



## Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen

### Fuß- und Radverkehr als Nahmobilität

Unter dem Stichwort „Nahmobilität“ erhalten der Fußverkehr und das Radfahren derzeit wieder verstärkte Aufmerksamkeit. Dabei stehen nicht mehr das Fehlen eines motorisierten Antriebs oder die vermeintliche Langsamkeit im Vordergrund. Vielmehr wird erkannt, dass sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr einen intensiven Bezug zum Nahraum ermöglichen, sie den öffentlichen Raum beleben und den sozialen Zusammenhalt im Stadtteil stärken. Sie sichern kostengünstig Mobilität, besonders auch von Kindern und Älteren, und sind Voraussetzung für einen erfolgreichen öffentlichen Nahverkehr. Außerdem hat die körperliche Bewegung positive gesundheitliche Effekte und ist emissionsfrei.

Aufgrund der vielen Gemeinsamkeiten haben beide Gruppen auch ähnliche Ansprüche. Ohne Motor und Treibstoff sind sie umwegempfindlich, benötigen direkte Wegeverbindungen und möglichst lückenlose Netze. Die Qualität des Straßenraums und Umweltbelastungen werden direkt wahrgenommen. Auch im Wunsch nach belebten, abwechslungsreichen und verkehrsberuhigten Straßenräumen unterscheiden sich die beiden Verkehrsträger nur wenig. Ausreichender Platz, das Gefühl, nicht ständig einer Unfallgefährdung ausgesetzt zu sein, und attraktive Gestaltung sind Voraussetzungen dafür, dass Fuß- und Radverkehr in einer Kommune „gedeihen können“.

In der bisherigen Praxis teilten sich bei unverträglichen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten oft Fußgänger und Radfahrer

dieselben Seitenanlagen der Straßen, beispielsweise in stark belasteten Ortsdurchfahrten. Inzwischen gibt es ermutigende Befunde aus Forschung und Praxis, dass Radverkehr eher auf die Fahrbahn gehört, und der Gehweg ohne Störung durch Radverkehr den Fußgängern vorbehalten bleiben soll. Auch wenn das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern meist gut funktioniert und wenige schwere Unfälle verursacht werden, treten dabei dennoch immer wieder Nutzungskonflikte auf. Sorgen bereiten hierbei zunehmend die schnelleren, elektrounterstützten Pedelecs und Segways.

### Grundlagen der Mischung

In den verwinkelten Gassen historischer Innenstädte, auf Promenaden entlang von Gewässern, in Parks, teilweise auch in Fußgängerzonen sind beide Mobilitätsformen gemeinsam unterwegs, hier liegen wichtige Ziele und Verbindungen außerhalb stark Kfz-belasteter Stra-

*Titelbild: Die beste Lösung bei hohen Dichten: ausreichend Platz, angedeutete separate Wege auf der Ostseeinsel Usedom.*

### Inhalt

=====	<b>Fuß- und Radverkehr als Nahmobilität</b>	<b>1</b>
=====	<b>Grundlagen der Mischung</b>	<b>1</b>
=====	<b>Maßnahmen für bessere Verträglichkeit</b>	<b>3</b>
=====	<b>Fazit</b>	<b>4</b>

ßen. Mit dem Versuch einer konsequenten Mischung bei niedrigen Geschwindigkeiten und Blickkontakt vertragen viele belebte Straßen auch ein gewisses Maß an Kfz-Verkehr (der Ansatz des sog. Shared Space).

Für die Mischung der Verkehrsträger spricht zunächst der insgesamt geringe Platzbedarf – anstatt dass jedes Verkehrsmittel seine eigenen Flächen hat. Gerade ungeübte und langsame Radfahrende schätzen Radverkehrsführungen abseits der Kfz-belasteten Straßen, was gerade im innerstädtischen Bereich meist nur gemeinsam mit dem Fußverkehr möglich ist. Die gemeinsame Benutzung von besonders attraktiven Lagen – wie beispielsweise Fußgängerzonen oder Uferpromenaden – kann schließlich in den Tagesrand- und Nachtzeiten einer Verödung des öffentlichen Raums vorbeugen, und somit das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzerinnen und Nutzer steigern.

Auf der anderen Seite besteht zwischen Fußgängern und Radfahrern aufgrund ihrer unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmuster ein gewisses Konfliktpotenzial. Die größten Unterschiede liegen in der höheren Geschwindigkeit des Radverkehrs, sowie in dessen fahrdynamischen Eigenschaften. Radfahrer bewegen sich eher zielgerichtet und versuchen, den Energieaufwand zu minimieren, was sich im Vermeiden von Bremsvorgängen, Umwegen oder bestimmten, reibungsintensiven Bodenbelägen ausdrückt.

Fußgänger wiederum wählen bzw. ändern ihre Wege, ihre Richtung und Geschwindigkeit oft spontan und ohne vorher andere Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam zu machen. Radfahrer unterschätzen diesen Umstand häufig. Dabei liegt die Verantwortung vor allem beim schnelleren Radverkehr – in der Praxis hat der langsamere Fußgänger das größere Recht auf Ablenkung durch Gespräche, Telefonieren oder Nachdenken. Dies ist umso problematischer, als beide Gruppen meist geräuschlos unterwegs sind und durch ruhende Kfz, Gebüsch, Wartehäuschen oder Werbetafeln erst spät für andere sichtbar werden können.

In der Unfallstatistik spielen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern keine große Rolle. Rund sechs Prozent aller Unfälle, bei denen Radfahrer verletzt wurden, geschahen unter Beteiligung eines Fußgängers – und an circa 15 Prozent aller Unfälle, bei denen Fußgänger zu Schaden kamen, war ein Radfahrer beteiligt. Der Hauptverursacher eines Unfalls zwischen den bei-



*Koblenzer Rheinpromenade – auch touristische Fahrradreiserroute*

den Verkehrsträgern ist in mehr als 60 Prozent der Fälle der Radfahrer. Ursachen sind v.a. Auffahrunfälle aufgrund von unangemessener Geschwindigkeit und spontanem Richtungswechsel. Die Unfallschwere ist in der Regel gering, da durch die im Vergleich mit Kfz niedrige Geschwindigkeit und das geringe Fahrzeuggewicht die im Falle eines Aufpralls freigesetzte kinetische Energie begrenzt ist. Das Verletzungsrisiko liegt jedoch eindeutig bei den Fußgängern.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Eigenschaften und Handlungsmuster von Radfahrern und Fußgängern liegt der Hauptgrund für Konflikte meist in der räumlichen Enge, unter der der Mischverkehr stattfinden muss. In der Vergangenheit wurden Straßenräume ausgehend von den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs aufgeteilt, Fußgänger und Radfahrer mussten mit den verbleibenden Flächen am Straßenrand auskommen. Vielerorts wurden Bordsteinradwege angelegt, um dem Radverkehr ohne Einschränkung für den Kfz-Verkehr ein Min-



*Fuß-/Radweg über eine Einmündung hinweg (Kreuzlingen, Schweiz)*

#### **Zum Weiterlesen**

AGFS (Hrsg.) (2010): Nahmobilität im Lebensraum Stadt: [www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,3272/ticket,guest/~/Nahmobilitaets-broschuere\\_ebook.pdf](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,3272/ticket,guest/~/Nahmobilitaets-broschuere_ebook.pdf)

FGSV (Hrsg.) (2010): ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen: [www.fgsv-verlag.de/catalog/\\_pdf-files/284.i.pdf](http://www.fgsv-verlag.de/catalog/_pdf-files/284.i.pdf)

Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz (Hrsg.) (2007): Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen: [www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/Fuss-und-Veloverkehr-auf-gemeinsamen-Flaechen\\_d.pdf](http://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/Fuss-und-Veloverkehr-auf-gemeinsamen-Flaechen_d.pdf)

destangebot zu bieten. Dies geschah auf Kosten des Bewegungsraums der Fußgänger, wodurch konfliktrichtige Räume geschaffen wurden.

## Maßnahmen für bessere Verträglichkeit

Die weitgehend übereinstimmenden Nutzungsansprüche von Rad- und Fußverkehr erfordern eine Abstimmung der Konzeptionen für beide Verkehrsteilnehmergruppen. Wegbereitend ist dabei die gemeinsame Initiative der Schweizer Interessensverbände „Pro Velo Schweiz“ und „Fussverkehr Schweiz“, deren Empfehlungen „Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen“ die Belange beider Verkehrsträger in fairer Gemeinsamkeit berücksichtigen.

In der Praxis legte 2011 die Stadt Berlin eine eigene Fußgänger-Strategie vor, die sich gemeinsam mit der Radverkehrsstrategie in den Stadtentwicklungsplan Verkehr eingliedert. Beide Konzepte fordern z.B. Fahrradabstellplätze auf der Fahrbahn, mit dem Ziel, die Bürgersteige für Fußgängerinnen und Fußgänger freizuhalten, oder die Erprobung von Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild in Stadträumen mit hohem Querungsbedarf.

In der Phase der Maßnahmenplanung ist es zunächst wichtig, den aktuellen Stand der Technik umzusetzen. Neben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) enthalten in Deutschland die RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), die EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) und die HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) wichtige Parameter für die Planung. Der optimale Querschnitt soll „von außen nach innen“, d.h. von den Standards für Fußgängerflächen hin zur Fahrbahn, entwickelt werden – statt wie in der Vergangenheit von der Fahrbahn zu den übrig bleibenden Seitenräumen. Nach der RAS 06 werden mit dieser Umkehr des Entwurfsprinzips von Straßenräumen alle Verkehrsträger gleichrangig berücksichtigt.

Die Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr wird immer häufiger praktiziert, ggf. aber auf ruhige Tageszeiten begrenzt. Der Grund hierfür ist zunächst, dass Fußgängerzonen für den Radverkehr sehr sicher sind, und viele Fahrtziele aufweisen. Hinzu kommt, dass eine nicht für den Radverkehr geöffnete Fußgängerzone u.U. großräumige Umwege erzwingen würde. In den meisten Fällen regelt sich die gemeinsame Nutzung je

nach Zeitpunkt und Fußgängerdichte über Sozialkontrolle gut von selbst. Bei hoher Dichte steigen die Radfahrer ab und werden selbst zu Fußgängern.

Wichtiger Entwurfsgrundsatz bei der Anlage gemeinsamer Führungen ist, die Notwendigkeit für abruptes Ausweichen oder Stoppen so gering wie möglich zu halten. Das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme sollte auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie in freigegebenen Fußgängerbereichen und auf Gehwegen – und insbesondere bei hohen Nutzungsdichten – auch gestalterisch umgesetzt werden. Trennlinien und eindeutige Flächenzuweisungen durch Piktogramme oder Ähnliches sind zu vermeiden, da ansonsten mit „Revieransprüchen“ zu rechnen ist. Längsgefälle beschleunigen den Radverkehr und können ein Grund sein, Radverkehr abseits der Fußgänger zu führen.



Hannover: Radverkehr vom Gehweg auf die Fahrbahn verlegt

Oberflächen mit etwas höherem Rollwiderstand (Kleinpflaster, Sandwege) eignen sich dafür, Radfahrende intuitiv von der Benützung der Flächen des Fußgängerverkehrs abzuhalten und die glattere Fläche benutzen zu lassen. Jedoch bevorzugen auch viele Fußgänger, z.B. mit Rollator, einen ebenen Belag; der Unterschied darf also nicht zu groß werden. Eine behutsame, selbsterklärende Separation, die niemanden behindert, stellt sicherlich den besten Fall dar (siehe Titelbild). Dies ist zum Beispiel bei starkem oder schnellerem Radverkehr in Grünanlagen sinnvoll. Flache Rinnen und ein Hell-dunkel-Kontrast haben eine lenkende Wirkung und dienen zur Orientierung für stark Sehbehinderte. Ein taktile erfassbarer Kontrast der „Rauigkeit“ zwischen den bei-

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) (2011): Fußverkehrsstrategie für Berlin: [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/fussgaenger/strategie/download/fuss\\_broschuere.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/download/fuss_broschuere.pdf)

FUSS e.V. (o.J.): Wanderwege sind keine Radfernwege. Und: Spazierwege und Fahrradnutzung, Berlin: [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

**Bildrechte**  
Jörg Thiemann-Linden

den Streifen gibt Blinden die Sicherheit, nicht ungewollt auf dem Radfahrerbereich unterwegs zu sein.

Der Zielkonflikt zwischen einer deutlich fühlbaren Bordsteinkante zur Fahrbahn hin für Blinde mit Langstock und der Kante als kleiner Barriere für Rollator, Rollstuhl oder auffahrende Räder ist zunächst nicht einfach lösbar. Lösungen im Detail mit Bodenindikatoren bzw. unterschiedlichen Bordhöhen nebeneinander ermöglichen unter bestimmten Voraussetzungen auch eine Nullabsenkung für den Radverkehr. Zentral ist in allen Fällen, durch eine klare Gesamtgestaltung für alle Verhaltenssicherheit zu schaffen: Wegeführung, Materialwahl, Markierungen und Beschilderung sind im Optimalfall kohärent und legen das „erwünschte“ Verhalten nahe.

Zeitlich begrenzte Modellvorhaben mit Begleituntersuchungen können bei innovativen Lösungen zum Sammeln von wertvollen Erfahrungen eingesetzt werden – und ermöglichen es auch bei anfänglichen Widerständen oder Skepsis, im Laufe des Probetriebs Akzeptanz für gemeinsame Führungen zu schaffen. Ein Fußgänger-Audit kann die Schwachstellen aus Fußgängersicht aufzeigen. Mittels Monitoring oder Evaluierung können temporäre Maßnahmen bei Bedarf nachgesteuert und – sofern die gewünschten Effekte auch mit Nachbesserungen nicht eintreten – wieder zurück genommen werden.

Auf diese Weise wurden zum Beispiel in Mannheim und Mainz Fußgängerzonen – zunächst nur vorübergehend – für den Radverkehr geöffnet. In Kassel wurde dieser



Ob zu Fuß oder per Rad: Mobilität braucht zwischendurch auch mal „Nicht-Mobilität“



Hinweis: Langsam fahren wo Fußgänger sind (Zaragoza, Spanien)

Schritt überhaupt als Anlass für ein Straßenfest genommen und dementsprechend stark von Informationsmaßnahmen begleitet. In Chur zeigte sich, dass auch nach der gelungenen Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer, die von der Polizei begleitet wurde, weiterhin regelmäßiger Bedarf an Kommunikation besteht. Ein spanisches Beispiel fordert über ein neuartiges Hinweisschild auf, im Zuge einer schnellen Radverkehrsverbindung in einem Bereich mit querenden Fußgängern langsamer zu fahren.

## Fazit

Ein hoher Anteil sowohl des Fuß- als auch des Radverkehrs ist für die Städte positiv; Radverkehrsförderung darf daher nicht zulasten der Fußgänger gehen. Bei aller Unterschiedlichkeit sollen die Gemeinsamkeiten beim Gehen und Rad fahren in den Vordergrund gestellt werden. Das Miteinander funktioniert dann gut, wenn genügend Platz vorhanden ist, bei gemischten Flächen kein Verkehrsmittel einen Vorrang suggeriert bekommt, der Gesamteindruck eindeutig ist in dem Sinne, dass der Radverkehr bei den Fußgängern „zu Gast“ ist und sich entsprechend in der Fahrgeschwindigkeit anpasst.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mehr zum Thema nutzergerechter Straßenraumgestaltung finden Sie in den Ausgaben  
FoR A-8 Alterung der Gesellschaft und das Fahrrad  
FoR I-5 Begegnungszonen/Shared-Space

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: [www.nrvp.de/transferstelle](http://www.nrvp.de/transferstelle)

## Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH  
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin  
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur  
Redaktion: Wolfgang Aichinger, Jörg Thiemann-Linden  
Auflage: 500  
[forschung-radverkehr@difu.de](mailto:forschung-radverkehr@difu.de)