Stadt Marktoberdorf
Radverkehrskonzept

Marktoberdorf

Impressum

Verantwortlich für Inhalte, Bilder und Texte und Inhaber des Urheberrechts ist topplan, Wald.

Bildnachweis:
Bilder, Texte, Gestaltungen und Grafiken ©topplan, soweit nicht anders genannt

Gender-Hinweis:
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:
Januar 2025

Hinweis:
Nachdruck der Inhalte, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung auf elektronischen Datenträgern.

gefördert durch
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

Inhaltsverzeichnis

1) Über das Radverkehrskonzept Seite 3

2) Das Radwegenetz in Marktoberdorf Seite 6
- 2.1 Einführung Alltagsradverkehr Seite 8
- 2.2 Radachsen und Netzhierarchien Seite 12

3) Bestandsanalyse Alltagsradnetz
- 3.1 Datenmanagement (RIWA-GIS) Seite 27
- 3.2 Qualitätskriterien Alltagsradnetz Seite 29
- Exkurs: Gleichberechtigte Verkehrsplanung Seite 33

4) Handbuch Führungsformen des Radverkehrs Seite 38

5) Handlungsfelder der Radverkehrsförderung
- 5.1 Fahrradparken Seite 62
- 5.2 Ausbaustandards Marktoberdorf Seite 63
- 5.3 Ausbau Alltagsradwegenetz Seite 84
- 5.4 Radwegweisung Seite 87
- 5.5 Qualitätssicherung Radwegweisung Seite 90
- 5.6 Radbeauftragter Seite 93

6) Fazit und Zielsetzungen Seite 94

1.1 Ein etwas anderes Vorwort . . .
1.2 . . . und ein paar Worte über das Radverkehrskonzept

Ein etwas anderes Vorwort . . .

Herr H. hat kein Auto, denn seine Arbeitsstelle ist nur 4 km entfernt. Von seiner Wohnung in einem Stadtteil kann er zunächst wunderbar auf einer Nebenstraße radeln. Allerdings nur bis zum Beginn der Kernstadt. Ab dort muss er sich die Fahrbahn mit unzähligen Autos teilen. Eine eigene Radverkehrsführung gibt es dort nicht. Das ist unangenehm und gefährlich. Eine ebenfalls direkte Alternative über Wirtschaftswege scheitert an deren Wegezustand.

Nicht nur die Fahrt zur Arbeit, sondern auch alle anderen Besorgungen erledigt Herr H. mit dem Rad. Seine Vermieterin hat glücklicherweise eine überdachte und abschließbare Abstellmöglichkeit vor dem Eingang des Hauses errichten lassen. Sein Arbeitgeber hat die Notwendigkeit von guten Abstellanlagen leider noch nicht erkannt. Herr H. kann sein Fahrrad nur an ein Geländer neben dem Autoparkplatz anketten. An verregneten Tagen ärgert sich Herr H. beim nach Hause fahren regelmäßig über einen nassen Hintern. Außerdem würde er sich wohler fühlen, wenn er sein Fahrrad während der Arbeitszeit diebstahlsicher verstaut wüsste.

Nach der Arbeit geht Herr H. noch einkaufen. Früher hätte er beim Großmarkt angehalten, der direkt auf seinem Weg liegt, heute fährt er zu mehreren Einzelhändlern (Metzger, Bäcker). Dort gibt es in der Zwischenzeit überall einen Fahrradparkplatz mit guten Abstellmöglichkeiten, so dass man auch mit einem Korb oder einem Anhänger genug Platz hat. Dieser Service und das gute Warenangebot entschädigen allemal für die kurzen Umwege.

In den letzten Jahren haben sich viele Kollegen von Herr H. ein eBike gekauft. Mit diesem radeln sie auch fleißig in der Freizeit. Nur zum Arbeiten kommen die wenigsten damit. Darauf angesprochen sagen seine Kollegen, dass sie sich auf den stark befahrenen Straßen im Berufsverkehr zu unsicher fühlen, aber auch keine Umwege zur Arbeit fahren möchten und deshalb weiterhin mit dem Auto kommen . . .

Dass Menschen sich in ihrer Umgebung selbst bewegen, ist von größter Bedeutung für unsere Gesellschaft.

Mit dem Rad ist dies möglich!

. . . und ein paar Worte über das Radverkehrskonzept

Um die klimafreundliche Mobilität in Marktoberdorf weiter voranzubringen, möchte die Stadt Marktoberdorf den Fuß- und Radverkehr fördern. Das hier vorliegende Radverkehrskonzept bildet die Grundlage für die Erreichung folgender Ziele:

- Schaffung eines lückenlosen Alltagsradnetzes unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr mit Entschärfung von Gefahrenstellen und Schließung von Netzlücken
- Steigerung des Komforts (Benutzerfreundlichkeit) auf der Radinfrastruktur
- Förderung des Umstieges vom Auto auf das Rad und damit verbunden Einsparungen bei den verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen

Als Planungsgrundlage für den Ausbau der Radinfrastruktur konzentriert sich das Radverkehrskonzept auf folgende Inhalte:

- Planung eines durchgängigen Alltagsradnetzes unter Berücksichtigung der Zielpunkte des Radverkehrs
- Detaillierte Bestandsanalyse vor Ort von Wegebreite, Wegezustand, Verkehrssicherheit, Führungsform des Radverkehrs, Gefahren- und Problemstellen und Netzlücken
- Prüfbericht zur Bestandsanalyse mit Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zur Beseitigung der Defizite; Erstellung von Steckbriefen für die einzelnen Maßnahmen
- Konzept für Fahrradabstellanlagen
- Bürgerbeteiligung in Form von Workshop, Online-Meldeplattform sowie Postkartenaktion
- Prozessbegleitung mit Einbindung Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrsbeauftragtem des Stadtrates

2. Das Radwegenetz in Marktoberdorf

2.1 Einführung Alltagsradverkehr

2.2 Radachsen und Netzhierarchien

Radfahren ist . . .

Wie können Radfahrende sicher, schnell und komfortabel geführt werden?

2.1 Einführung Alltagsradverkehr

Wie können Radfahrende sicher, schnell und komfortabel geführt werden?

Diese Fragestellungen stehen im Mittelpunkt der Planungen für den Alltagsradverkehr. Im Alltagsradverkehr geht es wie bei jeder zielgerichteten Mobilität vorwiegend darum, möglichst schnell und sicher von A nach B zu kommen. Mehr noch als beim Kfz-Verkehr ist beim Radverkehr in aller Regel der kürzeste Weg auch der schnellste Weg. Umwege, Zick-Zack-Kurse, schlecht befahrbare Wege und Hindernisse akzeptiert der Alltagsradfahrer deshalb nicht.

Abzugrenzen ist der Alltagsradverkehr vom Freizeitradverkehr. In der Freizeit steht das Erlebnis im Vordergrund. Direkte Linienführungen sind dazu nicht zwingend erforderlich und auch beim Wegezustand und –belag werden in der Freizeit Einschränkungen akzeptiert, solange das „Gesamterlebnis" passt. Die wichtigsten Unterschiede und Gemeinsamkeiten von Alltag- und Freizeitradverkehr zeigt die nebenstehende Abbildung. Natürlich sind die Übergänge zwischen beiden Nutzungsarten fließend und die Alltags- als auch die Freizeitradler nutzen zum Teil die gleichen Wege.

Von Verbesserungen für den Alltagsradverkehr profitieren immer auch die Freizeitradler – Einheimische wie auch Gäste. Die Synergieeffekte für die Freizeitradler sind in einer touristisch geprägten Region wie dem Ostallgäu nicht zu unterschätzen. Radverkehrsförderung ist somit auch nachhaltige Freizeit- und Tourismusförderung.

Die **Verkehrssicherheit** ist der wichtigste Faktor beim Radverkehr. Infolgedessen hat die Verkehrssicherheit auch den größten Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit und damit auf die Menge des Radverkehrs. Wenn Radverkehr gefördert werden soll, muss als Grundlage vor allem die Verkehrssicherheit verbessert werden. Dies ist die Voraussetzung, um eine steigende Anzahl an Radfahrern „sicherheitstechnisch" bewältigen zu können.

Zweiter Faktor für die Effizienz des Alltagsradverkehrs sind **schnelle, flüssige Verbindungen**. Die Radverkehrsführung muss dazu durchgängig sein. Und es müssen die vielen großen und kleinen Hindernisse wie zu enge Kurvenradien, zu schmale Wege, Bordsteinkanten, mäßige Wegezustände, etc. beseitigt oder zumindest für die Bedürfnisse der Radfahrer optimiert werden. In den innerörtlichen Bereichen sind in der Regel beidseitige Radverkehrsführung sowohl für die Verkehrssicherheit als auch die Schnelligkeit von großer Bedeutung.

Anders als beim Kfz-Verkehr, wo außerhalb von Autobahnen alle Verkehrsteilnehmer nahezu gleich schnell sind, ist die Gruppe der Radfahrenden nicht homogen. Es bestehen sehr unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus und infolgedessen auch sehr unterschiedliche Ansprüche an die Infrastruktur. Vereinfacht ist zwischen dem „schnellen" (ca. 25 km/h) und selbstbewussten Alltagsradfahrenden und den „langsamen" (ca. 15 km/h) und schutzbedürftigen Radfahrenden zu unterscheiden (Der Übergang ist natürlich fließend und es gibt auch noch schnellere und noch langsamere Radfahrer).

Die beiden Radfahrergruppen haben unterschiedliche Ansprüche an die Infrastruktur. Vereinfacht ausgedrückt unterscheiden sich diese darin, dass die selbstbewusst Radfahrenden innerorts auch stärker befahrene Fahrbahnen benutzen, um möglichst schnell voranzukommen, während die Gruppe der Schutzbedürftigen bevorzugt den Seitenbereich mit eigenständiger Radverkehrsanlage oder sogar den Gehweg bevorzugt. Letzteres geschieht leider zu Lasten der Fußgänger und ist nur im Ausnahmefall als adäquates Angebot für den Radverkehr zu verstehen.

Wenn Sie den Radverkehrsanteil erhöhen möchten, muss die Radinfrastruktur vor allem für die Gruppe der Schutzbedürftigen und Gelegenheitsradler verbessern. Diese gilt es zu einem Umstieg auf das Rad zu motivieren. (Natürlich profitieren dann auch alle Bürger, welche schon regelmäßig mit dem Rad unterwegs sind, von den Verbesserungen der Radinfrastruktur.) Die Gruppe der Schutzbedürftigen und Gelegenheitsradler möchte in der Regel nicht im Mischverkehr auf Hauptverkehrsachsen radeln. In Marktoberdorf bringt dies große Herausforderungen v. a. in folgenden Straßen mit sich: Brückenstraße, Meichelbeckstraße, Kaufbeurer Straße, Füssener Straße, Eberle-Kögl-Straße, Gschwenderstraße, Salzstraße, Bahnhofstraße, Ruderatshofener Straße, Johann-Georg-Fendt-Straße. Durchgängige, beidseitige Radverkehrsführungen gibt es zwar in Teilbereichen, z. B. entlang der Brückenstraße und in der Bahnhofstraße, jedoch enden diese häufig im „Nichts". Beispielhaft sei hier die AOK-Kreuzung genannt.

Aufgrund des geringen Verkehrsraums und der angrenzenden Bebauung wird eine durchgängige, beidseitige Radverkehrsführung in einigen Abschnitten auch bei besten Absichten nicht möglich sein (z. B. Meichelbeckstraße, Rauh-Kreuzung). Eine gute Möglichkeit stellt deswegen die Stärkung von parallelen, verkehrsarmen Achsen für den Radverkehr dar. Es müssen Radachsen sein, welche einerseits genauso direkt wie die Hauptverkehrsachsen sind und andererseits für den motorisierten Verkehr eine möglichst geringe Bedeutung haben. Auf die zu favorisierenden Radachsen wird auf den Folgeseiten ausführlicher eingegangen.

1

2

Umfragen in der Bevölkerung zur verhaltenen Nutzung des Fahrrads im Alltag ergeben immer wieder zwei Hauptgründe:

- *„Das ist mir zu gefährlich."*
- *„Das dauert mir zu lange."*

Dabei ist das Potential groß – rund 2/3 der Deutschen nutzen ihr Rad regelmäßig in der Freizeit. In einer Freizeitregion wie dem Ostallgäu dürfte der Anteil noch höher sein. Die sehr guten Ergebnisse der Stadt Marktoberdorf beim Stadtradeln bestätigen die hohe Affinität der einheimischen Bevölkerung zum Rad. Den Schwung des Stadtradelns (viele Kilometer sind sicherlich „Freizeitkilometer") gilt es noch mehr auf die täglichen Fahrten zu übertragen – mit einem besseren Angebot für den Alltagsradverkehr, vom Schüler bis zum Senior.

Wenn es Ihnen gelingt, für einen sicheren und gleichzeitig schnellen Radverkehr zu sorgen, wird der Radverkehrsanteil kontinuierlich steigen. Bedenken Sie dabei, dass die meisten Menschen den Weg zur Arbeit oder Schule möglichst schnell zurück legen wollen und deswegen die erforderlichen Zeiten der verschiedenen Verkehrsmittel (Auto, Rad, ÖPNV) vergleichen. Umwege akzeptieren viele Alltagsradfahrer nicht.

Im Bereich von Marktoberdorf sind die Rahmenbedingungen für die Erreichung vieler Zielpunkte mit dem Rad sehr günstig. Die Wege v.a. in der Kernstadt sind kurz, sodass das Rad häufig das schnellste Verkehrsmittel ist. Die beiden nebenstehenden Kartenausschnitte verdeutlichen dies. In der Karte 1 ist um die Firma Fendt ein Kreis mit einem Radius von 2 km (= Luftlinie) gezogen, in der Karte 2 der gleiche Kreis um das Schulzentrum. → Sehr viele Bürger wohnen innerhalb von diesen 2 Kilometern. Da mit dem Rad in der Regel sehr direkte Strecken zum Zielpunkt gefahren werden können, sind also sowohl das Schulzentrum als auch die großen Arbeitgeber im Stadtbereich auf kurzen Wegen mit dem Rad erreichbar.

Und auch die Ortsteile von Marktoberdorf sind in „Raddistanz" zu den größten Zielpunkten im Kernstadtbereich. In der nebenstehenden Karte ist ein Kreis mit einem Radius von 5 km um das Schulzentrum dargestellt. Von den großen Ortsteilen liegt nur Sulzschneid außerhalb dieses Kreises. Von den Nachbarkommunen liegen Ebenhofen und Altdort innerhalb des dargestellten Bereiches. Betrachtet man den gleichen Korridor um die Firma Fendt kommen noch Ruderatshofen und Biessenhofen hinzu.

Mit einer weiteren Stärkung der Radanbindung der Ortsteile und Nachbarkommunen kann ebenfalls ein Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs gelingen. Ausdrücklich erwähnt sei hier die fehlende Radverbindung entlang der OAL 7 von Ruderatshofen nach Marktoberdorf. Insbesondere die Firma Fendt ist von Ruderatshofen und Immenhofen auf kurzen Wegen mit dem Rad erreichbar, derzeit aber nicht sicher. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis und der Gemeinde Ruderatshofen ist unbedingt nach Lösungen zu suchen.

Immer wieder ist das Argument zu hören, dass sich das Winterhalbjahr nicht zum Radfahren eignet. Ja, es wird sicherlich einige Tage im Jahr geben, an denen aufgrund Regen, Schnee und kühlen Temperaturen nur Wenige auf das Rad steigen. Das ist aber nicht das Hauptproblem unserer vollen Straßen. Vielmehr sind es all die Menschen, die bei schönstem Wetter auch die kurzen Strecken innerhalb der Stadt mit dem PKW zurück legen. Hier liegt das größte Potential zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens.

Beispiel: Wenn jeder Marktoberdorfer durchschnittlich nur 1x pro Woche mit dem Rad anstelle des Autos zur Arbeit fährt, reduziert sich der motorisierte Berufsverkehr bereits um 20 % (bei einer 5-Tage-Woche). Bei den Einkaufsfahrten wäre sogar noch ein wesentlich größerer Effekt problemlos möglich. Wenn z. B. von 4 Einkaufsfahrten nur der Haupteinkauf mit dem PKW erledigt wird und die 3 anderen Fahrten mit dem Rad, beträgt hier der Radverkehrsanteil 75 %.

2.2 Radachsen und Netzhierarchien

Im Zuge des Projektes wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und mit den Ergebnissen aus dem Bürgerworkshop ein Alltagsradnetz entwickelt. Es umfasst alle wichtigen Radverbindungen innerhalb des Stadtgebietes und die Anbindungen von den Ortsteilen und Nachbarkommunen zur Kernstadt. Das untersuchte Radnetz umfasst rund 120 km. Also durchaus ein sehr umfangreiches Radnetz. Ein Ausschnitt ist in der nebenstehenden Karte zu sehen. Eine vollständige Karte mit dem gesamten Bereich der Gemarkung Marktoberdorf und den Anschlüssen zu den Nachbarkommunen finden Sie im Anhang.

Als Kommune ist es meist nicht einfach zu entscheiden, an welchen Stellen die Radverkehrsförderung besonders wichtig ist. In Marktoberdorf gibt es zahlreiche Verbindungen und Knotenpunkte, bei denen Handlungsbedarf besteht. Um nicht vor der Fülle an Anforderungen zu kapitulieren, ist es wichtig die Maßnahmen zu priorisieren. Der Fokus muss zuerst auf die wichtigsten Verbindungen und Maßnahmen gelegt werden. Parallel, um zügig sichtbare Ergebnisse zu erzielen, können die am einfachsten zu realisierende Punkte umgesetzt werden. Das übergeordnete Ziel, die Realisierung eines durchgängigen Alltagsradwegenetzes, darf dabei nie aus den Augen verloren werden.

Ein Hilfsmittel zur Strukturierung und Priorisierung ist die Einteilung des Netzes in **Hierarchien**. Ähnlich wie im Straßenverkehr, wo ein Netz in Autobahnen, Bundes- Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen unterteilt wird, kann auch das Radverkehrsnetz gegliedert werden. Dazu werden die einzelnen Radverbindungen entsprechend ihrer Bedeutung für den gesamten Radverkehr gewichtet. Diese Unterteilung trägt dazu bei, zu erkennen, welche Bedeutung eine Achse für den Radverkehr hat und daraus abgeleitet, wie die Priorität für Verbesserungsmaßnahmen eingestuft werden muss.

Netzhierarchien

Um die Gliederung fundiert vornehmen zu können, ist v. a. die Betrachtung der Zielpunkte von Bedeutung. Schulen, Einzelhandel, große Arbeitgeber und wichtige Freizeitziele (z. B. Sportanlagen) sind relevante Aspekte. Auch die Bahnhöfe sind als Säulen der Intermodalität ein Faktor.

Die Netzhierarchien wurden im Rahmen des Bürgerworkshops diskutiert, anschließend von topplan entwickelt und mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Unterteilt wird das lokale Alltagsradnetz in vier Hierarchieebenen. Es sei erwähnt, dass jede Hierarchieebene ihren Beitrag zum Radwegenetz leistet – ansonsten wäre die Verbindung nicht enthalten.

In Marktoberdorf liegt der Fokus der Netzhierarchien auf den wichtigsten Achsen in der Kernstadt. Hinzu kommen die Anbindungen der Ortsteile und Nachbarkommunen an das Stadtgebiet.

Die lokalen Netzhierarchien untergliedern sich wie folgt:

- **Lokale Hauptroute (1. Kategorie):**

  Die lokalen Hauptrouten sind die wichtigsten Achsen und das Grundgerüst des Alltagsradwegenetzes in Marktoberdorf. Es sind die Achsen, auf denen das Potential für den Radverkehr am höchsten ist. Im Fokus liegt vor allem die Anbindung des Schulzentrums. Bewusst wurden die 1. Kategorie nur auf wenige Strecken beschränkt, um deren besondere Bedeutung hervorzuheben. Damit gehen auch erhöhte Anforderungen an den Ausbaustandard auf diesen Achsen einher. Sie müssen für einen schnellen und sicheren Alltagsradverkehr optimiert werden. So ist zum Beispiel eine intakte Asphaltoberfläche obligatorisch. Weitere Zielvorgaben für den Ausbaustandard entnehmen Sie bitte den folgenden Seiten.

- **Lokale Route (2. Kategorie):**

  Diese Ebene ist ebenfalls von hoher Bedeutung für den Radverkehr. Die Verbindungen sind wichtige Ergänzung und Zubringer zu den Hauptrouten. Sie verdichten das Netz und binden wichtige Quellen und Zielpunkte an. Auch auf dieser Ebene müssen sich die Ausbaustandards unbedingt an den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs orientieren. Obligatorisch ist eine asphaltierte Oberfläche und auf Hauptverkehrsachsen eine eigenständige Radverkehrsführung in beide Richtungen.

  Die 1. und 2. Kategorie der Netzhierarchien bilden das Gerüst für das primäre Alltagsradnetz in Marktoberdorf. Die Strecken dieser beiden Hierarchien sind bevorzugt auszubauen und zu unterhalten.

- **Lokales Basisnetz (3. Kategorie):**

  Das Basisnetz ergänzt die beiden zuvor genannten Hierarchien. Es handelt sich hierbei meist um Zubringer und Querverbindungen. Der Ausbaustandard muss eine sichere Befahrbarkeit gewährleisten. Angestrebt wird auf dem Basisnetz ein Ausbau in Asphalt. Auf Straßen und Wege mit geringem Verkehrsaufkommen ist innerorts eine Führung der Radfahrer im Mischverkehr oder in Kombination mit Fußgängern zulässig.

- **Ergänzungsnetz (4. Kategorie):**

  Auf diesen Strecken ist aufgrund der untergeordneten Verbindungsfunktion oder verkehrlicher Rahmenbedingungen mit geringerem Alltagsradverkehr zu rechnen, als auf denen der höheren Hierarchien. Es handelt sich teils um Verbindungen, welche aufgrund räumlicher Gegebenheiten oder der hohen Bedeutung für den Kfz-Verkehr nicht durchgängig radgerecht ausgebaut werden können. Dennoch sind die Strecken für ein lückenloses Radwegenetz relevant und daher berücksichtigt.

Die Karten zeigen eine Übersicht der Netzhierarchie des Alltagsradwegenetzes in Marktoberdorf. Eine vollständige Karte mit dem gesamten Bereich der Gemarkung Marktoberdorf und den Anschlüssen zu den Nachbarkommunen finden Sie im Anhang.

1

Radachsen

Abgeleitet aus den Netzhierarchien und unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielpunkten möchten wir die Bedeutung von ausgewählten Radachsen hervorheben. Bei den Zielpunkten legen wir dabei einen Fokus auf das Schulzentrum. Schüler der weiterführenden Schulen sind eine besonders große und wichtige Zielgruppe des Radverkehrs. Daneben betrachten wir die Anbindung an die Firma Fendt, als größten Arbeitgeber. Auf den Radachsen zur Fima Fendt liegen weitere Zielpunkte, z. B. V-Markt und Firma Rößle oder Medicum und Landratsamt. Die Bedeutung dieser Radachsen geht also deutlich über die Firma Fendt hinaus. Mehrere der vorgestellten Radachsen verlaufen über die Bahnhofstraße. Die Zielpunkte an der Bahnhofstraße (Einzelhandel, Bahnhof, mit kleinem Abstecher Rathaus und Stadtbibliothek, etc.) werden daher nicht gesondert genannt.

Neben der Verbindungsfunktion der Radachsen im Gesamtkontext wird stichpunktartig auf die Probleme eingegangen. Für detailliertere Infos zu den einzelnen Gefahrenstellen und Hindernissen sei auf die Steckbriefe der jeweiligen Standorte verwiesen. Handlungsempfehlungen für Straßenzüge können Sie den Entwicklungsmaßnahmen entnehmen.

Die Bedeutung und Funktion der Radachsen möchten wir am Beispiel der Strecke in nebenstehendem Kartenausschnitt darstellen. Diese Hauptachse verläuft auf sehr direkten Wegen vom Kreisverkehr im Norden der Schwabenstraße bis zum Schulzentrum. Die Gesamtdistanz (gemessen bis zur Realschule) beträgt nur 2,5 km. Es handelt sich also um eine Strecke, welche für sehr viele Bürger mit dem Rad bewältigbar ist. Auf der Radachse liegen viele wichtige Zielpunkte, beispielhaft die Adalbert-Stifter-Schule, FSV-Sportgelände, Landratsamt, Abzweig zu Fendt, Bahnhof, Aldi, Feneberg, Schulzentrum. Die Bedeutung für den Radverkehr ergibt sich daraus wie von selbst . . .

1

Schwabenstraße - Schulzentrum

Im nördlichen Teil von Marktoberdorf existieren 3 nahezu parallele Nord-Süd-Verbindungen: Ruderatshofener Straße, Schwabenstraße, Kaufbeurer Straße. Das größte Potenzial für den Radverkehr hat die Schwabenstraße. Gegenüber den anderen beiden Verbindungen hat sie positivere Rahmenbedingungen:

- Zentrale Lage mit großem Einzugsbereich, v. a. alle direkt und östlich der Schwabenstraße wohnenden Bürger werden die Schwabenstraße nutzen, um zum Fendt, zum Schulzentrum oder in die Stadtmitte zu gelangen.
- breiter Straßenquerschnitt (v. a. ab Landratsamt bis Moosstraße) ermöglicht sehr gute Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer.
- direkte Fortführung nach Altdorf und Ebenhofen
- Mit Adalbert-Stifter-Schule, den Kindergärten, dem FSV-Sportgelände und dem möglichen Bikepark beim Modeon liegen wichtig Zielpunkte des Radverkehrs an der Schwabenstraße.
- deutlich geringere Verkehrsbelastung als die Kaufbeurer Straße und auch die Ruderatshofener Straße hat eine höhere Verkehrsbelastung
- In der Ruderatshofener Straße sind aufgrund des geringen Straßenquerschnitts keine wesentlichen Verbesserungen für den Radverkehr möglich.

Die im Kartenausschnitt dargestellt Radachse gehört zu den wichtigsten Radverbindungen in Marktoberdorf. Deshalb möchten wir eine weitere Stärkung der Radverkehrsführungen sowohl in der Schwabenstraße als auch im Bereich des Kreisverkehrs in der Ruderatshofener Straße sehr empfehlen. In der Bahnhofstraße darf sich die Radverkehrsführung auf keinen Fall verschlechtern.

Kartenausschnitt 1: Sehr wichtige Radachse von der Schwabenstraße bis zum Schulzentrum

1

Alsterberg – Schulzentrum

Wie kommen die Schüler der Wohnsiedlungen im Bereich Alsterberg und der zukünftigen Bebauung „Hinterm Schloss" zum Schulzentrum? (Der Weg zur Firma Fendt ist im 1. Abschnitt identisch.) Da die Kaufbeurer Straße vom Alsterberg stadteinwärts nicht für den Radverkehr geeignet ist, radeln bereits viele Schüler über den Jörglweg in die Ruderatshofener Straße und weiter über die Bahnhofstraße zum Radweg entlang der Bahnlinie. Um diese Achse weiter zu stärken ist ein radgerechterer Umbau der Querung der Kaufbeurer Straße auf Höhe der Jet-Tankstelle mit Anschluss in den Jörglweg zu empfehlen.

Eine Stelle mit mehreren Problemen und Hindernissen für den Radverkehr ist der **Kreisverkehr Ruderatshofener Straße / Bahnhofstraße**. Dort treten, abhängig von den Fahrtrichtungen, unterschiedliche Herausforderungen auf. Diese können nur unter einer Gesamtbetrachtung aller Wegebeziehungen im Kreisverkehr und dessen Anschlüsse (Jörglweg – Kreisverkehr / Bahnübergang mit Anbindung Fendt-Parkplatz / Gschwenderstraße bis Jahnstraße) gelöst werden.

Im Zuge der laufenden Planungen für den zukünftigen Busbahnhof möchten wir sehr empfehlen, dass die Planungen zur Rad- und Fußverkehrsführung am Busbahnhof um konkrete Überlegungen für den gesamten Bereich rund um den Kreisverkehr ergänzt werden.

Kartenausschnitt 1: Radachse aus dem Bereich Alsterberg zum Schulzentrum

Hohenwartstraße / Rambogen - Schulzentrum

Kartenausschnitt 1: Radachse aus dem Bereich Hohenwartstraße / Rambogen / Füssener Straße zum Schulzentrum

Von den Wohngebieten nördlich der Füssener Straße existiert keine radgerechte Verbindung in die Stadtmitte und damit auch keine Radverbindung zum Schulzentrum. Auf dieser wichtigen Radachse gibt es zahlreiche Probleme bei der Verkehrssicherheit.

- Querung Füssener Straße
- Querung Meichelbeckstraße
- hohe Verkehrsbelastung in der Salzstraße
- Ausweichverkehr von der Salzstraße über die Carl-Maria-von-Weber-Straße in die Meichelbeckstraße
- für Radfahrende ungeeignete Überquerung der Bahnhofstraße zwischen Radweg an Bahnlinie und Kemptener Straße
- Gefahren durch viele parkende Fahrzeuge

Um die Salzstraße so weit als möglich zu vermeiden, ist der Ausbau der Radverbindung über den Genoveva-Brenner-Weg sehr zu empfehlen. In Verbindung mit der Carl-Maria-von-Weber-Straße und der Kemptener Straße entsteht dadurch eine durchgängige Ost-West-Verbindung. Dazu muss in diesen beiden Straßen aber eine Radverkehrsführung geschaffen werden. Zudem muss der Ausweichverkehr von der Salzstraße in die Carl-Maria-von-Weber-Straße unterbunden werden. Dadurch würde sich auch das Gefahrenpotential an den Knotenpunkten Schützenstraße / Genoveva-Brenner-Weg und Schützenstraße / Salzstraße deutlich verringern.

Im Kreuzungsbereich Kemptener Straße / Bahnhofstraße ist entweder in der Kemptener Straße eine radgerechte Zuleitung zur vorhandenen Fußgängerampel zu bauen. Oder: Der gesamte Kreuzungsbereich wird neu überplant. Vorstellbar wäre, dass die beiden Straßen, der Radweg von der Bahnlinie kommend und die Ausfahrt des Feneberg-Parkplatzes zu einer gemeinsamen Kreuzung umgebaut werden.

1

Schießstattstraße - Schulzentrum

Ähnlich wie aus dem Bereich Hohenwartstraße existiert auch aus dem Bereich Schießstattstraße und den dort angrenzenden Gebieten keine radgerechte Verbindung zum Schulzentrum. Die Netzlücke ist, beginnend in der Meichelbeckstraße am Torstüble bis und inklusive der AOK-Kreuzung, eklatant. Der Handlungsbedarf ist sehr hoch.

Die AOK-Kreuzung und deren Anschlussbereiche werden mehrmals in diesem Bericht erwähnt. Das ist kein Versehen, sondern liegt an deren besonders großen Defizite im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs. Dies sieht nicht nur topplan so. Die Probleme bzw. der sehr große Handlungsbedarf an der AOK-Kreuzung werden in den unterschiedlichsten Anregungen und Stellungnahmen immer wieder genannt:

- Anregungen der Bürger im Rahmen des Workshops im Modeon
- Anregungen der Bürger auf der Online-Meldeplattform
- Anregungen der Bürger über die Postkarten
- Hinweise der Radagendagruppe
- einstimmiges Meinungsbild bei einer Ortsbesichtigung von Herr Klaus (Stadt Marktoberdorf(, Herr Elmer (Verkehrsbeauftragter Stadtrat), Herr Stiening (Polizei) und Herr Ampßler (topplan)

Dieser Sachverhalt führt zu einer sehr eindeutigen Aussage:

Die radgerechte Optimierung der AOK-Kreuzung und deren Anschlussbereiche ist die wichtigste Aufgabe aller im Radverkehrskonzept genannter Handlungsempfehlungen.

Kartenausschnitt 1: Radachse aus dem Bereich Schießstattstraße und Umgebung zum Schulzentrum

Hochwiesstraße - Schulzentrum

1

Eine gute Radverbindung existiert von der Hochwiesstraße (mit Anbindung Saliterstraße) zum Schulzentrum. Handlungsbedarf besteht hier vor allem noch an der Kreuzung Hochwiesstraße / Meichelbeckstraße / Goethestraße. Die Kreuzung ist derzeit in alle Fahrtrichtungen nicht zügig mit dem Rad zu befahren. Zu empfehlen sind in jede Fahrtrichtung geradlinige Radverbindungen am Rande der Fahrbahnen. Dazu kann der Radverkehr vor dem Erreichen der Kreuzung von den gemeinsamen Geh- und Radwegen auf Radfahrstreifen abgeleitet werden. Der Kreuzungsbereich muss mittelfristig sicherlich umgebaut werden. In diesem Zuge können dort die Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs deutlich besser als bisher berücksichtigt werden.

Thalhofen - Schulzentrum

2

Thalhofen - Schulzentrum

Von Thalhofen sind mit den Anschlüssen an den Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie gute Radanbindungen an das Schulzentrum vorhanden.

In der Iglauer Straße ist eine neue Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer geplant und bereits beschlossen. Mit deren Bau wird die Radanbindung von Thalhofen an die Sportanlagen des FC Thalhofen und das Schulzentrum nochmals deutlich gestärkt.

Kartenausschnitt 1: Radachse Hochwiesstraße – Goethestraße – Schulzentrum
Kartenausschnitt 2: Radverbindung von Thalhofen zum Schulzentrum

Hochwiesstraße – Martinsschule / Ruderatshofener Straße

Eine sehr direkte Nord-Süd-Verbindung verläuft von der Hochwiesstraße über Krißstraße – Heelstraße – Schützenstraße zum Marktplatz bzw. bis zur Martinsschule (Kartenausschnitt 1). Die Achse stellt eine sehr gute Alternative zur Meichelbeckstraße dar. Die Meichelbeckstraße sehen wir als Hauptachse für den motorisierten Verkehr, nicht für den Radverkehr. Damit aber die Radverbindung über die Schützenstraße besser angenommen wird, muss diese genauso zügig wie die Meichelbeckstraße zu radeln sein. Das ist sie derzeit aufgrund der zahlreichen „rechts-vor-links-Situationen" nicht. (Diesen Sachverhalt bestätigen u.a. Auswertungen vom Stadtradeln, welche bei den Radfahrern auf der Meichelbeckstraße eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als auf der Heel- und Schützenstraße ergaben.)

Für eine Stärkung der Radachse möchten wir die Schaffung einer Fahrradstraße im Bereich Schützen- und Heelstraße mit Anbindung an den Geh- und Radweg an der Meichelbeckstraße empfehlen. In diesem Zuge müssen die Gefahrenstellen im Bereich Schützenstraße / Genoveva-Brennerweg und Anbindung Schützenstraße an Salzstraße entschärft werden.

Der Kartenausschnitt 2 zeigt im südlichen Bereich die gleiche Verbindung. Auf Höhe der Schießstattstraße führt diese in die Tigaustraße und von dort vorbei am Rathaus über die Jahnstraße bis zum Kreisverkehr der Ruderatshofener Straße mit Anbindung in Richtung Firma Fendt. Diese Radachse liegt ebenfalls abseits der Hauptverkehrsachsen. Für deren Stärkung müsste die Überquerung der Salzstraße beim Torstüble für den Radverkehr optimiert werden. Und es Bedarf Verbesserungen in der Jahnstraße, der Gschwenderstraße und im Bereich des Kreisverkehrs in der Ruderatshofener Straße.

Kartenausschnitt 1: Radachse Hochwiesstraße – Marktplatz, Martinsschule
Kartenausschnitt 2: Radachse Hochwiesstraße – Rathaus – Ruderatshofener Str.

Seeger Straße – Bahnhofstraße

Eine sehr direkte Nord-Süd-Verbindung verläuft von der Seeger Straße über Teile der Meichelbeckstraße und die komplette Bahnhofstraße. Auf dieser Achse liegen zahlreiche Zielpunkte und Anknüpfungen an weitere Ziele. Jedoch hat diese Verbindung Netzlücken für den Radverkehr. Da entlang der gesamten Verbindung zahlreiche Einmündungen, Einfahrten und Parkplätze liegen und an beiden Straßenseiten Zielpunkte sind, sind an beiden Seiten durchgängige Radverkehrsführungen (jeweils in Fahrtrichtung rechts) erforderlich. Diese möchten wir bereits in der Seeger Straße ab der Einmündung des Langweg anregen. Ab der Kreuzung mit der Hochwiesstraße sind beidseitige Radverkehrsführungen auf jeden Fall erforderlich. Dies ergibt den Bedarf eines Lückenschlusses von rund 100 m an der Ostseite der Meichelbeckstraße und von annähernd 500 m an der Ostseite der Bahnhofstraße bis zur AOK-Kreuzung. Nördlich der AOK-Kreuzung sind auf ca. 160 m Länge aufgrund fehlenden Grunderwerbsmöglichkeiten bisher keine Radverkehrsführungen möglich gewesen. Anschließend folgen beidseitig Radfahrstreifen. Auch auf dieser Achse werden die bereits erwähnten Optimierungen der Kreuzungen an der AOK und im Bereich Hochwiesstraße / Meichelbeckstraße benötigt.

Kartenausschnitt 1: Radachse Seeger Straße - Bahnhofstraße

Thalhofen – Firma Fendt

1

Eine sehr wichtige Radachse ist die Anbindung der westlichen Stadtgebiete (Thalhofen, Geisenried) an die Firma Fendt über die Brückenstraße und die Johann-Georg-Fendt-Straße (mit weiteren Zielpunkten wie z. B. V-Markt und Rößle). Zu bedauern ist, dass in jüngster Vergangenheit bei den Baumaßnahmen in der Johann-Georg-Fendt-Straße keine durchgängigen Radverbindungen geschaffen wurden. Es gibt Lücken und Gefahrenstellen. Ziel muss unbedingt sein, dass in beiden Fahrtrichtungen jeweils rechts eine durchgängige Radverkehrsführung zur Verfügung steht. Entsprechende Vorschläge sind bei den Entwicklungsmaßnahmen im Konzept enthalten.

Beim Neubau der Kreuzung Brückenstraße / Iglauer Straße / J.-G.-F.-Straße wurden die Bedürfnisse des Radverkehrs hinten angestellt. Radfahrer, welche von Thalhofen kommend in Fahrtrichtung rechts entlang der Brückenstraße radeln, können nur über zwei Fußgängerampeln in die J.-G.-F.-Straße gelangen. Eine Nutzung der Linksabbiegespur auf der Fahrbahn ist so gut wie unmöglich, da diese vom Geh- und Radweg aus, aufgrund von hohen Bordsteinen, mit dem Rad nicht angefahren werden kann.

Kartenausschnitt 1: Radachse Thalhofen – Firma Fendt mit Anschluss an Medicum / Landratsamt und weiterer Zielpunkt wie z. B. V-Markt

Marktoberdorf – Gewerbegebiet West

Eine direkte Radverbindung ist von Marktoberdorf zum Gewerbegebiet West und weiter nach Geisenried möglich. Von der AOK-Kreuzung zum Autohaus Singer sind es rund 2,5 km. Mit einem Abstand von 4,3 km zur AOK-Kreuzung ist auch die Ortsmitte von Geisenried in Raddistanz zur Kernstadt.

Jedoch warten auf dieser Verbindung einige größere bauliche Herausforderungen bis zum Erreichen einer tatsächlich radgerechten Verbindung:

- AOK-Kreuzung und deren Anschlussbereiche
- Hindernis für Radverkehr Kreuzung Brückenstraße / Tigaustraße
- Erhebliche Engstellen in Thalhofen im Bereich der Kreuzung Brückenstraße / Nesselwanger Straße und von dort bis zum westlichen Ortsausgang

Bei der Ortsbesichtigung von Tiefbauamt, Verkehrsbeauftragtem des Stadtrates, Polizei und topplan wurden mögliche Lösungen in Thalhofen erörtert. Zumindest im Bereich der Kreuzung Brückenstraße / Nesselwanger Straße und auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Überquerung der Burgstraße erscheint an der Nordseite eine radgerechtere Lösung möglich. Diese sollte zeitnah von der Stadtverwaltung weiterverfolgt werden.

1

Kartenausschnitt 1: Radachse AOK-Kreuzung – Thalhofen – Gewerbegebiet West

Geisenhofen
Ennenhofen
Marktoberdorf
Marktoberdorf Schule
Zeppelinstraße
Brückenstraße
Weißenbergstr.
Ortlerstr.
Burgstr.
Am Bahnhof
Weiblechholerer Straße
Weiblechholerer Straße
Weiblechholerer Straße
Weiblechholerer Straße
Ennenhofener Straße
Liegnitzer Straße
Augsburger Str.
Mindelh. Str.
Münchener Straße
Weiherstraße
Hans-Vieler-Straße
Dr.-Geiger-Straße
Kaufbeurer Straße
Am Alteberg
Simon-Baum-Str.
Doktor-Jul.-Str.
Bertholdshofener Weg
Hauptstraße
Kurzstraße
Gewerbestr.
Buchenweg
Nordstraße
Kaufbeurer Straße
Dachser
Larchenw.
Danziger Str.
Moosstraße
Eichenweg
Galgenberg
Frankensr.
Kloptstr.
Gernweg
Bärenfalle
Kreuzstraße
Reichenhofstraße
Weiherstraße
Weiherstraße
Weiherstraße
Weißstaffstr.
Gesellsteinw.
Agnesensteinweg
Tegelbergw.
Theilerstraße
Meichelbeckstraße
Peter-Dotler-Straße
Beethovenstraße
Haydnstraße
Ludw.-Walter-Str.
Franz-Schmid-Straße
Im Gschlatt
Pfr.-Knopp-Str.
Pater-Hartm.-Str.
Im Gschlatt
Schulstr.
Langweg
Schweinberg
Carl-Orff-Ring
Hohenfeldstraße
Hohenfeldstraße
Burgstraße
Kirnauer Straße
Sulzteiner
Weißenbergstr.
Ortlerstr.
Burgstr.
Am Bahnhof
Siemensring
Gartenw.
Wehrstr.
Weidachstr.
Müllbachstraße
Alpenstr.
Obweg
Schulstraße
Eschenweg
Neuselwangerstraße
Feldstraße
Im der Feilen
Kaufbeurer Straße
Kaufbeurer Straße
Kaufbeurer Straße

3. Bestandsanalyse Alltagsradnetz

3.1 Datenmanagement (RIWA-GIS)

3.2 Qualitätskriterien Alltagsradnetz

- Wegebelag
- Wegezustand
- Wegebreite
- Exkurs: Gleichberechtigte Verkehrsplanung
- Führungsform des Radverkehrs
- Verkehrssicherheit
- Hindernisse und Gefahrenstellen

RIWA-GIS Wegemanagementmodul
Daten sortiert nutzbar machen,
einfach, komfortabel, dauerhaft
für die Umsetzung vor Ort
für die Weiterentwicklung im Büro

3.1 Datenmanagement (RIWA-GIS)

Wo verläuft das Alltagsradnetz? Wo das Freizeitradnetz? Welche Überlappungen gibt es? Wie ist die Wegebreite, der Belag, etc. ? Welche Gefahrenstellen und Hindernisse gibt es? Wo hängt welches Schild?
Einen Überblick über diese unglaublichen Mengen an Infos kann nur eine professionelle GIS-Datenbank bieten, in welcher all diese Daten erfasst und gepflegt werden. Um diesen Herausforderungen für das Datenmanagement gerecht zu werden, wurden alle Bestandsdaten und auch alle Entwicklungsmaßnahmen in dem dafür entwickelten Wegemanagementmodul der RIWA GmbH erfasst. Großer Vorteil ist, dass dieses Modul der Stadt Marktoberdorf zur Verfügung steht und somit eine nahtlose Nutzung und Fortschreibung der erfassten und geplanten Radinfrastrukturdaten möglich ist. (Das Modul steht über eine Rahmenvereinbarung alle Kommunen im Ostallgäu zur Verfügung. Topplan hat im Rahmen des Projektes alle Daten direkt in diesem RIWA-Modul erfasst.) Es steht also eine ideale Ausgangsbasis und ein umfangreiches Werkzeug für die Erfassung, die Planung, die Dokumentation und die Unterhaltung der gesamten Radinfrastruktur zur Verfügung. Und nicht nur das, das gleiche Modul kann für das komplette Beschilderungskataster der Rad- und Wanderwegweisung und die Wanderinfrastruktur eingesetzt werden. Diese Daten sind ebenfalls enthalten.

Ergänzt wird die Datenbank durch eine App, welche eine mobile Datenerfassung und Kontrolle der Rad- und Wanderinfrastruktur ermöglicht. Die App ist eine wertvolle Unterstützung für das Qualitätsmanagement.

1

In die RIWA-GIS-Datenbank wurden im Rahmen verschiedener Projekte folgende Informationen in Marktoberdorf erfasst:

- Radwegenetze Rad (Alltag und Freizeit)
- Netzhierarchien Alltagsradnetz
- Wanderwegenetz
- streckenbezogene Informationen zu den Wegenetzen
    - Wegebelag
    - Wegebreite
    - Wegezustand
    - Verkehrsbelastung
    - Verkehrssicherheit
    - Führungsform Radverkehr
- Verlauf von Radfernwegen, Radrundtouren
- Verlauf von Fernwanderwegen und Wanderrouten
- Beschilderungskataster Rad und Wandern
- Rad- und Wanderinfrastruktur (z. B. Infotafeln, Rastplätze)
- Standorte mit Radabstellanlagen und Empfehlungen zu deren Ausbau
- Gefahrenstellen und Hindernisse mit Empfehlungen zur Beseitigung
- Entwicklungsmaßnahmen Alltagsradverkehr

Nutzen Sie die sehr gute Datenbasis für das Qualitätsmanagement und für die Planungen zur Weiterentwicklung der Radinfrastruktur!

Abbildung 1: Screenshot aus dem RIWA-GIS mit eingeblendetem Alltagsradnetz und den erfassten Standorten in Marktoberdorf

Welche Anforderungen haben die Alltagsradfahrenden an das Radnetz?

3.2 Qualitätskriterien Alltagsradnetz

Zu den Grundvoraussetzungen einer fahrradfreundlichen Kommune gehört eine Wegeinfrastruktur, welche den Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht wird. Im Zuge dieses Projektes steht dabei der Alltagsradverkehr im Fokus. Um die Eignung der einzelnen Strecken des Alltagsradnetzes objektiv beurteilen zu können, wurden bei den Ortsbefahrungen die nachfolgenden streckenbezogenen Qualitätskriterien erfasst und bewertet:

- Wegebelag
- Wegezustand
- Wegebreite
- Verkehrssicherheit, Gefahrenstellen
- Hindernisse
- Führungsform des Radverkehrs

Auf den folgenden Seiten werden diese Qualitätskriterien und deren Untergliederung sowie der Ist-Zustand in Marktoberdorf näher erläutert.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die einzelnen Kriterien meist nicht isoliert betrachtet werden dürfen. So wird zum Beispiel die Wegebreite auf Hauptverkehrsstraßen als OK erfasst, da diese breit genug zum Radfahren sind. Dennoch kann die Verkehrssicherheit auf dem gleichen Abschnitt gering sein und sich daher die Strecke nicht für den Radverkehr eignen.

Eine gemeinsame Betrachtung der unterschiedlichen Kriterien fließt in die vorgeschlagenen Entwicklungsmaßnahmen ein.

1

Wegebelag

Der Wegebelag wurde mit folgenden Abstufungen aufgenommen:

- Asphalt
- wassergebundene Decke (Kies)
- Pflaster
- staubfreie Decke
- naturbelassene Wege oder Wiesenwege treten auf dem Alltagsradnetz in Marktoberdorf nicht auf

Der Wegebelag ist elementar für die komfortable Befahrbarkeit. Besonders im Alltagsradverkehr, wo eine ganzjährige Nutzbarkeit Ziel sein sollte, ist eine asphaltierte Wegeoberfläche ein wesentlicher Faktor.

Betrachtet man den Wegebelag auf dem Alltagsradnetz in Marktoberdorf, so sind bereits über 93 % asphaltiert oder gepflastert. Das ist grundsätzlich sehr positiv. Allerdings sind die asphaltierten Strecken teilweise Straßen mit erheblichem Verkehrsaufkommen. Der Umfang an wassergebundenen Decken liegt nur bei 1,4 km. Dies entspricht 1,2 %. 5 % der Strecken (6,1 km) sind mit einer staubfreien Decke ausgebaut.

Während im Freizeitbereich wassergebundene und staubfreien Decken durchaus OK sind, sollten diese für den Alltagsradverkehr mittelfristig asphaltiert werden. Auf den Netzhierarchien 1 und 2 gibt es im gesamten Alltagsradnetz von Marktoberdorf keine wassergebundenen Decken und nur 350 m mit einer staubfreien Decke. Das ist sehr positiv.

Bild 1 zeigt einen Wegeabschnitt mit einer staubfreien Decke auf einer wichtigen Radverbindung bei Thalhofen

Abbildung 2 zeigt die prozentuale Verteilung des Wegebelags auf dem Alltagsradnetz in Marktoberdorf

1

Wegezustand

Der Wegezustand wurde bei der Bestandsanalyse wie folgt erfasst (Kartendarstellung siehe Anhang):

- OK
- mäßig
- schlecht

Für den schnellen Alltagsradverkehr ist ein guter Wegezustand (bewertet mit „OK") ein sehr wichtiges Kriterium. Wer ständig Löchern und Unebenheiten ausweichen muss, kann nicht entspannt zügig radeln. Schon gleich gar nicht bei Dunkelheit. Eine handelsübliche Beleuchtung (auch bei hochwertigen eBikes) reicht nicht aus, um bei Dunkelheit alle Schlaglöcher und Unebenheiten rechtzeitig wahrzunehmen. Eine Förderung des Alltagsradverkehrs muss neben der Verkehrssicherheit zwingend auch beim Wegezustand ansetzen.

Die Bestandsanalyse in Marktoberdorf ergab, dass nur 140 m auf dem Alltagsradwegenetz (in Ronried) in einem schlechten Zustand sind. Auf diesem Streckenabschnitt möchten wir eine zeitnahe Sanierung empfehlen. Auf rund 15 km haben wir den Wegezustand bei der Bestandsanalyse vor Ort als mäßig eingestuft. Dieser Umfang ist für ein Alltagsradwegenetz zu hoch.

Da sich der Wegezustand von Jahr zu Jahr immer leicht verschlechtert, sind in Marktoberdorf in den nächsten ca. 10 Jahren größere Anstrengungen erforderlich, um das Radnetz alltagstauglich auszubauen bzw. zu erhalten.

Bild 1 zeigt einen Wegeabschnitt mit schlechtem Zustand in Ronried

Abbildung 2 zeigt die prozentuale Verteilung des Wegezustandes auf dem Alltagsradnetz in Marktoberdorf

1

Bild 1 zeigt eine zu schmale Radverkehrsführung in Thalhofen

Wegebreite

Auf dem Alltagsradnetz wurden folgende Wegebreiten erfasst:

- OK
- 2,0 bis 2,5 m
- 1,5 bis 2,0 m
- unter 1,5 m
- unter Mindestmaß
- unter Regelmaß

Ausreichende Wegebreiten ermöglichen gefahrlosen Begegnungsverkehr ohne unnötiges Abbremsen – bei täglichen Fahrten ein wichtiger Faktor. Die Wegebreite darf jedoch nie isoliert betrachtet werden. Sie steht im Zusammenhang mit der Führungsform. Beispielhaft ist ein Einrichtungsradweg mit einer Breite von 2,0 m sehr gut, während ein gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,0 m deutlich zu schmal wäre. (Daher wird auf ein Tortendiagramm mit Darstellung der unterschiedlichen Wegebreiten verzichtet.)

Die Erreichung von geeigneten Wegebreiten für die Radverkehrsführungen ist, unter Beachtung aller Verkehrsteilnehmer, häufig eine große Herausforderung. Meist kann der Verkehrsraum aufgrund der angrenzenden Grundstücke und Bebauungen nicht beliebig erweitert werden. Eine Verbesserung in den innerstädtischen Bereichen ist daher in der Regel nur dann möglich, wenn der vorhandene Verkehrsraum neu aufgeteilt wird.

Das Stichwort ist: gleichberechtige Verkehrsplanung!

Nur wenn sich die Stadt Marktoberdorf politisch zu einer gleichberechtigen Verkehrsplanung für alle Verkehrsteilnehmer bekennt, werden spürbare Verbesserungen für den Radverkehr möglich sein. Ein Beispiel folgt auf den nächsten beiden Seiten.

1

Exkurs: Gleichberechtigte Verkehrsplanung

Was ist eine gleichberechtigte, faire Verkehrsplanung?

Dies möchten wir an einem Beispiel in der Kemptener Straße erläutern. Schauen wir uns den Bestand im östlichen Bereich an. Es gibt auf beiden Seiten einen Gehweg. In dessen Bereichen stehen einzelne Bäume. Anschließend folgt auf beiden Straßenseiten ein Längsparkstreifen für PKW`s. In der Mitte befindet sich eine zweispurige Fahrbahn. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Abbildung 1 skizziert den vorhandenen Querschnitt. Prozentual betrachtet ergibt sich ungefähr folgende Verteilung:

- 0 % Radwege
- Einzelbäume, kein durchgängiger Grünstreifen
- 26 % Gehwege
- 30 % Parkplätze für Autos
- 43 % Fahrbahn

Insgesamt sind also rund 73 % der Fläche vorrangig für den Kfz-Verkehr ausgebaut. Dies ist nicht untypisch für Kleinstädte. Obwohl es sich bei der Kemptener Straße nicht um eine Hauptverkehrsachse handelt, wurde bei deren Ausbau den Belangen des Kfz-Verkehrs der absolute Vorrang eingeräumt.

Eine gleichberechtigte Verkehrsplanung berücksichtigt nun aber die Belange aller Verkehrsteilnehmer. Und dies am besten in Verbindung mit einer Klimaanpassungsstrategie. Gerade in den innerstädtischen Bereichen ist eine Verringerung des Versiegelungsgrades und das Schaffen von Grünstreifen mit Bäumen zum Spenden von Schatten und zum Abpuffern des Wasserabflusses bei Starkregen sehr zu empfehlen. Auf der nächsten Seite sehen Sie einen Querschnitt, welcher von Fußgängern und Radfahrern sicherlich bevorzugt wird und zu einer deutlich besseren Aufenthaltsqualität führt. Dies trägt wiederum zur Stärkung der Innenstadt bei.

Abbildung 1: ungefähre Flächenverteilung im Bestand im östlichen Bereich der Kemptener Straße (Abbildung erstellt mit https://streetmix.net)

1

In der Abbildung 1 sehen Sie eine Option für die Flächenaufteilung in der Kemptener Straße, bei welcher die Belange der Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und des Parkens bei gleichzeitiger Vergrößerung der Grünflächen berücksichtigt sind.

Es geht hier nicht darum, diese Skizze im Detail zu diskutieren, sondern wir möchten ein Bewusstsein für eine faire Verkehrsplanung schaffen und verdeutlichen, dass diese möglich ist!

Der Vorschlag sieht beidseitig wiederum Gehwege vor. Insgesamt etwas breiter als im Bestand. Für den Radverkehr wird ein eigener Zweirichtungsradweg geschaffen. (Aufgrund der Anschlussbereiche ist der Radweg in diesem Beispiel nur auf einer Straßenseite sinnvoll.) Der Radweg ist durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgegrenzt. Dieser Grünstreifen verdient mit einer Breite von 1,8 m tatsächlich seinen Namen. Darin kann eine Baumreihe stehen. Dadurch dass der Grünstreifen relativ mittig ist, spenden die Bäume einer größtmöglichen Fläche Schatten an heißen Sommertagen und verhindern somit das Aufheizen des Asphalts. Zudem kann im Grünstreifen ein Teil des Oberflächenwassers (von einem Gehweg und dem Radweg) aufgefangen werden. Die Fahrbahn wird zu einer einspurigen Einbahnstraße mit linksseitigem Parkstreifen. So kann auch der motorisierte Verkehr weiterhin fließen und parken. Die neue Aufteilung stellt sich prozentual deutlich positiver dar:

- 20 % Radweg
- 13 % Grünstreifen mit Bäumen
- 29 % Gehwege
- 15 % Parkplätze für Kfz
- 24 % Fahrbahn

Abbildung 1: Beispiel für die Flächenverteilung bei einer gleichberechtigten Verkehrsplanung in der Kemptener Straße für Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Verkehr, Kfz-Parken unter Berücksichtigung einer Klimaanpassungsstrategie. (Abbildung erstellt mit https://streetmix.net)

Führungsformen des Radverkehrs

Die Führungsform des Radverkehrs ist ein wichtiges Qualitätskriterium. Geeignete Führungsformen sind ein wesentlicher Baustein für das sichere, schnelle und komfortable Radfahren. Durch eine Vielzahl an möglichen Führungsformen ist eine Auswahl an Möglichkeiten gegeben, den Radverkehr den individuellen Gegebenheiten vor Ort anzupassen.

Die wichtigsten Führungsformen für den Radverkehr sind:

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- getrennter Geh- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Gehweg – Radfahrer frei
- Fahrradstraße (bisher in Marktoberdorf nicht vorhanden)
- Wirtschaftswege und für Kfz gesperrte Wege
- Straßennutzung im Mischverkehr (jedoch abhängig von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)

Eine Kartendarstellung mit den in Marktoberdorf erfassten Führungsformen finden Sie im Anhang.

Die Abbildungen zeigen Beispiele für Verkehrszeichen, die zur Anordnung der einzelnen Führungsformen verwendet werden.

Die Abbildung zeigt die prozentuale Verteilung der Führungsformen auf dem Alltagsradnetz in Marktoberdorf.

In Marktoberdorf verlaufen rund 46 % des Alltagsradnetzes auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, Wirtschaftswegen oder Ortsstraßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dies ist als positiv zu bewerten. Demgegenüber stehen aber 21,7 % im Mischverkehr außerorts und 19,3 % im Mischverkehr innerorts mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h.

Sehr problematisch in Marktoberdorf, ist, dass Radwege im „Nichts" enden. Besonders problematisch ist dies in der Johann-Georg-Fendt-Straße und an der „AOK-Kreuzung".

Nur tatsächlich durchgängige Radverbindungen ermöglichen ein schnelles, sicheres und angenehmes Radfahren. Hierauf muss bei den Ausbaumaßnahmen in den kommenden Jahren ein noch größeres Augenmerk gelegt werden.

Die **„Führungsform des Radverkehrs"** hat einen sehr großen Einfluss auf die Qualität eines Radwegenetzes. Im nächsten Kapitel finden Sie daher eine ausführliche Vorstellung der Führungsformen. Es werden deren Spezifikationen sowie die Vor- und Nachteile erläutert. Deren Kenntnis ist ein wichtiger Baustein für die zukünftigen Radverkehrsplanungen.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wurde bei der Bestandsanalyse in vier Kategorien eingeteilt (Kartendarstellung siehe Anhang):

- OK
- mittel
- gering
- sehr gering

Die Verkehrssicherheit ist für alle Radfahrenden (Alltag und Freizeit; jung und alt) und auch die Verantwortlichen für die Straßen- und Radinfrastruktur der wichtigste Faktor. Ist die Sicherheit nicht gegeben, ist mit erhöhtem Unfallrisiko zu rechnen. Zudem verzichten Menschen eher aufs Rad fahren, wenn sie sich unsicher und schlecht aufgehoben fühlen. Sichere Befahrbarkeit ist daher ein wichtiges Ziel. Die Verkehrssicherheit wird beeinflusst von der Verkehrsstärke, der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für Kfz, der Wegebreite und der Führungsform für die Radfahrenden. Zum Beispiel ist sie auf getrennten Geh- und Radwegen in der Regel sehr hoch.

In Marktoberdorf ist die Verkehrssicherheit im Alltagsradnetz auf 11,2 km (9 %) als gering oder sehr gering einzustufen. Dies sind in den außerörtlichen Bereich Abschnitte an der OAL 7, OAL 10, B 472 und St 2008. An diesen Hauptverkehrsachsen kann die Verkehrssicherheit nur durch den Bau von gemeinsamen Geh- und Radwegen erhöht werden. Entsprechende Entwicklungsmaßnahmen sind im Konzept enthalten.

In den innerstädtischen Bereichen sind die größten Defizite bei der Verkehrssicherheit in folgenden Straßen zu finden: Johann-Georg-Fendt-Straße, Meichelbeckstraße, Kaufbeurer Straße, Füssener Straße, Eberle-Kögl-Straße, Gschwenderstraße, Salzstraße. Für diese Abschnitte haben wir ebenfalls Entwicklungsmaßnahmen ausgearbeitet.

In der Meichelbeckstraße und dem südlichen Bereich der Kaufbeurer Straße wird es nicht möglich sein, durchgängige Radverkehrsführungen zu schaffen. Aufgrund des beengten Verkehrsraumes und der direkt angrenzenden Bebauung sind keine eigenständigen Radverkehrsführungen möglich. Zu empfehlen ist, dass diese Straßen bewusst für den Kfz-Verkehr optimiert bleiben. Dafür müssen den Radfahrenden hochwertige Alternativen angeboten werden. Wenn diese radtauglich ausgebaut bzw. umgestaltet werden, ist eine Verlagerung und Steigerung des Alltagsradverkehrs möglich. Im Falle der Meichelbeckstraße sind dies die parallelen Achsen in der Schützenstraße sowie in der Tigau- und Jahnstraße. In der Kaufbeurer Straße wird der Radverkehr bereits über den Jörglweg nach Westen abgeleitet. Allerdings sind in den Anschlussbereichen, v.a. im Bereich des Kreisverkehrs in der Ruderatshofener Straße Verbesserungen erforderlich. Mit einem weiteren radgerechten Ausbau der Schwabenstraße kann zudem eine sehr gute Nord-Süd-Achse geschaffen werden.

Die Abbildung zeigt die prozentuale Verteilung der Verkehrssicherheit auf dem Alltagsradnetz in Marktoberdorf.

1

2

3

4

Die Bilder zeigen exemplarisch Beispiele für Hindernisse und Gefahrenstellen.

Bild 1: Radfahrende, welche in Thalhofen aus der Zugspitzstraße kommend in Richtung Westen möchten, müssen entweder die stark befahrene B 472 queren oder auf einem Gehweg zur Ampel gelangen.
Bild 2: Zwischen Sulzschneid und Kohlhunden muss die St 2008 überquert werden. Das ist trotz der Abbiegespuren für den Radverkehr gefährlich.
Bild 3: In der Schwabenstraße existiert zwar ein getrennter Geh- und Radweg. Jedoch mit einem ständigen „Auf und Ab" für die Radfahrenden, in Verbindung mit Oberflächenschäden und kleinen Absätzen bei Pflasterzeilen.
Bild 4: In Geisenried ist auf einem zu schmalen Geh- und Radweg eine Benutzungspflicht angeordnet. Durch den seitlichen Bewuchs wird die zur Verfügung stehende Breite noch weiter eingeschränkt.

Hindernisse und Gefahrenstellen

Neben der Führungsform und der Verkehrssicherheit auf Streckenabschnitten spielen punktuelle Hindernisse und Gefahrenstellen eine wichtige Rolle für einen flüssigen und sicheren Radverkehr.

Auch diese Problemstellen wurden im Zuge der Ortsbefahrungen erfasst und analysiert. In Marktoberdorf existieren 160 Standorte mit Handlungsbedarf. Das ist viel!

Die Ergebnisse finden Sie in den Steckbriefen zu den „Gefahren- und Problemstellen". Neben der reinen Analyse enthalten die Steckbriefe Lösungsansätze oder individuelle Anregungen zur Verbesserung der Situation an den einzelnen Standorten.

Der Aufwand für die Umsetzung ist dabei sehr unterschiedlich. Er reicht von einfach und schnell umsetzbaren Fahrbahn- und Furtmarkierungen sowie Beschilderungen bis hin zu grundsätzlichen Umbauten bei Knotenpunkten.

Für die Umsetzung möchten wir Ihnen empfehlen, mit den einfachen Maßnahmen zu beginnen. Diese Probleme können bereits 2025 beseitigt werden. Sie erreichen damit zügig sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr. Aber verlieren Sie dabei die größeren (und meist wichtigeren) Maßnahmen nicht aus den Augen. Bereiten Sie diese für eine Umsetzung 2026/27 vor.

4. Handbuch: Führungsformen des Radverkehrs

Auf welchen Wegen können Radfahrende geführt werden?
sicher – direkt – komfortabel

Welche Führungsformen eignen sich?

1

2

3

4

5

6

Welche Führungsformen gibt es für Radfahrende?

Wer den Radverkehr stärken möchte, muss eine Infrastruktur zur Verfügung stellen, die den Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht wird. Im Alltagsradverkehr ist vor allem die Verkehrssicherheit und der erforderliche Zeitbedarf für eine bestimmte Strecke von großer Bedeutung. Einen wesentlichen Beitrag dazu können bzw. müssen geeignete Führungsformen für den Radverkehr leisten. Auf den nachfolgenden Seiten stellen wir Ihnen die wichtigsten Führungsformen vor und bewerten diese. Dabei sprechen wir auch Empfehlungen für die Wegebreiten aus. Diese sind als Mindestbreiten für einen sicheren und komfortablen Radverkehr zu verstehen. Bei einer hohen Netzbedeutung bzw. hoher Radfahrerfrequenz können die Radverkehrsführungen natürlich auch breiter ausgebaut werden.

Zu den vorgestellten Führungsformen zählen:

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- nicht benutzungspflichtiger Radweg
- getrennter Geh- und Radweg
- Radweg
- Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“
- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- geschützter Radfahrstreifen
- Fahrradstraße
- Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr

Bild 1: gemeinsamer Geh- und Radweg
Bild 2: getrennter Geh- und Radweg
Bild 3: Radfahrstreifen, hier vor einem Kreisverkehr endend
Bild 4: geschützter Radfahrstreifen außerorts
Bild 5: Schutzstreifen
Bild 6: Fahrradstraße

Gemeinsamer Geh- und Radweg

1

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist eine Fläche, die nur von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden benutzt werden darf. Kfz-Verkehr ist dort verboten. Im hier beschriebenen Fall handelt es sich um einen für Radverkehr benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg, der mit Verkehrszeichen 240 angeordnet ist.

Sofern die Radfahrenden nicht auf der Fahrbahn geführt werden, stellen gemeinsame Geh- und Radwege in Süddeutschland den Standardfall der Radverkehrsführung außerorts dar. Aus unserer Sicht ist der gemeinsame Geh- und Radweg hier eine geeignete Führungsform, da außerorts meist nur sehr wenige zu Fuß Gehende unterwegs sind. Der gemeinsame Geh- und Radweg steht außerhalb der Ortschaften also vorwiegend den Radfahrenden zur Verfügung, wodurch schnelles und sicheres Radfahren möglich ist. Ist allerdings auch außerorts mit einem höheren Fußverkehrsaufkommen zu rechnen, ist ein Trennung von Rad- und Fußverkehr sehr zu empfehlen.

Die Mindestbreite für gemeinsame Geh- und Radwege beträgt 2,50 m. Dies ermöglicht außerorts (bei geringem Fußverkehrsaufkommen) einen zügigen gefahrlosen Begegnungsverkehr. Bei höherem Radverkehrsaufkommen, beispielsweise auf Radhauptverbindungen sind 3,0 m zu empfehlen. Ab dieser Breite können drei Radfahrer gefahrlos nebeneinander radeln. Dies ermöglicht gleichzeitig Begegnungs- und Überholverkehr.

Durch seitliche Fahrbahnmarkierungen (siehe Bild) kann die Wahrnehmung der Verkehrsfläche, vor allem bei Dunkelheit und Nässe, deutlich erhöht werden.

2

Abbildung 1: Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“

Bild 2: Beispiel für einen gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts mit seitlicher Fahrbahnmarkierung

1

2

Bild 1: Der Radverkehr wird von der Fahrbahn kommend auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg geleitet. Zwei nebeneinander zu Fuß Gehende beeinträchtigen die Radfahrenden. Die Radfahrenden müssen bereits auf der Fahrbahn – im Kreuzungsbereich – abbremsen. Noch stärker abbremsen müssten Radfahrende, wenn bei roter Fußgängerampel wartende Fußgänger den Bereich blockieren. Das ist nicht nur ärgerlich, sondern bei einem Wechsel der Ampelschaltung durchaus auch gefährlich.

Bild 2: Beispiel für einen stark frequentierten gemeinsamen Geh- und Radweg – hier können Beeinträchtigungen für beide Nutzergruppen entstehen.

Die Bilderserie auf der nächsten Seite veranschaulicht einen typischen Konflikt bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (v. a. innerorts). Fußgänger müssen dem schnelleren Radverkehr ausweichen, oder die Radfahrenden stark abbremsen.

Gemeinsame Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht für den Radverkehr sind allerdings auch in innerörtlichen Bereichen häufig anzutreffen. Innerörtlich sind sie jedoch für alle beiden Nutzergruppen nur sehr eingeschränkt geeignet.

Überwiegt der Radverkehr, werden die zu Fuß Gehenden an die Seite gedrängt. Gibt es viele Fußgänger, wird der Radverkehr massiv behindert und ausgebremst. Einzelne Fußgänger gehen meist eher mittig und blockieren so einen Großteil der Verkehrsfläche. Sind zwei oder mehr zu Fuß Gehende gemeinsam unterwegs, laufen sie eher nebeneinander, um sich zu unterhalten. Für den Radfahrenden steht dann nicht mehr viel Platz zur Verfügung, schon gar nicht bei Begegnungsverkehr. Das Tempo muss also stark reduziert werden. Zudem kommt es aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden häufig zu Konflikten. Gerade wenn ein **Fahrrad** schnell von hinten kommt, erschrickt schon mal der eine oder andere Fußgänger. Zusätzlich verstärkt wird das Problem der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen Fußverkehr und Radverkehr bei Gefällestrecken.

In der ERA *(Empfehlung für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010)* werden Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr aufgeführt. Unter anderem werden folgende Punkte genannt:

- *Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung*
- *Hauptverbindungen des Radverkehrs*
- *dichte Folge von Hauseingängen, die unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreite angrenzen*
- *zahlreiche untergeordnete Knotenpunkt- und Grundstücks-zufahrten bei beengten Verhältnissen*
- Und wir ergänzen: regelmäßiges Aufkommen von Fußgängern

1

2

3

4

1

2

Sie haben soeben gesehen, dass gemeinsame Geh- und Radwege innerorts nicht die ideale Führungsform sind. Dennoch treffen wir sie regelmäßig an – hier besteht großer Handlungsbedarf. Nicht selten sind gemeinsame Geh- und Radwege anzutreffen, welche in beide Fahrtrichtungen eine Benutzungspflicht für die Radfahrer vorschreiben (siehe Abbildung 1). Dies ist bei Einmündungen von Seitenstraßen und Grundstückszufahrten problematisch. Der angeordnete Zweirichtungsverkehr lässt nämlich Radfahrer als „Geisterfahrer" aus der falschen Richtung kommen. Für den aus der Seitenstraße ausfahrenden Verkehr kommen also nicht nur von links, sondern auch von rechts Radfahrer und für den in die Seitenstraße einbiegenden Verkehr kommen die Radfahrer nicht nur von vorne, sondern auch von hinten. In beiden Fällen wird mit Radlern von rechts bzw. von hinten meist nicht gerechnet. Die Gefahren sind groß. Auch Hinweise auf kreuzenden Radverkehr wie in Bild 2 dargestellt oder Bodenmarkierungen mit Radpiktogrammen und Richtungspfeilen können das Problem nur teilweise entschärfen. Hinzu kommen bei innerörtlichen Einmündungen immer wieder eingeschränkte Sichtfelder durch Bebauungen oder Bewuchs. Gerade schnelle Radfahrer werden dadurch zum Teil zu spät wahr genommen.

Fazit gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht

- Komfortables, schnelles Radfahren ist innerorts auf gemeinsamen Geh- und Radwegen selten möglich. Und auch die Fußgänger werden beeinträchtigt. Da gibt es bessere Lösungen!
- Zweirichtungsradwege sind innerorts problematisch und müssen vermieden werden.
- Außerorts, bei geringem Fußgängeraufkommen, stellen gemeinsame Geh- und Radwege eine praktikable und geeignete Führungsform dar.
- Die Mindestbreite beträgt 2,50 m.

1

Bild 1: Beispiel für einen nicht geeigneten, zu schmalen gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweg innerorts. Die Breite wird im Bereich des Hauszuganges noch zusätzlich verringert Nicht nur die geringe Wegebreite ist problematisch, sondern auch die Gefährdung der Radfahrenden aufgrund der sehr unübersichtlichen Grundstücksausfahrten.

Exkurs Radwegebenutzungspflicht

Eine Radwegebenutzungspflicht ist nach den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nur dann anzuordnen, wenn folgende drei Kriterien erfüllt sind:

1. Es besteht eine Gefahrenlage auf der Fahrbahn.
2. Eine den Vorgaben der VwV-StVO entsprechende Infrastruktur ist vorhanden.
3. Ausreichende (Rest-)Breiten für den Fußverkehr sind gegeben.

Teilweise ist nur Kriterium 1 gegeben. Die Kriterien 2 und 3 müssen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen auch gemeinsam betrachtet werden. Gerade innerorts sind immer wieder zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege anzutreffen.

Das Thema Radwegebenutzungspflicht hat eine hohe Bedeutung für Versicherungs- und Haftungsfälle. Wenn Radfahrende trotz einer angeordneten Benutzungspflicht auf der Fahrbahn fahren und es zu einem Unfall kommt, so wird ihnen zumindest eine Teilschuld angelastet werden. Ebenfalls problematisch wird es, wenn Radfahrende die angeordnete Benutzungspflicht befolgen und einen Unfall haben. Das Hauptproblem haben dann zunächst natürlich die verunfallten und verletzen Radfahrenden. Auch wenn sie sich verkehrsrechtlich korrekt verhalten haben. Die haftungspflichtige Versicherung des Unfallverursachers wird aber die Rechtmäßigkeit der angeordneten Benutzungspflicht prüfen. Wenn diese nicht den Vorgaben der VwV-StVO entspricht, so wird dies auch Folgen für die Kommune bzw. die anordnende Behörde haben.

Es ist also für alle Beteiligten von Interesse, dass v. a. die innerörtlichen Radwegebenutzungspflichten im Rahmen von Verkehrsschauen detailliert überprüft und bei Bedarf aufgehoben werden.

Zu bedenken ist auch, dass sich gerade entlang vieler innerörtlicher Hauptstraßen beidseitig Ziele des Radverkehrs befinden, welche bei einer ausschließlich einseitigen Führung – mit Benutzungspflicht – nur erschwert erreichbar sind.

Nicht benutzungspflichtige Radwege

1

2

3

4

Eine gute Alternative zu benutzungspflichtigen Radwegen stellen Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht dar. Solche Wege werden mit einem Bodenpiktogramm, das optisch Verkehrszeichen 240 entspricht, jedoch **ohne** blauen Kreis und Umrandung markiert. Ein weiteres Verkehrszeichen ist nicht erforderlich. Das Bodenpiktogramm soll den Nutzern die Eigenschaft des Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg klar vermitteln. Natürlich gilt auch hier das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme und die Radler müssen mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs sein.

Auf diesen Wegen haben Radfahrende zwar ein Benutzungsrecht, jedoch keine Benutzungspflicht. Sie können also frei wählen. Unsichere und langsame Radfahrende werden eher auf dem Geh- und Radweg radeln. Die schnellen und sicheren Radfahrer werden voraussichtlich die Fahrbahn bevorzugen. Es ist folglich auch nicht zu erwarten, dass plötzlich alle Radfahrer auf die Fahrbahn wechseln und dort durch teils sehr geringe Fahrgeschwindigkeiten zum Hindernis für den Kfz-Verkehr werden würden.

Neben einem nicht benutzungspflichtigen Radweg ist es möglich eine weitere Radverkehrsführung anzubieten, wie z. B. einen Schutzstreifen.

Unseres Erachtens stellen nicht benutzungspflichtige Radwege gerade innerorts eine sehr gute Alternative zu gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Benutzungspflicht und auch zu Gehwegen mit dem Zusatz „Rad frei" dar.

Bilder 1 und 2: Kennzeichnung eines gemeinsamen Geh- und Radweges ohne Benutzungspflicht für die Radfahrenden mit einem Bodenpiktogramm, ähnlich dem Verkehrszeichen 240.

Bilder 3 und 4: Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtiger Radweg nebeneinander, in entgegengesetzter Fahrtrichtung. Das ist zulässig.

Getrennter Geh- und Radweg

1

2

Getrennte Geh- und Radwege sind innerorts für Radfahrende und zu Fuß Gehende wesentlich besser geeignet als gemeinsame Geh- und Radwege. Im hier beschriebenen Fall handelt es sich um einen für den Radverkehr benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radweg, welcher mit Verkehrszeichen 241 angeordnet ist. Kfz-Verkehr ist darauf natürlich verboten. Und auch die Fuß- und Radverkehr werden voneinander getrennt und dürfen die jeweils andere Fläche nicht nutzen. Dadurch steht jeder Nutzergruppe ihre eigene Spur zur Verfügung. Die Radfahrenden können sich also zügig und sicher auf dem Radweg bewegen und die zu Fuß Gehenden kommen nicht in Konflikte mit den Radfahrenden.

Zahlreiche Beobachtungen von uns ergaben, dass sich sowohl Radfahrer als auch Fußgänger mit sehr großer Mehrheit an die Trennung halten. Voraussetzung ist, dass Ihnen die Trennung bewusst gemacht wird. Dazu genügt das Verkehrszeichen alleine nicht. Regelfall ist ein höhengleicher Begrenzungsstreifen. Zusätzlich möchten wir am Beginn eines getrennten Geh- und Radweges und anschließend in regelmäßigen Abständen und bei Einmündungen das Aufbringen von Rad- und Fußgänger-piktogrammen empfehlen. Eine weitere, jedoch aufwendigere Möglichkeit, ist die Verwendung von verschiedenen Oberflächen-materialien. So kann z. B. der Radweg asphaltiert und der Gehweg gepflastert werden. Beispielfotos finden Sie auf der nächsten Seite.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 241 „getrennter Geh- und Radweg“
Bild 2: Beispiel für einen getrennten Geh- und Radweg

1

2

3

4

5

6

Was die Maße angeht, sollte der Radweg eine Breite von mindestens 2,0 m, bei Begegnungsverkehr besser 2,5 m, haben. Hinzu kommen Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m zum Fahrbahnrand und 0,3 m zum Gehweg. Der angrenzende Gehweg muss mindestens 1,8 m breit sein und einen Sicherheitstrennstreifen von 0,2 m zu angrenzenden Gebäuden, Mauern, Zäunen etc. aufweisen.

Fazit: Getrennte Geh- und Radwege sind eine sehr geeignete Führungsform für Rad- und Fußverkehr. Im Bereich von Kreuzungen und Einmündung ist aber darauf zu achten, dass die Radfahrenden im Blickfeld des Kfz-Verkehrs sind.

Auf dieser Seite haben wir einige Fotos von gelungenen Beispielen zusammen gestellt.

Bilder 1 und 2: Durch Bodenpiktogramme wird zusätzlich auf die Trennung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden hingewiesen. Im Bild rechts oben wird im Bereich einer Brücke der Radweg zusätzlich mit einer roten Fahrbahnmarkierung gekennzeichnet.

Bild 3: Die Trennung von Fuß- und Radverkehr wird durch zwei unterschiedliche Beläge (Radweg asphaltiert, Fußweg gepflastert) optisch hervor gehoben. Unsere Beobachtungen an einem sehr stark von Fußgängern und Radfahrern frequentierten Abschnitt zeigen, dass sich eine sehr große Mehrheit der Menschen an die Trennung hält.

Bild 4: Überleitung von einem Schutzstreifen auf einen getrennten Geh- und Radweg (in der Schwabenstraße). Mit Bodenpiktogrammen (Fußgängerpikto , Radpikto) könnte noch besser auf die Trennung aufmerksam gemacht werden.

Bild 5: Die Radfahrenden werden vorbildlich von einen Radfahrstreifen auf einen getrennten Geh- und Radweg übergeleitet.

Bild 6: Der getrennte Geh- und Radweg ist durch die rote Fahrbahnmarkierung klar gekennzeichnet. Im Kurvenbereich wird der Zweirichtungsradverkehr zudem getrennt. Die Richtungspfeile verdeutlichen den Radfahrenden, wo sie fahren dürfen. Eine sehr gute Lösung.

1

2

3

Radweg

Baulich angelegte Radwege sind sowohl von der Fahrbahn als auch vom Gehweg getrennte Fahrspuren nur für Radfahrende. Sie werden mit Verkehrszeichen 237 angeordnet und sind für die Radfahrenden benutzungspflichtig. Fußgänger und Kfz dürfen die Radwege nicht nutzen.

Eigenständige Radwege sind bei guter Ausführung eine sehr geeignete Führungsform. Auf ihnen ist schnelles, komfortables Radfahren bei gleichzeitig hohem Sicherheitsniveau möglich.

Möchten Sie Radwege in innerörtlichen Bereichen umsetzen, möchten wir Ihnen in der Regel Einrichtungsradwege empfehlen. Dadurch werden die Gefahren bei Begegnungsverkehr und vor allem bei Einmündungen reduziert *(siehe hierzu Erläuterungen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen)*.

Die Mindestbreite von Einrichtungsradwegen beträgt 1,6 m. Jedoch ist bei dieser Breite ein Überholvorgang nur eingeschränkt möglich. Ein gefahrloses, zügiges Überholen von Radfahrern untereinander muss aber für eine leistungsfähige Radinfrastruktur gewährleistet sein. Wir empfehlen daher eine Breite von mindestens 2,0 m bei Einrichtungsradwegen. Für Zweirichtungsradwege beträgt die Mindestbreite 2,0 m. Dies ermöglicht Begegnungs- oder Überholverkehr. Komfortabler sind aber Breiten ab 2,5 m. Bei einer hohen Frequentierung des Radweges (z. B. in der Nähe eines Schulzentrums) können sowohl Einrichtungs- als auch Zweirichtungsradwege natürlich auch breiter ausgebaut werden.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 237

Bild 2: Radpiktogramm und Richtungspfeil verdeutlichen die erlaubte Nutzung eines Einrichtungsradweges.

Bild 3: Rad- und Fußweg sind getrennt – hier kommt man zügig voran.

Gehweg – Rad frei

1

2

Über die Nachteile und Probleme einer gemeinsamen Nutzung von Verkehrsflächen durch Radfahrer und Fußgängern haben Sie im Abschnitt „gemeinsamer Geh- und Radweg" gelesen. Das Gesagte gilt auch für Gehwege, welche mit dem Zusatzzeichen 1022 „Rad frei" zur Mitbenutzung durch Radfahrende frei gegeben sind. Hier kommt aber hinzu, dass nur mit Schritttempo (4-7 km/h) geradelt werden darf. Zu Fuß Gehende haben absoluten Vorrang.

Für den Alltagsradverkehr sind Gehwege mit dem Zusatz „Rad frei" daher nicht geeignet.

Die Radfahrenden müssen den für sie freigegebenen Gehweg allerdings nicht nutzen – es ist nur ein Angebot. Sie dürfen genauso auf der Fahrbahn radeln. Ein für Radfahrende frei gegebener Gehweg ist nur für besonders schutzbedürftige, langsame Radler sinnvoll – bei gleichzeitig hoher Verkehrsgefährdung auf der Fahrbahn. Ein Teil dieser schutzbedürftigen Radfahrenden, nämlich Kinder bis 10 Jahre, dürfen immer auf Gehwegen radeln, auch wenn diese nicht für Radverkehr frei gegeben sind. Und bei Kindern bis einschließlich 8 Jahre dürfen zudem begleitende Aufsichtspersonen (z. B. die Eltern) immer auf Gehwegen radeln.

Gehweg – Rad frei sind nach unseren Beobachtungen in vielen Fällen eine Verlegenheitslösung oder eine „Alibi-Lösung". Es wird suggeriert, dass eine Radverkehrsführung bereit stehe. Diese trägt aber kaum zur Radverkehrsförderung bei.

Eine Alternative sind nicht benutzungspflichtige Geh- und Radwege. Diese wurden bereits vorgestellt und haben den Vorteil, dass dort angepasste Geschwindigkeit gilt. So wird zumindest die Problematik der Schrittgeschwindigkeit, die auf Gehweg – Rad frei unabhängig vom Verkehrsaufkommen gilt, umgangen.

Abbildung1: Verkehrszeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10

Bild 2: Für die Radfahrenden sind freigegebene Gehwege meist nicht geeignet. Zügiges Radfahren ist nicht erlaubt und oft gar nicht möglich.

Schutzstreifen

1

2

Schutzstreifen für Radfahrende können innerorts verwirklicht werden. Sie sind Teil der Fahrbahn und dürfen von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall (z. B. beim Ausweichen) überfahren werden. Die Mindestbreite eines Schutzstreifens beträgt 1,25 m (ohne die Leitlinie). Schutzstreifen werden mit einer unterbrochenen Schmalstrichmarkierung markiert.

Wichtig sind unseres Erachtens nach zudem Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass der Schutzstreifen für den Radverkehr da ist. Die Radpiktogramme sind ein wichtiger Hinweis für den Kfz-Verkehr, dass dieser mit Radfahrenden rechnen muss.

Für Radler besteht keine Benutzungspflicht des Schutzstreifens. Das bedeutet, dass neben einem Schutzstreifen (in die gleiche Fahrtrichtung) auch noch eine weitere nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführung möglich ist. Zum Beispiel ein Gehweg mit dem Zusatz „Rad frei". Dadurch ist es möglich, für unterschiedliche Radfahrtypen nebeneinander liegende Angebote zu schaffen. Ein weiterer Vorteil ist, dass Radfahrende auf Schutzstreifen im direkten Sichtfeld des Kfz-Verkehrs und somit gut wahrnehmbar sind. Da für Schutzstreifen nur eine Markierung erforderlich ist, können diese ohne größeren Aufwand auf vorhandenen Straßen verwirklicht werden. Die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr (ohne Schutzstreifen) sollte mindestens 4,5 m betragen. Ist die verbleibende Fahrbahnbreite schmaler als 5,5 m darf keine Mittelleitlinie auf der Fahrbahn markiert werden.

Doch wie geeignet sind Schutzstreifen wirklich? Nicht umsonst gibt es hier immer wieder Diskussionen.

Bild 1 zeigt einen ausreichend breiten Schutzstreifen an einer innerstädtischen Hauptverkehrsachse.

Bild 2: Schutzstreifen mit ca. Mindestbreite. Durch die gepflasterte Wasserführung wird der zur Verfügung stehende Raum weiter verringert. Die angrenzende schmale Fahrspur „zwängt" die Radler regelrecht ein.

1

2

Begründet auf unseren persönlichen Beobachtungen und Erfahrungen an und auf Schutzstreifen, erachten wir diese nur teilweise als eine geeignete Führungsform. Diese Meinung teilen auch andere Radverkehrsexperten. In der Realität ergeben sich einige Konflikte. So ist zu beobachten, dass der Kfz-Verkehr Schutzstreifen teilweise ohne jeglichen Grund überfährt oder der Überholabstand zu den Radfahrenden sehr knapp ist. Ein Teil der Autofahrer fährt direkt an der Leitlinie entlang. Der Mindestüberholabstand von 1,5 m wird nicht eingehalten. Ist der Schutzstreifen dann nur mit Mindestbreite ausgeführt, ist das Sicherheitsempfinden für die meisten Radfahrenden gering. Zudem müssen wir immer wieder feststellen, dass die tatsächlich für den Radverkehr zur Verfügung stehende Breite durch gepflasterte Wasserführungen und Wasserablaufkästen beeinträchtigt wird (siehe Bild 1). Daher empfehlen wir generell, Schutzstreifen mindestens 1,5 m oder breiter auszuführen. Die Wasserführung darf dabei nicht mitberechnet werden.

Leider ist immer wieder zu beobachten, dass Schutzstreifen zum kurzzeitigen Parken (und Ausladen) genutzt werden, obwohl dies nicht erlaubt ist. Den Radfahrenden nutzt in diesem Moment aber das Verbot nichts, sie müssen auf die Fahrbahn ausweichen. Parkplätze direkt entlang von Schutzstreifen bergen ebenfalls Gefahren. Gerade beim rückwärts ein- und ausparken wird ein (schneller) Radfahrer schon mal übersehen – die Folgen können fatal sein. Bei zu schmalen Parkständen wird der Schutzstreifen sogar von parkenden Fahrzeugen mitgenutzt. Und bei Längsparkständen entstehen Gefahren bei der Öffnung der Fahrertür – dies wird auch als „Dooring“ bezeichnet.

Bild 1: Die zur Verfügung stehende Breite des Schutzstreifens wird durch Wassereinlaufkästen und parkende Fahrzeuge verringert.

Bild 2: Durch die Öffnung der Autotür wird der Schutzstreifen fast vollständig blockiert.

1

Bild 1: Unsere Beobachtungen in der Ruderatshofener Straße zeigten, dass viele PKW mit ausreichendem Abstand die Radfahrenden auf dem Schutzstreifen überholen. Dennoch wäre eine durchgängige Breite von 1,5 m für den Schutzstreifen wünschenswert.

Die Gefahren und Behinderungen durch parkende Fahrzeuge und temporär zugestellte Schutzstreifen können nur durch ein absolutes Halteverbot eingedämmt werden. Parkplätze direkt an Schutzstreifen müssen unbedingt vermieden werden. Die in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen („ERA") genannten Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zu Längsparkstreifen und 0,75 m zu schräg parkenden Fahrzeugen führen unseres Erachtens zu keiner befriedigenden Lösung. Das Ein- und Ausparken behindert und gefährdet weiterhin die Radfahrer. Und auch die Gefahren durch unvermittelt aufgehende Autotüren werden bei einem Abstand von 0,50 m nicht vollständig ausgeschlossen – die Türen sind breiter.

Die genannten Faktoren führen dazu, dass für einen Teil der Radfahrer das Sicherheitsempfinden auf Schutzstreifen gering ist. Wir empfehlen daher immer zuerst nach besseren Lösungen zu suchen. So zum Beispiel Radfahrstreifen, welche einen ähnlichen Platzbedarf benötigen.

Fazit Schutzstreifen

- Vorteil: Radfahrer sind im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
- Schutzstreifen sind nur bedingt für alle Radfahrer geeignet, da das Sicherheitsempfinden auf ihnen eingeschränkt ist.
- Wir empfehlen eine Anwendung nur dann, wenn keine andere Lösung möglich ist und die Verkehrsgefährdung als gering eingestuft werden kann. In der Regel sind eigenständige Radverkehrsführungen, wie z. B. Radfahrstreifen, besser.
- Eine Mindestbreite von 1,5 m ist sehr zu empfehlen. Diese Breite darf nicht durch Wasserführungen oder Wasserablaufkästen beeinträchtigt werden.
- Parkplätze entlang von Schutzstreifen müssen unbedingt vermieden werden.

Piktogrammkette

1

2

Reicht der zur Verfügung stehende Verkehrsraum für einen Schutz- oder Radfahrstreifen nicht aus, kann der Bereich durch eine Piktogrammkette markiert werden. Es handelt sich hierbei um Radpiktogramme, welche am rechten Fahrbahnrand aufgebracht werden. Optional können Richtungspfeile ergänzt werden. Mit der Piktogrammkette gehen keinerlei Ge- und Verbote einher. Sie sorgen aber für mehr Präsenz des Fahrrads im Straßenraum. Sie zeigen eindeutig: Hier ist mit Radverkehr zu rechnen.

Piktogrammketten sollten nicht inflationär verwendet werden, sind aber ein Lösungsansatz, wenn die Straßenquerschnitte nichts anderes erlauben und es keine alternativen Möglichkeiten gibt.

Wir möchten deren Einsatz nur empfehlen, wenn auf einem kurzen Abschnitt ein Schutzstreifen oder Radfahrstreifen unterbrochen werden muss und dieser anschließend wieder aufgenommen wird. Die Piktogramme schließen dazwischen die Lücke. Sie sind aber nicht der Standardfall.

Lassen sich andere Radverkehrsführungen realisieren, sind diese in der Regel den Piktogrammketten vorzuziehen.

Bild 1: Aufgrund einer Fahrbahnverengung muss der Schutzstreifen unterbrochen werden. Die Lücke füllt ein Radpiktogramm. Im Beispiel wären 2 oder 3 Radpiktogramme zu empfehlen, also keine kurze Piktogrammkette.

Bild 2: In diesem Beispiel handelt es sich ebenfalls um eine Lücke bei einem Schutzstreifen. Hier sind mehrere Radpiktogramme = Piktogrammkette markiert.

Radfahrstreifen

1

2

Gegenüber den Schutzstreifen sind Radfahrstreifen in vielen Fällen das bessere Angebot für Radfahrende. Radfahrstreifen sind durch eine Breitstrichmarkierung von der Fahrbahn abgetrennte Sonderstreifen für den Radverkehr. Sie sind für den Radverkehr benutzungspflichtig. Es kann also kein paralleles Angebot, wie zum Beispiel ein Gehweg mit dem Zusatz „Rad frei", angeboten werden. Vom Kfz-Verkehr darf der Radfahrstreifen nur zum Abbiegen, bei Einfahrten und zum Erreichen von Parkplätzen überfahren werden. Parken und Halten auf Radfahrstreifen ist nicht erlaubt. Zu Fuß Gehende dürfen auf dem Radfahrstreifen nicht gehen. Der Radverkehr hat also eine eigene Fahrspur. Zu beachten ist, dass Radfahrstreifen immer nur in eine Richtung befahren werden dürfen. Damit allen Verkehrsteilnehmern die Funktion des Radfahrstreifens klar ist, sollten regelmäßig Fahrrad-piktogramme als Bodenmarkierungen aufgebracht werden. Möglich ist auch eine Einfärbung des Radfahrstreifens. In Süddeutschland erfolgt diese meist in Rot. Dadurch hebt sich der Radfahrstreifen deutlich von der restlichen Fahrbahn ab.

Wie schon bei den Schutzstreifen ausführlich dargestellt, sind Parkplätze unmittelbar neben Schutz- und Radfahrstreifen eine Gefahrenquelle. Sofern auf die Parkplätze direkt neben Radfahrstreifen wirklich nicht verzichtet werden kann, muss ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Bei parkenden Fahrzeugen in Längsrichtung soll der Sicherheitstrennstreifen laut ERA 0,75 m sein – das ist unseres Erachtens das absolute Mindestmaß. Gefahren, die von ein- und ausparkenden Fahrzeugen ausgehen, kann ein Sicherheitstrennstreifen allerdings nie vollständig verhindern. Bild 2 zeigt einen markierten Sicherheitstrennstreifen neben einem Radfahrstreifen.

Bild 1: rot eingefärbter Radfahrstreifen in der Bahnhofstraße
Bild 2: Radfahrstreifen mit markiertem Sicherheitstrennstreifen zu Parkplätzen

1

Im Bereich von Einmündungen und Abzweigungen wird die ansonsten durchgezogene Breitstrichmarkierung unterbrochen. Der Kfz-Verkehr darf hier den Radfahrstreifen zum ein- und abbiegen überfahren. Das Bild links zeigt eine solche Situation.

Die Mindestbreite eines Radfahrstreifens beträgt 1,85 m, inklusive der Breitstrichmarkierung von 0,25 m. Da Radfahrstreifen benutzungspflichtig sind, ist es unseres Erachtens sehr wichtig, dass Überholvorgänge unter Radfahrenden problemlos und gefahrlos möglich sind. Zu berücksichtigen ist, dass der eBike-Boom, vor allem bergauf, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrenden verstärkt, dies führt zu vermehrten Überholvorgängen. Komfortables überholen ist ab einer Breite von ca. 2,0 m möglich. Dabei sollte die Breitstrichmarkierung nicht mitgerechnet werden – zumal links davon der Kfz-Verkehr rollt und der Radler beim Überholen nicht auf dessen Fahrbahn kommen darf. Ebenso sollten bei der Breite evtl. vorhandene gepflasterte Wasserführungen und Einschränkungen der Breite durch Wassereinläufe nicht mitgerechnet werden. Sind diese Elemente vorhanden, werden Radfahrende nämlich weiter in der Mitte radeln.

Die Regelbreite von angrenzende Kfz-Fahrstreifen beträgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 3,25 m (Mindestbreite 2,75 m). Für die Bereitstellung von beidseitigen Radfahrstreifen und zwei Fahrspuren sind also mindestens 9,2 m, besser über 10 m Gesamtbreite erforderlich.

Wichtig ist auch, dass Radfahrstreifen nicht plötzlich vor Ampeln, Verkehrsinseln oder Kreuzungen enden – Ziel sind schließlich durchgehende Radverkehrsanlagen und sichere Kreuzungen. Zwei mögliche Lösungswege folgen auf der nächsten Seite.

Bild 1: Radfahrstreifen mit unterbrochener Breitstrichmarkierung im Bereich einer Abzweigung

1

2

Radfahrstreifen eignen sich sehr gut, um an Kreuzungen mit Ampeln die Radfahrenden seitlich vorbei an den wartenden Kfz nach vorne zu führen. Mit einer vorgezogenen Haltelinie für den Radverkehr kann dann ermöglicht werden, dass die Radfahrenden bei „grün" vor den Kfz starten können. Das hat mehrere Vorteile:

- Die Radler können zügiger fahren, da sie auch bei „rot" bis nach vorne durchfahren können. Müssten sie in einer längeren Schlange warten, besteht sogar die Gefahr, dass in einer Ampelphase nicht alle über die Kreuzung kommen.
- Dadurch das die Radfahrenden vor den Kfz stehen, werden sie von deren Fahrerinnen und Fahrern sehr gut gesehen. Zudem kommt es zu wesentlich weniger Überschneidungen zwischen Kfz- und Radverkehr im Kreuzungsbereich, da die Radler zuerst starten und somit vor den Fahrzeugen die Kreuzung passieren. Gerade auch die Gefährdung der Radfahrenden durch rechts-abbiegende Kfz wird wesentlich verringert.

Beide Bilder zeigen vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr. In Bild 1 mit einer komfortablen Aufstellfläche für mehrere Radfahrende auf der gesamten Fahrspurbreite. In Bild 2 sehen Sie gesonderte Fahrspuren sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für die Radfahrenden – jeweils geradeaus und auch zum Abbiegen nach links. Das ist gleichberechtigte Verkehrsplanung für Rad- und Kfz-Verkehr – vorbildlich!

Fazit Radfahrstreifen

- Vorteil: Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
- Vorteil: Radfahrende haben eine eigene Fahrspur, dadurch erhöhen sich Sicherheit und Sicherheitsempfinden
- Vorteil: zügiges, schnelles Radfahren möglich
- Radfahrstreifen sollten über 2,0 m breit sein, damit Überholvorgänge unter den Radfahrenden gut möglich sind.

Geschützter Radfahrstreifen

1

2

„Protected Bike Lanes", zu deutsch „geschützte Radfahrstreifen" sind in der Presse sehr präsent und werden teils als Allheilmittel der Radverkehrsförderung gefeiert. Unter einem geschützten Radfahrstreifen versteht man eine Fahrspur nur für den Radverkehr, welche durch bauliche Mittel (z. B. Poller, Baken, Blumenkübel) klar von der Fahrbahn abgegrenzt und geschützt wird. Durch diese bauliche Trennung wird das Fahren und Parken von Autos auf der Radspur verhindert. Der Radverkehr kann also frei, sicher und schnell fließen. Das ist ein großer Vorteil. Auch die Umsetzung erscheint leicht. Stehen mehrere Fahrspuren in eine Richtung zur Verfügung, kann dem Autoverkehr eine Spur weg genommen und für einen geschützten Radfahrstreifen genutzt werden. Der Neubau eines Radweges ist dann nicht erforderlich.

Aber: Sie benötigen zuerst dieses großzügige Platzangebot. In Kleinstädten und stark befahrenen, ländlichen Ortsdurchfahrten wird es das nur sehr selten geben. Und auch in Großstädten ist zu bedenken, dass der geschützte Radfahrstreifen an jeder Einmündung und Grundstückszufahrt unterbrochen werden muss. Er ist also ein sehr geeignetes Element für die Strecke, jedoch löst auch er nicht die Problematik an Knotenpunkten und die Frage des oft zu knappen Verkehrsraums.

Die beiden Beispiele links zeigen gelungene Lösungen in außerörtlichen Bereichen. In Bild 1 ist ein geschützter Radfahrstreifen an einer sehr stark frequentierten Hauptverkehrsachse zu sehen. In Bild 2 ist eine Anschlussstelle an einer Autobahn mit Brücke über diese Autobahn zu sehen. Ursprünglich endete an beiden Seiten der Brücke ein Radweg von regionaler Bedeutung und die Radfahrenden mussten auf die Fahrbahn wechseln oder diese, je nach Fahrtrichtung, sogar queren. Für die Sicherheit und Durchgängigkeit des Radverkehrs wurden die Kfz-Fahrspuren verschmälert, die Abbiegespur auf die Autobahn verkürzt und der Rad- und Fußgängerverkehr mit massiven Betonwänden vom Kfz-Verkehr getrennt und geschützt.

1

2

Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, welche dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nur mitgenutzt werden, wenn dies explizit erlaubt wird. Zum Beispiel ist es möglich, dass Kfz-Verkehr für Anlieger frei gegeben wird. Auf Fahrradstraßen gilt für alle Fahrzeuge (also auch Fahrräder) Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren. Gegenüber motorisiertem Verkehr haben sie Vorrang, der Kfz-Verkehr muss also Rücksicht auf die Radfahrenden nehmen. Ideal ist es, wenn bei Kreuzungen mit anderen Straßen die Fahrradstraße vorfahrtsberechtigt ist. Fahrradstraßen können laut StVO dort eingerichtet werden, wo Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder demnächst sein wird. Sie sind innerorts und außerorts möglich.

Gut umgesetzte Fahrradstraßen sind ein sehr geeignetes Netzelement. Sie können einen großen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs leisten. Und dies meist mit geringem Aufwand, da vorhandene Straßen verwendet werden können. Fahrradstraßen können gerade in innerörtlichen Bereichen einen wichtigen Beitrag für ein sicheres und durchgängiges fahrbares Radwegenetz leisten.

Positiv hervorzuheben ist, dass in Fahrradstraßen nebeneinander geradelt werden darf. Die Radfahrenden können sich dadurch wesentlich besser unterhalten und das gemeinsame Radfahren wird attraktiver.

Seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung 2020 ist sogar die Ausweisung einer **Fahrradzone** möglich. In der Fahrradzone gelten die gleichen Regeln wie in der Fahrradstraße.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 244

Bild 2: Beispiel für den Beginn einer Fahrradstraße mit entsprechendem Verkehrszeichen, Informationen welcher Kfz-Verkehr frei ist und zusätzlicher Bodenmarkierung. Wir empfehlen, die Bodenpiktogramme regelmäßig in der Fahrradstraße zu wiederholen, vor allem nach Knotenpunkten.

1

2

Auch wenn bereits ein Wandel eingesetzt hat, sind Fahrradstraßen nach wie vor eher selten anzutreffen. Dies ist einerseits bedauerlich für die Radfahrenden und andererseits führt dies dazu, dass bei weitem nicht allen Verkehrsteilnehmern die Verkehrsregeln innerhalb einer Fahrradstraße geläufig sind. So konnten wir schon hinter Radgruppen drängelnde und hupende Autofahrende beobachten, welchen wohl auch nicht die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bekannt war. Hier gilt es, immer wieder Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, gerade dann, wenn Sie neue Fahrradstraßen etablieren.

Bitte beachten Sie bei der Planung von Fahrradstraßen folgendes:

- geradlinige Führung
- Anknüpfung an Zielpunkte des Radverkehrs oder an eine weitere eigenständige Radverkehrsführung
- Freigabe nur für Anliegerverkehr oder im Idealfall sogar autofrei
- Verhinderung von Durchgangs- und Schleichverkehr (z. B. durch Sackgassen für Kfz)
- Ordnung und klare Regelungen für parkende Fahrzeuge, im Idealfall beidseitige Parkverbote
- Die Fahrradstraße muss als solche erkennbar sein. Dies kann mit sich wiederholenden Bodenmarkierungen und –piktos erreicht werden. Das Erscheinungsbild sollte in der gesamten Region gleich sein.

Bild 1: Großzügige Fahrradstraße auf einer Hauptachse im Zentrum von Karlsruhe; auf Teilabschnitten (wie im Bild) nur für den Radverkehr nutzbar; In Spitzenmonaten passieren über 200.000 Radfahrende hier eine Zählstation in der Nähe des Fotostandortes, im gesamten Jahresverlauf rund 1,7 Mio!

Bild 2: Fahrradstraße mit deutlich markierter Furt. Die Vorfahrtsregelung ist sofort ersichtlich. Zusätzlich positiv ist die Gestaltung der Wasserführung, die ein Überfahren ohne Unebenheiten ermöglicht.

Bild 1: Beispiel für eine Ortsdurchfahrt auf welcher aufgrund der geringen Verkehrsbelastung eine Führung der Radler im Mischverkehr in Ordnung ist.

Bild 2: Beispiel für Tempo-30-Zone. Radfahren ist hier meist gut möglich.

Bild 3: Mit der Öffnung von Sackgassen für den Radverkehr können durchgängige Radnetze – bei meist geringer Verkehrsbelastung – geschaffen werden.

Bild 4: Wirtschaftswege mit einer sehr guten wassergebundenen Decke können auch für den Alltagsradverkehr (auf untergeordneten Netzelementen) geeignet sein.

Radfahren im Mischverkehr

Auf den vorherigen Seiten haben wir Ihnen Möglichkeiten für Radverkehrsführung, meist getrennt vom Kfz-Verkehr, vorgestellt. Natürlich ist auch eine Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich. Bei geringen Verkehrsstärken und/oder niedrigen Geschwindigkeiten ist dies sogar der Standardfall.

Im innerörtlichen Bereich sind Wohnstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen zu nennen. Hier kann meist problemlos und sicher geradelt werden. Nur ruhender Verkehr kann in Wohnstraßen zum Hindernis werden. Problematisch sind allerdings viele Kreuzungen mit „rechts vor links". Hier kann die Option einer vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße geprüft werden.

Auf Hauptverkehrsstraßen ist innerorts bei zulässiger Geschwindigkeit von 50 km/h eine eigenständige Radverkehrsführung ab ca. 4.000 – 5.000 Fahrzeugen pro Tag zu empfehlen, bei hohem Schwerlastverkehr auch bei geringerer Verkehrsstärke. (Natürlich ist immer eine Einzelfallbetrachtung erforderlich).

In außerörtlichen Bereichen ist die Führung des Alltagsradverkehrs auf der Fahrbahn auf schwach befahrenen Gemeindeverbindungsstraßen und auf gut ausgebauten Wirtschaftswegen möglich. Entlang von Kreis-, Staats- und Bundesstraßen sind aber in der Regel baulich getrennte Radwege zu empfehlen. In vielen Regionen werden außerorts baulich getrennte Radwege ab einer Verkehrsbelastung von ca. 2.500 – 3.000 Kfz/Tag umgesetzt.

5. Handlungsfelder der Radverkehrsförderung

5.1 Fahrradparken
5.2 Ausbaustandards
5.3 Ausbau Alltagsradwegenetz
5.4 Radwegweisung
5.5 Qualitätssicherung Radinfrastruktur
5.6 Radbeauftragter

5.1 Fahrradparken in Marktoberdorf

Sichere und komfortable Fahrradparkplätze sind eine Grundvoraussetzung für das Radfahren und ein Basiselement der Radverkehrsförderung.

Sie sehen hier die Titelseite des Handbuches „Fahrradparken“.
Wir möchten hier nicht die Inhalte wiederholen, sondern die Lektüre des ausführlichen Leitfadens zu Radabstellanlagen sehr empfehlen.

5.2 Ausbaustandards Marktoberdorf

Im Zuge der Projektbearbeitung wurden mit Vertretern der Stadt Marktoberdorf (Tiefbauamt, Bauhof), dem Verkehrsbeauftragten des Stadtrates und der Polizei Ausbaustandards für die Radverkehrsanlagen in Marktoberdorf diskutiert. Die daraus resultierenden Empfehlungen werden auf den folgenden Seiten ausführlich erläutert.

Wiederkehrende Ausbaustandards bringen sowohl für die Planer, die mit der Umsetzung betrauten Personen als auch für die Radfahrenden mehrere Vorteile mit sich.

- Sicherheit: Einheitliche Standards sorgen für sichere Radwege und -anlagen. Dazu gehören beispielsweise Breiten von Radwegen, die eine gefahrlose Begegnung von Radfahrern ermöglichen, eine intuitive Führung durch Markierungen oder eine gute Sichtbarkeit durch eine Beleuchtung. Immer gleich gestaltete Kreuzungen und Einmündungen führen zu einem Wiedererkennungseffekt bei allen Verkehrsteilnehmern und reduzieren das Unfallrisiko.
- Vereinfachung von Planung und Umsetzung: Die Festlegung und Einhaltung von Standards bietet der Stadt Marktoberdorf als Bauherr (und auch den weiteren Baulastträgern) eine klare Grundlage für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen. Dies spart Zeit und Kosten bei der Planung und Umsetzung. Gerade bei den Eigenleistungen des städtischen Bauhofs ist dies ein großer Vorteil.
- Qualität und Attraktivität: Die Umsetzung von einheitlichen Standards gewährleistet, dass die Bedürfnisse der Radfahrenden berücksichtigt werden. Ziel muss immer ein sicheres und flüssiges Radfahren sein. Ein gut ausgebautes Radwegenetz ist attraktiv. Dies motiviert mehr Bürger, das Fahrrad regelmäßig mit Alltag zu nutzen.

Stichpunktartig seien hier grundlegende Ausbaustandards aufgeführt. Nähere Infos zu den Führungsformen und deren Wegebreiten finden Sie im vorherigen Kapitel. Bei den Entwicklungsmaßnahmen wurden für jede einzelnen Maßnahme Ausbauempfehlungen und Soll-Zustände erarbeitet. Diese sind in der RIWA-Datenbank hinterlegt und in den Steckbriefen aufgelistet.

- **Asphalt:** Für zügiges Radfahren ist eine asphaltierte Oberfläche am besten geeignet. Sie erleichtert zudem den Unterhalt.
- **Beleuchtung:** Die Radverkehrsanlagen müssen in allen innerörtlichen Bereichen beleuchtet sein. Zudem ist eine Beleuchtung zu stark frequentierten außerörtlichen Zielpunkten sehr zu empfehlen (z. B. Sportanlagen).
- **Führungsform:** Der Radverkehr soll getrennt vom Kfz-Verkehr und – wichtig – getrennt von den Fußgängern geführt werden. Außerorts sind gemeinsame Geh- und Radwege OK. Innerorts ist die Führung im Mischverkehr bei schwacher Verkehrsbelastung und in Tempo-30-Bereichen OK. Innerorts wird der Radverkehr immer in Fahrtrichtung „rechts“ geführt.
- **Zügiges Radfahren** ist nur möglich, wenn die Radverkehrsanlagen für die entsprechenden Geschwindigkeiten trassiert sind (Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 25 km/h).
- **Wegebreiten:** Auf den Radverkehrsanlagen muss Begegnungsverkehr und Überholen problemlos möglich sein. Insbesondere auf den Netzhierarchien 1 und 2 ist mit vielen Radfahrenden zu rechnen, dementsprechend wichtig sind die Ausbaubreiten. Die wichtigsten Vorgaben sind:
  - Schutzstreifen: mindestens 1,50 m (besser Radfahrstreifen)
  - Radfahrstreifen: mindestens 1,85 m, besser 2,0 m
  - gemeinsamer Geh- und Radweg: mindestens 2,5 m, bei stark frequentierten Wegen 3,0 m
  - Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zu Parkplätzen

Unübersichtliche Linienführung

1

2

Die beiden Bilder links (Unterführung der Schongauer Straße) zeigen exemplarisch eine unübersichtliche Wegeführung mit geringen Sichtweiten. Um in solchen Bereichen einen reibungslosen und sicheren Begegnungsverkehr zu ermöglichen, sollen zukünftig folgende Ausbaustandards umgesetzt werden:

- durchgezogene Mittellinie, um den Geh- und Radweg in zwei „Richtungsfahrbahnen" aufzuteilen
- am Beginn und Ende der Mittellinie Aufbringung von jeweils zwei Richtungspfeilen, um die Trennung zu verdeutlichen
- Rad- und Fußgängerpikto`s werden hier nicht eingesetzt
- seitliche Fahrbahnmarkierung entweder im gesamten Bereich oder zumindest im Bereich der Engstelle (Unterführung), damit Radfahrende auf seitliche Hindernisse aufmerksam werden (dies gilt für alle Hindernisse, welche an Radwegen auftreten)
- Einsatz von Reflektoren bei seitlichen Bordsteinen

3

Randmarkierung

1

2

Seitliche Fahrbahnmarkierungen (Randmarkierungen) an Radwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen verbessern die Wahrnehmbarkeit des Fahrbahnrandes und der Linienführung. Vor allem bei schlechten Sichtverhältnissen (Dunkelheit) erhöhen die Randmarkierungen die Verkehrssicherheit für Radfahrende. Als Ergebnis aus Gesprächen mit Vertretern von Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrsbeauftragtem des Stadtrates und topplan wird für Marktoberdorf die Empfehlung ausgesprochen, alle Radwege (bzw. gemeinsame Geh- und Radwege), welche nicht beleuchtet sind, mit einer seitlichen Fahrbahnmarkierung auszustatten. Im Sinne eines einheitlichen, durchgängigen Standards ist dabei wichtig, dass dies sowohl baulastträgerübergreifend als auch über kommunale Grenzen hinweg erfolgt. (Beispiel: Der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Leuterschach und Wald darf nicht nur bis an die Gemeindegrenze markiert werden, sondern die Markierung muss bis zum Ende des Geh- und Radweges am Ortsrand von Wald durchgezogen werden.)

Der Umfang der gemeinsamen Geh- und Radwege in den außerörtlichen Bereichen (= nicht beleuchtet) beläuft sich im Bereich der Gemarkung Marktoberdorf auf rund 14 km. Bei diesem Umfang wurden Wirtschaftswege, welche mit Geh- und Radwegen vergleichbar sind (Breite, geringer Kfz-Verkehr) mitberechnet.

Erwähnt sei, dass seitliche Fahrbahnmarkierung optisch die Breite eines Radweges verringern.

In diesem Zusammenhang möchte wir darauf hinweisen, dass stark frequentierte Radwege zukünftig mit einer Breite von 3,0 m (anstelle 2,5 m) ausgebaut werden sollten. Im Bereich von Marktoberdorf betrifft dies vor allem die Strecke von Rieder bis zur Hochwiesstraße und die Zubringer im Umfeld des Schulzentrums.

Bild 1: gemeinsamer Geh—und Radweg mit Randmarkierung
Bild 2: Musterlösung für einen Radweg mit Randmarkierung

Absperrpfosten, Poller

1

2

Absperrpfosten stellen eine Gefahrenquelle für Radfahrende dar. Sie können z. B. bei Dunkelheit oder bei Gruppen von den weiter hinten Fahrenden übersehen werden. Grundsätzlich ist daher zuerst zu prüfen, ob ein Poller tatsächlich erforderlich ist. Sie sollen nur dort eingesetzt werden, wo tatsächlich Kfz-Verkehr, welcher blockiert werden muss, auftritt. Ist ein Absperrpfosten erforderlich kommen folgende Ausbaustandards zur Umsetzung:

- Der Absperrpfosten hat immer eine rot-weiße Farbe.
- Der Absperrpfosten wird mittig in den Geh- und Radweg (bzw. die Fahrbahn) gesetzt. Genügt ein einzelner Absperrpfosten nicht zur Blockade von Autos, werden seitlich neben dem Fahrbahnrand weitere Poller oder Pfosten gesetzt. Diese werden im unteren Bereich mit einer „Warnmanschette" (siehe Bild 1) ausgestattet.
- Eine durchgezogenen weißen Bodenmarkierung beidseitig des Pollers hebt diesen zusätzlich hervor (Bild 2 / Musterzeichnung).

3

Einmündung oder Querung Radweg - Hauptverkehrsachse

1

2 © topplan

Gefährliche Situationen können entstehen, wenn Geh- und Radwege auf Hauptverkehrsachsen treffen und dort entweder enden oder die stark befahrene Fahrbahn von den Radfahrenden überquert werden muss. Beispielhaft sei die Querung der B 16 in Rieder (siehe Bild 1) genannt. Es muss verhindert werden, dass Radfahrende unvermittelt auf die stark befahrene Fahrbahn einfahren. Es geht auf dieser Seite um Situationen, bei welchen der Radverkehr nicht vorfahrtsberechtigt ist. Um für alle Verkehrsteilnehmer ein möglichst hohes Maß an Sicherheit gewährleisten zu können, muss dem Radverkehr eindeutig klar gemacht werden, dass er anhalten muss.

- Am Ende des Geh- und Radweges wird das Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren" angeordnet. Zusätzlich ist immer eine Haltelinie zu empfehlen. Die Radverkehrsführung kann zusätzlich mit einer unterbrochenen Mittellinie und Richtungspfeilen verdeutlicht werden. Die Abbildung 2 zeigt eine Musterlösung. Die Rad- und Fußgängerpiktogramme sind optional möglich, aber nicht verpflichtend. Wichtig ist, dass der Radweg rechtwinkelig auf die stark befahrene Straße trifft, also nicht einschleift.
- Generell soll in Marktoberdorf bei Ende eines Geh- und Radweges immer das Verkehrszeichen 205 aufgestellt und eine Haltelinie markiert werden.
- Alternativ kann bei besonderen Gefährdungen das Verkehrszeichen 206 „Stop" angeordnet werden, bei ansonsten gleicher Gestaltung.
- Eine weitere Möglichkeit ist die Anbringung von Umlaufschranken bzw. Absperrgeländern, wie im Beispiel in Rieder erfolgt. Dazu finden Sie auf der nächsten Seite ausführlichere Informationen.

Wir möchten ausdrücklich erwähnen, dass Umlaufschranken nur bei besonders gefährlichen oder unfallträchtigen Stellen zu empfehlen sind. Sie stellen für den Radverkehr immer auch ein Hindernis dar. Mit Lastenrädern und Rädern mit Anhänger sind sie nur sehr mühsam passierbar. Bei Radgruppen bzw. starker Frequentierung des Radweges kann es zudem zu Rückstau kommen. Nicht umsonst werden die Umlaufsperren auch als „Drängelgitter" bezeichnet. Und sie können in Einzelsituationen die Gefahr sogar erhöhen. Ein mögliches Szenario sei hier kurz beschrieben: Ein Vater radelt mit Radanhänger und einem etwas größeren Geschwisterkind, welches selbst radelt. Dieses Kind ist mit einem kleinen Rad deutlich wendiger als sein Vater auf dem Rad mit Kinderanhänger. Es kann daher problemlos als erstes durch die Umlaufsperre radeln und trifft dann auf die stark befahrene Straße. Die Gefahr des Verkehrs kann es aber bis in das Grundschulalter hinein nicht richtig abschätzen. Der Vater kann im schlechtesten Fall nicht schnell genug reagieren, da er durch die Umlaufsperre erheblich ausgebremst wird.

Fazit: Eine Umlaufsperre nur dann installieren, wenn dadurch die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden kann und andere Maßnahmen (siehe vorherige Seite) nicht zu einem ähnlichen Ergebnis führen.

Was ist bei der Verwendung von Umlaufsperren zu beachten?

- rot-weiß-gestreifte Farbe als Warnhinweis
- Umlaufsperren müssen beleuchtet sein, damit sie auch bei Dunkelheit rechtzeitig und gut erkennbar sind
- Einfahrbreite 1,5 m. Das ist die Breite zwischen dem Asphaltrand und dem Beginn des Absperrgeländers bzw. der Schranke.
- Der Abstand zwischen den beiden Absperrgeländern muss mindestens 1,5 m betragen. Er kann auch größer sein.
- Aus diesen beiden Abständen ergibt sich an jeder Stelle eine Durchfahrtsbreite von mindestens 1,5 m.
- Von großer Bedeutung ist die Größe der Aufstellfläche zwischen der äußeren Schranke und dem Rand der stark befahrenen Fahrbahn. Dieser muss ausreichend groß sein, damit dort mehrere Radfahrende Platz finden. Wie schon beschrieben, können die Umlaufschranken nur langsam und ohne Gegenverkehr passiert werden. Dies kann bei Gruppen oder starker Frequentierung des Radweges zu einem Rückstau führen. Auf keinen Fall darf der Rückstau bis auf die Fahrbahn reichen. Und es muss zudem vermieden werden, dass Radfahrende, welche die stark befahrene Fahrbahn queren, auf dieser abbremsen, da sie auf den Rückstau der Radfahrenden achten müssen. Die Länge der Aufstellfläche sollte unseres Erachtens mindestens 5,0 m betragen.
- Empfehlung: In Rieder bei der Querung der B 16 die Aufstellflächen vergrößern.

Auf der nächsten Seite steht für Sie eine Skizze für eine Umlaufschranke bereit.

Musterzeichung für eine Umlaufschranke
bzw. Halbschranken

Abbildung 1 zeigt eine Musterlösung für eine Furtquerung eines getrennten Geh- und Radweges. Der Radwegefurt ist mit einer Breitstrichmarkierung gekennzeichnet und mit einer roten Fahrbahneinfärbung sowie Radpiktogrammen zusätzlich hervorgehoben. Die Querung des Gehweges wird mit einem Pflasterbelag ebenfalls eindeutig von der Fahrbahn abgesetzt.

Furtquerungen

Die sichere und komfortable Querung von Straßen, Einmündungen und Zufahrten ist ein zentraler Faktor einer guten Radinfrastruktur. (Im Folgenden bezeichnen wir alle Querungen dieser Straßen, Einmündungen und Zufahrten als Furtquerungen.) Baulich gut gestaltete Furtquerungen ermöglichen ein komfortables Radfahren und erhöhen dadurch die Akzeptanz für die Nutzung der Radinfrastruktur.

Bei allen Querungen besteht immer ein Gefahrenpotential, da Radfahrende mit ein- und ausfahrenden oder abbiegenden Kfz in Kontakt kommen. Die Erkennbarkeit der Radverkehrsführung kann bei Furtquerungen durch Markierungen deutlich erhöht werden. Ist ein Radweg für jeden Verkehrsteilnehmer leicht ersichtlich, erhöht sich die Sicherheit. Die Markierungen von Furten leisten also einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Für die Furtmarkierung sind verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten zulässig. Bei der Vielzahl an Möglichkeiten ist es jedoch wichtig, dass diese nicht beliebig variiert werden, sondern dass ein einheitlicher Standard für Marktoberdorf festgelegt und bei zukünftigen Sanierungen oder Neubaumaßnahmen immer gleich umgesetzt wird. Mit einer einheitlichen Gestaltung kann der größte Wiedererkennungseffekt für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Sehr vorteilhaft erweist sich in Marktoberdorf, dass in den vergangenen Jahren bereits eine einheitliche Gestaltung bei der Querung von öffentlichen Straßen etabliert wurde. Dieses Vorgehen wird beibehalten und im Bereich von Zufahrten zu Firmengeländen, Parkplätzen des Einzelhandels, Tankstellen, etc. ergänzt.

Auf den nachfolgenden Seiten werden die Gestaltungsrichtlinie für Marktoberdorf vorgestellt. Sie wurden im Vorfeld zu diesen Ausführungen mit Vertretern der Stadtverwaltung, der Polizei, dem Verkehrsbeauftragten des Stadtrates und topplan abgestimmt und von dieser Gruppe zur Umsetzung empfohlen.

Alle nachfolgenden Ausführungen gelten für Furten, bei welchen die Radverkehrsführung gegenüber den abbiegenden oder einfahrenden Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt ist.

Bei Querungen von öffentlichen Straßen wird die bisherige Gestaltung in Marktoberdorf auch in Zukunft übernommen. Ein Musterbeispiel zeigt das Bild 1 in der Hochwiesstraße.

- Rote Fahrbahneinfärbung der Radverkehrsfurt. In Marktoberdorf wird dafür der Farbton RAL 3013 „Tomatenrot“ verwendet.
- unterbrochene Breitstrichmarkierung (weiße Blockmarkierung)
- Radpiktogramme werden bei roten Fahrbahneinfärbungen nicht eingesetzt
- Bei den einmündenden Straßen wird zusätzlich zum Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ (oder 206 „Stop“) das Zusatzzeichen „kreuzender Radverkehr“ angeordnet.

Bild 1: Furtmarkierung in der Hochwiesstraße, neu erstellt im Juni 2024. Die verwendete Lösung ist der Standard für Marktoberdorf bei Querungen von öffentlichen Straßen.

Bild 2: Neben der Furtmarkierung leistet das Zusatzzeichen „kreuzender Radverkehr“ einen Beitrag zur Verkehrssicherheit. (Im Bild ein Beispiel an der Brückenstraße vor dem Umbau der Kreuzung.)

Bild 3: Furtquerung eines getrennten Geh- und Radweges in der Schwabenstraße. Der Querungsbereich der Fußgänger ist gepflastert, der Radweg ist rot eingefärbt.

1

2

3

4

5

Neben den öffentlichen Straßen queren die Radverkehrsführungen zahlreiche Zufahrten zu Firmengeländen, Tankstellen, Parkplätzen des Einzelhandels, etc. In vielen Fällen sind diese Zufahrten stark frequentiert. Beispielhaft seien der Parkplatz des V-Marktes in der Johann-Georg-Fendt-Straße und die Jet-Tankstelle an der Kaufbeurer Straße genannt. Die Bilder links zeigen entsprechende Querungen und deren Gefahrenpotential.

Bisher wurden in Marktoberdorf die Furtquerungen bei Ein- und Ausfahrten von Betriebs- und Firmengeländen und Parkplätzen nicht markiert. Um die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen, erfolgt dies jedoch zukünftig. Dabei wird der Tatsache Rechnung getragen, dass diese Zufahrten teilweise stark frequentiert sind.

Folgende Gestaltung wird zur Umsetzung empfohlen. Ein Musterbeispiel zeigt Bild 5.

- unterbrochene Breitstrichmarkierung
- Radpiktogramm
- Richtungspfeile, wenn es sich um einen Zweirichtungsradweg handelt
- zusätzlich Fußgängerpiktogramm, wenn es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg handelt
- keine rote Fahrbahneinfärbung (im Gegensatz zu den Querungen bei öffentlichen Straßen)

Bild 1: Die stark frequentierte Zufahrt zur Tankstelle quert den gemeinsamen Geh- und Radweg. Eine Furtmarkierung ist bisher nicht vorhanden.

Bild 2: Die Ausfahrten des AGCO-Fendt-Parkplatzes queren den gemeinsamen Geh- und Radweg.

Bilder 3 und 4: In der Johann-Georg-Fendt-Straße sind die Sichtfelder bei der Einfahrt zur Baywa sehr gering.

Bild 5 zeigt eine Furtmarkierung, welche in sehr ähnlicher Gestaltung zukünftig in Marktoberdorf bei Furtquerungen von Zufahrten zu Firmengeländen, Parkplätzen, Tankstellen, etc. umgesetzt wird. Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen wird in MOD zusätzlich ein Fußgängerpiktogramm aufgebracht.

Bodenpiktogramme

Mit Bodenpiktogrammen kann sehr gut auf die Radverkehrsführung aufmerksam gemacht werden. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr sind diese im Blickfeld der Radfahrenden und für diese ohne weitere Erläuterungen verständlich. Es genügt ein Radpiktogramm und ein Richtungspfeil. Mit Fußgänger-piktogrammen kann auf die Trennung von Fußgängern und Radfahrern oder auch auf die gemeinsame Nutzung eines Weges aufmerksam gemacht werden.

In den Besprechungen mit der Stadtverwaltung, Verkehrsbeauftragtem des Stadtrates, Vertreter der Polizei und topplan wurde mehrheitlich die Auffassung vertreten, dass in Marktoberdorf zukünftig mehr Bodenpiktogramme zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung eingesetzt werden sollen.

Sie schaffen Klarheit und Sicherheit vor allem in folgenden Fällen:

- Beginn einer Radverkehrsführung
- Überleitung zwischen verschiedenen Führungsformen
- Trennung Fußverkehr / Radverkehr
- gemeinsame Führung Fußverkehr und Radverkehr
- an Einmündungen, Kreuzungen, Furten

1

2

3

Bild 1: Die Trennung von Fuß- und Radverkehr wird in Lindau sowohl baulich als auch mit Bodenpiktogrammen deutlich hervorgehoben.

Bild 2: Am Beginn des Schutzstreifens in der Hochwiesstraße wurde ein Radpiktogramm mit Richtungspfeil aufgebracht.

Bild 3: Das Radpiktogramm und der abknickende Richtungspfeil leiten jeden Radfahrenden eindeutig.

Best-Practice-Beispiel Einbahnstraße

1

2

Bei beengten räumlichen Verhältnissen kann die Schaffung von Einbahnregelungen „Raum schaffen". Durch den Wegfall einer Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr kann der freiwerdende Platz für den Radverkehr genutzt werden. Zudem kann die Verkehrsbelastung reduziert werden, sodass auch die Anwohner von der Regelung profitieren. Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen kann einen großen Beitrag zu durchgängigen, direkten Radverbindungen leisten. Für einen sicheren Radverkehr ist auf eine gute Ausgestaltung zu achten. Die nebenstehenden Bilder zeigen gelungene Lösung, wie z. B. im Jörglweg. Durch die rote Fahrbahnmarkierung, die Radpiktogramme und die Richtungspfeile wird allen Verkehrsteilnehmern klar signalisiert, dass Radfahren entgegen der Einbahnregelung erlaubt ist. (Das Verkehrszeichen „Einbahnstraße" mit dem Zusatz „Rad in beide Richtungen" reicht für einen sicheren, akzeptierten Radverkehr nur in den seltensten Fällen alleine aus.)

In Marktoberdorf stellt die Schwabenstraße eine sehr wichtige Nord-Süd-Achse für den Radverkehr dar (siehe Ausführungen zu Radachsen). Ab der Kreuzung mit der Moosstraße in Richtung Norden bis zum Kreisverkehr ist derzeit keine beidseitige Radverkehrsführung vorhanden. Mit der Schaffung einer Einbahnstraße, mit Rad frei in beide Richtungen, kann die Radachse wesentlich verbessert und gestärkt werden. Sehr positiv: Die Anwohner würden durch die Einbahnregelung vor zu viel Durchgangsverkehr in Richtung Wertstoffhof / Gewerbegebiet / evtl. V-Baumarkt entlastet.

Bild 1: Beispiel für eine gelungene Einbahnstraße mit „Rad frei" in die Gegenrichtung.
Bild 2: Auch der Jörglweg kann als Musterbeispiel herangezogen werden.

Übergänge zwischen Führungsformen des Radverkehrs

Nachdem Sie im vorherigen Kapitel einen Einblick in die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs bekommen haben, möchten wir nun eine Stufe tiefer ins Detail einsteigen.

Wir erinnern uns: **komfortabel – sicher – schnell** – dies sind die Basiskriterien an denen wir die Infrastruktur für den Alltagsradverkehr ausrichten müssen. Neben der Führungsform auf der Strecke spielen dabei vor allem die Führung an Knotenpunkten sowie die Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen eine große Rolle. Die Übergänge möchten wir an einigen Beispielen erläutern.

Der Idealfall ist immer, wenn eine Führungsform für den Radverkehr (z. B. ein getrennter Geh- und Radweg oder ein Radfahr-streifen) möglichst lange durchgezogen wird, am besten den kompletten Straßenzug. Je weniger Wechsel wir als Radfahrende bewältigen müssen, desto einfacher und flüssiger ist es für uns, denn wir müssen uns nicht konstant auf neue Situationen einstellen, bremsen, beschleunigen etc.

Die grundsätzliche Prämisse ist daher, eine möglichst durchgängig gleichbleibende Führungsform für den Radverkehr zu realisieren. Doch dies lässt sich aufgrund der äußeren Zwänge, wie z. B. der zur Verfügung stehende Breite des Verkehrsraumes, nicht immer umsetzen. Umso wichtiger ist es, dass die Übergänge zwischen zwei Führungsformen intuitiv und flüssig zu radeln sind – bei gleichzeitiger Verkehrssicherheit für die Radfahrenden.

Die folgenden Seiten zeigen Beispiele aus der Praxis, wie radgerechte Überleitungen aussehen könnten.

Das Bild zeigt einen sehr gelungenen Übergang von einem baulich getrennten gemeinsamen Geh- und Radweg auf einen Radfahrstreifen zur Überquerung einer Kreuzung. Die Verkehrsführung ist durch das Radpiktogramm und die rote Fahrbahnmarkierung klar zu erkennen. Der Übergang kann flüssig geradelt werden. Es gibt keine engen Kurven oder Absätze am Fahrbahnrand. Und der Radfahrende ist vor dem Kfz-Verkehr gut geschützt, da der Radfahrstreifen nicht „auf" der Kfz-Fahrbahn geschaffen wurde, sondern parallel dazu.

Ableitung von Radweg auf Fahrbahn

1

2

Auf den beiden Bildern links sind Übergänge von baulich getrennten Radwegen auf die Fahrbahn dargestellt. Bild 1 zeigt eine gelungene Lösung. Der Radverkehr wird in die Fahrbahn eingeschleift. Dazu steht zu Beginn noch eine eigene Radverkehrsführung zur Verfügung, welche an den Fahrbahnrand geführt und schließlich in den Mischverkehr übergeleitet wird. Die Trennung von der Fahrbahn erfolgt auf den ersten Metern mit einer durchgezogenen Linie, anschließend mit einer unterbrochenen Schmalstrichmarkierung. Das Radpiktogramm und der Richtungspfeil helfen den Radlern bei der Orientierung. Es gibt keinerlei Absätze oder Bordsteinkanten, im Gegenteil – der Fahrbahnbelag ist ideal. Ebenso ist die Radverkehrsführung flüssig (keine engen Kurvenradien), ohne jedoch in die Kfz-Fahrbahn einzugreifen. Und – sehr wichtig – der Übergang ist baulich durch die kleine Pflasterinsel hervorgehoben und mit einem Leitpfosten gesichert. So wird verhindert das die Kfz-Fahrer versehentlich den Radweg befahren.

Ein negatives Beispiel zeigt Bild 2. Hier endet ein baulich getrennter Radweg am Ortseingang. Jedoch gibt es keinerlei bauliche oder markierte Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn. Im Gegenteil, der Radler muss nicht nur auf den Verkehr links von ihm auf der Hauptverkehrsachse achten, sondern auch auf die Fahrzeuge in der seitlichen Zufahrt. Hier gilt (vermutlich) rechts vor links, obwohl man sich als Radfahrender auf einem vorfahrtsberechtigten Radweg entlang der Hauptverkehrsachse wähnt. Der Radfahrende muss also zuerst den Verkehr von rechts passieren lassen, um sich dann in der seitlichen Zufahrt aufzustellen, um schließlich auf die Fahrbahn zu gelangen. Wird er das machen? Wohl eher nicht – die Versuchung ist groß, direkt auf die Fahrbahn zu radeln. Wesentlich besser wäre es daher, wenn der Radweg vorfahrtsberechtigt (mit roter Fahrbahn-markierung und Radpiktogrammen) über die seitliche Zufahrt geführt und anschließend gesichert in die Fahrbahn eingeschleift wird.

Beginn / Ende Radweg

1

2

3

Eine sichere Überleitung von der Fahrbahn auf einen Radweg zeigen die Bilder 1 und 2. Die Radfahrenden werden innerorts auf der Fahrbahn geführt. Am Ortsausgang beginnt linksseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Um auf diesen zu gelangen wurde zuerst in Fahrtrichtung rechts ein kurzes Stück Radweg angelegt, auf den die Radfahrenden mühelos von der Fahrbahn wechseln können – ohne Schwelle oder Absatz in der Pflasterzeile.

Anschließend ist der Radweg durch einen Bordstein von der Fahrbahn geschützt. Die Radler können sich hier in Ruhe aufstellen, um dann über eine Querungshilfe auf den eigentlichen Radweg auf der anderen Straßenseite zu gelangen. Sie müssen also nicht auf der Fahrbahn stehen bleiben und auf dieser warten, bis sie die Fahrbahn überqueren können. Die Lösung mit dem kurzen Radweg rechts der Fahrbahn ist deutlich sicherer.

Und auch in die Gegenrichtung wurde an die Radfahrenden gedacht (Bild 3). Der Radweg wird zuerst an den Fahrbahnrand geführt und dort mit einem Bordstein gesichert. Anschließend erfolgt in direkter Fahrtlinie eine flüssige Ableitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, während die Fußgänger auf einem separaten Gehweg weitergeführt werden.

Noch intuitiver nutzbar wäre alles, wenn die Radverkehrsführungen mit Bodenpiktogrammen und Pfeilen verdeutlicht würden. Auf dem Gehweg in Bild 3 könnte zudem ein Fußgängerpiktogramm aufgebracht werden.

Bilder 1 und 2: Insbesondere bei starkem Verkehr haben die Radfahrenden hier die Möglichkeit, in Ruhe auf den Radweg rechts der Fahrbahn aufzufahren und hier sicher zu warten bis sie die Fahrbahn über die Querungshilfe passieren können.

Bild 3: Die Ableitung in den Mischverkehr erfolgt flüssig, ohne Unebenheiten und ermöglicht komfortables einfädeln in den Mischverkehr.

Straßenquerungen

1

2

Ein Hindernis bei der Überleitung von der Fahrbahn auf baulich getrennte Radwege als auch bei Straßenquerungen stellen Absätze aufgrund von Pflasterzeilen dar. Diese werden zur optischen Abgrenzung und/oder für die Wasserführung eingesetzt. Jedoch sind bereits Absätze von 2 bis 3 cm hinderlich für ein zügiges und bequemes Radfahren. Mit City- und Rennrädern muss hier abgebremst werden. Teilweise ist es für die Radfahrer schwierig, die tatsächliche Höhe des Absatzes korrekt einzuschätzen, was wiederum zum Abbremsen führt. Der Bremsvorgang ist für die Radfahrer ärgerlich, da sie anschließend wieder mit Muskelkraft beschleunigen müssen. Nicht zu vergessen: Wenn mehrere Radfahrer hintereinander radeln, führt ein Bremsvorgang bei den vorderen Radfahrern zu einem „Dominoeffekt" bei den nachfolgenden Radlern – diese sind aber noch auf der Fahrbahn oder mitten in der Kreuzung. Gerade bei stärker frequentierten innerörtlichen Routen stellt dies ein Gefahrenpotential dar. Also, vermeiden Sie unbedingt Absätze und Kanten bei Pflasterzeilen. Im Bestand sind diese zurückzubauen. Eine Wasserführung kann auch mit einer leicht fallenden Asphaltierung erreicht werden. Und auch schräg gestellte Pflastersteine bedeuten schon eine Verbesserung (wenn auch nicht den Idealfall).

Das Bild 1 zeigt ein häufig auftretendes Problem in Marktoberdorf.

Bild 1: Kleine Absätze und Kanten aufgrund von Pflasterungen behindern Radfahrende.

Bild 2: Bei dieser Auffahrt auf den Geh- und Radweg wurde die Pflasterzeile auf 0 abgesenkt. Das ist ideal für zügiges und bequemes Radfahren.

Querung Fahrbahn

1

2

Das Bild 1 zeigt eine gesicherte Straßenquerung außerorts. Die Ausführung ist im Hinblick auf die Bedürfnisse des Radverkehrs sehr gelungen. Die Querungshilfe ist ohne Schwellen, Aufpflasterungen, Wasser-führungen und ähnliches umgesetzt. Die Fahrbahnoberfläche ist durchgehend asphaltiert und eben. In der Fahrbahnmitte ist der Radfahrende durch die Insel sehr sicher und kann dort die Fahrt bei Bedarf unterbrechen und warten.

Durch bauliche Maßnahmen in den Seitenbereichen ist nur eine rechtwinklige Querung möglich, was zu guten Sichtfenstern in beide Richtungen führt. Nach der Querung ist beidseitig zügiges Weiterradeln auf einem vorhandenen Radweg bzw. auf einem geschützten Radfahrtstreifen möglich. Der gesamte Querungsbereich ist mit den beiden Lichtmasten in der Fahrbahnmitte sehr gut beleuchtet.

Auch in Marktoberdorf gibt es gute Beispiele für nahezu ebene Straßenquerungen, so zum Beispiel an der Brückenstraße (Bild 2). Jedoch überwiegen die Negativfälle. Bei vielen Straßenquerungen von vorfahrtsberechtigten Radwegen müssen die Radfahrenden auf Absätze und Kanten von Pflasterzeilen acht geben. Das ist nervig und teils auch ein Gefahrenpotential, da die Problemstellen die Aufmerksamkeit auf sich ziehen und vom Verkehr ablenken. In den Steckbriefen der Gefahren- und Problemstellen sind die problematischen Stellen enthalten.

Fazit: Für ein flüssig zu befahrendes Radwegenetz müssen in Marktoberdorf die Straßen- und Furtquerungen optimiert werden. Das Ziel ist immer eine „0-Absenkung“.

Bild 1: Beispiel für eine sehr gut gebaute Straßenquerung. Der gesamte Bereich ist durchgängig asphaltiert. Es gibt keine Kanten oder Absätze. Gleichzeitig bietet die Querungshilfe Sicherheit, da die Straße nicht in einem Zug überquert werden muss.

Bild 2 : Straßenquerung an der Brückenstraße

1

2

Bei den Überleitungen zwischen verschiedenen Führungsformen müssen Sie auf ausreichende Radien achten. Werden diese zu eng bzw. zu klein gewählt, ist kein flüssiges Radfahren mehr möglich.

Bild 1 zeigt den Übergang von einem Radfahrstreifen auf einen baulich von der Fahrbahn getrennten Geh- und Radweg. Die Kurvenradien sind deutlich zu gering, sodass die Radfahrenden auf dem Radweg kurzzeitig quer zur Fahrbahn sind. Sie sehen dies bei der vorderen Radfahrerin. Und auch beim nachfolgenden Radfahrer ist dieser Zustand schon abzusehen, da er von der Fahrbahn stark einlenken muss, um auf den Radweg zu gelangen. Nicht nur, dass die beiden Radelnden stark abbremsen müssen – bei Begegnungsverkehr entsteht auch eine Gefahrensituation.

Wesentlich besser gelungen ist die Überleitung, welche in Bild 2 dargestellt ist. Hier handelt es sich um einen Wechsel von einem Radfahrstreifen auf einen von der Fahrbahn abgesetzten getrennten Geh- und Radweg. Durch die größeren Kurvenradien, kann diese Überleitung wesentlich flüssiger und sicherer befahren werden.

Bitte bedenken Sie bei allen zukünftigen Maßnahmen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit auch bei den schwächeren Radfahrenden durch den eBike-Boom deutlich gestiegen ist – die Radverkehrsanlagen und auch die Radien müssen also dementsprechend dimensioniert werden. Das Radwegenetz muss auf Durchschnittsgeschwindigkeiten von deutlich über 20 km/h ausgelegt sein.

Bild 1: Überleitung von einem Radfahrstreifen auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Die Pflasterzeilen sind auf 0 abgesenkt. Jedoch sind die Kurvenradien zu klein.

Bild 2: Sehr gelungene Überleitung mit großzügigen Kurvenradien.

1

2

3

4

In Marktoberdorf sind an zahlreichen Stellen Hindernisse bei den Übergängen am Beginn / Ende von Radwegen anzutreffen. Für die Radfahrenden immer ein Ärgernis oder hin und wieder sogar ein Grund, die Radinfrastruktur nicht zu nutzen. Das muss durch eine bauliche Beseitigung der Problemstellen vermieden werden. Zudem ist bei zukünftigen Straßenplanungen immer auch auf die kleinen Details zu achten. So wurden zum Beispiel beim Ausbau der Hochwiesstraße die Furt- und Straßenquerungen nicht ideal im Sinne der Radfahrenden gestaltet, obwohl dies ohne Zusatzaufwand möglich gewesen wäre.

Die nebenstehenden Bilder zeigen exemplarisch Standorte in Marktoberdorf mit ungeeigneten Übergängen.

Bild 1: Es existiert keine Verbindung zwischen dem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg am Mühlsteig und der Straße „In der Feilen".

Bild 2: Ende Geh- und Radweg kurz vor der AOK-Kreuzung. Wo sollen die Radfahrenden nun weiter radeln? Oder müssen Sie schieben?

Bilder 3 und 4: Umständliche und mit mehreren Unebenheiten versehene Auffahrt auf den Geh- und Radweg in Bertoldshofen.

Die Skizzen auf den nächsten Seiten zeigen Lösungsmöglichkeiten.

Wir möchten die Etablierung eines „Planungschecks Radverkehr" bei allen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenbau empfehlen. Mit einem Planungscheck können die Bedürfnisse des Radverkehrs bereits ab der Vorentwurfsplanung bis hin zur Ausführungsplanung eingebracht werden. Gerade die Kleinigkeiten wie abgesenkte Pflasterzeilen oder ausreichend dimensionierte Radien können meist berücksichtigt werden. In der Planung muss nur frühzeitig daran gedacht werden.

1 © topplan

Beginn / Ende Geh- und Radweg mit Aufstellfläche

Der in der Skizze links von „oben“ kommende gemeinsame Geh- und Radweg endet. Für Radfahrende in Richtung „unten“ erfolgt zunächst eine Überleitung in einen getrennten Geh- und Radweg. Dessen Beginn wird mit Bodenpiktogrammen für Fußgänger und Radfahrer deutlich gemacht. Der vom Gehweg getrennte Radweg wird anschließend zum Fahrbahnrand abgeleitet und dort in einen Schutzstreifen übergeleitet. Im Bereich der Überleitung ist zusätzlich eine Rot-markierung, um die Aufmerksamkeit des herannahenden Kfz-Verkehrs zu erhöhen. Die markierte Sperrfläche vor dem Schutzstreifen schützt die Radfahrenden, im Bereich des Wechsels. Die Radpiktogramme sorgen für eine klare und eindeutige Führung, auch bei ortsunkundigen Radfahrenden.

Für Radfahrende, die von „unten“ kommen, ist in diesem Beispiel eine Piktogrammkette markiert. Diese zeigt allen Verkehrsteilnehmern, dass mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen ist. Zudem wird verdeutlicht, dass Radfahrende nicht als „Geisterradler“ auf den Schutzstreifen fahren sollen, sondern auf der Fahrbahn bleiben, bis sie die Aufstellfläche erreichen. Um nicht bei Verkehrsdruck von hinten auf der Fahrbahn stehen bleiben zu müssen, ist linksseitig eine Aufstellfläche angeordnet. Auf diese können Radfahrende bei Verkehr von hinten oder vorne auffahren, dort stehen bleiben und in Ruhe die Fahrbahn queren. Die Auffahrt auf den Geh- und Radweg ist auf 0 abgesenkt. Mit Radpiktogrammen und Richtungspfeilen wird der Radverkehr auch in dieser Fahrtrichtung sicher gelenkt.

Beginn / Ende Geh- und Radweg mit Mittelinsel

In der Skizze oben kommen Radfahrende auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg von „links“ und müssen in den Mischverkehr wechseln. Dies geschieht in diesem Beispiel mit Hilfe einer Mittelinsel. Radfahrende werden mit einem Radpikto und einem abknickenden Richtungspfeil zur Mittelinsel geleitet. Nach dem Überqueren der 2. Fahrbahnhälfte folgt zuerst nochmals ein kurzes Stück gemeinsamer Geh- und Radweg. Von diesem werden die Radfahrenden auf einen Schutzstreifen geleitet.

Wichtig ist eine ausreichend große Aufstellfläche der Mittelinsel, damit auch Lastenräder oder Kinderanhänger darauf stehen können, ohne auf die Fahrbahn zu ragen. Eine Breite von mindestens 3,5 m ist daher sinnvoll. Zugleich wird so auch eine Bremswirkung für herannahenden Kfz-Verkehr erzielt.

Radfahrende, die von „rechts“ kommen, müssen aus dem Mischverkehr auf den gemeinsamen Geh- und Radweg wechseln. Mit einem eindeutig markierten Schutzstreifen und entsprechenden Markierungen werden sie klar geleitet. Dank Nullabsenkung können sie störungsfrei und flüssig auf den Geh- und Radweg auffahren.

Allen Beispielen gemeinsam ist, dass für eine eindeutige Führung der Radfahrenden gesorgt wird und die Fahrbeziehungen auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer verständlich sind. Das schafft Sicherheit und Vertrauen.

5.3 Ausbau Alltagsradwegenetz

Es sei hier die Formulierung aus den Einführungen zum Alltagsradnetz aufgegriffen, da deren Lösung zentraler Bestandteil aller zukünftigen Maßnahmen sein muss.

Wie können Radfahrende sicher, schnell und komfortabel geführt werden?

Dafür ist ein durchgängiges Alltagsradnetz erforderlich. Das hört sich allerdings einfacher an als es ist. Wie kann eine Realisierung Schritt für Schritt erfolgen?

Mit den Netzhierarchien haben wir die Verbindungen auf dem Alltagsradnetz nach deren Bedeutung kategorisiert. Die Verbindungen mit dem größten Potential an Radverkehr sind in den Netzhierarchien 1 und 2 (= Hauptrouten bzw. Radachsen) eingestuft. Die Realisierbarkeit derer Ausbauziele sollte in den kommenden Jahren bevorzugt angegangen werden.

Eine Hauptroute spielt eine große Rolle für den Radverkehr und muss demzufolge besser ausgebaut und für eine höhere Frequenz an Radfahrern gewappnet sein, als z. B. das Basisnetz. Um dem gerecht zu werden, wurden bei den einzelnen Entwicklungsmaßnahmen Empfehlungen zu den Soll-Zuständen erarbeitet. Diese beziehen sich auf Beleuchtung, Zustand, Fahrbahnbelag und einer geeigneten Führungsform und die damit einhergehenden Breiten. Die empfohlenen Soll-Zustände sind bei den Steckbriefen der Entwicklungsmaßnahmen aufgeführt und den Ist-Zuständen gegenübergestellt. Es gilt natürlich: Besser geht immer. Das bedeutet, dass die tabellarisch aufgeführten Soll-Zustände den Mindeststandard aufzeigen, der erfüllt sein sollte, um der Bedeutung der Strecke zu entsprechen.

2024 erfüllten in Marktoberdorf zahlreiche Abschnitte (noch) nicht die gewünschten Standards. Es gibt also viel zu tun, um die Netzlücken zu schließen!

Erwähnen möchten wir, dass uns bewusst ist, dass die erforderlichen Ausbaustandards durch äußere Einflüsse (z. B. Grundstücksverfügbarkeit) teilweise nur schwer zu erreichen sind. Dennoch sollten sich alle zukünftigen Planungen an diesen Standards orientieren, um die Bedürfnisse der Alltagsradler erfüllen zu können. Ziel muss ein sicheres und attraktives Radnetz sein. Eine Verlagerung eines Teils des motorisierten Verkehrs auf das Rad kommt allen zugute, auch den Autofahrern.

Wir hören häufig den Satz „Da kann man schon radeln." Was meist bedeutet, dass sich die Radfahrer auf irgendwelchen mäßig ausgebauten oder zu engen Wegen, in Konkurrenz mit Fußgängern, durchwursteln müssen. Den Bedürfnissen der Radfahrer entspricht dies nicht, demzufolge kann auch nicht von einem durchgängigen Alltagsradnetz gesprochen werden. Ähnlich stellt sich die Situation in Marktoberdorf (Stand 2024) dar. Im Zuge des Radkonzeptes wurde zwar ein Alltagsradnetz entwickelt, durchgängig gut radelbar ist dieses aber noch nicht. Es gibt zahlreiche Hindernisse, Gefahrenstellen und vor allem auch Lücken. Lücken sind in diesem Zusammenhang nicht nur Radwege, welche nicht existieren, sondern auch vorhandene Wege und Straßen, welche sich aufgrund ihres Zustandes nicht für den Radverkehr eignen. Dies kann bedingt sein durch den Wegezustand, zu schmale Wegebreiten oder mangelnde Verkehrssicherheit (meist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung).

Eine besonders große Netzlücke in Marktoberdorf ist die AOK-Kreuzung und deren Anschlussbereiche. Aus Norden und Osten führen keine eigenen Radwege bis zur Kreuzung. Die Radverkehrsführungen von Süden und Westen enden abrupt an der Kreuzung. Regelwidriges Weiterfahren der Radfahrenden wird regelrecht „provoziert". Hier ist sehr großer Handlungsbedarf!

Für die Optimierung und den Ausbau des Alltagsradwegenetzes wurden für Marktoberdorf und die Stadtteile über 60 Entwicklungsmaßnahmen erarbeitet. Sie betreffen jeweils Handlungsmaßnahmen für ganze Streckenabschnitte, zum Beispiel für die Johann-Georg-Fendt-Straße.

Die einzelnen Entwicklungsmaßnahmen sind in Steckbriefen zusammengefasst. Diese geben einen Überblick über die Lage, das Problem und eine Handlungsempfehlung.

Im Rahmen der Erarbeitung wurden die Maßnahmen in Ausbauprioritäten gegliedert. Einfluss auf die Priorisierung hat unter anderem die Netzhierarchie und der Faktor, ob es aktuell bereits eine nutzbare Alternative gibt, oder ob eine Verbesserung der jeweiligen Achse alternativlos ist. Zudem fließt die schwere des Defizits in die Priorisierung ein. Da aufgrund der Fülle der Aufgaben nicht mit allen Maßnahmen gleichzeitig begonnen werden kann, dient die Priorisierung als Orientierung für die zeitliche Abfolge der Umsetzung. Das Hauptaugenmerk muss zu Beginn auf die Maßnahmen mit hoher und sehr hoher Priorität gelegt werden. Sollte jedoch eine Maßnahme mit mittlerer oder geringer Priorität einfach zu realisieren sein, zum Beispiel im Zuge von sowieso anstehenden Baumaßnahmen, dürfen diese natürlich vorgezogen werden. Auch sie bringen Verbesserungen für den Radverkehr.

Neben den Entwicklungsmaßnahmen wurden für rund 160 Standorte punktuelle Verbesserungsvorschläge für Hindernisse und Gefahrenstellen erarbeitet. Auch diese sind in Steckbriefen zusammengefasst.

Hinweis: Die Steckbriefe des Radverkehrskonzeptes beinhalten textliche Empfehlungen, nicht jedoch komplette Entwurfs- oder Ausführungsplanungen. Dies ist zum Zeitpunkt der Konzepterstellung nicht sinnvoll, da die Gefahr bestehen würde, dass viele aufwendige Detailplanungen zurück gestellt werden müssen, da eine Realisierung nicht oder erst in einigen Jahren möglich ist. Bis dahin können sich aber die Rahmenbedingungen verändern und die Finanzmittel für die Detailplanungen wären vergeblich eingesetzt worden. Es ist daher zu empfehlen, dass die Planungen immer dann beauftragt werden, wenn eine konkrete Umsetzung in den nächsten 1 bis 2 Jahren ansteht.

Wie kann nun bei der Umsetzung vorgegangen werden?

1) Auswahl von kleineren Maßnahmen, welche durch den städtischen Bauhof 2025 umgesetzt werden sollen. Sowie Vorbereitung der ebenfalls mit geringerem Aufwand umsetzbaren Maßnahmen (Beseitigung Hindernisse) für 2026.
2) Einteilung der Entwicklungsmaßnahmen in einen Mehrjahresplan unter bevorzugter Beachtung der hohen und sehr hohen Ausbauprioritäten sowie der Netzhierarchien 1 + 2.
3) Im Idealfall werden die vorgestellten Radachsen jeweils in einem Zuge optimiert, um durchgängige Radverbindungen zu erhalten.
4) Identifizierung der besonders aufwendigen Maßnahmen (z. B. AOK-Kreuzung); Gespräche mit den Baulastträgern; Beauftragung der Detailplanungen; Die Planungen für die großen Maßnahmen müssen zeitnah angegangen werden, da bis zu einer Umsetzung der Baumaßnahmen mit mehreren Jahren gerechnet werden muss.

Ab 2026 muss das Ziel die Realisierung von durchschnittlich 7 Maßnahmen pro Jahr sein. Selbst dann benötigen Sie rund 10 Jahre für die jetzt erforderlichen Entwicklungen, ohne Maßnahmen, welche in Zukunft sicherlich noch kommen werden.

1

Standortdaten:

Standortnummer: 09777151-0001

Gemeinde: Marktoberdorf

Baulastträger:

Lagebeschreibung:

Marktoberdorf Nord, bei Grüngutsammelstelle

Gefahr:

Straßenquerung

Beschreibung:

Am Ende des Radweges bestehen mehrere Problemstellen.
1) Radfahrende, welche nach Osten weiter radeln (oder von dort kommen) kommen in Konflikt mit der Zu- und Ausfahrt der Grüngutsammelstelle. Diese ist teilweise stark frequentiert.
2) Radfahrende, welche nach Norden (Ebenhofen) weiter radeln, kommen ebenfalls in Konflikt mit dem Verkehr der Grüngutsammelstelle und gleichzeitig müssen sie auf den Verkehr in Richtung Ebenhofen achten.
3) Radfahrende, welche von Ebenhofen kommen, müssen die Fahrbahn (außerorts) zum Radweg queren und dabei zusätzlich auf den Verkehr der Grüngutsammelstelle achten.

Empfehlung:

Die Verkehrsströme müssen entzerrt werden.
1) In Richtung Osten wird der Radweg bis nach der Einfahrt zur Grüngutsammelstelle (ca. 35 m) weitergeführt und erst dann in die Straße eingefädelt. Dadurch gibt es in dieser Fahrtrichtung keinen Kontakt mit dem Verkehr der Grüngutsammelstelle.
2) In Richtung Ebenhofen wird der Radweg ebenfalls auf einer Länge von ca. 30 m weitergeführt und erst dann in die Fahrbahn übergeleitet. Die Zufahrt zur Grüngutsammelstelle muss zwar weiterhin gequert werden, aber es entfällt die gleichzeitige Kreuzung mit der Schwabenstraße. Die Furtquerung kann rot markiert werden (+ Radpiktos).
3) Von Ebenhofen kommend kann dann bereits vor der Zufahrt zur Grüngutsammelstelle auf den Radweg aufgefahren werden.

2

Die Karte 1 zeigt Strecken und Standorte mit Optimierungsbedarf im Bereich der Kernstadt.

Die Abbildung 2 zeigt beispielhaft den Steckbrief einer Gefahrenstelle bzw. eines Hindernisses.

5.4 Radwegweisung

2

Im Bereich der Stadt Marktoberdorf ist ein Wegenetz mit einem Umfang von rund 86 km mit einer Radwegweisung (Bild 1) ausgeschildert. Diese 86 km sind Teil des im Ostallgäu ausgeschilderten Radwegenetzes. Das gesamte im Ostallgäu ausgeschilderte Radwegenetz und alle Wegweiserstandorte mit Detailinfos sind online unter https://maps.topplan.de/allgaeu einsehbar. Auf dem Geoportal steht immer ein tagesaktueller Stand zur Verfügung. Detaillierte Informationen zur Radwegweisung können Sie der Rad- und Wanderfibel Allgäu, welche der Stadt Marktoberdorf vorliegt, entnehmen.

Zielgruppe des ausgeschilderten Radwegenetzes sind vor allem Gäste und Freizeitradler. Die Wegweisung richtet sich weniger an Alltagsradler. Der Alltagsradler fährt häufig die gleichen Strecken, z. B. von seiner Wohnung zur Arbeit, er benötigt daher meist keine Wegweisung. (Aber natürlich eine gute Radinfrastruktur, mit z. B. Bodenmarkierungen.) Aufgrund des bereits umfangreich ausgeschilderten Wegenetzes und der relativ geringen Bedeutung der Radwegweisung für den lokalen Alltagsradverkehr, sind wir der Auffassung, dass es in Marktoberdorf keiner Ergänzung der Radwegweisung für den Alltagsradverkehr bedarf.

Jedoch haben wir aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität bereits im Laufe des Projektes eine Modifikation des ausgeschilderten Radwegenetzes und eine Verlegung von Radrouten im Stadtgebiet angeregt. In Bezug auf die Bedürfnisse der Freizeitradler ist eine Führung auf der Ruderatshofener Straße und die Konzentration aller Radrouten auf der Bahnhofstraße nicht ideal.

Bild 1 zeigt einen Standort mit Radwegweisung zwischen Thalhofen und Geisenried.

Abbildung 2: Die Rad- und Wanderfibel Allgäu informiert ausführlich über die Beschilderungssystematik bei der Radwegweisung.

Die nebenstehende Karte zeigt das bisher ausgeschilderte Radnetz im Stadtgebiet (Stand 12/2024).

Marktoberdorf ist bestens an die regionalen und überregionalen Radrouten angebunden. Durch das Stadtgebiet verlaufen folgende mit Routenlogos (Einhängeplaketten) ausgeschilderte Radrouten:

- Radrunde Allgäu
- Allgäu-Radweg
- Wertachradweg
- Bayernnetz
- Dampflok-Runde
- Oberdorfer Radlrunde

In Gesprächsrunden mit Vertretern der Stadt Marktoberdorf, des Landratsamtes Ostallgäu, der Allgäu GmbH und topplan wurden mögliche Alternativen diskutiert und abgewogen. Ziel war eine möglichst sichere und verkehrsarme Führung vor allem für die o. g. Radrouten zu finden. Sie aber dennoch durch die Stadtmitte zu führen, damit die Radfahrenden von der Infrastruktur (z. B. Gastronomie) profitieren können.

Das Ergebnis zeigt die Karte auf der nachfolgenden Seite. Kurz zusammengefasst:

- Das ausgeschilderte Radnetz wird von der Ruderatshofener Straße auf die Schwabenstraße verlegt.
- Von der Hochwiesstraße wird eine direkte Verbindung über die Schützenstraße zum Markplatz aufgenommen. Dadurch entfällt für die Radrunde Allgäu, die Dampflok-Runde und das Bayernnetz der Umweg über Bahnhofstraße und Schulzentrum in die Stadtmitte. Dafür werden die Routen über den Marktplatz geführt. Dieser wird mit seiner Aufenthaltsqualität als zentraler Knotenpunkt im ausgeschilderten Radnetz gestärkt.

Die nebenstehende Karte zeigt das ab Frühjahr 2025 ausgeschilderte Radnetz im Stadtgebiet.

Neu in das ausgeschilderte Radnetz wird die Verbindung von Bertoldshofen nach Ob, entlang der B 472, aufgenommen. Zudem gibt es in Bertoldshofen zwei kleinere Anpassungen im ausgeschilderten Radnetz, sodass dieses auch dort optimiert wird.

Im Segment des Freizeitradelns und des touristischen Radverkehrs ist Marktoberdorf, eingebettet in die langjährigen Aktivitäten des Landkreises, bestens aufgestellt.

Mit den Trails im Hochwieswald ist ein Anfang für die Mountainbiker gesetzt. Das Trail-Angebot kann aber sicherlich noch deutlich ausgebaut werden. Davon würden vor allem Kinder und Jugendliche profitieren. Und auch viele Erwachsene freuen sich über „flowige“ Trailabschnitte.

Sehr positiv wird von unserer Seite der geplante Pumptrack neben dem Modeon gesehen.

1

5.5 Qualitätssicherung Radinfrastruktur

Das Radnetz und dessen Infrastruktur ist nur so gut, wie ihr Unterhalt.

Die Empfehlungen und Entwicklungsmaßnahmen des Radverkehrskonzept beziehen sich vorwiegend auf erforderliche Ausbaumaßnahmen. Ein weiterer wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung ist der Unterhalt der vorhandenen Radinfrastruktur.

Verdrehte Wegweiser, defekte Radabstellanlagen, verschmutzte und zugewachsene Wege oder nicht gemähte Seitenbereiche tragen nicht zu einem positiven Erscheinungsbild bei. Unter einem mangelhaften Unterhalt leidet die Attraktivität des Radfahrens.

Ausdrücklich erwähnen möchten wir, dass wir in Marktoberdorf während unseren Ortsbefahrungen einen überdurchschnittlich gut gepflegten Zustand bei der Straßeninfrastruktur vorfinden konnten.

Zu den wesentlichen Aufgaben der Qualitätssicherung gehören:

- Kontrolle, Pflege, Mängelbeseitigung bei Radabstellanlagen und Ladestationen
- Kontrolle, Pflege, Mängelbeseitigung bei Radwegweisung und Infotafeln (genügt 1x jährlich)
- Mähen der Bankette und Seitenbereich. Dies ist vor allem bei schmäleren Wegen (unter 3,0 m) mehrmals jährlich erforderlich
- Rückschnitt des seitlichen Bewuchses
- Freihalten von Sichtachsen an Kreuzungen. Dies kann etwas aufwendiger sein, da der Bewuchs regelmäßig von Privatgrundstücken stammt und mit den Eigentümern der Rückschnitt abgestimmt werden muss.

2

Bild 1: Pflegearbeiten am Radweg zwischen Marktoberdorf und Lechbruck

1

2

- Säuberungen der Fahrbahnen. Dies muss v.a. bei landwirtschaftlich genutzten Wegen mehrmals im Jahr erfolgen, da diese regelmäßig verschmutzt werden. Säuberungen sind zudem nach Unwetterereignissen erforderlich, da sich danach Blätter, Äste oder Kiesansammlungen auf den Wegen befinden können. Im Herbst sind die Wege im Bereich von Laubbäumen und Büschen mehrmals von den abgefallenen Blättern zu befreien. (Das genügt nicht nur 1x.)

Die Stadt Marktoberdorf kehrt einmal monatlich die in ihrer Baulast stehenden Geh- und Radwege. Bei unseren Bestandsanalysen (auf den Radwegen aller Baulastträger) konnten wir dennoch verschmutzte und stark von Laub bedeckte Fahrbahnoberflächen antreffen. So zum Beispiel zwischen Geisenried und Gewerbegebiet West oder entlang der Brückenstraße von Thalhofen in Richtung AOK-Kreuzung. Ein Ärgernis für viele Radfahrende ist der mangelhafte Unterhalt des Radweges auf der ehemaligen Bahnlinie zwischen Marktoberdorf und Lechbruck. Eine Kehrmaschine fährt dort selten. Auch wenn die Stadt nicht Baulastträger ist, sollte sie sich mit Nachdruck für einen besseren Unterhalt dieser stark frequentierten Strecke einsetzen.

Eine regelmäßige Reinigung der Geh- und Radwege (und Straßen) ist zwar aufwendig, trägt jedoch zu einer attraktiven Radinfrastruktur bei. Zu prüfen ist, ob die Stadt vor allem im Oktober und November die Reinigungsintervalle noch weiter erhöhen kann.

Bild 1 zeigt den Radweg zwischen Geisenried und Gewerbegebiet West. Zum Zeitpunkt der Aufnahme des Fotos konnte die Abfahrt zur Unterführung der B 472 mit dünnen Reifen eines City-Bikes nur im Schritttempo befahren werden. Es lag viel Laub auf der Fahrbahn und der Untergrund war sehr rutschig (an einem sonnigen Herbsttag). Dadurch entwickelte sich eine Gefahrenstelle.

Bild 2 zeigt eine vorbildliche Reinigung eines Radweges.

1

2

- Winterdienst:

  Um auch in den Wintermonaten das Radfahren zu ermöglichen, ist auf dem Radwegenetz ein Winterdienst erforderlich. Insbesondere auf den Hauptrouten des Alltagsradnetzes (Netzhierarchien 1 und 2) und im Umfeld aller Schulen und Kindergärten ist ein täglicher Winterdienst zur Sicherung der Befahrbarkeit ein wichtiger Faktor. Dies betrifft sowohl die Räumung als auch die Salzstreuung. Glatteis ist für Radfahrer sehr gefährlich.

In der Stadt Marktoberdorf wird bereits ein umfangreicher Winterdienst auch auf den Geh- und Radwegen durchgeführt. Die gemeinsamen Geh- und Radwege, die getrennten Geh- und Radwege als auch die Gehwege mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ werden von der Stadt geräumt und gestreut. Die Geh- und Radwege sind, abhängig von der Verkehrsbedeutung, in Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Hier empfehlen wir einen Abgleich mit den neu entwickelten Netzhierarchien. Zudem wird das gesamte Straßennetz von der Stadt geräumt und gestreut. Fallen große Schneemengen werden diese nach und nach abgefahren. Für diesen umfangreichen Winterdienst hält die Stadt Marktoberdorf hochwertige Fahrzeuge und Geräte und die entsprechenden personellen Kapazitäten vor.

Durch diesen großen Einsatz wird Radfahren auch im Winter ermöglicht. Weiter so.

Bild 1: Räumfahrzeug der Stadt Marktoberdorf für Geh- und Radwege.

Bild 2: Mit großem personellem und maschinellem Einsatz werden in Marktoberdorf die Geh- und Radwege geräumt und der Schnee abtransportiert.

Hinweis: Beide Fotos hat die Stadt Marktoberdorf zur Verfügung gestellt.

5.6 Radbeauftragter

Die Bestandsanalyse des Alltagsradnetzes in Marktoberdorf ergab durchaus Defizite und daraus abgeleitet jede Menge Handlungsbedarf, also auch Arbeit, um die Radinfrastruktur zu verbessern. Eine Frage, die sich aus den vielfältigen Aufgaben stellt, ist: Wer koordiniert die weitere Umsetzung der Maßnahmen? Wer kümmert sich dauerhaft um die Belange des Radverkehrs in Marktoberdorf? Wer ist verantwortlich?

Die Radverkehrsförderung ist ein umfassendes Thema und erfordert personelle Kapazitäten. Daher ist eine wichtige Empfehlung zur langfristigen Förderung des Radverkehrs: Definieren Sie einen festen Ansprechpartner für das Themenfeld Radverkehr in der Stadtverwaltung – einen „Kümmerer Radverkehr". Und machen Sie diese Position bei den Straßenbaulastträgern, der Verkehrsbehörde, der Polizei und natürlich innerhalb der Stadtverwaltung, der Radagendagruppe und im Stadtrat publik.

Es bietet sich an, dass sich diese Person nicht nur um das Themenfeld Rad kümmert, sondern als eine Art Mobilitätsmanager für alle Fortbewegungsmittel verantwortlich ist. Bei ihm können alle Planungen zur Mobilität zusammen laufen. Seien es Straßenplanungen, ÖPNV-Entwicklungen oder die Umsetzung einer Radabstellanlage. Aus fachlichen Gründen ist die Stelle am besten im Tiefbauamt angesiedelt.

Die Aufgabengebiete rund um den Radverkehr sind breit gefächert:

- Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Koordination der Planungen und Ausbaumaßnahmen auf dem Alltagsradnetz.
- Fortschreibung Radverkehrskonzept und Datenmanagement
- Begleitung und Unterstützung von externen Experten und Fachbüros bei Planungen und Konzepten
- Ansprechpartner für Bürger und Radagendagruppe
- Koordinations- und Abstimmungsaufgaben mit den übergeordneten Straßenbaulastträgern. Es ist für Marktoberdorf von größter Bedeutung, dass sich die Stadt aktiv in die Radverkehrsentwicklung an den Staatsstraßen und der Kreisstraße einbringt. Sie stellen die zentralen Hauptverkehrsachsen in Marktoberdorf dar. Hier genügt es nicht, abzuwarten, was die Straßenbaulastträger machen (oder nicht machen).
- Ansprechpartner innerhalb der Stadtverwaltung für alle Themen rund um das Radfahren. Koordination der Arbeit der Kollegen, welche sich in Teilbereichen (z. B. Freizeitradverkehr, Qualitätsmanagement) um das Radfahren kümmern.
- Öffentlichkeitsarbeit: Natürlich dürfen Fortschritte bei der Radinfrastruktur gepostet werden. Schaffen Sie ein positives Image der Radverkehrsförderung bei ihren Bürgern.

Der „Kümmerer Radverkehr" muss dabei nicht alle Arbeiten selbst durchführen, sondern diese vorwiegend organisieren. Beispielhaft sollte die Öffentlichkeitsarbeit natürlich durch die Pressestelle / Stadtmarketing erfolgen. Der Radbeauftragte liefert aber die dafür erforderlichen Informationen. Er weiß, wann eine Maßnahme umgesetzt ist und veröffentlicht werden kann.

Ähnliches gilt für die Planungen von Neubau- und Sanierungsmaßnahmen. Der Radbeauftragte muss nicht alles selbst planen. Er muss aber darauf achten, dass die Belange der Radfahrer bei den Planungen von Anfang an berücksichtigt werden. Er kümmert sich, bei Bedarf unter Einbindung eines Radverkehrsexperten, um den „Planungscheck Radverkehr".

Sehr positiv ist, dass es im Stadtrat Marktoberdorf einen Verkehrsbeauftragten gibt, welcher sich aktiv einbringt.

6. Fazit und Zielsetzungen

Bild 1: Auch mit verschiedenen kleinen Aktionen können Sie zu einem positiven Image des Radverkehrs beitragen – das Bild zeigt ein aufgesprühtes „Radherz". (topplan hat hierfür eine Schablone und stellt diese gerne bereit.)

Fazit

Betrachtet man die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes ergeben sich zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten und Potentiale in Marktoberdorf. Aufbauend auf den bereits umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen der letzten Jahre sollte eine weitere Stärkung der Radinfrastruktur, v.a. auf den Hauptrouten, erfolgen. Davon werden sowohl Alltags- als auch Freizeitradler profitieren.

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild in Marktoberdorf:

Das ist gut:

- ✓ Viele kurze Wege im Stadtbereich sind ideal für den Alltagsradverkehr. Die großen Arbeitgeber, die Schulen und der Einzelhandel lassen sich im Stadtgebiet durch die meisten Bürger mit Distanzen von 0 bis 3 km erreichen.
- ✓ Die Ortsteile sind größtenteils radgerecht an das Stadtgebiet angebunden.
- ✓ In Marktoberdorf sind zahlreiche dezentrale Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden.
- ✓ Das Potential für die Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltag ist durch eine radaffine Bevölkerung geben.

Hier gibt es Entwicklungspotential:

- ✘ Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei allen Ausbau- und Sanierungsplanungen im Straßenraum, unabhängig vom Baulastträger.
- ✘ Hindernisse und häufige Wechsel bei der Führungsform sowie die Mischung mit dem Fußverkehr in innerörtlichen Bereichen behindern das sichere und flüssige Radfahren.
- ✘ Beseitigung der großen Netzlücken, z. B. AOK-Kreuzung

Handlungsfelder der Radverkehrsförderung in Marktoberdorf

Bei der Ausarbeitung des Radverkehrskonzeptes haben sich an zahlreichen Stellen Potentiale gezeigt, die den Radverkehr in Marktoberdorf weiter verbessern können. Die wichtigsten Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs sind in der Grafik dargestellt. Erfolg wird sich dann einstellen, wenn alle Handlungsfelder gemeinsam bearbeitet werden. Wenn alle Rädchen ineinandergreifen, können Sie zu einer Vorzeigekommune in Sachen Radverkehr werden. Der äußere grüne Kreis symbolisiert diese Querschnittsaufgabe.

Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Marktoberdorf

1. Ausbau Radwegenetz / Radachsen

Um das Ziel eines durchgängigen Alltagsradwegenetzes zu erreichen, sind die Entwicklungsmaßnahmen auf dem Radwegenetz umzusetzen. Um die wichtigsten Lücken zu schließen, sind zu Beginn die Netzhierarchien 1 und 2 und die Maßnahmen mit hoher sowie sehr hoher Priorität zu bevorzugen. Ziel ist, dass in einem Zeitraum von 8 Jahren mindestens 80 % der Maßnahmen abgeschlossen werden. Entsprechende Finanzmittel sind jährlich vorzusehen.

2. Problemstellen und Hindernisse

Bestehende Hindernisse, Gefahren- und Problemstellen müssen entschärft werden, um Gefährdungen für Radfahrende zu senken und den Komfort zu steigern. Ziel ist ein „flüssiges" Radfahren ohne Hindernisse und Gefahren. Die Beseitigung der punktuellen Defizite ist, sofern nicht in größere Baumaßnahmen eingebettet, in den Jahren 2025 bis 2027 vorgesehen.

3. Planungscheck Radverkehr

Damit zukünftig bei allen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen die Bedürfnisse der Radfahrenden berücksichtigt werden, wird ein „Planungscheck Radverkehr" fest etabliert. Er erfolgt bei allen Straßenbaumaßnahmen bereits ab der Vorentwurfsplanung. Äußerst wichtig ist, dass der Planungscheck unabhängig vom Baulastträger erfolgt. Um den Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen entsprechend seiner Bedeutung zu berücksichtigen, bringt sich die Stadt Marktoberdorf aktiv in die Planungen der übergeordneten Baulastträger ein. Der Planungscheck wird zudem in der Bauleitplanung etabliert.

4. Fahrradparken

Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung. In Marktoberdorf ist der Bestand an zahlreichen dezentralen Radabstellanlagen bereits sehr gut. Entwicklungsbedarf gibt es an Sportanlagen und weiteren in den Steckbriefen genannten Standorten. Daneben gibt es beim Thema „Witterungsschutz" Handlungsbedarf. Die Verbesserungen bei den einfach zu realisierenden Anlagen können 2025 fortgesetzt werden. Ab 2026 folgen die öffentlichen Fahrradstellplätze mit größeren baulichen Maßnahmen wie zum Beispiel einem Witterungsschutz.

5. Qualitätssicherung Radinfrastruktur

Parallel zu den Ausbaumaßnahmen muss die Qualität der vorhandenen Radinfrastruktur weiterhin gesichert werden. Dazu muss sie – wie bisher – mehrfach jährlich kontrolliert und fortlaufend instand gehalten werden. Wege müssen gesäubert und von Bewuchs frei gehalten werden. Auf den Hauptachsen ist ein Winterdienst erforderlich. Im städtischen Bauhof sind weiterhin entsprechende Personal- und Maschinenressourcen vorzuhalten.

6. Fortschreibung Radverkehrskonzept

Um auch in Zukunft den Überblick über die Radinfrastruktur und die noch erforderlichen Ausbaumaßnahmen zu wahren, muss das Radverkehrskonzept bzw. dessen Maßnahmen fortlaufend aktualisiert und fortgeschrieben werden. Für das Datenmanagement steht das Wegemanagementmodul im RIWA-GIS der Stadtverwaltung bereits zur Verfügung.

Wir sind überzeugt, dass eine gute Radinfrastruktur einen großen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten kann.

Legen Sie los . . .

Mit einer noch komfortableren und sichereren Infrastruktur für Radfahrer schaffen Sie de Voraussetzung, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Wenn Radfahren in Marktoberdorf noch attraktiver wird, steigt die Nutzungshäufigkeit von selbst. Es werden mehr Bürger im Alltag auf das Rad steigen. Ausdrücklich erwähnt sei hier nochmals, dass von einem höheren Radverkehrsanteil auch der Autoverkehr profitiert. Weniger Autos können flüssiger fahren.

Reduzierte Zwischen- und Kompromisslösungen führen zumeist nicht dazu, dass mehr Menschen auf das Rad umsteigen. Im Gegenteil: sie führen eher zu einer negativen Wahrnehmung in der Öffentlichkeit und können somit sogar kontraproduktiv sein. Nur eine konsequente Umsetzung wird das große Potenzial des Radverkehrs in Marktoberdorf vollständig zur Entfaltung kommen lassen.

Sicherlich wird es Ausdauer für die Umsetzung und Zeit für den Wandel benötigen. Aber das gesellschaftliche Bewusstsein für unterschiedliche Mobilitätsformen als Alternative zum Auto nimmt immer mehr zu. Der eBike-Boom wird diesen Trend sicherlich weiterhin verstärken. Wir sind sehr optimistisch, dass das Rad im Alltagsverkehr an Bedeutung weiter gewinnen wird. Mit einem Ausbau der Radinfrastruktur können Sie einen großen Beitrag dazu leisten und ihren Bürgern eine flexiblere Mobilität ermöglichen.

Legen Sie los – es wird sich lohnen.

Wir wünschen Ihnen viel Rückenwind für ihre Radprojekte. Sehr gerne unterstützen wir Sie bei der Umsetzung.

Ihr topplan-Team

Lassen Sie diese Seite nicht das Ende sein.
Setzen Sie den Ausbau der Radinfrastruktur in Marktoberdorf fort.

Vielen Dank.

top plan
die Wegweiser

Radverkehr verbessern