

Tobias Klein



Die Schottenstraße in
Konstanz.
Bildquelle: Tobias Klein

Fahrradstraßen in Konstanz

Seit Sommer 2018 besitzt Konstanz eine aus Fahrradstraßen bestehende Radachse, die die nördlich des Rheins gelegenen Stadtteile über die Fuß- und Radbrücke am Rhein mit der Altstadt und dem Stadtteil Paradies verbindet und täglich von 10.000 Radfahrenden genutzt wird. Insbesondere die Vorfahrtsregelungen und das Markierungskonzept der Stadt überzeugen.

Hinweis: Das im Folgenden vorgestellte Praxisbeispiel wurde im Rahmen des NRVP-Projektes „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ erstellt. Die beschriebenen Fahrradstraßen sind eine Bestandsaufnahme und zeigen den aktuellen Stand verschiedener Beispiele in Deutschland. Bei den im Text gemachten Aussagen handelt es sich um die zum Teil subjektiven Einschätzungen der zuständigen kommunalen Planenden sowie die Einschätzung der Autoren, die im Rahmen von Experteninterviews geäußert wurden. Die Aussagen sind nicht empirisch überprüft. Unter Umständen sind die vorgestellten Beispiele nicht in allen Belangen StVO-konform. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sind selbstverständlich dennoch die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie die aktuellen Regelwerke zu beachten.

1. Einleitung

Um den Radverkehr ausgiebig zu fördern, verabschiedete die Stadt Konstanz im Jahr 2016 das „Handlungsprogramm Radverkehr“. Das Programm ist hauptsächlich ein Infrastrukturprogramm, es werden aber auch Themen wie Fahrradparken, Information oder Kommunikation angesprochen.



Die Radbrücke über den Seerhein.
Bildquelle: Tobias Klein

Bereits in den 1990er Jahren entstand in der Stadt die erste Fahrradstraße. Im Rahmen des „Handlungsprogramm Radverkehr“ wurden 2018 zwei weitere Straßen, die Petershauser Straße und die Jahnstraße, in Fahrradstraßen umgewandelt. Zusammen mit der Schottenstraße und der Fuß- und Fahrradbrücke über den Seerhein bilden sie nun die wichtigste Fahrradachse der Stadt. Als vierte Fahrradstraße der Stadt existiert noch die etwas abgelegene Cherisy-Straße.



Die Radbrücke am Abend.
Bildquelle: Tobias Klein

Konstanz möchte mit den Fahrradstraßen leistungsfähige Radverkehrsachsen mit breiten Überholmöglichkeiten anbieten. Dabei sollen die Fahrradstraßen die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen, er soll sichtbar gemacht und bevorzugt werden. Laut Stadtverwaltung ist der einzige „richtige“ Vorteil von Fahrradstraßen gegenüber Tempo-30-Zonen das Nebeneinanderfahren. Wenn Fahrradstraßen bevorrechtigt werden, haben sie gegenüber Tempo-30-Zonen für Radfahrende jedoch einen großen Komfort- und Reisezeitgewinn.

In Konstanz gibt es keine unfallauffälligen Fahrradstraßen.

Was ist eine Fahrradstraße?

Das Zeichen 244.1 der StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern auf Fahrradstraßen verboten. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

2. Netzbedeutung und zugelassene Verkehrsarten

Die Fahrradstraßen in Konstanz sind nach dem „Handlungsprogramm Radverkehr“ in das Radverkehrsnetz der Stadt eingebunden. Sie sind ebenfalls Teil der im Programm genannten möglichen Radschnellverbindungen, da diese innerstädtisch meist nur durch Fahrradstraßen umsetzbar sind.

Auf der Schottenstraße sind täglich etwa 10.000 Radfahrende im Vergleich zu ca. 2.000 Kfz unterwegs. Auf der anderen, nördlichen Rheinseite waren es vor Einrichtung der beiden Fahrradstraßen 6.000-8.000 Radfahrende täglich und 4.500-5.500 Kfz. Es zeigt sich die Tendenz, dass der Anteil der Kfz nach Einrichtung der Fahrradstraßen weiter sinkt.



Bevorrechtigung am Knoten Schottenstraße/Wallgutstraße.
Bildquelle: Tobias Klein

Die Fahrradstraßen in Konstanz haben in den meisten Fällen Vorfahrt. In der Schottenstraße wird diese durch „Vorfahrt gewähren“ (Verkehrszeichen (VZ) 205) realisiert, an Knoten mit ehemaliger Unfallhäufigkeit durch Stoppschilder (VZ 206). An der Kreuzung mit der Gartenstraße besteht Wartepflicht, da dort eine Buslinie kreuzt. Hier wird über eine Lichtsignalanlage (LSA) diskutiert, die im Normalfall dem Radverkehr Vorfahrt gewähren soll, der Busverkehr aber die Signalfarbe Grün anfordern kann. Diese Lösung wird aber aktuell sowohl von der Verwaltung wie auch der Polizei abgelehnt. Die Petershauser Straße und die Jahnstraße waren vor der Umwidmung zur Fahrradstraße eine Vorfahrtsstraße (VZ 306), dies wurde auch für beide Straßen so beibehalten.

Wartepflicht am Knoten
Schottenstraße/
Gartenstraße.
Bildquelle: Tobias Klein



Bei allen Fahrradstraßen gibt es Ausweichrouten für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die Fahrradstraßen haben das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ oder „Kfz frei“. In der Cherisy-Straße verhindern Poller, in der Schottenstraße Poller und zum Teil Einbahnstraßenregelungen den Durchgangsverkehr. In der Petershauser Straße und der Jahnstraße gibt es noch recht viel Kfz-Verkehr. Um dem entgegenzuwirken, wurde im Herbst 2019 für beide Straßen das Zusatzzeichen „Kfz frei“ durch „Anlieger frei“ getauscht. Zudem wurde als Testphase ein Abschnitt der Jahnstraße als Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung ausgewiesen. Damit ist der Durchgangsverkehr in einer Richtung ausgeschlossen. In allen Fahrradstraßen gibt es keine speziellen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen für den Kfz-Verkehr.

Die Fahrradstraße als
Vorfahrtsstraße.
Bildquelle: Tobias Klein



Auf der Petershauser Straße gab es einen kurzen Abschnitt der Buslinie 6. Da es allerdings immer wieder Probleme bei den Abbiegevorgängen der Busse gab, bei denen die Busfahrer von der Situation und den vielen Radfahrenden überfordert waren, wurde die Buslinie unter Protest der Anwohnenden verlegt. Aktuell wird geprüft, mit welchen baulichen Veränderungen die Buslinie wieder zurück in die Fahrradstraße verlegt werden kann.

Die komplette Achse Schottenstraße – Petershauser Straße – Jahnstraße ist eine Hauptschulverbindung.

3. Gestaltung

Im Vorfeld des „Handlungsprogramms Radverkehr“ wurden von Studierenden der Hochschule Konstanz im „Kommunikationskonzept Radverkehr“ Ideen entwickelt, um den Radverkehr in der Stadt zu fördern. Alle Studiengruppen beschäftigten sich mit dem Thema Straßenmarkierung und schlugen dazu unterschiedliche Farben vor. Die Stadt nahm die Ideen auf, entschied sich aber gegen die vorgeschlagenen Markierungsfarben Gelb (schon für Baustellen vorgesehen) oder Grün (damit werden in Konstanz bereits die Tempo-30-Zonen gekennzeichnet) und legte sich stattdessen aufgrund der StVO-Zeichen zu Radwegen auf die Markierungsfarbe Verkehrsblau fest.

(Hinweis: Die Markierungsfarbe blau ist für die Markierung von Radverkehrsanlagen umstritten, da diese nach der Wiener Straßenverkehrskonvention aus dem Jahre 1968 für das Kfz-Parken reserviert ist, vgl. <https://bit.ly/35zOwdJ>, Artikel 29, Absatz 2. Nach Hinweisen durch die Oberste Straßenverkehrsbehörde wird Konstanz zukünftig Verkehrsblau nicht mehr verwenden und stattdessen voraussichtlich Türkisblau nach Reutlinger Vorbild einsetzen, vgl. <https://bit.ly/2DmwZIP>).

Konstanz beabsichtigte zunächst, Verkehrsblau auf allen markierten Radverkehrsführungen (also auch bei Schutzstreifen, Radfahrstreifen und zur Einfärbung von Furten) einzusetzen. Die Stadt stand damit konträr zum Bund, der z. B. auf der B 33 innerhalb der Stadt die Radverkehrsfurten rot markierte. Schlussendlich wurde sich darauf geeinigt, die Farbe Blau nur für die Markierung der Fahrradstraßen zu verwenden.



Beginn einer
Fahrradstraße ohne
LSA.
Bildquelle: Tobias Klein

Neben der blauen Markierung sind an Knotenpunkten Schriftzüge (Fahrradstraße) und Piktogramme angebracht. Bei bevorrechtigten Kreuzungen wird die Markierung durchgezogen, bei wartepflichtigen Kreuzungen unterbrochen. Dies ist alles in einem stadt-eigenen Markierungskonzept vorgegeben. In weiteren Gestaltungsfragen kommen die „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ zur Anwendung.

Der Übergang der Fahrradstraßen ins restliche Netz ist unterschiedlich gestaltet: Beginnt oder endet die Fahrradstraße an einem Knoten ohne LSA, weist eine blaue Fläche die Verkehrsteilnehmenden auf die Besonderheit der Straße hin. Wenn der Knoten allerdings LSA-geregt ist, wird die Fahrradstraße einige Meter vor der Kreuzung aufgelöst und ein baulich angelegter Radweg oder ein Radfahrstreifen wird eingeleitet.



Ende einer
Fahrradstraße an einem
Knoten mit LSA.
Bildquelle: Tobias Klein

Bei den Breiten der Fahrradstraße hat sich Konstanz an der Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) orientiert (<https://bit.ly/2IP62R8>) und setzt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 4 m plus Sicherheitsabständen voraus, damit die Begegnung von einem Pkw und zwei Radfahrenden möglich ist. Bei den Breiten wird sich aber auch am Bestand orientiert, in großen Straßen wird mit einer Fahrgassenbreite von 5,50 m geplant. Im Bereich der Jahn- und Petersburger Straße wurden mit Anlage der Fahrradstraße sogar zusätzliche Parkplätze geschaffen, um die Fahrbahn zu verkleinern. Dennoch beträgt die Fahrbahnbreite an manchen Stellen 6,50 m und mehr. Dies hat sich als zu breit erwiesen. Nun sollen an ausgewählten Stellen Fahrbahnteiler oder Schwellen in der Fahrbahnmitte eingebaut werden, um die (kritischen) Überholvorgänge durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren.



Blaue Randmarkierung
mit weißem
Sicherheitstrennstreifen
im Bereich der
Parkflächen.
Bildquelle: Tobias Klein

Neben der komplett durchlaufenden blauen Randmarkierung (Kreuzungen mit Wartepflicht ausgenommen) findet sich an Parkflächen zusätzlich ein weißer Sicherheitstrennstreifen.

In der Petershauser Straße gibt es für zu Fuß Gehende aus dem Altbestand noch eine Mittelinsel und eine Bedarfsampel. Aufgrund der hohen Radverkehrsstärken und -geschwindigkeiten ist das Queren, insbesondere für Schulkinder, an anderen Stellen teilweise schwierig. Hier wird überlegt, zusammen mit den oben genannten Maßnahmen der Fahrbahnteiler die Quermöglichkeiten für zu Fuß Gehende zu verbessern.

4. Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Die Kommunalpolitik in Konstanz steht dem Thema Fahrradstraßen sehr positiv gegenüber, es gibt keine Fraktion, die explizit dagegen ist. Insgesamt gibt es einen breiten Konsens für den Radverkehr, lediglich in Detailfragen gibt es unterschiedliche Ansichten. Bei der Einführung des Markierungskonzeptes war der Baubürgermeister die treibende Kraft, bei der Einrichtung der Fahrradstraßen die Freie Grüne Liste.

Im Gegensatz zur Politik ist die Verwaltung eher vorsichtig bei der Umsetzung von Fahrradstraßen, aber auch die Straßenverkehrsbehörde ist mittlerweile offen für das Thema, fordert aber vor Einrichtung aufgrund der VwV-StVO Verkehrszählungen. Lediglich die Polizei positioniert sich gegen Fahrradstraßen und fordert stattdessen Radfahrstreifen.

Der Wunsch nach Fahrradstraßen kam ursprünglich aus der Bevölkerung. Insgesamt werden die nun vorhandenen Fahrradstraßen positiv aufgenommen. Dennoch gibt es auch immer wieder Kritikpunkte. So wird in der Jahn- und Petershauser Straße der immer noch starke Kfz-Verkehr, der dort auch zum Teil recht schnell unterwegs ist, kritisiert. Um den Durchgangsverkehr hier zu stoppen, gab es einen Verwaltungsvorschlag zur Sperrung des Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr. Daraufhin gab es eine Petition dagegen und anschließend eine dafür. Nach einem politischen Antrag und einem externen Gutachten wurde politisch beschlossen, den Status Quo zu erhalten.

Bahnübergang
zwischen Petershauser
Straße und Jahnstraße.
Bildquelle: Tobias Klein



Die Regelkenntnis zu Fahrradstraßen in der Bevölkerung ist laut Verwaltung gering und wird auf 30-40 % der Verkehrsteilnehmenden geschätzt. Vor allem das Tempolimit und das Nebeneinanderfahren scheinen viele nicht zu kennen. Um dem entgegenzuwirken, wurden Infoplakate zu den Verkehrsregeln in Fahrradstraßen an der Petershauser Straße angebracht, zudem gibt es Flyer der AGFK Baden-Württemberg. Das Pressereferat der Stadt ist ebenfalls aktiv und betreibt Kommunikation über Facebook, Twitter und die städtische Homepage. Hier gibt es z. B. ein FAQ zu Fahrradstraßen. Zur Eröffnung der Fahrradstraße gab es ein Fest mit dem Bürgermeister, die lokale Zeitung Südkurier berichtet ebenfalls regelmäßig zum Thema.

Informationsplakat am
Beginn der
Petershauser Straße.
Bildquelle: Tobias Klein



5. Fazit und Ausblick

Laut Verwaltung ist in Konstanz die Entwicklung beim Thema Fahrradstraßen sehr positiv. Bis ins Jahr 2021 sollen 3-4 neue Fahrradstraßen entstehen, weitere werden zudem geprüft. Das „Handlungsprogramm Radverkehr“ schlägt einige mögliche Straßen vor. Hier gehen die Wünsche aus der Politik zum Teil weiter als die Verwaltung dies befürwortet. Auch auf Teilstrecken des Bodenseeradwegs könnten Fahrradstraßen entstehen. An vielen Stellen ist dort aktuell Tempo 50 erlaubt, aber kaum Autoverkehr vorhanden. Hier stellt sich die Frage, ob Tempo 30 außerorts durchsetzbar und kontrollierbar ist.

Insgesamt machen die Fahrradstraßen in Konstanz einen guten und durchdachten Eindruck. Insbesondere das Farbkonzept ist innovativ und auffallend, aufgrund der Markierungsfarbe Blau allerdings umstritten.

Um die Qualität für den Radverkehr weiter zu erhöhen, sollte der Durchgangsverkehr auf der Jahn- und Petershauser Straße z. B. durch modale Fil-

ter (Poller, Blumenkästen oder andere Gegenstände) oder gegenläufige Einbahnstraßen unterbunden werden.

Konstanz	
Modal-Split Radverkehr	34 % (Binnenverkehr) 30 % (Gesamtverkehr)
Anzahl Fahrradstraßen	4
Gesamtlänge Fahrradstraßen	2 km
Erste Fahrradstraße im Jahr	Ende der 90er Jahre
Übersichtskarte Fahrradstraßen Konstanz	https://bit.ly/2nLYxTC (das Öffnen des Links kann u. U. etwas dauern)
Befahrene Fahrradstraßen	Cherisy-Straße Jahnstraße Petershauser Straße Schottenstraße
Kontakt	Gregor Gaffga Radverkehrsbeauftragter Amt für Stadtplanung und Umwelt Untere Laube 24 78462 Konstanz 07531/900-2994 Gregor.Gaffga@konstanz.de
Weitere Quellen	Welche Regeln gelten in Fahrradstraßen für wen? (https://bit.ly/2lyT41D) Handlungsprogramm Radverkehr (https://bit.ly/2n6R1Cw)
Stand	16.12.2019