



FAHR RAD READER

TIPPS, FAKTEN, ANTRÄGE, ANFRAGEN

Herausgeberin: GRÜNE/ALTERNATIVE IN DEN RÄTEN NRW e.V.

Bearbeitung: Detlev Gündel

Redaktion: Andrea Rupprath

Impressum

Herausgeberin:

GAR - NRW

GRÜNE/Alternative in den Räten NRW e.V.

Jahnstraße 52

40215 Düsseldorf

Tel 0211- 384 76-0

Fax 9211- 384 76 10

Mail: info@gar-nrw.de

Web: www.gar-nrw.de

Bearbeitung:

Detlev Gündel

Asternstraße 49

30167 Hannover

Tel. 0511-210 76 31

detlev.guendel@adfc.de

1	VORWORT: BEDEUTUNG UND CHANCEN DES RADVERKEHRS	1
2	EINFÜHRUNG: STAND DER DINGE BEI DER FUß- UND RADVERKEHRSPLANUNG	6
2.1	Radverkehr als System	6
2.2	Regelwerke und Straßenverkehrsordnung	8
2.3	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen	9
2.4	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	12
2.5	Aktivierung von Flächenreserven in vorhandenen Straßenräumen	12
2.6	Fazit	15
3	ORDNUNG DER MUSTERANTRÄGE	16
4	ANTRÄGE QUALITÄTSSTUFE 1	18
4.1	Fragenkatalog Fahrradverkehr in XX	18
4.2	Zeitnahe Reinigung nach Hochwasser	19
4.3	Bessere Reinigung von Fußgängerzone, Fahrbahnen und Radwegen	19
4.4	Rückschnitt von Pflanzen	19
4.5	Unnötiges Parken im Seitenraum in der XXstraße	20
4.6	Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen	20
4.7	Ampelschaltungen	21
4.8	Öffnung von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr	22
4.9	Fahrradverkehr in der Fußgängerzone	22
4.10	Zusätzliche Fahrradständer	23
4.11	Fahrradständer (<u>Ortsangabe</u>)	23
4.12	Unterhaltung von Radwegen (Haushaltstitel aufstocken)	24

4.13	Optimierung des Winterdienstes auf Radwegen	24
4.14	Mängelmeldungen durch Bürger	25
5	ANTRÄGE QUALITÄTSSTUFE 2	25
5.1	Sicherung an Radwegen mit Zweirichtungsbetrieb	25
5.2	Sofortmaßnahmenprogramm Radverkehr	26
5.3	Erschließungskonzept für den Radverkehr	27
5.4	Radverkehrsnetzplanung	27
5.5	Programm zur Öffnung der Einbahnstraßen	28
5.6	Einrichtung von Fahrradstraßen	29
5.7	Neuordnung des Parkens in Erschließungsstraßen	30
5.8	Frühzeitige Beteiligung von Verbänden an Planungen	31
6	ANTRÄGE QUALITÄTSSTUFE 3	32
6.1	Fahrradforum	32
6.2	Verkehrssicherheitsprogramm	32
6.3	Änderungsantrag bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans	33
6.4	Kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs für Landkreis oder kreisfreie Städte	40
6.5	Bekämpfung des Fahrraddiebstahls	34
6.6	Einführung von Fahrradparkhäuschen	35
6.7	Antrag kommunale Geschwindigkeitsüberwachung	36
6.8	Antrag zum Haushalt: Änderungsanträge zum Stellenplan	36
6.9	Wettbewerb fahrradfreundlichster Betrieb	37
7	ANTRÄGE QUALITÄTSSTUFE 4	37
7.1	Radverkehrsförderprogramm für die Stadt, Gemeinde, den Landkreis XX	37

	6
7.2 Umgestaltungen nach kapazitätserweiterndem Ausbau des Straßennetzes	39
8 SERVICE FÜR DIE LESER/IN	40
8.1 Glossar – (Fach-) Begriffserklärungen	40
8.2 Literatur und Quellen sowie Tipps	44
8.3 Internet-Adressen	46
8.4 Über den Autor	47

1 Vorwort: Bedeutung und Chancen des Radverkehrs

Bund, Länder, Landkreise, Städte und Gemeinden: sie alle entscheiden darüber, was in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik geschieht. Beim Kfz-Verkehr und im öffentlichen Verkehr sind die Zuständigkeiten gesetzlich geregelt (z.B. Baulast von der Bundes- bis zur Gemeindestraße). Solche Regelungen gibt es für den Fahrradverkehr bisher kaum. Selbst innerhalb einer Stadt sind verschiedene Stellen dafür zuständig, wie die Bedingungen für den Radverkehr gestaltet sind. Und für manche Probleme scheint sogar niemand verantwortlich zu sein (oder sich zu fühlen).

Der Blick auf die Verkehrsmittelwahl zeigt, wie unterschiedlich das Verkehrsverhalten in verschiedenen Städten mit ähnlichen Bedingungen sein kann. Während z.B. die EinwohnerInnen in Essen unter 5 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurücklegen, sind es in Berlin 10, in Bremen über 20, in Münster über 30 %. Im Landkreis Borken liegt der Fahrradanteil ebenfalls bei 30 % der Wege. Viel Radverkehr hängt also nicht direkt mit Stadt oder Land zusammen. Auch der Autoanteil schwankt häufiger als bekannt: in vergleichbaren Städten erledigen die Menschen einerseits entweder weniger als 40 % oder andererseits mehr als 60 % aller Wege mit dem Auto. In diesen fahrradfreundlichen und autoärmeren Städten sind Verkehrsklima und damit Stadtatmosphäre spürbar weniger hektisch und angenehmer.

Die **kommunale Ebene** ist also für das Verkehrsgeschehen vor Ort **ausschlaggebend**. Vor allem der Bund hat bisher kaum Rahmenbedingungen formuliert. Für das Land Nordrhein-Westfalen gilt dagegen grundsätzlich, dass das Land beherzt angegangenes, kommunales Handeln bei der Radverkehrsförderung unterstützt.

Rat und Verwaltung sind neben anderen dafür verantwortlich, welche Bedingungen die RadfahrerInnen antreffen. Zentrale Punkte dabei ist, wie sich Verwaltung und Rat um die besonderen Anforderungen des Fahrradverkehrs kümmern und welche Maßnahmen beschlossen und umgesetzt werden. Von der Kommunalpolitik hängen aber auch Image und Akzeptanz des Radverkehrs ab. Das gilt vor allem für die Frage, ob das Radfahren von allen Bevölkerungsgruppen als mögliche (ernst zu nehmende) Alternative zum Auto gesehen wird.

In dieser Antragssammlung werden **Musteranträge** vorgestellt, die Mandatsträger ggf. in leicht angepasster Form in ihren **kommunalen Gremien** einbringen können. Die darin angesprochenen Maßnahmen sind in kommunaler Regie durchzuführen. Davon sind einige sogar nicht einmal kostenintensiv, so dass sie mit „Bordmitteln“, im Rahmen vorhandener Haushalte also, finanziert werden können. Anderes setzt ggf. Umschichtungen im Haushalt voraus.

Die meisten Anträge beziehen sich auf den Stadt- bzw. Gemeinderat; für viele ist es nachrangig, welche Einwohnerzahl, Fläche oder Siedlungsstruktur eine Kommune hat.

Einige Anträge sind aber auch, ggf. entsprechend abgewandelt, in Bezirksvertretungen oder Kreistagen zu stellen.

Zum Umgang mit den Musteranträgen

Weil es sich um Musteranträge handelt, sind oft eigene Ergänzungen sinnvoll oder erforderlich. So sollte XX natürlich durch Straßennamen oder Ortsangaben ersetzt werden. *Kursiv Unterstrichenes* gehört nicht zum Antragstext. Vielmehr sollten diese Passagen genauer gelesen und ggf. muss geprüft werden, ob Informationen eingeholt werden können und sollen, um diese Teile inhaltlich sinnvoll aufzufüllen. In Kapitel 8 geht es um die verwendete und weiterführende Literatur. In einem Glossar sind wichtige Begriffe und Abkürzungen erklärt (soweit dies nicht Verweise auf Literatur sind). Abkürzungen werden allerdings auch im Text erklärt, und zwar an der Stelle, wo sie erstmals auftreten. In Klammern gesetzte Abkürzungen verweisen im Regelfall auf das Literaturverzeichnis. In eckige Klammern gesetzte Textteile erläutern übernommene Texte zusätzlich.

Die Verkehrsprobleme von heute, deren (oft negativer) Einfluss auf Lebensqualität, Gesundheit und Umwelt sowie andererseits die Vorteile des Radverkehrs verdeutlicht am Besten die folgende Resolution, die auf der internationalen VeloCity-Konferenz 1999 verabschiedet worden ist. Durch diese Resolution können Kommunen für die Verwaltung und für die Öffentlichkeit Ziele setzen und deutlich machen, was angestrebt wird. Gemeinde-/Stadträte oder Kreistage können die Resolution verabschieden. Dabei können sie die Entschliebung so verändern, dass sie auf die speziellen örtlichen Bedürfnisse und Gegebenheiten abgestimmt ist.

Let's Bike für eine zukunftsfähige Welt!

Internationale Graz/Maribor Fahrrad Politik Resolution:

Das 10 Punkte-Ankurbelungs- und Aktionsprogramm

verabschiedet von 400 Delegierten aus 40 Ländern auf der VeloCity-Konferenz im April 1999

Das Fahrrad nutzt der Gesellschaft, den Kommunen, Familien und Einzelpersonen

Das Fahrrad ist **ökologisch** und umweltgerecht. Das Null-Treibstoff-Verkehrsmittel ist lärm- und abgasfrei.

Das Fahrrad ist **sozial gerecht**. Es ist für fast alle Menschen verfügbar. Kinder können es genauso fahren wie Menschen mit Behinderungen. Das Fahrrad fördert Nähe, Nachbarschaft und dichte nutzungsgemischte Siedlungsstrukturen und erleichtert damit die Mobilität.

Investitionen in den Fahrradverkehr sind **sehr effizient**. Das Fahrrad schont knappe öffentliche Haushalte.

Fahrrad fahren ist **gesund** und fördert die Fitness. Integriert in das alltägliche Leben hält es gesund und fit, ohne dass zusätzlich Geld und Zeit investiert werden müssen.

Das Fahrrad ist **kostengünstig** in Anschaffung und Unterhaltung. Man kann somit sparen und trotzdem mobil sein.

Das Fahrrad ist **schnell** von Tür zu Tür. Eine Vielzahl täglicher Ziele kann mit einer angemessenen Fahrzeit erreicht werden.

Dabei ist es **langsam genug**, Stadtleben zu erfahren und zu Urbanität und sozialen Interaktionen beizutragen.

Das Fahrrad ist **individuell** und **spontan** nutzbar. Es ist weder an Fahrpläne noch an verfügbare Auto-Parkplätze gebunden.

Der **Verbündete** des Fahrrads **für lange Distanzen** ist der öffentliche Verkehr. Da das Rad ausschließlich durch die Kraft der Beine ins Rollen kommt, kann man damit nur begrenzte Wege zurücklegen. Soll es einmal weiter gehen, kann man auf Bike-and-Ride oder Ride-with-Bike [Fahrradmitnahme] zurückgreifen. So können dann beide Verkehrsarten voneinander profitieren.

Hindernisse und Lösungen für den Radverkehr

Das Fahrrad stößt an physische und psychologische Barrieren. Das sind: geringes Sozialprestige, Arme-Leute-Image, religiöse und kulturelle Vorbehalte, Verkehrsunsicherheit, physische Behinderungen wie Bordsteine oder Löcher, weit verbreiteter Fahrraddiebstahl und Vandalismus, unzureichende Flächen im Verkehrsraum, hohe Wartezeiten an Ampeln, fehlende Abstellplätze an der Wohnung oder an den Zielen des Fahrradverkehrs, etc.

Diese Barrieren sind in den einzelnen Ländern und Regionen der Welt sehr unterschiedlich ausgeprägt. **Deshalb müssen Programme zur Förderung des Fahrrads an der spezifischen Situation jedes Landes ansetzen.**

Um diese Barrieren abzubauen, sind viele permanente Bemühungen und Kooperationen zwischen Fahrradorganisationen, Planenden und politisch Verantwortlichen notwendig. Mit Hilfe des Know-hows von Fahrradorganisationen auf der nationalen, regionalen und lokalen Ebene müssen Fahrradprogramme entwickelt werden, die die gesamte Breite folgender Bereiche abdecken: Regional- und Stadtentwicklung, Bewusstseinsbildung, Erziehung, Verkehrsrecht, Wirtschaft, Infrastruktur, Technologie und Service.

Die politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen sind aufgefordert, das Fahrrad als nachhaltiges Verkehrsmittel zu fördern, den Fahrradverkehr in allen Verkehrsplänen und -programmen mit seinem ganzen Potential und Nutzen zu berücksichtigen und Fahrradprogramme in ihrem Bereich zu etablieren.

Verbündete für diese große Aufgabe müssen bei Umweltgruppen, Bürgerinitiativen, Gesundheitsorganisationen, Agenda 21-Gruppen, Stadt- und Verkehrsplanern, Fahrradindustrie, Verkehrsunternehmen etc. gesucht werden. Es muss sichergestellt sein, dass alle Bevölkerungsgruppen angesprochen werden: Junge und Alte, Männer und Frauen, Arme und Reiche.

Die nationalen und lokalen Bemühungen müssen in **internationale Netzwerke** wie "Bicycle Crosses Frontiers" eingebettet sein. Dort können Ideen und Erfahrungen ausgetauscht werden, was letztendlich die Überzeugungskraft in der politischen Arena erhöht. Kommt dann noch eine enge Kooperation mit der WHO [Weltgesundheitsorganisation] dazu, eröffnen sich in den verschiedenen Politikbereichen ganz neue Horizonte und Ansätze, wie der Radverkehr gefördert werden kann. Die WHO unterstützt jetzt nämlich Zufußgehen und Fahrradfahren als physisch aktives und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel.

In die Pedale für eine nachhaltige Welt!

Das 10 Punkte-Ankurbelungs- und Aktionsprogramm

1. Weckt Bewusstsein für ein besseres Fahrrad-Klima

In allen öffentlichen und privaten Bereichen muss das Fahrrad als ein zukunftsfähiges Verkehrsmittel gefördert werden. Kampagnen müssen die Einstellung zum Fahrrad und dessen Image und Status verbessern.

2. Verankert das Fahrrad in Erziehung und Berufsausbildung

Alle Länder müssen ein Umwelterziehungs-Programm entwickeln - mit dem Ziel, junge Leute zum Fahrradfahren anzuregen und den Langzeitnutzen einer nachhaltigen Mobilität ins Bewusstsein der jungen Generation zu bringen. Dasselbe gilt auch für die Berufsausbildung in Ingenieurwesen, Polizei, Planung, Gesundheitswesen, Fahrschulen etc., in denen eine positive und fördernde Grundhaltung bezüglich des Fahrrads notwendig ist.

3. Orientiert die Siedlungsstruktur an Fahrrad-Distanzen

Stadt- und Regionalplanung müssen sich an Nähe und Erreichbarkeit orientieren, um Wege mit dem Fahrrad zurücklegen zu können.

4. 10 % weniger Radverkehrsunfälle pro Jahr

Mehr Fahrradfahren mit weniger Unfällen erfordert Sicherheitsstrategien, die als Benchmark [anzustrebender Bestwert auf Grundlage der erfolgreichsten Methoden] anstreben, die Zahl der Unfälle um mindestens 10 % pro Jahr zu reduzieren. Nicht-restriktive Maßnahmen müssen dabei im Vordergrund stehen.

5. Mindestens 3 % aller Verkehrsausgaben für den Fahrradverkehr

Mindestens 3 % aller öffentlichen Ausgaben für Verkehr auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sollen für die Förderung des Fahrrads und der Fahrradinfrastruktur bestimmt werden.

6. Macht den Stadtverkehr für das Fahrrad fit

Fahrradfahren braucht sichere, direkte, komfortable und attraktive Verbindungen, damit auch für Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen mobil unabhängig sein können. Verbesserungen für das Fahrrad dürfen dabei aber nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen.

7. Optimiert die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Verkehrsmittel, Verknüpfungspunkte, Stadt- und Stadtteilzentren müssen erreichbar sein und einen leichten Umstieg [auf den öffentlichen Verkehr oder zum Fußverkehr] ermöglichen. Ein Augenmerk gilt dabei den Fahrradstationen, die sicheres und komfortables Parken, die Wartung des Fahrrads und Leihräder anbieten.

8. Stärkt die Allianz von Fahrrad und öffentlichem Verkehr

Diebstahl- und wettergeschützte Bike-and-Ride-Anlagen sollen an Bus- und Bahnstationen eingerichtet werden, Ride-with-Bike soll auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich sein. Eisenbahnen sollten generell und gerade auch im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglichen, dass Radfahrer ihr Fahrrad mitnehmen können.

9. Integriert Fahrradabstellanlagen in die Bauleitplanung

Eine Baugenehmigung sollte für Wohnhäuser nur dann erteilt werden, wenn nicht nur Autoabstellplätze, sondern auch Fahrradabstellanlagen nachgewiesen werden. Dasselbe gilt für die wichtigsten Ziele des Fahrradverkehrs.

10. Verbindet Städte und Gemeinden mit Radverkehrsnetzen

Außerhalb der Städte muss ein ununterbrochenes Netz Regionen und Länder für Naherholung und Tourismus erschließen und Grenzen überwinden.

Die Förderung des Radverkehrs als ein zukunftsfähiges und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel und die Umsetzung dieses 10-Punkte-Programms erfordern Anreize, Beachtung, Verbreitung und die Auszeichnung guter Beispiele. [...]

Die Delegierten der VeloCity-Konferenz fordern alle Länder auf, nationale Fahrrad-Programme aufzustellen, einzuführen und zu kontrollieren, die diese 10 Punkte beinhalten und auf die spezifischen Bedingungen und Anforderungen des jeweiligen Landes zugeschnitten sind.¹

¹ Die Konferenz wurde u.a. vom Europäischen Radfahrerverband /The European Cyclists' Federation (ECF) organisiert. Das 10 Punkte-Ankurbelungs- und Aktionsprogramm basiert auf einer Befragung von Expertinnen und Experten aus 23 Ländern an der Universität Kaiserslautern, einem ersten Entwurf

1.1 Einführung: Stand der Dinge bei der Radverkehrsplanung

1.1 Radverkehr als System

Es wird immer noch unterschätzt, wie wichtig das Rad als Stadtverkehrsmittel ist und wie es Städte vom motorisierten Individualverkehr entlasten kann. Dabei zeigen schon zahlreiche deutsche Städte, dass dort deutlich mehr als ein Fünftel aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden kann. Münster, Borken und Städte in den Niederlanden beweisen, dass selbst Radverkehrsanteile von 30 – 50 % keine Utopie bleiben müssen.

Die Chancen für das Rad als ideales Stadtverkehrsmittel sind prinzipiell gut. Etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten in der Stadt ist kürzer als 5 km. Ein erheblicher Teil davon wäre durch Fahrradfahrten gut ersetzbar, denn das Fahrrad ermöglicht dem Nutzer eine hohe Flexibilität bei günstigen Reisezeiten. Hinzu kommt, dass konkrete Projekte mit dem Ziel, dass das Rad mehr genutzt werden soll, vergleichsweise schnell realisierbar, ausgesprochen effektiv und relativ preiswert sind. Investitionen in die Radinfrastruktur bieten also in der Regel eine günstige Kosten-Nutzen-Relation.

Um die Potentiale des Radverkehrs stärker zu aktivieren, ist eine gute Infrastruktur zum Fahren und Parken des Fahrrads eine Grundvoraussetzung. Erfahrungsgemäß gibt es drei weitere wichtige Bausteine für ein Gesamtsystem: die Kommunikation mit Entscheidungsträgern, die Öffentlichkeitsarbeit sowie Dienstleistungen für den Radverkehr und den Radfahrer.

- Das Radverkehrsnetz muss so gefördert werden, dass eine **Infrastruktur entsteht**, die - aufbauend auf einer Netzplanung - direkte und komfortable Fahrten mit dem Rad ermöglicht, und das in einer sicheren und als sicher empfundenen Verkehrsumgebung. Neben den **Verkehrswegen für Radfahrer**, die sicheres und komfortables Fahren in allen Hauptverkehrsstraßen und im gesamten restlichen Straßennetz ermöglichen, gehören dazu u.a. bequem nutzbare und wirksam vor Diebstahlschutz und Vandalismus schützende **Fahrradparkanlagen** an Quelle (Wohnung) und allen Zielen, Verknüpfung der Fahrradnutzung mit dem ÖPNV und eine Wegweisung, die Radfahrer auf möglichst angenehmen empfohlenen Routen führt.
- **Öffentlichkeitsarbeit** wirbt für die Fahrradnutzung und trägt dazu bei, dass man eher auf's Rad umsteigt. Sie dient dazu, ein positives Fahrradklima vorzubereiten und begleitet darüber hinaus die Realisierung der einzelnen Etappen eines Radverkehrskonzepts. Ferner dient sie dazu, dass die verschiedenen

Handlungsträger zur Förderung des Radverkehrs miteinander kommunizieren und ihr Wissen austauschen. Eine gezielte Kommunikationsstrategie ist die Schlüsselrolle dafür, Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen und eine umweltbewusste Mobilität durch "Veränderungen im Kopf" zu vermitteln.

- Der **Servicebereich** umfasst Dienstleistungsangebote, die das Radfahren attraktiv machen, wie z.B. Fahrradstationen, einen schnellen Reparaturservice, Fahrradwaschanlagen oder die Möglichkeit zur Gepäckaufbewahrung in Geschäftsstraßen und Einkaufszentren. Vielfach regt die öffentliche Hand diese Serviceangebote an und initiiert sie. Betrieben werden sie dann aber in der Regel auf privatwirtschaftlicher Basis.
- Schließlich hat es sich als hilfreich erwiesen, **klare, messbare und zeitbezogene Ziele** zu setzen und regelmäßig zu überprüfen, ob diese erreicht werden. Erfolgs- und Wirksamkeitskontrollen sowie ein kundenorientiertes Beschwerdemanagement sind wesentliche Elemente einer dauerhaften Radverkehrsförderung.
- Auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt ist nicht nur die Eigeninitiative der Kommunen unverzichtbar. Bund und Länder müssen zudem vor allem die **rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen** weiter entwickeln. .

Unter der konsequenten Verknüpfung dieser Bausteine einer Radverkehrsförderung wird heute das **Leitbild „Radverkehr als System“** verstanden. Dies ist auch der Grundgedanke des im April 2002 von der Bundesregierung vorgelegten ersten **Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012** (NRVP). In ihm unterstreicht die Bundesregierung ihre Absicht, den Radverkehr stärker als bisher zu fördern. So wurden u.a. die Mittel für Radwege an Bundesstraßen verdoppelt (In anderen Bereichen hat die Bundesregierung bisher die Festlegung auf konkrete Handlungsabsichten leider vermieden.) Auch einige Bundesländer, die in ihrer Zuständigkeit maßgeblich zur Radverkehrsförderung beitragen können, haben Förderprogramme aufgelegt, die sich am Leitbild "Radverkehr als System" orientieren (z.B. MWMEV 1999).

Erfahrungen aus Städten in Nordrhein-Westfalen zeigen die Erfolge einer derartigen fahrradfreundlichen Verkehrspolitik. Untersuchungsergebnisse für Städte der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden", die bereits seit über 10 Jahren an dem Vorhaben beteiligt sind, ergeben, dass der Radverkehr um 20 - 30 % zugenommen und der motorisierte Individualverkehr entsprechend abgenommen hat (PGV/PBS 2000). Gleichzeitig ist in diesen Städten das Unfallrisiko in dem Maße gesunken, wie die Fahrradnutzung gestiegen ist. Die Zahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden ist sogar deutlich zurückgegangen. Damit zeigt sich, dass die beiden **Hauptziele "Zunahme des Radverkehrs"** und **"Verbesserung der Verkehrssicherheit"** bei konsequenter Radverkehrsförderung miteinander zu verbinden sind.

1.2 Regelwerke und Straßenverkehrs-Ordnung

Das maßgebliche Regelwerk für den Radverkehr in Deutschland sind die "**Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**" (ERA 1995). Dieses Regelwerk entspricht auch heute noch in großen Teilen dem Stand der Technik und berücksichtigt ein erheblich erweitertes Entwurfsrepertoire zur Führung des Radverkehrs als frühere Regelwerke, die noch stark auf den baulichen Radweg als Standardelement ausgerichtet waren. Insbesondere enthalten die ERA 95 auch Lösungen, mit denen dem Radverkehr in vorhandenen, oft beengten Straßenräumen auch ohne aufwändigen Umbau Platz und Sicherheit verschafft werden kann.

Die wichtigsten **Grundsätze** der ERA 95 sind:

- **Radverkehrsnetze** sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In **Hauptverkehrsstraßen** sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrer erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In **Erschließungsstraßen** ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Für die Radverkehrsführung an **Knotenpunkten** gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.
- **Besser keine** als eine nicht den Anforderungen genügende **Radverkehrsanlage!**
- Radverkehrsanlagen müssen den **Ansprüchen** nach Sicherheit und Attraktivität **genügen**. Keine Sicherheit ohne Akzeptanz!

Im zeitlichen und inhaltlichen Zusammenhang mit der Bearbeitung der ERA 95 wurde auch eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) vorbereitet. Die sogenannte Radfahrer-Novelle von StVO und Verwaltungsvorschriften trat am 1. September 1997 in Kraft und sichert nun zahlreiche der neueren Führungsformen, die gerade auch für beengte Platzverhältnisse geeignet sind, verkehrsrechtlich ab. Zu erwähnen sind folgende Regelungen:

- Bauliche Radwege dürfen nur noch als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn sie bestimmte Anforderungen bzgl. Breite, Erkennbarkeit, Linienführung erfüllen.
- Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen markiert werden, was vor allem im vorhandenen Straßenraum eine geeignete Maßnahme ist.
- Auch an Knotenpunkten sind markierte Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn zulässig.
- Busspuren können für den Fahrradverkehr frei gegeben werden.

- Hauptachsen für den Radverkehr, die durch Straßen mit geringem Kfz-Verkehr führen, können als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.
- In Einbahnstraßen mit Tempo 30 kann Radverkehr durch ein Zusatzschild in Gegenrichtung zugelassen werden.

Inzwischen sind seit In-Kraft-Treten dieser StVO-Novelle Jahre vergangen und es liegen Erfahrungen aus der Praxis vor, wie die Regelungen in den Kommunen umgesetzt wurden und werden. Vielerorts ist festzustellen, dass es zu einer breiteren Anwendung der neuen Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs kam. Zum Teil sind aber auch Anwendungsprobleme sowie örtlich unterschiedliche Interpretationen der Regelungen aufgetreten. Deshalb wird derzeit daran gearbeitet, einige Regelungen von StVO und VwV-StVO anzupassen, die voraussichtlich in 2004 in Kraft treten. Ziel dieser Bestrebungen ist es auch, eine Überregelung, wie sie teilweise in den Bestimmungen der VwV-StVO existiert, abzubauen. Außerdem sollen die örtlichen Dienststellen diese angepassten Lösungen flexibler und eigenverantwortlicher anwenden können.

1.3 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Auf den Streckenabschnitten und Knotenpunkten innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen ist es oft besonders schwierig, eine radfahrgerechte Infrastruktur zustande zu bekommen. Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und eine oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen in der Regel zu Kompromissen. Eine prinzipiell zu bevorzugende Führungsvariante des Radverkehrs gibt es deshalb nicht.

Nachfolgend werden die wichtigsten Führungsformen vorgestellt. Dabei wird auf Lösungen hingewiesen, die für beengte Verhältnisse besonders geeignet sind. Wo Platz genug ist, insbesondere beim Straßenneubau, sollte der Radverkehr von vornherein anforderungsgerecht eingeplant werden. Auch hier ist keine Führungsform grundsätzlich zu bevorzugen, immer sind die besonderen örtlichen Verhältnisse einzubeziehen.

Sofern **bauliche Radwege** - auch unter Beachtung der Belange des Fußgängerverkehrs - anforderungsgerecht in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Dazu gehören insbesondere

- **gute Sichtbeziehungen**, was oft nur durch sicheres Verhindern von parkenden Kfz möglich ist (z.B. durch Poller oder Umbau),
- eine deutliche **Kennzeichnung** des Radwegs an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückzufahrten, Knotenpunkte) durch Markierungen und ggf. zusätzliche Einfärbung,
- ein **Sicherheitstrennstreifen** als Grenze zum ruhenden Verkehr und
- eine **Breite von Radweg und Gehweg**, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht (Regelbreite

von Einrichtungsrädwegen nach ERA 95 zzgl. Sicherheitsraum 1,60 m, Mindestbreite inkl. Sicherheitsraum nach derzeitiger VwV-StVO 1,50 m).

Sind diese Anforderungen erfüllt, kann der Radweg mit dem blauen "Radweg-Zeichen" (Zeichen 237 oder 241 StVO) für alle Radfahrer als benutzungspflichtig ausgewiesen werden.

Auf **linksfahrende Radfahrer** soll an Einmündungen und Kreuzungen besonders hingewiesen werden, durch zusätzliches Schild und Markierung. Linksfahrende Radfahrer sind überdurchschnittlich häufig an Unfällen beteiligt, u.a. weil Autofahrer nicht mit ihnen rechnen und, besonders beim Einbiegen nach rechts, oft gar nicht in deren Richtung schauen.

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht gekennzeichnete, sogenannte „andere“ Radwege Bestand haben (also ohne blaues Radwegschild). Radfahrer dürfen sie in Fahrtrichtung rechts benutzen, sie dürfen dann aber auch legal auf der Fahrbahn fahren. Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, bauliche Radwege auch dann als Angebot für die RadfahrerInnen zu erhalten bzw. ausnahmsweise auch neu zu schaffen, wenn die oben genannten Anforderungen für eine Benutzungspflicht, vor allem was die Breite angeht, nicht erfüllt sind. Die befestigte Breite eines nicht benutzungspflichtigen Radwegs soll allerdings grundsätzlich 1,00 m nicht unterschreiten. Die anderen o.g. Anforderungen sind auch dann anzustreben, da sie Radfahren sicherer machen.

Erst mit der StVO-Novelle 1997 wird nach der Benutzungspflicht durch die Beschilderung und die Kriterien dafür unterschieden. Das gilt vor allem dafür, dass ein Radweg erforderlich ist und qualitativ anforderungsgerecht sein muss. Die zuvor geltende allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen, die noch viele Autofahrer kennen, gilt seitdem nicht mehr. Zuvor musste alles, was als Radweg erkennbar war, benutzt werden (soweit es nicht offensichtlich unbenutzbar war). Auf der Straße zu radeln, war in solchen Fällen nicht erlaubt.

Radfahrstreifen sind Sonderwege des Radverkehrs, die ihn von der Straße durch einen Breitstrich abtrennen. Diese Streifen müssen von Radfahrern befahren werden. Sie sind mit blauen Radwegschildern zu kennzeichnen. Nach der StVO müssen Radfahrstreifen mindestens 1,50 m breit sein. Mit berücksichtigt ist dabei ein freizuhalten Sicherheitsraum. Dieser ist vor allem dazu da, einen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen zu schaffen, um der Gefahr durch sich öffnende Türen zu begegnen.

Radfahrstreifen stehen grundsätzlich auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen für einen sicheren Radverkehr, der sich auch mit den übrigen Straßennutzungen gut verträgt. Grundlage dafür sind die guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern - im Übrigen auch ein Vorteil im Vergleich zu Radwegen besonders an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten - sowie der klaren Trennung von den Fußgängern/Innen. Außerdem sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller einzurichten als Radwege.

Schutzstreifen (Angebotsstreifen nach ERA 95) sind eine Führungsform auf der Fahrbahn; konkret ist es eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung, durch die der Radverkehr die Seitenbereiche der Fahrbahn sozusagen als „optische Schonräume“ nutzen kann. RadfahrerInnen sind indirekt verpflichtet, auf dem Schutzstreifen zu fahren. Das ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot.

Anders als den Radstreifen dürfen Kraftfahrzeuge den Schutzstreifen in Ausnahmefällen befahren – z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Autos) soll jedoch möglichst über die mittige Fahrgasse laufen. Schutzstreifen eignen sich vor allem für schmale Straßen. Für den Regelfall der Anwendung werden in der derzeitigen VwV-StVO recht enge Einsatzbereiche genannt, über die in der Praxis schon hinausgegangen wird und die bei der anstehenden erneuten StVO-Novellierung 2004 wegfallen sollen.

Nach vorliegenden Forschungsergebnissen (PGV/PBS 1996, HUPFER 2000) ergeben sich für Schutzstreifen folgende Einsatzbereiche und Entwurfsanforderungen:

- Schutzstreifen können auch bei über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn keine ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen möglich sind. Bei einem geringeren Verkehrsaufkommen können sie sinnvoll sein, um Radfahrern besser zu schützen als es in einem reinen Mischverkehrs der Fall wäre.
- Die mittlere Fahrgasse zwischen den Schutzstreifen-Markierungen soll bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m und höchstens 6,50 m breit sein. Bei einer mittleren Fahrgasse unter 6,00 m soll auf die Markierung einer Leitlinie verzichtet werden.
- Schutzstreifen können auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen und in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten eingerichtet werden.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m nicht unterschreiten. Das Mindestmaß ist 1,25 m.
- Bei hohen Verkehrsstärken deutlich über 10.000 Kfz/24 h sollte deutlich mehr Platz für die Schutzstreifen vorhanden sein als die Mindeststandards (4,50 m Fahrgasse, 1,25 m Schutzstreifen). Längsparkstreifen und Schutzstreifen zusammen sollen eine Breite von mindestens 3,50 m ergeben.
- Schutzstreifen sollen regelmäßig mit dem Radfahrerpiktogramm und Richtungspfeil gekennzeichnet werden. Rot eingefärbt sollten sie jedoch nicht sein.

Gibt es für den Busverkehr eigene **Busspuren**, muss der Radverkehr entsprechend sicher geführt werden. Der Radverkehr kann auf Busspuren zugelassen werden, vorausgesetzt die Verkehrsbetriebe sind damit einverstanden. In der Praxis hat sich diese Regelung bisher gut bewährt, u.a. auch in Berlin mit sehr dichten Bustakten und in

Münster mit sehr starkem Radverkehr. Besondere Maßnahmen sind ggf. an Haltestellen und signalisierten Knoten vorzusehen, insbesondere bei Anforderungssteuerung durch die Busse.

Ein **gemeinsamer Geh- und Radweg** (Z 240) kann dann angelegt werden, wenn die Voraussetzungen für einen Radweg oder Radfahrstreifen nicht erfüllt sind. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen aber nur in Frage, wenn dies die Fußgänger, insbesondere der älteren Verkehrsteilnehmer und der Kinder, nicht beeinträchtigt oder gefährdet. Benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) müssen eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen.

Ist der Radverkehr auf dem **Gehweg** mit dem Zusatzschild „**Radfahrer frei**“ zugelassen, dürfen RadfahrerInnen diesen Weg benutzen, sie müssen das aber nicht. Diese Lösung ist insbesondere für unsichere und unerfahrene RadfahrerInnen interessant und gilt dann, wenn andere Formen der Radverkehrsführung vor allem aus Platzgründen nicht in Frage kommen. Auch wenn die VwV-StVO für diese Lösung keine Breiten für die Gehwege vorschreibt, muss immer genug Platz für die FußgängerInnen bleiben. Ausdrücklich soll in der geplanten Änderung der StVO 2004 die Kombination der Regelung Gehweg, Radfahrer frei mit einem Schutzstreifen als möglich erwähnt werden.

Kommt bei beengten Verhältnissen keine der o.a. Lösungen in Frage, müssen Radfahrer im **Mischverkehr auf der Fahrbahn** fahren. Gemäß ERA 95 kann in zweistreifigen Straßen ein Mischverkehr bis zu Kfz-Verkehrsstärken von 10.000 Kfz/Tag noch vertretbar sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h von zumindest 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird. Auch eine Ausweisung von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit ist auf Hauptverkehrsstraßen aus Sicherheitsgründen zulässig.

1.4 Aktivierung von Flächenreserven in vorhandenen Straßenräumen

Sollen Radverkehrsanlagen nachträglich in vorhandene Straßenräume integriert werden, sind dafür Flächen erforderlich, die bisher anders genutzt worden sind. Bei gleichen verkehrlichen Ansprüchen wie vorher, z.B. keine Verringerung des Kfz-Verkehrs, treten Nutzungskonflikte auf, so dass im Einzelfall abgewogen werden muss. Nachfolgend werden einige Wege aufgezeigt, wie Flächenreserven für den Radverkehr aktiviert werden können, die vor allem für verkehrsreiche Straßen geeignet sind.

Für Engstellen gilt das **Prinzip der Führungskontinuität**. Eine Radverkehrsanlage darf hier auf keinen Fall ohne Ersatz unterbrochen werden, allerdings darf die Führungsart geändert werden (z.B. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen statt baulicher Radweg). In der Regel sollte jede Verkehrsteilnehmergruppe etwas Platz vom Regelquerschnitt abgeben. Bei kurzen Engstellen können deshalb ausnahmsweise mal Mindestelementen addiert werden, wenn anders keine Führungskontinuität für den Radverkehr zu gewährleisten ist.

Bei **Parkstreifen** in der Straße gilt die Frage: dürfen diese **Platz sparender** umorganisiert (z.B. Längsparken statt Schrägparken) oder verlagert werden? Dabei sind die Aspekte, wie groß die Parknachfrage ist und ob es Alternativen in zumutbaren Entfernungen gibt, ebenso zu berücksichtigen wie der zu erwartende Sicherheitsgewinn für den Radverkehr, wenn Radverkehrsanlagen eingerichtet werden.

Die **Fahrstreifenanzahl** für den Kfz-Verkehr **zu verringern**, kommt in der Regel nur bei erheblichen Kapazitätsreserven in Frage, die aber in vielen innerstädtischen Straßen zu den meisten Tageszeiten bestehen. Dabei ist zu bewerten, ob der Verkehr in der jeweiligen Straße vor allem durch die Knotenpunkte und nicht durch den Streckenquerschnitt bestimmt ist, oder ob der Verkehrsablauf zu begrenzten Spitzenzeiten beeinträchtigt werden kann, um den Radverkehr sicherer zu machen. Für Berufsverkehrs- oder andere Spitzenzeiten kann die Leistungsfähigkeit ggf. durchaus vermindert werden, die dann durch Pfortnerampeln in weniger sensiblen Bereichen stadtverträglich aufgefangen werden kann. Die Leistungsfähigkeit zweistreifiger Fahrbahnen kann bis zu etwa 2.200 Kfz/h, die vierstreifiger Straßen bis über 5.000 Kfz/h betragen (EAHV 1993).

Ob die **Fahrstreifenbreite reduziert** werden kann, ist v.a. vom Schwerverkehrsanteil abhängig. Dieser ist auf städtischen Hauptverkehrsstraßen mit 5 % oder weniger in der Regel eher gering. Breiten von mindestens 2,75 m sind bei geringem Schwerverkehr insbesondere in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten vertretbar (vgl. EAHV 1993). Dies gilt vor allem dann, wenn nachweislich nur so der Raum für Radverkehrsanlagen gewonnen werden kann, die aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich sind.

Statt zwei Fahrstreifen pro Richtung ist auch ein so genannter **überbreiter Fahrstreifen** möglich. Diesen können Autos zweistreifig, Lkw dagegen nur einstreifig befahren. Bei Breiten von dann etwa 4,75 – 5,50 m pro Richtung können oft erhebliche Flächen für den Radverkehr gewonnen werden. Wegen des hohen Pkw-Anteils in städtischen Hauptverkehrsstraßen sinkt die Qualität des Verkehrsablaufes in der Regel nur geringfügig (EAHV 1993). Besonders günstig ist dieser Querschnitt, wenn die Kapazitätsgrenze zweistreifiger Straßen übertroffen, die vierstreifiger Straße aber nicht erreicht wird (also bei etwa 20.000 – 30.000 Kfz/24 h).

Es kann auch sinnvoll sein, überbreite Fahrstreifen in den **Zufahrten signalisierter Knotenpunkte** einzurichten (ggf. auch nur begrenzt auf die Zufahrten), wenn durch die zusätzlichen Abbiegespuren die Flächen knapp werden. Derartige Aufstellbereiche (z.B. geradeaus/ linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Autos nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

1.5 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme, verkehrssichere Radverkehrsführungen zu realisieren, stellen sich an den **Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen**. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf Rad- oder Gehwegen können entwurfsabhängig

erhebliche Probleme auftreten, die fast ausschließlich mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Um diese Sicherheitsdefizite abzubauen, ist es wichtig, den **Vorrang der Radfahrer** vor wartepflichtigen Fahrzeugen **hervorzuheben**, indem die Radfahrerfurt besser sichtbar und erkennbar wird und sich Rad- und Kraftfahrer gegenseitig besser sehen können. Wartepflichtig sind gemäß StVO alle in die Vorfahrtstraße einbiegenden und von dieser abbiegenden Fahrzeuge gegenüber dem Geradeausverkehr.

Bauliche Radwege sollen deshalb rechtzeitig (d.h. etwa 10 - 20 m vor der Kreuzung) an den Fahrbahnrand herangeführt werden, auch ein **Übergang in einen Radfahrstreifen** kann empfehlenswert sein. Gleichzeitig muss in diesem Bereich ein Parkverbot für Kfz gelten. Dadurch wird es vor allem weniger Probleme mit den rechts- abbiegenden Kfz geben. Zudem ist diese Lösung platzsparender als abgesetzte Radwege.

Für **linksabbiegende Radfahrer** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrer erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind auch Radfahrerschleusen und so genannte aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten an Ampelkreuzungen, die auch bei beengten Verhältnissen eingesetzt werden können.

Markierte Führungshilfen können an Knotenpunkten auch dann sinnvoll eingesetzt werden, wenn auf dem vorhergehenden Streckenabschnitt aus Platzmangel keine Radverkehrsanlagen geschaffen werden können.

1.6 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Attraktive Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen werden vor allem mit den Maßnahmen geschaffen, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Der Radverkehr sollte nur im Ausnahmefall vom Kfz-Verkehr (z.B. durch Radwege oder die Führung auf Gehwegen) getrennt werden, da der Kfz-Verkehr gering und die Geschwindigkeiten niedrig sind (z.B. Tempo 30-Zonen) und Radfahrer schon deshalb hinreichend sicher auf der Straße fahren können. Dies gilt auch für Straßen mit engen Querschnitten. Starke Kfz-Schleichverkehre sollten unterbunden werden, z.B. durch Netzunterbrechungen oder gegenläufige Einbahnstraßen.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** angedacht, um Geschwindigkeiten zu drosseln und den Kfz-Verkehr zu lenken, ist darauf zu achten, dass die Radfahrer durch diese Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen) nicht unerwünscht behindert werden.

Mit **Fahrradstraßen** steht den Kommunen ein verkehrsrechtliches Instrument zur Verfügung, gebündelten Radverkehr auf wichtigen Routen zu fördern. Dabei weist ein

spezielles Verkehrszeichen die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer aus. Kfz-Verkehr (Anliegerverkehr) kann in einer oder beiden Fahrtrichtungen mit mäßiger Geschwindigkeit zugelassen werden. Autofahrer müssen jedoch auf Radfahrer besondere Rücksicht nehmen. Radfahrer dürfen auf Fahrradstraßen nebeneinander fahren, auch wenn Autofahrer dann nicht überholen können. Fahrradstraßen können somit attraktive Bestandteile von Hauptverbindungen eines städtischen Radverkehrsnetzes sein. Prinzipiell kommt auch eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Stelle der in Tempo 30-Zonen üblichen Rechts-vor-Links-Regelung in Frage. Sinnvoll ist dabei aber ein relativ hohes Radverkehrsaufkommen. Daneben sind dann ggf. zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße nötig.

Einbahnstraßen machen es oft unmöglich, durchgehende Verbindungen für Radfahrer im Erschließungsstraßennetz zu schaffen. Radfahrer werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung, dann häufig auf Gehwegen.

Aufgrund dieser Situation wurden 1997 StVO und Verwaltungsvorschrift zur StVO geändert. Danach kann in Einbahnstraßen mit geringer Verkehrsbelastung und einem Tempolimit von 30 km/h unter bestimmten Randbedingungen Radverkehr durch ein Zusatzschild in Gegenrichtung erlaubt werden.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen (PGV/BIS 2001) hat sich mit damit beschäftigt, wie sich diese Regelung auf die Sicherheit auswirkt. Das Ergebnis: werden Einbahnstraßen geöffnet, entstehen dadurch weder mehr, noch schwerere Unfälle. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen auf (auch bei Rechts-vor-Links-Regelung), und zwar mit in die Einbahnstraße einbiegenden oder diese kreuzenden Kraftfahrzeugen. Das liegt oft an eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Mit gezielten Maßnahmen kann gegengesteuert werden. Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legalem gegenläufigem Radverkehr dagegen sehr selten. Aufgrund der Ergebnisse aus der Forschungsarbeit ist für 2004 eine Vereinfachung der StVO-Bestimmungen zur Öffnung von Einbahnstraßen in Vorbereitung.

1.7 Fazit

Um Radverkehrsnetze auch mit beengten Straßenräumen realisieren zu können, steht den Planern ein in der Praxis erprobtes umfangreiches Entwurfsrepertoire zur Verfügung, das weit über die baulich ausgeführten Radwege als dem herkömmlichen Standardelement hinausgeht. Insbesondere durch verkehrsregelnde bzw. markierungstechnische Elemente kann in vorhandenen Straßenräumen oft ohne Umbau eine angemessene Radverkehrsführung erzielt werden. Da diese Lösungen meist relativ kostengünstig sind, kommt dies auch den knappen finanziellen Ressourcen der Kom-

munen entgegen. In Deutschland sind die beschriebenen Lösungsansätze mittlerweile in Regelwerken und der Straßenverkehrsordnung verankert. Jedoch kann nicht jede straßenräumliche Situation durch Regelwerke vollständig erfasst werden. Kreativität und vor allem die alltägliche Radfahrpraxis des Planers sind erforderlich, um zu jeweils situationsangepassten, radfahrgerechten Lösungen zu kommen.

2 Ordnung der Musteranträge

Die Anträge sind im Folgenden grob danach sortiert, welcher Qualitätsstufe der kommunalen Fahrradpolitik sie etwa entsprechen. Diese Qualitätsstufen werden leicht abgewandelt aus einem europäischen Forschungsprojekt über Qualitätsmanagement in der kommunalen Fahrradpolitik, BYPAD, entnommen und nachfolgend dargestellt (näheres dazu unter: www.bypad.org). Jeder kann und sollte an Hand der beschriebenen Merkmale versuchen, seine Stadt (oder bestimmte Handlungsfelder) entsprechend der Qualitätsstufen einzuordnen. So kann es vorkommen, dass eine Stadt zwar systematisch ihre Einbahnstraßen geöffnet hat, Fahrrad-Abstellanlagen aber nur zufällig ergänzt werden. Wenn die eigene Stadt in einem Handlungsfeld auf Stufe 1 steht, ist es unwahrscheinlich, dass Anträge, die Stufe 4 entsprechen, in Rat und Verwaltung überhaupt richtig verstanden werden, da dann das Verständnis für Fahrradpolitik wahrscheinlich bisher wenig ausgeprägt ist. Für solche Fälle wird dann empfohlen, mit Anträgen aus der gleichen oder nächsthöheren Stufe zu beginnen (da dies dem Problemverständnis derer, die man überzeugen will oder die den Antrag in Maßnahmen umsetzen müssen, eher entspricht). Die Zuordnung zu den Stufen ist nur als Anhaltspunkt gedacht.

Erklärung der Qualitätsstufen nach BYPAD

Auf **Stufe 1 (Ad hoc-orientiert)** gibt es eine Fahrradpolitik, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an isolierten Problemstellungen, die auf Grund von Einzelengagement thematisiert wird (Bürgerinitiative, Anträge aus der Politik zu einzelnen Problempunkten, ...). Wegen des engen Verständnisses der Fahrradpolitik, werden Maßnahmen ausschließlich an einzelnen Stellen bei der Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- niedrige und ungleichmäßige Finanzmittel
- wenige zuständige Mitarbeiter (wenn überhaupt), mit eher geringem Ausbildungsgrad und wenig einflussreicher Position in der Verwaltungshierarchie
- kaum Öffentlichkeitsarbeit
- informelle Strukturen und Entscheidungen
- Erfolge sind nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Für den Fall, dass einzelne Charakteristika für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann überhaupt keine Qualitätsstufe vergeben werden.

Auf **Stufe 2 (Isolierter Ansatz)** gibt es bereits eine Fahrradpolitik, aber diese ist von anderen Politikbereichen wie allgemeiner Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung, Umwelt etc. getrennt. Eine gute bauliche Infrastruktur ist das Hauptinteresse, und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Fahrradpolitik lässt sich charakterisieren durch:

- vorliegende Daten zur Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer werden genutzt, z.B. durch Beachtung von Planungsempfehlungen
- allgemeine Entscheidungen und Beschlüsse mit geringer Bindungskraft (z.B. verwaltungsinterne Arbeitsplanung)
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen werden oft kontraproduktive Entscheidungen getroffen (z.B. Siedlungserweiterung am Stadtrand statt Innenentwicklung)
- die Kontinuität der Radverkehrspolitik ist nicht gewährleistet.

In **Stufe 3 (System-orientiert)** wird Radfahren als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Es gibt politische Unterstützung von verschiedenen verantwortlichen Politikern und aus den Verwaltungsspitzen. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Fahrradpolitik. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung (Konzepte liegen vor)
- es gibt eine große Datenverfügbarkeit als belastbare Grundlage der Fahrradpolitik
- die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt (z.B. umfangreiche eigene Datenerhebungen)
- ausreichende Finanzmittel stehen zur Verfügung, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Entscheidungen sind verbindlich gefasst und mit anderen Akteuren abgestimmt (andere Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber etc.).

Auf **Stufe 4 (Integrierter Ansatz)** wird Fahrradpolitik als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (z.B. Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung). Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden durch solche ergänzt, die die Autonutzung vermindern. Wirkungskontrollen werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung in Verwaltungsspitzen und Stadtrat sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergie-Effekte zu erzielen, indem Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern ausgetauscht werden, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten und

Körperschaften sowie Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- umfassende und regelmäßig aktualisierte Daten
- systematische Wirkungskontrollen
- eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- systematische Arbeit in Netzwerken mit Nachbarkommunen, anderen Städten mit ähnlichen Zielsetzungen und höheren Verwaltungsebenen
- strategische Partnerschaften.

3 Anträge Qualitätsstufe 1

3.1 Fragenkatalog Fahrradverkehr in XX

Wir beantragen, eine Übersicht über den Radverkehr in XX zu geben, und insbesondere zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Wie schätzt die Verwaltung die Situation und die Entwicklung des Radverkehrs in XX ein, besonders im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung in der AG Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW?
2. Wie hat sich die Siedlungsentwicklung der letzten 10 Jahre auf den Radverkehr ausgewirkt?
3. Wie viel Kilometer Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen stehen zur Verfügung und wie viel wurden in den letzten 10 Jahren geschaffen? Wie ist die Aufteilung zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen? Für welche Strecken liegen konkrete Planungen für Radverkehrsanlagen vor?
4. Wie viel Kilometer kombinierte Geh- und Radwege sowie Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr stehen zur Verfügung und wie viel wurden in den letzten 10 Jahren ausgewiesen?
5. Wie viel Kilometer Hauptverkehrsstraße (>5.000 Kfz/24h, in großen Städten ggf. > 10.000 Kfz/24h) sind ohne jegliche Radverkehrsanlage oder Tempobeschränkung auf 30 km/h?
6. Welches sind die Punkte und Strecken, an denen in den letzten 10 Jahren aus Gründen einer Unfallhäufung im Radverkehr Maßnahmen ergriffen wurden? Welche Maßnahmen waren dies im Einzelnen? Wurde die Wirksamkeit überprüft? Wie sind die Wirkungen?

7. Wo steht XX im Verhältnis zu anderen Städten bezüglich der Unfallbelastung im Fahrradverkehr, bezogen auf die Einwohnerzahl und den Radverkehrsanteil an allen Wegen der Einwohner?
8. Wie viel Einbahnstraßen wurden für den Fahrradverkehr geöffnet, wie viele sind konkret zur Öffnung vorgesehen, wie viele und welche Einbahnstraßen werden aus welchen Gründen absehbar nicht geöffnet?
9. Welche Straßen sind absehbar für eine Ausweisung als Fahrradstraße vorgesehen?

3.2 Zeitnahe Reinigung nach Hochwassern

Die Verwaltung wird beauftragt, von Hochwasser betroffene Geh- und Radwege regelmäßig zeitnah (spätestens eine Woche nach Ablauf des Wassers) zu reinigen. Dazu wird eine Liste erstellt, welche Wege in welchen Abschnitten betroffen sind.

Begründung:

In vielen Fällen sind Wege noch wochenlang nach einem Hochwasserereignis nur unkomfortabel zu befahren. Dies beeinträchtigt die Attraktivität des Radverkehrs in Alltag und Freizeit.

3.3 Bessere Reinigung von Fußgängerzone, Fahrbahnen und Radwegen

Die Verwaltung wird beauftragt, die Telefonnummer für die Reinigung von öffentlichen Straßenflächen und Radwegen besser als bisher bekannt zu machen. Dazu sind u.a. Aufkleber an Laternen- und Schildermasten anzubringen.

Begründung:

In vielen Fällen wirken Wege und Plätze unansehnlich durch Müll, Glasscherben etc. oder sind für Radfahrer nur mit dem Risiko eines platten Reifens zu befahren. Dies beeinträchtigt das Image der Stadt und die Attraktivität des Radverkehrs in Alltag und Freizeit. Die weite Verbreitung der Telefonnummer kann die Hemmschwellen zur Meldung entsprechender Problemstellen verringern.

3.4 Rückschnitt von Pflanzen

Die Verwaltung wird beauftragt, den Rückschnitt der Pflanzen am XX zwischen XX und XX in regelmäßigen Abständen vorzunehmen.

Begründung:

Dieser Weg ist mit XX m sehr eng. Der seitliche Bewuchs wächst weit in den Weg hinein und behindert so Fußgänger und Radfahrer.

3.5 Unnötiges Parken im Seitenraum in der XXstraße

Die Verwaltung wird aufgefordert, in der XXstraße (ggf. XX Straßenseite) zwischen XX und XX Fahrradbügel */Poller (wenn ausreichend Platz: Fahrradbügel, sonst Poller)* zum Schutz vor Falschparkern aufzustellen. Alternativ soll in diesem Bereich so regelmäßig durch Politessen kontrolliert werden, dass das Falschparken erkennbar reduziert wird.

Begründung:

Die XXstraße verfügt über eine sehr breite Fahrbahn. Problemlos und ohne Wegfall eines einzigen Parkplatzes kann auf der Fahrbahn geparkt werden. (Je nachdem, ob Radweg oder Gehweg betroffen sind:) Radfahrer mit Anhänger/sich überholende Radfahrer // Eltern mit Kinderwagen/ Behinderte im Rollstuhl haben bei den häufigen Falschparkern kaum eine Möglichkeit, den Seitenraum komfortabel zu nutzen.

3.6 Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen

Die Verwaltung wird beauftragt, zu überprüfen, in welcher Weise in der XX zwischen XX und XX die Situation zu Gunsten des Radverkehrs verbessert werden kann. Insbesondere ist zu überprüfen, in welchen Abschnitten die Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und/oder markierten Führungen in Knotenpunkten (auch in den Seitenstraßen) geeignet ist, die Verkehrssicherheit und den Komfort für den Radverkehr zu verbessern.

Falls zutreffend: Speziell soll geprüft werden, in welchen Abschnitten die Vierstreifigkeit/ die Überbreite der Fahrstreifen/ die Anordnung von Parkstreifen zwingend erforderlich ist, und wo sie ggf. zu Gunsten des Radverkehrs entbehrlich ist.

Falls zutreffend: Insbesondere ist zu überprüfen, in welchen Abschnitten die Mitnutzung der Rechtsabbiegestreifen oder der Busspur geeignet ist, die Verkehrssicherheit und den Komfort für den Radverkehr zu verbessern.

Falls zutreffend: Speziell soll geprüft werden, inwieweit die nicht anforderungsgerechten Radwege zwischen XX und XX und die ungünstigen Führungen an der Kreuzung mit der XX bzw. der derzeitige Mischverkehr zu einer besonderen Unfallbelastung führen, und mit welchen Maßnahmen dem abzuhelpen ist.

Die Anlage von aufgeweiteten Fahrradaufstellstreifen (AFAS) ist in den signalisierten Zufahrten sämtlicher Nebenstraßen zu überprüfen.

Begründung:

Die XX ist eine der *(wenigen)* Hauptverkehrsstraßen in XX, die nicht mit Radverkehrsanlagen ausgestattet ist, obwohl sie für den Radverkehr eine wichtige Verbindung darstellt und hier wichtige Ziele für den Radverkehr gelegen sind. Da die

Anlage von Radwegen/ die Komplettsanierung der Radwege absehbar kaum umzusetzen sein wird, sollen Lösungsansätze mit Markierungen auf Fahrbahnniveau auf ihre Eignung geprüft werden. Wie Untersuchungen gezeigt haben, haben sich derartige Lösungen sowohl unter Aspekten der Verkehrssicherheit als auch des Komforts für den Radverkehr bewährt. In einer Vielzahl von Fällen, zu denen nach unserer Einschätzung zumindest Abschnitte der XX gehören, ist die Anlage entsprechender Radverkehrsanlagen möglich, ohne dass die Qualität des Kfz-Verkehrs wesentlich beeinträchtigt wird.

XX Falls zutreffend: Die Radwege im Abschnitt zwischen XX und XX entsprechen nicht den Anforderungen gemäß der StVO-Novelle von 1997. XX

3.7 Ampelschaltungen

Die Verwaltung prüft für die Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen im Bereich der Innenstadt und der Hauptgeschäftsstraßen in den Stadtteilzentren, inwieweit eine Verkürzung der Umläufe, ggf. auch nur zu bestimmten Tageszeiten, vorgenommen werden kann. Als erste Knotenpunkte sind zu prüfen:

XX/XX

XX/XX

XX7XX

Der ADFC und/oder VCD wird in die Planungen einbezogen, insbesondere bezüglich der Auswahl der zu bearbeitenden Anlagen und der Problemanalyse.

Begründung:

Lichtsignalanlagen sind für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern die größten „Zeitfresser“. Sicherheitsvorteile kommen nur zur Geltung, soweit die Regelungen akzeptiert werden. Empirisch ist nachgewiesen, dass Fußgänger oder Radfahrer bei unnötig langen Rotzeiten (gemeint ist Rot, obwohl kein Fahrzeug mehr kommt oder große Lücken bestehen), dazu neigen, das Rotlicht zu missachten, was ggf. zu besonders folgenschweren Unfällen führen kann.

An den genannten Knotenpunkten ist z.T. eine Abstimmung auf die benachbarten Knotenpunkte XX/XX, XX/XX zu erkennen, die dazu führt, dass am größeren Teil des Tages unnötig lange Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer entstehen, wobei auch die beschriebenen Akzeptanzproblem zu erkennen sind. Besonders die langen Grünphasen für die XX sind regelmäßig nicht ausgelastet. Hier ist ggf. auch ein halb so langer Umlauf ausreichend.

3.8 Öffnung von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr

Die Verwaltung wird beauftragt, sämtliche Sackgassen im Stadtgebiet daraufhin zu überprüfen, ob sie für Fußgänger und Radfahrer durchquerbar sind, d.h. für diese nicht als Sackgasse wirken. Sie sind entsprechend zu beschildern bzw. mit entsprechenden Aufklebern zu kennzeichnen (Gehweg bzw. Geh-/Radweg über dem Balken des Sackgassenschildes). Für Sackgassen, die wegen fehlender Bordabsenkungen, ungünstig angeordneter Kfz-Stellplätze etc. nicht durchfahrbar sind, werden Maßnahmen vorgeschlagen, die ein Durchfahren ermöglichen. Die Verwaltung berichtet jährlich über den Stand dieses Antrags, bis sämtliche entsprechenden Sackgassen beschildert sind und das entsprechende Maßnahmenprogramm abgearbeitet ist.

Begründung:

Sackgassen sind dies häufig nur aus Sicht des Kfz-Verkehrs. Durch Hinweis auf die Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer ergeben sich z.T. ganz neue und nicht selten attraktive, weil autoarme Verbindungen, die mit der Beschilderung auch für ortsunkundige Fußgänger und Radfahrer kenntlich gemacht werden. Auf diese Beschilderung wird ausdrücklich auch in der Broschüre FahrRad in NRW! (S. 58) hingewiesen. Die Ausstattung mit Aufklebern ist zwar nicht offiziell, wird aber in Nordrhein-Westfalen geduldet.

3.9 Fahrradverkehr in der Fußgängerzone

Die zentrale Fußgängerzone XX zwischen XX und XX wird Montag bis Freitag zwischen 18.30 Uhr und 11.00 Uhr, Sonnabend ab 14.00 Uhr (je nach Belebtheitsgrad/Stärke der Fußgängerverkehre bzw. Ladenöffnungszeiten: ggf. 20.30 Uhr, 9.00 Uhr, 18.30 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig für den Fahrradverkehr geöffnet.

Die weniger belebten Seitenstraßen der Fußgängerzone wie XX, XX, XX, werden ganztägig für den Radverkehr geöffnet.

Für kleinere Städte/weniger belebte Fußgängerzonen kann ggf. eine Öffnung werktags zwischen (18.30) 20.30 Uhr und 13.00 (15.00) Uhr beantragt werden. Dann kann auch der Schülerverkehr in der Mittagszeit durch die Fußgängerzonen abgewickelt werden.

Begründung

- Die Fußgängerzone stellt eine Abkürzung für etliche Fahrbeziehungen dar. So kann auf die Benutzung der konflikträchtigen Hauptverkehrsstraßen verzichtet werden.
- Eine Öffnung zu den vorgeschlagenen Zeiten kommt insbesondere dem (morgendlichen) Schüler- und Berufsverkehr zugute.

- Die nachts und an Feiertagen wenig frequentierte Innenstadt würde zusätzlich belebt. Radfahrer tragen durch ihre Anwesenheit zur sozialen Sicherheit bei.
- Durch die Öffnung würde eine den Radverkehr unnötig bremsende und einschränkende Vorschrift abgeschafft: Gesetze und Regelungen werden nur dann akzeptiert, wenn sie für die Betroffenen Sinn machen, was bei der ganztägigen Sperrung der Fußgängerzone für den Radverkehr nicht der Fall ist und zu zahlreichen Verstößen führt. Wenn aber Radfahrer sich ernst genommen fühlen, führt dies ggf. auch zu einer erhöhten Akzeptanz bestehender Vorschriften (z.B. Fahrverbot in der Fußgängerzone tagsüber).

Eine ganztägige Öffnung der weniger stark frequentierten Fußgängerzonen oder eine zeitweilige Öffnung in den stark frequentierten Fußgängerzonen entspricht auch der Praxis anderer Städte (z.B. Münster, Hannover, Troisdorf, Bielefeld).

Der nächste Absatz müsste vor Ort geprüft werden, sonst muss es gestrichen werden

Aus Gründen der Sicherheit spricht nichts gegen die Öffnung der Fußgängerzone, denn in den letzten drei Jahren ist es nach Aussage der Polizei nicht zu Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern gekommen, obwohl die Fußgängerzone von Radfahrern nicht selten befahren wird.

3.10 Zusätzliche Fahrradständer

Die Verwaltung wird beauftragt, (Auswahl treffen) in der XXstraße, vor dem Rathaus, der Stadtbücherei, dem Schwimmbad, an Schulen, an sonstigen städtischen Einrichtungen, im öffentlichen Straßenraum Bügelfahrradständer in ausreichender Anzahl aufzustellen. (Soweit geeignete Parkstände vorhanden sind: Dazu werden XX Stellplätze mit Fahrradbügeln bestückt.

Begründung:

Dort ist mit einer Vielzahl wild abgestellter Räder ein erheblicher Mangel an Möglichkeiten zum Anschließen von Fahrrädern festzustellen. Ggf. ergänzen: Die vorhandenen Fahrradständer werden wegen ihrer geringen Qualität (u.a. fehlende Möglichkeit den Rahmen anzuschließen) nicht/kaum angenommen. Gleichzeitig sind die Kfz-Stellplätze nur gering ausgelastet.

3.11 Fahrradständer (Ortsangabe)

Die Verwaltung ersetzt die Fahrradständer (Ortsangabe) durch Bügelständer und erhöht die Anzahl der Fahrradstellplätze. Der Abstand der Ständer zueinander ist so zu wählen, dass ein problemloses Nutzen der Fahrradständer gewährleistet wird. Außerdem wird die Verwaltung beauftragt zu prüfen, an welchen Stellen in der Innenstadt zusätzliche

anforderungsgerechte Abstellanlagen erforderlich sind. Darüber wird dem Rat Bericht erstattet.

Begründung

Die derzeit zur Nutzung angebotenen Fahrradständer gefährden die Felgen und Speichen der abzustellenden Fahrräder. Die Fahrräder lassen sich nicht gut am Rahmen anschließen und sind deswegen nicht ausreichend vor Diebstahl gesichert. Die vorhandenen Ständer stehen zu eng nebeneinander, so dass die Gefahr gegeben ist, dass Fahrradteile zerstört werden, wenn ein anderes Rad aus dem Ständer herausgezogen wird. Außerdem tragen die derzeit verwendeten Fahrradständer der neuen Entwicklung (z.B. Mountain-Bike mit breiten Reifen) keine Rechnung. Im Übrigen ist die Anzahl der Fahrradständer offensichtlich zu niedrig.

3.12 Unterhaltung von Radwegen (Haushaltstitel aufstocken)

Im Haushalt wird unter Punkt (möglichst genaue Bezeichnung) (Name des Haushaltstitels) die für die Unterhaltung von Radwegen vorgesehene Summe

von XX €

um XX €

auf XX €

erhöht.

Begründung:

Fehlende oder verblichene Fahrrad-Piktogramme, verblasste Radfahrerfurt-Radfahrstreifen- oder andere Markierungen (zum Beispiel am XX), Radwege in erbärmlichen Zustand machen es offensichtlich, dass für die Unterhaltung der Radverkehrsanlagen mehr getan werden muss.

auf Grundlage eines Antrags von B90/GRÜNE in Frankfurt/Main

3.13 Optimierung des Winterdienstes auf Radwegen

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, auf welche Weise der Winterräumdienst für Radwege und andere stark genutzte Fahrradrouten optimiert werden kann. Ziel ist ein nach Prioritäten gestaffelter „Fahrradrouten-Räumplan“. Dazu wird im Oktober Bericht über die erforderlichen Veränderungen erstattet.

Begründung

Eine Räumung der Radwege erfolgt bisher in der Regel nicht, so dass Radwege z.T. längere Zeit nicht befahrbar sind. Verstärkt wird die Unbefahrbarkeit durch die

Räumung der parallel verlaufenden Fahrbahnen. Radfahren soll mit den anderen Verkehrsmitteln gleichberechtigt behandelt werden.

3.14 Mängelmeldungen durch Bürger

Die Verwaltung wird beauftragt, eine zentrale Anlaufstelle für Verbesserungsvorschläge für das Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer sowie für die Belange von Kindern, Mobilitätsbehinderten etc. zu schaffen. Fußgänger und Radfahrer werden durch die Stadt in geeigneter Weise öffentlich aufgefordert, Hinweise auf Mängel und Verbesserungsvorschläge zu machen sowie einen zusätzlichen Bedarf an anforderungsgerechten Fahrradständern zu melden. Sie bekommen kurzfristig eine Rückmeldung über das weitere Vorgehen bezüglich ihres Hinweises. Die einzuleitenden Maßnahmen werden möglichst zeitnah umgesetzt oder in die Planungen einbezogen. Über die Ergebnisse (Zahl, Art, Orte der Mängel, umgesetzte Maßnahmen) ist dem Rat Bericht zu erstatten.

Begründung

Fußgänger, Mobilitätsbehinderte und Radfahrer sind in besonderer Weise von Mängeln an ihrem Wegenetz, z.B. in Form von Schlaglöchern, zugeparkten Geh- oder Radwegen, Sichtbehinderungen durch parkende Kfz, wucherndes Gebüsch o.ä. betroffen. Mit dieser Form von Beschwerdemanagement sollen Mängel künftig gezielt behoben werden. Sinnvoll ist hierbei sicherlich ein einfaches Verfahren für die Hinweise. Etliche kleine und große Mängel und Schwachstellen können erfahrungsgemäß schnell und ohne großen Kostenaufwand ausgeräumt werden. Deshalb sind für dieses Jahr keine haushaltsmäßigen Auswirkungen zu erwarten. Nach Vorlage eines Erfahrungsberichtes der Verwaltung sind die Haushaltstitel für Straßen- und Wegeunterhaltung ggf. besser auszustatten. Bewährt hat sich u.a. der Mängelbogen der Stadt Karlsruhe, der auch online abgerufen und ausgefüllt werden kann (vgl. www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/maengelb.htm).

4 Anträge Qualitätsstufe 2

4.1 Sicherung an Radwegen mit Zweirichtungsbetrieb

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. ein Programm zur Sicherung von Radfahrern auf Radwegen im Zweirichtungsbetrieb zu erstellen und umzusetzen. Mögliche Maßnahmen darin sind, abgestuft nach dem Gefährdungspotential:

- Markierungen von Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen
- Roteinfärbung der Radfahrerfurt

- Verschärfung der Wartepflicht durch ein STOP-Schild
- Ausweisung der einmündenden Straße als abführende Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr
- Sperrung der Zufahrt für den Kfz-Verkehr und Umgestaltung zur Sackgasse, Radfahrer frei.

2. zusammenzustellen, auf welchen Radwegen (bzw. welchen Radwegabschnitten) überdurchschnittlich häufig Radfahrer illegal links fahren bzw. wo es häufig zu Unfällen mit linksfahrenden Radfahrern kommt. Für diese Strecken, insbesondere an Knoten und Grundstückszufahrten, ist aufzuführen, welche Maßnahmen erforderlich sind, um das Linksfahren legalisieren zu können oder das regelgerechte Verhalten der Radfahrer stärker zu unterstützen (z.B. zusätzliche Überquerungshilfen, Aufhebung und Rückbau der Radwege).

Begründung:

Links fahrende Radfahrer (legal oder illegal) sind nach vorliegenden Unfalluntersuchungen überdurchschnittlich unfallgefährdet. Radwege, die für Radfahrer in beiden Fahrrichtungen geöffnet sind, sind daher an den offensichtlichen Konfliktstellen so zu gestalten, dass diese Gefahrenlage minimiert wird. Für Radwege, an denen dieses Konfliktpotential besteht, ist eine systematische Verbesserung sinnvoll, um die Unfallzahlen zu mindern.

4.2 Sofortmaßnahmenprogramm Radverkehr

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept für die Umsetzung von Sofortmaßnahmen für den Radverkehr zu erstellen und umzusetzen.

Unter Sofortmaßnahmen sind kleinere bauliche, Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen zu verstehen, die mit geringem Planungs-, Abstimmungs- und Finanzaufwand und überwiegend aus existierenden Haushaltstiteln umgesetzt werden können. Dies beinhaltet:

- Bordabsenkungen auf Nullniveau an vorhandenen Radwegen
- Markierung bzw. Erneuerung der Markierung von Radwegfurten
- Poller als Schutz vor sichtbehindernden Falschparkern an Einmündungen mit Radwegen
- Bordabsenkungen an Stellen, an denen Radfahrer häufig einen Bordstein überfahren
- Poller an Stellen, wo falschparkende Fahrzeuge die Seitenbereiche benutzen oder zu Sichtbehinderungen führen
- die Beschilderung „Radfahrer frei“ an für Radfahrer durchfahrbaren Sackgassen und Einbahnstraßen

- die Beschilderung mit Hinweisschildern auf Radfahrer aus beiden Richtungen an allen Knotenpunkten und Radwegen mit Zweirichtungsradsverkehr
- entsprechende Hinweis-Markierungen an diesen Stellen.

Entsprechende Haushaltsmittel in Höhe von vorerst (Euro in Höhe der Zahl der Einwohner der Stadt) sind aus dem Haushaltstopf (Straßenunterhaltung) bereitzustellen.

(Diese Höhe der Finanzmittel hat sich als eine realistische Größe erwiesen, um in kurzer Zeit die größten Mängel abzustellen, die mit kleinen Maßnahmen zu beheben sind.)

Begründung:

In einer Vielzahl von Fällen sind Unfälle oder Komfortprobleme für den Radverkehr auf kleinere Mängel zurückzuführen, die mit verhältnismäßig geringem Planungs- und Kostenaufwand durchzuführen sind. Diese Maßnahmen sollen gezielt zusammengestellt und umgesetzt werden.

4.3 Erschließungskonzept für den Radverkehr

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zur Erschließung des XX (Stadtteil, Ortsteil, Schulzentrum, andere Großinvestition mit verkehrlicher Wirkung) für den Radverkehr vorzulegen.

Begründung:

Bisher sind keine Maßnahmen zu spezieller Berücksichtigung des Radverkehrs bei dieser Planung bekannt geworden.

4.4 Radverkehrsnetzplanung

Die Verwaltung erarbeitet auf Grundlage des vorliegenden Datenmaterials (Radverkehrs-Kartenmaterial, Unfalldaten, Schuleinzugsbereiche, Bahnhofseinzugsbereiche, Pendlerverflechtungen...) ein hierarchisiertes Zielnetz für den Radverkehr in der Stadt/im Kreis XX, bestehend aus Haupt- und ergänzenden Verbindungsrouten. Ein Maßnahmen-, Prioritäten- und Kostenplan sind mit zu erstellen. Der ADFC (und ggf. weitere Verkehrsinitiativen) werden in die Planung einbezogen.

Anzustreben ist der Ausbau von Velorouten als Vorrangrouten für den Radverkehr.

Begründung:

Der Stadt/ Landkreis XX verfügt nicht über ein abgestimmtes und beschlossenes Zielnetz für den Radverkehr. Bisher fehlt ein konsequenter routenbezogener Ausbau, umgesetzt werden praktisch nur Einzelmaßnahmen (Gefahr: Stückwerk), wobei nicht immer nach Dringlichkeit des Bedarfs gehandelt wird.

Eine solche Netzkonzeption ist dringend notwendig, um mit Hilfe von routenbezogenen Ausbaustandards Maßnahmen und Prioritäten ableiten, Fördermittel systematisch

einwerben und bei Umgestaltungen vorhandener Straßen und Plätze die Anforderungen des Radverkehrs aus einer Gesamtsicht einbringen zu können. Klärungsbedürftig ist dazu vielfach auch die Frage, wieweit der Radverkehr auf bestimmten Verbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen auf Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder im Mischverkehr, oder aber vorläufig über Alternativrouten, für die z.T. nur wenige Maßnahmen zur Tauglichmachung erforderlich sind, geführt werden soll.

Wichtige Qualitätskriterien des Netzes sind u. a.

- Netzdichte
- Umwegfaktoren, Geradlinigkeit
- Geschlossenheit des Netzes,
- Verkehrssicherheit,
- Wegequalität,
- Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr (Bike & Ride).
- Erkennbarkeit, Ausschilderung

Bei der Netzplanung sind die verschiedenen Anforderungen der Radfahrer zu berücksichtigen (sichere Alltagsradler, Freizeitverkehr, unsichere Radler, Kinder,...).

Das Netz-Konzept unterstützt insbesondere in Zeiten knapper Kassen Prioritätensetzungen für Radverkehrsmaßnahmen im Rahmen von Haushaltsplanungen.

Geprüft werden sollen Fördermöglichkeiten für die Umsetzung des Konzeptes (z. B. Nationaler Radverkehrsplan der Bundesregierung, GVFG-Mittel, Landesmittel, EU-Mittel). Für die Umsetzung sind Prioritäten zu empfehlen.

Ziel ist es, die Bedingungen für den Radverkehr im Sinne einer fahrradfreundlichen Stadt/eines fahrradfreundlichen Landkreises systematisch weiter zu verbessern, die Verkehrssicherheit deutlich zu steigern und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr spürbar zu erhöhen.

4.5 Programm zur Öffnung der Einbahnstraßen

Die Verwaltung wird aufgefordert, ein Programm zur Öffnung der Einbahnstraßen im Stadtgebiet für den Radverkehr in der Gegenrichtung zu erarbeiten. Es beinhaltet

1. eine Übersicht über alle Einbahnstraßen im Stadtgebiet
2. eine Bewertung, welche dieser Straßen für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen bzw. welche nur mit weiter gehenden Maßnahmen (Markieren von Ein- oder Ausfahrlinien an Knotenpunkten, von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, kleine bauliche Maßnahmen, Radwegebau o.ä.) geöffnet werden können.

3. ein Handlungsprogramm mit zeitlicher Planung, wann welche Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden kann, bzw. wann andere Formen der Öffnung für Radverkehr in der Gegenrichtung in Frage kommen.
4. die Erarbeitung eines Faltblattes, das an alle Haushalte der Straßen verteilt wird, deren Öffnung bevorsteht.
5. eine grobe Kostenschätzung für das Gesamtprogramm und Hinweise zu besonderem Mittelbedarf für besonders aufwändige Maßnahmen,

Die Verwaltung berichtet hierzu halbjährlich im Ausschuss.

Begründung:

Mit der Öffnung für Radfahrer in Gegenrichtung ergeben sich neue, z.T. sehr attraktive Fahrbeziehungen für Radfahrer durch gering belastete Straßen (*Beispiele aus den Orten selbst einfügen*). Die 1997 in die StVO aufgenommene Regelung, Einbahnstraßen für Radfahrer in beide Fahrtrichtungen zu öffnen, hat sich bewährt. Verkehrssicherheitsprobleme haben sich entgegen z.T. geäußerten Erwartungen als gering erwiesen und sind durch zusätzliche Maßnahmen im Einzelfall beherrschbar.

Mit der Öffnung möglichst aller Einbahnstraßen kann ein Beitrag zur Attraktivierung des Fahrradverkehrs in XX erreicht werden, da RadfahrerInnen zukünftig weniger Umwege fahren müssen. Positiv wirkt sich insbesondere aus, dass RadfahrerInnen in geöffneten Einbahnstraßen seltener die Gehwege benutzen. Es kann außerdem von einer verbesserten Verkehrssicherheit ausgegangen werden, da durch die Öffnung der Einbahnstraßen neue Fahrbeziehungen möglich werden, die dazu führen, dass konfliktträchtige Hauptverkehrsstraßen weniger befahren werden müssen.

4.6 Einrichtung von Fahrradstraßen

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Liste von Vorschlägen für die Einrichtung von Fahrradstraßen aufzustellen. Sie soll ergänzend Maßnahmen vorschlagen, die die Einführung der Fahrradstraßen unterstützen, soweit dies im Einzelfall erforderlich ist (zusätzliche Verkehrsberuhigung, Änderungen der Park- oder Vorrangregelungen, begleitende Öffentlichkeitsarbeit...). Eine Kostenübersicht und Prioritäten zur Umsetzung sind aufzustellen.

Begründung

Die Ausweisung von Fahrradstraßen eignet sich besonders im Verlauf von Hauptbeziehungen des Fahrradverkehrs in Straßen mit geringem Kfz-Aufkommen (unter 300 Kfz/h, das entspricht etwa 3.000 Kfz/12 h), wenn das derzeitige oder zukünftig zu erwartende Radverkehrsaufkommen ein Überwiegen der Radfahrer im Straßenbild erwarten lässt, d.h. bei bereits bestehenden oder künftig erwartbaren höheren Belastungen im Radverkehr als im Kfz-Verkehr.

Gegenüber anderen Erschließungsstraßen sollen Fahrradstraßen zumindest bei hohem Radverkehrsaufkommen (>100 Radfahrer/Spitzenstunde) im Regelfall eine Vorfahrtberechtigung bekommen, so dass ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen erforderlich sind, wenn die Gefahr besteht, dass der Kfz-Verkehr durch die Vorfahrtsregelung zu stark beschleunigt werden könnte.

Fahrradstraßen sind ein kostengünstiges Mittel, dem Fahrradverkehr eine Vorrangstellung zu geben. Formell wird die Fahrbahn in gesamter Breite zum Radweg, auf dem andere Verkehrsteilnehmer (insbesondere Kfz-Anliegerverkehr), ggf. nur in einer Fahrtrichtung, zugelassen werden können.

4.7 Neuordnung des Parkens in Erschließungsstraßen

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zu entwickeln, wie in den Erschließungsstraßen im Stadtteil XX das Parken neu geordnet werden kann. Zielsetzung ist, Gehwege weitestgehend in voller Breite den Fußgängern zur Verfügung zu stellen. Aufgesetztes und halb aufgesetztes Parken auf Gehwegen (legal oder illegal) soll auf wenige und wenig störende Bereiche zurückgedrängt werden. Das Handlungsprogramm ist in Anlehnung an den Handlungsleitfaden der Landesregierung von 1988 (MSWV informiert 5/88) anzulegen. Nach Auswertung der Erfahrungen soll in weiteren Stadtteilen entsprechend vorgegangen werden.

Geprüft werden soll insbesondere, inwieweit ein Verschieben der Stellplatzfläche in vollem Umfang auf die Fahrbahn

- zu erwünschten Verkehrsberuhigungseffekten auf der Fahrbahn beiträgt,
- zu unerwünschten Behinderungen des fließenden Verkehrs führt (besonders bezogen auf Müll-, Rettungsfahrzeuge etc.),
- den maßgebenden Begegnungsfall Pkw-Pkw unmöglich macht, und inwieweit dies im Einzelfall vertretbar ist,
- ob ggf. die Einführung von Einbahnstraßen oder anderen verkehrsregelnden Maßnahmen sinnvoll ist, um das oben genannte Ziel umzusetzen.

Ein Überblick über die voraussichtlich entstehenden Kosten der einzelnen Maßnahmen ist beizufügen.

Begründung:

Gehwege sind für den Fußgängerstrom und für stehende Fußgänger (Aufenthalt, Bekannte treffen, Schaufensterbummel etc.) von großer Bedeutung. Daneben haben sie mehr oder weniger große Bedeutung für Kinderspiel, radfahrende Kinder, Personen auf Inline-Skates, Skateboards, Tretrollern o.ä. Schließlich werden sie dafür genutzt, Schilder- und Beleuchtungsmasten und anderes Straßenmobiliar aufzustellen.

Die empfohlenen Gehwegbreiten (laut EFA 2002) werden in vielen Fällen nicht eingehalten, wobei legales und illegales Gehwegparken einen wesentlichen Anteil an

der Einengung der Gehwegflächen hat. Gleichzeitig ist in vielen Fällen mit einfachen, oft rein organisatorischen und Markierungsmaßnahmen eine Änderung umsetzbar, da die Fahrbahnbreiten für fließenden Verkehr in gering belasteten Erschließungsstraßen oft problemlos verringert werden können.

Mit verringerten Fahrbahnbreiten ist ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau zu erreichen, das für bewohnte Straßen angemessen ist. Auch der Begegnungsfall Pkw-Pkw, der in vielen Straßen derzeit maßgebend ist, muss oft nicht ermöglicht werden, da bei kurzen Straßenabschnitten ein Warten auf den Gegenverkehr zumutbar ist, wenn dadurch Gehwegflächen beträchtlichen Ausmaßes frei gemacht werden können und ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau erreicht werden kann.

4.8 Frühzeitige Beteiligung von Verbänden an Planungen

Die Verwaltung wird aufgefordert, bei allen Planungen, die den Verkehr betreffen (Straßenausbaupläne, Umbauten mit Änderungen der Verkehrsflächen, B-Pläne, Platzumgestaltungen etc.), folgende Verbände genauso wie Stadtwerke, Telekom oder andere Träger öffentlicher Belange frühzeitig in gleicher Weise zu beteiligen, soweit diese daran interessiert sind:

ADFC und VCD, BUND, Behindertenverband (genauer Name?) - weitere Vorschläge?? (Uni-Asta,...) Weitere Verbände können auf begründeten Antrag in den Kreis aufgenommen werden. Es ist jährlich zu prüfen, inwieweit die Verbände die Beteiligung wahrgenommen haben, bei dauernder Nichtbeteiligung kann ein Verband nach Rücksprache aus dem Kreis der zu beteiligenden Verbände wieder ausgeschlossen werden.

Der Aufwand in Höhe der den Verbänden entstehenden Kosten für Porto etc. soll auf Antrag und Nachweis erstattet werden. Diese Gelder würden dann den Planungskosten zugeschlagen.

Begründung:

In anderen Städten hat sich bei verschiedenen Planungsprozessen gezeigt, dass diese durch die besondere Sichtweise der Interessenvertretungen frühzeitig sinnvoll verändert oder ergänzt werden konnten. In manchen Fällen wurden entsprechende sinnvolle Veränderungen teilweise erst spät in der Planungsphase, erst nach der Bauphase und mit zusätzlichem Zeit- und Kostenaufwand realisiert. Die frühzeitige Beteiligung ist daher im Sinne der Kostenminimierung sinnvoll.

Der zusätzliche Aufwand auf Seiten der Verwaltung wird als gering eingeschätzt, da die Verbandsbeteiligung in einen vorhandenen Planungsschritt integriert wird.

XX Falls sowas vorhanden ist: Erfahrungen aus Sicht der Verbände erfragen und ggf. ergänzen: Die Verwaltungs-Arbeitsgruppe Radverkehr (oder wie sie vor Ort heißt) ist bei derzeitiger Arbeitsweise nicht ausreichend, um Planungen intensiv zu bearbeiten.

XX

5 Anträge Qualitätsstufe 3

5.1 Fahrradforum

Die Verwaltung wird beauftragt, (ggf. in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule oder einem anderen Bildungsträger) einen Workshop zur Förderung des Fahrradverkehrs zu organisieren. Dabei sollen alle Verwaltungsstellen, Institutionen und Verbände beteiligt werden, die mit dem Fahrradverkehr in verschiedenen Feldern zu tun haben (Straßenbaulastträger, Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Schulen, Touristikverbände, ADFC, VCD, Radsportverbände, interessierte Bürger), um die derzeitige Situation zu analysieren und den Handlungsbedarf abzuleiten.

Dazu werden Experten eingeladen, die zu potenziellen Handlungsfeldern den Stand von Wissenschaft und Praxis darstellen (Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung, touristische Potentiale, Fahrraddiebstahl und dessen Bekämpfung ...).

Begründung:

Das Thema Fahrradverkehr ist derzeit auf viele verschiedene Zuständigkeiten verteilt, so dass eine konsequente Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels erschwert wird. Der Workshop soll als Initialzündung dienen, um die Förderung des Radverkehrs in verschiedenen Handlungsfeldern besser voranbringen zu können.

5.2 Verkehrssicherheitsprogramm

Die Verwaltung wird aufgefordert, ein Verkehrssicherheitsprogramm zu erarbeiten. Es beinhaltet

1. eine detaillierte Unfallort-Untersuchung zur Feststellung von Bereichen mit einer erhöhten Anzahl von Unfällen, wobei Fußgänger-, Skater- und Radfahrerunfälle sowie Unfälle mit schwer Verunglückten und Getöteten jeweils über einen Zeitraum von drei Jahren zu betrachten sind,
2. für die jeweiligen Bereiche mit erhöhter Unfallzahl eine detaillierte Analyse an Hand der Unfallanzeigen,
3. einen statistischen Überblick der Entwicklung der Unfallzahlen von leicht verletzten, schwer verletzten bzw. tödlich verunglückten Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern sowie von Kindern und Senioren (jeweils getrennt voneinander) über einen Zeitraum von 10 Jahren
4. die Verankerung dieser Langfrist-Statistik (Punkt 3) als regelmäßige Betrachtung (jährlicher Bericht),
5. einen Überblick über die Unfallentwicklung in Bereichen, an denen in den letzten 5 Jahren Maßnahmen mit einem möglichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit vorgenommen wurden (z.B. Umbau und Signalisierung, verkehrssichernde

Maßnahmen an Radwegen, neue Überquerungsstellen für Fußgänger (*hier Beispiele nennen!*)), soweit möglich, in Form von Vorher-Nachher-Betrachtungen,

6. die Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Gefahrensenkung und zur Unfallvorsorge,
7. Hinweise zu besonderem Mittelbedarf für besonders aufwändige Maßnahmen,
8. eine Kostenaufstellung und Vorschläge für einen zeitlichen Umsetzungsplan der notwendigen Maßnahmen.

Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt berichten hierzu jährlich im Ausschuss.

Begründung:

Das Programm dient der Erfassung der notwendigen Datengrundlagen zur Förderung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die von der Polizei routinemäßig zusammengestellten Daten speziell über Unfälle von Kindern, Fußgängern und Radfahrern sind nicht hinreichend in Bezug auf konkrete Maßnahmen. Eine langfristige Betrachtung der Unfallentwicklung bezogen auf das Stadtgebiet ist derzeit kaum möglich.

Interner Hinweis

Es kann taktisch klug sein, den Antrag in vorliegender Form (d.h. incl. Unfallanalyse für den Kfz-Verkehr) zu stellen und, bei erheblichen Widerständen auch bezüglich der nicht unerheblichen Kosten, abzuspecken auf eine Unfallanalyse für den nicht-motorisierten Verkehr.

5.3 Änderungsantrag bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Änderungen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen (*möglichst genaue Bezeichnung der Stelle, wo es eingefügt werden soll*):

1. Bei der Anlage von Park & Ride-Plätzen ist immer auch die Bereitstellung von Bike & Ride-Plätzen sicherzustellen. Die Abstellanlagen sollen aus überdachten Radanlehnbügel bestehen, von denen an jedem Standort einige von einem Käfig umzäunt werden. Schlüssel zu diesem Käfig werden auf Anfrage (ggf. gegen Pfand) von der Gemeindeverwaltung an regelmäßige ÖV-Kunden ausgegeben. Auf diesen Service ist deutlich vor Ort durch entsprechende Hinweisschilder und lokale Öffentlichkeitsarbeit hinzuweisen. Die Nachfrage ist regelmäßig zu prüfen, ggf. sind weitere Abstellanlagen aufzustellen bzw. einzuzäunen.
2. An jedem Bahnhof und jeder Haltestelle ist der Bedarf für Fahrradabstellanlagen zu prüfen (theoretische Herleitung durch Einzugsbereiche und/oder praktische Prüfung des Bedarfes durch Vor-Ort-Zählungen abgestellter Räder, addiert um Prozentsatz für künftige Steigerungen) und daraus ein Maßnahmenprogramm abzuleiten.

3. In allen Nahverkehrsfahrzeugen soll die Fahrradmitnahme ermöglicht werden (ggf. unter Ausschluss des morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrs). Außer zu anderen Ausschlusszeiten, die noch festzulegen sind, soll ganztags bzw. Im Zeitraum von 19.00 Uhr bis Betriebsschluss soll die Fahrradmitnahme für den Nutzer kostenlos sein.

Begründung:

Zu 1., 2. Das Fahrrad ist ein wichtiges Zubringerfahrzeug zum ÖPNV. Es leistet eine deutliche Erweiterung des Einzugsbereichs von Bahnhöfen und Haltestellen. Deshalb soll generell bei der Anlage von Park & Ride-Plätzen, aber auch unabhängig davon die Anlage von Bike & Ride-Stellplätzen vollzogen werden. Bei den über längere Zeit und z.T. über Nacht abgestellten Rädern an Haltestellen ist ein Witterungs- und Vandalismusschutz besonders wichtig. Die Umzäunung mit einem Käfig hat sich z.B. in Hildesheim und in der Region Hannover bewährt. Fahrradboxen sind preiswerter als Fahrradkäfige oder -räume und städtebaulich leichter zu integrieren.

Zu 3. Die derzeitigen Mitnahmeregelungen sind nicht attraktiv genug. Die (potenzielle) Bedeutung der Fahrradmitnahme für den abendlichen Verkehr (Sicherheit vor Übergriffen), den Tages- und Wochenend-, Freizeit- und touristischen Verkehr wird im NVP unzureichend dargestellt. Personen, die ihr Fahrrad mitnehmen können, können als eigenständige Kundengruppe aufgefasst werden, bei der noch ein erhebliches Potential zur Fahrgaststeigerung zu vermuten ist. Die Zahlen der Fahrradmitnahme in der DB sind rasant gestiegen, seit sie ihre Angebote erweitert hat.

Es ist konkret zu prüfen und darüber zu verhandeln, wie ein Nulltarif für die Fahrradmitnahme, (ggf. zunächst nur zu bestimmten Zeiten) unter Ausschluss bestimmter Zeiten, in den Nahverkehrsfahrzeugen eingeführt werden kann. Viele Regionen gerade auch in Tourismusgebieten und einige Großstädte in Deutschland haben damit überwiegend positive Erfahrungen gemacht. Insbesondere konnte die Zahl der Fahrgäste in dieser Zielgruppe deutlich gesteigert werden, was trotz des Nulltarifs für die Räder zu Mehreinnahmen durch die Fahrscheine führt. Die Zahl der Beschwerden durch andere Fahrgäste hat sich als gering erwiesen (soweit die Fahrzeuge anforderungsgerecht ausgelegt waren).

5.4 Bekämpfung des Fahrraddiebstahls

Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Polizei, Fahrradhändlern und dem ADFC ein Handlungskonzept gegen den Fahrraddiebstahl zu entwickeln. Dies beinhaltet eine verbesserte Ausstattung mit Fahrradständern, wo der Fahrradrahmen angekettet werden kann, vorrangig an den von der Polizei festgestellten Diebstahlhäufungspunkten (häufig Bahnhöfe, Schulen, Schwimmbäder, Veranstaltungszentren), sowie eine verstärkte Unterstützung der Fahrradcodierung, z.B. an Schulen, bei Inspektionen oder Reparaturen und beim Kauf von Neurädern. Die

Polizei wird aufgefordert, diesem Bereich der Kriminalitätsbekämpfung eine höhere Priorität einzuräumen.

Begründung:

Fahrraddiebstahl bzw. die begründete Angst davor wirkt sich wesentlich auf das Verhalten der Nutzer aus. So wird insgesamt weniger gefahren, bestimmte Ziele werden nicht mit dem Rad angesteuert, oder es wird auf minderwertige, häufig dann nicht verkehrssichere Räder zurückgegriffen (sog. Bahnhofsfahrrad), dessen Verlust ggf. hinzunehmen ist. Die vielerorts übliche Aufklärungsquote liegt unter 10 %, in Krefeld mit einer auf dieses Themenfeld spezialisierten Arbeitsgruppe der Polizei werden immerhin 30 bis 40 % Aufklärungsquote erreicht. Bei geringer Wahrscheinlichkeit erwischt zu werden, ist die Gefahr häufiger Tatwiederholung hoch. Es wird vermutet, dass Fahrraddiebstahl häufig am Beginn von kriminellen Karrieren steht.

5.5 Einführung von Fahrradparkhäuschen

Die Stadtverwaltung erarbeitet auf Grundlage der Regelungen und Erfahrungen in Hamburg und Dortmund Richtlinien für die Errichtung von kleinen, privaten Fahrradparkhäuschen im öffentlichen Straßenraum.

Wenn sie wirklich eingerichtet werden sollen, ist wahrscheinlich erst einmal ein Anschub nötig:

Als Anreiz zur Aufstellung und Bekanntmachung wird eine Anschubfinanzierung für die ersten 10 Häuschen im Stadtgebiet (*ersten zwei Häuschen in jedem Stadtbezirk*) ermöglicht. Entsprechende Mittel in Höhe von 15.000 Euro sind im Haushalt einzuplanen.

Begründung

Es liegt im Interesse der Allgemeinheit, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu fördern. Ein Mittel dazu ist eben, die Voraussetzungen für den Bau von Fahrradparkhäusern zu schaffen.

Insbesondere in dicht bebauten Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern fehlen häufig geeignete, sichere Fahrradabstellanlagen für die BewohnerInnen. Kellerräume als einzige Abstellmöglichkeit stehen einer täglichen Nutzung des Fahrrads oft im Weg, da ein umständliches Heraus- und Hineintragen unkomfortabel ist. Stellt man das Fahrrad über Nacht im öffentlichen Straßenraum ab, ist das Diebstahlrisiko größer.

In Städten wie Hamburg und Dortmund liegen Erfahrungen in der Aufstellung von kleinen, privaten Fahrradparkhäusern im öffentlichen Straßenraum vor, die für XX genutzt werden sollten.

Konkrete Hinweise sind einer Broschüre des VCD Dortmund zu entnehmen.

5.6 Antrag kommunale Geschwindigkeitsüberwachung

1. Die Stadt richtet eine kommunale Verkehrsüberwachung für den fließenden Verkehr ein.
2. Aufgabe dieser Verkehrsüberwachung ist es, Verkehrsverstöße (v.a. Geschwindigkeitsübertretungen) insbesondere in Hauptgeschäftsstraßen und Tempo 30 Zonen zu ahnden.
3. An Hauptverkehrsstraßen in der Nähe von Schulen werden feste Radarüberwachungen (sog. Starenkästen) für den fließenden Verkehr eingerichtet.
4. Die Verwaltung berichtet in den Medien über diese Maßnahmen, insbesondere wird regelmäßig für einzelne Stellen, allerdings nicht sämtliche, mitgeteilt, dass dort Überwachungen stattfinden.

Begründung

Hauptgeschäftsstraßen sind lt. verschiedener Unfalluntersuchungen die Bereiche, wo Fußgänger und Radfahrer die Fahrbahn besonders häufig überqueren und wo entsprechend überdurchschnittlich viele Unfälle und auch tendenziell (für innerörtliche Verhältnisse) besonders folgenschwere Unfälle geschehen. Wird die Überwachung verstärkt und dies öffentlich bekannt gemacht, kann das Geschwindigkeitsniveau örtlich gesenkt werden. Durch die Überwachung können auch besonders schnelle Autofahrer, die sich durch unangepasstes Verhalten auszeichnen, "herausgefischt" werden. Die positiven Folgen einer konsequenten Verkehrsüberwachung auf die Verkehrssicherheit sind in den Mitteilungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung des HUK-Verbands Nr. 34, 1993 dokumentiert.

5.7 Antrag zum Haushalt: Änderungsanträge zum Stellenplan

Wir beantragen folgende Änderungen zum Stellenplan:

Stellen	Aufgaben	Antrag	Begründung
2 Sachbearbeiter/innen	Kommunale Verkehrsüberwachung Außendienst	Stellen neu schaffen	Sicherheit im Verkehr Kostenneutral
2 Sachbearbeiter/innen	Parküberwachung Außendienst	Stellen neu schaffen	Verbesserung der Parksituation Anwohner/innen Kostenneutral

0,5 Sachbe- arbeiter/in	Kommunale Verkehrsüberwachung Innendienst	Stelle neu schaffen	Sicherheit im Verkehr Kostenneutral
----------------------------	---	---------------------	---

Begründung

Mit einem verstärkten Einsatz in der kommunalen Verkehrsüberwachung kann bei gezieltem und häufigem Einsatz an den gleichen Stellen die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Höhe der Bußgelder lässt eine kostenneutrale Einrichtung dieser Stellen erwarten.

5.8 Wettbewerb fahrradfreundlichster Betrieb

Die Verwaltung wird beauftragt, einen Wettbewerb vorzubereiten und durchzuführen, mit dem der fahrradfreundlichste Betrieb im Stadtgebiet gefunden werden soll. Begleitend soll dazu Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Fahrrad im Berufsverkehr, im Einkaufsverkehr und zu den positiven Auswirkungen für Arbeitnehmer, Arbeitgeber und Geschäfte durchgeführt werden.

Begründung:

In verschiedenen Städten haben sich derartige Wettbewerbe bewährt, um bei Arbeitgebern für Maßnahmen zu werben, damit MitarbeiterInnen und Kunden mehr Fahrrad fahren. MitarbeiterInnen, die regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit fahren, sind leistungsstärker und weniger häufig krank. Daneben brauchen sie weniger Parkraum. Andererseits sollten Fahrradstellplätze und Infrastruktur beim Arbeitgeber auf die besonderen Ansprüche der Rad fahrenden MitarbeiterInnen hin optimiert werden (z.B. Kleiderspinde, ggf. Duschen)

6 Anträge Qualitätsstufe 4

6.1 Radverkehrsförderprogramm für die Stadt, Gemeinde, den Landkreis XX

Die Verwaltung wird aufgefordert, ein Radverkehrsförderprogramm zu erarbeiten. Es beinhaltet

1. eine Aufstellung aller für den Radverkehr bedeutsamen Quellen und Ziele im Stadtgebiet, die Verbindung in Form von Wunschlinien und die Ableitung eines Radverkehrsnetzes, das alle Quellen und Ziele fahrradgerecht verbindet.

2. eine das gesamte für RadfahrerInnen nutzbare Straßen- und Wegenetz umfassende Defizitanalyse incl. einer Analyse der Radfahrer-Unfälle über die letzten drei Jahre.
3. ein Handlungskonzept für den Radverkehr für alle Straßenabschnitte mit mehr als 5.000 (*ggf., in größeren Städten, erst 10.000*) Kfz, die noch nicht mit hochwertigen Radverkehrsanlagen ausgestattet sind.
4. die Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Unfallvorsorge, Gefahrensenkung und für einen besseren Komfort.
5. eine Liste von Sofortmaßnahmen, die innerhalb kurzer Zeit umgesetzt werden können:
 - Kennzeichnung von für RadfahrerInnen durchfahrbaren Sackgassen,
 - Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in beiden Richtungen,
 - rein markierungstechnische Maßnahmen,
 - Einrichtung von Fahrradstraßen
 - Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in Geschäftsstraßen, an kommunalen Gebäuden und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs³
6. begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu wesentlichen Punkten des Handlungsprogrammes.
7. eine grobe Kostenschätzung
8. Hinweise zu besonderem Mittelbedarf für besonders aufwändige Maßnahmen,

Zur Erarbeitung dieses Programms und zur Umsetzung von Sofortmaßnahmen werden Mittel im Haushalt bereitgestellt.

(Zur Einschätzung möglicherweise notwendiger Haushaltsmittel: Für eine Stadt mit 50.000 Einwohnern oder einen Landkreis sind das wohl schnell 50.000 Euro oder mehr, wenn ein derartiges Gutachten an ein Planungsbüro vergeben wird. Bei Sofortmaßnahmen kann ein Betrag in ähnlicher Höhe schon allerhand ausrichten, aber natürlich sind für aufwändige Maßnahmen höhere Kosten erforderlich.)

Begründung:

Ziel ist die Förderung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer mit besonderem Blick auf RadfahrerInnen, die überdurchschnittliche Unfallfolgen davontragen. Außerdem soll der Komfort für RadfahrerInnen soweit verbessert werden, dass Rad fahren als attraktive, angenehme und sichere Alternative zu anderen Verkehrsmitteln wahrgenommen wird. Angestrebt wird eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens.

6.2 Umgestaltungen nach kapazitätserweiterndem Ausbau des Straßennetzes

Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen, die das innerörtliche Straßennetz nach Bau der Umfahrungsstraße langfristig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlasten und dem ÖPNV, Rad- und Fußverkehr mehr Raum zur Verfügung stellen. Folgende Maßnahmen sollen Bestandteil des Konzepts sein.

- Zuflussdosierung für den MIV durch Änderung der Ampelschaltungen (System von Pförtnerampeln)
- Mehr Raum für den ÖPNV auf den Straßen, z.B. Busspuren und/oder Bevorrechtigung des ÖPNV an den Kreuzungen
- Fahrstreifenverengungen bzw. -reduzierungen zugunsten des Umweltverbunds und zur Reduzierung von Geschwindigkeit und Lärmbelastung, Nutzung besonders durch Markierungslösungen zu Gunsten des Radverkehrs
- mehr Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger (u.a. Mittelinseln)
- längere Grünphasen für Fußgänger
- rasche Einführung/Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraums durch Platzgestaltung, Baumpflanzungen etc. z.B. Umgestaltung des XX Platzes, Aufwertung des XX Platzes

Begründung:

In XX wird die Umfahrungsstraße eröffnet. Mit dem Ausbau wird der Kfz-Verkehr flüssiger werden und das System Straße somit mehr Kapazität erhalten. Durch die Verkehrsverlagerung werden die Anwohner der entlasteten Straßen konkret von Lärm und Abgasen entlastet.

Die Erfahrungen über Entlastungseffekte durch neue Straßen zeigen aber, dass meist die alten Straßen nach einer kurzen Zeit der Entspannung durch neu induzierten Verkehr wieder mit Autos voll laufen. Gleichzeitig gehen dem ÖPNV Fahrgäste - und damit Einnahmen - verloren. Um die gewünschten Entlastungseffekte im Straßennetz zu erhalten, müssen aktiv Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Förderung des Umweltverbunds ergriffen werden. Mit der Fertigstellung des Straßenausbaus wird es höchste Zeit, dass Maßnahmen zur Entlastung des umliegenden Straßennetzes konkretisiert werden.

6.3 Kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs für Landkreis oder kreisfreie Städte

Die Verwaltung wird beauftragt, mit *[dem Aufgabenträger, in NRW die Zweckverbände zum SPNV bzw. zu den Verkehrsverbänden²]* und den Bahnbetreibern vertraglich zu vereinbaren, dass in allen Zügen des Nah- und Regionalverkehrs, *ggf. mit noch festzulegenden Ausschlusszeiten*, im Kreisgebiet die Mitnahme von Fahrrädern kostenlos erfolgen kann.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel sind in künftige Haushalte aufzunehmen.

Begründung:

Für die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen müssen die Fahrgäste bei Fahrten innerhalb und durch den Landkreis einen separaten Fahrschein kaufen. In den Bundesländern Berlin, Rheinland-Pfalz, Thüringen und Baden-Württemberg, ist die Fahrradmitnahme für den Passagier kostenlos. Größere Probleme sind damit nicht bekannt geworden.

Ermöglicht wird die dortige Regelung durch eine Vereinbarung zwischen den Bahnunternehmen und den Aufgabenträgern im Schienennahverkehr. Letztere unterstützen dieses Angebot mit einer Pauschale, deren Höhe sich nach Streckenlänge, Zugangebot und bisher verkauften Fahrradkarten richtet (vgl. DB Regio Takt, 03/99).

Die Vorteile einer solchen Verfahrensweise liegen auf der Hand:

- Die Radfahrer benötigen keine Extra-Fahrausweise mehr.
- Der Landkreis XXX, der einen hohen Freizeitwert hat, kann ganz im Sinne eines erwünschten sanften Tourismus mit einer Abnahme des motorisierten Individualverkehrs und der erwünschten Zunahme der Zahl der RadwandererInnen rechnen.
- Hinzu kommt, dass durch die kostenlose Fahrradmitnahme zusätzliche Kunden als BahnfahrerInnen gewonnen werden können, die die normalen Fahrpreise zahlen.

7 Service für die LeserIn

7.1 Glossar – (Fach-) Begriffserklärungen

Zitate in „“, soweit nicht anders angegeben aus ERA 1995 (S.91ff.), mit # aus ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989 (S.9), mit * aus CROW 1994 (S.314-325)

Abgesetzte Führung, gering/mittel/weit: Abstand der Radfahrerfurt zum Rand der Hauptfahrbahn, <2 m gering, 2-4 m mittel, > 4 m weit abgesetzt (IVH/PGV 1992, S.5)

² Nähere Angaben u.a. auf www.gutunterwegs.de/sites/partner/zweckverbaende.htm

Angebotsstreifen siehe Schutzstreifen

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen: „Aus einem Radfahrstreifen oder Radweg hervorgehender, sich über eine volle Fahrstreifenbreite erstreckender Aufstellbereich für Radfahrer an signalisierten Knotenpunkten.“

Aufstellbereich/ -fläche: * „Teil einer Fahrbahn, der für das Aufstellen des Verkehrs in der angegebenen Fahrtrichtung bei Warten auf freie Fahrt gedacht ist.“

Aufstellstreifen: * „Fahrstreifen in einem Aufstellbereich.“

Bike and Ride: Abstellen des Fahrrads an einer Haltestelle und Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehr (oder andersherum)

Direktes Linksabbiegen: Radfahrer biegen hier auf der Fahrbahn in ähnlicher Weise ab wie der Kfz-Verkehr, entweder auf gleichem Fahrstreifen wie dieser oder auf eigenem Radfahr- oder Schutzstreifen speziell für linksabbiegende Radfahrer

DTV: durchschnittlicher täglicher Verkehr, die Kfz-Menge, die an normalen Werktagen eine Straße benutzt (für Lkw gibt es dabei Rechenwerte, die die zusätzliche Belastung einbeziehen)

Erschließungsstraße: Oberbegriff für Anliegerstraßen und Sammelstraßen, die für den Kfz-Verkehr Erschließungsfunktion haben. Innerhalb von Wohngebieten sind diese Straßen in der Praxis meist in Tempo 30 Zonen integriert. Für den Radverkehr können diese Straßen durchaus Teil von Hauptverbindungen sein.

Fahrradstraße: „Eine Erschließungsstraße mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr kann als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 StVO am Beginn und Zeichen 244a am Ende gekennzeichnet ..., Kraftfahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (z.B. ‘Kfz (Sinnbilder) frei’) zugelassen.“

Gehweg, Radfahrer frei: Gehweg, der für ein Befahren durch Radfahrer freigegeben ist. Fußgänger haben Vorrang.

Gemeinsamer Geh- und Radweg: „Straßenbegleitender oder selbständig geführter Weg, der im Mischverkehr durch Fußgänger und Radfahrer genutzt wird. Für Radfahrer besteht Benutzungspflicht, sie haben auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen.“

Hauptverkehrsstraße: Angebaute oder anbaufreie Straße mit (Kfz-)Verbindungsfunktion, in der Praxis innerorts meist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50m/h, streckenweise auch darüber.

Indirektes Linksabbiegen: Radfahrer biegen links ab, indem sie erst über die kreuzende Straße hinwegfahren, um dann parallel zum kreuzenden Fahrzeugstrom die bisher befahrene Straße zu überqueren. An Ampelkreuzungen bedeutet das, dass sie zwei verschiedene Grünphasen abwarten müssen.

Knotenpunkt: Oberbegriff für Kreuzungen und Einmündungen

Lichtsignalanlage: * „Gesamtheit aller technischen Maßnahmen für eine Lichtsignalregelung.“, im alltagsdeutsch: Ampel mit allem, was dazugehört (für Juristen auch: Licht_zeichen_anlage)

Mischverkehr: „Führung des Radverkehrs auf gemeinsamer Fläche mit anderen Verkehrsarten, auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr oder auf dem Gehweg zusammen mit dem Fußgängerverkehr.“ In dieser Arbeit wird unter Mischverkehr ausschließlich die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn verstanden.

Mittelinsel: * „Verkehrsinsel, die zwei entgegengesetzte Verkehrsströme trennt“

Modal-Split: * Verteilung der Wege sich fortbewegender Personen oder transportierter Güter auf die verschiedenen benutzten Verkehrsmittel

Öffnung einer Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung: die Öffnung einer echten Einbahnstraße (Zeichen 220 StVO) durch Anbringen des Zusatzzeichen 1022-10 (‘Radfahrer (Sinnbild) frei’) zum Zeichen „Verbot der Einfahrt“, Zeichen 267 StVO, vgl. unechte Einbahnstraße.

Pförtnerampel: Ampelanlage, die einen Stau in einem wenig sensiblen Bereich produziert, um nachfolgende sensiblere Bereiche staufrei zu halten. Ein System von Pförtnerampeln rund um die Innenstadt ist in Saarbrücken zu finden.

Radfahrersignal: * „Signalgeber, auf dem ein Fahrrad abgebildet ist, und mit dessen Hilfe der ... Fahrradverkehr [an Ampeln] geregelt wird.“

Radfahrersfurt: Markierung, durch die ein Radweg über einen Knotenpunkt weitergeführt wird und die den Vorrang der Radfahrer unterstreicht. Wird auch an Lichtsignalanlagen verwendet.

Radaufstellstreifen siehe Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

Radfahrstreifen: „Ein auf der Fahrbahn durch Radfahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO [dicke, durchgezogene Linie]) abgetrennter und durch Verkehrszeichen (Zeichen 237 StVO) ausgewiesener Sonderweg für Radfahrer mit Benutzungspflicht.“

Radspur: rechtlich nicht definierter Oberbegriff für alle Formen von markierten Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, markierte Führungen in Knotenpunkten)

Radverkehrsanlage: „Eine Anlage für den Radverkehr, die durch bauliche Maßnahmen, durch Markierungen und/oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen geschaffen wird.“ In der Praxis als Oberbegriff für Radwege, Radfahrstreifen, z.T. auch Schutzstreifen und markierte Führungen in Knotenpunkten.

Radverkehrsnetz: # Flächendeckendes, lückenloses Netz von Verbindungen für den Radverkehr, das nicht nur Radwege, sondern alle Arten von Radverkehrsanlagen und die Führung über verkehrsarme Straßen ohne Radverkehrsanlage umfasst.

Radweg: „Straßenbegleitender oder selbständig geführter Sonderweg für Radfahrer.“ Nach der bis 1998 geltenden Regelung waren Radwege für Radfahrer grundsätzlich benutzungspflichtig. Seitdem „müssen nur noch Radverkehrsanlagen, die mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind, von den Radfahrern benutzt werden ... Nicht gekennzeichnete, sogenannte ‘andere Radwege’ dürfen sie benutzen.“ (FGSV 1997:11)

Radweg, selbständig geführter: „Von anderen Verkehrswegen unabhängig trassierter Radweg.“

Radweg, straßenbegleitender: „Von der Fahrbahn baulich durch einen Trennstreifen oder ein Bord mit Sicherheitstrennstreifen getrennter Radweg.“

Radwegenetz: Flächendeckendes, lückenloses Netz aus selbständigen und straßenbegleitenden Radwegen sowie gemeinsamen Geh- und Radwegen. Im Gegensatz zum Radverkehrsnetz enthält es nicht die Straßen, die der Radverkehr im Mischverkehr mit Kraftfahrzeug zusammen befährt.

Ride with Bike: Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr

Route: in dieser Arbeit kurz für Velo- oder Radroute gebraucht

Schutzstreifen: „Durch Markierung (Zeichen 340 StVO) hervorgehobener Seitenbereich der Fahrbahn, der bevorzugt den Radfahrern vorbehalten sein soll, aber auch vom Kraftfahrzeugverkehr im Begegnungsverkehr befahren werden darf. Er darf im Unterschied zum Radfahrstreifen nicht als Sonderweg für Radfahrer (Zeichen 237 StVO) ausgewiesen werden. Ruhender Verkehr darf auf dem Angebotsstreifen nicht zugelassen werden.“ In der ERA 95 noch Angebotsstreifen genannt.

Sicherheitstrennstreifen: durch Markierung oder baulich abgegrenzter Bereich neben einer Radverkehrsanlage, insbesondere zum Schutz vor dem fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr.

Soziale Sicherheit: Sicherheit vor Bedrohungen und Überfällen im öffentlichen Raum (nach BOESCH 1992, S.21).

Suggestivstreifen: veraltet für Schutzstreifen

Überquerungsanlage: „Bauliche und/oder verkehrsregelnde Maßnahme, die das Überqueren einer Hauptverkehrsstraße außerhalb von Knotenpunkten für Radfahrer (und Fußgänger) sichert oder erleichtert.“ Im Regelfall ist sie mit einem Vorrang für Radfahrer oder Fußgänger verbunden. Demgegenüber ist die Überquerungshilfe nicht mit einem Vorrang für Radfahrer/Fußgänger verbunden.

Umlaufzeit: * „Zeitspanne, in der die Phasen einer Lichtsignalanlage von allen Richtungen durchlaufen werden, inklusive Phasenübergängen.“

Unechte Einbahnstraße: „Straße mit Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn; beim Kraftfahrzeugverkehr wird jedoch durch Beschilderung (Zeichen 267 StVO mit Zusatzschild 1022-10. [‘Radfahrer frei’] die Einfahrt nur in einer Richtung zugelassen.“

Unfallbelastung: Zahl der Unfälle auf die Einwohnerzahl bezogen. Einheit: Unfälle pro Einwohner und Jahr (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989, S.60)

Unfalldichte: Zahl der Unfälle bezogen auf die Streckenlänge. Einheit: Unfälle pro Kilometer Strecke und Jahr (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989, S.60)

Unfallrate: Zahl der Unfälle im Verhältnis zur Verkehrsleistung aller Verkehrsteilnehmer oder einer bestimmten Verkehrsteilnehmergruppe. Einheit: Unfälle pro Kilometer Verkehrsleistung und Jahr (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989, S.60). In der vorliegenden Arbeit das Verhältnis von Unfallbelastung zum Radverkehrsanteil am Modal Split.

Veloroute, auch Radroute: „attraktive Hauptverbindungen eines Radverkehrsnetzes, die über längere Strecken durchgehend benutzbar sind und sich in der Regel aus verschiedenartigen Netzelementen zusammensetzen“ (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989, S.9). Sie können also in Form von Radverkehrsanlagen, im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder über Gehwege geführt werden. Für diese Arbeit wird der Begriff weiter eingegrenzt: Velorouten sollen im größeren Anteil der Strecke in Erschließungsstraßen oder Grünanlagen verlaufen.

Verkehrsstraße: Straßenklasse zwischen Erschließungsstraße und Hauptverkehrsstraße, die bereits maßgebliche Verbindungsfunktion hat. In der Praxis haben diese Straßen meist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Vorbeifahrstreifen: „Kurzer Angebotsstreifen [inzwischen: Schutzstreifen] im Aufstellbereich signalisierter Knotenpunkte, der Radfahrern ein Vorbeifahren an wartenden Fahrzeugen bis zur Haltlinie ermöglichen soll.“

Zweirichtungsweg: * „Radweg, auf dem Radverkehr in zwei Richtungen zugelassen ist“

7.2 Literatur und Quellen sowie Tipps

- ALRUTZ, D./ FECHTEL, H./ KRAUSE, J. 1989: Dokumentation zur Sicherung des Fahrradverkehrs. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 74. Bergisch Gladbach.
- ALRUTZ, D./ LÜERS, A. et al.: Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten Im Zuge von Ortsdurchfahrten. Veröffentlichung des Niedersächsischen Landesamts für Straßenbau. Hannover 1992.
- ALRUTZ, D./ STELLMACHER-HEIN, J.: Mittelinseln außerorts. Veröffentlichung des Niedersächsischen Landesamts für Straßenbau. Hannover 1992.
- ALRUTZ, D./ STELLMACHER-HEIN, J.: Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 37. Bergisch Gladbach 1997.

-
- BMVBW, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Bonn 1998.
 - BOESCH, H: Die Langsamverkehrsstadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen. Eine Systemanalyse. = Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger 14. Zürich 1992.
 - BOUSKA,,: StVO Straßenverkehrsordnung. Textausgabe mit Erläuterungen. 19. Ausgabe, München, Berlin 2001
 - CROW (Institut für Normung im Erd-, Wasser- und Straßenbau und in der Verkehrstechnik, Niederlande), Hg.: Radverkehrsplanung von A bis Z. Das niederländische Planungshandbuch für fahrradfreundliche Infrastruktur. = Record 12. Ede, NL.1994.
 - DARGEL, R./ STELLMACHER-HEIN, J.: Radfahrstreifen in Ortsdurchfahrten. Veröffentlichung des Niedersächsischen Landesamts für Straßenbau. Hannover 1991.
 - EAHV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93). Köln 1993.
 - EFA 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln 2002
 - ERA, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995 (ERA 95). Köln 1995 (überarbeitete Neuauflage für 2005 vorgesehen).
 - FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Köln 1997.
 - HUPFER, C.: Einsatzbereiche von Angebotsstreifen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft V74. Bergisch Gladbach 2000
 - IVH/PGV Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Universität Hannover/ Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover: Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft 262. Bergisch Gladbach 1992.
 - MSWV informiert 5/88: BAIER, R. 1988: Parke nicht auf unseren Wegen. Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis. Düsseldorf
 - MWMEV, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW. Düsseldorf 1999
 - NRVP, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin 2002.

- PGV/BIS Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover/ Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, Bonn: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit entgegengerichtetem Fahrradverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft V83. Bergisch Gladbach 2001
- PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr/ Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung. Düsseldorf 2000
- PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover/ Planerbüro Südstadt, Köln: Begleituntersuchung Radverkehrsinfrastruktur in Troisdorf. Hannover, Köln 1996
- StVO, abgedruckt u.a. in BOUSKA 2001
- VCD Dortmund, Hg., Manfred Krüger-Sandkamp: Das Fahrradparkhaus vor der Haustür. Dortmund 2003 Die Broschüre wird gegen Einzahlung von 5 Euro (Verwendungszweck: Name, Adresse) auf das Konto Krüger-S. Nr. 210925974 bei der Sparda-Bank West (BLZ 36060591) zugesandt.
- VwV-StVO, abgedruckt u.a. in BOUSKA 2001, nur Fahrradspezifisches in FGSV 1997

7.3 Internet-Adressen

www.adfc.de Die Seite des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, der bundesweiten Interessenvertretung der Radfahrer, mit Unterseiten zu Verkehr, Tourismus, Technik,...

www.bypad.org Informationen zum Qualitätsmanagement-Verfahren BYPAD, Bicycle Policy Audit, zur Fahrradpolitik auf kommunaler Ebene)

<http://transport.arubi.uni-kl.de/news/VeloCity.html> (Graz/Maribor-Resolution)

www.Fuss-ev.de Fußgängerschutzverein, die Interessenvertretung der Fußgänger

www.srl.de, Verband der Stadt-, Regional- und Landesplaner, einer Berufsvereinigung von Planern mit Tendenz zur menschenfreundlichen Verkehrspolitik

www.gar-nrw.de Der Herausgeber dieser Schrift, dort u.a. der Rundbrief 03-2003 zu Verkehrsthemen

www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/maengelb.htm Mängelbogen für Fuß- und Radwege der Stadt Karlsruhe

[www.kommunale-info.de/a u. a.](http://www.kommunale-info.de/a_u_a) Verkehrsseiten der Kommunalpolitischen Infothek der Heinrich-Böll-Stiftung, zu Fahrrad bisher wenig ergiebig

www.bmvi.de Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Infos u.a. zum nationalen Radverkehrsplan, NRVP, aus dem Jahr 2002

www.leipzig-info.net/Verkehr/fahrrad.html Beispiel für städtische Öffentlichkeitsarbeit zu Gunsten des Radverkehrs

www.pdeleuw.de/fahrrad/urteile.html Sammlung von Gerichtsurteilen zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr

www.pdeleuw.de/fahrrad/stvo_neu.html Hinweise zu den Veränderungen, die sich aus der Neuregelung der StVO 1997 zum Radverkehr ergeben haben

www.vcd.org Verkehrsclub Deutschland, Interessenvertretung für alle umweltfreundlich Mobilen

www.wdr.de/tv/service/verkehr/rubrik/fahrrad.phtml Hinweise zu Sendungen der „ServiceZeit Verkehr“ des WDR-Fernsehens, verschiedene Fahrradthemen, verbrauchergerecht aufbereitet

www.fahrradfreundlich.nrw.de, www.radverkehrsnetz.nrw.de Seiten der AG Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW, der Landesregierung zum Fahrradverkehr und zum landesweiten Radverkehrsnetz in NRW

7.4 Über den Autor

Detlev Gündel ist Diplom-Ingenieur und arbeitet hauptberuflich bei der Planungsgemeinschaft Verkehr in Hannover. Die PGV ist ein Planungsbüro mit einem deutlichen Schwerpunkt bei Forschung und Planung zum nichtmotorisierten Verkehr. Dort hat der Autor an verschiedenen Forschungsprojekten zu Rad- und Fußverkehr und zahlreichen Verkehrsplanungen, vom Konzept bis zur Detailplanung, mitgewirkt. Er ist außerdem Berater für Verkehrsplanung und –politik beim Landesverband Niedersachsen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und aktiv im Fachausschuss Verkehr des ADFC auf Bundesebene. Weitere Informationen unter: www.pgv-hannover.de, www.adfc.de/nds/ sowie www.fa-verkehr.adfc.de/

Für Rückfragen zum Verständnis wie auch ggf. zu politischen Strategien zur Radverkehrsförderung steht er gern zur Verfügung. Tel. 0511-210 76 31, Mail: detlev.guendel@adfc.de