

INFRASTRUKTUR / **NETZANBINDUNGEN**

FAHRRADSTRASSEN

Überblick

Eine Fahrradstraße ist eine Straße, die so angelegt wurde, dass Radfahrer das Bild dominieren und motorisierter Verkehr als Gast toleriert wird. Sie gleichen Fahrradwegen über die gesamte Straßenbreite, auf denen motorisierter Verkehr zugelassen ist. Im rechtlichen Sinn ist eine Fahrradstraße eine Straße mit Mischverkehr. Eine Fahrradstraße kann für Hauptradfahrstrecken auf Erschließungsstraßen in Erwägung gezogen werden.

Hintergrund und Ziele

Funktion

Eine Fahrradstraße ist eine hochwertige Radfahrverbindung, die auch mit geringer Dichte von motorisiertem Verkehr genutzt wird. Sie kann für eine Hauptstrecke in Erwägung gezogen werden, die auf Erschließungsstraßen durch ein Wohngebiet führt.

Anwendungsbereich

Innerhalb von Ortschaften sollten Fahrradstraßen nur für Hauptradfahrstrecken (mehr als 2.000 Radfahrer/Tag) und mit niedrigen Verkehrsgeschwindigkeiten (weniger als 30 km/h) in Erwägung gezogen werden. Außerhalb von Ortschaften können sie bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h in Erwägung gezogen werden, aber nur bei einer relativ niedrigen Verkehrsdichte (weniger als 500 Fahrzeuge/Tag).

Auf einer Fahrradstraße sollten Radfahrer das Straßenbild und den Verkehr deutlich dominieren. Die Faustregel lautet, dass die Straße von mindestens doppelt so vielen Rad- wie Autofahrern befahren werden sollte.

Realisierung

Definition

Eine Fahrradstraße ist rechtlich gesehen eine öffentliche Straße mit Mischverkehr. Bei ihrer Gestaltung werden aber Radfahrer begünstigt, sodass sie als funktionelle Hauptradfahrstrecke attraktiv wird. Der motorisierte Verkehr kann die Straße nach wie vor befahren, aber die Gestaltung macht es deutlich, dass Kraftfahrzeuge auf einer Straße, die schwerpunktmäßig eine Radfahrstrecke ist, als Gäste angesehen werden. Um die Attraktivität der Fahrradstraße zu steigern, sollte es sich um eine Vorfahrtsstraße handeln (dies ist allerdings im Allgemeinen auf Erschließungsstraßen nicht möglich).

In Deutschland wurden Fahrradstraßen 1997 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen: der motorisierte Verkehr muss bei weniger als 3.000 Fahrzeugen/Tag liegen, ein Vorfahrtsrecht ist möglich und der Platz für den motorisierten Verkehr an Zu- und Ausfahrten muss auf ein Minimum reduziert sein¹.



Fahrradstraßenbeschilderung, wie sie in den Niederlanden eingesetzt wird (Bildquelle: P. Kroeze)

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – 1995: *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* ERA 95

Grundlegende Planungsempfehlungen

Fahrradstraßen sollten, definitionsgemäß, den visuellen Eindruck erzeugen, dass sie primär für Radfahrer bestimmt sind. Sie stellen entweder **einen Fahrradweg dar**, ohne dass sie tatsächlich ein Fahrradweg sind, oder es wurde vorgeschlagenen Fahrradbereichen auf der Straße **ein großzügiger Teil der Fahrbahnoberfläche zugewiesen**. Dies sind einige allgemein empfohlene Grundsätze:

- Festlegen einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h – dies ist eine grundlegende Voraussetzung.
- Einrichten der Vorfahrt für Fahrradstraßen an Kreuzungen
- Einsatz geschlossener Fahrbahnbeläge, vorzugsweise Asphalt, für den Komfort
- Vorzugsweise Einsatz farbiger Fahrbahnbeläge in der üblichen Farbgebung von Fahrradwegen
- Anlegen ebener Übergänge zwischen Fahrradstreifen und anderen Teilen der Fahrbahn
- Anlegen einer Form der physischen Wegführung an Punkten der Streckenwahl zur Verständlichkeit und zum Komfort
- Minimieren der Beeinträchtigung durch geparkte Fahrzeuge, zum Komfort und zur Sicherheit
- Das Parken auf der Fahrbahn wird nicht zugelassen.

Optionen zur Gestaltung der Straße

Es kann zwischen drei grundlegenden Gestaltungslösungen unterschieden werden². Sie können im Allgemeinen auf bestehende enge Straßen mit Gegenverkehr angewendet werden, indem die beiden Fahrspuren durch eine der folgenden Gestaltungsmöglichkeiten ersetzt werden. Die Abmessungen müssen großzügig ausfallen, um einen guten Verkehrsfluss bei einer großen Anzahl Radfahrer zu ermöglichen.

Jeder Typ kann für **motorisierten Verkehr in einer oder beiden Fahrtrichtungen** angepasst werden. Die Kombination von Radfahrern an der Seite mit Verkehr in einer Fahrtrichtung erhöht die Kapazität für motorisierten Verkehr: Verkehr in beiden Fahrtrichtungen ist mit 500 Fahrzeugen/Tag möglich, Verkehr in einer Fahrtrichtung mit bis zu 2.000 Fahrzeugen/Tag.

Fahrradstraßen können mit Parkstreifen und -buchten kombiniert werden.

² CROW – 2006: *Design manual for bicycle traffic in The Netherlands (Entwurfshandbuch für Fahrradverkehr in den Niederlanden)*. CROW-record 25

| | Fahrradstraße mit Mischverkehr | Fahrradstraße mit Radfahrern an den Seiten | Fahrradstraße mit Radfahrern in der Mitte |
|-------------------------------|--|---|---|
| Grundsatz | Die gesamte Fahrbahn ist farblich so wie ein Fahrradweg gekennzeichnet. | Radfahrer fahren auf zwei vorgeschlagenen Fahrradbereichen auf der Straße, wodurch ein zentraler Verkehrsbereich verbleibt. | Radfahrer fahren auf einem zentralen, farbigen vorgeschlagenen Fahrradbereich. Autos können die Radfahrer auf zwei zusätzlichen Randstreifen passieren. |
| Empfohlene Abmessungen | 4,5 m für den gesamten Verkehrsweg (Platz für 2x2 aufeinanderzufahrende Radfahrer) | 2 m für jeden Fahrradstreifen max. 3,5 m für den zentralen Verkehrsbereich | 4,5 m für die Fahrbahn 3 m für den zentralen Verkehrsbereich 0,75 m für jeden Randstreifen |
| Fahrbahnbelag | Farbiger „Radfahrbelag“ auf der Fahrbahn | Farbiger Fahrbahnbelag für die vorgeschlagenen Fahrradbereiche | Farbiger Fahrbahnbelag für den vorgeschlagenen Fahrradbereich Randstreifen mit schwarzem/grauen Fahrbahnbelag |



Fahrradstraßen mit verschiedenen Gestaltungen (Bildquelle: P. Kroeze)

Weitere Aspekte

Stärken

- Für die Radfahrer sind Fahrradstraßen fast so **sicher, attraktiv, komfortabel und direkt** wie Fahrradwege. Der einzige Unterschied besteht darin, dass eine geringe Anzahl Autos die Fahrradstraße mit geringer Geschwindigkeit befährt, um die anliegenden Grundstücke zu erreichen, während die Gestaltung aber Radfahrer begünstigt. Da sie durch Wohngebiete führt, bietet sie auch einen hervorragenden Personenschutz.
- Fahrradstraßen sind **deutlich sichtbare** Hauptstrecken. So ist ihre Funktion für Kraftfahrer verständlich, was die Sicherheit erhöht. Darüber hinaus wird das Fahrradfahren immer wichtiger bei Städteplanung und -bau.
- Eine Fahrradstraße **benötigt weniger Platz** als ein Fahrradweg (der von der Fahrbahn getrennt ist). Aus diesem Grund kann sie an mehr Standorten und kosteneffizienter angelegt werden.



Give Cycling a Push

Merkblatt zur Realisierung

- Eine Fahrradstraße hat den Vorteil, dass die Straße **für den lokalen motorisierten Verkehr zugänglich** bleibt, was sich auch auf den Parkraum bezieht. Ein Fahrradweg ist für motorisierten Verkehr nicht zugänglich und kann eine Reduzierung des Parkraums mit sich bringen.

Schwächen

Fahrradstraßen können attraktive Strecken für Kraftfahrer schaffen, wenn sie über lange Abschnitte als Vorfahrtsstraßen angelegt werden. Möglicherweise sind zusätzliche Maßnahmen notwendig: Einbahnstraßen in wechselnder Richtung, Geschwindigkeitsreduzierung usw.

Alternative Optionen

- Bei einer geringeren Anzahl Radfahrer ist eine einfache Lösung mit Mischverkehr ausreichend, wobei eventuell Maßnahmen zur VERKEHRSSBERUHIGUNG getroffen werden müssen.
- Bei einer Hauptradfahrstrecke auf einer Straße mit intensiverem und schnellerem Verkehr sollten die Radfahrer durch FAHRRADWEGE vom Verkehr getrennt werden.

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.