

Leitfaden für Fahrradstraßen

für die Stadt Bergisch Gladbach

Stand: April 2022

Maßnahmen

- Die Fahrradstraße wird zu Beginn mit dem **Verkehrszeichen StVO 244.1** „Fahrradstraße“ gekennzeichnet. Das Verkehrszeichen StVO 244.2 „Ende Fahrradstraße“ markiert das Ende der Fahrradstraße.
- Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße und der Beschleunigung des Radverkehrs soll die Fahrradstraße an allen einmündenden Straßen im Erschließungsnetz **bevorrechtigt** werden.
- Die Zulassung des motorisierten Verkehrs kann über Zusatzbeschilderung eingerichtet werden. Hierbei sind jedoch Maßnahmen zu treffen, die den **Durchgangsverkehr unterbinden bzw. mindern**. Maßnahmen wie die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung, einer Indirekten Sackgasse oder Anliegendenverkehre können hierbei in Betracht gezogen werden und sind im konkreten Fall zu prüfen.
- Die **Fahrgassenbreite** wird zwischen **4,00 – 5,00 m**, soweit möglich, ausgebaut. Von einer Unterschreitung ist abzusehen, da die Mindestbreite entsprechend dem Begegnungsfall Kfz - Fahrrad gem. RAST 06 bei 4,00 m liegt. Bei einer Unterschreitung beläuft sich das Mindestmaß auf 3,80 m.
- Der **Sicherheitstrennstreifen** zum ruhenden Verkehr beträgt **0,75 m** um das „Dooring“ zu verhindern. Dieser wird mit einem unterbrochenen Breitstrich in weiß entlang der Parkstände gekennzeichnet.
- Nach Möglichkeit sollte das **Parken** auf einer Fahrradstraße nur noch **einseitig** angeordnet werden.
- Der Beginn einer Fahrradstraße wird durch eine „**Torsituation**“ über eine rote Markierung (s. Anhang) verdeutlicht.
- Entlang der Fahrradstraße wird eine rote, durchgehende **Randmarkierung** als Schmalstrich angeordnet, die der Verdeutlichung der Fahrgasse dient und die Aufmerksamkeit auf die dort geltenden Verkehrsregeln und die ggf. geänderte Verkehrsführung richtet.
- Am Ende einer Fahrradstraße soll ein **ARAS** eingerichtet werden, der wie der zulaufende Schutzstreifen rot markiert wird.
- **Knotenpunktbereiche werden flächig** als Fahrgasse rot markiert. Das Verkehrszeichen StVO 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts und links“ wird ebenfalls im Kreuzungsbereich markiert (s. Anhang). Vorzugsweise wird diese Fläche mit rotem Asphalt oder Prägeasphalt ausgebaut.
- In den untergeordneten, einmündenden Straßen werden „**Haifischzähne**“, StVO Zeichen 342, angeordnet.

Hintergrund

Die Fahrradstraße ist ein heute immer häufiger genutztes Instrument der Radverkehrsplanung, das im Kontext eines Radwegenetzes zur Stärkung des Radverkehrs beiträgt. Gleichzeitig gelten Fahrradstraßen als sichere Alternative zu Hauptverkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs, da die vorrangige Nutzung des Radverkehrs im Vordergrund steht.

Zur Stärkung der Verkehrssicherheit sind Maßnahmen über die vorgeschriebene Beschilderung hinaus notwendig, sodass das Deutsche Institut für Urbanistik in Zusammenarbeit mit der Bergischen Universität Wuppertal im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Leitfaden für Fahrradstraßen erarbeitet hat.

Auf Grundlage der dort gewonnenen Erkenntnisse wurde in dem vorliegenden Leitfaden ein standardisiertes Erscheinungsbild der Fahrradstraßen in Bergisch Gladbach entwickelt. Die einheitliche Gestaltung dient der Wiedererkennung und der Unterstreichung der vorherrschenden Verkehrsregeln, um somit ein hohes Maß an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Die hier aufgeführten Maßnahmen sind mit allen Beteiligten der Verwaltung und den Fahrradverbänden abgestimmt.

Inhalte und Erläuterung

Straßenverkehrsordnung

Gemäß der StVO wird zu Beginn einer Fahrradstraße das **Verkehrszeichen StVO 244.1 „Fahrradstraße“** installiert. Die Fahrradstraße endet mit dem Verkehrszeichen StVO 244.2 „Ende Fahrradstraße“. Die Verkehrsregeln, die eine solche Beschilderung mit sich führen, lauten gemäß der Straßenverkehrsordnung wie folgt:

- Nutzung ausschließlich für den Radverkehr und Elektrokleinfahrzeuge. Ausnahmen bei ausgewiesener Freigabe anderer Verkehrsarten durch Zusatzschilder. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.
- An Kreuzungen ist das Queren einer Fahrradstraße von anderen Verkehrsarten gestattet
- Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsarten liegt bei 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt
- Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Aufgrund des derzeit noch niedrigen Radverkehrsaufkommen in Bergisch Gladbach sollen die Fahrradstraßen für den **motorisierten Verkehr** (Kfz-Verkehr) **freigegeben** werden. Hierbei sind jedoch Maßnahmen zu treffen, die zu einer **Minderung der Durchgangsverkehre** beitragen. Hierzu können folgende Maßnahmen getroffen werden:

- Einbahnstraßenregelung
- Freigabe nur für „Anlieger frei“
- Indirekte Sackgassen

Vorfahrt

Die Fahrradstraße dient unter anderem der **Radverkehrsbeschleunigung**. Hierzu trägt insbesondere die **Bevorrechtigung** der Fahrradstraße gegenüber einmündender Nebenstraße bei. Demzufolge sind Fahrradstraßen gegenüber einmündenden Nebenstraßen in Bergisch Gladbach zu bevorzugen, soweit dies möglich ist.

Die Beschilderung in Knotenpunktbereichen kann analog zur unten aufgeführten Abbildung 1 angeordnet werden. Durch das Verkehrszeichen StVO 301 wird die Fahrradstraße bevorzugen. Die einmündenden Straßen müssen Vorfahrt gewähren (Zeichen StVO 205). Zusätzlich wird die Fahrradstraße mit dem Zeichen StVO 244.1 gekennzeichnet.

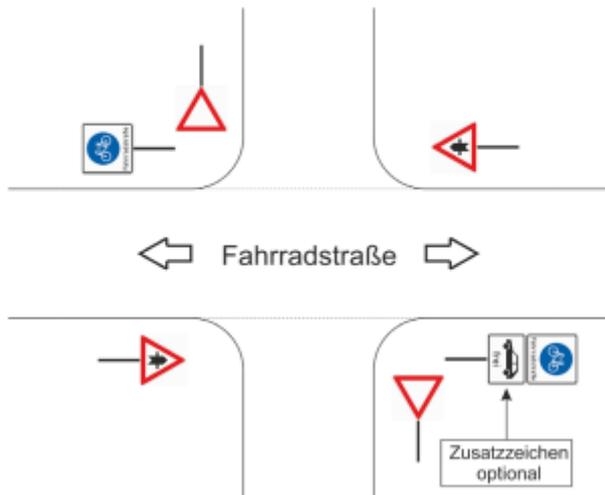


Abbildung 1: Vorfahrtsregelung an Fahrradstraßen (Quelle: Uni Wuppertal, 2021)

Maßnahmen, die die Bevorrechtigung optisch verdeutlichen, werden unter dem Punkt „Knotenpunktbereiche / Einmündungsbereiche“ beschrieben.

Fahrgassenbreite

Die **Fahrgassenbreite** kann zwischen **4,00 m – 5,00 m** gewählt werden. Maßgebend für die 4,00 m Fahrgassenbreite ist der Begegnungsfall Fahrrad - Kfz gemäß der RAST 06. Diese Breite kann in Ausnahmefällen auch auf 3,80 m reduziert werden. An Engstellen sind 3,50 m zulässig, da gemäß dem Leitfaden des BMVI auch bei geringen Breiten ein fließender Verkehrsablauf beobachtet werden konnte. Die Obergrenze der Fahrgassenbreite von 5,00 m soll vermehrte Überholvorgänge mit geringen Abständen zwischen Kfz und Fahrrad sowie überhöhte Geschwindigkeiten verhindern und sollte demzufolge nicht überschritten werden.

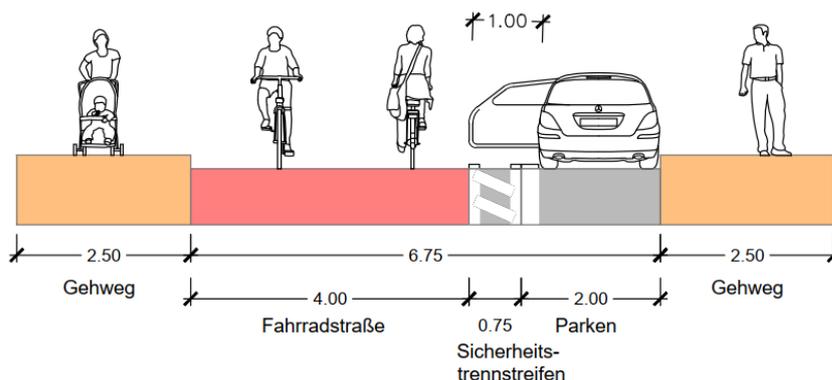


Abbildung 2: Prinzipskizze Querschnitt Fahrradstraße (Quelle: eigene Darstellung)

Beim Einrichtungsverkehr sowohl für den motorisierten als auch den Radverkehr entfällt der Begegnungsfall, sodass eine schmalere Fahrgassenbreite gewählt werden kann.

Bei Busverkehr auf der Fahrradstraße ist eine Fahrgassenbreite von ausnahmsweise 6,00 m anzusetzen, da von dem Begegnungsfall Bus - Bus auszugehen ist. Hier sind jedoch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu treffen.

Sicherheitstrennstreifen

Der **Sicherheitstrennstreifen** bildet den Abstand zwischen dem ruhenden Verkehr und der Fahrbahngasse. Insbesondere „Dooring“-Unfälle (Zusammenstoß Fahrrad und plötzlich geöffnete Autotür) können durch einen ausreichend dimensionierten Sicherheitstrennstreifen verhindert werden. Demzufolge beläuft sich dieser auf **0,75 m** und wird über einen weißen, unterbrochenen Breitstrich, wie im Leitfaden des BMVI empfohlen, abgetrennt.

Parkmanagement

Durch die Reduzierung und **einseitige Anordnung** der Parkstände können Unfälle durch Dooring oder ein- und ausparkende Kfz reduziert werden. Im Zusammenspiel mit dem Sicherheitstrennstreifen wird hierdurch die Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen zusätzlich erhöht. In der Umsetzung ist die einseitige Anordnung stets zu berücksichtigen, jedoch auf den individuellen Straßenzug anzupassen.

Beginn einer Fahrradstraße

Neben der erforderlichen Beschilderung des StVO Zeichens 244.1, das sich im Seitenraum befindet, wird der Eingangsbereich mittels einer **flächigen, roten Markierung inkl. des StVO Zeichens 244.1 eingefärbt**. Diese „Tor-Situation“ schafft eine deutliche Aufmerksamkeit auf die geänderten Führungsform und wird wie in der Prinzipskizze ausgeführt.

Randmarkierung

Fortlaufend zum Eingangsbereich wird die Führung der Fahrradstraße entlang der Fahrgasse durch eine **rote, durchgehende Randmarkierung** im Schmalstrich verdeutlicht. Hierdurch kann zum einen die Fahrgassenbreite klar definiert werden und zum anderen gilt die Randmarkierung als stetiger Hinweis auf die Fahrradstraße und die damit verbundenen Verkehrsregeln.

Ende eine Fahrradstraße

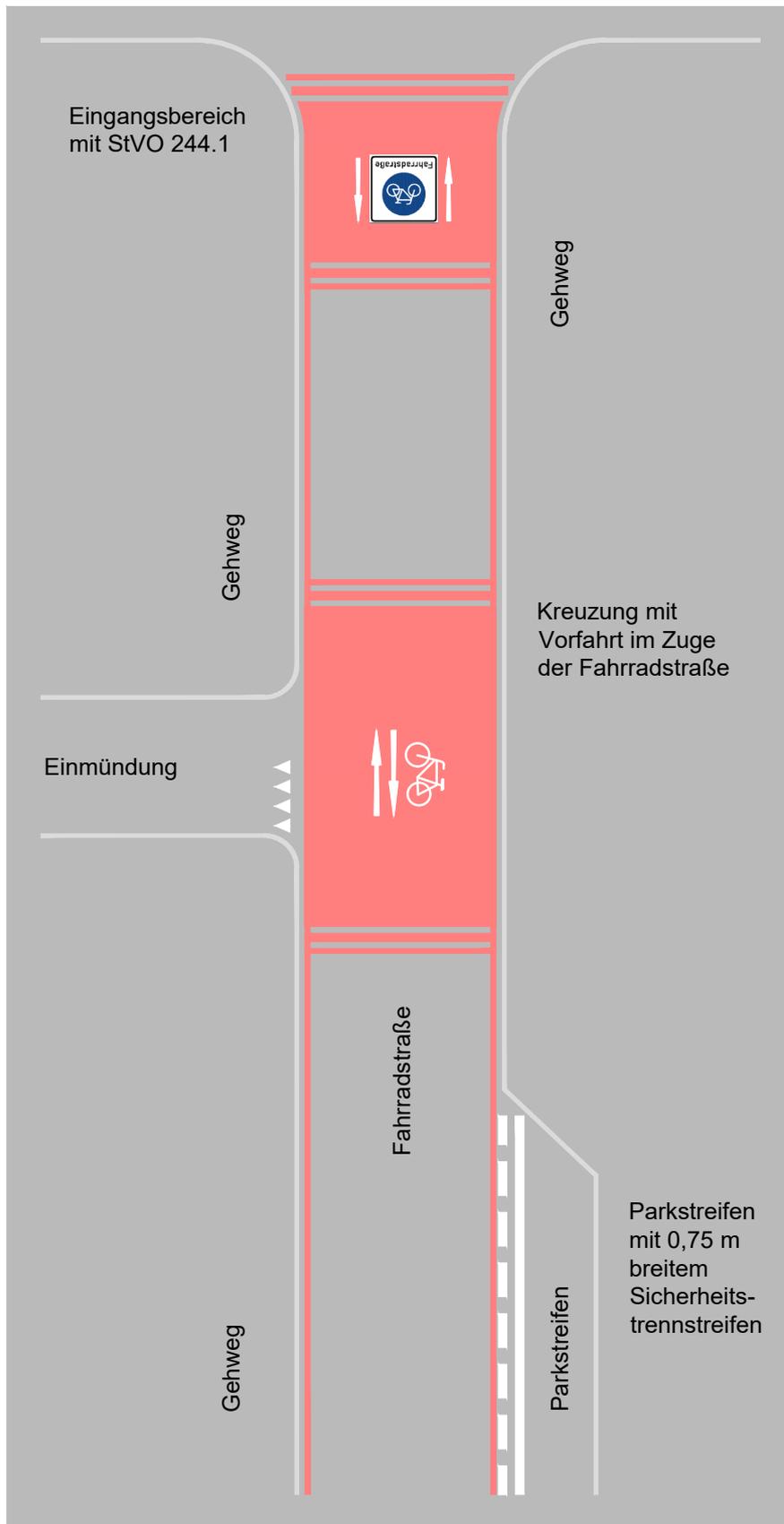
Die Anschlüsse an das bestehende Radwegenetz sollten bei der Planung von Fahrradstraßen stets mitberücksichtigt werden. So sind an gesicherten Knotenpunkten aufgeweitete Radaufstellstreifen (**ARAS**) einzurichten, sollten die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen.

Knotenpunktbereiche / Einmündungsbereiche

In den Einmündungsbereichen wird die **Fahrgasse flächig rot** eingefärbt, da zum einen die Vorfahrtsregelung (siehe *Vorfahrt*) hervorgehoben werden soll und zum anderen die Aufmerksamkeit erhöht wird. Zusätzlich wird das Verkehrszeichen StVO 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts und links“ im Kreuzungsbereich markiert.

Vorzugsweise wird diese Fläche mit rotem Asphalt oder Prägeasphalt ausgebaut.

In den einmündenden Straßen sollen **Haifischzähne** gemäß StVO Zeichen 342 abmarkiert werden um die Vorfahrt zu vergegenwärtigen.



Stadt Bergisch Gladbach

Fachbereich 6-60 Stadtentwicklung und Mobilität
Rathaus Bensberg Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach

Gestaltungsleitfaden Fahrradstraße

Anhang 1: Markierungsprinzip

Maßstab: unmaßstäblich

Stand: 06.04.2022