

Neuer Radweg Stuttgarter Str. (Weilertunnel) 30. 11. 21

Ein 2021 gebauter Radweg als Teil eines 100.000.000 €-Projektes sollte dem **Stand der Technik** entsprechen, also z. B. allen Anforderungen der ERA 2010 genügen (diese ist in BaWü verpflichtend !)

Vorschrift bzw. Theorie	Umsetzung bzw. Praxis
<p>Als Teil einer Hauptverbindung des Radverkehrs muss Fuß- und Radverkehr getrennt sein: Also entweder durch eine Linie getrennt vom Fußverkehr, oder ein separater Radweg. (ERA 2010 S. 27)</p>	<p>Leider wurde hier die Chance verpasst, den ersten normgerechten Radweg Schwäbisch Halls zu bauen. Leider werden RadfahrerInnen hier ausgebremst und gefährdet.</p>
<p>Da es sich um eine Steigungsstrecke mit mehr als 3 % (gemessen 6 %) handelt, muss Fuß- und Radverkehr getrennt werden (ERA S. 27).</p>	<p>Bei Reif- oder Eisglätte besteht bei Bergabfahrt die Gefahr, am Mauerbeginn mit leichter Kurve und Verengung des Weges, beim Bremsen wegzurutschen und auf die Fahrbahn zu rutschen. Lebensgefahr!</p>
<p>Regelmaß für einen einseitigen Zweirichtungs-Radweg: (ERA S. 16) 3 m Radwegbreite + Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (bei hoher Verkehrsstärke!) zur Fahrbahn hin: Gesamtradwegbreite: 3,75 m</p>	<p>Nutzbare tatsächliche Breite: 1,95 m – 2,05 m</p>
<p>Dazu kommt ein getrennter Gehweg</p>	<p>Regelbreite: 2,50 m</p>
<p>Ein Radweg muss einschließlich eines Sicherheitsraumes frei von Hindernissen sein (VwV-StVO zu § 2 RdNr. 17) Das bedeutet, dass Lampen, Verkehrszeichen, Mauern, etc. mindestens 0,3 m außerhalb des Radweges sind.</p> <p>Mauer am westlichen Ende ist nur 10 cm außerhalb des Radweges. Das bedeutet, dass mind. 20 cm Radweg entlang des Maueranfangs als Sicherheitsraum nicht nutzbar ist. Von den 2,95 m Gesamtbreite Radweg gehen 75 cm Sicherheitstrennstreifen und 20 cm Sicherheitsraum ab:</p> <p>2,95 m – 0,75 m - 0,20 m = 2,00 m nutzbare Breite für gegenläufigen Radweg und Fußweg.</p>	



Unteres Mauerende:

6 cm außerhalb nur.
Also **Sicherheitsraum** von mind. 25 cm

+ 0,75 m **Sicherheitstrennstreifen** zur
Fahrbahn hin ergibt

$$2,95 \text{ m} - 0,75 \text{ m} - 0,25 \text{ m} = \mathbf{1,95 \text{ m} !}$$

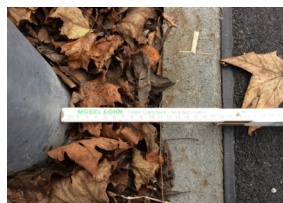
nutzbare Rad- und Fußwegbreite
in einer **Kurve** !

Mittlere Lampe:

11 cm außerhalb des Radweges.
Also auch hier mind. 20 cm Sicherheitsraum.

Also auch hier nur eine nutzbare Radwegbreite
von **2,05 m !**

(Weiße Streifen im Bild wurden eingefügt –
leider fehlen Sie in der Wirklichkeit für einen
sicheren Radweg.)



Damit sich RadfahrerInnen sowohl objektiv als
auch subjektiv **sicher** fühlen, ist ein **großer**
Abstand, evtl. sogar eine Leitplanke als
Trennung zur Fahrbahn wichtig.
Auch zu einer evtl. Mauer und scharfkantigen
Gegenständen sollten **große Abstände** sein.

Insgesamt leider

- ein **gefährlicher** Gehweg „Radverkehr frei“
- ein **langsamer** „Radweg“, nämlich
Schrittgeschwindigkeit ist vorgeschrieben
- ein Neubau, der in **kaum** einer Hinsicht dem
Stand der Technik entspricht
- hält eher vom Radfahren ab als es zu fördern

GEFAHR

Zwischen LKW und Mauer

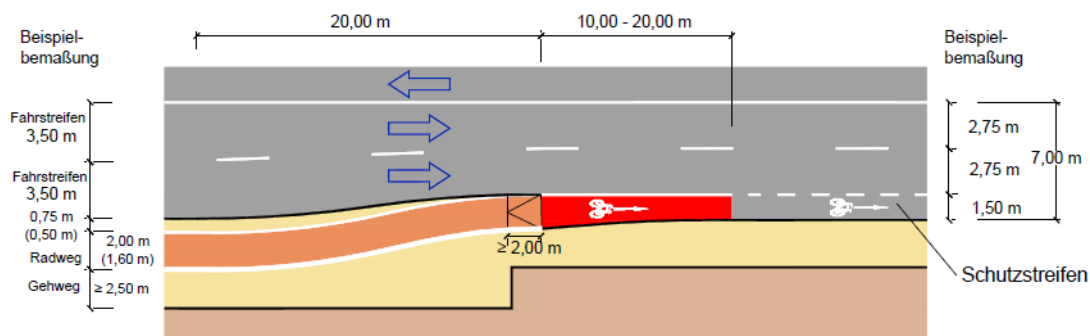
Vor dem neuen Stück Gehweg „Radverkehr frei“ ist eine **Ausleitung** auf die Fahrbahn für schnellere RadfahrerInnen möglich: Diese sollte jedoch laut Musterlösung 3.4-2 **baulich gesichert** werden.



Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Baulich geschütztes Radwegende



Mehrstreifige Richtungsfahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

Hinweise:

- ein baulich geschützter Übergang ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- rote Einfärbung optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Rampenneigung 4% bis 6%
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Zum Vergleich:

Der sich westlich anschließende alte Radweg ist mit 2,5 m auch zu schmal. Da aber beidseitig Grünstreifen sind, ist seine nutzbare Breite tatsächlich 2,5 m. Eigentlich müsste er mindestens 3 m breit sein bzw. noch breiter und als getrennter Geh- und Radweg ausgeführt sein. Da er zudem mit einer Leitplanke zur Fahrbahn hin abgetrennt ist, ist auch die **Sicherheitslage** unvergleichlich viel besser als beim neuen „Rad“wegstück.



Konkrete Forderungen als **Sofortmaßnahmen:**

- Beide **Mauerenden** müssen **bald** so umgebaut werden, damit sie mindestens 30 cm Sicherheitsabstand vom Radweg haben.
- Alle Lampen müssen so umgebaut werden, dass sie mindestens 30 cm außerhalb des Radweges sind.
- Bei Reif- oder Eisglätte muss der neue Radweg dringend ganz **früh gestreut** werden!
- **Randmarkierungen** beidseitig müssen ganz bald aufgebracht werden, notfalls in Gelb über den Winter.
- Eine **sichere Ausleitung** entsprechend Musterlösung 3. 4 – 2 muss westlich des neuen Radweges gebaut werden.

Allgemeine Forderung:

Komplette Überplanung des Weilertunnels mit **Neubau dieses Radweges nach Stand der Technik.**