

ADFC-Position:

Umgang mit Pflasterstraßen

Radverkehr auf Kopfsteinpflaster und anderem Natursteinpflaster

Für Radfahrende spielt die Qualität der Fahrbahnoberfläche eine wichtige Rolle. Sie beeinflusst Sicherheit, Fahrkomfort, Attraktivität und damit Akzeptanz einer Strecke. Hamburg hat noch viele Pflasterstraßen, so dass sich bei der Straßenplanung die Frage ergibt, wie damit umzugehen ist.

Abstract: Gepflasterte Strecken bedeuten Gefahren für den Radverkehr. Grundsätzlich ist die Asphaltierung von Straßen zu bevorzugen. Soll in der Straße zumindest ein Teil der Fahrbahn in Pflasterbauweise erhalten werden, kommt die Teilasphaltierung von Radfahrstreifen oder Fahrstreifen in Frage. Nur in Ausnahmefällen sind Pflastersteine akzeptabel, wobei an Auswahl und Verlegung hohe Anforderungen zu stellen sind.

Die Problemlage

Je nach Pflastertyp, Art der Verlegung und Erhaltungszustand ergeben sich unterschiedliche Formen von Sicherheits- und Komforteinbußen:

- Rutschgefahr bei Nässe und Schnee
- Einspuren schmaler Reifen in die Fugen
- Ausweichen bei Auftreten plötzlicher Störungen ist erschwert
- höhere Geräuschemissionen der Autos auf Pflaster
- Sturzgefahr für Gehbehinderte z. B. mit Rollator oder Rollstuhl
- Die erhöhte Aufmerksamkeit für die Fahrbahn senkt die Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen
- Radfahrende fahren wegen des Pflasters langsamer und mit größerem Sicherheitsabstand zu geparkten Fahrzeugen. Manche Autofahrer*in reagiert mit Ungeduld und überholt mit zu wenig Seitenabstand. Auch das mindert die Verkehrssicherheit.
- Insgesamt sind Radrouten mit Pflasterstrecken unattraktiver. Radfahrer*innen weichen deshalb auf stärker belastete Hauptstraßen aus.
- Kopfsteinpflaster dient nicht der Verkehrsberuhigung. Wenn weniger Radfahrer*innen auf der Fahrbahn unterwegs sind, wird schneller mit dem Auto gefahren.
- Bei unkomfortablen Fahrbahnen nutzen Radfahrende oftmals Gehwege. Dies geht zu Lasten von Fußgänger*innen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen.
- Beim Transport empfindlicher Gegenstände besteht die Gefahr, diese zu beschädigen.

Mögliche Lösungen bei der Überplanung von Pflasterstraßen

Das Ziel ist eine möglichst griffige Oberfläche mit hohem Fahrkomfort.

I. Asphaltieren der gesamten Fahrbahn

Diese Lösung ist für den Radverkehr immer am besten geeignet. Die Oberfläche ist frei von größeren Unebenheiten und ein Ausweichen um Hindernisse gut möglich, ohne dabei auf schlechteren Belag zu geraten. Auf Velorouten muss die Oberfläche asphaltiert sein.



Die Lortzingstraße in Eilbek war eine per Fahrrad kaum nutzbare Kopfsteinpflasterstraße. Sie wurde 2016 vollflächig asphaltiert. Diese Lösung sollte immer angestrebt werden.

II. Lösungen bei Anforderungen des Denkmalschutzes

Im Einzelfall soll der Charakter einer Straße den historischen Bezug zu seinem Umfeld bewahren und trotzdem fahrradgerecht hergerichtet werden. Wir haben Zweifel, dass dieser Bezug tatsächlich hergestellt wird, solange die Fahrbahnränder mit Kfz zugeparkt sind und dies das Straßenbild bestimmt.

a) Asphaltieren der gesamten Fahrbahn

Neben den Interessen des Denkmalschutzes ist immer die Verkehrssicherheit des Radverkehrs einzubeziehen. Das Asphaltieren der gesamten Fahrbahn ist die einzige Maßnahme, die den Sicherheits- und Komfortansprüchen einer modernen Fahrradinfrastruktur optimal gerecht wird. Aus Denkmalschutzgründen kann der Asphalt bei Bedarf zum Umfeld passend eingefärbt werden.

b) andere Ausführungen

Alle Lösungen, die keine vollflächige Asphaltfahrbahn vorsehen, haben mehr oder weniger stark ausgeprägte Nachteile für den Radverkehr und sind daher nur für Ausnahmefälle vorgesehen.

Ziel bei jeder anderen Ausführung ist eine möglichst ebene, griffige Oberfläche für den Radverkehr herzustellen um die eingangs genannten Gefahren und Nachteile zu minimieren. Alle gewählten Oberflächen oder Oberflächenbehandlungen müssen auch bei Nässe und Frost griffig sein und sollten zur Reduzierung der Erschütterung im Verbund aus Stein und Fuge möglichst eben sein. Wichtig ist außerdem ein Unterbau, der auch nach Jahren der Nutzung durch schwere Lkw keine Steine absacken lässt.

b1) Asphaltieren von Radfahrstreifen oder Kernfahrbahn

Wird auf einem Teil der Straßenbreite Pflaster erhalten, plädieren wir dafür Teilasphaltierungen für den Radverkehr vorzusehen. Je nach Verkehrsaufkommen, Lage der Kfz-Stellplätze und Nutzungsintensität der Straße bieten sich zwei Varianten an:

- Radfahrstreifen aus Asphalt am Fahrbahnrand und Autoparken ggf. auf Stellplätzen außerhalb der Fahrbahn,
- Parkstände aus Kopfsteinpflaster am Rand und asphaltierte Kernfahrbahn für den fließenden Verkehr.



In der Frickestraße blieb historisches Pflaster am Rand für die Stellplätze erhalten. Die Kernfahrbahn wurde asphaltiert.



Die Hellbrookstraße sollte Kopfsteinpflaster behalten. Für den Radverkehr wurden Schutzstreifen asphaltiert.

b2) Radfahrspuren aus Betonstein

Durch das zu erhaltende historische Pflaster können Radfahrspuren aus Betonsteinen oder gebrannten Ziegeln verlegt werden. Am besten sind dann größere Platten ohne Fase und mit minimaler Fuge zu verwenden.

b3) Naturstein glätten

Wo mit Naturstein gepflastert oder vorhandener erhalten werden soll, sind geschnittene Steine die beste Wahl. Die Fugen müssen hochwertig ausgefüllt werden, um eine bündige, insgesamt rüttelfreie Oberfläche herzustellen. Für längere Strecken kommt Naturstein wegen seiner Unebenheit allerdings nicht in Frage.

b4) Fahrbahnmitte glätten

Je nach örtlicher Gegebenheit (z. B. schmale Fahrbahn) kann es im Einzelfall akzeptabel sein, den mittleren Bereich der Straße besonders eben herzustellen. Dort können Radfahrende dann fahren, solange kein Fahrzeug entgegen kommt. Bei Gegenverkehr fahren sie etwas weiter rechts.

b5) Ausgießen der Fugen

Die Fugen bei einem Naturpflaster lediglich auszugießen ist eine aufwändige Lösung. Der Erfolg hängt stark von der Ebenheit des vorhandenen Pflasters ab. Für den Radverkehr gibt es kaum einen Komfort- und Sicherheitsgewinn.

Position entwickelt im Bezirksrat des ADFC Hamburg 9-12/2018
Beschlossen durch den Landesvorstand am 10.01.2019

Beispiele zum Umgang mit Kopfsteinpflaster:
hamburg.adfc.de/Pflaster