



Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Lüdinghausen



Stand: September 2021

Zielsetzung und Zweck

Die vorliegenden Qualitätsstandards wurden erarbeitet, um ein einheitliches Erscheinungsbild und einen gleichbleibend hohen Standard für Fahrradstraßen in Lüdinghausen zu gewährleisten und so langfristig zur Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs sowie zu gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer beizutragen. Die Qualitätsstandards sollen auf alle neu auszuweisenden Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet angewendet werden.

Durch festgelegte Qualitätsstandards verbessert sich die Wahrnehmung und Wiedererkennbarkeit von Fahrradstraßen für alle Verkehrsteilnehmer. Die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer und die Akzeptanz der geltenden Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße werden erhöht.

Rechtliche Grundlage und verkehrstechnische Regelwerke

Die Einrichtung von Fahrradstraßen soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern, Radverkehrsströme bündeln und die Verkehrssicherheit erhöhen. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße gemäß Zeichen 244.1 und 244.2 StVO [1] gelten bestimmte Anforderungen, die sich aus der VwV-StVO [2] und dem gültigen verkehrstechnischen Regelwerk ableiten.

StVO / VwV-StVO

Gemäß der VwV-StVO muss in Fahrradstraße der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder es muss erwartet werden, dass der Radverkehr nach Einrichtung der Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart wird. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf die Fahrradstraße nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt (z. B. Anliegerverkehr). Vor Anordnung einer Fahrradstraße müssen die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung ist gestattet. In der Fahrradstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Fahrradfahrer dürfen Nebeneinanderfahren und der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Falls die Vorfahrt nicht durch Zeichen geregelt ist, gilt rechts vor links. In Fahrradstraßen darf geparkt werden, falls keine Beschilderung dies verbietet oder einschränkt.

RASt 06 / ERA

Gemäß RAST 06 [3] und ERA [4] können Fahrradstraßen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt ist. Fahrradstraßen sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von etwa bis zu 400 Kfz/h eingesetzt werden. Um einen gleichmäßigen Verkehrsfluss mit einer hohen Reisegeschwindigkeit zu erreichen, sollten Fahrradstraßen an Knotenpunkten gegenüber anderen Erschließungsstraßen Vorfahrt erhalten. Außerdem werden verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung empfohlen, um mäßige Geschwindigkeiten des Kfz-verkehrs zu erreichen. Die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs sind durch eine parallele und akzeptable Verkehrsführung zu berücksichtigen, um Durchgangsverkehr in der Fahrradstraße vorzubeugen.

Ableitung von Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Lüdinghausen

Über die rechtlichen Anordnungen der StVO und VwV-StVO sowie den Empfehlungen aus RAS 06 und ERA wurden für Lüdinghausen folgende Gestaltungsstandards abgeleitet, um bei den Verkehrsteilnehmern zukünftig einen Wiedererkennungswert zu schaffen und ein dem Straßencharakter entsprechendes Verkehrsverhalten zu fördern:

- **Fahrgassenbreite:** Die Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen, die nicht für den motorisierten Verkehr freigegeben sind, soll 3,50 m nicht unterschreiten. Wenn die Fahrradstraße für den motorisierten Verkehr freigegeben ist, soll die Fahrgassenbreite mindestens 4,10 m (zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) betragen. Ist mit gelegentlichem Schwerverkehr zu rechnen, kann eine Fahrgassenbreite von max. 5,50 m (zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) angesetzt werden. Sofern die Fahrradstraße ebenfalls eine wichtige Erschließungsfunktion für den öffentlichen Nahverkehr erfüllt, kann (aufgrund des Begegnungsfalles Bus - Bus) im Ausnahmefall auch eine Fahrgassenbreite von 6,00 m vorgesehen werden. In diesem Fall eignen sich zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den motorisierten Verkehr.
- **Bevorrechtigung:** Fahrradstraßen sind gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu bevorzugen.
- **Reduktion des Durchgangsverkehrs:** Zur Verringerung des Durchgangsverkehrs sind Durchfahrtsverbote für Schwerverkehrsfahrzeuge, „Anlieger-frei“-Regelungen für den Kfz-Verkehr sowie mögliche Sackgassen- oder Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr im Einzelfall zu prüfen.
- **Fahrbahngestaltung:** Der Beginn bzw. das Ende der Fahrradstraße erhält eine rote Einfärbung mit zusätzlichen Fahrrad-Piktogrammen. Zusätzlich sollten besondere Gefahrenpunkte (z.B. Einmündungsbereiche oder stark befahrene Grundstückszufahrten) rot markiert werden und es sind ebenfalls Fahrrad-Piktogramme vorzusehen.
- **Ruhender Verkehr:** Parken in Fahrradstraßen kann in entsprechend gekennzeichneten Flächen und mit einem entsprechenden Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) erlaubt werden.

In begründeten Ausnahmefällen kann von diesen Standards abgewichen werden, sofern dadurch keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für die Radfahrenden ausgeht.

Literaturverzeichnis

[1] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

[2] Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln, 2006.

[4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010.