

Kurzfassung

Schutzstreifen und Fahrradstraßen außerorts – Bestandsanalyse, Bewertung und Entwicklung von Empfehlungen

In urbanen wie ländlichen Räumen besteht der Anspruch, angemessene Fahrradinfrastruktur bereitzustellen. Diese Arbeit fokussiert sich auf den Außerortsbereich, der im Gegensatz zur Innerortslage in Forschung und Planungspraxis bislang unterrepräsentiert ist. Die Arbeit untersucht die Anwendungsmöglichkeiten von Radschutzstreifen und Fahrradstraßen außerorts. Ziel ist es, den Bestand dieser Infrastruktur zu analysieren und Empfehlungen zu entwickeln, wie sie außerorts verkehrssicher und attraktiv gestaltet werden können.

Ausgangspunkt der Arbeit sind zwei Forschungsfragen:

- (1) Welche (unterschiedlichen) rechtlichen und technischen Anforderungen gelten für Radschutzstreifen und Fahrradstraßen außerorts und inwiefern werden diese im Bestand erfüllt?
- (2) Anhand welcher Kriterien können qualitativ hochwertige Radschutzstreifen und Fahrradstraßen außerorts angelegt werden?

Zur Beantwortung wird eine fundierte Literaturrecherche durchgeführt, die technisches Regelwerk, Rechtsquellen und Forschungsstudien gleichermaßen einbezieht. Aufbauend darauf wird eine Analyse von Schutzstreifen in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg durchgeführt – den einzigen Bundesländern, die Schutzstreifen außerorts legalisiert haben, jeweils mit eigenen Anforderungen an diese. Das Ergebnis zeigt, dass insbesondere in Nordrhein-Westfalen große Abweichungen zu den Vorgaben bestehen.

Die Analyse außerörtlicher Fahrradstraßen bezieht sich auf das gesamte Bundesgebiet. Hier fällt insbesondere die inhomogene Ausgestaltung der Fahrradstraßen auf. Ein Grund dafür liegt im bisherigen Mangel an bundeseinheitlichen Empfehlungen.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse, relevanter Literatur und eigenen, fachlichen Überlegungen werden schließlich Kriterien entwickelt, um Schutzstreifen und Fahrradstraßen außerorts sicher und attraktiv zu gestalten. Diese Empfehlungen gliedern sich jeweils in allgemeine, streckenbezogene, querschnittsbezogene und markierungstechnische Anforderungen.

Insbesondere bei Schutzstreifen sind die empfohlenen Rahmenbedingungen besonders kritisch abzuwägen, da hier das Problem großer Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Kfz-Fahrenden besteht. Sie werden deswegen nur auf ausreichend breiten Straßen mit geringer Verkehrsbelastung empfohlen. Fahrradstraßen hingegen können bei adäquater Ausgestaltung als sicheres und attraktives Infrastrukturelement einen dauerhaften Beitrag zur Radverkehrsförderung im ländlichen Raum leisten.

Abstract

Advisory cycle lanes and cycle paths outside urban areas - analysis of the current situation, evaluation and development of recommendations

In both urban and rural areas, there is a need to provide adequate cycling infrastructure. This study focuses on out-of-town areas, which, in contrast to inner-city areas, have so far been underrepresented in research and planning practice. The work examines the possible applications of advisory cycle lanes and bicycle priority roads outside built-up areas. The aim is to analyse the current state of this infrastructure and to develop recommendations on how it can be made safe and attractive outside built-up areas.

The work is based on two research questions:

- (1) What (different) legal and technical requirements apply to advisory cycle lanes and bicycle priority roads outside built-up areas and to what extent are these fulfilled in the existing situation?
- (2) What criteria can be used to design high-quality advisory cycle lanes and bicycle priority roads outside built-up areas?

To answer this question, a thorough literature review is carried out, which includes technical regulations, legal sources and research studies in equal measure. Based on this, an analysis of advisory cycle lanes in North Rhine-Westphalia and Baden-Württemberg is carried out – the only federal states that have legalized advisory cycle lanes outside built-up areas, each with their own requirements. The result shows that in North Rhine-Westphalia in particular there are major deviations from the requirements.

The analysis of non-urban bicycle priority roads covers the whole of Germany. Here, the inhomogeneous design of the bicycle priority roads is particularly striking. One reason for this is the lack of uniform national recommendations to date.

Based on the analysis of the current situation, relevant literature and own technical considerations, criteria are developed for designing safe and attractive advisory cycle lanes and bicycle priority roads outside built-up areas. These recommendations are divided into general, route-related, cross-section-related and marking-related requirements.

The recommended framework conditions must be weighed up particularly critically in the case of advisory cycle lanes, as there is the problem of large differences in speed between cyclists and motorists. They are therefore only recommended on sufficiently wide roads with low traffic loads. bicycle priority roads, on the other hand, can make a lasting contribution to the promotion of cycling in rural areas if they are adequately designed as a safe and attractive infrastructure element.