

07. April 2019

## Was sind die "Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids"?

Im Ergänzungsbeschluss zu GRDRs 1120/2018 ist in Punkt 2 von den Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids die Rede. Um den Punkt richtig umsetzen zu können, müssen diese definiert sein.

1. Was steht wörtlich in den Zielen des Radentscheids?

**Radverkehrsanlagen:** Vom Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr baulich getrennt.

Als Mindestmaße sind die in den für die Radverkehrsanlagen gültigen Regelwerken genannten Regelbreiten zuzüglich der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen vorzusehen.

**Nebenstraßen:** Auf diesen Straßen minimiert die Stadt den Durchgangsverkehr, z.B. durch bauliche Maßnahmen.

**Haupttradrouten für den Alltags- und Pendelverkehr:** Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

**Kreuzungen oder Einmündungen:** Zu Fuß Gehende und Radfahrende werden durch bauliche Maßnahmen vor Abbiegeunfällen besser geschützt. An Lichtsignalanlagen richtet die Stadt einen zeitlichen und räumlichen Vorlauf für Radfahrende ein. Zu Fuß Gehende und Radfahrende können nach möglichst kurzer Wartezeit in einem Zug über eine Kreuzung fahren bzw. gehen. Soweit möglich sorgt die Stadt zusätzlich an Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückseinfahrten für freie Sichtachsen.

**Aus der Begründung** lassen sich noch die folgenden Punkte entnehmen:

Kinder, Seniorinnen und Senioren können ihr Ziel selbstständiger erreichen

Weniger Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden

2. Konkretisierung

Da ein rechtlich zulässiges Bürgerbegehren angestrebt wurde, wurden straßenverkehrsrechtliche Begriffe vermieden. Daher ist es nun erforderlich, die genannten Punkte zu konkretisieren:

**Radverkehrsanlagen:**

Schutzstreifen sollen mit der Formulierung "baulich getrennt" ausgeschlossen werden. Sie sichern die Radfahrenden nicht davor, zu dicht überholt zu werden und sind daher nicht geeignet, viele Menschen zum Radfahren zu bewegen.

Radfahrstreifen sind hingegen durchaus möglich, sie sind aber mindestens 2 m breit. Der Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkern orientiert sich mindestens am oberen Wert der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Laut dieser beträgt er 0,50 bis 0,75 m. Soweit möglich sollte darüber hinausgegangen werden, da Autotüren bis zu einem Meter in den Bereich neben dem Auto ragen. Wenn der Querschnitt nicht ausreicht, ist auf den Parkstreifen zu verzichten.

"Geschützte Radfahrstreifen": Nach einer Versuchsphase ähnlich wie derzeit in Berlin – auf die dortigen Erfahrungen aufbauend – sollten diese zur Standardlösung werden, sofern sich keine Nachteile für die Radfahrenden ergeben. Der Platzbedarf beträgt mindestens 3 m (2,50 m Breite + 0,50 m Trennstreifen mit baulichen Elementen).

**Bauliche Radwege:** Sollten sie hinter geparkten Kfz verlaufen, muss der Parkstreifen vor jeder Einfahrt oder Einmündung aufhören, und zwar so frühzeitig, dass die Sichtachsen frei sind. Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkern sind hier ebenso vorzusehen wie bei Radfahrstreifen. Eine Trennung vom Fußverkehr ist innerorts erforderlich. Sie besteht nicht nur aus einer Markierung, sie muss auch taktil wahrnehmbar sein. Auch optisch muss ein deutlicher Unterschied sichtbar sein, um eine Benutzung des Radwegs durch Fußgänger "aus Versehen" zu vermeiden. Der Belag des Gehwegs muss auch für Menschen mit Rollatoren, Kinder-"Buggys" o.ä. gut nutzbar sein, um Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu vermeiden.

**Nebenstraßen:** Hauptadrouen und andere wichtige Radrouen auf Nebenstraßen werden möglichst als Fahrradstraße ausgewiesen. Der Durchgangs-Kfz-Verkehr ist auszuschließen (s. auch Ergänzungsbeschluss, Punkt 8).

**Hauptadrouen für den Alltags- und Pendelverkehr:** Sie werden innerorts durch eine der beiden vorher genannten Möglichkeiten realisiert (Radverkehrsanlagen, Nebenstraßen).

Nicht asphaltierte Wege sind ungeeignet. Außerorts bei starkem Fußgängerverkehr ist wie innerorts eine Trennung erforderlich.

**Kreuzungen oder Einmündungen:** Für Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (LSA) s. unter 1. Um die geforderten kurzen Wartezeiten zu erreichen, müssen für zu Fuß Gehende und Radfahrende mindestens dieselben Qualitätsstufen gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der FGSV erreicht werden wie für den Kfz-Verkehr.

Auch an Kreisverkehren sind Radfahrer besser vor Unfällen zu schützen. Dazu erforderlich sind ein gepflasterter Innenring, eine Kreisfahrbahn nach Mindestmaß sowie schmale Ein- und Ausfahrten, gemäß den gängigen Richtlinien. Optional sollte die Seitenraumbenutzung ermöglicht werden, im Hinblick auf Kinder oder ältere Menschen.

An anderen Knotenpunkten Haupt-/Nebenstraße erfolgt eine Auframpung der Gehwege entlang der Hauptachse. Dies hilft Fußgängern und Rad fahrenden Kindern. Im Falle eines baulichen Radwegs ist auch dieser aufzurampen, um den Vorrang zu verdeutlichen und Abbiegeunfälle zu vermeiden.

An allen Knoten ist das Kfz-Parken an der Ecke baulich zu unterbinden, z.B. mittels Gehwegnasen. Fußgänger und Rad fahrende Kinder müssen vor dem Betreten der Fahrbahn freie Sicht an den Parkern vorbei haben.

### 3. Sind Ausnahmen möglich?

Jegliche Abweichungen von diesen Qualitätsstandards werden mit den sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern geklärt, die gemäß Punkt 18 des Ergänzungsantrags an den Schwerpunktsitzungen des Mobilitätsausschusses zum Thema Radverkehr teilnehmen.

Homepage: [www.radentscheid-stuttgart.de](http://www.radentscheid-stuttgart.de)

Facebook: <https://www.facebook.com/radentscheidstuttgart/>

Twitter: [https://twitter.com/radentscheid\\_s](https://twitter.com/radentscheid_s)

Instagram: [https://www.instagram.com/radentscheid\\_s](https://www.instagram.com/radentscheid_s)