



Fahrradstraßen+

Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Regensburg

Impressum:

Herausgeber: © Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt
D.-Martin-Luther-Str. 1, 93047 Regensburg

Redaktion: Thomas Großmüller, Stadtplanungsamt
Emir Skulić, Stadtplanungsamt

E-Mail: stadtplanungsamt@regensburg.de

Internet: www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad/fahrradstrassen

Bildnachweis: Abbildungen Stadt Regensburg oder frei verfügbar, soweit im Text nicht anders vermerkt

1. Auflage: 250 Stück

Papier: Recyclingpapier

Druck: Hausdruckerei Stadt Regensburg

Regensburg, Januar 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort.....	6
Einführung / Anwendung.....	6
Rechtliches.....	7
Zulässige Geschwindigkeit.....	8
Vorfahrtregelung.....	8
Querschnittsbreiten.....	10
Kfz-Verkehrsstärken und -Verlagerungsmöglichkeiten.....	11
Markierungen / Roteinfärbungen.....	12
Buslinienverkehr.....	14

Fahrradstraßen in Regensburg ...

ENTSPANNEND!

Nebeneinander fahrend das Radeln genießen. Die Kinder immer gut im Blick. Keiner muss hetzen oder sich gehetzt fühlen.

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT!

Mehr Radverkehr, weniger Autoverkehr – das führt zu mehr Ruhe und Wohnqualität. Wer radelt ist fitter und fühlt sich wohler, so profitieren alle.

NA SICHER!

Bundesweite Studien zeigen:
Fahrradstraßen sind sicher.

Mehr Rücksicht und geringere Geschwindigkeiten im Autoverkehr führen zu einem konfliktärmeren Miteinander.

Fahrradstraßen

- auf den Punkt gebracht -



Tempo 30

In Fahrradstraßen gilt Tempo 30 für alle – Autos, Busse und Radelnde.



Nebeneinander fahren

Radfahrende dürfen ausdrücklich nebeneinander fahren, auch dann, wenn Autos dadurch langsamer fahren müssen.



Vorrang

Vorrang

Der Radverkehr bestimmt das Verkehrsgeschehen und damit auch das Tempo, der Autoverkehr ordnet sich unter.



1,5 m

Abstand

Abstand

Wie in allen anderen Straßen auch, dürfen Radelnde nur mit mindestens 1,5 m Abstand überholt werden.



frei

Autos erlaubt

Autoverkehr ist weiter zugelassen. In einzelnen Straßen wird der Autoverkehr auf Anlieger beschränkt oder es werden Einbahnregelungen und Durchfahrtsunterbrechungen eingerichtet.

VORWORT

Dieser Leitfaden richtet sich an alle interessierten Personen, entfaltet in erster Linie aber eine Bindungswirkung innerhalb der Verwaltung. Der Leitfaden ist Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet Regensburg. Weiterführende Informationen sind auf der Homepage der Stadt Regensburg unter www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad/fahrradstrassen zu finden.

EINFÜHRUNG / ANWENDUNG

Fahrradstraßen finden ihre Anwendung vorzugsweise im Zuge von Hauptradrouten. Sie schließen Lücken im Verlauf dieser Routen, v. a. auf Abschnitten, in denen Radverkehrsanlagen (z. B. Radwege) nicht hergestellt werden können oder aufgrund der Rahmenbedingungen nicht hergestellt werden sollen (z. B. Tempo-30-Zonen).



Abb. 1: Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradstraße“

Ihr Einsatzgebiet sind insbesondere Erschließungsstraßen in Wohn- und Mischgebieten. Zwar wird sich die Anwendung im Regelfall auf Innerortsstraßen konzentrieren, zulässig sind Fahrradstraßen aber auch außerorts.

Gemäß den Regelungen der StVO¹ bzw. VwV-StVO² können Fahrradstraßen in Straßen ausgewiesen werden, in denen eine hohe Radverkehrsdichte herrscht oder denen eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr zukommt. Letzteres kann durch die Aufstellung des Hauptradroutennetzes für die Stadt Regensburg angenommen werden.

¹ StVO = Straßenverkehrsordnung

² VwV-StVO = Verwaltungsvorschrift zur StVO

Damit Fahrradstraßen ein vollwertiges Instrument der Radverkehrsförderung sein können, müssen sie über die Basisausstattung – mit Schild und Bodenpiktogramm – hinaus ausgestattet sein. Andernfalls ist der gewünschte Mehrwert für den Radverkehr nicht zu erreichen.

Dieser Leitfaden gründet neben den gesetzlichen Regelungen im Wesentlichen auf dem Forschungsbericht „*Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis*“, veröffentlicht 2021, erstellt vom Deutschen Institut f. Urbanistik und der Universität Wuppertal sowie dem Buch „*Fahrradstraßen und Fahrradzonen, 2. vollständig überarbeitete Ausgabe*“ aus Die Blaue Reihe – Praxiswissen kompakt, herausgegeben 2021 von Thimeo Graf.

RECHTLICHES

Grundsätzlich sind Fahrradstraßen zunächst nur dem Radverkehr vorbehalten. Die VwV-StVO stellt klar, dass anderer Fahrzeugverkehr nur in Ausnahmefällen zugelassen werden darf, z. B. in Form des Anliegerverkehrs. In aller Regel werden jedoch Grundstücke über die Fahrradstraßen zu erschließen sein, so dass Kfz-Verkehr per Zusatzzeichen zuzulassen ist.



Abb. 2+3: Zusatzzeichen „Anlieger frei“ und „Krafträder und Kfz frei“

Die StVO legt in § 45 fest, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs grundsätzlich nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko (v. a. eines Unfalls mit Verletzungsfolgen) erheblich übersteigt. Die Anordnung von Fahrradstraßen ist von dieser Regelung jedoch explizit ausgenommen. Eine besondere Gefahrenlage muss also nicht vorliegen bzw. nachgewiesen werden.

Wenn mit Anordnung der Fahrradstraße weiterhin der Kfz-Verkehr zugelassen ist, hat dies keine Auswirkung auf die straßenrechtliche Widmung.

Die Fahrradstraßenbeschilderung bewirkt automatisch eine Benutzungspflicht der Fahrbahn. Ggf. vorhandene bauliche Radwege dürften dann von Radelnden nicht mehr genutzt werden. Mit Einführung einer Fahrradstraße in Straßen mit Radwegen wären die Radwege daher zeitgleich oder zumindest zeitnah zurückzubauen.

ZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEIT

Mit der Anordnung einer Fahrradstraße geht die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h einher.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße in einem verkehrsberuhigten Bereich (umgangssprachlich „Spielstraße“) soll grundsätzlich nicht erfolgen, weil hierdurch die zulässige Höchstgeschwindigkeit erhöht würde. Zudem fehlen in Verkehrsberuhigten Bereichen üblicherweise Gehwege. Die Fahrbahn in einer Fahrradstraße ist jedoch dem Fahrverkehr vorbehalten.

Die Anordnung einer Fahrradstraße in einer „Tempo-50-Straße“ ist dagegen grundsätzlich möglich. Die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten bewirkt in aller Regel eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

VORFAHRTREGELUNG

Der Radverkehr soll auf dem Hauptradroutennetz gebündelt sowie zügig und sicher geführt werden. Fahrradstraßen bieten für den Radverkehr erst dann einen Mehrwert gegenüber gewöhnlichen Erschließungsstraßen, etwa Tempo-30-Zonen, wenn diese bevorrechtigt beschildert sind. Regelmäßiges Abbremsen und ggf. sogar Anhalten an rechts-vor-links-geregelten Einmündungen steht den Zielen eines Hauptroutennetzes entgegen.



Abb. 4+5: Verkehrszeichen 301 und 306 zur Regelung der Vorfahrt

Deshalb können Fahrradstraßen durch die Beschilderung mit Zeichen 306 StVO oder durch Zeichen 301 StVO bevorrechtigt werden. Dies ist bis zu einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 2.000 Kfz auf den einmündenden untergeordneten Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h möglich, wenn der Knoten gut erkennbar gestaltet ist und ausreichende Sichtbeziehungen vorherrschen.

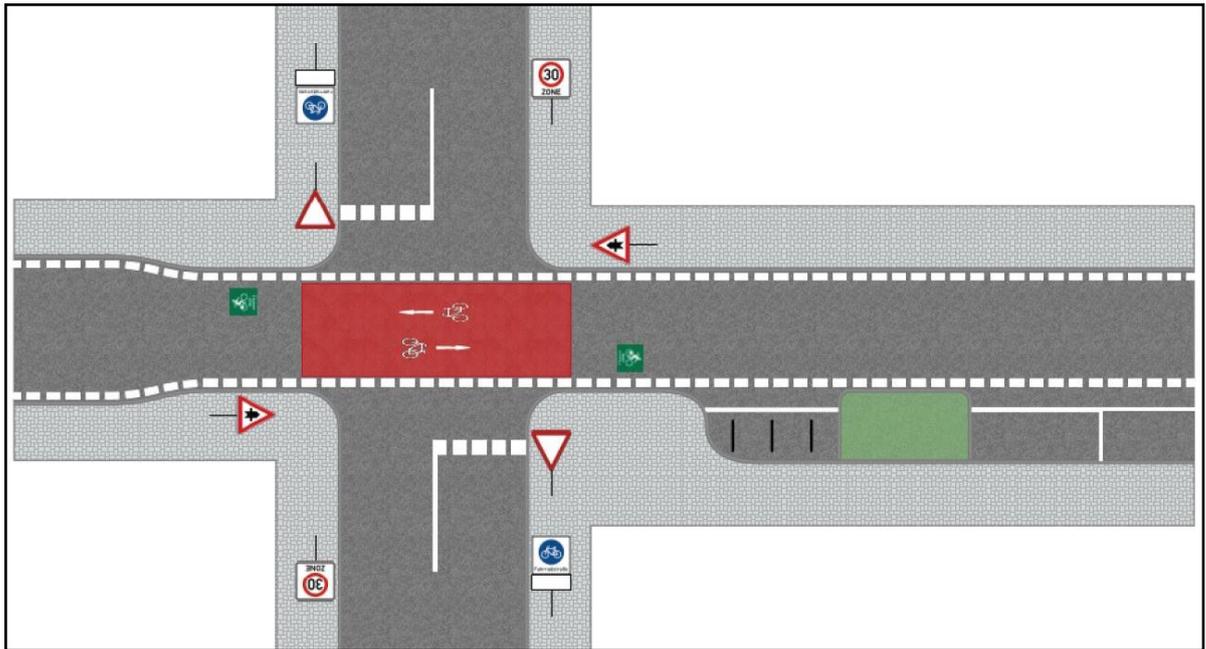


Abb. 6: Bevorrechtigte Fahrradstraße im Zuge einer Radschnellverbindung mit entsprechender Kennzeichnung³

Liegt der DTV in den untergeordneten Straßen (mit zulässiger Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h) zwischen 2.000 und 3.500 Kfz, ist eine Bevorrechtigung zu prüfen. Der Einsatz von zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen wie Fahrbahnanhebungen und Furteinfärbungen sowie ausreichende Sichtbeziehungen und eine gute Erkennbarkeit sind dann unverzichtbar.

Auch der in einer Fahrradstraße verkehrende Linienbusverkehr profitiert von der geänderten Vorfahrtregelung.

An vielen Stellen sind im Stadtgebiet bereits heute Tempo-30-Straßen bevorrechtigt. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass es hierdurch nicht zu Verkehrssicherheitsproblemen infolge erhöhter Geschwindigkeiten gekommen ist. Dennoch gilt es, die betreffenden Straßen nach der Umsetzung im Blick zu behalten und ggf. im Nachgang verkehrsberuhigende Maßnahmen zu ergreifen.

Daher werden im Erschließungsstraßennetz in Regensburg Fahrradstraßen grundsätzlich gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt, wenn die zuvor genannten Bedingungen erfüllt sind.

³ Quelle: „Fahrradstraßen und Fahrradzonen, 2. vollständig überarbeitete Ausgabe“ aus Die Blaue Reihe – Praxiswissen kompakt, herausgegeben 2021 von Thiemo Graf

QUERSCHNITTSBREITEN

In Fahrradstraßen dürfen Radelnde nebeneinander fahren, auch dann, wenn der nachfolgende Kfz-Verkehr dabei behindert wird. Deshalb müssen die Fahrbahnbreiten darauf abgestimmt sein, dass sich nebeneinander Radfahrende mit entgegenkommenden Radelnden oder Kfz sicher begegnen können.

Untersuchungen haben gezeigt, dass auf der Fahrbahn Radfahrende Gefährdungen durch sich öffnende Türen geparkter Kfz ausgesetzt sind. Diese Gefahren lassen sich durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen in der so genannten „Dooring-Zone“ minimieren, weil die Radelnden mit größerem Abstand zu parkenden Kfz fahren.

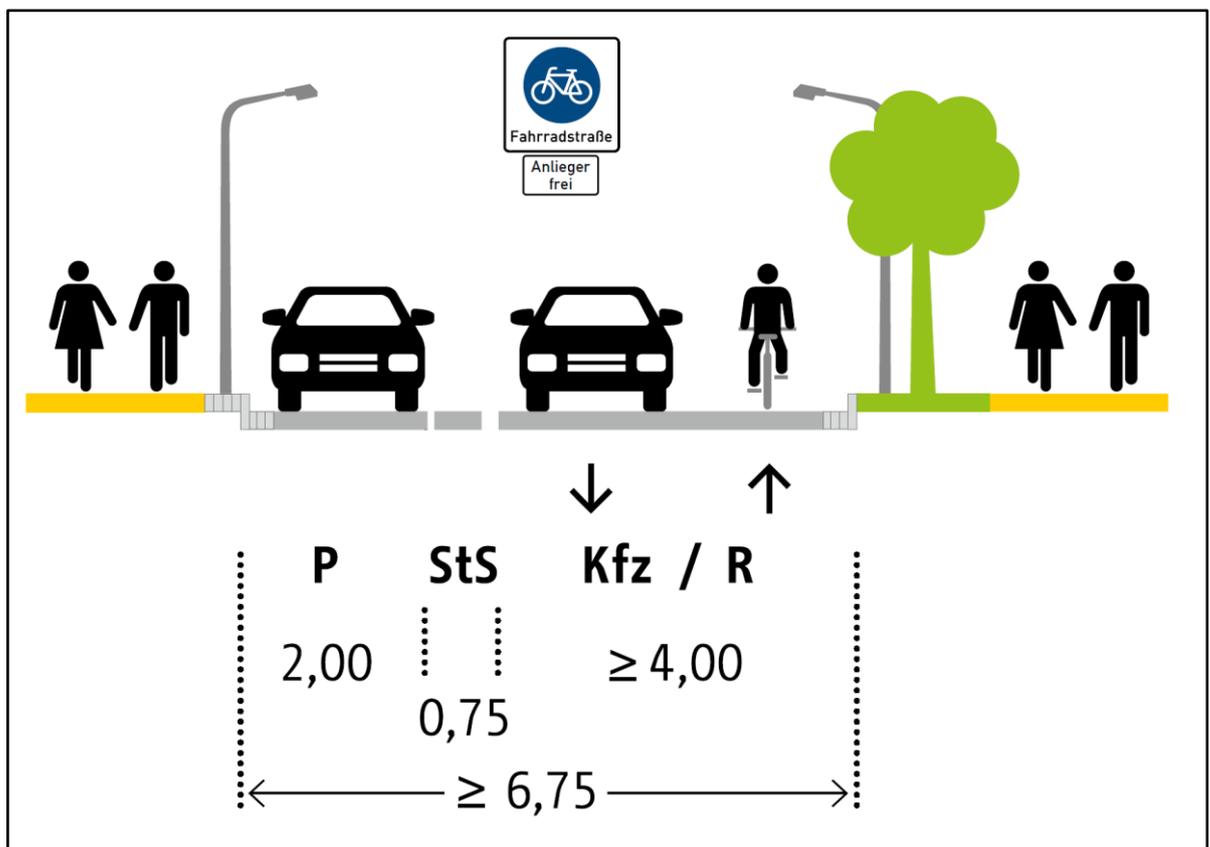


Abb. 7: Beispielhafte Darstellung eines Querschnitts mit einseitigem Parken⁴

Die eigentliche Fahrgasse sollte dementsprechend eine Breite von 4 m haben. Hinzu kommen Sicherheitstrennstreifen von jeweils mindestens 0,5 m, besser jedoch 0,75 m zu Parkstreifen. Ließen sich

⁴ Quelle: „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden“, April 2020

diese Breiten nur dann realisieren, wenn auf größerer Länge komplett auf Kfz-Stellplätze verzichtet werden müsste, sind alternativ Begegnungsstellen in regelmäßigen Abständen zu prüfen.

Die Verringerung der Fahrgassenbreite auf 3,5 m ist möglich, wenn die Zahl der Begegnungsfälle mit Kfz gering ist bzw. durch geeignete Maßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden kann und/oder wenn sich die geringere Breite auf einen kurzen Abschnitt beschränkt.

KFZ-VERKEHRSTÄRKEN UND -VERLAGERUNGSMÖGLICHKEITEN

Idealerweise sollte der Radverkehr das Verkehrsgeschehen in einer Fahrradstraße prägen. Hohe Kfz-Verkehrsstärken dagegen bewirken, dass Radelnde die Fahrradstraße weniger akzeptieren und häufiger von Kfz mit zu geringem Seitenabstand überholt werden. Radelnde weichen dann oft verbotswidrig auf die Gehwege aus.

Um das Ziel einer zügigen, sicheren und attraktiven Hauptradverbindung zu erreichen, ist in Straßen mit höheren Kfz-Stärken, insbesondere dann, wenn es sich um Schleichverkehr handelt, zu prüfen, ob der gebietsfremde Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verlagert werden kann.

Geeignete Maßnahmen dafür sind sogenannte „Modale Filter“, also straßenverkehrsrechtliche und / oder bauliche Maßnahmen, wie z. B.:

- echte Einbahnstraßen,
- unechte Einbahnstraßen,
- Unterbinden von Abbiegemöglichkeiten und
- Durchfahrtsunterbrechungen, wie z. B. Diagonalsperren.



Abb. 8+9: Beispiele bestehender Modaler Filter in Regensburg
(links: Helenenstraße, rechts: Herrenplatz)

Der Einsatz Modaler Filter ist im Einzelfall zu prüfen.

MARKIERUNGEN / ROTEINFÄRBUNGEN

Die Akzeptanz von Fahrradstraßen steigt mit der eindeutigen Erkennbarkeit und optischen Abhebung vom sonstigen Erschließungsstraßennetz. Daher werden die Fahrradstraßen durch 4 Elemente hervorgehoben:

Markierung der Fahrgasse und der Stellplätze

Die Fahrgasse wird grundsätzlich beidseitig durch einen unterbrochenen Breitstrich (50 cm Länge, 20 cm Lücke) begrenzt. So sind der Verlauf der Fahrradstraße sowie der Hauptroute und die Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen leicht nachvollziehbar.

Von der Markierung kann im Einzelfall abgesehen werden, wenn die Straße nur sehr gering mit Kfz-Verkehr belastet ist und keine Einmündungen aufweist.

Um den Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen zu verdeutlichen und exaktes, platzsparendes Parken zu fördern, werden die Stellplätze durch einen durchgehenden Schmalstrich markiert.

Piktogramme

Regelmäßige Piktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn machen den Vorrang des Radverkehrs und Verlauf der Fahrradstraße / Radlroute deutlich.

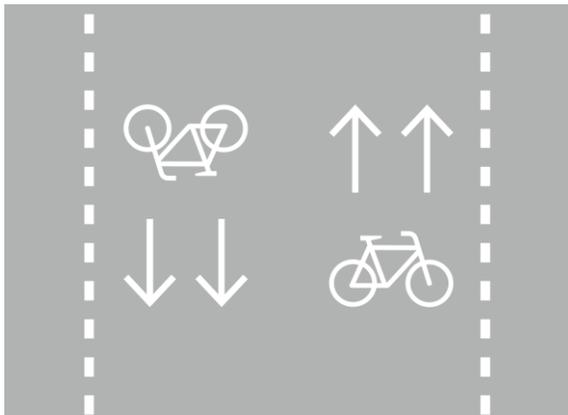


Abb. 10: Markierung unterbrochener Breitstrich und Piktogramme – schematische Darstellung⁵

Roteinfärbungen

Konfliktpunkte, also Einmündungen/Kreuzungen sowie Anfang und Ende der Fahrradstraße, werden flächig rot eingefärbt, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und auf den Radverkehr hinzuweisen.



Abb. 11: Beispiel für eine rot eingefärbte Einmündung (Fürth)

Wegweisende Beschilderung

Die Hauptradrouten sollen möglichst zeitnah durch eine wegweisende Beschilderung aufgewertet werden. So finden auch Radfahrende schnell und unkompliziert Ziele im Stadtgebiet, ohne den exakten Routenverlauf kennen zu müssen.

⁵ Quelle: „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden“, April 2020

BUSLINIENVERKEHR

Fahrradstraßen sind im Verlauf von Buslinien nicht ausgeschlossen. Vielfach findet bereits heute Busverkehr im untergeordneten Straßennetz, insbesondere in Tempo-30-Zonen, statt. Diese Straßen werden schon jetzt häufig intensiv vom Radverkehr genutzt. Konflikte sind nicht bekannt.

Dennoch ist die Anordnung von Fahrradstraßen im Verlauf von Buslinien vorab zu prüfen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die Straßenabschnitte nicht zu lang bzw. Überholmöglichkeiten vorhanden sind oder eingerichtet werden können. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Querschnittsbreiten zu legen.