

## **Überarbeitung eines Streckenabschnittes des Radverkehrsnetzte der Stadt Mainz nach der neuen StVO vom 01.09.1997**

### **Kurzfassung der Vertieferarbeit von Stefan Zender**

Mit der 24. Verordnung zur Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (24. StVO-Novelle mit Beschluss vom 04.07.1997) und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) werden die Radverkehrsführungen auf der Strecke und an Knotenpunkten nahezu vollständig mit neuen Regelungen belegt.

Das Ziel der 24. StVO-Novelle ist es die Sicherheit für den Radfahrer zu verbessern, und den Radverkehr zu fördern, hierzu legt die VwV-StVO bestimmte Mindeststandarts fest.

Der erste Teil dieser Arbeit soll zunächst die neuen StVO-Regelungen erläutern. Die Gründe, die hierzu geführt haben, wurden untersucht. Eine bedeutende Änderung ist die Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht. Die vorhandenen oder neu anzulegenden Radverkehrsanlagen sind zukünftig nur noch benutzungspflichtig, wenn sie bestimmten Mindeststandarts hinsichtlich lichter Breite, Beschaffenheit der Verkehrsfläche, Linienführung im Streckenverlauf und der Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen genügen. Eine neue Regelung ist auch die Möglichkeit einen Radweg als "Anderen Radweg" zu kennzeichnen, dieser ist dann nicht benutzungspflichtig, er muss aber verkehrssicher gestaltet werden. Weitere neue Regelungen sind die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn, die Anordnung von Fahrradstraßen und die Möglichkeit den Radverkehr auf Busspuren zuzulassen.

Außerdem werden Änderungen für den Radverkehr hinsichtlich der Gehwegbenutzungspflicht für radfahrende Kinder, Radverkehr auf freigegebenen Fußwegen und die versuchsweise Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radfahrer eingeführt. Die Möglichkeiten der Radverkehrsführungen nach den neuen StVO-Regelungen sind abschließend in einem Anforderungskatalog zusammengestellt.

Im zweiten Teil dieser Arbeit wurde ein Streckenabschnitt des Radwegenetzes der Stadt Mainz hinsichtlich des in Teil I zusammengestellten Anforderungskataloges überprüft.

In einem Überblick wurden zunächst die planungsrelevanten Daten zum Radverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV des zu untersuchenden Streckenabschnittes zusammengestellt.

Der erste Arbeitsschritt zur Untersuchung des Streckenabschnittes umfasste die Prüfung der Erforderlichkeit der Benutzungspflicht für die Radverkehrsanlagen, da hierdurch der Aufwand der Überprüfung nach den VwV-StVO Anforderungen reduziert werden kann. Eine vereinfachte Prüfung nach der Erforderlichkeit der Benutzungspflicht ergab, dass die Benutzungspflicht in einem von drei Straßenzügen des Streckenabschnittes nicht erforderlich ist, die Überprüfung nach den VwV-StVO Anforderungen kann demnach entfallen.

Sie wurde aber trotzdem durchgeführt, da auch nicht benutzungspflichtige Radwege nach VwV-StVO verkehrssicher zu gestalten sind, und hierzu die vorhandene Mängel analysiert werden müssen.

Der Prüfungsaufwand nach den in der VwV-StVO aufgeführten Anforderungen der vorhandenen Radverkehrsanlagen erstreckte sich somit auf den gesamten Streckenabschnitt, und konnte nicht reduziert werden.

In einem zweiten Arbeitsschritt wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Hierzu wurde der Streckenabschnitt in zwei Hauptrichtungen und dann in Teilbereiche gleicher Charakteristik unterteilt. Dies machte die Einteilung der Hauptrichtungen Mainz-Weisenau und Mainz-Innenstadt in jeweils 11 Teilbereiche notwendig, demnach waren insgesamt 22 Teilbereiche zu untersuchen.

Die Bestandsaufnahme umfasste in erster Linie den Radverkehr, d.h. die Art der Radverkehrsführung, den baulichen und betrieblichen Zustand sowie die Bestimmung der lichten Breite der Radverkehrsanlagen. Sie umfasste außerdem die städtebaulichen Gegebenheiten, wie angrenzende Nutzungen, straßenräumliche Situation, den Kfz-Verkehr, ruhenden Verkehr und Fußgängerverkehr.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde der dritte Arbeitsschritt, die Mängelanalyse der vorhandenen Radverkehrsanlagen in den Teilbereichen, durchgeführt. Die Mängelanalyse ergab, dass in 11 von 20 benutzungspflichtigen Teilbereichen, erhebliche Mängel an den Radverkehrsanlagen festgestellt wurden, und deshalb nicht sofort benutzungspflichtig gekennzeichnet werden konnten.

Von den zwei Radwegen des Straßenzuges ohne eine erforderliche Benutzungspflicht konnte einer als dauerhaft "Anderer Radweg" ausgewiesen werden, in Gegenrichtung wurde der Radweg dauerhaft stillgelegt, mit der Alternative eines Schutzstreifens.

Bei den erheblichen Mängeln handelte es sich in erster Linie um Unterschreitungen der erforderlichen lichten Breite, insbesondere neben parkenden Kraftfahrzeugen, schlechte bauliche Zustände der Radwege und um Blockierungen der Radwege durch regelwidrig geparkte Kraftfahrzeuge.

Von den 11 Teilbereichen mit erheblichen Mängeln konnten sechs Radwege nur durch einen Umbau später benutzungspflichtig gekennzeichnet werden. Ein Radweg konnte befristet benutzungspflichtig gekennzeichnet werden. Drei weitere Radweg und ein Radfahrstreifen wurden stillgelegt. Alternativ zu der Stilllegung der Radwege wurden Schutzstreifen abmarkiert, der Radfahrstreifen wurde zu einem Radweg auf Gehwegniveau umgebaut.

Nur neun Teilbereiche konnten sofort benutzungspflichtig gekennzeichnet werden, die Radverkehrsführung in einem Knotenpunktbereich musste im Zuge der Umbaumaßnahme des Radfahrstreifens stillgelegt werden.

In Teilbereichen mit erhöhten Mängeln handelte es sich vor allem um Behinderungen des Radverkehrs durch den ÖPNV (wartende Fahrgäste, ein- und ausfahrende Busse).

Die Behinderungen durch wartende Fahrgäste, und die dadurch entstehenden Konflikte konnten durch eine Führung hinter der Wartefläche und durch die Anlage von Buscaps reduziert werden. Die Behinderung des Radverkehrs im Bereich von Bushaldebuchten durch ein- und ausfahrende Busse konnte durch die Abmarkierung eines vor der Bushaldebucht vorbeiführenden Radfahrstreifens reduziert werden.

In allen Teilbereichen konnten geringe Mängel festgestellt werden, es handelte sich hierbei in der Regel um nicht anforderungsgerechte Markierungen, welche durch Neumarkierungen den Anforderungen angepasst werden konnten. Die Markierung der Radfahrerfurt wurde sinnvollerweise auf die Breite der neuangelegten bzw. vorhandenen Radwege angepasst.

Abschließend wurden die nach VwV-StVO möglichen Entscheidungen zur Benutzungspflicht für die Radverkehrsanlagen der Teilbereiche getroffen und begründet.

Nach der Untersuchung der Radverkehrsanlagen des Streckenabschnittes kann festgestellt werden, dass eine Vielzahl an Mängeln aufgrund der neuen Anforderungen vorhanden ist, welche nicht zugleich beseitigt werden können. Ein dringender Handlungsbedarf besteht in den Teilbereichen mit erheblichen Mängeln der Radverkehrsanlagen.

Die neuen StVO-Regelungen eröffnen hierfür einen verkehrsrechtlichen abgesicherten Handlungsspielraum für den Einsatz zahlreicher kostengünstiger Maßnahmen, insbesondere durch die Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.

Der Handlungsspielraum bei der Entwicklung von Maßnahmen konnte nicht voll ausgeschöpft werden. Die erheblichen Mängel der Radverkehrsanlagen konnten häufig nur durch Umbaumaßnahmen, und damit nur unter hohem Kostenaufwand beseitigt werden. Ausschlaggebend war, dass ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und des zur Verfügung stehenden Straßenquerschnittes gefunden werden musste, um allen Verkehrsteilnehmern eine möglichst hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Aus verkehrstechnischer Sicht stellen die in der VwV-StVO angegebenen Qualitätsanforderungen an die lichte Breite, die Oberfläche und an die Führung auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten Mindeststandards dar, die bei der Bewertung vorhandener Radverkehrsanlagen eingehalten werden sollen. Sind Radverkehrsanlagen aufgrund einer erforderlichen Benutzungspflicht benutzungspflichtig zu kennzeichnen, müssen sie in erster Linie in einen verkehrssicheren Zustand versetzt werden, dies gilt auch für "Andere Radwege". Ist dies nicht möglich, müssen andere Formen einer sicheren Radverkehrsführung gefunden werden.

Die Neuregelung der StVO muss von den Städten und Gemeinden als Chance angesehen werden, die bisher verschleppten Mängel an den bestehenden Radverkehrsanlagen zügig zu beseitigen. Darüber hinaus kann das Radwegenetz durch die zahlreichen Möglichkeiten der Radverkehrsführungen kostengünstig und flächendeckend vervollständigt werden.