

## Anlage 3: Faktenblatt Führungsformen des Radverkehrs

Es gibt sechs grundsätzliche Führungsformen des Radverkehrs an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (Quelle: Alle Maße sind aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entnommen):

### 1. Radverkehr auf der Fahrbahn

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn sollte vor allem in Tempo-30-Zonen erfolgen. Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig.

- Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 – 7,00 m mit Kfz-Verkehrsstärken über 400 Kfz/h
- Bei geringeren Breiten ist Mischverkehr bis 700 Kfz/h verträglich, da der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz/Kfz nicht überholt werden kann.
- Bei Fahrbahnbreiten größer 7,00 m kann im Begegnungsfall mit ausreichenden Sicherheitsstreifen überholt werden.
- Bei Fahrbahnbreiten von 7,50 m und größer soll die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden.

### 2. Schutzstreifen



Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kfz nur im Bedarfsfall (z.B. Begegnung mit Lkw) befahren werden. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1000 SV-Fahrzeuge/Tag) vermieden werden.

Schutzstreifen werden nicht beschildert, sondern die Zweckbestimmung durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht. Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht parken. Soll zusätzlich ein

Halten verhindert werden, ist die Anordnung eines Halteverbotes erforderlich.

Breite der Schutzstreifen: i.d.R. 1,50 m, mindestens 1,25 m; Allerdings geht eine klare Empfehlung der Experten auf eine Mindestbreite von 1,50 m, da einzelne Kfz-Fahrer sich nur an der weißen Linie orientieren, anstelle beim Überholen den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,00 m zu Radfahrern einzuhalten. Die 1,25 m sind nur anzuwenden, um eine durchgängige Führung auch an Engstellen zu erreichen. Diese Maße sollen außerdem vergrößert werden, wenn die nutzbare Breite des Schutzstreifens durch z.B. schlecht befahrbare Rillen, Einläufe... eingeschränkt ist.

Breite angrenzender Fahrstreifen: die Breite des zwischen den Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn (Kernfahrbahn) soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen.

### 3. Radfahrstreifen



Radfahrstreifen sind durch den Breitstrich (Z 295 STVO) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kfz-Verkehr nicht in Längsrichtung befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Ausbiegen bzw. zum Erreichen von Parkplätzen überquert werden. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Breite der Radfahrstreifen: Radfahrstreifen sollen inklusive der Fahrstreifenbegrenzung (Breitstrichmarkierung) 1,85 m breit sein. Bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken, einer zulässigen Geschwindigkeit > 50 km/h oder häufigem Auftreten von Fahrrädern mit Anhänger sollte die Breite mindestens 2,0 m betragen.

Breite angrenzender Fahrstreifen: Angrenzende Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs sollen mindestens 2,75 m breit sein. Die Regelbreite angrenzender Fahrstreifen beträgt nach Richtlinie 3,25 m.

### 4. Baulich angelegte Radwege



Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

Breite der Radwege: Die Regelbreite von Radwegen beträgt 2,00 m, bei geringem Radverkehr 1,60 m. Zusätzlich ist ein Sicherheitstrennstreifen zum Fahrbahnrand von 0,5 m (0,75 m bei Geschwindigkeiten > 50 km/h für Kfz oder bei festen Einbauten, wie Laternen, Schilderpfosten...) erforderlich.

Abgrenzung zum Gehweg: Im Regelfall sollte die Abgrenzung zwischen Rad- und Gehweg ein höhengleicher Begrenzungstreifen (Breite 0,30 m) sein. Er soll verhindern, dass insbesondere sehbehinderte oder blinde Fußgänger ungewollt auf Verkehrsflächen des Radverkehrs geraten. Der Begrenzungstreifen sollte deutlich tastbar, visuell erkennbar aber, um Sturzgefahren auszuschließen, trotzdem überfahrbar und begehbar sein.

### 5. Zweirichtungsradwege

Voraussetzungen: Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Baulich angelegte Radwege dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden. Zunächst ist zu überprüfen, ob durch eine andere Führungsform kombiniert mit Maßnahmen an den Knotenpunkten, die Benutzung der falschen Straßenseite vermieden werden kann.

Breite eines Zweirichtungsradwegs: Die Regelbreite beträgt 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung. Bei geringem Radverkehrsaufkommen kann, sofern beim Begegnungsfall Anhänger / Anhänger der Sicherheitstrennstreifen befahrbar ist, ausnahmsweise das Mindestmaß von 2,00 m angewandt werden. Es ist ebenfalls ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn notwendig (siehe Kapitel 3.).

Besondere Konfliktstellen, wie Grundstückszufahrten und Einmündungen sind gesondert zu beschildern und zu verdeutlichen. Dafür eignen sich zusätzliche Fahrradsymbole mit

gegenläufigen Richtungspfeilen, Einfärbungen der Furten oder Anhebungen der Radverkehrsfurten.

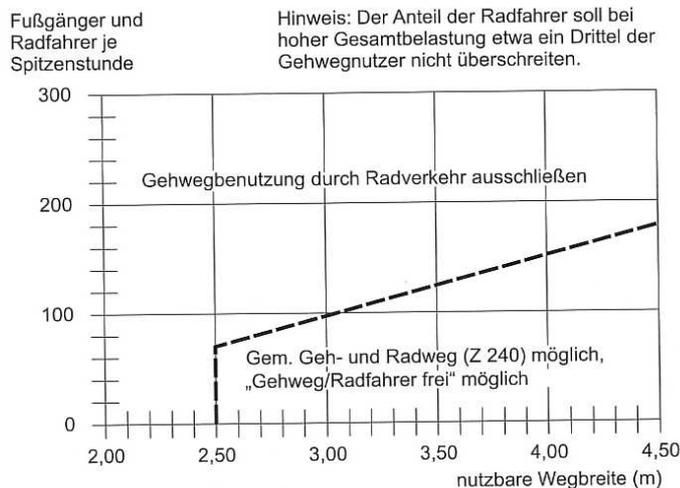
### Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr



Gehwege sollen dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr auf Gehwegen kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. Bei starkem Radverkehr kann der Fußgänger in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsqualität beider Verkehre gering ist.

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Kinder, Menschen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkungen)
- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Starkes Gefälle (< 3%)
- Dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge
- Zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen
- Stärker frequentierte Bushaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen
- Überschreitung von Einsatzgrenzen gemäß Bild



**Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr**

(Bild 15, Auszug aus Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV))

Breite des Gehwegs bei gemeinsamer Nutzung: mind. 2,50 m