

ADAC Empfehlungen für eine bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur

- » **Verstehen Sie Radverkehr als System** und legen Sie die Handlungsschwerpunkte zu dessen mittel- bis langfristiger Entwicklung in einem gesamtstädtischen Radverkehrskonzept fest.
- » **Stellen Sie die Netzplanung in den Mittelpunkt** der Radverkehrskonzeption, um Strecken zur Erreichung angestrebter Qualitäten zu kategorisieren, Netzlücken zu identifizieren und Maßnahmen zu priorisieren.
- » **Richten Sie an Hauptverkehrsstraßen** – vor allem bei mehreren Richtungsfahrbahnen, hohem Lkw-Anteil und großen Differenzgeschwindigkeiten – **stets benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen mit hoher Qualität ein**. Dort ist eine Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr aus Sicht der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufs zwingend erforderlich.
- » **Gewährleisten Sie auch für die nicht benutzungspflichtigen Radwege einen guten baulichen Standard**, die Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen und einen einwandfreien betrieblichen Zustand.
- » **Erwägen Sie Radfahr- und Schutzstreifen als Alternative zu Radwegen**, sofern es der Straßenquerschnitt und die Situation im ruhenden Verkehr zulassen. Räumen Sie stets einen ausreichenden Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr ein.
- » **Sorgen Sie stets für ausreichende Sichtbeziehungen** an Knotenpunkten und stark befahrenen Grundstückszufahrten. Setzen Sie Furten möglichst nur gering vom Fahrbahnrand ab und färben Sie diese in Konfliktbereichen rot ein.
- » **Richten Sie zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an Lichtsignalanlagen auf der Fahrbahn möglichst vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr ein**. Prüfen Sie an Knoten stets auch Radverkehrsführungen für das direkte Linksabbiegen.
- » **Richten Sie linke Radwege und Zweirichtungsradwege nur im Ausnahmefall ein** und achten Sie dabei besonders auf gute Sichtbeziehungen sowie Hinweismarkierungen an Knoten und Grundstückszufahrten.
- » **Gewährleisten Sie** – auch vor dem Hintergrund der starken Zunahme von Pedelecs – **eine zügige, stetige und sichere Befahrbarkeit aller Radverkehrsanlagen**. Vermeiden Sie enge Radien, abrupte Verschwenkungen und unvollständig abgesenkte Borde.
- » **Richten Sie attraktive Radverkehrsrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen ein** und binden Sie diese in eine durchgängige Radverkehrswegweisung ein. Denken Sie dabei auch verstärkt an Fahrradstraßen, wenn Radverkehr gebündelt werden soll.
- » **Berücksichtigen Sie immer auch die Belange der Fußgänger bei Ihren Planungen**. Gemeinsame Führungen des Fuß- und Radverkehrs sollten innerorts möglichst vermieden werden.
- » **Denken Sie** bei der Planung von Radverkehrsinfrastruktur stets auch **an ausreichende, komfortable und sichere Abstellanlagen** in den Zielbereichen des Radverkehrs.

Bildnachweis:

Titelbild: Panthermedia
Seite 2: Planungsgemeinschaft Verkehr
Seite 3: ADAC e.V.

Herausgeber und Druck:

ADAC e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
expertendialog@adac.de

ADAC

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität

Ausgabe 13 | April 2018

Warum Radfahrer (k)ein Problem sind!

Ein Plädoyer für ein besseres Miteinander.

Der Radverkehr in Deutschland hat in den vergangenen Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer begegnen sich gerade in den Städten häufig auf engem Raum und teilen sich diesen leider nicht immer nur fair und rücksichtsvoll. Das Zusammentreffen von unterschiedlichen Nutzungen und Interessen auf begrenztem Verkehrsraum führt vermehrt zu Spannungen, was nicht nur die Unfallstatistik deutlich belegt. Auch der Umgang untereinander könnte verständnisvoller sein.

Der Straßenverkehr muss als soziales System betrachtet werden und in einem solchen sind Konflikte normal. Sie entstehen beim Aufeinandertreffen von Kfz- und Radfahrern in Kreuzungsbereichen, durch das bewusste und unbewusste Missachten von Vorfahrtsregeln, Unaufmerksamkeit oder Fahrfehler und – nicht selten – durch Rücksichtslosigkeit.

Konflikte spiegeln sich aber auch im subjektiven Empfinden der eigenen Sicherheit wider. Laut „Fahrrad-Monitor“ des Bundesverkehrsministeriums fühlt sich die Hälfte aller Radfahrer im Straßenverkehr unsicher. Knapp zwei Drittel von ihnen machen dafür die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer verantwortlich, insbesondere beim Parken auf Radwegen oder Überholen mit zu geringem Abstand. Im Gegenzug sagen fast drei Viertel der Menschen in Deutschland, dass viele Radfahrer



durch ihre Fahrweise den Straßenverkehr eher unsicher machen, indem sie auf der falschen Fahrbahnseite, auf dem Gehweg oder ohne Licht bei Dunkelheit fahren.

Die Förderung des gegenseitigen Verständnisses und eines fairen Miteinanders kann in jeder Hinsicht der Verkehrssicherheit dienen. Die bestehenden Konflikte lassen sich dabei nicht durch pauschale Maßnahmen oder einseitige Bevorzugung einzelner Verkehrsteilnehmergruppen auflösen. Vielmehr bedarf es eines ganzen Maßnahmenbündels, das je nach Stadt individuell geschnürt werden muss.

Vor allem das Hineinversetzen in die verschiedenen Rollen der Verkehrsteilnahme im Sinne des Perspektivenwechsels kann im Rahmen einer Aufklärungskampagne die gewünschte Wirkung entfalten. Dabei ist es wichtig, die Anforderungen der unterschiedlichen Rollen im Straßenverkehr zu vermitteln und das Einfühlungsvermögen zu fördern. Und dafür zu werben, auch mal auf sein Recht zu verzichten. Denn ein sicheres Miteinander resultiert daraus, dass jeder auch ein wenig für den anderen mitdenkt. Eines haben schließlich alle Verkehrsteilnehmer gemeinsam: Sie wollen sicher ankommen!



Stefan Gerwens
Leiter Ressort Verkehr
ADAC e.V., München

Radfahren weckt Emotionen – zu allererst die Freude der Radfahrer an der Fortbewegung selbst, aber eben auch unter den Verkehrsteilnehmern. Im aktuellen ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ wird das Verhalten der Radfahrer durch Autofahrer und Fußgänger eher negativ beurteilt. Auch untereinander war jeder vierte Radfahrer unzufrieden mit dem Verhalten anderer Radfahrer. Umgekehrt war ein Viertel der Radfahrer mit dem Verhalten der Autofahrer unzufrieden.

Für diese Konflikte allein die Radfahrer verantwortlich zu machen, wäre zu einfach und falsch. Schließlich belasten starke Flächenkonkurrenzen oder unzureichende Infrastruktur das Klima zwischen Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern zusätzlich. Nicht zielführend sind aber auch Forderungen nach einem absoluten Vorrang für den Radverkehr, die keine Rücksicht auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Fähigkeiten nehmen. Schließlich kann nicht jeder Pendler den Arbeitsplatz mit dem Rad erreichen oder auf den ÖPNV umsteigen.

Kommunen könnten mit Kampagnen für mehr Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander und weniger Rechthaberei sorgen. Mehr denn je ist auch gegenseitige Rücksichtnahme gefragt, bei der Fehler anderer Verkehrsteilnehmer einkalkuliert und korrigiert werden können.

Ohne eine moderne und sichere Verkehrsinfrastruktur geht es aber nicht. Wo dabei angesetzt werden kann, haben wir für Sie auf den folgenden Seiten zusammengestellt.

Welche Infrastruktur benötigen wir für einen **zukunftsfähigen Radverkehr?**

Kampagnen können helfen, dass sich Verkehrsteilnehmer mit mehr Respekt und Gelassenheit begegnen. Eine moderne und sichere Verkehrsinfrastruktur können sie nicht ersetzen.

Die Bedeutung des Fahrrads als umweltfreundliches Verkehrsmittel hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Der ADAC begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich, da sie für die urbane Bevölkerung eine Entlastung von Staus, Lärm und Abgasen bewirkt und damit die Attraktivität der Städte erhöht. Die Potenziale des Radverkehrs sind aber längst noch nicht ausgeschöpft.

Damit mehr Menschen das Fahrrad nutzen, brauchen die Städte eine systematische Radverkehrsförderung, bestehend aus den Bereichen Infrastruktur, Serviceangebote und Kommunikation.



Für die Verbesserung der Infrastruktur ist in erster Linie die Netzplanung von Bedeutung. Hierbei geht es darum, das Radverkehrsnetz strategisch weiterzuentwickeln und damit für alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs direkte und komfortable Verbindungen in abgestuften Qualitätsstufen zu konzipieren.

Die Netzplanung sollte sich nicht alleine auf das bestehende Radverkehrsaufkommen und die aktuellen Hauptströme des Radverkehrs beschränken, sondern im Sinne einer Angebotsplanung auch künftige und potenzielle Radverkehre berücksichtigen.

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur muss für alle Nutzergruppen komfortabel und – objektiv wie subjektiv – sicher befahrbar sein. Geübte Radfahrer benötigen Radverkehrsführungen, die ein schnelles Vorankommen ermöglichen. Kinder, ungeübte oder betagte Menschen brauchen dagegen solche,

die vom fließenden Kfz-Verkehr mindestens markierungstechnisch getrennt sind, sofern sie nicht durch Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen verlaufen.

Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist nach dem FGSV-Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA2010) nur für Straßen mit geringem Kfz-Aufkommen oder Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit sinnvoll. Vor allem in Tempo-30-Zonen fahren Radfahrer gerne auf der Fahrbahn und dort ist auch die Akzeptanz dieser Lösung bei Autofahrern am höchsten.

Bei mittleren Verkehrsstärken wird Mischverkehr dagegen nur noch bei günstigen Randbedingungen empfohlen. Die Standardlösungen sind hier markierte Schutzstreifen und Radwege ohne Benutzungspflicht. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass sich Radfahrer eher für Radwege entscheiden, wenn sie die Wahl haben. Für hohe Kfz-Verkehrsstärken kommt in der Regel nur die Trennung von Kfz- und Radverkehr durch benutzungspflichtige Radwege oder Radfahrstreifen in Frage.

Egal ob Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege zum Einsatz kommen, für die Verkehrssicherheit und Akzeptanz ist es erforderlich, dass die Regelbreiten zumindest eingehalten werden, um ein gefahrloses Überholen zu ermöglichen und ausreichend Abstand zum Kfz-Verkehr sicherzustellen.

Meist liegt die Ursache für zu schmal bemessene Radverkehrsanlagen in den starken Flächenkonkurrenzen begründet. Im Seitenraum scheidet die Anlage oder Verbreiterung von Radwegen häufig daran, dass dort vorrangig die Interessen des Fußgängerverkehrs zu berücksichtigen sind. Auf Hauptgeschäftsstraßen kommt noch die wichtige Funktion für das Abstellen von Fahrzeugen hinzu.

Auch auf der Fahrbahn sind ausreichend breite Radverkehrsanlagen nicht einfach zu realisieren. So haben vor allem Hauptverkehrsstraßen eine wichtige Bündelungsfunktion für den lokalen

und regionalen Personen- und Wirtschaftsverkehr, die sie nur dann erfüllen können, wenn sie ausreichend breit dimensioniert sind. Wenn dort trotz knapper Platzverhältnisse Radfahr- und Schutzstreifen durchgesetzt werden, können sie oft nur in Mindestbreite ausgebildet werden. Solche Radverkehrsanlagen werden aufgrund der knappen Abstände zum schnellen Kfz-Verkehr als unsicher empfunden. Richtig gefährlich wird es dann, wenn die Radfahr- und Schutzstreifen von Lieferfahrzeugen blockiert werden, was ein Ausweichen auf die Fahrbahn erfordert.

Neuerdings werden deshalb sogenannte Protected Bike Lanes diskutiert. Durch die bauliche Abgrenzung von Fahrbahn und Radfahrstreifen über Randsteine, Poller oder Blumenkübel soll das Überfahren und Zustellen von Radfahrstreifen durch Kfz verhindert und damit das subjektive Sicherheitsgefühl von Radfahrern gestärkt werden. Abgesehen davon, dass für solche Lösungen vorhandene Längspark- oder Fahrstreifen geopfert werden müssen, können auch negative Folgen für die Verkehrssicherheit durch Stürze beim Überholen nicht ausgeschlossen werden.



Die Umwandlung eines Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen ist nur dort vertretbar, wo die Straße ihre Verkehrsbedeutung maßgeblich eingebüßt hat. Dies kann zum Beispiel eintreten, nachdem eine Straße untertunnelt, Ausweichmöglichkeiten geschaffen oder eine attraktive ÖPNV-Alternative installiert wurde.

Wenn entlang der Hauptverkehrsstraßen nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht, um größere Radverkehrsströme schnell, komfortabel und sicher durch die Stadt zu lenken, kann der Radverkehr auch direkt durch die Wohngebiete geführt werden. Immer-

hin bietet die StVO seit 1997 mit der „Fahrradstraße“ dafür den geeigneten rechtlichen Rahmen. Radfahrer dürfen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren und vom Kfz-Verkehr weder gefährdet noch behindert werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, der Radverkehr ist dort (oder wird bald) die vorherrschende Verkehrsart. Leider weisen laut einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) viele der in Deutschland eingerichteten Fahrradstraßen zu hohe Kfz-Verkehrsstärken auf. In Kombination mit ungünstigen Fahrbahnbreiten wird es dann für Radfahrer schnell gefährlich.



Fahrradstraßen sind in Wohnstraßen ohne Durchgangsverkehr eine gute Lösung, um Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen gebündelt zu führen. Sie lassen sich schnell und kostengünstig umsetzen, da keine größeren Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind.

Radschnellwege müssen deutlich höhere Qualitätsstandards erfüllen als gewöhnliche Haupttrouten des Radverkehrs. Sie sollen ein Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern und gleichzeitig das Überholen eines

Dritten gewährleisten. Um auch für Pendler interessant zu sein, müssen sie ausreichend lang sein und höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.

Mit der starken Zunahme von Pedelecs im Fahrradbestand stellt sich vermehrt die Frage, ob die heutige Radverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der Nutzer hinsichtlich einer schnellen Fortbewegung

noch gerecht wird. Als zukunftsfähige Lösung werden Radschnellwege propagiert, also Verbindungen, die wichtige Quell- und Zielbereiche des Alltagsradverkehrs über größere Entfernungen miteinander verknüpfen.

Radschnellwege kommen vor allem für Ballungsräume und Großstädte in Frage, um Pendler im Berufs- und Ausbildungsverkehr zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bzw. Pedelec zu bewegen. Innerhalb der Städte sind Radschnellwege wegen der starken Flächenkonkurrenzen und häufigen Störungen durch Knotenpunkte oft nur mit hohem Aufwand (z.B. durch den Bau von Überführungen) oder durch die Reduzierung der Standards realisierbar.

