

Maßnahmenkonzept Radverkehr der Gemeinde List auf Sylt

Teil 1:

Bestandsaufnahme und Analyse

„Das Ziel muss es sein, die Wahlfreiheit der Menschen bei ihrer Mobilitätsentscheidung zu erreichen, ohne dabei einen Verkehrsträger zu bevorzugen und alle anderen als reine Anhängsel zu betrachten“. (Zitat: Verfasser unbekannt)

Leitbild und Ziele

Warum nun gleich ein Maßnahmenkonzept Radverkehr und kein vorgeschaltetes Radverkehrskonzept für die Gemeinde List? Ein rein schulbuchmäßig erstelltes Radverkehrskonzept führt im Falle der Gemeinde List am Ende nur zu der Erkenntnis, dass hier die gleichen Probleme und Unzulänglichkeiten im Bereich des Radverkehrs zu finden sind, wie überall anders auf der Insel Sylt auch. Um Zeit und Ressourcen zu sparen und um möglichst schnell den Radverkehr aus seinen deutlich erkennbaren Problemen zu führen, soll daher direkt ein Maßnahmenkonzept Radverkehr erstellt werden.

Das nun vorliegende Maßnahmenkonzept zeigt in zwei Teilen anhand der typischen Probleme des Radverkehrs auf wo, wie und wann ein bestehendes Problem gelöst werden kann. Erläutert zunächst im Vorfeld aber auch die bestehenden Rahmenbedingungen und aktuellen Trends. Für jedes der angesprochenen Handlungsfelder werden später die Defizite in der Gemeinde List aufgezeigt, Lösungsmöglichkeiten ermittelt und Prioritäten gesetzt. So können dann in Abhängigkeit der Komplexität des Themas sowie der zur Verfügung stehenden Kapazitäten an Personal und Finanzmitteln, die bestehenden Unzulänglichkeiten abgearbeitet werden.

Der Radverkehr bedarf nicht nur der Optimierung in Bezug auf die rein technischen und straßenverkehrsrechtlichen Parameter, sondern auch einer aktiven Begleitung im Bereich der Werbung und Vermarktung. Maßnahmen für den Radverkehr kommen heute insbesondere den Fußgängern, aber auch einem attraktiven Wohnumfeld zu Gute. Die verkehrsbedingten Immissionen gehen durch die stärker zunehmende Bedeutung des Radverkehrs zurück und damit Lärm und Luftverschmutzung.

Für die gesamte Insel Sylt musste im Jahr 2017/2018 ein Lärmaktionsplan erarbeitet werden, in dem insbesondere der Radverkehr eine wichtige Rolle zur Verminderung der verkehrsbedingten Emissionen spielte. Des Weiteren nimmt durch die Zunahme des Radverkehrs die Verkehrssicherheit zu und dafür die verkehrsbedingten Gesundheitsprobleme ab.

Rechtliches Umfeld

Der Radverkehr im öffentlichen Straßenraum ist spätestens seit den vorletzten Änderungen zur Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 1. April 2013 eindeutig zielorientiert geregelt, gerade auch im Hinblick auf das Miteinander mit dem Fußgänger. Sehr oft aber hinkt die entsprechende Beschilderung im Zusammenhang mit den zur Verfügung stehenden baulichen Anlagen für den Radverkehr den Anforderungen der StVO deutlich hinterher, so dass dies immer wieder zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen kann. Die technischen Anleitungen zum Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen sind aktuell in der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) Ausgabe 2010 geregelt und somit bundesweit als Standard definiert.

Mit der Verabschiedung des ersten Nationalen Radverkehrsplans im Jahr 2002, wurden erstmals die Grundlagen für die Radverkehrspolitik in Deutschland definiert. Als Weiterentwicklung wurde 2012 der „Nationale Radverkehrsplan 2020“ vom Bundeskabinett beschlossen. In ihm werden erstmals quantitative Ziele festgeschrieben. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split (Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger) soll bis zum Zieljahr 2020 innerhalb von städtischen Kommunen auf 16 % und in ländlichen Räumen auf 13 % ansteigen. Radverkehr spielt nun auf allen Ebenen eine immer wichtigere Rolle, die damit auch in verschiedenen Gesetzen und Richtlinien ihre feste Verankerung findet, womit einer eindeutigen Umsetzung dieser Ziele nun eigentlich nichts mehr im Wege stehen sollte.

Aktuelle Rahmenbedingungen

Verschiedene Erhebungen im Rahmen des Insularen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes Sylt ergaben, dass 2013 inselweit der Anteil der Einheimischen und der Gäste, die mit dem Fahrrad unterwegs sind bei rund 21 % aller täglich zurückgelegten Wege liegt. Ausbaubar sind diese Werte dennoch, wenn man überlegt, dass der Anteil der Nutzer des Umweltverbundes (zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV) bei den Einheimischen bei guten 40 % liegt, bei den Gästen aber bereits bei über 60 %.

Diese Zahlen sind an sich überraschend erfreulich, wenn man bedenkt, dass in der nachweislich fahrradfreundlichen Stadt Freiburg, der Anteil der Radfahrer am täglichen Verkehrsaufkommen bei 34 % und der des gesamten Umweltverbundes bei 79 % liegt (Stadt Freiburg 2017). Hingegen in Deutschland laut Erhebungen des zuständigen Bundesministeriums aus dem Jahr 2012, der Radverkehrsanteil bei nur 2,9 % und der des Umweltverbunds bei 19,5 % liegt. Während Freiburg zwischen den Jahren 2013 und 2020 aber 30 Millionen Euro in den Radverkehr investierte, oder umgerechnet fast 11 Euro pro Jahr und Einwohner, weist der Haushalt der Gemeinde List für 2020 einen Gesamtbetrag an radverkehrsrelevanten Ausgaben von 0 Euro auf.

Der Radverkehr hat inzwischen auf Sylt Dimensionen angenommen, die nicht zu unterschätzen sind. So ergab eine einzige Zählung, am 15. September zwischen 10:15 und 12:15 Uhr, in Höhe Klappholtal einen Wert von 648 Fahrradfahrern in der Spitzenstunde.

Die verschiedenen fahrradrelevanten Handlungsfelder in der Gemeinde List

Das Handlungsfeld Fahren:

Da der zur Verfügung stehende öffentliche Straßenraum endlich ist, also unter normalen Umständen nicht mehr erweitert werden kann, um den insgesamt immer noch leicht zunehmenden Verkehr aufnehmen zu können, muss die zur Verfügung stehende Fläche für alle Verkehrsteilnehmer ausreichen. Da Straßen aber rein rechnerisch 35 Jahre baulich unverändert standhalten sollten, erst dann sind sie abgeschrieben, bevor sie von Grund auf erneuert werden, kommen größere bauliche Veränderungen der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen nur selten vor.

Da kann es einfacher und kostengünstiger sein, den zur Verfügung stehenden Raum mittels einer Beschilderung oder Markierung entsprechend der Richtlinien neu aufzuteilen. Das Grundprinzip der StVO, **Sicherheit vor Stetigkeit des Verkehrs**, steht dabei immer an erster Stelle. Sicherheit zwischen dem motorisierten Kraftverkehr und den Radfahrern einerseits und zwischen den Radfahrern und Fußgängern andererseits.

Eine nachfragegerechte Neuverteilung der zur Verfügung stehenden Fläche geht aber nur, wenn der heute bestehende bauliche Zustand der Fahrbahnen auch radgerecht ausgebildet wird. Entwässerungsrinnen aus Großpflaster und großen baulich bedingten Höhenversätzen, stellen ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar. Genau wie nicht fachgerecht ausgeführte Asphaltarbeiten im Rahmen von Aufbrüchen, oder die Schlaglöcher, die nicht schnell genug ausgebessert werden. Dies alles ist für den Radverkehr weder sicher, bequem und schon gar nicht attraktiv.

Führungsformen des Radverkehrs an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Die ERA sieht für Radverkehrsanlagen, sofern der Radverkehr nicht einfach auf der Fahrbahn geführt wird, die nachfolgend aufgeführten Breiten als Regemaß vor. Nur wenn diese Breiten eingehalten sind, darf auch eine entsprechende Beschilderung angeordnet werden. Passen Beschilderung und tatsächlicher Ausbau der Radverkehrsanlagen nicht zusammen, so erlischt die durch die Beschilderung dem Radfahrer eigentlich vorgegebene Benutzungspflicht der entsprechend falsch beschilderten Radverkehrsanlage und er darf auf der Straße fahren.

Folgende Breiten sind vorzuhalten:

+ Einrichtungsradweg: 2,00 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsstärke)

- + Beidseitiger Zweirichtungsradweg: 2,50 m (2,00 m bei geringer Radverkehrsstärke)
- + Einseitiger Zweirichtungsradweg: 3,00 m (2,50 m bei geringer Radverkehrsstärke)
- + Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts: 2,50 m mindestens
- + Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts: 2,50 m
- + Radfahrstreifen: 1,85 m (einschließlich Markierung)
- + Schutzstreifen: 1,50 m (mindestens aber 1,25 m)

und für Fußgänger sollte gelten:

- + Gehweg: 1,80 m (als absolutes Mindestmaß, empfohlen werden 2,50 m)

Bei baulich von der Fahrbahn getrennten Radverkehrsanlagen ist zudem zur Fahrbahn hin ein mindestens 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen in Asphalt, als Pflaster-, Grünfläche oder in Form einer Markierung anzulegen, der frei von Einbauten wie Pollern, Verkehrszeichen oder Lampen sein muss, da sich ansonsten dieses Maß entsprechend erhöht.

Zu Längsparkständen hin muss dieser Sicherheitstrennstreifen 0,75 m betragen, da hier damit zu rechnen ist, dass die Beifahrertür geöffnet wird. Addiert man den Wert für den Sicherheitstrennstreifen, mit dem des Einrichtungsradweges sowie dem der Breite für einen Gehweg, Mindestbreite 2,30 m gemäß RAST und EFA, so ergibt sich rechnerisch für einen getrennten Geh- und Radweg eine Mindestbreite von 4,40 m, unter Berücksichtigung aller Mindestwerte immer noch 3,60 m. Innerorts liegt die Breite bei gemeinsamen Geh- und Radwegen parallel zu einer Straße bei mindestens 3,00 m. Diese Werte werden bei allen beschilderten Radverkehrsanlagen in der Gemeinde List heute nicht eingehalten.

Folgende Breiten sind vorhanden:

- + Listlandstraße (Mannemorsumtal):

Nordseite (Gehweg) 1,60 m.

Südseite (Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr) 2,00 m.

- + Listlandstraße (Lanserhof):

Nordseite (Gehweg) 2,30 m.

Südseite (Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr) 2,00 m.

- + Dünenstraße (Bushaltestelle):

Westseite (Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr) 2,60 m.

- Ostseite (Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr) 2,20 m.
- + Hafenstraße (Tankstelle/Lister Markt):
- Westseite (Radfahrer frei) 2,50 m.
- Ostseite (Radfahrer frei) 2,50 m.
- + Hafenstraße (Naturgewalten):
- Westseite (nur Gehweg) 3,00 m.
- Ostseite (nur Gehweg) 3,00 m.
- + Alte Dorfstraße (Am Königshafen):
- Nordseite (nur Gehweg) 2,90 m.
- Südseite (nur Gehweg) 2,90 m.
- + Alte Dorfstraße (Am Brünk):
- Nordseite (nur Gehweg) 3,00 m.
- Südseite (nur Gehweg) 2,50 m.
- + Landwehrdeich (Zum Sportplatz):
- Nordseite (nur Gehweg) 3,30 m.
- Südseite (nur Gehweg) 3,30 m.
- + Mövenbergstraße (Neubaugebiet):
- Westseite (Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr) 2,45 m.
- Ostseite (nur Gehweg) 1,60 m.

Zudem ist bei gemeinsamen Geh- und Radwegen zu prüfen, wie sich die nutzungsabhängigen Kriterien, wie die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde verteilen und welche Auswirkungen dies auf die Mindestbreite des Weges hat. Sollten die ermittelten Werte nicht eingehalten werden können, empfiehlt sich aus Gründen der Verkehrssicherheit die Gehwegbenutzung durch den Radverkehr auszuschließen. Erst ab 2,50 m nutzbarer Wegbreite sollten Radfahrer auch Gehwege nutzen können, wenn zugleich nicht mehr als 75 Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde unterwegs sind (ERA Bild 15).

Diese Empfehlung gilt für alle Gehwege, die mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ beschildert sind, denn bei ihnen besteht rechtlich betrachtet bereits keine Benutzungspflicht für Radfahrer mehr, sondern der Zusatz „Radfahrer frei“ versteht sich als eine Option für

unsicherere Radfahrer. „Radfahrer frei“ bedeutet aber auch, dass der Radfahrer besondere Rücksicht auf die Fußgänger nehmen muss und nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf.

Gehwege müssen nicht beschildert werden, denn ohne zusätzliche Verkehrszeichen wie „Radfahrer frei“ gelten sie grundsätzlich als Gehweg und dürfen nur von Radfahrern unter 10 Jahren benutzt werden. Kinder bis 8 Jahren hingegen müssen sogar den Gehweg benutzen.

Aber auch der Radverkehr auf der Fahrbahn, der sich mitunter daraus ergibt, dass die vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs nicht angewandt werden können, ist nicht frei von Reglementierungen. Mischverkehr, also die Verkehrsform bei der sich der motorisierte Verkehr und die Radfahrer die Fahrbahn teilen, ist die gängige Form in Tempo-30-Zonen. In Tempo-30-Zonen als auch bei einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h fährt der Radverkehr auf der Fahrbahn mit und es müssen daher keine eigenen Radverkehrsanlagen angelegt werden.

Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ansonsten auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Können ab 7,50 m Fahrbahnbreite bereits beidseitig abmarkierte Schutzstreifen für den Radfahrer ausgebildet werden, sollten bei Straßen mit einer Breite zwischen 6,00 und 7,00 m stündliche Verkehrsstärken von mehr als 400 Fahrzeugen vermieden werden. Bei geringeren Straßenbreiten ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich, da der Radverkehr beim Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann. In List weist die L 24 in ihrem Verlauf Straßenbreiten von rund 6,00 m auf.

Generell ist es heute aus fachlicher Sicht so, dass eine bauliche Trennung des Fußgängerverkehrs vom Radverkehr anzustreben ist. Der Radverkehr bewegt sich somit auf dem baulichen Niveau der Straße. Da der normal veranlagte Radfahrer es in der Regel aus sicherheitsrelevanten Aspekten bevorzugt, lieber dort zu fahren, wo auch der Fußgänger unterwegs ist, werden heute die Radfahrstreifen auf der Straße gegenüber dem Autoverkehr durch bauliche Elemente abgetrennt (Geschützter Radverkehrsstreifen).

Überquerungsanlagen

Zur Überquerung von Straßen außerhalb von Lichtsignalanlagen sind für Fußgänger und Radfahrer Überquerungsanlagen anzulegen. Wichtig ist hierbei, dass die Aufstellflächen auf diesen Überquerungsanlagen so bemessen sind, dass sie auch für Fahrräder mit Anhänger ausreichend dimensioniert sind. Daher soll die Tiefe der Aufstellfläche 2,50 m nicht unterschreiten. Bei dieser Mindestdtiefe muss sie aber zudem eine Breite von 4 m aufweisen, damit ein Schrägaufstellen von Fahrrädern mit Anhängern ermöglicht werden kann, denn diese benötigen ansonsten mindestens 3 m, besser sogar 3,50 m.

In List weist die Querungshilfe über die L 24 in Höhe Mövengrund eine Tiefe von 2,50 m auf, wobei die Breite nur 2,45 m aufweist. In der Mövenbergstraße betragen die Maße der

dortigen Querungshilfe ebenfalls 2,50 m in der Tiefe, aber auch nur 2,10 m in der Breite. Die Querungshilfe in der Dünenstraße stellt aufgrund ihrer Durchfahrbarkeit für Kraftfahrzeuge einen ganz besonderen Fall dar. Generell sind Querungshilfen aufgrund ihrer flexibleren Nutzungsmöglichkeit und den geringeren Kosten in der Unterhaltung, dem Einsatz von Lichtsignalanlagen vorzuziehen.

Radverkehr in Tempo-30-Zonen

In Tempo-30-Zonen und in Straßenabschnitten mit einer streckenbezogenen Geschwindigkeit von 30 km/h sind in der Regel keine separaten Radverkehrsanlagen anzulegen, da der Radverkehr bei dieser Geschwindigkeit mit dem fließenden motorisierten Verkehr „mitschwimmen“ kann.

Abseits der Hauptstraßen (Listlandstraße, Hafenstraße, Alte Dorfstraße, Landwehrdeich, Mövenbergstraße und Dünenstraße) verfügt die Gemeinde List über ein flächendeckendes Netz von Tempo-30-Zonen. Durch diese Gebiete führen teilweise auch ausgewiesene Radrouten. Da insbesondere die in Tempo-30-Zonen bestehende Rechts-vor-Links Regelung, den Radfahrer regelmäßig zum Abbremsen und dann wieder zum Fahrt aufnehmen zwingt, was seinen Vorwärtsdrang bremst und ihn unnötig Kraft kostet, sollte darüber nachgedacht werden, hier mittels des Einsatzes von Fahrradstraßen dem Radfahrer mehr Rechte und damit mehr Qualität zukommen zu lassen. Mittels der Fahrradstraße kann dem Radverkehr unter anderem an Kreuzungen Vorfahrt gegenüber den Seitenrichtungen eingeräumt werden.

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

Grundsätzlich sollte der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, wenn er dadurch Umwege vermeiden kann und keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen. Anzustreben ist dabei immer, dass vergleichbare Rahmenbedingungen weitgehend einheitlich geregelt und ausgebildet werden. Es ist dabei auch zu überprüfen, ob die Einbahnstraßenregelung nicht sogar gänzlich aufgehoben werden kann.

In List sind der Kirchenweg sowie die Straße Süderhörn für Radfahrer freigegeben. Gerade aber im Falle der Einfahrt in den Süderhörn von der L 24 aus, sollten die dortigen Bedingungen für Radfahrer noch einmal, unter dem Aspekt einer regelkonformen Ausgestaltung dieser Stelle, genau betrachtet werden.

Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs

Fußgängerbereiche (Fußgängerzonen) dienen in erster Linie der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit zu Fuß. Die Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen stellt daher den Ausnahmefall dar und sollte nur erwogen werden, wenn dort wichtige Ziele des

Radverkehrs liegen oder eine Umfahrung dieser Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt oder stark umwegig ist.

Natürlich ist die Mitbenutzung von Fußgängerbereichen durch den Radverkehr mit abhängig von der Gestaltung und dem Belag, der Nutzung der Seitenräume und der Möblierung im Straßenraum sowie der Art des Radverkehrs und dessen zeitlicher Ausprägung. Der Hafen in List ist heute für Radverkehr gesperrt, was dort aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen auch richtig ist, zumal Radfahrer dadurch sicher keine Nachteile erfahren. Auch der Radverkehr auf den Deichen und der Promenade entlang der Wattseite bedarf einer einheitlichen Regelung, da hier sehr viel Fußgängerverkehr zu verzeichnen ist.

Radverkehr außerorts

Außerorts empfiehlt es sich den Radweg räumlich getrennt von der Straße zu erstellen. Ein Abstand von mindestens 1,75 m sehen hier die Richtlinien vor. Da der Radverkehr außerorts zumeist auf auch von Fußgängern zu nutzenden gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt wird, sollte sich die Dimensionierung dieses Weges an den zu erwartenden Mengen beider Verkehrsteilnehmer orientieren. Kommt noch regelmäßig landwirtschaftlicher Verkehr hinzu, ist eine entsprechend angepasste Breite zu wählen.

In List lassen die vorhandenen Breiten der Wege außerorts, auch keinen hochwertigen und sicheren Verkehr für Radfahrer und Fußgänger zu. Zudem werden hier teilweise deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren, wie auf den innerörtlichen Wegen, was die Gesituation noch deutlich verschlechtert.

Das Handlungsfeld Lichtsignalanlagen:

Spätestens seit dem 1. Januar 2017 sind von Radfahrern, auf der Straße selbst und auf straßenbegleitenden Radwegen, immer die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten, es sei denn es sind besondere separate Lichtzeichen für den Radverkehr vorhanden. Reine Lichtzeichen für zu Fuß Gehende müssen vom Rad Fahrenden nicht mehr beachtet werden. Vor diesem Hintergrund sind alle mit Lichtsignalanlagen ausgestatte Kreuzungen und Einmündungen hinsichtlich ihrer Ausstattung und der gewünschten verkehrlichen Ausrichtung zu überprüfen.

In der Regel wird der Radfahrer heute noch zusammen mit den Fußgängern über die Kreuzungen geführt. Gerade wenn der Radfahrer dabei an der Kreuzung seine Richtung wechseln will, ist dies mit einem hohen Zeitaufwand verbunden, da er dies aufgrund der bestehenden Radwegeverbindungen nicht direkt kann, sondern immer nur indirekt über mehrere Lichtzeichen.

Mit eigenen Radaufstellstreifen und sogenannten Fahrradschleusen kann man im Einklang mit den rechtlichen Bestimmungen hier dem Radfahrer heute schon eine deutliche Verbesserung seiner Situation ermöglichen. Da das „Mitschwimmen“ im Fahrverkehr nicht jedermanns Sache ist, sollte aber dem unsicheren Radfahrer wo nötig, immer die Option gegeben werden, auf anderen Wegen weiterhin sein Ziel zu erreichen. Dies erfordert somit weiterhin eine Freigabe der Gehwege für den Radverkehr mittels des Zusatzzeichens „Radfahrer frei“, wo dies regelkonform möglich ist. In List sind aktuell drei Lichtsignalanlagen vorhanden, die allesamt dazu dienen, den Fuß-gängerverkehr auf Anforderung sicher über die L 24 zu führen.

Das Handlungsfeld Abstellanlagen:

Eine Fahrradabstellanlage ist eine bauliche Einrichtung zum Abstellen von Fahrrädern, die ein einfaches aber sicheres Abstellen des Fahrrades ermöglichen soll. Sichere Fahrradabstellanlagen sind ein wichtiger Faktor zur Verringerung des Fahrraddiebstahls. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen ist in der Gemeinde List aktuell sehr hoch, da das Fahrrad nicht nur im Urlaub eine immer größer werdende Rolle spielt. Auch sollte es Möglichkeiten geben, sein Gepäck, welches man für einen Bummel durch den Ort oder den Besuch am Strand nicht braucht, sicher in einer Art von Schließfächern aufbewahren zu können. Zudem sollte es überall eine gewisse Anzahl überdachter Fahrradabstellmöglichkeiten geben, denn Fahrräder haben inzwischen Werte angenommen, die man als Nutzer gerne gut und sicher untergestellt sieht.

Bedingt durch die hohe Anzahl an Urlaubern, kristallisieren sich während der Saison zusätzlich die Strandübergänge als weitere Schwerpunkte für abzustellende Fahrräder heraus. Die Erwartungen der Radfahrer an die Funktionalität von Fahrradabstellanlagen ist heute sehr hoch. Fahrradabstellanlagen sollten daher insbesondere variabel nutzbar, radschonend, sicher und am besten noch überdacht sein, um das Radfahren als echte Alternative zum Auto zu machen. Der heute in der Gemeinde List noch vorhandene hohe Anteil an sogenannten „Felgenkillern“ steht diesem Anspruch allerdings örtlich noch entgegen.

Aus Sicht der Stadtgestaltung und der Verkehrssicherheit, muss dem Thema Fahrradabstellanlagen ein erhöhtes Augenmerk zukommen. Zugeparkte Straßenlampen und Baum-schutzgitter sowie nicht sicher anzuschließende Räder, die nach jedem stärkeren Wind ineinander verkeilt im öffentlichen Raum liegen, sind weder optisch gewünscht, beschädigen das Fahrrad und die Abstellanlage, noch dienen diese Zustände der Verkehrssicherheit und behindern zudem andere Verkehrsteilnehmer bei ihrer Fortbewegung im öffentlichen Raum.

In List gibt es bereits an vielen Stellen Fahrradbügel, aber die ungeeigneten Fahrradabstellanlagen („Felgenkiller“) kommen ebenfalls überall noch vor. Gerade auch im privaten Bereich sind größere Anstrengungen notwendig, um auch hier eine gewisse Qualität anbieten zu können. Mit einer Stellplatzsatzung könnte erreicht werden, dass auch bei privaten Neu- und Umbauten der notwendige Raum für Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen wird.

Aktuell stehen in List folgende öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung:

- + Gemeindebüro und Kurverwaltung = 8 Felgenkiller (FK)
- + Am Brünk 1 = 10 FK
- + Erlebniszentrum Naturgewalten = 51 Bügel
- + Hafengelände = 102 FK und 67 Bügel
- + Kleiner Süderhörnbogen = 13 Bügel
- + Lister Austernperle = 18 FK
- + Weststrand = 138 FK und 36 Bügel
- + Bushaltestellen Mövengrund Nord, Süderhorn Nord jeweils 8 FK
- + Haltestelle Dünenstraße Nord = 6 FK

Somit stehen 298 ungeeigneten Abstellmöglichkeiten, 167 Bügel und damit 334 zeitgemäße Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum gegenüber. Gerade im Bereich des Hafens wird es deutlich sichtbar, dass die Bügel zuerst belegt sind und an den ungeeigneten Abstellmöglichkeiten immer noch Platz ist. Zumal diese auch oft dort stehen, wo eigentlich kein Fahrrad hinkommen sollte.

Handlungsfeld Wegweisung und Beschilderung:

Die Wegweisung für Radfahrer existiert in der Gemeinde List bereits überwiegend in der Form, wie sie die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in ihrem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ definiert hat. Dennoch sind im Gemeindegebiet verstreut auch noch ältere Beschilderungsformen zu finden.

Eine verbesserungswürdige Form der Wegweisung betrifft die Beschilderung für Radfahrer bei Bauarbeiten. Insbesondere das Schild „Radfahrer absteigen“ zeugt nicht von einem wertschätzenden Umgang mit den Radfahrern, auch wenn in solchen Fällen zumindest an den Radfahrer gedacht wurde. Es ist daher bei allen Baumaßnahmen die auch den Radverkehr betreffen, darauf zu achten, dass die entsprechenden Richtlinien für eine fach- und sachgerechte Beschilderung auch angewandt und umgesetzt werden. In jüngster Vergangenheit war insbesondere die Beschilderung für die Radfahrer Fußgänger im Zuge der Baustellen in der Listlandstraße und Mövenbergstraße alles andere als ein Lehrbeispiel.

Auch sind die Hinweise Dritter an Radfahrer deutlicher hervor zu heben. Der Hinweis des LKN, dass Radfahren auf dem Mövenbergdeich zulässig ist, ist eigentlich nur mit einer Lesebrille wahrnehmbar. Hier sollte sich der bekannten Schilder aus der StVO bedient werden. Wobei auch hier immer darauf geachtet werden sollte, dass der Schilderwald übersichtlich und auf das Notwendigste beschränkt bleibt.

Handlungsfeld Werbung und Vermarktung:

Um den Radverkehr insbesondere für die einheimische Bevölkerung und die Gäste der Insel Sylt attraktiv zu machen, müssen die Vorteile des Rades vor Ort im Straßenraum deutlich sichtbar sein. Dazu gehört aber auch, dass gewerbliche und kommunale Betriebe sich an die geltenden Verkehrsregeln halten und nicht die Rad- und Gehwege teilweise zum Parken nutzen, wenn sie Arbeiten zu erledigen haben. Notfalls muss dann doch das Einhalten der Verkehrsregeln überwacht werden.

Des Weiteren sollten die Angebote und Einrichtungen für Radfahrer auf den diversen Internetseiten leicht abrufbar sein. Wenn das Fahrrad eine zentrale Rolle auf der gesamten Insel Sylt spielen soll, muss es entsprechend beworben werden und dieser Werbung müssen auch vor Ort Taten folgen. Die Vorteile des Radverkehrs müssen überall deutlich sichtbar werden. Angefangen von den bereit zu stellenden Haushaltsmitteln bis hin zur fachgerechten Umsetzung im öffentlichen Straßenraum.

Aber auch in den privaten Bereichen sollte das Thema Fahrrad entsprechend präsent sein. Dazu gehören geeignete Fahrradabstellanlagen im Zusammenhang mit Ferienwohnungen, Hotels und der Gastronomie und andere Angebote für Radfahrer.

Handlungsfeld Service:

Service bedeutet auch Aufklärung. Aufklärung deshalb, weil derjenige der seit Jahren Auto fährt, von den meisten gesetzlichen Änderungen in der StVO nur wenig mitbekommt. Gerade die Änderungen der Regelungen im Bereich der Lichtsignalanlagen sind sicherlich den meisten Verkehrsteilnehmern, also auch den Radfahrern, so nicht bekannt. Sie müssen aber vermittelt werden, um möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf den gleichen Wissenstand zu bringen. Deshalb ist die Gemeinde List nun auch Mitglied bei RAD.SH geworden.

Insbesondere sollten sinnvolle Einrichtungen wie Mängelmelder eingeführt und auch der Zweckmäßigkeit halber telefonisch erreichbar sein. Hier soll nur das aus vielen deutschen Städten bekannte „Scherbentelefon“ als sinnvolle Ergänzung erwähnt werden. Zum Thema Service gehört selbstverständlich auch das Thema Baustellen. Ein „Radfahrer absteigen“ kann nicht der Weisheit letzter Schluss sein, denn auch hier gibt es bestehende Richtlinien, die es nur anzuwenden gilt.

Service ist aber auch den Zugang zu den privaten Leihfahrrädern noch mehr zu vereinfachen. Die Vision eines inselweit einheitlichen Systems, mit einer Ausleihe und Rückgabe überall sowie einer Möglichkeit im Falle von zu viel Wind auch den ÖPNV für die Rückfahrt zu nützen, würde dem Verkehrsmittel Fahrrad zu einem weiteren Schub verhelfen.

Dieses und andere fahrradrelevanten Themen müssen zusammen mit den Touristikern der Insel vertiefend behandelt werden, da hier der Einfluss der Gemeinden nur sehr gering ist.

Service bedeutet aber auch Pflege und Wartung. Auch in List könnten die Rad- und Gehwege teilweise deutlich breiter sein, wenn man sie regelmäßig an ihren Rändern vom Bewuchs befreien würde. Damit sind nicht nur Hecken, Sträucher und Bäume gemeint, die in den Radweg ragen, sondern auch der Bewuchs am Boden, der unaufhaltsam von der Seite her, über diese Wege hinwegwuchert. Etliche Zentimeter kommen hier sehr schnell zusammen.

Kontrolle und Fortschreibung:

Spätestens mit jeder Fortschreibung der StVO sind die bestehenden Einrichtungen für den Radverkehr hinsichtlich ihrer Aktualität zu überprüfen. Es empfiehlt sich aber auch, sich jährlich anhand der Unfalltypensteckarte der zuständigen Polizeidienststelle, alle Unfälle mit Radfahrern näher zu betrachten, um somit bestehende Schwachpunkte im Netz der Radverkehrsverbindungen zu erkennen und zu beseitigen. Zudem kann durch regelmäßige Zählungen des Radverkehrs ermittelt werden, ob und wie sich die Radverkehrszahlen verändert haben.

Auch sind alle Mitarbeiter des Bauhofes, der Straßenmeisterei des Landes und der Polizei so weit zu sensibilisieren, dass sie jeden Mangel, den sie bei ihren täglichen Arbeitseinsätzen, an den Einrichtungen des Radverkehrs feststellen, der zuständigen Stelle sofort mitteilen.

(Teil 1 wurde im BA am 30. September 2020 vorgestellt)

Teil 2:

Maßnahmenübersicht zur Verbesserung des Radverkehrs

Bei den hier aufgelisteten Maßnahmen aus den einzelnen Handlungsfeldern zur Verbesserung der Situation der Radfahrer in der Gemeinde List, handelt es sich zumeist um einfache und sofort durchführbare Maßnahmen. Auch die Maßnahmen, die vor einer qualifizierten Kostenschätzung durchgeplant werden müssen, können durch die vorhandenen Mitarbeiter der Amtsverwaltung bis hin zur baulichen Umsetzung aktiv begleitet und vorbereitet werden. Bei einigen Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Fahren empfiehlt es sich, diese zunächst nur befristet für eine gewisse Zeit einzuführen, um danach das Ergebnis gemeinsam mit allen Beteiligten zu analysieren, um im Anschluss daran zu einer dauerhaften Lösung zu gelangen.

Das Handlungsfeld Fahren:

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in allen Lister Straßen auf eine Geschwindigkeit von 30 Km/Std, um damit einen sichereren Radverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die vorhandenen Wege mit Regelungen für Radfahrer, sind für das heutige Verkehrsaufkommen an Fußgängern und Radfahrern bereits nicht mehr geeignet, so dass hier aus den verschiedensten Gründen ein Handlungsbedarf besteht.

Durch das Einführen einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/Std, können insbesondere viele kritische Gehwege mit Radfahrer-frei-Regelungen zugunsten der sehr zahlreichen Fußgänger entlastet werden. Zudem muss noch einmal deutlich gesagt werden, dass die heute bestehenden Radverkehrsanlagen aufgrund ihrer baulichen Ausgestaltung nicht für einen sicheren Radverkehr geeignet sind, was dazu führt, dass ihre Benutzungspflicht für den Radfahrer somit entfällt und dieser damit heute schon auf der Straße fahren dürfte. Dies aber bei Tempo 50, was bei der vorherrschenden Verkehrsstärke aber nicht sicher ist. Ein streckenbezogenes Tempolimit bedeutet nicht, dass dadurch, wie in einer Tempo-30-Zone, automatisch die Rechts-vor-Links-Regelung gilt, sondern die bestehenden Vorfahrtsregeln bleiben bestehen.

Diese Forderung umzusetzen wird sicherlich nicht einfach, da hier auch die Verkehrsbehörden, die Polizei und der LBV.SH überzeugt werden müssen. Von dieser Maßnahme profitieren vor allem auch die zahlreichen Fußgänger.

Kosten: Haushaltsmittel für die Verkehrszeichen entlang der gemeindlichen Straßen.

Umsetzung: Nach Durchführung ergänzender Zählungen der Radfahrer, umgehend zu beantragen, aber zunächst einmal nur probeweise befristet.

Anpassung der Überquerungsanlagen an die heutigen Normen um zu gewährleisten, dass die Aufstellflächen auf diesen Überquerungsanlagen so bemessen sind, dass sie auch für Fahrräder mit Anhänger und Fußgänger mit Kinder- oder Bollerwagen ausreichend dimensioniert sind. Daher soll die Tiefe der Aufstellfläche 2,50 m nicht unterschreiten. Bei dieser Mindestdtiefe muss sie aber zudem eine Breite von 4 m aufweisen, damit ein Schrägaufstellen von Fahrrädern mit Anhängern ermöglicht werden kann, denn diese benötigen ansonsten mindestens 3,00 m, besser sogar 3,50 m. Generell sind Überquerungsanlagen aufgrund ihrer flexibleren Nutzungsmöglichkeit und den geringeren Kosten in der Unterhaltung, dem Einsatz von Lichtsignalanlagen vorzuziehen. Von dieser Maßnahme profitieren auch die Fußgänger.

Kosten: Können erst nach einer detaillierten Planung ermittelt werden, zudem gibt es verschiedene Kostenträger.

Umsetzung: Umgehend.

Ausbau der dann noch bestehenden Radwege auf die nach ERA gültigen Maße unter der Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Fußgänger- und Radverkehr. Von dieser Maßnahme profitieren auch die Fußgänger.

Kosten: Abhängig vom Ausbaustandard. Eine finanzielle Förderung für die gemeindlichen Straßen und Wege ist zu ermitteln. Ansonsten muss der jeweilige Straßenbaulastträger die notwendigen Kosten tragen.

Umsetzung: Umgehend bei baulichen Maßnahmen im Bestand und in Abhängigkeit einer noch fest zu legenden Priorisierung.

Umbau der Weststrandstraße zu einer besonderen Form der Fahrradstraße in Zusammenarbeit mit dem Land Schleswig-Holstein und RAD.SH. Von dieser Maßnahme profitiert auch der Busverkehr.

Kosten: In Abhängigkeit des noch fest zu legenden Ausbaus. Eine finanzielle Förderung dürfte sicherlich möglich sein.

Umsetzung: Eine umgehende Gesprächsaufnahme scheiterte bisher an Corona.

Keine weiteren farblich anders gepflasterten Bereiche für Radfahrer auf Gehwegen, wenn diese nicht die entsprechenden Breiten laut den einschlägigen Richtlinien aufweisen. Rote Bereiche (oder graue Bereiche wie in List) suggerieren Radfahrern ansonsten speziell für sie vorgesehene Bereiche, die es aber aufgrund der fehlenden Abmessungen in der Realität so nicht mehr gibt, so wie beispielsweise im Bereich der Alten Dorfstraße. Die Farbe Rot sollte

zukünftig der farblichen Hervorhebung der Radverkehrsanlage bei zu querenden Straßen oder größeren Ein- und Ausfahrten vorbehalten sein.

Kosten: Keine Mehrkosten.

Umsetzung: Umgehend.

Farblich abmarkierte Bereiche für Radfahrer im Bereich von einmündenden Straßen oder stark genutzten Ein- und Ausfahrten, mittels einer flächigen Roteinfärbung mit den entsprechenden Piktogrammen. Überall dort, wo nach Ausschöpfen aller anderen Maßnahmen dann noch benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind.

Kosten: Die Kosten pro m² müssen anhand der Örtlichkeit noch ermittelt werden.

Umsetzung: Umgehend und in Abhängigkeit einer noch fest zu legenden Priorisierung.

Freigabe aller öffentlichen Wege außerhalb der Siedlungsgrenzen für den Radverkehr sowie eine entsprechende ergänzende Wegweisung zwecks besserer Orientierung, wo noch nicht geschehen.

Kosten: Die Haushaltsmittel für Verkehrszeichen können vom LZV übernommen werden.

Umsetzung: Umgehend.

Das Handlungsfeld Lichtsignalanlagen:

Dort wo möglich sollten Lichtsignalanlagen durch Überquerungsanlagen ersetzt werden, da sie flexibler nutzbar und später im Unterhalt günstiger sind. Von dieser Maßnahme profitiert auch der Fußgängerverkehr.

Kosten: In Abhängigkeit der Örtlichkeit sowie der Zuständigkeit.

Umsetzung: Im Rahmen von Umbaumaßnahmen in den betroffenen Straßen.

Das Handlungsfeld Abstellanlagen:

Vor dem Hintergrund des im festgestellten Defizites an geeigneten Fahrradabstellplätzen sollte für die nächsten drei Jahre eine Haushaltsstelle eingerichtet werden, die diesem Mangel mit jährlich 10.000 Euro abhilft (entspricht rund 100 Fahrradbügeln). Auch die zahlreichen Abstellanlagen entlang der Strandzugänge, die zumeist im Hoheitsbereich der Kurverwaltung

liegen, sollen im Rahmen dieser mehrjährigen Aktion mit auf Fahrradbügel umgerüstet werden.

Die Gemeinde List hofft darauf, dass sie von den im Jahr 2021 vom Land Schleswig-Holstein zur Verfügung gestellten 10.000 Fahrradbügeln profitieren kann und wird deshalb 200 Stück anfordern.

Kosten: 10.000 Euro jährlich auf drei Jahre begrenzt

Umsetzung: 2022 – 2024

Neubau von überdachten Fahrradabstellanlagen mit Schließfächern im Bereich des Hafens und am Weststrand. Von Seiten des Landes besteht über die NAH.SH die Möglichkeit, dass diese überdachte Fahrradabstellanlage öffentlich gefördert werden kann. Die Höhe der Förderung ist aber nicht pauschal darstellbar, sondern wird im Einzelfall ermittelt.

Kosten: Abhängig von der Anzahl, der Größe sowie der bewilligten Förderung.

Umsetzung: Planung und Förderanträge in 2021.

Einführen einer örtlichen Stellplatzsatzung mit der die Anzahl und die Ausstattung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen und privaten Raum geregelt werden. Dies geschieht zusammen mit dem Thema motorisierter Kraftfahrzeugverkehr. Von dieser Maßnahme profitiert auch der Kraftfahrzeugverkehr.

Kosten: Wird durch die Amtsverwaltung erstellt.

Umsetzung: Umgehend.

Das Handlungsfeld Wegweisung und Beschilderung:

Die vorhandene Beschilderung ist zu ergänzen und zu vervollständigen. Zwecks besserer Orientierung sollten touristische Radrouten geschaffen werden, die mittels Zusatzschildern an der Wegweisung befestigt werden. Auf diese Weise können auch Hinweise für diverse Serviceeinrichtungen (öffentliche Toiletten, Badestrand) mit publik gemacht werden. Von dieser Maßnahme profitiert auch der Fußgängerverkehr.

Kosten: Kostenübernahme durch den LZV.

Umsetzung: Umgehend.

Das Handlungsfeld Werbung und Vermarktung:

Um immer auf der Höhe der Zeit zu sein, was den Radverkehr betrifft, empfiehlt sich die Mitgliedschaft in der kommunalen Arbeitsgemeinschaft „Rad.SH“. Durch diesen Verbund mit anderen Städten, Gemeinden und Landkreisen lassen sich viele Erkenntnisse rund um das Radfahren gewinnen, ohne dass man das Rad ständig neu erfinden muss. Zudem bekommt man über diesen Verbund bessere Informationen zum Thema Zuschüsse. Es empfiehlt sich im Rahmen der regelmäßigen Treffen der insularen Touristiker, das Thema Radverkehr in diesen Sitzungen zu thematisieren, zumal alle Gemeinden der Insel Sylt nun Mitglied bei RAD.SH sind. Von dieser Maßnahme profitieren alle Verkehrsteilnehmer.

Kosten: 500 Euro jährlich.

Umsetzung: List ist bereits seit 2020 Mitglied.

Das Handlungsfeld Service:

Installation einer Fahrradservicestation am Hafen und am Weststrand, um dort sein Rad mit Luft befüllen zu können oder um kleinere Reparaturen selbst vornehmen zu können.

Die Gemeinde List hofft darauf, dass sie von den im Jahr 2021 vom Land Schleswig-Holstein zur Verfügung gestellten 100 Fahrradservicestationen profitieren kann und wird deshalb zwei Stück anfordern.

Kosten: Ab 1.000 Euro oder durch Sponsoring.

Umsetzung: 2021.

Das Handlungsfeld Kontrolle und Fortschreibung:

Die Radverkehrsanlagen sind mindestens einmal vor und nach der Saison zu erkunden und Missstände, wie das Zuwachsen der Radwege durch Sand und Hecken sowie ausgewaschene Rabatten, sind zur Abarbeitung an die zuständige Stelle weiter zu leiten.

Kosten: keine zusätzlichen Kosten.

Umsetzung: Umgehend

Stand: 12. Januar 2021

Martin Seemann