

Was ist der Unterschied zwischen dem Radwegenetz und dem Radwegekonzept?

Das Radwegenetz kümmert sich um die Beschilderung von Radwegen, damit Touristen sicher durch Forchheim geleitet werden. Das Radwegekonzept kümmert sich nicht um Touristen, sondern um uns, die Forchheimer Bürger. Wie sollen die Straßen und Radwege auf den Forchheimer Straßen gestaltet werden, damit ein gemeinsames Miteinander von motorisiertem Verkehr, Radfahrern und Fußgängern möglich ist?

ERA 2010

Seit 2010 sind die neuen ERA in Kraft gesetzt worden. ERA steht für "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" und damit sind hauptsächlich Radwege gemeint. "Die ERA bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen." Was sagen nun die ERA aus.

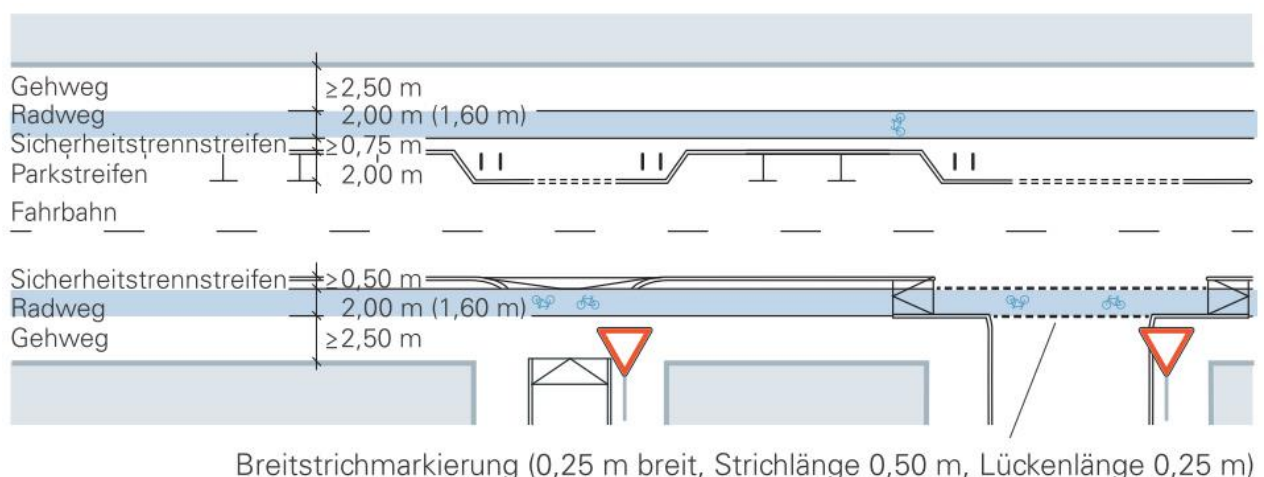
Unterschiedliche Typen von Radverkehrsanlagen

Zuerst einmal werden in den ERA die Maße für Radverkehrsanlagen festgelegt. Die ERA unterscheiden:

- Radwege
- Radstreifen
- Radschutzstreifen

Radwege

Sie sind **abgesetzt von der Straße** angelegt



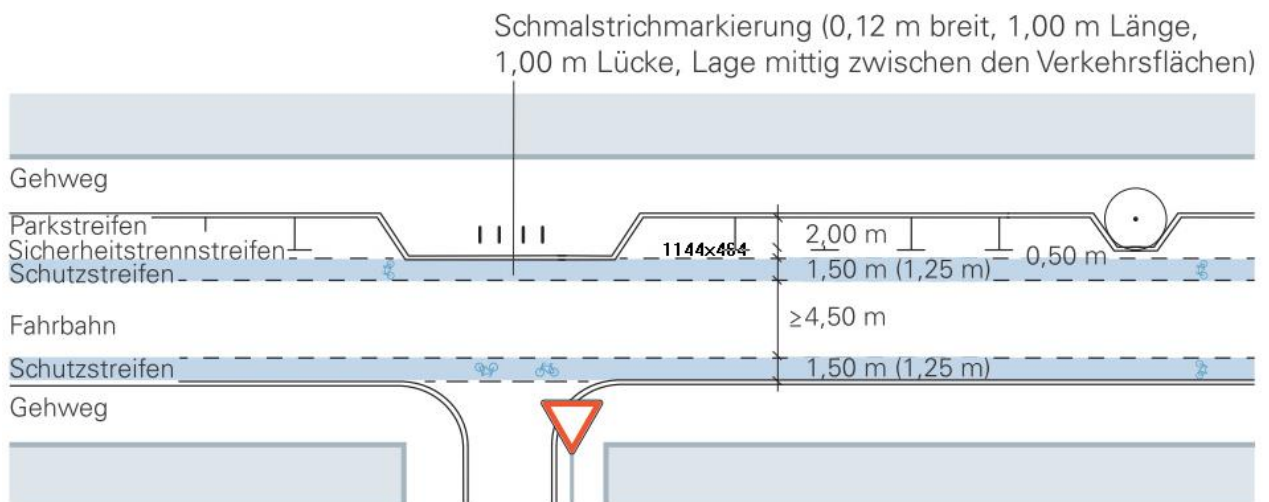
Radstreifen

Sie sind **auf der Straße** angelegt. Autos dürfen sie **nur zum Queren** befahren



Radschutzstreifen

Sie sind **auf der Straße** angelegt. Autos dürfen sie außer zum Queren **in Ausnahmefällen auch in Längsrichtung** befahren



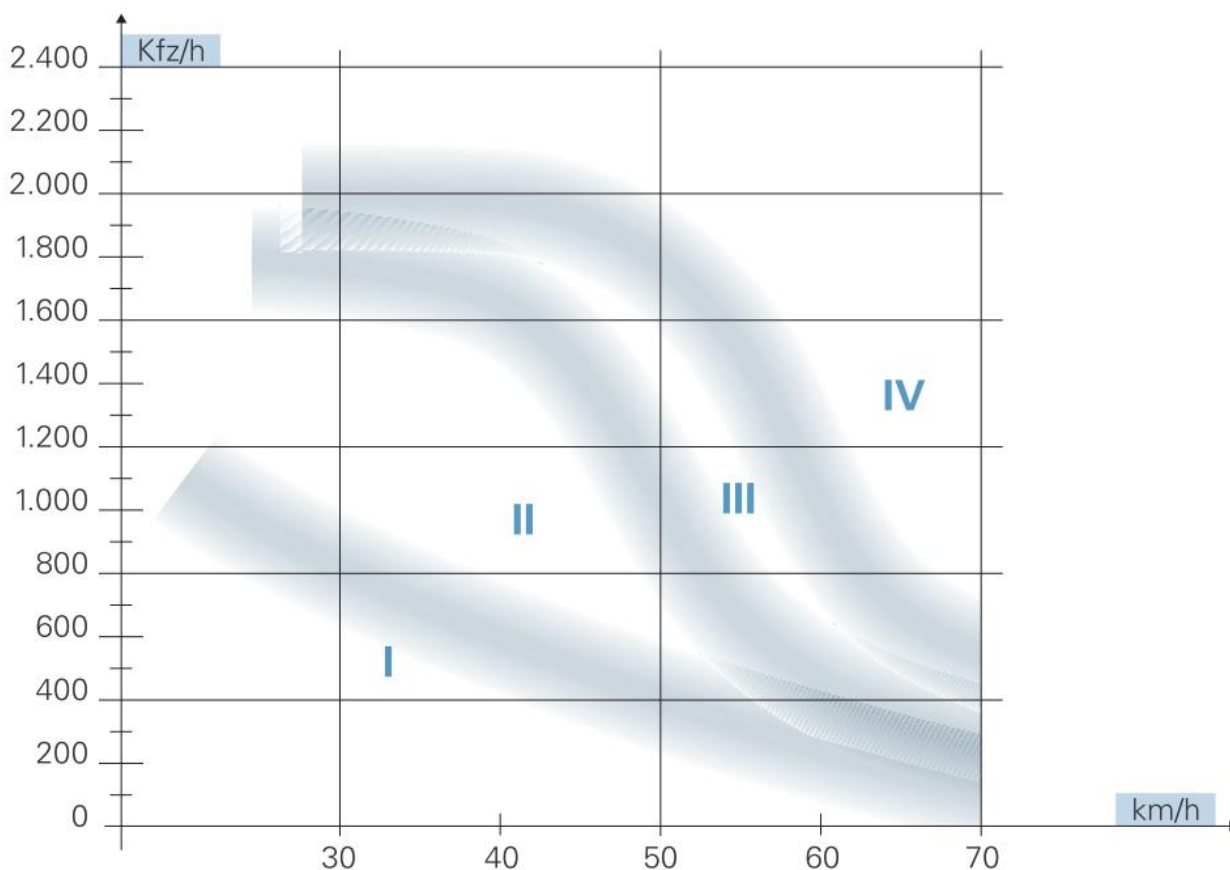
Welche Radverkehrsanlagen sind benutzungspflichtig

Man erkennt auf den ersten Blick, dass die in Forchheim vorhandenen Radverkehrsanlagen die Maße der ERA nicht einhalten. Daraus folgt im Umkehrschluss sofort, dass sie nicht als benutzungspflichtig ausgeschildert sein dürfen, die blauen Schilder mit dem Fahrradsymbol also entfernt werden müssen. Doch wo soll der Radfahrer denn dann fahren?

Hier gilt, dass abmarkierte Radwege ohne blaues Schild und Benutzungspflicht weiterhin von Radfahrern benutzt werden können. Radler dürfen die nicht beschilderten Radwege benutzen, müssen es aber nicht. So kann jeder wählen, ob er lieber auf dem zu schmalen Radweg radeln möchte oder lieber auf der Fahrbahn. Da gibt es aber die eine oder andere Straße in Forchheim, auf der man als Radler lieber nicht fahren möchte, z.B. die Willy-Brand-Allee oder Theodor-Heuss-Allee.

Welche Radverkehrsanlagen sollen wo eingesetzt werden

Auch hier helfen die ERA weiter. Sie geben Empfehlungen, wo sich der Radverkehr abspielen soll. Als Entscheidungsgrundlage dient die Anzahl an motorisierten Fahrzeugen sowie deren Geschwindigkeit auf einer Straße. Daraus ergeben sich Bereiche für die unterschiedliche Ausführung von Radverkehrsanlagen.



Im Bereich I werden keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Hier gilt der Mischverkehr, das bedeutet, Radler und Autos fahren gemeinsam auf der Straße und benutzen sie gemeinsam.

Das bietet sich besonders in Tempo 30 Zonen an, wie sie in der Innenstadt bereits realisiert sind. Durch die Tempobeschränkung fahren Radler und motorisierter Verkehr annähernd gleich schnell, so dass sie sich nicht gegenseitig stören.

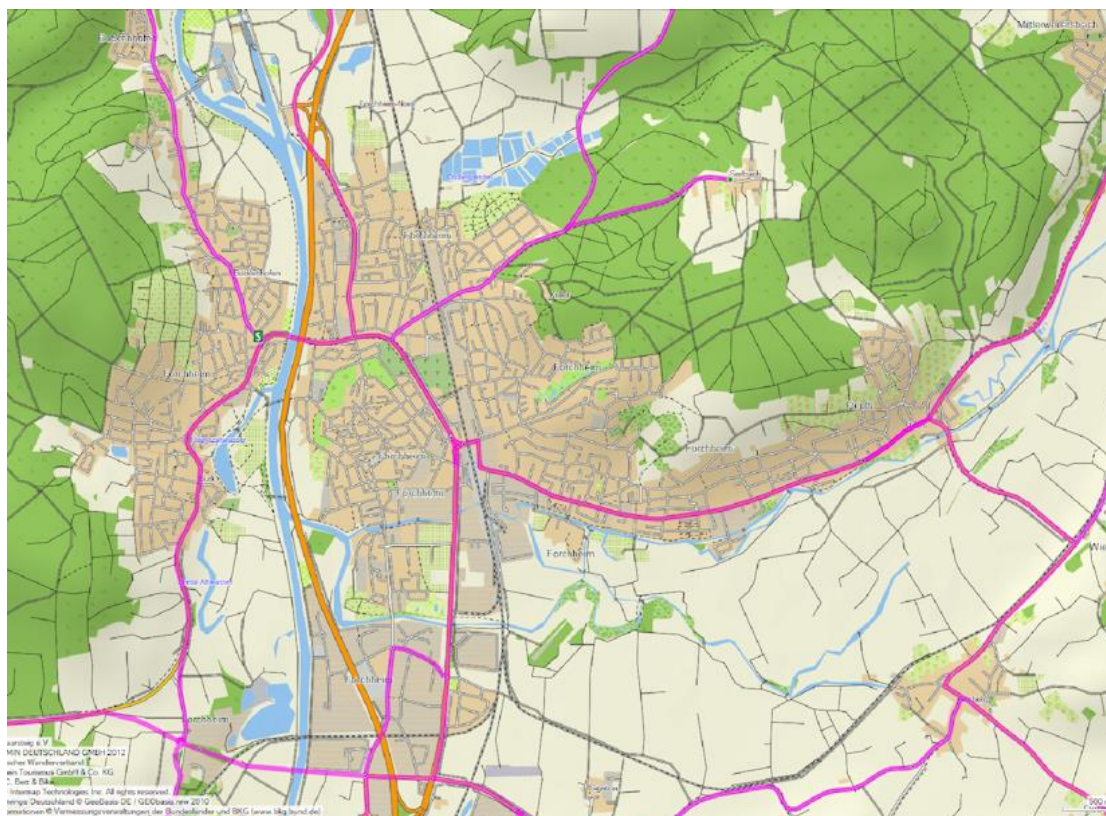
Im Bereich II wird ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn empfohlen. Dieser kann auch kombiniert werden mit einem "Radfahrer frei" auf Gehwegen oder einem nicht benutzungspflichtigen (zu schmalen) abmarkierten Radweg. Der Schutzstreifen ist dem Radler vorbehalten. Motorisierter Verkehr darf ihn nur benutzen, um z.B. an einem Linksabbieger rechts vorbei zu fahren oder einem entgegenkommenden Fahrzeug auszuweichen, **wenn sich kein Radler auf dem Schutzstreifen befindet, denn der hat dort Vorrang.**

Im Bereich III und IV werden dann Radfahrstreifen oder Radwege vorgesehen. Diese dürfen vom motorisierten Verkehr nicht benutzt werden.

Die Grenzen zwischen den einzelnen Bereichen sind fließend, weswegen sie in der Grafik auch als breiter Streifen dargestellt sind.

Wie stellt sich die Situation in Forchheim dar?

Der ADFC hat ein Konzept entwickelt, das auf gegenseitiger Rücksichtnahme und der gemeinsamen Nutzung des beengten Verkehrsraumes beruht. In die Überlegungen ist eingeflossen, welchen positiven Einfluss die Einführung der Tempo 30 Zone in der Innenstadt gebracht hat. Die Straßen in Forchheim werden bei diesem Konzept unterschieden in Durchgangsstraßen und Nicht-Durchgangsstraßen. Durchgangsstraßen sind Straßen, die zu anderen Gemeinden führen. Sie sind in dem nachfolgenden Bild violett eingefärbt.



Eine detaillierte und größere Karte kann [hier](#) herunter geladen werden.

Tempo 30 Zonen

Alle Nicht-Durchgangsstraßen im Forchheimer Stadtgebiet (nicht violett markiert) werden in Tempo 30 Zonen umgewandelt. Hier fließt kein Durchgangsverkehr, es handelt sich um Anwohner oder Anlieferer. Solche Tempo 30 Zonen sind bereits zu einem Teil in Forchheim eingerichtet ohne nachteiligen Einfluss auf den motorisierten Verkehr. Auf den Radverkehr haben diese Zonen aber einen sehr positiven Einfluss, denn sie ermöglichen die gemeinsame Nutzung der Straße im Mischverkehr, was besonders bei bereits existierender Bebauung sinnvoll ist. Dort reicht der Platz meistens nicht aus, um entsprechend den ERA Vorgaben getrennten Raum für Fußgänger, Radler und motorisierten Verkehr bereit zu stellen.

Einige der Straßen sind entweder breit ausgebaut oder erwecken optisch den Anschein einer "Rennstrecke" für Autos. Hier empfiehlt der ADFC zumindest den Mittelstrich zu entfernen, da dieser psychologisch als sichere Grenze der eigenen Fahrbahn gegenüber dem Gegenverkehr wahrgenommen wird.

Durchgangsstraßen mit Schutzstreifen

Für die violett dargestellten Durchgangsstraßen empfiehlt der ADFC entsprechend dem ERA Bereich II:

- Äußere Nürnberger Straße ab E-Center Kreuzung:
Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Entfernung Mittelstrich
- Bamberger Straße bis Polizeikreuzung:
Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Entfernung Mittelstrich
- Buckenhofener Str.:
Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Entfernung Mittelstrich
- Burker Straße / Adenauerallee bis E-Center-Kreuzung:
Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Entfernung Mittelstrich
- Hans Böckler Str.:
Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Entfernung Mittelstrich
- Untere Kellerstraße:
Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Entfernung Mittelstrich
- Straße nach Serlbach:
Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Entfernung Mittelstrich

Durchgangsstraßen mit Radwegen/Radstreifen

Für die verbleibenden violett dargestellten Durchgangsstraßen empfehlen wir:

- Adenauerallee:
Führung des Radverkehrs durch die Haidfeldstraße und durch die Unterführung auf den Radweg südlich parallel der Adenauerallee.
Radfahrer frei auf dem Bürgersteig Adenauerallee zwischen Einmündung Untere Kellerstr. und E-Center Kreuzung.
Führung des Radverkehrs aus der Unteren Kellerstraße Richtung E-Center über die Serlbacher Str.

- Bayreuther Straße:
Verbreiterung der existierenden Radfahrstreifen auf das ERA-Mindestmaß von 1,85 m. Überall dort, wo der Platz für den Radfahrstreifen von 1,85 m nicht ausreicht (im Bereich der Querungshilfen) und an den Bushaltestellen, Ausführung als Schutzstreifen. Durch den Ortsteil Reuth generelle Ausführung als Schutzstreifen und Entfernung Mittelstrich.
- Eisenbahnbrücke:
Radwege wie bisher. Anschluss an die Radstreifen/Radschutzstreifen auf der Fahrbahn wäre an der Ostseite der Brücke bei der Fußgängerampel möglich.
- Theodor-Heuss Allee:
Führung des Radverkehrs durch die Steinbühlstraße, am Bahnhof entlang und durch die Parkplatzstraße bei Samen Hoffmann in beide Richtungen. Auf dem westlichen Bürgersteig "Radfahrer frei" in Fahrtrichtung rechts.
- Willy-Brandt Allee:
Führung des Radverkehrs wie bisher durch die Steinbühlstraße und Radweg am Globus, Am Au Graben und Imkerstraße.
Auf dem westlichen Bürgersteig "Radfahrer frei" in Fahrtrichtung rechts.
Auf dem Stückchen Einmündung Steinbühlstr. bis Durchschlupf zum Freibad "Radfahrer frei" in beide Richtungen, um eine Zufahrtsmöglichkeit zum Königsbad von Süden aus zu erhalten.

Einbahnstraßenregelung

Einen weiteren Gesichtspunkt enthalten die ERA. Dort wird empfohlen alle Einbahnstraßen für Radler in der Gegenrichtung zu öffnen. Begründet wird das mit den positiven Erfahrungen, die bisher mit solchen Öffnungen gemacht wurden. In Forchheim sind bereits viele Einbahnstraßen für Radler in Gegenrichtung geöffnet worden. Was jedoch verbesserungswürdig ist, sind jeweils die deutlichen Markierungen von Anfang und Ende dieser für Radler geöffneten Einbahnstraßen.

Anschauliche Beispiele zu Markierungen von Radverkehrsanlagen können in diesem Vortrag gefunden werden.

http://www.adac.de/_mmm/pdf/fv_rad_fahren_alrutz_einsatzbereiche_63107.pdf

Die Idee des "Shared Space"

Wir wollen ganz eindeutig klarstellen: Wir wollen niemanden von den nicht benutzungspflichtigen Radwegen auf die Straße zwingen. Wir möchten zusätzliche Angebote für Radfahrer machen, so dass jeder selber entscheiden kann, ob er gemütlich auf dem (zu schmalen) existierenden Radweg oder lieber schneller (auf den neuen Schutzstreifen) auf der Straße fahren möchte.

Zu schmale Radwege, die auf dem Bürgersteig verlaufen, zwingen Radler, die überholen möchten, auf den Bürgersteig auszuweichen. Dies ist ein nicht hinnehmbarer Zustand, der Fußgänger gefährden kann. Deshalb möchten wir den Bürgersteig für Fußgänger reserviert wissen. Gemütlich fahrende Radler fühlen sich auf dem abmarkierten nicht benutzungspflichtigen Radweg wohl und schnelle Radler können auf dem Schutzstreifen auch einmal andere Radler überholen, indem sie kurzfristig auf die Straße ausweichen können, wenn dort kein motorisierter Verkehr ist. So kommen wir dem Gedanken des "Shared Space" am nächsten. Die Straße wird von Motorisiertem Verkehr und schnellen Radlern gemeinsam genutzt, der Bürgersteig von Fußgängern und gemütlich fahrenden Radlern. Dabei hat jeder seine Schutzzone, die aber von anderen Verkehrsteilnehmern kurzfristig mitbenutzt werden kann, wenn sie frei ist.