

**Änderungsantrag für den
Umweltausschuss am 29.08.2017**

Göttingen, 24.08.2017

**Änderungsantrag zum Antrag
B90/Grüne: "Grundsatzbeschluss zur Oberflächenqualität von Radverkehrsanlagen"**

Der Rat möge ergänzend beschließen:

1. Auch **nichtasphaltierter Untergrund** kann für hochbordige Radverkehrsanlagen verwendet werden, wenn dies sinnvoll erscheint.
2. Als **Best Practice-Beispiel** für innerstädtische Anlagen kann der Abschnitt an der Reinhäuser Landstraße Riemannstraße - Schillerstraße - Dürrstraße - Reinholdstraße (südliche Fahrtrichtung) herangezogen werden, mit folgenden Einschränkungen bzw. Spezifikationen:
 - 2a - **Parkende Kfz** müssen zum Radweg einen Abstand von mindestens 1 Meter aufweisen. 30-50 cm an der Beifahrertüre vorbeizufahren ist nicht akzeptabel. Sollte der Abstand nicht realisierbar sein, entfällt der Stellplatz, oder die Kfz-Fahrbahn wird entsprechend enger.
 - 2b - **Verschwenkungen** müssen der zu erwartenden Fahrgeschwindigkeit Rechnung tragen und so bemessen sein, dass auch bei nasser Fahrbahn Zweiräder bei üblicher Geschwindigkeit nicht die Radverkehrsanlage verlassen.
Bei bergab führenden Strecken muss der Kurvenradius weiter bemessen sein, bei bergauf führenden Strecken kann er enger als in der Ebene sein.
 - 2c - Die **Übergänge zu Fahrbahnen an Nebenstraßen** müssen in einer Weise ebenerdig angelegt werden, dass auch bei einem mit der zu erwartenden Fahrgeschwindigkeit fahrenden Fahrrad keine Erschütterung spürbar ist.
 - 2d - Bei Einfahrten auf Privatgrundstücke ist eine hügelartige Führung des Radweges zu vermeiden.

2e - Bei Nebenstraßen und Grundstückseinfahrten, die mit einer Bordsteinstruktur von der Hauptstraße abgegrenzt werden, ist der Bordstein auf der gesamten Breite der Zufahrt/Einfahrt ebenerdig zu halten. Die Bordsteinstruktur zwischen Hauptstraßenfahrbahn und Nebenstraße bzw. Einfahrt muss sichtbar, darf aber nicht taktil spürbar sein.

Begründung/Erläuterung:

Der Änderungsantrag hat wie der Hauptantrag eine höhere Qualität neugebauter Radverkehrsanlagen zum Ziel. Dadurch soll die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit und Sicherheit im Radverkehr erhöht werden. Er versteht sich Beitrag zum Erreichen der Zielsetzungen des Klimaplanes Verkehrsentwicklung (beschlossen im Rat am 30.1.2015).

zu 2a, 2c und 2d. Dies ist im Best Practice-Beispiel zufriedenstellend gelöst.

zu 2b. Die Verschwenkung am besagten Radweg der Reinhäuser Landstraße nördlich der Riemannstraße ist zu eng bemessen. Radfahrer in Normalgeschwindigkeit können dort die Verschwenkung nicht mitfahren und weichen automatisch auf den Fußweg aus. Die Verschwenkungen innerhalb des als Best Practice-Beispiel bezeichneten Abschnitts sind akzeptabel.

zu 2e. Die Reinhäuser Landstraße stellt hier das schlechtmöglichste Beispiel dar. Sowohl die Einfahrten auf Privatgrundstücke als auch die von Nebenstraßen sind teilweise mit der für Zweiräder besonders gefährlichen harten Bordsteinkante abgegrenzt.

Das zweitschlechteste Beispiel wäre die In der Roten Erde/Zimmermannstraße realisierte Ausführung mit einer abgerundeten Bordsteinkante.

Das drittschlechteste Beispiel ist in der Düsternen Straße/Albert-Einstein-Straße realisiert: teilweise Nullabsenkung, teilweise harte Bordsteinkante.

Taktile Bordsteinkanten sind unsinnig, weil es keine blinden Autofahrer gibt. Es reicht aus, wenn die Bordsteinkante sichtbar ist. Dies wird durch den sichtbar unterschiedlichen Belag erreicht und ist in vielen fortschrittlichen Städten heute üblich. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, warum eine taktile Bordsteinkante notwendig oder sinnvoll wäre.

Bei **Schnee** ist eine taktile Kante nicht erkennbar. Genau dann ist es aber besonders gefährlich.

Das **Einbiegen in rechts abgehende Nebenstraßen** mit taktilem Bordstein ist nicht nur für Fahrräder, sondern auch für motorisierte Zweiräder gefährlich.

Das **Einfahren auf links abgehende Nebenstraßen**, also das Überqueren der Hauptstraße und anschließende Einfahren in die Nebenstraße, muss sicher und zügig vonstattengehen. Sicher bedeutet, eine Erschütterung darf nicht dazu führen, dass Sachen vom Fahrrad auf die Fahrbahn herunterfallen.

Zügig bedeutet, dass es nicht sein darf, dass Radfahrer zwar relativ schnell die Fahrbahn queren, dann aber kurz vor der Nebenstraße plötzlich abbremsen, weil sie der Bordstein dazu zwingt, vorsichtig zu fahren. Autofahrer, die in hoher Geschwindigkeit die Hauptstraße entlangfahren, rechnen nicht mit so einem Verhalten. Auch die Radfahrer rechnen oft auch selbst nicht damit, dass der Bordstein so hoch und kantig ist, bremsen ab und fangen an zu suchen, wo sie eine möglichst geringe Erschütterung zu erwarten haben.

Das **Ausfahren aus Nebenstraßen** mit taktilem Bordstein ist für Radfahrer gefährlich, da auch

hier durch die Erschütterung Sachen vom Rad herunterfallen können und Radfahrer, denen das passiert, dann urplötzlich mitten auf der Straße anhalten.

Es kommt immer wieder vor, dass Radfahrer vom Hochbord **auf die Straße abgedrängt** werden.

Dies geschieht entweder durch Kfz, die auf dem Radweg parken, oder durch Kfz, die aus Einfahrten oder Nebenstraßen unachtsam herausgefahren kommen, und Radfahrer zwingen nach links Richtung Straße auszuweichen. Es reicht schon aus, wenn ein Autofahrer dicht vor dem Radweg steht und der Fahrer lange Zeit nur nach rechts sieht. Der Radfahrer muss damit rechnen, dass der Fahrer plötzlich ohne nach links zu sehen losfährt, und muss den Wagen vorausschauend in einem größeren Bogen umfahren als die Radwegbreite zulässt.

Radfahrer befinden sich im nächsten Moment auf der Straße und tendieren erfahrungsgemäß dazu, dort solange weiterzufahren, bis sich die nächste Gelegenheit auftut, auf den Hochbord zurückzufahren. Wer kein Mountain Bike hat und nicht Verkehrsrowdy ist, vermeidet dabei Schrägauffahrten auf gefährliche Bordsteine.

Daher ist es von größter Bedeutung, in kurzen Abständen immer wieder ebenerdige Auffahrten von der Fahrbahn auf den Hochbord-Radweg anzubieten.

F. Welles-Saath