

## Fahrradstraßen

Kostengünstig und effektiv den Radverkehr fördern? Mit der Ausweisung von Fahrradstraßen haben viele Kommunen schon gute Erfahrungen gemacht. Fahrradstraßen sind eine vergleichsweise schnell umzusetzende Möglichkeit, die Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrsanlagen zu erhöhen. Wir zeigen, was Fahrradstraßen sind, wie diese aussehen und wie Politik und Bevölkerung mit ins Boot geholt werden können.



Im Sommer 2020 wird das NRVP Projekt „[Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen](#)“ abgeschlossen. Die Ergebnisse fließen in Seminare mit Exkursionen des DIfU zum Thema „Fahrradstraßen – Konzepte und Umsetzung“ ein.

### Definition von Fahrradstraßen

Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße. Sie soll der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs abseits von Kfz-Hauptverkehrsstraßen dienen. Anderer Fahrzeugverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr).



Der Beginn einer Fahrradstraßen wird gemäß Anlage 2 der StVO mit dem Verkehrszeichen 244.1 gekennzeichnet, deren Ende mit dem Zeichen 244.2. 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 nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.



Hilfreiche Materialien  
- [VwV-StVO](#)

### Was sind Infosheets?

Kurz und knapp fachlichen Input liefern, das sind die RAD.SH Infosheets. Mitglieder finden weitere Materialien im internen Bereich. Die Infosheets werden laufend aktualisiert.

## Klarheit verschaffen – rechtlicher Rahmen



Quelle: QIMBY, Fahrradstraße in Berlin

Fahrradstraßen kommen gemäß VwV-StVO in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder als solche alsbald erwartet wird. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) werden für den Einsatzbereich von Fahrradstraßen Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h, die im Kontext des Radverkehrsnetzes Hauptverbindungen für den Radverkehr darstellen, benannt.

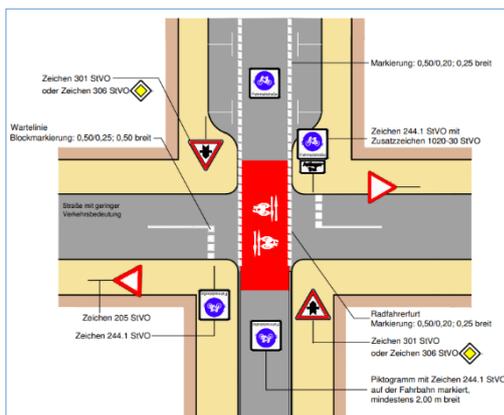
In den Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen wird eine Mindestbreite für Fahrradstraßen definiert. Im Einzelfall (Zwangspunkt) soll eine Durchfahrtbreite von 4,00 m nicht unterschritten werden. Oberhalb einer Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag sollen keine Fahrradstraßen eingerichtet werden.

Besondere Leitlinien des Landes SH zu Fahrradstraßen gibt es nicht. Die untere Straßenverkehrsbehörde prüft in jedem Einzelfall, ob die Voraussetzungen für Fahrradstraßen erfüllt sind. Sie hat dabei einen Ermessensspielraum. Besonderes Augenmerk wird auf die Verkehrssicherheit gelegt.

### Hilfreiche Materialien

- Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat in seinem [Forschungsbericht 41](#) eine positive Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen vorgenommen und Gestaltungsvorschläge unterbreitet. Sie kann als Argumentationshilfe bei Sicherheitsbedenken der Verkehrsaufsicht angeführt werden.
- Die Stadt Bremen hat [Leitlinien für die Gestaltung](#) entwickelt.

## Schritt 1: Plan erstellen



Quelle: [nahmobil-hessen.de](http://nahmobil-hessen.de)

Fahrradstraßen können ein wichtiges Element der kommunalen Radverkehrsförderung darstellen. Sie sollten idealerweise nicht isoliert geplant, sondern in ein Radverkehrsnetz eingebettet werden, das auf einem Radverkehrskonzept basiert.

Darauf aufbauende Hinweise zur Gestaltung von Fahrradstraßen werden in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gegeben. So wird an Einmündungen und Kreuzungen zusätzlich zur Beschilderung die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn empfohlen.

Abgesehen von den oben dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen erfolgt die Planung und Ausgestaltung bisher ohne einheitliche Vorgaben in kommunaler Hand.

### Hilfreiche Materialien

- Baden-Württemberg hat in seinen [Musterlösungen für Radverkehrsanlagen](#) auch sehr anschauliche Gestaltungsvorschläge für Fahrradstraßen:
- Die Stadt Aachen hat 2018 einen [Gestaltungsstandard](#) entwickelt und beschlossen. (Bremen siehe oben)

## Schritt 2: Mehrheiten organisieren

Idealerweise gibt es bereits ein Fahrradforum, in dem die Fraktionen der kommunalen Selbstverwaltung, die Stadtplanungs-, Bau-, Ordnungs- und Umweltbehörde sowie Verkehrsaufsicht, Polizei und Zivilgesellschaft vertreten sind.

Mit den Argumenten Sicherheit, Bündelung von Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen, Komfort für Radfahrer, Verkehrsberuhigung für die Anwohner und nicht zuletzt dem vergleichsweise geringen Kostenaufwand für die Einrichtung von Fahrradstraßen sollte sich eine politische Entscheidung erzielen lassen. Die Kosten werden je nach Ausführung der Beschilderungs- und Markierungsarbeiten zum Beispiel in Berlin mit 11 € und in Aachen mit 35 € pro Meter Fahrradstraße angegeben.



Quelle: Wikimedia Commons

### Hilfreiche Materialien

- Beschreibung des [Expertenworkshop](#) Fahrradstraßen Aachen

## Schritt 3: Bürgerinnen und Bürger mitnehmen



Wenn die Einrichtung einer Fahrradstraße zum Erfolg führen soll, müssen die Anwohnerinnen und Anwohner frühzeitig informiert werden. Das kann in Bürgerfragestunden, Workshops und über die Medien erfolgen. Durch intensiven Bürgerdialog lassen sich Ängste vor Neuem reduzieren und Akzeptanz fördern.

Die Einführung kann mit einem Straßenfest, einem Parking Day, mit Flyern zu den Verkehrsregeln auf Fahrradstraßen und intensiver Öffentlichkeitsarbeit über die Medien begleitet werden. Ein Banner, quer über die Straße gespannt, kann in den ersten Monaten als „Infohilfe“ für AutofahrerInnen dienen.

### Hilfreiche Materialien

- Faltblatt [Fahrradstraßen](#) Kiel.
- Faltblatt [Fahrradstraßen Aurich](#)
- Pressemitteilung [Fahrradstraße Norderstedt](#):

## Schritt 4: Begleitung, Überwachung, Evaluation

Da den wenigsten Verkehrsteilnehmer\*innen die Verkehrsregeln in Fahrradstraßen bekannt sind, lohnt es immer wieder darauf aufmerksam zu machen. Dabei können Synergien zu anderen Mobilitätsaktivitäten genutzt werden, z.B. am Tag der Verkehrssicherheit (20.06.2020), im Rahmen von Stadtradeln oder während der europäischen Woche der Mobilität (16. bis 22. September). Verkehrszählungen (am besten vorher/nachher) können den Erfolg dokumentieren. Sie können z.B. im Rahmen von Schulprojekten durchgeführt werden.

### Hilfreiche Materialien

- Evaluierung [Fahrradstraßen in München](#)
- Evaluation der [Fahrradstraße Harvestehuder Weg, Hamburg](#)
- [Verkehrszählbogen](#) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für Schüler



RAD.SH bietet seinen Mitgliedern zwei mobile Zählgeräte, die kostenlos ausgeliehen werden können.