

Kurzfassung

Die Förderung des Umweltverbundes ist durch den Klimawandel und der damit verbundenen Verkehrswende ein wesentliches Ziel der Verkehrsplanung geworden. Die zuverlässige Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist dabei von immenser Bedeutung und die Verbesserung der Kombinationsmöglichkeiten einzelner Verkehrsmittel elementar. In Hinblick auf die Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr kommt es zwischen beiden Verkehrsträgern wiederholt zu Konfliktsituationen.

Die deutsche Großstadt Hamburg wirkt dem entgegen: Das Projekt „Vorfahrt für Hamburg – VIA Bus“ zeigt die Handlungsbereitschaft zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Ziel des Projektes ist das Hamburger Bussystem den zukünftigen Mobilitätsansprüchen anzupassen und den Radverkehr integrativ zu stärken und fördern. Auch die nordrhein-westfälische Stadt Wuppertal zeigt sich innovativ. Um die Kombinationsmöglichkeiten von Bus- und Radverkehren und somit den Umweltverbund zu fördern, prüft die Stadt zurzeit die Freigabe aller Busspuren für den Radverkehr.

Eine parallele Nutzung von Verkehrsanlagen, wie die Radverkehrsführung auf Bussonderfahrstreifen, oder an Haltestellen, bedarf der Abstimmung verschiedenster Faktoren. Die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und ergänzende Literatur geben dazu verschiedene Empfehlungen ab. Auf Bussonderfahrstreifen wird die Radverkehrsfreigabe ab 4,75 m Breite empfohlen, da so gegenseitige Überholmöglichkeiten bestehen. An Haltestellen wird die fahrbahnseitige Radverkehrsführung bevorzugt. Regelwerke präferieren Haltestellenarten in Abhängigkeit der Radverkehrsführung unterschiedlich: Haltestellenkaps und Fahrbahnrandhaltestellen werden gegenüber Bushaltebuchten bevorzugt. Die Radverkehrsführung im Seitenraum unterliegt durch das erhöhte Konfliktpotential mit Fußverkehren mehreren Kriterien. Von den Regelwerken werden auf Grund der Flächenverfügbarkeiten im Seitenraum absteigend Haltestellenkaps, Fahrbahnrandhaltestellen und letztlich Bushaltebuchten präferiert. Zusätzlich sind begleitende Maßnahmen, wie gute Sichtverhältnisse von immenser Bedeutung. Ob es bei der Radverkehrsführung an Haltestellen zu Konflikten kommt, ist letztlich von der Beeinträchtigung des Fahrflusses des Radverkehrs abhängig. Können Beeinträchtigungen weitestgehend ausgeschlossen werden, so kann von einer konfliktfreien Radverkehrsführung ausgegangen werden.

In der Praxis ist die Abstimmung der Empfehlungen mit realen situativen Bedingungen vor Ort wichtig. Hinzu kommen subjektive Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer, die in ihrer Komplexität in Planungen zu berücksichtigen sind. Gewöhnungsprozesse sind dabei eng mit Verhaltensweisen verknüpft. Zusätzlich sind verschiedenen Belangen und Meinungen der Verkehrsteilnehmer, Bewohnern, Behörden und politischen Gremien einzubeziehen.

Letztlich ergibt sich aus theoretischen Grundlagen und praxisbezogenen Erkenntnissen ein Entscheidungsbaum, der unter Einbezug dieser beiden Bereiche zur Entwicklung individueller und konfliktfreier Lösungen von Radverkehrsführungen auf Bussonderfahrstreifen und Bushaltestellen beiträgt.

Abstract

Due to climate change and therefore the changes in transport and traffic involved, the promotion of the Eco Mobility Alliance has become one major aim regarding traffic planning. Hereby, a reliable connection of all means of transportation plays a crucial role as well as the improvement of possible combinations of individual means of transportation. But in view of the combination of public transport and cyclists there occur repeatedly conflicts.

The German metropolis Hamburg counteracts these conflicts: The project “Vorfahrt für Hamburg – VIA Bus” shows the willingness to act in terms of the promotion of the means of transportation of the Eco Mobility Alliance. The goal is to adjust the bus transportation to future aspirations of mobility and, secondly, to promote and strengthen cycle traffic. Also, the German city Wuppertal in North Rhine-Westphalia does show a progressive thinking. In order to promote the combination of bus transportation and cyclists, the city is currently inspecting the bus lanes regarding their possible use by cyclists.

If a city wants to enable a parallel use of transport facilities, e.g. cycle traffic on bus lanes and bus stations, it has to coordinate a variety of factors. Hereby, the set of rules of the FGSV (German Road and Transportation Research Association) and further reading are providing different recommendations. Concerning the combined use of bus lanes from buses and cyclists, it is recommended to provide a minimum width of 4,75 meters of bus lanes, since there are possibilities to overtake each other. At bus stations, cycle traffic is preferred on the road side. Different sets of rules favor different types of bus stations referring the cycle traffic. Bus capes and stations, where the bus stops directly on the right roadside, are preferred. Cycle traffic on combined foot and cycle paths is subject to a variety of criteria because of the high conflict potential between cyclist and pedestrians. Depending on the respective availability of land, sets of rules prefer in descending order bus capes, stations, where the bus stops directly on the right roadside, and at last bus bays. Additionally, supplementary measures like a good view are crucial. If there occur conflicts concerning cycle traffic at bus stops, depends eventually on the interruption of the traffic flow. If interruptions can largely be excluded, there can be expected cycle traffic without any conflicts.

In practice, the matching between recommendations and local conditions have a great importance. Moreover, the complex, subjective behavior of road users needs to be considered when it comes to the planning of traffic management. Habituation processes are hereby closely linked to behavior. The development of measures is, in turn, subject to various interests and views of road users, residents, authorities and political committees.

Finally, theoretical foundations and knowledge related to practice hence lead to a decision tree, which contributes, by involving both theory and practice, an individual and conflict-free development of solutions for cycle traffic on bus lanes and bus stations.