

Themenschwerpunkt: innerstädtischer Straßenbau



Editorial

Dipl.-Ing. Markus Becker

Sicherheit im Radverkehr

Anlässlich eines Treffens mit Peter Gorius, dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Koblenz, hatte Stefan Witzler, unser Sicherheitsauditor und Experte für anspruchsvolle Straßenverkehrsmaßnahmen, die Möglichkeit, ein interessantes Interview hinsichtlich seines Arbeitsgebietes mit ihm zu führen, welches wir Ihnen nicht vorenthalten möchten:

Herr Gorius, Sie sind Radverkehrsbeauftragter der Stadt Koblenz und wir durften Sie schon bei unserem Jahrestreffen mit Prof. Gerlach (Uni Wuppertal) begrüßen.

Themen dieses Jahr waren auch die Sicherheitsbelange des innerstädtischen Radverkehrs. Wie kann man sich Ihren Job vorstellen? Sie machen doch sicher mehr, als sichere Radwege zu planen?

Es gibt zahlreiche Eingaben vonseiten der Bürgerschaft, zu denen ich Stellung beziehen muss. Von Bedeutung ist dabei auch der Austausch mit den politischen Gremien, in denen sowohl über Planungsvarianten als auch über Finanzen entschieden wird. An vorderer Stelle stehen die Abstimmungen mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde, bei denen es um konkrete verkehrsplanerische Fragestellungen geht.

Was sind die besonderen Anforderungen für einen Fahrradbeauftragten gerade in Koblenz? Gibt es da etwas Spezifisches?

Mit Sicherheit bringt der Verkaufsboom von Elektrofahrzeugen gerade für eine topografische bewegte Stadt wie Koblenz große Potentiale. Das Argument, Bürger würden die mühsamen Anstiegsfahrten auf

die Höhenstadtteile weiterhin meiden, wird dadurch entschärft.

Verbände wie der ADFC und der VCD sowie die Planungsexperten vertreten zunehmend die These, dass „kein Radweg“ besser sei als ein schlechter Radweg.

Wo fahren Radfahrer denn am sichersten?

Dort, wo sie von den übrigen Verkehrsteilnehmern am besten gesehen werden. In vielen Anwendungsfällen ist dies schlichtweg die Fahrbahn. Radverkehr bewegt sich so im unmittelbaren Sichtfeld des Kfz-Verkehrs, das ist wichtig sowohl im Längsverkehr, vor allem aber auch in Knotenpunktbereichen oder an Grundstückszufahrten.

Sind demnach also gesondert geführte Radwege gar nicht mehr Stand der Technik?

Hohe Belastung durch Kraftfahrzeuge, insbesondere Schwer- und Linienbusverkehr bedingen besondere Schutzmaßnahmen für den Radverkehr. Ab gewissen Größenordnungen verbietet sich dann die Führung im Mischverkehr – aus Sicherheitsgründen. Gesondert geführte Radwege können dann das probate Mittel darstellen, um den Radverkehr sicher und komfortabel separiert zu führen. Obacht gilt dann aber immer noch den ausreichenden Sichtbeziehungen in Querungsbereichen. Auch die Ansprüche des Fußverkehrs müssen in den Seitenräumen unbedingt betrachtet werden, da schneller Radverkehr für Fußgänger eine hohe Gefährdung darstellt. Umso mehr hat dies Bedeutung angesichts der steigenden Anzahl älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen, die sich im öffentlichen Raum bewegen. →

Neue Ideen

Der gesellschaftliche Wandel ist auf allen Ebenen sichtbar. Innenstädte – besonders von Mittelzentren – merken dies schon seit einigen Jahren in besonderer Art und Weise. Die Innenstädte verändern sich. Neue Ideen fließen ein. Neues innerstädtisches Wohnen, Breitbandversorgung, E-Mobilität oder innerstädtisches Parken sind nur einige Themen, in denen sich besonders viele Start-Ups mit neuen Geschäftsmodellen tummeln.


Auch unsere Straßenbauexperten beobachten diese Entwicklungen seit langem. Im Zusammenspiel mit unseren Sicherheitsauditoren Dipl.-Ing. Stefan Witzler und Prof. Gerlach unterstützen auch wir neue Ideen. Diese Ideen müssen dort gefunden werden, wo das Regelwerk an seine Grenze gelangt.

Anstöße hierzu gibt das Interview mit Peter Gorius oder die Vorstellung unserer Beraterin für blinden- und sehbehinderte Belange Natalja Mirau.

Ihr
Markus Becker

 Schreiben Sie mir!
markus.becker@ib-becker.com

 Folgen Sie mir bei Twitter!
www.twitter.com/Markus_Becker

 Besuchen Sie mein XING-Profil!
www.xing.com/profile/Markus_Becker2

16. Mai 2017

Dipl.-Ing. (TH) Markus Becker
Webinar:

„localexpert24 – das Expertenportal für den Tiefbau“

Kostenlose Anmeldung und weitere Infos unter:
goo.gl/UEJmTM

31. Mai 2017

Dipl.-Ing. (TH) Markus Becker

localexpert24: Starterkurs

weitere Termine auf www.localexpert24.de

8. Juni 2017

Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Klaeser

Vergabe-Workshop 2017

Themenschwerpunkt:

Die neue Unterschwellenvergabeverordnung

Pate: Reinhold Ebben

7. November 2017

Dipl.-Ing. (TH) Markus Becker

2. Regionale Starkregenwerkstatt

Bürgerhaus Ringen

Pate: Dr.-Ing. Martin Keding

25. Januar 2018

Prof. Dr.-Ing. Gerlach

Sicherheitsaudit Jahrestagung –

Themenschwerpunkt: Erschließungsstraßen

Pate: Stefan Witzler

15. Februar 2018

Prof. Dr.-Ing. Engler

Nachtragsprüfung an praktischen Fällen

Pate: Nico Gleich

8. März 2018

Dipl.-Ing. Peter Kalte

HOAI 2013-Update

Praktikertreffen

Pate: Justin Hoerster

Sicherheit im Radverkehr

→ Gibt es darüber hinaus Lösungen für sicheres und komfortables Radfahren in beengten Straßenräumen, insbesondere in Hauptverkehrsstraßen?

In anderen Städten wie Mainz wird hier bereits mit neuen Instrumentarien (Fahrrad-Piktogrammketten/aufmarkierten Symbolen) gearbeitet.

Aktuell wird unter Federführung von Prof. Gerlach in einer Forschungsarbeit die Unterstützung des Radverkehrs in beengten Verhältnissen untersucht.

Sicherheitsauditor Stefan Witzler wird berichten!

Im Portrait: Natalja Mirau

Die Regelwerke, Merkblätter und Literatur, die sich mit mobilitätsbeeinträchtigten Personen beschäftigen, sind vielfältig und nicht leicht zu durchschauen. Man entdeckt mit den Jahren neue „Trends“, die sich mit Bordsteinhöhen sowie Rillen- und Noppenplatten beschäftigen. Eine Bewertung der „richtigen“ Anwendung der Elemente für eine gute und sichere Planungsgestaltung – insbesondere für blinde oder sehbehinderte Menschen – fällt nicht immer leicht, auch weil die Regelwerke sich in Details (noch) widersprechen.

Hier können wir auf den Erfahrungsschatz von Rehabilitationslehrerin Natalja Mirau von der Landesschule für Blinde und Sehbehinderte aus Neuwied zurückgreifen. Frau Mirau hat fast täglich mit der Gruppe von Menschen zu tun, über die wir uns bei der Planung so viel Gedanken machen. Sie gibt die Erfahrungen weiter, mit denen blinde und sehbehinderte Menschen täglich konfrontiert werden und kann bewerten, wo es bei bestimmten Planungsdetails Probleme gibt.

Und damit wir als Sehende uns einmal in die Lage eines Blinden versetzen können, bietet sie

Nun ist Koblenz nicht als „Radfahrer-Stadt“ bekannt, aber der touristische Faktor hat doch sicher zugenommen – insbesondere nach der so erfolgreichen Buga 2011?

Radtourismus spielt in Koblenz seit Jahrzehnten eine Rolle. Die Buga gab nochmal einen spürbaren Impuls.

Gewiss trifft das Kompliment „fahrradfreundlich“ für die Gesamtstadt bei weitem noch nicht zu. Die kommenden Jahre und der Erfolg des Bestrebens von Politik und Verwaltung wird mittelfristig ein Urteil zulassen. ■



für Planer Rundgänge mit der Augenbinde an. Auf eindrucksvolle Weise kann man erfahren, wie eine Situation im Verkehrsgeschehen wahrgenommen wird, wenn man diese eben nicht „mit allen Sinnen“ erleben darf. Ein intensives Erlebnis – gerade wenn man die Königsdisziplin: die Überquerung einer Straße an einem Kreisverkehrsplatz – absolvieren darf.

Gerne berichten wir über unsere Erfahrungen unterstützen Sie bei Ihren aktuellen Planungen oder stellen den Kontakt zu Frau Mirau her.

Parkplatzsuche

Ein Beitrag von M.Eng. Nico Gleich

Die Deutschen verbringen jedes Jahr rund 560 Mio. Stunden damit, einen Parkplatz zu suchen¹. Nur wenige, meist große Städte haben Parkleitsysteme, die den Parkplatzsuchenden anzeigen, ob und wo noch Parkplätze frei sind. Die Einrichtung eines solchen Parkleitsystems ist aber oft ein aufwendiger Prozess, für den nicht jede Kommune Geld oder Zeit hat.

Diesem Problem haben sich einige StartUp-Unternehmen gewidmet.

Ein Anbieter löst das Problem durch den Einbau von überfahrbaren Sensoren, die erkennen, ob ein Auto auf dem Parkplatz parkt und diese Informationen an Navigationssysteme, Apps oder ähnliche Dienste senden. So kann ein Autofahrer auf dem Weg zu seinem Ziel sehen,

wo der nächste freie Parkplatz ist. Hierbei sieht er im Gegensatz zu den meisten Parkleitsystemen die Verfügbarkeit jedes einzelnen Parkplatzes und nicht nur die allgemeine Anzahl der verfügbaren Parkplätze in dem Gebiet.

Ein zweiter Anbieter hat hierfür einen anderen Lösungsansatz. Bei diesem System werden die Sensoren an Laternenmasten oder Gebäudefassaden befestigt und erkennen freie und belegte Parkplätze im Umfeld von bis zu mehreren hundert Metern.

Die Nachfrage, diese Daten sekunden-/minutenaktuell zur Verfügung zu stellen, wird für Kommunen immer größer. Da der Großteil der Bevölkerung heutzutage ein Smartphone besitzt, können diese Informationen überall und jederzeit abgerufen werden.

Wir beobachten diese Entwicklung weiter und werden berichten!

¹ FAT (2015), FAT Schriftenreihe 271 Auskunft über verfügbare Parkplätze in Städten, 4.3 Zusammenfassung