

Radfahren in *Erschließungsstraßen*



Radfahren in *Erschließungsstraßen*

5.1 TEMPO 30-ZONEN

Das innerörtliche Netz der Erschließungsstraßen umfasst etwa zwei Drittel des städtischen Straßennetzes. In der überwiegenden Zahl der nordrhein-westfälischen Städte wurde in den letzten Jahren das Erschließungsstraßennetz weitgehend als ein Netz von Tempo 30-Zonen ausgewiesen: Durch



Beschilderung, Aufklärungskampagnen, Markierungsmaßnahmen, Abbau des Gehwegparkens und – wo besondere Sicherheitsanforderungen dies begründen – auch bauliche Maßnahmen konnten so für weite Teile des Erschließungsstraßennetzes verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten erreicht werden. Die sichere und komfortable Führung des Radver-

kehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn wurde so gewährleistet.

Damit bilden die Erschließungsstraßen ein hohes Potential zur sicheren und attraktiven Führung des Radverkehrs. Da das Netz dieser Straßen meist sehr dicht ist, können Radfahrer oft größere Distanzen abseits der Verkehrsstraßen zurücklegen.

In manchen Fällen kann es allerdings auch in Tempo 30-Zonen sinnvoll und notwendig sein, besondere Vorkehrungen für den Radverkehr zu schaffen, so z.B. durch die Ausweisung von Fahrradstraßen zur Bündelung des Radverkehrs auf sogenannten Radachsen.

5.2 FAHRRADSTRASSEN

Fahrradstraßen stellen kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Zuge von Radachsen dar, da Sicherheit und Komfort der Radfahrer hier Priorität genießen. Sie bieten sich vor allem für innerstädti-

sche Erschließungsstraßen an, in denen hohe Radverkehrsmengen auftreten.

Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße mit Zeichen



244/244a StVO wird der Kfz-Verkehr von der Straßennutzung ausgeschlossen. Da sich die Anlage von Fahrradstraßen jedoch häufig in Wohn- aber auch Geschäftsstraßen anbietet und hier zwangsläufig auch eine Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr gewährleistet werden muss, wird im allgemeinen eine Mitbenutzung der Fahrradstraße durch Anliegerverkehr mittels Zusatzzeichen "Kfz frei" zugelassen. Der Radverkehr bestimmt jedoch stets das Geschwindigkeitsniveau auf dieser Straße. Andere Fahrzeugführer müssen

5.1 TEMPO 30-ZONEN

5.2 FAHRRADSTRASSEN

sich entsprechend anpassen und dürfen die Fahrradstraße nur mit mäßiger Geschwindigkeit befahren. Das niedrige Geschwindigkeitsniveau muss



ggf. durch bauliche Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen) durchgesetzt werden.

In Fahrradstraßen steht dem Radverkehr die gesamte Fahrbahnbreite zur Verfügung, was pulkartig auftretenden, hohen Radverkehrsbelastungen, vor allem im Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehr, besonders gerecht wird: Radfahrer dürfen hier nebeneinander fahren. Um eine zügige Befahrbarkeit der Fahrradstraße sicherzustellen, kann ihr an Einmündungen

und Kreuzungen durch entsprechende Beschilderung Vorrang gegeben werden. Daher sollte die Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennbar gekennzeichnet sein. Gerade zu Beginn und am Ende der Fahrradstraße und an Einmündungen und Kreuzungen ist darauf besonders Wert zu legen.

Oft kommt es im Innenstadtbereich zu dichten Überlagerungen wichtiger Hauptrouten des Radverkehrs mit starkem Radverkehr in fast jeder Straße. Manche Städte haben daraus die Konsequenz gezogen und z.B. um die zentralen Fußgän-



gerzonen herum ein ganzes Netz von Fahrradstraßen ("Fahrradzone") eingerichtet oder in vertretbarem Rahmen Fußgängerzonen geöffnet. Alternativ zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen im Umfeld von Fußgängerzonen entsteht so vor allem in den Stadtzentren ein zusammenhängendes Netz von fahrradfreundlichen Erschließungsstraßen.

Als "Umweltstraße" kann sie für den ÖPNV zur Mitbenutzung freigegeben werden (Zusatzschild 1026-32 StVO).

Fahrradstraßen eignen sich bei entsprechendem Einsatz, um dem Radverkehr ein Netz bevorzugter Radverkehrsverbindungen anzubieten. Tempo 30-Zonen können z.B. mit einem Achsenkreuz von Fahrradstraßen ergänzt und so umweltfreundlich erschlossen werden. Der vermehrte Einsatz dieses Elements hilft dem Kraftfahrer zugleich, sich an das Vorrecht des Radfahrers zu gewöhnen und sein Verhalten entsprechend anzupassen.

Radfahren in *Erschließungsstraßen*

In sehr breiten Verkehrsstraßen sind parallele Anliegerfahrbahnen ein geeignetes Element zur besseren Erschließung der Seitenräume und städtebaulichen Integration. Als "Fahrradstraße" gekennzeichnet, bieten sie dem Radverkehr geradezu ideale Bedingungen.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen bzw. eine teilweise Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr mit der Möglichkeit, nur bestimmten, im Einzelfall erwünschten oder notwendigen Kfz-Verkehr zuzulassen, stellt außerdem eine praktikable Alternative zu "verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen" dar.

Gleichzeitig handelt es sich um eine interessante Lösung zur Schaffung autoarmer Innenstädte ohne großen baulichen Umgestaltungsaufwand, wenn aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und der Umfeldqualität Radfahrern und Fußgängern Vorrang eingeräumt werden soll.

5.3 ÖFFNUNG VON EINBAHNSTRASSEN

Die Durchlässigkeit des Erschließungsstraßennetzes ist eine Grundvoraussetzung für ein attraktives Radverkehrsnetz. Leider wurden jedoch in den letzten Jahrzehnten zur Unterbindung von Durchgangs- und "Schleichverkehr" bzw. zur Erhöhung des Parkplatzangebots vielfach Einbahnstraßen eingerichtet. Diese Maßnahmen stellen für Radfahrer unerwünschte Hindernisse dar, die zu Umwegen zwingen. Sie sollten daher – so weit möglich – für den Radverkehr in beide Richtungen befahrbar sein.



Zur Schaffung einer fahrradfreundlichen Situation bedarf

es zunächst einer Prüfung, ob die Einbahnstraßenregelung nicht ohnehin aufgehoben werden kann, weil die Fahrbahnbreiten den heutigen Ansprüchen des Kfz-Zweirichtungsverkehrs (vgl. EAE 85/95) genügen und die Einbahnstraßenregelung unangepasste Kfz-Geschwindigkeiten begünstigt.

Ist eine Aufhebung der Einbahnstraßenregelung nicht möglich oder sinnvoll, besteht durch die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße die Möglichkeit, die Gegenrichtung für den Radverkehr freizugeben: Die Einbahnstraßenschilder (Zeichen 220/221 StVO) werden entfernt und das Schild "Verbot der Einfahrt" (Zeichen 267 StVO) am Ende der Einbahnstraße wird mit dem Zusatz "Radfahrer frei" (Zeichen 1022-10 StVO) versehen. Mit dieser Beschilderung wird

der Charakter der Einbahnstraße auf der Strecke aufgehoben. Aus Grundstücken oder

5.3 ÖFFNUNG VON EINBAHNSTRASSEN

Parkplätzen einbiegender Kfz-Verkehr kann also, wenn ihm nicht durch eine zusätzliche Beschilderung eine Fahrtrichtung vorgegeben wird, die Straße in beiden Richtungen befahren.

Die bauliche Abtrennung eines Radweges entgegen der Einbahnstraßenrichtung schafft eine weitere Lösung, Radfahrer im Zweirichtungsverkehr zu führen.

Mit der 24. StVO-Novelle wurde darüber hinaus die Grundlage zur Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer im Zweirichtungsverkehr unter Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr geschaffen. Voraussetzung hierzu bilden eine geringe Verkehrsbelastung der Straße in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf maximal 30 km/h und einer übersichtlichen Straßenraumgestaltung.

Die Fahrbahn soll in der Regel eine ausreichende Breite aufweisen, so dass ein konfliktfrei-

es Passieren von Radfahrern und Kfz gewährleistet werden kann. Eine Mindestbreite der Fahrbahn ist zu garantieren, wobei aber auf längeren Streckenabschnitten möglichst Ausweichstellen für die Begegnung von Kfz und Fahrrädern



vorgesehen werden sollten. Diese Flächen können in der Regel durch Grundstückszufahrten oder die Umnutzung eines Parkplatzes sichergestellt werden. Es ist zweckmäßig, sie mittels Piktogrammen zu kennzeichnen und ggf. gegen parkende Kfz z.B. durch Pflanzbeete oder Poller zu sichern.



Falls Straßen regelmäßig von Omnibussen des Linienverkehrs oder Lkw genutzt werden, ist eine breitere Fahrbahngasse freizuhalten.

Die Kennzeichnung der für Radfahrer im Zweirichtungsverkehr geöffneten Einbahnstraße erfolgt durch Zeichen 220 StVO "Einbahnstraße" mit dem Zusatzschild 1000-33 StVO, während aus der Gegenrichtung unter Zeichen 267 StVO das Zusatzzeichen 1022-10 StVO "Radfahrer frei" angebracht wird.

An Kreuzungen und Einmündungen rechnen einige Verkehrsteilnehmer nicht mit Radfahrern entgegen der Einbahnstraßen, daher müssen alle

Radfahren in *Erschließungsstraßen*

Knotenpunkte übersichtlich und eindeutig gestaltet sein. Neben der o.g. deutlichen Kennzeichnung der für Radfahrer geöffneten Einbahnstraße an den Zufahrten bedarf es ggf. zusätzlich einer Verdeutlichung, vor allem der Vorfahrtregelung "rechts vor links" durch entsprechende Markierung. Dazu sollte für die Fahrtrichtung des Radverkehrs eine Haltlinie mit einer seitlichen kurzen Leitlinie und einem Piktogramm markiert werden.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr muss Vorsorge getroffen werden, dass auch in Straßen mit starker Parkplatznachfrage die Mindestfahrbahnbreiten gewährleistet werden.

In Einmündungsbereichen von Einbahnstraßen mit linksliegenden Parkstreifen kann es sinnvoll sein, bauliche Hilfen in Form von kleinen Fahrbahninseln anzulegen. Diese sichern den Radfahrern im Einfahrtbereich einen schleusenähnlichen Schutzraum auch dann, wenn wartepflichtige Kfz diesen für Radfahrer häufig zustellen.

Eines gleichen Schutzraumes bedarf es am Beginn von Einbahnstraßen, wenn einbiegende Kfz ausfahrende Radfahrer gefährden könnten. Maßangaben über Breitenmaße der Fahrgassen für den Begegnungsfall sind den Verwaltungsvorschriften zur StVO zu entnehmen.

5.4 SACKGASSEN

Sackgassen und Diagonalsperren bilden Elemente zur Reduzierung von Durchgangs- und Schleichwegverkehren. Zwangsläufig behindern sie auch Radfahrer. Schon bei der Einrichtung dieser Maßnahmen ist deshalb auf Durchlässe oder



Umfahrungen zu achten.

Bei Sackgassen sollte die Durchfahrtmöglichkeit für den Radverkehr schon am Beginn der Straße durch entsprechende Hinweise (Ergänzung von Zeichen 357 StVO "Sackgasse" um ein Fahrradpiktogramm) erkennbar sein.

5.5 RADFAHREN IN FUßGÄNGERZONEN

Reine Fußgängerzonen stellen, vor allem bei großer Ausdehnung, oft eine nur unter Komforteinbußen überwindbare Barriere für den Radverkehr dar, die zu Umwegen zwingen.

Für das Zulassen von Rad-



verkehr in Fußgängerbereichen können keine allgemeingültigen

5.4 SACKGASSEN

5.5 RADFAHREN IN FUSSGÄNGERZONEN

Richtwerte hinsichtlich verträglicher Mengen im Fußgänger-



reichen oder zu bestimmten Tageszeiten) ermöglicht werden, wenn z.B.

- die Fußgängerzone im Zuge eines Schulweges liegt,
- die Ausdehnung der Fußgängerzone größere Umwege für Radfahrer bedingen würde.

Ob die Freigabe durch eine Ausweisung besonderer Fahrflächen für den Radverkehr ergänzt werden sollte, hängt von den räumlichen, städtebaulichen und gestalterischen Bedingungen ab.

und Radverkehr angegeben werden, da auch andere Randbedingungen (z.B. Straßenbreite, Nutzungen, Ausdehnung der Zone) maßgebend sind. Unproblematisch ist die Öffnung von Fußgängerzonen mit besonders breiten Straßenquerschnitten und geringen Fußgängermengen.

Radverkehr sollte (ggf. nur auf einzelnen Achsen, in Teilbe-