

Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen in Luxemburg
Recommandations pour aménagements
cyclables au Luxembourg

I-11

FAHRRADSTRASSE - RUE CYCLABLE

Eine Fahrradstraße ist eine verkehrsberuhigte Straße, die vorrangig dem Radverkehr dient und die vom Kfz-Verkehr nur zum Zu- und Abfahren benutzt werden darf.

Kombination mit

FS S-01

Radfahren entlang
Parkstreifen

FS S-04

Durchlässigkeit des
Radverkehrs bei
Einrichtungen der
Verkehrsberuhigung

Alternativen

FS I-01

Radfahren im
Mischverkehr

FS I-02

Angebotsstreifen – voie
cyclable suggestive



Version 1.0
8/10/2018



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

Département des transports

Einleitung

Haupteinsatzgebiet für Fahrradstraßen sind verkehrsberuhigte Nebenstraßen, welche für den Kfz-Verkehr unwichtig, im innerörtlichen Radwegenetz aber Teil einer Hauptverbindung sind. Sie erlauben es, den Radverkehr auf Kfz-armen Strecken zu bündeln. Dadurch, dass Radfahrer Vorrang haben und nebeneinander fahren dürfen, kann ein guter Radverkehrsfluss mit dementsprechend hoher Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht werden. Die Radfahrer fahren im Zwei-Richtungsverkehr und dürfen die gesamte Breite der Fahrbahn benutzen.

Kfz-Verkehr ist in Fahrradstraßen grundsätzlich untersagt. Ausgenommen ist das Zu- und Abfahren von Anrainern und Zulieferern auf dem jeweils kürzesten Weg. Kfz-Lenker dürfen Radfahrende nicht überholen und müssen gegebenenfalls anhalten, um sie nicht zu

gefährden oder zu behindern. Die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt 30 km/h. Das Parken ist nur in markierten Bereichen erlaubt.

Vielerorts können Fahrradstraßen mittels Verkehrsschilder und Markierungen einfach umgesetzt werden, sind also eine kostengünstige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Allerdings soll die betroffene Strecke tatsächlich signifikanten Radverkehr aufweisen, sonst sind die zusätzlichen, den Kfz-Verkehr betreffenden, Einschränkungen für die Anrainer nicht nachvollziehbar und werden missachtet.

Einsatzkriterien

Auf Fahrradstraßen sind maximal 30 km/h erlaubt. Die Verkehrsorganisation muss für eine Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Anrainer geeignet sein.

Die Fahrbahnbreite einer Fahrradstraße beträgt mindestens 4,0 m. So können im Zwei-Richtungsverkehr jeweils zwei Radfahrer nebeneinander fahren. Die Fahrbahnbreite entspricht jenem Bereich, der von Fahrzeugen zum Fahren genutzt wird. Parkstreifen, Gehwege und sonstige öffentliche Bereiche sind darin nicht enthalten. Innerorts muss im verbleibenden Seitenbereich für den Fußverkehr ausreichend Raum gewährleistet sein.¹

Zu parkenden Kfz soll ein seitlicher Sicherheitsabstand eingehalten werden.²

Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite*	Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (MSV)	
		Kfz Verkehr	Anteil Schwerverkehr
	ab 4,0 m	< 300 Kfz/h	-

* Fahrbahn ohne Gehweg oder sonstige öffentliche Fläche im Seitenbereich

¹ In Abhängigkeit der Fußgängerfrequenz und der Nutzung im Seitenbereich: Minimum 1,50 m (ohne Hindernisse Verringerung auf 1,00 m möglich), komfortable Lösung ab 2,00 m ohne Hindernisse.

² Details siehe FS S-01 – Radfahren entlang Parkstreifen

Minimale Lösung

Die minimale Umsetzung einer Fahrradstraße besteht darin, lediglich die verpflichtenden Verordnungen des „Code de la Route“ betreffend Beschilderung und Markierung zu erfüllen. Gegebenenfalls ist die Verkehrsorganisation so anzupassen, dass die Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Anrainer eingehalten wird.

Beschilderung

Der Anfang bzw. das Ende der Fahrradstraße ist mit folgenden Schildern zu kennzeichnen:



E,18a



E,18aa

Das Schild E,18a muss nach jeder Einmündung einer Seitenstraße wiederholt werden.

Markierung

Die Markierung von Parkplätzen ist in Fahrradstraßen obligatorisch.

Am Beginn und an jeder Kreuzung einer Fahrradstraße sollen in beiden Fahrtrichtungen überdimensionierte Fahrrad-Piktogramme³ in weißer Farbe auf die Fahrbahn markiert werden. Auf längeren Teilstrecken können diese in sichtbarem Abstand (etwa alle 50 bis 100 m) wiederholt werden.

Fahrradstraße in minimaler Ausführung (Österreich - Wien)



Verkehrsorganisation

In einer Fahrradstraße gilt eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 30km/h. Der Kfz-Verkehr ist laut Code de la Route auf das Zu- und Abfahren von Anrainern und Zulieferern beschränkt. Im Bedarfsfall sind weitere temporäre Beschränkungen möglich, z.B. für Lieferungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten des Radverkehrs. Die Gemeinde kann eine Kennzeichnungspflicht für berechnigte Fahrzeuge erlassen.

Wo es die Verkehrssituation erfordert, sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen werden, um die Überschreitung der Maximalgeschwindigkeit zu unterbinden. Dabei ist auf eine attraktive Durchlässigkeit des Radverkehrs zu achten⁴.

Es ist im Sinne einer Fahrradstraße, dass diese auf Kreuzungen mit anderen verkehrsberuhigten Straßen die Vorfahrt hat. Dies ist aber keine Vorschrift.

⁴ Details siehe FS S-04 – Durchlässigkeit des Radverkehrs bei Einrichtungen der Verkehrsberuhigung

Komfortable Lösung

Zusätzlich zu den gesetzlichen und gestalterischen Mindestkriterien können eine Priorisierung und eine deutlich erkennbare Gestaltung einer Fahrradstraße angestrebt werden. Beides vermittelt dem Kfz-Lenker, dass er sich auf dieser Straße dem Radverkehr unterzuordnen hat.

Fahrbahngestaltung

Durch einen anderen, vorzugsweise helleren Fahrbahnbelag hebt sich eine Fahrradstraße deutlich von umliegenden Straßen ab. In Luxemburg darf dafür das für Konfliktstellen vorgesehene Rot nicht verwendet werden.

Breite Fahrbahnen können optisch verengt werden, indem beispielsweise nur ein Teil des Querschnittes eingefärbt und die Oberfläche der restlichen Seitenbereiche differenziert gestaltet wird. Letzteres erlaubt es auch, den Radverkehr im empfohlenen Sicherheitsabstand zu seitlich parkenden Kfz zu führen. Eine weitere Möglichkeit, die Fahrbahn optisch einzunengen, besteht in einer überfahrbaren und gut erkennbaren Mitteltrennung. Mit ihr wird zugleich die Fahrtrichtung organisiert.

Fahrradstraße mit einem farbigen Fahrbahnbelag und einer optischen Einengung durch differenziert ausgeführte Seitenstreifen (Niederlande - Oss)



Fahrradstraße mit optischer Einengung durch eine Mitteltrennung (Niederlande)



Vorfahrt auf Kreuzungen

Der Radverkehr wird an Kreuzungen mit anderen verkehrsberuhigten Straßen (30 km/h oder weniger) priorisiert.

Kreuzungen sind dabei so zu gestalten, dass für den Kfz-Lenker deutlich erkennbar ist, dass er hier eine Fahrradstraße quert, die Vorfahrt abtreten muss und mit Radverkehr aus beiden Richtungen zu rechnen hat. Letzteres ist vor allem dann wichtig, wenn der Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße nur in der Einbahn geführt wird.

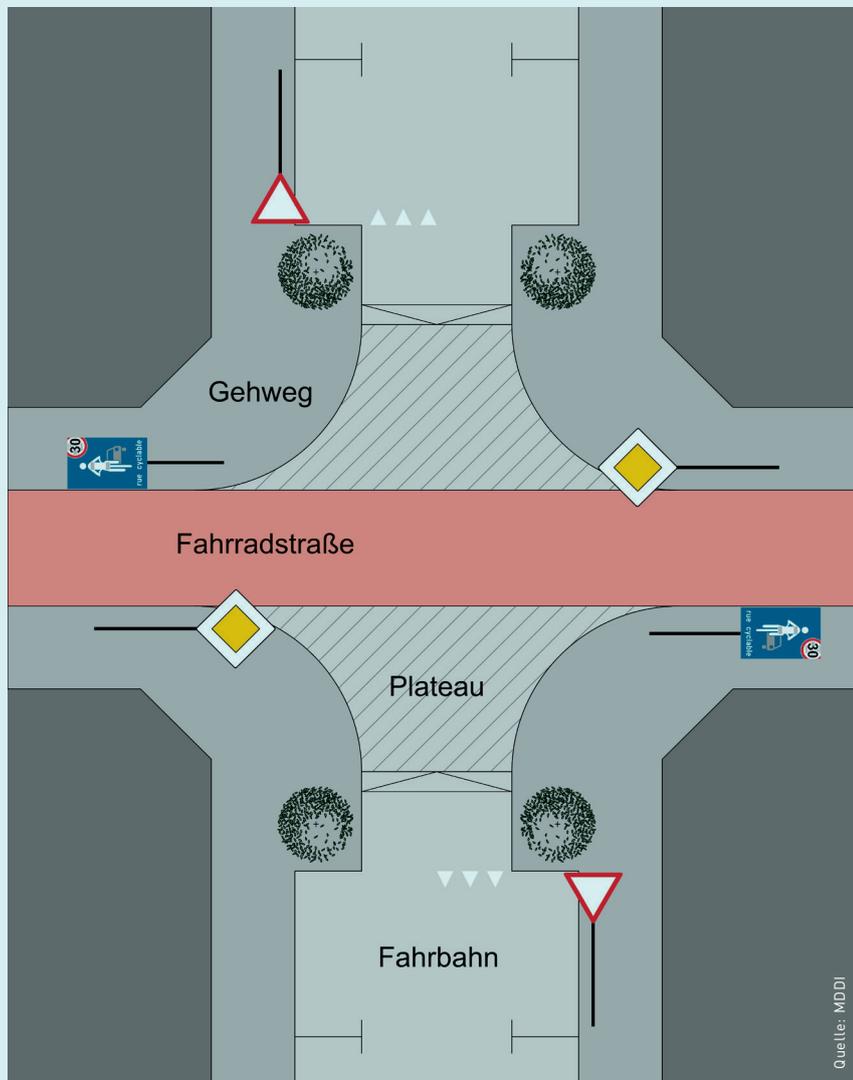
Zusätzlich zur notwendigen Beschilderung und Markierung für die Vorrangreglung kann, falls nicht ohnehin die gesamte Straße so ausgeführt ist, ein differenzierter Belag im Kreuzungsbereich zu einer erhöhten Sichtbarkeit beitragen.

Bauliche Maßnahmen, wie z.B. die Anhebung des Kreuzungsbereiches mittels eines Plateaus, verstärken die Priorisierung des Radverkehrs.

Angehobene Kreuzung mit Vorrang für den Radverkehr (Österreich – Wien)



Lageplan Querung



Verringerung des Kfz-Verkehrs

Zusätzlich zu den bereits in der minimalen Lösung vorzusehenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kann die Durchfahrt des Kfz-Verkehrs mittels Fahrbahnunterbrechungen, welche für den Radverkehr durchlässig sind, unterbunden werden.

Bei längeren Abschnitten mit mehreren Kreuzungen, wo solche Fahrbahnunterbrechungen aus Erreichbarkeitsgründen der Anrainer nicht möglich sind, kann die Verkehrsberuhigung alternativ mittels Einbahnen, welche auf jedem Abschnitt die Richtung für den Kfz-Verkehr wechseln, durchgesetzt werden.

Eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs verbessert die Sichtbeziehungen und mindert die Gefährdung oder Behinderung der Radfahrer durch ein- und ausparkende Kfz .

**Fahrbahnunterbrechung in einer
Fahrradstraße** (Österreich - Wien)



I-11

FAHRRADSTRASSE - RUE CYCLABLE