

An den Bürgermeister der Stadt Bad Driburg
Herrn Burkhard Deppe

und die Kolleg*innen Fraktionssprecher*innen

Sprecherin

Martina Denkner
Weißborn 3
33014 Bad Driburg
Tel 05253 930980
m.denkner@gruene-bad-driburg.de

17. April 2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Kolleg*innen,

meine Fraktion beantragt - entsprechend § 27 Abs. 1 GO des Stadtrats - den folgenden Punkt in die Tagesordnung der Sitzung des Ausschuss für Bau, Straßen, Umwelt und Klimaschutz am 4. Mai aufzunehmen:

Sichere und komfortable Radwege/Radfahrstreifen statt Radschutzstreifen beim Umbau des Konrad-Adenauer-Rings

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Bau, Straßen, Umwelt und Klimaschutz beschließt den Bau baulicher Radwege oder alternativ möglichst geschützter Radfahrstreifen beim Umbau des Konrad-Adenauer-Rings.

Die Verwaltung wird beauftragt, umgehend das Gespräch mit Straßen.NRW sowie dem Planungsbüro zu suchen, um diesen Beschluss und somit das bereits beschlossene Alltagsradwegekonzept für den Konrad-Adenauer-Ring umzusetzen.

Begründung:

Radschutzstreifen - Radfahrstreifen - Protected Bike Lane: Wo liegen die Unterschiede?

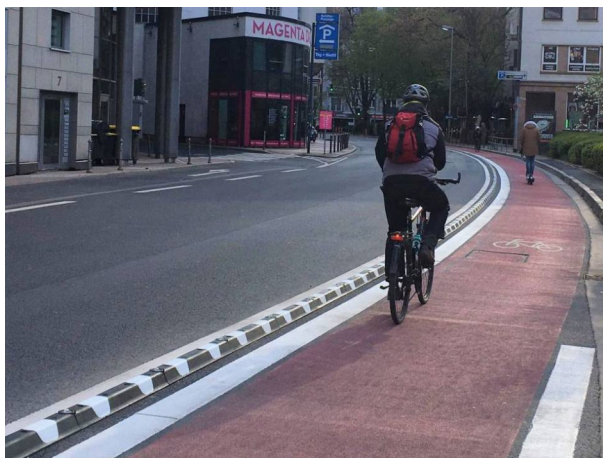
Die unterschiedlichen Führungsformen sind in den folgenden Bildern einmal dargestellt.



Radschutzstreifen (Regelbreite 1,50 m - Kfz dürfen bei Bedarf auf Radschutzstreifen fahren und tun dies auch sehr regelmäßig)



Radfahrstreifen (Regelbreite mind. 1,85 m, für ERA 2023 sind sogar 2 m geplant - Befahren durch Kfz ist verboten)



Geschützter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) - Befahren ist verboten und baulich verhindert



Asphaltierter baulicher Radweg mit Sinussteinen zur Verlangsamung von Kfz-Abbiegern

Am Konrad-Adenauer-Ring haben wir genug Platz, um geschützte Radfahrstreifen oder bauliche Radwege zu bauen, die vom Autoverkehr getrennt sind. Das sind die einzigen Varianten, die auch als sicher empfunden werden. Das sind auch die einzigen Varianten, die mehr Menschen dazu bringen können, das Auto stehen zu lassen und aufs Fahrrad umzusteigen.

Wir müssen uns immer fragen: Würden wir unser eigenes Grundschulkind auf dieser Radverkehrsanlage alleine fahren lassen? Wenn die Antwort "Nein" ist, dann ist die Anlage nicht gut genug für die Zukunft.

Was als sichere Führungsform empfunden wird, das ist durch folgende Studie eindrücklich ermittelt worden: <https://radwege-check.de/auswertung/#statistische-auswertung>
Einige Ergebnisse sind im Folgenden zu finden:



*69,09% der Nutzer:innen bewerteten diese Situation ohne Parkstreifen als „sicher“ oder „eher sicher“



*32,76 % der Nutzer:innen bewerteten diese Situation mit Parkstreifen als „sicher“ oder „eher sicher“



Mit 90,65 % am sichersten bewertete bauliche Trennung bei schmaler RVA ohne Grüneinfärbung. Die Variante mit Grüneinfärbung kommt auf 97,52 %



Mit 98,38 % am sichersten bewertete bauliche Trennung bei breiter RVA ohne Grüneinfärbung. Die Variante mit Grüneinfärbung kommt auf 99,11 %



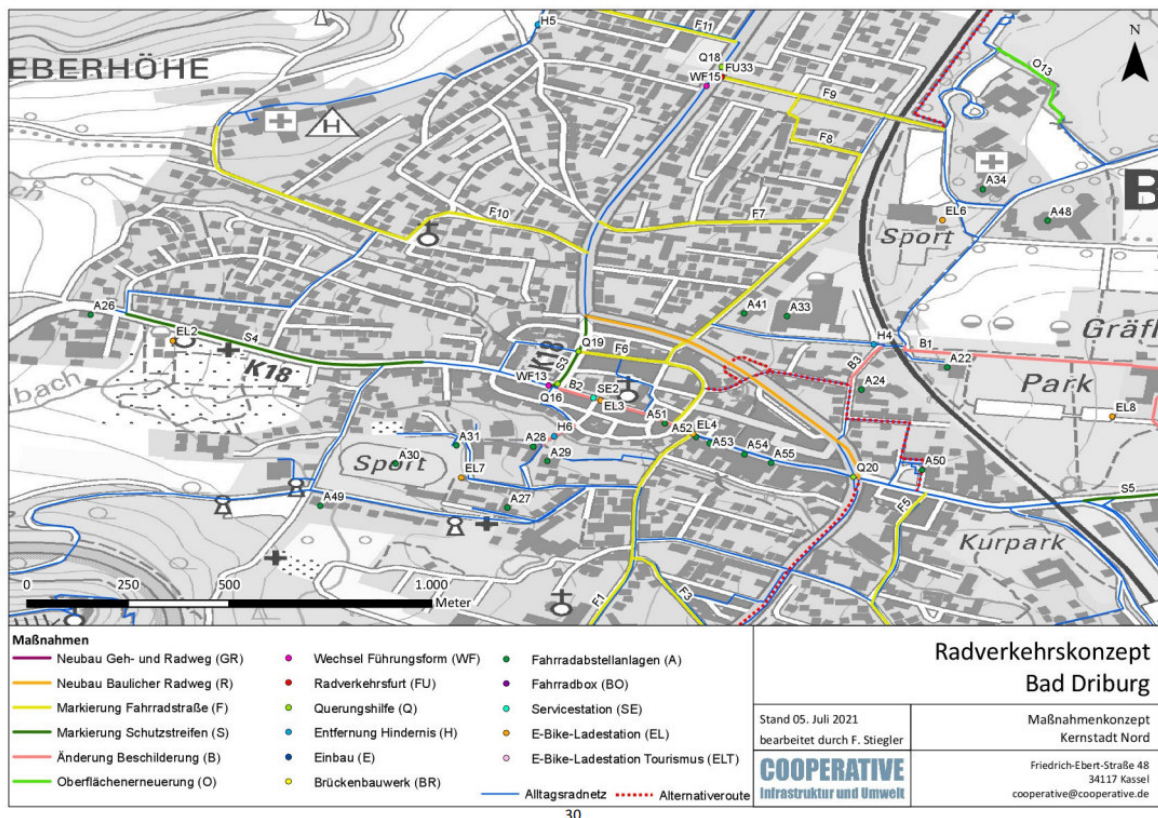
Eine auf der Fahrbahn geführte, klar gestaltete, breite RVA ohne rechtsseitiges Parken, wie hier im Bild wird als sehr sicher



Eine gleich breite RVA im Seitenraum wird sogar noch etwas sicherer bewertet.

Eigentlich Beschlusslage: Das Alltagsradwegekonzept

Der Neubau von baulichen Radwegen am Konrad-Adenauer-Ring ist durch das Alltagsradwegekonzept bereits Beschlusslage. Im Konzept wird der KAR klar als "Neubau Baulicher Radweg" ausgewiesen.



Bei den Maßnahmen, die die Einrichtung von Radfahrstreifen und baulichen Radwegen vorsehen, ist zu prüfen, ob auch der Bau eines geschützten Radfahrstreifens („Protected Bike Lane“, vgl. Kapitel 2.3) in Betracht kommt. Insbesondere entlang des Konrad-Adenauer-Rings könnte diese Führungsform aufgrund der Breite und Verkehrsbelastung der Straße eine sinnvolle Alternative sein.

Bilder: Beschlusslage - Radverkehrskonzept der Stadt Bad Driburg

Fraktionsanfrage: Planungsbüro will Radschutzstreifen anlegen

Eine Anfrage unserer Fraktion hat nun ergeben, dass für den Konrad-Adenauer-Ring Radschutzstreifen geplant werden. Es scheint auch keine weiterführenden Pläne zu geben, die Planungen noch zu verändern. Das ist nicht ausreichend, um für Radfahrende das Befahren des künftigen Konrad-Adenauer-Rings sicher und attraktiv zu machen.

Diese Art der Radverkehrsanlagen ist bereits beim Umbau der Brunnenstraße verwendet worden und stößt seitdem in der Bevölkerung auf Unverständnis. Radfahrer werden zu knapp überholt und dies obwohl die Breite der Straße Raum für bessere Radverkehrsanlagen geboten hätte - z.B. in Form eines 2-Richtungsradweg mit dann ausreichender Breite von 2,5 m. Der vorgeschriebene Überholabstand von 1,5 m innerorts wird kaum eingehalten und ist reine Theorie.

Radschutzstreifen eignen sich allein dort, wo es aus baulichen Gründen keine Alternative gibt. Am Konrad-Adenauer-Ring, der aktuell in Teilen 4-streifig ausgebaut ist, gibt es aber genügend Platz, um eigene Fahrradwege bzw. (geschützte) Radfahrstreifen anzulegen. Der KAR verfügt aktuell über Querschnittsbreiten (ohne Gehwege) von 14-15 Metern. Die Breite der Brunnenstraße beträgt beispielsweise nur 10-11 Meter. In der Regel lassen sich breite, komfortable und sichere Radwege nur realisieren, wenn dem motorisierten Verkehr Platz genommen wird. Am KAR haben wir durch die historisch bedingte, enorme Breite aber die

extrem komfortable und seltene Situation, dass sehr breite und sichere Radwege möglich sind, ohne dass hier Abstriche für den motorisierten Verkehr ersichtlich wären.

Planung von Radschutzstreifen widerspricht der ERA 2010 - für Landesstraße aber verpflichtende Vorgabe

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Per Ministerialerlass ist die Planung nach ERA 2010 für den Bau von Landesstraßen verpflichtend anzuwenden.

Eine Betrachtung der Verkehrsstärken zeigt jedoch, dass die ERA 2010 für diese konkrete Planung nicht korrekt angewandt wurde.

Dazu muss ein wenig ausgeholt werden:

Die ERA 2010 enthält Vorgaben, ob und wie Schutzstreifen überhaupt in Betracht kommen können. Maßgeblich ist hier die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt einer Straße.

Ausweislich der Verkehrszählungen 2010, 2015, 2019 ist der Konrad-Adenauer-Ring eine relativ stark belastete Straße und eindeutig dem Belastungsbereich III zuzuordnen.

Str	TKZST	RI	RII	Estr	FSOD	Fstr	Länge	LängeFS	qNoWI	qNoWII
L 954	42204307	Bad Driburg (K 18)	Bad Driburg (K 18)	OD		4	0.6	0	669	577

Bild: SVZ 2015 - Durchschnittliche Last Werktage 15-18 Uhr in Spalten qNoWI und qNoWII je Fahrtrichtung

Für Werktage von 15-18 Uhr weist die SVZ 2015 eine Belastung von 1246 Kfz/h aus. Die Spitzenlast dürfte etwas darüber liegen, da ein Zeitraum von 3 Stunden abgebildet wird und nicht die Spitzenstunde. Der Verkehr am KAR ist für 2019 um ca. 7 % gestiegen. Somit liegt die werktägliche Belastung in der Spitzenstunde bei mindestens 1246 - 1333 Kfz/h.

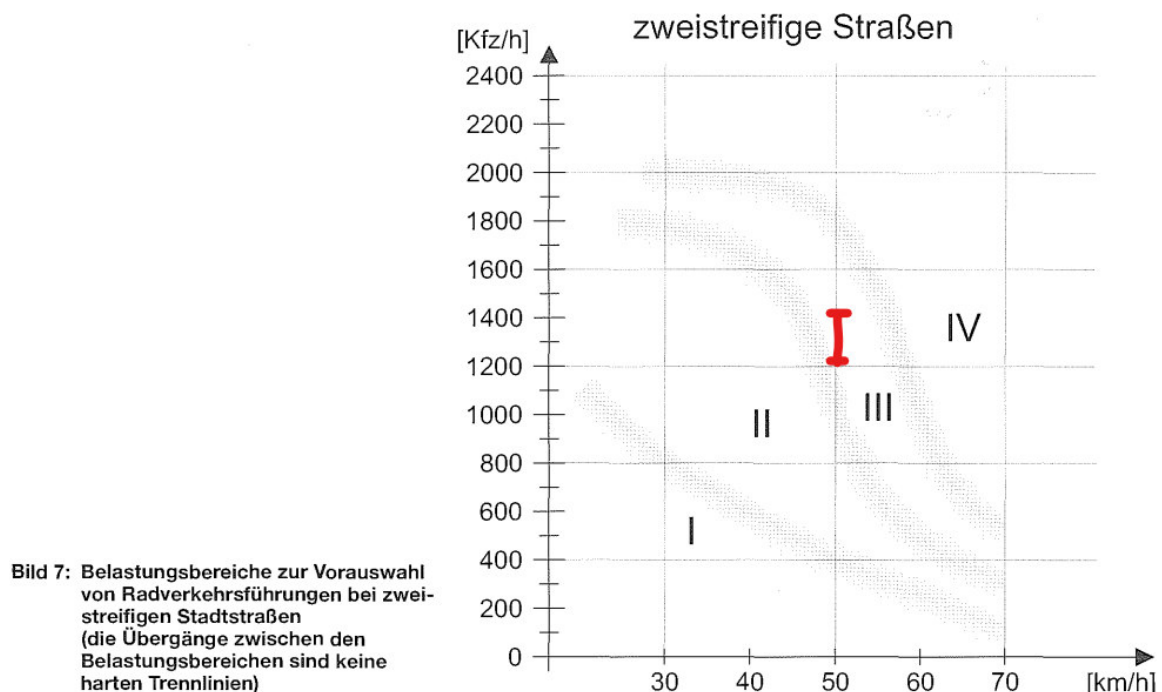


Bild: Einordnung des KAR in den Belastungsbereich III in rot, ERA 2010, 2.3.3

Für den Belastungsbereich III ist die Anlage von Schutzstreifen regelmäßig nicht vorgesehen.

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	– Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Bild: ERA 2010, 2.3.3

In Anbetracht der enormen Breite des KAR ist daher nicht zu erklären, wieso das Planungsbüro Schutzstreifen geplant hat. Sie sind nach den Vorgaben der ERA 2010 jedoch auch offensichtlich unzulässig.

Zusammenfassung

Der Umbau des Konrad-Adenauer-Rings bietet eine Chance, den Radverkehr in unserer Stadt zu fördern und die Lebensqualität für alle zu verbessern. Radfahren ist schnell, gesund, umweltfreundlich, klimaschonend und günstig.

Mit baulichen Radwegen oder geschützten Radfahrstreifen schaffen wir sichere und attraktive Verbindungen für alle Altersgruppen und Fähigkeiten. Die Zielgruppe dieser Radwege sind vor allem Menschen, die noch nicht regelmäßig Fahrrad fahren, weil sie sich im Mischverkehr unsicher fühlen würden. Auch setzen wir damit das beschlossene Alltagsradwegekonzept konsequent um.

Wir bitten den Ausschuss daher, unserem Antrag zuzustimmen.

Freundliche Grüße

Freundliche Grüße

