



Quelle: ADFC



„Geschützte Kreuzungen“

Kann Rad- und Fußverkehr gemeinsam gefördert werden??

Und wenn ja - wie?

Jörg Thiemann-Linden
Freier Stadt- und Verkehrsplaner
(Dipl.-Geogr., SRL), Bonn

BUVKO
online am 10.10.2021

Per Ratsbeschluss verbindlich. Und die Büros?

Bürgerbegehren Radentscheid Bonn

Soll die Stadt Bonn die folgenden 7 verkehrspolitischen Ziele in den nächsten 5 Jahren umsetzen?



3. Große Ampelkreuzungen sicher gestalten

Der Radverkehr hat eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich des Kfz-Verkehrs; die Haltelinien für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn. Die Schutzinseln verkleinern die Abbiegeradien der Kfz und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Wartezeiten werden mit bedarfsgesteuerten Ampeln minimiert.

Es werden jährlich sechs Kreuzungen nach diesem Standard angepasst. Priorität haben

Framing „sicher“

Weiterhin noch ohne
Beleg für evidente
Unfallvermeidung

„**Deutsche Städte
können keine
sicheren Kreuzungen..**“
(„ADFC-Chef“ in der SZ)

Sind alle Kreuzungen
nach dem Stand der
Technik (FGSV) somit
„unsichere
Kreuzungen“?

Und die Mobilität
zu Fuß ??



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

ADFC-BUNDESVERBAND
FACHTAGUNG
AM 26.09.2019

SICHERE KREUZUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR

Die häufigste Unfallkonstellation für Radfahrer*innen sind Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen. Besonders problematisch werden diese gefährlichen Situationen, wenn bauliche Lösungen oder markierungstechnische Maßnahmen im Kreuzungsbereich keine sichere Führung des Radverkehrs bieten. Unfälle mit abbiegenden Lkw sind besonders schwerwiegend. Hier steigt die Zahl der getöteten Radfahrer*innen in einigen Jahren...

unfallträchtige Kreuzungen umgebaut werden sollen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Damit stellt sich erneut die Frage, welche Gestaltungskriterien und Lichtsignalschaltungen geeignet sind, um insbesondere Radfahrer*innen und Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, an Kreuzungen besser zu schützen.

Mit seiner diesjährigen Fachtagung...
die Debatte...

Wege für den Fußverkehr am Manchester-Beispiel

Nachbesserungsforderung der Blindenorganisation



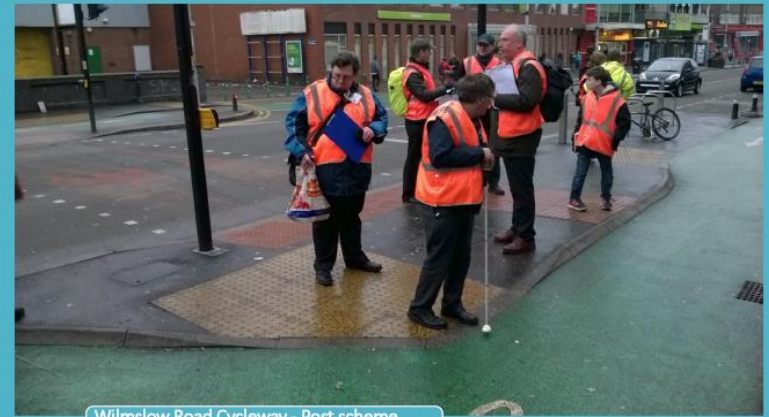
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Fachtagungen/Download/ADFC-Fachtagung_Sichere_Kreuzungen_Richard_Butler.pdf

Vulnerable road users suffer disproportionately from bad design

Cyclists are silent

Good stakeholder engagement

Ensure Pedestrian routes are distinct and navigable



Wilmslow Road Cycleway - Post scheme completion monitoring

Wie ist Fußverkehr betroffen?

- **Wo es eng wird:** muss Radverkehr wirklich zwischen die Fußgänger, d.h. die langsameren, geschickt werden?
- **Bisher nur unklare Lösungen für Blinde,** stark Sehbehinderte, oft auch nicht selbsterklärend lesbar für Kinder zu Fuß
- **Mehr Umweg zu Fuß** zu den Überwegen
- **„Recht des Schnelleren/Stärkeren“ ?** Subjektiv sicher „von 8 bis 88“ auf dem Rad“ jetzt zulasten **„von 3 bis 99 zu Fuß“**?

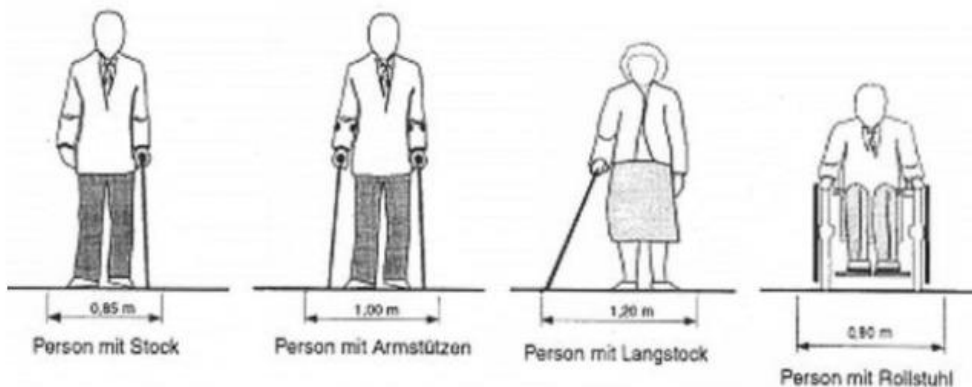
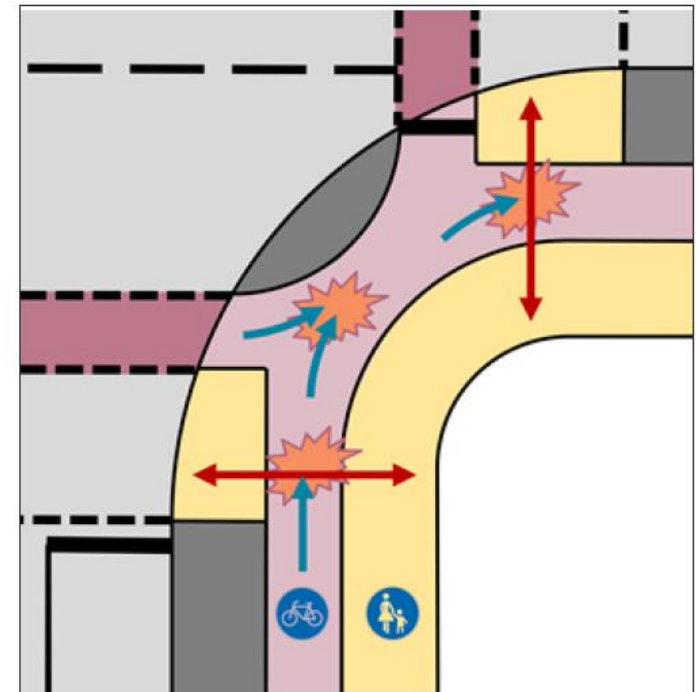


Abbildung 5 Übersicht notwendiger Breitenbedarfe mobilitätsbehinderter Menschen nach den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA (H BVA, 2017)



FGSV (Juni 2021): Ad-hoc-Arbeitspapier zu sog. „geschützten Kreuzungen“

Anforderungen zu Fuß und Lösungsansätze

- **Die Gehwege** (aus Gehflächen + Nebenbereichen) **ausreichend dimensioniert in Radverkehrsentswürfen definieren**, bei fehlenden Maßen Alternativen der Radverkehrsführung darstellen
- **Ausreichende Aufstellflächen zu Fuß vor der LSA sichern**
- **Radwegquerungen mit Zebrastreifen sichern** (StVO-/RFgÜ-Problem)
- **Bodenindikatoren und/oder kontrastierende Zonierung vorsehen**



In Frankreich,
Luxemburg

Abgesetzte Führung

Nicht wirklich neu:

viele Beispiele z.B. im Ruhrgebiet
noch erhalten bzw. inzwischen
erneuert (Gelsenkirchen-Buer)

**Erleichtert(e) den Kfz-Geradeaus-
Verkehr** bei haltendem
Rechtsabbieger, Signalisierung
Rad mit den Fußgängern

Deshalb bis in die 1990er ein
Teil der FGSV-ERA !



Sicherheitsmängel auch bei abgesetzter Führung

Beispiel aus Münster mit viel Platz und wenig Fußverkehr

Nicht ohne Unfälle
(Übungsbeispiel im
Difu-Kreuzungsseminar 2020)
– aber vrsl. mehrere andere
Schwachpunkte als die
Radverkehrsführung relevant.



„Recht auf Straße“ in Karlsruhe als neuer Fahrradhauptstadt

Hohe Akzeptanz der direkten Führung

(auch „RIM Radwege in Mittellage“)

Eine Frage der unterschiedlich
rücksichtsvollen Verkehrskultur ?
Oder eine Frage der neuen
Fahrbahnorientierung vs. der
alten Bordsteinradweg-Tradition
wie in Münster oder Bremen?



Wozu überhaupt eine direkte Führung?

„Fahrradweiche“ als Kapazitätsorientierung für alle Beteiligten



vorher



nachher

**Alternativ die „konfliktfreie Schaltung“: Getrennte LSA-Phasen für eindeutige Sicherheit (künftig nach RiLSA-Fortschreibung vorgegeben?)
Dann aber mit hohen Leichtigkeitseinbußen beim Radverkehr !**

Kritik an der direkten Führung aus der Bubble

Neue Ansätze für Unfallvermeidung an Kreuzungen sind sicherlich nötig, aber auf so einem Weg??

Die Fahrradweiche als „Mörderweiche“, „Todesstreifen“ abschaffen?

Und nun durch „Wunderlösung“, „Sichere-ADFC-Kreuzung“ ersetzen?



Gestellte Fotos: „Changing Cities“ (nach Tagespiegel)

Subjektive vs. effektive (objektive) Sicherheit?

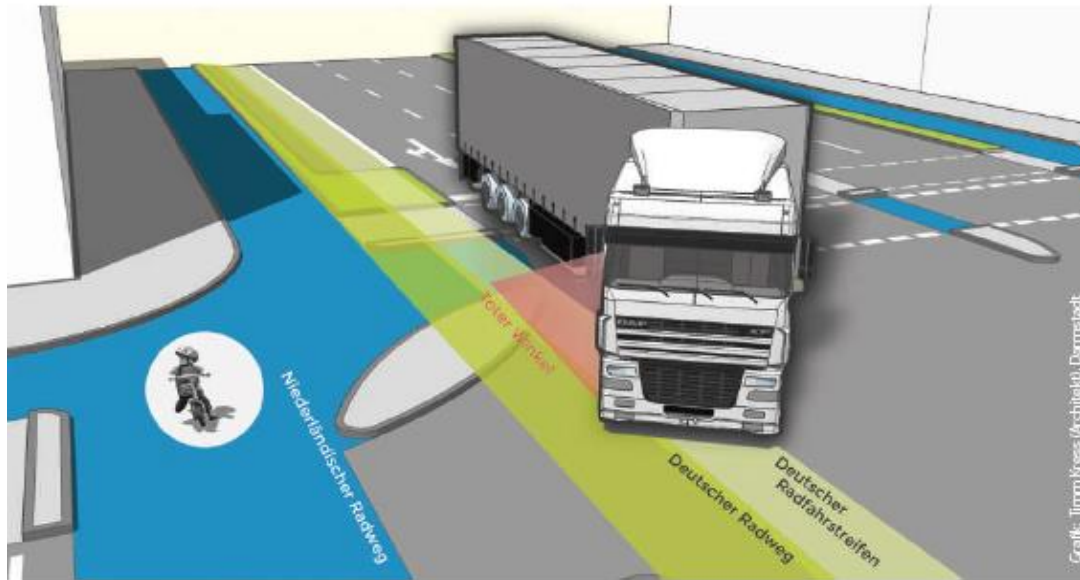
Stress beim Radfahren inzwischen gut messbar (HS-KA/KIT 2020)
– aber was ist mit dem Risiko aus kontra-intuitiven Unfällen?

		Objektiv / statistisch	
		Sicher	Unsicher
Subjektiv / erlebt	Sicher		Den Einzelnen unbekannte Unfallursachen
	Unsicher	Subjektive Hindernisse, Rad zu fahren	Bekannter Änderungs- bedarf

Verbindliche „Rezeptur“ per Ratsbeschluss/Radentscheid - ohne einen evidenten Sicherheitsgewinn über positives Bauchgefühl hinaus??

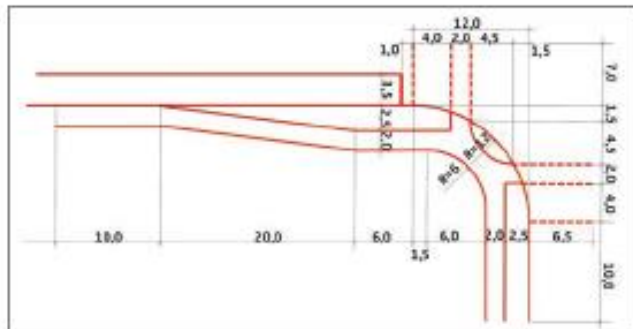
Fachstreit über abgesetzte Furten: Sichtbarkeitsberechnung vs. Lkw-Fahrversuche

Quelle: ADFC



Craik, Tirmm/Kress (Architekt), Darmstadt.

Quelle: GDV



Aufbau Fahrversuch



Tendenziell bessere Sichtverhältnisse

Straßenverkehrstechnik, Heft 5/2020, S. 313ff; Franke/Lampert (2020): „Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild.“

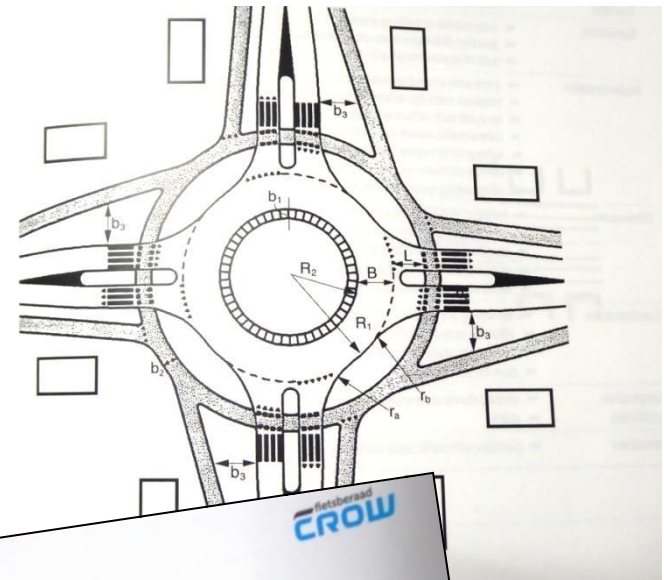
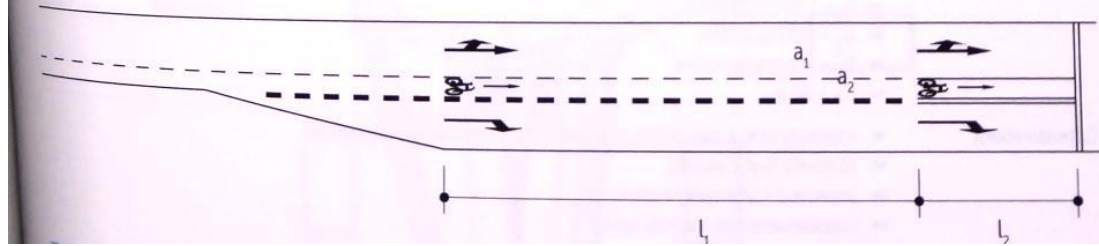
„Kreuzungen nach niederländischem Vorbild verschlechtern die Sicht für Lkw-Führende“

GKV-Unfallforschung kommunal Nr. 37 (2020) u.a. auch bei neuen LKW-Abbiegeassistenten!

Niederländisches CROW-Radverkehrs-Regelwerk

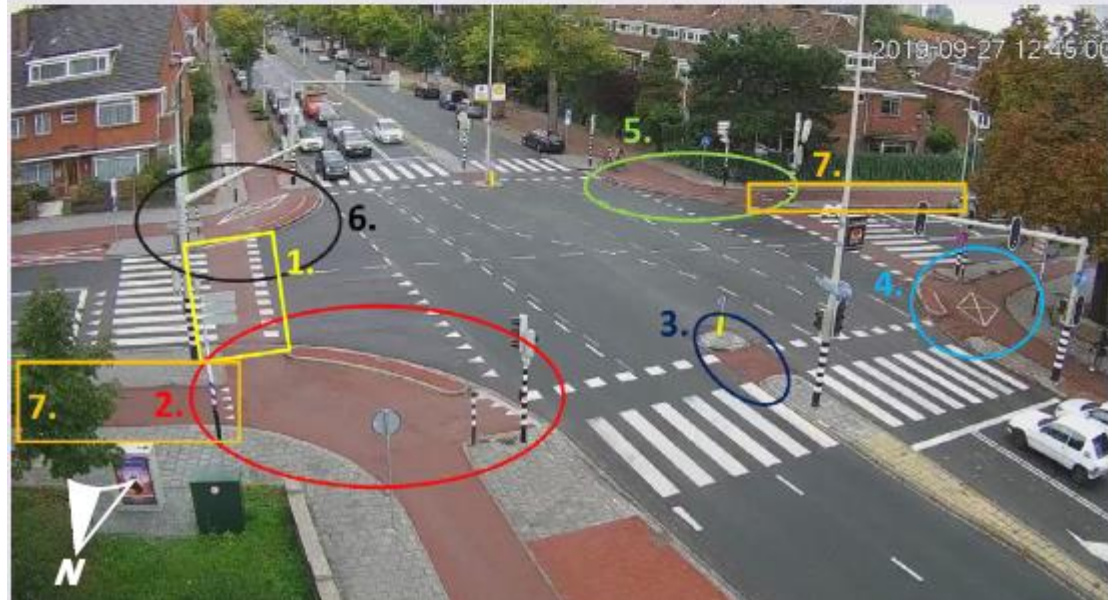
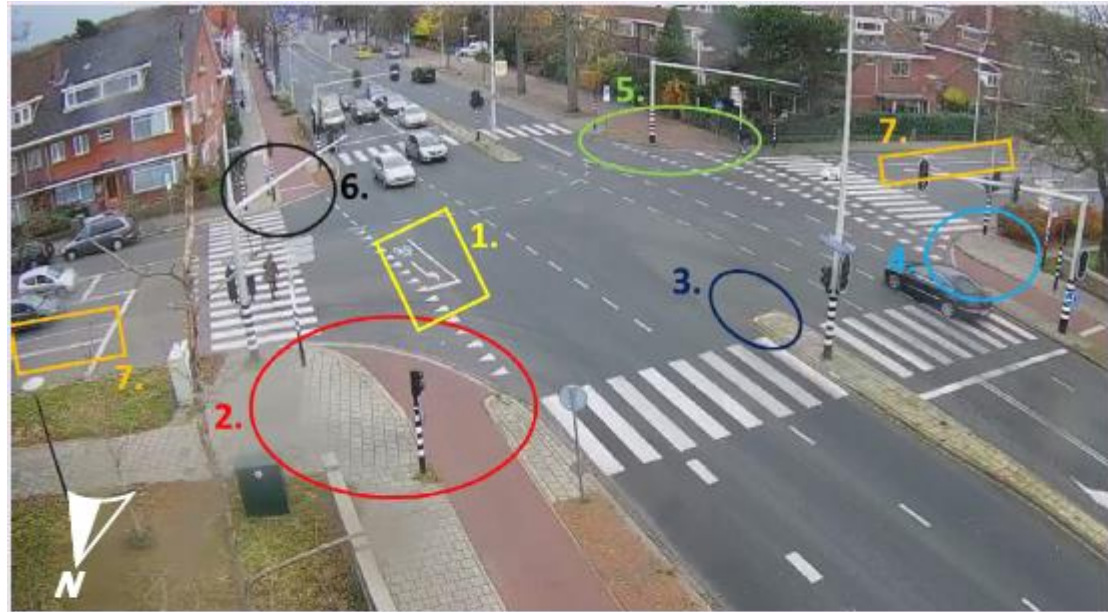
Keine explizite Empfehlung (außer größere Kreisel bzw. im großen „Autoregelwerk“)!

Function	<ul style="list-style-type: none"> safe weaving on the part of cyclists and cars
Application	<ul style="list-style-type: none"> junction in distributor road in built-up areas cycle lane a lot of conflict between cyclists going straight on and motorized traffic turning right
Implementation	<ul style="list-style-type: none"> where lots of cyclists are turning right, perhaps consider a cycle lane in the right-turn box as well cycle lane preferably in red
Dimensions	<ul style="list-style-type: none"> a_1 = lane marking stripe 1-1, 0.10 m wide, transitioning to continuous stripe a_2 = lane marking stripe 1-1, 0.30 m wide, transitioning to double continuous stripe, 3×0.10 m l_1 = 15 to 30 (50) m l_2 = 10 m
Considerations	<ul style="list-style-type: none"> no conflict on junction weaving is perceived to be awkward and unsafe
Combination possibilities	<ul style="list-style-type: none"> lane for cyclists should be in a different colour and/or texture (e.g. red asphalt)
Alternatives	<ul style="list-style-type: none"> convert junction to roundabout segregated cycle path: see V16

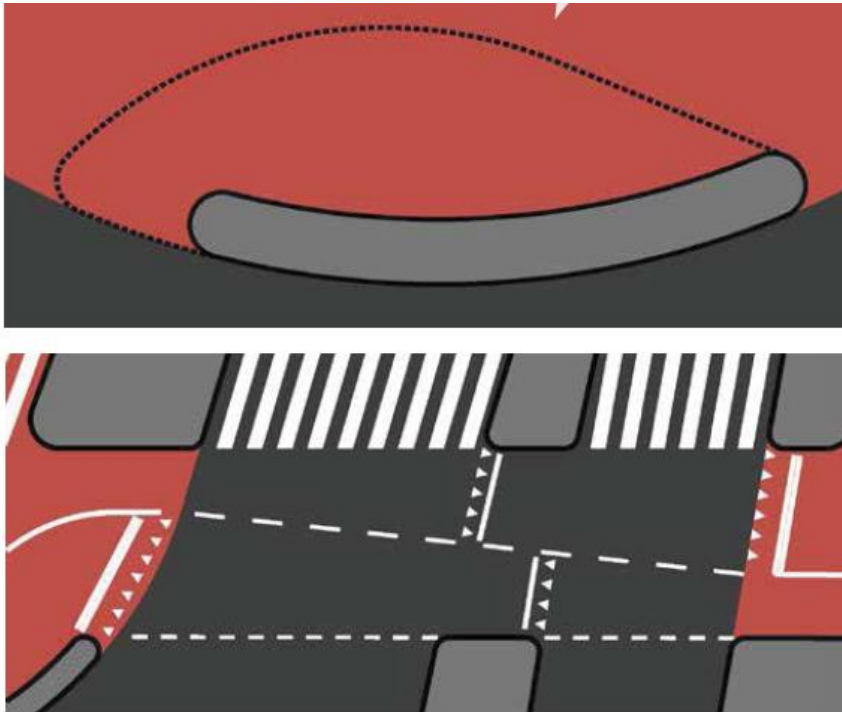


Erste Evaluierungen

**Aber genau
hinschauen, was
vorher / nachher
die Situation und
die Veränderung
ausmachte**



Instrumentarium für sehr hohe Radfrequenz an innovativen Radwegeknoten: „Kartoffelsack“



Stadt Amsterdam, Tour de Force NL

Diskussion beim niederländischen Fietsersbond

Jahrestagung 2020: „Fahrrad als Glücksmaschine 2040“ statt Angstkampagnen

>> **Rad fahren im Flow** - zwischen Langeweile und friedlicher Interaktion mit anderen (und nicht alles am „Recht des Schnelleren“ festmachen)

FIETS
VISIE
2040



Ein vorläufiges Fazit - zur Diskussion

- **Fuß und Rad auf gemeinsamer Fläche nur mit ausreichendem Platz** am Knoten – d.h. als Ausnahme, die innerorts zulasten des Fußverkehrs geht.
- **Wegen der subjektiven Sicherheit zu Fuß** den Radverkehr nicht auf dem Gehweg führen –als die Regel.
- **Verkehrsklima: Über langsames Radfahren reden**, immer wenn auf dem Rad bei „Fußgängern zu Gast“
- **Mischung mit langsamem Kfz-Verkehr** als rücksichtsvolle Alternative bei künftig Tempo 30 als Regel-Stadttempo nicht vergessen.
- **Wissensdefizite über die Einschränkungen zu Fuß** bei (Rad-) „geschützten“ Kreuzungen; Barrierefrei-Standards bisher kaum dargestellt.
- **Vielschichtigkeit der Unfallursachen:** bei den Kreuzungen genau hinsehen, was tatsächlich der Effekt der abgesetzten Führung ist.
- **Konkrete Furcht beurteilen lernen - anstatt mit diffuser Angst zu leben.** Verhaltensprävention (Bildung) ergänzt Verhältnisprävention (Infrastruktur).

Danke fürs Zuhören.

Jörg Thiemann-Linden
Stadt- und Verkehrsplaner (SRL)
büro thiemann-linden stadt & mobilität

Carl-Justi-Str. 21, 53121 Bonn
0177 - 590 2053, 0228 – 260 42 301
thiemann-linden@gmx.de

