

Informationen zu Fahrradstraßen mit Qualität



Abbildung 1: Fahrradstraße Bismarckallee nach der Umgestaltung (Foto: Patrick Schulte)

Gliederung

1. Münsters Fahrradstraßen im Wandel
2. Die Standards
3. Die Vorteile auf einen Blick
4. Hintergrund der Maßnahmen: Strategische Radverkehrsförderung

1. Münsters Fahrradstraßen im Wandel

Fahrradstraßen gibt es in Münster schon seit drei Jahrzehnten: 1990 wurde im Rahmen des Modellvorhabens *Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen* die Schillerstraße als erste Fahrradstraße in Münster ausgewiesen. In Fahrradstraßen hat der Radverkehr Vorrang vor jeder anderen Verkehrsart. Laut Straßenverkehrsordnung ist der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise zulässig.

In Münster sind aber nahezu alle Fahrradstraßen über ein Zusatzschild für den Kfz-Verkehr freigegeben. Die Radfahrenden teilen sich die Fahrradstraße mit Pkw und Lkw.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von Fahrradstraßen ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung.

Fahrradstraßen bündeln bei wahrnehmbarem Design und konsequenter Netzplanung die Radverkehrsströme. Sie erhöhen die objektive sowie subjektive Sicherheit und sind eine attraktive Alternative abseits der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.

Sie erhöhen die objektive sowie subjektive Sicherheit und sind eine attraktive Alternative abseits der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.

Bundesweit – und so auch in der Fahrradstadt Münster – hatten Fahrradstraßen bislang aber oft keine qualifizierte Ausgestaltung. Viele von Münsters Fahrradstraßen waren nicht von anderen Erschließungsstraßen zu unterscheiden. Darüber hinaus fehlte häufig eine ausreichend breite Fahrbahn, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Im bisherigen Zustand bieten die Fahrradstraßen in Münster den Radfahrenden wenig Komfort. Das soll sich ändern, auch durch eine Umverteilung der öffentlichen Verkehrsfläche zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs.

Deshalb wurden neue Qualitätsstandards für Münsters Fahrradstraßen erarbeitet, die seit Juli 2019 gelten.



vorher



nachher

Abbildung 2: Fahrradstraße Bismarckallee (Fotos: Stadt Münster)

2. Die Standards

1. komfortable und sichere Breiten
2. rot eingefärbte Fahrgasse
3. eingeschränkter Kfz-Durchgangsverkehr und reduziertes Kfz-Parken
4. Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Nebenstraßen

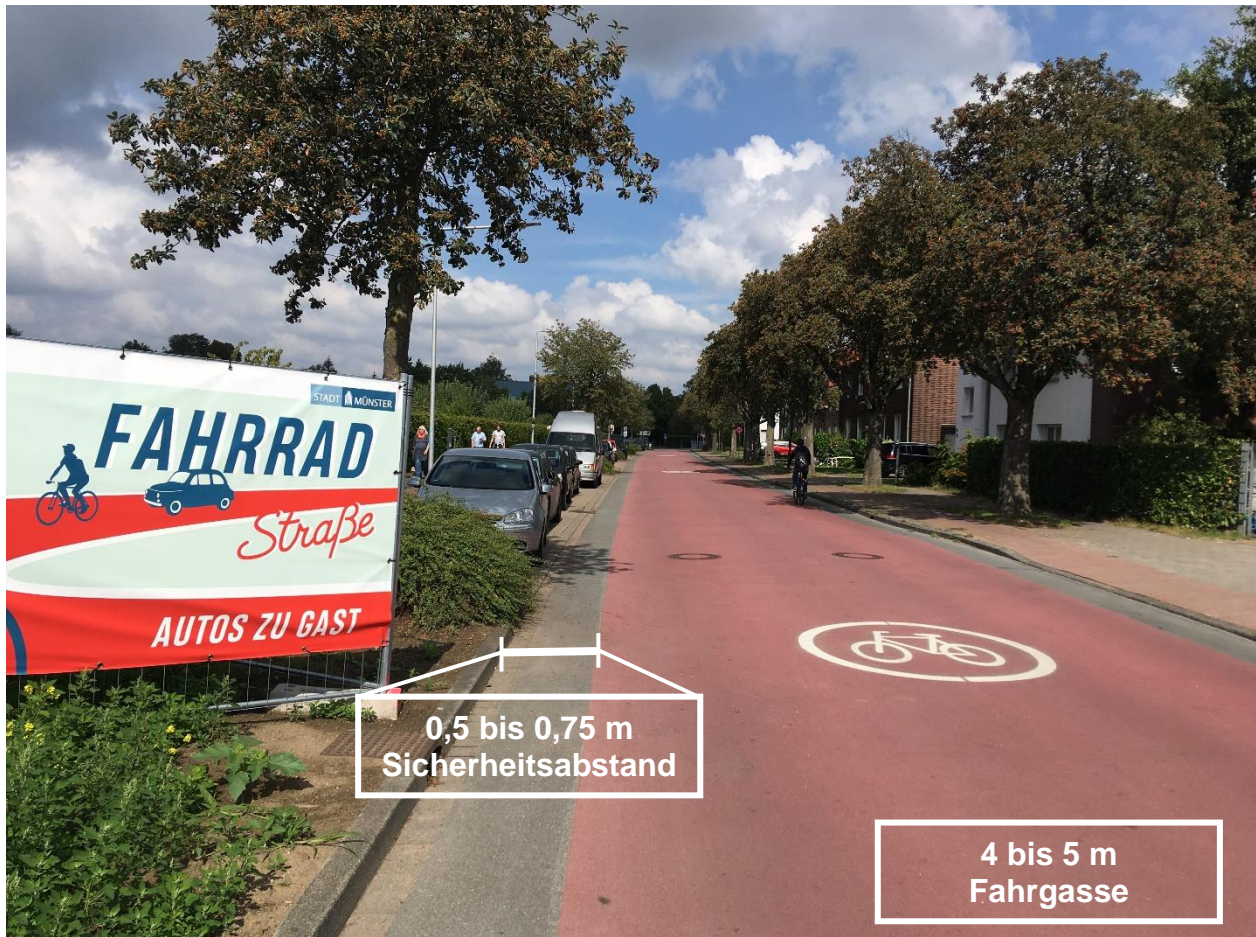


Abbildung 3: Fahrradstraße Dieckstraße (Foto Stadt Münster)

Die Münsteraner Qualitätsstandards für Fahrradstraßen beruhen auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und Regelwerken¹ und werden durch folgende Faktoren definiert/geprägt:

- Die geforderte Breite der Fahrgasse von 4 - 5 m ist Grundlage dafür, dass die Fahrradstraße ihre Funktion für Radfahrende erfüllen kann:
Komfort (Nebeneinander fahren, Fahren ohne Hindernisse) und Verkehrssicherheit
- Die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum werden eingeschränkt, wenn dies für die genannte Fahrgassenbreite (zzgl. Sicherheitsabstand) nötig ist.

¹ deutsche RAS 06, niederländische CROW, Gesamtverband deutscher Versicherer, Graf, T. (2018): Einrichtung von Fahrradstraßen (Hrsg. Institut für innovative Städte)

- Die Unfallgefahr, bspw. sogenannter Dooring-Unfälle, wird durch die breite Fahrgasse in Verbindung mit einem ausreichenden Sicherheitstrennstreifen (0,5 - 0,75 m) deutlich gesenkt
- Die Unfallgefahr durch ein- und ausparkende Kfz wird gesenkt, wenn das Parken in einer Fahrradstraße reduziert wird. Zeitgleich kann durch den Raumgewinn das Fahrradparken oder der Fußverkehr begünstigt werden.
- Rote Farbe wird mit Radfahren assoziiert: Die Roteinfärbung verdeutlicht somit den Vorrang des Radverkehrs, erhöht die Aufmerksamkeit und die Straße ist eindeutig als Radverkehrsinfrastruktur wahrnehmbar.
- Bevorrechtigung ermöglicht durchgängiges flüssiges Fahren
- Insgesamt macht es Spaß auf den neuen Fahrradstraßen Rad zu fahren.

3. Die Vorteile auf einen Blick

Die neuen Fahrradstraßen in Münster ...

1. ... verdeutlichen den Vorrang für Radfahrende
2. ... ermöglichen kommunikatives Nebeneinanderfahren
3. ... vereinfachen Begegnungs- und Überholverkehre
4. ... erhöhen die Verkehrssicherheit und das individuelle Sicherheitsgefühl
5. ... bieten Radfahrenden mehr Komfort und Platz
6. ... zeigen Wertschätzung gegenüber Radfahrenden
7. ... laden zum Radfahren ein!

Exkurs: Sicherheit in Fahrradstraßen

Grundsätzlich sind Fahrradstraßen verhältnismäßig sicher. Wenn sich Unfälle ereignen, stehen diese jedoch sehr häufig in Verbindung mit Kreuzungsbereichen oder dem parkenden Verkehr, insb. Dooring. Diese beiden Faktoren gilt es bei der Neugestaltung der Fahrradstraßen zu vermeiden. Aufgrund dessen wird Wert darauf gelegt, Sichtbehinderungen durch parkende Kfz in Einmündungsbereichen zu vermeiden und einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz anzulegen. Eine aktuelle Studie der UDV² hat ermittelt, dass fast jeder fünfte innerörtliche Unfall unter Fuß- bzw. Radverkehrsbeteiligung mit Personenschaden in Zusammenhang mit Kfz-Parken steht. Dooring-Unfälle machten in der Stichprobe einen Anteil von knapp 20 % aus.

Exkurs: Effiziente Nutzung des Stadtraums

Ist für Radfahrende keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden oder wird diese nicht als solche wahrgenommen – wie die Fahrradstraßen bislang – fühlen sie sich häufig unsicher. Die Anlage einer separaten Infrastruktur für Kfz- und Radverkehr ist jedoch mit einer hohen Flächeninanspruchnahme verbunden.

Fahrradstraßen sind ein vergleichsweise platzsparendes Infrastrukturelement, denn die Verkehrsfläche wird von Kfz und Radfahrenden gemeinsam genutzt. Es eignet sich damit gerade im verdichteten urbanen Raum zur flächenhaften Erschließung, indem es eine Wegeführung durch bewohnte Gebiete ermöglicht.

² Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2020): Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer

4. Hintergrund der Maßnahmen: Strategische Radverkehrsförderung

„Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln, um mehr Radverkehr zu generieren.“

Dieses Ziel formuliert das 2016 vom Rat der Stadt Münster beschlossene *Radverkehrskonzept Münster 2025*.

Als ein wichtiger Baustein wurde bereits die Planung bzw. die Umsetzung verschiedener Velorouten beschlossen, die häufig über Fahrradstraßen verlaufen sollen. Zuletzt beschloss der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen mit großer Mehrheit die Planung eines hierarchischen, zusammenhängenden Fahrradnetzes. Ein besonders wichtiger Teil dieses Netzes werden die Fahrradstraßen sein.

Diese strategisch beschlossene Radverkehrsförderung findet in der Umgestaltung der Fahrradstraßen nun eine wichtige konkrete Umsetzung. Denn Radverkehrsförderung bedeutet nicht nur, heutigen Radfahrenden mehr Komfort und Sicherheit zu bieten, sondern vor allem auch diejenigen für das Radfahren zu gewinnen, die noch andere Verkehrsmittel (v. a. Pkw) nutzen. Gerade deshalb ist eine neue Gestaltung der Infrastruktur als Anreiz so wichtig.

Fahrradstraßen haben – richtig gestaltet – ein großes Potenzial, Mobilitätsverhalten zu verändern. Denn letztlich entscheiden sich Menschen stets für die Möglichkeit, die ihnen subjektiv den höchsten Nutzen verspricht. Dies trifft auch auf die Verkehrsmittelwahl zu. Die Beweggründe dafür, Fahrrad zu fahren, können durchaus unterschiedlich sein.

Die folgende Grafik stellt die Gründe für das Radfahren in Deutschland und in der Fahrradstadt Kopenhagen gegenüber (Daten aus dem Fahrradmonitor und dem Copenhagen Bicycle Account) (vgl. Abbildung 1).

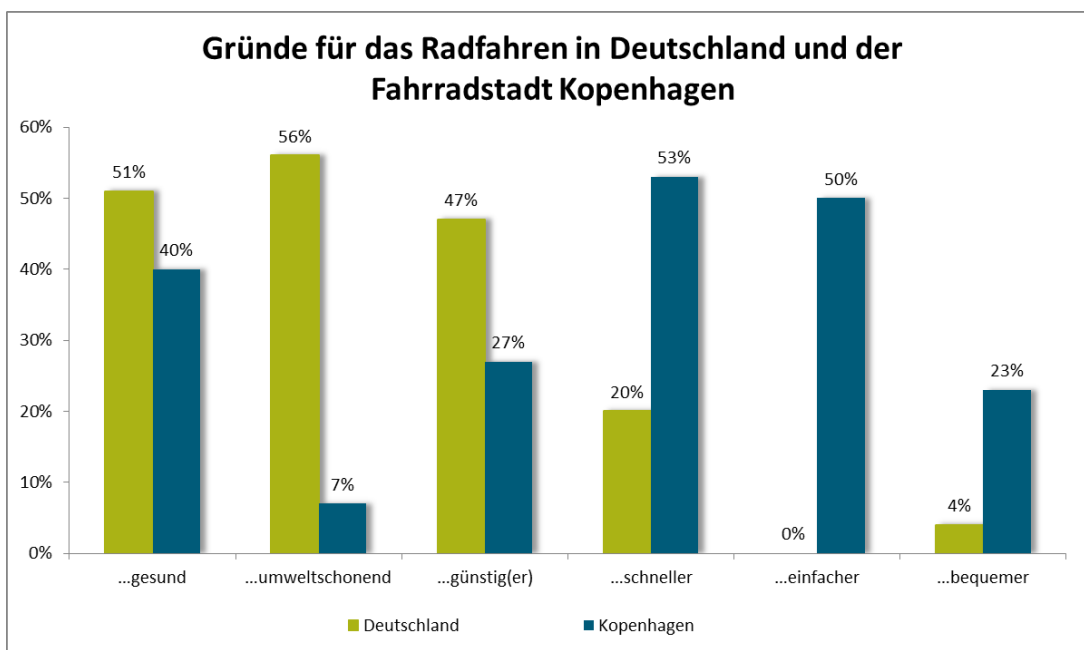


Abbildung 4: Gründe für das Radfahren in Deutschland und Kopenhagen,

Quelle: Graf, T (2018): Einrichtung von Fahrradstraßen (Die Blaue Reihe – Praxiswissen kompakt)

Offensichtlich führen die Nutzervorteile hinsichtlich Zeit, Einfachheit und Komfort in Kopenhagen dazu, dass viele Menschen mit dem Fahrrad fahren, während die Kommunikation moralischer Gründe in Deutschland kaum zum Erfolg führen konnte.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass die wichtigen und richtigen Argumente wie Gesundheit, Kostenersparnis, Umwelt- und Klimaschutz um den Bau einer einladenden Infrastruktur zu ergänzen sind. Als einen Baustein dieser einladenden Infrastruktur setzt die Stadt Münster deshalb seit dem Frühjahr 2020 die Qualitätsstandards in Fahrradstraßen um und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Mobilitätswandel in Münster.

„Verändern wir die (bebaute) Umwelt, verändern wir auch das (Mobilitäts-)Verhalten“ (Graf 2018).