

1 Kurzfassung Forschungsprojekt „duale Radlösung“

Aufgrund aktueller Themen wie Klimawandel, Dieselfahrverboten, Verkehrswende und Unfällen von Radfahrenden, werden der Radverkehr und die verschiedenen Führungsformen derzeit stark diskutiert. Infolgedessen versuchen Kommunen den Radverkehr zu fördern und mit den Herausforderungen der Zunahme an Pedelecs und Lastenrädern umzugehen.

Bisher wurde in vielen Städten in Deutschland der Radverkehr auf gehwegnahen Radwegen und getrennt von der Fahrbahn geführt. Allerdings ist die Qualität vieler dieser Radwege mittlerweile nicht mehr ausreichend. Mit den Novellen der Straßenverkehrsordnung (StVO) seit dem Jahre 1997, und der damit einhergehenden Aufhebung der allgemeinen Benutzungspflicht von Radwegen, wurde eine wichtige Grundlage für die Förderung des Radverkehrs gelegt. Laut § 45 Abs. 9 StVO ist eine Benutzungspflicht von Radwegen nur dann gerechtfertigt, „wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt“. Zudem entsprechen viele Radwege in ihrer Bauweise sowie ihrem baulichen Zustand nicht mehr den Mindestanforderungen der VwV-StVO. Bauliche Maßnahmen für eine Modernisierung der Radwege sind jedoch häufig zu teuer. Daher wurde an vielen Straßen lediglich das Verkehrszeichen für den Radweg entfernt, wodurch eine Benutzung nicht mehr verpflichtend ist.

Soll dem Radverkehr trotzdem mehr Verkehrsraum zugeteilt werden, ist es in der Planung im Bestand möglich, zusätzlich zur vorhandenen (nicht benutzungspflichtigen) Radinfrastruktur, weitere Maßnahmen zu treffen. Sogenannte Begleitmaßnahmen wie Piktogrammstreifen oder Schutzstreifen bieten dem Radverkehr mehr Raum und Sicherheit. Haben Radfahrende die Wahl zwischen zwei angebotenen Infrastrukturen, wurde dies im Forschungsprojekt als „duale Radlösung“ definiert. Bei dualen Lösungen für den Radverkehr handelt es sich demnach um Radinfrastruktur, bei der sich Radfahrende für eine der beiden angebotenen Infrastrukturen entscheiden können: zum Beispiel zwischen einem Schutzstreifen und dem freien Fahren auf dem Gehweg.



Abbildung 1: Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtiger Radweg

Das Forschungsprojekt „duale Radlösung“ untersucht die Akzeptanz dualer Angebote in der Radverkehrsinfrastruktur. Im Projekt wurden, am Beispiel der Stadt Frankfurt, vorhandene duale Lösungen der Radverkehrsinfrastruktur durch Verkehrszählungen

und Experteninterviews untersucht. Schwerpunkte der Untersuchung lagen dabei auf Akzeptanz, Sicherheit und Nutzung der unterschiedlichen Radverkehrsinfrastruktur. Untersuchungen der BAST zeigen, dass bei Aufhebung der Benutzungspflicht 5-10 % der Radfahrenden auf die Fahrbahn wechseln. Eine Untersuchung der UdV bestätigt diese Werte. Auf Grundlage dieser Untersuchungen wurden im Projekt „duale Radlösung“ unterschiedliche Varianten der dualen Führung z.B. Radwege mit aufgehobener Benutzungspflicht mit Begleitmaßnahmen, beobachtet und erhoben.

Aufgrund des subjektiven Sicherheitsempfindens von Radfahrenden, ergeben sich unterschiedliche Präferenzen für die zwei angebotenen Wahlmöglichkeiten. In den Verkehrszählungen wurden daher die Radfahrenden genauer klassifiziert. In Bezug auf die Nutzung wurden Zusammenhänge mit der Wahl der Radverkehrsanlage und dem Alter,



Abbildung 2: Piktogrammspur und nicht benutzungspflichtiger Radweg

dem Geschlecht und der Fahrradart untersucht. Leitfadengestützte Experteninterviews mit Vertretern des Radfahrbüros der Stadt Frankfurt und des ADFC-Frankfurt lieferten zusätzliche Hintergrundinformationen zur Umsetzung und Erfahrungen mit dualen Radverkehrsführungen.

Die Verkehrszählungen wurden, aufgrund des Projektzeitraums (September bis April), in zwei Phasen aufgeteilt. Die erste Erhebungsphase im September 2018 und die Zweite im März 2019. Folgend sollen erste Erhebungsergebnisse (aus Phase 1) zusammengefasst werden:



Abbildung 3: Piktogrammspur und freies Fahren auf dem Gehweg

In der ersten Erhebungsphase wurden 9.824 Radfahrende bei 32 Zählungen an zehn Standorten gezählt. Von diesen fuhren 37,2 % auf der Fahrbahn und 62,8 % auf der gehwehnahen Radinfrastruktur. 43,7 % der Radfahrenden waren weiblich, 53,9 % männlich. Von den 9.824 Radfahrenden fuhren 21,7 % mit Helm. Zur weiteren Auswertung wurden die untersuchten Standorte in

Kategorien je nach Infrastruktur unterteilt und separat ausgewertet. Bei dualen Lösungen fuhren die meisten Radfahrenden (74,1 %) auf der Fahrbahn bei der Kombination Schutzstreifen und Gehweg

Radfahrer frei. Bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen ohne Begleitmaßnahme führen 7,4 % auf der Fahrbahn, was vorherige Untersuchungen bestätigt. Im Allgemeinen führen Kinder und Senioren lieber auf der gehwegnahen Infrastruktur, wobei junge Erwachsene und Personen mittleren Alters eher die Fahrbahnlösung präferieren.