



Leitlinien zur Radverkehrsinfrastruktur des ADFC Braunschweig

Präambel

Unser Ziel: Mehr Menschen fahren häufiger Fahrrad

Der ADFC will, dass mehr Menschen Fahrrad fahren. Und dass mehr Braunschweiger das Fahrrad häufiger nutzen, als sie es heute schon tun. Unser Ziel ist es, dass die Mehrheit aller Braunschweiger das Fahrrad künftig ganz selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel verwendet, Kinder, ältere Menschen, Familien, Migrantinnen und Migranten eingeschlossen. Deswegen fordert der ADFC eine systematische Radverkehrsförderung.

Ein entscheidender Faktor für mehr Radverkehr ist die Radverkehrsinfrastruktur. Diese muss so attraktiv sein, dass Menschen motiviert werden Rad zu fahren. Außerdem soll mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation die Radkultur gefördert werden. Die Vorteile des Verkehrsmittels Fahrrad müssen herausgestellt werden. Zur Radverkehrsförderung gehören zudem Serviceangebote und Dienstleistungen rund um das Radfahren.

Leitlinie des ADFC Braunschweig für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehr zu planen bedeutet, ein Angebot für eine kontinuierlich wachsende Zahl von Rad fahrenden Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Um die positiven Auswirkungen von Radverkehr auf die Lebensqualität in Braunschweig weiter zu steigern, müssen verkehrsplanerische und -politische Entscheidungen eine hohe Qualität der Radverkehrsinfrastruktur zum Ziel haben. Lebensqualität in einer modernen Stadt bedeutet, dass „Straßen für alle“ geplant, gebaut und umgestaltet werden. Straßen sollen Orte des Lebens sein. Radverkehrsinfrastruktur muss sicher und fehlerverzeihend geplant werden und damit so ausgerichtet sein, dass tödliche oder schwere Unfälle nicht mehr vorkommen („Vision Zero“). Gleichzeitig ist es von zentraler Bedeutung, die Radverkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass die meisten Menschen sie auch als sicher und komfortabel empfinden.

Radverkehrsinfrastruktur muss Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort bieten

Die Integration des Radverkehrs in den Straßenraum ohne spezielle Infrastruktur erhöht bei wenig motorisiertem Verkehr und niedrigen Fahrgeschwindigkeiten die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit für alle. Attraktiver Radverkehr beinhaltet auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie die Einrichtung von Fahrradstraßen und autofreien Stadtteilen. Nur echte Verkehrsberuhigung oder zukunftsfähige physisch getrennte Radverkehrsinfrastruktur dienen einem als sicher erlebten, zügigen und komfortablen Radverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit soll auf möglichst vielen Straßen innerorts reduziert werden.

Der ADFC Braunschweig hat diese Leitlinie auf der Grundlage der auf der Bundeshauptversammlung des ADFC verabschiedeten „ADFC-Leitlinien Fahrradinfrastruktur“ entwickelt.

- 1. Moderne Radverkehrsführung vermeidet Umwege und schafft direkte Verbindungen. In Braunschweig soll ein durchgängiges Radverkehrsnetz alle wichtigen Start- und Zielpunkte miteinander verbinden. Die Infrastruktur muss einen leichten und flüssigen Radverkehr fördern und für alle Alters- und Nutzergruppen sowie für alle Mobilitätszwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein. Sie muss flächendeckend und in hoher Qualität vorhanden sein.**

Dazu muss insbesondere das in Braunschweig ausgeschilderte Radverkehrsnetz ausgebaut, kontinuierlich verbessert und fortwährend instandgehalten werden. Verbesserungspotentiale, Gefährdungspunkte und Schwachstellen werden dabei aufgearbeitet und berücksichtigt. Das Radverkehrswegenetz muss sich an den Bedürfnissen der Radfahrenden orientieren.

Auf wichtigen Hauptrouten sorgen Querungsmöglichkeiten ohne Ampeln beispielsweise durch Unterführungen oder Brücken für schnelle Radverkehrsverbindungen. Ampelschaltungen sollen den Radverkehr begünstigen. Auch die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung und offene Sackgassen leisten einen Beitrag für kurze Wegstrecken.

Auf den Hauptverkehrsrouten des Fahrradverkehrs ist diesem gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Vorrang einzuräumen.

- 2. Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benutzungspflicht. Radfahrende nutzen sie gern. Bei unzureichenden Radverkehrsanlagen ist es nicht ausreichend, die Benutzungspflicht aufzuheben und die Möglichkeit der Fahrbahnutzung zu schaffen. In diesen Fällen sind Um- und Ausbauten erforderlich.**

Für Radfahrer und für andere Verkehrsteilnehmer muss die Art der Radverkehrsführung eindeutig als solche zu erkennen sein. Wahlmöglichkeiten zwischen zwei verschiedenen Formen (z. B. sowohl Schutzstreifen als auch Mitbenutzung des Gehwegs) erhöhen das Unfallrisiko und sind abzulehnen.

Die Form der Radverkehrsführung (z. B. Radfahrstreifen auf der rechten Fahrbahnseite) ist über möglichst lange Abschnitte der Streckenführung beizubehalten, um eine stetige und einfach ersichtliche Verkehrsführung zu erreichen.

- 3. Moderne Radverkehrsinfrastruktur wird nachfolgenden Kriterien gestaltet:**

Im gering belasteten Nebennetz oder bei echter Verkehrsberuhigung und gefahrenen Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. An Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und hohem Kfz-Aufkommen erfolgt die Führung auf Radfahrstreifen. An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h fahren Radfahrende auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen. Wenn die Straßenbreite die Markierung eines separaten Radfahrstreifens nicht ermöglicht, ist Tempo 30 anzuordnen oder entsprechender Platz zu schaffen.

- 4. Die Kapazitäten für den Radverkehr müssen zukunftsfähig für die gewünschte Erhöhung des Radverkehrs festgelegt werden. Sie sind bei allen Baumaßnahmen zu berücksichtigen. Die Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur muss Möglichkeiten zum Überholen und nebeneinander Fahren beinhalten.**

Moderne Radinfrastruktur muss flexibel erweiterbar sein und den Trend zu neuen Fahrradtypen berücksichtigen, z.B. zu mehrspurigen Fahrrädern, Fahrradanhängern, zu Transport- und Lastenrädern sowie zu Pedelecs.

- 5. Die Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraums, die für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur nötig ist, muss die Interessen und den Platzbedarf von Fuß- und Radverkehr ausreichend berücksichtigen. Radverkehrsinfrastruktur darf nicht auf Kosten von Flächen für zu Fuß Gehende oder den ÖPNV entstehen. Sie wird zu Lasten des ruhenden oder fahrenden motorisierten Individualverkehrs errichtet.**

- 6. Radverkehrsinfrastruktur ist individuell zu planen. Dabei müssen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, wie vom Rat der Stadt Braunschweig 2012 beschlossen, und andere einschlägige Regelwerke konsequent angewandt werden.**

Darüber hinaus sind bei den Radverkehrsanlagen Breiten anzustreben, die über die Regelmaße hinausgehen. Eine Unterschreitung der Regelmaße soll nur in Ausnahmefällen möglich sein. Die Kombination von Mindestmaßen oder der Einsatz von Minimallösungen wie z. B. schmalen Schutzstreifen an hochbelasteten Straßen sind nicht akzeptabel.

Radverkehrsanlagen müssen stetig sein. Änderungen der Führungsform in einer Straße sind zu vermeiden.

Zu einer angemessenen Planung von Radverkehrsanlagen gehören außerdem, ausreichende Aufstellflächen für Radfahrer – auch für Linksabbieger – sowie ausreichende Kurvenradien vorzusehen.

- 7. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind nur dann zielführend, wenn sie flüssiges Fahren, Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Sicherheitsabstände und Attraktivität für den Radverkehr gewährleisten. Sie sollen nur zum Einsatz kommen, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind.**

Schutzstreifen im Mindestmaß oder ohne ausreichenden Sicherheitsabstand zu Parkständen erfüllen diese Voraussetzungen nicht. Sie stellen keine geeignete Regellösung dar und dürfen keinen wesentlichen Teil der Radverkehrsinfrastruktur ausmachen. Insbesondere dürfen sie nicht als Begründung dienen, eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht einzuführen.

Straßenabläufe und Gossensteine innerhalb der Schutzstreifenbreite werden abgelehnt. Durch Färbung des Belages (z.B. rot) und Piktogramme sind die Schutzstreifen gut erkennbar zu gestalten.

Nach Ansicht des ADFC Braunschweig gehört es zu den Aufgaben von sowohl Stadtverwaltung als auch Polizei, Autofahrer über die Regelungen in Bezug auf Schutzstreifen zu informieren. Das Blockieren von Schutzstreifen durch parkende und stehende Autos ist konsequent zu ahnden.

- 8. Breite Radfahrstreifen, die deutlich über die Mindestmaße der ERA hinausgehen und das gegenseitige Überholen der Radfahrenden ermöglichen, sind attraktiv und sicher. Werden solche breiten Radfahrstreifen durch geeignete Verkehrseinrichtungen geschützt, erhöhen sie das Sicherheitsempfinden für Radfahrende sowie die Attraktivität des Radverkehrs. Diese Einrichtungen dürfen die Sicherheit des Radverkehrs nicht beeinträchtigen.**

Der ADFC Braunschweig setzt sich intensiv für ein Pilotprojekt für geschützte Radfahrstreifen in Braunschweig ein.

- 9. Zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur muss weiterentwickelt werden.**

Internationale Erfahrungen sollen dabei ebenso beachtet werden wie erfolgreiche zeitgemäße nationale Entwicklungen. Die Stadt Braunschweig soll sich dafür einsetzen, dass die Belange des Radverkehrs bei laufenden und zukünftigen Forschungsvorhaben zu Verkehrsthemen verstärkt mit einbezogen werden und anhand von Modellprojekten in Braunschweig zukunftsorientierte Radverkehrsinfrastruktur entwickelt und getestet wird.

Insbesondere bei den Themen der bedarfsorientierten Signalsteuerung sieht der ADFC Braunschweig große Potentiale, den Radverkehr flüssiger und damit attraktiver zu gestalten. Ampelschaltungen müssen den Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht werden. Braunschweig als Forschungsstandort sollte national wie international in diesem Bereich eine Vorreiterstellung einnehmen.

- 10. Die Wegweisung für den Radverkehr muss durchgängig, einheitlich, informativ und schon aus ausreichender Entfernung gut lesbar sein. Sie ist entsprechend dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) auszuführen. Dabei sind große Schilder zu bevorzugen. Die Wegweisung soll kommunenübergreifend aufeinander abgestimmt werden. Die Wegweisung ist regelmäßig (mindestens einmal jährlich) zu kontrollieren. Festgestellte Schäden und Fehler sind umgehend zu beheben.**

Das Wegweisungs-Kataster für Braunschweig, das im Jahr 2009 erstellt wurde, ist inhaltlich und technisch zu aktualisieren und laufend fortzuführen.

- 11. An Bahnhöfen und Knotenpunkten (Schnittstellen multimodaler Wegeketten) sind geeignete Angebote für Rad und öffentlichen Verkehr zu schaffen. Dazu ist eine am Umweltverbund ausgerichtete Netzplanung notwendig. Nachbarlandkreise sind zwingend einzubeziehen.**

In Braunschweig ist ein zeitgemäßes öffentliches Fahrradverleihsystem einzurichten.

- 12. Radabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum, im Wohnungsbau und bei Geschäfts-, Büro und Gewerbebauten bedarfsorientiert und sicher errichtet werden. Sie müssen in ausreichendem Maße witterungsgeschützt und absperrbar sein. Radabstellanlagen sollen nach DIN 79008 ausgeführt werden. Monitoring, Betreuung und Wartung brauchen zeitgemäße Lösungen. Barrierefreie Zugänge und gute Auffindbarkeit durch sichtbare Beschilderung stellen wichtige Erfolgskriterien für Radabstellanlagen dar.**

Im Innenstadtbereich sind geeignete Einrichtungen für die Gepäckaufbewahrung zu schaffen.

- 13. Budget und Personalressourcen in den kommunalen Verwaltungen für Radverkehrsmaßnahmen müssen sich nach den politischen Zielwerten für den Radverkehr richten. In Braunschweig ist ein eigener Haushaltsposten für den Radverkehr in Höhe von aktuell mindestens 7,5 Mio. € pro Jahr zu schaffen. Dies entspricht einem Betrag von 30 € pro Einwohner gemäß den Leitlinien des ADFC Bundesverbandes. Mit diesem Betrag sind die Projekte des Radverkehrs anhand einer zu erarbeitenden Prioritätenliste zu finanzieren.**

Planungen müssen fachübergreifend u.a. mit Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanern erfolgen.

Die Funktion des „Radverkehrsbeauftragten“ ist als Stabsstelle einzurichten.

- 14. Alle Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr brauchen kontinuierliche Evaluierung und Benchmarking anhand objektiver Kennzahlen und umfassender Erhebung der Nutzungszufriedenheit.**

Insbesondere sind vor und nach Veränderungen der Radinfrastruktur zielgruppenspezifische Untersuchungen zur Akzeptanz und zum Sicherheitsempfinden durchzuführen. Die Erkenntnisse aus den Erhebungen sind bei Folgemaßnahmen zu berücksichtigen.

An Haupttrouten des Radverkehrs sind Radverkehrs-Zählanlagen einzurichten.

Die Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr) (Modal Split) ist jährlich zu erheben.