

## Fahrradkommunalkonferenz 2016

### Kurzbericht der AG 3 „Innovationen in der Radverkehrsplanung“

Referenten:

Ass.-Prof. Dr. Bernd Resch, Universität Salzburg und  
Horst Wohlfarth von Alm, Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Moderation: Alexander Thewalt, Stadt Heidelberg

#### „Urban Emotions“. Sicherer Radverkehr mit Hilfe von menschlichen und technischen Sensoren

Herr Resch stellte in seinem Vortrag einen völlig neuen Ansatz für die Angebotsplanung im Radverkehr vor: In einem Projekt sind mit Hilfe von menschlichen und technischen Sensoren der Stressfaktor von Radfahrern im Realverkehr ermittelt sowie über die Auswertung von Kameramitschnitten die Analyse von Beinahe-Unfällen ermöglicht worden. Daraus lässt sich ableiten, an welchen konkreten Stellen im Straßennetz die Planer nachsteuern müssen, um auch die subjektive Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen.

Der Vortrag wurde mit sehr großem Interesse aufgenommen. Im Mittelpunkt der Diskussionen stand – neben Hinweisen auf Anwendungsschwierigkeiten wegen fehlender Finanzierung und entsprechend geschultem Personal – die Frage, ob die Kommunen nicht bereits mit der Beseitigung bekannter und existierender Unfallschwerpunkte genügend im Verzug sind.

Einig war man sich, dass die neuen Möglichkeiten als sehr hilfreiche Option genutzt werden sollten, aber die bisherigen „klassischen“ Methoden nicht ersetzen dürfen.

Darüber hinaus wurde geäußert, dass sich das System auch im Hinblick auf die Analyse des subjektiven Sicherheitsempfindens und Stresslevels nicht nur im Radverkehr sondern auch bei anderen Verkehrsteilnehmern anbieten könnte; denkbar wären z. B. Angsträume von Fußgängern, Stress von LKW-Fahrern beim Abbiegen oder Stressempfinden unterschiedlicher Altersgruppen.

#### Radverkehrsbeschleunigung an Ampeln

Bevor Horst Wohlfarth von Alm von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin in seinem Vortrag zwei konkrete Projekte zur Radverkehrsbeschleunigung an Ampeln aus Berlin vorstellte, ging er auf die Ziel und Zielkonflikte an Lichtsignalanlagen ein. Eine wesentliche Herausforderung in Berlin dabei ist die Berücksichtigung und Einbindung in die ÖPNV-Koordinierung. Die meisten Strecken in Berlin sind ÖV-optimiert. In den Regelwerken finden sich kaum Inhalte zum Thema der Radverkehrsbeschleunigung an Ampeln. Es liegen zudem nur wenige praktische Erfahrungen zum Thema vor (z.B. aus Kopenhagen).

Herr Wohlfahrt von Alm stellte zwei konkrete Beispiele aus Berlin vor:

- Belziger Straße: Die Radfahrer mussten in der Vergangenheit immer im Streckenverlauf halten. Die vorgenommenen verkehrstechnischen Anpassungen sind nach dem Zwischenfazit als wirkungsvoll einzuschätzen. Erste Stichprobenmessungen zeigen, dass ca. 88% der Radfahrenden den Streckenabschnitt nun ohne Halt befahren können.
- Uhlandstraße: Durch die Technische Universität Berlin, Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb, wird in Berlin das Projekt „Beschleunigung des Radverkehrs im Zuge lichtsignalisierter Streckenabschnitte auf Radverkehrsrouten hoher Bedeutung“ durchgeführt. Es wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur gefördert (Phase 1 - Simulation: 01.07.2012-30.04.2014, Phase 2 - Pilotbetrieb: 01.09.2015-28.02.2017). Die Simulation für die Uhlandstraße zeigte, dass in der besten Version Radfahrer weniger Halte und eine schnellere Reisegeschwindigkeit haben. Andere Verkehrsträger erfahren ebenfalls Verbesserungen auf der zuvor nicht koordinierten Strecke. Es wird jedoch auch deutlich, dass generelle bzw. pauschale Empfehlungen und Lösungen nur schwer ableitbar sind. Sämtliche Einflüsse sind stets streckenspezifisch und situationsbezogen zu berücksichtigen. Somit wird immer eine ingenieurtechnische Einzelfall-Lösung erforderlich. Die Kombination von gleichzeitigen Radverkehrs-, ÖPNV- und Kfz-Koordinierungen sind in den gewachsenen, städtischen Strukturen nur in begrenzten Ausnahmefällen möglich.

In der Diskussion kamen u.a. folgende Aspekte zur Sprache:

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr differieren stark. Für eine grüne Welle scheinen 18-20 Km/h angemessen, auch, wenn dies nicht für jeden Radfahrer ideal ist.
- In Kopenhagen scheint die grüne Welle für den Radverkehr nicht immer gut zu funktionieren, wenn die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Hierzu gibt es in Deutschland aber noch keine Erkenntnisse.
- Versuche für das freie Rechtsabbiegen für den Radverkehr bei Rot in der Schweiz und Dänemark verliefen positiv und führten zu keinen nennenswerten Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Ein ähnlicher Versuch soll in Berlin durchgeführt werden. Dabei gilt es insbesondere, Gefahren für den Fußverkehr auszuschließen.
- Bei noch nicht koordinierten Ampelschaltungen kann eine Beschleunigung des Radverkehrs häufig auch mit Vorteilen für die übrigen Verkehrsteilnehmer verknüpft werden.
- Die App SiBike, die derzeit in Marburg getestet wird, ermöglicht es dem Radfahrer an der nächsten Ampel Grün anzufordern oder die bestehende Grünphase zu verlängern. SiBike ermittelt dabei die Position und Geschwindigkeit des Fahrrads per GPS und steht in Kontakt mit der Verkehrszentrale zur Ampelsteuerung. Kritisch angemerkt wurde, dass das System nur Nutzern mit der App hilft, wohingegen eine Erkennung beispielsweise durch Induktionsschleifen alle Radfahrer gleich behandelt.
- Bei LSA-koordinierten Strecken (auch ÖV) besteht die Gefahr, dass dies zu Lasten des Fußverkehrs in Form längerer Wartezeiten gehen kann. Dies gilt es abzuwägen

*Erlangen 15. November 2016*

*Dokumentation: Martina Hertel und Sebastian Bührmann (Difu)*