Bernhard Kohaupt Februar 2021

Radwege im barrierefreien Verkehrsraum

Radfahrer stellen an ihre Verkehrswege ähnliche Ansprüche wie gehbehinderte Menschen, insbesondere wie die, die einen Rollstuhl oder Rollator nutzen: Der Weg soll möglichst eben sein, ohne Stufen und Schwellen und nur wenig Steigung aufweisen. Deshalb nutzen Rollstuhlfahrer auch vielfach die Absenkung des Radwegs, um von Gehweg auf die Fahrbahn bzw. wieder auf den Gehweg zu gelangen.

Sind ihre Ansprüche an die Wegeoberfläche somit ähnlich, unterscheiden sie sich aber erheblich im Verkehrsverhalten, in Flexibilität und Geschwindigkeitsniveau. Deshalb ist eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerverkehr „nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist“. Die „überdurchschnittlich hohe Nutzung ... durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder)“ gilt ausdrücklich als Ausschlusskriterium.[1] Nur Kinder bis 8 Jahre, also eine Gruppe noch unsicherer und langsamer Radfahrer, müssen (bzw. bis 10 Jahre dürfen) ebenfalls den Gehweg benutzen. [2]

Die Ansprüche sehbehinderter und blinder Menschen an ihren Bewegungsraum stehen dagegen in scharfem Widerspruch zu dem der Radfahrer. Sie benötigen keine niveaugleichen Flächen, sondern klare Grenzen und ertastbare Strukturen.

Zudem unterscheiden sich Radfahrer und Blinde und Sehbehinderte nicht nur durch ihr Verhalten, ihre Geschwindigkeit und ihre Anforderungen an die Wegeoberfläche, Radfahrer sind für blinde Menschen auch selbst eine Gefahr: sie sind im Unterschied zum Kfz-Verkehr akustisch nicht wahrzunehmen. Das Zusammentreffen von Blindenstock und Speichen kann für beide sehr unangenehm werden. Für blinde und sehbehinderte Menschen ist eine taktil ertastbare Abgrenzung vom Radverkehr deshalb von großer Bedeutung, und für sehbehinderte zusätzlich eine visuell wahrnehmbare. Diese Begrenzung sollte außerdem Radfahrer möglichst davon abhalten, sie zu überschreiten.

Besonders kritisch ist eine fehlende Abgrenzung an Kreuzungen und Einmündungen. Hier können blinde Menschen nicht nur auf den Radweg geraten, sondern über die Bordabsenkung auch auf die Fahrbahn, ohne es zu merken. Im Hinblick auf Barrierefreiheit ist deshalb die beste Lösung, die Radfahrer vom Gehweg klar getrennt auf Fahrbahnniveau zu führen, vor allem an Querungsstellen.[3] Dann kann die Verkehrsfläche (Fahrbahn und Radfahr- oder Schutzstreifen) von Kfz- und Radverkehr in einem Zuge gequert werden, ggf. vorhandene Hilfen wie z.B. Lichtsignalanlagen beziehen dann den Radverkehr ein.

Wird der Radweg nur optisch markiert, helfen blinden Passanten auch keine Bodenindikatoren vor der Nullabsenkung des Gehweges

Trennung niveaugleicher Geh- und Radwege

Wenn kein Bord Geh- und Radweg voneinander trennt, muss ein Trenn- oder Begrenzungsstreifen vorhanden sein, der visuell und taktil gut wahrnehmbar ist, für blinde und sehbehinderte Passanten erkennbar ist, aber auch von Radfahrern möglichst respektiert wird.

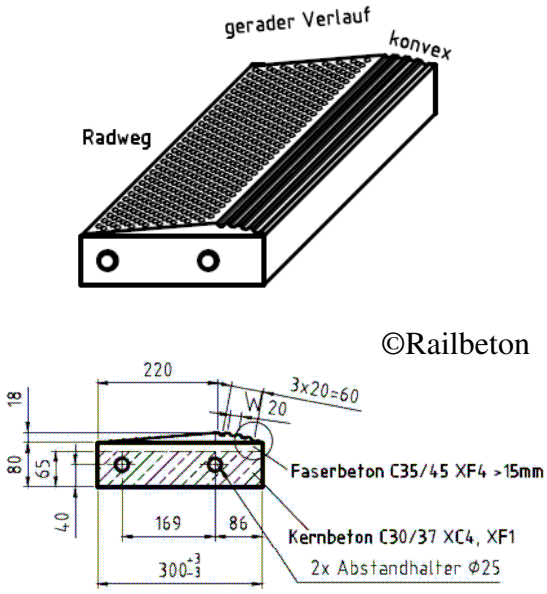
Gleichzeitig muss der Trennstreifen begehbar und auch überfahrbar sein, um Stürze bei tangentialem Auftreffen zu verhindern. Der Streifen selbst rechnet zum Gehweg und ist nach allen Regelwerken mindestens 30 cm breit.[4] Dieser Streifen kann aus groben Pflasterstrukturen, aber auch aus speziellen Formsteinen bestehen. Rollstuhlfahrer können den Trennstreifen im Notfall auch überfahren, um z.B. die Absenkung des Radwegs mitzubenutzen, ebenso Radfahrer, um Hindernissen auszuweichen.

Die weiße Steinreihe im Trennstreifen in Mainz dient dem visuellen Kontrast. Der taktile Kontrast könnte allerdings besser sein.

Der visuelle Kontrast entsteht in Frankfurt durch die Beläge.

Grundsätzlich sollten die Radwege mit möglichst großem Abstand vom Gehweg geführt werden. Insbesondere an Querungsstellen muss der Abstand von der für blinde und sehbehinderte Menschen angezeigten Querungsstelle ausreichend groß sein, weil sie sonst leicht beim Queren auf der Mittelinsel oder der Gegenseite auf den Radweg geraten und dann die Orientierung verlieren.

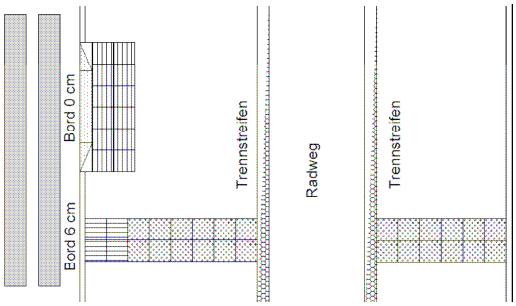
Trennstein zwischen Rad- und Gehweg in Liederbach



Trennstein zwischen Rad- und Gehweg

Querung von Radwegen

Wird der Radweg auf Gehwegniveau geführt, ist dessen Querung für blinde Menschen ähnlich anzuzeigen wie die Querung einer Fahrbahn. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Radweg hinter dem Wartebereich einer Haltestelle herumgeführt wird. Die Grenze muss taktil erkennbar sein, d.h. der Trennstreifen als Bord-Ersatz läuft unverändert durch. Auffindestreifen zur Überquerungs- oder Haltestelle werden vor dem Trennstreifen unterbrochen. Ein Richtungsfeld ist wegen der geringen Breite des Radwegs nicht erforderlich. Auf dem Radweg selbst dürfen keine Bodenindikatoren liegen, weil damit für Blinde gerade der Unterschied zwischen dem sicheren Geh- und dem Radweg verwischt würde.[5]



Der Auffindestreifen wird am Trennstreifen unterbrochen.

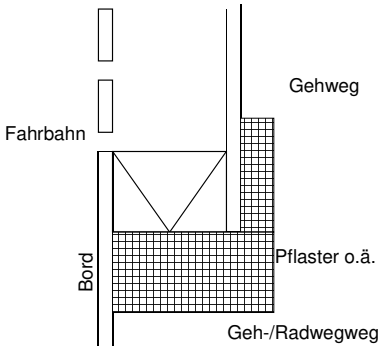
Der Durch einen Zebrastreifen über den Radweg wird in Frankfurt der U-Bahn-Zugang deutlich markiert.

Hilfreich ist dagegen, die Querung noch mit einem Zebrastreifen auf dem Radweg zu markieren. Nach VwV-StVO §26 sollen Fußgängerüberwege über Radwege hinweg geführt werden. Damit sind natürlich zunächst straßenbegleitende Radwege gemeint. Wird der Radweg nur separat betrachtet, fällt diese Querungsstelle natürlich nicht unter die Einsatzgrenzen der RASt und der R-FGÜ. Einen Zebrastreifen durchzusetzen erfordert oft viel Überzeugungsarbeit. Dabei geht es hier auch weniger um die Vorrangregelung bei der Querung, sondern um das Signal an die Radfahrer, hier Rücksicht zu nehmen.

Gemeinsam genutzte Rad-/Gehwege

Die gemeinsame Nutzung von Geh- und Radwegen ist für Menschen mit Behinderung immer ungünstig (unabhängig davon, ob nach Zeichen 240 STVO oder 239 mit Zusatzzeichen 1022-10). Wenn möglich, sollten Fahrräder dann zumindest an Kreuzungen auf die Fahrbahn geführt werden. Die Stelle, an der sie von dem gemeinsamen Weg getrennt werden, ist taktil wahrnehmbar abzusichern.

Stößt dagegen ein gemeinsamer Geh- und Radweg (oder auch mit Beschilderung Fugänger/Radfahrer frei) auf eine Fahrbahn, die gemeinsam gequert werden soll, benötigen Radfahrer eine Bordabsenkung, zumindest nahe Null. Für blinde Menschen ist eine solche Nullabsenkung nicht ertastbar, deshalb ist hier unbedingt ein Sperrfeld erforderlich. Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen dann eine besondere Querungsstelle mit ertastbarem Bord, die am besten seitlich angeordnet wird.

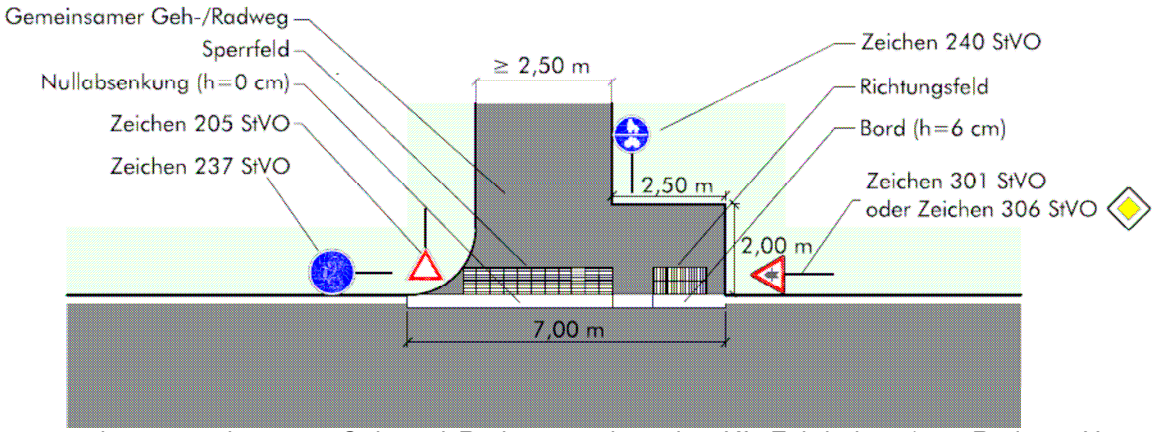


Die Rampe abwärts auf die Fahrbahn wird duch Pflaster taktil gesichert (DIN 32984)

Haltestellen

Insbesondere an Haltestellen sollte für Fahrräder möglichst ein Radfahr- oder Schutzstreifen auf Fahrbahnniveau vorgesehen werden, dann müssen Radfahrer an der Haltestelle warten und es gibt am wenigsten Konflikte mit aussteigenden Fahrgästen. Es ist aber nicht immer zu vermeiden, den Radweg auf Gehwegniveau zu führen, z. B. weil der Anteil des Schwerverkehrs auf der Fahrbahn sehr hoch ist. Dann sollte der Radweg um die Warte- und Einstiegsfläche herum verschwenken.

Kreuzung mit Geh-/Radweg und Radweg
innerorts/außerorts



Querung eines gemeinsamen Geh und Radweges über eine Kfz-Fahrbahn (aus Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösungen[6])

Auf jeden Fall muss vermieden werden, dass die Fahrgäste direkt auf den Radweg aussteigen müssen. Wie soll man etwa mit einem Rollator beim Ausstieg aus dem Bus erkennen, dass sich seitlich ein Rad nähert, insbesondere wenn da noch ein Spalt oder eine Reststufe zu überwinden ist? Reicht der Platz für ein Verschwenken des Radwegs nicht aus, bleibt als letzte Möglichkeit noch, den Radweg vor dem Haltestellenbereich aufzuheben und den Gehweg für ihre Mitbenutzung freizugeben (nach RASt 06, Kapitel 6.1.10.8; Bild 87). Das setzt aber nicht nur eine Beschilderung voraus, die Regelung muss sich auch im Bodenbelag abbilden, um verständlich zu sein.

Der Radweg wird in Chemnitz hinter dem Wartebereich der Haltestelle vorbei geführt. Der Auffindestreifen wird am Trennstreifen unterbrochen. Als Orientierungshilfe für blinde Passanten führt ein Pflasterstreifen über den Radweg.

---

[1] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010; 3.6 Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr; vgl. auch Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, 6.1.6.4

[2] Straßenverkehrs-Ordnung StVO, §2(5)

[3] Dies ist auch zum Schutze der Radfahrer vor abbiegenden Kraftfahrzeugen die beste Lösung, vgl. ERA 4.4.8

[4] ERA 11.1.5.; RASt 06, 6.1.7.5; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA, 3.2.4.1 Begrenzungsstreifen; DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

[5] vgl. DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

[6] https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_150dpi.pdf