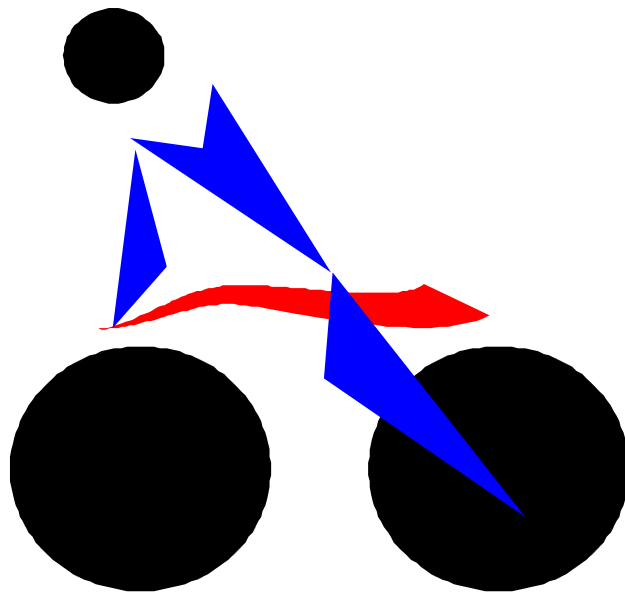


Radwegekonzept
der
Großen Kreisstadt
Oschatz



Wer Rad fahren als „System“ begreift, kann mehr Menschen dazu bringen, das Fahrrad wieder zu entdecken und sehr viel häufiger als bisher zu nutzen.

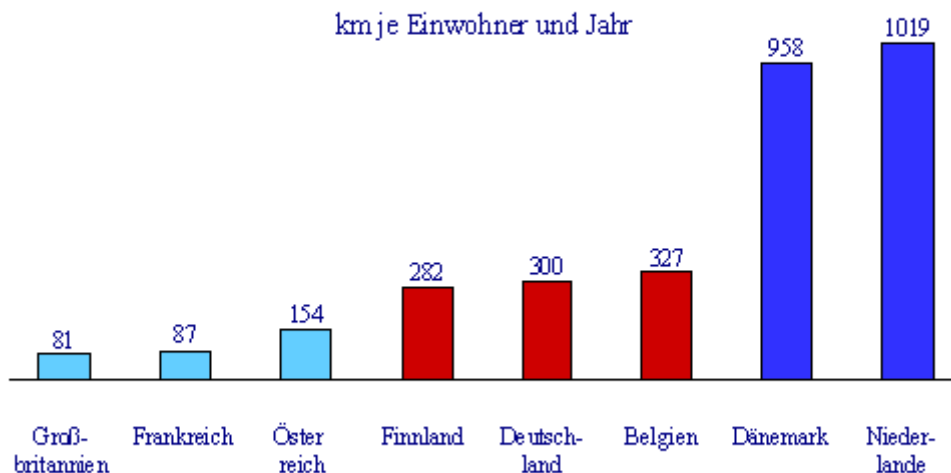
0. Allgemeines

Alle Verkehrsteilnehmer profitieren von mehr Radverkehr.

Sehr unterschiedliche Untersuchungen der letzten zwanzig Jahre sind sich in einig, dass mehr Fahrradverkehr positive Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem, die Lebensqualität und Mobilität der Gesamtbevölkerung hat.

Im Frühjahr 1999 wurde der „Erste Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“ veröffentlicht. Sehr deutlich schildert dieser Bericht die Vorzüge des Fahrrades: gesund, platzsparend, stadtvträglich, kostengünstig, breit verfügbar, universell einsetzbar, lärm- und abgasfrei. Weniger deutlich werden die positiven Chancen für den Arbeitsmarkt und die Verbesserung des Umgangs der Menschen untereinander durch mehr Engagement im Fahrradbereich hervorgehoben.

Der heutige Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen kann verdoppelt werden (von zwölf auf 24 Prozent). 25 bis 30 Prozent der täglich mit dem Auto zurückgelegten Wege sind kürzer als drei Kilometer.



Grafik: Internationaler Vergleich der Fahrradnutzung, Quelle: EU, DG XI, 1999

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages tagte am 24. Januar 2001 in einer öffentlichen Anhörung über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Damit ist ein erster Schritt getan, auf Bundesebene Rückenstärkung für einen Nationalen Radverkehrsplan zu erhalten.

Durch die Umsetzung des Radverkehrsplanes wird Rad fahren sicherer und schafft im Dienstleistungssektor neue Arbeitsplätze. Darüber hinaus sinken durch mehr Fahrradnutzung langfristig auch die Kosten im Gesundheitswesen, da Bewegungsmangel - die Hauptursache vieler Gesundheitsprobleme - beseitigt wird.

Eine gezielte Radverkehrsförderung könnte innerhalb von acht Jahren den Radverkehrsanteil auf mehr als 25 Prozent steigern und damit erheblich zur Verbesserung der allgemeinen Gesundheit beitragen. Es könnten bis zu vier Millionen Tonnen CO eingespart werden. Das Umweltbundesamt beziffert die Einsparungschancen durch vermeidbare Umweltkosten bis 2010 auf bis zu sieben Milliarden DM.

Derzeit liegt der Radverkehrsanteil in Deutschland bei etwa zwölf Prozent.

Mit mehr Fahrradverkehr gewinnen die Menschen bessere Aufenthaltsqualität in den Städten. Sie genießen soziale Kontakte, erleben ihre Umgebung in Stadt und Land intensiver. Mehr Radverkehr bedeutet mehr gesunder Lebensraum rund um die Uhr. Mehr Fahrradverkehr bedeutet mehr Mobilität ohne Treibhauseffekt, ohne Luftschadstoffe, ohne Lärm bei geringerem Flächenbedarf. Da der Flächenanspruch des Fahrrades im fließenden Verkehr nur ein Zehntel beträgt und beim Parken nur ein Sechstel, wird die insgesamt zur Verfügung stehende Verkehrsfläche besser genutzt. Gewinner von mehr Fahrradverkehr sind also auch die Autofahrer, die nicht umsteigen können oder wollen.

Das erfordert die Umschichtung und Verwendung unterschiedlichster vorhandener Haushaltsmittel für den Radverkehr, die jährlich neu oder anders einzusetzen sind. Bei kommunalen und Landesverkehrshaushalten sind jährlich drei Prozent für den Radverkehr einzufordern. Der Bund muss das GVFG z.B. so gestalten, dass feste Mittel tatsächlich dem Radverkehr vorbehalten bleiben und die Bagatellgrenzen wegfallen.

In Deutschland existierten im Jahr 2000 rund 190 Radfernwege mit etwa 40.000 km Gesamtlänge. Hotel- und Gaststättengewerbe profitieren überdurchschnittlich von radelnden Gästen, da diese pro Tag etwa 20 Prozent mehr ausgeben als der Durchschnittsgast. Insbesondere für ländliche Räume kann die gezielte Verbesserung der Infrastruktur und der Information auf lange Zeit sichere und attraktive Arbeitsplätze schaffen.

Im Dienstleistungsbereich sind die deutlichsten Steigerungen im Fahrradtourismus zu erwarten. Fahrradfahren als eine von mehreren Urlaubsaktivitäten wird inzwischen von 42 Prozent (ca. 27 Millionen Deutschen) im Urlaub ausgeübt. Bundesweit hat sich das Radfahren nach Wandern und Schwimmen zur drittbeliebtesten Urlaubsaktivität entwickelt. Keine andere weitverbreitete Urlaubsaktivität weist so hohe Wachstumsraten auf (plus 15 Prozent zwischen 1995 und 1998).

Dort wo Radfahrer sicher fahren können und sich nicht zwischen Autos - neben Fußgängern- als eine der schwächsten Personengruppen im Verkehr durchschlagen müssen und ihr Rad geschützt abstellen können, steigen mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad um.

Zu einer sinnvollen Gesundheitsvorsorge gehört das Recht der Kinder, selbständig und sicher mit dem Rad zur Schule, zu Freunden, zum Sport oder zur Musikschule fahren zu können. Mütter und Väter nehmen die zeitraubenden „Taxidienste“ vor allem deshalb in Kauf, weil sie aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens Angst um die Sicherheit ihrer Kinder haben. Eltern gewinnen mit dieser Möglichkeit täglich zwei bis drei Stunden Freizeit (statt Mama/Papa-Taxi) spielen zu müssen. Und die Unterhaltungs- und Betriebskosten für die bisherigen Kindertransportfahrten sparen sie ebenfalls.

Im Berufsverkehr wird das Fahrrad trotz seiner vielfältigen Vorteile noch nicht als vollwertiges Verkehrsmittel wahrgenommen. Dabei kann das Fahrrad ein echter Gewinnfaktor für Unternehmen und ihre Mitarbeiter sein. Ein geringerer Bedarf an Pkw-Parkplätzen und Mitarbeiter, die durch regelmäßiges Radfahren viel für ihre Gesundheit tun, zahlen sich für die Arbeitgeber in Mark und Pfennig aus.

Das Auto steht in Konkurrenz zu den „langsameren“ Verkehrsmitteln. Der Gestaltung attraktiver und sicherer Fahrradwege kommt deshalb vor allem im lokalen Bereich eine zunehmend wichtige Bedeutung zu.

Das Fahrrad könnte bei den kleineren Distanzen dominieren. Bei zu bewältigenden Wegestrecken - nicht länger als 3 Kilometer- wäre der Einsatz des Fahrrades sinnvoll. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass auch Autofahrten innerhalb der Stadt Oschatz oft nicht länger als 3 Kilometer sind. Im statistischen Durchschnitt endet sogar jede zehnte Autofahrt schon nach 1 Kilometer.

1. Vorbetrachtung zum städtischen Radwegenetz

Die Stadt Oschatz verfügt derzeit über ein Radwegenetz von ca. 39 Km. In dieser Länge sind alle Radwege, gemischt belegte Rad-/Gehwege und für den Radverkehr auf Grund der geringen Kfz-Dichte nutzbaren Strassen enthalten. Der Ausbau der Radverkehrsanlagen im Hauptstraßennetz der Großen Kreisstadt Oschatz ist z.Z. noch sehr lückenhaft. Leider lässt auch die Qualität des Radwegenetzes der Stadt Oschatz an einigen Stellen zu wünschen übrig, und die unterschiedlichen Standards bezüglich durchgängige Linienführung, Ausführung der Wegoberflächen und Wegweisung zeugen von einigen Mängeln. Ziel der Stadt Oschatz ist es, das bereits in den vergangenen Jahren schrittweise ausgebaute Radwegenetz zu einem Gesamtradnetz für die Stadt Oschatz zu entwickeln, welches auch der Vernetzung der über-regionalen und regionalen Radrouten gerecht wird. In erster Linie sollten Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen und an deren Knotenpunkten ausgebaut werden.

2. Ziel der Konzeption

In der konzeptionellen Erarbeitung des Radwegekonzeptes der Großen Kreisstadt Oschatz spielt die Vernetzung der bestehenden Radwege zum und um das künftige Landesgartenschau Gelände eine wichtige Rolle. Dabei ist die spätere Nachnutzung und die Anbindung vorhandener Radwege an die überregionalen Radrouten wie die Mulde-Elbe-Radroute, den internationalen Elberadweg oder die Anbindung an die Erholungsgebiet Dahleener Heide und Wernsdorfer Wald von großer Bedeutung.

Bei der Umsetzung des Radwegekonzeptes besitzt die Schaffung des Radweges zum und um das künftige Gartenschau Gelände 1. Priorität.

Damit im Rahmen der Durchführung der Landesgartenschau Oschatz im Jahre 2006 auch das Fahrrad, neben der bis dahin noch attraktiver gestalteten Kleinbahnanbindung, als weitere Alternative zum Auto, an Bedeutung gewinnt wurde unter der Berücksichtigung des Masterplanes das Radwegekonzept der Großen Kreisstadt Oschatz überarbeitet.

In der Realisierungsphase ist darauf zu achten, dass gemeinsame Rad- und Gehwege bei nicht ausreichendem Verkehrsraum und mit geringem Fußgänger- oder Radverkehr angewendet werden können. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass solche Rad- und Gehwege mindestens 2,00 m breit sind.

Straßenbegleitende Radwege sind bei einspurigem Ausbau mindestens 1,00 m, bei zweispurigem Ausbau 2,00 m (mindestens jedoch 1,60 m) breit. Die bereits vorhandenen Radwege erfüllen in der Regel diese Anforderung.

Für die Befestigung der Radwege ist eine ebene und auch bei Nässe griffige Oberfläche zu garantieren.

Die Ausbildung der Deckschicht soll bereits die Funktion als Radverkehrsanlage erkennbar machen und sie im Material, in der Verlegeart und/oder in der Farbgebung von anderen Verkehrsflächen abgrenzen. Als günstig hat sich dabei ein einheitliches Erscheinungsbild der Radverkehrsanlagen innerhalb einer Region (Stadt, Gemeinde, Kreis) erwiesen, auch die stadtgestalterische Integration sollte berücksichtigt werden. D.h. innerhalb des Stadtkernes ist in der Regel ein Radweg mit Natur- bzw.

Betonsteinpflaster zu gestalten. Außerhalb der historischen Altstadt hat sich im allgemeinen in vielen anderen Städten eine Asphaltbefestigung bewährt. Hinsichtlich der zu erreichenden Fahrqualität sind maschinell eingebaute Decken aus Asphalt anderen Decken vorzuziehen. Bautechnisch erlaubt die hohe Flexibilität bezüglich der Einbaudicken eine gute Anpassung von Asphaltdecken an den vorhandenen Bestand.

3. Einschätzung einzelner Strassen und deren Radwege

Ein Blick auf die Unfallkarte der Stadt Oschatz zeigt, dass es auf den Straßen Bahnhofstraße, Merkwitzer Straße, Wermisdorfer Straße und Venissieuxer Straße und an den Knoten Venissieuxer Straße / B 6, Venissieuxer Straße / Trebicer Weg, Venisseuxer Straße / Wermisdorfer Straße und Promenade / Lutherstraße zu Unfällen mit Fahrradfahrern gekommen ist. Hauptgrund sind Ab- und Einbiegeunfälle.

Die Radverkehrsanlage auf der Bahnhofstraße ist unzureichend. Außerdem wird sie, wegen des schlechten Zustandes, von den meisten Radfahrern nicht angenommen.

Auf der Friedensstraße wird der Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr geführt. Die Friedensstraße ist eine relativ stark befahrene Straße. Die Oberfläche der Fahrbahn besteht aus kleinem Natursteinpflaster. Das bedeutet einen schlechteren Fahrkomfort für Fahrradfahrer. Natursteinpflaster bürgt außerdem für Radfahrer bei Nässe eine höhere Unfallgefahr in sich, wie auch die parkenden Kraftfahrzeuge am Straßenrand der Friedensstraße.

Auf der Wermisdorfer Straße gibt es auch keine Anlage zur getrennten Führung des Radverkehrs. Die Wermisdorfer Straße ist eine stark befahrene Staatsstraße, auf der ebenso straßenbegleitend geparkt wird.

Die Bundesstraße B 6 ist die am stärksten belastete Straße in Oschatz. Im Zuge der Abschnitte Promenade und Leipziger Straße gibt es keine Anlagen des Radverkehrs. Dadurch kommt es zu gegenseitigen Behinderungen zwischen Rad- und motorisiertem Individualverkehr.

Auf der Heinrich-Mann-Strasse ist aufgrund der starken Verkehrsbelegung ein Rad- oder Rad-/Gehweg erforderlich. Insbesondere da hier eine Förderschule für Lernbehinderte Kinder angesiedelt ist. Der „Status „ dieser Kinder verlangt besondere Aufmerksamkeit bei der Wegeplanung.

An den Kreuzungen Venissieuxer Straße / Trebicer Weg und Venissieuxer Straße / B 6 wird der Radverkehr separat über die Kreuzung geführt. Dies entspricht den Zielvorstellungen und sollte auch an weiteren Knotenpunkten realisiert werden sofern dies technisch möglich ist.

An den aufgezählten Straßen und Kreuzungen sollte begonnen werden, sichere Radverkehrsanlagen zu errichten.

Anlage

“Begriffsdefinitionen“

Bauliche Radwege, für die in Fahrtrichtung eine Benutzungspflicht besteht, können in Gegenrichtung freigegeben werden, wenn sie mindestens 2,00 m breit sind und die Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten gesichert und übersichtlich ist.

Möglichkeiten der Radwegführungen

Radweg

die aufwendigste und - auf der knotenpunktsfreien Strecke - auch die sicherste und Autoabgasen am wenigsten ausgesetzte Form der Radverkehrsführung.

Es gibt ihn selbständig geführt (z.B. als Radwanderweg) oder fahrbahnbegleitend (innerorts die Regel), es gibt ihn als Einrichtungradweg oder als Zweirichtungsradschwergeweg (zu beiden Seiten der Fahrbahn oder - meist außerorts - nur einseitig) und auch in Kombination mit einem Gehweg: als getrennten Geh- und Radweg (ein vom Gehweg abmarkierter Radweg) und als gemeinsamen Geh- und Radweg, wo sich Fußgänger und Radfahrer die Verkehrsfläche teilen (meist außerorts).

Radfahrstreifen

ein auf der Fahrbahn abmarkierter Radweg. Hauptsächlich innerorts eingesetzt hat er den Zweck, die Radfahrer vor die parkenden PKW und damit ins Sichtfeld der Kraftfahrer zu holen, was vor allem in den Knotenpunktzuläufen wichtig ist. In den Ringfahrbahnen von Kreisverkehren nicht zulässig!

Besonderheit bei Radwegen und Radfahrstreifen

Benützt werden *müssen* sie nur, wenn sie ausreichend breit, zumutbar und in ihrem Verlauf auch über Knotenpunkte hinweg sicher sind. Andernfalls darf der Radweg bzw.

Radfahrstreifen nicht beschildert werden, mit der Folge, dass der Radfahrer dann auf den Kfz-Fahrstreifen ausweichen kann, ohne sich strafbar zu machen.

Mischverkehr (auf der Fahrbahn)

Er erfordert den geringsten Aufwand. Allerdings muss die Fahrbahndeckschicht fahrradgerecht sein.

Angebotsstreifen

Mittels unterbrochenem Schmalstrich auf der Fahrbahn markiert, ist er Bestandteil des Kfz-Fahrstreifens. Er unterstützt die sinnvolle Aufteilung der Mischverkehrsfahrbahn einer Innerortsstraße: Die Räder fahren rechts, die schmaleren Kfz fahren links an ihnen vorbei. Voraussetzung für seine Anordnung ist entweder ein Halteverbot oder ein Parkstreifen. Außerorts und in den Ringfahrbahnen von Kreisverkehren nicht zulässig!

Radverkehrsführung in Fußgängerzonen

Ist konflikträchtig und nur vertretbar, wenn der angestammte Zweck der Verkehrsanlage, also die Fußgängersicherheit und -freizügigkeit, nicht darunter leiden.

Radverkehrsführung auf Wirtschaftswegen

außerorts eine sowohl ökonomische wie ökologische Lösung.