

Untersuchung zu einem Radverkehrskonzept für die Stadt Pfungstadt

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Achim Reußwig

Mit der am 1. September 1997 in Kraft getretenen Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften - kurz "Radverkehrsnovelle" - haben sich die Rahmenbedingungen kommunaler Radverkehrsplanung weiterentwickelt. Die in den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 95" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bereits beschriebenen erweiterten Möglichkeiten der Radverkehrsführung wurden verkehrsrechtlich umgesetzt.

Kernstück der Radverkehrsnovelle ist die Neuregelung der Benutzungspflicht von Radwegen. Während sich bislang die Benutzungspflicht auf alle erkennbar für den Radverkehr bestimmten Anlagen erstreckte, sind fortan nur noch solche Wege benutzungspflichtig, die mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 StVO beschildert sind. An diese Ausweisung sind jedoch Bedingungen geknüpft. So darf die Benutzungspflicht nur ausgesprochen werden, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert. Dafür werden in inhaltlicher Korrespondenz zur ERA 95 Kriterien der Verkehrsstärke und der Verkehrsstruktur festgelegt. Wird auf diesem Weg die Benutzungspflicht festgestellt, so ist zu überprüfen, ob der Radweg in einem zumutbaren Zustand bezüglich Breite, Linienführung auf der Strecke, Führung an Knotenpunkten und Gestaltung der Oberfläche ist.

Mit dieser Regelung wird den Erkenntnissen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsforschung Rechnung getragen, die in schlecht ausgeführten Radwegen ein Sicherheitsrisiko festgestellt haben. Insbesondere an Knotenpunkten und bei Grundstückseinfahrten sind Radfahrer auf Radwegen besonders gefährdet.

Die Novelle eröffnet die Möglichkeit, einen nicht benutzungspflichtigen, "anderen Radweg" als Alternative zum Mischverkehr auf der Fahrbahn anzubieten, so dass Radfahrer die für sie günstigere Führungsform auswählen können.

Den zuständigen Straßenbaubehörden oblag es, bis zum 1.10.1998 alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen daraufhin zu überprüfen, ob die Aufrechterhaltung der Benutzungspflicht erforderlich ist und welche Maßnahmen zu ergreifen sind.

Ein weiterer Schwerpunkt der Radverkehrsnovelle ist die Erweiterung des Repertoires an Radverkehrsführungen. Neu eingeführt, wenn auch vorerst nur versuchsweise, wurde die Möglichkeit der Öffnung echter Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Außerdem kann auf Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse Radverkehr zugelassen werden. Diese beiden Regelungen helfen, Behinderungen des Radverkehrs abzubauen, da Einbahnstraßenregelungen mit großen Umwegen für Radfahrer verbunden sind und in einem Straßenraum mit Busfahrstreifen selten Platz für eine Radverkehrsanlage ist.

Die Fahrradstraße wurde ebenfalls als Regelform eingeführt. Als besonders komfortable Form der Radverkehrsführung kommt sie dann in Frage, wenn das Fahrrad in einer Strecke das dominierende Verkehrsmittel ist.

Die Folge der Radverkehrsnovelle ist eine größere Flexibilität in der Radverkehrsplanung. Dies kommt besonders denjenigen Kommunen entgegen, die aus Gründen mangelnden Flächenangebots bislang keine Möglichkeit hatten, bauliche Radwege anzulegen. Die

Radverkehrsplanung kann somit den gestiegenen Ansprüchen des Radverkehrs besser gerecht werden.

Die Stadt Pfungstadt, Mittelzentrum im Verdichtungsraum Rhein-Main mit rund 24.000 Einwohnern, gehört zu den Städten, in denen aufgrund der Kleinräumigkeit der Innenstadt eine bauliche Anlage von Radwegen nicht möglich ist. Ein Radwegenetz existiert nur fragmentarisch und lässt kritische Bereiche aus. Es entspricht zwar weitgehend den Anforderungen der Benutzungspflicht, weist aber keinerlei Netzverknüpfung auf.

Das Verkehrsgeschehen in Pfungstadt wird maßgeblich bestimmt von der hochbelasteten Bundesstraße B 426, die das Haupteinkaufszentrum der Stadt und die eine große Zahl weiterer innerstädtischer Ziele erschließt. In diesem Bereich konkurrieren Nutzungsansprüche seitens des Durchgangsverkehrs, des ruhenden Verkehrs, des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs.

Charakteristisch sind außerdem Seitenstraßen mit sehr engem Querschnitt, die als Einbahnstraßen betrieben werden.

Der Radverkehr ist im Verkehrsgeschehen Pfungstadts präsent. Er sucht sich seine Wege zum Zentrum durch teilweise illegales Befahren von Einbahnstraßen. Durch die Öffnung zweier unechter Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist die Stadt Pfungstadt dem Radverkehr bereits entgegengekommen.

Wichtiges Ziel des Radverkehrs in Pfungstadt ist eine Gesamtschule, die an zwei Standorten gelegen ist und deren Einzugsbereich sich mit dem Stadtgebiet deckt. Bei den Schülern ist das Fahrrad das Verkehrsmittel mit dem höchsten Nutzungsanteil, so dass auf den Haupttrouten zu Spitzenzeiten sehr starker Radverkehr herrscht. Gleichmäßiger über den Tag verteilt ist der Versorgungsverkehr mit dem Hauptgeschäftszentrum als dominierendem Ziel. Für den Freizeitverkehr sind die Sportanlagen im Norden und im Süden der Stadt wichtig.

Die Verknüpfung der Quell-Ziel-Bezüge des Radverkehrs in Pfungstadt ergibt ein zweigliedriges Wunschliniennetz. Durch die Umlegung dieser Wunschlinien in den Straßenraum entsteht ein Radverkehrsnetz, das auf Haupttrouten den Radverkehr bündelt und durch Nebenverbindungen ergänzt wird.

Im Zentrum besteht das Radverkehrsnetz aus zwei zentralen Nord-Süd-Verbindungen: Eine davon nimmt den Großteil des Ausbildungsverkehrs auf. Für ihren Kernbereich wird die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen, um die auftretenden starken Verkehrsspitzen sicher abführen zu können. Eine weitere Hauptverbindung verläuft auf einer Sammelstraße, die in ihrem Knotenpunktbereich mit der Hauptdurchgangsstraße zu sichern ist und im übrigen Verlauf weiter verkehrsberuhigt werden soll.

Zentrale Ost-West-Verbindung ist weiterhin die Bundesstraße, deren Verkehrsbelastung sich aber nach dem Bau einer Umgehungsstraße verringern wird, so dass sich die Möglichkeit einer radverkehrsgerechteren Gestaltung ergibt. Mit Abstellanlagen an den Eingangsbereichen der Innenstadt und einer wegweisenden Beschilderung der Hauptziele des Radverkehrs wird das Radverkehrsnetz ergänzt.