

Anregung

Es wird angeregt, die Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen auch für „Fahrradstadt 2025“ Wuppertal zu übernehmen.

Begründung

Die Leitlinien bedienen sich den geltenden Regeln aus Straßenverkehrs-Ordnung, den Vorgaben aus den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften sowie den technischen Regelwerken wie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (EFA).

Insbesondere in bezug auf Mindestfahrbahnbreite in Abhängigkeit des zusätzlich erlaubten (KFZ-) Verkehrs geben die Leitlinien der Fachverwaltung wertvolle Hinweise über den Sinn einer Fahrradstraße und die Voraussetzungen für deren Anordnung.

Wichtige Voraussetzungen für die Anordnung von Fahrradstraßen sind insbesondere (aus den Leitlinien):

1.1. Mindestbreite bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen

- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,50 m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,00 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m

Die genannten Fahrbahnbreiten müssen ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Engstellen sind zu vermeiden. Im Einzelfall (Zwangspunkt) soll eine Durchfahrtbreite von 4,00 m nicht unterschritten werden. Oberhalb einer Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag sollen keine Fahrradstraßen eingerichtet werden.

Ist festzustellen, dass die Verkehrssicherheit der Radfahrer und die Leichtigkeit des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr, vor allem in Verbindung mit Überholvorgängen, behindert werden, sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, um die Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten.

2.1. In Fahrradstraßen sollen die mit dem Fahrrad üblichen Höchstgeschwindigkeiten von 20-25 km/h grundsätzlich erreicht werden können.

Beispielsweise heißt es zu Fahrradstraßen in der StVO: „[1] Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. [2] Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. [3] Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. [4] Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. [5] Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. ...“

In Wuppertal wird bei 3 m Fahrgassenbreite daraus bisher: „[1] Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen grundsätzlich benutzen, denn sie unterscheidet sich nicht von der Tempo-30-Zone.. [2] wird daher gestrichen. [3] Der Kfz-Verkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. [4] In der Regel muss der Radverkehr auf dem Gehweg warten. [5] Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern geht eben nicht. ...“

Im übrigen haben inzwischen Verwaltungsgerichte eine Mindestfahrgassenbreite von 4,00 m als Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße definiert (z.B. VG Hannover, Urteil vom 17.07.2019 – Az.: [7 A 5667/19](#)).

Anlage: Leitlinien (3 Seiten), Quelle: Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S), Vorlage Nr. 18/521

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Anforderungsprofil Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sollen gemäß „Handlungskonzept VEP Bremen 2025“ im Haupttroutennetz und in Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion und hohem Radverkehrsaufkommen im nachgeordneten Netz eingerichtet werden.¹ Es gelten die Vorgaben der StVO, der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV) sowie der einschlägigen Regelwerke (u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]).

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Nach Anlage 2 Nr. 23 StVO gilt folgendes für Fahrradstraßen:

„Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“



Z. 244.1 StVO Beginn - und



Z. 244.2 StVO Ende der Fahrradstraße

Für die Gestaltung der Fahrradstraßen gelten in der Stadtgemeinde Bremen weiterhin die folgenden Grundsätze:

1. Sicherheit und Konfliktfreiheit

1.1. Mindestbreite bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen

- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw² Kfz bis max. 5.000) 6,50m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,00 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m

Die genannten Fahrbahnbreiten müssen ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Engstellen sind zu vermeiden. Im Einzelfall (Zwangspunkt) soll eine Durchfahrtbreite von 4,00 m nicht unterschritten werden. Oberhalb einer Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag sollen keine Fahrradstraßen eingerichtet werden. Ist festzustellen, dass die Verkehrssicherheit der Radfahrer und die Leichtigkeit des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr, vor allem in Verbindung mit Überholvorgängen, behindert werden, sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, um die Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten.

¹ Maßnahme D8: „Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Haupttrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.“

² DTVw=Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

- 1.2. Parkverbote bzw. Markierungshilfen, sollen das Parken am Fahrbahnrand wirksam unterbinden, wo dies zur Einhaltung der Mindestbreiten erforderlich ist. Besonders in der Einführungsphase ist eine regelmäßige Überwachung sinnvoll. **Senkrechtparken** ist mit hohen Verkehrsmengen (> DTVw 2.000 Kfz) nicht vereinbar, da dann zu bestimmten Zeiten im Konfliktfall die Interaktion der Kfz-Führer und Radfahrenden zu weitgehend eingeschränkt würde (zu geringe Zeitlücken und Aktionsräume bei dichter Fahrzeugfolge). Senkrechtparkstände sollten daher möglichst vermieden werden. Auch **Schrägparkstände** sind nur bedingt mit einer Fahrradstraße vereinbar. Kriterien für die Beurteilung sind u.a. die tatsächlich verfügbare Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr (mind. 5,00m) und die Verkehrsstärke (Kfz/Rad). Der DTVw-Wert sollte unterhalb von 2.000 Kfz liegen.
- 1.3. Bevorrechtigung der Fahrradstraße (Instrumentarium mit Alternativen)³
Fahrradstraßen sind gemäß ERA⁴ aufgrund ihrer Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. *„Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt.“* In der Stadtgemeinde Bremen sollen Fahrradstraßen daher grundsätzlich bevorrechtigt geführt werden.



Fahrradstraße mit Breitstrichmarkierung und großen Piktogrammen zur Kennzeichnung

³ Bei geringem Rad- und Kfz-Aufkommen (DTVw < 1000 Kfz) kann nach Prüfung der Örtlichkeit ggfs. auf eine Bevorrechtigung verzichtet werden

⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010/ S. 60

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

1.4. Die Vorfahrt der Fahrradstraße ist durch Beschilderung und ggf. durch Markierung oder bauliche Maßnahmen deutlich zu machen. Dies kann/soll durch die nachfolgenden variabel bzw. alternativ einsetzbaren Maßnahmen erreicht werden.

- Prüfung von Vorfahrt an der nächsten Einmündung (Z. 301)
- Rechtliche Ausweisung als Vorfahrtstraße (Markierung Z 295⁵ und/oder Beschilderung Z 306)
- Einmündungen möglichst nur für abbiegende (ausfahrende) Kfz
- Gehwegüberfahrten über einmündende Straßen (bauliche Maßnahme)

Bei sich kreuzenden Fahrradstraßen ist die Vorfahrt in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge und den örtlichen Verhältnissen zu überprüfen und zu regeln.

1.5. Kennzeichnung/Markierung der Fahrradstraße

- Zeichen 244.1/2 in Kombination mit großem Fahrradpiktogramm im Bereich der Zufahrten und in Höhe der einmündenden Straßen (1,50 m x 1,95 m für große Piktogramme, z.B. in Zufahrtsbereichen und 1,00 m x 1,30 m zur Kennzeichnung im Streckenverlauf)
- Entflechtung vom ein- bzw. ausfahrenden Kfz-Verkehr im Bereich der Zufahrten durch Ausbildung von Fahrradschutzstreifen

2. Schnelligkeit

2.1. In Fahrradstraßen sollen die mit dem Fahrrad üblichen Höchstgeschwindigkeiten von 20-25 km/h grundsätzlich erreicht werden können.

2.2. Ebener Belag (i.d.R. Asphalt). Pflasterbeläge können ausnahmsweise in Straßenabschnitten mit besonderem städtebaulichen Anspruch verwendet werden, wenn sie einen hohen Fahrkomfort und entsprechende Sicherheit für den Fahrradverkehr ermöglichen (ebene Betonsteine bzw. Natursteine mit ebener, griffiger Oberfläche, Fugenverguss)

2.3. Verzicht auf Hochpflasterungen im Fahrbahnquerschnitt. Möglichst keine LSA und keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in Fahrradstraßen

2.4. Fahrradschutzstreifen in Kfz-Staulänge/Spitzenstunde unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und vorgezogene Aufstellflächen vor LSA (i.d.R. nur im Bereich der Ausfahrten aus der Fahrradstraße bzw. in beampelten Knotenzufahrten)

3. Öffentlichkeitsarbeit

Vor und bei Einrichtung bzw. Inbetriebnahme einer Fahrradstraße wird die Öffentlichkeit, Anwohner und die Verkehrsteilnehmer über die Presse sowie Informationen in Form von Faltblättern, die auch im Internet bereitgestellt werden, informiert. Erfahrungsgemäß tritt bereits wenige Wochen nach Inbetriebnahme einer Fahrradstraße ein positiver Gewöhnungseffekt ein, der auch dadurch unterstützt wird, dass in für Kfz-Verkehre nachgeordneten Netzsegmenten überwiegend ortsgebundene Verkehre auftreten.

⁵ Als Leitlinienmarkierung zur Fahrbahnbegrenzung verdeutlicht Z 295 den Fahrbahnrand. Nur wer diese Linie vollständig überfährt, parkt nicht mehr auf der Fahrbahn (beugt Parken in 2. Reihe vor)