

Radverkehrskonzept der Stadt Ansbach – Begründung und Begleitmaßnahmen

1 Anlass und Vorbemerkung

Laut dem Beschluss des Bauausschusses vom 23.06.2008 wurde das Baureferat beauftragt, ein Radverkehrskonzept zu erstellen, mit dem die Situation für Radfahrer in der Stadt Ansbach verbessert, der Radverkehr gefördert und der Radverkehrsanteil am Modal-Split (Verkehrsmittelwahlverhalten) erhöht werden soll.

Das Straßenverkehrsamt, die Polizei und der ADFC wurden mit Schreiben vom 27.03.2009 zur Stellungnahme für die vom Baureferat erstellten Radverkehrsmaßnahmen bis zum 22.04.2009 aufgefordert.

Bereits vor der o.g. „offiziellen“ Beteiligung wurden jedoch in einer Gesprächsrunde u.a. mit Polizei, Straßenverkehrsbehörde und ADFC die Konzeption eingehend erörtert und diskutiert.

Zusätzlich zu den Radverkehrsmaßnahmen werden begleitende Maßnahmen vorgeschlagen, die dem Ziel der Erhöhung des Radverkehrsanteils förderlich sind: Diese werden im Anschluss an die Maßnahmenliste aufgeführt und wurden bisher keiner weiteren Beteiligung unterzogen

2 Erläuterung des Radverkehrskonzepts:

Radverkehr ist neben dem Fußverkehr die stadtverträglichste Art der Fortbewegung, er verursacht keinen Lärm, keine Luftverschmutzung und weist einen vergleichsweise geringen Flächenbedarf auf. Viele Autofahrten mit nur geringer Entfernung (weniger als 5 km) könnten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. In innerstädtischen Bereichen ist das Fahrrad meistens auch das schnellere Verkehrsmittel, da Staus und Parkplatzsuche in der Regel entfallen und für Radfahrer Abkürzungen möglich sind, die für den Autoverkehr gesperrt sind.

Das vorliegende Radverkehrskonzept soll dazu beitragen, den Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Derzeit liegt er bei ca. 11%. Einige deutsche Städte konnten in den letzten Jahren ihren Radverkehrsanteil steigern: Städte wie Münster, Freiburg und Erlangen, aber auch kleinere Städte wie Troisdorf und Bünde in Nordrhein-Westfalen erreichen Radverkehrsanteile zwischen 20 und 30%.

In der Vergangenheit wurde Radverkehrsförderung in der Regel mit Radwegebau gleichgesetzt. Dieser ist sehr kostenintensiv und führt nicht zur Erhöhung der Sicherheit. Das Radverkehrskonzept soll daher vor allem durch Änderungen der Benutzungsanordnungen sowie durch Öffentlichkeitsarbeit und Verbesserungen der Rahmenbedingungen wie Wegweisung und Abstellanlagen wirken und nicht so sehr durch Radwegebau. An stark befahrenen Straßen außerorts wird aber auch weiterhin der Bau bereits geplanter Radwege weitergeführt.

2.1 Radverkehrsmaßnahmen

Tabelle siehe Anhang

Die Liste der vom Baureferat vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen findet sich im Anhang. Die grundlegenden Punkte und Begründungen für diese Maßnahmenvorschläge sollen an dieser Stelle näher erläutert werden:

Radfahrer lassen sich grob in zwei Gruppen unterteilen: Langsame, unsichere Radfahrer sowie schnelle und erfahrene Radfahrer. Die langsamen, unsicheren Radfahrer fahren gern getrennt vom übrigen Verkehr auf Radwegen und fahren dort, wo kein Radweg vorhanden ist, oftmals illegal auf Gehwegen, weil sie sich dort sicherer fühlen. Schnelle Radfahrer bevorzugen dagegen eher das zügige Vorankommen auf der Fahrbahn und fühlen sich durch viele nicht den Richtlinien entsprechend angelegte Radverkehrsanlagen ausgebremst und in ihrer Sicherheit beeinträchtigt. Für diese Radfahrer ist es unverständlich, wenn sie mehrfach zeitaufwendig die Straßenseite wechseln müssen um benutzungspflichtige Radwege zu erreichen oder wenn sie auf Bordsteinradwegen an Fußgängern mit Schrittgeschwindigkeit vorbeifahren müssen, während der Autoverkehr zügig auf der Fahrbahn fließen kann.

Soll der Radverkehrsanteil erhöht werden, müssen die Bedingungen für beide Gruppen von Radfahrern verbessert werden. Daher sollten dort, wo es die Umstände ermöglichen, Gehwege für langsame Radfahrer freigegeben werden und vorhandene Bordsteinradwege für schnelle Radfahrer von der Benutzungspflicht befreit werden, so dass Radfahrer die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg und Fahrbahn haben.

Untersuchungen haben bereits vor 20 Jahren ergeben, dass separat geführte Radwege, die außerhalb des Sichtfeldes der Autofahrer und unmittelbar neben den Fußgängern geführt werden, innerorts für Radfahrer gefährlicher sind, als das Fahren auf der Fahrbahn. An Knotenpunkten kommt es häufig zu gefährlichen Situationen durch unachtsame abbiegende Autofahrer. Auf den übrigen Streckenabschnitten kommt es zudem häufig zu Konflikten mit Fußgängern. Besonders gefährlich sind linksseitige Radwege, die nach einer Untersuchung der Universität Lund ein mehr als 11-faches Unfallrisiko aufweisen, als das Radfahren rechtsseitig auf der Fahrbahn:

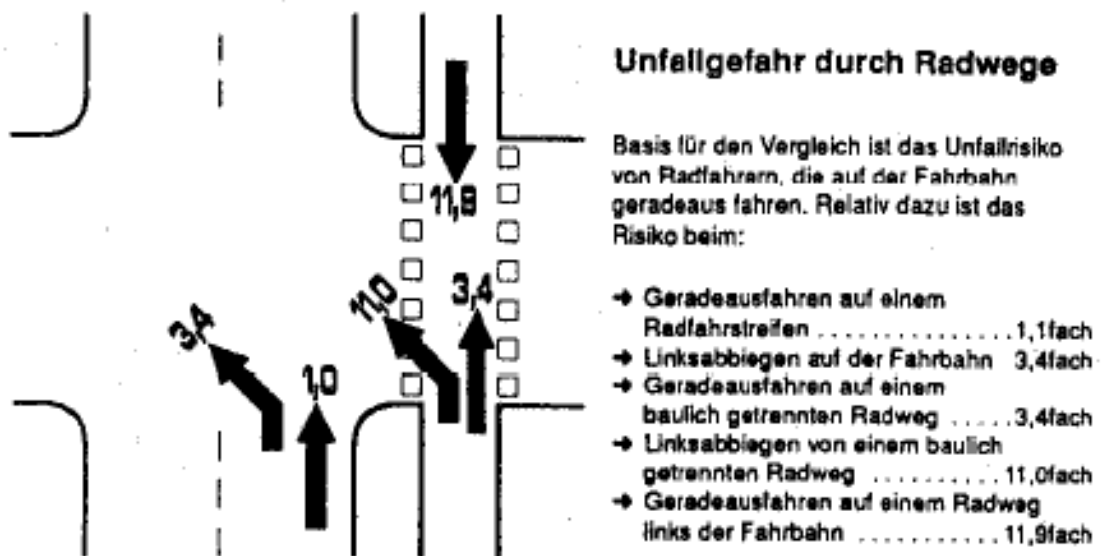


Abb. 6: Durch Beobachtung und Bewertung von Verkehrskonflikten wurde an der Universität Lund (Schweden) das Unfallrisiko von Radfahrern auf der Fahrbahn (relatives Risiko = 1) mit dem von Radwegbenützern verglichen [4].

Auch die Unfallhäufung in der Ansbacher Polizeistatistik für den linksseitigen benutzungspflichtigen Radweg der Eyber Straße an den Einmündungen spricht für die hohe Unfallgefahr.

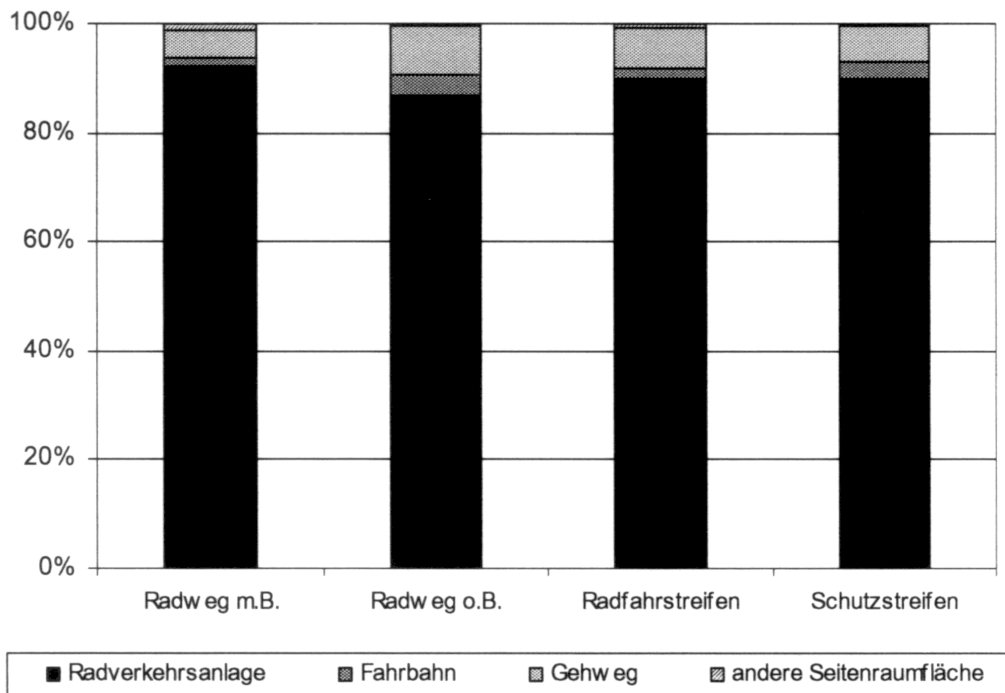
Die Fahrradnovelle der StVO von 1997 sorgte für eine weitestgehende Abschaffung der Benutzungspflicht für Radwege. Benutzungspflicht hatten danach nur noch Radwege, welche mit den blauen Radwegschild gekennzeichnet waren und für sie wurden in der Verwaltungsvorschrift Mindestbreiten festgelegt von denen nur in Ausnahmefällen und für kurze Strecken abgewichen werden durfte. Von benutzungspflichtigen linksseitigen Radwegen darf laut VwV-StVO zu §2 Absatz4 Satz 3 innerorts nur in besonderen Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden, weil damit das Rechtsfahrgebot unterwandert wird.

In Ansbach sind linksseitige benutzungspflichtige Radwege aber keineswegs nur Ausnahmen, sondern sehr häufig und die Benutzungspflichten sind oftmals dort angeordnet, wo es nicht notwendig ist oder die Mindestbreiten nicht eingehalten werden.

Für welche Radwegabschnitte die Benutzungspflicht aufgehoben werden soll, lässt sich aus der Maßnahmenliste im Anhang entnehmen.

Zählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) haben ergeben, dass über 90% der Radfahrer nach Aufhebung der Benutzungspflicht weiterhin die Radwege benutzen, so dass auch Befürchtungen, dass der Autoverkehr behindert wird, entgegengetreten werden kann. (s. folgende Matrix)

Nutzung von Radverkehrsanlagen



Quelle: BASt Forschungsprojekt FE 82.262

m.B. = mit Benutzungspflicht

o.B. = ohne Benutzungspflicht

Eine sicherere Alternative zu Bordsteinradwegen ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, abgegrenzt durch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Radfahrstreifen, wie sie in Ansbach in der Bahnhofstraße und einem Teil der Triesdorfer Straße markiert sind, werden in der Regel ebenfalls benutzungspflichtig beschildert und dürfen nicht von Kraftfahrzeugen überfahren werden. Schutzstreifen hingegen dürfen überfahren werden und werden bei engeren Straßenquerschnitten gewählt, wenn sie nur gelegentlich von breiteren Fahrzeugen überfahren werden.

Allerdings werden Schutzstreifen zunehmend von Radfahrerverbänden kritisch gesehen, weil sie dem Autofahrer suggerieren, sie könnten am Rand der Markierung die Radfahrer ohne Beachtung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes von 1,5 Metern überholen. Andererseits machen sie aber den Autofahrer darauf aufmerksam, dass sie mit Radfahrern auf der Fahrbahn rechnen müssen. Die Streifen sollen aber so eng angelegt werden, dass nach rechts zu parkenden Autos ein zu geringer Abstand entsteht, wie bei dem Radstreifen in der Bahnhofstraße. Dadurch ergibt sich eine große Unfallgefahr durch unachtsam geöffnete Fahrzeurtüren, bei beengten Platzverhältnissen sollte auf solche Radverkehrsanlagen verzichtet werden.

Dagegen können sogenannte Vorbeifahrstreifen an Stellen nützlich sein, an denen sich häufig Rückstaus an Ampelanlagen bilden. Hier können Radfahrer dann rechts vorsichtig an den wartenden Fahrzeugen vorbeifahren, sofern sich kein größeres Fahrzeug in der Schlange befindet und sich dann auf einem erweiterten Aufstellstreifen vor den Autos aufstellen. Radfahrer kommen dadurch direkt beim ersten Grünsignal über die Kreuzung und müssen zudem nicht in den Abgasen der Kraftfahrzeuge warten. Diese Streifen wurden z.B. in der Stadt Karlsruhe eingesetzt und haben sich dort bewährt. Sie eignen sich ab einer Fahrstreifenbreite von 3,50 Metern, davon entfallen rechts 1,25m für den (von größeren Kfz überfahrbaren) Vorbeifahrstreifen.

Um die Verkehrsteilnehmer über die möglichen Änderungen der Benutzungsregeln und der neuen Radverkehrselemente zu informieren, sollte die Einführung durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Dies ist einer von sechs Vorschlägen des Baureferats für begleitende Maßnahmen zum Radverkehrskonzept:

2.2 Begleitende Maßnahmen

2.2.1 Öffentlichkeitsarbeit

Aktuelle Radverkehrsregeln und Maßnahmen an Radverkehrsanlagen könnten in der Presse näher erklärt werden. Änderungen von Radverkehrsführungen sollten kommuniziert und begründet werden. Für eine bessere Akzeptanz des Radfahrens sollte es dabei nicht wie häufig als gefährlich (Radfahren nur mit Helm, Hinweise auf Radweglücken, so dass viele denken, dass ohne Radwege kein sicherer Radverkehr möglich ist) und nachteilhaft (Witterungseinflüsse, Schwitzen) dargestellt werden, sondern es sollten positive Seiten stärker hervorgehoben werden (Kosten, Schnelligkeit usw.). Es sollte erklärt werden, dass dort, wo Radwege fehlen, auf der Fahrbahn gefahren werden muss und dies nicht unsicherer ist. Ebenso könnte stärker kommuniziert werden, dass Radfahren im Prinzip bei jedem Wetter und in jeder Jahreszeit möglich ist. Allgemein sollte eine stärkere Fokussierung auf den Alltagsverkehr gelegt werden, damit das Radfahren nicht nur als Freizeitaktivität, sondern auch als Verkehrsmittel ernst genommen wird.

Radverkehrsfördernd kann auch die Herausgabe eines Fahrradstadtplans sein (Beispiel Augsburg). Darin enthalten sein sollten Radverkehrsverbindungen, Abstellanlagen und sonstige Fahrradinfrastruktur wie Werkstätten, Händler, Verleihstation. Auch hier könnten Erklärungen zu Verkehrsregeln und zur Radweg-/Fahrbahnbenutzung ergänzend zugefügt werden. Dieser könnte auch in einigen Infokästen an für den Radverkehr wichtigen Stellen im Stadtgebiet (Bahnhof, Schlossplatz) zusätzlich aufgehängt werden.

An Unfallschwerpunkten könnte die Polizei zusätzlich den Verkehrsteilnehmern Aufklärungsarbeit leisten und sie über ihre Rechte und Pflichten informieren sowie sie auf Fehlverhalten und die Vor- und Nachteile der Fahrbahn- oder Radwegnutzung hinweisen.

2.2.2 Wegweisende Beschilderung

Eine gut sichtbare und im ganzen Stadtgebiet präsenste einheitliche wegweisende Beschilderung kann als Werbeträger für das Fahrradfahren fungieren und den Radverkehrsanteil erhöhen. Die Evaluierung der in den letzten Jahren neu installierten Radwegweisung in Nordrhein-Westfalen ergab, dass die dort flächendeckende Beschilderung zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils geführt hat.

Die Beschilderung muss nach den FGSV-Kriterien, welche auch im Merkblatt des Staatsministeriums des Inneren für das „Bayernnetz für Radler“ erläutert sind, erfolgen.

Zusätzlich zu den Routen des Bayernnetz für Radler könnten innerstädtische Ziele sowie Ortsteile mit in die Wegweisung aufgenommen werden (wie es z.B. in Augsburg eingerichtet wurde). Die Alltagstauglichkeit der Strecken und möglichst kurze Wege sind dabei zu beachten. Die touristischen Routen können per Einschubsystem als Zusatzschilder in die Zielwegweisung eingebunden werden. Die noch vorhandene gelbe Radwegbeschilderung in Ansbach sowie die kleinen Schilder der Touristikrouten sollten dann der Einheitlichkeit der Beschilderung wegen abgebaut werden.

Auch entferntere Ziele wie Nürnberg, Rothenburg, Altmühlsee (südlich der Stadt Ansbach bereits an der Wegweisung vorhanden), Feuchtwangen, Neustadt usw. könnten in die Wegweisung aufgenommen werden. Nach Nürnberg zum Beispiel sollte die Wegweisung dann aber nicht wie derzeit über den Markgrafenweg verlaufen, der einen großen Umweg nimmt und über stärker bewegtes Gelände führt, sondern muss einer direkteren Verbindung auf kleinen Straßen im Korridor der B14 folgen. Diese Routen müssen dann aber konsequent durchgängig beschildert werden, was eine Abstimmung mit den Nachbarkreisen erfordert.

2.2.3 Abstellanlagen

Ein wahrnehmbares Zeichen einer Stärkung des Radverkehrs sind ausreichend dimensionierte und sinnvoll (dezentral und nah an den eigentlichen Zielen) aufgestellte Abstellanlagen.

Es sollten Qualitätsstandards festgelegt werden: Die Art der Abstellanlagen sollten z.B. nicht als sogenannte „Felgenkiller“ (in die man das Vorderrad hineinschiebt wie z.B. vor dem Aquella) ausgeführt sein, stattdessen Anlehnbügel oder waagerechte Anschleißstangen an Gebäudewänden), Abstände, Für ein einheitliches Erscheinungsbild im öffentlichen Raum sollte sich die Auswahl auf wenige Modelle beschränken.

2.2.4 Radstation/Fahrradverleih

Prinzip der Radstationen: Bewachtes Fahrradparkhaus mit Service/Reparaturbetrieb sowie Fahrradverleih direkt am Bahnhof. Fahrräder können hier gegen ein geringes Entgelt sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden (übliche Sätze an Radstationen z.B. in NRW: 70ct/Tag, 7€/Monatskarte, 70€/Jahreskarte). Hier könnte eine Kooperation mit einem der örtlichen Fahrradbetriebe sinnvoll sein. Allerdings müssen Radstationen in der Regel bezuschusst werden. Die Fahrradvermietung könnte in Kooperation mit einem der größeren Anbieter (z. B. Nextbike in Nürnberg und Fürth) oder Call-a-Bike (Leihfahrräder der Deutschen Bahn in vielen größeren deutschen Städten) erfolgen. Dort können die Räder ausgeliehen und nach beliebiger Zeit an der Verleihstation wieder abgegeben werden, die Höhe der Leihgebühren richtet sich nach der Nutzungsdauer. Das Angebot wäre in erster Linie eine Alternative für Besucher der Stadt, die mit der Bahn an- und abreisen und sich innerhalb der Stadt Ansbach ansonsten mit dem Bus, dem Taxi oder zu Fuß fortbewegen würden. Der Bedarf für eine Radstation sollte für Ansbach näher untersucht werden.

2.2.5 Fahrradstellplatzsatzung

Die Einführung einer Stellplatzsatzung für den Fahrradverkehr kann die Bedingungen für den ruhenden Radverkehr verbessern. Bei Neubauten von größeren Wohnhäusern, Geschäften, Freizeiteinrichtungen und Betrieben müssen dann neben Kfz-Stellflächen auch Fahrradabstellanlagen nachgewiesen werden (Beispiele in Nürnberg, Würzburg, Germering bei München). Dabei sollte nicht nur die Anzahl, sondern auch die Qualität der Abstellanlagen definiert werden. Die Stellplätze sollten ausreichend dimensioniert, leicht zugänglich, witterungsgeschützt (bei Zielen mit längeren Aufenthaltsdauern und Wohnanlagen) und diebstahlgeschützt sein. In den vorhandenen Stellplatzsatzungen sowie einigen Landesbauordnungen finden sich auch Richtzahlen für die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellflächen.

2.2.6 Gestaltungsprinzipien zukünftiger Radverkehrsanlagen

Für den künftigen Neu- und Umbau von Straßenräumen könnten einheitliche Gestaltungsprinzipien entwickelt werden, die den Erfordernissen eines zügigeren und sichereren Radverkehrs angepasst sind. Dabei sind insbesondere linksseitige Radwege sowie Bordsteinradwege abseits der Fahrbahn innerorts sowie die Führung des Radverkehrs an Einmündungen und in Knotenpunkten kritisch zu hinterfragen. Festgelegt werden könnten hier auch einheitliche Standards für Fahrbahnbeläge oder Pflasterungen der Radwege und Radstreifen

3 Fazit

Das vorliegende Konzept mit Plan und Textteil wird nie abschließend gefasst sein, vielmehr soll dies Teil eines kontinuierlichen Prozesses sein. Wie jede Planung ist somit auch das Radverkehrskonzept in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben.