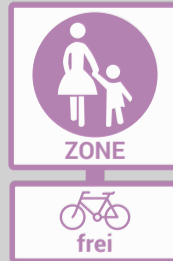


Planungsleitfaden



ÖFFNUNG VON FUSSGÄNGERZONEN FÜR DEN RADVERKEHR

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Freistaat
Thüringen



Ministerium
für Infrastruktur
und Landwirtschaft

FHE FACHHOCHSCHULE
ERFURT UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES

INHALTSVERZEICHNIS

04 EINFÜHRUNG

05 RECHTLICHE UND PLANERISCHE GRUNDLAGEN

- 05 Fußgängerzonen in der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- 06 Planerische Grundlagen



/05

08 FÜR UND WIDER EINER ÖFFNUNG

- 08 Was spricht für die Öffnung einer Fußgängerzone für den Radverkehr?
- 08 Was spricht gegen die Öffnung einer Fußgängerzone?



/08

10 VORGEHEN

- 10 Prüfung von Stadtstruktur und Wegebeziehungen
- 11 Prüfung von Raumgestaltung und Raumnutzung
- 17 Prüfung der zeitlichen und räumlichen Verteilung der Verkehrsströme
- 19 Prüfen möglicher rechtlicher und organisatorischer Lösungen und Schritte



/10

25 GUTE ARGUMENTE

- 25 Die Fußgängerzone ist zu stark frequentiert
- 25 Die Fußgängerzone ist zu eng
- 25 Bei einer Freigabe für Radfahrer kann es gefährlich für Fußgänger werden
- 27 Der Einzelhandel könnte unter einer Öffnung leiden



/25

29 GUTE BEISPIELE

- 29 Regensburg
- 30 Aschaffenburg
- 32 Offenbach am Main
- 33 Gera



/29

34 WELCHE HILFSMITTEL GIBT ES?

- 34 Die Kampagne „Radsam - achtsam mit dem Rad fahr'n!“

35 SCHLUSSBEMERKUNG



/34

EINFÜHRUNG

Eine Fußgängerzone dient zu Fuß Gehenden als weitgehend uneingeschränkt nutzbarer Verkehrs-, Erlebnis- und Erholungsraum. Hier können sich Menschen frei bewegen, sich begegnen, spielen und verweilen. Die Fußgängerzone ist dabei der einzige öffentliche Verkehrsraum, der in seiner gesamten Breite Fußgängern oder ihnen zugeordneten, langsamen Fortbewegungsmitteln vorbehalten ist. Andere Verkehrsarten, darunter Radfahrende, dürfen ihn dem Grunde nach nicht benutzen. Bei der Freigabe anderer Verkehre behält der Fußverkehr rechtlich seine Vorrangstellung.

Zugleich gibt es in einer innerstädtischen Fußgängerzone oft große Konzentrationen von Einzelhandel, Gastronomie und Anbietern von Dienstleistungen. Auch öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen befinden sich häufig dort. Die Abwesenheit von anderen Verkehren, insbesondere des sonst dominierenden Kraftfahrzeugverkehrs, machen Fußgängerzonen attraktiv. Bedrohlichen Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrslärm und Abgasen sind zu Fuß Gehende hier nicht ausgesetzt.

Auch auf Radfahrende wirken Fußgängerzonen aus diesen Gründen attraktiv. Als Ziel- und Quellverkehr mögen sie Geschäfte, Restaurants und sonstige Anlieger besuchen, als Durchgangsverkehr eine schnelle Route benutzen wollen – und das beides subjektiv deutlich sicherer und angenehmer ohne den motorisierten Individualverkehr (MIV) um sich herum, der ihnen oft als Gefahr oder Belästigung gilt.

Für zu Fuß Gehende können wiederum Radfahrende eine Gefahr oder Belästigung darstellen. Mit etwaig hohen Geschwindigkeiten, geringen Abständen und Vorfahrtsaneignung sind sie in der Lage, die Aufenthalts- und Verkehrsqualität für Fußgänger erheblich zu beeinträchtigen oder Unfälle zu verursachen.

Zur Förderung des Radverkehrs und zur Belebung des Einzelhandels in der Innenstadt überlegen bzw. prüfen viele Kommunen im deutschsprachigen Raum eine Freigabe der innerstädtischen Fußgängerzonen für Radfahrende. Sie

geraten dabei oft in einen nicht unerheblichen Zielkonflikt zwischen Fuß- und Radverkehr, der zu einer starken Verhärtung der Fronten und stark negativer Darstellung im öffentlichen Diskurs führen kann.

Dass jedoch die Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr gelingen kann, hat das Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ gezeigt. Das Projekt wurde im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) und von der Stadt Offenbach gefördert. Die hier dargestellten Ergebnisse entstammen diesem Forschungsprojekt und werden nachfolgend zusammengefasst. Weitergehende Informationen erhalten Sie im Forschungsbericht zum Projekt auf

www.radsam-kampagne.de

Fußgängerzonen in der Straßenverkehrsordnung:

Für eine Fußgängerzone gilt zuallererst die Straßenverkehrsordnung (StVO¹). Eine Freigabe für den Radverkehr ist durch eine Ergänzung des Zeichens 242.1 - Beginn einer Fußgängerzone durch das Zusatzzeichen 1022-10 Radverkehr frei möglich. Eine Angabe zur zeitlichen Beschränkung auf dem Zusatzzeichen ist möglich, ebenfalls der Hinweis auf eine angepasste Geschwindigkeit („Schritttempo“)².



Abbildung 1 Beschilderung Fußgängerzone mit Zeichen 242.1 und Zusatzzeichen 1022-10

Die StVO weist bei einer Freigabe für den Radverkehr auf Folgendes hin:

- Die Radfahrenden müssen auf die zu Fuß Gehenden Rücksicht nehmen analog der Bewegung auf dem Gehweg.
- Zu Fuß Gehende dürfen weder gefährdet noch behindert werden.
- Wenn nötig, muss der Radverkehr warten.
- Es darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.



Abbildung 2 Beschilderung Fußgängerzone mit Hinweis auf eine beschränkte Freigabe und Schritttempo

¹ § 41 Abs. 1 i. V. m. lfd. Nr. 18, 21, 22 u. 41.1 in Anlage 2

² Die Zusatzschilder der StVO stellen keine abschließende Liste dar. Die Straßenverkehrsbehörde kann weitere, einem sachdienlichen Zweck dienende Zusatzzeichen anordnen und anbringen lassen.

Diese „Schrittgeschwindigkeit“ ist in der StVO nicht definiert und wird in verschiedenen Gerichtsurteilen unterschiedlich ausgelegt. Nach einem Urteil des Amtsgerichts Leipzig (vom 16.02.2005 - 215 OWi 500 Js 83213/04) sowie des Oberlandesgerichtes Hamm (NZV 1992, 483 ff. (484) - Urt. v. 30.06.1992 - 9 U 220/89) wird sie mit einer Geschwindigkeit bis maximal 15 km/h definiert. Es ist jedoch zu bedenken, dass es sich bei dieser Obergrenze von 15 km/h um eine rein rechtliche Definition bezüglich der Ahndung von Fehlverhalten handelt, keinesfalls um eine Empfehlung der zu fahrenden Geschwindigkeit. Diese sollte sich an der Fortbewegung der zu Fuß Gehenden orientieren und diese

nur dann geringfügig überschreiten, wenn es die Umstände zulassen (genügend Platz, Übersicht, geringes Fußverkehrsaufkommen).

Einen rechtlichen Graubereich bildet das „Rollern“, also das Stehen auf einer Pedale mit einem Fuß und das wiederholte Abstoßen vom Boden mit dem anderen. Nach StVO³ gelten für Roller die Vorschriften des Fußverkehrs. Ob ein Fahrrad in dieser Nutzungsform als Roller angesehen werden kann, ist rechtlich nicht festgelegt. In der Vergangenheit ist es jedoch von rechtlicher Seite so interpretiert worden.

Planerische Grundlagen

Planungsgrundlagen für die Öffnung von Fußgängerzonen sind bisher wenig vorhanden. Lediglich in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) finden sich Hinweise⁴ zum „Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs“. Betont wird darin, dass eine Öffnung zwar gut abgewogen werden muss, insbesondere bei dauerhaft starker Frequentierung. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes und Erfahrungen aus der Praxis zeigen jedoch, dass Radverkehr in Fußgängerbereichen in sehr unterschiedlichen Situationen verträglich ist. Einige weitere darin gegebene Empfehlungen decken sich mit den Ergebnissen des Forschungsprojektes und fließen nachfolgend in die Planungsempfehlungen ein.

Besonders interessant für Planerinnen und Planer sind zumeist Belastungsgrenzen für die Verträglichkeit eines Nebeneinanders von Fuß- und Radverkehr. Die ERA⁵ benennt keine eindeutigen Grenzwerte für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in Fußgängerzonen. Sie beschreibt jedoch eine Zunahme problematischer Wirkun-

gen des Nebeneinanders von Fuß- und Radverkehr mit steigender Fußgängerzahl: vollständige Mischung bei bis zu 100 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenbreite; ab 100 Fußgängern wird eine Kanalisierung des Radverkehrs durch Außenmöblierung und Belaggestaltung empfohlen; ab 200 Fußgängern pro Stunde und Meter wird von zahlreichen Interaktionen zwischen Fußgängern und Radfahrern ausgegangen.

	Interaktionen Gesamt	Unproblematische Interaktionen	Leichte Konflikte	Schwere Konflikte
N	3.680	3.576	103	1 ⁶
%	100	97,17	2,8	0,03

Abbildung 3 Verhältnis beobachteter Konflikte zu Anzahl der Interaktionen (Begegnungs- und Überholvorgänge), Verkehrsbeobachtung in der Fußgängerzone in Offenbach (Main) 2016 /2017⁷

³ § 24 Abs. 1

⁴ Abs. 8

⁵ Abs. 8.1

⁶ Leichte Berührung im Vorbeifahren

⁷ an 3 Standorten, je 4 Tage, je 4 Stunden pro Tag Auswertung der Spitzenstunden der Fußgängerbelegung sowie der Randstunden morgens und abends

⁸ siehe dazu auch Endbericht des Forschungsprojektes auf www.kampagne-radsam.de

Im Bemühen um eine Verifizierung der ERA-Vorgaben wurden die Anzahl und Stärke tatsächlicher **Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern** in Fußgängerzonen erhoben, von Erschrecken oder plötzlichen Reaktionen (leichte Konflikte) bis hin zu einem möglichen Zusammenstoß (schwerer Konflikt). Die Zahl dieser Konflikte stellte sich pro Tag jedoch so gering dar – es handelt sich lediglich um Fälle im einstelligen Bereich – dass sich daraus kein Zusammenhang zur Fußgängerdichte und damit auch keine Grenzwerte ableiten lassen (siehe Abbildung 3). Es ist daher notwendig, nach weiteren Parametern des Radfahrerverhaltens zu schauen. So wurden im Projekt auch die gefahrenen Geschwindigkeiten der Radfahrer in der Fußgängerzone, das Mindest-Abstands-Verhalten bei Begegnungs- oder Überholvorgängen sowie die Interaktionshäufigkeit im Verhältnis zur Fußgängerdichte erhoben.

Es zeigte sich, dass die Radfahrenden ihre **Geschwindigkeit** (notwendigerweise), wie in Abbildung 4 am Beispiel des Leipziger Neumarktes dargestellt, an die Passantenzahl anpassen. Die Geschwindigkeit sinkt also mit steigender Fußgängerfrequenz. Allerdings nimmt der **Begegnungsabstand** mit steigender Fußgängerfrequenz immer mehr ab, wie in Abbildung 5 zu erkennen ist. Dies könnte als problematisch interpretiert werden. Jedoch zeigt Abbildung 6, dass die **Interaktionshäufigkeit**, das heißt, die Anzahl der Begegnungs- und Überholvorgänge, mit der Zahl der Fußgänger zwar zunächst zunimmt, bei hohen Fußgängerzahlen aber wieder abnimmt, denn wenn viele Menschen unterwegs sind, passen sich Radfahrende den Geschwindigkeiten von Fußgängern an („Schwimmen im Strom“), überholen seltener, schieben ihr Fahrrad oder umfahren die Fußgängerzone. Das Radfahrerverhalten stellt sich damit zum Teil bei hohen Fußgängerfrequenzen weniger problematisch dar, als bei geringeren Frequenzen⁸.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass potenziell konfliktbehaftetes Verhalten der Radfahrer nicht mit der Passantenzahl zunimmt. **Eine Obergrenze für ein verträgliches Miteinander ist damit aus Sicht der Verkehrssicherheit natürlicherweise nicht vorhanden.** Hohe Fußgängerdichten sind also keineswegs Ausschlusskriterien für eine Radverkehrsfreigabe in Fußgängerzonen. Über eine Umfahrungsmöglichkeit für Radfahrer bei sehr hohen Fußgängerdichten sollte allerdings aus Gründen der Radverkehrsförderung nachgedacht werden.

Verhältnis von gefahrener Geschwindigkeit und Fußgängerdichte

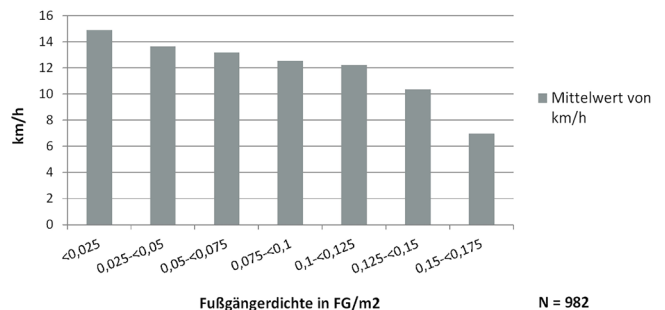


Abbildung 4 Verhältnis von gefahrener Geschwindigkeit zur Fußgängerdichte (FG/m²) am Beispiel des Neumarkts in Leipzig

Verhältnis von Begegnungsabstand und Fußgängerdichte

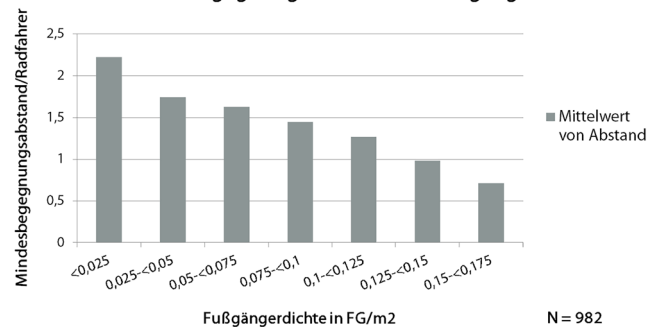


Abbildung 5 Verhältnis von Mindest-Begegnungsabstand zur Fußgängerdichte (FG/m²) am Beispiel des Neumarkts in Leipzig

Verhältnis von Interaktionshäufigkeit und Fußgängerdichte

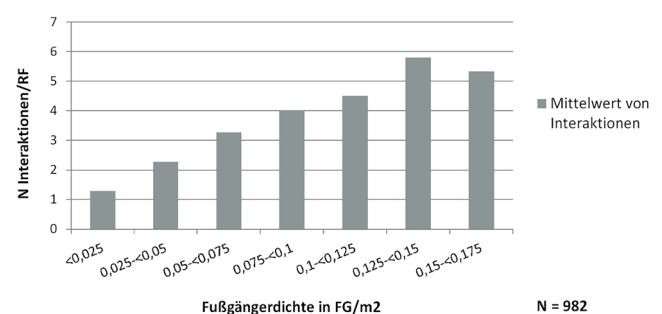


Abbildung 6 Verhältnis von Interaktionshäufigkeit zur Fußgängerdichte (FG/m²) am Beispiel des Neumarkts in Leipzig

FÜR UND WIDER EINER ÖFFNUNG

Was spricht für die Öffnung einer Fußgängerzone für den Radverkehr

Oftmals werden Fußgängerzonen durch Radfahrende bereits auch dann genutzt, wenn diese noch nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Dies hat in der Regel meist folgende Gründe:

1. Es handelt sich um den direktesten Weg zu Zielen innerhalb der Fußgängerzone.
2. Es handelt sich um den direktesten Weg zu Zielen jenseits der Fußgängerzone. Oder
3. Umfahrungsmöglichkeiten werden nicht angenommen, weil sie
 - einen zu großen Umweg bedeuten.
 - durch Kfz als zu gefährlich bzw. zu unattraktiv empfunden werden.
 - oder keine entsprechende Radinfrastruktur aufweisen.

Dies wiederum bedeutet, dass es sich bei einer Öffnung von Fußgängerzonen tatsächlich um eine Maßnahme zugunsten der Radfahrer bzw. um eine **Förderung des Radverkehrs** handelt. Radfahrer können sich dann in einer sicheren, attraktiven Umgebung bewegen und auf direkten Wegen zu ihren Zielen gelangen. Dabei ist das erste Mittel der Wahl natürlich zu prüfen, inwiefern Umfahrungsmöglichkeiten attraktiver gestaltet werden können.

Eine Öffnung für den Radverkehr kann zudem eine Belebung des Einzelhandels und der Fußgängerzone insgesamt fördern. Insbesondere ältere Menschen, die nicht mehr gut zu Fuß sind, wissen es in der Regel zu schätzen, wenn sie mit dem Rad bis vor die Ladentür gelangen können. Aber auch für Jüngere erhöht sich die Gelegenheit für eine Stippvisite in der Innenstadt mit dem Fahrrad zwischendurch.

Was spricht gegen die Öffnung einer Fußgängerzone?

Werden Fußgängerzonen für den Radverkehr geöffnet, so steigt die Wahrscheinlichkeit von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern an. Auch wenn von einer hohen Dunkelziffer auszugehen ist, sind ernsthafte Zusammenstöße zwischen Fußgängern und Radfahrern mit Verletzungen jedoch selten, wie ein Blick in die Unfallstatistik zeigt⁹. Die „objektive Sicherheit“ ist also relativ hoch.

Entscheidender ist jedoch, dass sich viele Zu Fuß Gehende durch Radfahrer gefährdet fühlen. Radfahrer werden in der Regel durch ihr fehlendes Fahrgeräusch von Fußgängern spät wahrgenommen. Die Folge ist häufig ein Erschrecken der zu Fuß Gehenden und damit verbunden das Entstehen negativer Emotionen gegenüber Radfahrenden. Man spricht hier auch von „subjektiver Sicherheit“, also dem Gefühl, sicher bzw. nicht sicher oder gefährdet zu sein.

- Besonders betroffen von einem geringen Gefühl der subjektiven Sicherheit sind ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung. Sie können zum einen weniger schnell auf bestimmte Situationen reagieren. Zum anderen unterliegen gerade sie einem besonders hohen Verletzungsrisiko. Hinzukommend können sich Verletzungen im Alter besonders dramatisch auswirken.
- Aber auch für Familien, insbesondere mit jüngeren Kindern, stellt die Freigabe für den Radverkehr eine Belastung in der Sorge um die Sicherheit der Kinder dar.

Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden müssen daher gut gegeneinander abgewogen (siehe Abbildung 7) und die Bedingungen vor Ort genau geprüft werden.

⁹ z.B. betrug die Anzahl der Unfälle zwischen Rad- und Fußgängern in Offenbach (Main) zwischen 2013 und 2017 lediglich drei.

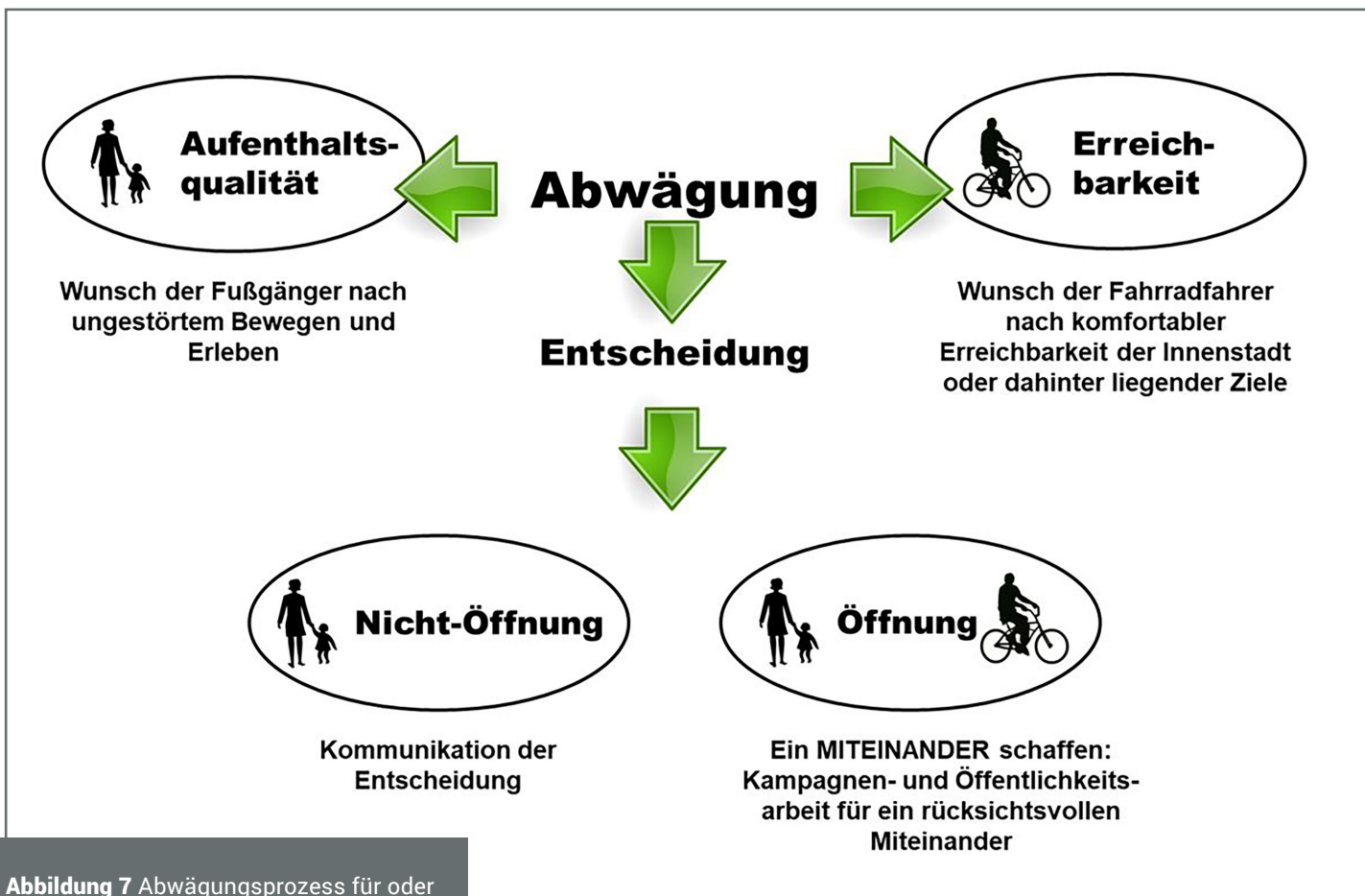


Abbildung 7 Abwägungsprozess für oder gegen eine Öffnung der Fußgängerzone

VORGEHEN

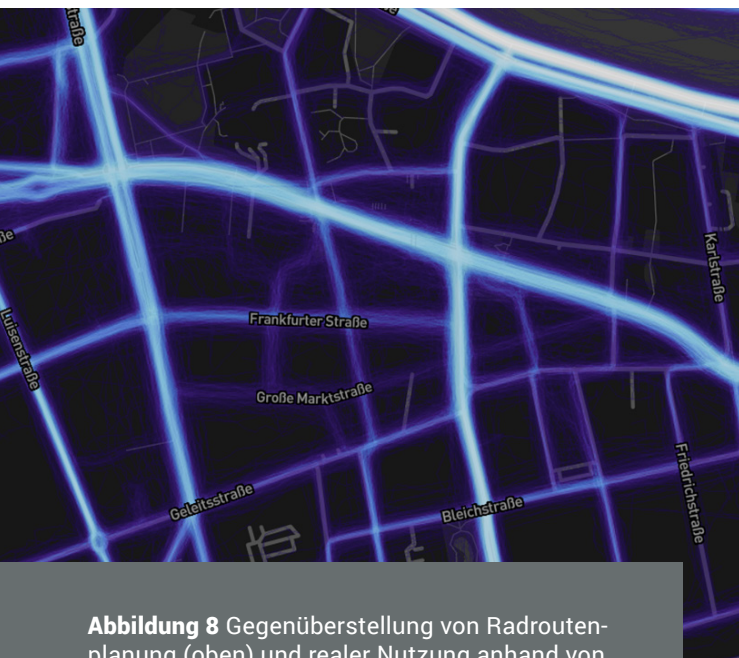
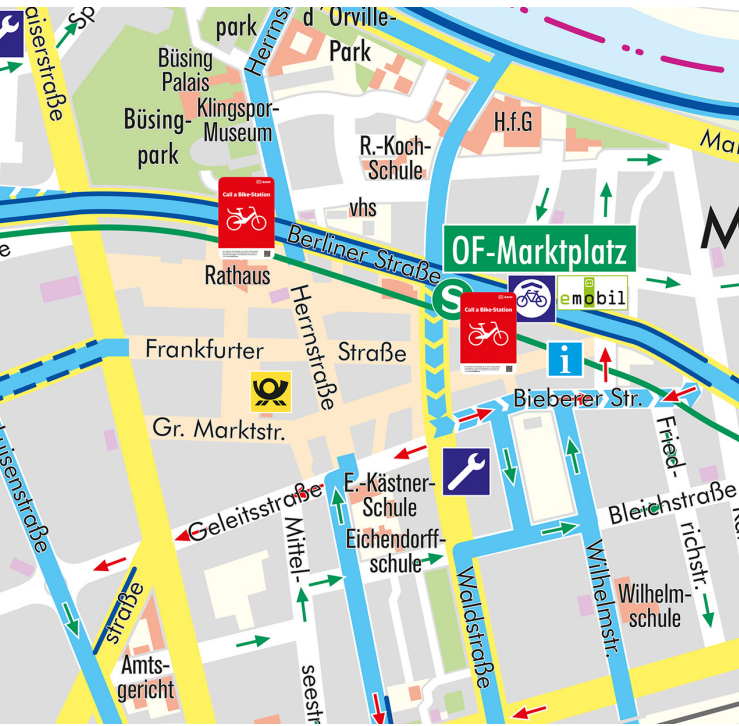


Abbildung 8 Gegenüberstellung von Radroutenplanung (oben) und realer Nutzung anhand von Smartphone-Nutzerdaten (unten), Fußgängerzone Stadt Offenbach

Wie kann nun eine Abwägung bezüglich der Öffnung einer Fußgängerzone für den Radverkehr vorgenommen und wie können die Bedingungen vor Ort geprüft werden? Welche organisatorischen Schritte sind zudem bei der Öffnung von Fußgängerzonen zu berücksichtigen. Nachfolgend einige Anregungen dazu:

Prüfung von Stadtstruktur und Wegebeziehungen

Fußgängerzonen sollen nach Möglichkeit keine Durchgangsrouten für den Radverkehr werden. Daher ist als Erstes zu prüfen:

Wie ordnet sich die Fußgängerzone in das bestehende Radroutennetz und die aktuelle Radverkehrsplanung ein?

Liegen wesentliche Ziele des Radverkehrs jenseits der Fußgängerzone?

Welche alternativen Radrouten existieren bzw. können diese attraktiver gestaltet werden?

Welcher konkrete Nutzen ergibt sich aus der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr?

Führen im bestehenden Radroutennetz wichtige Radrouten auf die Fußgängerzone zu, so wird diese vermutlich bereits jetzt häufig durch Radfahrer befahren. Hier ist unbedingt zu prüfen, inwiefern Radrouten parallel zur Fußgängerzone geführt, attraktiv gestaltet und ausgeschildert werden können. Auch das Erreichen wichtiger Ziele außerhalb der Fußgängerzone sollte ohne eine Durchfahrung der Fußgängerzone in größerem Ausmaß möglich sein.

Prüfung von Raumgestaltung und Raumnutzung

Für ein verträgliches Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr ist die konkrete bauliche und verkehrliche Gestaltung von hoher Bedeutung - ebenso wie die konkrete Ausgestaltung der Fußgängerzone mit Stadtmobiliar und die Nutzung ihrer Flächen, z.B. durch Aufenthaltsbereiche, Außen-gastronomie und Auslagen. Sie beeinflussen wesentlich die Führung der Verkehrsströme. So sollte folgendes überprüft werden:

Handelt es sich um Straßenzüge mit klaren linearen Verkehrsströmen oder um Kreuzungs- oder Einkaufsbereiche mit unübersichtlichen sich kreuzenden Strömen?

Lineare Verkehrsströme sind weniger konfliktbehaftet, da sich die Verkehrsteilnehmer vorhersehbarer bewegen und entsprechend aufeinander reagieren können. In Kreuzungsbereichen kommt es häufiger zu Interaktionen der Verkehrsteilnehmer. Inwiefern hier Restriktionen für eine Freigabe notwendig sind, hängt auch von weiteren Rahmenbedingungen ab wie Art und Weise der Nutzung und Gestaltung der Flächen oder das Vorhandensein Öffentlichen Verkehrs in der Fußgängerzone.

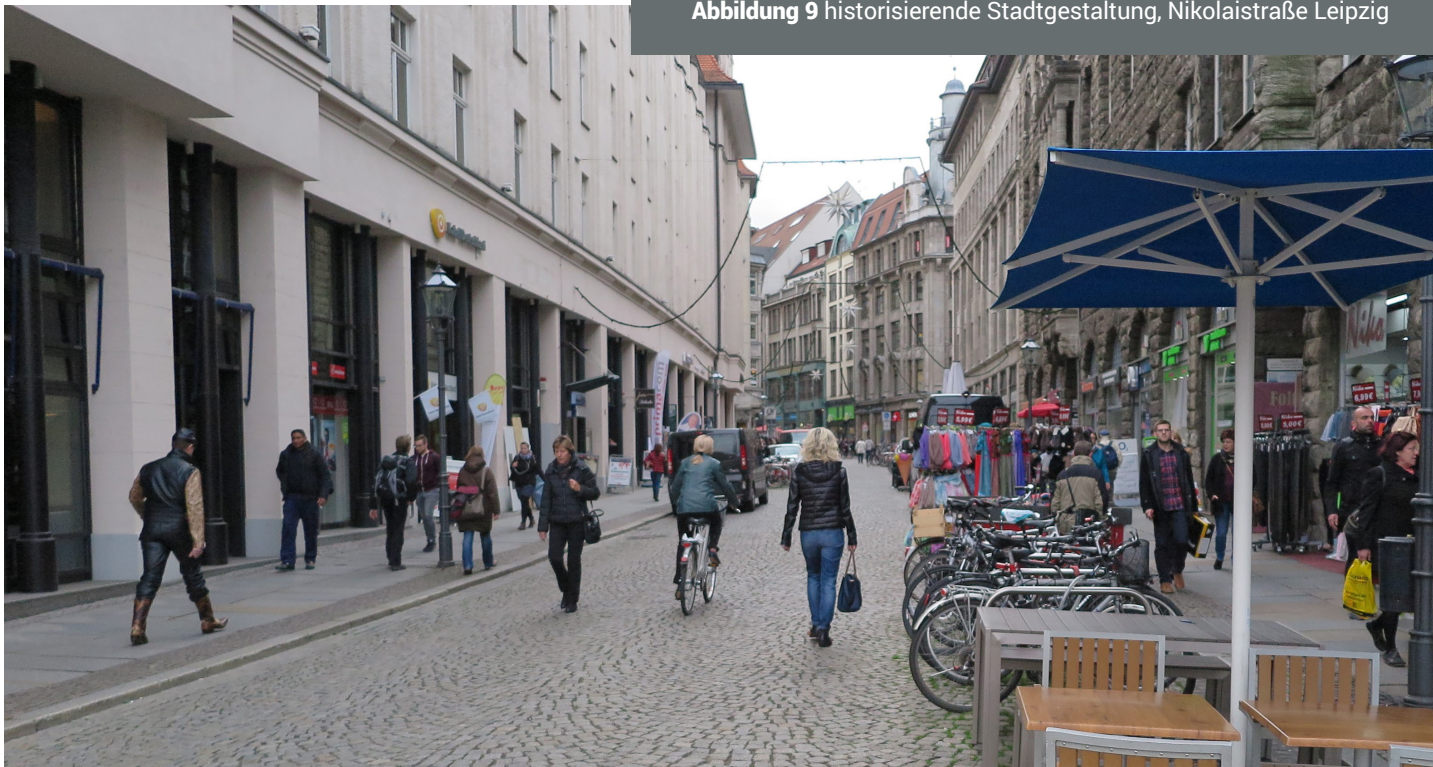


Abbildung 9 historisierende Stadtgestaltung, Nikolaistraße Leipzig

Abbildung 10 Plattenbelagführung zwischen Kopfsteinpflaster, Leipziger Straße Halle



Wie ist die räumliche Gestaltung: Gibt es eine durchgängig geführte Gestaltung des Fußgängerzonenbereiches ohne trennende Elemente im Belag (z.B. typischer Plattenbelag) oder gibt es eine Trennung in Fußweg und Fahrbahn (z.B. auf Grund weiterer Verkehrsarten oder im Stile einer historisierenden Stadtgestaltung)?

Es hat sich gezeigt, dass es bei einer gestalterischen Trennung der Verkehrsarten auch in einer Fußgängerzone zu weniger Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt. Allerdings ist die Einrichtung eigener Radspuren in der Fußgängerzone nicht zu empfehlen, da dies den Gedanken der freien, ungehinderten Bewegung der Fußgänger konterkariert und überdies zu einem „Revierverhalten“ der Radfahrer führt. Eine Rücksichtnahme der Radfahrer gegenüber den Fußgängern kann auf einer Radspur nur bedingt erwartet werden.

Anders verhält es sich mit gestalterischen Lösungen durch gezielten Einsatz unterschiedlicher Beläge oder Ausführungen der Straßengestaltung:

In der historisierenden Stadtgestaltung (Abbildung 9) bleibt die optische Trennung in unterschiedliche Bereiche für Fuß- und Radverkehr erhalten. Der Großteil der Fußgänger nutzt tatsächlich auch die Fußwege, Radfahrer die „Fahrbahn“. Konflikte gibt es dabei kaum. Allerdings besteht hier der große Nachteil darin, dass die plattenbelegten Fußwege für Radfahrende deutlich attraktiver sind als das historische Kopfsteinpflaster. Radfahrer weichen dann gern auf diese Fußwege im Seitenbereich aus, was zu kritischen Situationen vor den Ladeneingangsbereichen führen kann.

Eine Alternative kann die Gestaltung einer zentralen Führung sein, z.B. in Form einer Spur mit Plattenbelag in einem ansonsten gepflasterten Bereich ähnlich wie in Abbildung 10. Durch die größere Attraktivität des glatten Belages gegenüber seiner Umgebung entsteht eine natürliche Führung

der Radfahrenden ohne ein Anspruchsverhalten auf freie Fahrt seitens der Radfahrer zu erzeugen. Zudem nützt die glatte Fahrfläche auch allen anderen belag-sensitiven Fortbewegungsmitteln wie Rollstühlen und Kinderwägen.

Eine weitere Möglichkeit besteht in der in Deutschland bisher nicht üblichen Absenkung der „Radfahrbereiches“. Dieser ist dadurch physisch wahrnehmbar und findet so auch bei Kindern eher Beachtung. Ein Beispiel hierfür bietet die Grote Marktstraat in Den Haag (Abbildung 11). Für die Fußgänger steht links und rechts des Radfahrbereiches ein breiter Bereich zur Verfügung. In der Mitte verläuft eine leicht abgesenkte Fahrbahn, die auch für Krankentransporte ins nahegelegene Krankenhaus verwendet wird.

Aber auch in Bereichen mit einheitlichem Plattenbelag, in denen sich Fußgänger und Radfahrer frei begegnen wie in Abbildung 12 dargestellt, kann das Miteinander gut funktionieren. Generell sollte durch die Gestaltung, insbesondere durch den Belag, das Betreten bzw. Befahren einer Fußgängerzone deutlich wahrnehmbar gemacht werden.

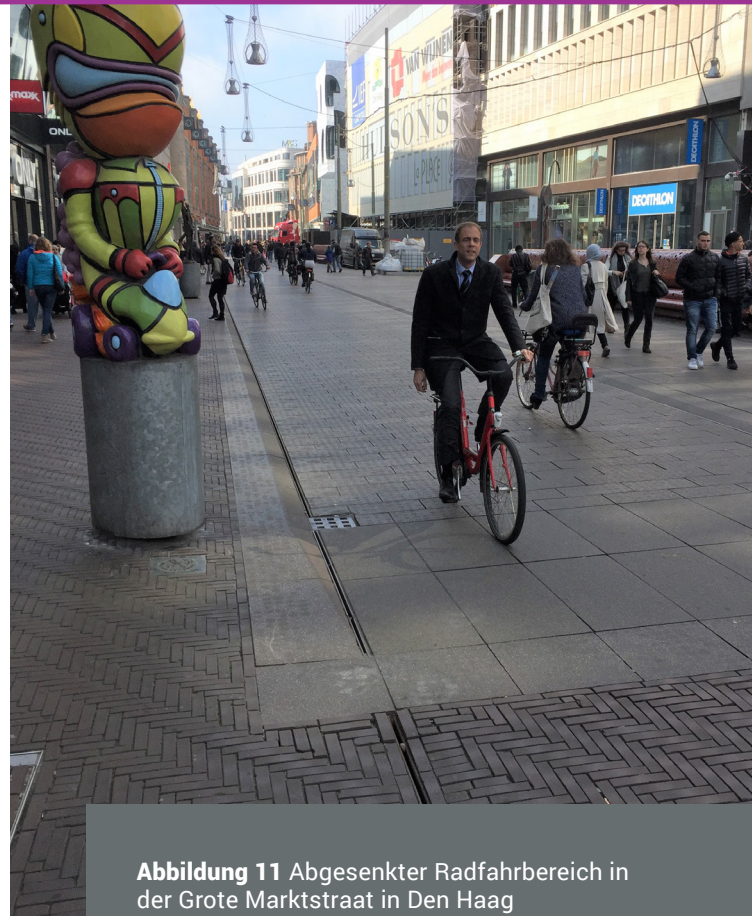


Abbildung 11 Abgesenkter Radfahrbereich in der Grote Marktstraat in Den Haag

Abbildung 12 Einheitlicher Plattenbelag, Fußgängerzone Offenbach (Main)





Abbildung 13 Stadtbahn in der Fußgängerzone, Schloßerstraße Erfurt

Falls die Fußgängerzone für weitere Verkehrsarten freigegeben ist (z.B. Bus- o. Straßenbahnlinien): Welche Interaktionen oder auch Komplikationen können im Zusammenwirken mit dem Radverkehr sowie dem Fußverkehr entstehen?

Das Vorhandensein Öffentlicher Verkehrsmittel wird in der Regel negativ für eine Öffnung für den Radverkehr interpretiert. Tatsächlich können in der Kombination der Verkehre in der Fußgängerzone auch komplexe Verkehrssituationen auftreten. Dies betrifft aber vor allem Bereiche mit Knotenpunkten des Öffentlichen Verkehrs. Hier kann zusätzlicher Radverkehr durchaus zu einer Überforderungssituation auf allen Seiten führen.

Ansonsten hat das Zusammentreffen Öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Radverkehr in der Fußgängerzone eher positive Effekte. So können Radfahrer die Fahrspuren von Bus und Bahn nutzen (Abbildung 13). Gleichzeitig ist die Aufmerksamkeit der Fußgänger für andere Verkehrsmittel ohnehin erhöht. Konflikte gibt es, wenn überhaupt, eher zwischen den Radfahrenden und den Öffentlichen Verkehrsmitteln. So kann für die Radfahrenden ein erhöhtes Unfallrisiko aus der Begegnung mit Bus und Bahn und der Bewegung im Gleiskörper resultieren. Für die Fahrer und Fahrerinnen der Öffentlichen Verkehrsmittel verkompliziert sich die Situation aus diesem Grund durch die Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr. Daher sind es oft die Verkehrsbetriebe, die Vorbehalte gegen eine Öffnung haben.

Lieferverkehr ist meist außerhalb der Ladenöffnungszeiten in der Fußgängerzone zugelassen. Mindestens während dieser Zeiten kann die Freigabe für den Radverkehr unproblematisch erfolgen, da das Fußverkehrsaufkommen in der Fußgängerzone zu diesen Zeiten gering ist. Diese Regelung findet auch in der öffentlichen Meinung überwiegend Zustimmung.

Wie ist die Nutzung der Fußgängerzone angelegt: Gibt es viele Elemente, die zu einer Verschränkung der Verkehrsströme führen können wie z.B. Aufsteller, Bepflanzung, Sitzgelegenheiten, Außengastronomie, Auslagen?

Abbildung 14 zeigt, dass mit Aufstellern, Mülltonnen und im Hintergrund einem extrem ausladenden Straßenverkauf die längsgerichtete Durchlässigkeit in einer eigentlich breiten Fußgängerzone fast vollkommen gestört werden kann.

Hier kann überlegt werden, wie durch die Anordnung von Stadtmöblierung und Stadtgrün sowie durch Kontrolle der Platzzuweisungen für Gastronomie und Auslagen eine geradlinigere Fortbewegung unter Beachtung der Wahrung der Aufenthaltsqualität ermöglicht werden kann.

Sind im Bereich der Fußgängerzonen Engstellen vorhanden, die zu Konfliktstellen werden können? Besonders problematisch sind hier sogenannte „Trichtereffekte“, also Bereiche, in denen relativ freie Bewegungsmöglichkeiten herrschen, die dann aber in unerwarteten Engstellen münden.

Diese Frage schließt sich an die vorhergehenden Aussagen an. Hier sind jedoch eher strukturelle Engstellen gemeint, die sich durch die Anlage der Fußgängerzone und ihrer Nutzung ergeben.

Abbildung 14 Fußgängerzone Offenbach (Main)



Ein Beispiel ist der Erfurter Anger, der sich trichterförmig in Richtung des Straßenbahnkreuzes verengt (Abbildung 15). Hier drängen sich die zu Fuß Gehenden. Radfahrer erkennen zum Teil zu spät, dass sie ihr Tempo nach vorangegangener relativer freier Fahrt stärker anpassen, ggf. auch absteigen müssen. Daher sind solche Situationen besonders kritisch zu prüfen und ggf. eine Einschränkung der Öffnung während der Geschäftszeiten zu erwägen.

Sind im Bereich der Fußgängerzone Neigungsbereiche vorhanden, die zu einer Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeit ermuntern?

Neigungsbereiche führen zweifelsohne zu erhöhten Geschwindigkeiten bei den Radfahrenden. Um zu entscheiden, ob eine Fußgängerzone mit Gefällebereich trotzdem geöffnet werden kann, ist zu fragen, wie das Platzangebot und die Gestaltung des Straßenraumes sind. Bei reichlichem Platzangebot ohne Verengung und Hindernisse, geradlinigen Verkehrsströmen oder auch gestalterischer Trennung in Fußweg und Fahrbahn sind auch Bereiche mit Gefälle nicht per se problematisch. Es sollte aber unbedingt in Talrichtung eine zusätzliche Beschilderung mit dem Hinweis „Schrittgeschwindigkeit“ angebracht werden. Aufpflasterungen in Querrichtung zu Beginn des Neigungsbereiches oder optische Verengungen, z.B. durch Stadtmobiliar oder Stadtgrün, können helfen, das Tempo zu reduzieren.



Abbildung 15 Fußgängerzone Erfurter Anger

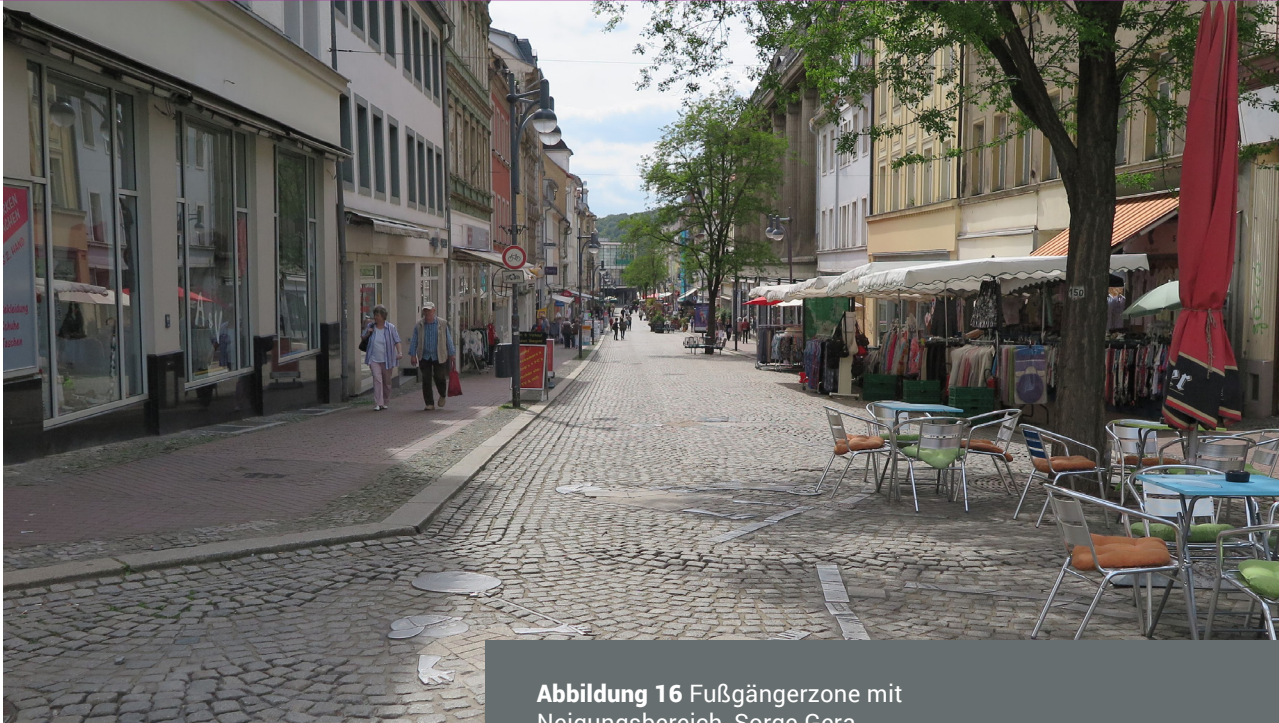


Abbildung 16 Fußgängerzone mit Neigungsbereich, Sorge Gera

Prüfung der zeitlichen und räumlichen Verteilung der Verkehrsströme

Neben der räumlichen Gestaltung der Fußgängerzone interessieren auch die Ganglinien, also die zeitliche Verteilung der Verkehrsströme:

Zu welchen Zeiten sind die größten Fußgänger- und Radfahrer-Ströme zu erwarten und mit welchem Zweck?

Die Fußgängerströme können über den Tages- und Wochenverlauf variieren. Die Spitzenzeiten für den Fußverkehr liegen in Fußgängerzonen im Tagesverlauf je nach Nutzung

- in den Mittagsstunden bei starker gastronomischer Nutzung oder
- in den späteren Nachmittagsstunden bei starker Versorgungsfunktion durch den Einzelhandel.

Im Wochenverlauf sind es meist die Freitage und Samstage, die zu einer besonderen Belebung führen. In touristisch stark frequentierten Zonen kann eventuell von einer ganz-tägig hohen Besucherquote ausgegangen werden, die an Wochenend- und Feiertagen noch einmal zunehmen kann. Die Radverkehrsströme folgen diesen Spitzenzeiten insbesondere dann, wenn die Radfahrenden ebenso wie die Fußgänger Ziele innerhalb der Fußgängerzone aufsuchen. Dient die Fußgängerzone auch der Durchfahrung, so sind insbesondere in den Morgenstunden durch Schul- und Berufsverkehr sowie nach Ladenschluss erhöhte Radfahrerzahlen zu erwarten. Hierbei treten meist höhere gefahrene Geschwindigkeiten auf – auch auf Grund dessen, dass zu diesen Zeiten die Fußgängerzone in der Regel leer ist. Es entstehen bei diesem morgendlichen und abendlichen Durchgangsverkehr kaum Konflikte.

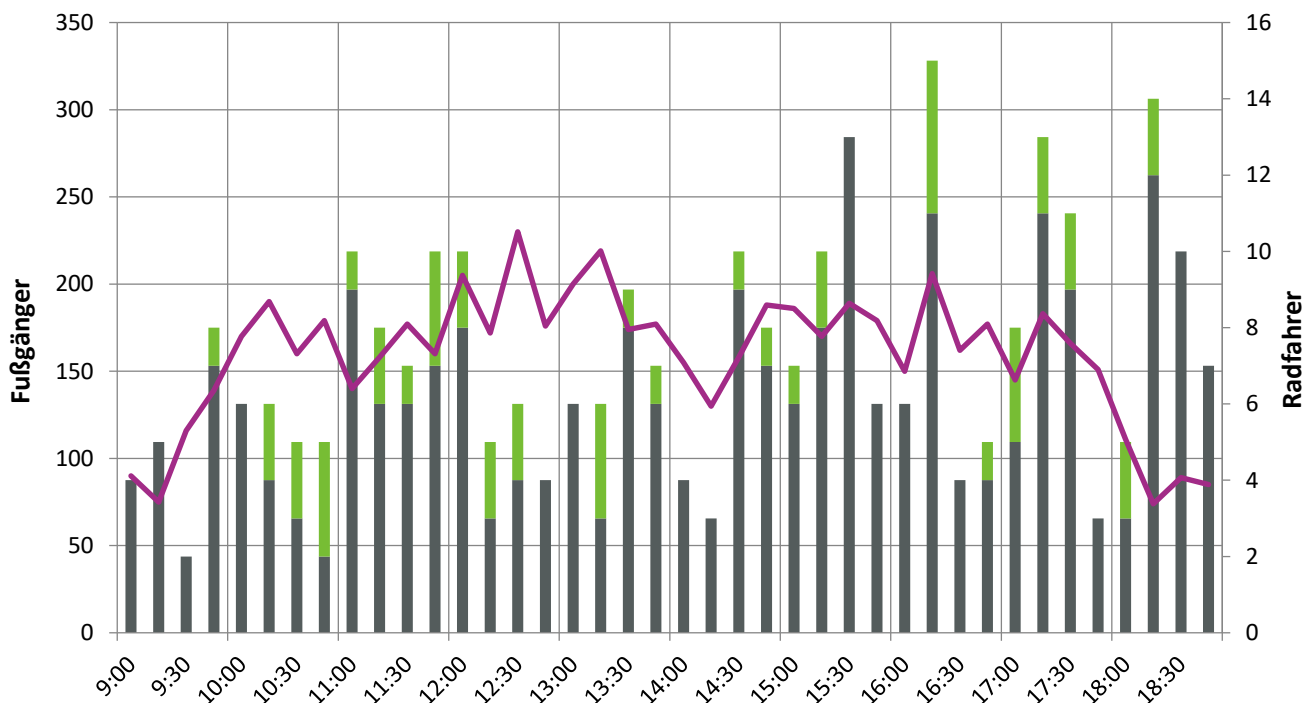


Abbildung 17 Typische Tagesganglinien für Fußgänger- und Radverkehr; Fußgängerzone Bachgasse, Gera, Freitag, den 20.05.2016

Rad fahrend
 Rad schiebend
 Fußgänger

Wichtiger sind in diesem Zusammenhang Markttag oder Veranstaltungen, die in der Fußgängerzone durchgeführt werden. Wenn auch nicht zwingend notwendig, so schließen jedoch viele Städte ihre Fußgängerzone zu diesen Zeiten für den Radverkehr. Für diesen Fall wäre die Ausschilderung von Umfahrungsmöglichkeiten wünschenswert (siehe Abbildung 18).

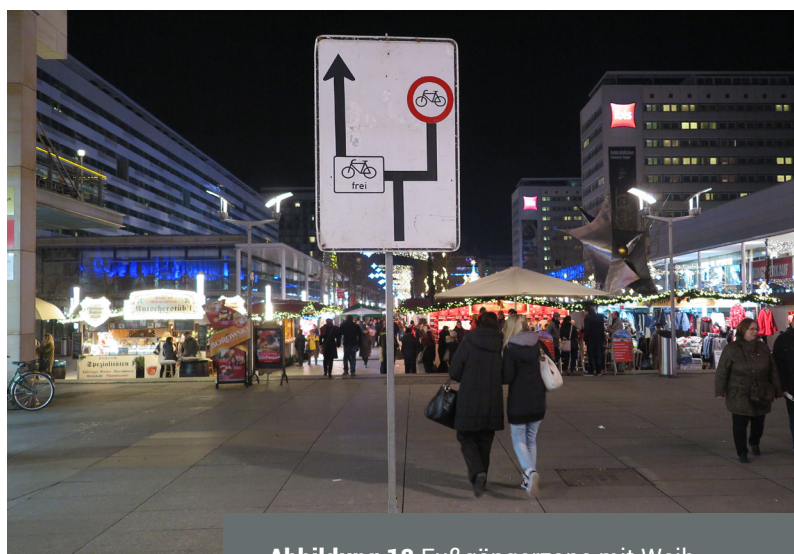


Abbildung 18 Fußgängerzone mit Weihnachtsmarkt, Prager Straße Dresden

Prüfen möglicher rechtlicher und organisatorischer Lösungen und Schritte

Je nach Analyseergebnis der konkreten Situation in der Fußgängerzone ergeben sich verschiedene Möglichkeiten der verkehrsrechtlichen und verkehrsorganisatorischen Ausgestaltung.

Ist es empfehlenswert, die Fußgängerzone vollständig für den Radverkehr zu öffnen, oder sollten bestimmte Einschränkungen in Betracht gezogen werden?

Die Grafik in Abbildung 20 fasst alle Zulassungsmöglichkeiten für den Radverkehr in Fußgängerzonen zusammen. In Anpassung an die Bedingungen der Fußgängerzone können spezielle Regelungen zur Freigabe getroffen werden,

wie eine räumliche oder zeitliche Einschränkung, einzeln oder in Kombination. Dabei kann es schnell unübersichtlich werden, insbesondere für Ortsfremde. Im Sinne einer Transparenz ist eine einheitliche Regelung gegenüber räumlich differenzierten Regelungen zu bevorzugen. Am einfachsten verständlich ist hier natürlich eine ganztägige Öffnung (oder auch Schließung) der Fußgängerzone für den Radverkehr. Aber auch eine zeitliche Einschränkung der Öffnung, z.B. ein Einfahrverbot während der Ladenöffnungszeiten, ist transparent so lange es für die gesamte Fußgängerzone gilt. Werden jedoch zeitlich und räumlich sehr ausdifferenzierte Regelungen getroffen, so leidet darunter deutlich die Vermittelbarkeit dieser Regelungen. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit wird dann dringend erforderlich.

Radverkehrsfreigaben in innerstädtischen Fußgängerzonen (%)

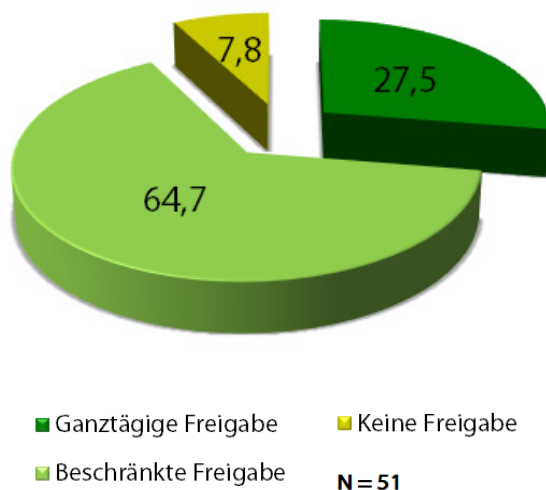
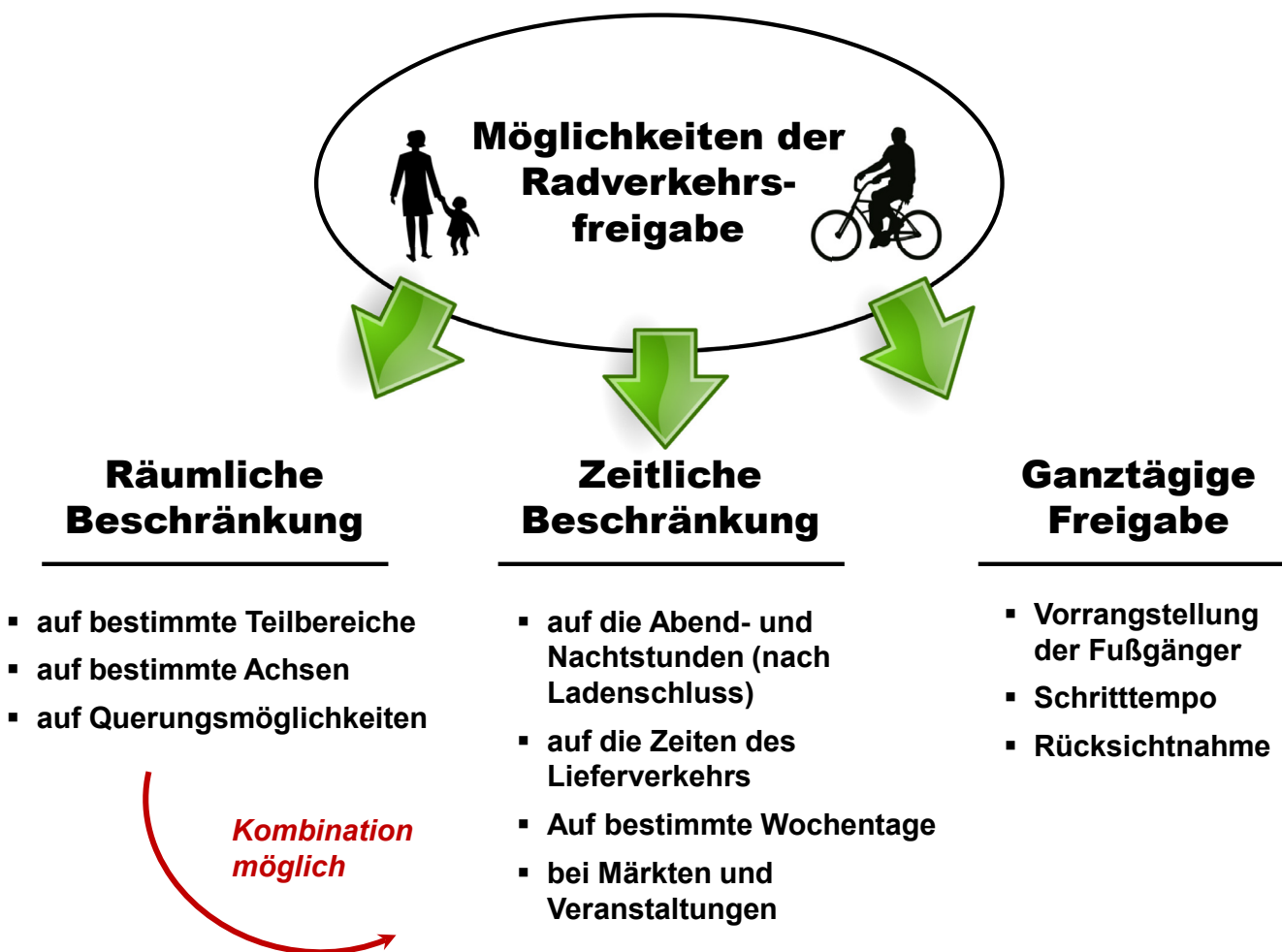


Abbildung 19 Anteil der Regelungen der Radverkehrsfreigabe in deutschen Städten, Umfrage der Stadt Kassel 2015 in Städten über 90.000 EW

Abbildung 20 Varianten der Freigabe einer Fußgängerzone für den Radverkehr



Nach einer Untersuchung der Stadt Kassel (Abbildung 19) hat die überwiegende Mehrheit der befragten Kommunen ihre innerstädtische Fußgängerzone für den Radverkehr geöffnet. Davon wiederum ist die beschränkte Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr die häufigste Form der Regelung. Sie wird derzeit als Kompromisslösung in der Abwägung der Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr allgemein akzeptiert und stellt die Standardlösung für die Öffnung von Fußgängerzonen in der Bundesrepublik dar. Allerdings zeigen viele weitere Beispiele, wie z.B. Dresden, Offenbach a.M., Regensburg, Frankfurt a.M., Düsseldorf, Jena, Gera und viele andere, dass auch eine ganztägige Öffnung problemlos möglich ist, vor allem wenn der politische und gesellschaftliche Wille vorhanden ist.

Die Öffnung lediglich von Querungsstellen bietet sich an, wenn die Fußgängerzone eine Barriere für den Radverkehr bedeutet und zu weiten Umwegen führt. In der Regel findet diese Variante Anwendung bei Fußgängerzonen, die im Wesentlichen einen Straßenzug umfassen. Beispiele für eine mögliche Beschilderungslösung finden sich u.a. in Mannheim und Wuppertal wie die Abbildungen 21 bis 25 zeigen.

Abbildung 21 Fußgängerzone Mannheim: Beginn der Querungsstrecke (Beschriftung auf Zusatzzeichen: „Querung frei“)



Abbildung 22 Fußgängerzone Mannheim: Markierung des weiteren Verlaufs der Querungsstrecke





Abbildung 23 Fußgängerzone Wuppertal:
Beginn der Querungsstrecke

Ist die Entscheidung über die Art und Weise der Öffnung der Fußgängerzone gefallen, so muss geprüft werden, welchen Behördenweg die Entscheidung nehmen muss:

Welche rechtlichen und organisatorischen Schritte sind zur Öffnung einer Fußgängerzone für den Radverkehr notwendig?

Der Stadtrat kann als politische Gemeindevertretung die Gemeindeverwaltung beauftragen, die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr zu prüfen. Die Gemeindeverwaltung kann dann in Form einer verkehrsrechtlichen Anordnung eine entsprechende Beschilderung anfordern.

Es empfiehlt sich, die Öffnung zunächst probeweise im Rahmen eines Verkehrsversuchs durchzuführen. Dieses Verfahren hat sich bisher als sehr erfolgreich erwiesen. Dabei sollte der Verkehrsversuch mindestens ein halbes Jahr, besser ein ganzes Jahr laufen. Wünschenswert ist eine ausführliche Evaluation des Verkehrsversuchs bezüglich der objektiven Sicherheit, z.B. durch Verkehrsbeobachtung, und der subjektiven Sicherheit, z.B. durch Befragung.

Läuft der Verkehrsversuch positiv, so kann der Stadt- oder Gemeinderat die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr beschließen. Die Nutzung der Fußgängerzone für den Radverkehr ist durch Widmung abzusichern. Es ist für ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten zu sorgen.

Wie kann ein positives öffentliches Klima für die Öffnung der Fußgängerzone geschaffen werden?

Die Idee der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr schürt in der Regel Emotionen. Daher gilt es von Anfang an, alle betroffenen Verbände, Vereine, Interessengemeinschaften, Beiräte sowie die interessierte Öffentlichkeit einzubeziehen. Chancen und Risiken der Öffnung können beispielsweise im Format eines Runden Tisches diskutiert werden, zu dem die Gemeindeverwaltung einlädt. Auch eine aktive Pressearbeit ist hierbei von hoher Bedeutung.



Abbildung 24 Fußgängerzone Wuppertal: Hinweise zur weiteren Führung (ein weiteres Geradeausfahren ist möglich, ein Abbiegen ist nicht erlaubt; formale Beschilderung nach StVO)

Wie kann nach der Öffnung auf eine Einhaltung der Regelungen in der Fußgängerzone geachtet werden?

Es ist es von hoher Bedeutung, die Öffnung der Fußgängerzone intensiv zu begleiten. Vielen Radfahrern ist weder bewusst, dass sie sich in Schrittgeschwindigkeit zu bewegen haben, noch was diese bedeutet. Auch die Vorrangstellung der Fußgänger ist vielen nicht bekannt. Hinzukommend brechen Radfahrer immer wieder bewusst oder unbewusst in den „Schutzraum“ ein, den Fußgänger gegenüber Radfahrern benötigen. Dieser liegt bei einem Radius von ca. 1,50 m um die betreffende Person.

Abbildung 25 Fußgängerzone Wuppertal: Kennzeichnung nicht befahrbarer Bereiche



Je schneller ein Radfahrer fährt, desto größer wird dieser empfundene notwendige Schutzraum. Überholt ein Radfahrer einen Fußgänger von hinten, wird dieser notwendige Schutzraum sogar als noch größer empfunden, da der Radfahrende erst im Moment des Überholvorgangs wahrgenommen wird.



Abbildung 26 Rücksichtkampagne des Ortsteilrates Jena-Zentrum

Radfahrer im Gegenzug benötigen einen viel kleineren Schutzraum, da sie die Situation dominieren und Interaktionen mit Passanten vorausschauend durchführen. Das Bewusstsein dafür, dass zu Fuß Gehende einen größeren Schutzraum benötigen, muss Radfahrern daher oft erst vermittelt werden. Dies bedeutet eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, z.B. in Form einer Informations- und Imagekampagne.

Maßnahmen einer solchen Kampagne können vom Anbringen von Plakaten, Banner und Bodenaufklebern vor Ort, dem Verteilen von Informationsflyern und intensiver Pressearbeit bis zur Durchführung von von Give-Aways reichen.

Aber auch begleitende Kontrollen durch Ordnungsamt oder Stadtpolizei sind wichtig. Sie machen deutlich, welche Regeln gelten und dass deren Einhaltung von großer Bedeutung ist. Über diese Kontrollen sollte in der Presse vorbereitend und begleitend berichtet werden.

Um eine Fußgängerzone öffnen zu können, ist neben der objektiven Kontrolle bezüglich notwendiger Rahmenbedingungen oft auch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Daher finden Sie nachfolgend einige gute Argumente bezüglich vorhandener Bedenken.

Die Fußgängerzone ist zu stark frequentiert

Oft wird gemeint, eine Fußgängerzone, die eine hohe Fußverkehrsfrequentierung aufweist, könne nicht noch für den Radverkehr geöffnet werden. Im Vordergrund stehen dabei Sicherheitsbedenken. Wie eingangs erwähnt (Kapitel Planerische Grundlagen) hat sich jedoch gezeigt, dass gerade höhere Fußgängerzahlen zu einem angepassten Radfahrerverhalten führen und zum Teil unproblematischer sein können als in einer weniger frequentierten Zone.

Natürlich kann man sich auch fragen, welchen Nutzen Radfahrer von der Befahrung einer stark gefüllten Fußgängerzone haben. Aber schließlich ist eine Fußgängerzone nicht immer stark begangen. Zudem empfinden Radfahrer es durchaus als Vorteil, situationsabhängig entscheiden zu können, ob sie sich langsam mit ihrem Rad fahrend bewegen können oder ob sie absteigen müssen.

Die Fußgängerzone ist zu eng

Sehr oft werden Fußgängerzonen auch aus dem Argument heraus nicht geöffnet, dass zu wenig Platz vorhanden sei, um diese für den Radverkehr zu öffnen, z.B. in Gassen historischer Innenstädte. Es hat sich jedoch gezeigt, dass auch hier die Öffnung sehr gut funktionieren kann. Ein gutes Beispiel ist die Stadt Regensburg mit ihrer historischen

Altstadt. Eine Verträglichkeit ist jedoch auch in diesem Fall wieder in Abhängigkeit von der Nutzung zu sehen, z.B. in Hinblick auf Ladeneingangsbereiche oder Außengastronomie. Auch die Einsehbarkeit der weiteren Bewegungsbereiche für die Radfahrenden kann eine Rolle spielen, um mögliche Konflikte nicht zu provozieren.

Bei einer Freigabe für Radfahrer kann es gefährlich für Fußgänger werden

Entgegen der allgemeinen Erwartung kann sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit mit der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr zunehmen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn ein Teil der Radfahrer bereits vorher unerlaubt in die Fußgängerzone eingefahren ist. Zum Teil führt dieses ordnungswidrige Verhalten dazu, dass die betreffenden Radfahrer mit viel zu hoher Geschwindigkeit die Fußgängerzone passieren, um sich nicht

ordnungs- oder strafrechtlich verantworten zu müssen. Gerade dieses Verhalten kann Unfälle verursachen. Die Praxis hat dagegen gezeigt, dass nach der Öffnung einer Fußgängerzone die gefahrenen Geschwindigkeiten zum Teil sogar abnehmen.

Die Rate tatsächlicher Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern ist ohnehin so niedrig, dass kaum ein signifikanter Vergleich für die Gefährdungssituation vor und

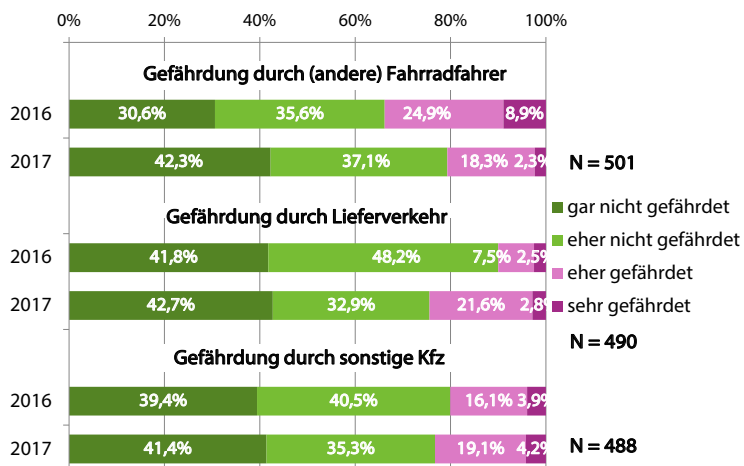


Abbildung 27 Beispiel Offenbach (Main): Gefühl der Gefährdung vor der Öffnung (2016) und nach der Öffnung (2017)

nach einer Freigabe für den Radverkehr möglich ist. Auffallend ist jedoch, dass die wenigen Unfälle gerade in geschlossenen Zonen bzw. zu Zeiten passieren, in denen die Fußgängerzone nicht geöffnet ist.

Auch das subjektive Sicherheitsgefühl kann sich nach einer Öffnung eher positiv entwickeln, wie das Beispiel Offenbach am Main beweist (siehe Abbildung 27 und Abbildung 28). Dort fühlten sich die Befragten nach der Öffnung der Fußgängerzone (2017) weniger gefährdet als vor der Öffnung (2016).

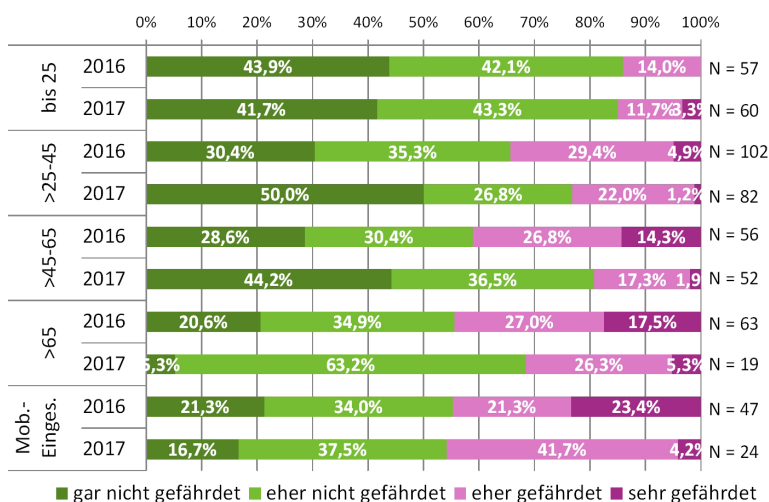


Abbildung 28 Beispiel Offenbach (Main): Gefühl der Gefährdung nach Alter und Mobilitätseinschränkung vor der Öffnung (2016) und nach der Öffnung (2017)

Auch die Befürchtung, dass nach einer Öffnung viele sogenannte „Kampfradler“ in die Fußgängerzone fluten, kann gemildert werden. Es ist leider so, dass es (wie bei anderen Verkehrsarten auch) immer Radfahrer geben wird, die sich zu wenig rücksichtsvoll verhalten. Jedoch lassen sich diese selten von einem Einfahrverbot in die Fußgängerzone aufhalten. Es sind vielmehr die rücksichtsvollen, regeltreuen Radfahrer, die außen vor gelassen werden. Durch eine Öffnung der Fußgängerzone wird es ihnen ermöglicht einzufahren. Sie erhöhen die Gefährdungslage in der Regel nicht.

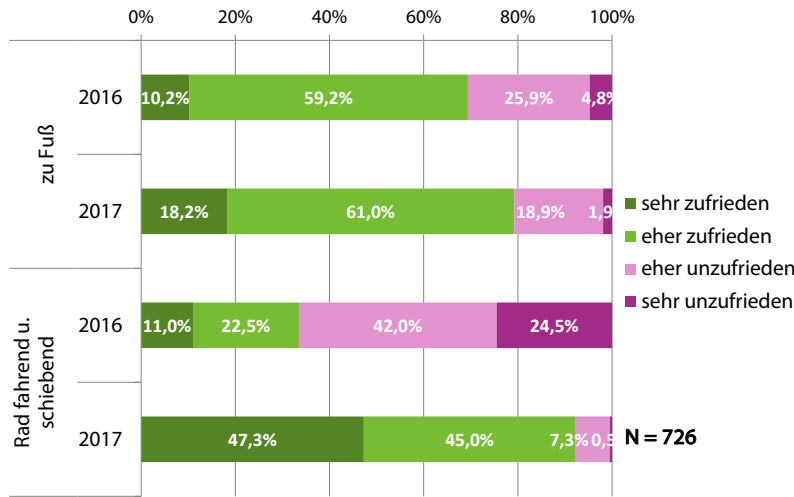
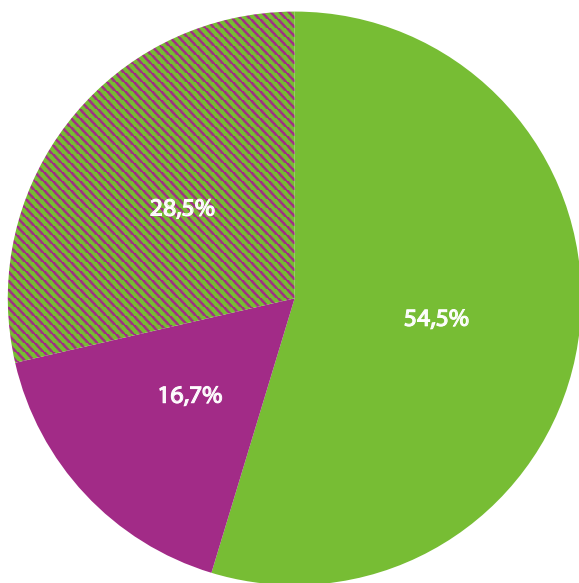


Abbildung 29 Zufriedenheit mit den rechtlichen Regelungen in der Fußgängerzone nach Verkehrsmittel (Befragung Offenbach (Main) 2016/17)

Der Einzelhandel könnte unter einer Öffnung leiden

Teilweise wird von Seiten des Einzelhandels befürchtet, dass Radfahrer zu einer Deattraktivierung der Fußgängerzone für zu Fuß gehende Kunden führen könnten, so dass diese weniger häufig in die Innenstadt kommen. In einer Befragung im Rahmen des Projektes wurde die Öffnung der Fußgängerzone von den zu Fuß Gehenden jedoch positiv bewertet (Abbildung 29). Es ist daher nicht von einem Verdrängungseffekt auszugehen. Zudem zeigte die Befragung, dass tatsächlich ein Großteil der einfahrenden Radfahrer (>80 %) ein Ziel innerhalb der Fußgängerzone aufsuchten (Abbildung 30).



Grund für die Befahrung der Fußgängerzone:

- ein o. mehrere Ziele in der FZ
- nur durchgefahren
- beides

N = 396

Abbildung 30 Grund für die Befahrung der Fußgängerzone (Befragung Offenbach (Main) 2016/17)

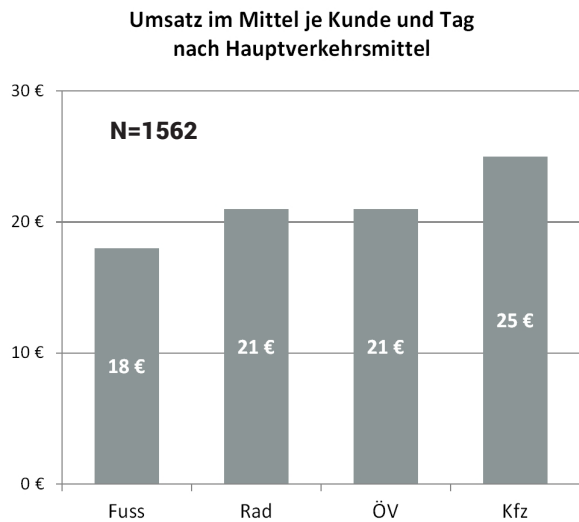


Abbildung 31 Umsatz je Kunde am Stichtag nach Hauptverkehrsmittel zur Anreise in die Innenstadt (Befragung 2016/17 in 5 Städten)

Der Einzelhandel kann hingegen von möglichen zusätzlichen Kunden profitieren. Zwar werden Radfahrer teilweise vom Einzelhandel immer noch als Kunden 2. Klasse betrachtet, da von Ihnen nicht der Transport größerer Einkaufsmengen erwartet wird. Die Kundenbefragungen im Rahmen des Projektes konnten indessen zeigen, dass Rad fahrende Kunden zwar tatsächlich weniger Geld ausgeben (Abbildung 31) dieses jedoch durch eine höhere Einkaufsfrequenz wieder wettmachen (Abbildung 32). So liegen sie bezüglich der Umsätze pro Jahr in der Innenstadt noch vor Kunden, die mit dem Auto anreisen (Abbildung 33).

Hinzukommend ist zu bedenken, dass das Parkplatzangebot in Innenstädten in der Regel beschränkt ist und damit auch die Zahl derjenigen Kunden, die mit dem Auto anreisen können. Radfahrende Kunden können in dieser Hinsicht als zusätzliches Potenzial angesehen werden.

Radverkehr kann zudem zur Belebung der Innenstadt beitragen – gerade zu Zeiten, in denen die Läden nicht mehr geöffnet sind. Dies kann die gefühlte soziale Sicherheit für eine möglicherweise sonst unbelebte Innenstadt nach Ladenschluss erhöhen.

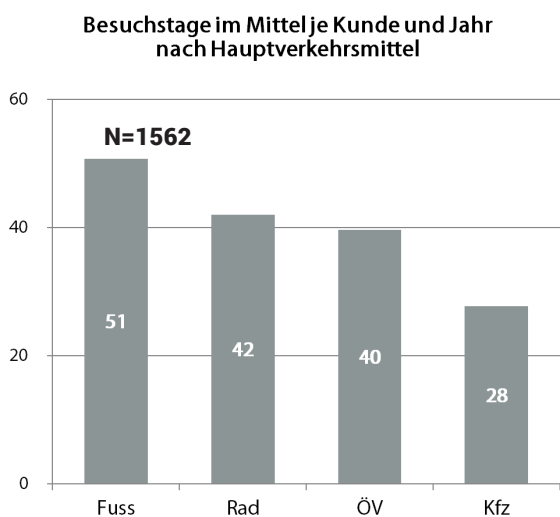


Abbildung 32 Besuchstage je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel zur Anreise in die Innenstadt (Befragung 2016/17 in 5 Städten)

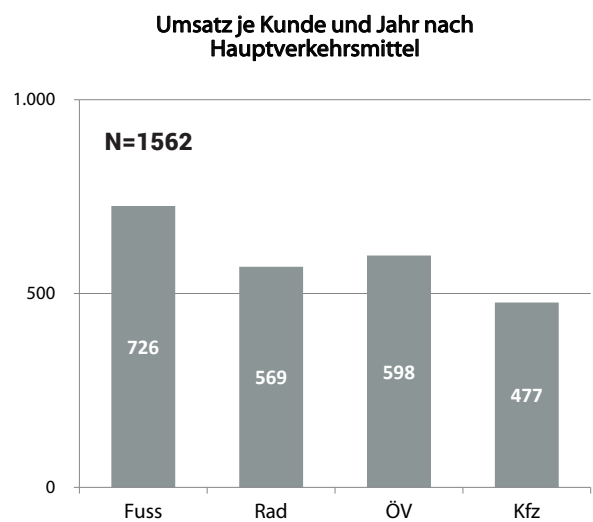


Abbildung 33 Umsatz je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel (Befragung 2016/17 in 5 Städten)

Es gibt in der Praxis viele Beispiele für ein gutes Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in Fußgängerzonen. Entscheidend war und ist dabei oft die gute und positive Öffentlichkeitsarbeit. Exemplarisch sollen hier Beispiele dargestellt werden, wie die Öffnung gelingen kann.

Regensburg

Die Stadt Regensburg öffnete im Jahr 2015 die Fußgängerzone der Altstadt komplett für den Radverkehr. Die Altstadt Regensburgs ist geprägt von historischer Bebauung mit zum Teil sehr schmalen Gassen. Ergänzt wird die Fußgängerzone von einem System sogenannter „Wohnverkehrsstraßen“ mit einer Freigabe für Radfahrer, einer Öffnung von Einbahnstraßen für den Gegenverkehr sowie einer Freigabe des innenstadnumgebenden Grüngürtels.

Die Öffnung erfolgte zunächst im Rahmen einer 12-monatigen Testphase. Diese wurde von der professionellen Öffentlichkeitskampagne „Respekt bewegt“ begleitet. Ziel dieser Kampagne waren Information und Aufklärung, miteinander ins Gespräch zu kommen und für ein rücksichtsvolles Miteinander zu werben. Die Kampagne umfasste verschiedene Aktionen, Infostände, Info-Materialien, Bodenaufkleber, Plakate usw.. Informationen dazu finden sich unter:

www.respekt-bewegt.de

Zudem wurde der Verkehrsüberwachungsdienst in Regensburg geschult, deutliche Überschreitungen der zulässigen Schrittgeschwindigkeit per Augenschein zuverlässig zu erkennen. Er wurde berechtigt, auf diese Art und Weise rasende Radfahrer auch abzustrafen.

Die einjährige Testphase wurde positiv beurteilt. Ab 2016 wurde daher die Öffnung dauerhaft beschlossen. Bis heute wird die Öffnung positiv bewertet. Die Kampagne „Respekt bewegt“ wird unter dem Motto „Radeln erlaubt. Fußgänger haben Vorrang.“ weitergeführt.



Abbildung 34 Bodenaufkleber der Kampagne „Respekt bewegt“



Abbildung 35 Plakat der Kampagne „Respekt bewegt“

Aschaffenburg

Die Stadt Aschaffenburg öffnete im Jahr 2013 nach einjähriger Probephase ebenfalls ihre innerstädtische Fußgängerzone für den Radverkehr. Der Prozess dieser Öffnung verlief in Aschaffenburg in besonderer Art und Weise: Zunächst häuften sich Beschwerden über den Radverkehr in der Fußgängerzone. Daraufhin wurde intensiv kontrolliert, Bußgelder wurden verhängt. Dies wiederum führte zu Protesten von Seiten der Radfahrenden, da mögliche Umfahrvarianten der Innenstadt insbesondere von Rad fahrenden Familien als unzumutbar gefährlich eingestuft wurden.

Es gründete sich die Initiative „Familienfreundliches Radeln in Aschaffenburg“. In der Folge bildete sich der Arbeitskreis „Radverkehr in der Fußgängerzone“, an dem die Polizeiinspektion Aschaffenburg, die örtliche Gliederung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), die Initiative „Familienfreundliches Radeln“ und die Stadt Aschaffenburg beteiligt waren. Der Arbeitskreis beschloss die Öffnung im Rahmen einer einjährigen Probephase sowie eine begleitende Rücksicht-Kampagne.



Abbildung 36 Kampagne „Miteinanderzone“ Aschaffenburg



Abbildung 37 Beschilderung der Fußgängerzone Aschaffenburg

Die Kampagne „Miteinanderzone“ wurde ins Leben gerufen und begleitete die einjährige Probephase mit Informationsveranstaltungen, Flyern, Plakaten und Bannern. Im Mittelpunkt standen gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz für ein gutes Miteinander. Die Kampagne kam so gut an, dass nicht nur die Testphase in einer Evaluation positiv bewertet wurde und damit erfolgreich abgeschlossen werden konnte, sondern die Kampagne auch den 3. Platz des Deutschen Fahrradpreises 2015 in der Sparte Kommunikation gewann.



Abbildung 38 Kampagne „Miteinanderzone“ Aschaffenburg



Schrittfahren

Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement

Offenbach
am Main
OF

Miteinander
in der Fußgängerzone

Abbildung 39 Plakatmotive der Stadt Offenbach (Main)

Offenbach am Main

In die Offenbacher Fußgängerzone bestand bis zum Frühjahr 2016 eine Einfahrtmöglichkeit für den Radverkehr werktags von 20 Uhr bis 9 Uhr, samstags ab 16 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen. Ab dem 31. Mai 2016 erfolgte eine ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuchs.

Dieser Verkehrsversuch wurde durch die Fachhochschule Erfurt im Rahmen des Projektes „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Es erfolgten Verkehrsbeobachtungen sowie mündlich-quantitative Befragungen u.a. zum Konfliktverhalten sowie subjektiver und objektiver Sicherheit.

Begleitet wurde der Versuch durch Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Offenbach sowie durch die im Rahmen des Projektes entwickelte Kampagne „RADSAM – achtsam mit dem Rad fahr'n!“. Im Rahmen von Infoständen innerhalb der Fußgängerzone, Verteilung von Infomaterialien, Plakaten und Bannern sowie guter Pressearbeit wurden die Besucher der Fußgängerzone über die Radverkehrsfreigabe informiert.

Der Verkehrsversuch wurde positiv evaluiert. Es gab keine Zunahme kritischer Interaktionen, der Geschwindigkeiten oder problematischen Abstandsverhaltens in der Probephase. Die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone hat sich nach Aussage der Befragten eher verbessert. Die Öffnung der Fußgängerzone wird überwiegend positiv beurteilt. Das Gefühl der Belästigung oder Bedrohung durch Radfahrer hat nicht zugenommen. Es scheint zu keiner Verdrängung bestimmter Gruppen wie Senioren oder mobilitätseingeschränkter Menschen zu kommen.



Abbildung 41 Kampagnenstand der RADSAM-Kampagne in Offenbach (Main)



Abbildung 40 Plakatmotive der Stadt Offenbach (Main)

Gera

Die Geraer Fußgängerzone ist gantztägig für die Befahrbarkeit durch Radverkehr freigegeben. Bis zum Frühjahr 2016 bestand eine einzige Ausnahme: Der Fußgängerzonenbereich „Sorge“ durfte ausschließlich in den Abend- und Nachtstunden zwischen 18 und 10 Uhr befahren werden. Auf Grund der Gefällegelage der Sorge wurde ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit flanierenden Fußgängern befürchtet. Ab dem 01. Juni 2016 erfolgte die versuchsweise gantztägige Freigabe des Bereiches „Sorge“. Im Rahmen des Projektes „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ wurde der Versuch durch die Fachhochschule in Zusammenarbeit mit der Stadt Gera ebenfalls in gleicher Methodik wie in Offenbach begleitet.

WELCHE HILFSMITTEL GIBT ES?

Die Kampagne „RADSAM – achtsam mit dem Radfahr´n!“

Im Rahmen des Projektes „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ wurde auch die Kampagne „RADSAM – achtsam mit dem Radfahr´n“ entwickelt. Die Kampagne zielt speziell auf begleitende Öffentlichkeitsarbeit bei der Öffnung von innerstädtischen Fußgängerzonen für den Radverkehr. Sie wirbt für ein achtsames und rücksichtsvolles Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in innerstädtischen Fußgängerzonen und macht besonders darauf aufmerksam, die Bedürfnisse des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers zu verstehen.

Die Kampagne wurde modellhaft entwickelt und steht allen Kommunen, Verbänden oder Initiativen zur freien Nutzung zur Verfügung. Alle Materialien können kostenfrei unter www.radsam-kampagne.de heruntergeladen und genutzt werden. So stehen zum Beispiel 10 Poster- bzw. Anzeigen-Motive wie beispielsweise in Abbildung 43 und 44 in verschiedenen Größen (A1, A3, A4) sowie ein Kampagnen-Clip zur Auswahl. Einige weitere Materialien können für die jeweilige Kommune angepasst werden.

Zudem finden sich auf der genannten Internetseite verschiedene Hintergrundinformationen sowie eine Aufstellung von Kommunen mit Informationen zum Stand der Öffnung der jeweiligen innerstädtischen Fußgängerzone für den Radverkehr.

www.radsam-kampagne.de

Abbildung 42 Clip der Kampagne RADSAM in der Leipziger Innenstadt auf einem animierten DOOH-Screen



SCHLUSSBEMERKUNG

Die Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr ist nie völlig unproblematisch, da sie die freie und ungestörte Bewegungsfreiheit zu Fuß Gehender einschränken und zu Konflikten zwischen beiden Verkehrsteilnehmergruppen führen kann. Auf der anderen Seite stehen die Förderung des Radverkehrs und die Belebung der Innenstadt. Die Last der Abwägung zwischen den verkehrlichen Bedürfnissen lässt sich nicht vollkommen auflösen.

Dennoch: Es hat sich gezeigt, dass ein gutes Miteinander von Fuß- und Radverkehr gelingen kann – ganz unabhängig von Stadtgröße, Bebauungs- und Verkehrsdichte, Radverkehrsanteil oder einem zusätzlichen ÖPNV in der Innenstadt. Wichtigste Faktoren für ein Gelingen sind ein ausreichender politischer Wille, die Einbeziehung aller Betroffenen von Anfang an und eine positive Öffentlichkeitsarbeit.

In diesem Sinne wünschen wir viel Erfolg! Bei Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung:

Frau Prof. Dr.-Ing. Christine Große

Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen
Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr
Fachhochschule Erfurt
Tel.: 0361 / 6700 – 658
christine.grosse@fh-erfurt.de

Frau Dipl.-Geogr. Juliane Böhmer

Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen
Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr
Fachhochschule Erfurt
Tel.: 0361 / 6700 – 994
juliane.boehmer@fh-erfurt.de

IMPRESSUM

Das Projekt wird gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 sowie durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und die Stadt Offenbach.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Herausgeber

Fachhochschule Erfurt
Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr
Altonaer Straße 25
99085 Erfurt

Verantwortlich

Prof. Dr.-Ing. Christine Große
Dipl.-Geogr. Juliane Böhmer

Inhalt

Fachhochschule Erfurt

Gestaltung, Satz & Layout

<i-D> internet + Design GmbH & Co. KG, Weimar

Druck

City Druck und Verlag GmbH Erfurt

© 2018

Fahr lässig - statt fahrlässig

M O D



Abbildung 43 RADSAM-Kampagnemotiv
„Fahr lässig - vor dem Laden“

Gefördert durch:



DIE RADSAM KAMPAGNE

Achtsam mit dem Rad fahr'n!

www.radsam-kampagne.de

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Fahr - Geh - Gemeinschaft



Abbildung 44 RADSAM-Kampagnenmotiv „Fahr-Geh-Meinschaft - Zone für ALLE“

Gefördert durch:



DIE RADSAM KAMPAGNE

Achtsam mit dem Rad fahr'n!

www.radsam-kampagne.de

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Foto Thomas Böhmer	5
Abbildung 2	Foto Juliane Böhmer	5
Abbildung 3	eigene Darstellung	6
Abbildung 4	eigene Darstellung	7
Abbildung 5	eigene Darstellung	7
Abbildung 6	eigene Darstellung	7
Abbildung 7	eigene Darstellung	9
Abbildung 8	Quellen: Magistrat der Stadt Offenbach am Main: Fahrradstadtplan, Ausgabe 2017" - Auszug.; Strava Global Heat Map: https://labs.strava.com/heat-map/#16.94/8.76209/50.10455/blue/ride	10



Abbildung 45
Fußgängerzone Weimar

Abbildung 9	Foto Juliane Böhmer	11
Abbildung 10	Foto Juliane Böhmer	12
Abbildung 11	(Den Haag) Foto Alexander Kado	13
Abbildung 12	Foto Juliane Böhmer	13
Abbildung 13	Foto Juliane Böhmer	14
Abbildung 14	Foto Juliane Böhmer	15
Abbildung 15	Foto Juliane Böhmer	16
Abbildung 16	Foto Juliane Böhmer	17
Abbildung 17	eigene Darstellung	18
Abbildung 18	Foto Thomas Böhmer	18
Abbildung 19	Darstellung Anne Grimm, Stadtverwaltung Kassel	19
Abbildung 20	eigene Darstellung	20
Abbildung 21	Foto Thomas Böhmer	20
Abbildung 22	Foto Thomas Böhmer	21
Abbildung 23	Foto Juliane Böhmer	22
Abbildung 24	Foto Juliane Böhmer	22
Abbildung 25	Foto Juliane Böhmer	23
Abbildung 26	Quelle: https://web.archive.org/web/20140114032538/http://radfahren-jena.de/	24
Abbildung 27	eigene Darstellung	26
Abbildung 28	eigene Darstellung	26
Abbildung 29	eigene Darstellung	27
Abbildung 30	eigene Darstellung	27
Abbildung 31	eigene Darstellung	28
Abbildung 32	eigene Darstellung	28
Abbildung 33	eigene Darstellung	28
Abbildung 34	Stadtverwaltung Regensburg	29
Abbildung 35	Stadtverwaltung Regensburg	29
Abbildung 36	Stadtverwaltung Aschaffenburg	30
Abbildung 37	Stadtverwaltung Aschaffenburg	31
Abbildung 38	Stadtverwaltung Aschaffenburg	31
Abbildung 39	Stadtverwaltung Offenbach (Main)	32
Abbildung 40	Stadtverwaltung Offenbach (Main)	33
Abbildung 41	Foto Juliane Böhmer	33
Abbildung 42	Foto Juliane Böhmer	34
Abbildung 43	RADSAM-Kampagne.de	36
Abbildung 44	RADSAM-Kampagne.de	37
Abbildung 45	Foto Juliane Böhmer	38
Abbildung 46	Foto Thomas Böhmer	39



Abbildung 46
Fußgängerzone Dortmund



DIE RADSAM KAMPAGNE

Achtsam mit dem Rad fahr'n!