

Kreisverband Oberhavel

Radverkehrsanlagen kreisweit einheitlich, modern und sicher gestalten

Hochwertige Radverkehrsanlagen tragen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs bei. Die Bedeutung des Radverkehrs nimmt auch in Oberhavel zu. Immer mehr Menschen nutzen das Rad im Alltag und in der Freizeit. Die Radverkehrsinfrastruktur muss dieser Bedeutung gerecht werden und technische Weiterentwicklungen sowie die daraus resultierenden geänderten Rahmenbedingungen berücksichtigen. So werden z. B. durch Pedelecs und Lastenräder neue Nutzergruppen für das Radfahren gewonnen. Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Rädern mit und ohne elektrischer Unterstützung erhöhen die Zahl der Überholvorgänge. Für breitere Fahrräder, schnell fahrende Radfahrende sowie größere Radverkehrsmengen sind neben angemessenen Breiten adäquate Kurvenradien der Verkehrswege vorzusehen. Markierungslösungen, die in Form von Schutzstreifen und Radfahrstreifen auf ebenen, asphaltierten Oberflächen ausgebildet werden, erfüllen dieses Anforderungsprofil eines modernen Radverkehrs und sollten im Landkreis mehr genutzt werden. Radverkehrsanlagen in Oberhavel werden aktuell sehr unterschiedlich gestaltet. Nicht nur die Qualität ist verschieden auch ist oft nicht klar, was genau gemeint ist: Schutzstreifen enden und die Radfahrenden werden durch die Markierung auf den Fußweg geleitet, wo Radfahren für Erwachsene nicht erlaubt ist. Zwei-richtungs-Radwege gehen ohne Hinweis in einen einfachen Radweg über. Radfahrende finden sich dann ohne Vorwarnung auf der falschen Straßenseite wieder. Radwege enden unvermittelt und jeder Hinweis sowohl für Radfahrende als auch für den übrigen Verkehr fehlen. Die Radverkehrsführung in Kreisverkehren, an Lichtsignalanlagen und in Kreuzungen ist nicht überall klar und einheitlich geregelt. Kreisweit einheitliche Gestaltungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen tragen zur Verkehrssicherheit bei.

Bündnis90/DIE GRÜNEN Oberhavel sprechen sich dafür aus:

1. Markierungslösungen für den Radverkehr deutlich auszuweiten und hierfür eine kreisweit einheitliche und den aktuellen Richtlinien entsprechende Gestaltung der Radwege zu erarbeiten.
2. Benutzungspflichtige Radwege innerhalb geschlossener Ortschaften sollten, wenn möglich, mit einem durchgehenden, farblich abgesetzten Belag, ausgestattet werden der auch bei Einmündungen und Grundstücks-Ausfahrten klar erkennbar macht, dass hier ein Radweg kreuzt.
3. Der Radverkehr sollte innerhalb geschlossener Ortschaften möglichst auf der Fahrbahn geführt und je nach Verkehrslast mit einer durchgehenden Sperrlinie oder gar Pollern oder Leitplanken vor dem motorisierten Verkehr geschützt werden. Bei nur mäßiger Verkehrsbelastung sind unterbrochene Linien möglich, die Radfahrenden und ausnahmsweise dem motorisierten Verkehr die Nutzung der Radfahrspur mit ermöglichen.
4. Anfang und Ende benutzungspflichtiger Radwege sollten überall einheitlich gestaltet und mit entsprechenden Hinweisschildern ausgestattet sowie durch Markierung einer Überleitung auf die Fahrbahn für Radfahrende sicherer gestaltet werden.

5. Die Radverkehrsführung an Kreuzungen und in Kreisverkehren sollte überall, wo Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen vorhanden sind, einheitlich gestaltet werden.

6. Markierungen, die den Radverkehr auf für Radfahrende freigegebene Bürgersteige leiten, sind zu entfernen.

7. Grünphasen an Lichtsignalanlagen für Radfahrende und Zufußgehende sollten genau so lang sein wie die für den motorisierten Individualverkehr.

8. Lichtsignalanlagen mit separaten Lichtzeichen für Radfahrende und Zufußgehende sollten diesen möglichst einen zeitlichen Vorsprung gegenüber dem motorisierten Verkehr ermöglichen.

9. Trixi-Spiegel insbesondere für LKW-Fahrer und Festhaltebügel für Radfahrende an Kreuzungen sollten nach und nach zum Standard werden.

Seitens der Bürgerinnen und Bürgern herrscht häufig Unsicherheit bzgl. Der Nutzung von Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Maßnahmen zur Kommunikation von Markierungslösungen für den Radverkehr erhöhen sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzenden und vergrößern die Akzeptanz. Geltende Regelungen und Markierungen für den Radverkehr müssen daher entsprechend kommunikativ begleitet werden. Leitfäden zum Einsatz von Markierungslösungen zur Sicherung des Radverkehrs der der AGFK in Baden-Württemberg oder der Hessendrive geben hierfür gute Anregungen.

Siehe: <https://hessendrive.hessen.de/public/downloadshares/LuFAQJZz8bo5ySqtg09sOB7TEEHgarts>

<https://www.agfk-bw.de/projekte/leitfaden-markierungsloesungen/>