

**Universitätsstadt Tübingen**  
FAB Verkehrsplanung  
Mirco Sarcoli, Telefon: 2387  
Gesch. Z.: 74 / Sa

Vorlage 551a /2009  
Datum 04.11.2010

### **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

zur Kenntnis im:

---

**Betreff: Fahrradstraßen**

Bezug: Antrag 550 / 2009 und Antrag 551 / 2009

Anlagen: keine

---

#### **Zusammenfassung:**

Die Verwaltung berichtet über Fahrradstraßen.

#### **Ziel:**

Information des Gemeinderates.

## Bericht:

### 1. Anlass / Problemstellung

Die AL/Grüne Tübingen – Gemeinderatsfraktion ersucht mit ihren Anträgen vom 14.10.2009 die Verwaltung, über Fahrradstraßen im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu berichten und eine zusammenhängende Fahrradstraße auf Abschnitten der Christophstraße, Eberhardstraße, Eugenstraße, Lichtensteinstraße sowie Kiesäckerstraße einzurichten.

### 2. Sachstand

#### 2.1 Konzept der Fahrradstraße

Mit der Novelle der StVO und ihrer Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) im Jahre 1997 wurde die Fahrradstraße eingeführt. Sie wird mit den Zeichen 244 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244a (Ende einer Fahrradstraße) gekennzeichnet.



Zeichen 244: Beginn einer Fahrradstraße

Zeichen 244a: Ende einer Fahrradstraße

Die Fahrradstraße ist vom Prinzip wie ein Fahrradweg, da sie nur von Radfahrenden befahren werden darf, auch können diese nebeneinander fahren. Mittels eines Zusatzschildes kann der Kfz-Verkehr ausnahmsweise frei gegeben werden. Er darf jedoch den Radverkehr nicht gefährden oder behindern und muss gegebenenfalls die Geschwindigkeit verringern. Generell gilt in einer Fahrradstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Ansonsten gelten die weiteren Vorschriften über die Straßenbenutzung auf der Fahrbahn (§ 2 der StVO), einschließlich der Vorfahrtregelung. Somit müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr den Gehweg benutzen.

Fahrradstraßen müssen eindeutig als solche erkennbar sein, insbesondere der Beginn und das Ende sollten durch straßenbauliche Gestaltungselemente hervorgehoben werden. Es handelt sich dabei beispielsweise um Aufpflasterungen oder Fahrbahnverengungen. Dies gilt auch für jede an die Fahrradstraße grenzende Kreuzung und Einmündung. Neben der eindeutigen Erkennbarkeit muss der Zustand der Fahrradstraße dem Radverkehr zumutbar sein.

Sollte die Fahrradstraße für anderen Fahrzeugverkehr ausnahmsweise zugelassen werden, soll sich das nach Möglichkeit auf die Anlieger beschränken. Bei einer solchen Freigabe ist auch Vorsorge für den ruhenden Verkehr zu treffen. Die Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie dessen Verkehrslenkung ist zu berücksichtigen, wenn eine reine Fahrradstraße ausgewiesen werden soll.

Fahrradstraßen sind im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt, wenn dieser die vorherrschende Verkehrsart oder dies alsbald zu erwarten ist. Sie dienen der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs.

Fahrradstraßen sind ein Zeichen der Wertschätzung des Radverkehrs und können somit zu dessen Förderung beitragen. Sie sollten jedoch auch in den Winterdienst eingebunden werden, damit sie ganzjährig befahrbar sind.

## 2.2 Erfahrungen mit Fahrradstraßen in anderen Städten

Über die AGFK wurden die Erfahrungen mit Fahrradstraßen in den Mitgliedskommunen erfragt. Des Weiteren konnten durch Hinweise Städte bundesweit angefragt werden.

Alle Städte haben zur Einführung der Fahrradstraße Öffentlichkeitsarbeit betrieben, dies jedoch in unterschiedlichem Umfang. Eine generelle Aussage darüber, ob sich die Anzahl der Radfahrenden erhöht hat, kann nicht getroffen werden. Es wurde jedoch bei einigen Städten eine Zunahme des Radverkehrs in den umgewandelten Straßen festgestellt. Aufgrund der Konzentrationswirkung kann dies zu Lasten der anderen Straßen vorkommen. Ein Zusammenhang zwischen Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen und der Einführung einer Fahrradstraße konnte bisher nicht nachgewiesen werden. In den meisten Städten hatte es jedoch positive Wirkung auf das Fahrradklima.

In der folgenden Auflistung sind die Städte aufgeführt, die aufgrund Evaluierungen Erfahrungen mit Fahrradstraßen schildern konnten.

Friedrichshafen	Die Fahrradstraße wurde in eine bestehende Tempo-30-Zone integriert und für Anlieger frei gegeben. Es wurden keine baulichen Maßnahmen vorgenommen. Die Einführung weiterer Fahrradstraßen im Zuge des Bodenseeradweges sind geplant.
Göppingen	Aufgrund eingeschränkter Parkmöglichkeiten regte sich Widerstand der Anwohner und die Fahrradstraße wurde in den 90er Jahren wieder abgeschafft.
Heidelberg	Die Fahrradstraße ist für Anlieger frei gegeben, jedoch stehen keine Parklätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Lediglich das Be- und Entladen ist zu bestimmten Zeiten erlaubt, da sich in der Straße Geschäfte und ein Theater befinden. Es bestehen Konflikte zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. So gibt es verbotswidrig geparkte Fahrzeuge und undiszipliniertes Verhalten der Radfahrer, die auf ihr Vorrecht pochen. Zudem liegen im Zuge der Fahrradstraße Unfallschwerpunkte. Es ist geplant, das hohe Konfliktpotenzial durch eine Gestaltung der Verkehrsflächen und mögliche Verlagerung des Radverkehrs zu mindern.
Karlsruhe	Nach Einführung der Fahrradstraßen nahm die Zahl der Radfahrenden in diesen Straßen bis zu 50 Prozent zu. Mittlerweile ist die Zahl der Radfahrenden deutlich höher als die Anzahl der Kraftfahrzeuge.
Kiel	Es wurde eine starke Zunahme des Radverkehrs auf den Fahrradstraßen registriert. Dieser hat sich zur dominanten Verkehrsart entwickelt, jedoch nicht bei allen Strecken war von Beginn an eine hohe Akzeptanz gegeben. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass es bei einer Beibehaltung der „Rechts-vor-Links“-Regelung weniger Konflikte gab, da diese selbstverständlicher für alle Verkehrsteilnehmer ist. Bis auf eine, liegen alle Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen.

Trotz Öffentlichkeitsarbeit gibt es das Problem, dass die Fahrradstraße eine unbekannte Regelung „Fahrradstraße“ bei Teilen der Rad- und Autofahrern ist.

Aufgrund der spezifischen Situation in Tübingen mit vergleichsweise schmalen Straßenräumen verbunden mit einer weitgehend flächendeckenden Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h außerhalb der Hauptverkehrsstraßen sind hier in weiten Teilen ein verträgliches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und damit gute Bedingungen für den Radverkehr gegeben. Darüber hinaus bietet gerade außerhalb der Hauptrouten ein sehr breites Angebot an beruhigten Straßen eine hohe Qualität, ohne den Verkehr auf einzelne Strecken kanalisieren zu müssen.

### 2.3 Art, Umfang und Kosten baulicher Maßnahmen

Über Inhalt und Umfang der erforderlichen Maßnahmen sowie der sich daraus ergebenden Kosten kann keine allgemeingültige Aussage gegeben werden, da die notwendigen Maßnahmen, wie oben ausgeführt, von der vorhandenen Infrastruktur abhängig sind. Des Weiteren sind unter anderem die Länge der Fahrradstraße und die Zahl der einmündenden Straßen relevant. Grundsätzliche sind aber immer über die reine Beschilderung hinausgehende Maßnahmen erforderlich.

### 2.4 Fahrradroute Französisches Viertel – Innenstadt

Auf der Grundlage der im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vorgeschlagenen Routen und deren Weiterentwicklung mit den Verbänden ADFC und VCD stimmt die Verwaltung der im Antrag 551/2009 vorgeschlagenen Route nicht zu.

Die Verwaltung sieht in dem vorgeschlagenen Routenverlauf in den Knotenpunkten mit kreuzenden Straßen einen hohen Bedarf an notwendiger Umgestaltung, um eine Fahrradstraße auf dieser Strecke einzurichten. Darüber hinaus wird es gerade an den Knotenpunkten (Hechinger Straße, Sternplatz, etc.) schwierig sein, für den Radverkehr erleichternde beziehungsweise sogar bevorrechtigende Regelungen einzuführen und verkehrssicher umzusetzen. Auf den Streckenabschnitten sind aber auch derzeit schon aufgrund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus und den geringen Anteil des motorisierten Verkehrs gute Bedingungen für den Radverkehr gegeben.

## 3. Vorgehen der Verwaltung

Wie in Vorlage 387/2010 beschrieben, prüft die Verwaltung derzeit die Einführung einer Fahrradstraße in der Uhlandstraße, der Derendinger Allee, der Fürststraße/Steinlachallee oder Schellingstraße. Mit der Einführung einer Fahrradstraße im Zuge dieser Straßen möchte die Verwaltung eigene Erfahrungen sammeln und die Eignung für Tübingen überprüfen. Vor Einführung einer Fahrradstraße wird dem Gemeinderat ein entsprechender Beschlussantrag vorgelegt.

## 4. Lösungsvarianten

## 5. Finanzielle Auswirkungen

## 6. Anlagen