

Wegeerfassung für den ADFC-Fahrradstadtplan 2012

Der ADFC Lübeck will einen Stadtplan für Lübeck (mit Stockelsdorf und Bad Schwartau) herausgeben, auf dem für Radfahrer wichtige Einrichtungen, ein Netz von Wegen, welches Lübeck mit dem Rad erschließt, sowie weitere Freizeitrouten eingezeichnet sind. Die Wege des Netzes sollen dabei nach Qualität und Verkehrsbelastung differenziert dargestellt werden.

Wer dabei mithelfen will, kann sofort mit Hilfe beiliegender Anleitung mit einer Karte und einem Erfassungsbogen anfangen – oder zuvor in den folgenden Absätzen noch etwas über die Ideen dahinter erfahren.

Die für den Fahrradstadtplan notwendige Klassifizierung von Wegen wäre (mit erheblichem Aufwand) anhand messbarer Werte möglich, würde aber selbst dann willkürlich bleiben. Entscheidend ist letztlich nicht, wie viele Fahrzeuge auf einer Straße verkehren oder wie rau die Oberfläche eines Weges objektiv ist, sondern, als wie unangenehm der Verkehr empfunden wird (und wie gefährlich er in der Praxis ist) oder wie gerne jemand auf dem Weg fährt. Daher will der ADFC die Fahrradqualität der Wege von jenen bewerten lassen, die sie befahren.

Die kartographische Grundlage des Fahrradstadtplans werden Daten von OpenStreetMap (OSM) bilden. Dazu wurde bei OSM ein Entwurf für das Netz eingetragen und sollen nun wenigstens die zugehörigen Wege sowie alle straßenbegleitenden Radwege anhand eines bei OSM etablierten Schemas klassifiziert werden. Dazu sind für einen Weg jeweils seine *Oberfläche* und seine *Befahrbarkeit* zu verzeichnen (für Radwege können *Breite* und *Linienführung* hinzukommen). Für den gedruckten Stadtplan wird in einem weiteren Schritt eine Reduktion auf wenige Qualitätsstufen erfolgen. Es sollen also beispielsweise eine gute Kopfsteinpflasterstraße und eine schlechte Asphaltstraße verschieden erfasst werden, aber in der Karte gleichartig erscheinen.

Relativ gut zu erfassen ist die **Oberfläche**. Dies meint die Deckschicht (Asphalt, Pflaster, ...), bei unbefestigten Wegen den Untergrund (Sand, Erde, Gras, ...). Hierbei zählt die auf einem Abschnitt dominierende Oberfläche. Eine Asphaltdecke, unter der wieder Kopfsteinpflaster hervorkommt, wird als Asphalt (wahrscheinlich mit mittelmäßiger Befahrbarkeit) und ein Kopf-

steinpflaster, das an einer Kreuzung von einer asphaltierten Querstraße unterbrochen wird, als Kopfsteinpflaster verzeichnet. Wechsel von einer Oberfläche zu einer anderen sollen jedoch möglichst genau erfasst werden: Das Kopfsteinpflaster am Koberg wird also von der Ampel Große Burgstraße / Große Gröpelgrube bis zur Ampel Breite Straße / Engelsgrube eingetragen.

Schwieriger zu bewerten ist der Zustand eines Weges. Eine vollends befriedigende Lösung scheint hier schwer zu finden, weil die Anforderungen verschiedener Nutzer wesentlich voneinander abweichen. Der Ansatzpunkt ist nun, eben zur Grundlage der Bewertung zu machen, für welche Nutzer (welche Fahrzeuge) ein Weg noch gut geeignet ist, ihn also nach seiner **Befahrbarkeit** zu bewerten. Ein Weg erhält so folglich eine bessere Bewertung, wenn er wie die Wege an der Kanaltrave (mit ihrer schon ein wenig mitgenommenen wassergebundenen Decke) noch halbwegs bequem mit einem Rennrad zu befahren ist, als wenn er wie eine durchschnittliche Kopfsteinpflasterstraße in der Altstadt (mit vielleicht noch ordentlich liegendem, aber nicht sauber verfügtem Pflaster) eher breite Reifen und Federung verlangt.

Breite, Linienführung und **Beleuchtung** sind weniger wichtig und für den Fahrradstadtplan nur bei Radwegen von Interesse. Bei der Breite geht es um Durchschnittswerte für nicht zu kurze Abschnitte (etwa von Querstraße zu Querstraße). Wenn sie denn ermittelt wird, sollte es aber halbwegs genau geschehen. Die Führung der Radwege interessiert vor allem dann, wenn sie besonders ungünstig ist (viele Verschwenkungen etc.). Und Angaben zur Beleuchtung sind besonders abseits der ausgebauten Straßen von Bedeutung.

Wichtiger hingegen ist die subjektive **Verkehrsbelastung**, die in der Karte unabhängig von der Wegequalität dargestellt werden wird.

Und schließlich ist der ADFC auch für Anregungen hinsichtlich der ausgewählten Wege selbst offen. Denn das jetzt vorliegende Netz wurde von wenigen Aktiven entworfen, und weitere Meinungen können helfen, seine Qualität noch zu verbessern. Es gilt, wie bereits angesprochen: Das **Netz** soll die ganze Stadt erschließen und dabei den Blick auf Alternativen zu den Verbindungen, die jeder beim Betrachten eines Stadtplans selbst sofort erkennt, lenken; und die **Freizeitrouten** sollen Empfehlungen für die Fahrt abseits der ausgebauten Straßen darstellen.

Anleitung

In der Karte sind die Wege des Netzes rot und die Freizeitrouten grün hervorgehoben. Straßenbegleitende Radwege sind als dünne blaue Linie neben der Straße eingezeichnet.

Um einen Wegeabschnitt zu erfassen, markieren wir ihn in der Karte und geben ihm eine Nummer. Diese Nummer übertragen wir in den Erfassungsbogen und ergänzen eine kurze Beschreibung, um Unklarheiten zu vermeiden. Die Spalten Verkehr, Oberfläche und Befahrbarkeit füllen wir entsprechend umseitiger Tabelle aus. Bei Radwegen und Einbahnstraßen geben wir auch den Typ an.

Bei Straßen mit Radweg bewerten wir den Radweg, bei Radwegen in beide Richtungen, beide getrennt. Beim Verkehr berücksichtigen wir aber vornehmlich die Belastung durch die Straße.

Bei Bemerkungen können Besonderheiten eingetragen werden. Zum Beispiel bei Radwegen zur Linienführung (Verschwenkungen, Hindernisse, schlechte Einsehbarkeit, ungesichertes Radwegende, fehlende Furtmarkierungen) sowie zur Breite und Beleuchtung oder auch allgemein zu Gefahrenstellen.

Auch kartographische Fehler tragen wir hier ein. Wenn zum Beispiel Radwege fehlen oder Wegeverbindungen nicht stimmen. Diese zeichnen wir auch möglichst nachvollziehbar in die Karte selbst ein.

Wichtig

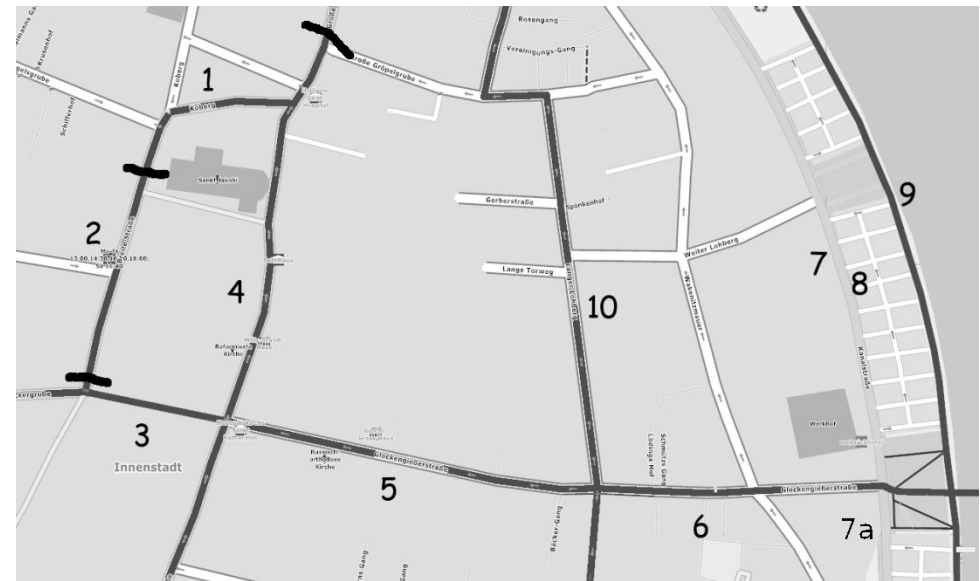
Um die Arbeit zu erleichtern, sind auf den Erfassungsbögen Angaben vorgedruckt. Sie sollten kritisch geprüft werden.

Für eventuelle Rückfragen bitte auf jeder Karte den eigenen Namen und Kontaktinformationen (Telefon, E-Mail, ...) angeben.

Abgegebene Erfassungsbögen sind nur zusammen mit der zugehörigen Karte sinnvoll auswertbar. Daher die Erfassungsbögen mit der Karte sicher zusammenheften oder (zusätzlich) den eigenen Namen auch auf den Erfassungsbögen eintragen, die Bögen durchnummerieren und die Nummern wiederum auf der Karte verzeichnen. Dieses Verfahren erleichtert die Auswertung.

Abgabe

bis zum 16. September 2011 beim
ADFC Lübeck, Fischergrube 92, 23552 Lübeck
Telefon 0451 78363
E-Mail adfc-luebeck@gmx.de



Erfasser ADFC Lübeck, adfc-luebeck@gmx.de		Datum 19.06.2011		Karte Altstadt B		Bogen 2	
Nr.	Weg/Abschnitt	Typ	Verkehr	Oberfläche	Befahrbarkeit	Bemerkungen	
1	Koberg v. Ampel Gr. Gröpelgrube bis Ampel Engelsgrube		o	KO	4		
2	Breite Straße von Engelsgrube bis Beckergrube		o	AS	2		
3	Pfaffenstraße		-	PF	2	Fußgängerzone Radf. frei 19-9 Uhr	
4	Königstraße von Wahmstraße bis Koberg	E	o	AS	1	Einbahnstr. Richtg. Koberg, Breite 3,8m	
5	Glockengießerstr. Königstr. bis Langer Lohberg	ER	-	KO	4	Radfahrstreifen Richtg. Königstraße entgegen der Einbahnstraße	
6	Glockengießerstr. Langer Lohberg bis Kanalstr.		-	KO	5		
7	Kanalstraße Kleine Gröpelgrube bis Glockengießerstraße, Stadtseite	F R	o	PF	2	schmal und dicht an den Hauswänden/Geschäften, Weg fehlt in Karte	
7a	weiter bis Hundestraße	F+R	o	PF	2	wie zuvor	
8	Kanalstraße Wasserseite		o	AS	1	Fahren auf der Fahrbahn	
9	Weg am Kanal Stadtseite	GR	-	WG	3	beleuchtet bis Hüxtertorbrücke; Übergang auf Kanalstraße: Befahrbarkeit schlecht	
10	Langer Lohberg		-	KO	3	Fahrradstraße	

Typ	Zeichen	Beschilderung
Radweg	R	
gemeinsamer Fuß-/Radweg Radweg in beiden Richtungen befahrbar	F+R F+R2	
getrennter Fuß-/Radweg Radweg in beiden Richtungen befahrbar	F R F R2	
anderer Radweg	AR	ohne
Gehweg, Radfahrer frei	GR	mit frei
Radfahrstreifen	RS	und durchgezogene Linie auf der Fahrbahn
Schutzstreifen	SS	gestrichelte Linie auf der Fahrbahn
Einbahnstraße Radverkehr in Gegenrichtung frei	E ER	, an anderer Einfahrt zusätzlich bzw. frei

Kfz-Verkehr	Zeichen	Erläuterung
wenig	-	auch zur Hauptverkehrszeit als ruhig empfunden; weniger als 5.000 Kfz/Tag: Anliegerstraßen, Fleischhauerstraße
mittel	o	als leicht störend empfunden; 5.000 bis 10.000 Kfz/Tag: Holstenstraße, Wallstraße
stark und/oder schnell	+	als laut, unangenehm oder gefährlich empfunden; ab 10.000 Kfz/Tag: Fackenburg Allee, Possehlstraße

Oberfläche	Zeichen	Erläuterung
Asphalt	AS	
Kopfsteinpflaster	KO	Natursteinpflaster, bei dem die Steine nicht abgeflacht und/oder mit großen Fugen (wie an der Obertrave) verlegt sind
anderes Pflaster	PF	Beton- und Klinkerpflaster sowie Natursteinpflaster aus flachen Steinen ohne Fase (mit rechtwinkligen Kanten), die mit sehr schmalen Fugen verlegt sind (wie im neu gestalteten Teil der Schmiedestraße am Klingenberg)
wasser-gebundene Decke	WG	verdichtete Deckschicht aus einer Mischung von Sand mit Split oder feinem Kies wie etwa am Kanal. Sie sind nicht immer klar zu erkennen, da sich durch Abnutzung, Erosion, Pflanzenwuchs und Verschlammung oberflächliche Schichten aus Sand, Split, feinem Kies oder Erde bilden können. Diese sind im allgemeinen aber sehr dünn und ein Fahrrad sinkt anders als bei anstehendem Sand oder aufgeschüttetem Kies nicht tief ein
andere	bitte aus-schreiben	Beton(platten/spuren), Split, Schotter, Sand, (Fein-)Kies, (nackter) Boden/Erde, Gras, Holz, ...

Befahrbarkeit. Die Bewertung orientiert sich daran, womit ein Weg von einem Durchschnittsfahrer bequem und sicher zu befahren ist. Dabei spielt die Erwartung an eine bestimmte Oberfläche (bei Asphalt sind die Ansprüche höher als bei Kopfsteinpflaster) hinein. Die Beispielbewertungen sind nicht verbindlich.

Wert	befahrbar mit	Beispiele
sehr gut (1)	Inlineskates	kaum Unebenheiten, keine beim Fahren wahrnehmbaren Kanten oder Rillen, wie neu asphaltiert: Dorfstraße, Radwege stadteinwärts an der Berliner Straße sowie der Possehlstraße vor dem Buniamshof
gut (2)	Renncrad	etwas abgenutzte Asphaltdecke mit Flecken und Wellen, aber ohne große Schlaglöcher: Mühlenstraße, Radwege entlang des Holstentorplatzes. Eigentlich sehr guter Radweg, der durch schlecht gestaltete Einfahrten zur Berg- und Talfahrt wird: entlang der Geniner Straße von der Siemensstraße bis zum Berliner Platz sauber verlegtes Kopfsteinpflaster aus flachen Steinen: Obertrave, Fleischhauerstraße neuwertige wassergebundene Decke: noch Carlebach-Park
mittel-mäßig (3)	Stadtfahrrad, Kinderwagen	asphaltierte Wege mit Schlaglöchern und Aufbrüchen, die zu umfahren sind: Radwege an der Friedhofsallee gutes Kopfsteinpflaster ohne offene, breite Fugen: Huxstraße, St.-Annen-Straße/Langer Lohberg (bessere Abschnitte) leicht wellige wassergebundene Decke mit kleinen Auswaschungen, meiste Zeit befahrbar: durchschnittlicher Zustand am Elbe-Lübeck-Kanal
schlecht (4)	Auto	sanierungsbedürftige Asphaltdecke: Jürgen-Wullenwever-Straße, Radweg an Schwartauer Allee (stadtauswärts in Höhe des ehem. Schlachthofs) durchschnittliche Lübecker Kopfsteinpflasterstraße: Fischergrube wassergebundene Decke mit erheblichen Auswaschungen, die noch sicher zu befahren ist: entlang des Wesloer Weges
sehr schlecht (5)	Mountainbike	Wege, die nicht mehr sicher befahrbar sind, bei denen man lieber absteigt Kopfsteinpflaster mit breiten Fugen und herauskippenden Steinen: untere Abschnitte von Glockengießersstraße, Mengstraße und Hartengrube Wassergebundene Decken mit tiefen Auswaschungen und losem Kies: Drägerweg in einigen Abschnitten zwischen Absalonshorst und Müggenbusch, Abfahrt zur Wakenitz südlich unterhalb der Wakenitzbrücke in St. Jürgen