



Fahrradtauglichkeit Luxemburg

Viele alltägliche Fahrten sind kurz und häufig innerorts, z.B. zum Bahnhof, zur Schule oder zum Einkaufszentrum. Luxemburger nutzen dafür zumeist das Auto.

Es besteht der Wunsch unter der Bevölkerung mehr Rad zu fahren und die Regierung des Großherzogtums hat sich zum Ziel gesetzt den Anteil sanfter Mobilität bis 2020 auf 25% zu erhöhen. Staat und Gemeinden entwickeln in diesem Zusammenhang Programme der Fahrradförderung. Die Bereitstellung von verkehrssicherer (Rad)verkehrsinfrastruktur verdient hohe Priorität.

Zum Radfahren sind nicht nur Radwege geeignet, sondern z.B. auch ganz normale Wohnstraßen mit Tempo-30. Das heißt: auch wo es keine speziellen Fahrradinfrastruktur gibt, kann man sicher mit dem Velo unterwegs sein. Separate Fahrradwege oder Radfahrstreifen sind dort notwendig, wo die Verkehrsintensität und/oder Geschwindigkeit zu hoch ist und dadurch eine Mischung aus Fahrrädern und motorisiertem Verkehr aus Sicherheitsgründen ungeeignet ist. Um das Fahrradfahren zu fördern ist es wichtig die Fahrradtauglichkeit zu betrachten: Je fahrradtauglicher eine Strecke ist, desto mehr Einwohner sind sich bereit, sich für das Fahrrad zu entscheiden. Und das gilt für den gesamten öffentlichen Straßenraum und alle anderen Wege.

Die Fahrradtauglichkeit eines Verkehrsraumes gibt an, in welchem Masse (oder, anders ausgedrückt, für welche Typen von Radfahrern) sich dieser Verkehrsraum zum Radfahren eignet. Bei der Entwicklung von Fahrradtauglichkeit wurde Rechnung getragen mit der Luxemburger Situation.

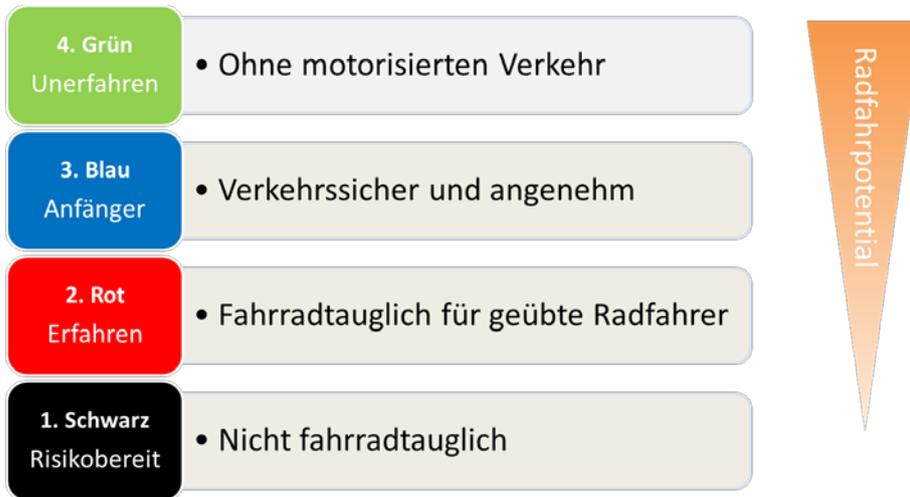
Fahrradtauglichkeit ist nicht ein absolutes ("ja"/"nein") Kriterium, sondern ein abgestuftes Kriterium. Die folgenden Seiten veranschaulichen, welche Fahrradtauglichkeits-Abstufungen in Zusammenarbeit mit den Comités techniques der Konventionsgebiete, dem Nachhaltigkeitsministerium und der Lëtzebuurger Vëlos Initiativ für Luxemburg zurückbehalten worden sind.

Für die Bewertung der Luxemburgischen Fahrradtauglichkeit haben wir die folgenden Variablen verwendet:

1. Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs: 20/30, 50, 70 und 90 km/h
2. Verkehrsaufkommen (Anzahl motorisierte Fahrzeuge/Tag): kein oder sehr wenig, wenig oder viel Verkehr
3. Führungsform (eigenständig, Verkehrsstraße entlang), Art von Markierungen und bauliche Maßnahmen.

Fahrradtauglichkeitsmatrix

Wir haben 4 Kategorien entschieden:



Auf Basis der Beurteilung werden alle Straßenräume in eine von 4 Kategorien eingestuft.

Verkehrsstärke (Fahrzeuge/Spitzenstunde)		kein oder sehr wenig		niedrige Verkehrsstärke				hohe Verkehrsstärke					
		0	10	< 500				> 500					
				20-30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h		
Radinfrastruktur													
Eigenständig		Fuß + Rad gemischt	4										
		Fuß Radweg	4										
		Radweg (1 Richtung)	4										
		Radweg (2 Richtungen)	4										
		C2 Radfahrer frei		4									
Verkehrsstraße entlang	Ohne Markierungen	Mischverkehr			3	2	1	1	2	1	1	1	
		Angebotsstreifen			unnötig	3	2	1	3	2	1	1	
		Rad & Bus			unnötig	2	2	1	3	2	2	1	
		Radfahrstreifen			unnötig	3	2	1	unnötig	3	1	1	
	Bauliche Maßnahmen	Fuß + Rad gemischt			nicht gewünscht		wenig Fußgänger		nicht gewünscht		wenig Fußgänger		
		Fuß Radweg				3	3	3		3	3	3	
		Radweg (1 Richtung)				3	3	3		3	3	3	
		Radweg (2 Richtungen)				3	3	3		3	3	3	

Die Darstellung der Fahrradtauglichkeit mit verschiedenen Farben erlaubt es, eine intuitiv verständliche Übersichtskarte des Betrachtungsgebietes zu erstellen.

Beispiele der Kategorien

4. Grün Unerfahren

- Ohne motorisierten Verkehr



Kategorie „Grün – ohne motorisierten Verkehr“ gilt für alle Radrouten, die dem nicht-motorisiertem Verkehr vorbehalten sind und für sogenannten C2 Straßen die nur den Anlieger vorbehalten sind und wo es sehr wenig Verkehr gibt. Hier kann jeder, also auch unerfahrene Radfahrer, Kinder und Senioren sicher und ohne Konflikte mit motorisiertem Verkehr Rad fahren (lernen). Beispiele hierfür sind gesondert ausgewiesene Radwege durch Wald und Flur und eigenständige Rad- und Fußwege in Nachbarschaften.



In der Kategorie „Blau – Verkehrssicher und angenehm“ gibt es diverse Führungsformen, die allen Sicherheits- und Komfortstandards von Radfahrern entsprechen. Die blaue Kategorie ist somit die bevorzugte Kategorie in normalen Verkehrsräumen, wo sich auch motorisierter Verkehr befindet. Da die Routen verkehrssicher gestaltet sind, eignen sie sich auch für Anfänger. Hier kann jeder sicher und angenehm Fahrrad fahren.

Verkehrssicher bedeutet, daß hier das Konfliktpotential mit motorisiertem Verkehr gering ist. Zum einen geht es dabei um Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen und niedrigen Geschwindigkeiten (Zone 20 und Zone 30) wo Mischverkehr geeignet ist.

Bei höheren Geschwindigkeiten und Verkehrsaufkommen ist die Wahl der Führungsform von Belang. Die Kategorie blau gilt bei:

- Baulich getrennten (Rad)wegen
- Angebotsstreifen auf 50 km/h Straßen bei niedrigem Verkehrsaufkommen
- Radfahrstreifen auf 50 km/h Straßen auch bei höherem Verkehrsaufkommen



Kategorie „Rot-Fahrradtauglich für geübte Radfahrer“, ist akzeptabel für Radfahrer, die gewöhnt sind sich direkt neben oder zwischen motorisiertem Verkehr zu bewegen.

Das gilt für die folgenden Führungsformen

- gemischter Verkehr bei 50 km/h bei niedrigem Verkehrsaufkommen
- gemischter Verkehr bei 30 km/h bei hohem Verkehrsaufkommen
- Angebotsstreifen bei 50 km/h bei niedrigem Verkehrsaufkommen
- Angebotsstreifen bei 70 km/h bei hohem Verkehrsaufkommen
- Bus-Radspur bei 50 km/h und 70 km/h
- Markierungslösungen bei 70 km/h bei niedrigem Verkehrsaufkommen

1. Schwarz
Risikobereit

• Nicht fahrradtauglich



Kategorie „Schwarz-nicht fahrradtauglich“ gilt für alle Verkehrsräume wo Radfahrer einem hohem Verkehrssicherheitsrisiko ausgesetzt sind. Radfahren ist hier nicht verboten, aber kaum zumutbar.

Im allgemeinen geht es um Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und hohen Geschwindigkeiten.

Bei niedrigem Verkehrsaufkommen ist Radfahren im Mischverkehr ab 70 km/h nicht fahrradtauglich. Bei niedrigen Verkehrsaufkommen sogar ab 50 km/h. Bei hohen Verkehrsstärken ist Radfahren im Mischverkehr ab 50 km/h zu risikvoll. Ab 70 km/h sind alle Markierungslösungen als nicht fahrradtauglich eingestuft. Hier gilt, daß der Radverkehr getrennt geführt werden muß, um als fahrradtauglich eingestuft zu werden.

Erläuterungen zu einzelnen Attributinformationen

FT Klassen - Fahrtauglichkeit

Basiert auf Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit und Radinfrastruktur (siehe Matrix)

1 = Risikobereit

2 = Erfahren

3 = Anfänger

4 = Unerfahren

INFRA - Infrastruktur

1 = Fahrradtaugliche Wege gemäß LVI (Wege ohne Verbotsschild oder spezifisch Fußgänger Schild)

A = Angebotsstreifen

BR = Bus + Rad

Bus = Busspur nicht für Radfahrer geöffnet (spielt in die Bewertung keine Rolle weil es als kein Infrastruktur gilt)

C2 = C2

C2-11 = C2 Radfahrer frei

FR = Fuß und Rad gemischt

FR50 ist speziell: FT Klasse 3 weil die Infrastruktur der Straße entlang läuft. Für das Bild sind hier die Fußwege gewählt.

In fast alle andere Fälle wird die Verkehrsstraße gewählt um die Attributen an zu hangen.

F+R = Fußweg / Radweg

Fuss/Weg = kein spezifische Infrastruktur

Fußzone = Fußgängerzone

Neu = Strecken die ich zu die Datei zugefügt habe

R = Radweg

RS = Radfahrstreifen

LW = Landwirtschaft (wenn wir behaupten daß nur Anlieger die Straße benutzen und dann noch sehr wenig, aber kein C2 oder C2 Radfahrer frei finden konnten)

Sackgasse = kurze Strecken

1xx = einseitig

Xx2 = 2 Richtungen

Schlimmste Bewertung bestimmt die Farbe

NeigungKla - Neigungsklassen

1 = 0-3 %

2 = 3-5 %

3 = > 5%