

## Radverkehrsflächen

### Einbahnstraßen

- **Soest**, „Jakobistreifen“ – Lösungen für Einbahnstraßen

### Fahrradstraße

- **Braunschweig**, Fahrradstraßenkonzept und übergroße Fahrradpiktogramme

### Fußgängerzone

- **Aschaffenburg**, Miteinanderzone

### Hauptverkehrsstraße

- **Berlin**, Zweirichtungsradweg als Lückenschluss im Radroutennetz
- **Frankfurt am Main**, baulich getrennte Rad- und Kfz-Bereiche
- **Frankfurt am Main**, Wahlfreiheit zwischen Radfahren auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg
- **Karlsruhe**, Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
- **Karlsruhe**, Radfahrstreifen statt Kfz-Fahrstreifen
- **Münster**, Umweltpuren
- **Pforzheim**, „Radweg – Linienverkehr frei“

### Verbindungsroute

- **Freiburg**, kreuzungsfreie Radverkehrsroute
- **Göttingen**, e-Radschnellweg

## »Jakobstreifen« - Lösungen für Einbahnstraßen



<i>Ort:</i>	Soest (Nordrhein-Westfalen)
<i>Einwohner:</i>	48.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	22 %
<i>Kennung:</i>	Einbahnstraße

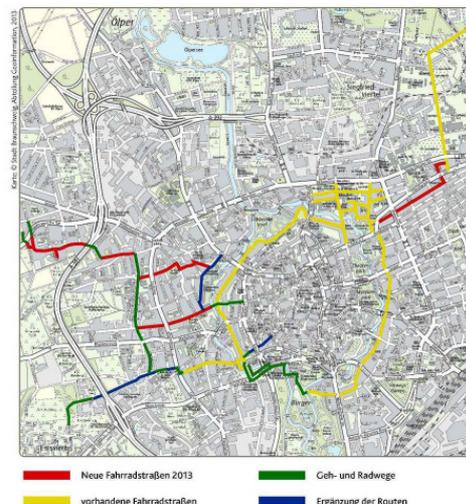
**Projekt:** Auf einer schmalen Einbahnstraße im Stadtzentrum der nordrhein-westfälischen Stadt wurde mittig eine Radspur markiert. Durch eine zweiseitige, unterbrochene **Markierungslinie** werden Radfahrende in der Straßenmitte, mit genügend Abstand zu parkenden Autos, geführt. Da die Straße insgesamt nur einen Straßenquerschnitt von ca. **vier Metern** aufweist, haben Auto- und Busfahrer keine Möglichkeit, an den langsameren Verkehrsteilnehmern vorbeizufahren. In der Vergangenheit kam es immer wieder zu Gefahrensituationen zwischen Radfahrenden und sich öffnenden Autotüren eng überholenden Autofahrenden.

Insgesamt wird der Radfahrstreifen positiv angenommen. Radfahrende und motorisierte Verkehrsteilnehmer nehmen aufeinander Rücksicht. Und auch die Bewohner der Straße profitieren durch das geringere Tempo und den damit geringeren Schadstoffemissionen (Lärm & Abgase).

Aufgrund des Erfolges in der Jakobstraße wurde 2014 eine weitere Einbahnstraße in Soest mit einem Schutzstreifen ausgestattet.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	keine genaue Angabe; aber schnell, nachdem ein Radfahrer bei einem Unfall in der Straße schwer verletzt wurde
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	2008
<i>Kosten:</i>	ca. 2.000 € (Markierung)
<i>Umsetzung:</i>	Stadt Soest

## Fahrradstraßen - Netz



<i>Ort:</i>	Braunschweig (Niedersachsen)
<i>Einwohner:</i>	246.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	15 %
<i>Kennung:</i>	Fahrradstraße

**Projekt:** Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird eine Fahrbahn vorrangig dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. So wird die gesamte Fahrbahn zum Radweg.

Die ersten Fahrradstraßen in Braunschweig wurden 2008 im Gebiet der Technischen Universität eingerichtet. Da die Erfahrungen durchweg positiv waren, wurden 2009 weitere Straßen als Fahrradstraßen ausgeschildert und eine **durchgehende Route** im östlichen Ringgebiet gestaltet. Bis Ende 2010 wurden weitere Fahrradstraßen auf den nördlichen und westlichen Wallanlagen ausgewiesen. Die wichtigsten Strecken sind damit erfasst.

Als nächste Maßnahme wurden in den Braunschweiger Fahrradstraßen **3 m große Fahrrad- Piktogramme** markiert, um den Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen bzw. sie zu erinnern, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden.

Bis April 2013 wurden neue Fahrradstraßen im Stadtgebiet eingerichtet und mehrere Straßen abschnittsweise als Fahrradstraßen ausgewiesen, um so durchgehenden Verbindungen zu schaffen.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	2008-2013
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	fortlaufend
<i>Kosten:</i>	kostengünstig, da keine baulichen Anpassungen oder größere Umbaumaßnahmen nötig waren. Lediglich Markierungen, Beschilderungen und die Öffentlichkeitsarbeit (Flyer) haben Kosten verursacht.
<i>Umsetzung:</i>	Stadt Braunschweig

## »Miteinanderzone«



© Bettina Klinkig, Stadtplanungsamt Stadt Aschaffenburg

<i>Ort:</i>	Aschaffenburg (Bayern)
<i>Einwohner:</i>	69.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	12 %
<i>Kennung:</i>	Fußgängerzone

**Projekt:** Zwischen Fußgängern und Fahrradfahrenden kommt es immer wieder zu Konflikten. Gerade in Fußgängerzonen, die eigentlich den Fußgängern vorbehalten sind, ist dies der Fall.

Während andernorts Fahrradfahrer um die Stadt herumgeleitet werden, um zu Fuß Gehende Personen in der Fußgängerzone nicht zu stören, hat Aschaffenburg seine **Innenstadtbereiche** für den **Radverkehr geöffnet**. Die Einkaufsbereiche der bayerischen Stadt erstrecken sich über einen weitläufigen Bereich und prägen damit die Innenstadt. Fahrradfahrern war es zuvor nicht gestattet in diese Bereich hineinzufahren, eine direkte Verbindung durch die Stadt gab es nicht.

In Kooperation von Polizei und der Initiative »Familienfreundliches Radeln in Aschaffenburg« startete 2012 die Kampagne »Miteinanderzone«. Die Fußgängerzone wurde daraufhin sowohl für den Fuß– als auch den Radverkehr freigegeben. Durch Informationsveranstaltungen sowie Presse– und Öffentlichkeitsarbeit wurde an das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmer appelliert. Nach einer einjährigen Testphase, in der unter anderem analysiert wurde, wie das Miteinander funktioniert, wurden im Jahr 2013 die Bereiche **dauerhaft** für den Radverkehr **freigegeben**.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	ca. 1 Jahr Vorlaufzeit von der Idee bis zur Umsetzung der Kampagne
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	2012 (einjährige Testphase), seit 2013 dauerhaft
<i>Kosten:</i>	ca. 6.000 €
<i>Umsetzung:</i>	städtischen Verwaltung, Polizei und Initiative „Familienfreundliches Radeln in Aschaffenburg“

## Zweirichtungsradweg als Lückenschluss im Radroutennetz



<i>Ort:</i>	Berlin (Schöneberg)
<i>Einwohner:</i>	3,4 Millionen
<i>Radverkehrsanteil:</i>	13 %
<i>Kennung:</i>	Hauptverkehrsstraße

---

**Projekt:** Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde eine Lücke im Radroutennetz geschlossen. Die zuvor unübersichtliche Wegführung des Radverkehrs an dieser Stelle führte dazu, dass die Radfahrenden den Gehweg nutzen, weil dieser Weg kürzer und schneller war. Die Errichtung des **Zweirichtungsradweges** in der Bülowstraße beseitigte diesen Missstand und ermöglicht nun die sichere Führung des Rad- und Fußverkehrs gleichermaßen. Die Akzeptanz durch die Radfahrenden ist hoch. Es gibt weniger Konflikte mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr.

Es handelt sich um eine maßgeschneiderte Lösung für die örtliche Situation und stellt einen Kompromiss zwischen den einzelnen Nutzungsansprüchen dar.

---

<i>Umsetzungsdauer:</i>	April 2013 - Oktober 2014
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	2014
<i>Kosten:</i>	angefragt (Förderung Radverkehrsinfrastrukturprogramm des Landes Berlin)
<i>Umsetzung:</i>	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin

## Baulich getrennte Rad- und Kfz-Bereiche



<i>Ort:</i>	Frankfurt am Main (Hessen)
<i>Einwohner:</i>	718.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	13 %
<i>Kennung:</i>	Hauptverkehrsstraße

---

**Projekt:** Radfahrstreifen sind ausschließlich für Fahrradfahrende vorgesehen. Ein Überfahren der durchgezogenen Linie oder gar ein Halten auf dem Bereich sind verboten. Dennoch kommt es immer wieder vor, dass Autofahrer die Radfahrstreifen als Haltbereich benutzen. Fahrradfahrer sind dann gezwungen, ihren Schutzbereich zu verlassen und auf die Fahrbahn auszuweichen oder ihre Fahrt zu unterbrechen.

In Frankfurt wurde solch ein Radfahrstreifen zusätzlich zur durchgezogenen weißen Linie mit **Steckelementen** und **Baken** abgegrenzt. So bleiben die **Sichtbeziehungen** zwischen dem motorisierten Verkehr und den Fahrradfahrenden bestehen, dennoch kann der Verkehr getrennt voneinander geführt werden. Ein Nutzung durch den Kfz-Verkehr, weder zum Befahren noch zum Halten, wird damit unterbunden. Besteht dennoch die Notwendigkeit eines Kfz-Stopps in diesem Bereich, werden jetzt zwar die anderen Autofahrer zum Anhalten gezwungen. Für den Radverkehr können aber weiterhin ein- und aussteigende Passanten und das unvorsichtige Öffnen der Autotür eine Gefahr darstellen.

---

<i>Umsetzungsdauer:</i>	-
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	2012
<i>Kosten:</i>	kostengünstig
<i>Umsetzung:</i>	Stadt Frankfurt am Main

## Wahlfreiheit zwischen Radfahren auf der Fahrbahn oder auf Radwegen im Gehwegbereich



<i>Ort:</i>	Frankfurt a.M. (Hessen)
<i>Einwohner:</i>	718.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	13 %
<i>Kennung:</i>	Hauptverkehrsstraße

**Projekt:** Während die einen für eine Radführung auf der Straße plädieren, argumentieren andere, dass das Radfahren auf Fahrradwegen, die auf dem Bürgersteig geführt werden, die sicherere Alternative ist. Letztlich muss jeder für sich selbst entscheiden, wo er sich am sichersten fühlt. Oft verhindert jedoch die Radwegebenutzungspflicht die Wahlfreiheit.

Auf einigen Hauptverkehrsstraßen in Frankfurt besteht für Fahrradfahrer eine **Wahlmöglichkeit** zwischen der Fahrbahnnutzung und der Nutzung von Radwegen im Gehwegbereich. Dafür wurde an diesen Stellen die Benutzungspflicht für Radwege im Gehwegbereich aufgehoben, was im Umkehrschluss das Benutzungsrecht der Fahrbahn bedeutet. Um Autofahrer diesbezüglich zu sensibilisieren, wurden **Fahrradpiktogramme** auf der Fahrbahn angebracht. Da aber auch auf den Gehwegen Piktogramme vorzufinden sind, kann auch hier weiterhin mit dem Rad gefahren werden.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	-
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	2014
<i>Kosten:</i>	kostengünstig
<i>Umsetzung:</i>	Stadt Frankfurt am Main

## Aufgeweiteter Radaufstellstreifen für Radfahrer



<i>Ort:</i>	Karlsruhe (Baden-Württemberg)
<i>Einwohner:</i>	296.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	25 %
<i>Kennung:</i>	Hauptverkehrsstraße

---

**Projekt:** Um Radfahrende besser in das **Sichtfeld** des Kfz-Verkehrs zu rücken, werden in Karlsruhe »**aufgeweitete Radaufstellstreifen**« an Straßenkreuzungen markiert. Seit einem Beschluss zum Radförderprogramm »20-Punkte-Programm« im Jahr 2005 wird diese Markierungslösung bei Neuplanungen immer wieder angewandt.

Laut ERA wird für solche Radaufstellstreifen eine Tiefe von mindestens **5 m** empfohlen. Radfahrende werden frühzeitig vor einem Kreuzungsbereich durch eine Radstreifenmarkierung am rechten Fahrbahnrand in den Radaufstellstreifen geleitet.

---

<i>Umsetzungsdauer:</i>	-
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	fortlaufend seit 2005
<i>Kosten:</i>	-
<i>Umsetzung:</i>	Stadt Karlsruhe

## Radfahrstreifen statt Kfz-Fahrstreifen



<i>Ort:</i>	Karlsruhe (Baden-Württemberg)
<i>Einwohner:</i>	296.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	25 %
<i>Kennung:</i>	Hauptverkehrsstraße

**Projekt:** Mehrspurige Ein- und Ausfallstraßen sind aufgrund der früheren Planungen zur autogerechten Stadt in vielen Städten vorhanden. Dem Fuß- und Radverkehr wurde in diesen Planungen kaum Raum eingeräumt.

In Karlsruhe wurde eine **zweispurige Straße** so umgebaut, dass in südliche Fahrtrichtung nur noch eine Spur für den motorisierten Verkehr zur Verfügung steht. Die frei werdende Fläche wurde mit einem **Radfahrstreifen** markiert und dadurch dem Radverkehr gutgeschrieben. Vorab kamen Gutachten zu dem Ergebnis, dass der motorisierte Verkehr auch ohne eine Verdrängung in die Nebenstraßen weiterhin frei fließen könne. Nach der Einrichtung des Radfahrstreifens benötigen die Autos minimal länger, um die Strecke zu passieren.

Die Entscheidung für die Gestaltung mit dem Radfahrstreifen fiel aus mehrerlei Gründen. Zum einen kam es immer wieder zu Unfällen zwischen Auto- und Radfahrenden. Zum anderen war der Straßenzug insgesamt sehr unattraktiv für den nicht-motorisierten Verkehr und stellte zusätzlich eine Barriere im Stadtteil dar.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	angefragt
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	angefragt
<i>Kosten:</i>	angefragt
<i>Umsetzung:</i>	angefragt

## Umweltspuren Münster



<i>Ort:</i>	Münster (Nordrhein-Westfalen)
<i>Einwohner:</i>	297.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	38 %
<i>Kennung:</i>	Hauptverkehrsstraße

**Projekt:** Wie andere Städte auch, hatte Münster Anfang der 1990er Jahre Busspuren auf den Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Damit ging jedoch die Frage einher, wo Radfahrende ihren Platz im Straßenraum finden. Es wurde sich dafür entschieden, aus der Bus- eine **Umweltspur** zu machen. Zuvor war ein Gutachten in Auftrag gegeben worden, ob eine gemeinsame Führung auf einer solchen Umweltspur sinnvoll ist. Unter den Voraussetzungen, dass die Fahrbahn ausreichend breit ist, die Busse mit angepasster Geschwindigkeit fahren und an Kreuzungen sowie Bushaltestellen beide Verkehrsmittel besonders gesichert werden, war das Ergebnis positiv.

In Münster existieren zwei Varianten: Das Modell »**Busspur, Radfahrer frei**« ist nur für breite Fahrbahnen mit geringer Fahrgeschwindigkeit geeignet und wurde daher nur einmalig umgesetzt. Gängiger ist die Variante »**Radfahrstreifen, Linienverkehr frei**«.

Bei beiden Varianten bestimmt gegenseitige Rücksichtnahme das Verkehrsgeschehen.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	-
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	seit 1990
<i>Kosten:</i>	gering (Markierungsarbeiten und Verkehrsschilder)
<i>Umsetzung:</i>	Stadt Münster

## »Radweg – Linienverkehr frei« – Radstreifen auf einer Hauptverkehrsstraße



© Edgar Theurer/Stadt Pforzheim

<i>Ort:</i>	Pforzheim (Baden-Württemberg)
<i>Einwohner:</i>	116.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	3 %
<i>Kennung:</i>	Hauptverkehrsstraße

**Projekt:** Eine ehemals vierspurige Hauptstraße wurde im Zuge von Umbaumaßnahmen **stadtauswärts** mit einem **Radfahrstreifen** ausgestattet. Stadteinwärts griff die Stadt Pforzheim auf eine unkonventionelle Lösung zurück: auch die vorherige Busspur wurde in einen Radfahrstreifen umgestaltet, den Linienbusse befahren dürfen. Mit dem Verkehrszeichen »**Radweg – Linienverkehr frei**« wird dem Radverkehr jedoch hier höchste Priorität eingeräumt.

Um eine erhöhte Aufmerksamkeit für die Radfahrenden zu erreichen, wurde neben der bekannten Straßenmarkierung eine **grüne Begleitmarkierung** eingesetzt. So werden Fahrradpiktogramme und Richtungsmarkierungen im jeweiligen Radfahrstreifen visuell deutlich hervorgehoben.

Auch wenn bisher keine Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern bekannt sind, sind derzeit keine vergleichbaren Vorhaben geplant. Grund dafür ist jedoch, dass keine anderen durchgehenden Busspuren in der Stadt vorhanden sind.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	2 Jahre
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	2014
<i>Kosten:</i>	20.000 € (Markierung und Beschilderung)
<i>Umsetzung:</i>	Grünflächen- und Tiefbauamt der Stadt Pforzheim

## Kreuzungsfreie Radverkehrsroute



<i>Ort:</i>	Freiburg (Baden-Württemberg)
<i>Einwohner:</i>	218.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	28 %
<i>Kennung:</i>	Verbindungsroute

**Projekt:** Der Güterbahnradweg ist ein von Nord nach Süd entlang der Güterbahn quer durch Freiburg verlaufender Weg. Dieser verbindet mehrere Stadtteile. Seit Sommer 2014 ist die Strecke komplett **beleuchtet**, seit Herbst ist sie mit dem FR2-Piktogramm und **überwiegender Vorfahrtsregelung** versehen. Der Güterbahnradweg ist eine der drei Pilotstrecken, dessen Aufbau der Gemeinderat im Frühjahr 2013 mit dem Radkonzept 2020 beschlossen hat. Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils am städtischen Verkehr auf über 30 Prozent und eine deutliche Senkung der Radunfälle.

Um auf dieser Strecke eine direkte, sichere und kreuzungsfreie Radverkehrsroute zu schaffen, wurde eine rund **30 m lange Rad-Unterführung** gebaut, die täglich rund 2.500 Radfahrende nutzen. Bislang war ein Umweg mit rund sieben Meter Höhenunterschied nötig. Bedingt durch eine Stadtbahntrasse, war der Platz für Fahrradfahrende oder zu Fuß Gehende bisher sehr begrenzt. Die Unterführung ist ein zentraler Bestandteil der **Rad-Vorrang-Route** FR2 entlang der Güterbahn. Mit dieser und einer in den letzten beiden Jahren bereits hergestellten Brücke und einer weiteren Unterführung steht nun ein deutlich verbesserter Radweg entlang der Güterbahnstrecke bereit

<i>Umsetzungsdauer:</i>	fortlaufend
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	seit 2013, laufend bis 2020
<i>Kosten:</i>	2,5 Millionen €
<i>Umsetzung:</i>	Stadt Freiburg

## »eRadschnellweg Göttingen«



<i>Ort:</i>	Göttingen (Niedersachsen)
<i>Einwohner:</i>	117.000
<i>Radverkehrsanteil:</i>	27 %
<i>Kennung:</i>	Verbindungsroute

**Projekt:** Mit dem Bau eines ca. **4 km** langen ersten Abschnittes entsteht der bundesweit erste E-Radschnellweg. Er führt vom Göttinger Bahnhof zum Universitätsklinikum und weiteren großen universitäre Einrichtungen im Nordosten der Stadt.

Etwa **1,4 km** verlaufen als **Fahrradstraßen**. Auf den restlichen **2,6 km** wurden separate Anlagen für den Radverkehr geschaffen bzw. vorhandene erweitert. Technische Details: großzügige **Radwegbreiten**, **höhengleiche Übergänge** zur Fahrbahn, **Bevorzugung** des Radverkehrs an **Lichtsignalanlagen**, **Wegweisung**, **Markierungen** und **Piktogramme**.

Begleitet wird die Umsetzung von wissenschaftlichen Untersuchungen. Ziel ist es, festzustellen, welchen Effekt Infrastrukturverbesserungen auf die Verkehrsmittelwahl von Berufspendlern haben. Das Projekt »eRadschnellwege – Umstiege erleichtern« ist eines von rund 30 Projekten im Schaufenster Elektromobilität Niedersachsen.

Bis 2019 soll ein weiterer ca. 3,5 km langer Abschnitt zwischen dem Göttinger Hauptbahnhof und Rosdorf realisiert werden.

<i>Umsetzungsdauer:</i>	2009 (Machbarkeitsstudie) bis 2013 (erste Bauarbeiten)
<i>Jahr der Fertigstellung:</i>	Oktober 2015 (erster Abschnitt zwischen Uni Nord und Hauptbahnhof), zweiter Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Rosdorf bis 2019
<i>Kosten:</i>	1,1 Millionen € (600.000 € Eigenmittel der Stadt Göttingen, 500.000 € Schaufenster Elektromobilität)
<i>Initiator:</i>	Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg