

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 13/0945</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung</b>			<b>Datum: 28.10.2013</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Herr Marcel Gessert</b>	<b>Tel.: 241</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>604/Herr Marcel Gessert -lo</b>		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>07.11.2013</b>	<b>Anhörung</b>

**Verschwenkung von Radwegen an Kreiseln, Kreuzungen und Einmündungen  
hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Dr. Pranzas, Ausschuss für  
Stadtentwicklung und Verkehr, 05.09.2013, TOP 15.7**

Herr Dr. Pranzas fragt:

1. Sind in Norderstedt Unfallschwerpunkte bekannt, dessen Ursache auf verschwenkte Radwege zurückzuführen sind?
2. Werden beim Neubau von Radverkehrsanlagen in Norderstedt die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beachtet?
3. Warum wurde bei beiliegenden Beispielen von Neubauvorhaben (Friedrichsgaber Weg und Kohfurth) nicht auf eine Verschwenkung des Radweges verzichtet?
4. Besteht die Möglichkeit, bei den genannten Neubauvorhaben die Linienführung des Radweges gemäß der ERA 2010 zu korrigieren?
5. Wie sieht die Verwaltung die Möglichkeit, generell bei bestehenden Einmündungen und Kreuzungen mit verschwenkten Radwegen diese stufenweise zurückzubauen und durch eine eindeutige, sichere Linienführung des Radverkehrs zu ersetzen?

Antwort der Verwaltung:

1. Nach Rücksprache mit der Polizei sowie der Verkehrsaufsicht sind in Norderstedt keine Unfallhäufungsstellen bekannt, die auf verschwenkte Radwege zurückzuführen sind.  
Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. hat in einer kürzlich veröffentlichten Studie zur Unfallforschung an Kreisverkehren festgestellt, dass Kreisverkehre, die nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV 2006) gestaltet wurden, verkehrssicher sind.  
In diesem Merkblatt wird eine Absetzung der Furt und damit die einhergehende Verschwenkung des Radweges empfohlen.
2. Prinzipiell werden bei der Planung von Verkehrsmaßnahmen die Richtlinien, Empfehlungen und Merkblätter der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen berücksichtigt. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2006) werden dabei unter anderem bei der Planung von Radverkehrsanlagen berücksichtigt.  
Bei der Planung von Verkehrsanlagen sind die Regelwerke wichtige Leitlinien, zusätzlich werden Planungen jedoch von den örtlichen Gegebenheiten und Abhängigkeiten beeinflusst.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

3. Die Verschwenkung der Radwege an Kreisverkehren entspricht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. In diesem Regelwerk wird ein Abstandsmaß der Radfahrerfurt von 4,00 m empfohlen. Diese Empfehlungen beruhen auf einer Studie, die als Forschungsbericht in der Heftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik Nr. 793 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen veröffentlicht wurde. Der Kreisverkehr Horst-Embacher-Allee/Kohfurth ist nach dieser Empfehlung ausgebaut worden.

Die Hauptlastrichtung für den Radverkehr liegt in der Achse verlängerte Berliner Allee - Horst-Embacher-Allee. Bei dieser Verbindung können Radfahrer problemlos ohne Verschwenkungen den Kreisel passieren.

In dem Bildbeispiel von Herrn Dr. Pranzas wird die Zufahrt Kohfurth (Süd-West) in den Kreisverkehr dargestellt. In dem Bild lässt sich eine Aufpflasterung vor der Radfahrerfurt erkennen. Diese dient der Aufmerksamkeitssteigerung des Kfz-Fahrers und erhöht zusätzlich die Sicherheit des Radfahrers.

Des Weiteren verdeutlicht die Führung des Radweges (optisch durch die rote Radwegepflasterung sowie Markierung deutlich zu erkennen), dass der Radweg an dieser Stelle endet und nicht weiter in Richtung Kohfurth führt. Das heißt für alle Radfahrer, die aus Richtung Horst-Embacher-Allee bzw. aus Richtung Kohfurth (Süd) kommen, dass sie an dieser Stelle auf die Fahrbahn fahren müssen.

Am Friedrichsgaber Weg wurde der Radweg ebenfalls verschwenkt. Dieser Knotenpunkt wird zukünftig signalisiert sein. Grund für diese Verschwenkung ist u. a. die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Wird die Furt für den Radverkehr in Richtung Friedrichsgaber Weg verschoben, verlängert sich der Räumweg für den Radverkehr, d. h. die Leistungsfähigkeit sinkt.

Eine aktuelle Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad - Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., 2013) zeigt, dass Furtabsetzungen an lichtsignalisierten Knotenpunkten von  $\geq 4$  m (siehe Beispiel Horst-Embacher-Allee) nicht unfallauffällig sind.

4. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Knotenpunkte baulich anzupassen. Derzeit stehen jedoch für eine solche Baumaßnahme keine entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung.
5. Viele Einmündungen in Norderstedt wurden im Zuge von Baumaßnahmen bereits baulich auf eine geradlinige Führung angepasst. Bei Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen wird diese Führung des Radweges geprüft und bei einer Eignung umgesetzt. Ein großflächiges Programm zur Anpassung der Furten an eine geradlinige Führung ist derzeit nicht in Planung.  
Radwege an Kreisverkehren sollten aufgrund der unter Punkt 2 erläuterten Kenntnisse auch weiterhin abgesetzt werden.