

Verbesserung des Radverkehrs auf der Dresdner Straße in Freital

Schutzstreifen Sicherheitsgewinn oder Notlösung

- Die sichere Abwicklung des Verkehrs bei schmalen Straßenquerschnitten Innerorts, der stetig zunehmende Verkehr und der Wunsch, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu verbessern stellt die Verkehrsbehörden und die Verkehrsplaner vor immer größere Herausforderungen.
- In den meisten Fällen können Komfortmaße für einzelne Verkehrsteilnehmerarten und Nutzergruppen nicht realisiert werden.
- Es gilt, Lösungen zu finden, die allen Nutzungsanforderungen weitestgehend entsprechen.
- Kompromisse sind dabei in den meisten Fällen unabdingbar.
- Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist bei allen Überlegungen die oberste Prämisse.
- Vor dem Hintergrund, dass an Straßen mit baulich abgesetzten Radwegen der Anteil der Knotenpunktunfälle deutlich höher liegt als an Straßen ohne Radweg, ist der Führung von Radfahrern
 - im Mischverkehr auf der Fahrbahn,
 - auf Schutzstreifen (unterbrochene Linie, Leitlinie Zeichen 340 StVO) bzw.
 - auf Radfahrstreifen (durchgehende Linie, Fahrstreifenbegrenzung Zeichen 295 StVO)in der Regel der Vorzug zu geben vor einer Führung auf baulich abgesetzten Radwegen mit Radfahrerfurten.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) – Verkehrsblatt-Dokument Nr. B 3404 Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs

- Bei der Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), die am 1. September 2009 in Kraft getreten ist, wurden deshalb auf Antrag von Baden-Württemberg im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung (BLFA-StVO)

mit Zustimmung aller Bundesländer, die bisherigen, von der Verkehrsstärke abhängigen Einschränkungen für Radverkehrsführungen auf der Straße aufgehoben, da die Sicherheit des Radverkehrs bei Fahrbahnführung nicht vorrangig durch die Stärke des Kfz-Verkehrs beeinflusst wird.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs

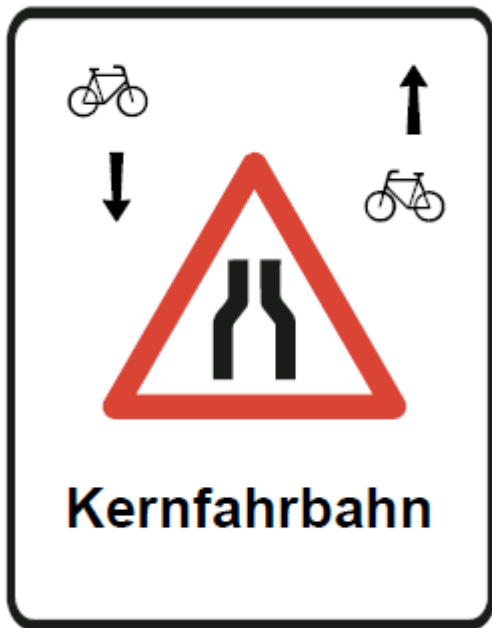
- Mischverkehr mit teilweiser Separation Radverkehr und Kfz-Verkehr
- Radweg ohne Benutzungspflicht
- Gehweg mit zugelassenem Radverkehr, Zeichen 239 StVO / Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei), *Schrittgeschwindigkeit*, *eingeschränkte Anwendung*
- Schutzstreifen Zeichen 340 (Leitlinie Schmalstrich), *stets mit Radpiktogramm*, *keine Vorgaben an Kfz-Verkehrsstärke mehr*

Innovative Modellprojekte - Schutzstreifen

- Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 StVO „Leitlinie“ gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Radpiktogramm markierter Teil der Fahrbahn.
- Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert.
- Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraums einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet.
- Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Pkw gefahrlos begegnen können.
- Dies setzt nach der bisher vorherrschenden Meinung voraus, dass bei einer geforderten Mindestbreite der Schutzstreifen von jeweils 1,25 m und einer verbleibenden Kernfahrbahnbreite von 4,50 m eine Gesamtbreite der Fahrbahn von mindestens 7,00 m vorhanden ist.
- Für Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 7,0 m und schmalen Seitenräumen gab es bislang nach den gültigen Empfehlungen keine Möglichkeit der Radverkehrsführung außer im Mischverkehr.

Zu dem letztgenannten Problem gibt es aber im Rahmen einer Diplomarbeit Untersuchungen, um auch hier zu einer praktikablen Lösung zu kommen.

Lösung des Problems mittels Kernfahrbahn



Erfahrungen

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.

Bei der Auswertung von Videoaufnahmen wurde festgestellt, dass sich die Fahrzeuglenker an der Radstreifenmarkierung orientieren und so auch bei Kurven die Linienführung gut finden.

Ergebnis: „Auf innerörtlichen Straßen mit einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h kann mit beidseitigen Schutzstreifen auch auf Fahrbahnen mit einer Breite unter sieben Meter ein deutlicher Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden“, Dies wurde in einem Modellprojekt per Videoanalyse in Städten wie Friedrichshafen, Heidelberg, Heilbronn festgestellt.

Wirkung

Umwelt

Die verbesserte Sicherheit für Rad fahrende, die mit den Radstreifen einen zugewiesenen Verkehrsraum erhalten, motiviert, kurze Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen und erhöht die Attraktivität der Fahrradnutzung.

Gesellschaft

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

Wirtschaft

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

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.

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.

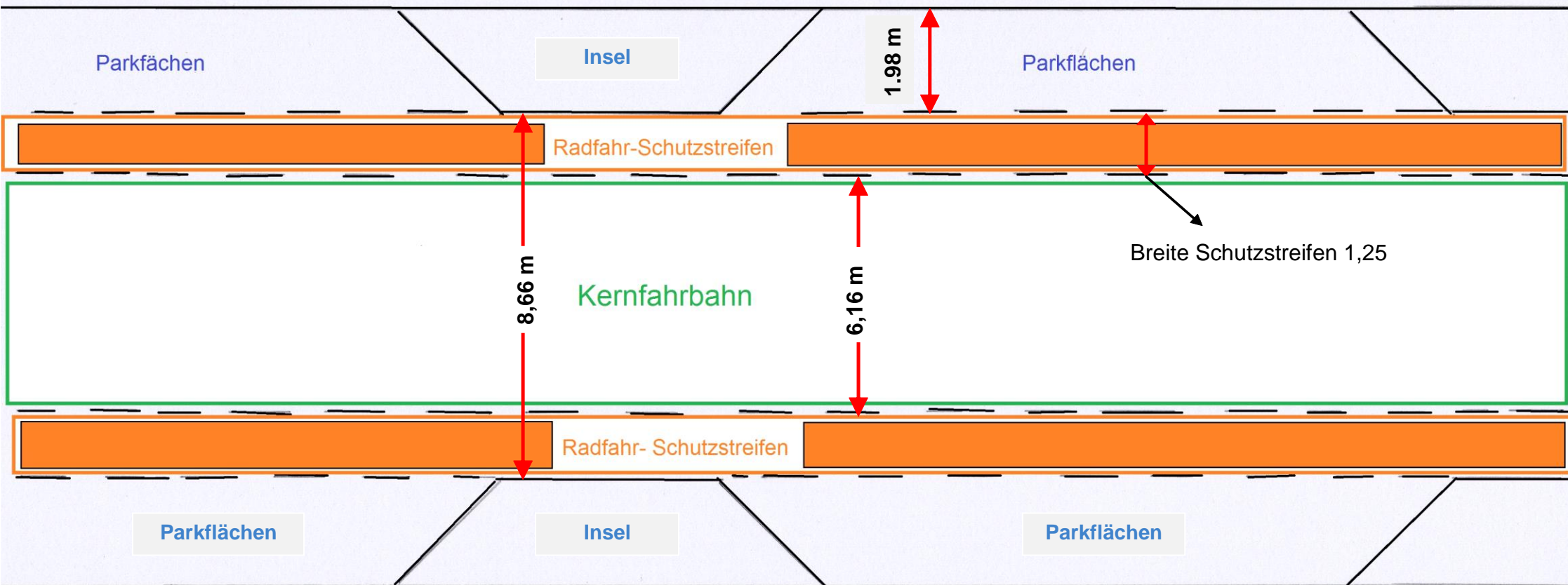
Menschen werden nur Fahrrad fahren, wenn sie sich sicher fühlen. Deshalb muss jede Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowohl für die objektive Sicherheit sorgen als auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Rad fahrenden Rechnung tragen.

Ein Radweg mit optimalem Ausbau und einer optimalen Wegeführung wird dennoch von weiten Teilen der Bevölkerung kaum genutzt, wenn er durch einen einsamen und dunklen Wald führt. Wegeführung 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.

Gestaltung Dresdner Straße



Wenn beidseitig noch 0,25 m Sicherheitsabstand von der Parkfläche zum Radschutzstreifen zugegeben werden, steht immer noch eine Kernfahrbahnbreite von 5,66 m zur Verfügung. Diese Breite gewährleistet, dass sich zwei PKW bedenkenlos begegnen können.