

Kurzfassung/Abstract

Erstellung eines Konzepts zum Umgang mit "alten", nicht mehr benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in Wuppertal und Solingen

Im Laufe der letzten Jahre wurden aufgrund von StVO (Straßenverkehrsordnung)-Novellen immer mehr Radwegen die Benutzungspflicht entzogen. Das heißt, dass Radfahrende an diesen Strecken entscheiden können, ob sie den markierten Radweg benutzen oder auf der Fahrbahn fahren. Da diese Radwege aber zum größten Teil nicht mehr den Anforderungen an eine sichere und richtlinienkonforme Befahrung genügen, sollte genau für diese „alten“, nicht mehr benutzungspflichtigen Radwege ein Konzept entwickelt werden, wie mit diesen zukünftig umzugehen ist.

Als Grundlage für dieses Konzept dienten die nicht-benutzungspflichtigen Radwege, die in den Städten Wuppertal und Solingen aufzufinden sind. Zehn dieser Abschnitte wurden unter anderem hinsichtlich der allgemeinen Rahmenbedingungen an den Streckenabschnitten, der verschiedenen Mängel an den Radwegen, des Unfallaufkommens, des Verhaltens der Radfahrenden und der ermittelten Konflikte untersucht. Dabei wurden Erkenntnisse herausgearbeitet, die der späteren Konzeptionierung dienen. Die wichtigsten davon sind, dass

- solche Streckenabschnitte unabhängig von verschiedenen Verkehrsstärken und anderer relevanten Kriterien vorkommen,
- aufgrund von rechtlicher Unkenntnis, die baulich markierten Radwege, die gar nicht mehr benutzt werden dürfen, weiter von Radfahrenden genutzt werden,
- die Radwegbreite in den meisten Fällen nicht richtlinienkonform ausgebaut ist,
- der Anteil an Pedelecs und Lastenräder ansteigend ist und dadurch ein neuer Umgang mit solchen mangelhaften Streckenabschnitten immer notwendiger wird,
- Abbiege- und Einbiegeunfälle, wie auch bei anderen Radverkehrsführungsformen, zu den häufigsten Unfalltypen zählen,
- trotz Wahlfreiheit die Benutzung des Seitenraums, aufgrund höherer Sicherheitseinschätzungen der Verkehrsteilnehmenden, größtenteils weiter bevorzugt wird,
- beobachtete Konflikte im Seitenraum häufiger vorkommen als auf der Fahrbahn.

Mit aus der Analyse ermittelten Kriterien wurde schließlich ein Konzept entwickelt, womit einem beliebigen Streckenabschnitt eine optimale Umbau- und/oder mehrere Verbesserungsmaßnahmen zugeordnet werden, die dann ihrer Dringlichkeit entsprechend umgesetzt werden sol-

len. Das oberste Ziel der Maßnahmen war es, einen erkennbaren Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Conceptualization concerning the management of “old”, no longer obligatory bike lanes in Wuppertal and Solingen

Over the course of recent years, the number of no longer obligatory bike lanes has increased because of an amendment in the StVO. Cyclists can now decide whether to use these bike lanes or to use the car lane. Many of these, non-obligatory bike lanes are in poor condition and are no longer policy compliant. Therefore, safe travel can no longer be ensured, and a new concept for these bike lanes needs to be developed.

The non-obligatory bike lanes in Wuppertal and Solingen constitute the groundwork for this thesis. Ten sections of these bike lanes were evaluated concerning: general framework, various defects, number of accidents, cyclists’ behavior and determined conflicts. Thereby new insights were generated that influenced the subsequent conceptualization. Most importantly:

- There is no correlation between the occurrence of non-obligatory bike lanes and traffic volume or other relevant criteria
- Bike lanes marked as *under construction* still get used by cyclists because of ambiguous legality.
- bike lane width is mostly not policy compliant
- An increased use of pedelecs and cargo bikes heightens the need for a new conceptualization of affected sections
- Taking turns is the no. 1 cause for biking accidents
- Cyclists consider the side space to be safer, thus it is the preferred side to ride on
- Conflicts are more likely to occur in the side space than on the road

Based on the evaluated criteria, a concept to optimize the bike lane sections was proposed and outlined.

The realization of these suggested enhancements holds certain urgency as the safety is always to be considered a priority.