

Betreff:**Planung und Bau der Erschließungsstraße Mitgaustraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

26.01.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

27.01.2021

Status

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau der Mitgaustraße zwischen dem Mittelweg und dem Nordanger entsprechend der Anlage der Ursprungsvorlage (DS 20-14638) und den in dieser Vorlage von der Verwaltung zugesagten Anpassungen wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Anlass**

Die Verwaltung hat im Vorfeld der öffentlichen Diskussion der Drucksache 20-14638 in den Gremien nach Freigabe der Vorlage den ADFC über die Drucksache informiert und eine Einschätzung des ADFC erbeten. Der ADFC hat eine Stellungnahme abgegeben (s. Anlage).

Stellungnahme der Verwaltung zur planerischen Stellungnahme des ADFC zur Planung der Mitgaustraße**Kapitel 2.1 und 2.2 der Stellungnahme des ADFC**

Die Verwaltung legt mit der Mitgaustraße eine Planung vor, die den ersten Bauabschnitt der Stadtstraße Nord darstellt, dieser Planung aber im Bereich der Einmündung in den Mittelweg nicht entsprechen kann. In der derzeitigen Situation ist die Anbindung der Mitgaustraße an den Mittelweg deutlich kleiner zu planen, als bei einer durchgehenden Stadtstraße Nord.

Damit soll keine Vorfestlegung auf eine spätere Kreuzungsplanung erfolgen. Allerdings ist es sinnvoll, die Straße bereits jetzt so zu planen, dass zumindest ein Fahrbahnrand (der südliche) bei einem späteren Ausbau möglichst unverändert bleiben kann.

Kapitel 3.1 der Stellungnahme des ADFC

Der ADFC schlägt als Möglichkeit zur Abwicklung des Radverkehrs an der Einmündung in den Mittelweg vor, den Radfahrstreifen vor der Einmündung enden zu lassen und den Radverkehr gemeinsam mit dem MIV abzuwickeln.

Vor dem Hintergrund des jetzigen Charakters der Mitgaustraße als Erschließungsstraße ist die Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Kfz-Verkehr im Bereich der Einmündung eine vertretbare Lösung, da auf diese Weise eine eindeutige, gleichberechtigte Abwicklung des Radverkehrs ermöglicht wird. Die Möglichkeit für den Radverkehr, sich zum Linksabbiegen mittig aufzustellen und dadurch nebeneinander in die Kreuzung einfahrende Fahrzeuge zu vermeiden, wird positiv beurteilt.

Die genaue Lage des Endes der Radverkehrsanlage wird in der Ausführungsplanung festgelegt.

Diese Lösung ist nicht für höhere Verkehrsaufkommen konzipiert. So muss die Situation zum Beispiel bei Realisierung eines zweiten Abschnittes Wodanstraße überprüft werden. Eine ggf. notwendige Anpassung an deutlich höhere Verkehrsaufkommen wird zu gegebenem Zeitpunkt erfolgen.

Eine Veränderung der Radwegführung auf dem Mittelweg steht derzeit aus Kostengründen nicht zur Debatte. Die Schutzstreifen wurden seinerzeit deshalb geplant, weil die Rahmenbedingungen eine andere Lösung nicht zuließen.

Die Durchfärbung von Asphalt im Radweg wird nicht weiter verfolgt, da durch die erforderlichen zusätzlichen Fugen die Fahrbahndeckschicht unnötig geschwächt wird, der Bauablauf deutlich verkompliziert wird und deutlich höhere Kosten entstehen.

Kapitel 3.2 der Stellungnahme des ADFC

Der ADFC kritisiert unnötige Verschwenkungen der Radwege. Die Verwaltung wird im Rahmen der Ausführungsplanung die Trassierung in den vom ADFC kritisierten Bereichen gestreckter führen. Lediglich westlich der Lichterkallee erfolgt keine Anpassung der Trassierung, da dies zum Entfall eines Baumes führen würde.

Kapitel 3.3 der Stellungnahme des ADFC

Seit vielen Jahren werden Radwege höhengleich neben Gehwegen hergestellt, nachdem die Beseitigung früherer, nicht höhengleicher Bauweisen (zum Beispiel eine 3 cm Kante zum Gehweg) von Radfahrern und den Verbänden in der Vergangenheit mit dem deutlichen Hinweis auf Sturzgefahren heftig kritisiert wurden. Die Verwaltung hat diese Argumentation nachvollzogen und sieht weiterhin das erhebliche Unfallrisiko.

Erste Signale vom Behindertenbeirat Braunschweig e. V. zu der vom ADFC vorgeschlagenen Bauweise sind ebenfalls kritisch.

Die Verwaltung empfiehlt daher, für diese Planung an der bewährten höhengleichen Bauweise, festzuhalten. Allerdings ist sich die Verwaltung bewusst, dass die Trennung zwischen Geh- und Radweg optisch und taktile deutlicher hervorgehoben werden muss. Hierzu werden derzeit verwaltungsinterne Diskussionen geführt. Dabei wird auch geprüft werden, ob es Einsatzfälle gibt, bei denen ein Höhenunterschied zwischen Gehweg und Radweg sinnvoll sein kann. Sobald sich Lösungen abzeichnen, wird die Verwaltung auf den ADFC und auf die politischen Gremien zugehen.

Kapitel 3.4 der Stellungnahme des ADFC

Die vom ADFC für die Grundstückszufahrten vorgeschlagene Bauform entspricht der Planung.

Kapitel 3.5 der Stellungnahme des ADFC

Die Einmündung der Lichterkallee wurde von der Verwaltung so geplant, dass der Radverkehr auf eigener Fläche direkt neben dem Kfz-Verkehr im unmittelbaren Sichtbereich des Kfz-Verkehrs vorfahrtberechtigt sicher die Einmündung quert.

Fahrzeuge, die aus der Lichterkallee ausbiegen wollen, haben ausreichend Sicht und blockieren den Radweg nicht. Das Material des Radweges (Asphalt) läuft durch.

Das vom ADFC kritisierte Fehlen einer ausreichend lange Parallelführung zur Fahrbahn ist nicht nachvollziehbar. Die Strecke, auf der der Radverkehr parallel bis zum Einbiegeradius

des Kfz (im Plan gestrichelt) geführt wird, ist deutlich länger als die angegebenen 6,60 m und auch länger als die 10 m, die in den Regelwerken empfohlen werden.

Der Vorschlag des ADFC sieht eine abgesetzte Führung des Radweges vor, so dass ein abbiegendes Fahrzeug aus der Mitgaustraße den vorfahrtberechtigten Radfahrer erst sehr spät aus sehr ungünstigem Winkel sieht. Viele Jahre lang wurde propagiert, solche Lösungen zu vermeiden, Unfalluntersuchungen unterstützten diese Argumentationskette. Die aus der Lichtwerkallee ausbiegenden Kfz werden den Radweg blockieren, weil sonst keine Einsichtnahme in die Mitgaustraße möglich ist.

Die Verwaltung rät von einer Umplanung der Einmündung entsprechend der Planungsideen des ADFC ab.

Die Anregung des ADFC bezüglich des Entfalls eines Parkplatzes gegenüber der Einmündung (Sichteinschränkung) wird aufgegriffen und umgesetzt.

Leuer

Anlage:
Stellungnahme des ADFC



38100 Braunschweig

ADFC Braunschweig | Klint 20 38100 Braunschweig

Tel. 0531/ 61 547 327

Fax 0531/ 61 327 328

info@adfc-braunschweig.de

www.adfc-braunschweig.de

Stadt Braunschweig
Tiefbau und Verkehr
Herr Pottgießer
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Bankverbindung

Braunschweigische Landessparkasse

BIC: NOLA DE 2HXXX

IBAN: DE 40 2505 0000 0199 8460 49

Steuernummer

14 / 209 / 00150

Spendenkonto

BIC: NOLA DE 2HXXX

IBAN: DE 40 2505 0000 0199 8460 49

19.01.2021

Stellungnahme zum 1. Bauabschnitt der Stadtstraße Nord (Ausbau Mitgastraße)

Sehr geehrter Herr Pottgießer,

vielen Dank für Ihre Anfrage mit Bitte um Stellungnahme zu dem o.g. Projekt. Wir nehmen wie folgt Stellung.

1. Einleitung

Die vorliegende Planung für den Ausbau der Mitgastraße bildet gemäß Beschlusslage der Stadt Braunschweig das Mittelstück der geplanten Stadtstraße Nord zwischen dem 2. Bauabschnitt (Wodanstraße) und dem 3. Bauabschnitt (Sackweg).

Diese Planung dient auch der Erschließung bestehender und geplanter Wohngebiete der Neuen Nordstadt in Ost-West-Richtung und schließt diese an den Mittelweg an. In Anbetracht des Gesamtprojektes einer durchgehenden Verbindung zwischen Hamburger Straße und Bienroder Weg und der bereits jetzt vorhandenen Durchbindung für den Radverkehr hat der Ausbau für den Radverkehr mehr als nur lokale Bedeutung.

Der ADFC Braunschweig begrüßt die vorgenommene Verbreiterung der Radwege auf das neue Regelmaß von 2,30 m. An einigen Stellen sehen wir jedoch weiteren Bedarf, die größtenteils aus dem Planfeststellungsbeschluss übernommene Planung anzupassen, auch im Hinblick auf den Ziel- und Maßnahmenkatalog des Ratsbeschlusses zum Radentscheid vom 14.7.2020.

2. Rahmenbedingungen

Im Unterschied zum beklagten Planfeststellungsbeschluss, wo der Knotenpunkt mit dem Mittelweg als großzügig dimensionierte, signalisierte Kreuzung mit vielen Fahrspuren für Kfz und Schutzstreifen in Mittellage für den Radverkehr dargestellt ist, ist dieser hier nur als „**Minimalversion einer einfachen, unsignalisierten Einmündung**“ geplant. Mit der rechtlichen Vorgabe, die festgesetzte Verkehrsfläche des Bebauungsplans HA 135 nicht zu verlassen und aufgrund der zu erwartenden geringen

Verkehre für diesen Bauabschnitt ist dies für den ADFC gut **nachvollziehbar**.

2.1 Abstimmung auf späteren Ausbau der Kreuzung Mittelweg / Stadtstraße Nord

Der Zeitpunkt eines späteren 4-armigen Vollausbau des Knotens ist nicht absehbar. Daher **sollte die Planung auch allein „funktionieren“**, d.h. ein Zustand geschaffen werden, der auch ohne Veränderung dauerhaft zufriedenstellend und komfortabel sowohl für Anwohnende wie auch für den Radverkehr im Allgemeinen wäre.

Da ein späterer Vollausbau des Knotens jedoch an **Lage und Querschnitt** der Mitgastraße anschließen würde und insofern Umbaumaßnahmen erforderlich würden, ist die jetzige Planung sinnvollerweise auch soweit wie möglich **auf einen Ausbau der Kreuzung abzustimmen**. Dies entnehmen wir auch der **Beschlussvorlage** der Stadtverwaltung zur vorliegenden Planung (20-14638).

Der Abstimmung **zu Grunde liegt** jedoch noch die Planung des Knotenpunktes aus dem gescheiterten **Planfeststellungsbeschluss**. Dies wird, im Vergleich, an den Verschwenkungen der Straße und einer unnötigen, zusätzlichen Verschwenkung des nördlichen Radwegs deutlich. Die Planung für den Vollausbau sah vor, die Radwege auf eine gemeinsame Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr zu führen, wo sich dieser trotz hoher Geschwindigkeitsdifferenzen im Mischverkehr frei auf „Schutzstreifen“ für alle Richtungen hätte einordnen müssen.

Dieses **Kreuzungsdesign zur Grundlage der Abstimmung für den Vollausbau zu machen sieht der ADFC**, vor dem Hintergrund, dass das Radfahren auch für Kindern ab 8 Jahren zumutbar und insbesondere attraktiv und sicher sein sollte, **kritisch**. Auch von Seiten der Initiative Fahrradstadt Braunschweig, die das Bürgerbegehren „Radentscheid“ im letzten Jahr initiierte, wurde dies bereits deutlich kritisiert und ein Alternativansatz mit einer anderen Radverkehrsführung „Geschützte Kreuzung“ (für den Fall eines Vollausbaus) präsentiert.

Insofern wäre der Anschluss an den Mittelweg **aus Sicht des ADFC so zu gestalten**, dass ein späterer **Ausbau** des Knotenpunktes mit einer **geschützten Radverkehrsführung** ohne Schutz- bzw. Radfahrstreifen in Mittellage **vorbereitet und offen gehalten wird** und mit möglichst geringen Umbauten realisiert werden könnte.

2.2 Berücksichtigung des Ratsbeschlusses zum Radentscheid

Damit wäre auch der am 14.7.2020 im Stadtrat beschlossenen **Ziel und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“** im Ansatz berücksichtigt. Dieser legt in den Maßnahmen 7 und 15.1 fest, dass auf Schutz- bzw. Radfahrstreifen in Mittellage „nach Möglichkeit verzichtet“ wird, „auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse“ berücksichtigt werden, und freies Rechtsabbiegen für den Radverkehr, wo möglich, „baulich abgebildet“ wird (vgl. hierzu auch die in den ERA beschriebenen Gestaltungsmöglichkeiten: Kapitel 4.4.3, 4.4.4, insb. Bild 47 und Tabelle 16 Zeile 3).

Nach Auffassung des ADFC heißt dies, dass generell und auch beim späteren Vollausbau dieses Knotenpunktes **Varianten** nach obigen Maßgaben **vorrangig zu verfolgen** sind und erst ggf. bei Nachweis fehlender Realisierbarkeit dieser bspw. Schutz- bzw. Radfahrstreifen in Mittellage anzuwenden wären.

3. Hinweise zur Planung

3.1 Einmündung in den Mittelweg

Da der Radverkehr auf dem Mittelweg bereits auf „Schutzstreifen“ geführt wird ist die **Wahl des Knotenpunktes** als einfache Einmündung ohne baulich getrennte Radverkehrsanlagen innerhalb der Rahmenbedingung, den Mittelweg nicht anzutasten, **nachvollziehbar**.

Für fraglich halten wir die Verträglichkeit von **gleichzeitig aus der Mitgaustraße nach links abbiegenden Radfahrenden und Autofahrenden**. Spätestens beim Einordnen im Mittelweg könnte bei gleichzeitigen Eintreffen der Überholabstand unterschritten werden. Es ist deutlich zu machen, dass **Radfahrende sich zum Linksabbiegen mittig**, d.h. außerhalb des in der Planung markierten Schutzstreifens **einordnen** dürfen. Hierdurch würde konfliktträchtigem, gleichzeitigem Abbiegen vorgebeugt. Der ADFC sieht dafür zwei Möglichkeiten:

- 1) Den markierten Schutzstreifen vor der Einmündung enden zu lassen.
- 2) Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (ggf. farbig). Da die Einmündung vorfahrtsgeregt ist, wären anstelle von Haltelinien unterbrochene Wartelinien zu markieren.

Zu Berücksichtigen ist auch, dass bereits mit Realisierung des 2. Bauabschnittes, der eine **Verbindung zwischen Mittelweg und Bienroder Weg** darstellt, der **Kfz-Verkehr** an diesem Knotenpunkt **zunehmen** dürfte. Ob diese Radverkehrsführung dann noch angemessen wäre, ist ohne nähere Informationen zu den Verkehrsstärken fraglich.

Aufgrund dessen, wegen der bereits heute hohen Verkehrsstärken auf dem Mittelweg und da dieser für die Erschließung der Neuen Nordstadt von zentraler Bedeutung ist, wäre es aus Sicht des ADFC wünschenswert, **perspektivisch** die Radverkehrsführung des **Mittelweges** in den Bereichen, in denen dies innerhalb der umgebenden Bebauung noch möglich ist, zu **überarbeiten** und bei dieser Gelegenheit auch den **Knotenpunkt Mitgaustraße/Mittelweg** erneut in den Fokus zu nehmen. Die Radwege aus dem Siegfriedsviertel ließen sich dabei nach Süden verlängern und an die in der Mitgaustraße geplanten anbinden. Eine **spätere Realisierung** des 2. oder des 3. Bauabschnittes der Stadtstraße Nord wäre aus unserer Sicht eine geeignete Gelegenheit hierfür.

Wir regen an, im Plan angedeutete **Rotmarkierungen** ggf. aus Gründen der Haltbarkeit mit einer **Durchfärbung des Asphalt** herzustellen. Die **Rampen zwischen Radweg und Fahrbahn** sind so auszuführen, dass der **Fahrkomfort** gewahrt wird, d.h. möglichst ruckfrei und ohne Unterbrechung durch Borde oder Rinnen (Vorbild: Ausführung am Griesmaroder Bahnhof).

3.2 Verschwenkungen

Die zwei nördlichen und eine südliche Verschwenkung der Radwege im Zulauf zum Mittelweg **stören die Fahrdynamik** und scheinen in dieser Ausprägung nicht aufgrund von Zwangspunkten wie Engstellen oder in den Weg hineinragenden Gebäuden notwendig. An anderen Stellen im Stadtgebiet hat die Stadt in den letzten Jahrzehnten schon vormals vorhandene Verschwenkungen entfernt.

Daher schlagen wir vor, alle Verschwenkungen zu entfernen bzw. so zu strecken oder zusammenzulegen, dass sie ohne bewusste Lenkbewegung durchfahren werden können und die Radwege somit als möglichst geradlinig wahrgenommen werden.

3.3 Trennung Fuß- & Radverkehr

Für die bauliche Trennung des Rad- und Fußverkehrs (Ziel und Maßnahmenkatalog, Maßnahme 6) schlagen wir eine Abgrenzung mit **niedrigen, überfahrbaren und damit fehlerverzeihenden Schrägborden** vor. Dies ist eine Alternative zum ansonsten anzulegenden 30 cm breiten Begrenzungsstreifen zwischen Geh- und Radweg.

Unserer Ansicht nach ließe sich dadurch für alle Verkehrsteilnehmer der **Charakter des Radwegs als Fahrbahn** hervorheben. Durch den Trennstein mit Höhenversatz geraten Fußgänger nicht unversehens auf den Radweg und Radfahrer werden dadurch von der Nutzung des Gehwegs abgehalten.

Zudem wäre hieran erkennbar, dass Radwege in Braunschweig nun nach einem **neuen Qualitätsstandard** angelegt werden.

Weitere Vorteile

- Verminderung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr
- Unfallträchtiges, regelwidriges links fahren („Geisterradeln“)¹, wird laut einer Studie dadurch vermutlich verminderd²
- Niveaugleiche Begrenzungssteine sind fast unmerklich übergeh- und überfahrbar, selbst wenn diese eine taktile Oberfläche haben
- Trennung dauerhaft erkennbar, farbiges Betonplaster bleicht aus
- Weniger Höhenunterschied des Radwegs zur Kfz-Fahrbahn, d.h. Rampen an Knotenpunkten werden weniger spürbar
- Etwas breiterer Gehweg, da der Trennstein schmäler als ein Begrenzungsstreifen ausfallen könnte

Auch die **ERA eröffnet diese Möglichkeit** für Radwege mit mehr als 2m Breite, wie sie nun im Regelfall in Braunschweig angelegt werden, explizit. Dort werden in Kapitel 11.1.5 zwei mögliche Ausführungen beschrieben: eine „Abgrenzung mit überfahrbaren Schrägborden“ oder ein „tastbarer, niedriger Bord“. Die Anforderungen, die auch für den 30 cm breiten Begrenzungsstreifen gelten (deutliche Tastbarkeit, visuelle Erkennbarkeit), gelten analog, erscheinen uns jedoch so leichter umzusetzen.



Abbildung 1: Schräge Bordsteine ermöglichen eine deutliche bauliche Trennung von Geh- und Radweg. Die Trennung sollte nicht zu Stürzen führen.

Bildquelle: <https://twitter.com/Hackneycyclist>



Abbildung 2: Ein Höhenversatz stärkt den Charakter des Radwegs als Fahrbahn, die nicht Teil des Gehwegs ist.

Bildquelle:
<https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:User:Fantaglobe11>, CC BY-SA 4.0

In anderen Europäischen Ländern ist eine **Trennung mit Höhenunterschied verbreitet** (wenngleich nicht überall die Regel) und bewährt, bspw. in Großbritannien (bspw.: London, Manchester), Frankreich (bspw.: Paris), den Niederlanden, Luxemburg und Dänemark.

1 <https://www.adfc-braunschweig.de/sicherheit-verkehr/sicher-rad-fahren/geisterradler.html>

2 Alrutz et al. beobachteten in Groningen durchgehend äußerst niedrige Anteile regelwidrig links fahrender Radfahrender (etwa 1%) und vermuten, dass die in den Niederlanden übliche Höhentrennung dem Linksfahren entgegenwirkt, da Radfahrende dann nicht auf den Gehweg ausweichen mögen. *UDV-Forschungsbericht Nr. 29 01/2015, S.90*

Ein überfahrbarer Schrägbord³ mit einem Neigungswinkel von ca. 30° stellt bei entsprechender Breite, Zustand sowie Beleuchtung des Radwegs und normaler Benutzung **keine ernstzunehmende Sturzgefahr** dar. Um Kollisionen mit Pedalen vorzubeugen sollte der Höhenunterschied jedoch nicht größer als 5cm sein.

Wir sind uns bewusst, dass eine solche Lösung einer vorherigen **Diskussion, Abwägung und der Einbeziehung** des Behindertenbeirates bedarf, halten die erstmalige Realisierung eines Radweges nach neuem Regelmaß von 2,30 m Breite jedoch für die richtige Gelegenheit, dieses Thema anzusprechen.

3.4 Zufahrten

An Grundstückszufahrten sind die Radwege bereits durchgehend dargestellt, jedoch im Plan noch von Kästchen der Zufahrten überlagert. Radwege sind an diesen Stellen **ohne Belagsveränderung, ohne zusätzliche Längs- oder Querneigung und ohne Höhenunterschied**, fortzuführen (gem. Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ Maßnahme 6). Um die Zufahrt zu ermöglichen kann eine Rampe im ausreichend vorhandenen Zwischenraum zwischen Radweg und Kfz-Fahrbahn angelegt werden. Eine andere Lösung mit geringerer Breite wären **Rampensteine** (siehe auch ERA 11.1.7), bspw. Sinusborde.

3.5 Einmündung der Lichtwerkallee

Die Mitgaustraße ist der Lichtwerkallee übergeordnet. Daher ist der Radweg auch hier **ohne Belagsveränderung, ohne zusätzliche Längs- oder Querneigung und ohne Höhenunterschied** fortzuführen (gem. Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ Maßnahme 6).

Der ADFC regt an, hierfür eine **Anrampung / Aufpflasterung** des Einmündungsbereiches vorzunehmen und auch den Gehweg ununterbrochen zu gestalten (analog ERA Kapitel 11.1.7 Bild 86). Eine Anrampung sorgt bei abbiegenden bzw. einbiegenden Kfz für eine Geschwindigkeitsdämpfung und hebt die Vorfahrt des Radverkehrs entlang der übergeordneten Straße intuitiv hervor. Hiermit sind deutliche Sicherheits- und Komfortgewinne verbunden.

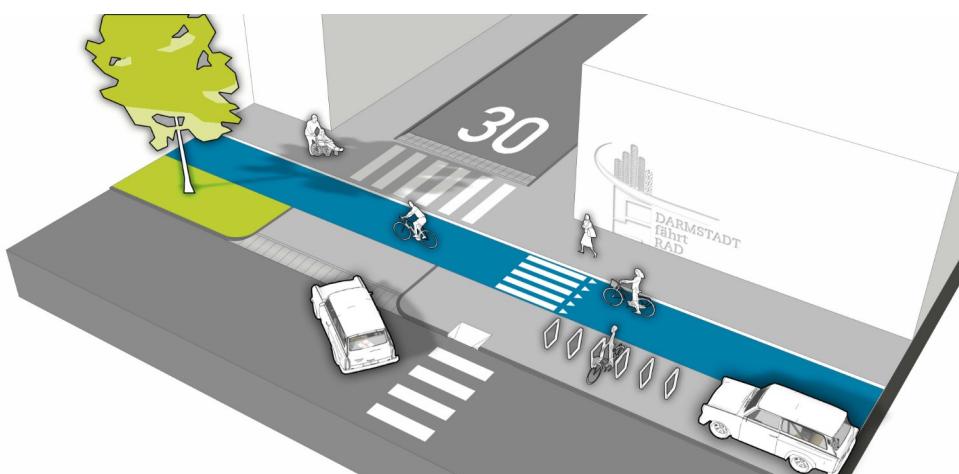


Abbildung 3: Durchgehender Geh- und Radweg an einer untergeordneten Einmündung, hier jedoch mit Zebrastreifen auch über den Radweg und die bevorrechtigte Straße.

Bildquelle: Timm Schwendy, „Darmstadt fährt Rad“

Die Sichtverhältnisse werden durch eine Verschwenkung des Radweges an die Straße in diesem Fall nicht verbessert, der Vorrang des Radverkehrs

³ Entsprechende Produkte sind in den Niederlanden unter dem Begriff „Rijwielpadband“ erhältlich. In Deutschland kommen dem einige bisherige Modelle von Flach- und Schrägbordsteinen nahe, sind jedoch noch keine perfekten Lösungen. Geeignete Bordsteine würden sich sicher beschaffen lassen.

jedoch geschwächt. Der **Radweg** ist an dieser Stelle **nicht zu verschwenken**, sondern **geradlinig fortzuführen**. Aufgrund der nur sehr kurzen Strecke direkt neben der Straße und den davor angeordneten Parkplätzen könnte der Radverkehr hier ohnehin nur zu spät im Seitenspiegel gesehen werden. Autofahrende könnten den Radverkehr jedoch bei mittlerer abgesetzter Führung (2-5 m⁴), vor Kreuzen des Radweges im stumpfen Winkel, ggf. rechtzeitig durchs Fenster erkennen. Ein Verschwenken des Radweges an die Straße würde gem. ERA Kapitel 4.3.2 Bild 31 eine gerade Strecke von ≥ 10 m unmittelbar an der Straße erfordern, die hier nicht gegeben ist (laut Plan 6,6 m). Auch warnen die ERA im entsprechenden Kapitel vor stark verschwenkten und unkomfortablen Radwegeführungen, wie hier. Die Mindestkurvenradien in Kapitel 2.2.1 der ERA, Tabelle 6, werden unterschritten (Kurvenradius hier laut Plan: 8 m).

Der **Parkplatz gegenüber der Einmündung** direkt neben dem „Stummel“ des nördlichen Rad- und des Gehweges schränkt die Sichtverhältnisse des auf eine Lücke im Verkehr wartenden Rad- und Fußverkehrs ein und ist zu entfernen. Der „Stummel“ des Radweges ist den Fahrlinien der nach Süden abbiegenden und von Süden einbiegenden Radfahrenden anzupassen. Auch die Querung für Fußgehende könnte hierbei vereinfacht werden.

4. Hinweise im Lageplan

Siehe Anhang.

5. Zusammenfassung

Die Planung ist dahingehend anzupassen, dass vorhandene Verschwenkungen entfernt werden, die Radwege an Zufahrten und der Einmündungen der Lichtwerkallee durchgängig und ohne Störung gestaltet werden und bei der Einmündung in den Mittelweg Radfahrenden ein Einordnen zum Linksabbiegen ermöglicht wird.

Der Anschluss an den Mittelweg ist so zu gestalten, dass für einen späteren Ausbau ein Kreuzungsdesign ohne Radfahrstreifen in Mittellage, mit geschützter Radverkehrsführung und mit freiem Rechtsabbiegen für Radfahrende vorbereitet oder zumindest offen gehalten wird.

Zudem regt der ADFC an, unter Einbeziehung des Behindertenbeirates in einen Gesprächsprozess einzutreten, um die aufgrund des neuen Regelmaßes nun breiteren Radwege zukünftig mittels eines niedrigen, bei Bedarf überfahrbaren Schrägbords baulich vom Gehweg zu trennen.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Schroth
Vorsitzende

Lars Christian Lund
Arbeitskreis Verkehr

⁴ Vgl. https://www.darmstadtfaehrtrad.org/?p=2594#_ednref21 und dort genannte wissenschaftliche Quellen

