



**Überblick zum Thema
Fahrradstraße/Fahrradzone**

Fahrradstraßen/Fahrradzonen

Überblick:

- Ziel der Einrichtung einer Fahrradstraße
- Rechtliche Grundlagen
- Ge- und Verbote
- Gestaltung
- Exkurs: Fahrradstraßen in der Stadt Münster
- Fahrradzone
- Aktuelle Stellungnahmen/Einschätzungen zur Ortsmitte und zu einem Teilstück des Hanfgartens



Z. 244.1 und 244.2 StVO
Beginn und Ende
einer Fahrradstraße

Zielsetzung bei Anordnung einer Fahrradstraße

Die Fahrradstraße dient in erster Linie den **Fahrradfahrenden**.

Sie bietet einen Vorteil für Fahrradfahrende durch Darstellung einer sicheren und komfortablen Straße mit einem besonders gleichmäßigen Verkehrsfluss und einer **hohen Reisegeschwindigkeit** für Radfahrende.

Eine Fahrradstraße ist im Gegensatz zur Tempo-30-Zone **keine Maßnahme der Verkehrsberuhigung**, sie dient dem **zügigen Vorankommen** für Radfahrende.

Sie dient der **Bündelung des Radverkehrs** abseits von Hauptverkehrsstraßen.

Sie ist **Bestandteil örtlicher Radverkehrsnetze**.

Alternative Verkehrsführungen für den Kraftfahrzeugverkehr müssen berücksichtigt werden.

Rechtsgrundlagen

§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO
und VwV dazu

Verkehrszeichen
244.1 und 244.2 StVO
und VwV dazu

- Verkehrszählungen
- Prognosen
- Verkehrskonzept
- Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs beachten (Verkehrsgutachten)

Technische Regelwerke:

Richtlinien für die Anlage
von Stadtstraßen
(RASt 06)

Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen
(ERA 2010)

Zu beachten:

Straßen- und Wegegesetz
(StrWG NRW)

> Widmungsrecht

Teileinziehung bei
Ausschluss anderer
Verkehrsarten nach
§ 7 StrWG NRW

- Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO darf die Anordnung von Fahrradstraßen nur erfolgen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.
- Die Anordnung von Fahrradstraßen kommt nur in Betracht auf Straßen
 - mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte
 - mit einer hohen Netzbedeutung für den Fahrradverkehr
 - von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftverkehr.
- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr und Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen im Sinne der Elektrokraftfahrzeugverordnung (eKfV) darf nur ausnahmsweise zugelassen werden, z.B. Anliegerverkehr
 - alternative Verkehrsführung für den Kraftfahrzeugverkehr ist zu berücksichtigen
 - Generelle Zulassung weiterer Verkehrsarten muss mit den Bedürfnissen des Radverkehrs übereinstimmen.



Häufig wird
sämtlicher
motorisierter
Verkehr zugelassen:



Eine Fahrradstraße kann nur funktionieren, wenn sie auch tatsächlich von einem entsprechend großen Anteil an Radfahrenden genutzt wird!

Fahrradstraße

Ge- und Verbote nach StVO

- Benutzungsverbot für anderen Fahrverkehr als Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV
- Nutzung für andere Verkehrsarten nur bei entsprechender Freigabe durch Zusatzzeichen
- Überqueren der Fahrradstraße an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist für andere Fahrzeuge gestattet
- Für den Fahrverkehr (einschließlich des Radverkehrs) gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden, wenn nötig, muss der zugelassene Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt (auf anderen Straßen ist es nur erlaubt, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird).
- Im Übrigen gelten die allgemeinen Vorschriften über die Fahrbahnnutzung (z.B. Rechtsfahrgebot) und, wenn nichts anderes geregelt ist, über die Vorfahrt.

Gestaltung einer Fahrradstraße

- Fahrgassenbreite mindestens 4,00 m (in Kommentierungen zur StVO ist auch eine Breite von mind. 2,50 m pro Fahrtrichtung zu finden zum Aneinandervorbeifahren von jeweils zwei Radfahrenden nebeneinander pro Fahrtrichtung), bei Linienbusverkehr mindestens 6,00 m
- Innerorts Gehwege für den Fußverkehr
- Flächenhafte Roteinfärbung in Regelwerken nicht vorgesehen (kann, muss aber nicht)
- Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände soll grundsätzlich verzichtet werden. Bei Längsparkbuchten ist ein Sicherheitstrennstreifen (mind. 0,50 m) vorzusehen und anzuordnen (Verhinderung von Dooring-Unfällen). Bei Fahrbahnbreiten von 4,00 m ist kein Parken möglich.
- Die Fahrbahnbreite kann (punktuell) eingeeengt werden (z.B. Torsituation, bauliche Einengungen oder Sperrflächen).
- An Kreuzungen und Einmündungen soll die Fahrradstraße möglichst Vorfahrt vor anderen Erschließungsstraßen haben (bauliche Verdeutlichung, z.B. Anrampung).
- Als zusätzliche Bodenmarkierung ist derzeit nur die Aufbringung des Z. 244.1 StVO zulässig.

Exkurs: Fahrradstraßen in Münster (1)



Auszug aus der Internetseite der Stadt Münster

www.stadt-muenster.de (abgerufen 18.04.2023)

In Münster unterwegs mit dem Rad - neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen

In Münster gelten seit Juli 2019 einheitliche, möglichst zügig zu realisierende Qualitätsstandards für die Gestaltung bestehender sowie geplanter Fahrradstraßen, wie sie in den Niederlanden bereits seit vielen Jahren umgesetzt werden:

Für die bestehenden und die geplanten Fahrradstraßen ist eine **Fahrgasse von mindestens vier Metern Breite** vorgesehen. Da zu breite Fahrgassen zu erhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führen, soll die **Fahrgassenbreite maximal fünf Meter zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz** betragen.

Das **Parken** wird nach dem neuen Konzept **häufig nur noch auf einer Straßenseite möglich sein und teilweise sogar beidseitig entfallen** müssen. Komfort und Sicherheit profitieren entscheidend, wenn die Radfahrenden mehr Platz bekommen. Gleichzeitig ergibt sich ein Mehr an Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Gerade weil einige Fahrradstraßen vom Kfz-Verkehr als Schleichwege genutzt werden, ist zu prüfen, ob der **Kfz-Verkehr eingeschränkt** werden kann. So könnten die betreffenden Fahrradstraßen nur für den Anliegerverkehr freigegeben oder Sackgassen sowie Einbahnstraßenregelungen eingeführt werden.

Nur die Fahrgasse (ausgenommen Sicherheitstrennstreifen und Parkstände) wird flächig rot eingefärbt, zusätzlich werden die Einmündungsbereiche zur Erhöhung der Aufmerksamkeit markiert und gegebenenfalls durch gestaltete "Tor-Situationen" (z. B. Aufpflasterungen, beidseitige Inseln) hervorgehoben.

Die Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrradstraße sollen gegenüber einmündenden Straßen **Vorfahrt** haben.

Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen



4,00 m – 5,00 m
Fahrgassenbreite

0,50 – 0,75 m
Sicherheitstrennstreifen

1. komfortable, sichere Breiten schaffen
 2. Durchgangsverkehr & Kfz-Parken einschränken
 3. Fahrgasse einfärben
 4. Bevorrechtigen gegenüber einmündenden Nebenstraßen
- ⇒ eindeutige Erkennbarkeit



Z. 244.3 und 244.3 StVO
Beginn und Ende
einer Fahrradzone

> Z. 244.3 ist in regel-
mäßigen Abständen als
Markierung auf der
Fahrbahn aufzubringen

Fahrradzone

- neu durch die 54. StrVÄndV eingeführt
- dient der Sicherheit und Leichtigkeit des **Radverkehrs**
- Anordnung muss gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO **notwendig** sein („aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich“)
- möglich in Bereichen mit hoher Fahrradverkehrsdichte
- Fahrradzonen sind grundsätzlich dem Radverkehr sowie dem Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen nach eKFV vorbehalten, Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr, Freigabe für andere Verkehrsarten nur ausnahmsweise gemäß Zusatzzeichen
- Anordnung muss mit Blick auf den Kfz-Verkehr vertretbar sein (alternative Streckenführung des Kfz-Verkehrs)
- Verzicht auf Senkrecht- oder Schrägparkstände
- Einengung der Fahrbahn erforderlichenfalls möglich
- es gelten die **Vorgaben für Tempo-30-Zonen** weitgehend entsprechend > z.B. aufgrund flächenhafter Planung, nicht auf Hauptverkehrsstraßen (Vorbehaltsnetz), nicht in Gewerbe- / Industriegebieten, innerhalb der Zone gilt rechts vor links
- Fahrradzonen dürfen sich nicht mit Tempo-30-Zonen überschneiden

Fahrradstraßen/-zonen und Schulwegsicherung

Fahrradstraßen und Fahrradzonen dienen in erster Linie dem Radverkehr, insbesondere dem zügigen Fortkommen.

Aus Gründen der Schulwegsicherheit ist die Anordnung von Fahrradstraßen insbesondere im Bereich von Grundschulen, wo viele Schülerinnen und Schüler auch zu Fuß unterwegs sind (Radfahrprüfung erst im 4. Schuljahr), nicht förderlich. Insbesondere führt dies nicht zu einer Erhöhung der Querungssicherheit der zu Fuß Gehenden.

Die Anordnung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen muss zur Erreichung des Ziels „Förderung des Radverkehrs“ notwendig sein.

In Wohnstraßen ohne besondere Bedeutung für den Radverkehr und auch vor Grundschulen ist diese nicht ohne Weiteres begründbar.

Fahrradzonen beinhalten im Übrigen keinen Vorteil im Sinne der Verkehrsberuhigung gegenüber normalen Tempo-30-Zonen insbesondere, wenn Kfz-Verkehr weiterhin zugelassen bleibt. Gegenüber verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo-20-Zonen) ergibt sich insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit.

Fahrradstraßen und –zonen müssen Teil eines Konzepts der Radverkehrsführung sein, losgelöst davon (zum Beispiel auf einem kurzen Teilstück ohne weitere Anbindung an vielgenutzten Radverkehrsstrecken) machen sie wenig Sinn.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch Fragen?

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde vom 25.09.2022 zum Thema Fahrradstraße in der Ortsmitte von Ostbevern:

Eine Fahrradstraße dient nicht der Verkehrsberuhigung, sondern dem zügigen Vorankommen der Radfahrenden auf entsprechend vielgenutzten Hauptstrecken des Radverkehrs. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, rechts-vor-links ist nicht vorgesehen, Aufpflasterungen oder Anrampungen in Fahrtrichtung des Radverkehrs ebenfalls nicht. Im Sinne der Verkehrsberuhigung wäre eine Fahrradstraße (abgesehen davon, dass bestimmte Voraussetzungen dafür erfüllt sein müssen) hier kontraproduktiv und eine Verschlechterung gegenüber dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit maximal zulässigen 20 km/h.

Die T-20-Zone ist hier im Ortskern mit Geschäften, hohem Querungs- und Aufenthaltsbedarf sowie dem Wunsch nach einer hohen Aufenthaltsqualität die richtige und sinnvolle Regelung für alle Verkehrsteilnehmenden.

Eine Fahrradstraße dürfte sicherlich mit Blick auf die Aufenthaltsqualität in diesem Fall auch förderrechtlich als problematisch eingestuft werden.

Antwort der Straßenverkehrsbehörde (November 2022) zur Anfrage eines Planungsbüros mit der Bitte um **kurze erste Einschätzung**, ob die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße an der Straße Hanfgarten vorliegen könnten:

„Zur Möglichkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem betreffenden kurzen Teilstück der Straße Hanfgarten kann ich ihnen als kurze erste Einschätzung Folgendes mitteilen:

Fahrradstraßen dienen der Bündelung im Zuge von Radverkehrsverbindungen. Sie sollen Fahrradfahrenden einen Vorteil verschaffen, indem sie eine sichere und komfortable Straße mit einer hohen Reisegeschwindigkeit für Radfahrende darstellen, sie dienen nicht der Verkehrsberuhigung.

Diese Zielsetzungen für eine Fahrradstraße können (unabhängig von derzeit nicht vorliegenden Verkehrsuntersuchungen) auf dem kurzen, nur etwa 200 m langen Teilstück des Hanfgartens außerhalb einer Einbindung in eine Radverkehrsverbindung derzeit nicht gesehen werden. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Voraussetzungen für die Einrichtungen einer Fahrradstraße auf der Straße Hanfgarten nicht vorliegen.“

Auszug aus: Klimaschutzteilkonzept Mobilität
 des Kreises Warendorf
 - **Radverkehrskonzept** - (2018)

8.4.4 Einrichtung von Fahrradstraßen

Kurzbeschreibung:

- Fahrradstraßen dienen dazu, den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr zu bevorzugen.
- Sie können eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die derzeit vorherrschende Verkehrsart darstellt oder abzuschätzen ist, dass dieser es in Zukunft sein wird.
(Anmerkung: *aktuelle Rechtslage: „hohe Fahrradverkehrsdichte“*)
- Die Fahrradstraßen können entweder für Kfz freigegeben werden oder allein für Fahrräder bestimmt sein.
- Sie erhöhen die Attraktivität des Radverkehrs und tragen außerdem dazu bei, die Förderung des Radverkehrs nach außen zu kommunizieren.
- Vorteilhaft ist, dass auf Fahrradstraßen besondere Rücksicht auf Fahrradfahrer genommen werden muss und das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrern erlaubt ist. So wird die soziale Komponente des Radfahrens in Gruppen unterstützt.
- Als besonders sinnvoll können sich solche Fahrradstraßen in der Nähe von weiterführenden Schulen erweisen.