

Fahrradstraßen



Abb. 1.: Fahrradstraße in Berlin (Linienstraße) (Foto: Merja Spott)

Einleitung

Förderung und Bündelung des Radverkehrs ohne Infrastrukturaufwand auf vorhandenen Nebenstraßen? Das ist mit dem Instrument der Fahrradstraße unkompliziert auf Basis geltenden Rechts möglich.

Aber wo ist die Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll und notwendig, wo überhaupt möglich? Dieses Papier stellt die vielfältig möglichen Einsatzbereiche vor und informiert über die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Vorteile für den Radverkehr

- Auf Fahrradstraßen sind Radfahrerinnen und Radfahrer bevorzugt, Kfz müssen sich unterordnen.
- Fahrradstraßen sind für den Radverkehr sicher, da hier Kfz nicht oder nur langsam fahren dürfen.
- In Fahrradstraßen werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich unterhalten können.

- Fahrradstraßen sind komfortabel, da der Radverkehr mehr Platz hat als auf einem Radweg.
- Fahrradstraßen erleichtern Radfahrerinnen und Radfahrern die Orientierung, da sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen.
- Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer anerkannt werden und wertgeschätzt werden. Sie haben damit eine motivierende Wirkung.

Gründe für die Einrichtung einer Fahrradstraße

Radverkehrsförderung

Fahrradstraßen erleichtern das Radfahren. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen wird das Fahrrad als ernst zu nehmendes Verkehrsmittel in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückt und die Radlerinnen und Radler fühlen sich durch die Verkehrsplanung berücksichtigt. Fahrradstraßen steigern damit die Attraktivität des Fahrrades als Verkehrsmittel.

Bündelung des Radverkehrs

Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen kann der Radverkehr auf wichtigen Verbindungen gebündelt werden. Dies führt zu einer deutlichen Aufwertung vorhandener Routen.

Kostengünstige Realisierung

Fahrradstraßen können ohne großen Aufwand eingerichtet werden. Es ist lediglich eine Beschilderung mit VZ 244 nötig. Bauliche Änderungen sind im Regelfall nicht nötig, können aber ergänzend sinnvoll sein.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Eröffnung einer Fahrradstraße eignet sich sehr gut, um beispielsweise durch Pressearbeit, Eröffnungsfeiern und Faltblätter über die Regelungen in Fahrradstraßen zu informieren und Werbung für die verstärkte Nutzung des Fahrrades zu machen.

Verkehrssicherheit

Die Führung auf der Fahrbahn und die Möglichkeit der Nutzung der gesamten Fahrbahnbreite für den Radverkehr mindert die Gefährdung für den einzelnen Radfahrenden, weil:

- Radelnde sich sicher gegenseitig überholen können,
- ein größerer Abstand zu parkenden Autos möglich ist,
- weniger Konflikte mit Fußgängern entstehen.

Mehr Radlerinnen und Radler bedeuten mehr Sicherheit.

Was ist eine Fahrradstraße?

- Straßen, die durch Verkehrszeichen 244.1 nach StVO als Fahrradstraße gekennzeichnet sind, dürfen nur von Radfahrenden befahren werden.
- Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist. Sie haben sich dann dem Radverkehr unterzuordnen.
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Dies ist im allgemeinen Straßennetz nur erlaubt, wenn sie den sonstigen Verkehr nicht behindern.
- Auf Fahrradstraßen gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften.
- Es gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 30.
- Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.



Abb.2: Z 244.1
Fahrradstraße



Abb.3: Z 244.2 Ende
der Fahrradstraße



Abb.4: Information per Transparent über die Verkehrsregelung in einer Fahrradstraße in Wernigerode (Foto: Jens Schütte)

Lenkung und Orientierung

Fahrradstraßen machen den Verlauf von Fahrradrouten leichter erkennbar und können die Wegweisung ergänzen. Fahrradstraßen können aber auch unabhängig von Fahrradrouten zur Lenkung des Radverkehrs eingesetzt werden, weil sie von Radlerinnen und Radlern intuitiv als geeignete Wegstrecke wahrgenommen werden.

Dem Radverkehr kann mit Hilfe von Fahrradstraßen ein ganzes Netz bevorzugter Radverkehrsverbindungen angeboten werden. Sie lassen sich gut in Tempo-30-Zonen integrieren.

Aktiv werden: Einrichtung neuer Fahrradstraßen

Grundsätzlich sind **innerorts** insbesondere folgende Einsatzfelder für Fahrradstraßen hervorzuheben:

- Straßen, die von Radverkehr bereits stärker frequentiert, durch Kfz jedoch eher gering belastet sind
- Straßen oder Straßenzüge, in denen vorhandener oder zu erwartender Radverkehr im Rahmen der Planung eines Radverkehrsnetz auf bestimmten Routen gebündelt werden soll
- wichtige Hauptverbindungen des Radverkehrs mit hoher Bedeutung im Radverkehrsnetz, auf denen ein attraktives Angebot geschaffen und sichtbar gemacht werden soll
- Straßen, auf denen parallel zu viel befahrenen Hauptverkehrsachsen ein Angebot für den Radverkehr als Ausweichstrecke geschaffen werden soll. Die Bündelung des Radverkehrs kann hier zusätzlich zu einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs führen, was als Nebeneffekt eine Verkehrsberuhigung mit sich bringt. Dieser Effekt lässt sich durch bauliche Maßnahmen wie Eingengung der Fahrbahn bzw. der Einfahrtsbereiche verstärken.
- Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet werden sollen. Hinsichtlich der rechtlichen Vorgaben kann es der Fall sein, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße, in der Kfz-Verkehr

nur in einer Richtung zugelassen ist, unkomplizierter zu realisieren ist als die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr.

- flächenhaft, verkehrsberuhigte Bereiche, in denen eine wichtige Verbindung für den Radverkehr mit passender Geschwindigkeit geschaffen werden soll



Abb.5: Fahrradstraße in Hamburg, die für Kfz nur in Einbahnrichtung befahrbar ist (Foto: BWVI Hamburg)

Auch **außerorts** kann die Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll sein, zum Beispiel bei mit Kfz nur schwach belasteten Straßen, die ansonsten nur von landwirtschaftlichem Verkehr genutzt werden. Fahrradstraßen können als Teil touristischer Routen durch eine intuitive Erkennbarkeit der Wegführung die Orientierung erleichtern und so die Wegweisung unterstützen. Auch als Bestandteil weiträumiger Verbindungsachsen eignen sich Fahrradstraßen, zum Beispiel wenn ein Netz von Radschnellwegen eingerichtet wird.

Rechtsrahmen

Verkehrsrechtliche Grundlage für die Einrichtung von Fahrradstraßen ist die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO): „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ (VwV StVO 2009)

Auf dieser Grundlage lassen sich Fahrradstraßen zur Radverkehrsförderung auch dann einrichten, wenn der Radverkehr in der potentiellen Fahrradstraßen bis dahin noch nicht die vorherrschende Verkehrsart ist. Nützliche Argumente dabei können das Radverkehrsaufkommen in „Spitzenstunden“ oder die Schulwegsicherung sein.

Vorgehensweise

Ob die in der Straßenverkehrsordnung verankerte Möglichkeit, Fahrradstraßen auszuweisen, vor Ort genutzt wird, hängt vom örtlichen Engagement der beteiligten Ämter und/oder dem Engagement von Bürgern und Verbänden ab. Die Ausweisung einer Straße ist jeweils eine Einzelfallentscheidung. Die Initiative zur Prüfung kann von Mitgliedern örtlicher Initiativen (z.B. Aktive des ADFC), Mitarbeitern der örtlichen Straßenverkehrs- oder Stadtplanungsamts, von Politikern oder anderen interessierten Personen und Behörden ausgehen.

Um eine Fahrradstraße durchzusetzen, empfiehlt sich folgende Vorgehensweise:

- Potentiell geeignete Straßen bzw. Streckenabschnitte auswählen und vorschlagen (etwa im Verlauf von vorhandenen und geplanten Fahrradrouten).
- Die örtlichen Verhältnisse recherchieren oder selbst erfassen (Verkehrsstärken, ruhender Verkehr, Knoten, Einfahrten).
- Bewusstsein für den erzielbaren Nutzen bei Politik, Verwaltung, Presse und Anwohnern schaffen, positive Beispiele aus anderen Orten in der Region aufzeigen und Überzeugungsarbeit leisten.
- Die Strategie festlegen (zum Beispiel zunächst nur vereinzelte Fahrradstraßen vorschlagen oder aber gleich den Anstoß für ein Gesamtkonzept geben).

Der Antrag/Vorschlag kann Verwaltung und Politik direkt übergeben werden, etwa einem entsprechenden Dezernenten, Referenten, Amtsleiter oder Politiker. Die Prüfung und Anordnung obliegt der Straßenverkehrsbehörde.

Umsetzung / Ausführung

Kommt es zur Einrichtung einer Fahrradstraße, gilt es einige wichtige Aspekte zu berücksichtigen.

Ruhender Verkehr: Dem ruhenden Verkehr ist in Fahrradstraßen besondere Aufmerksamkeit sowohl bei der Planung als auch bei der Überwachung zu widmen. Parkende Kfz schränken oft den Fahrbahnraum ein und beeinflussen während der Ein- und Ausparkvorgänge den Fahrkomfort und die Sicherheit der Radfahrenden zum Teil erheblich. Eine Fahrradstraße wird attraktiver je weniger Kfz-Parkflächen im Angebot sind oder je seltener Ein- und Ausparkvorgänge auftreten.

Erkennbarkeit: Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für Ortsfremde eindeutig erkennbar sein. Neben den Verkehrszeichen sollten große und in regelmäßigen Abständen aufgebrachte Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn die Fahrradstraße kennzeichnen.



Abb.6: Piktogramm zur Kenntlichmachung der Fahrradstraße in der Kasernenstraße in Braunschweig (Foto: Sabine Kluth)

Bauliche Gestaltung: Mit Inkrafttreten der VwV-StVO 2009 entfiel die Notwendigkeit von straßenbaulichen Gestaltungselementen. Je nach Gegebenheiten vor Ort können Maßnahmen wie Aufpflasterungen oder Fahrbahnverengungen den Beginn und das Ende aber verdeutlichen. Kreuzen im Verlauf einer Fahrradstraße andere Straßen oder münden in sie ein, dann sollte im Bereich der Einmündung die Fläche für den zugelassenen ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr möglichst gering bemessen werden. Alte Bordsteinradwege sollten zurückgebaut werden.

Grundsätzlich gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln. An Kreuzungen kann für eine Fahrradstraße, wo dies gewollt ist, auch Vorfahrt angeordnet werden. Ob dies sinnvoll ist, hängt davon ab, ob die Strecke auch für den Kfz-Durchgangsverkehr attraktiv ist und so unerwünschter Schleichverkehr angezogen werden könnte und ob Gefahren durch häufige Missachtung dieser Vorfahrtsregelung zu erwarten sind.

Öffentlichkeitsarbeit: Der Erfolg einer Fahrradstraße steigt, wenn ihre Einführung von einer Öffentlichkeitskampagne begleitet wird. Es ist zu empfehlen, Faltblätter und Informationsmaterialien an die Anwohner, Anlieger und Nutzer der Straße zu verteilen, um die Regeln der StVO zu Fahrradstraßen bekannter zu machen und ihre Akzeptanz zu erhöhen. Auch Plakate oder Informationstafeln am Anfang oder Ende einer Fahrradstraße sind hier nützlich. Die Einweihung einer Fahrradstraße bietet sich zudem als Anlass für ein Bürger- oder Straßenfest an.



Der ADFC informiert

Die Regeln*:

- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren
- Kfz dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist
- Maximal: Tempo 30 km/h, wenn nötig müssen Kfz langsamer fahren
- Es gelten die allgemeinen Regeln der Vorfahrt

*STVO 2009



Eulenstraße 5, 38114 Braunschweig
Tel. 0531 / 5 29 66, www.adfc-braunschweig.de

Abb.7: Plakataktion des ADFC Braunschweig in Fahrradstraßen (Bild: ADFC Braunschweig)

Gute Beispiele und Links

- Braunschweig:
<http://www.adfc-braunschweig.de/sicherheit-verkehr/themen/fahrradstrassen.html>
http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/fahrradstrassen.html
- Baden-Württemberg:
[http://www.adfc-bw.de/lv_startseite/news-darstellung/?tx_ttnews\[tt_news\]=1641&tx_ttnews\[backPid\]=348&cHash=915e66ebb1](http://www.adfc-bw.de/lv_startseite/news-darstellung/?tx_ttnews[tt_news]=1641&tx_ttnews[backPid]=348&cHash=915e66ebb1)
- Kiel:
<http://www.kiel.de/leben/verkehr/radverkehr/index.php>
- Allgemeine Links:
http://fahrrad.wikia.com/wiki/Liste_der_Fahrradstra%C3%9Fen_in_Deutschland
<http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradstra%C3%9Fe>

Literatur

- Straßenverkehrsordnung, <http://bundesrecht.juris.de/stvo/index.html>
- Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), 2009, http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm#ivz1
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010, Forschungsgemeinschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln, <http://www.adfc.de/Verkehr--Recht/Recht/StVO--Co/ERA/Empfehlungen-fuer-Radverkehrsanlagen>
- <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/literaturdatenbank/> > Suchbegriff: Fahrradstraße
- Broschüre Fahrradstraßen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen, 1999, <http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content/lang,1/oid,2840/ticket,guest>