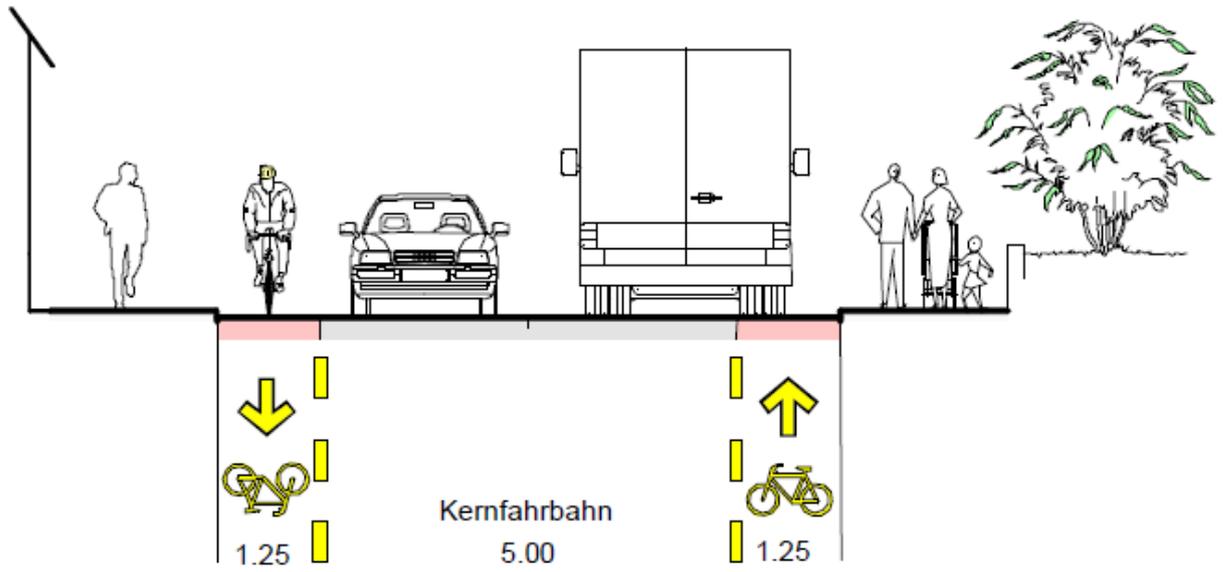


***Kernfahrbahn mit
Fahrradschutzstreifen für
Freital***





Ist nur als Beispiel zu sehen



Erläuterung

Kommunen sind oft mit folgenden Fragen konfrontiert: Welche Möglichkeiten bestehen, um die Sicherheit des Fahrradverkehrs zu erhöhen? Wie wird eine Fahrbahn optisch gegliedert, ohne die Befahrbarkeit zu beeinträchtigen? Wie ist eine umsichtige und stetige Fahrweise zu begünstigen? Eine mögliche Antwort auf diese Fragen besteht in der Realisierung einer Kernfahrbahn.

Fast jede Ortschaft hat eine Hauptstraße, die als Hauptverkehrsträger durch den Ort führt. Im Ortskern soll der Verkehr ruhig fließen, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden und der Radverkehr seinen Platz haben. Mit der Realisierung einer Kernfahrbahn können diese Ziele unterstützt werden. Durch die Markierung der Radschutzstreifen wird der Zweiradverkehr geschützt und besser in die bestehende Verkehrsfläche integriert. Der Straßenraum wird durch alle Verkehrsteilnehmenden mehr benutzt und damit aufgewertet. Die optische Einengung des Verkehrsraumes fördert eine umsichtige und stetigere Fahrweise des motorisierten Verkehrs.

In Freital könnten im Bereich Platz des Friedens bis zur Straßeneinengung am Gründerzentrum die seitlichen Verkehrsflächen beidseitig als Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m ausgebildet und mit einer Radschutzstreifenmarkierung abgetrennt werden. Die mittlere Verkehrsfläche würde dann **5,66 m** betragen und könnte sogar noch eine Mittellinie haben, da diese ab einer Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m zulässig ist. Die Fahrbahn ist genügend breit, damit zwei Personenwagen ungehindert aneinander vorbeifahren können, ohne die Radschutzstreifen zu befahren. Die Radfahrer haben somit einen ihnen eindeutig zugewiesenen Straßenraum. Wenn sich dagegen Lastwagen oder Busse begegnen, muss eines der beiden Fahrzeuge auf den Radstreifen ausweichen, sofern sich kein Zweirad darauf befindet; andernfalls hat sich ein Fahrzeug hinter dem Fahrrad einzuordnen.

Gesammelte Erfahrungen aus Gebieten, wo diese Praxis angewendet wird.

Geschwindigkeitsmessungen vor und nach der Einführung einer Kernfahrbahn belegen, dass sich das Geschwindigkeitsniveau um 1-2 km/h reduziert und sich die Maximalgeschwindigkeit in der Regel um ca. 5 km/h verkleinert.

Radfahrende haben zudem einen eindeutig zugewiesenen Verkehrsraum, den sie offensichtlich nutzen und sich dabei mehrheitlich (67%) sicher fühlen. Dies zeigten Resultate bei Befragungen. Die Sicherheit hat sich gemäß der Umfrage auch für die Lenkenden von Privatwagen verbessert; 55% fühlen sich sicherer. Bei den Lastwagen und Bussen fühlen sich nur noch 35% sicherer und 55% sehen keine Verbesserung der Sicherheit. Die fehlende Mittellinie macht vor allem jenen Mühe, die gegenüber einer Kernfahrbahn negativ eingestellt sind. Bei der Auswertung von Videoaufnahmen wurde festgestellt, dass sich die Lenker und Lenkerinnen an der Radstreifenmarkierung orientieren und so auch bei Kurven die Linienführung gut finden.

Offensichtlich orientieren sich die Motorfahrzeuge stark an der Radstreifenmarkierung. Dennoch fühlen sich die Radfahrenden wie erwähnt sicherer.

Auf der Internetseite der AgfK Baden-Württemberg unter www.agfk-bw.de, Projekte, Modellprojekt Schutzstreifen werden dazu Ausführungen gemacht.

Wirkung

Umwelt

Die verbesserte Sicherheit für Radfahrer, die mit den Radstreifen einen zugewiesenen Verkehrsraum erhalten, motiviert kurze Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen und erhöht die Attraktivität der Fahrradnutzung. Umweltfreundliche Alternativen zum Auto müssen mehr öffentlichen Raum erhalten.

Gesellschaft

Kernfahrbahnen fördern eine vorausschauende und umsichtige Fahrweise und die Integration des Radverkehrs in Siedlungsgebieten. Das Geschwindigkeitsniveau wird bis 2 km/h kleiner. Für Radfahrende wird die Verkehrssicherheit verbessert.

Wirtschaft

Jede Maßnahme, die Straßen übersichtlicher und mit dem geringeren Geschwindigkeitsniveau auch sicherer und freundlicher gestaltet, steigert die Attraktivität einer Wohngegend. Mit derartigen Lösungen, die keine oder kaum bauliche Maßnahmen erfordern, werden zudem Investitionen gespart.

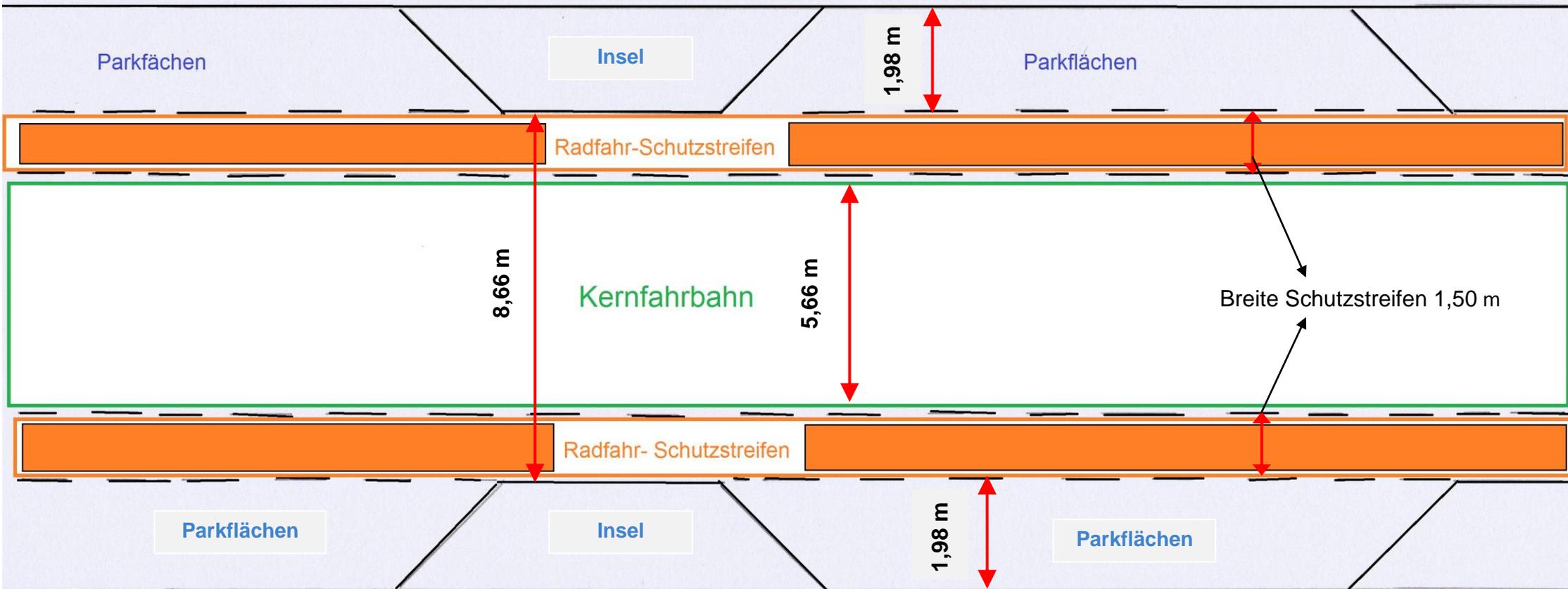
Vorgehen:

1. Rahmenbedingungen ermitteln
2. Festlegen der Verkehrsflächen: seitliche Verkehrsfläche für Radfahrer; mittlere Verkehrsfläche für Motorfahrzeuge
3. bei vielen kritischen Punkten oder Fragen allenfalls Pilotversuch durchführen und begleitende Vorher-Nachher-Untersuchung
4. Kostenschätzung
5. Optionen: verkehrstechnische Untersuchung vor und nach der Realisierung anordnen, Befragung der Beteiligten
6. begleitende Öffentlichkeitsarbeit z.B. Informationskampagne mit Plakaten und Broschüren

Freital sollte aufgrund der Tatsache, dass die Dresdner Straße in einem großen Abschnitt bereits fertiggestellt ist und Umbauarbeiten erhebliche Kosten verursachen würden darüber nachdenken, eine solche Lösung im Interesse der Bürger auf Machbarkeit zu prüfen. Freital könnte damit beispielgebend für andere Städte wirken und damit auch ein Zeichen für gelebte Radverkehrsförderung setzen.

Damit würde man auch dem Ziel der Verkehrsberuhigung in erheblichem Umfang noch mehr gerecht werden.

Möglichkeit der Errichtung einer Kernfahrbahn mit Schutzstreifen für Radfahrer auf der Dresdner Straße in Freital



Die Kernfahrbahnbreite von 5,66 m gewährleistet, dass sich zwei PKW bedenkenlos begegnen können.

Der abgebildete Bereich bezieht sich auf den Bereich zwischen Platz des Friedens und Schachtstraße. Die Schutzstreifen sind nur zur besseren Kenntlichkeit farbig gestaltet.

In der Stadt Karlsruhe und Heilbronn wurde eine ähnliche Variante als Versuchsprojekt mit großen Erfolg durchgeführt.

In Heilbronn stellte man fest, dass Beidseitige Fahrradschutzstreifen selbst auf schmalen Straßen ohne Mittelstreifen die Sicherheit des Fahrradfahrers und den allgemeinen Verkehrsfluss verbessern. Dies ist das Ergebnis des Forschungsprojektes, das vor einem Jahr mit der Markierung von zwei Versuchsstrecken auf Teilen der Wollhaus-, Bismarck- und Jägerhausstraße gestartet ist.

Nach bestehenden Richtlinien sind Schutzstreifen nur für Straßen mit einer Fahrbahn von wenigstens sieben Meter Breite vorgesehen. Schmalere Straßen wurden daher bisher nicht mit Schutzstreifen ausgestattet. Im Rahmen des Forschungsprojektes wurde genau dies überprüft, um die Bedingungen für Fahrradfahrer auch auf schmalen Straßen zu verbessern. Die ausgewählten Heilbronner Pilotrassen sind **weniger als sieben Meter breit** und unterschreiten damit die geforderte Mindestfahrbahnbreite.

Über die AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen) steht die Stadt Heilbronn mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Gespräch, damit geltende Landes-Richtlinien und Förderbestimmungen entsprechend den neuen Erkenntnissen geändert werden. Ziel ist es, dass Schutzstreifen bei schmalen Fahrbahnen zukünftig selbstverständlich eingesetzt werden können.

Die Förderung des Radverkehrs stellt daher eine tragende Säule der Attraktivitätssteigerung für die Stadt dar. Ein hoher Radverkehrsanteil reduziert die Lärm- und Schadstoffbelastung, erhöht die Verkehrssicherheit und kann die Möglichkeit schaffen, wieder mehr öffentliche Räume in der Stadt zum Flanieren, Verweilen und zum Spielen zu nutzen. Genau das sollte mit dem Umbau der Dresdner Straße in Freital auch erreicht werden, was aber im punkto Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer genau in das Gegenteil umgeschlagen ist.

Häufig wird die Bedeutung des Radverkehrs für den innerstädtischen Einzelhandel noch vollkommen unterschätzt. Mehrere Studien aus dem In- und Ausland zeigen, dass Kunden mit dem Fahrrad zwar pro Einkauf weniger einkaufen, dafür aber öfter einkaufen.

Menschen werden nur Fahrrad fahren, wenn sie sich sicher fühlen.

Deshalb muss jede Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowohl für die objektive Sicherheit sorgen als auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Radfahrenden Rechnung tragen.

Ein Radweg wird von weiten Teilen der Bevölkerung kaum genutzt, wenn er durch eine einsame und dunkle Gegend führt wie das teilweise beim touristischen Weißeritz Radweg der Fall ist. Wegführung und Aspekte wie Belebtheit und Beleuchtung sind wichtige Aspekte der empfundenen Sicherheit.

Eine breite Akzeptanz der Radverkehrsförderung setzt eine breite Beteiligungsmöglichkeit der Bevölkerung voraus, die ein Gefühl der Teilhabe an der kommunalen Planung erzeugt. Eine breite Bürgerbeteiligung ist daher ein wichtiger Baustein der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung.