

Leitfaden Radverkehrsanlagen von ProRad Düren

Wie sollen Radverkehrsanlagen gestaltet sein?

ProRad setzt sich dafür ein, dass solche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs getroffen werden, die dazu geeignet sind, den Anteil des Radverkehrs im Mobilitätsmix in Stadt Düren und Kreis Düren mittelfristig deutlich zu erhöhen. In diesem Zusammenhang bedeutet Radverkehrsförderung nicht nur, die Bedingungen für diejenigen zu verbessern, die ohnehin Rad fahren, sondern vor allem, Menschen aufs Rad zu bringen, die sich aufgrund der schlechten Radinfrastruktur auf dem Fahrrad bisher nicht sicher fühlten. Im Einzelnen ist dazu erforderlich:

- Überzeugungsarbeit in Richtung der städtischen Ämter, der Kreisverwaltung sowie (partei)politischer Gremien.
- Öffentlichkeitsarbeit, z.B. Kommunikation von Studienergebnissen, aber auch öffentlichkeitswirksame Kampagnen und Information der Öffentlichkeit zu verschiedenen Themen, z.B. Mindestabstand, toter Winkel, Geisterradler, gute Fahrradabstellanlagen.
- Vernetzungsarbeit innerhalb des Kreises Düren und mit ähnlichen Interessensgemeinschaften in anderen Orten und Regionen.

ProRad Düren setzt sich mit seinen Aktivitäten für die Reduzierung des städtischen Lärms durch Förderung eines leisen Individualverkehrs ein und möchte durch die Mitgestaltung einer fahrradfreundlichen Stadt zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils – und damit auch zur Verbesserung der Luft und der Lebensqualität in Düren - beitragen. Radverkehr ist sauber, leise und individuell. Ein erhöhter Radverkehrsanteil trägt deutlich zu einer Erreichung von weniger Lärm und sauberer Luft bei.

Unsere konkreten Vorstellungen

- Viel befahrene Straßen und insbesondere
 - ✗ vierspurige Straßen
 - ✗ überbreite Straßen

müssen mit optimalen Radverkehrsanlagen nach modernsten Erkenntnissen ausgestattet werden. Die vorhandene Fläche muss zu Gunsten des Radverkehrs anders verteilt werden. Bei Radwegen soll die Breite 1,80 m nicht unterschreiten; für geschützte Radwege (protected bike lanes) beträgt die Mindestbreite 2,00 m. Dies ermöglicht sichere Überholungen unter einander.

Radfahrstreifen oder sogenannte Schutzstreifen dürfen nur realisiert werden, wo gute, moderne Radverkehrsanlagen nicht möglich sind.

- Sogenannte Schutzstreifen werden ausdrücklich als Verlegenheitslösung bei Platzproblemen gesehen, weil diese den subjektiven Sicherheitsbedürfnissen der Radfahrenden ungenügend Rechnung tragen. Auch objektiv sind Schutzstreifen kritisch, insbesondere wegen der Gefahr von Dooring-Unfällen.

Insbesondere verbieten sich bei Schutzstreifen

- ✗ enge Verschwenkungen, z.B. um Parkbereiche
- ✗ die Anwendung nur der Mindestmaße
- ✗ das Fehlen von Sicherheitstrennstreifen entlang von Parkstreifen

Wenn die örtlichen Gegebenheiten keine Schutzstreifen zulassen, die den o.g. Anforderungen entsprechen, ist auf Schutzstreifen zu verzichten und stattdessen Tempo 30 die

sinnvolle Alternative. Auch die Umwandlung von Straßen in Einbahnstraßen oder das Reduzieren oder Verlagern von Parkraum muss als Option geprüft werden, um damit radfahrerergerechte Lösungen zu schaffen.

- Wenn keine sichere Radverkehrsanlage möglich ist, ist Tempo 30 anzuordnen.
- Kombinierte Fuß/Radwege sollten nur in gut begründeten Ausnahmefällen vorhanden sein - und zwar nur in Außenbezirken oder außerörtlich. Bei Neubau/Sanierung ist eine Trennung strikt vorzuziehen.
- Fahrradfahrer sollten die Wahl haben, ob sie Radwege nutzen oder es vorziehen, auf der Fahrbahn zu fahren. Gerade Radfahrer, die schnell unterwegs sind, fahren auf Radwegen oft nicht komfortabel oder sicher. Eine Radwegebenutzungspflicht lehnen wir deshalb ab. Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benutzungspflicht. Radfahrende nutzen sie gern! Das soll Anreiz für die Sanierung von alten Radwegen nach neuesten Erkenntnissen sein.
Auf keinen Fall wird akzeptiert, dass eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht dazu führt, dass vorhandene Radwege gar nicht mehr saniert werden.
- Sogenannte Sandwichlösungen sind auf Dauer zu reduzieren. Erstens gehen solche Lösungen tendenziell mit der Nicht-Sanierung bestehender Radwege einher (s.o.) und zweitens kommt es dann noch stärker auf Sichtbarkeit an, weil der motorisierte Verkehr beim Rechtsabbiegen nicht mit zwei „Ebenen“ von Radfahrenden rechnet.
- An allen viel befahrenen Kreuzungen sind vor der Haltelinie der Kfz-Aufstellflächen für Radfahrer zu markieren, die durch Radfahrstreifen (beginnend ca. 50 m vor der Kreuzung) erreicht werden können. Das Parken und Halten im Bereich vor den Kreuzungen ist zu unterbinden. So kann die Sicherheit an Kreuzungen durch die verbesserte Sichtbeziehung erhöht werden.
- Schnelleres Fortkommen der Radfahrenden ist durch gute Streckenqualität, angenehm zu fahrende Kurven/Verschwenkungen und radfreundliche Ampelschaltungen zu gewährleisten. Auch in Baustellen ist die Radverkehrsführung so anzulegen, dass Radfahrern ein flüssiges Vorankommen ermöglicht wird.
- Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sollten Verbindungen durch Wohngebieten identifiziert werden, die sich eignen, als Fahrradstraßen-Strang ausgewiesen zu werden, z.B. zur Entlastung der Kölnstraße die Girbelsrather Straße und die Merzenicher Straße.

Arbeitsgemeinschaft Pro Rad Düren, 8.11.2018

