

Sehr geehrter Herr Ganserer,

anlässlich der Bayreuther Regionalkonferenz im Januar diesen Jahres hat unser Herr Wessel Sie bereits am 17.01.2018 per Mail angesprochen. Es ging um die Markierung von Radwegen mit weißen Randlinien, die ein Abkommen vom Weg verhindern sollen, insbesondere bei Dunkelheit und Blendung durch den Gegenverkehr.

Wir wollen hier kurz aus unserer Arbeit zum Radverkehr im Raum Forchheim berichten, aber nicht nur von dort. Vielleicht kann der eine oder andere Punkt in Ihre parlamentarische Arbeit einfließen, auch wenn manches für Sie nicht neu sein dürfte.

Uns allen ist wohl klar, dass unsere derzeitige Fahrradinfrastruktur nicht unbedingt zur Benutzung des Fahrrads im Alltag einlädt. Ein amerikanischer Verkehrsplaner, Roger Geller aus Portland, unterscheidet vier Typen und Einstellungen zum Radfahren:

1. Die Starken und Furchtlosen, die auch ohne Radwege zurechtkommen.
2. Die Begeisterten und Zuversichtlichen, die vorzugsweise auf Radwegen fahren.
3. Die Interessierten aber Besorgten, die Probleme mit der vorhandenen Infrastruktur haben.
4. Die Verweigerer, für die Radfahren nicht in Frage kommt, teils wegen körperlicher Beeinträchtigung oder grundsätzlich keinem Interesse.

Geller setzt die Anteile der einzelnen Typen wie folgt an:

1. Starke und Furchtlose: < 1 %
2. Begeisterte und Zuversichtliche: 7 %
3. Interessierte aber Besorgte: 60 %
4. Verweigerer: 33 %

Wenn man den Radverkehr fördern will, geht es also primär nicht um Verbesserungsmaßnahmen für Leute, die trotz aller Mängel ohnehin schon fahren und

sich arrangieren, sondern um den wirklich großen Anteil von Leuten, die gerne Rad fahren würden, sich aber bei der jetzigen Infrastruktur nicht trauen.

Aus der Sicht des ADFC als Interessensvertreter der Radfahrenden sehen wir vor allem die folgenden Defizite, die jeder sicherlich schon „am eigenen Leib“ verspürt hat:

1. Radwege bzw. Schutzstreifen enden oft plötzlich - vor allem an den Rändern von Ortschaften - und man befindet sich unvermittelt auf der Straße im Autoverkehr.
2. An Einmündungen müssen Radfahrende grundsätzlich dem Autoverkehr den Vorrang einräumen. Aus diesem Grund verschwenken die Planer fahrbahnbegleitende Radwege vor den Einmündungen zur Seite. Ab fünf Meter Abstand zur Fahrbahn nehmen die Radwege dann nicht mehr an den Vorfahrtregelungen der Autos teil. Ein fieser Trick der Baubehörden!
3. Bordsteinkanten weisen bislang eine Höhe von mindestens drei Zentimetern auf. Dies führt ständig zu Stößen auf das Fahrrad und seinen Benutzer. Inzwischen gibt es Übergänge, die auch von Sehbehinderten erkannt werden, die aber nicht überall eingebaut werden.
4. Ampelschaltungen sind immer zum Nachteil des Radverkehrs gestaltet. Oft muss der Radfahrer von sich aus die Grünschaltung anfordern, auch wenn kein anderer Verkehrsteilnehmer in Sicht ist. Würde er bei Rot die Straße überqueren, würde er im Fall des Falles mit einem erheblichen Bußgeld belegt. Gerade bei mehrspurigen Fahrbahnen kommt es häufig vor, dass auf den oft sehr schmal bemessenen Fahrbahninseln eine Pause eingelegt werden muss, weil die Grünphase nur für eine der beiden Fahrbahnen geschaltet wird. Wir haben hier solche Schaltungen, wo man fast 60 Sekunden auf der Mittelinsel warten muss, während hinter und vor einem riesige Lastwagen vorbeifahren. Mit Kindern - ob im Anhänger oder mit eigenem Rad unterwegs - möchte man dort nicht warten müssen.
5. Die Wegführungen sind oft unklar, da die Radwege in der Regel nicht wie fast alle Straßen markiert werden. Insbesondere bei Dunkelheit und Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge besteht eine erhebliche Unsicherheit. Wer an der Wegkante „einfädelt“ kann nicht einfach

zurückfahren, sondern man verliert das Gleichgewicht und stürzt. Die Polizei berichtet immer wieder von gestürzten Radfahrern, die sich dabei erheblich verletzt haben, wenn nicht gar getötet wurden.

6. Da die Wege zwischen den Gemeinden oft am Ortsrand enden und oft die Hinweise auf querende Radfahrer fehlen, sind Radfahrer auf den Ortsdurchfahrten erheblichen Gefahren ausgesetzt, insbesondere wenn sie in den Stoßzeiten des Berufsverkehrs das Fahrrad für den Weg zur Arbeit benutzen.

Wir haben diese Punkte mehrfach bei den Staatlichen Bauämtern Bamberg und Nürnberg, in Anwesenheit des Forchheimer Landrates bei den Baubehörden und in verschiedenen Gemeinden vorgetragen. Natürlich wäre die Behebung all dieser Mängel zum Teil mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden.

1. Neubau von Radwegen zum Lückenschluss im Radwegenetz
2. Rotfärbung der Fahrradfurten an Einmündungen
3. Absenken von Bordsteinkanten auf Null
4. Umstellen von Ampelschaltungen
5. Markierung der Ränder von Radwegen
6. Anbringen von Schutzstreifen auf Durchgangsstraßen

Im einen oder anderen Fall dürften auch erheblich politische Widerstände auftreten, vor allem wenn solche Maßnahmen zu Lasten der Autofahrer gehen. Wir haben uns daher für unsere verkehrspolitische Arbeit für eine Maßnahme entschieden, die nahezu keine Kosten verursacht und die keinen anderen Verkehrsteilnehmer in seinen Rechten einschränkt. Es geht um die Markierung der Seitenränder von fahrbahnbegleitenden Radwegen.

In den „Empfehlungen für die Anlage von Radwegen (ERA)“ werden diese Radmarkierungen im Abschnitt 9.2.2 ausdrücklich erwähnt. Auch im „Radverkehrshandbuch“ des bayerischen Innenministeriums finden sie sich auf Seite 46.

Anlässlich einer Bürgermeisterdienstbesprechung im Landratsamt Forchheim am 28.07.2016 hatten wir Gelegenheit, unsere Anliegen darzulegen. Ebenso

konnten wir im Bauausschuss der Marktgemeinde Neunkirchen am Brand am 13.09.2016 dazu berichten. In einem Gespräch mit unserem Landrat Dr. Hermann Ulm am 15.03.2017 haben wir ebenfalls diese Randmarkierungen eingefordert.

Auf unsere Veranlassung hat im Frühjahr 2016 hat unser Landesvorstand diese Randmarkierungen in der Obersten Baubehörde angesprochen.

Die Erfolge unserer Bemühungen sind eher bescheiden, dennoch erwähnenswert:

1. Der Bürgermeister des Marktes Eggolsheim, Herr Schwarzmann, hat die Idee der Randmarkierungen aufgenommen und lässt die in seiner Zuständigkeit errichteten Radwege vorbildlich markieren.
2. Das Staatliche Bauamt hat nach mehreren Gesprächen mit uns den neuen Radweg von Gosberg zum Haltepunkt Wiesenthau mit Randmarkierungen versehen lassen, allerdings nur als „Pilotprojekt“, das in den nächsten Jahren beobachtet und evaluiert werden soll. Wie das geschehen soll, ist uns jedoch schleierhaft.
3. Die Marktgemeinde Neunkirchen und anschließend die Gemeinde Hetzles haben den Radweg entlang ihrer Gemeindeverbindungsstraße markiert.
4. Jedoch insbesondere im Landratsamt Forchheim sind wir auf Widerstand gestoßen. Mit dem Landrat haben wir in den Abendstunden des 20.02.2018 den Radweg von Kunreuth nach Dobenreuth bei Dunkelheit befahren, um ihm die Gefahren aufzuzeigen. Auch wenn er durchaus Verständnis für unser Anliegen zeigte, sieht er keinen Handlungsbedarf, wenn nicht diese Randmarkierungen von der Obersten Baubehörde empfohlen bzw. angeordnet werden.
5. In ihrer an den Landesvorstand des ADFC gerichteten Antwort vom 17.06.2016 konnte sich die Oberste Baubehörde nicht zu einer allgemeinen Empfehlung durchringen. Die Antwort selbst ist lesenswert!
6. Auf persönliche Anfrage antwortete uns der damalige Innenminister, Dr. Joachim Herrmann, am 30.06.2017 durchaus zustimmend. Wir haben diese Nachricht an die Zuständigen weitergeleitet. Geschehen ist aber nachfolgend nichts. Die Argumentation seitens der Leiterin der Forchheimer Verkehrsbehörde, Frau Dittrich, ist bemerkenswert: Der

Minister bezieht sich in seinem Schreiben auf „Radwege“, wohingegen im Landkreis ausschließlich „Geh- und Radwege“ existieren. Das Schreiben sei also ohne Bedeutung.

7. Seitens der Polizei Forchheim wurde uns mitgeteilt, dass man dies Randmarkierungen als baulichen Bestandteil der Radweges ansehen kann, sie also keine verkehrsrechtliche Anordnung benötigen, entgegen der Auffassung der Leiterin der Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Forchheim. Ein Mitarbeiter des Eggolsheimer Ingenieurbüros Sauer + Harrer teilt diese Auffassung.

Wir haben nun in der diesjährigen Landesversammlung unseren Landesvorstand erneut aufgefordert, nochmals bei der Obersten Baubehörde vorstellig zu werden. Und zwar geht uns nunmehr einfach darum, dass die „Empfehlungen für die Errichtung von Radwegen“ von den bayerischen Behörden als verbindlich(!) eingestuft werden sollen. Bislang beruft man sich auf den Empfehlungscharakter und legt diesen von Fall zu Fall unterschiedlich aus, in der Regel zum Nachteil für die Radfahrenden. In Baden-Württemberg wurden sie mit Schreiben des dortigen Verkehrsministers vom 19.08.2016 verbindlich gemacht. Warum nicht auch in Bayern? Letztendlich geht es uns im Augenblick nur um diese Randmarkierungen, die nichts kosten, niemanden behindern und dennoch einen erheblichen Zuwachs an Sicherheit bedeuten.

Sehr geehrter Herr Ganserer über eine Unterstützung aus den Reihen der Landtagsabgeordneten in dieser Angelegenheit würden wir uns außerordentlich freuen.

Mit herzlichen Grüßen

Anlagen

Auszug aus den ERA

Auszug aus dem Radverkehrshandbuch

Beispiele (Eggolsheim-Bammersdorf, Neunkirchen-Hetzles, Gosberg-Wiesenthau, Hirschaid Juliushof, Nürnberg Königshof)

Antwort der OBB

Antwort von Joachim Hermann

Anordnung in Baden-Württemberg

Schreiben der Polizei Forchheim

Beschluss auf Landesversammlung Regensburg