

Betreff:

Radverkehrsführung Leonhardplatz

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

28.02.2018

Beratungsfolge

Bauausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

27.02.2018

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN vom 13.02.2018 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Radführung im Kreuzungsbereich wurde von der Verwaltung entsprechend den in den aktuellen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) dargestellten Mustern entwickelt. Diese Regelwerke werden in Arbeitskreisen von Fachleuten aus Verwaltungen, Forschung und Lehre aus Erfahrungen und Forschungsergebnissen entwickelt und nach breiter Diskussion in Fachkreisen und ggf. Anpassungen vom Bundesminister für Verkehr zur Anwendung empfohlen.

Für die Signalisierung bedeutet dies, dass die bisherige Art der Aufstellung von Radverkehrssignalen (jeweils hinter dem Knotenpunkt) schrittweise auf Aufstellung vor dem Knotenpunkt umgestellt wird. In der Stadt Braunschweig wird dies seit Jahren vorangetrieben. Es liegt auf der Hand, dass bei der Vielzahl von signalisierten Knotenpunkten nur eine schrittweise Umstellung erfolgen kann. Zurzeit sind also in Braunschweig sowohl Kreuzungen mit Radsignalen „hinter dem Knoten“ als auch die neue Form „vor dem Knoten“ anzutreffen.

Die neue Form bietet gegenüber der alten Aufstellungsweise für den Radverkehr einige Vorteile:

- Wartende Radfahrer stehen ein Stück weiter vorne, also im Sichtfeld der wartenden Kraftfahrzeugführer.
- Radfahrer stehen auf einer eigenen Spur statt auf dem Gehweg.
- Radfahrer haben eigene, speziell auf sie abgestimmte Freigabezeiten und können dadurch besser gefördert werden.
- Links abbiegende Radfahrer haben eigene Aufstellflächen. Dadurch wird vermieden, dass sie umständlich und unsicher versuchen müssen, nach Durchfahrt des geradeaus fließenden Kfz-Verkehrs nach links abzubiegen.

Bei mehreren Radsignalen hintereinander ist das grundsätzlich geltende Prinzip zu beachten, dass – wie bei Ampeln für Kraftfahrzeuge – immer das nächstliegende, für die eigene Fahrtrichtung relevante Signal gültig ist. Hilfreich sind dazu die Haltelinien vor dem jeweiligen Signal und ggf. auch Pfeile als Fahrbahnmarkierungen, die die weitere Fahrtrichtung anzeigen.

Die in der Anfrage erwähnte, weite Verschwenkung der südlichen Radfahrerfurt nach rechts ist erforderlich, um zu verhindern, dass die Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer im Gleisbereich der Stadtbahn liegt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen wie folgt:

Zu 1.: Unfälle sind nicht bekannt. Beschwerden und dergleichen haben die Verwaltung nur vereinzelt erreicht. Dagegen gab es auch Lob zur grundsätzlichen Führung, speziell über die gestreckte Linienführung und das dadurch ermöglichte zügige Durchkommen für Radfahrer.

Zu 2.: Die Verwaltung achtet auf die regelkonforme Ausführung der Bauvorhaben. Sollte es Hinweise auf Unzulänglichkeiten oder Mängel geben, wird die Verwaltung diesen nachgehen und ggf. Modifikationen vornehmen.

Zu 3.: Da diese Form der Radverkehrsführung und -signalisierung den aktuellen Regelwerken folgt und insbesondere die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Autofahrern ganz erheblich verbessert, sieht die Verwaltung beste Voraussetzungen für eine sichere Verkehrsabwicklung.

Leuer

Anlage/n:

keine