



BUVKO 2017

Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen

Ist das Miteinander notwendig und wenn ja – kann es gelingen?

SA 8 Fuß und Rad: Soziales Miteinander oder trennen?

21. BUVKO – Wuppertal 11.03.2017

Wo begegnen sich Fußgänger und Radfahrer?



- Führungen im Seitenraum und selbständig geführte Wege
 - Gehweg + RV frei, gemeinsame Geh-/Radwege, getrennte Geh-/Radwege
 - Radschnellwege
- Fußgängerbereiche
- Grünanlagen
- Mischverkehrsbereiche
 - verkehrsberuhigte Bereiche
 - Bereiche nach dem Shared Space-Prinzip
- Besondere Fragestellungen
 - Haltestellen, Aufstellbereiche an LSA, Baustellen, FGÜ, Radparken, Rampen...

Gründe für die Nutzung gemeinsamer Flächen



Verdrängung des Radverkehrs in den Seitenraum der Straße

1920er Jahre: Beginn des Baus von Radwegenetzen, um dem aufkommenden Kfz-Verkehr Platz zu schaffen.

1934: Reichsstraßenverkehrsordnung räumt Kraftfahrzeugen Vorrangstellung ein.

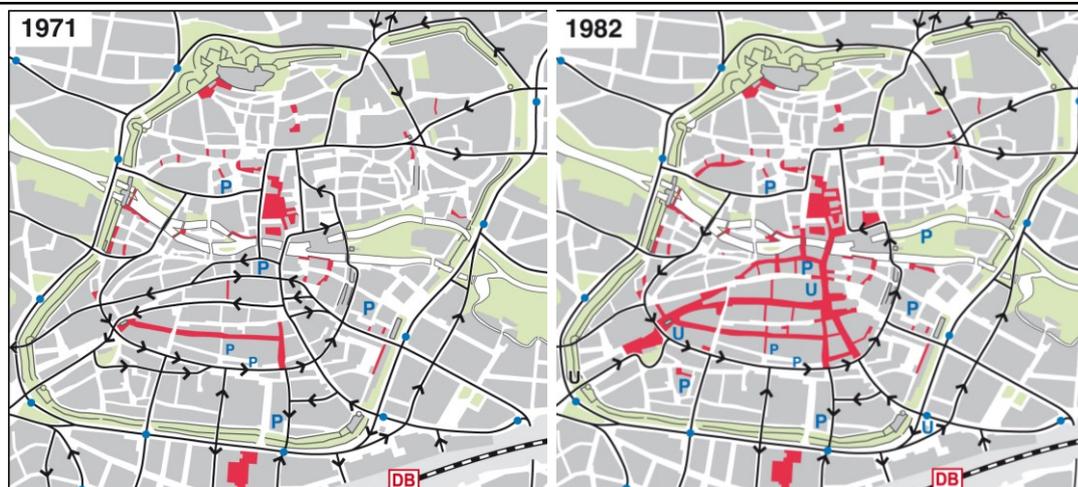
1. Generalverkehrsplan der Stadt Münster 1946:
„Das Fahrrad erschwert die Abwicklung des Stadtverkehrs als das am meisten störende Verkehrselement. Es verträgt sich wegen seiner unterschiedlichen Geschwindigkeit nicht mit dem Kfz zusammen auf der Fahrbahn und wird umso störender, je mehr es in Rudeln auftritt.“



Quelle: www.bernd.sluka.de

Aufbau von Barrieren für den Radverkehr

Ausbreitung flächenhafter FG-Bereiche



Quelle: R. Monheim, Präsentation auf BUVKO Trier (2011)

 Fußgängerstraße



Nutzungsvielfalt des Straßenraums



...
Beleuchtung, Poller,
Baumscheiben, Haltestellen,
usw. usw. usw.

Flächenkonkurrenzen führen zu Flächenzuteilungen



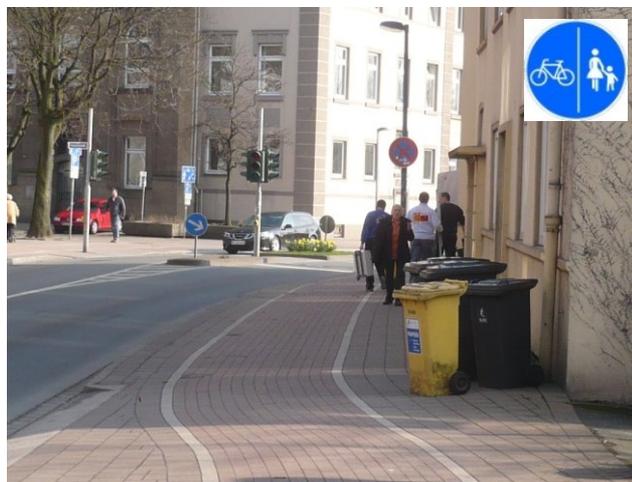
... unzulängliche Flächenzuteilungen führen in der Praxis oftmals zu Unverträglichkeiten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Breite:
ca. 1,70 m



Breite:
ca. 1,30 m

Mülltonnen



Geschäfts-
auslagen

Bessere Aussichten für die Zukunft?

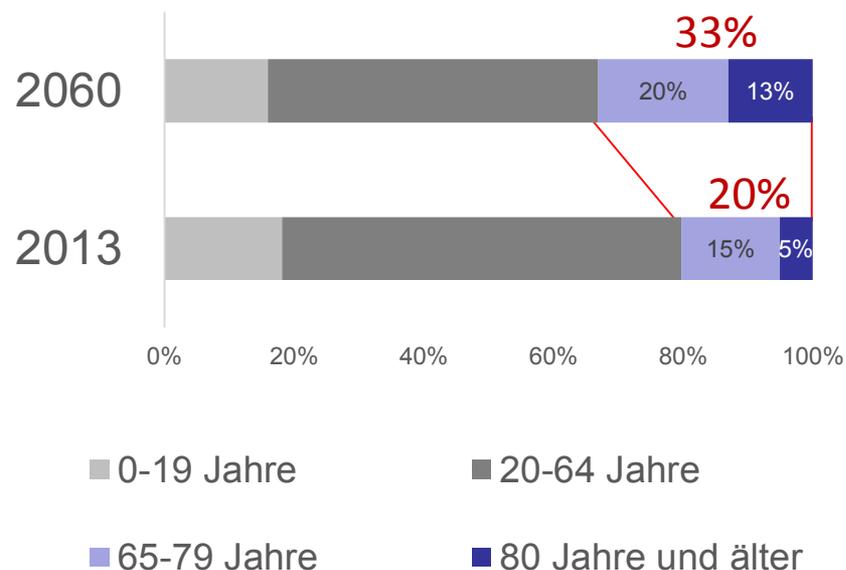


schneller – breiter – älter – konflikträchtiger ??

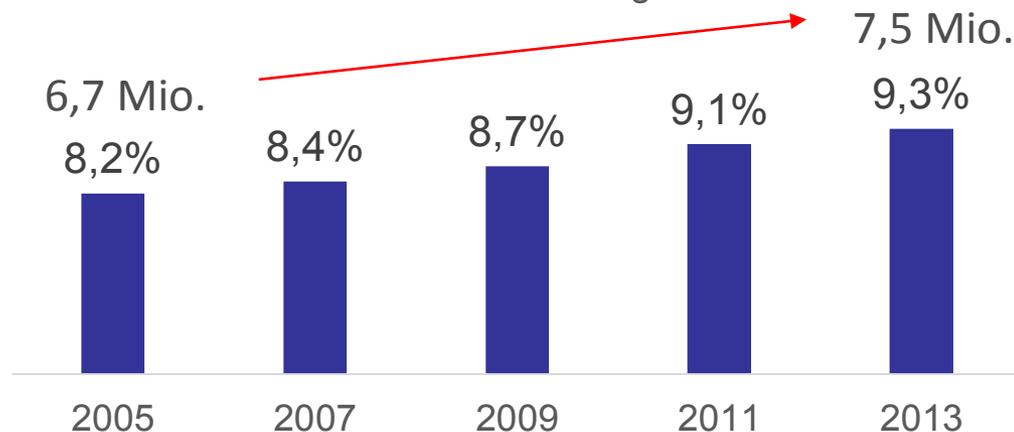
- Motorisierung der bislang nicht motorisierten Verkehrs- / Hilfsmittel
- Variationsreiche Fahrzeugformen mit gesteigerten Breitenanforderungen
- Demographischer Wandel und Einschränkung der körperlichen Funktionsfähigkeit



Bevölkerung nach Altersgruppen [%]



Anzahl / Anteil schwerbehinderter Menschen an der Bevölkerung in D



...davon sind ca. 54% ≥ 65 Jahre alt und bei lediglich 4% ist die Behinderung angeboren!

Sind gemeinsame Flächen wirklich so schlimm??



Jahr 2015

1,9 Mio. Innerortsunfälle in D

davon 210.000 Unfälle mit Verunglückten,

davon 99.000 Unfälle (47%) mit Rf- oder Fg-Beteiligung ,

davon **3.648 Unfälle (3,7%) zwischen Radfahrern und Fußgängern**

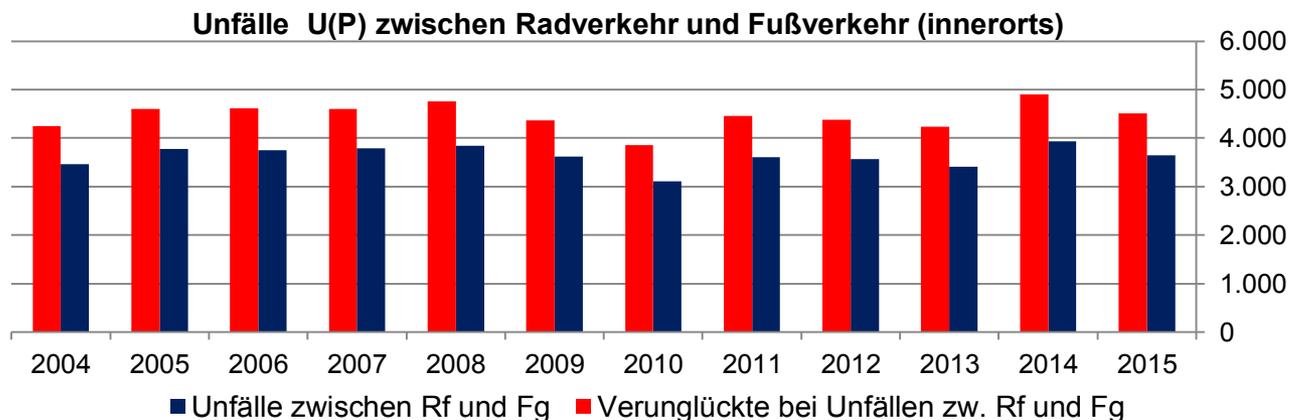
(Anteil von rund 4% konstant über die letzten 10 Jahre)

≙ 6,4% an den Unfällen mit Rf-Beteiligung

≙ 12,7% an den Unfällen mit Fg-Beteiligung

Hauptverursacher zu 60% ist der Radverkehr

Dunkelziffer
70 – 80 – 90% ??



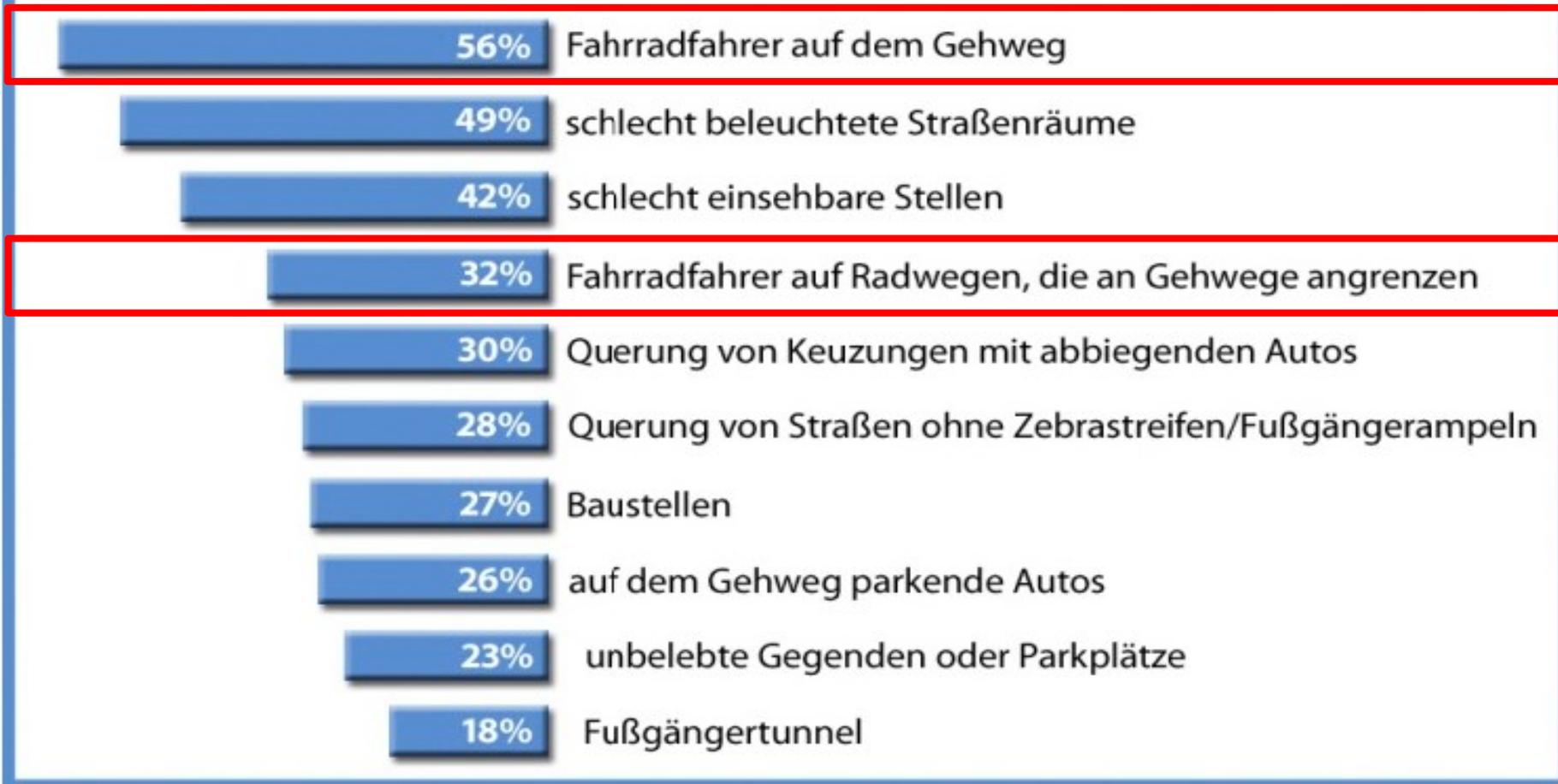


Neue Studie in Berlin

Fußgänger fürchten die Radfahrer

Quelle: www.tagesspiegel.de (23.03.2013)

Meist empfundene Sicherheitsrisiken



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (Befragung von 2.000 Bürgerinnen/Bürgern)



Video





Empfehlungen / Forderungen



VwV-StVO zu §2 Abs. 4:



„...Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn **ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr** zur Verfügung stehen.“

VwV-StVO zu Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg



„Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn dies unter **Berücksichtigung der Belange der Fußgänger** vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.“

VwV-StVO zu Zeichen 239 Gehweg



„Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" kommt nur in Betracht, wenn dies unter **Berücksichtigung der Belange der Fußgänger** vertretbar ist.“





Gemeinsame Führungen kommen **nur** in Frage

- bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen bzw. nur dort, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist, und
- wenn getrennte Führungen ... [Radwege etc.] nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs ... [auch bei Schutzstreifen] für nicht vertretbar gehalten wird.

Generell ungeeignet für gemeinsame Führungen sind Straßen

- mit intensiver Geschäftsnutzung
- mit überdurchschnittlich vielen Schutzbedürftigen (Ältere, Behinderte, Kinder)
- im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs
- mit starkem Gefälle (> 3%)
- mit dichter Folge von Hauseingängen
- mit zahlreichen Einmündungen und Zufahrten bei beengten Verhältnissen
- mit stärker frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen
- mit Überschreitung der Einsatzgrenzen (Breitenanforderungen)



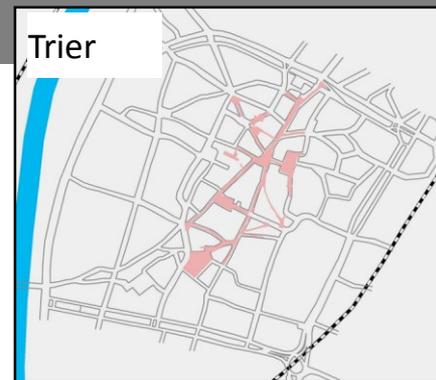
Radverkehrsfreigabe sollte eine begründete Ausnahme bleiben, kann aber für eine Radverkehrsförderung notwendig sein.

Mit Hilfe der Netzplanung sollte die Nutzung gemeinsamer Flächen möglichst vermieden werden.



Bonn

Ø 650 m



Trier

970 x 200 m



straßenbezogen

35 m x 25 m



quartiersbezogen

230 m x 80 m



stadtraumgliedernd

2,5 km x 800 m



Gute Planung ist die verträgliche Gestaltung der Ausnahmen vor Ort!

Gemeinsame Führungen / Freigaben von Fußgängerbereichen können sinnvoll sein, wenn ...

- die Netzeinbindung dies erfordert - bei gleichzeitig geringem Fuß- und Radverkehrsaufkommen,
- Fußgängerbereiche und Grünanlagen eine weiträumige Barriere im Radverkehrsnetz darstellen.
- Fußgängerbereiche und Grünanlagen eine sicherere und attraktive Alternative zu Routen über Hauptverkehrsstraßen darstellen,
- in Fußgängerbereichen wichtige Ziele des Radverkehrs liegen und
- in den Zeiten, in denen wenig Fußgänger unterwegs sind, Radfahrer die Stadträume beleben und somit zu einer erhöhten Sicherheit im öffentlichen Raum beitragen.

