

„Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“

ADFC-Radtour, 1. September 2006

Immer diese Radfahrer!

Disziplinlose Chaoten oder Opfer schlechter Radwege?

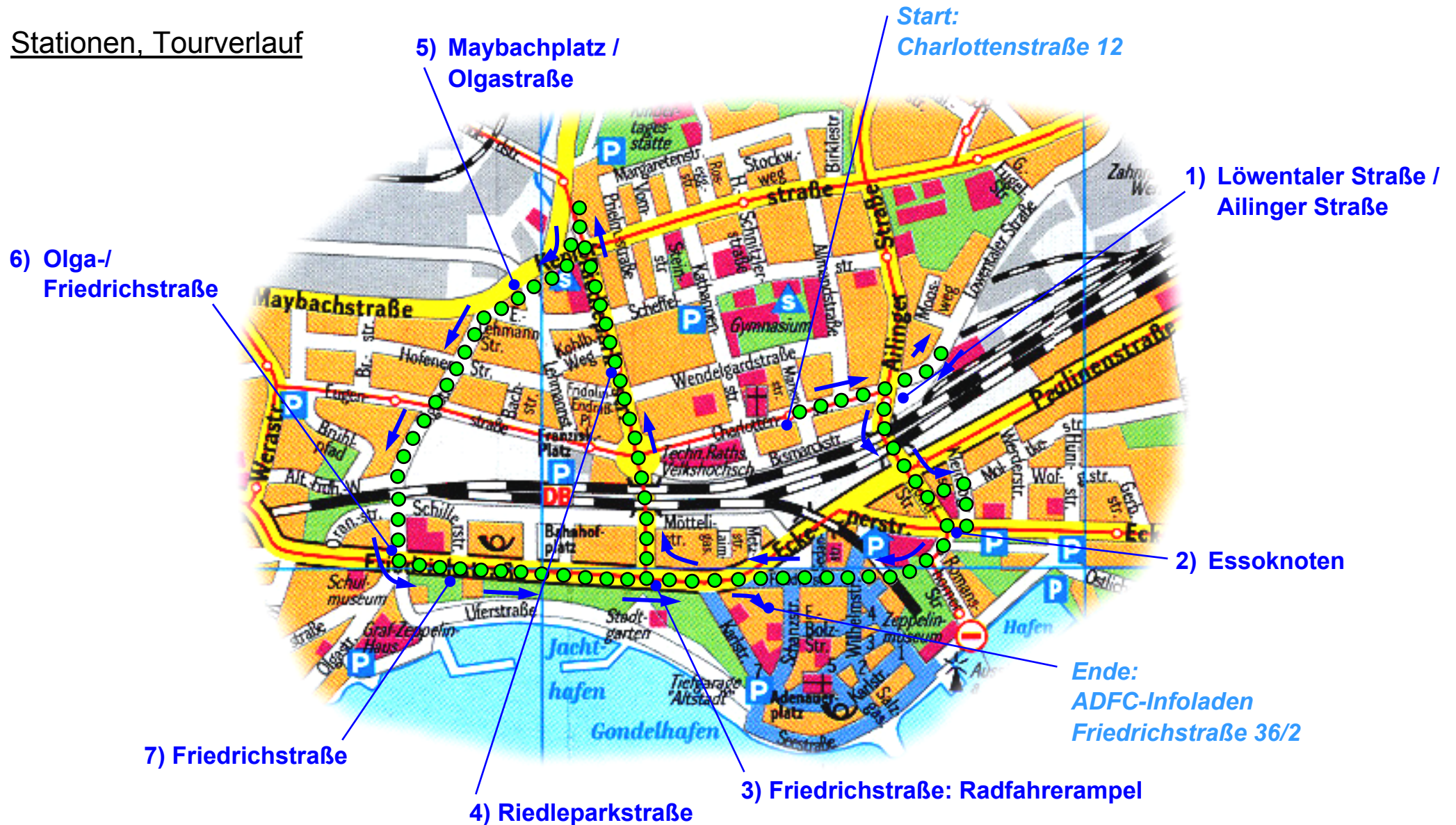


Immer diese Radfahrer!

Disziplinlose Chaoten oder Opfer schlechter Radwege?

ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, 1. September 2006

Stationen, Tourverlauf



Vorbemerkung:

Die Radtour soll Denkanstöße geben, das Fehlverhalten von Radfahrern im Straßenverkehr aus einem vielleicht neuen Blickwinkel zu betrachten.

Im Mittelpunkt stehen aus Sicht des ADFC folgende Fragestellungen:

- ***Warum machen Radfahrer im Straßenverkehr Fehler, die sie als Autofahrer vielleicht nie machen würden?***
- ***Wie können Lösungsmöglichkeiten aussehen, die Fehlverhalten von Radfahrern vorbeugen?***

An sieben Radverkehrsführungen in Friedrichshafen soll gezeigt werden,

- ⇒ wie Hindernisse oder Umwege von manchen Radfahrern umgangen werden,
- ⇒ dass es viele unklare und verwirrende Verkehrsführungen gibt,
- ⇒ wie mit Verbesserungen im Radwegenetz Fehlverhalten vermindert werden kann.

Immer diese Radfahrer!

Disziplinlose Chaoten oder Opfer schlechter Radwege?

ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, 1. September 2006

1) Löwentaler Straße

PROBLEM:

Die Einbahnstraße der westlichen Löwentaler Straße (Bild 1) wird ordnungswidrig in Gegenrichtung, meistens auf dem Gehweg (Bild 2), bis zur Einmündung der Ailinger Straße befahren. Danach auf dem Gehweg (oder auf dem Radfahrstreifen) linksseitig durch die Löwenunterführung (Bild 3). Nach der Fußgängerampel (Bild 4) ist das Ziel schnell erreicht.



Bild 1: Die westliche Löwentaler Straße ist im letzten Abschnitt eine Einbahnstraße (links)



Bild 2: Die westliche Löwentaler Straße mündet an der Bushaltestelle in die Ailingerstraße



Bild 3: In der Löwenunterführung



Bild 4: Fußgängerampel über die Paulinenstraße

Die reguläre Route verläuft entlang der Löwentaler Straße über die Kreuzung der Ailinger Straße links ab zur Löwenunterführung hinunter, danach links über die Kreuzung zum Kino-center. Es sind dabei insgesamt zwei Kreuzungen zu überqueren - „für Geübte“ auf der Kfz-Linksabbiegespur oder „für Vorsichtige“ mit je zwei Fußgängerampeln.

LÖSUNGSMÖGLICHKEIT:

Attraktivierung der korrekten Route durch einfaches, direktes und sicheres Linksabbiegen an den beiden Kreuzungen.

2) Essoknoten, Richtung Stadtmitte

PROBLEM (früher):

Radfahrer (Bodenseeradweg!) mussten bisher von der Eckenerstraße kommend als Linksabbieger Richtung Innenstadt und Fähre zweimal die Fußgängerampel benutzen.

Die Folge war, dass nach der ersten Fußgängerampel auf dem Gehweg Richtung Fähre linksseitig gefahren wurde.

LÖSUNG:

Als Vorschlag des **Radverkehrskonzeptes** wurde im Jahre 2004 eine eigene Fahrrad-Linksabbiegespur geschaffen.

Gleichberechtigt mit dem Kfz-Verkehr kann der Radverkehr seitdem elegant auf einer eigenen Spur links abbiegen und muss nicht mehr die Fußgängerampel benutzen.



Bild 5:

Essoknoten (Eckener-/Montfortstraße):
Eine eigene Spur für Radler bringt Sicherheit,
Fahrkomfort und vermeidet das Fahren auf dem
Gehweg.

Immer diese Radfahrer!

Disziplinelose Chaoten oder Opfer schlechter Radwege?

ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, 1. September 2006

3) Friedrichstraße, Radfahrerampel

PROBLEM (früher):

Radfahrer mussten zur Querung der Friedrichstraße in die Riedleparkstraße zwei Fußgängerampeln benutzen. Es gab lange Wartezeiten und Konflikte mit Fußgängern, da Gehwege benutzt werden mussten.

LÖSUNG:

Als Vorschlag des **Radverkehrskonzeptes** wurde im Jahre 2002 eine Fahrradampel installiert. Radfahrer können nun schnell und direkt in die Riedleparkstraße einfahren.



Bild 6:

Querung über die Friedrichstraße mit einer Fahrradampel

4) Riedleparkstraße (zwischen Kreisverkehr und Maybachplatz)

PROBLEM:

Radfahrer benutzen - statt der Fahrbahn - gerne den Gehweg zwischen den Alleeebäumen (Bild 7). Grund dafür ist die Einschätzung der Radler, dass dieser Weg sicherer und komfortabler sei als die Benutzung der Fahrbahn (Bild 8), wo unsichere Radler von manchen Pkw an den Rand gedrängt und mit zu geringem Seitenabstand überholt werden.

Der Gehweg ist eine beliebte Route für Fußgänger, gerade für ältere Menschen. Die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl der Fußgänger leiden aber unter dem Radverkehr.



Bild 7: Die Allee der Riedleparkstraße, Radfahren ist nicht erlaubt.



Bild 8: Radfahren auf der Riedleparkstraße, oft mit drängelnden und zu eng überholenden Pkw

LÖSUNG:

Aufwertung der Riedleparkstraße als wichtige Radverkehrsachse vom Riedlewald und dem Industriegebiet Richtung See sowie als Hauptverbindung der Innenstadt mit der Nordstadt.

Hierzu schlägt der ADFC - analog zum **Radverkehrskonzept** - eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit Tempo 30 vor. Damit kann mit geringem Aufwand ein hoher Nutzen für den Radverkehr erreicht werden.

Gleichzeitig sollten die Querungsknoten mit der Maybachstraße und der Hofenerstraße fahrradfreundlich umgestaltet werden (Bild 9). Dadurch würden der Rad- und Pkw-Verkehr zu gleichberechtigten Straßenbenutzern.

Dies ist angesichts der anliegenden Schule (KMG) und der querenden Schüler-Radrouten (Maybach-Scheffelstraße und Hofener-Wendelgardstraße) aus Sicherheitsgründen unbedingt notwendig.

Immer diese Radfahrer!

Disziplinelose Chaoten oder Opfer schlechter Radwege?

ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, 1. September 2006

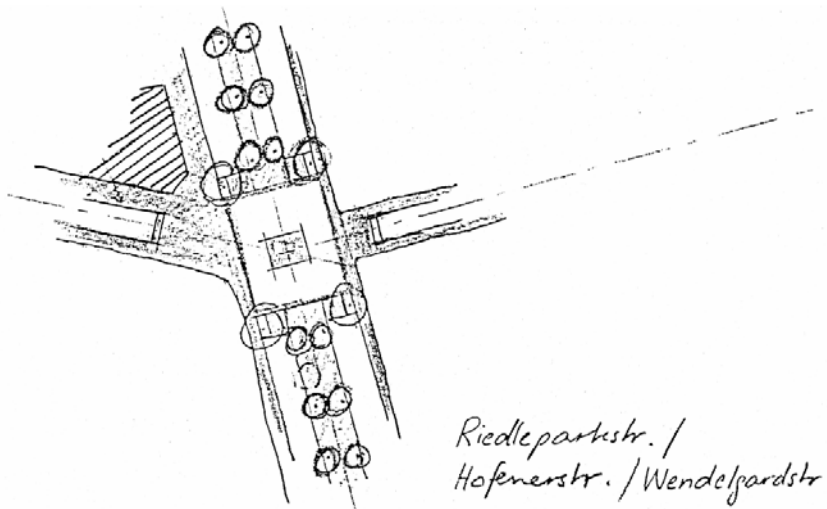


Bild 9: Entwurfsskizze (Metron) des Radverkehrskonzeptes zur Umgestaltung der Knotenpunkte an der Allee, gleichzeitig „Beruhigung“ des Verkehrs auf der Riedleparkstraße auf Tempo 30

5) Maybachplatz - Olgastraße

Die ursprüngliche Planung der Radwegführung auf der Südseite des Maybachplatzes Richtung Olgastraße sah einen 3,0 m breiten Radweg vor (siehe Bild 10), der in beiden Richtungen als Radweg beschildert werden sollte.

Die für den Radweg benötigte Fläche wurde vom anliegenden Grundbesitzer leider nicht abgegeben, so dass der Radweg nur 2,1 m breit gebaut wurde und somit wegen der Vorgaben der StVO an Radwege (Mindestbreite, 2,5 m) nicht in beiden Richtungen als Radweg ausgeschildert werden durfte. Die Funktion des Radweges blieb aber wie geplant gegenläufig.

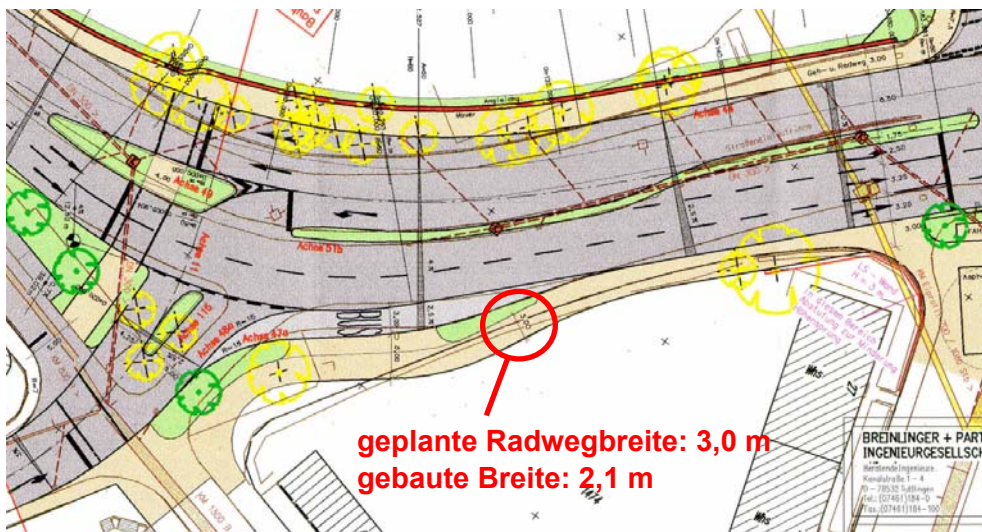


Bild 10:
Ursprüngliche Planung
des Maybachknotens
im Bereich Olgastraße

PROBLEM:

Der Radverkehr befährt den Radweg - wie in der Planung vorgesehen - linksseitig in Richtung Olgastraße. Dies ist aber nicht erlaubt, da er nicht als Radweg ausgeschildert ist.

Fazit: Es handelt sich um eine „geduldete Ordnungswidrigkeit“.



Bild 11: Radfahrer am Maybachplatz Richtung Olgastraße, der Radweg ist nicht beschildert.



Bild 12: Aus der Olgastraße kommend ist der Radweg beschildert.

6) Olgastraße, Überquerung Friedrichstraße

PROBLEM:

Der Radverkehr fährt auf der Olgastraße auf der Fahrbahn. Radler, die an der Kreuzung der Friedrichstraße links in die östliche Friedrichstraße einbiegen wollen, benutzen die Fahrbahn. Dies ist sicher und komfortabel möglich.

Gleichzeitig ist die Unterführung unter der Friedrichstraße als benutzungspflichtiger Geh- / Radweg beschildert. Gemäß der StVO ist die Unterführung somit zwingend vom Radverkehr zur Querung der Friedrichstraße zu benutzen, sogar in beiden Richtungen!

Doch wie sollen Radfahrer von der Fahrbahn zur Unterführung queren?



Bild 13:

Die Unterführung an der Einmündung der Olgastraße in die Friedrichstraße, für Radfahrer in beiden Richtungen benutzungspflichtig ausgeschildert.

Diese unverständliche Beschilderung stumpft die Wahrnehmung gegenüber der Radwegbeschilderung generell ab. Radwegschilder verlieren an Bedeutung, wenn sie - im vorliegenden Fall - in unsinniger oder unverständlicher Weise verwendet werden.

Die Akzeptanz der Radwegbeschilderung nach StVO wird dadurch nicht gefördert!

LÖSUNG:

1. Entfernung dieser Beschilderung (auch an der Südseite der Unterführung).
2. Verwendung der Radweg-Beschilderung (Zeichen 237, 240, 241 StVO) nur dort, wo die StVO eine Grundlage dafür bietet.

Auszug aus der VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung):



„Die Anlage von Radwegen kommt im allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf erfordern. Die Kennzeichnung mit dem Zeichen 237, 240 und 241 begründet für den Radverkehr die Radwegebenutzungspflicht.

Sie trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs.“



7) Friedrichstraße

PROBLEM:

Auf dem gemeinsamen Geh- / Radweg an der Friedrichstraße kommt es oft zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Die Gründe:

1. Der Geh- / Radweg ist aufgrund seiner Breite nicht geeignet, den Rad- und Fußverkehr gemeinsam aufzunehmen.
2. Die aktuelle Beschilderung (gemeinsamer Geh- / Radweg) steht im Widerspruch zur baulichen Ausführung (gepflasterter Trennstrich = getrennter Geh- / Radweg).
3. Die meisten Verkehrsteilnehmer orientieren sich eher an Markierungen als an Beschilderungen. So auch auf dem Geh- / Radweg an der Friedrichstraße.

Unvereinbar ist die Ausschilderung einer gemeinsamen Fläche für Fußgänger und Radfahrer, obwohl eine baulich ausgeführte Trennlinie existiert. Missverständnisse und Konflikte sind an der Tagesordnung.

An der Friedrichstraße sind Fußgänger und Radfahrer Opfer verfehlter Verkehrsplanung!



Bild 14: Ursprünglich war ein getrennter Geh-/Radweg in beiden Richtungen beschildert. Fahrradpiktogramme und die fest eingebaute, gepflasterte Trennlinie heben dies hervor.



Bild 15: Um in Ost-West-Richtung Radfahren auf der Fahrbahn zu erlauben, wurde in dieser Richtung zeitweise auf „Gehweg Radfahrer frei“ umbeschildert.



Bild 16: Heute ist ein gemeinsamer Geh- / Radweg in beiden Richtungen beschildert. Die Pflasterzeile suggeriert immer noch die Trennung zwischen Geh- und Radweg.

LÖSUNG:

- Aufhebung der Benutzungspflicht für Radfahrer
- Entfall der Mittelspur auf der Fahrbahn
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Radfahrstreifen

8) Zusammenfassung

Fehlverhalten im Straßenverkehr ist nicht auf den Radverkehr beschränkt. Alle Verkehrsarten begehen gleichermaßen - allerdings in artspezifischen Ausprägungen - Regelverstöße.

Fußgänger können sogar von gefährlichsten Unternehmungen - Queren von Hauptstraßen - nicht abgehalten werden. Rote Ampeln werden gerne ignoriert.

Radfahrer - die „Zwitter“ zwischen Fußgänger und Autofahrer - suchen immer den schnellsten Weg.

Autofahrer haben auch keine Zeit. Parken, wo Platz ist. Tempo, wie es beliebt.

Grundsätzlich gilt: Verkehrsdisziplin muss ermöglicht, gefördert und überwacht werden.

Beim Radverkehr bedeutet das folgende Handlungsfelder:

- ⇒ **Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsnetzes ohne Umwege**
 - ⇒ **Verständliche und logische Verkehrsführungen**
 - ⇒ **Bessere Gleichbehandlung der Verkehrsarten Kfz und Fahrrad, z.B. durch verstärkten Einsatz von Tempo 30**
 - ⇒ **städtische Öffentlichkeitsarbeit**
 - ⇒ **Umsetzung des Radverkehrskonzeptes**
- und
- ⇒ **Verkehrskontrollen des Radverkehrs durch die Polizei**

9) Anlage: Bericht im Südkurier vom 14. Juni 2003:

Rebellen ohne Motor

Der Ärger mit den **Radfahrern** – Radler fühlen sich mehr wie Fußgänger

Fußgänger wie Autofahrer ärgern sich über Radler, denen Verkehrsregeln oft schnuppe sind. Doch warum ist das so, wo doch die meisten Radfahrer im Auto die Vorschriften befolgen?

Häufig dann, wenn ein Radfahrer vor einer roten Ampel aufkreuzt, geschieht etwas Seltsames: Der Radler schaut sich um, prüft, ob vielleicht irgendwo zufällig ein Polizeiwagen steht – und fährt dann seelenruhig trotz des Rotlichts weiter. Auch Einbahnstraßen schrecken viele Radler nicht ab, von für sie gesperrten Fußgängerzonen ganz zu schweigen. Dabei haben die meisten von ihnen einen Autoführerschein, kennen also die Regeln und beachten sie auch – allerdings nur hinter dem Steuer.

Wie teuer auch Radfahrer das Missachten eines roten Lichtsignals kommen kann, „wissen die wenigsten“, sagt Gerd Brendel, der im Bonner Polizeipräsidium für Unfallthemen zuständig ist. Radler mit Autoführerschein, die bei Rot eine Ampel überfahren, müssen 50 Euro berappen und bekommen drei Verkehrssünder-Punkte in Flensburg. Wenn sie andere dabei gefährden oder wenn das Rotlicht länger als eine Sekunde gebrannt hat, droht ihnen bereits ein Bußgeld von 125 Euro, abgesehen von vier

Punkten und einem Monat Fahrverbot. Trifft beides gleichzeitig zu, kann das sogar 200 Euro kosten. Ohne Führerschein bleibt es bei einem Eintrag in die Flensburger Kartei.

Gerd Brendel hat den Eindruck, dass Radfahrer sich ihrer Verantwortung im Verkehrsgeschehen „gar nicht so richtig bewusst sind“. Mehr noch: „Die fühlen sich vermutlich wegen des fehlenden Motors gar nicht als vollwertige Verkehrsteilnehmer und radeln locker bei Rot über die Kreuzung, so nach dem Motto: Ich bin ja nur mit dem Fahrrad unterwegs“, sagt der Hauptkommissar.

Verkehrspsychologen wie Alf Zimmer, der Rektor der Universität Regensburg, versuchen, das bisweilen arg vorschriftswidrige Verhalten von Radfahrern aufwändiger zu erklären. Die Psyche spielt dabei die entscheidende Rolle, die Eigen- und Wahrnehmung eines Radlers.

Zimmer zufolge spüren Autofahrer viel eher die physikalischen Grenzen des eigenen Fahrzeugs. „Ein Auto ist vergleichsweise träge und reagiert nicht so schnell wie ein Fahrrad“, sagt Zimmer. Deshalb neigt ein Autofahrer seltener dazu, gerade mal eben durch diese Lücke nach links oder an jenem Auto vorbei nach vorne durchzustoßen. Zudem spürten Wagenlenker

sehr konkret ihr eingegrenztes Sehfeld und verhielten sich dementsprechend vorsichtiger. Anders hingegen Radfahrer. „Sie meinen alles zu sehen, nicht zuletzt, weil sie meist höher sitzen als Autofahrer“, sagt der Psychologe, der auch den Bundesverkehrsminister berät. Auch hörten sie mehr als die eingekapselten Wagenlenker und fühlten quasi das Verhalten des Fahrrades unmittelbar. Unter dem Strich bekommen sie also deutlich mehr vom Verkehrsgeschehen rings herum mit – und das mache waghalsiger.

Zudem reagiert ein Fahrrad schneller, unvermittelter und genauer auf Lenkeingriffe. Im Grunde verhalten sich Radler viel eher wie Fußgänger denn wie Autofahrer und wenden Erfahrungen an, die sie auf Schusters Rappen gegenüber anderen Fußgängern erworben und verinnerlicht haben. Ihr „Bezugssystem“, wie Zimmer es nennt, ähnelt dem der Fußgänger. Diese haben die größtmögliche Kontrolle über ihr Verkehrsmittel, nämlich den eigenen Körper. „Fußgänger stoßen selbst im dichtesten Gewimmel kaum zusammen“, sagt Zimmer. Diese Sicherheit indes aufs Radfahren übertragen zu wollen, sei heikel, da Fahrräder schneller und mit viel mehr Wucht, also möglicher Aufprall-Energie, unterwegs sind als Gehende.



Sanfter Appell statt striktes Verbot – das kann auch für ein konfliktfreies Nebeneinander zwischen Fußgängern und Radlern beitragen. BILD: IVB-REPORT

Dies übersehen Radfahrer, weil sie im Verkehrsgeschehen denken, fühlen und Signale verarbeiten wie ein viel langsamerer Fußgänger. Auch deshalb passieren Radler vor ihnen Gehende oft in riskant geringem Sicherheitsabstand – sie erleben sich selbst irriterweise einfach nicht als Gefahr. Über riskant radelnde Zweirad-Rowdies ärgern sich Fußgänger wie Autofahrer. „Doch die selben Leute, die über Radfahrer schimpfen, verhalten sich auf dem Fahrrad genau so“, sagt Zimmer. Gewissermaßen in eine andere Erlebenswelt versetzt, können sie offenbar kaum anders. Doch das sind nicht die einzigen Gründe für das Phänomen. Radfahrer sehen seltener als Autofahrer ein, bestimmte Umwege in Kauf

nehmen zu sollen. „Sie empfinden Umwege als größere Einschränkung, weil für sie die Kosten, sprich die subjektive Anstrengung, höher sind“, sagt Zimmer. Gerade in Altstädten mit engem Straßennetz, aber vielen Einbahn-Regelungen führen die so erlebte Gängelung durch Einbahnstraßen und der Wegfall kurzer Wege bei Radlern zu großem Unmut – und vielen Regelübertritten. Städte wie Bonn, die sich als „fahrradfreundlich“ bezeichnen, haben auch deshalb manche Einbahnstraßen für Radfahrer in zwei Richtungen befahrbar gemacht. Sofern die Autofahrer mit Gegenverkehr rechnen, senkt derlei obendrein die Unfallgefahr. Denn dann fahren Motorisierte vorsichtiger, wovon auch

Fußgänger und spielende Kinder profitieren.

Wenig hält Alf Zimmer auch von vielerorts noch anzutreffenden Kreuzungen, an denen Radfahrer nicht direkt links abbiegen dürfen, sondern „gleich zweimal dazu gezwungen sind, an Ampeln zu halten“ – ein Missstand, den auch der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) bemängelt: Erst müssen Radler bei Grün geradeaus in die Kreuzung einfahren, dann aber anhalten und mit dem Verkehr oder den Fußgängern von rechts erneut auf grünes Licht warten. „Man hält so etwas für sicherer, doch Untersuchungen zufolge ist es für die Radfahrer viel gefährlicher als das direkte Linksabbiegen“, sagt der Verkehrspsychologe. Die zunächst zum geraden Einfahren in die Kreuzung gezwungenen Radfahrer sind für rechtsabbiegende Wagenlenker nämlich nur im Seitenspiegel, nicht aber durch die Frontscheibe zu sehen. Dafür sei ein Blick über die Schulter nach hinten und damit „ein bewusster Sicherheitsakt notwendig, der allzu häufig unterlassen wird“. Dagegen bleiben linksabbiegende Radfahrer beim Geradausblick sichtbar, „den wir alle in der Fahrschule gelernt haben“, sagt Zimmer. Einen merklichen Sicherheitsgewinn bieten rot markierte Fahrradfurten, die Radfahrer vor Kreuzungen gut erkennbar und vor allem rechtzeitig auf die Linksabbieger-Spur führen. So würden auch Regelverstöße seltener.

WALTER SCHMIDT