

VEP Fröndenberg 2030

Anhang VIII - Kartenband

Inhaltsverzeichnis

Analyse:

Karte 1: Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes (Bestand)

Karte 2: zulässige Geschwindigkeiten im Straßennetz (Bestand)

Karte 3: Knotenpunktformen und Straßenraumgestaltung (Bestand)

Karte 4: Zählstellen 2010 und 2014

Karte 5: Querschnittbelastung der Zählstellen 2010 und 2014 (gerundet)

Karte 6: Verkehrsmodell, Kfz-Verkehrsbelastungen 2014, Analysefall

Karte 7: Schwerverkehrsanteile (Zählung 2014)

Karte 8: Bestandsanalyse Fußverkehr

Karte 9: Radroutennetz (Bestand)

Karte 10: Bestandsanalyse Radverkehr

Karte 11: Straßenraumverträglichkeit

Handlungskonzept:

Karte 12: Verkehrsmodell: Verkehrsbelastung im Basisszenario 2030 (im Vergleich zum Analysefall, Kfz/24h)

Karte 13: Definition eines Vorbehaltsnetzes Kfz-Verkehr 2030

Karte 14: Geschwindigkeitskonzept 2030 und weitere Maßnahmen im Kfz-Verkehr

Karte 15: Definition eines Schwerverkehrsnetzes 2030

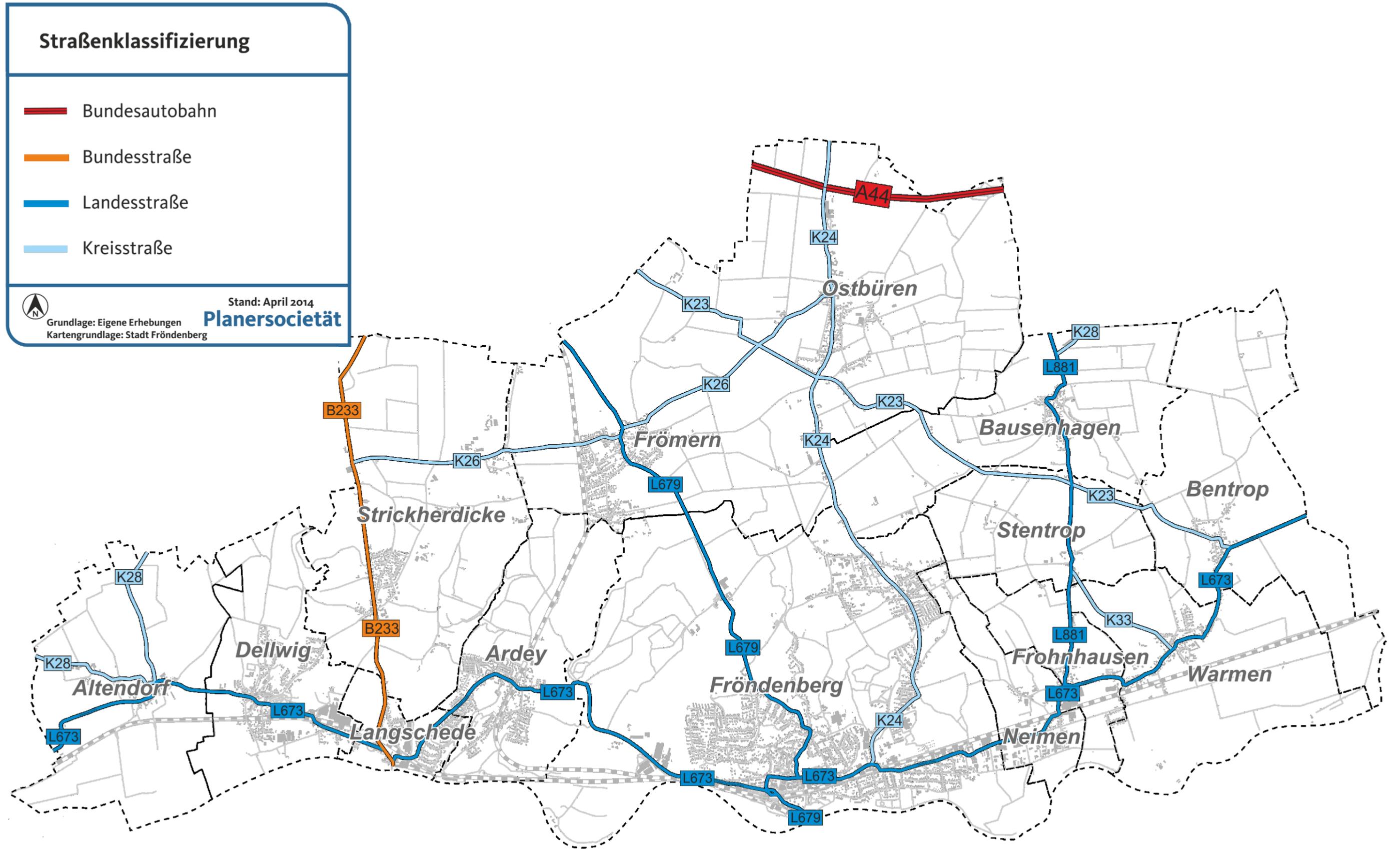
Karte 16: Zielnetz Radverkehr 2030

Karte 17: Infrastrukturmaßnahmen im Radnetz 2030

Karte 18: Maßnahmen im Fußverkehr 2030

Karte 19: ÖPNV: Priorisierung der Haltestellen (u. a. barrierefreier Ausbau, Schulwege, B+R)

Karte 1: Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes (Bestand)



Karte 2: zulässige Geschwindigkeiten im Straßennetz (Bestand)

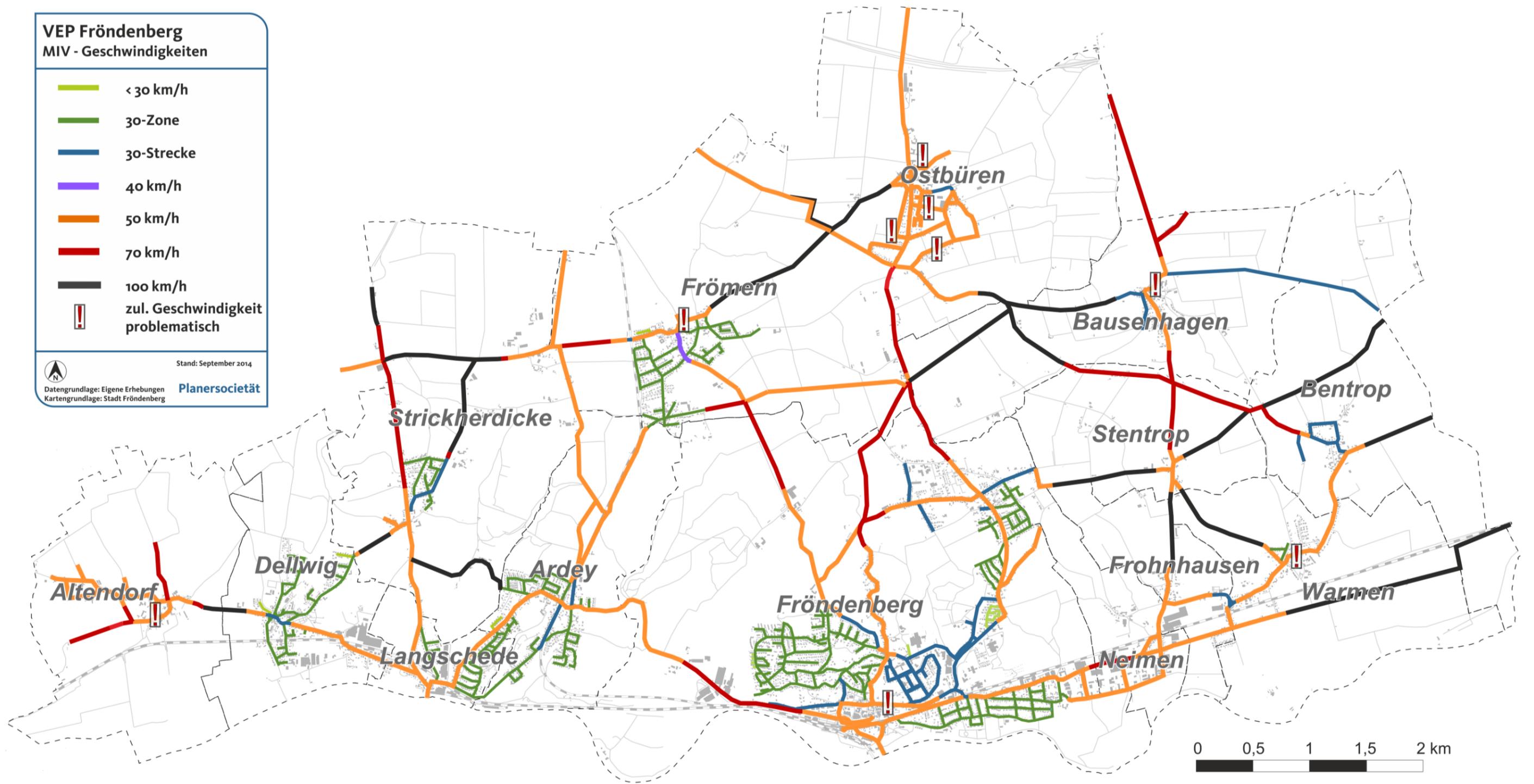
VEP Fröndenberg
MIV - Geschwindigkeiten

-  < 30 km/h
-  30-Zone
-  30-Strecke
-  40 km/h
-  50 km/h
-  70 km/h
-  100 km/h
-  zul. Geschwindigkeit problematisch

Stand: September 2014

Datengrundlage: Eigene Erhebungen
Kartengrundlage: Stadt Fröndenberg

Planersocietät



Karte 3: Knotenpunktformen und Straßenraumgestaltung (Bestand)

VEP Fröndenberg
Knotenpunktformen und
Straßenraumgestaltung

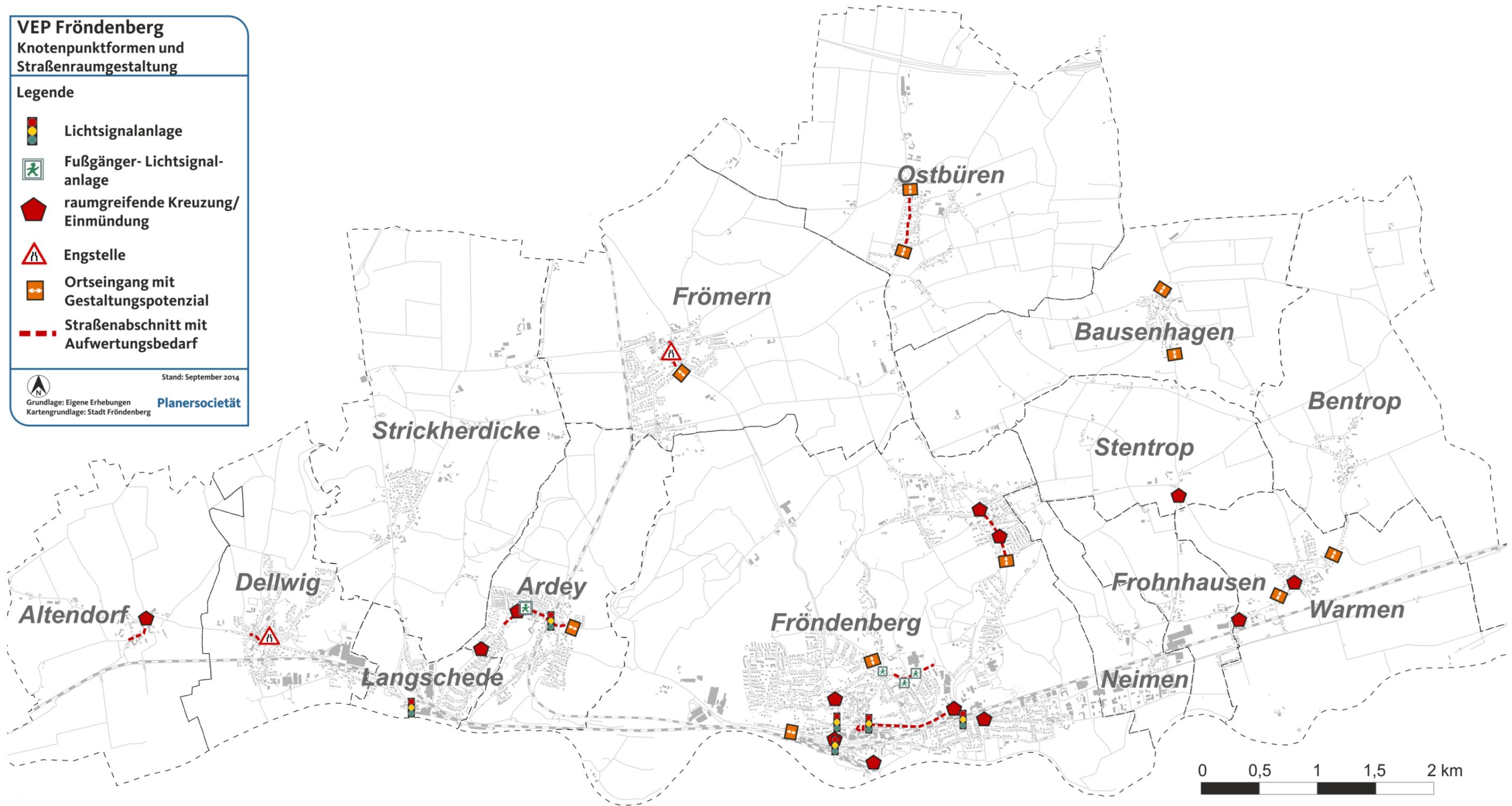
Legende

-  Lichtsignalanlage
-  Fußgänger- Lichtsignal-
anlage
-  raumgreifende Kreuzung/
Einmündung
-  Engstelle
-  Ortseingang mit
Gestaltungspotenzial
-  Straßenabschnitt mit
Aufwertungsbedarf

Stand: September 2014

Grundlage: Eigene Erhebungen
Kartengrundlage: Stadt Fröndenberg

Planersocietät



Zählstellen Fröndenberg 2010 und 2014

-  Zählstelle VEP 2014
-  Kurzzeitzählung VEP 2014
-  Querschnittszählung Straßen NRW 2010



Stand: April 2014
Planersocietät



Karte 5: Querschnittbelastung der Zählstellen 2010 und 2014 (gerundet)

Querschnittbelastung

Tagesverkehr (Kfz, DTVw)

Zählergebnisse 2014 VEP

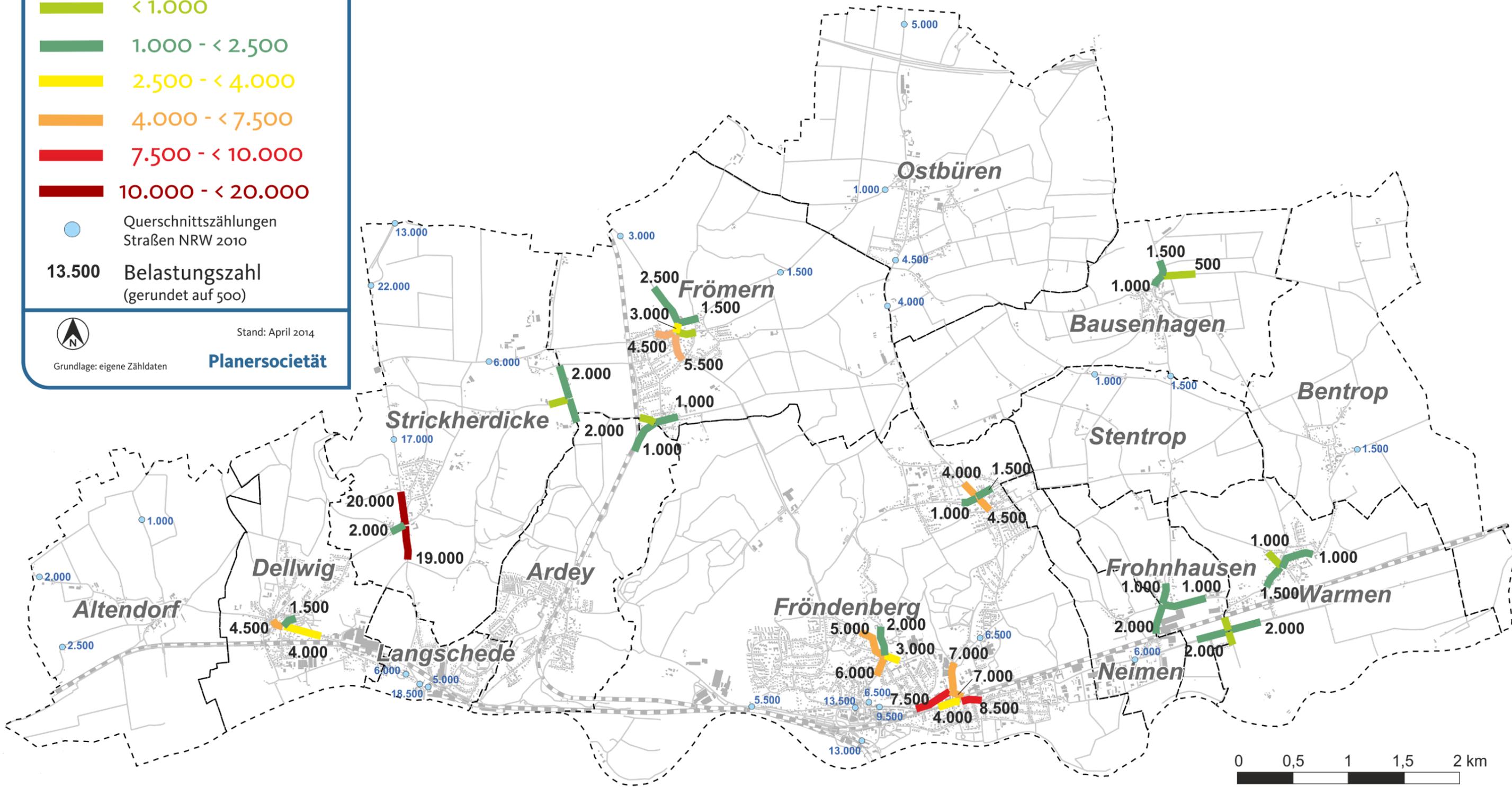
- < 1.000
- 1.000 - < 2.500
- 2.500 - < 4.000
- 4.000 - < 7.500
- 7.500 - < 10.000
- 10.000 - < 20.000

Querschnittszählungen Straßen NRW 2010

13.500 Belastungszahl (gerundet auf 500)

Stand: April 2014

Grundlage: eigene Zähldaten **Planersocietät**



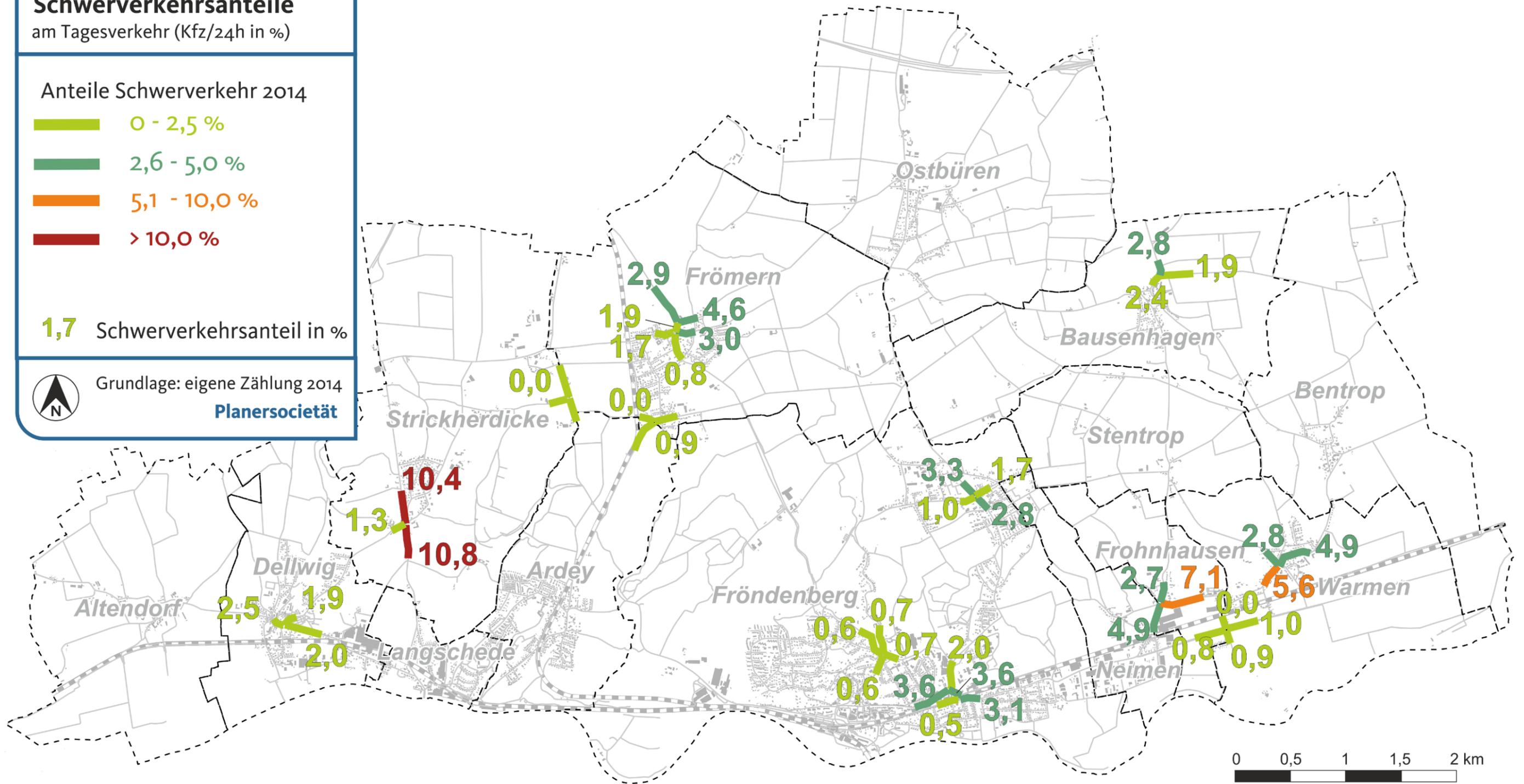
Schwerverkehrsanteile
am Tagesverkehr (Kfz/24h in %)

Anteile Schwerverkehr 2014

- █ 0 - 2,5 %
- █ 2,6 - 5,0 %
- █ 5,1 - 10,0 %
- █ > 10,0 %

1,7 Schwerverkehrsanteil in %

Grundlage: eigene Zählung 2014
Planersocietät



Fußverkehr Bestandsanalyse

Bestand

-  Lichtsignalanlage (LSA)
-  Fußgänger-LSA
-  Fußgängerüberweg
-  Querungshilfe/Mittelinsel (nicht barrierefrei)
-  Fußgängerzone/Innenstadt
-  touristische Wanderwege (Quelle: RVR)
-  Nahversorgungseinrichtung
-  Schulstandort

Mängel

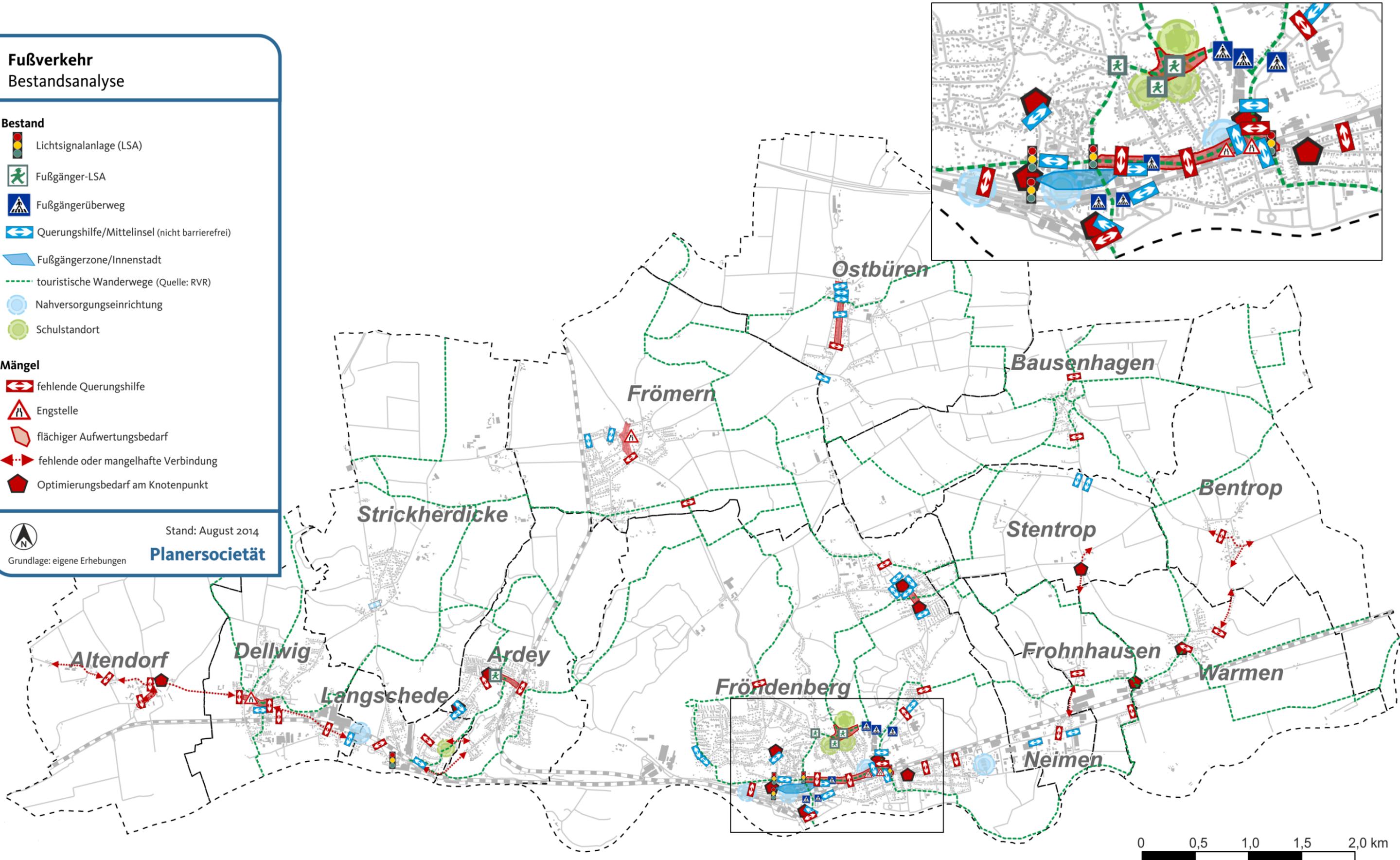
-  fehlende Querungshilfe
-  Engstelle
-  flächiger Aufwertungsbedarf
-  fehlende oder mangelhafte Verbindung
-  Optimierungsbedarf am Knotenpunkt



Stand: August 2014

Planersocietät

Grundlage: eigene Erhebungen

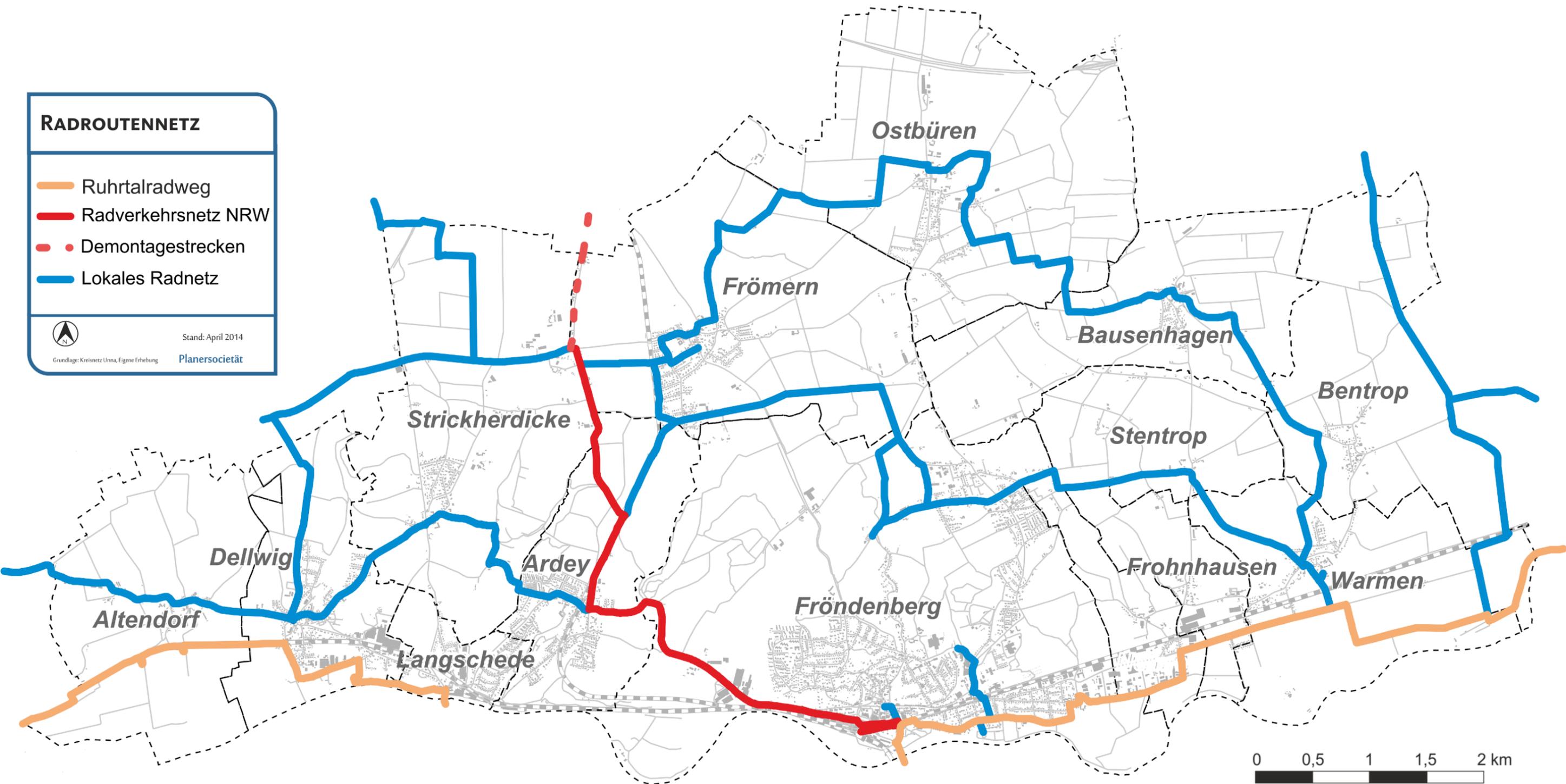


Karte 9: Radroutennetz (Bestand)

RADROUTENNETZ

-  Ruhrtalradweg
-  Radverkehrsnetz NRW
-  Demontagestrecken
-  Lokales Radnetz

 Stand: April 2014
Grundlage: Kreisnetz Unna, Eigene Erhebung **Planersocietät**



Karte 10: Bestandsanalyse Radverkehr

Radverkehr Bestandsanalyse

Radinfrastruktur und Gehwege

-  Gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Gehweg, Radfahrer frei
-  Schutz-/Radfahrstreifen
-  ≤ 30 km/h, Mischverkehr

Ausgewiesene Radrouten

-  Radroute
-  Ruhrtalradweg

Mängelanalyse

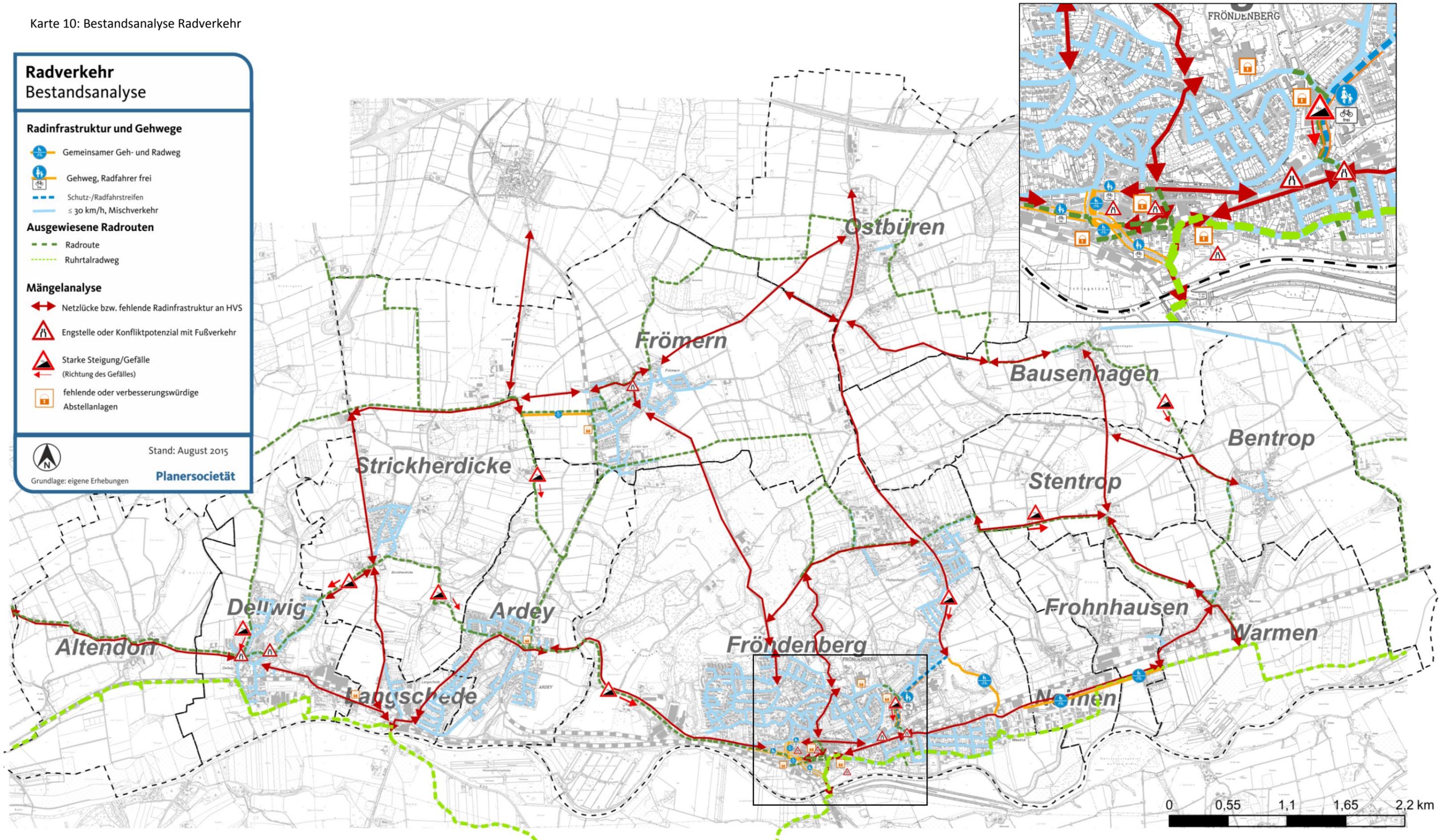
-  Netzlücke bzw. fehlende Radinfrastruktur an HVS
-  Engstelle oder Konfliktpotenzial mit Fußverkehr
-  Starke Steigung/Gefälle (Richtung des Gefälles)
-  fehlende oder verbesserungswürdige Abstellanlagen



Stand: August 2015

Grundlage: eigene Erhebungen

Planersocietät



Bewertung der Straßenraumverträglichkeit

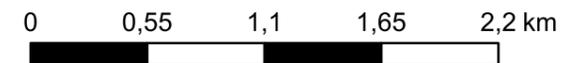
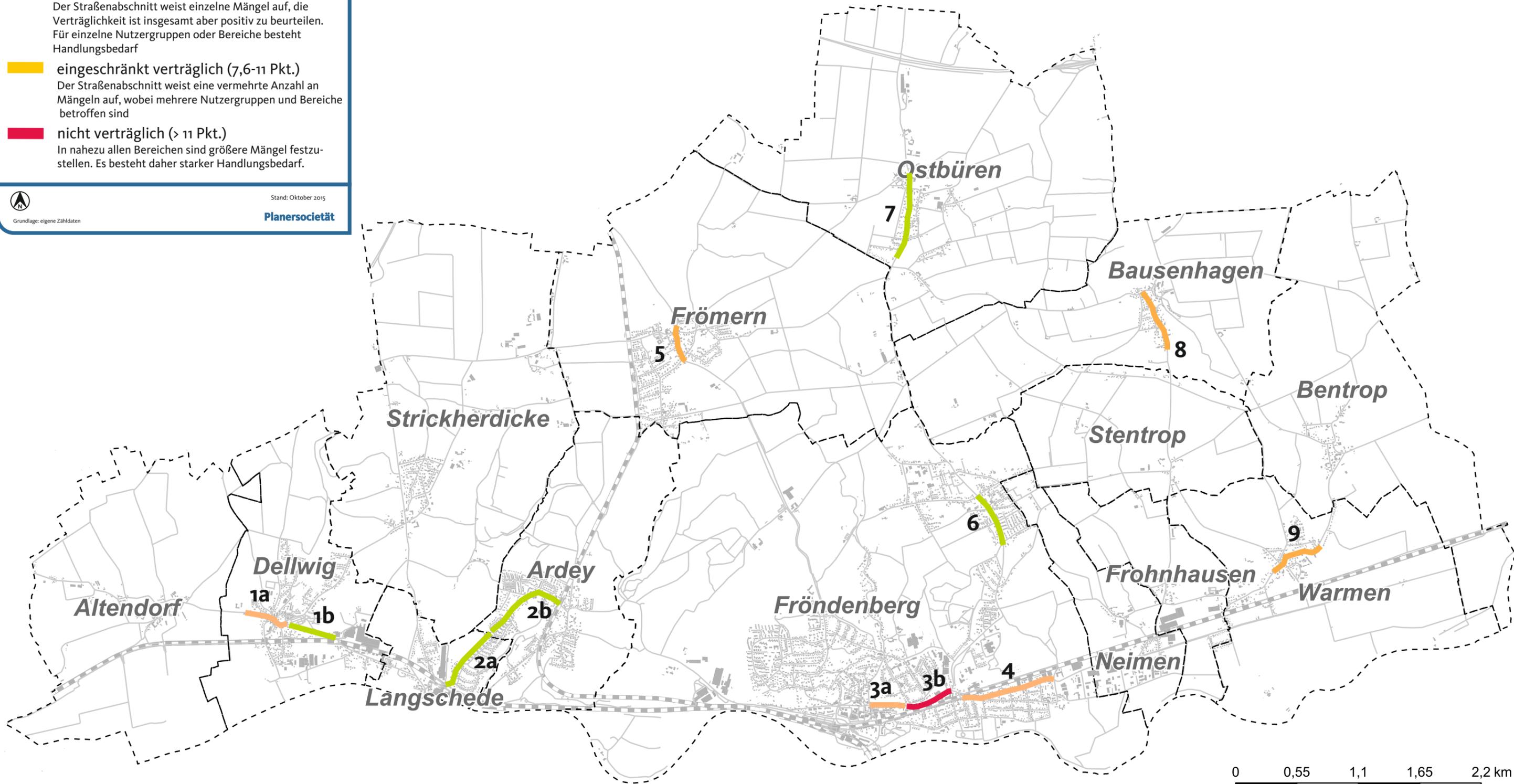
- verträglich (0-4 Pkt.)**
 Der Straßenabschnitt weist keine oder nur sehr geringe Mängel in Hinblick auf die Verträglichkeit auf. Es besteht i.d.R. kein Handlungsbedarf.
- weitestgehend verträglich (4,1-7,5 Pkt.)**
 Der Straßenabschnitt weist einzelne Mängel auf, die Verträglichkeit ist insgesamt aber positiv zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht Handlungsbedarf.
- eingeschränkt verträglich (7,6-11 Pkt.)**
 Der Straßenabschnitt weist eine vermehrte Anzahl an Mängeln auf, wobei mehrere Nutzergruppen und Bereiche betroffen sind.
- nicht verträglich (> 11 Pkt.)**
 In nahezu allen Bereichen sind größere Mängel festzustellen. Es besteht daher starker Handlungsbedarf.



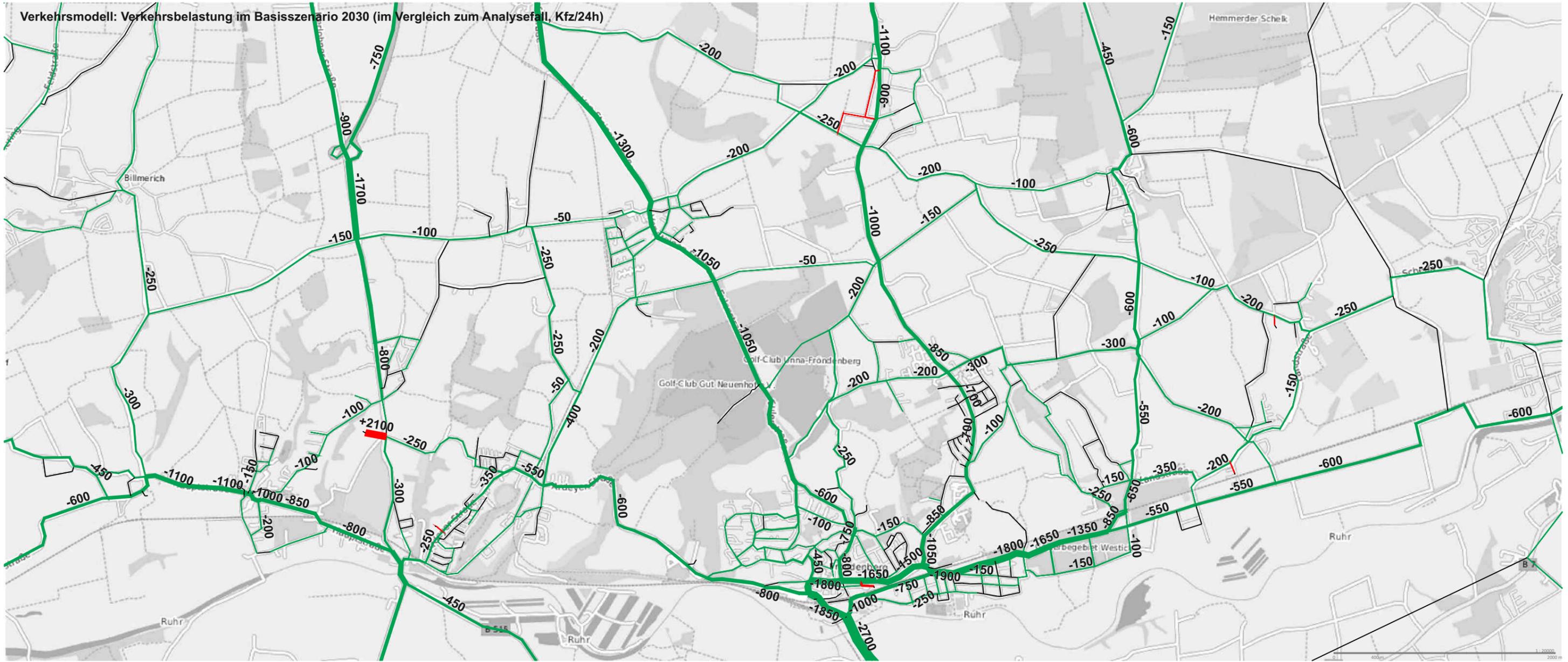
Grundlage: eigene Zähldaten

Stand: Oktober 2015

Planersocietät



Verkehrsmodell: Verkehrsbelastung im Basisszenario 2030 (im Vergleich zum Analysefall, Kfz/24h)



VEP Fröndenberg Vorbehaltsnetz Kfz-Verkehr

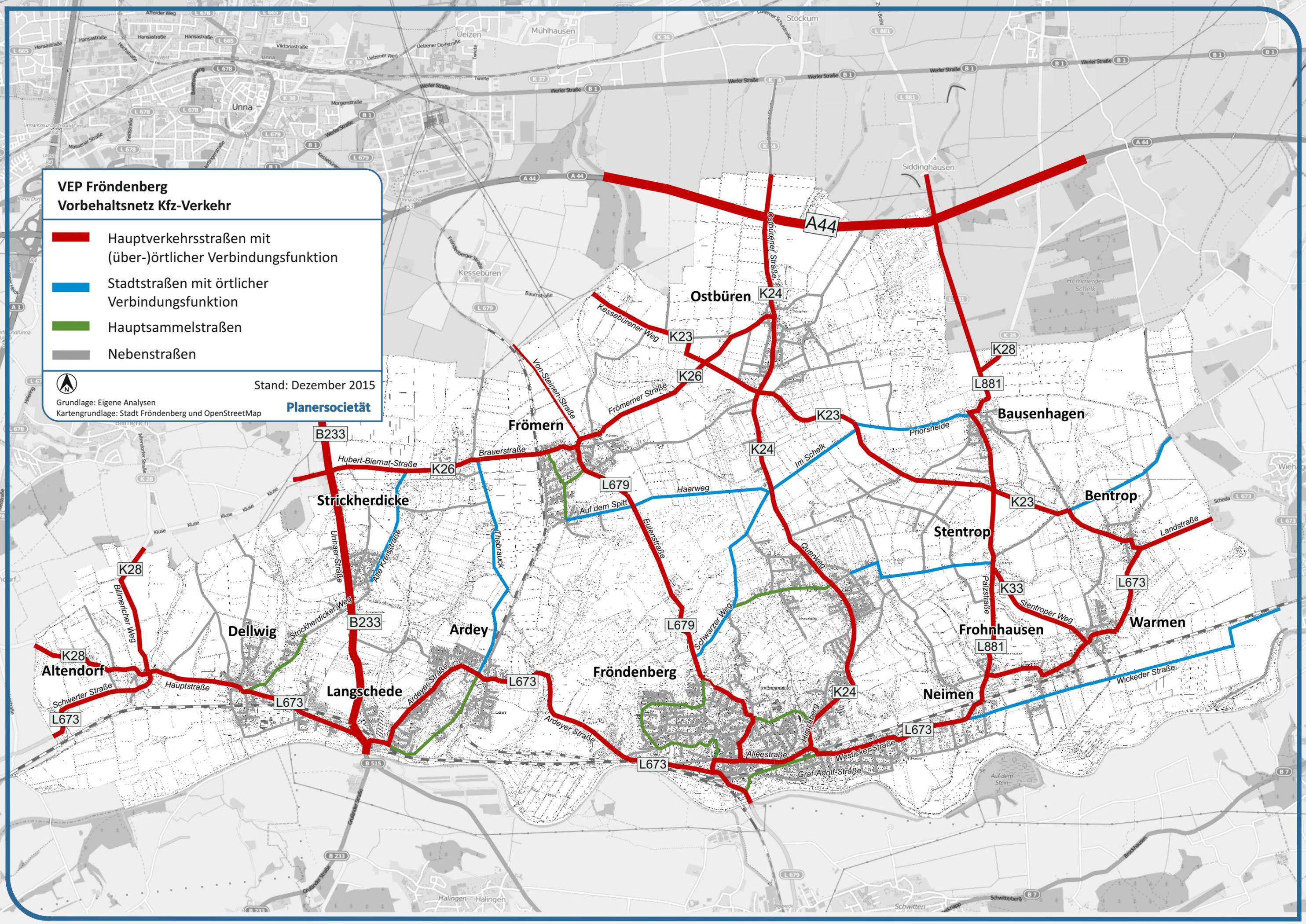
-  Hauptverkehrsstraßen mit (über-)örtlicher Verbindungsfunktion
-  Stadtstraßen mit örtlicher Verbindungsfunktion
-  Hauptsammelstraßen
-  Nebenstraßen



Stand: Dezember 2015

Grundlage: Eigene Analysen
Kartengrundlage: Stadt Fröndenberg und OpenStreetMap

Planersocietät



VEP Fröndenberg Geschwindigkeitsanpassungen

Bestand:

- Tempo 30-Zone bzw. < 30 km/h
- Tempo 30-Strecke
- 50 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h

Maßnahmen bis 2030:

Prüfung einer neuen ...

- ... Tempo 30-Zone
- ... 30 km/h-Strecke
- ... 50 km/h-Strecke
- ... 70 km/h-Strecke

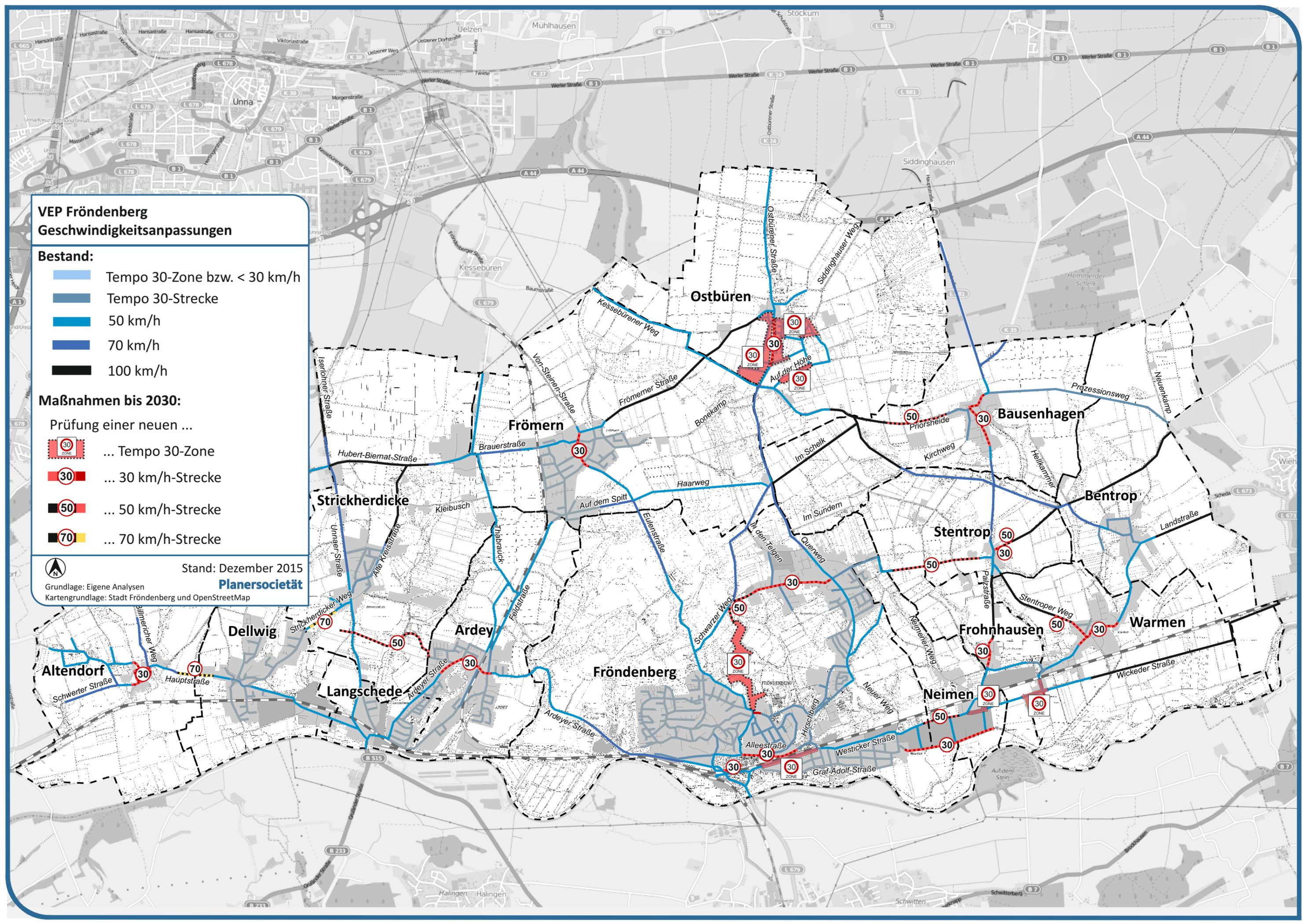


Stand: Dezember 2015

Planersocietät

Grundlage: Eigene Analysen

Kartengrundlage: Stadt Fröndenberg und OpenStreetMap



VEP Fröndenberg Maßnahmen Kfz-Verkehr 2030

Bestand:

-  < 30 km/h
-  Tempo 30-Zone
-  Tempo 30-Strecke
-  50 km/h
-  70 km/h
-  100 km/h

Maßnahmen bis 2030:

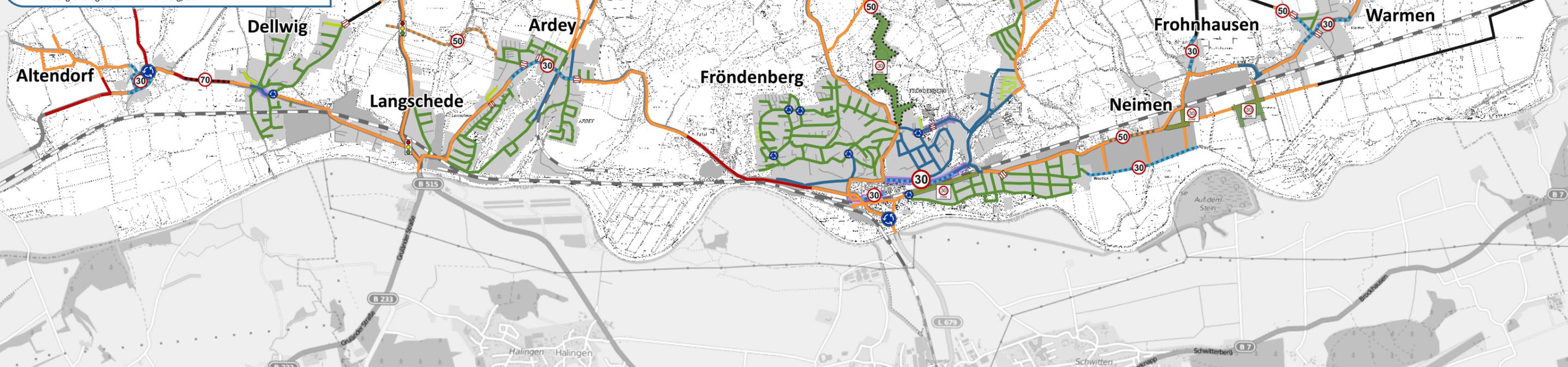
-  neuer Kreis- bzw. Minikreisverkehr
-  neue LSA
-  Einengung
-  flächenhafte Straßenraumumgestaltung
- Prüfung einer neuen ...
 -  ... Tempo 30-Zone
 -  ... 30 km/h-Strecke
 -  ... 50 km/h-Strecke
 -  ... 70 km/h-Strecke



Stand: Dezember 2015

Datengrundlage: Eigene Erhebungen
Kartengrundlage: Stadt Fröndenberg/OSM

Planersocietät



**VEP Fröndenberg
Schwerverkehrsführung**

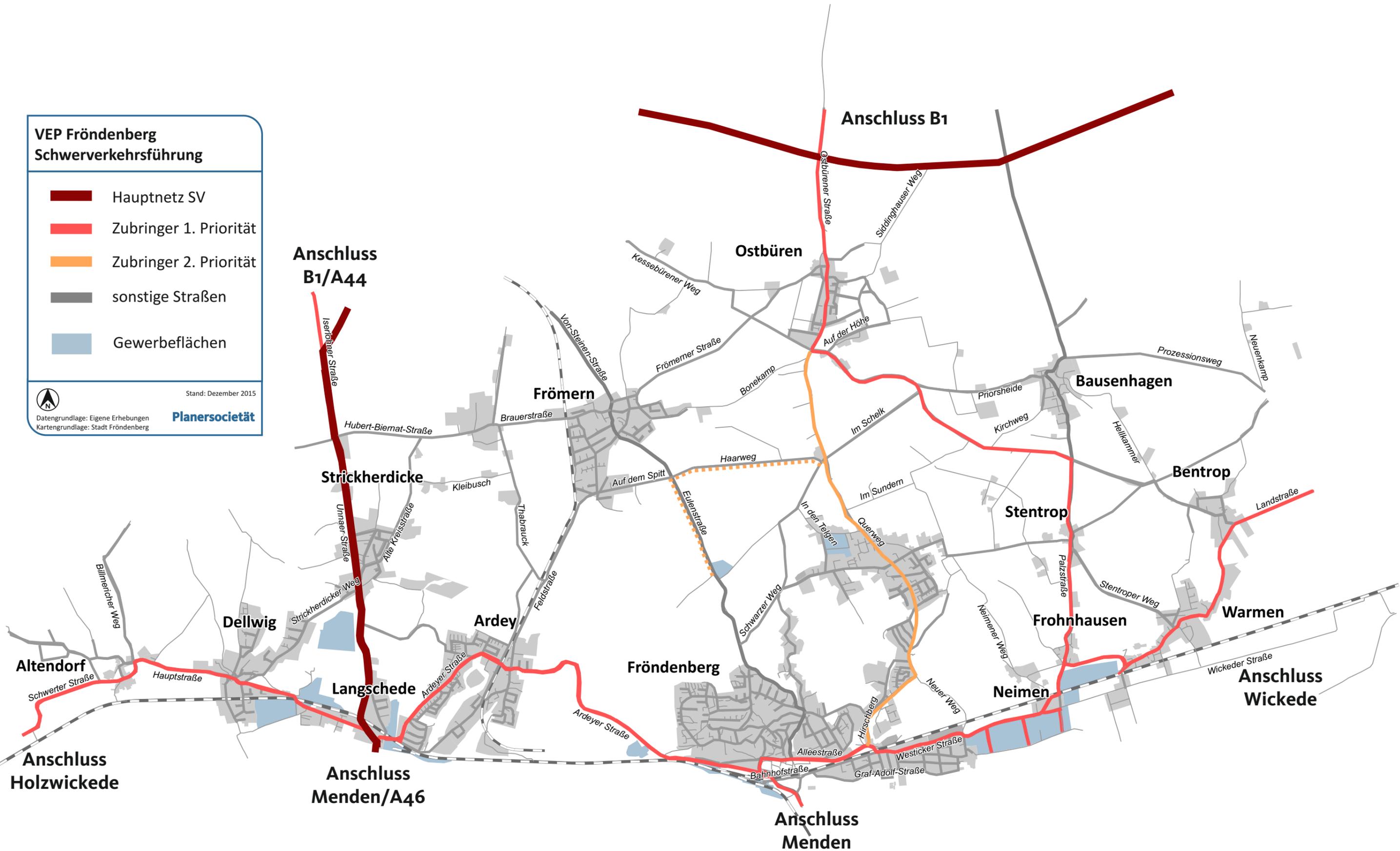
-  Hauptnetz SV
-  Zubringer 1. Priorität
-  Zubringer 2. Priorität
-  sonstige Straßen
-  Gewerbeflächen



Stand: Dezember 2015

Datengrundlage: Eigene Erhebungen
Kartengrundlage: Stadt Fröndenberg

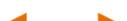
Planersocietät



VEP Fröndenberg 2030

Zielnetz Radverkehr

Lokales/regionales Netz:

-  Hauptroute
-  Nebenroute
-  Erweiterung Hauptnetz
-  Erweiterung Nebennetz
-  Anschlüsse ins Umland

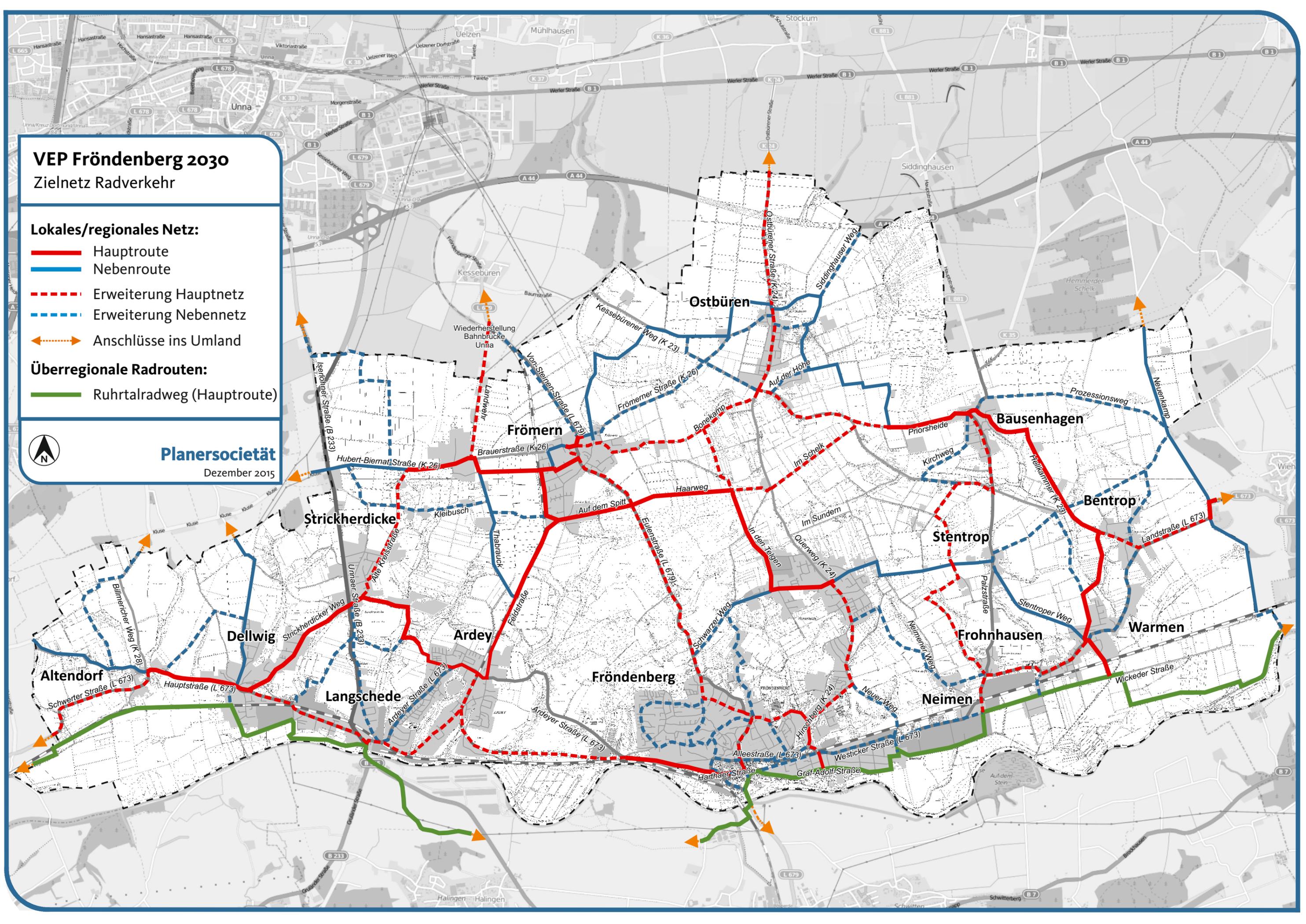
Überregionale Radrouten:

-  Ruhrtalradweg (Hauptroute)



Planersocietät

Dezember 2015

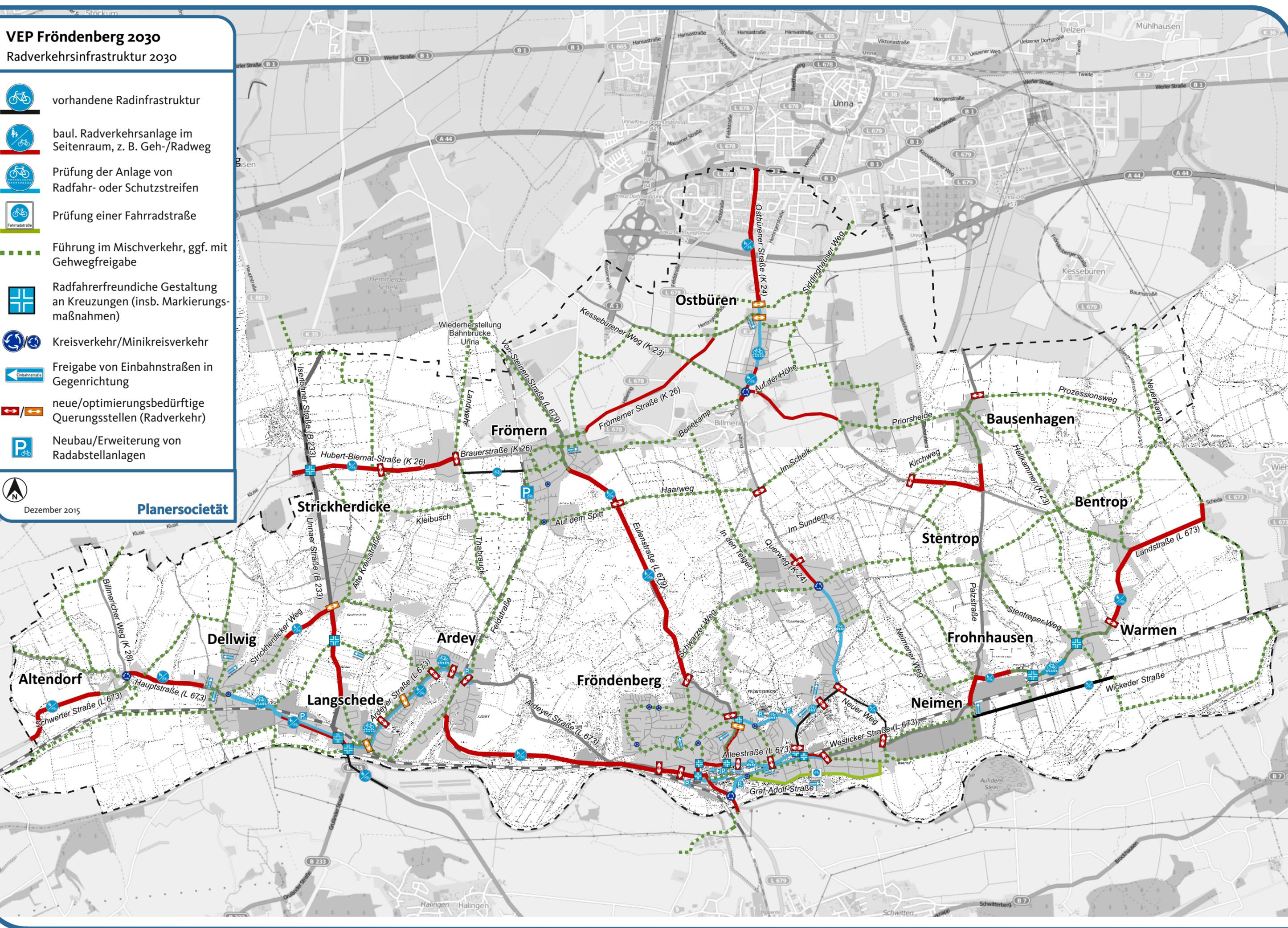


VEP Fröndenberg 2030

Radverkehrsinfrastruktur 2030

-  vorhandene Radinfrastruktur
-  baul. Radverkehrsanlage im Seitenraum, z. B. Geh-/Radweg
-  Prüfung der Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen
-  Prüfung einer Fahrradstraße
-  Führung im Mischverkehr, ggf. mit Gehwegfreigabe
-  Radfahrerfreundliche Gestaltung an Kreuzungen (insb. Markierungsmaßnahmen)
-  Kreisverkehr/Minikreisverkehr
-  Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
-  neue/optimierungsbedürftige Querungsstellen (Radverkehr)
-  Neubau/Erweiterung von Radabstellanlagen

Dezember 2015 **Planersocietät**



VEP Fröndenberg 2030

Maßnahmen Fußverkehr

-  Aufwertung bzw. Neubau Gehweg
-  Optimierung Knotenführung
-  Optimierung Querungshilfe (Bestand)
-  Neuanlage von Querungshilfen
-  Bauliche Einengung
-  Punktuelle Problembehebung (z. B. an Engstellen, Durchlässigkeit, etc.)
-  flächenhafte Straßenraumumgestaltung
-  Installation von Spielgeräten / Spielrouten
-  neue Kreis-/Minikreisverkehr
-  neue Fußgänger-LSA (Prüfung)



Dezember 2015



VEP Fröndenberg
ÖV: Aufwertung und Priorisierung Haltestellen

Haltestellenaufwertung:

(z. B. Beleuchtung, Stand-/Wartefläche, Barrierefreiheit)

- Haltestellen 1. Priorität
- Haltestellen 2. Priorität
- Haltestellen 3. Priorität
- weitere Haltestellen mit Aufwertungsbedarf
- ◆ Haltestellen mit höherer Bedeutung für den Schulverkehr (Umfeldsicherung)
- B+R Haltestellen mit Potenzial für Bike+Ride



Stand: Dezember 2015

Grundlage: Eigene Analysen
 Kartengrundlage: Stadt Fröndenberg und OpenStreetMap

Planersocietät

