

# Radwege für den Alltag

---

Wer sein Fahrrad im Alltag benutzt, etwa für den Weg zu und von der Arbeit, erwartet, dass

- die Wege in einem ordentlichen Zustand sind, auch im Winter
- die Wege keine Lücken aufweisen
- an Gefahrenstellen Querungshilfen vorhanden sind
- man an Einmündungen nicht immer Vorfahrt gewähren muss
- Ortsdurchfahrten sicher gestaltet sind
- man auch bei Dunkelheit und ungünstigem Wetter fahren kann



# Ordentlicher Zustand der Wege

---

Der Belag sollte keine Schlaglöcher oder unnötig viele Unebenheiten aufweisen. Bordsteinkanten müssen ohne Stoß überfahren werden können. Im Winter sollten die Wege schnee- und eisfrei sein. Salzstreuung sollte weitestgehend vermieden werden.



# Ordentlicher Zustand der Wege

---

Wer nach Erlangen kommt, merkt das sofort an den auf Null abgesenkten Bordsteinkanten. Es scheint also durchaus im Bereich des technisch Möglichen zu sein. Auch in Baiersdorf gibt es das.



# Lückenfreiheit

---

Hier endet der Radweg von Igensdorf nach Forth zwischen den Ortschaften an der B2. Die Radfahrer in Richtung Forth müssen hier diese stark befahrene Bundesstraße überqueren und auf ihr weiterfahren. So etwas darf es nicht geben!



# Einmündungen

---

An Einmündungen werden die Radwege von den Planern oft zur Seite verschwenkt. Straßenbegleitende Radwege mit mehr als 5m Abstand von der Straße werden dieser nicht mehr zugeordnet, d.h. es können eigene Vorfahrtsregelungen getroffen werden. In der Regel erfolgt dies zu Lasten der Radfahrer.



# Einmündungen

---

Dass es auch anders geht, zeigt hier das Straßenbauamt Nürnberg an der Regensburger Straße in Nürnberg.



# Ortsdurchfahrten

---

Der Argumentation, als Kommune sei man für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt nicht zuständig, weil es sich um eine Staatsstraße handle, muss man widersprechen. Es ist Aufgabe der politisch Verantwortlichen, für die Sicherheit aller Bürgerinnen und Bürger zu sorgen. Dazu gehören eben auch Radfahrende.

Ein von der AGFK Baden-Württemberg in Auftrag gegebenes Gutachten des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen in Aachen, kommt zu dem Schluss, dass Sicherheitsstreifen auch dann angelegt werden können, wenn für die verbleibende Kernfahrbahn nur noch 4,10m Breite verbleiben.



# Ortsdurchfahrten

---

Diese Schutzstreifen führen zudem insgesamt zu einer Verlangsamung des Verkehrs, was letztendlich auch den Anwohnern an der Durchgangsstraße zugute kommt.



# Randmarkierungen

---



Straßen für den Autoverkehr sind in der Regel aufwändig markiert. Straßenbegrenzungspfosten („Leitpfosten“) sollen ein Abkommen von der Straße verhindern. Bei Radwegen sucht man Derartiges oft vergeblich.

Lobenswert, dass der Markt Neunkirchen beim Radweg Richtung Hetzles weiße Markierungen an den Fahrbahnrandern angebracht hat. Dadurch wird die Sicherheit bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn erheblich erhöhen.

