

# Vorschlag zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer

## Ausgangslage

Obwohl die Stadt Burgdorf in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer durchgeführt hat, wird die Situation von den Verkehrsteilnehmern an vielen Kreuzungen als ungenügend wahrgenommen.

Eine Gefahrenquelle stellt der „Tote Winkel“ großer Fahrzeuge insbesondere von LKWs und Bussen dar. Der Einsatz zusätzlicher Spiegel und Assistenzsysteme bei schweren LKW wird in den kommenden Jahren die Sicherheit erhöhen. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass diese Systeme erst in etlichen Jahren bei allen Fahrzeugen vorhanden sein werden.

## Der Tote Winkel

Der nicht einsehbare Bereich („Toter Winkel“) erstreckt sich bei großen Fahrzeugen nicht nur auf den Bereich hinter der Führerkabine, vielmehr ist ein 2-3m breiter Streifen direkt vor und rechts neben dem Fahrzeug nicht einzusehen.

Der ADFC Hamburg empfiehlt daher<sup>1</sup>, die Haltelinien für Radfahrer 5m vor die Haltelinie für Kraftfahrzeuge zu platzieren.

In Burgdorf wird diese Empfehlung bei mehreren Kreuzungen nicht eingehalten. Exemplarisch skizziere ich hier die Situation an der Kreuzung „Vor dem Celler Tor“ / „Gartenstraße“.

---

<sup>1</sup> Siehe <https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/verkehrsunfaelle/lkw-unfaelle-und-toter-winkel>

## Ein Beispiel: Die Kreuzung Celler Tor / Gartenstraße

Derzeitige Situation



Abb. 1: Luftansicht der Kreuzung

Zurzeit gibt es auf der Straße „Vor dem Celler Tor“ stadtauswärts einen Radweg mit eigener Verkehrsführung (1). Die Radfahrer haben eine eigene Ampel und bekommen kurz vor dem motorisierten Verkehr grün.

Stadteinwärts sowie in den beiden Seitenstraßen „Am langen Mühlenfeld“ und „Gartenstraße“ gibt es vor der Kreuzung Schutzstreifen für Radfahrer (2) sowie jeweils einen nur etwa 2-3m langen, rot markierten Wartebereich (3).

## Schematische Darstellung

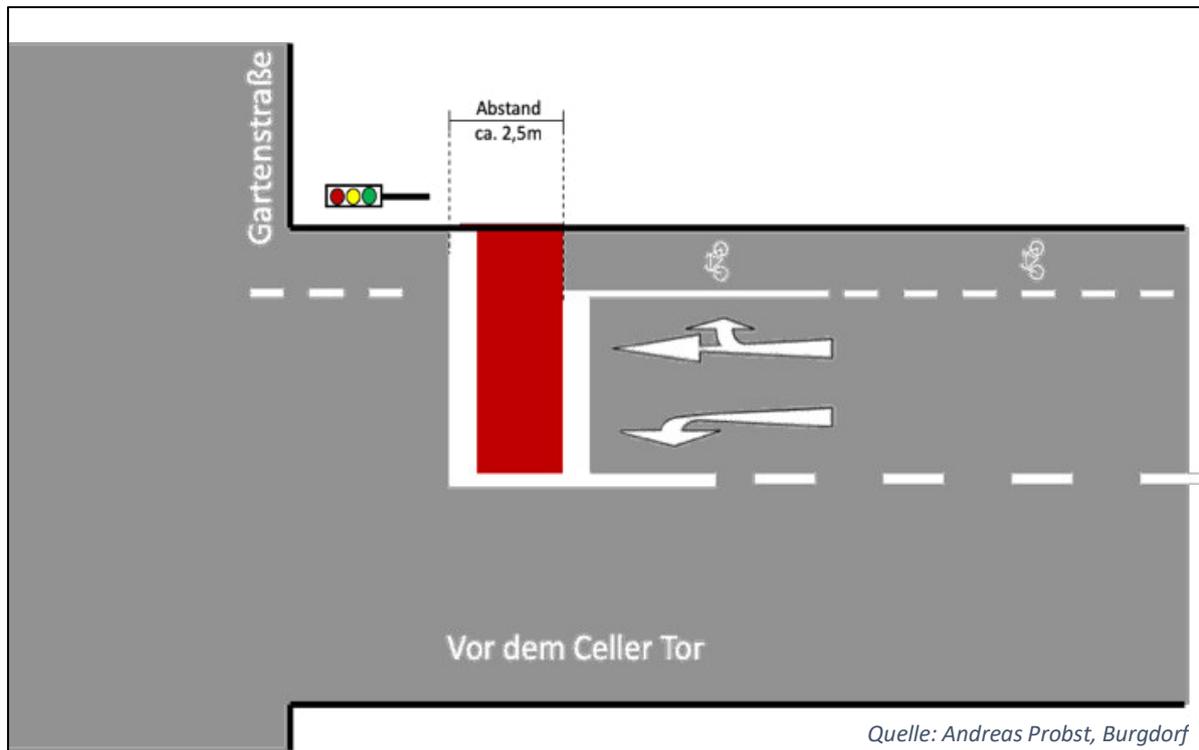


Abb. 2: Schematische Darstellung der Ist-Situation in einer Seitenstraße

Auf der Straße „Vor dem Celler Tor“ stadteinwärts nur ein ca. 2m breiter Wartebereich vor den Fahrzeugen. Da geradeaus fahrende Radfahrer für gewöhnlich am rechten Fahrbahnrand warten, werden sie durch den geringen Abstand der beiden Wartelinien unmittelbar im toten Winkel platziert. Darüber hinaus wird der Wartebereich für Radfahrer von vielen Fahrzeugführern nicht als solcher wahr genommen und die Fahrzeuge halten auf der rot eingefärbten Fläche.

Auf den Straßen „Im langen Mühlenfeld“ und „Gartenstraße“ ist die Situation ähnlich.

## Vorschlag 1: Verlegung der Haltelinie

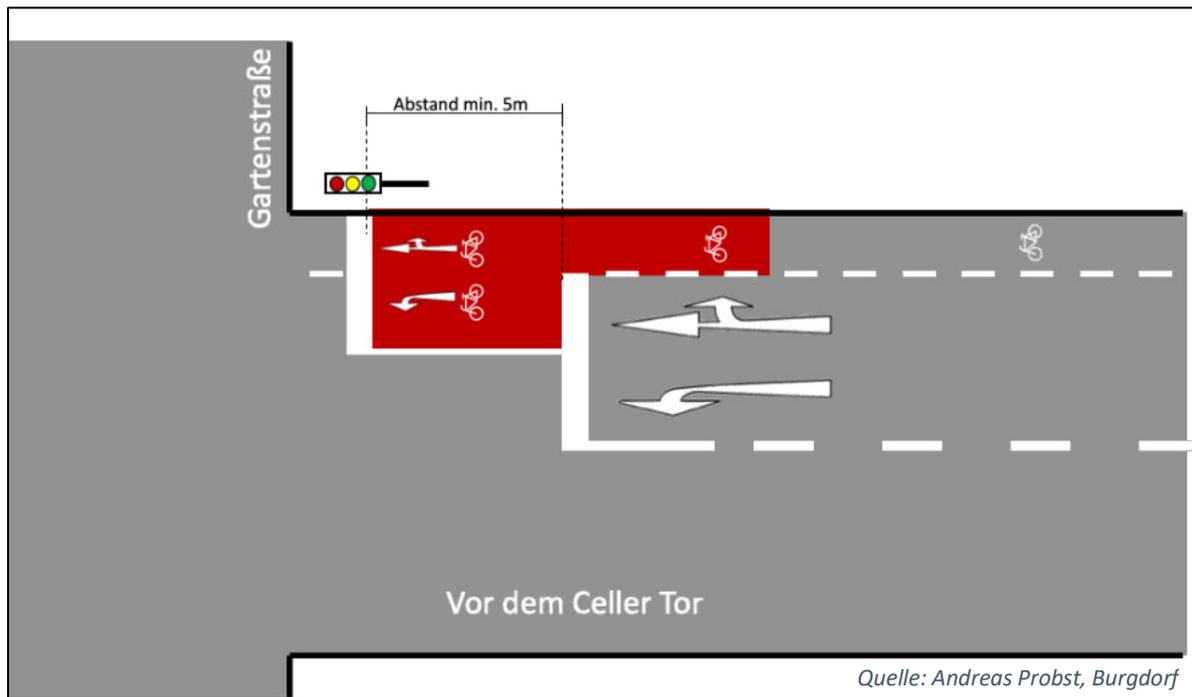


Abb. 3: Schematische Darstellung von Vorschlag 1 für eine Seitenstraße

Der Abstand der Haltelinien wird auf mindestens 5m vergrößert und der Wartebereich für Radfahrer verkleinert. Dadurch warten die Radfahrer nicht mehr im toten Winkel und die Haltelinie für Kraftfahrzeuge wird optisch betont. Ferner wird der Schutzstreifen für Radfahrer bereits ca. 5m vor dem Wartebereich rot eingefärbt um zu verdeutlichen, dass der Schutzstreifen nicht durch KfZ zu befahren ist.

Mit diesem Vorschlag kann nicht nur in der Straße „Vor dem Celler Tor“ (stadteinwärts) sondern auch „Im langen Mühlenfeld“ und in der Gartenstraße die Sicherheit für Radfahrer erhöht werden.

Die in der Straße verlegten Induktionsschleifen müssen in den Straßen „Vor dem Celler Tor“ und „Gartenstraße“ nicht verlegt werden, vor der Ampel ist ausreichend Platz für die Erweiterung vorhanden, siehe Abbildung.

Auf der Seitenstraße „Im langen Mühlenfeld“ ist der Abstand zur Fußgängerfurt relativ gering, sodass hier die Haltelinie für Autofahrer nach hinten gezogen werden muss um den Vorschlag umzusetzen. Augenscheinlich ist dies jedoch auch ohne Verlegung der Kontaktschleife möglich.

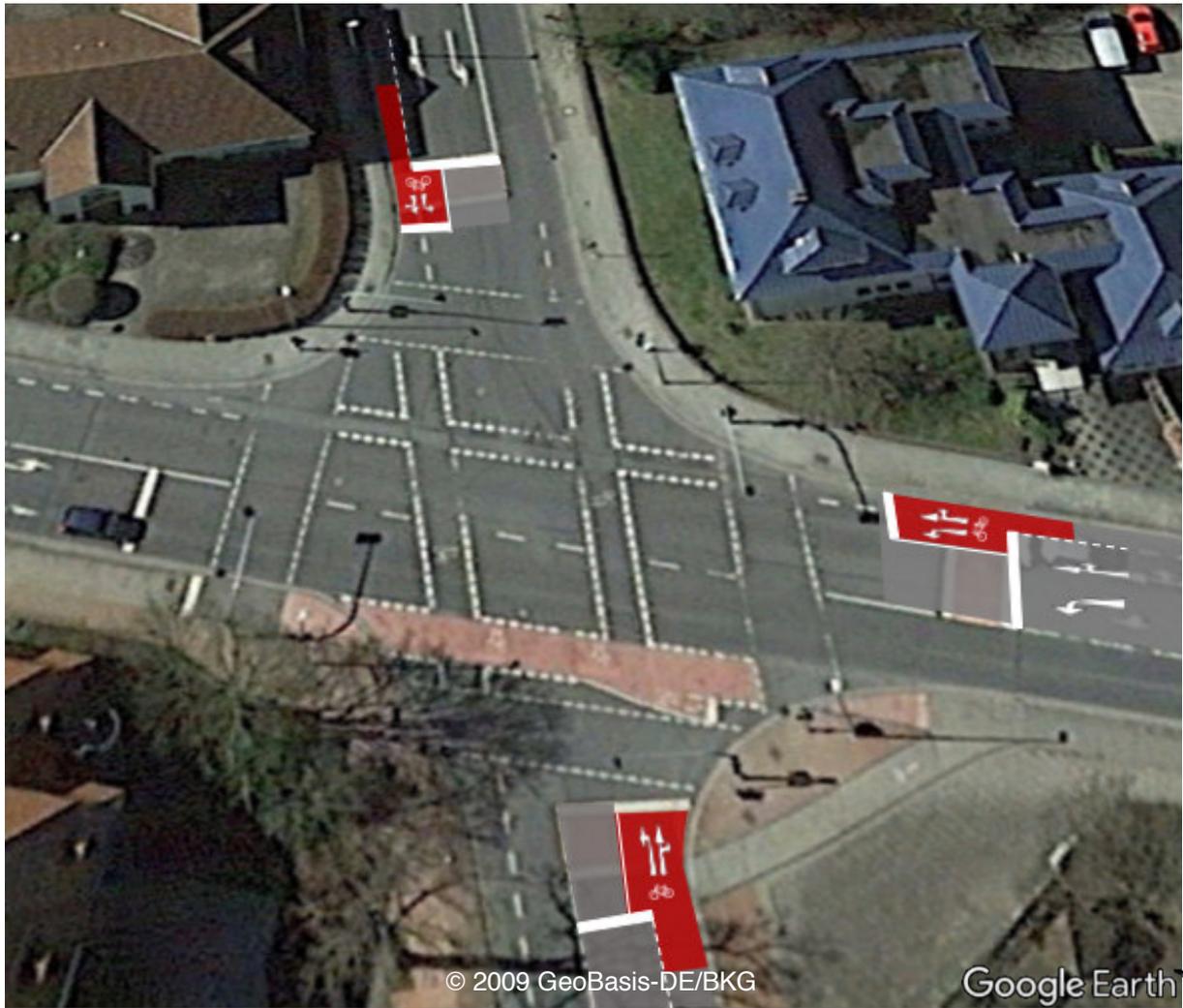


Abb. 4: Die Kreuzung nach einem Umbau wie in Vorschlag 1 beschrieben

## Vorschlag 2: Vergrößerung des Wartebereichs

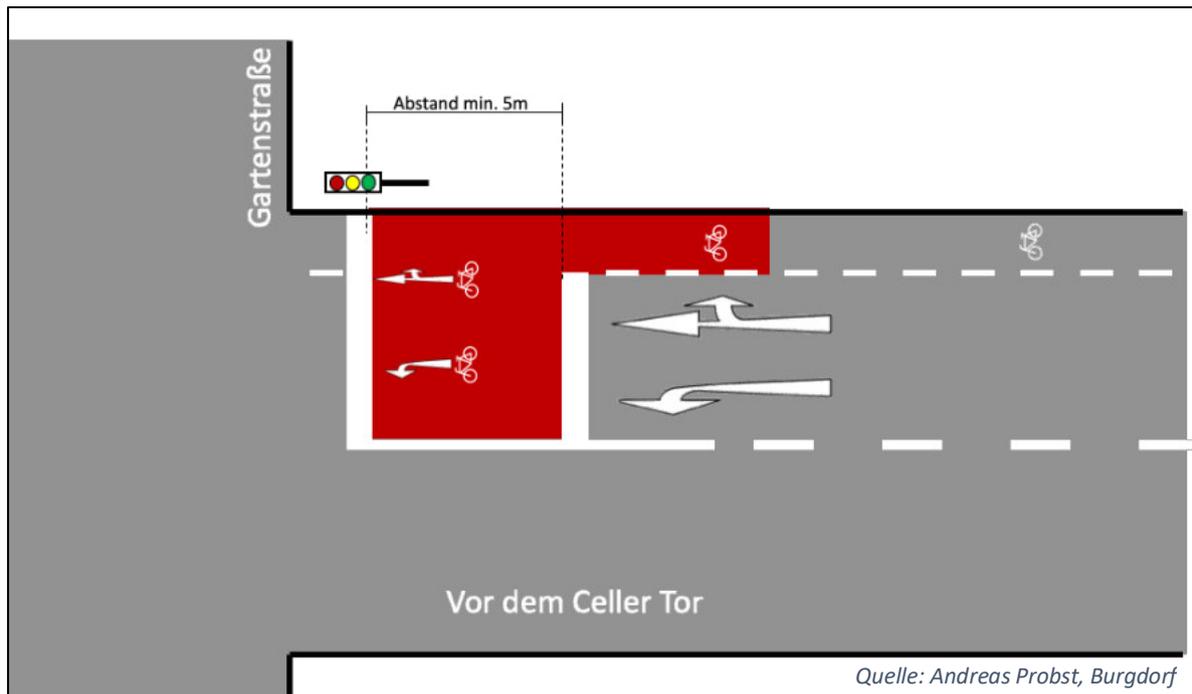


Abb. 5: Schematische Darstellung von Vorschlag 2 für eine Seitenstraße

Der Wartebereich bleibt auf voller Breite erhalten, wird jedoch auf mindestens 5 Meter Länge vergrößert. Im Vergleich zu Vorschlag 1 entfällt die Betonung der Haltelinie für PKW, das Linksabbiegen für Radfahrer wird jedoch unterstützt erleichtert.

Ferner wird analog Vorschlag 1 der Schutzstreifen für Radfahrer bereits ca. 5m vor dem Wartebereich rot eingefärbt um zu verdeutlichen, dass der Schutzstreifen nicht durch Kfz zu befahren ist.

Bei dieser Variante ist zu prüfen, ob eine Realisierung ohne Verlegung der Induktionsschleifen möglich ist oder wartende Radfahrer möglicherweise durch aus der Gartenstraße kommende Linksabbieger gefährdet werden könnten. Gleiches gilt analog für die Gartenstraße sowie „Im langen Mühlenfeld“

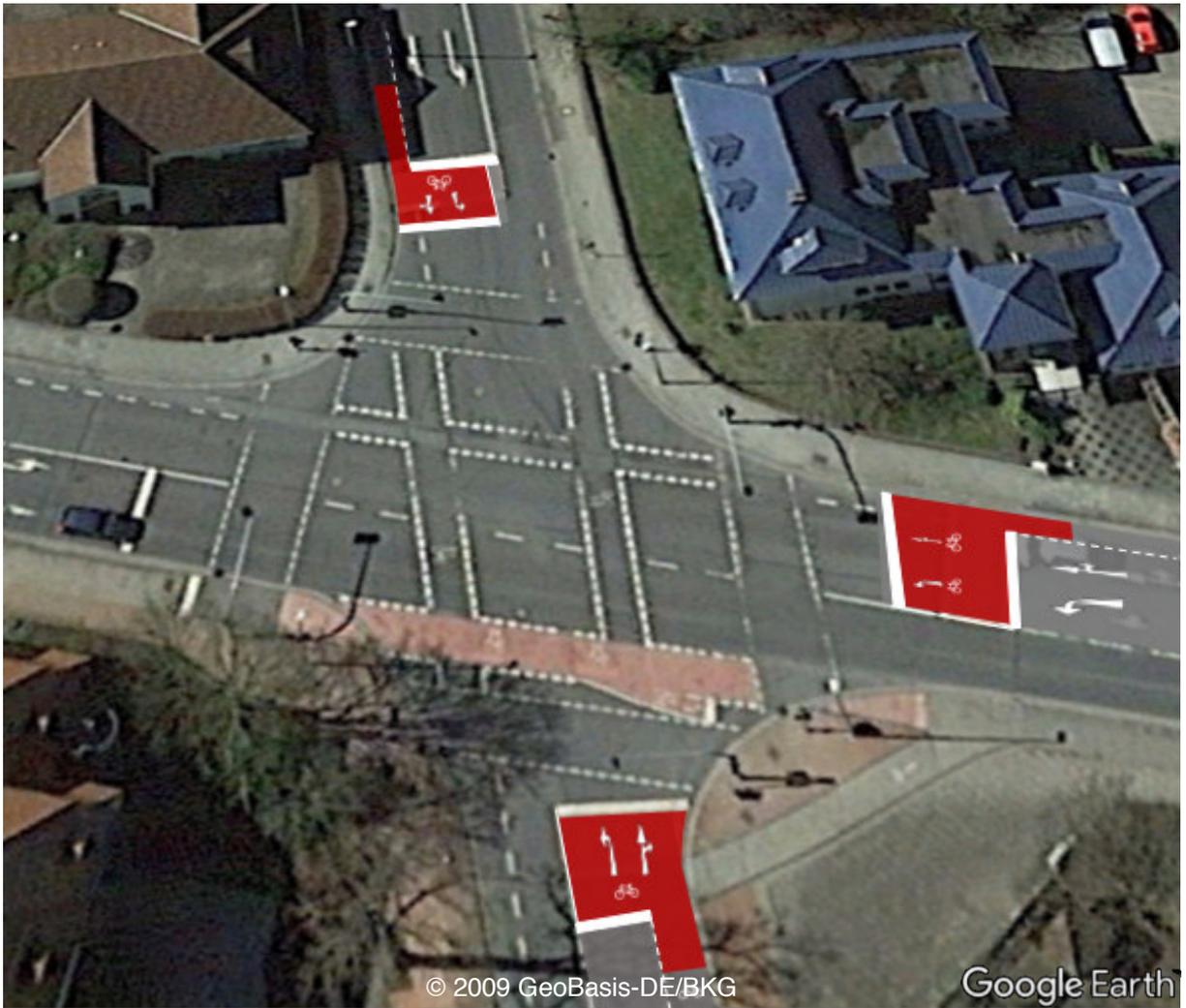


Abb. 6: Die Kreuzung nach einem Umbau wie in Vorschlag 2 beschrieben

## Zusammenfassung

Eine Umsetzung eines der beiden hier unterbreiteten Vorschläge ist für die beschriebene Kreuzung ohne großen Aufwand möglich und sollte umgesetzt werden. Darüber hinaus sollte bei Umbauten großzügiger Abstand zwischen den Haltelinien eingeplant werden.

### Entwurf für Anträge an den Rat bzw. den Verkehrsausschuss

Es würde mich freuen, wenn Sie den folgenden Text als Grundlage für einen Antrag in den zuständigen Gremien einbringen würden.

Der Rat der Stadt Burgdorf möge beschließen:

1. Bei Zukünftigen Umbauten von Kreuzungen wird seitens der Stadtverwaltung sichergestellt, dass sich die Haltelinie für Radfahrer mindestens 5m vor der Haltelinie für Kraftfahrzeuge befindet. Handelt es sich bei den Kreuzungen außerhalb der Planungshoheit der Stadt Burgdorf, wirkt die Stadtverwaltung bei der jeweils zuständigen Institution darauf hin dass dies bei der Planung berücksichtigt wird.
2. Die Kreuzung Gartenstraße / Vor dem Celler Tor wird seitens der Stadtverwaltung wie in Vorschlag 1 dargestellt umgestaltet. Sofern eine andere Behörde für die Umgestaltung zuständig ist, werden die Maßnahmen seitens der Stadtverwaltung bei der zuständigen Behörde beantragt. Die Stadtverwaltung berichtet auf der nächsten Sitzung vom Stand der Dinge.