



Radfahrer und Fußgänger Hase und Igel oder Katz und Maus ?

Radfahrer und Fußgänger gehören zum „Umweltverbund“. Ein verträgliches Nebeneinander ist aber keineswegs selbstverständlich. Während auf Mischverkehrsflächen, etwa in Verkehrsberuhigten Bereichen oder Spielstraßen, eine gemeinsame Nutzung zumeist keine Schwierigkeiten bereitet, gibt es bei der gemeinsamen Führung in den Seitenräumen städtischer Straßen häufig Probleme. Es kommt zu gegenseitigen Behinderungen, Gefährdungen und auch zu Unfällen, die nicht selten schwerer ausfallen, als es von Konflikten zwischen den weichen Verkehrsteilnehmern anzunehmen ist. Gemeinsame Fuß- und Radwege oder die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer sind daher auf Einzelfälle zu beschränken. Werden Radwege im Seitenraum angelegt, sind sie so zu gestalten, dass es nicht zu Beeinträchtigungen der Fußgänger kommt.



Abbildung 1 Radfahrer und Fußgänger - nur bedingt verträglich

Radfahrer sind keine "Fußgänger auf Rädern"

Radfahrer und Fußgänger sind umweltfreundliche Fortbewegungsarten, die im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik gefördert werden müssen. Diese wichtige Gemeinsamkeit sollte aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich um zwei Verkehrsarten mit

sehr unterschiedlichen Eigenschaften und Bedürfnissen handelt, die nur bedingte Verträglichkeit untereinander aufweisen. So vermischen sich gerade im Fußverkehr zielgerichtete mit erlebnisbezogenen Wegen. Fußgänger flanieren, halten inne, um ein Plakat zu lesen oder ein Ereignis im Straßenraum zu beobachten, sie treffen beim

Einkauf Bekannte und beginnen eine Unterhaltung. Ihre Geschwindigkeit ist mit 1,8 km/h (0,5 m/s - Ältere, Gehbehinderte) bis etwa 6,5 km/h (1,8 m/s) um ein vielfaches geringer als das von Radfahrern (ca. 15 bis 20 km/h), die mit ihrem Fahrzeug i. d. R. möglichst direkt ihre Ziele ansteuern. Dementsprechend hoch ist das Konfliktpotential der beiden Verkehrsmittel.

"Bordsteinradwege" nur begrenzt geeignet

Aus diesem Grund ist aus Sicht der Fußgänger die Fahrbahnführung von Radfahrern, z. B. auf Schutz- oder Radfahrstreifen, der Anlage von Radwegen auf Gehwegniveau grundsätzlich vorzuziehen. Unangebracht sind „Bordsteinradwege“ (ausgeschildert mit Z 237 „Radweg“ oder Z 241 „Getrennter Fuß- und Radweg“) insbesondere im Bereich von Geschäftsstraßen, Boulevards

Die EFA ist da!

Ende 2002 hat die FGSV die lange überfälligen „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) herausgegeben. Die EFA baut auf den bewährten Regelwerken EAE 85/95 und EAHV 93 auf und enthält eine umfassende Darstellung der Ansprüche von Fußgängern und ihrer Umsetzung bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen. (www.fgsv.de)



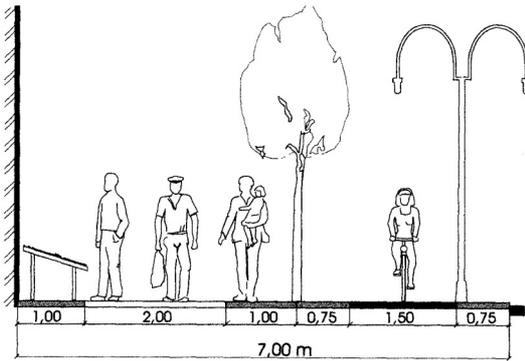


Abbildung 2 Seitenraum mit Baumreihe und Radweg

und anderen Straßen mit intensiver Nutzung durch Fußgänger.

Anforderungen an Radwege im Seitenraum

Werden Radwege im Seitenraum angelegt, muss Radfahrern und Fußgängern ausreichend Platz eingeräumt werden. Flächen für den Fußverkehr sollten dabei deutlich breiter ausfallen als der Bereich für den Radverkehr; angestrebt werden sollte ein Verhältnis zwischen Gehweg und Radweg von 2 : 1. Nutzungen wie Auslagen oder Aufenthalt aber auch parkende Fahrräder erfordern zusätzlich Breiten im Seitenraum [1]. Für die



Abbildung 3 Radweg im Seitenraum

Führungsform eines Radweges, der zwischen einer Baumreihe und der Fahrbahn angeordnet ist, spricht die bessere Trennung von Rad- und Fußverkehr; allerdings erfordert dies wiederum zusätzliche Flächen und eine ausgewogene, proportionale Gestaltung des Straßenraumes [2].

Radwege müssen für Radfahrer und Fußgänger gut erkennbar sein.

Wichtig ist, dass sich der Belag von Gehbereich und Radweg deutlich unterscheiden. Höhenungleiche Trennelemente, wie z. B. Rasenbordsteine sind aus Gründen der Sturzgefahr für die Radfahrer kritisch zu sehen und sollten nur bei größeren Radwegbreiten zum Einsatz kommen (vgl. EFA). Im Interesse von Blinden wird für die (ertastbare) Begrenzung von Rad- und Gehweg eine Breite von 0,50 m empfohlen [3]. Eine Trennung von Rad- und Fußverkehr allein durch Markierung ist auf jeden Fall nicht ausreichend [Abb. 3].

Gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern in Seitenräumen

Von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzte Wege können als gemeinsame Fuß- und Radwege (Z 240 StVO) beschildert oder über Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (Z 239 StVO in Kombination mit Z 1022-10) auf Gehwegen angeboten werden. Während bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen Benutzungspflicht seitens der Radfahrer besteht, verbleibt ihnen bei freigegebenen Gehwegen die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnnutzung.

Die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern wird in der Planungsliteratur schon seit längerem kritisch bewertet und nur bei Erfüllung sehr spezieller Randbedingungen empfohlen.

Auch die gesetzlichen Grundlagen in StVO und VwV-StVO sind vom Grundsatz her auf einen restriktiven Einsatz der gemeinsamen Führung ausgerichtet [4].

Anwendung in der Praxis

In der Praxis ist von einem vorsichtigen Umgang leider wenig zu spüren. So sind gemeinsame Fuß- und Radwege insbesondere in den 90er Jahren in erheblichem Umfang entlang klassifizierter Straßen – und dass nicht nur im ländlichen Raum – angelegt worden. Hintergrund sind auch die Bestimmungen zur Kostenbeteiligung, die bei getrennten Wegen für Fußgänger und Radfahrer den Kommunen die Kosten des Gehweges aufbürden, während bei gemeinsamen Wegen i. d. R. der Straßenbaulastträger (Kreis, Land oder Bund) die Gesamtkosten trägt.

Der Trend zur Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr hat sich vor allem nach Inkrafttreten der StVO-Novelle von 1997 in Deutschland verstärkt [5]. Wenn vorhandene Radverkehrsanlagen den Bestimmungen der VwV-StVO nicht entsprechen und daher (bis auf Ausnahmefälle) nicht mehr als



Abbildung 4 Gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern

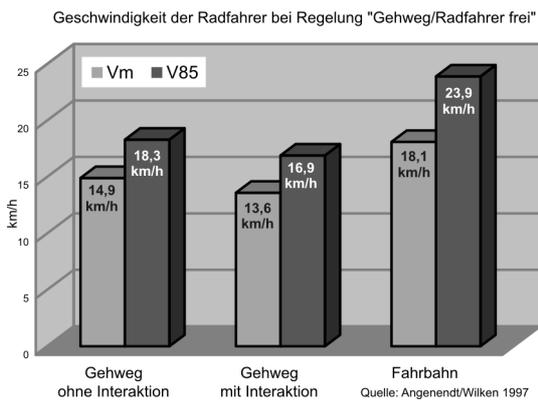


Abbildung 5 Geschwindigkeiten der Radfahrer

Weise eingehalten [7]. Erstaunlich ist die mangelnde Anpassung der Geschwindigkeiten im Begegnungsfall: Die Radfahrer fahren hier mit durchschnittlich 14 km/h nur unwesentlich langsamer als in den Fällen ohne Begegnungen mit Fußgängern [Abb. 5].

Diese Ergebnisse wiegen vor allem vor dem Hintergrund schwer, dass Interaktionen bei

gemeinsamer Führung keinesfalls selten sind: Bei etwa jeder dritten Begegnung kommen sich Radfahrer und Fußgänger so nah, dass ausgewichen werden muss. Besonders ältere Menschen gaben an, sich durch Radfahrer konkret beeinträchtigt zu fühlen.

Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern

Die Praxis sowie vorliegende Forschungsergebnisse zeigen insgesamt, dass gemeinsame Wege von Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum von Straßen – unabhängig von der Führungsform – nur in Ausnahmefällen akzeptabel sind. Dies gilt vor allem auch unter dem Blickwinkel der Sehbehinderten, für die auftretender Radverkehr in ihrem Bewegungsraum eine sehr konkrete Gefährdung bedeuten kann. Die gemeinsame Führung wird letztlich auch den Belangen

des Radverkehrs oftmals nicht ausreichend gerecht, da der Fahrkomfort beeinträchtigt wird. Zudem wird an einmündenden Nebenstraßen der Vorrang des Radverkehrs vor ein- und abbiegenden Kfz nicht deutlich genug. Zwar sollte der Wunsch vieler Radfahrer, getrennt vom Kfz-Verkehr fahren zu



Abbildung 6 Öffentlichkeitsarbeit (Leipzig)

können, ernst genommen werden; der Schutzanspruch des Fußverkehrs verlangt jedoch eine restriktive Handhabung der Gehwegfreigabe für Radfahrer.

Soll im Einzelfall eine gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum ermöglicht werden, ist eine Ausweisung als „Gehweg/Radfahrer frei“ der Anordnung eines gemeinsamen Rad-/Gehweges vorzuziehen. Wichtiges Kriterium ist, dass das Verkehrsgeschehen weiterhin durch den Fußverkehr bestimmt wird sowie die räumlichen Bedingungen im Seitenraum sichere Begegnungsmöglichkeiten bieten. Als Verträglichkeitsgrenze der Freigabe von Gehwegen für (langsame) Radfahrer können die in Tabelle 1 angeführten Werte angesetzt werden (vgl. EFA).

Generell nicht zu empfehlen ist die gemeinsame Führung in Seitenräumen unter 2,50 Breite, aber auch in Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung oder in Straßen mit höherem Anteil älterer oder mobilitätsbehinderter Fußgänger sowie Kindern (vgl. EFA).

Um den Belangen schutzbedürftiger Radfahrer unter Wahrung der Interessen des Fußverkehrs Rechnung zu tragen, ist die Regelung „Gehweg/Radfahrer frei“ generell mit Maßnahmen zu verbinden, die eine Attraktivierung der Fahrbahnutzung durch den Radverkehr zum Ziel haben (u. a. Anlage von Führungshilfen für den Radverkehr auf

benutzungspflichtige Wege ausgeschildert werden dürfen, greift man nicht selten auf die Gehwegfreigabe oder die Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg als „Kompromiss“ zurück [Abb. 4].

Verhalten der Radfahrer - Forschungsergebnisse

Die Auswirkungen der verstärkten Freigabe macht ein Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr deutlich [6]: Durchschnittlich über 80 % aller Radfahrer machen von der Möglichkeit Gebrauch, den Gehweg zu nutzen. In den 15 untersuchten Beispielen lag die Quote lediglich in vier Fällen unter 70 %.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Radfahrer auf freigegebenen Gehwegen unterscheidet sich mit etwa 15 km/h nur geringfügig von der üblichen Geschwindigkeit bei Fahrbahnführung. Die in der StVO festgeschriebene Schrittgeschwindigkeit wird danach in keinsten

Nutzbare Gehwegbreite	Summe Radf./Fußg.	davon Fußgänger
2,50 - 3,00 m	70	> = 40
3,00 - 4,00 m	100	> = 60
> 4,00 m	150	> = 100

Tabelle 1 Maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde



Abbildung 7
Beschilderungsvorschlag

der Fahrbahn, Ordnung des ruhenden Verkehrs). Auf eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs (Materialwechsel, Markierungen) oder sonstige Maßnahmen,

die beim Radfahrer ein Bevorrechtigungsgefühl suggerieren könnten, sollte verzichtet werden.

Da einem Großteil der Radfahrer die rechtliche Regelung und das sich ableitende Verhalten bei der Gehwegfreigabe nicht bekannt ist, sind Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit von hoher Bedeutung [Abb. 6].

Auch Autofahrer brauchen mehr Informationen darüber, dass die Gehwegfreigabe keine Benutzungspflicht beinhaltet und Radfahrer das Recht der Fahrbahnnutzung haben. Radfahrer sind auch auf freigegebenen Gehwegen „Gäste“. Zur Verdeutlichung kann sich eine Modifizierung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radfahrer frei“ anbieten, zum Beispiel durch den Zusatz: „Langsame...“ oder „... mit Schrittgeschwindigkeit“ [Abb. 7].

Auch bei Freizeitwegen (städtische Parkanlagen, Grünzüge) sollte sehr sensibel geprüft werden, ob eine gemeinsame Nutzung dieser Wege für beide akzeptabel ist. Auch hier muss es zumindest heißen, dass Radfahrer angemessen langsam zu fahren haben [8].

Radfahrer in Fußgängerbereichen

Das oberste Prinzip der Fußgängerbereiche ist die weitgehend freie und ungestörte Bewegungsmöglichkeit für zu Fuß gehende Menschen. Dieser Grundsatz sollte auch bei Zulassung von anderen Verkehrsmitteln unbedingt bestehen bleiben.

Dennoch kann es – auch um unzumutbare Umwege für Radfahrer zu vermeiden – sinnvoll sein, Radver-

kehr in Fußgängerbereichen zuzulassen. In Fußgängerzonen liegen häufig wichtige Ziele auch für Radfahrer. Oft existieren für den Radverkehr auch keine geeigneten Umfahrungsmöglichkeiten zentraler Fußgängerbereiche.

Die Bedeutung für den Radverkehr, insbesondere aber die Fußgängerbelastung in dem Gebiet sind wichtige Kriterien in der Entscheidung über eine mögliche Zulassung von Radfahrern in Fußgängerbereichen. Dennoch lassen sich generelle Empfehlungen für die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen nicht ableiten. Vielmehr zeigt die Praxis, dass in sehr unterschiedlichen Situationen ein verträgliches Nebeneinander möglich ist. Im Zweifelsfall sollten sich Kommunen trauen, einen zeitlich begrenzten Versuch – kombiniert mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit – durchzuführen.

Allerdings muss auch in Fußgängerbereichen der Vorrang des Fußverkehrs eindeutig und unmissverständlich deutlich gemacht werden. In diesem Zusammenhang sollte in der Gestaltung der optische Eindruck vermieden werden, dass eine spezielle Fahrfläche für Radfahrer vorhanden ist.



Abbildung 8 Hinweisschild für Radfahrer am Beginn eines Fußgängerbereiches (Buxtehude)

Verweise

- [1] Zur Gestaltung und zum Umgang mit anderen Nutzungen im Seitenraum vgl. Fußnote 3: „Gehwege ohne Hindernisse“, September 2001
- [2] vgl. Senatsverwaltung Berlin: Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hrsg.), Berlin 1999
- [3] DIN 32984, Ausgabe: 2000-05: Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum
- [4] vgl. VwV-StVO zu § 41, Zeichen 239 Fußgänger
- [5] Seit dieser Novellierung gelten bestimmte Qualitätsanforderungen an Wege, die als benutzungspflichtige Radwege ausgeschildert werden sollen
- [6] vgl. Angenendt, W.; Wilken, M.: Gehwege mit Benutzungsmöglichkeiten für Radfahrer. In Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft Nr. 737, BMVBW, Bonn 1997
- [7] vgl. StVO, § 41, Zeichen 239 Fußgänger
- [8] vgl. FUSS e.V.: Wanderwege sind keine Radwege, Berlin 2002

Abbildungen

- [1] Dirk Bräuer
- [2] ILS- Baustein Fußverkehr 2001
- [3] Rainer Widmann
- [4] Gernot Steinberg
- [5] Angenendt/Wilken 1997
- [8] Andreas Schmitz

Impressum

Herausgeber: Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.
Homepage: www.fussverkehr.de
Kontakt: Andreas Schmitz, Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel
Kassel 2003, Auflage: 4.850

SRL

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. - SRL, Köpenicker Straße 48/49, D-10179 Berlin, Tel. 030 / 308620-60, Fax. 030 / 308620-62
Homepage: www.srl.de

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstraße 20, D-13357 Berlin, Tel. 030/ 492-7473, Fax. 030 / 492-7972, Homepage: www.fuss-ev.de

Bezug

Erhältlich ist die fußnote gegen 2.- Euro in Briefmarken oder auf Rechnung für 50 Cent + Porto (ab 10 Exemplaren 25 Cent) bei der FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle oder als Download unter www.fussverkehr.de