

Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen in Luxemburg
Recommandations pour aménagements
cyclables au Luxembourg

I-10

RADFAHREN IN AUTOFREIEN ZONEN

In autofreien Bereichen sollte das Radfahren zugelassen werden, ausgenommen zu Uhrzeiten oder in Situationen, wo sich dies in der Praxis als mit dem Fußverkehr unvereinbar herausgestellt hat.



Alternativen
FS I-08

Gemeinsamer Geh- und
Radweg – Chemin mixte
pour piétons et cyclistes

Version 1.0
8/10/2018



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département des transports

Einleitung

Autofreie Bereiche können Fußgängerzonen, Plätze oder Grünanlagen sein, wo lediglich für bestimmte Zwecke oder zu bestimmten Tageszeiten der Kfz-Verkehr zugelassen ist.

Autofreie Bereiche sind für Radfahrer naturgemäß attraktiv. Die Eignung einer solchen Zone für den Radverkehr ist vor allem von der Fußgängerdichte abhängig. Lokale Gegebenheiten bestimmen das Verhalten der Fußgänger. Deshalb sollte die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußverkehr durch eine Beobachtung während einer ausreichend langen Pilotphase ermittelt werden.

Autofreie Bereiche mit regem Fußverkehr eignen sich nicht als Haupttrouten des Radverkehrs. Da sie der lokalen Bevölkerung aber sowohl attraktive Ziele als auch autofreie Abkürzungen anbie-

ten, wird ein grundsätzliches Radverkehrsverbot als nicht nachvollziehbar empfunden und in der Praxis missachtet.

Werden örtlich oder zeitlich begrenzte Konfliktsituationen festgestellt, so kann versucht werden, diese durch Gestaltungselemente im öffentlichen Raum zu beheben. Gelingt dies nicht, so kann die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr mit Einschränkungen behaftet werden, wie dem Radfahren in Schrittgeschwindigkeit oder dem Radfahren nur außerhalb der Hauptgeschäftszeiten. Eine zeitliche Beschränkung ist für den Radverkehr vorteilhafter als ein komplettes Verbot, bedingt aber eine gut ausgeschilderte und möglichst attraktive Alternativroute.

Empfehlungen und Entwurfselemente

In autofreien Zonen haben Fußgänger Priorität. Deshalb ist es ausschlaggebend, ob, in welchem Maße und zu welchen Uhrzeiten der Radverkehr mit dem Fußverkehr verträglich ist. Von einer grundsätzlichen Unverträglichkeit auszugehen wäre unbegründet.

Ob das Radfahren in einer bestimmten autofreien Zone möglich ist, ist situationsabhängig. Sind die Fußgängerströme undurchdringbar oder diffus? Wie vorhersehbar oder spontan ändern die Fußgänger ihre Richtung? Gibt es einen dominanten Fußgängerstrom? Wo bilden sich Gruppen von stehenden Fußgängern? An welchen Stellen oder zu welchen Tageszeiten kommt es systematisch zu Situationen, wo Radfahrer und Fußgänger einander den Weg abschneiden oder andersartig stören? Theoretische Überlegungen geben darauf keine zufriedenstellenden Antworten. Aufschluss geben kann nur eine detaillierte Beobachtung während einer Pilotphase, in welcher Radverkehr erlaubt wird. Diese Pilotphase sollte mit einer Sensibilisierungskampagne angekündigt werden und ausreichend lang sein (mehrere Wochen), damit Fußgänger und Radfahrer sich an die neue Situation gewöhnen können.

Oft werden Fußgängerzonen in Hauptgeschäftstraßen mit ausgeprägter Aufenthaltsfunktion eingerichtet. Hier gilt es, in Abhängigkeit von der gegebenen Straßenraumbreite, die Anzahl Fußgänger und jene zu erwartender Radfahrer zu berücksichtigen. Die Wichtigkeit einer Verbindung durch die Fußgängerzone für das gesamte Radverkehrsnetz sowie das Bestehen attraktiver Alternativrouten soll ebenfalls im Entscheidungsprozess einfließen.

Erfahrungsgemäß ist Radfahren in Fußgängerzonen dann ohnehin problemlos, wenn eine parallele Hauptroute für schnelle Radfahrer besteht oder wenn sogar der motorisierte Lieferverkehr oder ein öffentliches Verkehrsmittel wie ein Citybus durch die autofreie Zone fahren kann

Für Radfahrer geöffnete Fußgängerzone (Österreich – Wien)



Quelle: komobile

Die Freigabe von autofreien Bereichen für den Radverkehr erfolgt generell über den gesamten Querschnitt. Wenn nur ein Teilquerschnitt der autofreien Zone für Radfahrende freigegeben wird, sind Markierungen zur Kennzeichnung wichtig.

Eine diskrete, aber wirksame Art und Weise, um den Radverkehr auf ein gewünschtes Band innerhalb eines autofreien Querschnittes zu kanalisieren, besteht darin, dieses Band durchgehend mit Bodenplatten geringeren Rollwiderstandes auszuführen. Personen, die sich mit Rädern fortbewegen, suchen geringeren Rollwiderstand instinktiv auf. Sie entdecken ein solches Band selbst dann, wenn es nur eine Bodenplatte breit ist. Da es aber nicht als Radweg, sondern als dekoratives Gestaltungselement erkennbar ist, nehmen sie sich darauf kein Vorfahrtsrecht in Anspruch, was auch nicht im Sinne einer autofreien Zone wäre.

Band mit geringerem Rollwiderstand (Frankreich – Tours)



Stellt sich heraus, dass die Freigabe einer autofreien Zone für den Radverkehr nur befristet erfolgen kann, so ist bei Fußgängerzonen, welche sich über mehrere Parallelstraßen erstrecken, zu prüfen, ob nicht wenigstens diejenige mit der niedrigsten Fußgängerdichte durchgehend für den Radverkehr geöffnet bleiben kann. Wird Radverkehr in einer Fußgängerzone vor den Hauptgeschäftszeiten erlaubt, nachmittags aber verboten, so ist Rad fahrenden Berufspendlern eine attraktive Alternativroute für den Heimweg anzubieten, sonst werden sie entweder regelwidrig durch die Fußgängerzone fahren oder vom Pendeln mit dem Fahrrad absehen.

Zeitlich beschränkte Öffnung der Fussgängerzone (Luxemburg)



Engpässe

An kurzen Engpässen kann die Mindestbreite auf bis zu 2,0 m herabgesetzt werden.

Engpass in einer Fußgängerzone
(Deutschland - Regensburg)



Gestaltung

Die Freigabe von Fußgängerzonen ist mit dem Zusatzzeichen „modèle 6a“ zu beschildern. Gegebenenfalls kann darauf eine zeitliche Einschränkung festgelegt werden.

Für Radfahrer geöffnete Fußgängerzone (Luxemburg)



E,27a + modèle 6a

Die Freigabe von Wegen innerhalb Parkanlagen kann z.B. mit dem Verkehrsschild „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ gekennzeichnet werden.¹

Alternativ zu Markierungselementen (Radpiktogrammen und Richtungspfeilen) können hochwertige Gestaltungsdetails in die Platz- bzw. Straßengestaltung einfließen.

In die Straßengestaltung integriertes Radpiktogramm (Schweden - Stockholm)



¹ Details siehe FS I-08 Gemeinsamer Geh- und Radweg – Chemin mixte pour cyclistes et piétons

i-10

RADFAHREN IN AUTOFREIEN ZONEN