

Was sind Fahrradstraßen?

Eine **Fahrradstraße** ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, genau betrachtet in der Regel deren Fahrbahn (nicht aber z.B. Gehwege). Sie soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen.

Dabei ist zu beachten, dass die Fahrradstraße nicht mit Radwegen verwechselt wird, da bezüglich der straßenverkehrsrechtlichen Regelung große Unterschiede bestehen. Während ein Radweg durch Markierung (dann Radfahrstreifen) oder durch einen Bord, Grünstreifen, parkende Autos oder ähnliches von der Fahrbahn abgetrennt ist, bezieht sich die Fahrradstraße auf die (gesamte) Fahrbahn, die zum Radweg wird.

In Deutschland sind Fahrradstraßen dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Häufig wird so der Verkehr anderer Fahrzeuge nur für Anlieger oder nur in einer Fahrtrichtung zugelassen (Einbahnstraße). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Radfahrende haben auf Fahrradstraßen das Recht, jederzeit nebeneinander zu fahren – auf anderen Straßen gilt das nur, "wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird" (§ 2 Abs. 4 S. 1 StVO). Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

Beschilderung der Fahrradstraße



Zeichen 244.1

Beginn der Fahrradstraße



Zeichen 244.2

Ende der Fahrradstraße



Zusatzzeichen 1020-30

Anlieger frei

Fahrradfahrende Kinder unter acht Jahren, Fußgänger und Inline-Skater müssen – wie in anderen Straßen – den Gehweg oder Seitenstreifen benutzen, soweit vorhanden und benutzbar. Durch das Rechtsgrundlage ist Nummer 23 zu Zeichen 244.1 in Anlage 2 der Straßenverkehrsordnung.^[3] In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung heißt es zur Fahrradstraße: „I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. II. Anderer

Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Kraftfahrzeuge oder schnellere Elektroräder). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung)“ Es wird empfohlen, Anwohner bei der Einrichtung gezielt zu informieren, um die Anpassung zu erleichtern.^[9]

Gestaltung[

Bisher gibt es keine einheitliche Gestaltung und keine klaren Vorgaben, außer der durch die StVO vorgegebenen Beschilderung. Die geltenden Regeln, wie die Erlaubnis zum Nebeneinanderfahren, sind allerdings nur etwa der Hälfte der Verkehrsteilnehmer bekannt.^[2] Entsprechend ist es wichtig, auch durch die Gestaltung die Funktion der Fahrradstraße selbsterklärend zu machen. In verschiedenen Städten werden Fahrradstraßen jeweils ohne oder mit unterschiedlichen Markierungen verdeutlicht. Zum Einsatz kommen weiße oder blaue Piktogramme mit Radfahrenden oder Längsmarkierungen zur Fahrbahnbegrenzung. Ebenso gibt es bisher weit überwiegend die in Tempo-30-Zonen übliche Rechts-vor-links-Regelung, die den Radverkehr allerdings ausbremst.

Unterschiede zu Tempo-30-Zonen

In den vielen durch Beschilderung auch für anderen Verkehr zugelassenen Fahrradstraßen verbleiben aus rechtlicher Sicht nur geringe Unterschiede zwischen Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen. Im Wesentlichen bleibt nur die Betonung, dass der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf, der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit bei Bedarf weiter verringern muss und dass das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern explizit erlaubt ist. Neben der Schaffung von **Fahrradzonen** wird deshalb auch die Übertragung von Regeln der Fahrradstraßen auf sämtliche Tempo-30-Zonen diskutiert. Die Herausstellung der Fahrradfreundlichkeit würde dann über die Gestaltung (z. B. Fahrbahnmarkierungen, wenige parkende Kraftfahrzeuge) erfolgen. Mit der Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Jahr 2020 soll der Straßenverkehr [ein wenig] sicherer, klimafreundlicher und gerechter werden, mit Einführung eines Verkehrszeichens Fahrradzone (Zeichen 244.3) sollten auch die Voraussetzungen für die Einrichtung erleichtert werden, Elektrokleinstfahrzeuge werden in Fahrradstraßen und auch in Fahrradzonen zugelassen.¹

Quelle: Wikipedia (leicht gekürzt)

Zitat aus der Dokumentation des **Verkehrsgerichtstags 2020**:

Vor Ort in den Kommunen hat die Verkehrswende längst begonnen, und deshalb ist es sinnvoll, dass der Bund den Kommunen mehr Entscheidungsfreiheit einräumt. Vor Ort wissen die Menschen am besten, was sie brauchen. (...)

Ebenso unverständlich ist es, dass eine Fahrradstraße oder ein Zebrastreifen erst dann eingerichtet werden darf, wenn der Nachweis vorliegt, dass dort besonders viele FahrradfahrerInnen beziehungsweise FußgängerInnen unterwegs sind.

Ja, natürlich sind da noch nicht so viele Fahrradfahrer unterwegs. Deshalb soll da ja auch eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Ich baue ja auch Schienen nicht nur da, wo bereits viele Züge fahren. Wenn wir im Sinne der Verkehrswende gestalten wollen, gehört diese Nachweisvorgabe abgeschafft!

Quelle:

58. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2020, Luchterhand Verlag 2020

<https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/vgt/dokumentation>