

Wo darf das Fahrrad was?

Die Verkehrswacht erklärt in der LZ-Serie Unterschiede zwischen Fahrradstraße, Radfahrstreifen und anderen Lösungen

VON PETER PEZ
UND MICHAEL ZIDORN

Lüneburg. Bis in die 50er-Jahre hinein hat das Fahrrad den Verkehr dominiert. Doch mit der Massenmotorisierung und dem großen Tempounterschied zum Auto drohte das Fahrrad unter die Räder zu kommen. Damals schien die beste Lösung, Radwege von der Fahrbahn zu trennen. Neue Erkenntnisse in den 80er-Jahren sorgten aber für ein Umdenken und eine seitdem wachsende Vielfalt. Mit den folgenden gängigen Varianten beschäftigt sich die LZ-Serie „Verkehrswerkstatt“ heute in ihrem dritten Teil:

Radfahrstreifen sind Radwege auf der Straße, markiert durch Radwegeschilder, Fahrradpiktogramme und die durchgezogene weiße Linie. Sie darf von Autos nicht überfahren werden (Ausnahme: um Grundstücke/Parkplätze zu erreichen). Der Vorteil ist die gute Sichtbeziehung zum Auto-Verkehr. Auch Radler entgegen der Fahrtrichtung trifft man hier nicht. Trotz größerer Mindestbreite von 1,50 Meter fühlen sich aber etliche Radler so nah an den schnellen Autos unsicher.

Schutzstreifen erhalten kein Radwegeschild, sondern nur Radpiktogramme auf der Fahrbahn. Die unterbrochene weiße Begrenzungslinie darf im Normalfall von Autos nicht überfahren werden, sondern nur, wenn breite Fahrzeuge entgegenkommen und die Straße nicht ausreicht. Auch dann darf der mindestens 1,25 Meter breite Schutzstreifen nur mitbefahren werden, wenn das die Radler nicht beeinträchtigt. Für ein sicheres Überholen ist zudem nicht pri-

mär die Begrenzungslinie maßgeblich, sondern die Wahrung eines Abstandes von mindestens 1,5 Meter (außerorts 2 Meter).

Kombinierte Geh- und Radwege sind Gemeinschaftsflächen für den Fuß- und Radverkehr. Es gilt aber nicht das Recht des Stärkeren, gegenseitige Rücksichtnahme ist zwingend. Und wenn nötig, muss gebremst werden.

Das ist für den **Gehweg mit Zusatz „Radverkehr frei“** noch ausgeprägter, da rechtlich sogar die Schrittgeschwindigkeit von 7

km/h gilt. Vorteil ist hier aber, dass alternativ die Straße genutzt werden darf, die Radwegbenutzungspflicht gilt hier demnach nicht.

Bei **Fahrradstraßen** gilt die gesamte Straße als Radweg. Meist wird ein Zusatzschild „Kfz frei“ oder „Anlieger frei“ daruntergesetzt, dann sind Autos die Geduldeten, Radler haben Vorrang. Es gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Seit der StVO-Novelle 2020 können Straßen auch quartierweise als Fahrradzonen ausgewiesen werden.



Die Gemeinde Reppenstedt erklärt das Fahrrad-frei-Zeichen: Radler dürfen auf der Straße fahren, auf dem Gehweg nur in Schrittgeschwindigkeit (7 bis 15 km/h).
Foto: Verkehrswacht Lüneburg

Im Regelfall fährt man auf der Straße als Radler sicherer. Fast alle der genannten Führungsformen gibt es in Lüneburg. Vielleicht kommen weitere hinzu, die in Großstädten schon eingesetzt werden: Die Zulassung des **Radverkehrs auf überbreiten Busspuren** oder die gemeinsame Nutzung der Fläche mit Bussen auf überbreiten Radfahrstreifen. Am neuesten und komfortabelsten sind der **geschützte Radfahrstreifen** (protected bike lane), der baulich von der Fahrbahn abgegrenzt ist, und der **Radschnellweg**. Letzterer ist ein 4 Meter breiter Zweirichtungsradschnellweg zur überörtlichen Verbindung, wie er zwischen Och-

missen und Bardowick im Bau ist.

Und in Zukunft? Setzt sich die Forderung des Deutschen Städtetags nach Tempo 30 als Innerortsregelgeschwindigkeit durch und werden nur noch wenige Hauptstraßen mit 50 km/h extra ausgewiesen, könnte dies den Trend zur Rückkehr des Fahrrads auf die Straße stärken, zumal die schnelleren E-Fahrräder den Tempounterschied zum Auto verringern, ihn aber zum Fußgänger erhöhen. Also ein Zurück an den Anfang? Wohl nicht ganz, aber erkennbar wird, dass die Frage „Wohin mit dem Rad?“ letztlich auch die Frage aufwirft: „Wohin mit dem Auto?“