

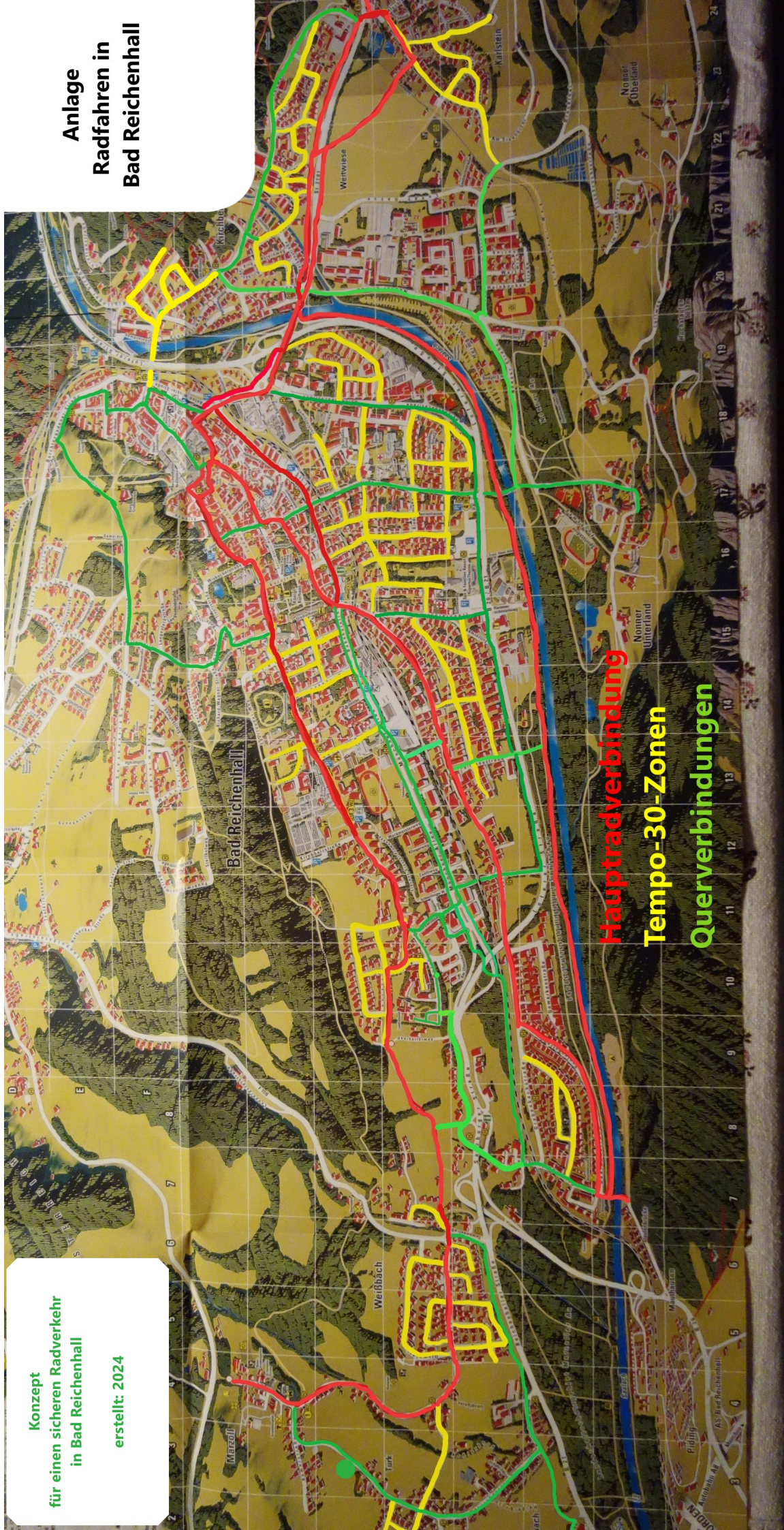


**Radfahren in Bad Reichenhall
sicher und bequem**

**Konzept
für einen sicheren Radverkehr
in Bad Reichenhall**

erstellt: 2024

**Anlage
Radfahren in
Bad Reichenhall**



Hauptradverbindung

Tempo-30-Zonen

Querverbindungen

Radverkehr in Bad Reichenhall

Vorbemerkung

Die Bedingungen des Radverkehrs in Bad Reichenhall zu verbessern ist im Stadtrat und der Verwaltung unstrittig und wird mehrheitlich von der Bevölkerung gewünscht. Die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2020 liefert die Voraussetzungen für mehr und sicheren Radverkehr. Der Gesetzgeber bietet den Kommunen die Möglichkeit, an Stelle einzelner ausgewiesener Radwege das gesamte Verkehrsnetz fahrradtauglich zu machen. Die Umsetzung bietet sich auch in Bad Reichenhall an.

Das Ziel, mehr und sicheren Radverkehr zu erreichen, setzt voraus, dem Radfahrer mehr Platz einzuräumen und den Autoverkehr zu verlangsamen. Die Umsetzung wird nur gelingen, wenn es dazu im Stadtrat eine breite Mehrheit gibt und in der Verwaltung entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Die Bevölkerung sollte bei der Umsetzung stets ausreichend informiert und laufend mit einbezogen werden.

Die Voraussetzung für ein attraktives Radwegnetz sind gegeben. Es existiert bereits eine Vielzahl von Radwegen und durch die bestehenden Tempo-30-Zonen sind wesentliche Teile Reichenhalls bereits fahrradfreundlich gestaltet. Die Straßen und Gehwege sind breit genug, um für Radfahrer so viel Platz wie nötig zu schaffen und gleichzeitig die überwiegende Anzahl der Parkplätze zu erhalten.

In der Bevölkerung ist die Bereitschaft, auf's Rad umzusteigen vorhanden und durch den Fahrradboom der letzten Jahre weiter gestiegen. Weil die Stadt Bad Reichenhall eine markante Längsausrichtung hat, bilden Längsachsen die Hauptverbindungen bzw. das Gerüst des Radwegnetzes. Daraus ergeben sich zwangsläufig die zu schaffenden Querverbindungen.

Mit der Vorlage eines Netzplanes und der Ausarbeitung des Maßnahmenkataloges möchte die Radverkehrsinitiative eine Diskussionsgrundlage liefern und einen Anstoß dafür geben, Bad Reichenhall fahrradfreundlich zu machen. Die Ausarbeitungen der Initiative sind fachmännisch noch zu prüfen und evtl. auszubauen.

Bad Reichenhall im Oktober 2024
Ulrich Scheuerl

Radeln in Reichenhall: Für jede Straße gibt es eine Lösung



„Radfahrer frei“

Hier können Radfahrer den Gehsteig benutzen, müssen aber Rücksicht auf Fußgänger nehmen.
Gegebenfalls sogar absteigen!



„gemeinsamer Fuß- und Radweg“.

Radfahrer und Fußgänger sind gleichberechtigt.
Breite 2,50 m - 3,50 m je nach Benutzungsfrequenz.
Rücksichtnahme!!!



„getrennter Fuß- und Radweg“

Hier hat der Radfahrer seinen markierten Bereich.
Breite 3,50 m bis 4,50 m je nach Frequenz.



Frühlingstraße: Mehrzweckstreifen für Radfahrer

„Radstreifen oder Mehrzweckstreifen“

Der Radstreifen kann auch von Pkw's benutzt werden. Sind Radler unterwegs, müssen Autofahrer dahinter bleiben und können nur überholen, wenn es der Gegenverkehr zulässt.



Kanalbrücke Radweg nach Karlstain

„Radweg mit durchgezogener Linie“

Der Radweg ist dem Radfahrer vorbehalten.
Er darf von Autos weder befahren noch zugeparkt werden.



„Fahrradstraßen und Fahrradzonen“

Hier sind die Radler besonders geschützt.
Autofahrer müssen langsam fahren und bei Gegenverkehr dahinter bleiben.
Tempo 30 gilt nur, wenn keine Radfahrer unterwegs sind.

**Maßnahmenkatalog
zum Netzplan der Radverbindungen
in Bad Reichenhall**

erstellt: Radinitiative Bad Reichenhall 2024

1. Verbindung Marzoll – Weißbach - Rathausplatz:

Ab Schloßberg: Römerstraße – Grenzlandstraße- Mühlenstraße – Feldweg bis Froschhamer Weg – Mayerhofstraße – Marzoller Weg – Salzburgerstraße – Heilingbrunnerstraße – Lindenplatz – Salinenstraße – Rathausplatz.

Maßnahmenkatalog

- **Ab Schloßberghof** werden die Schloßbergstraße, Römerstraße und die gesamte Grenzlandstraße so verbreitert dass beidseitig ein Radweg angelegt werden kann oder, falls eine Verbreiterung nicht möglich ist, mit Radstreifen markiert.
- Die **Überquerung der BGL 4** hinein in die Mühlenstraße ist sehr problematisch und für Radfahrer gefährlich. Diese **Gefahrenstelle** ist bald zu bereinigen. Evtl. nur aufwändig zu lösen!
- Der **Radweg** von der Mühlenstraße **zum LRA** hat eine kurze steile Auf- bzw. Abfahrt. Die Abfahrt sollte mit einem Gefahrenschild rotes Dreieck mit Ausrufezeichen (Gefälle) versehen werden.
- Der Radweg von der Mühlenstraße bis zum Landratsamt sollte mit **Solarlampen**, insektenschonend abgeblendet, beleuchtet werden.
- Ab LRA bzw. Marzoller Weg wird die **Salzburger Straße** in voller Länge in eine Radverkehrsstraße umgewandelt. Vordringlich!! (Schulen und Kindertageseinrichtungen).
- Die Durchfahrt der **Fußgängerzone** über Heilingbrunnerstr. bis Rathausplatz bleibt unverändert.

Ergänzung - Vom **Grenzübergang Walserberg** besteht eine Radwegverbindung bis zum Überweg BGL4/Mühlenstraße. Der Radweg erfordert keine Maßnahmen (ev. Unterführung BAB beleuchten)

Fazit: Nur wenige Maßnahmen sind erforderlich und können kurzfristig und kostengünstig verwirklicht werden. Wichtig und vordringlich ist die Querung BGL 4 / Mühlenstraße.



2. Verbindung Piding – Rathausplatz/Stachus:

Von der Staufenbrücke kommend durch die kaum befahrene Saalachstraße in die Grabenbachstraße und in der Folge durch die gesamte Frühlingstraße bis zur Ampel beim Kurgastzentrum. Über die Ampel geradeaus drüber in die Bahnhofstraße. Dann links in die Poststraße bis zum Rathausplatz

Maßnahmenkatalog:

Saalachstraße: kaum Verkehr/ideal für Radfahrer!

Grabenbachstraße: 7,50 m breit. Hier bietet sich beidseitig ein relativ breiter Radweg an. Die gelegentlich parkenden Autos (Anwohner/Besucher) können hier nicht mehr abgestellt werden oder die Stadt schafft ersatzweise auf der rechten Straßenseite eine ausreichende Parkbucht.

Frühlingstraße: Die gesamte Frühlingstraße bis zum Beginn der Tempo-30-Zone bekommt beidseitig einen Mehrzweckstreifen. Die Parkplätze fallen weg, mit Ausnahme von anzulegenden Parkbuchten (z.B. für die Reihenhäuser ab Häuslstraße auswärts). Die Tempo 30 Zone wird zur Fahrradzone umgewandelt.

Der **Ampelübergang** von der Frühling- in die Bahnhofstr. wird radlerfreundlicher gestaltet.

In der **Bahnhofstraße** sind jetzt nach der Umgestaltung keine Maßnahmen erforderlich

Von der Bahnhofstraße bis zum **Rathausplatz** sind keine Änderungen erforderlich.

Ergänzung: statt Überquerung der Innsbruckerstraße hinein in die Bahnhofstraße haben Radfahrer aus Richtung Piding auch die Möglichkeit durch noch zu schaffende Radwege (Wittelsbacherstr./Innsbruckerstr.) zum Stachus zu fahren

Fazit: Einige Parkbuchten wären zu schaffen. Solche gibt es beispielhaft bereits in der Kurfürstenstraße. Die Anlage von Parkbuchten ist nicht sehr aufwändig. Damit ist die gesamte Radverbindung Piding – Rathausplatz gut machbar, nicht teuer und es fallen keine Parkplätze weg.



3. Verbindung Thumsee - Karlstein – Kretabrücke–Rathausplatz

Diese Verbindung führt vom Thumsee auf dem Radweg (einseitig) hinunter nach Karlstein und dann entweder rechts entlang der St2101 oder links durch die Siedlung quer über die Weitwiese zum beidseitigen Radweg über die Kretabrücke. Nach dem Salinenkreisel führt ein Radweg links an der Saline vorbei und rechts ein gemeinsamer Fuß- und Radweg bis vor zum Stachus.

Maßnahmenkatalog:

- Einfahrt Schmalschlägerstr. Thumseestr. problematisch.
Vorschlag: farbliche Kennzeichnung Querung
- Querung bei Ampelanlage Karlstein reicht aus, aber Ampelintervalle verkürzen.
- Der Radweg südlich, also rechts der St 2101 reicht aus;
- Der Radweg nördlich, also durch die Siedlung reicht aus,
- Unterquerung St 2101: die Barrieren zum verlangsamte Durchfahren sind sachgerecht angebracht
- Über die Kretabrücke ist der Radweg schmal und sollten verbreitert werden
- Kreisverkehr neue Saline: Vorrang Kreisverkehr unklar; **Gefahrenpotenzial**

Radweg von Kreisverkehr in die Stadt:

Westlich Reichenbachstr. - B20 befindet sich ein schmaler Gehweg (Konflikt mit Fußgängern!). Vor der Bahnüberführung überqueren viele Radler die B 20 um zur Ampel zu kommen. Sehr gefährlich! Besser: Nach der Bahnüberführung wird für die Fußgänger und Radfahrer ein sicherer Überweg über die B 20 zum Ampelüberweg geschaffen.

Östlich Reichenbachstr. - B20: - auf zu schmalen Gehweg entlang Salinenzaun zwischen dem Kreisverkehr bis zur Unterführung vom Stachus häufig Konflikt mit Fussgängern! **Gefahrenpotenzial**. Vorschlag: Radweg zulasten Saline von Fussweg trennen und verbreitern

- Maßnahme: der Fußweg in der Kammerbotenstraße kann evtl. mit „Radfahrer frei“ statt „Radfahrer absteigen“ beschildert werden.

Fazit: Die Radverbindung zwischen dem Rathausplatz und dem Thumsee besteht durchgängig. Die gefährlichen Problemstellen am Stachus, beim Salinenkreisel und der Ampelkreuzung beim Kaitl müssen aber dringend gelöst werden.



4. Verbindung Piding – Karlstein:

Von der Staufenbrücke führt der Radweg entlang der Saalach- Abschleifer auf die Kretabrücke – Radweg neben St 2101 durch die Siedlung Karlstein – Staufenstraße – Schmalschlägerstraße - zum Radweg hinauf zum Thumsee. Diese Verbindung besteht bereits entlang der Saalach durchgehend von der Staufenbrücke bis nach Karlstein bzw. bis zum Thumsee.

Maßnahmenkatalog:

Richtung Karlstein ist beim Abschleifer von der Saalach auf die Kretabrücke eine fürs Rad geeignete Markierung vom Ende der Auffahrt bis zum Radstreifen auf der Kretabrücke (ca. 30 m) zu schaffen.

Entlang der St 2101 könnte (zusätzlich zum Radweg durch die Siedlung Karlstein) der straßenbegleitende Radweg bis zur Ampel beim Kaitl weitergeführt werden.

Die Kreuzung beim Kaitl bzw. Ausfahrt Schmalschlägerstraße beim Kaitl ist sehr gefährlich für die Radfahrer zum Thumsee und vom Thumsee kommend. Diese Stelle ist vordringlich zu machen.

Richtung Piding ist einzig am Ende der Kretabrücke rechts hinab zur Saalach eine Hinweisbeschilderung für Radfahrer anzubringen und evtl. die Abfahrt zum Radweg so zu führen, daß sie nicht so steil ist.

Fazit: Diese Verbindung ist durchgehend und ausreichend. Der Kreuzungsbereich beim Kaitl ist eine Gefahrenstelle, die kurzfristig gelöst werden muß.



5. Verbindung Karlstein – Stadt über Thumseestr./Luitpoldbrücke

Diese Verbindung führt über die wenig befahrene Thumseestraße entlang dem Seniorenheim zur Luitpoldbrücke und durch die Unterführung (B21 + Bahn) in die Anton Winklerstraße bis zur Kammerbotenstraße bzw. Rathausplatz.

Maßnahmenkatalog:

Thumseestr. bis Altenheim Kirchberg Ortsinnenstr. (50 kmh!). Schnelle Autos.

Kein Gehsteig (Ausnahme: neue Brücke), kein Radweg. **Gefahrenpotenzial**

- Vorschlag: ab **Ampel Karlstein** bis zum Altenheim beidseitig Fahrradstreifen

- **Ab Altenheim Kirchberg** Richtung Stadt ist die Thumseestr. eng. Parkstreifen auf rechter Strassenseite in Richtung Stadt engt weiter ein. **Gefahrenpotenzial**

- Vorschlag: Fahrradstraße ab Altenheim bis zur Unterführung nach der Luitpoldbrücke

Ab Luitpoldbrücke bis Stachus:

Ende Luitpoldbrücke: Keine Sicherung der Querung für Radfahrer aus der Unterführung in Richtung Karlstein **Gefahrenpotenzial:**

Unterführung unter Bahnlinie und B21 zu schmal, häufig Konflikt mit anderen Radfahrern (Gegenrichtung) und mit Fussgängern. Gefahrenpotenzial: Lösung ?

Nach Unterführung Ausfahrt Richtung Nikolauskirche keine ausreichende Weiterführung. **Entweder** Radfahrer auf Winkler-Str. – B20 bis Einfahrt in Parkplatz Nikolaiweg **oder** als gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der Nikolauskirche bis zur Einfahrt in die Kammerbotenstraße (bzw. bis zur Ampel am Stachus)

Fazit: Diese Verbindung sicher und fahrradfreundlich zu machen ist ehrgeizig. Die Thumseestraße bis zum Altenheim sollte beidseitig einen Mehrzweckstreifen bekommen. Ab dem Altenheim bis zur Luitpoldbrücke wäre eine Fahrradstraße optimal. Beides (Fahrradstreifen und Fahrradstraße) würde den Autoverkehr gewünscht verlangsamen. Die Unterführung der B20 ist problematisch und muss sicherer gemacht werden.



6. Verbindung Nonn – Kurfürstenstraße - Kaiserplatz

Verlauf: Nonn – Nonner Steg – Kurfürstenstraße – Liebigstraße – Kaiserplatz

Maßnahmenkatalog:

- In Nonn sind wegen dem geringen Verkehr keine Maßnahmen erforderlich.
- Der Nonner Steg (Breite 2,70) wird für den Radverkehr freigegeben. Das Gelände des Steges muß dafür etwas erhöht werden
- Die gesamte Kurfürstenstraße und Liebigstr. werden von der Umgehungsstr. bis zum Kaiserplatz beidseitig mit einem Mehrzweckstreifen markiert. Kein Parkplatz fällt dadurch weg.

Fazit: Die Kurfürstenstraße eignet sich sehr für einen Mehrzweckstreifen. Die Fahrbahnbreite beträgt 6 m. Alle bestehenden Parkplätze befinden sich neben der Fahrbahn (Parkbuchten). Und in der Kurfürstenstraße wird allgemein zu schnell gefahren. Diese Verbindung ist billig und schnell umsetzbar.



7. Verbindung vom Bichlmeier - Galgenwald – Bahnhof

Diese Verbindung führt auf dem Radweg vom Bichlmeier Richtung Innenstadt durch den Galgenwald, dann beidseitig durch die Münchner Allee auf dem Gehsteig bis zur Sporthalle. Ab Sporthalle bis zum Bahnhof beidseitig auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg.

Maßnahmenkatalog:

Der Radweg vom **Bichlmeier** bis zum Beginn der Münchner Allee besteht bereits als gemeinsamer Fuß- und Radweg und ist 3 m breit.

Die gesamte **Münchner Allee** hat beidseitig einen 3 m breiten Gehsteig. Diesen könnte man um einen Meter verbreitern und durch einen Trennungstreifen je einen für die Fußgänger und einen für die Radfahrer schaffen.

Von der **Sporthalle** bis zum Bahnhof kann beidseitig der neu geschaffene gemeinsame Fuß- und Radweg genutzt werden.

Fazit: Eine sehr einfache Maßnahme, kostengünstig und schnell zu machen. Eine ideale Verbindung aus Piding zu den Schulen und zum Bahnhof.



8. Wittelsbacherstraße - Innsbruckerstraße

Auf der Nordsüdachse der Teilabschnitt ab Einfahrt Frühlingstraße über die Innsbruckerstraße bis zum Stachus.

Maßnahmenkatalog

- In gesamter Länge werden die **Parkplätze** aufgegeben und beidseitig werden großzügige Radwege markiert.

Bei den Kreuzungen an der Sparkasse, Kurfürsten-/Liebigstraße, ins Angerl und hinein zum Wörgötterplatz werden radverkehrssichere **Abbiegespuren** angebracht.

Fazit: Dieses Teilstück der Nordsüdachse ist notwendig für ein vollständiges Radverkehrsnetz und wird heute schon, trotz der Gefahren, von Radfahrern auch ohne Radwege rege genutzt.

Die Straßenbreite ist mehr als ausreichend und mit dem großen und relativ wenig frequentierten Parkplatz an der Innsbruckerstraße wird dem Autofahrer eine großzügige und zumutbare Alternative geboten. Das Zentrum ist in unmittelbarer Nähe und mit ein paar Schritten zu erreichen.



Einzelmaßnahmen

- Die **Vogelthennstraße** als Verbindung von der Frühlingstraße zum Radweg an der Saalach wird zur Fahrradstraße (dadurch Erhalt der Parkplätze). Alternativ könnten die einseitig bestehenden Parkmöglichkeiten zur Parkbucht umgewandelt werden. Die restliche Straßenbreite ist ausreichend für beidseitige Mehrzweckstreifen.
- Die **Johann Häuslstraße** sollte als Querverbindung zwischen dem Radweg an der Umgehungstraße und der Frühlingstraße bzw. Münchner Allee beidseitig mit einem Mehrzweckstreifen versehen werden
- Die **Untersbergstraße** wird als Verbindung zwischen Römerstraße in Marzoll und dem Radweg entlang der B 21 beidseitig mit einem Mehrzweckstreifen versehen. Keine Parkproblematik! Anwohner parken auf ihren Grundstücken.
- Die **Raintalstraße**, die ebenfalls nicht von Anwohnern zum Parken benutzt wird, kann entweder in die Tempo-30-Zone eingegliedert oder beidseitig mit Mehrzweckstreifen markiert werden.
- Die **Teisendorferstraße** als Verbindung von der Staufnbrücke zum LRA ist bis zur Grabenbachstraße Tempo-30-Zone, danach sollte die bereits ausgewiesene Radverbindung Richtung LRA beidseitig mit einem Mehrzweckstreifen versehen werden.
- **Die Nonner Straße** wird eine Verbindungsstrecke zwischen der Thumseestraße (Altenheim) und der von Martiusstraße in Karlstein. Das erfolgt durch beidseitige Markierung mit einem Mehrzweckstreifen.
- An allen Ampelanlagen werden nach den Möglichkeiten der StVO **Grünpfeile** zum bevorrechtigten Abbiegen für Radfahrer angebracht.
- Möglichst alle **Einbahnstraßen** werden mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ und dem entsprechenden Zusatzschild in der Gegenrichtung ausgestattet.
- **Einmündungen und Straßenüberquerungen** ohne Ampel werden mit „Achtung Radverkehr“, also rotes Dreieck mit Fahrrad versehen.

Unfallgefahr Kreuzungen

Kreuzungen und Einmündungen sind für Radfahrer besonders gefährlich. Hier passieren im Stadtverkehr die meisten Unfälle. Oftmals sehr schwere. Um Kreuzungen und Einmündungen sicherer zu machen, gibt es viele Möglichkeiten und bereits gute Erfahrungen in anderen Städten.

Die gefährlichen Situationen kennt jeder Radfahrer. Wenn Autos und LKW's rechts abbiegen, kann man als Radfahrer nur hoffen, gesehen zu werden. Und für Linksabbieger sind Kreuzungen, mit oder ohne Ampel, immer gefährlich. Für jede dieser Gefahren bieten sich Lösungen an.

Ein Beispiel: die „aufgeweitete Radaufstellung“ an Ampelkreuzungen. Bei diesem Modell gibt es auf der Straße vor der Haltelinie für Autofahrer einen oft farblich markierten Bereich, in dem die Radfahrer auf die grüne Ampel warten – um dann gut sichtbar für den nachfolgenden Verkehr zuerst in die Kreuzung einfahren zu können.



Wenn der Radverkehr in Bad Reichenhall sicherer gemacht und selbst für Kinder geeignet sein soll, ist die Stadt gefordert, für jede Kreuzung eine spezielle Lösung zu finden. Nur so ist es möglich, mehr Radfahrer gewinnen zu können.

Dooring- Unfälle verhindern

Dooring-Unfälle:

So werden Verkehrsunfälle genannt, bei denen Autofahrer durch das Öffnen der Autotür Radfahrende zum Sturz bringen. Der Anteil der Dooring-Unfälle liegt bei weniger als 10 % aller Fahrradunfälle, führt aber sehr häufig zu schweren und mitunter auch tödlichen Verletzungen.



Um solche Unfälle zu verhindern, sollten Radfahrende einen Sicherheitsabstand von ca. 80 cm zu parkenden oder haltenden Kraftfahrzeugen einhalten.

Das folgende Bild zeigt, wie das aussehen könnte



Weitere Maßnahmen

Information und Kommunikation

Radfahren beginnt im Kopf. Für das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad braucht es viel Bewusstseinsbildung und Werbung für das Radfahren. Die gegenseitige Akzeptanz der Verkehrsarten ist durch laufende Kampagnen zu fördern.

Personelle und finanzielle Voraussetzungen schaffen

In der Verwaltung der Stadt wird eine feste Zuständigkeit, z.B. als Halbtagsstelle, gebildet. Diese ist entsprechend zu schulen und nach Möglichkeit durch einen „passionierten Radler“ zu besetzen.

Zur Umsetzung einer sicheren Radwegeninfrastruktur sind in den städtischen Haushalt der nächsten Jahre entsprechende Mittel einzuplanen. Nach Erfahrungen anderer Städte ist mindestens ein Betrag von 10 Euro pro Einwohner jährlich zu veranschlagen. Nicht darin enthalten sind teure Sonderbaumaßnahmen.

Fahrradkultur

Erstellung eines Konzepts, um die Fahrradkultur in der Stadt zu fördern, um den Radverkehr im Tourismus zu fördern, um das Thema Radverkehr und Gesundheit zu verknüpfen, um Veranstaltungen mit der Polizei (Sicherheit) und ähnliches zu organisieren.

Radabstellplätze

Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und bei den Bahnhaltstellen gibt es noch nicht in ausreichendem Maß. Verbesserungsmöglichkeiten gibt es in den Wohnbereichen, bei Betrieben und im Zentrum der Stadt. Deshalb ist eine Analyse der bestehenden Abstellplätze erforderlich und Bereiche mit hohem Bedarf festzustellen.

Beschilderung

Für die Beschilderung der Radverbindungen wird von der Stadt ein Konzept erstellt. Für die weiterführenden Verbindungen nach Bayer. Gmain/Berchtesgaden, nach Salzburg, nach Piding/Freilassing und nach Unken/Lofer werden gesonderte und für Auswärtige geeignete Beschilderungen installiert.

Umwandlung Tempo-30-Zonen in Fahrradzonen

Alle bestehenden Tempo-30-Zonen (im Netzplan gelb markiert) werden entsprechend der neuen StVO (§ 45, Abs. 1i, Satz 1) in Fahrradzonen umgewandelt. Sie sind ausreichend zu beschildern und auf dem Asphalt zu markieren. Damit sind die Mehrzahl der Wohnbereiche beruhigt und radverkehrstauglich

Die Verwaltung erstellt eine Prioritätenliste für die Umsetzung der Maßnahmen

StVO-Novelle 2020

Die Idee dahinter

1. Die Idee:

Mit der neuen StVO bietet der Gesetzgeber den Kommunen die Möglichkeit, ihr gesamtes Verkehrsnetz fahrradtauglich zu machen. Bloß ein Radwegenetz zu schaffen, war gestern. Die Zukunft ist, Radfahrer sollen alle Straßen sicher benutzen können.

2. Die Instrumente:

Diverse neue Paragraphen in der StVO, die den Straßenverkehrsbehörden die nötigen Möglichkeiten schaffen. Neue Verkehrsschilder, deren Nichteinhaltung mit empfindlichen Strafen geahndet werden können. Und: mehr Kontrollen.

3. Die Umsetzung:

Die Wohnbereiche und die bereits eingeführten Tempo-30-Zonen werden in Fahrradzonen umgewandelt. Die Rechte für Radfahrer in der Fahrradzone sind umfassend: Nebeneinander fahren erlaubt, Radfahrer bestimmen das Tempo und können nur im Abstand von 1,50 m überholt werden. Und „Fahrradzone“ wird in regelmäßigen Abständen auf dem Straßenteerbelag markiert.

Die Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen werden durch abmarkierte Mehrzweckstreifen oder abgesetzte Radwege fahrradtauglich gemacht.

Die Kreuzungsbereiche der Hauptstraßen werden übersichtlich gestaltet und für rechtsabbiegende Radler beschleunigt.

4. Langsamer und sicherer:

abmarkierte Radstreifen sind das wichtigste Instrument zu mehr und sicherem Radverkehr. Solche Radstreifen machen die Straßen in der Stadt nicht schmaler, sondern langsamer.

Mehr von uns, die öfter mal mit dem Radl fahren und weniger Autos, die in der Stadt oft zu schnell sind. Das ist die Idee!

Anhang

1. Staatliches Förderprogramm zur Finanzierung:

Der Bund und die Ländern stellen für die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur derzeit relativ großzügig finanzielle Mittel zur Verfügung, mit deren Hilfe die Stadt viele der genannten Maßnahme auch im Rahmen ihrer begrenzten Möglichkeiten finanzieren könnte.

2. Anlass:

Der Radwegnetzplan sowie die einzelnen Maßnahmen wurden im Jahr 2020 nach der Novelle der StVO zu Gunsten von mehr Radverkehr erstellt. Die Überarbeitung in 2024 erfolgte auf Grund der Ergebnisse von ISEK, die explizit ein solches Konzept, das von der Stadt in Auftrag gegeben werden müsste, vorsehen

