

## Radverkehrsförderung im kleinstädtisch-ländlichen Raum



### Warum Radverkehr fördern?

Das Fahrrad kann in fahrradfreundlichen Gemeinden leicht 20 % des Verkehrs ausmachen. Das Fahrrad ist damit deutlich mehr als ein Freizeitgefährt – es ist ein wichtiges Verkehrsmittel im Alltag.

Fahrradfreundliche Orte und Regionen haben eine überdurchschnittlich hohe Lebensqualität. Wo viele Menschen aufs Rad steigen, gibt es mehr Leben auf den Straßen und weniger Lärm und Abgase.

Mit Fahrradförderung kann man die Verkehrssicherheit erhöhen und Kosten sparen. Radverkehrsförderung hilft die Parkplatzsituation zu entspannen, denn Fahrräder brauchen deutlich weniger Platz.

Wenn die Bedingungen stimmen, nutzen viele Menschen das Fahrrad. Mit dem Fahrrad ist man flott und flexibel unterwegs. Unabhängig von Spritpreisen kann man auf dem Fahrrad seine Umgebung erleben und etwas für die Fitness tun.

Ältere Menschen sind oft auf das Fahrrad angewiesen, wenn Sie selbständig mobil bleiben wollen. Für Kinder ist Radfahren ein wichtiger Schritt zu einer eigenständigen Mobilität. Alt und Jung brauchen mehr Fahrradfreundlichkeit.

Damit man viele Menschen auf das Fahrrad bringt, sind einige Dinge zu beachten. Die wichtigsten fachlichen Punkte sind in diesem Papier kurz und bündig zusammengefasst.

### Inhalt

#### Radverkehr fördern – aber sicher

- Sicht = Sicherheit
- Nicht jeder Radweg ist sicher
- Nicht jeder Radweg muss benutzt werden

#### Radverkehr fördern – aber wie?

- Außerorts
  - entlang von Hauptstraßen
  - auf Nebenstraßen und abseits von Straßen
- Am Ortseingang
- Innerorts
  - In der Ortsdurchfahrt auf Hauptstraßen
  - Querungen
  - Nebenstraßen

#### Radverkehr fördern – die praktische Umsetzung

- Einfädelungen
- Durchgängige Führung
- Abstände und Hindernisfreiheit
- Material
- Gehwegüberfahrten
- Zweirichtungsradwege

#### Was sollte man sonst noch tun?

#### Radverkehr fördern – die Finanzierung

#### Wo gibt es weitere Informationen und Beispiele?

## Radverkehr fördern – aber sicher!

Für die Sicherheit des Radverkehrs muss Folgendes beachtet werden:



Abb. 1: Sehen und gesehen werden: Schlecht einsehbare Einmündungen sind ein Sicherheitsrisiko

### Sicht = Sicherheit

Die meisten schweren Unfälle passieren, weil sich die Verkehrsteilnehmer nicht sehen – insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen. Besonders gefährlich sind abbiegenden Autos. Daher ist die wichtigste Regel: Radfahrer im Sichtfeld der Autofahrer führen und alle Sichthindernisse vermeiden!

### Nicht jeder Radweg ist sicher

Bei Radwegen auf dem Bürgersteig ist die Sichtbarkeit oft eingeschränkt. Derartige Wege sind daher nicht so sicher wie viele Radfahrer denken.

Auf der Fahrbahn sind Radfahrer für Autofahrer meist besser zu sehen und damit weniger gefährdet. Zudem können Radfahrer sich hier untereinander problemlos überholen und stören keine Fußgänger. Die Führung auf der Fahrbahn sollte daher der Regelfall sein. Dies sieht auch der Gesetzgeber so.

Trotzdem werden oft Radwege auf dem Bürgersteig errichtet, auch wenn der Verkehr auf der Straße nicht sehr stark ist. Und da der Platz begrenzt und das Geld knapp ist, werden viele Wege nicht so gebaut, wie es erforderlich wäre. In diesem Fall gilt: **Besser kein Radweg als ein unsicherer.**

### Nicht jeder Radweg muss benutzt werden

Da es in Deutschland zu viele unsichere Radwege gibt, sind seit 1997 in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) Mindestanforderungen an Radwege vorgegeben.

Ein Radweg muss jetzt ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen sein. Als **Mindestbreite** gilt 1,50 m.

Nur wenn diese Mindestanforderungen eingehalten werden und der Radweg notwendig ist, darf ein blaues Radwegeschild aufgehängt werden. Radwege ohne

blaues Schild müssen von den Radfahrern nicht benutzt werden. Sie dürfen sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem „nicht benutzungspflichtigen“ Radweg fahren.

## Radverkehr fördern – aber wie?

Es gibt viele Möglichkeiten, den Radverkehr zu fördern. Die richtige Lösung hängt von der konkreten Situation ab. Hier einige Hinweise für die im kleinstädtisch-ländlichen Raum am häufigsten auftretenden Situationen:

### Außerorts entlang von Hauptstraßen

Außerhalb der Ortslagen bei Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr und Geschwindigkeiten über 50 km/h sind Radwege direkt neben der Straße meist eine gute Wahl. Die Radwege sollten so breit sein, dass man bequem nebeneinander oder – etwa nach Schulende – auch im Pulk sicher fahren kann. Die Oberfläche des Radweges sollte mindestens die Qualität der Fahrbahn für den Autoverkehr haben.

Wenn nur auf einer Seite einer Hauptstraße ein Radweg angeboten wird (2-Richtungsradweg), muss darauf geachtet werden, dass möglichst wenige Straßenquerungen erforderlich sind und an allen Kreuzungen und Einmündungen eine sichere Querung der Straße möglich ist. Wichtig ist dafür eine gute Einsehbarkeit. Hilfreich sind oft Mittelinseln, Ampeln oder Kreisverkehre.



Abb. 2: Mittelinsel als Querungshilfe außerorts

### Außerorts auf Nebenstraßen und abseits von Straßen

Viele Nebenstraßen eignen sich als Zusatzangebote zur Hauptverkehrsstraße. Bei geringen Geschwindigkeiten und wenig Kfz-Verkehr ist eine Führung auf der Fahrbahn hier eine gute Lösung.

Oft eignen sich auch Wege abseits der Straßen – landwirtschaftliche Wege oder reine Radverbindungen – für den Radverkehr. Die Oberfläche sollte auch von unsicheren Radfahrern und Familien mit Kindern und Anhängern sicher befahrbar sein. Für Alltagsradler ist eine zügige, ganzjährige Befahrbarkeit wichtig, auch im Dunkeln und bei Regen.

Wenn die Zahl der Radfahrer auf der Hauptstraße verringert werden soll, ist es notwendig, dass die Routen über Nebenstraßen oder abseits von Straßen möglichst alle wichtigen Ziele direkt anbinden und durch Ausschilderung erkennbar sind.

## Am Ortseingang

Ortseingänge sind potentielle Gefahrenpunkte für den Radverkehr. Der Kfz-Verkehr ist noch oder schon recht schnell. Oftmals müssen Radfahrer die Seite wechseln, wenn es außerorts nur an einer Straßenseite einen Radweg gibt.

Mittelinseln können eine sichere Überquerung am Ortseingang sicherstellen. Diese sollten so breit angelegt sein, dass Radfahrer sich dort quer aufstellen können, ohne in die Fahrbahn zu ragen. Die Fahrbahn ist in beide Richtungen zu verschwenken, um die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge zu reduzieren. Sichthindernisse auf Mittelinseln sind zu vermeiden.



Abb. 3: Mittelinsel als Querungshilfe an einem Ortseingang

## In der Ortsdurchfahrt auf Hauptstraßen

An innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen liegen die meisten Ziele – auch für die Radfahrer. Die Hauptstraßen sollten daher durchgängig sicher befahrbar sein. Es gibt verschiedenen Alternativen hier den Radverkehr zu führen. Die Wichtigsten werden im Folgenden aufgeführt.

### ▪ Radverkehr auf der Fahrbahn ohne Markierung

Die Führung auf der Fahrbahn an Ortsdurchfahrten und Hauptstraßen ist zu empfehlen, wenn die Verkehrsstärken nicht zu hoch sind, die Zahl der Lkw sich in Grenzen hält und nicht zu viele unsichere Radfahrer (Kinder, Senioren) unterwegs sind.

### ▪ Radverkehr auf der Fahrbahn mit Markierung

Bei höheren Verkehrsstärken, starkem Lkw-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten kann es sinnvoll sein, den auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer zusätzlich zu schützen. Hier besteht die Möglichkeit, durch Markierungen einen Teil der Fahrbahn für den Radverkehr zu reservieren. Es gibt zwei Möglichkeiten, die sich sehr bewährt haben und daher zunehmend Verbreitung finden:

**Schutzstreifen** für den Radverkehr werden durch eine dünne, unterbrochene Linie auf der Fahrbahn markiert. Der Kfz-Verkehr darf diesen Streifen mit benutzen, wenn dies erforderlich ist, etwa wenn zwei Lkw sich begegnen. Dabei dürfen Radfahrer nicht gefährdet werden. Vor allem bei Verkehrsstärken bis 10.000 Kfz am Tag

und schmalen Straßen ist der Schutzstreifen eine gute Lösung.



Abb. 4: Schutzstreifen in einer Ortsdurchfahrt in Bergen

**Radfahrstreifen** werden durch eine breite, durchgehende Linie auf der Fahrbahn markiert. Der Radfahrstreifen ist rechtlich wie ein Radweg auf dem Bürgersteig zu behandeln – nur dass die Abgrenzung zum Autoverkehr durch eine Markierung auf der Fahrbahn und nicht durch einen Bordstein erfolgt. Radfahrstreifen sind insbesondere dann geeignet, wenn die Fahrbahnen ausreichend breit sind und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ein Fahren ohne Markierung zu gefährlich wäre.

### ▪ Bordstein-Radweg

Wo sehr viel Autoverkehr (insbesondere mit vielen Lkw) fährt, die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge sehr hoch ist und viele unsichere Radfahrer unterwegs sind, kann ein Radweg auf dem Bürgersteig notwendig sein. Allerdings – beim Bau sollten dann die wesentlichen Anforderungen beachtet werden. Bordstein-Radwege sollten mindestens 1,60 m breit sein. Die Regelbreite beträgt 2,00 m. Dazu kommt ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (0,50 m) zur Fahrbahn.

### ▪ Gemeinsamer Geh- und Radweg / Gehweg – Radfahrer frei

In der Regel haben Radfahrer auf dem Gehweg nichts zu suchen. Sie gefährden hier Fußgänger und werden an Kreuzungen und Grundstückszufahrten leicht von Autofahrern übersehen. Gemeinsame Geh- und Radwege sind nur akzeptabel, wenn wenige Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind und andere Lösungen sich nicht realisieren lassen. Gehwege „Radfahrer frei“ bieten unsicheren Radfahrern eine Alternative zur Fahrbahnnutzung.

### ▪ Querungen innerorts

Die meisten schweren Unfälle mit Radfahrern passieren an Kreuzungen und Einmündungen. Hier treffen Autos, Lkw, Busse, Fahrräder und Fußgänger aus verschiedenen Richtungen aufeinander. Die Situation wird unübersichtlich und die Gefahr von folgenschweren Fehlern nimmt zu. Umso wichtiger ist es, gerade die Kreuzungen

und Einmündungen sicher zu gestalten. Dabei sind auch die Bedürfnisse der Radfahrer zu berücksichtigen.

Es sollten gut sichtbare Aufstellflächen VOR den wartenden Autos angelegt und die Radfahrer im Sichtfeld der Autofahrer und nicht hinter parkenden Autos und Bäumen geführt werden.



Abb. 5: Radfahrerfurt an einer Kreuzung in Lüneburg

### Nebenstraßen innerorts

An Nebenstraßen sind keine Bordstein-Radwege oder markierte Radwege für den Radverkehr nötig. Die Verkehrsstärken sind meist so gering, dass Radfahrer gefahrlos im sonstigen Verkehr mitschwimmen. Einen deutlichen Sicherheitsgewinn bedeutet es, wenn möglichst alle Nebenstraßen in Tempo-30-Gebiete umgewandelt werden.

### Radverkehr fördern – die praktische Umsetzung

Radverkehrsführungen müssen für Rad- und Autofahrer klar und nachvollziehbar sein. Durch Hecken oder parkende Autos gestörte Sichtbeziehungen ziehen ein hohes Unfallrisiko nach sich. Wo Risiken nicht zu vermeiden sind, müssen sie für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar sein.



Abb. 6: Einfädelung in Lüneburg

### Einfädelungen

Ein Gefahrenpunkt für Radfahrer sind Einfädelungen in den fließenden Verkehr. Radfahrer nie ohne Schutz im rechten Winkel in den fließenden Verkehr schicken. Möglichst den Übergang vom Bürgersteig zur Fahrbahn baulich sichern (Rückendeckung).

### Durchgängige Führung

Radfahrer können auf unterschiedlichste Weise im Verkehr geführt werden. Wichtig ist, auf einer Strecke stets eine Lösung konsequent anzuwenden. Jeder Wechsel zwischen Einrichtungs- und Zweirichtungsradweg, Bordstein-Radweg und Fahrbahn erhöht das Risiko von Unfällen durch riskante Einfädelungs- und Querungsmanöver. Der Wegeverlauf sollte für Radfahrer und Autofahrer stets leicht nachvollziehbar sein.

### Abstände und Hindernisfreiheit

Viele Unfälle von Radfahrern passieren durch sich öffnende Fahrzeurtüren. Daher immer für ausreichend Sicherheitsabstand zwischen parkenden Autos und Radfahrern sorgen.

Bei der Anlage von Radwegen ist konsequent auf Hindernisfreiheit zu achten. Poller, Verkehrsschilder, Laternen, Altglascontainer, Briefkästen... haben im Bereich der Radwege nichts zu suchen. Jedes Hindernis ist ein Sicherheitsrisiko.

Die Kurvenradien bei Radverkehrsanlagen müssen ein zügiges Fahren ermöglichen. Bei Verschwenkungen ist ein Verhältnis von 1:4 zu beachten (maximal 1 m seitlich Verschwenkung auf 4 m Länge).

An Kreuzungen sind die Borde auf das Niveau der Fahrbahn abzusenken (s. Abb. 7). Kanten sind unkomfortabel und stellen auch ein erhebliches Sturzrisiko dar.



Abb. 7: Bordabsenkung mit Rinnsteinen in Neukloster

### Material

Der Radwegoberfläche kommt eine hohe Bedeutung zu. Die beste Wahl ist Asphalt. Im innerstädtischen Bereich kommen auch Pflastersteine ohne Fugen in Betracht. Aufbrüche durch Baumwurzeln sollten vermieden oder schnell behoben werden.

## Gehwegüberfahrten

Radwege sollten an Nebenstraße und Grundstückzufahrten auf einer Höhe bleiben. Optimal ist, wenn der Höhenunterschied von der Zufahrt zur Fahrbahn im Bereich der Bordsteinkante durch einen speziellen Bordstein abgesenkt wird, der zudem die Geschwindigkeit der wartepflichtigen Autofahrer senkt.



Abb. 8: Radwegüberfahrt in Soltau

## Zweirichtungsradwege

Zweirichtungsradwege sind gefährlich, denn einbiegende Autofahrer rechnen nicht mit Radfahrern von rechts. Zweirichtungsradwege sind daher möglichst zu vermeiden. Wo diese eingesetzt sind, müssen die Autofahrer deutlich darauf hingewiesen werden. Nach der neuen StVO müssen zudem an jeder Kreuzung oder Einmündung eines Zweirichtungsradweges sichere Querungen für den Radverkehr angelegt werden.

## Was sollte man sonst noch tun?

Radverkehrsförderung ist sehr viel mehr als Radwegbau. Weiter wichtige Aktivitäten sind sinnvoll:

- Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h erhöhen das Risiko von Unfällen mit Verletzungen deutlich. Daher sollte auf möglichst vielen Straßen innerorts Tempo 30 oder niedrigere Geschwindigkeiten vorgesehen werden.
- Abstellanlagen, die ein sicheres Anlehnen sowie ein Anschließen des Rahmens ermöglichen (Anlehnbügel), an allen Punkten mit hohem Radverkehrsaufkommen aufstellen (Einkaufsstraße, Behördenstandorte, Schulen...)
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung machen das Radfahren noch schneller und flexibler – und sind in den meisten Fällen auch unfalltechnisch völlig unkritisch. Entgegenkommende Radfahrer werden nicht übersehen.
- Marketing und Kommunikation durch Bekanntmachung von neuen Wegen für den Radverkehr, Organisation von Fahrradfesten, Werbung für attraktive Radtouren in der Umgebung sowie Bürgermeister und Gemeindevertreter auf dem Fahrrad steigert die Fahrradnutzung.

- Fahrrad und Busse/Bahnen ergänzen sich gut. Hilfreich sind kostenfreie Mitnahmemöglichkeiten, ausreichend Platz in den Fahrzeugen und sichere Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen.
- Beschilderungen und Fahrradkarten erleichtern die Orientierung und zeigen den Weg zu Radrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen.

## Radverkehr fördern – die Finanzierung

Radverkehr ist gerade für die Kommunen deutlich günstiger als jede andere Verkehrsart (außer das Zu-Fuß-Gehen). Aber gute Radverkehrsförderung ist auch nicht umsonst zu haben.

Für die Förderung des Radverkehrs gibt es unterschiedlichste Fördertöpfe. Die Bedingungen ändern sich und sind von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich. Einen Überblick über die jeweils aktuellen Fördermöglichkeiten gibt eine Internetseite des Bundesverkehrsministeriums: <http://www.nrvp.de/foerderfibel>

In den meisten Fällen gilt: Der Bau darf erst nach Wirksamwerden eines Zuwendungsbescheides begonnen werden. Beim Radwegbau ist der allgemeine Stand der Technik zu beachten.

## Wo gibt es weitere Informationen und Beispiele?

- Internetportal des Bundesverkehrsministerium mit Praxisbeispielen, Terminen, Literatur und Neuigkeiten: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:
  - Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
  - Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen ERA 95 (ERA 10 ist in Vorbereitung)
- Fortbildung zur kommunalen Radverkehrsplanung mit Förderung des Bundesverkehrsministeriums und Unterstützung von Städtetag, Landkreistag und Städte- und Gemeindebund: <http://www.fahrradakademie.de>
- Broschüre „Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten“ im Internetportal des Bundesverkehrsministeriums unter „Literatur“ zu finden.

---

## Impressum

**Herausgeber:** Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL, c/o ADFC e.V., Postfach 107747, 28077 Bremen, [www.adfc.de](http://www.adfc.de)  
**Bearbeitung:** Arne Koerdts, Thomas Möller und Fachausschuss Radverkehr, Fotos: Thomas Möller (Titel, Abb. 7), Arne Koerdts (Abb. 1), Rhein-Erft-Kreis (Abb. 2, 3), PGV Hannover (Abb. 4, 5, 6, 8) – **Stand:** 04/2010