

PRESSEINFORMATION

No: 8/2009

Themenschlüssel:

Radverkehrsanlagen, Ernst-Thälmann-Straße

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Thüringen e.V.
Kreisverband
Weimar / Weimarer Land
Kippergasse 20
99425 Weimar - Ehringsdorf

Tel. +49 3643 808888
Fax +49 3643 808887

info@adfc-weimar.de
www.adfc-weimar.de

Weimar, 27. Oktober 2009

Tempo 30 in der Ernst-Thälman-Straße

Der **adfc** Weimar bemerkt die Aufregung in den Fraktionen um die Erneuerung Ernst-Thälmann-Str. in Weimar. Wir begrüßen das Engagement den Radverkehr angemessen berücksichtigen zu wollen.

Wir begrüßen es auch, dass auf die Anlage minderwertiger Radverkehrsanlagen verzichtet wurde.

Aus Sicherheits- und städtebaulichen Gründen sehen wir die einfache Instandsetzung, bis auf die bisher fehlende Anordnung von Tempo 30 oder 40, als fachlich sinnvolle Lösung für einen sicheren Radverkehr in dieser Wohn- und Geschäftsstraße an. Verbesserungspotenzial besteht darin, die Fahrspuren auf maximal 3,25 m zu reduzieren und die freiwerdenden Flächen den Fußgängerverkehr und den Nebenräumen zur Verfügung zu stellen. Damit würden gefährdende, ordnungswidrige Überholmanöver von Kraftfahrern erschwert und die Aufenthaltsqualität der Straße gesteigert.

Alternativ könnte zur Erhöhung des Wohlbefindens von Radfahrern die sich auf Radverkehrsanlagen sicherer fühlen, und um eine Überholmöglichkeit für schnellere Verkehrsteilnehmer zu schaffen, bergan (Ostseite) ein 2 m breiter Radfahrstreifen mit 50 cm Sicherheitsstreifen zu den Längsparkflächen auf dem Bordstein ohne gravierende Gefährdungserhöhung angeordnet werden.

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Thüringen e.V.
Bahnhofstrasse 22
99084 Erfurt

Vereinsregister:
VR 788, Erfurt
Vorsitz: Volkmar Schlisio

Steuer-Nr.
151/141/195560

Bankverbindung
Deutsche Kreditbank AG
Niederlassung Erfurt
BLZ: 120 300 00
Konto: 94 08 58

Öffnungszeiten
Infoladen im Radhaus Erfurt
Di: 14:00 - 18:00 Uhr
Do: 09:00 - 13:00 Uhr

Die in der Thälmann Straße existierenden und prognostizierten Verkehrsstärken (4000 - 5900 Kfz in 24h) führen zu keiner Notwendigkeit dort separierende Radverkehrsanlagen zu bauen.

Bewertung der Fraktionsvorschläge

Die im Rathauskurier geäußerte Ansicht des Norbert Schreimb (Fraktion Weimar Werk), dass dort Radverkehrsanlagen schon seit dem Radverkehrskonzept vorgesehen seien, können wir nicht nachvollziehen.

Die Thälmann-Straße ist als Radroute ausgewiesen.

Das bedeutet nach fachkundigen Planungsempfehlungen der Radverkehrsnetzplanung aber nicht, dass separierende Radverkehrsanlagen vorgesehen sein müssen, sondern nur, dass der erhöhte Radverkehrsanteil und die Verbindungsbedeutung in der Straßenplanung angemessen berücksichtigt werden sollen.

Die Anforderungen an diese Radverkehrsverbindungen lassen sich so umschreiben:

Die Radrouten müssen zum **zügigen, bequemen und sicheren Radfahren** geeignet sein.

Bordsteinradwege, gerade an Knotenpunkten, mindestmäßige Schutz- und Radfahrstreifen sowie gemeinsame Rad- und Fußwege genügen diesen Anforderungen regelmäßig nicht.

Die von der FDP Fraktion avisierten beidseitigen Radfahrstreifen benötigen in einer regelgerechte Ausführung jeweils 2 m bzw. 2,5 m zu dem Parkstreifen. Mit der notwendigen Breite der Fahrbahn für den Busverkehr (6,5m) wären sie nur auf Kosten der Parkplätze und mit Einschränkung der Fußgängerbereiche der Geschäftsstraße realisierbar. Die Fußgängerbereiche sind schon jetzt zu schmal um davon noch Flächen für Radverkehrsanlagen abzuzweigen.

Aus diesen Gründen begrüßt der **adfc** Weimar die Erneuerung, bittet zur baulichen

Ausführung lediglich zu prüfen ob die Fahrspuren auf höchstens 3,25 m reduziert werden können oder alternativ ein Radfahrstreifen von 2 m Breite + 50 cm Sicherheitsstreifen bergan, also an der Ostseite, angelegt werden kann.

Der **adfc** Weimar fordert die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 oder 40 km/h zur Gefährdungsveringerung in dieser Wohn- und Geschäftsstraße mit angrenzenden Spielplätzen und anderen Querungsnotwendigkeiten.

Hintergründe:

1. Gefährdung durch Trennung nach Verkehrsmittel

Die Trennung des Verkehrs nach Verkehrsart oder Verkehrsmittel ist unter Sicherheitsaspekten gescheitert.

Man stellte schon 1992 in einer durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) veröffentlichten Untersuchung [BAST 1992,1993] fest, das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr deutlich sicherer ist als das Befahren ausgesucht guter fahrbahnbegleitender Radverkehrsanlagen. Die Unfallgefährdung von Radfahrern, die auf Radwegen fahren ist an Knotenpunkten bis zu 11x so hoch, wie die derjenigen, die auf der Fahrbahn fahren.

Aus diesem Grund wurde 1997 die allgemeine Radwegbenutzungspflicht vom Gesetzgeber aufgehoben und auch mit der aktuellen Novellierung nicht wieder eingeführt.

Dieses Jahr hat die BAST eine weitere Untersuchung [BAST 2009] veröffentlicht, in der unter Anderem verschiedene Führungsformen von Radverkehrsanlagen zwischen Knotenpunkten auf ihre Gefährlichkeit untersucht wurden. Es wurde festgestellt, dass Radfahrstreifen geringe Vorteile vor Schutzstreifen und vor Bordsteinradwegen bieten. Allerdings nur dann, wenn sie nach den **Regel-Empfehlungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA** [ERA95], oder besser, gebaut sind.

Dies ist der Grund dafür das der **adfc** Weimar schon in der Fortschreibung des

Verkehrsentwicklungsplanes die Stadt aufforderte die jeweils aktuelle ERA als verbindlich für die Anlage von Radverkehrsanlagen einzusetzen.

Die Erkenntnisse sind leider noch nicht vollständig in die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt06] der FGSV eingeflossen, weswegen der Gesetzgeber in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV) bei Radverkehrsanlagen explizit auf die **ERA** in ihrer aktuellen Form verweist.

Über den Tellerand geschaut:

Münster, von machen wegen der vielen Radwegen und positiven Bewertungen in Fahrradklimatests als Hauptstadt des Radverkehrs titulierte, ist für Radfahrer die gefährlichste Stadt in Nordrhein Westfalen.

Die ausufernde Anlage von Bordsteinradwegen, insbesondere an Hauptverkehrs- und Geschäftstraßen führen u. A. aufgrund der Verkomplizierung der Verkehrsabläufe mit der einhergehenden Überforderung der Verkehrsteilnehmer an einigen Stellen zu herausragenden Unfallhäufungen an denen überwiegend Kraftfahrer die Hauptunfallverursacher sind. [Münster]

2. Sicherheit durch Tempo 30

Im Gegensatz dazu ist schon länger nachgewiesen, dass die Verlangsamung des gesamten Verkehrs auf 30km/h die Unfallhäufigkeit senkt und die Unfall- bzw. Verletzungsschwere drastisch verringert.

Aus diesem Grunde fordert der Deutsche Städtetag, und auch andere Fachorganisationen und verkehrspolitische Interessenvertretungen, die generelle Einführung von Tempo 30 innerorts - schon seit etwa 40 Jahren.

3. Fußgänger, Einkaufen und Radverkehrsanlagen

Bei der Thälmanstraße handelt es sich um eine innerörtliche Geschäftsstraße. In der **Empfehlung für Fußgängeranlagen (EFA)** wird empfohlen auf bauliche Radwege und auch die Mischführungen von Radfahrern und Fußgänger aus Sicherheitsgründen zu verzichten, wenn dort mehr als nur geringer Fußverkehr herrscht

oder es sich um eine Geschäftsstraße handelt. Auch sind Mindestmaße für die Fußwege anzustreben, die die jetzt vorhandenen Maße deutlich überschreiten. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO greift diese Empfehlung zaghaft auf, indem sie 'genügend Raum' für Fußgängeranlagen fordert, wenn Radverkehrsanlagen angeordnet werden sollen.

Gefährdendes Verhalten

Der **adfc** Weimar fordert seit langem, das die Polizei gefährdendes Verhalten von Autofahrern gegenüber Radfahrern durch Bedrängen, mangelnde Sicherheitsabstände und beim und 'Schneiden' am Ende eines ordnungswidrigen Überholens verfolgt, wie er sich auch wünscht das belästigendes Drohverhalten von Autofahrern, z. B. durch Anpöbeln, Hupen und Bedrängen, mehr sanktioniert wird.

Ausserdem wünscht sich der **adfc** Weimar, dass sich die Stadt mehr in der Verkehrssicherheitsarbeit und der Gestaltung der Verkehrskultur engagiert und insbesondere auch die Hauptverursacher von Unfällen unter Radfahrerbeteiligung, Kraftfahrer, anspricht und aufklärt.

Dies ist übrigens schon im Radverkehrskonzept von 1997 als Absicht erklärt.

Der **adfc** Weimar/Thüringen steht dabei für die inhaltliche Mitarbeit bei der Umsetzung zur Verfügung.

Ansprechpartner:

Ervin Peters
ep@adfc-weimar.de
+49 172 2043926

Quellen:

[BAST 1992]: *R. Schnüll, J. Lange, I. Fabian, M. Kölle, F. Schütte, D. Alrutz, H.W. Fechtelt, J. Stellmacher-Hein, T. Brückner, H. Meyhöfer*. Sicherung von Radfahrern an

städtischen Knotenpunkten, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Forschungsprojekt 8952, 1992

[BAST 1993]: *W. Angenendt, J. Bader, T. Butz, B. Cieslik, W. Draeger, H. Friese, D. Klöckner, M. Lenssen, M. Wilken*: Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen, Bericht V9 der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993

[BAST 2009]: *Bundesanstalt für Straßenwesen, Bericht V 184, Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, D. Alrutz, W. Bohle, H. Müller, H. Prahlow, U. Hacke, G. Lohmann, Bergisch-Gladbach, Juni 2009*

[EFA02]: *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002

[ERA95]: *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995, Überarbeitung 2009/2010.

[MÜNSTER]:

<http://www.polizei-nrw.de/presseportal/Behoerden/alle-behoerden/article/meldung-080225-131058-58-28.html>,

<http://www.udv.de/verkehrsinfrastruktur/verkehrssicherheitsarbeit/sicherheitsanalyse-in-kommunen/>

[RASt06]: *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006