

Maßnahme:

Umbau von Fahrspuren

## Verkehr verlagern, Klima schützen, Verkehrssicherheit erhöhen

Soll der Klimaschutz im kommunalen Verkehr vorangebracht werden, sind Rad- und Fußverkehr ideale Formen der Mobilität. Selbstaktiv und emissionsfrei lassen sich kurze Wege in der Stadt leicht bewältigen. Die notwendigen Flächen dafür gibt es, Städte können diese neu verteilen.

Über 60 % der Autofahrenden würden häufiger Fahrrad fahren, wenn es mehr und bessere Radwege gäbe.<sup>1</sup>

### 1. Weg frei für umweltfreundliche Verkehre

Der Verkehr in den Städten nimmt immer weiter zu. Prognosen sagen für München schon eine Rush-Hour voraus, die den ganzen Tag anhält.<sup>1</sup> In Umfragen wünschen sich viele Menschen, das Auto stehen lassen und Rad fahren zu können.

Sie tun es unter anderem deshalb nicht, weil entsprechend sichere Radwege fehlen.<sup>2</sup> Da die Flächen in den Städten begrenzt und zum großen Teil dem Autoverkehr zugewiesen sind, kann es helfen, diese neu aufzuteilen.<sup>3</sup> Oft sind Straßen überdimensioniert, zum Beispiel, wenn Durchgangsstraßen aus der Innenstadt in die Peripherie verlegt wurden. Die entlasteten Straßen müssen weniger Motorisierten Individualverkehr (MIV) bewältigen und haben daher Reserven, die dem Fuß- und Radverkehr zugewiesen werden können.

Fuß- und Radverkehr nutzt die Fläche viel effizienter als der MIV. Je mehr Menschen ihre Wege in der Stadt zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, desto weniger Platz braucht der dadurch reduzierte MIV.<sup>4</sup>

Die Vorteile liegen auf der Hand: Weniger MIV schützt das Klima, reduziert Lärm und Flächenverbrauch, der städtische Raum gewinnt an Aufenthaltsqualität. Breitere Fuß- und Radwege laden zum Gehen und Radfahren ein und erhöhen die Verkehrssicherheit. Das sind starke Argumente für einen Umbau von Kfz-Fahrstreifen zu Rad- und Fußverkehrsanlagen.<sup>1</sup>

### 2. Wie lassen sich Umbaumaßnahmen von Fahrspuren umsetzen?

- Bei mehrstreifigen Fahrbahnen können einzelne Fahrstreifen dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Spuren für den Radverkehr sind entsprechend zu markieren. Durch eine bauliche Trennung, z. B. durch Poller oder Schwellen, können geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) eingerichtet werden.<sup>5</sup>
- Verkehrsversuche können bei der Einrichtung von Radverkehrsführungen hilfreich sein. Solche zeitlich begrenzten Anordnungen können wichtige Erkenntnisse liefern. Anpassungen oder Änderungen solcher temporären Maßnahmen sind leicht möglich.<sup>6</sup>
- Mit größerem baulichen Aufwand lassen sich die Fahrbahnquerschnitte verengen, Fahrstreifen in Radwege und breitere Gehwege umbauen. Eine gute Umsetzung bedeutet eine Aufwertung des öffentlichen Raumes, da einladende Gehwege die Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Einzelne Straßen können im Ganzen als Fahrradstraßen ausgewiesen und der Radverkehr damit bevorrechtigt werden. Die StVO-Novelle 2020 erlaubt auch die Anordnung von Bereichen für das Radfahren, vergleichbar mit Tempo-30-Zonen.<sup>7</sup>

- Die geschaffene Fuß- und Radinfrastruktur kann Teil eines zusammenhängenden Netzes sein, um noch besser angenommen zu werden.<sup>8</sup>
- Radfahrstreifen können für Busse freigegeben werden. Dem ÖPNV steht damit eine Umfahrungsmöglichkeit von Staus zur Verfügung.<sup>5</sup>
- Die Maßnahmen müssen sorgfältig kommuniziert werden, da Autofahrende einen möglichen Ver-

lust befürchten. Im Gegensatz dazu gewinnen die Menschen, denen die Flächenumverteilung zu Gute kommt. Oft können sie sich weniger Gehör verschaffen und im Vorhinein den Gewinn oft nicht bemessen.<sup>9</sup>

### 3. Good Practice: Pforzheim

In Pforzheim wurde eine ehemalige vierstreifige Hauptverkehrsstraße umgestaltet. Die Straße wurde komplett umgebaut, barrierefreie Bushaltestellen eingerichtet und das Parken neu geordnet. Zwei vormalige Kfz-Fahrstreifen sind nun dem Radverkehr zugeordnet, stadteinwärts ist der Radfahrstreifen für Linienbusse freigegeben.

Der Radverkehr hat dadurch deutlich mehr Platz. Der Umbau ist Teil des Radverkehrskonzeptes, das als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes mit Bürgerbeteiligung erarbeitet wurde. In der Nachkriegszeit wurden viele Straßen und Verkehrswege in den Kommunen autogerecht neu gestaltet. Darum ist es Ziel des Radverkehrskonzeptes, den Radverkehr im Straßenraum von heute wieder sichtbarer zu machen sowie den Radverkehrsanteil zu erhöhen.<sup>10</sup>

#### Quellen und Literatur:

1. Süddeutsche Zeitung (2018): Verkehrsüberlastung in München. [Link](#). (01.04.2020)
2. Umweltbundesamt (2016): Umweltbewusstsein in Deutschland. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. [Link](#). (08.05.2020)
3. Strößenreuther, Heinrich (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. [Link](#). (08.05.2020)
4. Randeloff, Martin (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten. [Link](#). (06.12.2020)
5. AGFK-BW: - Einsatz von Markierungslösungen zur Sicherung des Radverkehrs. [Link](#). (03.12.2020)
6. Straßenverkehrsordnung (StVO) §45
7. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2020 Teil I Nr. 19, ausgegeben zu Bonn am 27. April 2020 – Vierundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020. [Link](#). (03.12.2020)
8. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2016): Fußverkehr – sozial und sicher - Ein Gewinn für alle. [Link](#). (03.12.2020)
9. Umweltbundesamt (Hrsg.): (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. [Link](#). (03.12.2020)
10. Aktivmobil BW: Pforzheim: Mehr Platz fürs Rad – Markierungslösung für sicheres Radfahren. [Link](#). (07.12.2020)
11. Umweltbundesamt (Hrsg.): (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege - Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. [Link](#). (06.12.2020)
12. Nachweis Headerbild: Qimby, Philipp Böhme

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: [www.klimaschutz-bewegt.de](http://www.klimaschutz-bewegt.de)

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Bastian Wetzke

Das Kompetenznetz Klima Mobil wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.

