

## Sicher Rad fahren

### in und um Schwäbisch Hall

ADFC Schwäbisch Hall und Umgebung  
[www.adfc-bw.de/sha](http://www.adfc-bw.de/sha)  
Januar 2022

EHEMALS:

FAHRRAD-INITIATIVE SCHWÄBISCH HALL

**HALLER RADLER**



# Grußwort

Dieses kleine Heftchen möge ein Beitrag zu mehr Sicherheit von RadfahrerInnen im Alltagsverkehr sein. Mehr Verständnis füreinander und mehr Rücksicht aufeinander kann viel dazu beitragen, dass sich alle im Verkehr sicher und wohl fühlen und gerne mit dem Fahrrad im Alltag – und das möglichst bei jedem Wetter und ganzjährig – unterwegs sind.

Diese Broschüre kann man sich hier herunterladen <https://sha.adfc.de/adfc-sha> + evtl. nach rechts blättern.

Viel Freude beim **sicheren Radfahren** wünscht der Autor

Dieter Wolfarth, ADFC SHA und  
VCD (Verkehrsclub Deutschland)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Schwäbisch Hall

## Sicher Rad fahren in und um Schwäbisch Hall

Gegenseitiges Verständnis und gegenseitige Rücksichtnahme - für ein gutes Miteinander von Fußgängern, RadfahrerInnen, AutofahrerInnen, BusfahrerInnen und Lkw-FahrerInnen sowie (**neue**) rechtliche Grundlagen des Rad Fahrens

- S. 4 Das verkehrssichere Fahrrad
- S. 5 Rad fahren auf der Fahrbahn
- S. 6 Radfahrer an Zebrastreifen
- S. 7 Rad fahren und Gehweg
- S. 8 Geh- und Radweg (1)
- S. 9 Geh- und Radweg (2)
- S. 10 Vorbeifahren an parkenden Autos
- S. 10 Verhalten an Ampelanlagen
- S. 11 Rad fahren mit Kindern
- S. 12 Rad fahren in einer Tempo-30-Zone
- S. 13 Linksabbiegen mit dem Fahrrad
- S. 14 Rad fahren und Fußgängerzone
- S. 15 Radweg quert Einmündung
- S. 16 Freie Wahl: Fahrbahn oder Gehweg „Radfahrer frei“
- S. 17 Verkehrsberuhigter Bereich – Geöffnete Einbahnstraße
- S. 18 Schutzstreifen
- S. 19 Überholen von RadfahrerInnen
- S. 20 Gehweg „Radfahrer frei“ (1)
- S. 21 Gehweg „Radfahrer frei“ (2)
- S. 22 Rennradfahrer - Sichere Ausleitung eines Radwegs
- S. 23 Pedelects
- S. 24 Fahrradstraße
- S. 24 Radfahrstreifen
- S. 25 Niveaugleicher Anfang (Ende) eines Radwegs
- S. 26 RadfahrerInnen und LKW
- S. 27 Betriebs-Pedelects - Fahrradfreundlicher Betrieb
- S. 28 Übersicht Radverkehrsführung
- S. 29 Rad fahren bei Regen
- S. 30 Rad fahren bei Nacht und Nebel
- S. 31 Lastenfahrrad - Kinderanhänger

Ein herzliches „**Dankeschön**“ an alle, die bei der Erstellung dieser Broschüre mit gewirkt haben. Januar 2022

# Das verkehrssichere Fahrrad

Wer mit seinem Fahrrad am Straßenverkehr teilnimmt – auch wenn er oder sie ‚nur‘ auf dem Gehweg fährt – sollte immer darauf achten, dass sein Rad wirklich **verkehrssicher** ist:

- Zwei gut funktionierende Bremsen
- Helles Frontlicht, gutes Rücklicht, (Naben)Dynamo (evtl. Akku)
- Klingel
- Strahler an den Pedalen, Strahler nach vorne (weiß) und hinten (rot), sowie an beiden Rädern (zur Seite)
- Eigentlich gehören dazu auch Schutzbleche, Kettenschutz, Gepäckträger, Ständer und Schloss.



Wer mit einem **Mountainbike** am Verkehr teilnimmt, sollte unbedingt darauf achten, dass es **StVZO-konform** ist, also alle sicherheitsrelevanten Teile hat.

## Unsere Liste für Ihren FAHRRAD - CHECK

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Scheinwerfer vorn*                    | <input type="checkbox"/> Speichenreflektoren, 2 pro Rad/ retroreflektierende Streifen an den Reifen od. in den Speichen* |
| <input type="checkbox"/> weißer Frontreflektor*                | <input type="checkbox"/> Klingel*  |
| <input type="checkbox"/> Rücklicht*                            | <input type="checkbox"/> Speichen und Naben  |
| <input type="checkbox"/> roter Rückstrahler*                   | <input type="checkbox"/> Sattelstütze  |
| <input type="checkbox"/> roter Großflächenrückstrahler*        | <input type="checkbox"/> Lenker  |
| <input type="checkbox"/> Dynamo*(Batterien**)                  | <input type="checkbox"/> Rahmen  |
| <input type="checkbox"/> Pedalrückstrahler*                    | <input type="checkbox"/> Tretlager   |
| <input type="checkbox"/> Vorderradbremse*                      | <input type="checkbox"/> Bereifung   |
| <input type="checkbox"/> Hinterradbremse*                      |  |
| <input type="checkbox"/> zwei voneinander unabhängige Bremsen* |  |

andere Mängel: .....

\* vorgeschriebene Ausrüstung  
\*\* zusätzlich zulässig

# Rad fahren auf der Fahrbahn

Grundsätzlich ist ein Fahrrad ein **Fahrzeug** und RadfahrerInnen sind verpflichtet, auf der **Fahrbahn** zu fahren. Auf dem Gehweg ist das Radfahren verboten. Nur Kinder bis 8 Jahre müssen, bis 10 dürfen auf dem Gehweg fahren.

Wenn ein Radfahrer geradlinig mit genügend Entfernung zum Randstein fährt (knapp doppelte Schachtbreite, mind. 80 cm, besser **1 m**), ist das für ihn selbst am sichersten.



Dies ist auch im Einklang mit dem Rechtsfahrgebot (denn das verlangt selbstverständlich nicht, dass sich ein Radfahrer selbst gefährdet, indem er zu nahe am Randstein fährt). Damit ist er für nachfolgende Autofahrer berechenbar, kann bei Gegenverkehr i. A. nicht überholt werden.



Dieser Autofahrer überholt vorbildlich: Mit genügendem **Seitenabstand**, mindestens **1,50 m** (innerorts) **außerorts 2 m**

Sollte sich ein Autofahrer ärgern, weil er kurze Zeit hinter einem Radfahrer langsam herfahren muss: Denken Sie doch auch daran, dass dieser Radfahrer Ihnen in der Stadt keinen Parkplatz wegnimmt, auch an der nächsten Ampel kaum Stauraum braucht. Auch alle Bewohner der Stadt können sich freuen, denn eine RadfahrerIn macht weder Lärm noch Gestank noch Abgase.

**Nebeneinanderfahren** ist jetzt ausdrücklich erlaubt!

# Radfahrer an „Zebrastreifen“ (Fußgängerüberwegen)

RadfahrerInnen haben an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) **keinen** besonderen Schutz, **keinen** Vorrang wie FußgängerInnen. Sie dürfen aber rüber fahren, wenn frei ist.

RadfahrerInnen auf einem straßenparallelen Geh-/Radweg sollten an einem Zebrastreifen anhalten, links und rechts schauen und sollten ihr Rad über die Straße schieben.

Also: RadfahrerInnen an Zebrastreifen besonders aufgepasst!

Autofahrer: Trotzdem auch an Zebrastreifen besonders auf RadfahrerInnen aufpassen, weil viele sich falsch verhalten.



Z 350

Anhalten!  
Schauen!

So ist es sicher !

(Man **darf** aber auch **fahren**, wenn frei ist.)



# Rad fahren und Gehweg



Z 239

bzw. meist **kein**  
Zeichen



Auf **Gehwegen** ist das Radfahren **verboten** für alle Personen über 10 Jahre (außer Eltern mit Kind(er) unter 8 Jahren). Gehwege sind i. A. ohne besondere Kennzeichnung: Wenn also kein Verkehrszeichen an einem Bürgersteig ist, dann ist es ein Gehweg und das Radfahren damit verboten.

Hier (*in der Karl-Kurz-Str.*) ist das Radfahren zu Recht verboten, bzw. nicht freigegeben: Der Gehweg ist zu schmal, es ist viel Fußgängerverkehr; aus jedem Hauseingang kann plötzlich eine Person auftauchen, aus jeder Grundstückseinfahrt unerwartet ein Fahrzeug heraus fahren.

Radfahrer fühlen sich manchmal auf Gehwegen subjektiv sicherer als auf der Fahrbahn. Die Unfallstatistik sagt etwas anderes: Auf Gehwegen ereignen sich sehr viele Unfälle; vor allem, wenn man auch noch in der ‚falschen‘ Richtung fährt, weil die meisten Autofahrer beim Rechtsabbiegen nur nach links schauen und nicht in beide Richtungen.

**Gehweg- und GeisterfahrerInnen leben gefährlich!**

# Rad fahren auf Geh- und Radwegen (1)



Z 240



Das Zeichen 240 bedeutet eine **Benutzungspflicht** für RadfahrerInnen: RadfahrerInnen **müssen** den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen.

Allerdings sollte der Radweg frei sein (keine geparkten Autos z. B.) und geräumt (kein Schnee). Auch sollte er die vorgeschriebene Mindestbreite (eigentlich 2,50 m!) haben und eine sinnvolle Mindestlänge: Kurze Stücke machen keinen Sinn, dann ist es evtl. besser, durchgehend auf der Fahrbahn zu fahren.

Die (viel schnelleren) RadfahrerInnen müssen Rücksicht auf die (viel langsameren) FußgängerInnen nehmen, gegebenenfalls deutlich die **Geschwindigkeit reduzieren**.

Schön und wünschenswert ist ein gutes Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme: **Genügend Seitenabstand**, wenn möglich mindestens **1 m**, besser 1,5 m. Selbst im Begegnungsfall vorsichtshalber klingeln (manchmal ist eine Fußgängerin gedankenverloren oder mehrere Fußgänger im Gespräch). Auf jeden Fall beim Überholen **rechtzeitig klingeln**, sich bemerkbar machen.

Problem: Manche ältere Menschen hören schwer, oder Menschen hören Musik. Klingelt eine Radfahrerin andererseits zu laut, erschrecken manche FußgängerInnen.

Sehr gute Erfahrungen wurden gemacht, wenn der Radfahrer „**Klingelingeling**“ **sagt** bzw. ruft: Das wird besser gehört und ruft häufig ein Lachen hervor.

## Rad fahren auf Geh- und Radwegen (2)



Z 240

Auch für die Begegnung und das Überholen von **RadfahrernInnen** untereinander gilt: Genügend Seitenabstand und gegebenenfalls Geschwindigkeit reduzieren!



Oft ist es auch sinnvoll, sich durch Klingeln oder ein stimmliches „**Klingelingeling**“ bemerkbar zu machen. Manchmal träumt man einfach vor sich hin, oder eine Gruppe von Radfahrern unterhält sich während der Fahrt.

Im Begegnungsfall: **Blickkontakt**, wenn möglich: Hat er/sie mich gesehen? Wenn nicht: **Klingeln**.

Im Überholungsfall: **Klingeln**.

Der Überholte macht durch einen kleinen Rechtsschwenk oder ein Sich-Umschauen deutlich, dass er den Überholenden bemerkt hat. **Großer seitlicher Abstand**.



**Vorbildlich:** Hat er mich bemerkt? (**Klingeln**)  
Großer seitlicher **Abstand!**

„Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Baulich angelegte Radwege dürfen daher nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden.“ (Zitat aus ERA 2010 der FGSV)

# Vorbeifahren an parkenden Autos

Ein vorbildlicher Radfahrer!  
Hält ein Radfahrer **1,50 m** **Seitenabstand** zu parkenden Kfz ein, so ist er auf der sicheren Seite: Öffnet sich plötzlich eine Wagentür, passiert dem Radfahrer nichts.



Fußgänger und RadfahrerInnen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Sie selbst können sich durch umsichtiges und vorausschauendes Verhalten am besten schützen: Man spricht von **defensivem** Fahren: Also mit Fehlern von anderen rechnen und sich so verhalten, dass in einem solchen Fall trotzdem nichts passiert.

# Verhalten an Ampelanlagen

Genau wie für FußgängerInnen gilt auch für RadfahrerInnen an Lichtsignalanlagen zur Querung einer Straße immer: Selbst bei Grün **immer erst schauen**, dann fahren.

Denn leider gibt es immer wieder Fahrer, die mit ihrem Kfz noch bei Rot über die Kreuzung fahren, wenn für Fußgänger und Radfahrer schon grün ist. Besonders an der Ampelanlage *Ellwanger Str./Schenkenseestraße* ist durch die Rechtsabbieger von der *Schenkenseestr.* her zusätzliche Gefahr: Trotz zusätzlicher gelb blinkender Warnlampe übersehen manche Autofahrer das Rotzeichen auf der Straße.



**Erst schauen,**  
**dann losfahren!**

# Rad fahren mit Kindern

Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg fahren, bis 10 Jahre können sie auf dem Gehweg fahren. Eine **Aufsichtsperson über 16 Jahren** darf mit dem unter 8jährigen Kind auf dem **Gehweg** fahren.



Ist der Gehweg schmal, kann es weiterhin sinnvoll sein, dass Eltern (und Kinder über 10 Jahren) auf der Straße fahren und ihre Kinder bis 10 Jahre daneben auf dem Gehweg (linkes Bild).

Gerade hier ist es wichtig, trotzdem genügend **Abstand zum Bordstein** einzuhalten: Sowohl als Eltern auf der Straße, als auch die Kinder auf dem Gehweg.

Eine besondere Herausforderung ist jetzt jede Querung der Einmündung einer Seitenstraße: Kinder (bis 8 Jahre) und Begleitperson auf dem Gehweg müssen absteigen, in beide Richtungen schauen und schieben.

Kinder bis zum 7. Geburtstag dürfen auf dem Fahrrad oder im Anhänger transportiert werden.

Sehr viel einfacher ist es natürlich auf einem **Radweg**, wo die Eltern mit ihren Kindern gemeinsam fahren können (rechtes Bild).



# Rad fahren in einer Tempo-30-Zone

In einer Tempo-30-Zone sind keine eigenen Radverkehrsanlagen nötig, benutzungspflichtige Radwege sind hier verboten.

RadfahrerInnen können bei dieser verringerten Geschwindigkeit auf der Fahrbahn fahren. Es bedarf keiner besonderen Radwege oder Schutzstreifen. Es ist erwiesenermaßen **sicherer**, auf der Fahrbahn zu fahren und damit im ständigen Blickfeld der AutofahrerInnen im Vergleich zum Gehweg.

Selbstverständlich gelten für die RadfahrerInnen alle Verkehrsregeln wie z. B. **rechts vor links**, falls nicht durch Verkehrszeichen anders geregelt.



Z 274.1

*Hier auf dem  
Bild fahren Schüler auf der  
Schenkenseestraße in Richtung  
Schulzentrum Ost*



<https://sha.adfc.de>

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club



# Linksabbiegen mit dem Fahrrad

Prinzipiell gibt es zwei Arten des Linksabbiegens mit dem Fahrrad: Das **direkte** Abbiegen und das indirekte Abbiegen.

Beim **direkten** Abbiegen verhält sich ein Radfahrer wie eine AutofahrerIn: Man fährt auf der Fahrbahn, **schaut sich um**, gibt Handzeichen, ordnet sich in der **Mitte der Spur** ein bzw. wechselt auf die Linksabbiegespur und fährt dort in der **Mitte** der Spur.

Da es (vor allem bergab bzw. allgemein beim Bremsen) schwierig ist, nur mit einer Hand Rad zu fahren, ist es **nicht** notwendig, ständig den linken Arm ausgestreckt zu halten. Insbesondere dann, wenn man wirklich abbiegt, hat man besser beide Hände am Lenker.



Hier gilt:

Deutlich, defensiv fahren:  
Umschauen,  
Handzeichen geben und in der **Mitte der Spur** fahren, damit man nicht mehr überholt werden kann; evtl.

mitten in der Spur anhalten und warten, bis frei ist; **nochmals** sich **umschauen**, und abbiegen.



Beim indirekten Abbiegen z. B. an einer Kreuzung fährt man nach rechts auf den Radweg bzw. Gehweg (mit Radfahren frei) hinter der Einmündung und benutzt die Fußgängerampel (oder den Zebrastrifen) zum Queren der Straße.

# Rad fahren und Fußgängerzone



Z 242.1 und  
Z 1022-10



In Fußgängerzonen ist das Radfahren **verboten**, wenn es nicht durch ein Zusatzschild ausdrücklich erlaubt ist.

Ist das Radfahren erlaubt (wie z. B. in der Stadt Schwäbisch Hall, wofür alle RadfahrerInnen sehr dankbar sind), so müssen sich die RadfahrerInnen **äußerst rücksichtsvoll** den FußgängerInnen gegenüber verhalten: **Langsam fahren** ist selbstverständlich (Schrittgeschwindigkeit!), großen seitlichen **Abstand** einhalten sowohl bei der Begegnung als noch viel mehr beim (langsamen!) Überholen.

Wird es zu eng, so ist Absteigen und Schieben angesagt.

Wenn RadfahrerInnen sich wie **gute Gäste** verhalten, werden auch die FußgängerInnen die RadfahrerInnen akzeptieren..

## Radweg bzw. Gehweg „Rad frei“ quert Einmündung

Quert ein straßenbegleitender Radweg oder Gehweg „Rad frei“ entlang einer Vorfahrtstraße (Z 301 oder Z 306) eine Einmündung (max. 5 m abgesetzt), so haben (falls nicht anders gekennzeichnet) **RadfahrerInnen Vorfahrt** vor abbiegenden und einbiegenden Fahrzeugen.

Die Radfurt mit gestrichelten Linien zeigt die Vorfahrt der Radfahrer an. Des öfteren ist sie auch rot. Radsymbole verdeutlichen den Zweck der Furt, bei Zweirichtungsradwegen müssen Doppelpfeile vorhanden sein in der Furt.



Trotzdem gilt für RadfahrerInnen:

- **Umschauen**, ob frei bzw. ob die Kfz-Fahrer die Vorfahrt der RadfahrerInnen beachten
- **Blickkontakt** mit dem Fahrer aufnehmen, im Zweifelsfall anhalten

AutofahrerInnen bitte rechtzeitig die Geschwindigkeit reduzieren, um dem Radfahrer seine Vorfahrt zu signalisieren.

Vor dem Abbiegen **Schulterblick** nicht vergessen. Linksabbiegende Autofahrer: Auch auf parallelen oder Gegenverkehr auf dem Radweg achten.

*Der vorfahrtberechtigte Radweg entlang der L 1060 (Ellwanger Straße) quert die Parkplatzausfahrt beim Freibad.*

# Fahrbahn oder Gehweg mit „Radfahrer frei“ Wahlfreiheit

Gibt es entlang einer Steigung einen Gehweg mit „**Radfahrer frei**“, so bietet sich an, **bergauf auf dem Gehweg** zu fahren.

Beim langsamen bergauf Fahren können sich RadfahrerInnen mit den FußgängernInnen arrangieren, bzw. behindern den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn nicht. Selbstverständlich kann auch bergauf auf der Fahrbahn gefahren werden.

**Bergab** jedoch können (sichere und schnellere) Radler gut auf der **Fahrbahn** im fließenden Verkehr mitfahren. In diesem Fall ist es sinnvoll, als RadfahrerIn **mitten in der Spur** zu fahren.

Durch das höhere Tempo ist ein größerer Abstand zum Randstein zur eigenen Sicherheit wichtig. Schön von Autofahrern wäre, einen angemessenen großen Abstand hinter dem Radfahrer einzuhalten (halber Tachoabstand).



**Wahlfreiheit:** Hier auf der *Crailsheimer Straße* können langsame RadfahrerInnen auf dem für das Radfahren frei gegebenen Gehweg **langsam** (max. 10 km/h) bergab und vor allem **bergauf** fahren, schnellere Radfahrer fahren auf der Fahrbahn, vor allem bergab.

# Rad fahren im verkehrsberuhigten Bereich

In einem verkehrsberuhigten Bereich dürfen RadfahrerInnen selbstverständlich fahren, wenn auch mit **Schrittschwindigkeit** (max. 10 km/h). Auch FußgängerInnen dürfen den Bereich in seiner ganzen Breite benutzen.



Hier im Bereich des *Hafenmarkts* dürfen deshalb RadfahrerInnen entgegen der allgemeinen Richtung der Autos fahren, denn hier ist keine Einbahnstraße, sondern eben verkehrsberuhigter Bereich.



Nebenbei: Die rechts parkenden Autos dürften dort nicht stehen. Parken ist im verkehrsberuhigten Bereich nur auf extra ausgewiesenen Plätzen erlaubt.

# Einbahnstraße Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen



Z 267



Z 1022- 10

So sieht die korrekte Beschilderung aus



Viele Einbahnstraßen in Hall sind für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Das ist praktisch.

# Schutzstreifen

Ein Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen **nur im Bedarfsfall** befahren werden. Er hat in der Regel eine Breite von 1,50 m,

mindestens jedoch 1,25 m. Schutzstreifen werden durch 1 m lange Leitlinien mit Unterbrechungen von 1 m markiert. Auf diesen Schutzstreifen fahren RadfahrerInnen geschützt.



Auch hier gilt für die RadfahrerInnen, dass sie genügend Entfernung zum rechten Rand bzw. Bordstein einhalten (mind. 80 cm, besser **1 m**) zu ihrer eigenen Sicherheit.

Alle Kfz müssen beim Überholen **1,50 m Seitenabstand** (bei Kindern sogar **2 m**) zum Radfahrer lassen. Normalerweise ist ein Überholen bei Gegenverkehr nicht möglich.

Autofahrer dürfen auf Schutzstreifen **nicht halten**.



Die Begegnung zweier Pkw erfolgt **ohne** das Befahren des Schutzstreifens.



Auch hier gilt: Mit **1,5 m** Abstand zu parkenden Kfz fährt man **sicher**.

Dieser zusätzliche freie Raum heißt **Sicherheitsraum** bzw. **Sicherheitsstrennstreifen** und ist **vor** beschrieben neben **ruhendem** Verkehr !

# Überholen von RadfahrerInnen

Viele Radfahrer fühlen sich auf Gehwegen subjektiv sicherer als auf der Fahrbahn. Lieber fahren sie ordnungswidrig und mit laut Unfallstatistik viel höherem Unfallrisiko auf dem Gehweg als **zügig und immer im Sichtbereich** der Kfz-Fahrer auf der Fahrbahn. Das liegt sicher mit daran, dass einige Autofahrer Radfahrer mit zu geringem Seitenabstand überholen. Dadurch fühlen sich Radfahrer **extrem gefährdet**.



Deshalb:

1. Radfahrer lassen mindestens 80 cm (besser **1 m**) **Entfernung** zum rechten Fahrbahnrand. Dann können sie bei Gegenverkehr nicht überholt werden.
2. Wenn dann Autos und vor allem Busse und Lkw Radfahrer mit einem **Seitenabstand von mind. 1,50 m** (bei **Kindern und außerorts 2 m**) überholen, dann fühlen sich auch RadfahrerInnen sicher auf der Straße.

*Der Lkw überholt hier in der Alfred-Leikam-Str. den Radfahrer mit genügend Seitenabstand von mind. 1,50 m.*

# Fahren auf Gehweg „Radverkehr frei“ (1)



Ein Radfahrer fährt langsam und mit großem Abstand an einem Fußgänger vorbei auf dem Gehweg mit „Radverkehr frei“ in der *Einkornstraße*.

Beim Radfahren auf Gehwegen mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ müssen RadfahrerInnen Rücksicht auf die FußgängerInnen nehmen und ihre Geschwindigkeit anpassen (**Schrittgeschwindigkeit**: Max. 10 km/h). Das machen schnelle RadlerInnen nicht so gerne, deshalb dürfen sie auch auf der Straße fahren. Es gilt hier eindeutig eine **Wahlfreiheit für RadfahrerInnen**.

Wenn sich ein Radfahrer von hinten einem Fußgänger nähert, empfiehlt sich ein rechtzeitiges, vorsichtiges **Klingeln** – oder „Klingelingeling“ sagen. Dieses ist evtl. zu wiederholen, wenn der Fußgänger nicht reagiert. Bitte mit **großem seitlichem Abstand und langsam** an Fußgängern vorbei fahren. Vor allem ältere Menschen erschrecken sonst.

**FußgängerInnen**: Bitte machen Sie einen leichten Schwenk nach rechts als Zeichen, dass Sie die Radfahrerin bemerkt haben (oder drehen Sie sich kurz um).

Wenn es mehrere FußgängerInnen sind: Bitte gehen Sie alle auf die rechte (gleiche) Seite, dann ist das Passieren für den Radfahrer einfacher.

## Fahren auf Gehweg „Radverkehr frei“ (2)



Z 239



Gefährliche Begegnung auf dem Gehweg mit „Radverkehr frei“ (*Einmündung Swiggerweg in die Einkornstraße*), da Autofahrer häufig überhaupt nicht mit Radfahrern rechnen bzw. nicht mit Radfahrer von rechts, also der „falschen“ Seite.

Hier müsste eigentlich eine **Radfurt** mit Radpiktogramm und Doppelpfeilen sein, da an Einmündungen im Zuge von Vorfahrtstraßen RadfahrerInnen Vorrang haben.

RadfahrerInnen müssen, wenn sie in der „falschen“ Richtung (also entgegen der Fahrrichtung der AutofahrerInnen auf der Fahrbahn) auf dem Gehweg fahren, **besonders** auf Fahrzeuge aus Seitenstraßen und Grundstückseinfahrten **achten**, deren FahrerInnen meist nur nach links schauen und dann nach rechts in die Vorfahrtstraße einbiegen. Dadurch nehmen sie RadfahrerInnen von rechts häufig gar nicht wahr.

**RadfahrerInnen:** Blickkontakt mit dem Autofahrer aufnehmen, sonst anhalten!

Und: AutofahrerInnen aufgepasst: Schauen Sie **in beide** Richtungen, wenn Sie einen Geh- (und Rad-)weg überqueren!

# RennradfahrerInnen

Auch für Rennradfahrer gilt die allgemeine Radwegbenutzungspflicht. Sobald ein straßenbegleitender Radweg durch ein blaues Radwegschild (Zeichen 237, 240 oder 241; s. Seite 28) als benutzungspflichtig ausgewiesen ist, gilt auch für RennradfahrerInnen diese Benutzungspflicht.



Andererseits bestehen auch hohe Anforderungen an Radwege, damit sie überhaupt als benutzungspflichtig ausgewiesen werden können in Bezug auf Qualität, zusammenhängende Länge, Mindestbreite, etc..

*Hier fährt der Rennradfahrer völlig korrekt auf dem Radweg parallel zur Ellwanger Straße.*

## Sichere Ausleitung eines Radweges

Jeder Radweg endet einmal. Meist steht ein Schild „Ende“, manchmal nicht einmal das. RadfahrerInnen sind sich selbst überlassen, wie und wo sie weiterfahren können bzw. sollen.

Stand der Technik ist jedoch eine Rampe, über die der Radfahrer **stoßfrei** und sicher auf die Fahrbahn geführt wird mittels entsprechender Bordführungen oder Schutzinseln. Ein gutes Beispiel war am neuen Kreisverkehr beim Diak zu sehen für Radfahrer in Fahrtrichtung Gelbingen: Eine sichere **Ausleitung!**



# Pedelecs

Pedelecs (von: pedal electric cycle) sind Fahrräder mit Elektrounterstützung bis max. 25 km/h. Sie fahren aber nicht, ohne dass der Radfahrer (kräftig) in die Pedale tritt. Dann jedoch unterstützen sie den Radfahrer je nach eingestellter Unterstützungsstufe mehr oder weniger deutlich.

Sie zählen rechtlich wie normale Fahrräder. Es besteht auch für Pedelecs keine Helmpflicht. Trotzdem ist wegen der meist höheren Geschwindigkeit ein Helm anzuraten.

Autofahrer müssen sich sicher erst an die – gerade am Berg – deutlich höhere Geschwindigkeit der Pedelecs gewöhnen.

Mit einem Pedelec lassen sich Steigungen spielend hoch fahren. Damit kann Mann und Frau unerschwitz am Ziel ankommen.

Locker kommt Frau mit einem Pedelec den steilen Buckel vom *Kino am Schafstall zum Finanzamt (Hasengasse)* hoch.

Der Stromverbrauch ist minimal: **Weniger als 1 kWh pro 100 km** (< 0,1 Liter Benzin).



Ganz anders ist die Situation für die sogenannten **S-Pedelecs** (schnelle Pedelecs). Deren Motor unterstützt das eigene Treten bis max. 45 km/h. Sie brauchen ein Versicherungskennzeichen (ca. 50 € im Jahr). Ein Mindestalter von 16 Jahren, Führerschein AM (Leichtkraftrad) sowie ein Helm ist Pflicht.

Deren Stromverbrauch liegt **unter 2 kWh/100 km**.

Zum Vergleich: Ein **Pkw** benötigt im städtischen Kurzstreckenverkehr rund 8 l Benzin = **80 kWh/100 km**.

Einsparung ca. 98 % !

# Fahrradstraße

„I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Oder bei **hoher Netzbedeutung**, oder bei Straßen, wo der Kfz-Verkehr nur von untergeordneter Bedeutung ist.

II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). ...“)



Auf **Fahrradstraßen** dürfen RadfahrerInnen neben einander fahren. Es ist eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h erlaubt. Kfz sind nicht erlaubt, es sei denn, sie sind durch Zusatzschild ausdrücklich freigegeben.

# Radfahrstreifen

Ist auf der Fahrbahn 1,85 m Platz (meist neben 6 m Fahrbahnbreite), dann kann ein **Radfahrstreifen** auf einer Seite oder gar auf beiden Seiten eingezeichnet werden. Selbstverständlich darf der mit 25 cm-Breitstrich abgetrennte Radfahrstreifen **nicht** von



Kfz befahren werden noch darf darauf erst recht **nicht geparkt** oder **nicht gehalten** werden.

Bild: Friedhofsdreieck

## Niveaugleicher Anfang (Ende) eines Radwegs

Manche Radwege gleichen immer noch eher Hindernisstrecken: Bei Querungen bzw. am Anfang und am Ende sind Bordsteine mit 3 bis 8 cm Höhe. RadfahrerInnen erhalten also jedes Mal einen Schlag und so manche Felge leidet darunter.

Stand der Technik ist eindeutig der **niveaugleiche** Übergang, so dass Radfahrer genau wie Autofahrer ja auch sanft und eben fahren können.

Beim Neubau von Radwegen ist besonders darauf zu achten, auch weil dann Rollstuhlfahrer diese Wege gut benützen können. Bestehen an vorhandenen Anlagen noch Tiefborde, so sollten diese durch Asphaltieren einer Rampe einen sanften Übergang erhalten.

Zitat (ERA 2010 S. 78): „ Der Übergang ... ist so auszubilden, dass er mit Fahrrädern **stoßfrei** ... erreicht bzw. verlassen werden kann.“



*Niveaugleicher Übergang  
an der Fußgänger- und  
Radfahrerfurt Crailsheimer  
Straße bei der Einmündung  
Schweickerweg.*

*Sowohl blindengerecht als auch sehr gut für RollstuhlfahrerInnen.  
Damit ist die Querung des Ziegeleiwegs entlang der Crailsheimer  
Straße auch optimal für RadfahrerInnen (Gehweg mit Radfahrer frei).*



# RadfahrerInnen und LKW

**Lebensgefahr!** Niemals an einem LKW rechts vorbei fahren als RadfahrerIn. Der LKW könnte ja rechts abbiegen.

Manchmal scheren LKW nach links aus, bevor sie rechts abbiegen (weil die Hinterräder eine engere Kurve fahren als die Vorderräder). Der LKW-Fahrer sieht den sich rechts von ihm befindlichen Radfahrer nicht immer im Spiegel wegen des sogenannten **Toten Winkels**, selbst mit den neuen Weitwinkel- und Rampenspiegeln (sind nur für LKW ab Zulassung 2000 verpflichtend).



<p><b>Lebensgefahr!</b>  <b>Niemals</b> <u>rechts</u> an einem LKW vorbei fahren!</p>	<p>Trotz 3er Spiegel ist der Radfahrer rechts neben dem Lkw für den Fahrer kaum zu sehen</p>	<p>Das ist die Situation, bei der in Deutschland jährlich viele RadfahrerInnen tödlich verunglücken: Die Hinterräder kommen immer näher und immer weiter nach rechts.</p>

Es gibt noch einen weiteren lebensgefährlichen Bereich:

**Unmittelbar vor** dem Lkw. Ohne Frontspiegel sieht der Fahrer einen Bereich bis zu 2 m vor dem Lkw nicht.

# Betriebs-Pedelecs

Die Stadt SHA (z. B.) hat sich für ihre MitarbeiterInnen mehrere Pedelecs angeschafft, damit städtische Bedienstete Dienstgänge mit dem Pedelec absolvieren können. Dies ist eine sehr umweltfreundliche Alternative zum Auto: Ein Pedelec braucht **weniger als 1 kWh Strom pro 100 km** statt rund 8 l Benzin, entsprechend 80 kWh Strom, für ein Auto im Stadtverkehr: Eine **Einsparung von fast 99 % !**

Mit einem Pedelec fährt es sich locker den steilsten Haller Berg hoch, Frau und Mann kommt unverschwitzt bei der Arbeit an.  
Könnte das auch ein Modell sein für weitere Betriebe bzw. Institutionen?

# Fahrradfreundlicher Betrieb

Betriebe können ihre MitarbeiterInnen darin unterstützen, zu Fuß, mit dem ÖPNV oder mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Es gibt z. B. die Aktion „**Mit dem Rad zur Arbeit**“ vom ADFC und der AOK.

Auch mit ganz vielen anderen Maßnahmen können Betriebe das tägliche Radfahren fördern. Dieses hat viele Vorteile nicht nur für die MitarbeiterInnen, sondern auch für die Betriebe.

Dazu gibt es ein hervorragendes Handbuch: „**Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – leicht gemacht**“.

Siehe:

<https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/beratung/handbuch/>



# Übersicht Radverkehrsführung

Gibt es keine besondere Radverkehrsanlage, fahren RadfahrerInnen auf der Fahrbahn. Um sie besser zu führen und evtl. auch zu schützen, gibt es den **Radfahrstreifen** und den **Schutzstreifen** als Führungsformen auf der Fahrbahn.

Auf extra Wegen können RadfahrerInnen geführt werden entlang von Hauptverkehrsstraßen und vor allem außerhalb geschlossener Ortschaften auf Radwegen, getrennten Geh- und Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen oder auf Gehwegen mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“.

## I) Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn

Fahrbahn	Schutzstreifen	Radfahrstreifen
<b>Normalfall</b> keine Markierung, keine Beschilderung	1,50 m breit (mind. 1,25 m), Markierung 1 m, 1 m Lücke <b>Halteverbot</b> für Kfz darf von Kfz nur im Bedarfsfall befahren werden keine Beschilderung, jedoch Fahrrad-Symbole	1,85 m breit durchgehender Breitstrich <b>Halteverbot</b> für Kfz darf von Kfz <b>nicht</b> befahren werden Zeichen 237 (Benutzungspflicht!) + Symbol

## II) Radverkehrsführungsformen neben der Fahrbahn: Durch Bordstein und Sicherheitstrennstreifen oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt

Radweg	getrennter Geh- und Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg	Gehweg mit „Radverkehr frei“	Gehweg
Breite 3 m (2,5 m) (Einrichtungsradweg: 1,60 m) Z 237 benutzungspflichtig 	Mind. <u>jeweils</u> 1,60 m  Z 241 benutzungspflichtig 	mind. 2,50 m  Z 240 benutzungspflichtig 	mind. 2,50 m hier haben Radfahrer <b>freie</b> Wahl: Gehweg oder Fahrbahn   Z 239   Z 1022-10  ODER: <b>Ohne</b> Z 239 <b>keine</b> Schrittgeschw	<b>nur Kinder</b> bis max. 10 Jahre dürfen hier Rad fahren

# Rad fahren bei Regen

Vor Regen können sich RadfahrerInnen schützen durch gute Kleidung. Eine Möglichkeit ist, immer ein leichtes und klein zusammenfaltbares **Regencape** dabei zu haben, um es bei Bedarf rasch überziehen zu können. Wichtig ist, dass sich die Kapuze beim Drehen des Kopfes mitbewegt, so dass die Sicht zur Seite frei bleibt.

Das Cape geht vorne weit über den Lenker, so dass man fast ganz trocken bleibt.

Bei stärkerem Regen kann es Spritzwasser vom Boden geben, so dass Schuhe und ein Teil der Unterschenkel nass (und schmutzig) werden können. Hier helfen **Gamaschen** (s. Bild u.). Damit bleiben Schuhe und Hosenbeine trocken und sauber.



Das Cape wird mit beiden Händen durch die Schlaufen am Lenker festgehalten. Dadurch ist es leider nur sehr schwierig möglich, beim Abbiegen die Hand raus zu halten. Umso wichtiger ist das Umschauen und deutlich zu fahren durch die Fahrspurwahl. Reflektoren am Cape sind wünschenswert, da bei Regen meist auch schlechte Sicht herrscht. Licht an, wenn nötig!



Mit je einer Schlaufe in jeder Hand wird das Cape am Lenkergriff festgehalten. Dadurch ist es sehr schwierig, beim

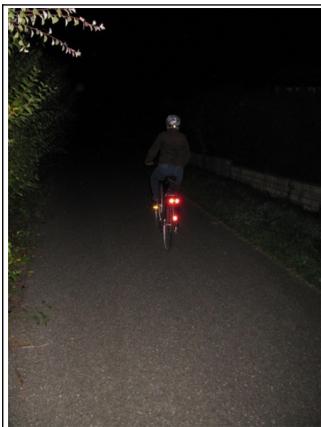
Abbiegen die Hand auszustrecken.

Mit einem Regencape bleiben Sie trocken!

# Rad fahren bei Nacht und Nebel

Moderne Beleuchtungsanlagen am Fahrrad sind sehr gut: Ein **Nabendynamo** sorgt immer für Strom, egal ob es regnet oder schneit (hier pflegten die alten Seitenläuferdynamos zu rutschen). Und die neuen **LED-Frontscheinwerfer mit 40 Lux** und mehr bringen ein breites, langes und hell ausgeleuchtetes Sichtfeld. Eine **Standlichtfunktion** nach vorne und hinten (über Kondensatoren) sorgt auch für das Gesehen werden im Stand. Auch das Rücklicht ist hell und auffallend mit LEDs.

Was sicher noch bleibt, ist darauf zu achten, dass die *Verkabelung* nicht beschädigt oder abgerissen wird – sonst nützt auch die beste Beleuchtung nichts.



Dunkle Kleidung ist kaum zu sehen, nur das gute Rücklicht, der Rückstrahler und das reflektierende ‚Hosenband‘



Die **Warnweste** leuchtet hell



... auch von weitem!

Wer bei Nacht fährt, tut gut daran, zusätzliche **Reflektoren** in irgendeiner Form zu tragen: Über der Kleidung eine **Warnweste** z. B., reflektierende Bänder an beiden Armen (zum Abbiegen) oder um die Hosenbeine. Generell ist **helle** Kleidung von großem Vorteil.

# Lastenfahrrad

Die Stadt Schwäbisch Hall hat sich mit Unterstützung des ADFC SHA ein **Lastenfahrrad** angeschafft, das kostenlos bei der Tourist-Information ausgeliehen werden kann: Der **Kocher-Muli**. Lasten bzw. 2 Kinder können transportiert werden. Prinzipiell dürfen bei Zulassung des Rades auch ältere Personen transportiert werden.



# Kinderanhänger

Immer mehr junge Menschen entscheiden sich für ein Leben mit dem Fahrrad. Immer mehr wird dafür auch ein Anhänger benutzt zum Lastentransport oder vor allem für den Transport von Kindern.



## Impressum:

Dieter Wolfarth 74544 Michelbach an der Bilz

**Mach' mit,  
fahr' mit dem  
Rad  
zur  
Schule**



**Mit dem Rad  
zur Arbeit**

Eine Initiative von  
ADFC und AOK



**Mach' mit,  
fahr' mit dem  
Rad  
zur Arbeit**