

Positionspapier Radverkehr

Vorbemerkung

Das vorliegende Positionspapier der LAG Verkehr der GAL Hamburg zum Radverkehr erscheint zu einem Zeitpunkt, in dem die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) seit bald zwei Jahren im Rahmen der GAL/CDU-Koalition erstmalig von einer grünen Senatorin geführt wird.

Die Verabredung der Koalition, den Anteil des Radverkehrs am allgemeinen Verkehrsaufkommen zu verdoppeln, ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz in einer Zeit, in der Hamburg 2011 den Titel der Green Capital tragen wird. Zugleich stehen die Novellierungen sowohl von ERA (bundesweite Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) als auch der daraus abgeleiteten Hamburger PLAST 9 zum Radverkehr an, so dass die Radverkehrspolitik vor wichtigen Entscheidungen steht. Wichtig ist vor allem die Übernahme der den Radverkehr fördernden Teile der StVO Novellen von 1998 und 2009 und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV) in die PLAST. Die GAL kann durch ihre Regierungsbeteiligung in Hamburg hier viel für den Radverkehr erreichen.

Obwohl mit der Radverkehrsstrategie vom Vorgängersensat bereits viele wichtige Ziele benannt worden sind und mit der Einführung des Fahrleihsystems Stadtrad im vergangenen Jahr bereits Erfolge sichtbar sind, stehen weitgreifende Verbesserungen noch aus. Welche Ziele müssen, welche Ziele können in den nächsten Jahren umgesetzt werden?

Das Positionspapier beschäftigt sich vor allem mit den notwendigen Veränderungen in der Wegeinfrastruktur, bei denen der Problemdruck besonders hoch ist und grüne Präferenzen in Forderungen deutlich gemacht werden. Mit dem Papier soll auch das Ziel verfolgt werden, einen Überblick über die Problematik und Orientierung für die komplexe Diskussion zu geben.

Hamburg, 19.02.2010

Erarbeitet von Mathias Böckow, Tony Schröter und Holger Sülberg

Inhaltsverzeichnis

1. Velorouten-Radverkehrsnetz.....	3
1.1. Alltagsrouten.....	3
1.2. Freizeitrouten.....	3
1.3. Verantwortliche Behörden.....	3
1.4. Routenstandards für Alltagsrouten.....	4
1.5. Trassierung der Routen.....	4
1.6. Forderungen.....	4
2. Elemente der Radverkehrsführung.....	5
2.1. Radfahrstreifen und Schutzstreifen.....	5
2.2. Standards für Radfahrstreifen und Schutzstreifen.....	6
2.3. Radverkehrsführung im Mischverkehr.....	6
2.4. Bordsteinradwege.....	6
2.5. Forderungen.....	7
3. Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen.....	7
3.1. Kreuzungen mit Regelung durch Lichtsignalanlagen (LSA).....	7
3.2. Freie Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr.....	8
3.3. Forderungen.....	8

1. Velorouten-Radverkehrsnetz

Die Velorouten sind in der Rot-Grünen Koalition als ausdrücklich Grünes Projekt angestoßen worden, die Umsetzung ist damals aber nur unwesentlich voran gekommen. In der Radverkehrsstrategie 2007 sind sie als Rückgrat der Weiterentwicklung des Radverkehrs benannt worden.

Den Velorouten kommen als einzigen Radwegeverbindungen, die eine durchgehende besondere Berücksichtigung des Radverkehrs aufweisen, eine Modell- und Vorbildfunktion zu, die auch in den Bezirken auf die Fläche übertragen werden kann. Politisch wird damit nicht nur die überfällige Förderung des Radverkehrs sichtbar vorangebracht, sondern auch ein deutliches Signal gesetzt, das zeigt, dass der Radverkehr ebenso ein Anrecht auf bevorzugte Verkehrsverbindungen hat wie andere Verkehrsteilnehmer auch.

Begriffsdefinition

Velorouten werden im folgenden Text in Alltagsrouten und Freizeitrouten unterschieden. Im Gegensatz zu normalen Radwegeverbindungen weisen sie eine sichere und durchgehende Befahrbarkeit, eine durchgehende Beschilderung, klare Wegführung und eine komfortable Ausstattung in Breite und Pflasterung auf. Die den Radverkehr bevorzugende Signalisierung ermöglicht es, auch große Kreuzungen zügig zu überqueren. Gegenüber untergeordneten Straßen ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs möglich.

1.1. Alltagsrouten

Die Alltagsrouten sind durchgängig zügig und komfortabel befahrbare Radverkehrsverbindungen, die es erlauben, weite Strecken in Hamburg in akzeptablen Zeiten zurück zu legen. Sie richten sich vor allem an Menschen, die alltägliche und auch längere Wege zur Arbeit, Schule, Einkaufen, Sport usw. mit dem Fahrrad fahren, und Wert auf eine schnelle und umwegfreie Verbindung legen. Zudem bieten die Alltagsrouten für Radtouristen einen beschilderten Weg durch Hamburg oder zwischen den Stadtteilen. Die aufzubauende Netz-Struktur führt zu empfohlenen Wegen auf längeren Distanzen und bildet – ähnlich den Hauptachsen des Autoverkehrs – ein Achsenkonzept, ergänzt um ringförmige und tangentielle Querverbindungen.

1.2. Freizeitrouten

Freizeitrouten sind im Gegensatz zu den Alltagsrouten in erster Linie für eine erholsame Radtour am Feierabend oder am Wochenende vorgesehen. Die Führung verläuft überwiegend entlang an Grünzügen und Gewässern, durch Parks, Kleingärten, Naturschutzgebiete usw. Da sie vermehrt auch von unerfahrenen Radlerinnen und Radlern genutzt werden, sind die unvermeidlichen Führungen an und über Hauptverkehrsstraßen besonders sorgfältig zu planen.

1.3. Verantwortliche Behörden

Die Zuständigkeit für das Grundnetz der Velorouten liegt bei der BSU. Die BSU legt Kriterien für Alltagsrouten einerseits und Freizeitrouten andererseits fest, denen Velorouten genügen müssen. Die BSU hält das Gesamtnetz im Blick und sorgt für die Einbindung in überregionale Velorouten, die über die Landesgrenzen hinausgehen.

Die Bezirke können ergänzende eigene Routen in Abstimmung mit der BSU entwickeln. Dabei werden sie von der BSU durch Mittelvergabe für Bau und Planung unterstützt.

1.4. Routenstandards für Alltagsrouten

Entsprechend der oben genannten Zielgruppen müssen die Routen geplant und ausgeführt werden. Die Befahrbarkeit gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) und zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV StVO) ist selbstverständlicher Mindeststandard.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass ein Alltagsradler auf einer gut ausgebauten Strecke ein modernes Fahrrad auf 25 bis 30 km/h oder schneller beschleunigen wird, soweit es die Verkehrssituation zulässt. Die Geometrie der Wegeführung ist danach auszurichten.

Jedes Stück Veloroute soll ein mustergültiges Stück Radverkehrsführung sein. Der Radverkehr ist daher auch an LSA mit kurzen Wartezeiten und langen Grünphasen besonders zu berücksichtigen.

Darüber hinaus soll für die Alltagsrouten eine durchgängige Beschilderung und Beleuchtung geschaffen werden. Auch sind diese in den Winterdienst sowie in sonstige Reinigungsdienste (Beseitigung von Laub, Scherben und ähnlichem) einzubeziehen. Wo eine Veloroute, die unabhängig vom motorisierten Verkehr geführt wird, eine untergeordnete Straße kreuzt, können die Velorouten mittels einer Aufpflasterung auf der Fahrbahn bevorrechtigt werden.

1.5. Trassierung der Routen

Grundsätzlich kommen Radfahrstreifen, Bordsteinradwege, die Fahrbahn im Mischverkehr und eventuell auch Schutzstreifen in Betracht. Entscheidend ist die Einhaltung der genannten Standards sowie die Erfüllung der Vorgaben aus den VwV StVO.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist Radverkehrsanlagen vorzuziehen, die den hohen Standards für Velorouten nicht genügen. Die Führung im Mischverkehr ist auch bei Straßen mit mehreren Fahrspuren bei Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h geeignet. Eine Reduzierung des Tempolimits bei Straßen mit höherer Geschwindigkeit sollte bei Alltagsrouten angestrebt werden. Zudem bietet sich besonders das Instrument der Fahrradstraße (VZ 244) an.

In vielen Stadtteilen lässt sich bei sorgfältiger Planung der Alltagsrouten eine Trassierung für rasches Fahren auch durch untergeordnete Straßen finden. Dabei ist auf eine sichere und schnelle Querung vorrangiger Straßen zu achten. Im innerstädtischen Gebiet dürfte eine schnelle Führung auch entlang der Hauptverkehrsstraßen notwendig sein. Alltagsrouten dürfen keine Umwege bezüglich der Fahrzeit aufweisen, da die Zielgruppe solche Strecken nicht annimmt. Erfüllt eine bestehende Alltagsroute diese Kriterien nicht, muss umgeplant und ein neuer Streckenverlauf festgelegt werden.

1.6. Forderungen

Die Überplanung und der Ausbau des Velorouten-Netzes ist vorrangiges Ziel Grüner Radverkehrspolitik in Hamburg. Ein deutlicher Fortschritt im Ausbau des Veloroutennetzes muss innerhalb der Legislatur erkennbar werden. Das Veloroutennetz ist in einem neuen Verkehrsentwicklungsplan zu sichern.

Von der BSU sind verbindliche Standards auf hohem Niveau für Alltags- und Freizeitrouten festzulegen und zu veröffentlichen. Zügige Befahrbarkeit für Radfahrer, Bevorrechtigung an Kreuzungen und LSA, durchgehende Beschilderung und Beleuchtung, Pflege der Fahrbahnen durch Winter- und

Reinigungsdienste sind Elemente dieser neu von der BSU einzurichtenden Standards.

Um den Erfolg dieser anspruchsvollen Aufgabe sicher zu stellen, wird zusätzlich jede überplante Alltags- oder Freizeitroute durch ein externes Gutachten – ein Sicherheitsaudit – bewertet. Die BSU setzt sich bei der Behörde für Inneres (BfI) für die Umsetzung der Maßnahmen entsprechend der genannten Standards ein.

2. Elemente der Radverkehrsführung

In diesem Abschnitt des Positionspapiers werden verschiedene Radverkehrsführungen vorgestellt und besonders auf ihre sichere und zügige Befahrbarkeit hin untersucht.

2.1. Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Begriffsdefinition

Radfahrstreifen stellen markierte, benutzungspflichtige Sonderwege für den Radverkehr auf dem Niveau der Fahrbahn dar. Schutzstreifen sind auf der Fahrbahn gekennzeichnete Bereiche, die dem Radverkehr vorbehalten sind und dürfen anders als Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr etwa bei Ausweichmanövern oder von breiten Fahrzeugen unter Beachtung des Radverkehrs mitbenutzt werden.

Problematik

Wegen der deutlich besseren Sicherheit bietet die Führung des Radverkehrs auf dem Niveau des Autoverkehrs in vielen Fällen einen deutlichen Vorteil gegenüber baulich abgesetzten Radwegen. Die schlechte Sichtbarkeit der Radfahrer auf Radwegen bei Abbiegevorgängen von Autofahrern ist eine seit Jahren bekannte Hauptursache für Unfälle mit verletzten oder getöteten Radfahrern. Das Radfahren auf der linken Seite führt ebenfalls – unabhängig ob regelwidrig oder nicht – oft zu Unfällen mit Fußgängern oder dem Kfz-Verkehr. Beide Sicherheitsprobleme treten vor allem im Zusammenhang mit Bordsteinradwegen auf.

Darüber hinaus befinden sich viele Hamburger Radwege in einem baulich so schlechten Zustand, dass ein durchgehendes regelkonformes Befahren nicht mehr möglich ist. Bordsteinradwege sind daher langfristig – mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen mit hohem LKW-Anteil – nur noch dort empfehlenswert, wo es keine Sichtbehinderungen gibt und nur geringe Überfahrten vorhanden sind.

Je nach Verkehrsmenge, LKW-Anteil und baulicher Fassung von Straßen bieten sich hingegen vermehrt die Führung im Mischverkehr oder die Anbringung von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen an. Radfahrstreifen und Schutzstreifen bieten dabei den Vorteil, rasch und kostengünstig umsetzbar zu sein und einen sichtbaren Raum auf der Fahrbahn zu markieren, der den Autofahrern verdeutlicht, dass hier der Radverkehr seinen Platz hat. Zudem besteht die Hoffnung auf Winterdienst, Reinigung und einer soliden baulichen Anlage auch nach Jahrzehnten.

Für Schutzstreifen fehlt es derzeit an aussagekräftigen Studien zur Unfallgefährdung, auch liegen dazu noch keine ausreichenden Daten vor. Als gefährlich sind Schutzstreifen aber auf zu schmalen Fahrbahnen einzustufen, da sie Radfahrer und Kfz-Lenker zu einer Ausnutzung der jeweiligen Verkehrsflächen veranlassen und sich bei Überholungen die Raumprofile

überlappen können. Daher besteht die Gefahr, dass Radfahrer hier deutlich unter den innerorts üblichen Abständen von 1,00 – 1,50 m überholt werden.

2.2. Standards für Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Grundvoraussetzung ist die Einhaltung von Mindestbreiten sowie die des Sicherheitsabstands zu parkenden Autos. Laut PLAST betragen diese für Radfahrstreifen und Schutzstreifen 1,25 m und für den Sicherheitsstreifen 0,50 m (Maße jeweils ohne Markierung). Ein Schutzstreifen von 1,25 m ist jedoch keinesfalls akzeptabel, auch ein Radfahrstreifen von 1,50 m sollte die Ausnahme bleiben. Wird dies nicht berücksichtigt, entstehen neue Gefahren. Zu dicht auffahrende Kraftfahrzeuge, sich plötzlich öffnende Türen oder ausparkende Autos bergen für Radfahrer und Radfahrerinnen bei mangelnden Breiten das Risiko schwerer Unfälle.

Um dem Zuparken von Radfahr- und Schutzstreifen zu begegnen, ist die regelmäßige Kontrolle des ruhenden Kfz-Verkehrs sowie der Sicherheitsstreifen notwendig. Zudem sollten sich Sicherheitsstreifen entlang von längsparkenden Kfz optisch deutlich vom Parkstreifen unterscheiden.

Schutzstreifen dürfen aufgrund der Möglichkeit des Überfahrens des Kfz-Verkehrs bei Verkehrsmengen über 18 000 Kfz pro Tag und höherem Lkw-Anteil gemäß RASSt06 nicht eingesetzt werden. Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen sind sie daher nicht zu verwenden.

2.3. Radverkehrsführung im Mischverkehr

Straßen mit bis zu 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit sind auch bei mehreren Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für die Freigabe des Radfahrens im Mischverkehr gut geeignet. Die Ausnahme bilden Hauptverkehrsstraßen mit hohem Lkw-Anteil, bei denen separat geführte Radwege erforderlich bleiben.

Der Fahrbahnbelag oder die Pflasterung der Straßen ist von Rissen, Löchern oder anderen Unebenheiten freizuhalten, die den Radverkehr besonders beeinträchtigen. Die vermehrte Freigabe von Busspuren für den Radverkehr als weitere Form des Mischverkehrs ist zu begrüßen.

2.4. Bordsteinradwege

„Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.“ [VwV StVO Zu § 2 Absatz 4 Satz 2 I. 2.]

Neben der schon 1997 festgelegten Mindestbreite von 1,50m für einen benutzungspflichtigen Radweg (VZ 237) wird in der neuen StVO zusätzlich klargestellt, dass diese nicht durch einen unrealistisch schmalen Gehweg erreicht werden können.

Benutzungspflichtige Radwege, die mit dem Verkehrszeichen VZ 237 markiert sind, befinden sich vor allem an Hauptverkehrsstraßen sowie an Kreuzungen, um den Radverkehr deutlich vom Autoverkehr zu trennen. Die übrigen nicht benutzungspflichtigen Radwege stehen den Radfahrern und Radfahrerinnen zur Benutzung frei, das Fahren auf der Fahrbahn ist jedoch ebenfalls erlaubt. Dieser Umstand ist vielen Radfahrern wie auch Autofahrern nicht bekannt.

Ziel grüner Verkehrspolitik sollte es daher sein, über diese Möglichkeiten aufzuklären und Schulungen zum Radfahren auf der Fahrbahn anzubieten, um unerfahrenen Radfahrern die Angst vor dem Befahren der Fahrbahn zu nehmen.

Auch nicht benutzungspflichtige Radwege müssen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden, da diese von unsicheren Radfahrern vielfach weiter benutzt werden (s.o.). Sind erhebliche Sicherheitsmängel vorhanden und deren Beseitigung nicht absehbar, muss der Radweg zurück gebaut werden.

2.5. Forderungen

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sowie die Anbringung von Radfahrstreifen hat Vorrang vor dem Aus- und Umbau von Radwegen in Hamburg. Der Neu- oder Ausbau von Bordsteinradwegen ist nur auf Hauptverkehrsstraßen mit hohem LKW-Anteil empfehlenswert. Auf ausreichenden Platz auch für die Fußgänger, die Freihaltung von Sichtachsen für die Radwege von Parkplätzen und Stadtmöbeln, sowie auf sichere Grundstücksüberfahrten ist in jedem Fall zu achten.

Radfahrstreifen sind im Regelfall nach VwV StVO von 1,85m einzurichten. Nur in Ausnahmefällen kann die Breite auf das Mindestmaß von 1,50m laut VwV StVO reduziert werden.

Schutzstreifen können bei mittleren Verkehrsmengen und geringeren Lkw-Anteils in Ausnahmefällen ebenfalls angebracht werden, die Mindestbreite darf jedoch 1,50 m keinesfalls unterschreiten. Diese Mindestmaße sind in die PLAST zu übernehmen.

Falls erforderlich, sind für die Erreichung der Mindestbreiten die Fahrbahnbreiten für den motorisierten Verkehr zu reduzieren.

Über regelkonformes Befahren der Straße bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen wird gezielt informiert und es werden Schulungen zum Radfahren auf der Fahrbahn angeboten. Kraftfahrer werden durch geeignete Maßnahmen (Broschüren, Pressemitteilungen usw.) darauf hingewiesen, dass es keine generelle Benutzungspflicht für Radwege gibt.

3. Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen

In diesem Abschnitt des Positionspapiers werden besondere Probleme bei der Radverkehrsplanung in Kreuzungsbereichen vorgestellt.

3.1. Kreuzungen mit Regelung durch Lichtsignalanlagen (LSA)

Wird der Radverkehr im Mischverkehr an Kreuzungen auf der Fahrbahn, auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen geführt, gelten für ihn im Regelfall die Signale des parallel fahrenden Kfz-Verkehrs, was ein zügiges Fahren für die Radfahrer bedeutet. Auf Bordsteinradwegen gelten nach StVO mit einer Übergangsfrist bis 31.08.2012 dann nicht mehr die LSA für Fußgänger, sondern die für Autos, wenn keine Lichtzeichen mit Fahrradsymbol vorhanden sind.

Die Absicht der Änderung in der StVO, den wesentlich kürzeren Räumzeiten von Fahrrädern gegenüber Fußgängern Rechnung zu tragen, ist sinnvoll. Sie darf nicht dadurch konterkariert werden, dass einfach überall die Streuscheiben an den LSA mit dem Fußgängersymbol gegen solche mit Fußgänger und Fahrrad ausgetauscht werden, was im Zuge der Umstellung der Ampeln auf LED-Technik bereits passiert.

Die Umstellung führt zu Gefährdungen von Radfahrern und Radfahrerinnen im Mischverkehr, wenn diese künftig das Symbol „Rot“ der kombinierten Streuscheibe beachten müssen, aber der Kfz-Verkehr noch „Grün“ hat. Bei

zulässigem Mischverkehr (keine Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage) dürfen deshalb grundsätzlich keine Radfahrersignale angebracht werden.

An manchen Kreuzungen bietet sich auch die Alternative, die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben und die Räumzeiten für den Fahrzeugverkehr so zu ändern, dass sie auch für den Radverkehr ausreichen. Mit der Neuregelung besteht die Chance, die Kreuzungen freundlicher für den Radverkehr zu gestalten. Außerdem soll an Kreuzungen geprüft werden, ob durch Abbiegestreifen oder Aufstellflächen auf der Fahrbahn das direkte Linksabbiegen von Radfahrern mit dem Autoverkehr ermöglicht werden kann.

3.2. Freie Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr

Der unfallträchtige Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeaus fahrenden Radfahrern tritt bei freien Rechtsabbiegern verschärft auf, da durch größere Radien für den Autoverkehr ein zügiges Abbiegen der Kraftfahrzeuge ermöglicht werden soll. Die Kfz kreuzen also mit höherer Geschwindigkeit die Trasse der Radfahrer. „Freie Rechtsabbieger für Kfz an signalisierten Knoten sollen deshalb aus Sicherheitsgründen nur in besonderen Fällen eingerichtet werden.“ (PLAST 9, Punkt 4.3.6). Die PLAST sieht für diese Fälle vor, dass die Radfahrstreifen im Querungsbereich rot markiert werden und geradlinig geführt werden. Radwege über Freie Rechtsabbieger dürfen nicht in Gegenrichtung zum Befahren freigegeben werden, da dann zwei schwere Unfallgefahren kombiniert würden.

3.3. Forderungen

Die Umstellung der Ampeln auf die neue StVO muss seitens der Behörde gut durchdacht werden. Daher dürfen nicht einfach die Streuscheiben durch solche mit gemeinsamen Rad- und Fußgängersymbolausgetauscht werden. Die BSU muss sich aktiv mit dem Problem auseinandersetzen und Lösungen für die verschiedenen Kreuzungstypen erarbeiten.

Dabei sollen sich die Grünzeiten verlängern, wie es durch die neue StVO vorgesehen ist. Wenn erforderlich werden separate Signalgeber ausschließlich für den Radverkehr angebracht. Bei Mischverkehr, d.h. es gibt keine Radverkehrsanlage oder keine mit Benutzungspflicht, dürfen keine Radfahrersignale angebracht werden. Auf gemeinsame Streuscheiben für Fuß- und Radverkehr ist generell zu verzichten.

Die Aufweitung von Kreuzungen und Schaffung zusätzlicher Verkehrsinseln durch Freie Rechtsabbieger dient in erster Linie dem Kfz-Verkehr und gefährdet den Radverkehr. Auch bei bereits bestehenden freien Rechtsabbiegern wird der Rückbau angestrebt. Sollte dies nicht möglich sein, ist ein Sicherheitsaudit vorzunehmen und zu befolgen. Radwege werden zur Vermeidung besonders hoher Unfallgefahren in keinem Fall so angelegt, dass sie im Bereich freier Rechtsabbieger in Gegenrichtung befahren werden dürfen.

Darüber hinaus wird an Kreuzungen mit Radverkehrsführung im Mischverkehr intensiv geprüft, wo durch die Einrichtung von Abbiegestreifen das direkte Linksabbiegen der Radfahrer ermöglicht werden kann.