INFRASTRUKTUR / **NETZPLANUNG UND VERKNÜPFUNGEN**

RADFAHRER und FUSSGÄNGER

Überblick

Radfahrer und Fußgänger können unter bestimmten Bedingungen Flächen gut gemeinsam nutzen. Ihre Geschwindigkeiten sind nicht so unterschiedlich und die Radfahrer passen ihr Verhalten hohem Fußgängeraufkommen an. In autofreien Zonen sollte das Radfahren grundsätzlich erlaubt sein. Meistens sind entsprechende Flächen gut gemeinsam nutzbar, jedoch sollte bei hohen Fußgängerzahlen eine räumliche Trennung bevorzugt werden. Die Vorteile für Radfahrer sind Abkürzungen und komfortabler Zugang zu Zielen in diesem Bereich. Auf engen Straßen können nebeneinander liegende oder von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzte Wege eine sichere und bequeme Lösung sein.

Hintergrund und Ziele

Funktion

Die Erlaubnis für Radfahrer, autofreie Zonen mit Fußgängern gemeinsam zu nutzen, vermeidet Umwege (Direktheit des Radverkehrsnetzes) und macht bestimmte Ziele für Radfahrer leichter erreichbar (Zusammenhang des Radverkehrsnetzes). Ist der Platz entlang von Straßenabschnitten begrenzt, kann die gemeinsame Nutzung für beide die Sicherheit und die Bequemlichkeit erhöhen.

Anwendungsbereich

Außerhalb von Ortschaften gibt es nur wenige Fußgänger und meistens keine Bürgersteige. Wenn es einen abgetrennten Fahrradweg gibt, wird dieser gern von den Fußgängern genutzt. Da die Anzahl der Fußgänger gering ist, verursacht dies kaum Probleme.

Innerhalb von **Ortschaften** ist die Fußgängerdichte viel höher. Fußgänger gehen normalerweise auf einem Netzwerk von Gehwegen und Überquerungen, die vom Straßenverkehr einschließlich Radfahrern getrennt sind. Es gibt jedoch zwei Situationen, in denen die gemeinsame Nutzung mit Radfahrern in Betracht gezogen werden muss.

- Radfahrern den Zugang zu **autofreien Zonen** (meist Fußgängerzonen) zu erlauben, hilft ihnen, Umwege zu vermeiden und bietet ihnen einen leichten Zugang zu innerstädtischen Zielen in dem Gebiet.
- Ist der **Platz begrenzt**, sind vollständig voneinander getrennte Einrichtungen für Radfahrer und Fußgänger unter Umständen nicht möglich, wenn die Abmessungen für eine Qualitätsplanung beachtet werden. Die gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger ist möglicherweise die bestmögliche Option. Das durch die Vermischung von Radfahrern und Fußgängern entstehende Sicherheitsrisiko ist viel geringer als das Risiko einer Vermischung einer der beiden Gruppen mit motorisierten Fahrzeugen.

Ist die Fußgängerdichte jedoch zu hoch, wird die gemeinsame Nutzung auch für Radfahrer ineffektiv. Es wird grundsätzlich empfohlen, eine gemeinsame Nutzung nur in Betracht zu ziehen, wenn die Werte **nicht über 200 Fußgängern pro Stunde pro Meter verfügbarer Profilbreite** liegen. Für Werte darunter sind verschiedene Planungslösungen möglich (siehe unten).

Autofreie Zone in Gent, mit Zugang für Radfahrer (Bildquelle: T. Asperges)

Realisierung

Definition

Es gibt zwei Fälle, in denen Radfahrer und Fußgänger eine Fläche gemeinsam nutzen.

- **Radfahrer haben Zugang zu autofreien Zonen**. Dies erfordert in der Regel nur eine zusätzliche Beschilderung, die Radfahrer von der für Fahrzeuge geltenden Beschränkung ausnimmt. Bei höherer Dichte sollte eine optisch oder baulich gestaltete räumliche Trennung hergestellt werden.
- **Nebeneinander liegende oder von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzte Wege**. In vielen Ländern (wenn auch nicht in allen) haben diese Lösungen einen rechtlichen Status und eine entsprechende Beschilderung (siehe unten). Bei nebeneinander liegenden Wegen sind die Verkehrswege für Radfahrer und Fußgänger zwar voneinander getrennt, liegen jedoch direkt nebeneinander. Bei gemeinsam genutzten Wegen vermischen sich Radfahrer und Fußgänger auf dem gleichen Verkehrsweg.

Radfahren in autofreien Zonen

Die meisten Städte haben heute eine oder mehrere, kleine oder ausgedehnte **autofreie Zonen**. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Einkaufsstraßen im **historischen Zentrum der Stadt** oder in **Nebenzentren**. Motorisierter Verkehr ist verboten, um Gefahren, Lärm und Umweltverschmutzung zu verringern und den öffentlichen Raum aufzuwerten. Das allgemeine Ziel ist es, eine angenehme Einkaufsatmosphäre zu schaffen und die vorhandenen historischen, ästhetischen und kulturellen Werte hervorzuheben. Dadurch werden autofreie Zonen sowohl für Anwohner als auch für Touristen zu symbolischen städtischen Wahrzeichen.

Meistens sind diese Zonen als Fußgängerzone definiert. Es gibt normalerweise Zeitfenster, in denen Anlieger und Lieferverkehr zugelassen sind. Aus mehreren Gründen wird **grundsätzlich empfohlen, Radfahrern den Zugang zu autofreien Zonen jederzeit zu erlauben**.

- **Radfahrer sind nicht Ziel des Verkehrsverbots.** Ziel der autofreien Zone ist es, die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu beseitigen. Es ergibt keinen Sinn, Radfahrern, die nur wenig oder gar kein Ärgernis verursachen, die Zufahrt zu verbieten.
- Für **Durchgangsfahrradverkehr** sind autofreie Zonen häufig eine **direkte, sichere und attraktive Abkürzung**. Wird Radfahrern die Durchfahrt verboten, so wird die autofreie Zone tatsächlich zu einem Radfahrhindernis. Der Radfahrer wird gezwungen, Routen zu folgen, die um die Zone herum führen und oft über viel befahrene und gefährliche Straßen verlaufen. Alternativ könnte der Radfahrer absteigen und durch die Zone hindurch gehen. In jedem Fall nehmen Reiseweg und -dauer zu und das Netz wird weniger direkt und attraktiv. In der Praxis fahren viele Radfahrer trotz eines Verbotes durch die Zone hindurch, wenn sie das Gefühl haben, dass dies die sicherste und bequemste Route ist.
- Für den **Fahrradverkehr zu einem bestimmten Ziel** bieten autofreie Zonen einen **sicheren, direkten und bequemen Zugang zu Bestimmungsorten**. In Innenstädten sind oft viele kommerzielle, kulturelle und soziale Einrichtungen konzentriert, die leicht mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Radfahrer müssen in der Lage sein, diesen so nah wie

möglich zu kommen: Sie gewinnen Zeit, können sicherer in der Nähe parken und sie können bequem Gegenstände transportieren. Werden Radfahrer dazu gezwungen, abzusteigen oder gar ihr Fahrrad am Rand der autofreien Zone abzustellen, so verringert dies Direktheit und Komfort des Fahrradnetzes. Befindet sich ein Parkplatz oder Parkhaus gleich in der Nähe der Einkaufszone, wird die Nutzung eines Autos möglicherweise zur attraktiveren Alternative.

Die Vorteile für Radfahrer sind zwar klar, sie müssen aber gegen mögliche Beeinträchtigungen für Fußgänger abgewogen werden. Wenn sich Radfahrer mit Fußgängern vermischen, kann der Radfahrer, der schneller ist und eine potenzielle Gefahrenquelle darstellt, die Fußgänger möglicherweise überraschen und so zur Belastung werden. Jüngere empirische Studien[1] haben jedoch gezeigt, dass **Radfahrer und Fußgänger sich grundsätzlich gut vermischen** und dass die Befürchtungen von Beeinträchtigungen der Fußgänger oft unbegründet und übertrieben sind.

- Sobald sie sich an deren Anwesenheit gewöhnt haben, ist **fast kein Fußgänger** über Radfahrer in autofreien Zonen **beunruhigt**. Oft zeigen Fußgänger eine anfängliche Abneigung, wenn die neue Maßnahme angekündigt und erstmalig eingeführt wird. Diese löst sich aber gewöhnlich im Laufe eines Jahres auf.
- Empirische Studien zeigen, dass **Radfahrer dazu neigen, ihr Verhalten anzupassen**. Auch wurde beobachtet, dass Fußgänger durch Radfahrer weniger behindert werden als umgekehrt: Es sind die Radfahrer, die flexibel sein müssen. Radfahrer verringern ihre Geschwindigkeit und versuchen bei hoher Fußgängerdichte ein Zusammentreffen auf andere Weise zu verhindern. Erhebungen zeigen, dass sie sich unvorhersehbarer Bewegungen, insbesondere bei unbeaufsichtigten kleinen Kindern, sehr bewusst sind. Ängste vor einem allgemein rücksichtlosen Verhalten der Radfahrer sind unbegründet.
- Dies erklärt, warum, **Unfälle** zwischen Radfahrern und Fußgängern in autofreien Zonen **extrem selten** vorkommen und - wie Studien gezeigt haben - so gut wie nie ernste Folgen haben.
- In der Praxis **reguliert sich der Fahrradverkehr in hohem Maße selbst**. Macht die Fußgängerdichte das Radfahren zu schwierig, benutzen Radfahrer alternative Routen. Die Angst, dass Fußgänger von der Masse an Radfahrern bedrängt werden könnten, ist ebenfalls unbegründet.

Rechtlich kann Radfahrern die Zufahrt einfach durch das Anbringen **eines die Radfahrer** von der Beschränkung **ausnehmenden Zeichens** gewährt werden, so wie auch Anlieger und Lieferverkehr ausgenommen werden können. In den meisten Ländern **müssen Radfahrer den Fußgängern in autofreien Zonen Vorrang gewähren**. Der Status der Zone ist darum für alle Nutzer rechtlich eindeutig. Dennoch kommt möglicherweise eine zusätzliche Beschilderung in Betracht, um die Radfahrer zu animieren, optisch gestaltete sich wie Gäste zu verhalten. In einigen Ländern, wie z. B Frankreich, ist die Zufahrt zu autofreien Zonen für Radfahrer die Standardoption, es sei denn, es gibt hinreichend begründete Gegenargumente. Radfahrer müssen mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Zusätzlich zur Beschilderung werden **geeignete, der Fußgängerdichte angemessene Gestaltungslösungen** empfohlen. Die Fußgängerdichte ist leicht zu bestimmen: Es ist die Kombination aus Fußgängeraufkommen und Profilbreite, die durch die Anzahl Fußgänger pro verfügbarem Meter ausgedrückt wird. Dies ist erwiesenermaßen der beste Indikator für das Maß, in dem Radfahrer und Fußgänger einen Raum gemeinsam nutzen können.

- Bei niedriger Fußgängerdichte ist eine **vollständige gemeinsame Nutzung** sehr gut möglich. Fußgänger und Radfahrer vermischen sich ohne Einschränkungen und können sich in alle Richtungen frei bewegen.
- Bei höherer Fußgängerdichte wird eine optisch gestaltete **Trennung** empfohlen. Dies meint **keine rechtliche Trennung**: Es ist den Radfahrern gesetzlich erlaubt, die gesamte Breite der Zone zu nutzen. Das Ziel ist eher ein psychologisches. Ein erkennbarer Radweg in der Mitte ermutigt sowohl Fußgänger als auch Radfahrer, in dem für sie vorgesehenen Raum zu bleiben. Dadurch behindern sie einander weniger und das Kollisionsrisiko wird

[1] Fietsberaadpublicatie nr.8, 2005: *Fietsers in voetgangersgebieden: feiten en richtlijnen* (NL), quantitative empirische Beobachtung; TRL Report 583, 2003: *Cycling in Vehicle Restricted Areas (Radfahren in für Fahrzeuge verbotenen Bereichen)* (Großbritannien), quantitative empirische Beobachtung und Verhaltensstudie von Fußgängern und Radfahrern.

verringert. Radfahrer werden auch von Eingängen, aus denen Fußgänger heraustreten könnten, ferngehalten. Gleichzeitig dient die Maßnahme der Orientierung und macht den Fluss der Verkehrsteilnehmerströme insgesamt effektiver. Ihr Nachteil ist, dass Bewegungsräume voneinander getrennt und die Bewegungen beider Verkehrsteilnehmer eingeschränkt werden.

Die niederländische Empfehlung schlägt auf Basis empirischer Forschung die folgenden Grenzindikatoren vor.

Fußgänger pro Stunde pro Meter der verfügbaren Profilbreite	Empfohlene Gestaltungslösung
< 100	Vollständige gemeinsame Nutzung
100 – 160	Nur visuelle Trennung
160 - 200	Visuelle und Niveautrennung
> 200	Keine gemeinsame Nutzung möglich

Folgende Planungsempfehlungen sollten berücksichtigt werden.

- Stellen Sie bei einer **visuellen Trennung** sicher, dass der Radfahrbereich **durchgehend und leicht zu erkennen** ist. Normalerweise ist eine einfache Markierung ausreichend, zum Beispiel mit Fahrradsymbolen und Pfeilen[2]. Der Weg kann durch „Straßenmöblierung" noch betont werden.
- Wird eine **Niveautrennung** vorgenommen, sollte der getrennte Radfahrbereich **„weich" in die räumliche Straßengestaltung integriert** sein. Die Grenzen beider Zonen sollten sanft abfallen und ineinander übergehen, wobei verschiedene Materialien und Farben verwendet werden. Zusätzlich können Fahrradsymbole angebracht werden. Ist die Trennung zu „hart" (zu hoch, eine vertikale Abtrennung, Bepflanzung), wird das Verlassen und Befahren für Radfahrer unbequem und Fußgänger könnten darüber stolpern.

Bei der Entscheidung sollten Sie auch die folgenden Punkte beachten.

- Berücksichtigen Sie bei der Bestimmung der Fußgängerdichte den **tatsächlich zur Verfügung stehenden Raum**: Straßencafés, Fahrradständer oder andere städtische Straßenausstattung verringern die zur Verfügung stehende Breite.
- Berücksichtigen Sie **Veränderungen in der Fußgängerdichte**. An belebten Einkaufstagen, wie zum Beispiel an Samstagen oder bei Late Night-Shopping-Abenden kann Radfahren unmöglich sein. Dies ist aber kein Grund, das Radfahren auch für den Rest der Woche zu verbieten. Wenn nötig, kann das Radfahren während solcher begrenzten Zeitfenster verboten werden.
- **Ziehen Sie ein Radfahrverbot nur ausnahmsweise in Betracht**. Ein grundsätzliches Radfahrverbot ist schwierig durchzusetzen, insbesondere dann, wenn es dem spontanen Verhalten widerspricht. Es sollte nur in Betracht gezogen werden, wenn und wo Radfahren eine deutliche Gefahr darstellt und eine hochwertige alternative Route zur Verfügung steht. Einige Behörden möchten das Radfahren möglicherweise aus Sicherheitsgründen verbieten, selbst wenn Radfahren noch möglich ist und es keine vernünftige Alternative gibt. Radfahrer werden solche Verbote unlogisch finden und sich nicht daran halten. Auf diese Weise werden Fußgänger noch mehr erschreckt und zu Recht verärgert sein.
- **In ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen haben entgegengesetzte Bedürfnisse**. Für Rollstuhlfahrer stellen Höhenunterschiede Hindernisse dar, für sehbehinderte Menschen sind sie jedoch eine Hilfe, um sich zu orientieren und sich von Radfahrern fernzuhalten.
- **Vermeiden Sie rechtlich getrennte Räume.** Das Markieren eines formalen Fahrradstreifens oder der Bau eines Fahrradwegs mag für Radfahrer attraktiv erscheinen: Sie können einen ihnen vorbehaltenen Raum beanspruchen und schneller fahren. Aus den

[2] Zu vorgeschlagenen Radfahrbereichen, siehe Informationsblatt FAHRRADSTREIFEN.

gleichen Gründen erhöht sich jedoch auch das Risiko, mit schlendernden Fußgängern zu kollidieren. Außerdem provoziert dies die gegenseitige Intoleranz zwischen den Nutzern, die beide ihre Territorien beanspruchen. So leidet am Ende nur die Aufenthaltsqualität der autofreien Zone.

- **Sorgen Sie** in autofreien Zonen **auch für Fahrradabstellplätze**, sofern dort das Radfahren erlaubt ist.

Radfahren in autofreien Zonen, ohne und mit visueller Trennung (Bildquelle: P. Kroeze)
Nebeneinander liegende oder gemeinsam genutzte Fahrrad- und Fußgängerbereiche

In vielen städtischen Straßen **ist der Raum begrenzt** und eine optimale Lösung für alle **konkurrierenden Raumansprüche** ist nicht möglich**.** Ein erster Ansatz sollte der Versuch sein, Raum dadurch frei zu machen, dass die Raumansprüche des motorisierten Verkehrs reduziert werden: Umleitung des Kraftverkehrs, Entfernen einer Fahrbahn, Entfernen eines Parkstreifens, verkehrsberuhigende Maßnahmen, um Mischverkehr besser zu ermöglichen. Ein anderer Ansatz für Radfahrer besteht in der Anlage einer alternativen Fahrradroute. Entstehen dadurch jedoch erhebliche Umwege, werden Radfahrer weiterhin die enge Straße benutzen.

Sind keine Alternativen möglich, werden Verkehrsplaner versuchen, den Raumansprüchen aller auf die eine oder andere Weise gerecht zu werden. Sie machen möglicherweise Kompromisse hinsichtlich der Qualität und bieten **minderwertige Einrichtungen für Radfahrer und Fußgänger:** Fahrradwege, Fahrradstreifen und Bürgersteige für Fußgänger, die schlicht zu eng sind, um sicher oder bequem zu sein. Wenn Radfahrer sich gefährdet fühlen oder im Autoverkehr feststecken, wechseln manche von ihnen auf den Bürgersteig: Das ist grundsätzlich rechtswidrig und aufgrund der Höhe der Bürgersteigkanten auch unbequem. Für Radfahrer ist ein vorgeschlagener Fahrradbereich auf der Straße eine Alternative. Dies ist jedoch nicht unbedingt die attraktivste Lösung, insbesondere für unerfahrene Nutzer.

Angesichts dieser Einschränkungen kommen möglicherweise **nebeneinander liegende oder gemeinsam nutzbare Einrichtungen für Radfahrer und Fußgänger** in Betracht.

- Das Zusammenlegen der Fußgänger- und Fahrradbereiche erfordert **weniger Platz**. Die Breite kann für beide sicher reduziert werden, weil der Geschwindigkeitsunterschied weniger wichtig ist. Sowohl Radfahrer als auch Fußgänger sind sicher vom motorisierten Verkehr getrennt. Im Notfall können sie relativ gefahrlos vorübergehend auf den Bereich des anderen ausweichen. Sie haben eine bessere Raum- und Sicherheitswahrnehmung als auf getrennten Bereichen und Bürgersteigen der gleichen Breite.

- Ein zusätzlicher Vorteil ist, dass Radfahrer und Fußgänger **durch einen Parkstreifen von der Fahrbahn getrennt** werden können. Auf diese Weise ist das Risiko mit sich öffnenden Türen zu kollidieren geringer. Wie bei allen Fahrradwegen sollte der Parkstreifen vor einer Kreuzung abgeschnitten werden und der Fahrrad- und Fußgängerweg sollte zur Fahrbahn hin verlaufen.[3]

[3] Siehe Informationsblatt KREUZUNGEN

- Ein Nachteil ist, dass **Fußgänger sich möglicherweise widersetzen**. Sie haben vielleicht das Gefühl, dass ihnen Raum weggenommen wurde, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren sollten und dass eher der Raum der Kraftfahrer beschnitten werden sollte.

Ist genug Platz vorhanden, **werden physisch getrennte, nebeneinander liegende Wege bevorzugt**. Dies ist für alle am bequemsten und sichersten, insbesondere in Gegenwart von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.[4] Hier sind einige Empfehlungen.

- Verwenden Sie die gesetzlich vorgeschriebene **Beschilderung**. Möglicherweise schreibt eine Vorschrift die Art der physischen Trennung vor, z. B. eine weiße Linie als Markierung oder einen Höhenunterschied.
- Stellen Sie eine **physische Trennung** zwischen Fahrrad- und Fußgängerbereich her. Hier gibt es verschiedene Möglichkeiten: ein schmaler Rand, eine geringer Höhenunterschied (ein oder zwei Zentimeter), eine abgesenkte Bordsteinkante oder Linienmarkierungen oder eine Kombination aus den genannten Möglichkeiten. Die Unterscheidung kann auch einfach auf einen Materialunterschied beschränkt sein.
- Sehen Sie ggf. **niedrige und kurze Mauerstücke oder Geländer vor**. Diese können an Stellen hilfreich sein, an denen ein größeres Konfliktpotenzial besteht, z. B. an Schuleingängen oder anderen Orten, wo eine große Anzahl Menschen gleichzeitig hineingehen oder herauskommen. Mauern und Geländer sollten auf kurze Abschnitte beschränkt sein, da die Menschen sonst auf einer Seite festgehalten und dadurch gezwungen werden, Umwege zu machen. Auch müssen sie so niedrig wie möglich gehalten werden (unter 1,2 m), um das Risiko einer Kollision mit den Fahrradlenkern zu verringern und die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Hecken werden nicht empfohlen, da diese mehr Platz und Pflege benötigen.
- Für nebeneinander liegende Wege wird **eine Breite von 4 m** empfohlen, als Untergrenze mindestens 3 m. Im Falle vertikal verlaufender Kanten (Abstand von Mauern, geparkten Autos) muss zusätzliche Breite (0,25 m) zur Verfügung gestellt werden.

Ist nicht genug Platz für nebeneinander liegende Wege vorhanden, ziehen Sie **gemeinsam genutzte** Einrichtungen in Erwägung.

- Bringen Sie die erforderliche **Beschilderung** an, und beachten Sie die für gemeinsam genutzte Bereiche geltenden Bestimmungen.
- Streben Sie eine empfohlene **Breite von 3 m** mit einer Mindestbreite von 2 m an.

Beide Lösungen sind für **Routen durch Parks und Grünanlagen** geeignet. Ohne Durchgangsrouten für Radfahrer können Grünanlagen und Grünbereiche im Radwegnetz auch zu Hindernissen werden. Fahrradverbindungen durch Parks sind sehr attraktiv, sowohl als Abkürzungen als auch als sichere Routen abseits des Kraftverkehrs, und sie sind grundsätzlich eine angenehme Erfahrung. Sie können in die Gestaltung neuer Grünflächen eingebunden oder auf bereits bestehenden Grünwegen geschaffen werden.

- Die attraktivste und am wenigsten einschränkende Option ist **die gemeinsame Nutzung bereits bestehender Wege**. Wenn die Fußgängerströme grundsätzlich gering sind, kann dies recht einfach durch eine vertikale Beschilderung und einige ergänzende Bodenmarkierungen umgesetzt werden. Wenn der Platz es erlaubt, kann eine physische Trennung vorgenommen werden. Dies passt aber möglicherweise nicht so gut zur Gestaltung des Parks oder der Grünfläche.
- Auf viel genutzten Hauptradfahrverbindungen werden **eigenständige Radwege** empfohlen, die nur den Radfahrern vorbehalten sind. Parallele Fußgängerrouten sollten bereits existieren oder geschaffen werden, da sich die Fußgänger ansonsten eingeschränkt fühlen oder dennoch auf dem Radweg gehen. In bestehenden Parks und Grünbereichen werden Fußgänger nicht einfach akzeptieren, dass ein Teil des Platzes, der bis dahin ihnen allein vorbehalten war, für Radfahrer weggenommen wird.

[4] Planungsempfehlungen für nebeneinander liegende und gemeinsam genutzte Einrichtungen sind hauptsächlich von den britischen Leitlinien abgeleitet.

Beschilderung für nebeneinander liegende und gemeinsam genutzte Fußgänger- und Fahrradwege (oben Großbritannien, unten Belgien)

Gemeinsam genutzte Fahrrad- und Fußgängerroute durch Kensington Gardens (Bildquelle: St. Albans Cycle Campaign)

Neben Fußgängerwegen verlaufende Fahrradstreifen (Bildquelle: T.Asperges und F. Boschetti)

Weitere Aspekte

Stärken

- Die Erlaubnis zum Radfahren in autofreien Zonen verbessert in großem Maße die Qualität des Fahrradnetzes: verbesserte direkte Verbindungen (Direktheit), abseits des motorisierten Verkehrs (Sicherheit), leichterer Zugang zu Zielen (Zusammenhang), angenehme Umgebung (Attraktivität).
- Die Mischung von Radfahrern und Fußgängern auf nebeneinander liegenden und gemeinsam genutzten Einrichtungen kann für Radfahrer sicherer und attraktiver sein auf Straßen, die für vollständige Fahrradstreifen oder -wege zu eng sind.
- Die Erlaubnis zum Radfahren in autofreien Zonen kann meist ganz einfach durch entsprechende Beschilderung und Markierungen umgesetzt werden.

Schwächen

- Fußgänger ärgern sich möglicherweise anfangs über die gemeinsame Nutzung mit Radfahrern. Unter Umständen sind Werben für Verständnis sowie eine Testphase erforderlich, um sie zu überzeugen.
- Die Mischung von Radfahrern und Fußgängern kann von sehbehinderten Menschen (gemeinsame Nutzung) bzw. in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (physisch voneinander getrennte Wege) als Ärgernis empfunden werden.
- Radfahren in sehr belebten autofreien Zonen erfordert eine in die Straßengestaltung integrierte physische Trennung.

Alternative Optionen

- Das Radfahren in autofreien Zonen kann nur dann vermieden werden, wenn es hochwertige alternative Routen gibt Verbote alleine verhindern es nicht.
- Die Mischung von Radfahrern und Fußgängern auf den „Nebenanlagen" enger Straßen kann dadurch vermieden werden, dass die Platzansprüche des motorisierten Verkehrs reduziert werden.

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses Merkblattes liegt bei den AutorInnen. Es gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wieder. Die Europäische Kommission übernimmt keine Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

Danksagung

Dieses „Merkblatt zur Realisierung" wurde mit finanzieller Unterstützung des Programms Intelligente Energie – Europa erstellt.
Wir danken außerdem der Accell Group für ihren finanziellen Beitrag zur Übersetzung des Dokuments vom Englischen ins Deutsche.