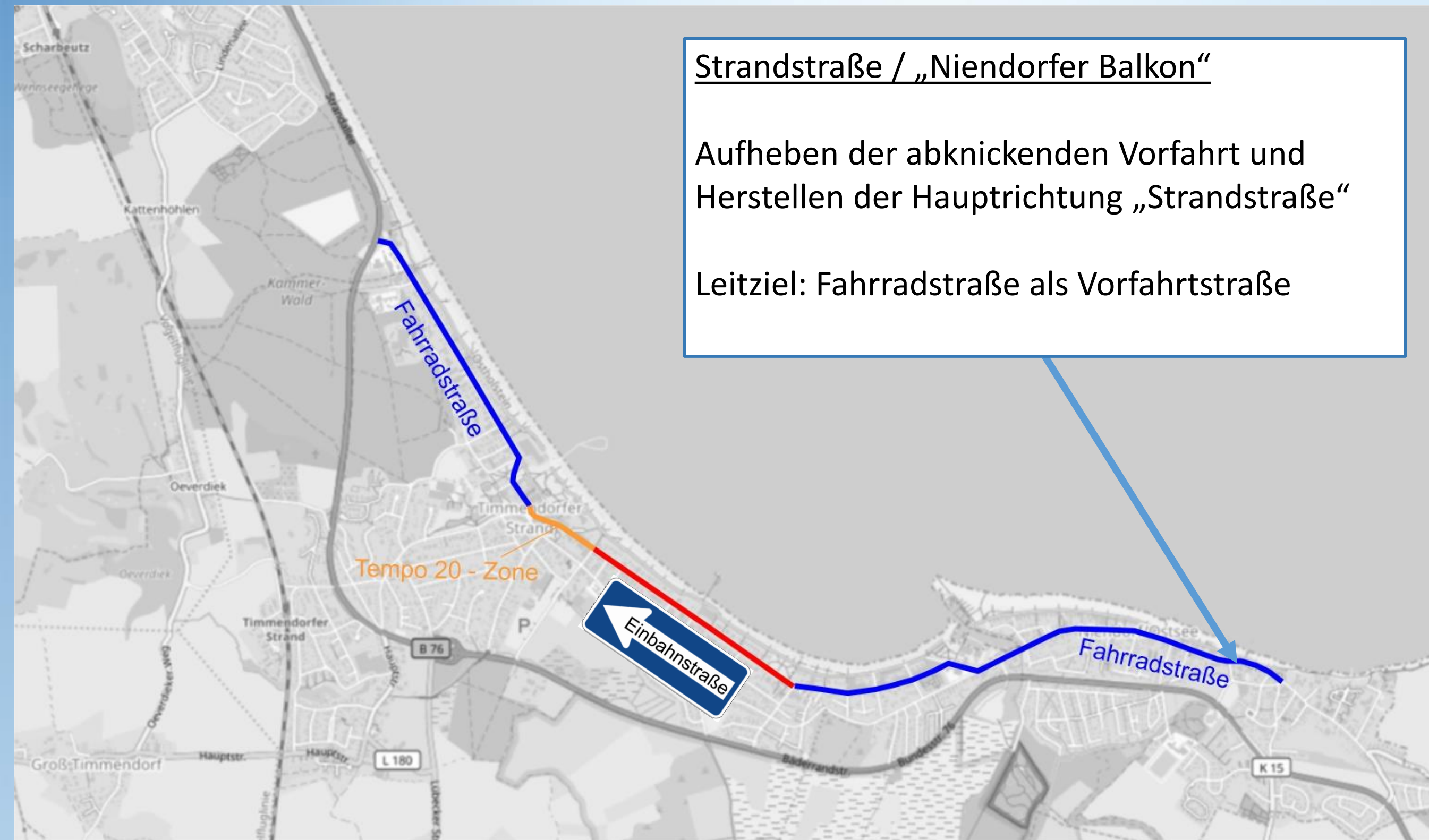
3 Planunterlagen – Einmündung Hafenstraße



Strandstraße / „Niendorfer Balkon“

Aufheben der abknickenden Vorfahrt und
Herstellen der Hauptrichtung „Strandstraße“

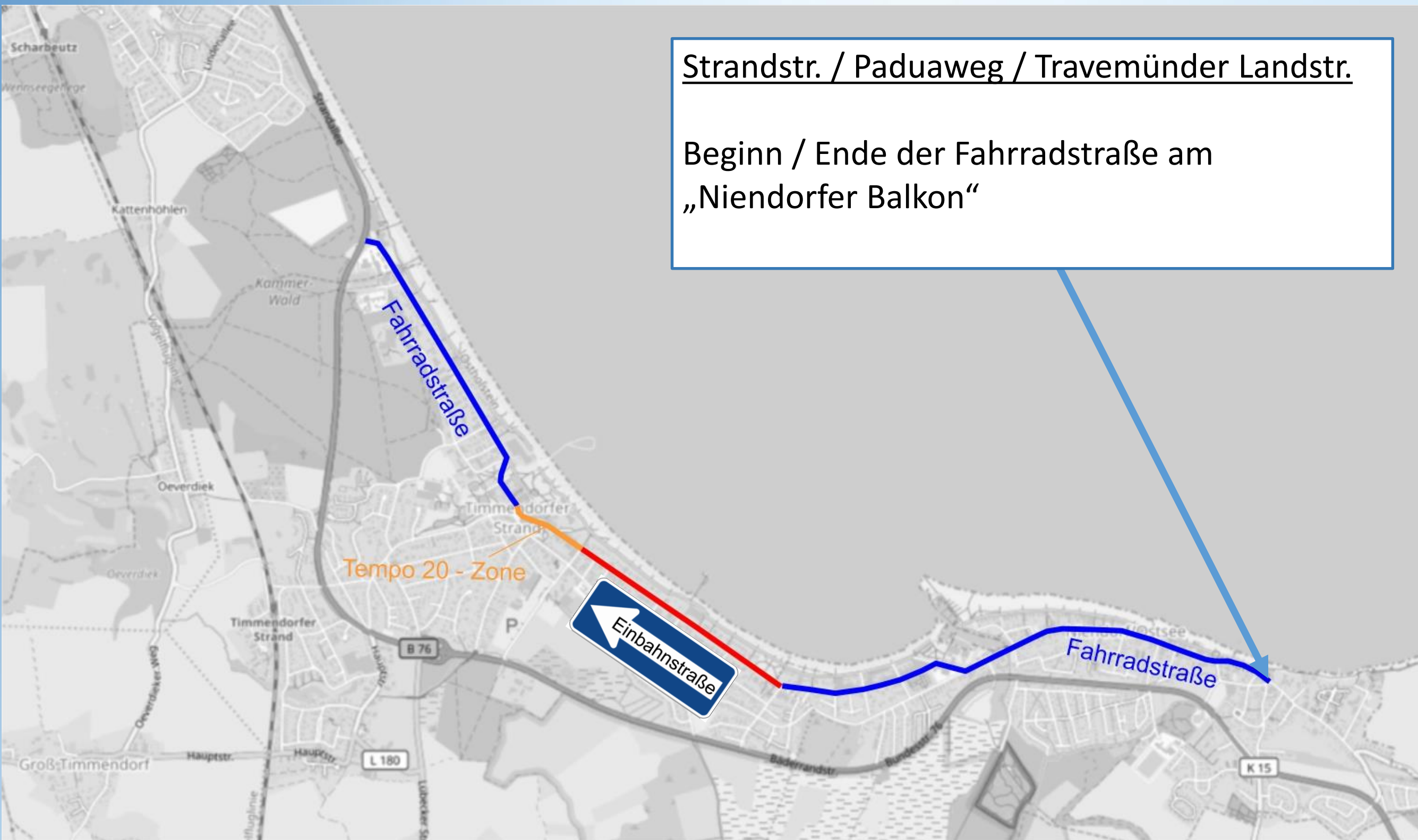
Leitziel: Fahrradstraße als Vorfahrtstraße

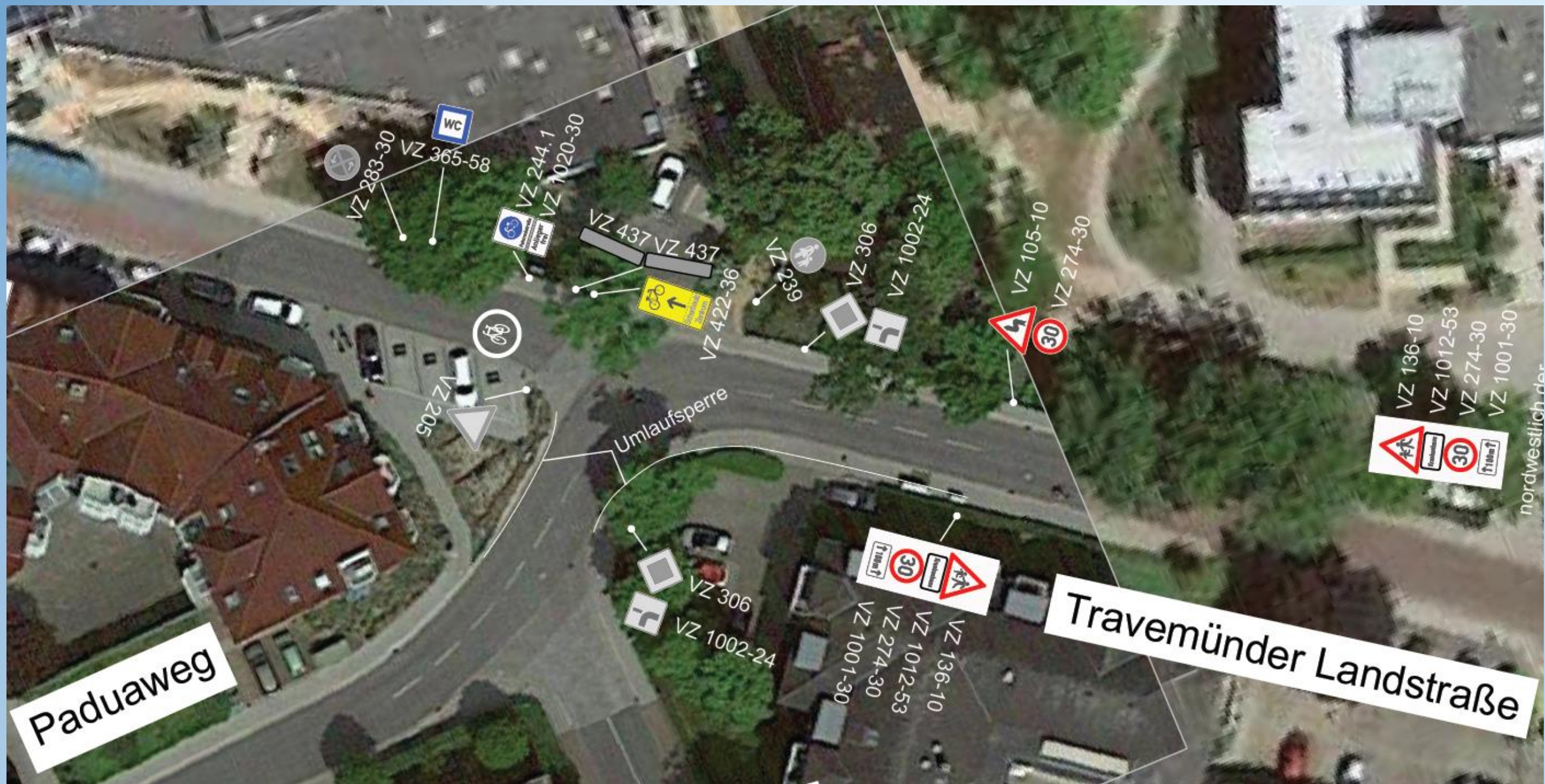




Strandstr. / Paduaweg / Travemünder Landstr.

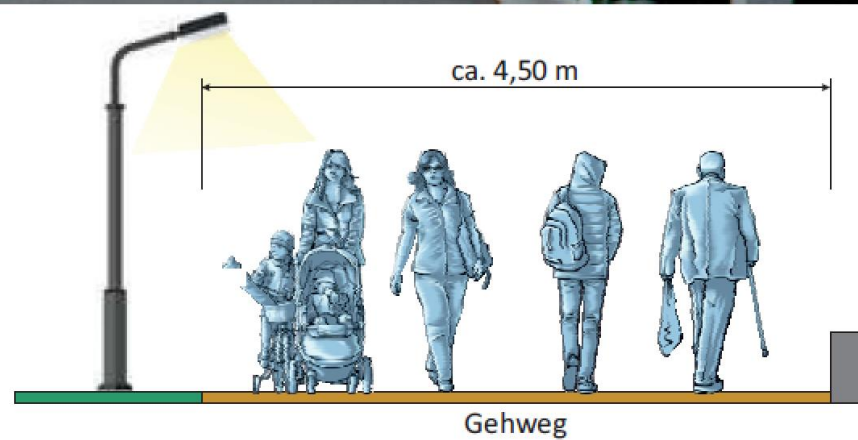
Beginn / Ende der Fahrradstraße am
„Niendorfer Balkon“



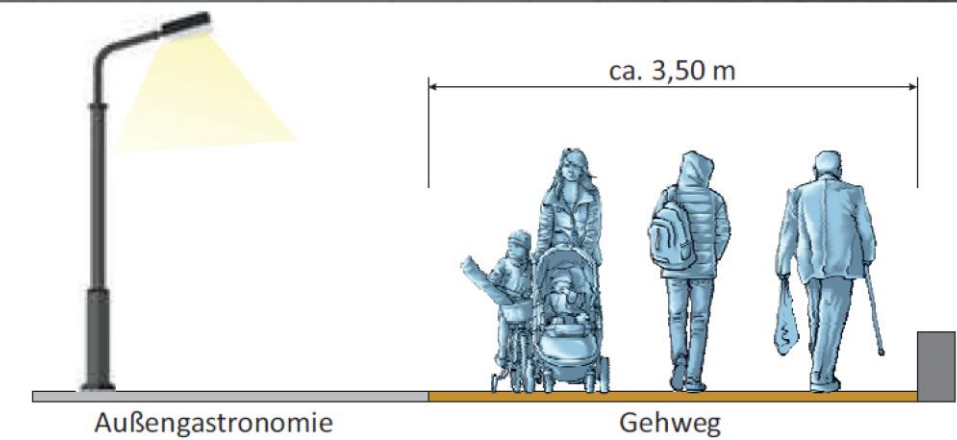




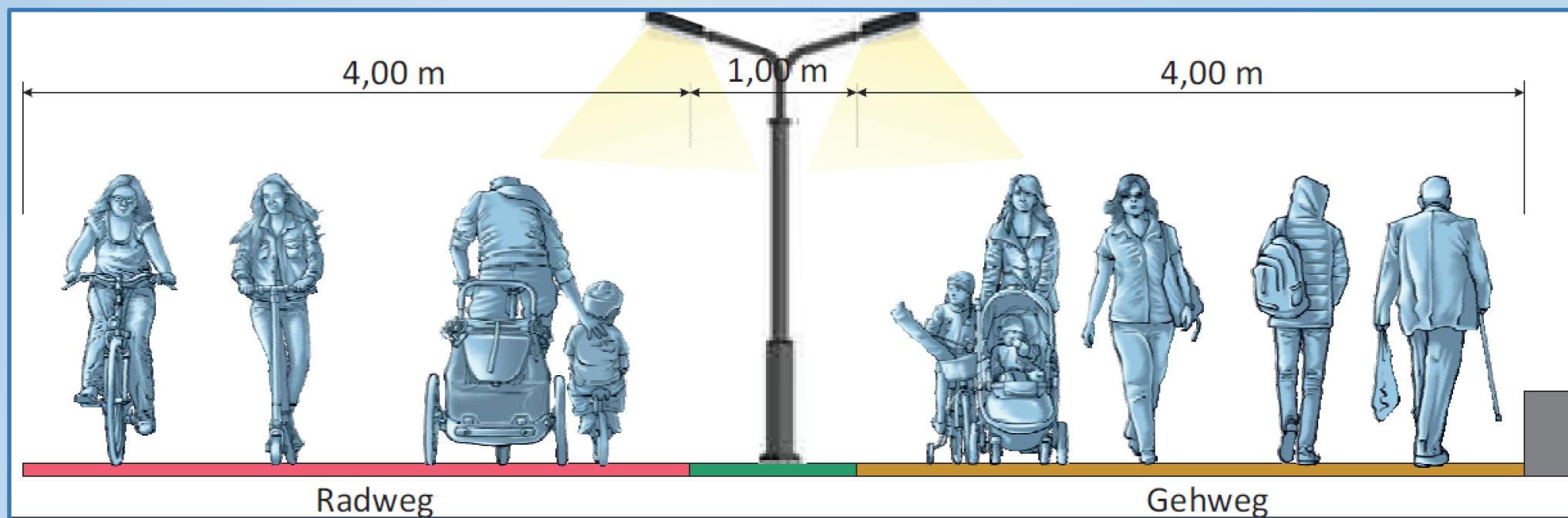
BESTAND

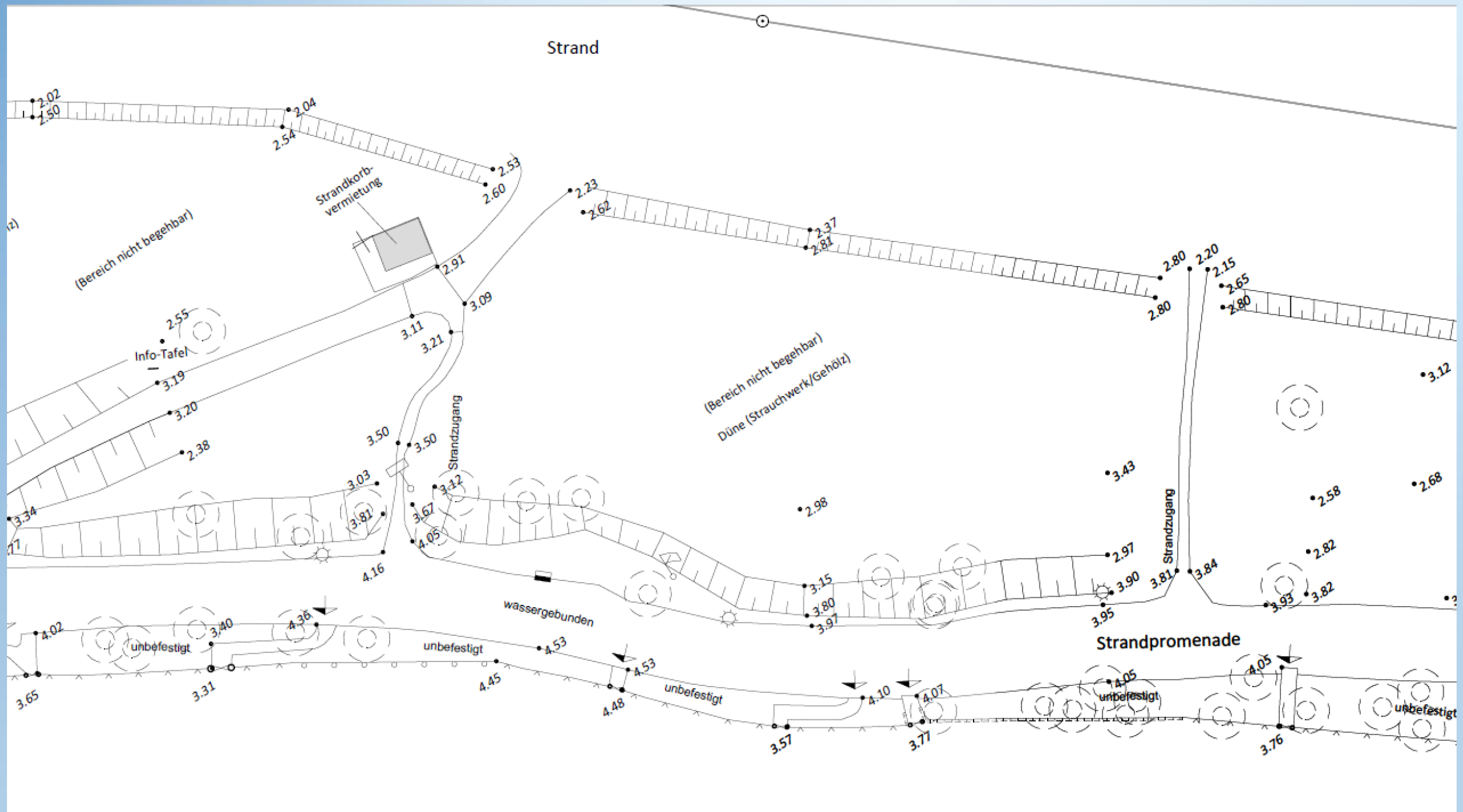


BESTAND



VARIANTE





- Eine verkehrsrechtlich gesicherte Lösung für die Fahrradstraße ist durch Anpassung der Markierung und der Beschilderung herstellbar.
- Perspektivisch sollten bauliche Anpassungen an einigen Knotenpunkten folgen.
- Eine Fahrradstraße ist aufgrund der Verkehrsanteile und des touristischen Anspruches sinnvoll.
- Die Erweiterung der Promenade wird nicht zeitnah möglich sein. Die Einrichtung einer Fahrradstraße schließt die „parallele“ Entwicklung nicht aus.