



DANKMAR ALRUTZ (PLANUNGSGEMEINSCHAFT VERKEHR PGV-ALRUTZ GBR, HANNOVER)

„Aktuelle Themen der kommunalen Radverkehrsplanung“

Gefährlicher Irrglaube: „Besser eine schlechte als gar keine Radverkehrsanlage“.

Es gibt nicht eine generell „beste“ oder „zweitbeste“ Führungsart für den Radverkehr. Welche Radverkehrsführung in einer Straße geeignet ist, hängt von den Rahmenbedingungen ab (insbesondere Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit).

Anlagentypische Sicherheitsdefizite sind zu vermeiden, z.B. fehlender Sichtkontakt, unzureichender Sicherheitsraum zu parkenden Kfz).

Radfahrstreifen und Schutzstreifen können bei anforderungsge-rechter Ausbildung ein gutes Sicherheitsniveau haben.

Ein sehr hohes Sicherheitsniveau können attraktive Routen durch das Nebenstraßennetz haben, z.B. über Fahrradstraßen.

Links fahrender Radverkehr hat ein mehrfach so hohes Unfallrisiko wie rechts fahrender.

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung: **Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.**

Bauliche Radwege gewährleisten objektive und subjektive Sicherheit, sofern Sicherheits- und Qualitätsstandards eingehalten werden

Radfahrstreifen: Gutes Sicherheitsniveau auch bei hohen Kfz-Stärkendurch Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr

Schutzstreifen für den Radverkehr: Chancen für enge Straßenräume, aber: Je stärker Kfz-Verkehr, desto größere Breiten sinnvoll. Sicherheitsdefizite bei Kombination von Mindestmaßen und fehlendem Sicherheitsraum zum Parken. Empfohlene Breiten 1,50 – 2,00 m (ohne Einbeziehung der Rinne)

Sichere Knotenpunktgestaltung: Begreifbarkeit und Sichtkontakt bedeutet Sicherheit. Wer geradeaus fahren will, soll auch geradeaus geführt werden. Radverkehr nach vorn!

Fahrradstraßen 2.0: Öffentlichkeitswirksam und attraktiv. Auf Fahrradstraßen besteht wegen der geringeren Kfz-Verkehrsstärke ein deutlich geringeres Unfallrisiko als auf Hauptverkehrsstraßen. Verdeutlichung des besonderen Charakters der Straße. Vorrang für die Fahrradstraße gegenüber anderen Erschließungsstraßen.

Radverkehrsinfrastruktur für den Bedarf der Zukunft:

- In Zukunft mehr Radverkehr
- In Zukunft schnellerer Radverkehr (z.B. Pedelecs)
- In Zukunft mehr Lastenräder
- In Zukunft vielfältigere Nutzung (z.B. E-Scooter)

Neue Entwicklung „Duale“ Radverkehrsführungen: Gehweg/ Radverkehr frei und Schutzstreifen in gleicher Richtung. Duale Führungsformen können den unterschiedlichen Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht werden.

Neue Entwicklung „Geschützte“ Radfahrstreifen: Lösung bei hoher Flächenverfügbarkeit, wenigen Grundstücks- und Knotenpunktzufahrten und Regelungen für Parken/Lieferrn.

Neue Entwicklung Radschnellverbindungen: Zielgruppe Alltagsradverkehr (vor allem Berufspendler)

ERGEBNISSE DER DISKUSSIONSRUNDEN

Arnoldsweilerstraße

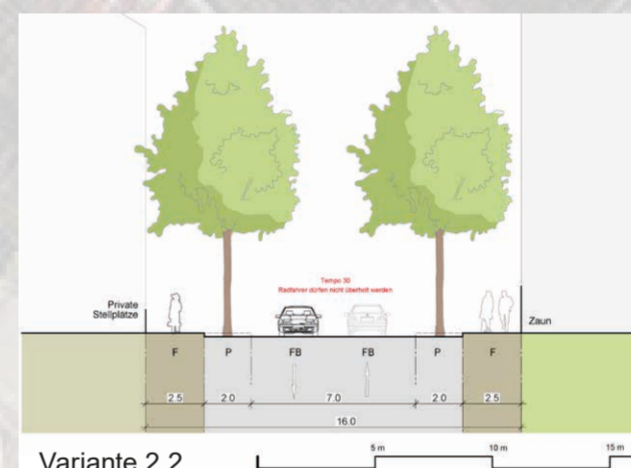
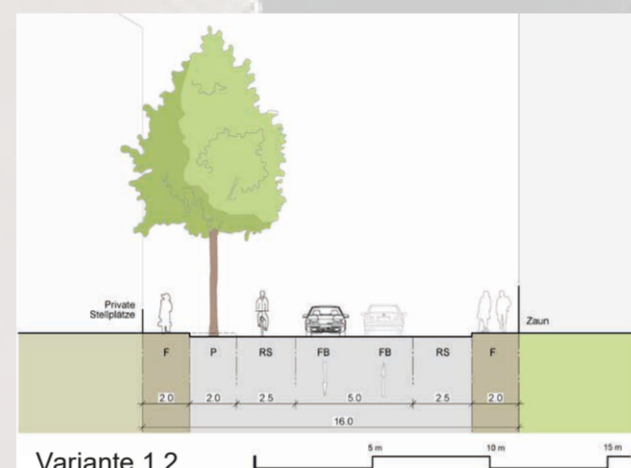
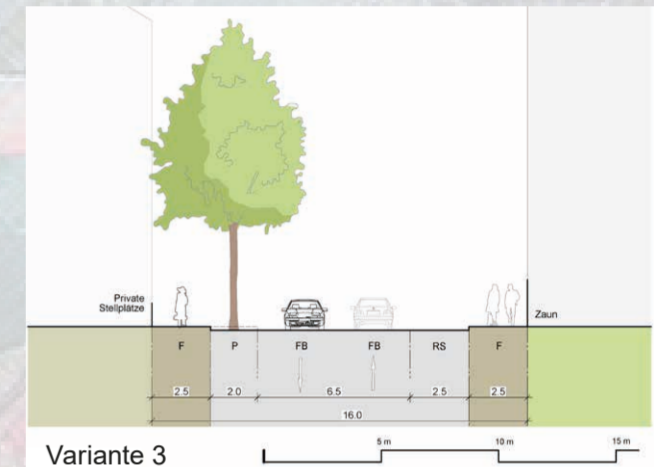
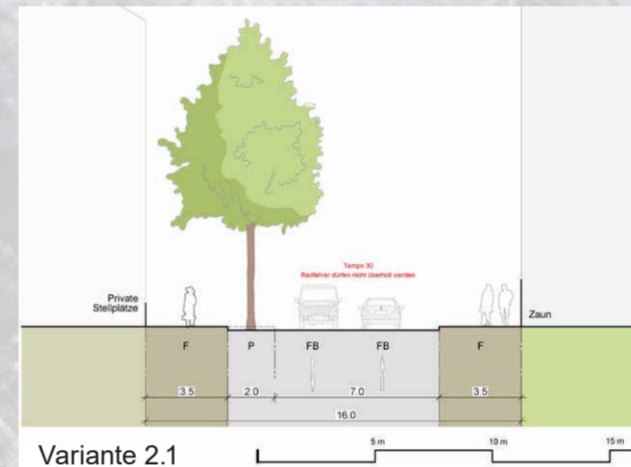
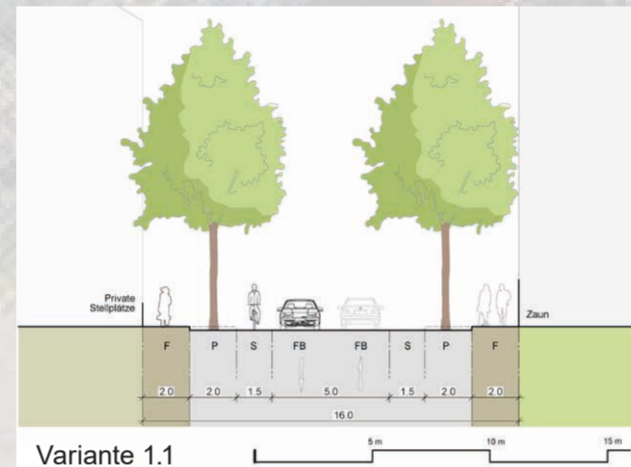
Die Diskussionen zur Arnoldsweilerstraße waren erwartungsgemäß intensiv: die vielfältigen Nutzungsansprüche in dieser Straße lassen sich nur schwer in Einklang bringen. Da der Straßenraum in vielen Bereichen nicht klar von Gebäuden begrenzt ist, wirkt er breiter als er tatsächlich ist. Die MIV-Verkehrsbelastung ist mit etwa 10.000 Kfz am Tag nicht unerheblich.

Die Gruppen entwickelten sehr unterschiedliche Lösungsansätze. Die meisten Vorschläge enthalten nur noch einseitig Längsparkstände, durch den gewonnenen Raum werden Schutzstreifen möglich. Nach-



teilig ist, dass bei nur einseitigem Parken auch Bäume nur einseitig möglich sind.

Eine rigorose Lösung stellt der Vorschlag dar, den Radverkehr auf einer breiten Tempo30-Fahrbahn, ohne separate Flächen zu führen. Hierdurch gäbe es genug Raum für ausreichend breite Gehwege und beidseitiges Parken. Ob diese Lösung angesichts der MIV-Verkehrsbelastung sicher sein kann, ist allerdings fraglich.

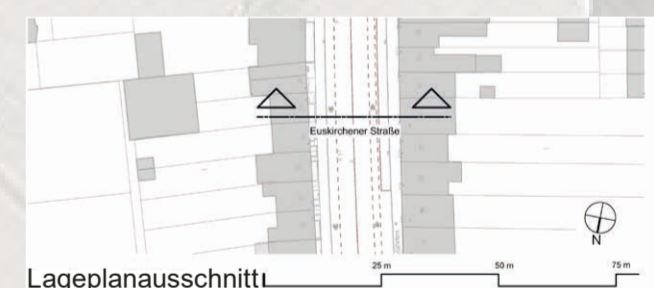
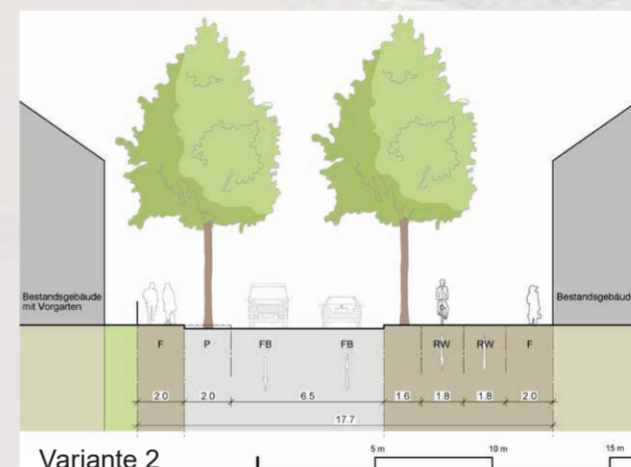
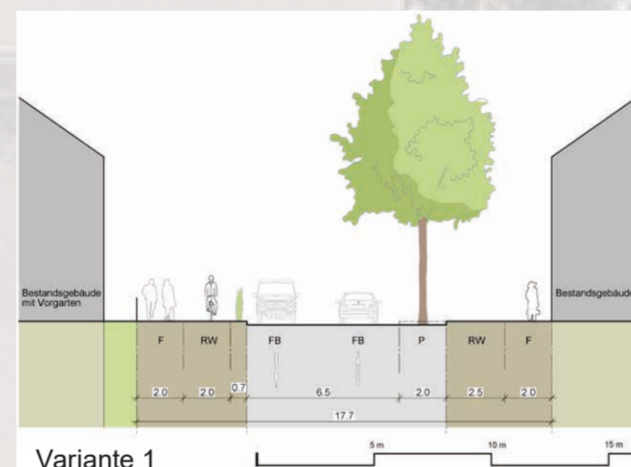


Euskirchener Straße

Angesichts der auch künftig zu erwartenden MIV-Verkehrsbelastung sehen alle Diskussionsgruppen eine sichere und komfortable Radverkehrsführung nur in Radwegen. Längsparkstände werden auf einer Straßenseite vorgesehen. Bei beidseitigen Radwegen reicht der verfügbare Raum nur auf einer Seite für Baumpflanzungen, beidseitige Baumpflanzungen wären dann möglich, wenn ein einseitiger Zweirichtungs-Rad-



weg angelegt wird. Eine derartige Lösung führt allerdings durch „linksfahrende“ Radfahrer an Einmündungen und Grundstückszufahrten zu für die Radfahrer gefährlichen Situationen.

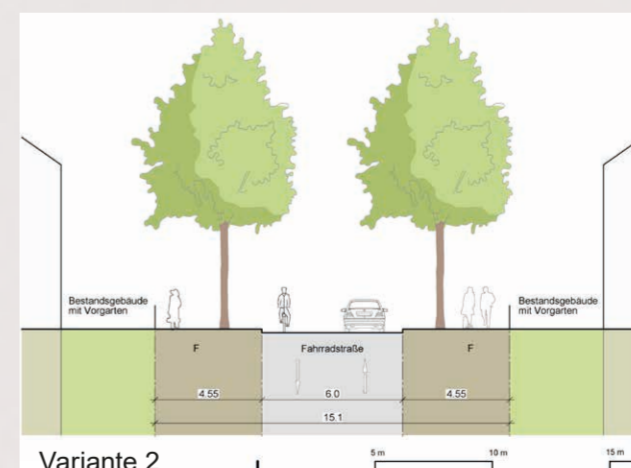
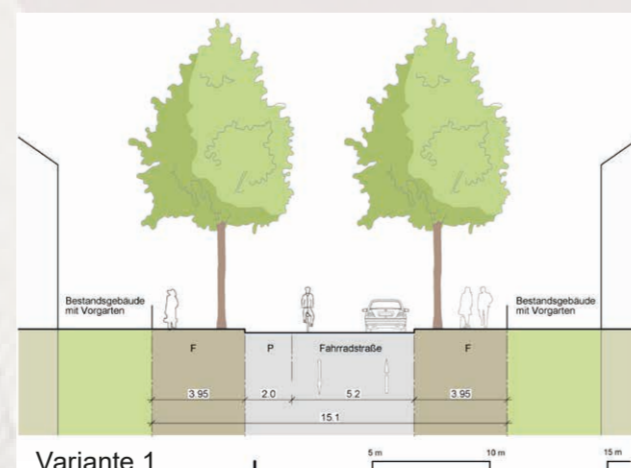


Goethestraße

Die Goethestraße sollte, hierin sind sich alle Diskussionsgruppen einig, eine Fahrradstraße werden. Eine Gruppe schlägt vor, künftig Längsparkstände nur noch auf einer Seite vorzusehen, eine andere Lösung sieht Parken im Straßenraum gar nicht mehr vor. Diese Lösung entspräche der aktuellen Fachmeinung zu Fahrradstraßen; da hierbei die Fahrbahn beidseitig einen Abstand von ca. 1,6 m von den Achsen der



Bäume einhalten könnte, wäre sie dazu auch die beste Garantie für einen Erhalt der raumprägenden Baumallee. Ob eine solche Lösung von den Anliegern akzeptiert wird, müssen weitere Diskussionen klären.



Zusammenfassende Bemerkungen

Sowohl der einführende Vortrag von Dankmar Alrutz wie auch die anschließenden intensiven und konstruktiven Gruppendiskussionen haben allen Beteiligten gezeigt, dass es nicht „die eine Lösung“ gibt, sondern dass Radverkehrsführungen immer situationsabhängig entwickelt werden müssen. In den weiteren Planungen zu den drei Beispielstraßen können die Diskussionsergebnisse eingebracht werden; allerdings sind bei den „ganzheitlichen Straßenraumentwürfen“ weitere Aspekte z. B. der Stadtgestalt, der unterirdischen Leitungssysteme oder des Lieferverkehrs zu beachten, die beim Innenstadtforum weitgehend ausgeklammert bleiben mussten. Hinzu kommt, dass die schwierigsten Fragen bezüglich der Radverkehrsführung an Einmündungen und Kreuzungen zu lösen sind.

