



Den Radverkehr fördern

Bessere Bedingungen zum Radfahren in ländlichen Räumen, in Kleinstädten und Dörfern

Gute Gründe für mehr Radverkehr

Rund 14 Prozent aller Wege bewältigen die Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns mit dem Rad. In fahrradfreundlichen Gemeinden erreicht das Fahrrad einen Anteil von mehr als 20 Prozent am Verkehr. Damit ist das Fahrrad nicht nur ein Freizeitgefährt, sondern ein wichtiges Verkehrsmittel im Alltag.

Fahrradfreundliche Orte und Regionen weisen eine überdurchschnittlich hohe Lebensqualität auf. Wo viele Menschen aufs Rad steigen, gibt es mehr Leben auf den Straßen, aber weniger Lärm und Abgase. Mit verschiedenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs lässt sich die Verkehrssicherheit erhöhen.

Mit dem Fahrrad ist man heute flott und flexibel unterwegs. Wenn die Voraussetzungen stimmen, nutzen viele Menschen das Fahrrad als Fortbewegungsmittel. Gerade ältere Menschen sind oft auf das Fahrrad angewiesen, wenn sie selbstständig mobil bleiben wollen. Für Kinder ist Radfahren ein wichtiger Schritt zu einer eigenständigen Mobilität. Alt und Jung brauchen mehr Fahrradfreundlichkeit!

Über die Fahrradfreundlichkeit einer Kommune oder Region wird vor Ort entschieden. Damit möglichst viele Menschen aufs Rad steigen, sind Straßen und Radwege sicher und radfahrfreundlich zu gestalten.

Dieses Faltblatt weist auf wichtige rechtliche Grundlagen hin und gibt fachliche Empfehlungen für die Förderung des Radverkehrs in ländlichen Räumen, Kleinstädten und Dörfern.

Inhalt

Radverkehr fördern – aber sicher!

- Sicht = Sicherheit
- Nicht jeder Radweg ist sicher
- Nicht jeder Radweg muss benutzt werden

Radverkehr fördern – aber wie?

- Außerorts entlang von Hauptstraßen
- Außerorts auf Nebenstraßen und abseits von Straßen
- Am Ortseingang
- In der Ortsdurchfahrt auf Hauptstraßen
- Querungen innerorts
- Nebenstraßen innerorts

Radverkehr fördern – im Detail

- Einfädelungen
- Durchgängige Führung
- Abstände und Hindernisfreiheit
- Radwegoberfläche
- Gehwegüberfahrten
- Zweirichtungs-Radwege

Was können Sie noch tun?

Radverkehr fördern – wo gibt es Geld?

Informationen und gute Beispiele

Radverkehr fördern – aber sicher!

Bei der Förderung des Radverkehrs in ländlichen Räumen, Kleinstädten und Dörfern sollte das Thema „Sicherheit“ an erster Stelle stehen. Folgende Punkte sind dabei zu beachten:



Abb.1: Sehen und gesehen werden: Radfahrer müssen im Blickfeld der Autofahrer geführt werden (Ortseingang von Sildemow, LK Bad Doberan)

Sicht = Sicherheit

Die meisten schweren Unfälle passieren, weil sich die Verkehrsteilnehmer nicht sehen – besonders an Kreuzungen und Einmündungen. Daher lautet die wichtigste Regel: **Radfahrer im Blickfeld der Autofahrer führen und Sichthindernisse vermeiden.**

Nicht jeder Radweg ist sicher

Bei Radwegen auf dem Gehweg ist die Sichtbarkeit oft eingeschränkt. Derartige Wege sind nicht so sicher wie viele Radfahrer denken. Auf der Fahrbahn sind Radfahrer für Autofahrer besser zu sehen. Sie können sich problemlos überholen und stören keine Fußgänger.

Die Führung auf der Fahrbahn sollte die Regel sein, so sieht es auch der Gesetzgeber vor. Aus Platz- und Geldmangel werden Radwege oft in unzureichender Qualität auf dem Gehweg gebaut, auch wenn die Straße nur wenig befahren ist. Hier gilt: **Besser kein Radweg als ein unsicherer!**

Nicht jeder Radweg muss benutzt werden

Da es in Deutschland zu viele unsichere Radwege gibt, sind seit 1997 in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) Mindestanforderungen an Radwege vorgegeben. Ein Radweg muss ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen sein. Als **Mindestbreite** für Radwege gilt 1,50 m.

Nur wenn diese Mindestanforderungen eingehalten werden und der Radweg nötig ist, darf ein blaues Radwegeschild aufgestellt werden.

Radwege, die diesen Kriterien nicht entsprechen, müssen auch nicht benutzt werden. Das bedeutet: Radfahrer dürfen sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem „nicht benutzungspflichtigen“ Radweg fahren.

Den Radverkehr fördern – aber wie?

Die richtige Lösung hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Nachfolgend geben wir Ihnen nützliche Hinweise, wie der Radverkehr optimal gestaltet werden kann:

Außerorts entlang von Hauptstraßen

Außerorts, bei Straßen mit starkem Kfz-Verkehr und Geschwindigkeiten über 50 km/h, sind Radwege direkt neben der Straße meist eine gute Wahl. Die Radwege sollten so breit sein, dass man bequem nebeneinander oder – etwa nach Schulende – auch im Pulk sicher fahren kann. Die Radweg-Oberfläche sollte mindestens die Qualität der Fahrbahn aufweisen.

Wenn nur auf einer Seite einer Hauptstraße ein Radweg angeboten werden kann (Zweirichtungs-Radweg), muss darauf geachtet werden, dass möglichst wenige Straßenquerungen erforderlich sind und an allen Kreuzungen und Einmündungen eine sichere Querung möglich ist. Wichtig ist eine gute Einsehbarkeit. Hilfreich sind oft Mittelinseln, Ampeln oder Kreisverkehre.

Außerorts auf Nebenstraßen und abseits von Straßen

Viele Nebenstraßen eignen sich als Alternative zur Hauptverkehrsstraße. Bei geringen Geschwindigkeiten und wenig Kfz-Verkehr ist die Führung auf der Fahrbahn eine gute Lösung. Oft bieten sich auch Wege abseits der Straßen an, zum Beispiel landwirtschaftliche Wege oder reine Radrouten. Die Oberfläche sollte auch von unsicheren Radfahrern sowie von Familien mit Kindern und Anhängern befahrbar sein.

Für Alltagsradler ist eine zügige, ganzjährige Befahrbarkeit wichtig, auch im Dunkeln und bei Regen. Wenn die Zahl der Radfahrer auf der Hauptstraße verringert werden soll, müssen die Routen über Nebenstraßen oder abseits von Straßen möglichst alle wichtigen Ziele direkt anbinden und an Hand der Wegweisung erkennbar sein.

Am Ortseingang

Ortseingänge stellen Gefahrenpunkte für den Radverkehr dar. Die Kraftfahrzeuge fahren noch oder schon recht schnell. Oft müssen Radfahrer die Seite wechseln, wenn es außerorts nur entlang einer Straßenseite einen Radweg gibt.

Mittelinseln können Radfahrern eine sichere Überquerung der Fahrbahn ermöglichen. Diese sollten so breit angelegt sein, dass Radfahrer sich quer aufstellen können, ohne in die Fahrbahn zu ragen. Die Fahrbahn ist in beide Richtungen zu verschwenken, damit vorbeifahrende Kraftfahrzeuge ihre Geschwindigkeit reduzieren (s. Abb 2).



Abb.2: Mittelinsel als Querungshilfe an einem Ortseingang (Uckeritz auf Usedom)

In der Ortsdurchfahrt auf Hauptstraßen

Oft liegen die Ziele von Radfahrern an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Wie der Radverkehr durchgängig sicher geführt werden kann, zeigen folgende Möglichkeiten:

Radverkehr auf der Fahrbahn ohne Markierung

Die Führung auf der Fahrbahn an Ortsdurchfahrten und Hauptstraßen ist nur sinnvoll, wenn die Verkehrsstärken gering sind, die Zahl der Lastkraftwagen sich in Grenzen hält und kaum Kinder und Senioren unterwegs sind.

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Markierung

Bei höheren Verkehrsstärken, Lkw-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten kann es sinnvoll sein, den auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer zusätzlich zu schützen. Mittels Markierungen kann ein Teil der Fahrbahn für Radfahrer reserviert werden. Zwei Möglichkeiten haben sich dabei bewährt:

Schutzstreifen für den Radverkehr werden durch eine dünne, unterbrochene Linie auf der Fahrbahn markiert (s. Abb 3). Kraftfahrzeuge dürfen diesen Streifen mitnutzen, beispielsweise wenn sich zwei Lkw begegnen. Dabei dürfen Radfahrer nicht gefährdet werden. Vor allem auf schmalen Straßen mit Verkehrsstärken bis zu 10.000 Kfz am Tag ist der Schutzstreifen eine gute Lösung.



Abb.3: Schutzstreifen in einer Ortsdurchfahrt (Bergen in Niedersachsen)

Radfahrstreifen werden durch eine breite, durchgängige Linie auf der Fahrbahn markiert. Rechtlich ist er wie ein Radweg auf dem Bürgersteig zu behandeln – nur dass die Abgrenzung zum Kfz-Verkehr mittels einer Markierung auf der Fahrbahn und nicht durch einen Bordstein erfolgt. Radfahrstreifen sind geeignet, wenn die Fahrbahn ausreichend breit ist und wegen hohen Verkehrsaufkommens das Radfahren ohne Markierung zu gefährlich wäre.

Bordstein-Radweg

An Straßen mit viel Pkw- und Lkw-Verkehr, hohen Geschwindigkeiten und unsicheren Radfahrern, kann ein Radweg auf dem Bürgersteig notwendig sein. Beim Bau sind wesentliche Anforderungen zu beachten: Bordstein-Radwege sollten mindestens 1,60 m breit sein (Regelbreite 2 m) und zusätzlich einen Sicherheits-Trennstreifen von 0,75 m (0,50 m) zur Fahrbahn aufweisen.

Radfahrer und Fußgänger auf einem Weg

Radfahrer haben auf dem Gehweg nichts zu suchen, denn sie gefährden Fußgänger. Zudem werden sie an Kreuzungen und Grundstückszufahrten von Autofahrern leicht übersehen. Gemeinsame Geh- und Radwege sind nur akzeptabel, wenn wenige Fußgänger und Radfahrer

unterwegs sind. „Radfahrer frei“-gekennzeichnete Gehwege bieten unsicheren Radfahrern eine Alternative zur Fahrbahnnutzung.

Querungen innerorts

Die meisten schweren Unfälle mit Radfahrern passieren an Kreuzungen und Einmündungen. Dort treffen Verkehrsteilnehmer aus mehreren Richtungen aufeinander. Umso wichtiger ist es, Kreuzungen und Einmündungen sicher zu gestalten. Dabei sind auch die Bedürfnisse der Radfahrer zu berücksichtigen. Vor den wartenden Autos sollten gut sichtbare Aufstellflächen angelegt und die Radfahrer im Sichtfeld der Autofahrer geführt werden (s. Abb. 4).



Abb.4: Radfahrerfurt an einer Kreuzung (Lüneburg)

Nebenstraßen innerorts

An Nebenstraßen sind weder Bordsteinradwege noch markierte Radwege notwendig. Die Verkehrsstärken sind meist so gering, dass Radfahrer gefahrlos im sonstigen Verkehr mitschwimmen. Einen deutlichen Sicherheitsgewinn bedeutet es, wenn möglichst alle Nebenstraßen in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden.

Radverkehr fördern – im Detail

Radverkehrsführungen müssen für Rad- und Autofahrer deutlich sichtbar sein. Auf die Details kommt es an:

Einfädelungen

Ein Gefahrenpunkt für Radfahrer sind Einfädelungen in den fließenden Verkehr. Deshalb ist es besonders wichtig, Radfahrer nie ohne Schutz im rechten Winkel in den fließenden Verkehr zu schicken. Der Übergang vom Radweg zur Fahrbahn sollte baulich gesichert werden (s. Abb. 5).



Abb.5: Einfädelung in den fließenden Verkehr (Lüneburg)

Durchgängige Führung

Eine Strecke sollte Rad- und Autofahrern stets eine durchgängige Lösung bieten. Denn jeder Wechsel zwischen Einrichtungs- und Zweirichtungs-Radweg, Bordstein-Radweg und Fahrbahn erhöht das Unfallrisiko.

Abstände und Hindernisfreiheit

Viele Radfahrunfälle passieren wegen sich öffnender Fahrzeugtüren. Deshalb gilt: Immer für ausreichend Abstand zwischen parkenden Autos und Radwegen sorgen. Beim Radwegebau ist konsequent auf Hindernisfreiheit zu achten. Poller, Verkehrsschilder, Laternen und Müllcontainer haben auf Radwegen nichts zu suchen. Zudem müssen alle Kurvenradien ein zügiges Fahren ermöglichen. Weil Bordsteinkanten unkomfortabel sind und ein hohes Sturzrisiko bergen, sollten sie an Kreuzungen auf Fahrbahnhöhe abgesenkt werden oder wegfallen (s. Abb. 6).



Abb. 6: Bordsteinabsenkung mit Rinnsteinen (Neukloster, LK Nordwestmecklenburg)

Radwegüberfahrten

Radwege sollten an Nebenstraßen und Grundstückszufahrten auf einer Höhe bleiben. Optimal ist, wenn der Höhenunterschied von der Zufahrt zur Fahrbahn im Bereich der Bordsteinkante durch einen speziellen Bordstein abgesenkt wird.

Radwegoberfläche

Die beste Oberfläche für Radwege ist Asphalt. Innerorts kommen auch Pflastersteine ohne Fugen in Betracht. Aufbrüche durch Baumwurzeln sollten vermieden bzw. schnell behoben werden.



Abb.7: Asphaltierter Seitenstreifen - für Radfahrer komfortabel (Zinnowitz auf Usedom)

Zweirichtungs-Radwege

Zweirichtungs-Radwege sind gefährlich. Da einbiegende Autofahrer nicht mit Radfahrern von rechts rechnen, müssen sie deutlich darauf hingewiesen werden. Nach der neuen StVO sind an jeder Kreuzung oder Einmündung sichere Querungen für den Radverkehr anzulegen.

Was können Sie noch tun?

Radverkehrsförderung ist mehr als der Bau von Radwegen. Viele kleine Dinge zeigen in der Summe eine große Wirkung. Hier einige Tipps für weitere Aktivitäten vor Ort:

- ▶ Auf möglichst vielen Straßen innerorts sollte Tempo 30 oder weniger vorgeschrieben werden.
- ▶ An allen Punkten mit hohem Radverkehrsaufkommen Abstellanlagen aufstellen, die ein sicheres Anlehnen und ein Anschließen des Rahmens ermöglichen (Anlehnbügel).
- ▶ Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung machen das Radfahren flexibler und sind meistens unfalltechnisch unkritisch.
- ▶ Mehr Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den Radverkehr: Neue Radwege lassen sich mit einem Fahrradfest bekannt machen, attraktive Radtouren in der Umgebung mit Partnern bewerben. Bürgermeister und Gemeindevertreter, die oft Rad fahren, tragen zur Imagesteigerung bei.
- ▶ Fahrrad und ÖPNV sollten sich gut ergänzen. Hilfreich sind günstige Mitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn, ausreichend Platz in den öffentlichen Verkehrsmitteln und sichere Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen.
- ▶ Beschilderungen sowie örtliche Fahrradkarten erleichtern die Orientierung, und sie zeigen den Weg zu Radrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Radverkehr fördern – wo gibt es Geld?

Radverkehr ist für die Kommunen günstiger als jede andere Verkehrsart, natürlich außer das Zu-Fuß-Gehen. Doch eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist nicht umsonst zu haben. Einen Überblick über aktuelle staatliche Fördermöglichkeiten gibt die Internetseite des Bundesverkehrsministeriums: <http://www.nrvp.de/foerderfibel>
Aufgepasst! Mit dem Radwegebau darf erst nach Wirksamwerden eines Zuwendungsbescheides begonnen werden. Zudem ist der allgemeine Stand der Technik zu beachten.

Informationen und gute Beispiele

- Internetportal des Bundesverkehrsministeriums mit Praxisbeispielen, Terminen, Literatur und Neuigkeiten: www.nationaler-radverkehrsplan.de
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:
 - Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
 - Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen ERA 10
- Fortbildungen zur kommunalen Radverkehrsplanung mit Förderung des Bundesverkehrsministeriums und Unterstützung von Städtetag, Landkreistag und Städte- und Gemeindebund: www.fahrradakademie.de
- Broschüre *Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten* im Internetportal des Bundesverkehrsministeriums unter dem Menüpunkt Literatur.

Impressum

Herausgeber: ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. in Kooperation mit dem Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL (Stand: Oktober 2010)
Bearbeitung: Arne Koerdt, Thomas Möller und Fachausschuss Radverkehr
Redaktion/Layout: Janette Heidenreich, Gregor Mandt; ADFC Landesverband M-V e.V.
Fotos: Thomas Möller: Titel, Abb. 2, 6, 7; Janette Heidenreich: Abb. 1; PGV Hannover Abb. 3, 4, 5
Druck: Klatschmohn Verlag, Druck + Werbung GmbH & Co KG, Bentwisch; Auflage: 2.000
Kontakt: ADFC, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., St.-Georg-Straße 60, 18055 Rostock, Tel. 0381-37706976, E-Mail: kontakt@adfc-mv.de, Internet: www.adfc-mv.de