

Exemplarische Gefahrenpunkte im innerstädtischen Radverkehr Osnabrücks – Schnell, sicher und komfortabel durch Osnabrück ?

G 1 Natruper Torwall zwischen Stadthaus und Heger Tor

Gefährliche Radverkehrsführung: Radfahrer/in muss zwei Geradeausfahrspuren des motorisierten Verkehrs kreuzen um stadteinwärts fahren zu können, das Schild zum Einordnen ist nicht überschaubar, i.d.R. ist kein gefahrloses Einordnen des Radfahrers stadteinwärts möglich

Unser Vorschlag: geänderte Verkehrsführung schon ab dem Rissmüllerplatz,
d.h. 1.) nur noch 1 Fahrspur für Rechtsabbieger MIV (Abzweigung Lotter Str.)
2.) für rechtsabbiegende Radfahrer eigene Abbiegerspur
3.) 2 Geradeausfahrspuren für den MIV
4.) durchgehende Geradeausfahrspur für Radfahrer

G2 Natruper Torwall / Abzweigung Dielinger Straße

Fehlende Radverkehrsführung: Radfahrer, die vom Natruper Torwall kommend links in die Dielingerstraße abbiegen möchten, können vom Radweg aus nur den Fußgängerüberweg schiebenderweise nutzen, ein Linksabbiegen für Radfahrer ist nicht vorgesehen, erhöhte Rutschgefahr durch Laub in der Bremszone, keine Aufstellfläche (Wartebereich) vorhanden, dadurch Blockierung der geradeausfahrenden Radfahrer

Unser Vorschlag: 1.) indirektes Linksabbiegen für Radfahrer ermöglichen, "Wartezone" vergrößern, regelmäßige Reinigung der Radwege (OSB)
2.) Linksabbiegerpiktogramm für Radfahrer (Busspur), Aras am Ende der Linksabbiegerspur
3.) Schutzstreifen für linksabbiegende Radfahrer

Ärgernis: Heger Tor/Heger Torwall/Lotterstraße
zu kurze Grünphase für Radfahrer beim Überqueren des Heger Torwalles von 6 sec.,
mitten auf der Kreuzung schaltet die Ampel auf Rot

Unser Vorschlag: Angleichen der Grünphase der querenden Radfahrer an die der Fußgänger

G 3: Lotterstr./Einmündung Bergstraße

Durch Fahrspurreduzierung werden Radfahrer durch MIV und Busse regelmäßig ausgebremst und abgedrängt (ein Grundproblem auch in der Lotter Straße, da es zu viele Engstellen gibt) zu geringer Abstand bei Überholmanövern des MIV und von Bussen

Unser Vorschlag: 1.) Tempo 30 stadtein- und auswärts vom Heger Torwall bis zur Kreuzung Lotter Straße/Am Kirchenkamp
2.) Geradeausfahrspur für Radfahrer mittig zwischen den beiden Fahrspuren des motorisierten Verkehrs im Bereich vor der VHS

G4 Martinstraße: kein Radweg, zu enge Straße, Abzweigung Auguststraße nur über Fußgängerampel möglich (Platzmangel), im Bereich der Martinstraße ist kein Linksabbiegen für Radfahrer, weder direkt noch indirekt, vorgesehen

Unser Vorschlag: 1.) Fahrspurreduzierung von vier auf zwei Fahrspuren
2.) im Innenstadtbereich (z.B. ab Einmündung Rückertstraße) Tempo 30
3.) 1 kombinierte Fahrspur für ÖPNV und Radfahrer
alternativ: Links- und Rechtsabbiegespuren für alle Verkehrsteilnehmer
wenn Tempo 30 !

Ärgernis: Auguststraße und weitere Spielstraßen im Katharinenviertel: zu grobe Pflasterung, die nicht für Radfahrer geeignet ist, Radfahrer dürfen Wege an den Häusern nutzen, Anwohner an den Hauseingängen werden gefährdet

Unser Vorschlag: Fahrspur für Radfahrer in der Fahrbahnmitte

Allg. Gefahrenpunkt für Radfahrer: desolater, zu enger Radfahrstreifen auf dem Wall,
viel zu geringer Abstand zu den parkenden Fahrzeugen

Unser Vorschlag: Einbahnstraßensystem auf dem Wall und dem Ring und zwar im Uhrzeigersinn
1.) zwei Fahrspuren für den MIV
2.) eine Fahrspur ÖPNV
3.) eine Fahrspur für die Radfahrer

G5 Johannistorwall/Ecke Kommenderiestraße – die Osnabrücker Todeskreuzung:

In Richtung Bahnhof fahrende Radfahrer werden von rechtsabbiegenden Fahrzeugen übersehen, weil sie durch die „abseitige“ Radverkehrsführung nicht wahrgenommen werden

Unser Vorschlag: als Sofortmaßnahme... Installation einer induktionsschleifengesteuertes Warnschild für Rechtsabbieger, d.h.sobald sich ein Radfahrer ab einem Abstand von z.B. 150 m Der Kreuzung nähert, soll ein entsprechendes Warnschild aufleuchten
1.) parallele Radwegführung grundsätzlich auf allen Teilen des Walles
In diesem Fall Verschwenken des Radweges ab Arbeitsamt, parallelgeführter Radfahrstreifen, am besten auf der Fahrbahn des Johannistorwalls (alternativ: Schutzstreifen)
2.) Umwidmung der B 68, Durchfahrtsverbote für LKWs über 3,5 to.
4.) Aras vor der Kreuzung, Vorrang für Radfahrer

G6 Kommenderiestraße/Einmündung Rosenplatz: angedeuteter Hochbordradweg, dessen Bordsteine einen zu geringen Kontrast aufweisen = erhöhte Sturzgefahr für Radfahrer, Regresspflicht

Unser Vorschlag: 1.) Entfernen des angedeuteten Hochbordradweges
2.) Installation eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn (alternativ: Schutzstreifen)

G7 Rosenplatz/Einmündung Johannisstraße: kein Linksabbiegen für Radfahrer vorgesehen, Radfahrer müssen sich in den Mischverkehr einordnen

Unser Vorschlag: 1.) Aras an der Kreuzung
2.) indirektes Linksabbiegen für die Fahrradfahrer ermöglichen
3.) Linksabbiegerspur für Radfahrer (Schutzstreifen)

G8: E.M.-Remarque-Ring/Einmündung Nonnenpfad: keine Rechtsabbiegemöglichkeit für die Radfahrer, nur gefährliches Einordnen in den Mischverkehr möglich

Unser Vorschlag: 1.) Rechtsabbiegerspur für Radfahrer (Schutzstreifen)
2.) Aras in der allg. Rechtsabbiegerspur (Vorrang für Radfahrer)

G 9: E.M.Remarque-Ring/Einmündung Hasetorwall: Radfahrer müssen je nach Reaktionsschnelligkeit ein bis zwei Fahrspuren kreuzen

Unser Vorschlag: Gabelung des Radfahrstreifens

Weiterer Gefahrenpunkt: E.M.Remarque-Ring /Abzweigung HansasträÙe: unerlaubter Gegenverkehr auf dem Radweg stadtauswärts

Unser Vorschlag: 1.) Grünphasen für Radfahrer stadteinwärts verlängern
2.) Installation von Noppen (ähnlich wie an der Iburger Straße stadteinwärts)

Für weitere Fragen und einer aktiven Mitarbeit steht der ADFC Osnabrück e.V. gerne und Jederzeit zur Verfügung!