

Stellungnahme

Radverkehrsführung Windschläg - Griesheim

Im Zusammenhang mit den Plänen für die Einführung einer Werkrealschule bestehen Überlegungen, entlang der ca. 1 km langen Verbindungsstraße zwischen Windschläg und Griesheim einen Radweg anzulegen. Zu bewerten ist die Erforderlichkeit einer Radverkehrsanlage auf Grundlage einer Ortsbesichtigung und von Angaben zur verkehrlichen Situation des Fachbereiches Tiefbau und Verkehr der Stadt Offenburg.

Situation

- Ca. 1 km außerörtlicher Streckenabschnitt
- Zul. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
- Fahrbahnbreite 5,00 – 6,00 m
- Kfz-Verkehr (Zählung am Dienstag, den 21.09.10, 10 – 14 Uhr: 325 Kfz/4 h) entsprechend etwa 1.500 Kfz/Tag und ca. 170 Kfz/h in der Spitzenstunde
- Radverkehr: 23 Radf./4 h entsprechend etwa 70 R/Tag und maximal 20 R/Tag Schülerverkehr (10-12 Schüler)
- Keine Verbindungsachse im Radverkehrsnetz der Stadt; Ausflugsradverkehr am Wochenende.

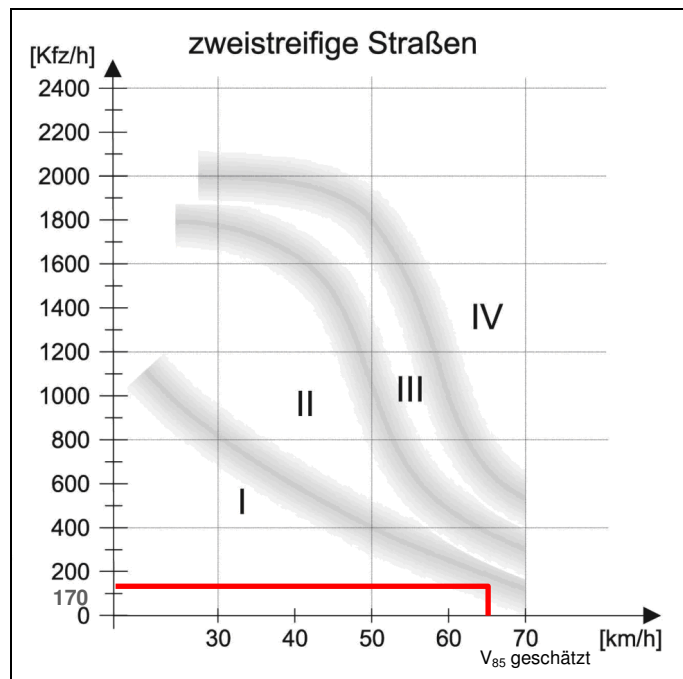
Bewertung

- Grundlagen
 - StVO und VwV-StVO (aktuelle Novelle 2009/11)
 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
 - Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Veröffentlichung voraussichtlich 2011)
- Derzeit besteht keine spezielle Geschwindigkeitsbegrenzung. Aufgrund der Ausbaucharakteristik und der fahrgeometrischen Gegebenheiten der Straße ist von einem angenommenen Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) von 65 km/h auszugehen.
- Vorauswahl der Radverkehrsführung gemäß ERA 2010

Die ERA ermöglichen eine Vorauswahl der Radverkehrsführung, bei der die Kfz-Verkehrsstärke und das Geschwindigkeitsniveau als Kenngrößen für die aus dem Kfz-Verkehr hervorgehende Gefährdung des Radverkehrs dienen. Bei einer Spitzenstundenbelastung von etwa 170 Kfz/h und einem

angenommenen Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) von 65 km/h liegt man im Belastungsbereich I im Übergang zu II (Abb. 1). Daraus folgt:

- Mischverkehr ist als Regelführungsform anzusetzen.
- Im Grenzbereich zum Belastungsbereich II könnten auch Schutzstreifen und die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg in Betracht kommen. Schutzstreifen scheiden jedoch aus, da sie außerorts gemäß StVO nicht zulässig sind und die Fahrbahnbreite dafür ohnehin zu gering ist. Die Regelung Gehweg/Radverkehr frei setzt einen vorhandenen Gehweg voraus.
- Für eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung (gemeinsamer Geh- und Radweg) ist keine Erforderlichkeit gegeben. Gemäß den strengen Auflagen der StVO, die gerade durch das Bundesverwaltungsgericht (11/2010) bestätigt wurden, wäre dies nicht zu vertreten.
- Weitere Aspekte für die Bewertung
 - Radverkehr: geringe Anzahl an Radfahrern; keine Verbindungsachse im Netz
 - Lkw-Verkehr: als sehr gering einzuschätzen, auch wegen der Tonnagebegrenzung der Brücken
 - Linienführung: Die Strecke ist übersichtlich mit leichten Kurven
 - Knotenpunkte: keine Konflikte durch Knoten/Grundstückzufahrten
 - Außerortsstrecke: Die Straße ist nach der neuen RAL der Entwurfsklasse IV zuzuordnen. Für diese gilt als Regelfall Mischverkehr auf der Fahrbahn. In den ERA wird ergänzt, dass straßenbegleitende Radverkehrsanlagen dann ausnahmsweise sinnvoll sein können, wenn die Straße eine besondere Bedeutung im Radverkehrsnetz besitzt (ERA 2010, Tab. 19). Das ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.



I	Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
II	Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei
III	Regeleinsatzbereich für Trennen: Radwege mit Benutzungspflicht, Trennen: Radwege mit Benutzungspflicht, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
IV	Trennen von Kfz-Verkehr ist unerlässlich
Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren	

Abb 1: Vorauswahl der Radverkehrsführung gemäß ERA 2010

Fazit

Für die Straße Windschläg - Griesheim ist unter den bekannten verkehrlichen Gegebenheiten keine separate Führung auf einer Radverkehrsanlage erforderlich. Eine benutzungspflichtiger Radweg oder ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist in keinem Fall zu rechtfertigen. Auch unter dem Aspekt der geringen Anzahl an Radfahrern ist der Bau eines separaten Radweges deshalb nicht zu empfehlen.

Unabhängig davon wird empfohlen, wegen der geringen Verkehrsbedeutung der Straße sowie der geringen Länge der außerörtlichen Strecke die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu reduzieren.

