

Empfehlungen: Spazierwege und Fahrradnutzung

Der FUSS e.V. stellt hiermit Kriterien für die Freigabe des Radfahrens auf Spazierwegen und in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen zur Diskussion und wünscht sich Anregungen und Bedenken.

Vorangestellt wird, dass sich der FUSS e.V. seit seiner Gründung im Jahr 1985 vehement für die Förderung des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Bus- und Bahnbenutzung) im Alltags- und Freizeitverkehr einsetzt. Dabei kann aber nicht außeracht gelassen werden, dass es bei gemeinsamer Wegenutzung zwischen z.B. schnelleren Radfahrern und Familien mit kleineren Kindern zu erheblichen Beeinträchtigungen des Erholungswertes, Konflikten oder gar Gefährdungen insbesondere für letztere kommen kann. Dies festzustellen, hat mit "Fahrradfeindlichkeit" nicht im mindesten zu tun, sondern muss ganz im Gegenteil elementarer Bestandteil auch einer Fahrradförderung sein.

Erholungssuchende Fußgänger, Familien mit herumtollenden Kindern, gedankenverlorene Flaneure, langsam laufende Senioren, herumalbernde Jugendliche und Mobilitätsbehinderte, die ansonsten viele Dinge gleichzeitig beachten müssen; sie alle haben ein Recht darauf, sich wenigstens auf Spazierwegen unbeschwert und auch einmal unachtsam bewegen zu können. Die Genussfähigkeit des Gehens als unbeschwerte und auch subjektiv sichere Fortbewegung ist mit Kommunikation, Stehenbleiben, plötzlichen Veränderungen im Wegeverlauf und auch Spiel verknüpft. Hier geht es um städtische Lebensqualität, Sozialpolitik (Familienfreundlichkeit, Berücksichtigung Mobilitätsbehinderter) und auch um die Gesundheit und Verkehrssicherheit. Die Geschwindigkeitsunterschiede von Fußgängern (flott gehend ca. 4 km/h) und Radfahrern (durchschnittlich ca. 14 km/h) sind erheblich und können zu schweren Verletzungen führen. Deshalb kann es nicht hingenommen werden, wenn Städte und Gemeinden mit einer ansonsten begrüßenswerten Politik der Fahrradförderung vom bisherigen strikten Verbot des Radfahrens in Grünanlagen über die seit Jahren übliche Duldung auf eine allgemeine Freigabe des Radfahrens auf allen Spazierwegen hinsteuern.

Selbstverständlich sind auch Radfahrer relativ umwegempfindlich. Es ist ihnen aus Verkehrssicherheits- und Komfortgründen nicht zuzumuten, weite Umwege auf straßenbegleitenden Wegen zurückzulegen, wenn es eine kürzere Verbindung z.B. auf einem Parkweg gibt. Nur kann dann der Preis für diese attraktivere Wegführung z.B. sein, dass die Radfahrer langsamer fahren und auf Fußgänger Rücksicht nehmen müssen, sowie gegebenenfalls absteigen und schieben anstatt sich den Weg freizuklingeln.

Der im üblichen Straßenverkehr herrschende Vorrang durch eine höhere PS-Zahl (Stärke) und einer höheren Fortbewegungsgeschwindigkeit darf sich nicht auch noch im Freizeitverkehr durchsetzen. Entscheidend für das gewünschte Verhalten miteinander muss die Schutzbedürftigkeit der Menschen sein. Damit zusammenhängend wird häufig gerade dann vor "Überregulierungen" gewarnt, wenn es um den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer geht. Das ist unverständlich, denn das umfangreiche Regulierungswerk Straßenverkehrs-Ordnung StVO ist in weiten Teilen nur deshalb erforderlich, weil es schnelle Fahrzeuge gibt.

Für den Fußverkehr gab es dreißig Jahre lang in Deutschland keine der Entwicklung des Straßenverkehrs angepasste Baurichtlinien. Erst Ende 2002 wurden die "Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002" eingeführt. In denen festgelegt wurde, dass die

Angaben zur Gehwegführung und den erforderlichen Gehwegbreiten sinngemäß auch auf Freizeitwege anzuwenden sind. Gemeinsame Fuß- und Radwege kommen nach dem geltenden Regelwerk nur in Ausnahmefällen (EFA, 3.1.2.5) in Betracht, bei geringem Fußgänger- und Radverkehr (EAE, 5.2.1.3) und wenn eine gegenseitige Gefährdung nicht zu befürchten ist (EAHV, 4.2.4.5).

Ob das Radfahren auf einem Weg in einer Grünanlage freigegeben wird und wie dieser beschaffen sein soll, ist immer eine Einzelfallentscheidung.

Ein dichtes Netz gut zu befahrender straßengeführter Radverkehrsanlagen für den schnellen und den alltäglichen Fahrradverkehr ist zum einen Voraussetzung für eine Förderung des Radverkehrs, zum anderen ist es Voraussetzung für die Ungestörtheit von Spaziergängern auf Spazierwegen und in Grünanlagen. Daher muss auch außerhalb von Grünanlagen ein attraktives Radverkehrsnetz bereitgestellt werden.

Grünanlagen sind interessant für ein eher beschauliches Radfahren und ein solches ist Voraussetzung dafür, dass sich ein weitgehend konfliktfreies Miteinander einstellt, bei dem die Radfahrer ihr Verhalten der Fußgängerdichte anpassen. Viele Radler aber haben bei bestimmten Fahrten den berechtigten Anspruch, möglichst zügig von einem Punkt zu einem anderen in der Stadt zu gelangen. Dafür aber benötigen sie eigene Wege und entsprechende Wegebefläche.

Beim notwendigen Abwägungsprozess müssen die örtlichen Gegebenheiten einbezogen werden, insbesondere

- **das Wegenetz der Parkanlage selbst,**
- **das Straßennetze und die Verkehrssituation im Umfeld und**
- **die Lage besonders empfindlicher Örtlichkeiten, wie z.B. Kinderspielplätze, Kindergärten, Seniorenwohnheime, Krankenhäuser etc.**

In Abhängigkeit von der Größe der Grünanlage und den Radverkehrsbedingungen im Straßennetz der Umgebung ist zu entscheiden, ob eine Durchfahrbarkeit für den Radverkehr überhaupt notwendig ist bzw. ob Störungen der Zufußgehenden in dem Park durch Radverkehr bei Freigabe zu erwarten sind. Gibt es parallele Straßen für den Radverkehr, die die Möglichkeit der einfachen Umfahrung ohne große Umwege bieten, so sind Grünanlagen nicht grundsätzlich freizugeben.

Vor einer Freigabe für den Radverkehr muss darüber hinaus grundsätzlich geprüft werden,

- **welche Nutzergruppen in der Regel auftreten (Alltags- oder Freizeitradler bzw. Alltagsgeher oder Spaziergänger / Wanderer, Familien mit Kleinkindern, Senioren, Behinderte; unter Beachtung der üblichen Geschwindigkeiten) und**
- **ob die entsprechenden Wege bezüglich ihrer Breite und ihres Belages dafür in Frage kommen.**



Je nach Fußgängerdichte und Radverkehrsaufkommen sind entsprechende Wegebreiten notwendig. Zur Orientierung werden als Mindeststandards die Angaben aus den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV herangezogen, welche sich allerdings auf den zielgerichteten Fußgänger-Stadtverkehr beziehen. Für weitergehende Nutzungen wie z.B. das Ansehen von Schaufenstern sind in der EFA 2002 Breiten-Zuschläge vorgesehen. Die Grundmaße sind somit für das Gehverhalten im Freizeitbereich eigentlich zu knapp bemessen, hier wird also ein hohes Maß gegenseitiger Rücksichtnahme vorausgesetzt:

- Geringe Fußgängerdichte (bis 40/ Spitzenstunde); geringes bis mittleres Radverkehrsaufkommen (20-30 Radfahrer/ Spitzenstunde):

Eine Mischnutzung ist vertretbar bei einer Wegebreite von mindestens 2,50 Metern, wenn es sich nicht eindeutig um eine schnellbefahrene Radlerdurchgangsstrecke mit z.B. einem hohen Anteil spazierende Familien mit Kleinkindern handelt. Fußgänger haben Vorrang. Dies sollte auch deutlich gemacht werden, z.B. durch Beschilderung wenigstens in Park-Eingangsbereichen.

- Geringe bis mittlere Fußgängerdichte (40-60 Fußgänger/ Spitzenstunde); geringes bis mittleres Radverkehrsaufkommen (20-30 Radfahrer/ Spitzenstunde):

Eine Mischnutzung kann selbst bei einer Wegebreite von 4,00 Metern problematisch werden, wenn es einen auffälligen Anteil relativ schnellen Radverkehrs gibt. Ein separater Fahrbereich für den Radfahrer durch einfache Kenntlichmachung mittels Markierung, Farbgebung oder Oberflächenbelag (Wege für den Radverkehr benötigen ein Mindestmaß an Befestigung) kann helfen, die Konflikte zu vermindern. Das muss aber nicht funktionieren. Kleinere Kindern sind nicht mit einem Überschreitungsverbot zu disziplinieren, das sich aus einer weißen Linie ergibt. Wenn beide Bedürfnisse (zügiges Radfahren und Familienausflug zu Fuß) zeitgleich auftreten, kann es durch die eigene Radspur mit Vorranganspruch zu noch mehr Konflikten kommen. Die Breite des Fahrbereichs für Zweirichtungsverkehr muss mindestens 2,40 Meter betragen, die Breite des Fußgängerbereichs mind. 2,00 - 2,50 Meter. Fußgänger haben auf beiden Streifen Vorrang - dies muss deutlich gemacht werden (z.B. durch Beschilderung).

- Hohe Fußgängerdichte (mehr als 100 Fußgänger/ Spitzenstunde); mittleres bis hohes Radverkehrsaufkommen (40 - über 50 Radfahrer/ Spitzenstunde):

In der Regel ist die Einrichtung eines Sonderweges für Radfahrer mit Beschilderung und Gestaltung des Fahrbereichs als Radverkehrsanlage angemessen. Günstig ist eine Trennung vom Fußgängerbereich durch einen Grünstreifen. Breite des Fahrbereichs für Zweirichtungsverkehr: mindestens 2,40 Meter, Breite des Fußgängerbereichs mindestens 2,50 Meter.

Folgende Hinweise sind zudem bei einer gemeinsamen Wegeführung für Radler und Spaziergänger bzw. Wanderer zu beachten:

- Die genannten Mindestbreiten beziehen sich auf den tatsächlich nutzbaren Raum, d.h. dieser ist dann auch regelmässig freizuscheiden.
- Bei der Festlegung von freigegebenen Radfahrstrecken in Parks handelt es sich fast immer um einen Zweirichtungsverkehr, d.h. die Radlerinnen und Radler kommen für Spaziergänger und Wanderer von vorne, aber auch von hinten.
- Eventuell sind bei zeitlich sehr schwankenden Verkehrsaufkommen oder anderen Besonderheiten auch zeitlich differenzierte Regelungen sinnvoll. So ist z.B. in Parks- und anderen Grünanlagen der gemeinsame Fuß- und Radverkehr auf den Haupttrouten häufig an normalen Werktagen verträglich, nicht aber an Sonn- und Feiertagen. Während z.B. das Radfahren auf einem Weg an Nachmittagen problematisch sein kann, wird es aus Gründen der sozialen Sicherheit aller Nutzer in dunklen Tageszeiten geradezu erwünscht. Eine mögliche Beschilderung könnte sein "Gehweg, Radfahrer frei, an Sonn- und Feiertagen Radfahren verboten", eine häufig in Fußgängerzonen angewendete Regelung.
- Unbefestigte Wege können bei feuchter Witterung durch Radreifen stark zerfucht oder gar umgepflügt werden. Deshalb müssen durch Radfahrer mitbenutzte Wege ein Mindestmaß an Befestigung aufweisen, z.B. eine sandgeschlämmte Decke oder bituminöse Beläge, die aber Wanderern nicht für längere Strecken zugemutet werden sollten.

Auf jeden Fall sollte nach jeder Freigabe des Radfahrens auf bisherigen Fußwegen ermittelt werden,

- **wie der Umgang miteinander ist,**
- **wie sich das Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs entwickelt hat und vor allem,**
- **ob sich die Fußgänger möglicherweise allmählich von diesem Weg zurückziehen.**

Bei einem Verdrängungseffekt oder bei Konflikt-Häufungen sollte die Rücknahme der Entscheidung ebenso geprüft werden wie die Frage, wie beiden Nutzergruppen andere attraktive Wege angeboten werden können.

Mitarbeiter: Arne Blase (Bonn), Eva-Maria Epple (Berlin), Georg Giersch (Halle), Detlev Gündel (Hannover), Roland Hasenstab (Kassel), Bernd Herzog-Schlagk (Berlin), Karl-Heinz Ludwig (Berlin), Norbert Paul (Dortmund), Hanna Schlagk (Potsdam), Arndt Schwab (Koblenz), Ekkehard Westphal (Halle) und Rainer Widmann (Wuppertal) in Abstimmung mit dem FUSS e.V. Bundesvorstand.

Diskussionsstand: März 2005

Foto: FUSS e.V.

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein auszugsweiser Nachdruck dieses Beitrages ist gestattet, sofern Sie uns bei der Verwendung in einer gedruckten Publikation ein Belegexemplar zusenden oder bei einer Veröffentlichung im Internet uns die vollständige Web-Adresse (URL) nennen.

Die Verwendung des vollständigen Textes bzw. von Auszügen im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit oder zu gewerblichen Zwecken ist genehmigungspflichtig.

Wir führen ein Gemeinschaftsbüro:

- [UMKEHR e.V.](#), Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt,
- [FUSS e.V.](#), Fachverband Fußverkehr Deutschland, Bundesgeschäftsstelle und
- [Bürgerbahn statt Börsenbahn \(BsB\)](#)

[mobilogisch!](#) ist die von UMKEHR e.V. und FUSS e.V. gemeinsam herausgegebene Vierteljahres-Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung.