

Radwege in der Stadt

Was die Sicherheit erhöht:

+ Radfahrstreifen und Radwege sind dort sinnvoll, wo starker Autoverkehr herrscht. Sie müssen jedoch Mindestanforderungen hinsichtlich Breite, Beschaffenheit und Führung genügen, damit sie einen wirklichen Sicherheitsgewinn darstellen. In Wohnstraßen ist es meist besser, wenn Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitfahren.

+ Schutzstreifen sind Fahrspuren für Radfahrer, die durch eine unterbrochene Linie von der übrigen Fahrbahn abgetrennt sind. Sie werden dort eingerichtet, wo der Raum für einen Radfahrstreifen nicht ausreicht. Schutzstreifen dürfen bei Bedarf vom Autofahrer überfahren werden, eine Gefährdung von Radfahrern muss dabei ausgeschlossen sein.

+ Querungshilfen sind dort erforderlich, wo Radfahrer im Rahmen des Schulweges Verkehrsstraßen oder andere wichtige Straßen kreuzen müssen. In Frage kommen neben ausreichend breiten Mittelstreifen Mittelinseln und Ampeln.



+ Gestaltung der Knotenpunkte: Vor allem an Kreuzungen, Einmündungen und stark frequentierten Zufahrten müssen Radfahrer besonders geschützt werden. Eine deutliche Markierung des Radweges oder Fahrbahnanhebungen an den kritischen Stellen machen Autofahrer auf den Radverkehr aufmerksam.

+ Das indirekte Linksabbiegen – eine spezielle Führung – kann an stark befahrenen, mehrspurigen Straßen sinnvoll sein.



+ Vorverlegte Haltlinien und aufgeweitete Aufstellzonen dienen an Ampeln dem Schutz der Radfahrer vor rechts abbiegenden bzw. anfahrenen Autofahrern: Die Radfahrer stellen sich bei Rot vor den Autofahrern auf und befinden sich so im sichtbaren Bereich. Auch eine vorverlegte Grünphase für Radfahrer ist hilfreich.



- + Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen** sind dort notwendig, wo Radfahrer sich die Fahrbahn mit dem Autoverkehr teilen, also beispielsweise in Wohnstraßen. Im Bereich der Ein- und Ausgänge von Schulen können Fahrbahnanhebungen Radfahrer und querende Fußgänger schützen.



- + Die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer** ist bei entsprechend niedriger Verkehrsdichte eine sinnvolle Maßnahme, die dem Radfahrer mehr Möglichkeiten bei der Streckenwahl bietet.



- + Fahrradstraßen** sind speziell für die Nutzung durch Radfahrer eingerichtet. Sie dürfen von anderen Fahrzeugen nur dann befahren werden, wenn dies durch entsprechende Zusatzschilder (z.B. „Pkw frei“) ausgewiesen wird und der Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht möglich ist.

Was die Sicherheit beeinträchtigt:

- Beeinträchtigungen der Sicht** ergeben sich beispielsweise, wenn Radwege hinter Parkbuchten verlaufen. Auch um Konflikte mit nach rechts aussteigenden Personen zu vermeiden, ist es oft günstiger, einen Radfahrstreifen einzurichten und die Parkbuchten ganz nach außen zu verlegen.
- Zugeparkte Radwege** zwingen den Radfahrer dazu, auf die Fahrbahn oder den Gehweg auszuweichen. Durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) kann das unerlaubte Parken wirksam verhindert werden, ansonsten ist eine verstärkte Überwachung anzuraten.
- Zweirichtungsradwege** sind im Bereich der Schulwege nicht zu empfehlen. Dort, wo es sie bereits gibt, müssen sie besonders gesichert werden, entweder durch Ampelanlagen oder durch Fahrbahnanhebungen in den Einmündungsbereichen.
- Schlaglöcher**, holprige Beläge oder falsch platzierte Einbauten wie z.B. Masten beeinträchtigen die Nutzung von Radwegen. Enge Radien, Kanten und abrupte Verswenkungen sollten ebenfalls vermieden oder beseitigt werden.



Radwege auf dem Land

Was die Sicherheit erhöht:

- + Außerorts sind von der Fahrbahn abgesetzte Radwege von Vorteil.** Ausreichende Breite und guter baulicher Zustand sind Voraussetzungen für eine sichere und komfortable Nutzung.
 - Idealerweise werden Radwege beidseitig baulich angelegt. Wenn sie Start- und Zielort miteinander verbinden, muss der Radfahrer die Fahrbahn nicht queren.
 - Ebenfalls bewährt und häufig eingesetzt sind abgesetzte Zweirichtungsradwege.



- + Getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger** sind vor allem in Gefällstrecken sinnvoll, wo Radfahrer mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs sind.

- + Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit** des Kraftfahrzeugverkehrs kann im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen sinnvoll sein. Eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung („Starenkasten“) verleiht der Geschwindigkeitsbegrenzung wirksam Nachdruck.



- + Geeignete Wirtschaftswege** können für den Radverkehr freigegeben werden. Wenn sie in gutem baulichem Zustand sind, stellen sie eine hilfreiche Ergänzung des Wegenetzes dar.



- + Radabstellanlagen an Bahnhöfen** erleichtern die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn. An Radstationen können während der Aufbewahrungszeit Servicearbeiten und kleinere Reparaturen ausgeführt werden.



Was die Sicherheit beeinträchtigt:

- Abrupt endende Radwege** finden sich häufig am Ortsende, aber auch auf freier Strecke. Wenn der Radweg nicht fortgeführt werden kann, sollte eine Möglichkeit gefunden werden, die dem Radfahrer das Wechseln auf die Fahrbahn und das Einfädeln in den Verkehr erleichtert.
- Mischverkehr** – die gemeinsame Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer und Kraftfahrzeuge – ist auf stärker oder schnell befahrenen Straßen keine gute Lösung. Seitenstreifen eignen sich ebenfalls nicht als Radverkehrswege.
- Schlecht erkennbare Radwege** stellen vor allem bei Rechtsabbiegespuren und an Einmündungen ein Problem dar. Eine deutliche Markierung ist dann nötig.
- Kurze Radwegstrecken**, die nach wenigen hundert Metern wieder enden, verleiten Radfahrer dazu auf der Fahrbahn zu bleiben. Auch unkomfortable Auffahrten auf beginnende Radwege werden oft nicht angenommen.
- Schlechter Fahrbahnbelag** am Fahrbahnrand sowie schadhafte Bankette stellen auf weniger befahrenen Straßen, auf denen Radfahrer gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen im Mischverkehr fahren, eine Gefahrenquelle dar.
- Wechselnde Radwege** (rechts/links) zwingen die Nutzer oft zu Fahrbahnüberquerungen, um die Fahrt auf dem Radweg fortsetzen zu können.