

Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungsbereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt

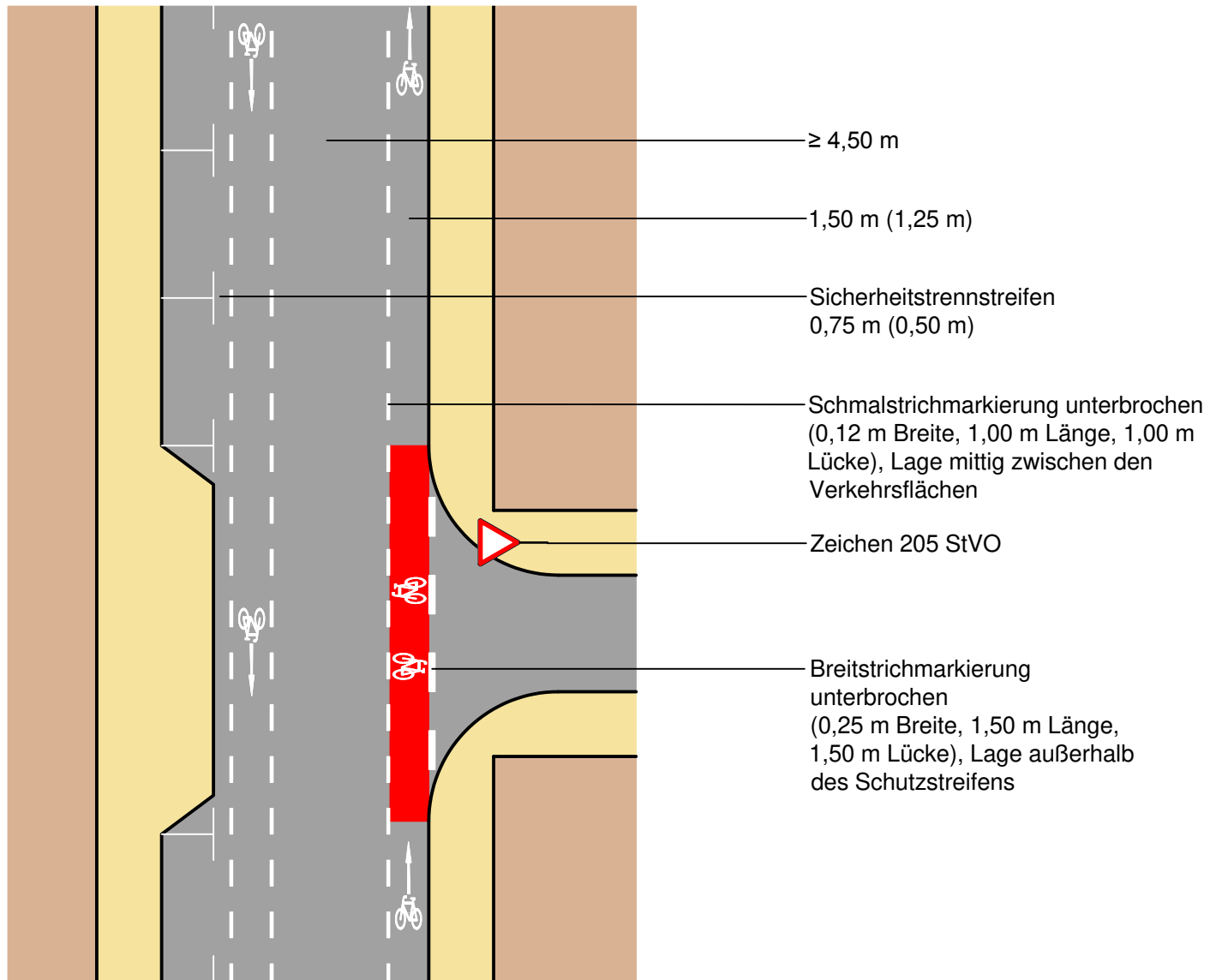
Besonderheiten:

- kann auch asymmetrisch mit Schutzstreifen kombiniert werden

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

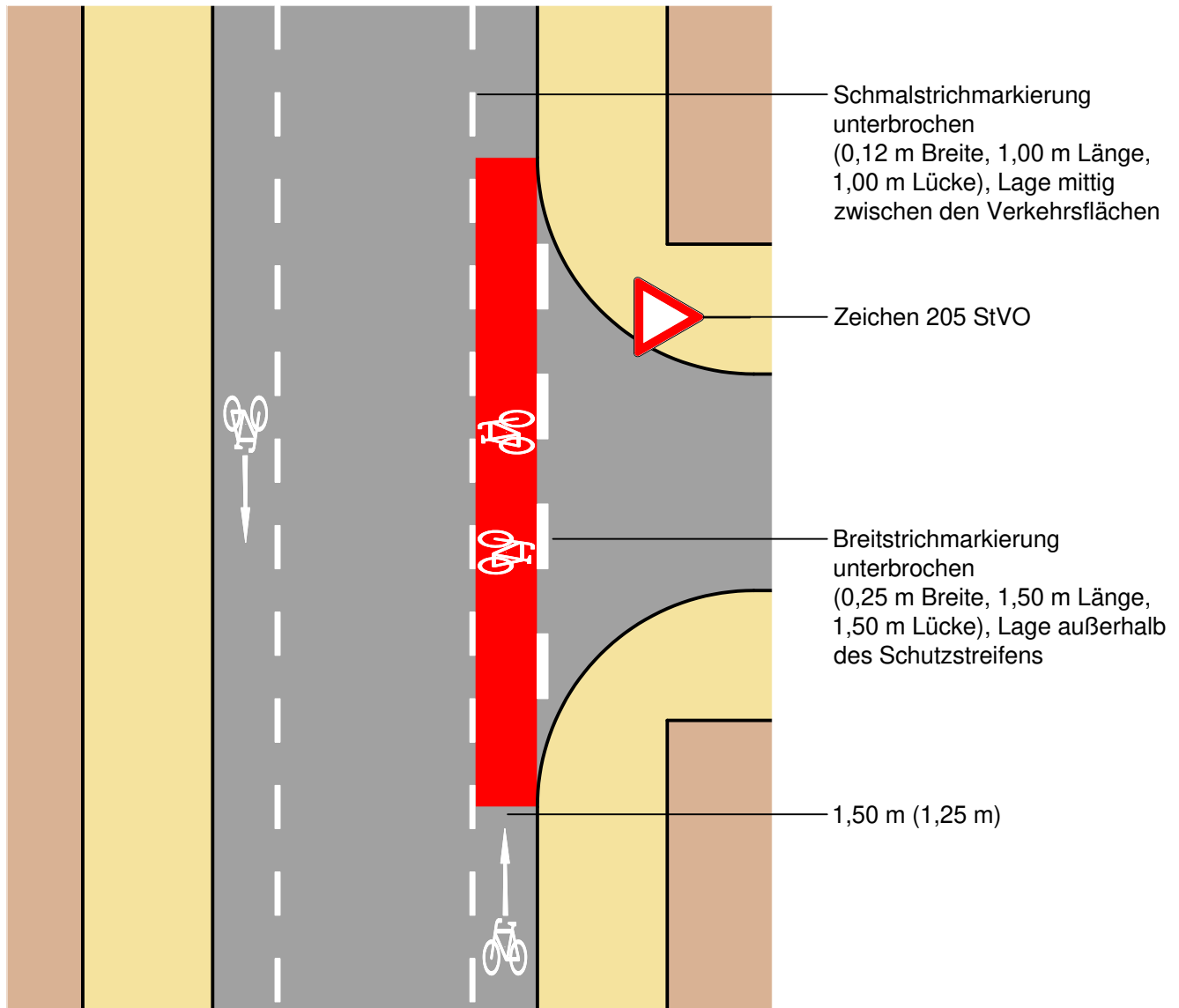
Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) sowie in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben (auf ca. 1,50 - 1,80 m, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen)
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2, VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

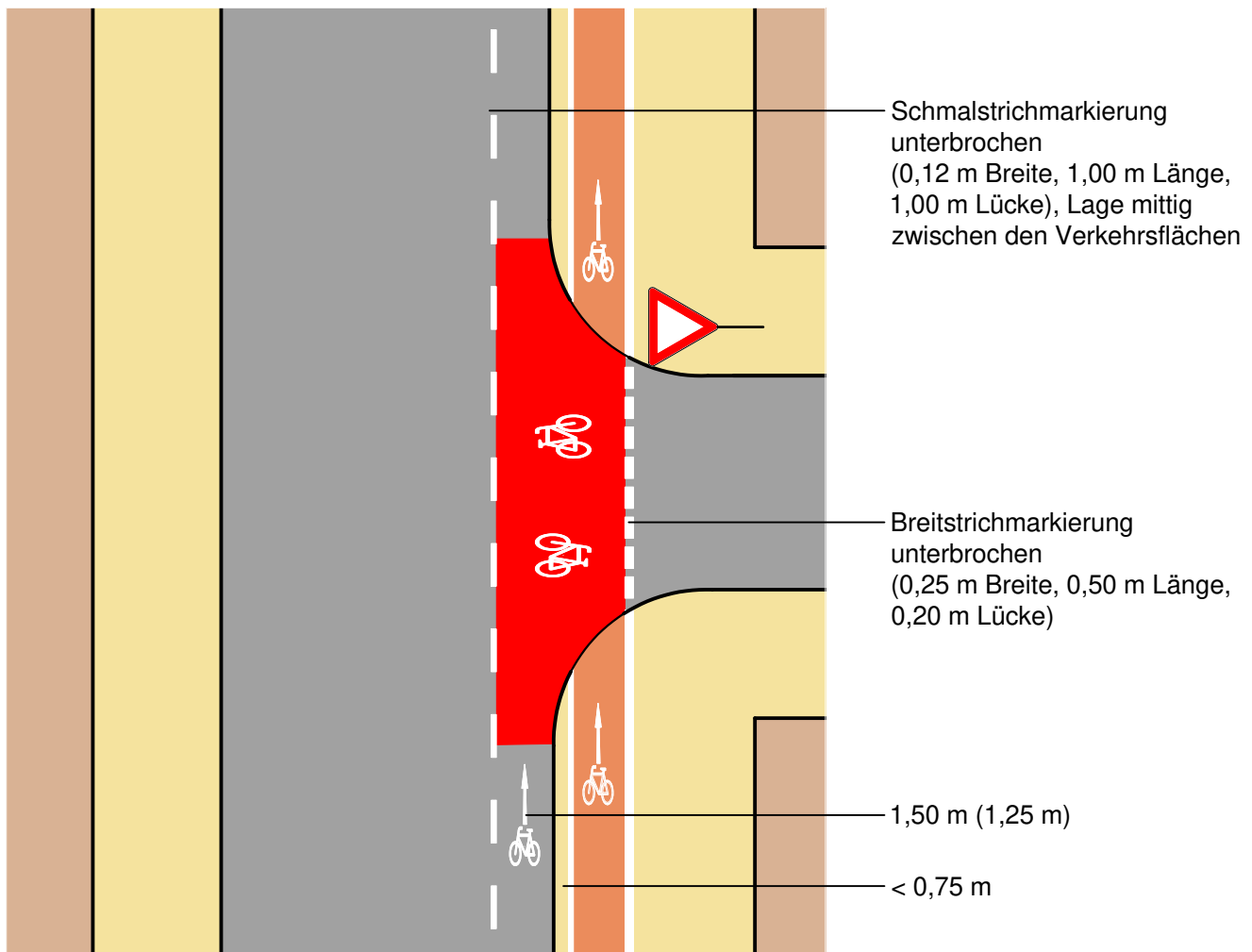
Anwendungsbereiche:

- im Zuge vorfahrtberechtigter Straßen an allen Kreuzungen und größeren Einmündungen

Hinweise:

- Leitlinie (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen (0,12 m breit) von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke (Lage mittig zwischen den Verkehrsflächen)
- zwei Fahrradpiktogramme jeweils in Blickrichtung der querenden Verkehrsteilnehmer
- ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil vor der Furt als Hinweis für falsch fahrenden Radverkehr
- rote Einfärbung der Furt an konflikträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Furtmarkierung bei Schutzstreifen und Radfahren im Seitenraum



Regelungen:

- RAST 06 (Ausgabe 2006), Kapitel 5.1; VwV-StVO zu §9, Absatz 2.II
- Schutzstreifen sind im Zuge vorfahrtberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen; dies gilt auch für Radwege ohne Benutzungspflicht und Gehwege mit Benutzungsrecht für den Radverkehr (mit Zusatzzeichen 1022-10)

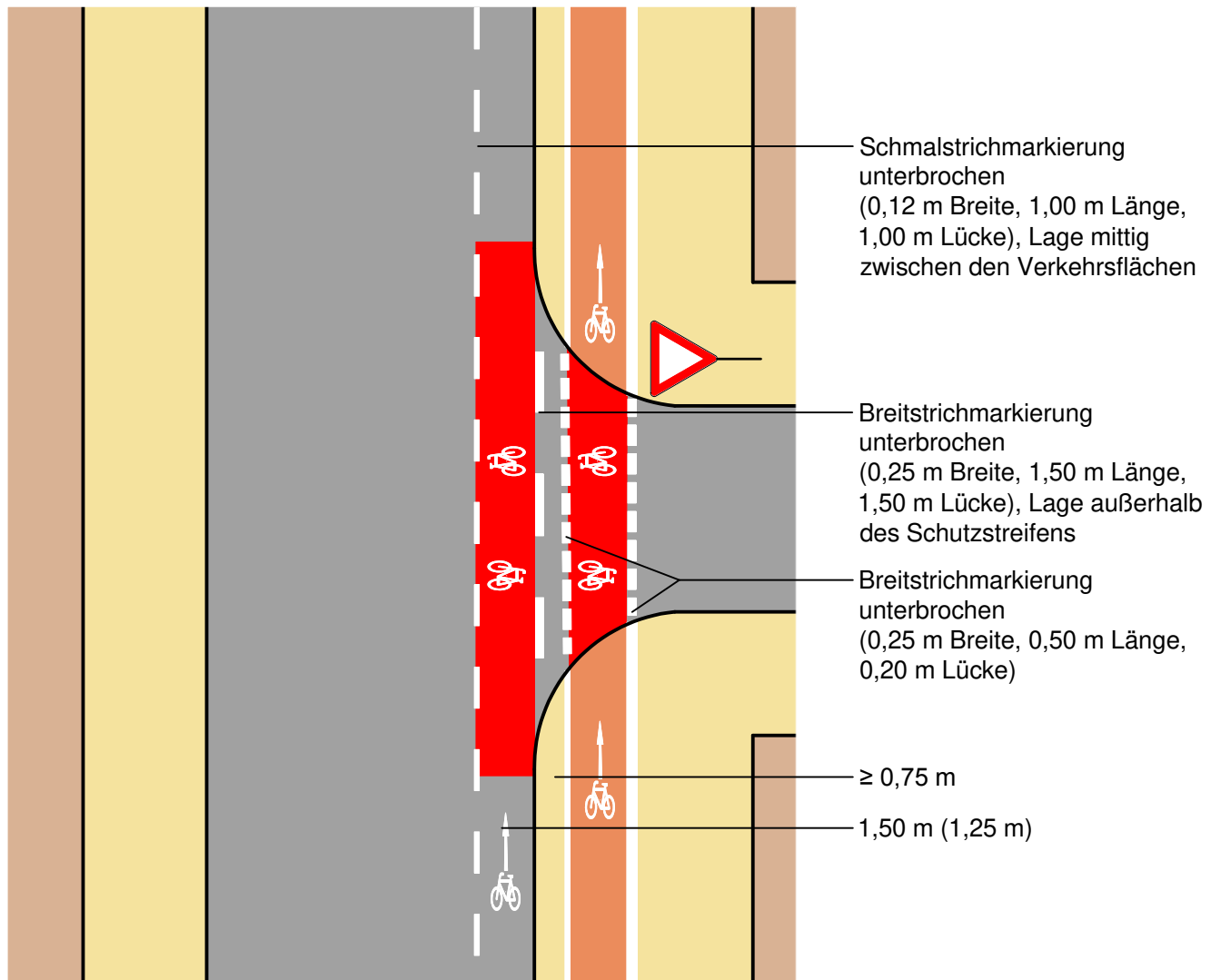
Anwendungsbereiche:

- bei geringem Platzangebot und nicht oder nur geringfügig (< 0,75 m) von der Fahrbahn abgesetzter Führung des Radverkehrs im Seitenraum und parallelem Schutzstreifen ist eine gemeinsame Furt zu markieren

Hinweise:

- zwei Fahrradpiktogramme sowie je ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil vor der Furt als Hinweis für falsch einfahrenden Radverkehr
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Wahlfreiheit zwischen Bordsteinführung und Nutzung des Schutzstreifens berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche: die Bordsteinführung wird dem subjektiven Sicherheitsempfinden bzw. Wunsch vieler Radfahrer gerecht, die Nutzung des Schutzstreifens im direkten Blickfeld des Kfz-Verkehrs stellt in der Regel die objektiv sicherere Führungsform dar

Furtmarkierung bei Schutzstreifen und Radfahren im Seitenraum



Regelungen:

- RAST 06 (Ausgabe 2006), Kapitel 5.1, VwV-StVO zu §9, Absatz 2.II
- Schutzstreifen sind im Zuge vorfahrtberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen; dies gilt auch für Radwege ohne Benutzungspflicht und Gehwege mit Benutzungsrecht für den Radverkehr (mit Zusatzzeichen 1022-10)

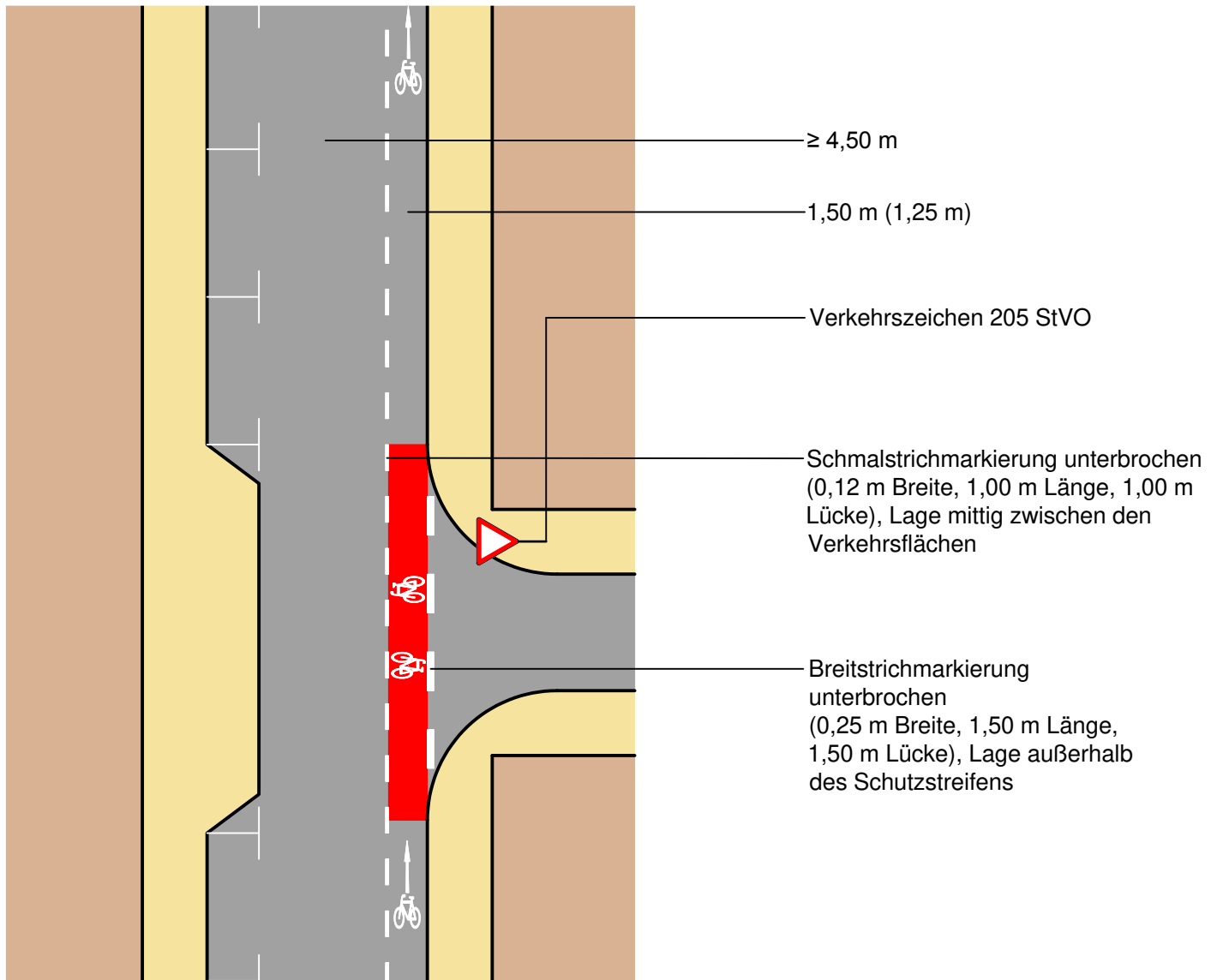
Anwendungsbereiche:

- bei 0,75 m oder mehr von der Fahrbahn abgesetzter Führung des Radverkehrs im Seitenraum und parallelem Schutzstreifen sind getrennte Furten zu markieren; dies verdeutlicht die alternativen Führungsformen des Radverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer

Hinweise:

- je zwei Fahrradpiktogramme sowie je ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil vor der Furt als Hinweis für falsch einfahrenden Radverkehr
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Wahlfreiheit zwischen Bordsteinführung und Nutzung des Schutzstreifens berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche: die Bordsteinführung wird dem subjektiven Sicherheitsempfinden bzw. Wunsch vieler Radfahrer gerecht, die Nutzung des Schutzstreifens im direkten Blickfeld des Kfz-Verkehrs stellt in der Regel die objektiv sicherere Führungsform dar

Markierung einseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

Anwendungsbereiche:

- innerorts ($\geq 30 \text{ km/h}$) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 5,75 - 7,50 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

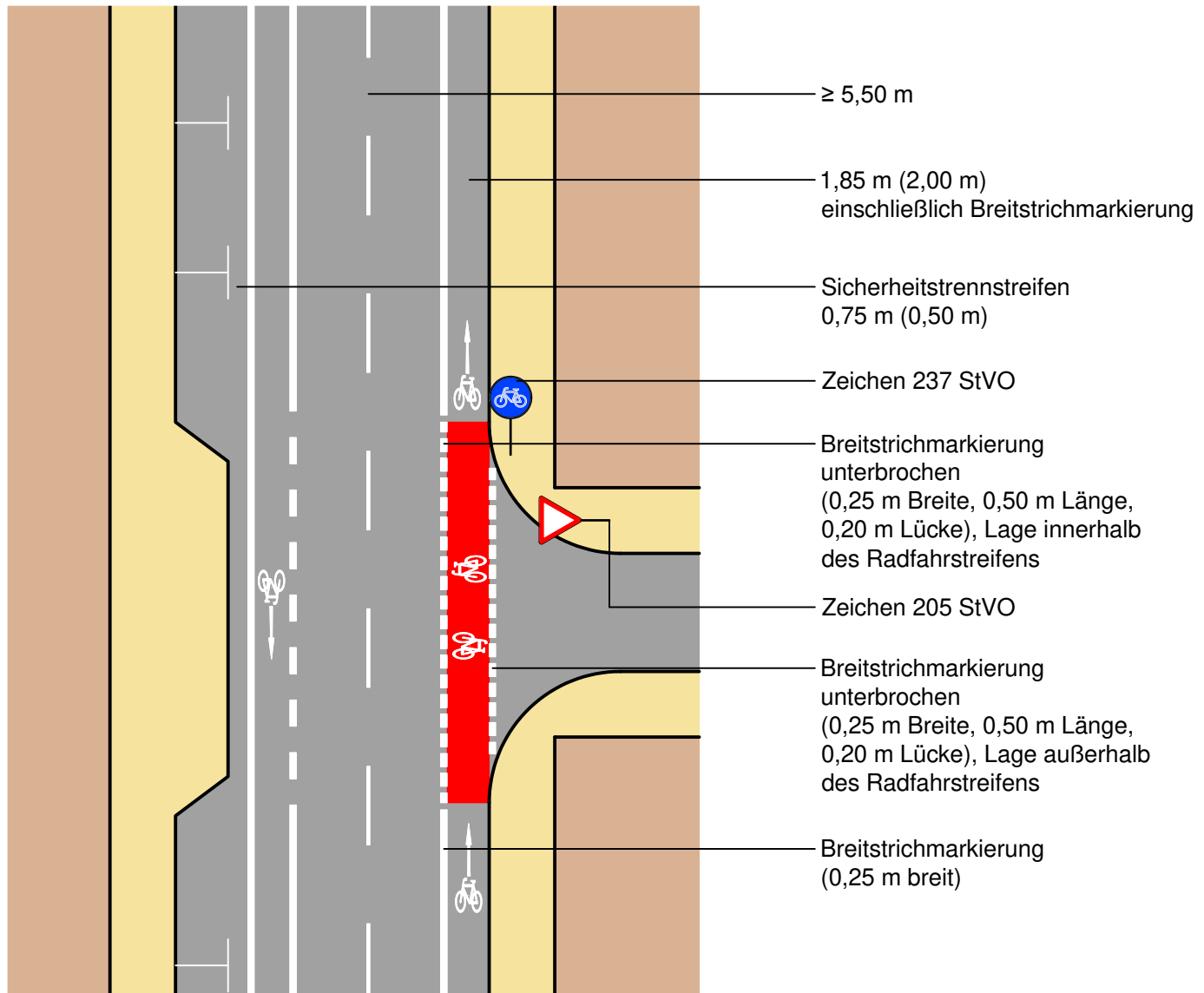
Hinweise:

- bei der Wahl der Straßenseite sind Topographie, Parken im Seitenraum und Anzahl der Einmündungen/Zufahrten entscheidend (Schutzstreifen eher in der Bergauf-Richtung und/oder bei großer Anzahl an Zufahrten)
- bei schmaler Kernfahrbahn gelten besondere Anforderungen, siehe hierzu Musterblatt 3.2-5
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2
- rote Einfärbung der Furt optional

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

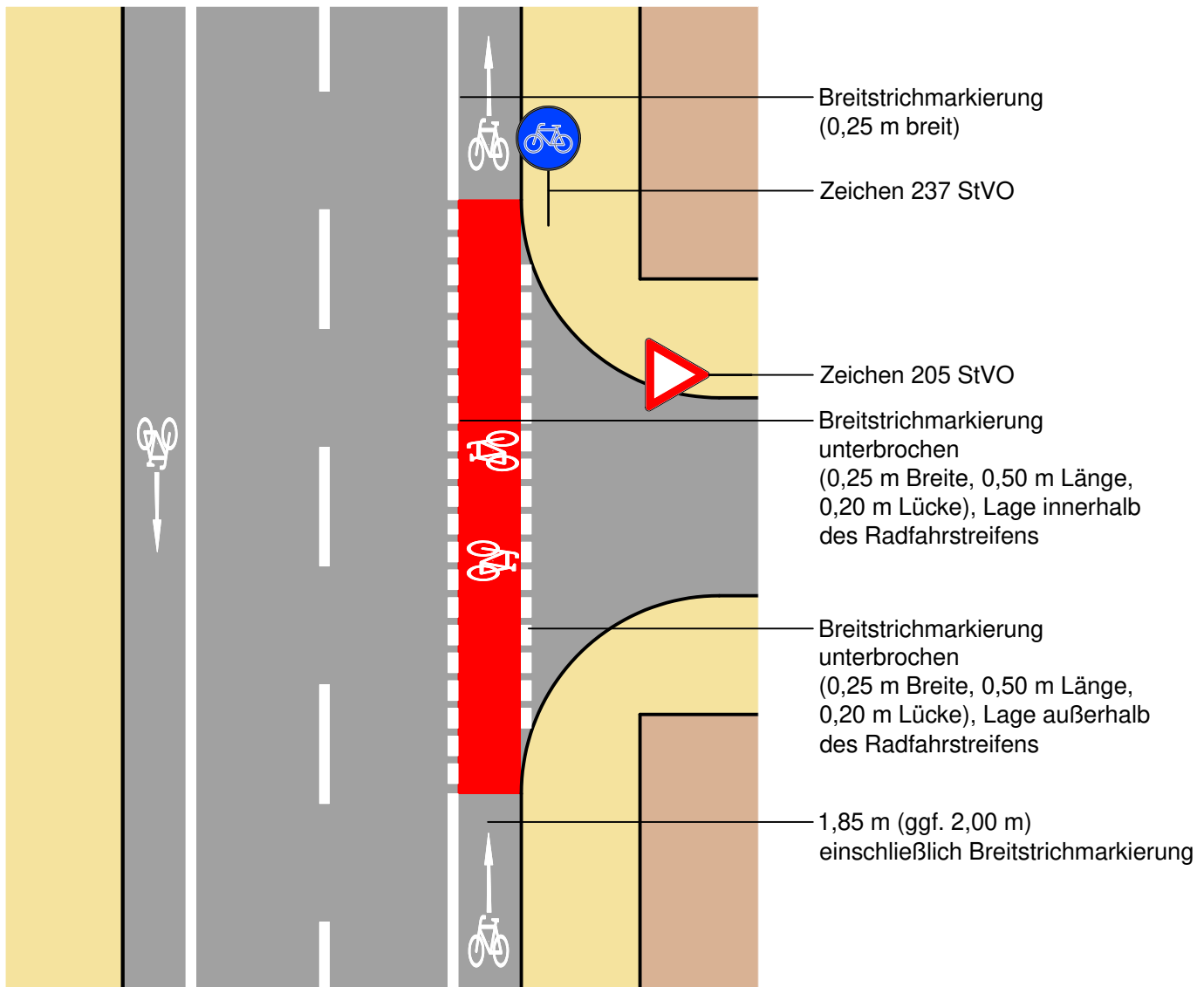
Hinweise:

- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.3-2

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Furtmarkierung im Zuge von Radfahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3, VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:

- Radfahrstreifen (Regelmaß 1,85 m, ggf. 2,00 m) gekennzeichnet durch StVO-Zeichen 237 sind im Zuge vorfahrtberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen

Hinweise:

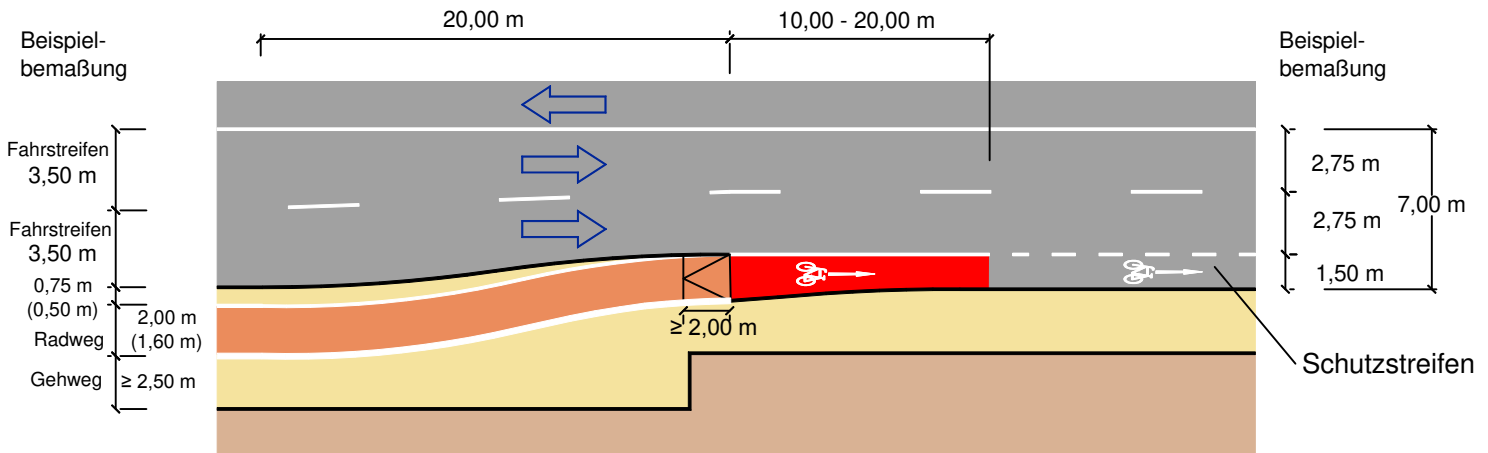
- Breitstriche (0,25m Breite) von 0,50 m Länge und 0,20 m Lücke
- zwei Fahrradpiktogramme
- je ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil vor und hinter der Furt als Hinweis für falschfahrenden Radverkehr
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Musterlösung

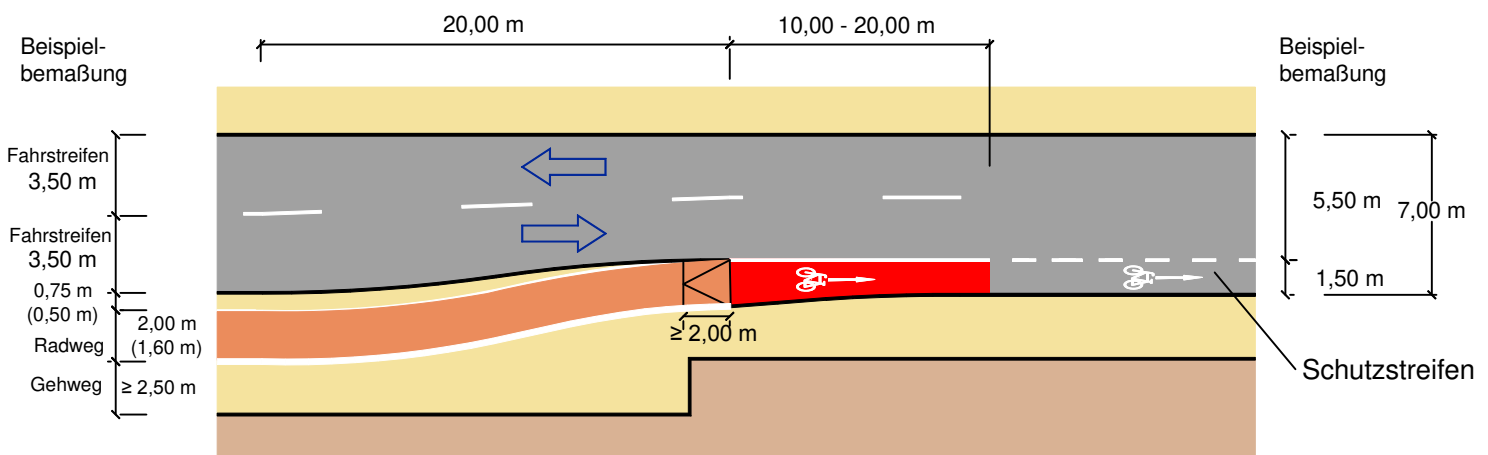
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Baulich geschütztes Radwegende

Mehrstreifige Richtungsfahrbahn



Zweistreifige Straße



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

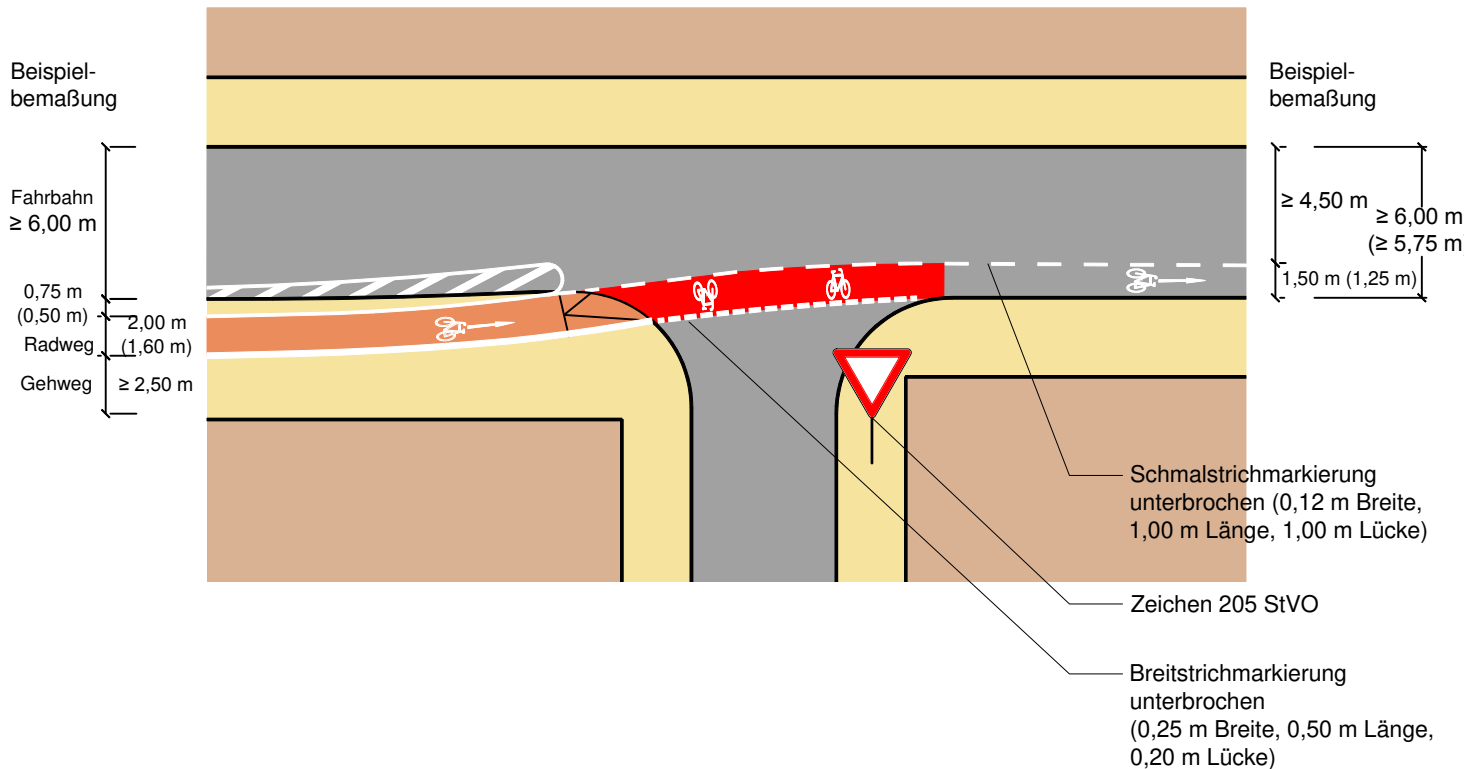
Hinweise:

- ein baulich geschützter Übergang ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- rote Einfärbung optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Rampenneigung 4% bis 6%
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Sonderform für Radwegende (2)

Übergang an Einmündung



Regelungen:

- nicht im FGSV-Regelwerk enthalten
- Sonderlösungen zur Anwendung unter spezifischen örtlichen Gegenbenheiten, z. B. bei beengten Platzverhältnissen

Anwendungsbereiche:

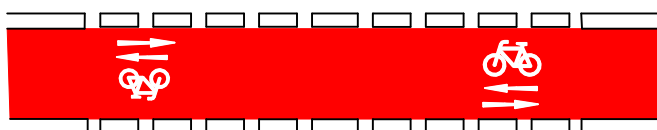
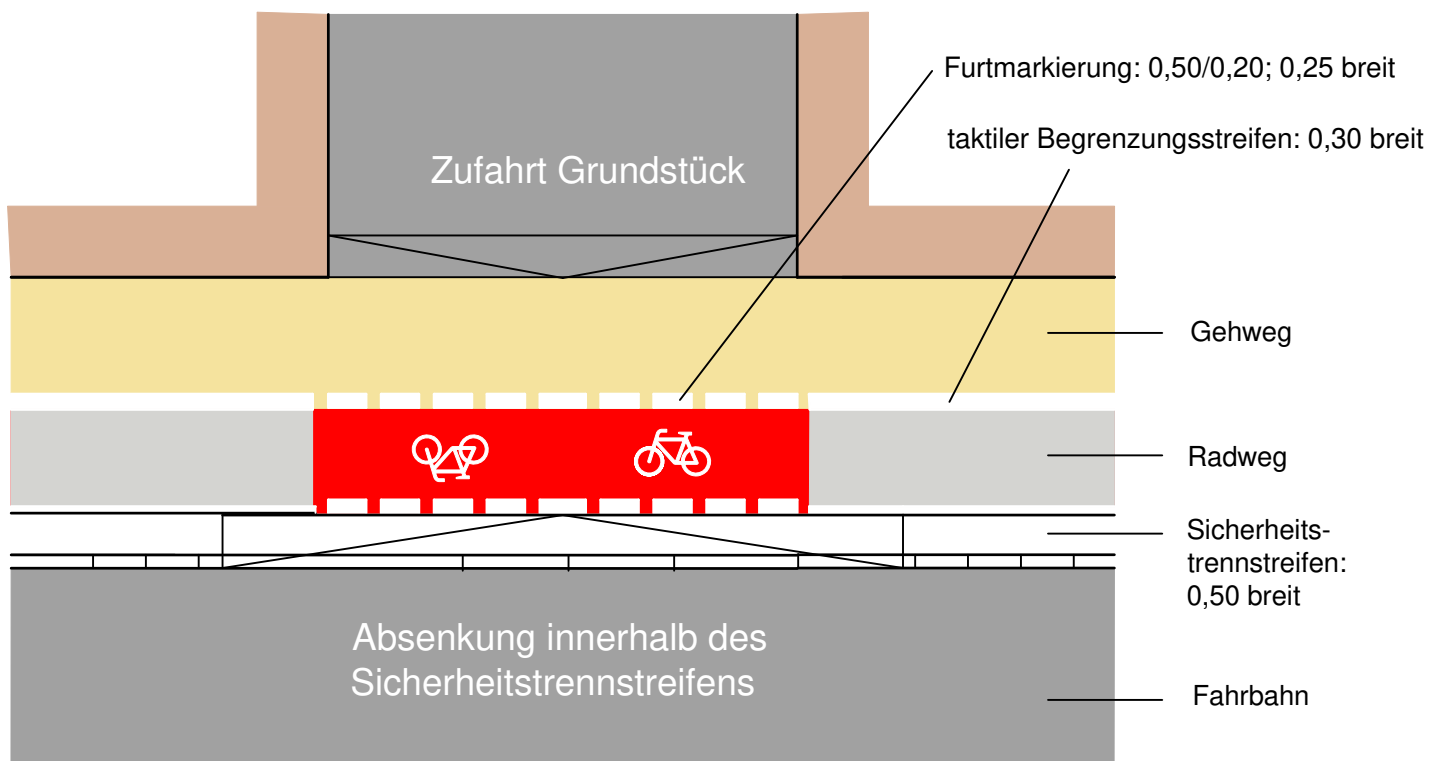
- Überführung eines Richtungsradweges in Fahrbahnführung oder in einen Schutzstreifen
- zur Verdeutlichung und Akzeptanz der Radverkehrsführung

Hinweise:

- der Radverkehr ist deutlich vor der Führung auf Fahrbahnniveau (10,00 m bis 20,00 m) ohne Sichtverdeckungen parallel zum Kraftfahrzeugverkehr zu führen
- rote Einfärbung der Furt optional
- Rampenneigung 4% bis 6%
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehlungslänge darf maximal 1:10 betragen
- ein baulich geschützter Übergang gemäß Musterblatt 3.4-2 ist nach Möglichkeit zu bevorzugen

Furt mit Fahrradweiche

Radwege im Bereich von Grundstückszufahrten



Sinnbild "Fahrrad" für
Zweirichtungsradwege

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungs- bereiche:

- baulich angelegte Radwege an vielbefahrenen Grundstückszufahrten (gilt auch für Radfahrstreifen)

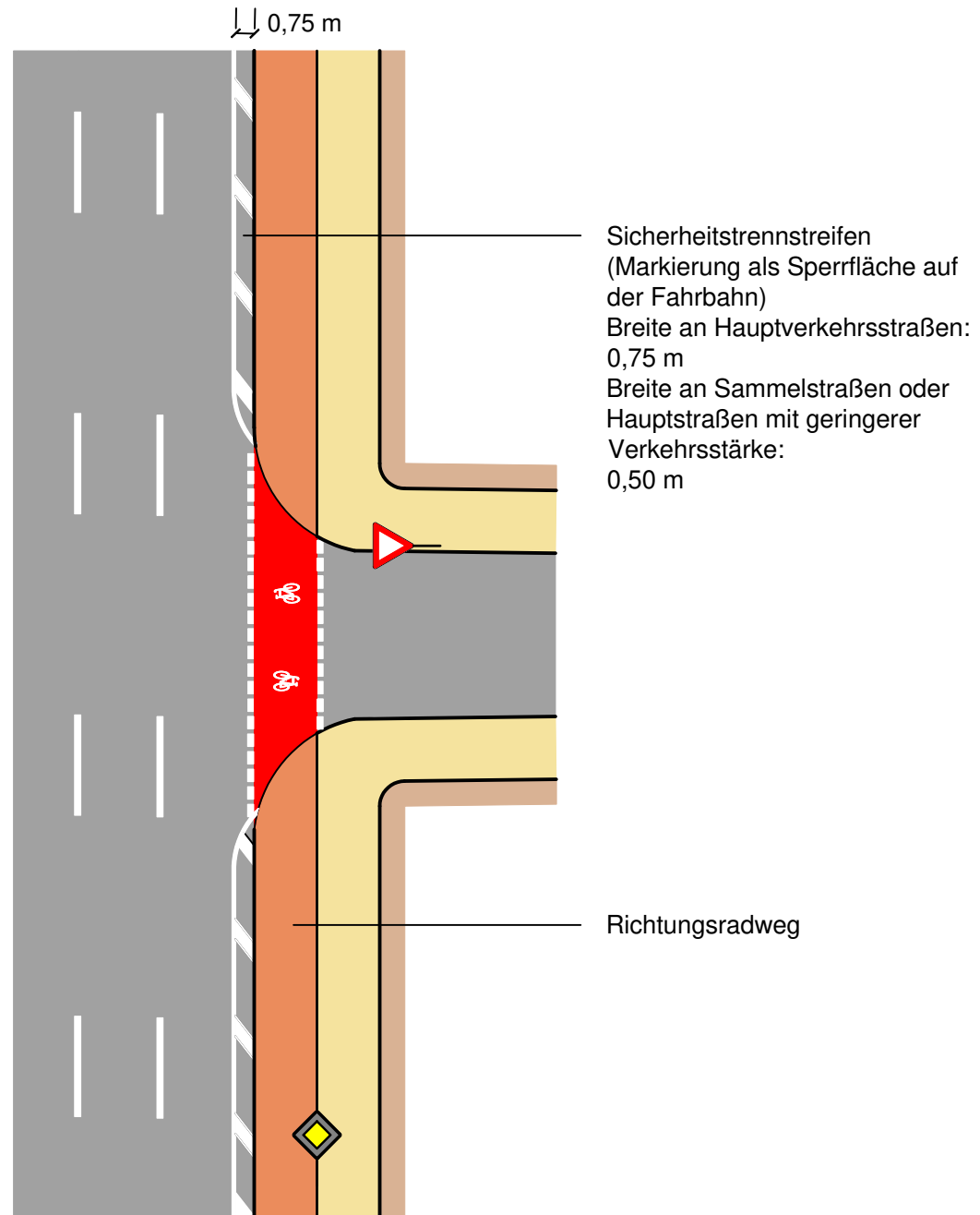
Besonderheiten:

- Radweg über Grundstückszufahrten durch Radwegpflaster oder flächige Einfärbungen und Aufbringen des Sinnbildes "Fahrrad" verdeutlichen (optional)
- Regellösung an Zufahrten: Absenkung im Bereich des Sicherheitstrennstreifens und ggf. an Grundstückszufahrt

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Sicherheitstrennstreifen auf Kfz-Fahrbahn



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsanlagen an steil befahrenen Hauptverkehrsstraßen ohne Sicherheitstrennstreifen

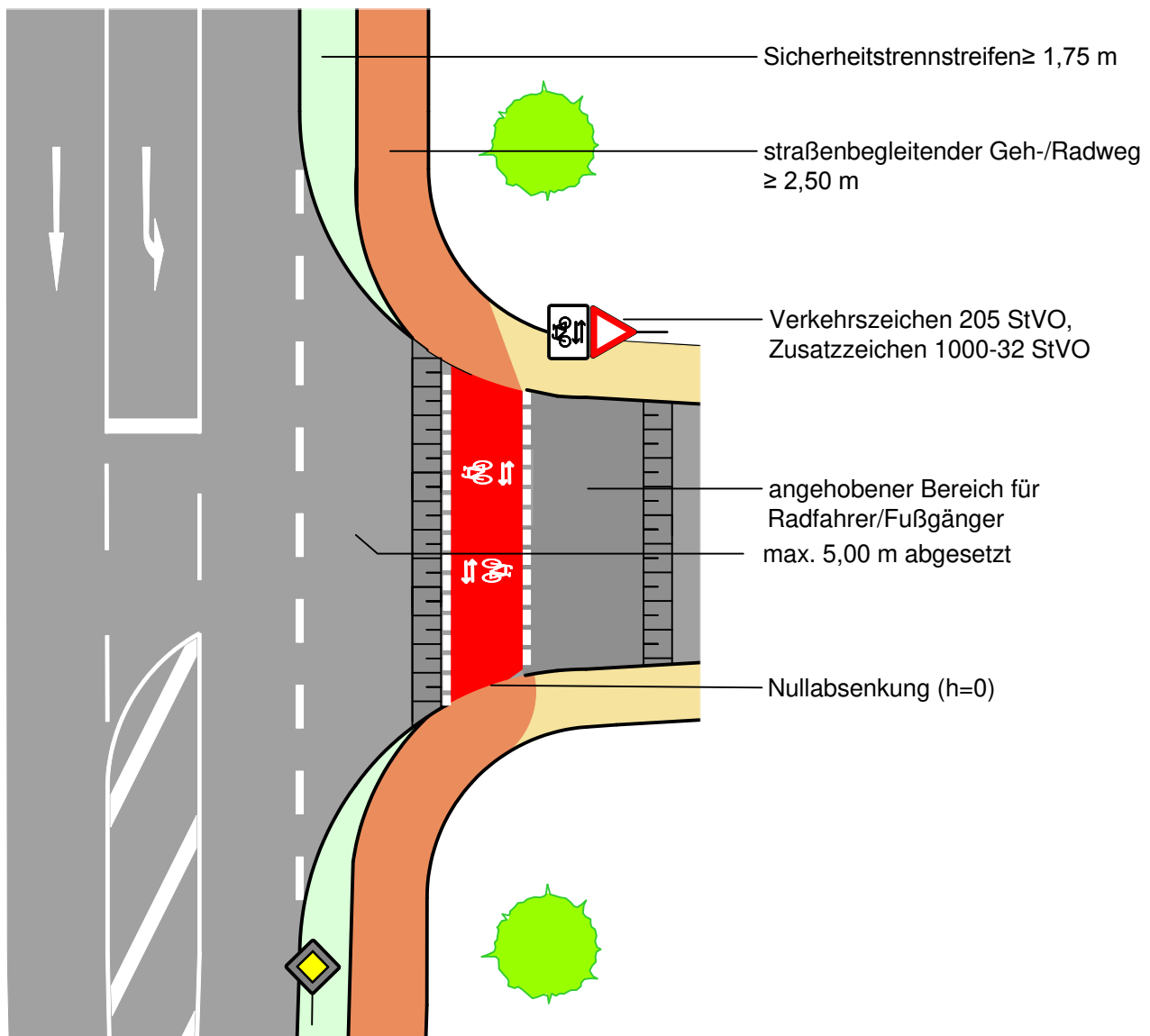
Besonderheiten:

- Es handelt sich um eine Sofortmaßnahme, wenn die Umprofilierung der Straße längerfristig nicht möglich ist.
- rote Einfärbung der Furt optional

Musterlösung

Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

Sicherung des Radverkehrs an untergeordneten Knotenpunkten



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.5

Anwendungsbereiche:

- an Unfallschwerpunkten auch bei Richtungsverkehr
- in der Regel im Vorfeld bebauter Gebiete oder in Gewerbegebieten, v. a. außerorts, in Einzelfällen auch innerorts

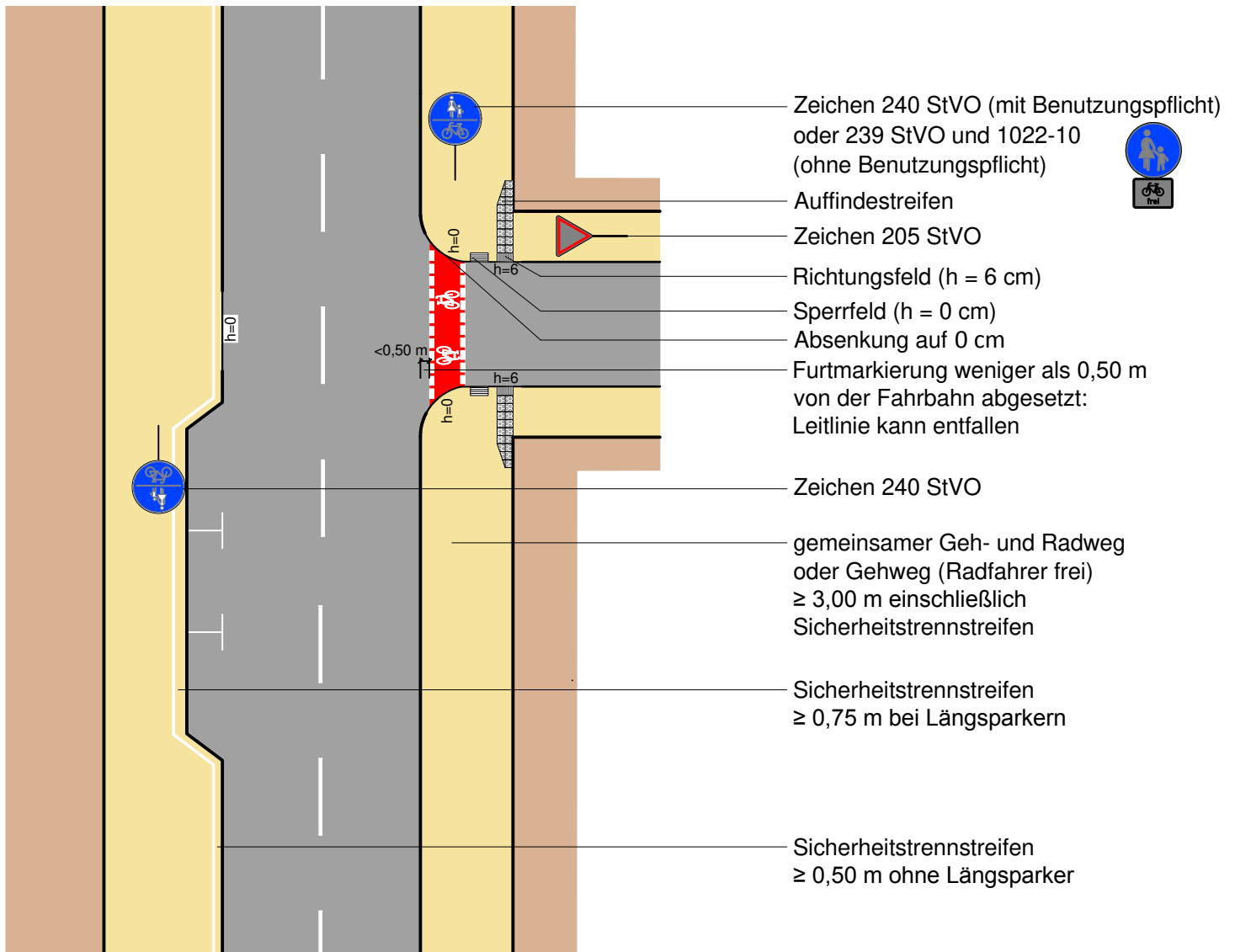
Hinweise:

- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels angehobener Furt über die Einmündung bevorrechtigt geführt
- rote Einfärbung der Furt optional

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

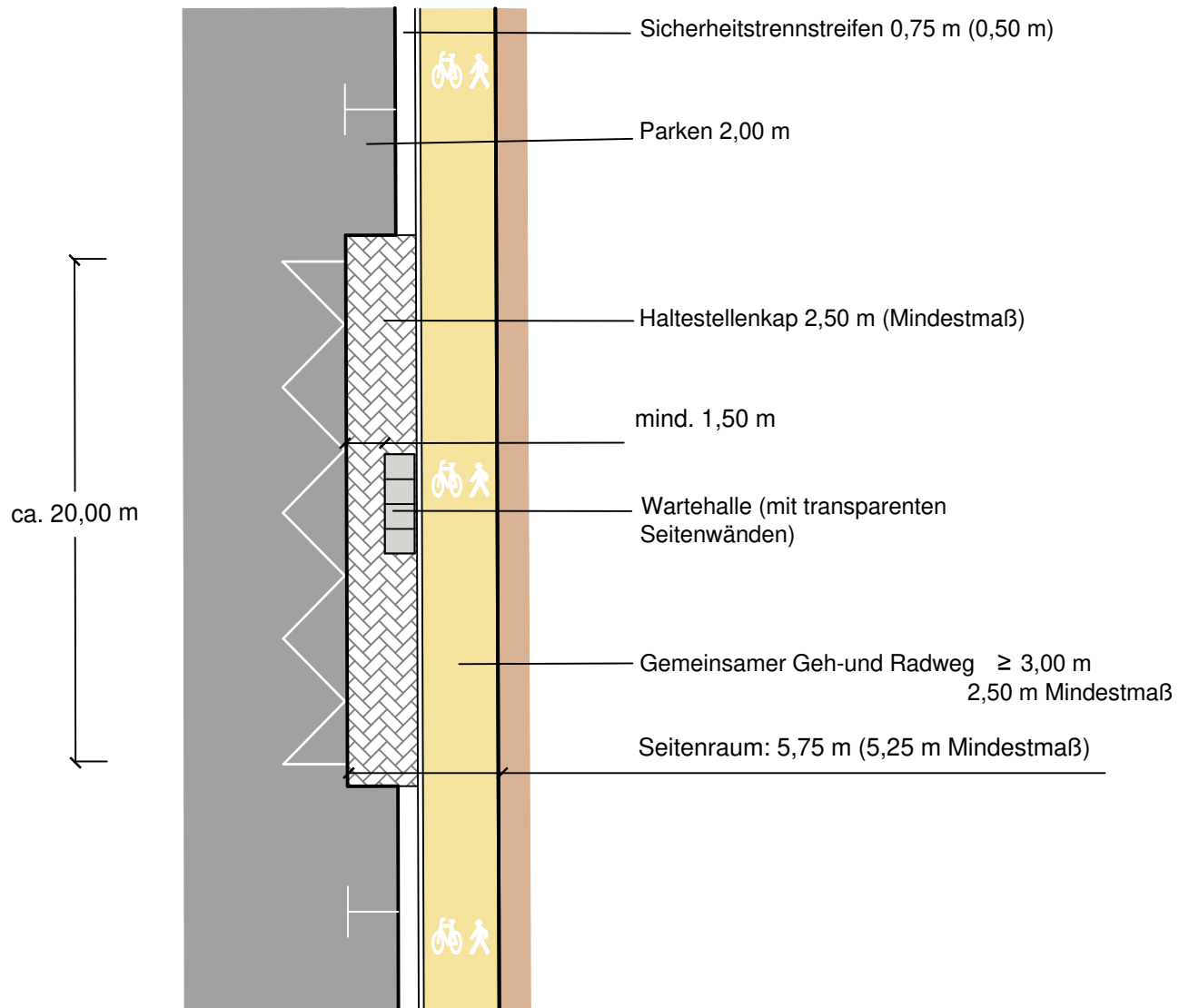
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.11, Bild 23; RAS 06, Kapitel 6.1.10.8

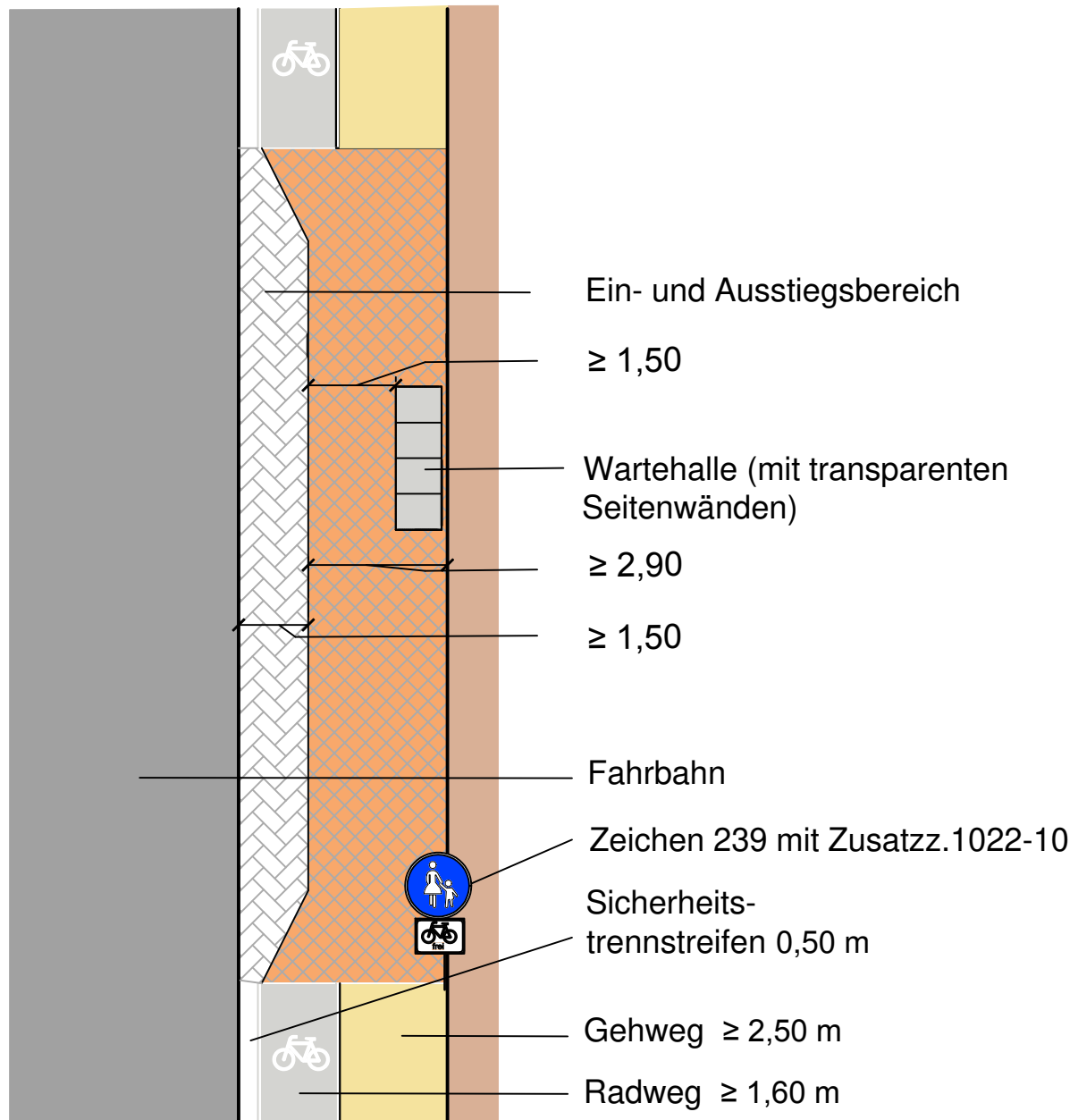
Anwendungsbereiche:

- Haltestellenkap
- bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit ≥ 10 Minuten

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- durchgehender Geh-/Radweg kann erhalten bleiben und wird hinter der Wartefläche geführt

Radwege an Bushaltestellen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.11, Bild 25 und Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- bei geringer Flächenverfügbarkeit im Bereich der Haltestelle
- Mindestgesamtbreite des Seitenraums: 4,40 m
- In der Regel bei Radwegen ohne Benutzungspflicht

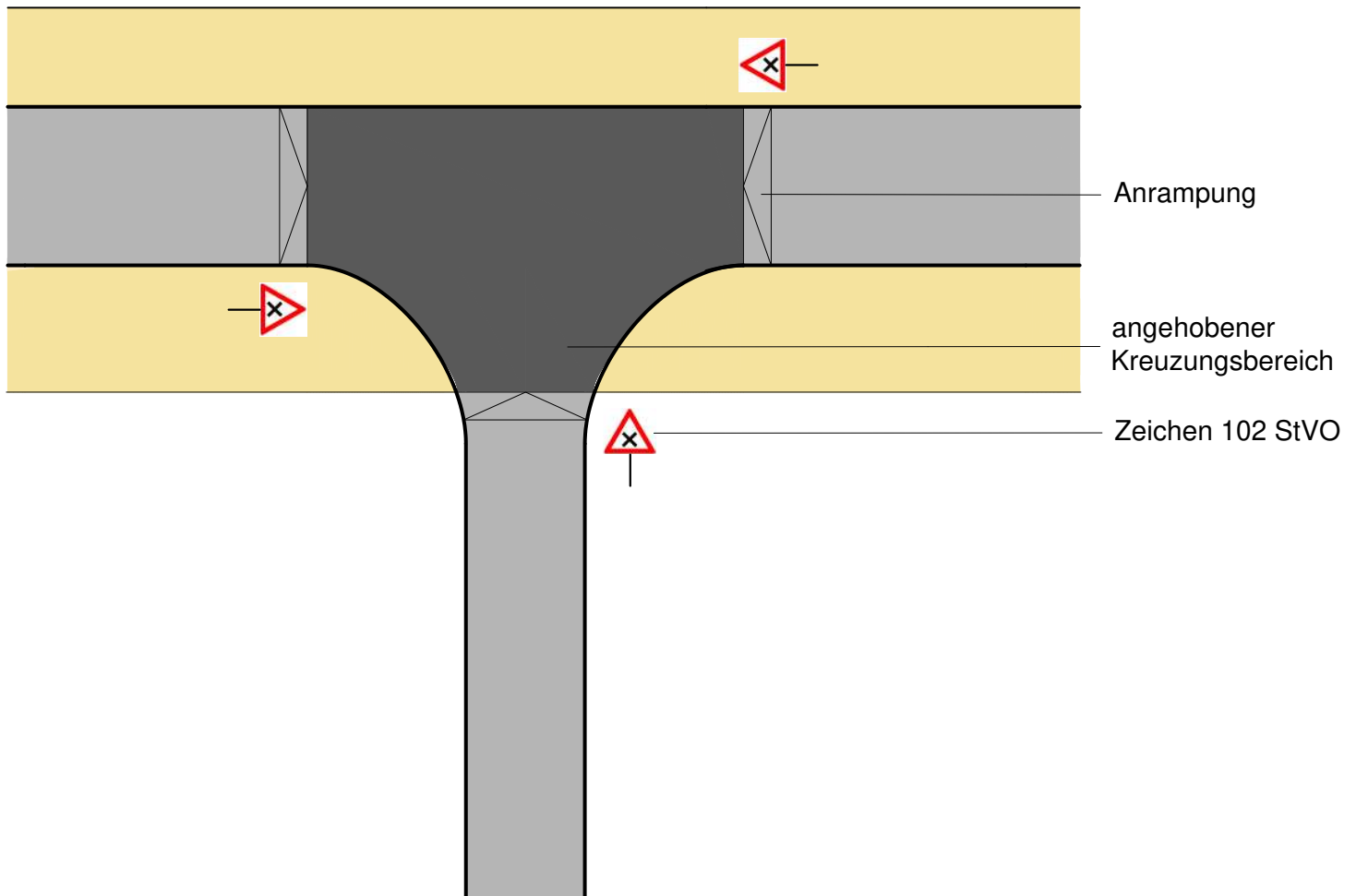
Hinweise:

- Umwandlung in einen gemeinsamen Geh- und Radweg

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung Angehobener Kreuzungsbereich



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.2

Anwendungsbereiche:

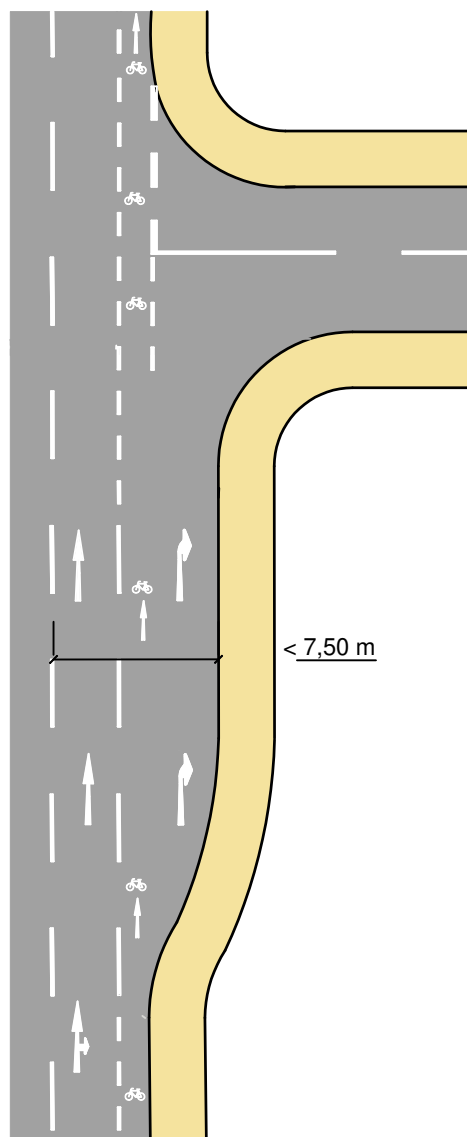
- Rechts-vor-Links-Regelung
- in T30-Zonen, um eine zusätzliche Sicherung für den Radverkehr an Aufkommensschwerpunkten zu gewährleisten

Hinweise:

- an selbständigen Geh-/Radwegen auch an Unfallhäufungspunkten anwendbar
- Beschilderung mit VZ 102 ggf. nur temporär anordnen

Radverkehr auf der Fahrbahn

Mischspur Rad/Kfz auf Rechtsabbieger



Regelungen:

- Lösung in ERA (Ausgabe 2010) nicht enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

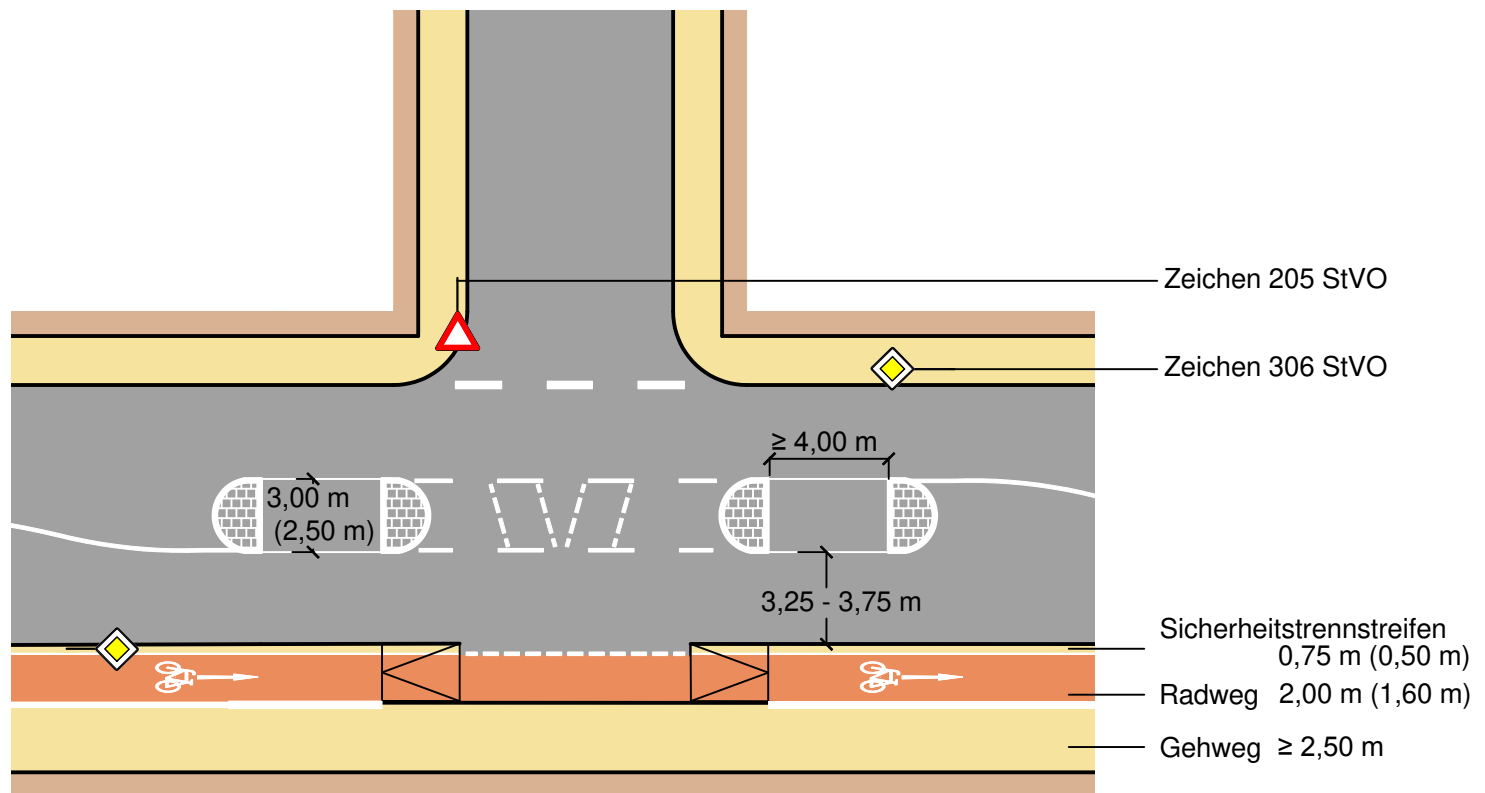
Anwendungsbereiche:

- Mischstreifen Rad/Kfz geradeaus-rechts bei verfügbarer Breite für Rechtsabbiege- und Geradeausstreifen unter 7,50 m
- Fahrradfahrbereich mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen markieren

Hinweise:

- Nur bei beengten Verhältnissen, wenn keine Veloweiche mehr möglich ist.
- erhöht die Sicherheit für geradeaus fahrende Radfahrer infolge zusätzlich nutzbarer Fahrstreifenbreite

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bismäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

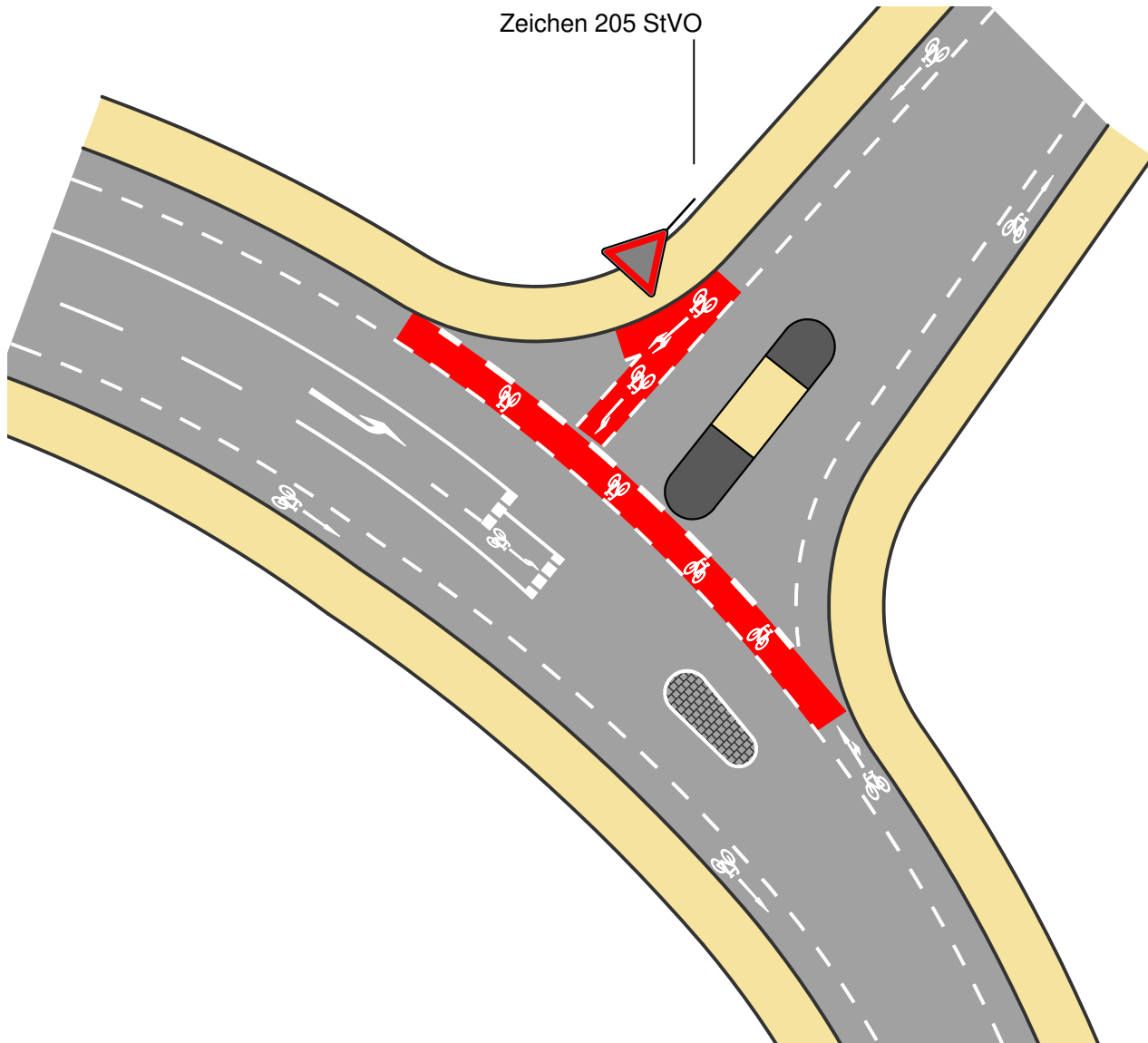
Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Musterlösung

Führungsformen an Knotenpunkten

Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung



Regelungen:

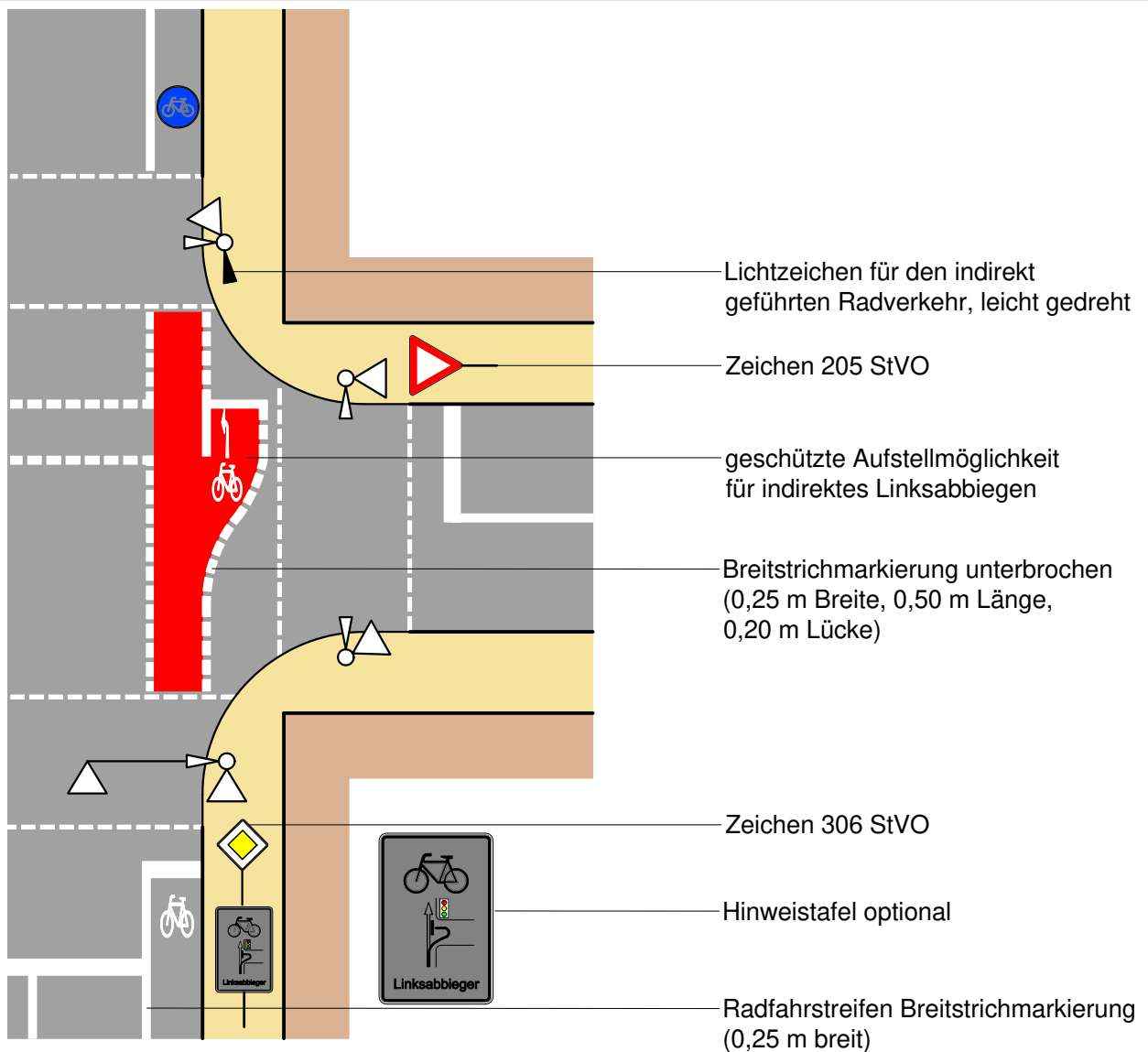
Anwendungsbereiche:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2 und 4.3
- Einmündung oder Knotenpunkt unterschiedlicher Ausprägung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
- innerorts ($\geq 30\text{km/h}$) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Reduzierung der Furtlänge und potenzieller Gefahren ist zu prüfen, ob ein Rückbau großer Einmündungen möglich ist
- hohe Geschwindigkeiten abbiegender Fahrzeuge sind durch möglichst enge Kurvenradien zu verhindern
- nach Möglichkeit ist ein Nebeneinanderfahren von Lkw oder Bus und Radfahrer in der Einmündung baulich zu verhindern
- die Linksabbiegespur in der Einmündung soll Gefährdungen durch den toten Winkel reduzieren helfen
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten optional
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

Links abbiegender Radverkehr - indirekte Führung



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 50

Anwendungsbereiche:

- indirektes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringem Anteil abbiegender Radfahrer

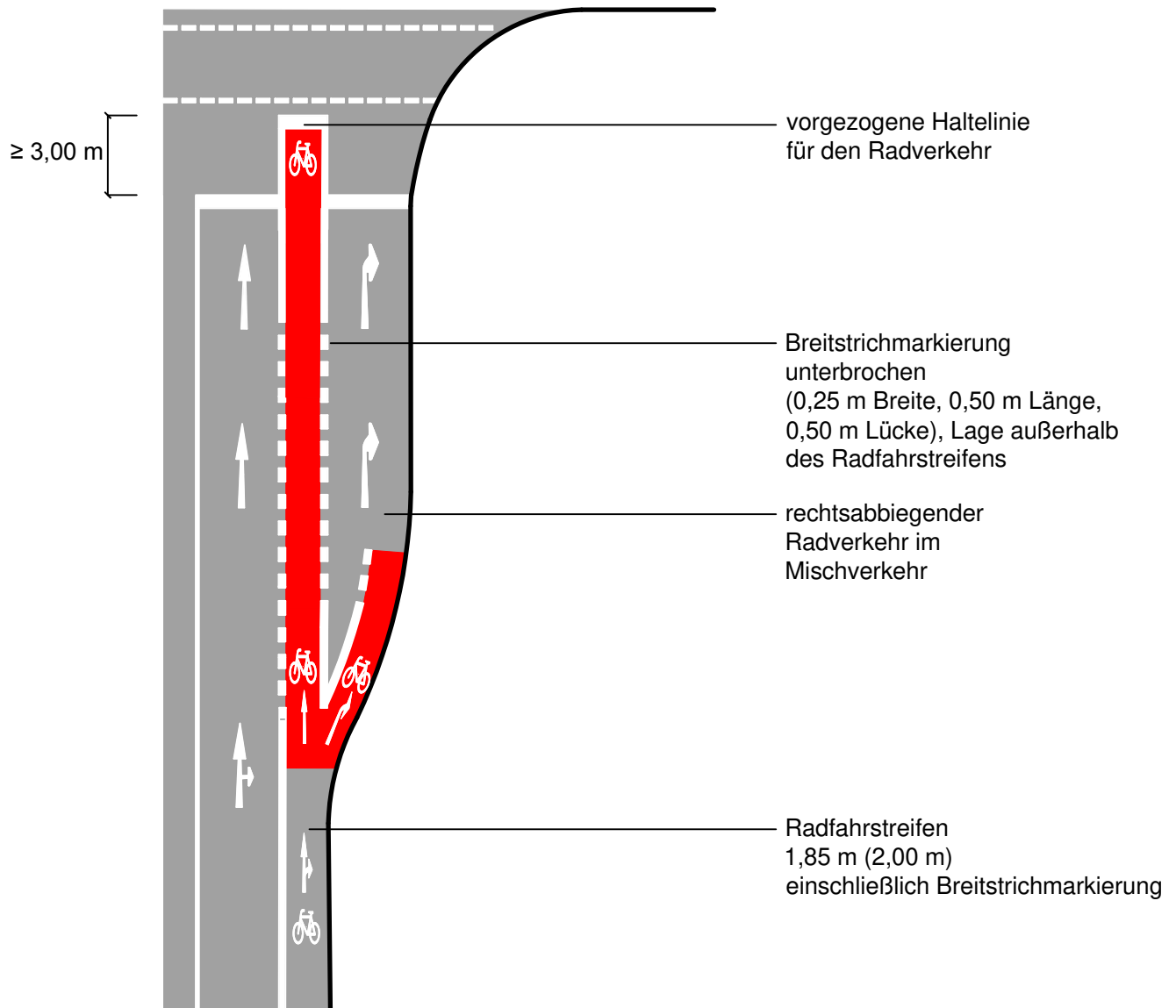
Hinweise:

- rote Einfärbung der Furt und der Aufstellfläche optional
- bei verkehrsabhängig gesteuerter LSA sind Anforderungserfassung und Phasenfolge zu berücksichtigen
- der indirekt abbiegende Radverkehr soll zwei bis vier Sekunden eher Grün erhalten als der nachfolgende Kraftfahrzeugstrom von rechts
- abhängig von der Örtlichkeit ist auch eine Überquerung mit der Fußgängersignalisierung möglich
- die indirekte Führung des links abbiegenden Radverkehrs ist durch einen gut sichtbaren Hinweis zu verdeutlichen
- das Signal für den indirekt links abbiegenden Radverkehr muss eindeutig erkennbar sein
- die Aufstellfläche für den indirekten Linksabbieger soll geringfügig versetzt neben der Geradeausspur und im Blickfeld der querenden Kfz deutlich erkennbar markiert sein

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungsbereiche:

- auf der Strecke vorhandene Radfahrstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf den Rechtsabbiegestreifen geführt werden; dies wird durch eine "Fahrradweiche" verdeutlicht

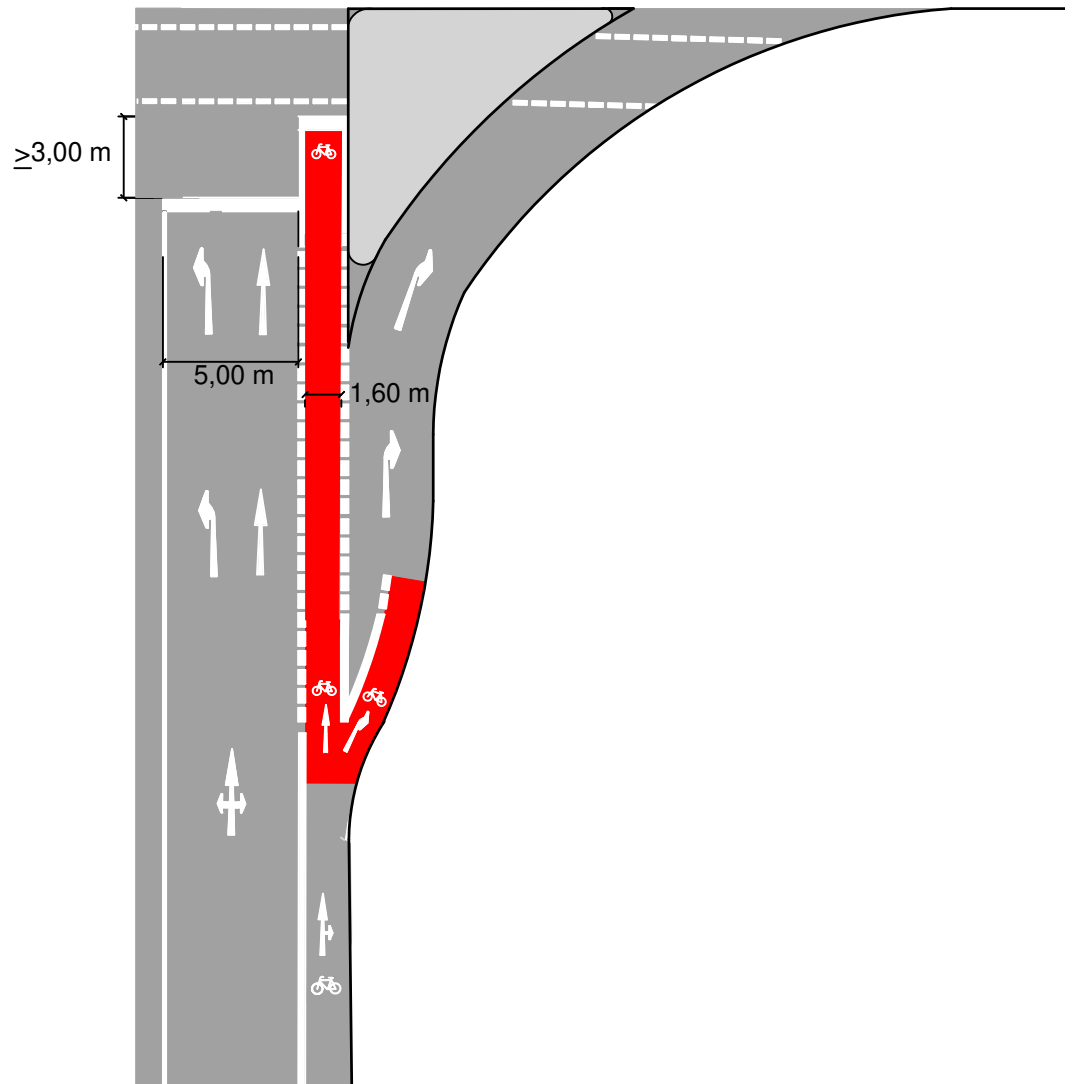
Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- nach Möglichkeit sollen bei Bedarf auch Abbiegestreifen für den direkt links abbiegenden Radverkehr vorgesehen werden

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegefahrstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungsbereiche:

- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

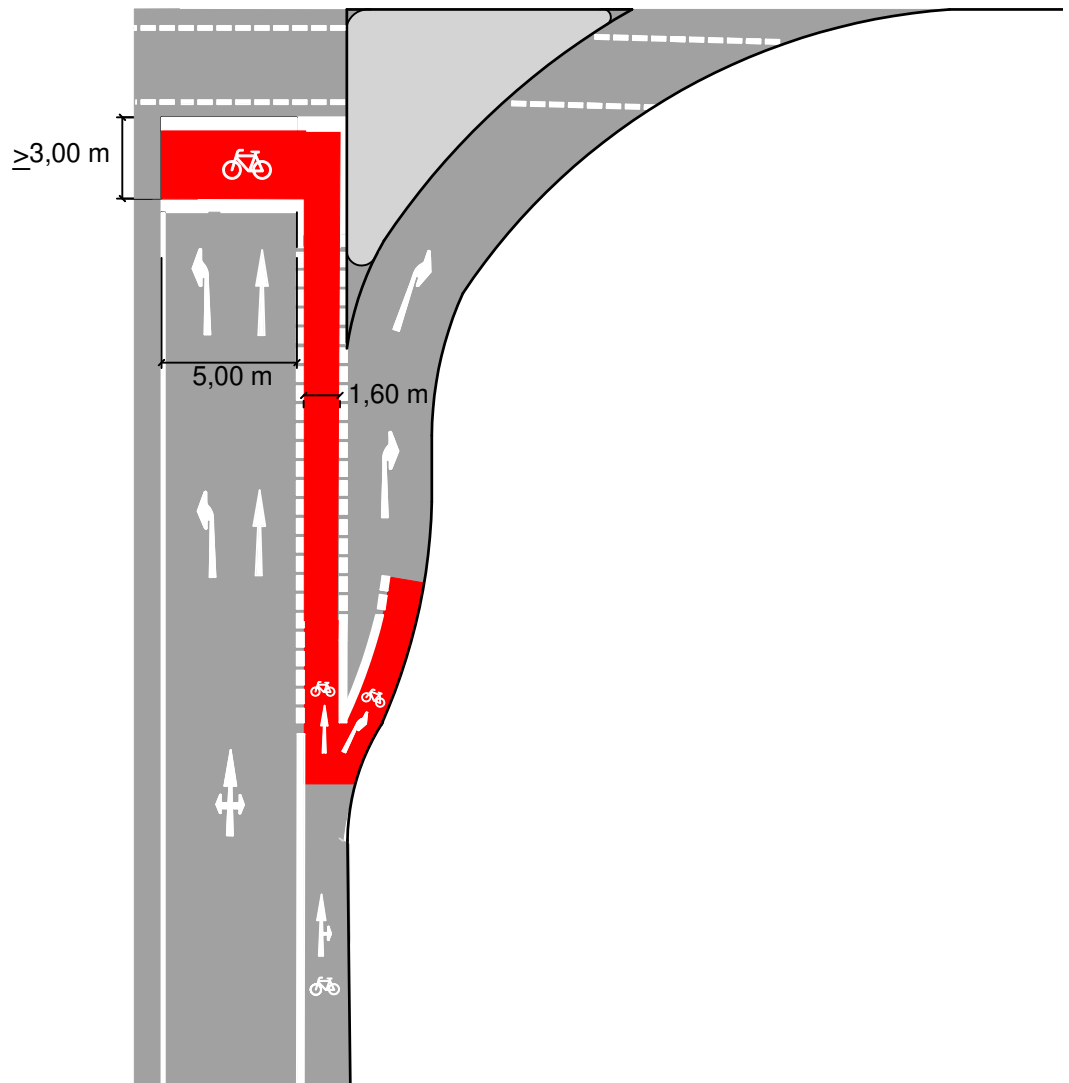
Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Fahrradweiche in Hauptrichtung bei baulich angelegtem Rechtsabbiegestreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.2 und 4.4.6, Bild 53 "Fahrradweiche"

Anwendungsbereiche:

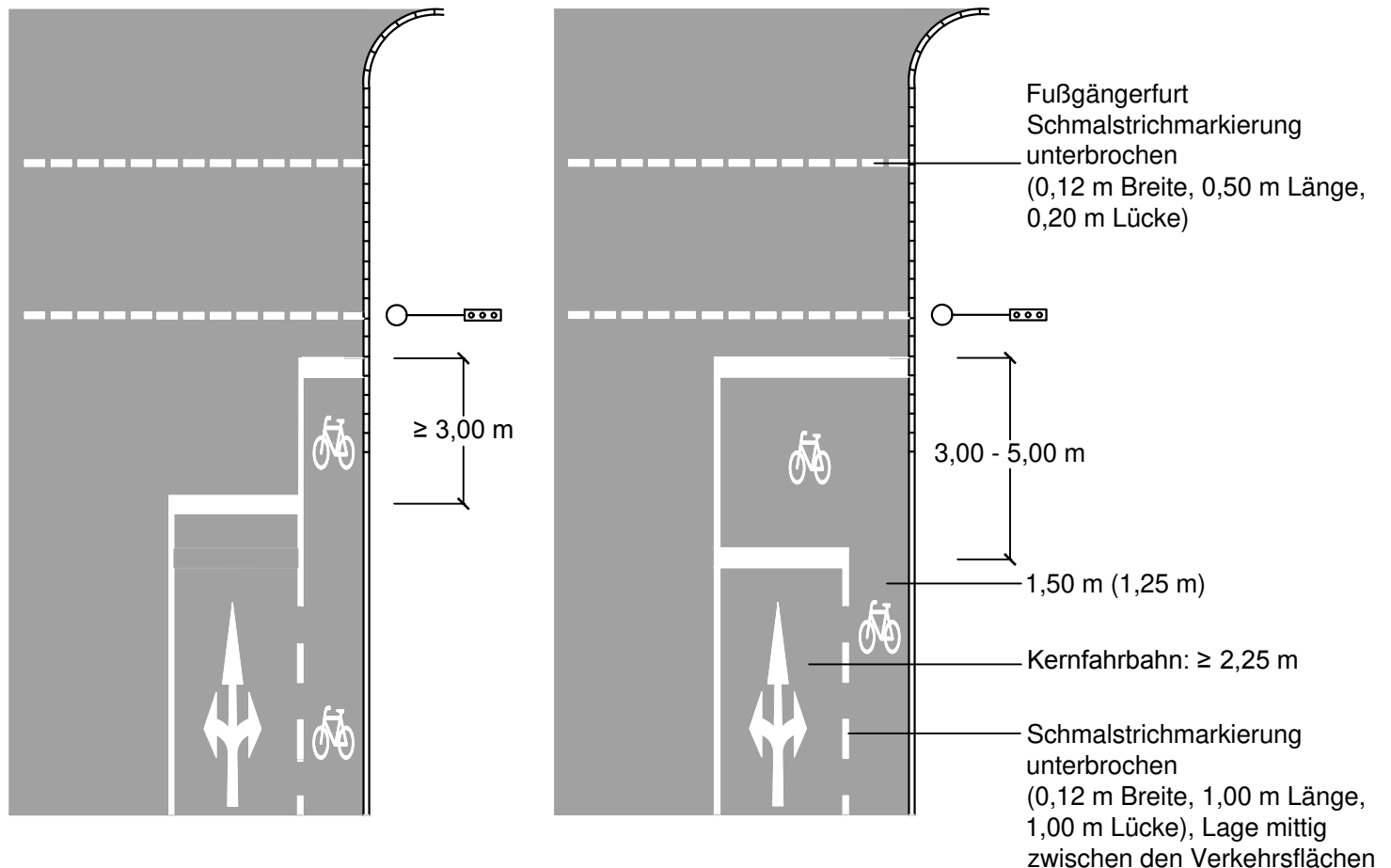
- auf der Strecke vorhandene Fahrradstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen; rechtsabbiegender Radverkehr kann auf dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden. Dies wird durch eine Fahrradweiche verdeutlicht.

Hinweise:

- rote Einfärbung optional
- kann auch mit Schutzstreifen oder Radweg auf Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden
- je nach Platzverhältnissen ist direktes oder indirektes Links-Abbiegen anzubieten

Vorgezogene Haltlinie

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche: Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

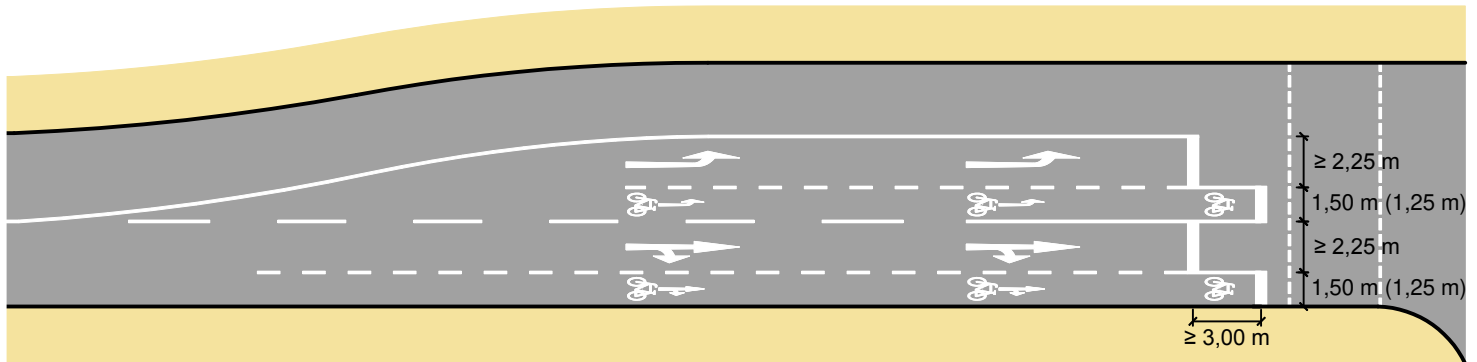
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. gradeausfahrenden Radverkehrs

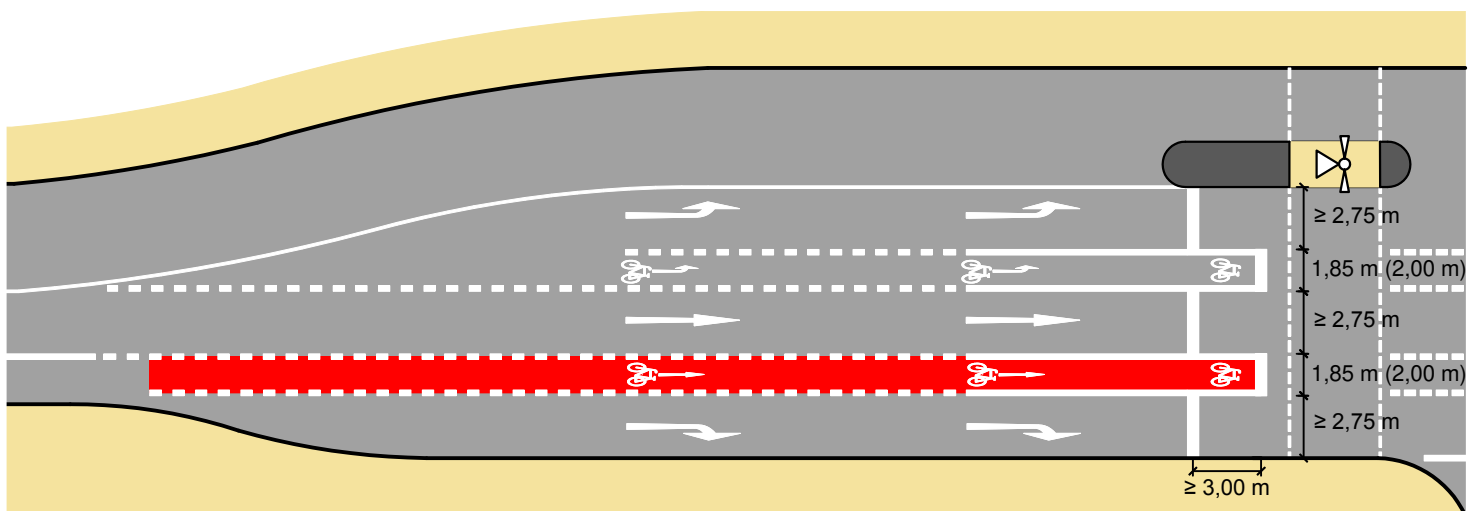
Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen optional

Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

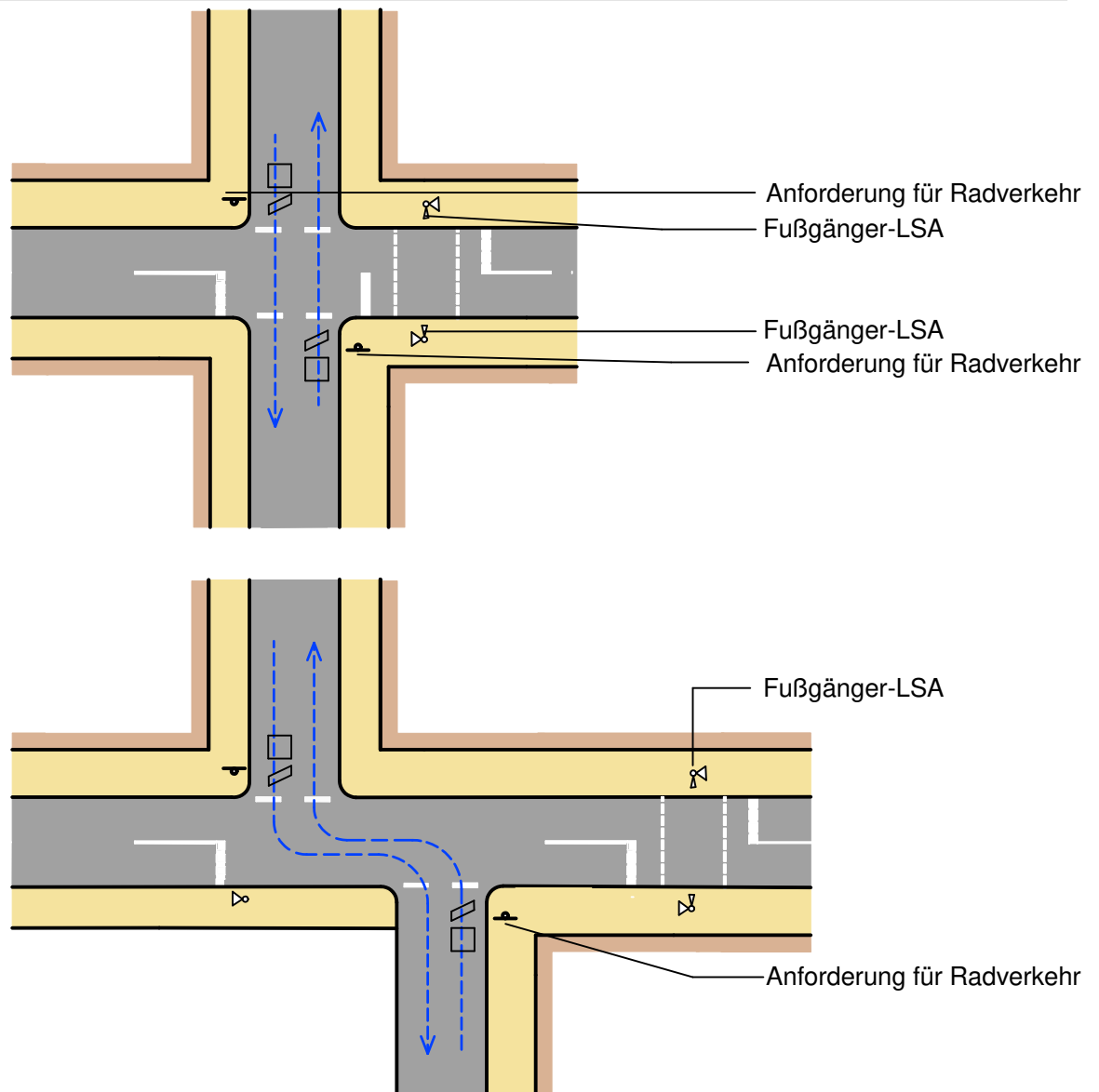
Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens optional
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



Regelungen:

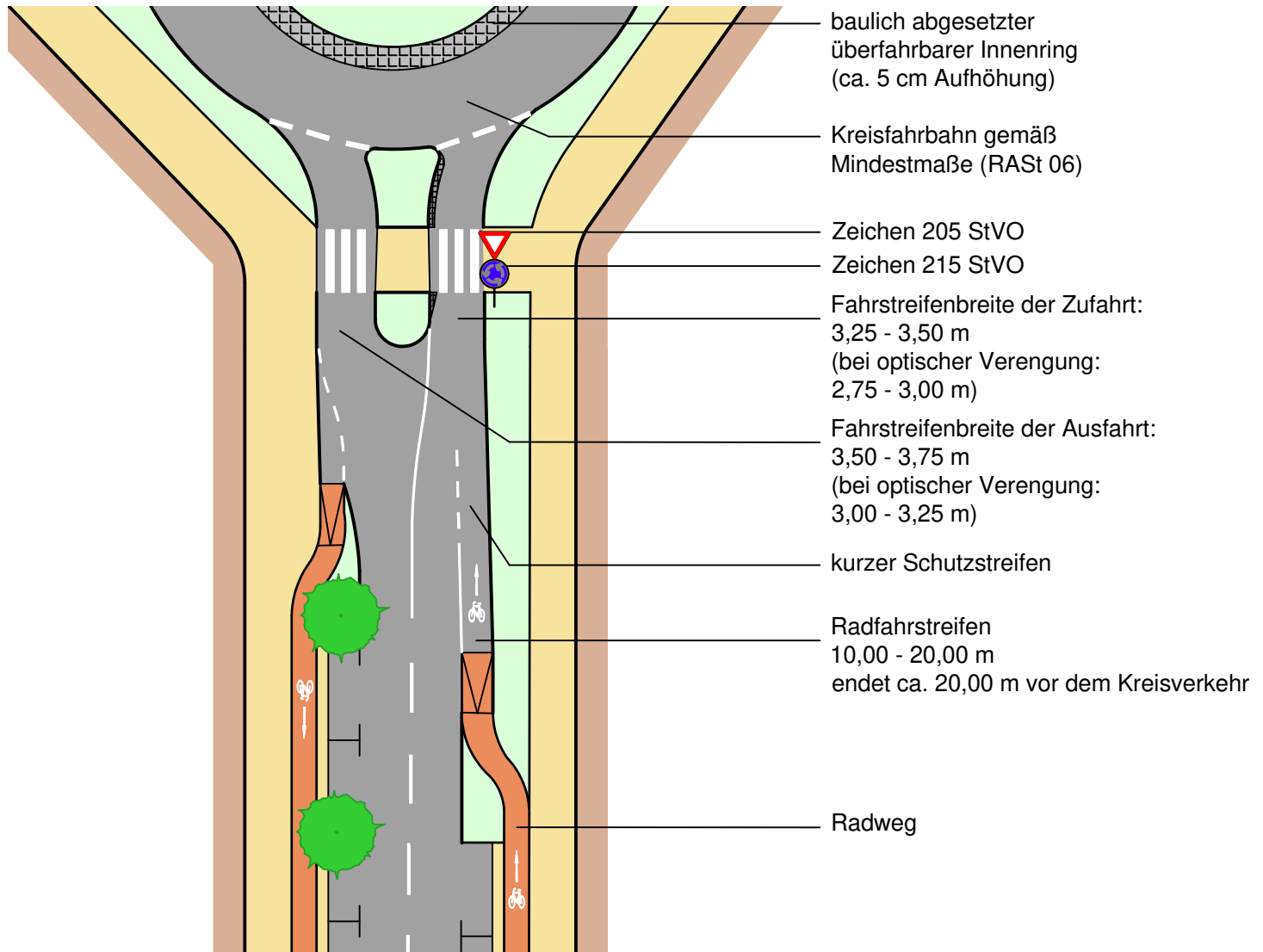
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradroutes im Nebenstraßennetz
- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
- die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
- in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

Anwendungsbereiche:

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

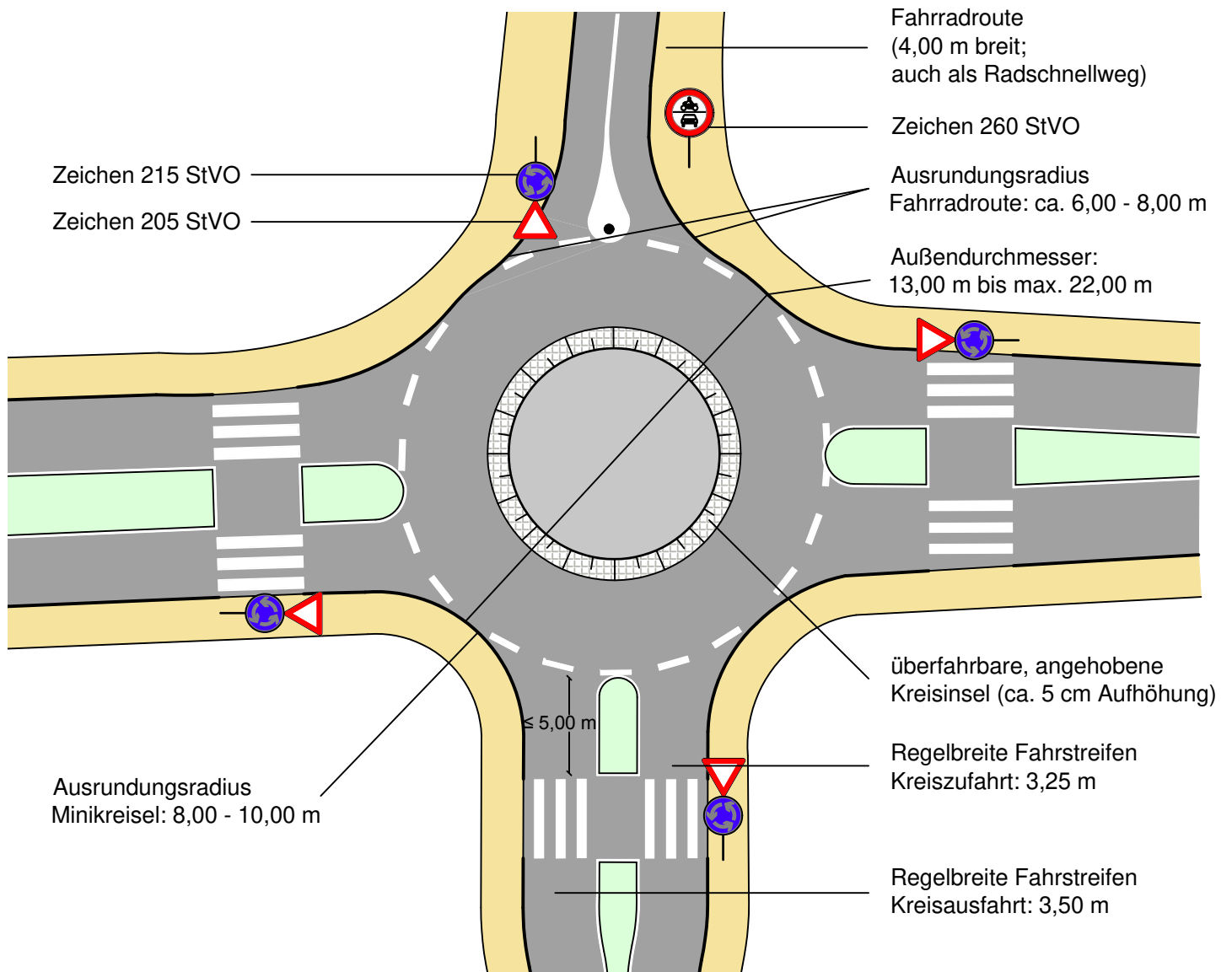
Hinweise:

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Minikreisel



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 2.2

Anwendungsbereiche:

- gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr
- nur innerorts anwendbar

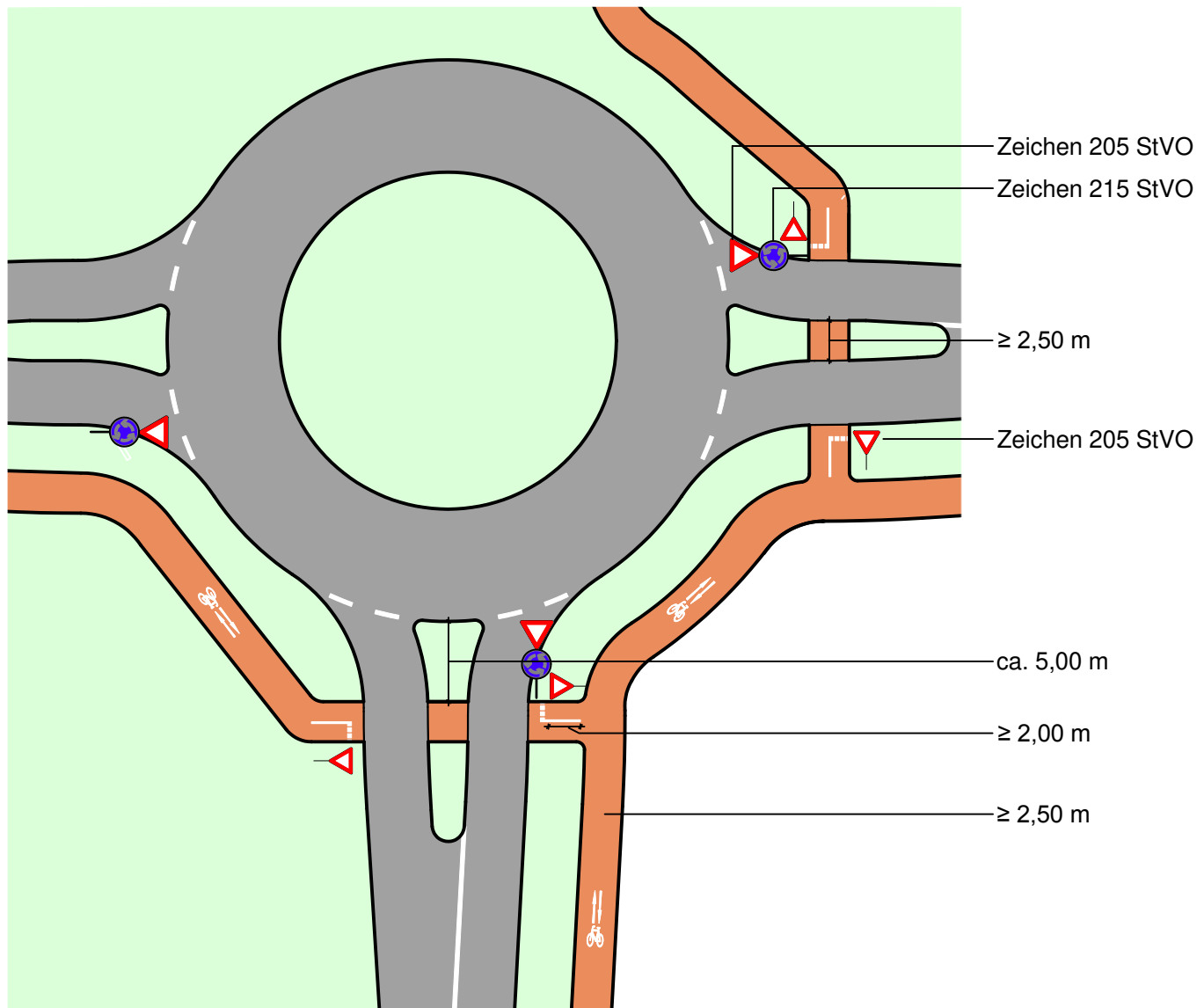
Hinweise:

- auch im Zuge einer Fahrradroute/Fahrradstraße anwendbar
- unterstützt in Tempo 30-Zonen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Musterlösung

Führungsformen außerorts

Radweg am Kreisverkehr



Regelungen:

- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3

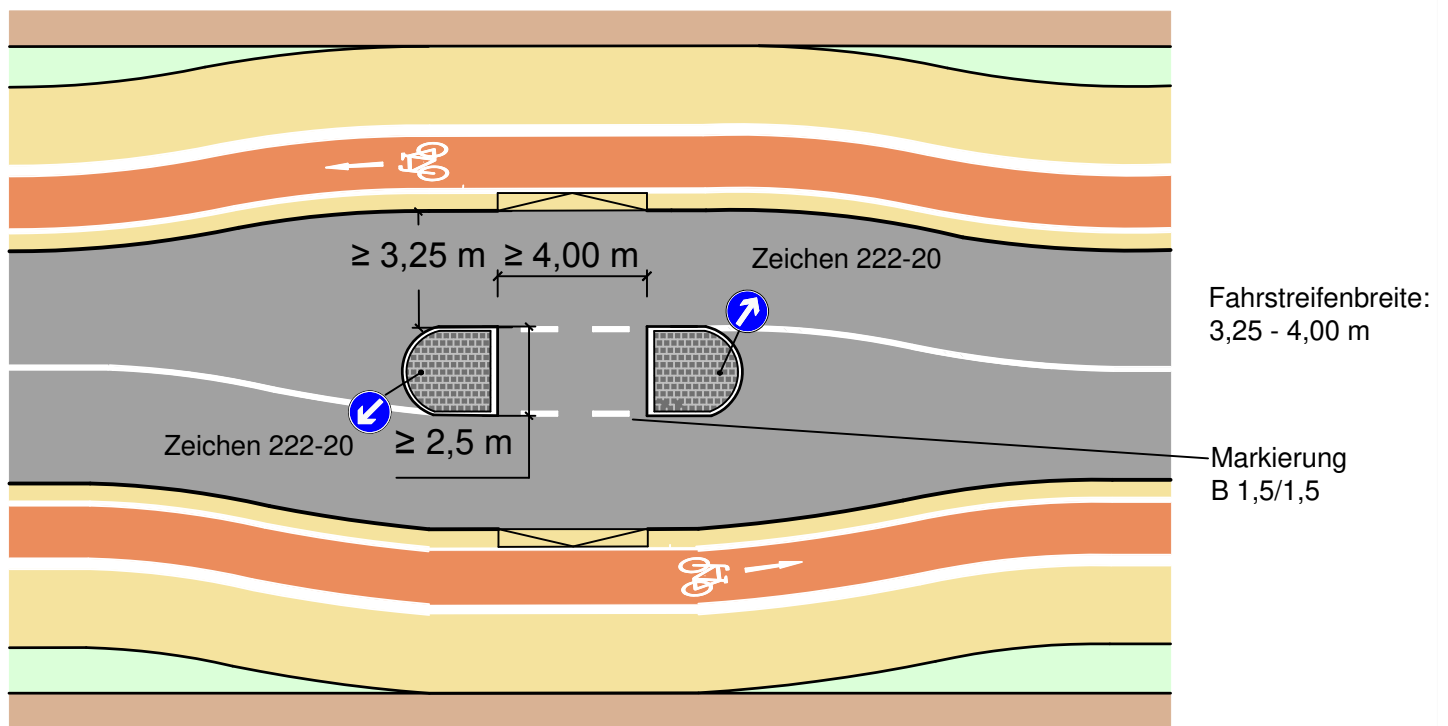
Anwendungsbereiche:

- Zweirichtungsradwege an Kreisverkehren außerorts

Hinweise:

- der Radverkehr ist vorfahrtrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig

Plangleiche Überquerungsanlage innerorts Kompakte Querungshilfe



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.2

Anwendungsbereiche:

- Querung abseits von Knotenpunkten
- bei Straßen mit DTV über 5.000 Kfz anwendbar, ab 10.000 Kfz erforderlich

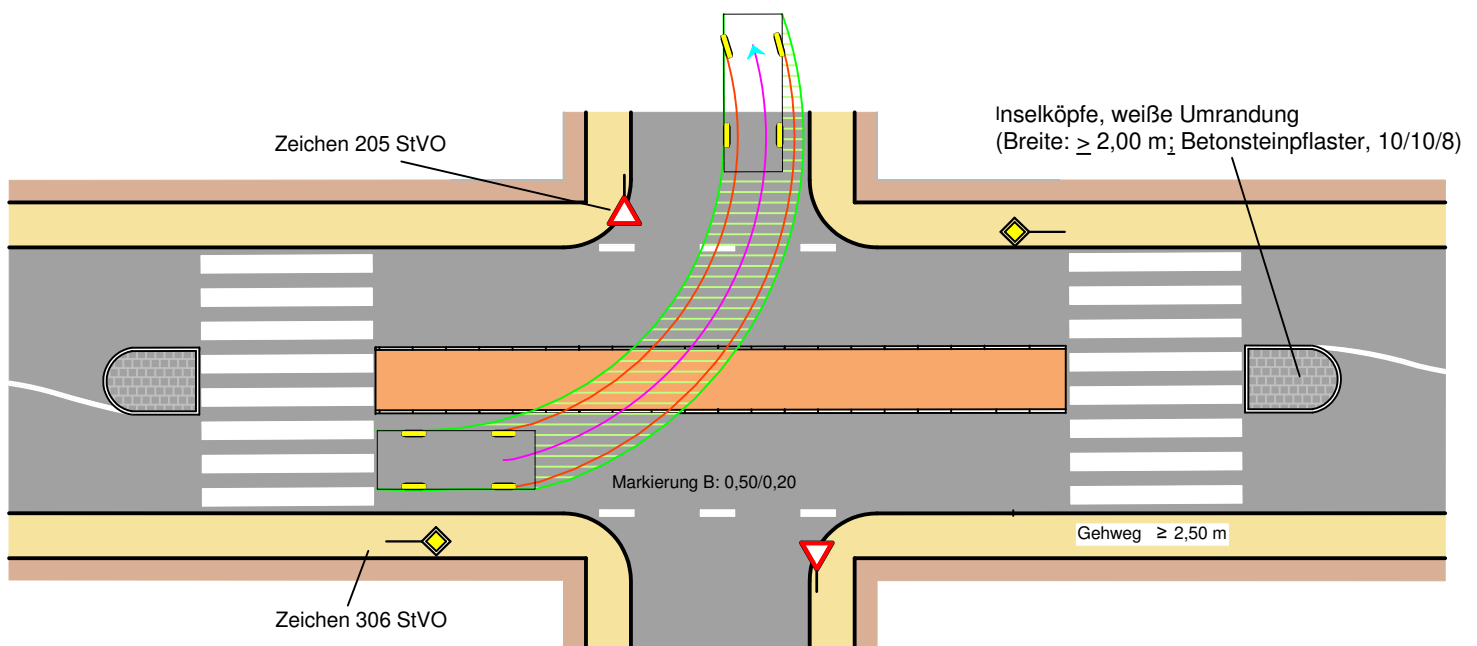
Hinweise:

- bei Vorhandensein schutzwürdiger Gruppen auch bei geringeren Verkehrsmengen anwendbar

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberweg



Regelungen:

- Zu beachten sind für FGÜ:
StVO § 26, Richtlinien für die Anlage FGÜ, EFA

Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr.
- Bei starkem Überquerungsbedarf durch Fußgänger.

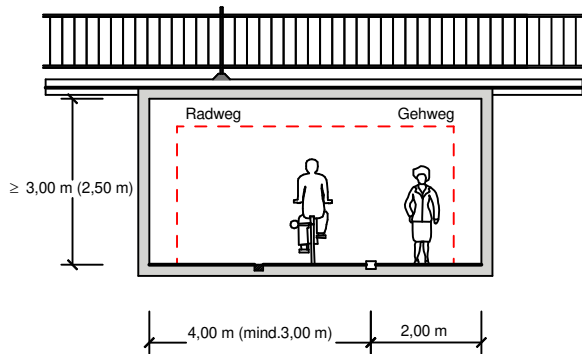
Hinweise:

- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert oder mit Streetprint ausgestaltet werden.

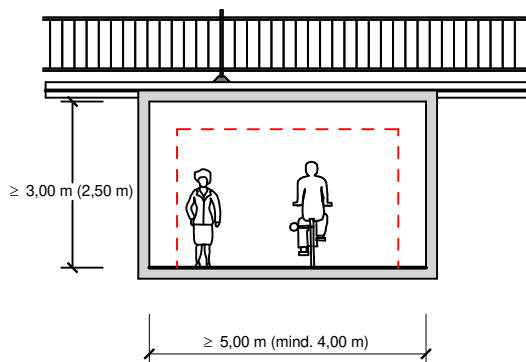
Musterlösung

Überquerungsanlagen

Unterführungen für den Rad- und Fußverkehr (bis 15 m Länge)

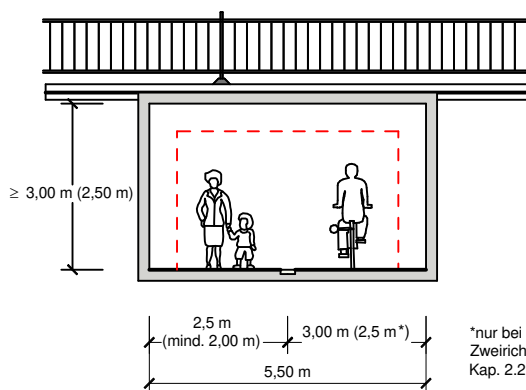


Unterführung einer Radhauptverbindung



Mischverkehr Fuß- und Radverkehr

bei mäßigem und geringem Radverkehrsaufkommen sowie guter Einsehbarkeit



Führung Fußgänger/ Radfahrer getrennt

bei hohem Radverkehrsaufkommen und/oder schlechter Sicht im Zufahrtbereich

*nur bei beidseitigem Zweirichtungsverkehr (vgl. ERA, Kap. 2.2, Tab.5)

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen

Anwendungsbereiche:

- Querung bei Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen > 15.000 Kfz/Tag

Hinweise:

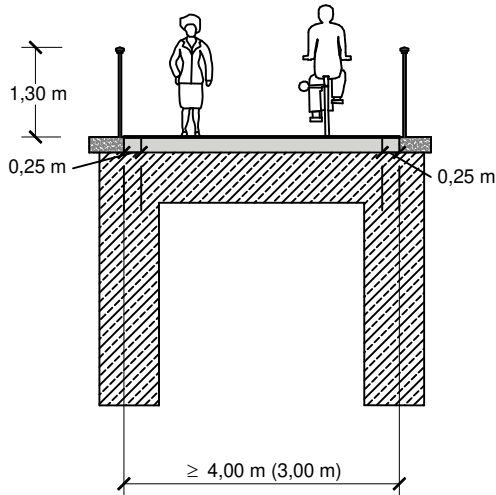
- bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen gilt die Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr zzgl. 2,50 m für den Radverkehr

Musterlösung

Überquerungsanlagen

Rad- und Fußverkehr auf Brücken

gemeinsamer Geh-/Radweg



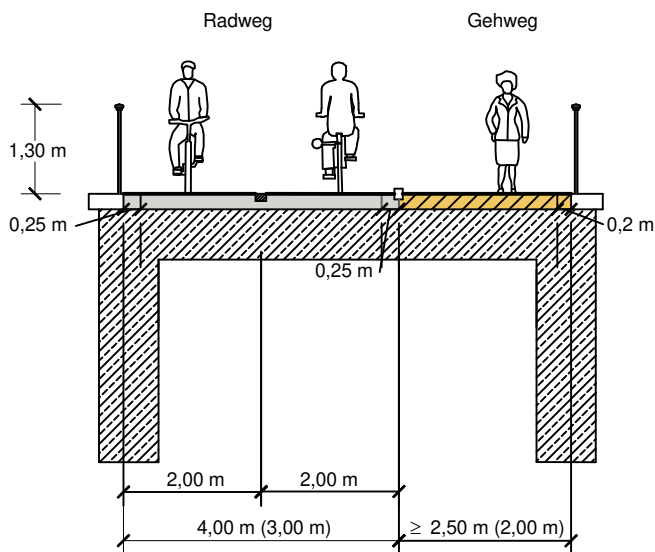
Mindestbreiten

Geh-/Radweg (Zweirichtungsradweg)

gemeinsame Führung:

3,00 m (2,50 m zuzügl.

Sicherheitsraum beidseitig je 0,25 m)



Gehweg, Radweg (Zweirichtungsradweg)

getrennte Führung:

Radweg 3,00 m (2,50 m zuzügl.

Sicherheitsraum beidseitig je 0,25 m)

Gehweg 2,00 m (1,80 m zuzügl.

Sicherheitsraum einseitig 0,20 m)

(in Klammern sind die absoluten Mindestmaße dargestellt)

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen

Anwendungsbereiche:

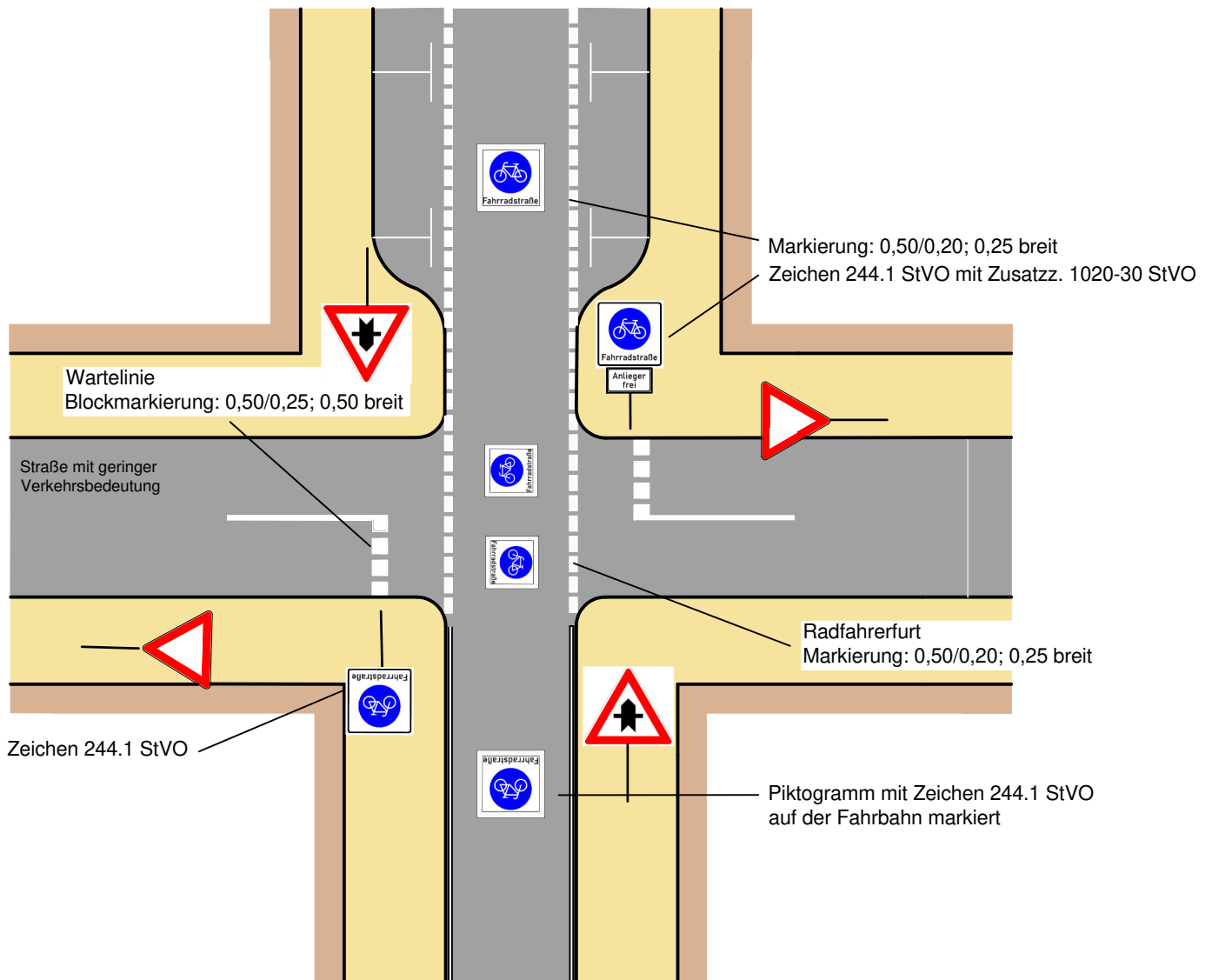
- im Zuge von planfreien Überquerungsanlagen und Brücken mit Rad- und Fußverkehr

Hinweise:

- bei Zwischenbreiten (z.B. 5 m) sind Lösungen im Mischverkehr zu bevorzugen

Radverkehr in Erschließungsstraßen

Gestaltung von Fahrradstraßen (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3
- StVO und VwV zur StVO

Anwendungsbereiche:

- Straßen auf denen der Radverkehr ganz oder zeitweise überwiegt

Hinweise:

- anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen, ggf. als Einrichtungsverkehr
- die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen ist deutlich zu markieren
- Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt werden
- ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zu ergreifen (z.B. Aufhöhung der Fahrradstraße an Kreuzungen und Einmündungen oder bauliche Einengungen)

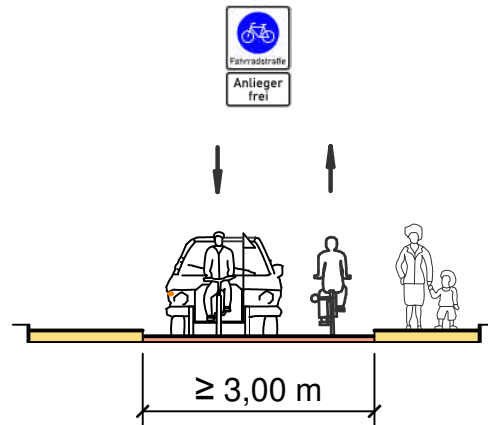
Musterlösung

Radverkehr in Erschließungsstraßen

Gestaltung von Fahrradstraßen

Fahrbahnbreite: 3,00 - 5,50 m

Parken unzulässig

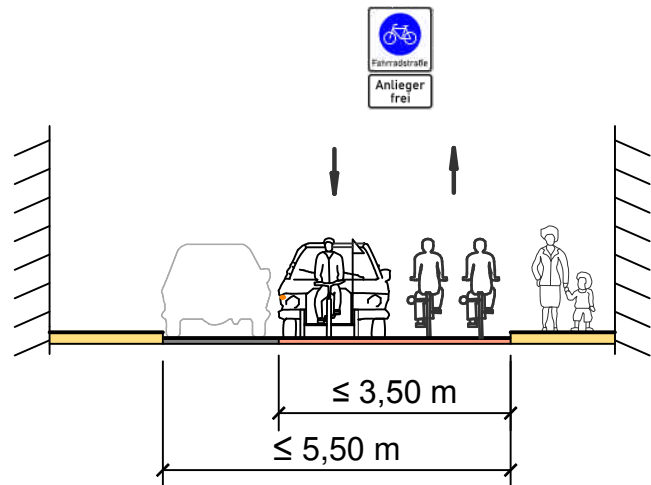


Fahrbahnbreite: 5,50 - 8,00 m

Einseitiges Längsparken ist zulässig.

Stellplätze müssen (an-)markiert werden.

Nutzbare Fahrbahnbreite: 3,50 m

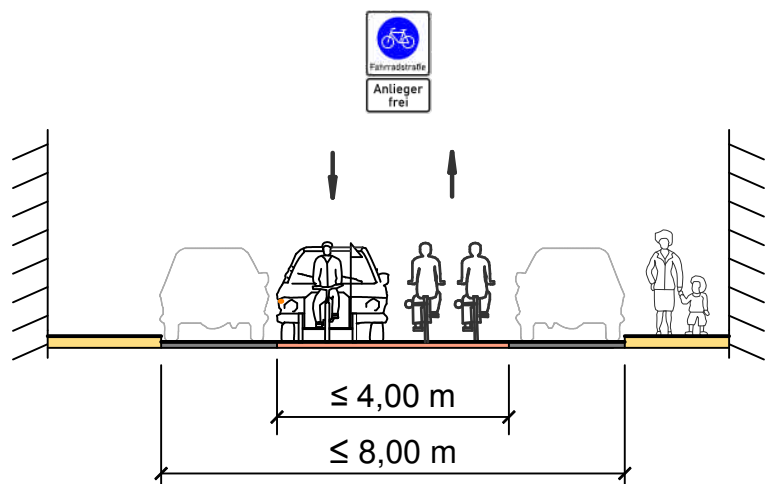


Fahrbahnbreite: ≤ 8,00 m

Beidseitiges Längsparken ist zulässig.

Stellplätze müssen (an-)markiert werden.

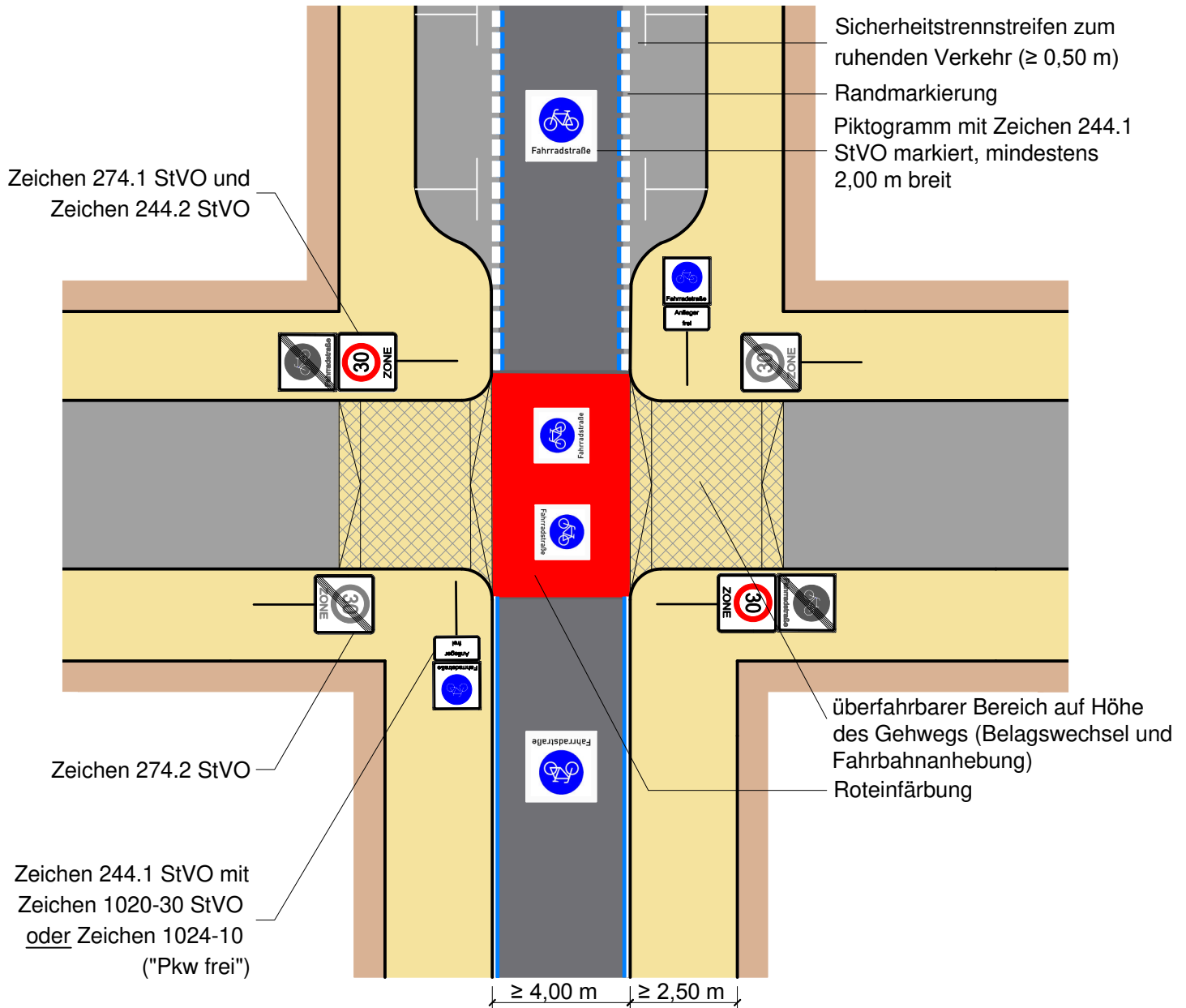
Nutzbare Fahrbahnbreite: 4,00 m



Musterlösung

Radschnellverbindungen auf Nebenstraßen

Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bauliche Bevorrechtigung) - innerorts



Regelungen:

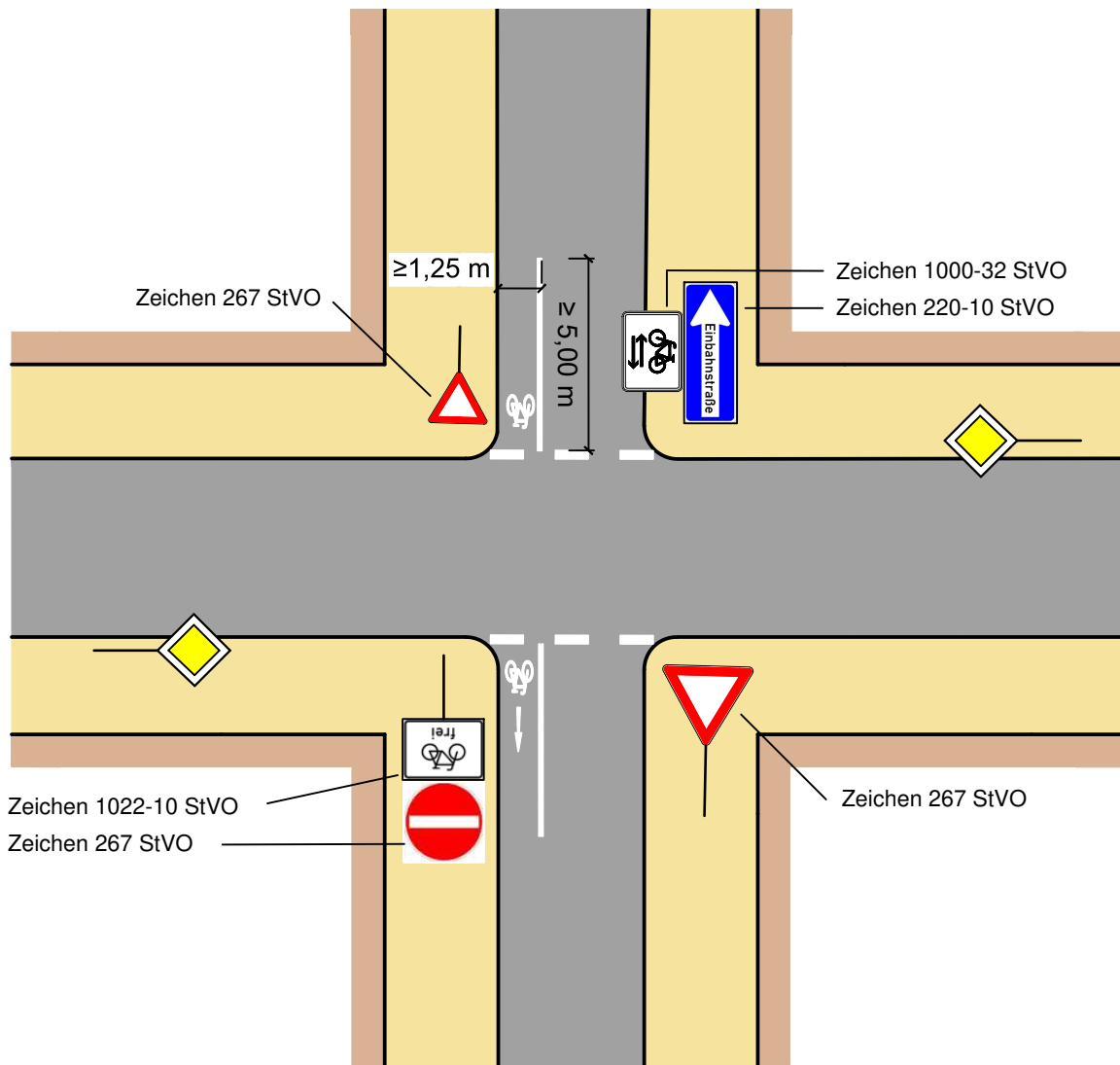
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- §10 StVO; VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radschnellverbindung

Hinweise:

- der Einsatzbereich ist dem Anhang 1 zu entnehmen
- im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauben oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen



Regelungen:

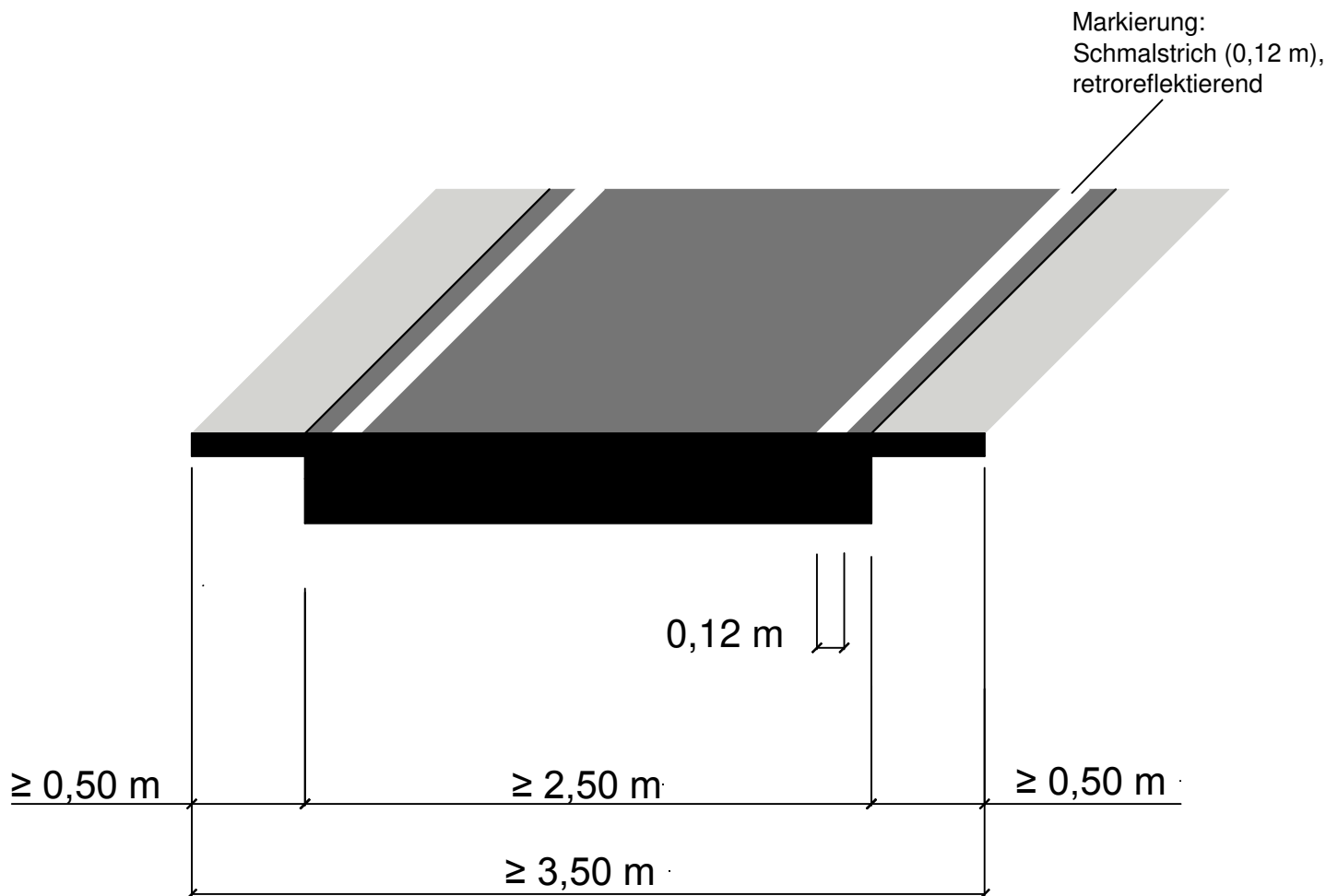
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2
- StVO Zeichen 220 und VwV zur StVO § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen

Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt

Hinweise:

- Es ist keine Mindestbreite für die Fahrgasse vorgesehen. Diese ist vom Fahrzeugaufkommen abhängig zu machen
- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen Ausweichmöglichkeiten aus. Die Fahrgasse kann dann unter 3,00 m breit sein
- Für den Begegnungsfall Pkw-Rad in von Wohnen geprägten Einbahnstraßen reichen 3,00 m
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt die Mindestbreite von 3,50 m (siehe VwV StVO)
- Bei erheblichen Kfz-Verkehrsmengen >400 Kfz in der Spitzenstunde kann ein Schutzstreifen sinnvoll sein. Dann ist eine Fahrgassenbreite von 3,75 m erforderlich



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)

Anwendungsbereiche:

- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden

Hinweise:

- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendgefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradpiktogrammen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit können lösemittelfreie Markierungsstoffe angewandt werden

Musterlösung

Radverkehr außerorts

Querungshilfen außerorts

großräumige Einbindung

Optional entsprechend

der Streckencharakteristik Zeichen 274

Zeichen 276



Zeichen 276

Beschilderung beidseitig

Warnlinie
(80 m gemäß RMS, ggfs.
Vorankündigungspfeile)

200,00 m

Zeichen 274



Zeichen 138-10

100,00 m



Zeichen 282

Optional Beschilderung
beidseitig

Gefahrzeichen "Radfahrer" oder
"Fußgänger"

Zeichen 605-20

Zeichen 222



Zeichen 205

Zeichen 205



Zeichen 222

Zeichen 605-20

Optional Beschilderung
beidseitig

Zeichen 282



200,00 m



Zeichen 138-10

Zeichen 274

100,00 m

Beschilderung beidseitig

Zeichen 276



Zeichen 276

Zeichen 274 Optional entsprechend
der Streckencharakteristik

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- VwV zur StVO

Anwendungsbereiche:

- bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- Mittelsinsel bei Verkehrsbelastungen von über 5.000 Kfz/Tag erforderlich

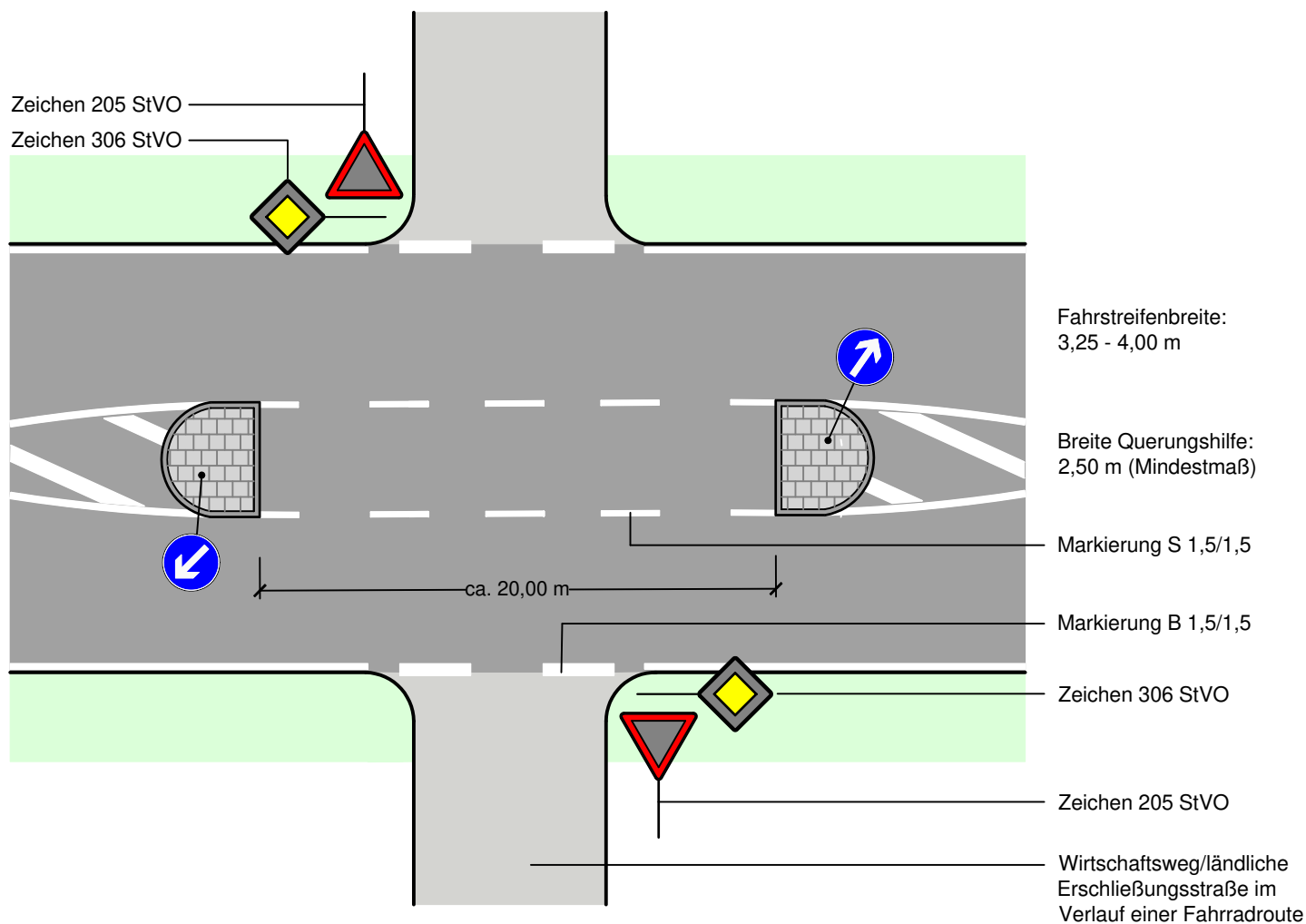
Hinweise:

- die großräumige Darstellung gilt sowohl für kompakte als auch für geteilte Querungshilfen

Musterlösung

Überquerung außerorts

Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:

- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:

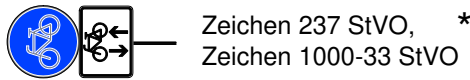
- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

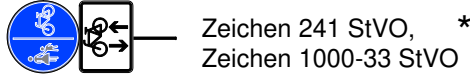
Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



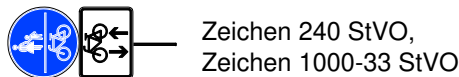
Zeichen 237 StVO, *
Zeichen 1000-33 StVO

oder



Zeichen 241 StVO, *
Zeichen 1000-33 StVO

oder



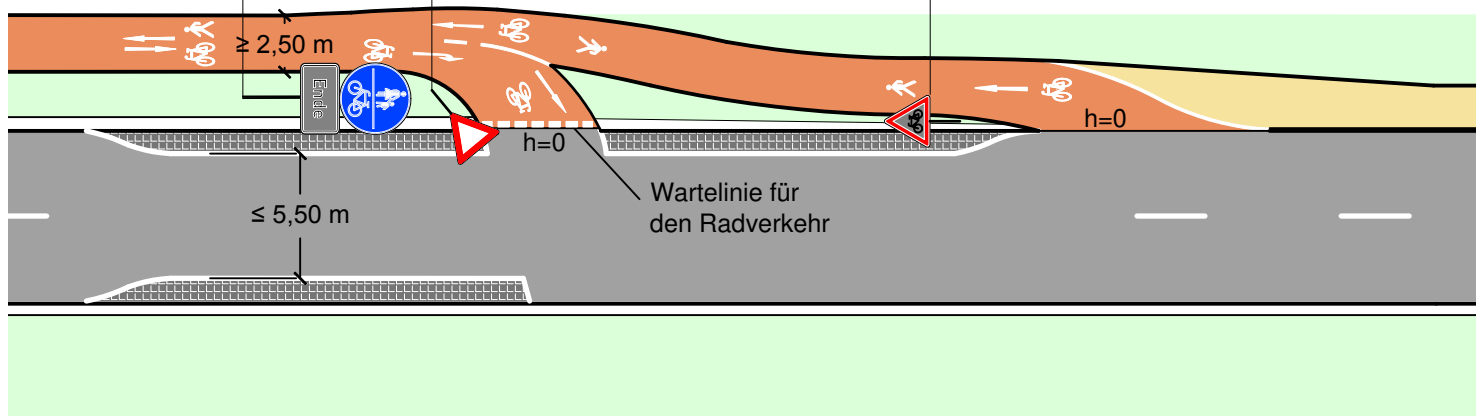
Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1012-31 StVO

= häufigste Anwendung

Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1012-31 StVO

Zeichen 205 StVO

Zeichen 138-10 StVO



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich


Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

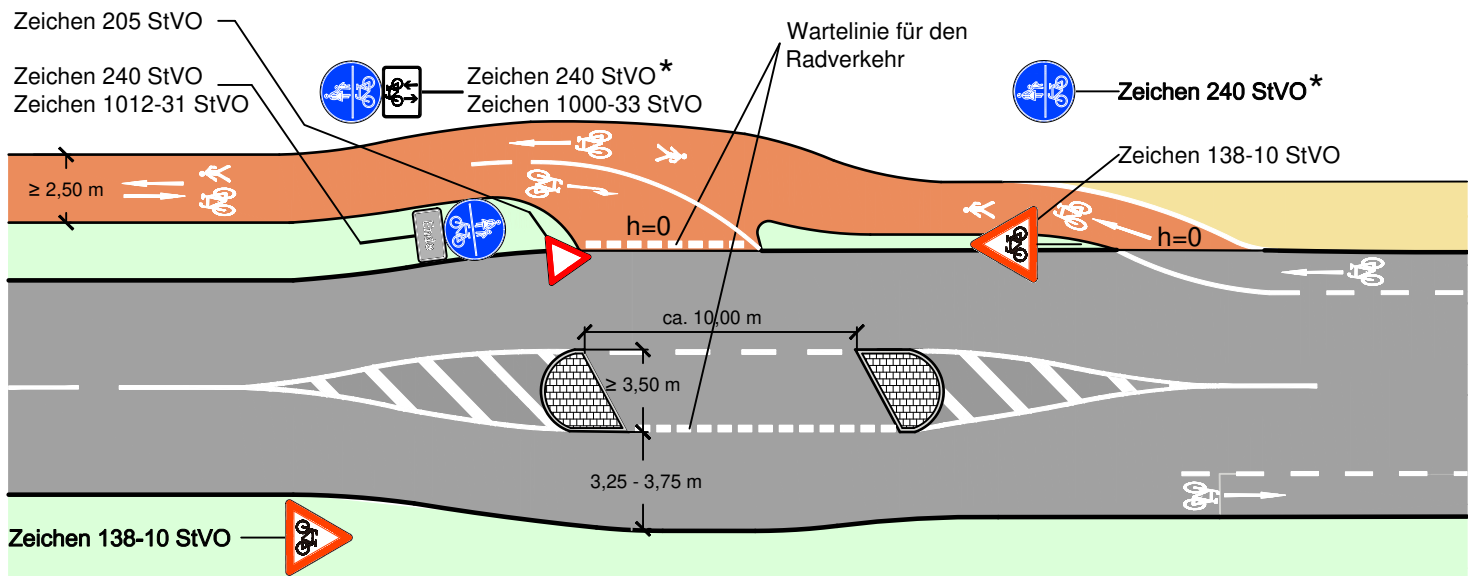
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen



Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



- * Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO  oder Zeichen 241 StVO  möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

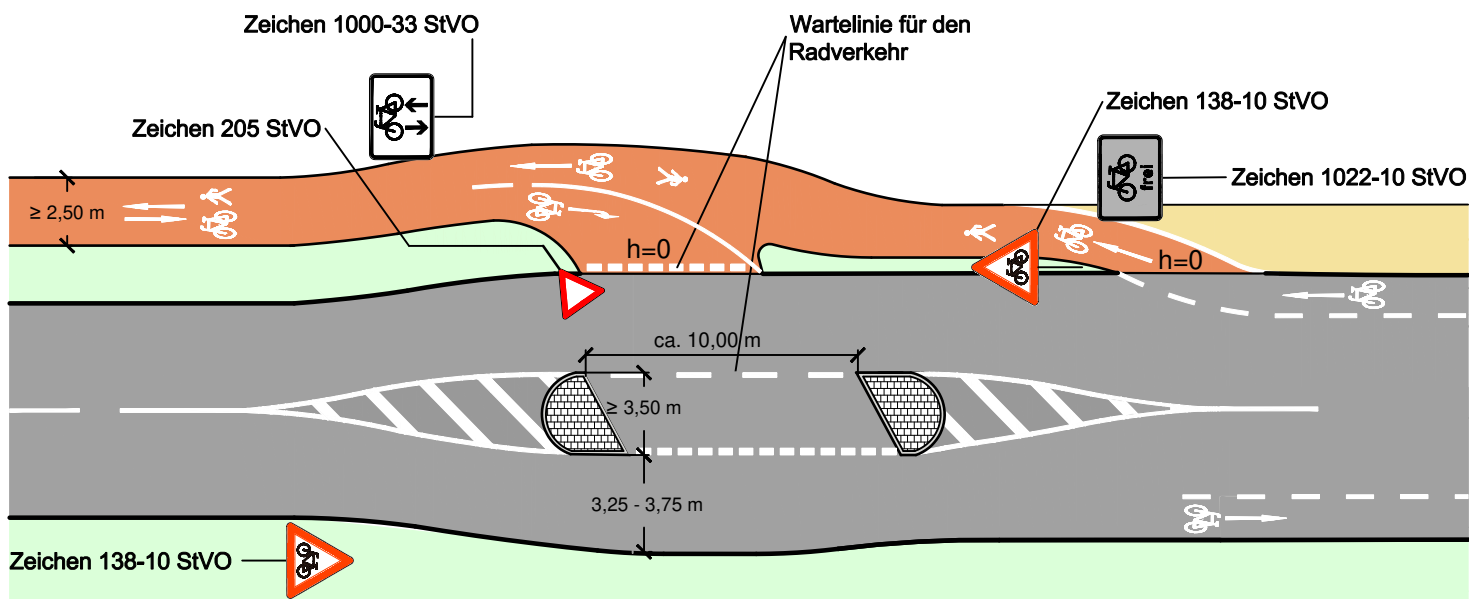
- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungsrecht (1)





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

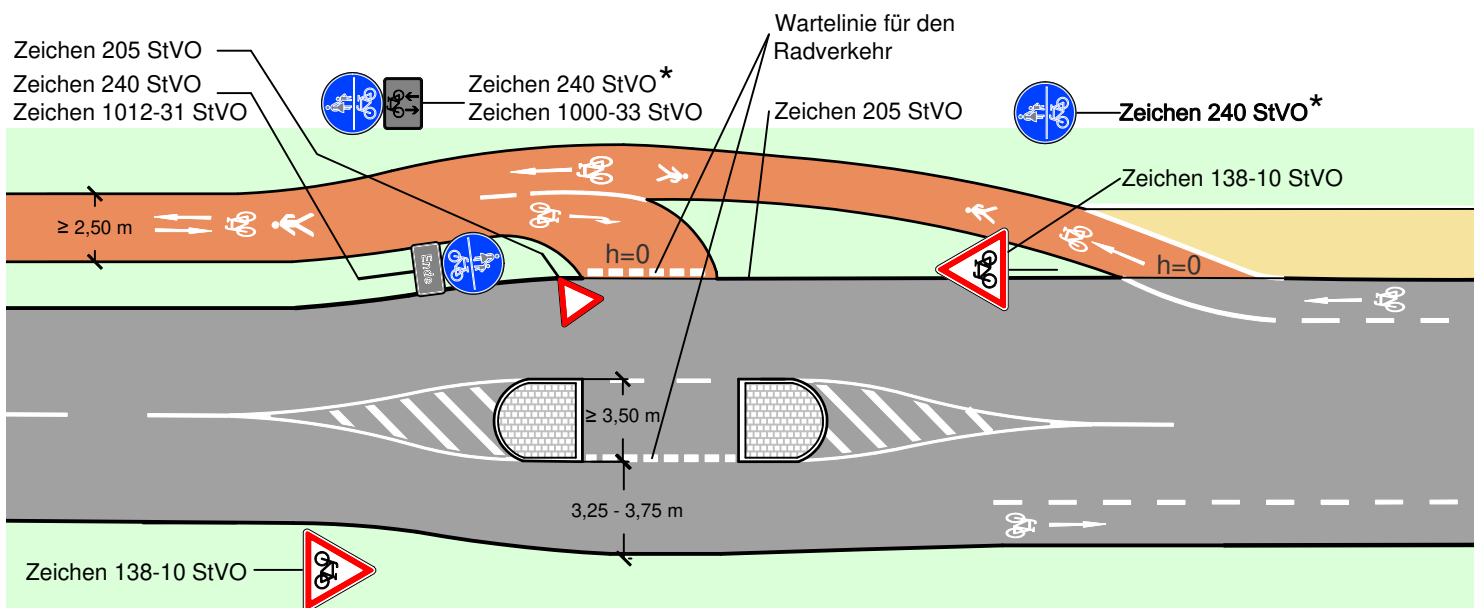
Hinweise:

- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-3
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (2)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.

Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

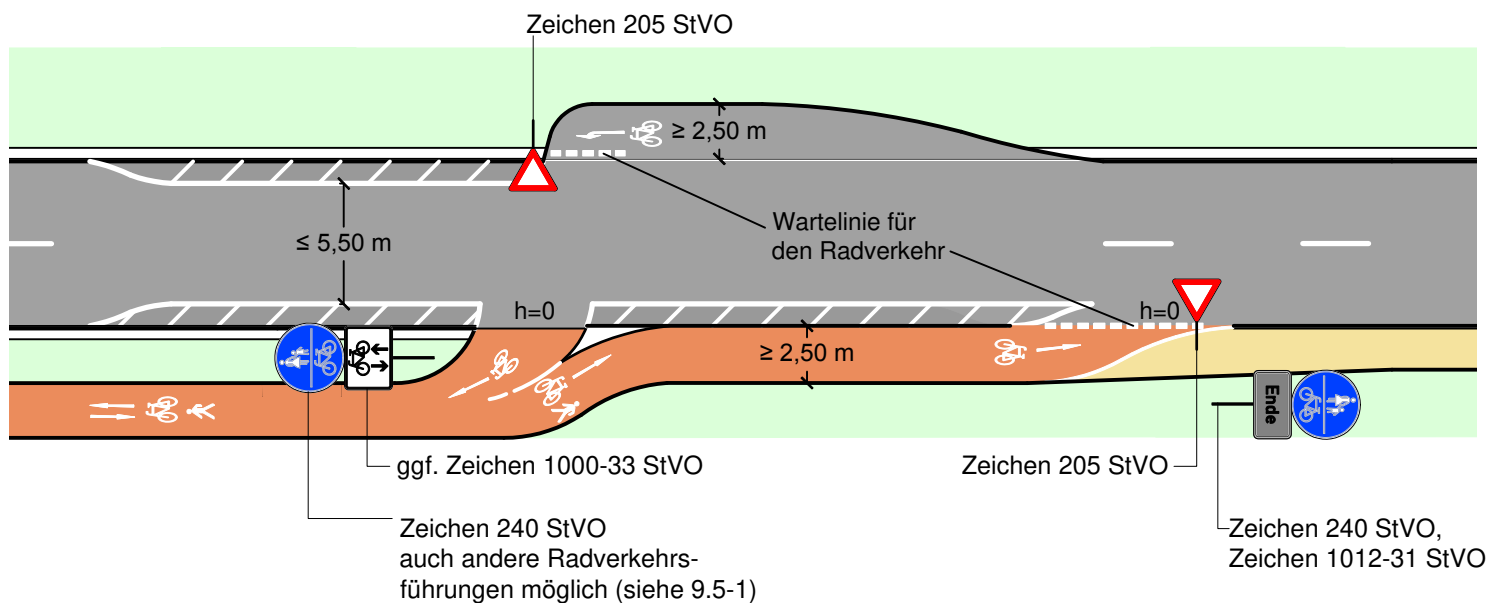
- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-6
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- eine möglichst breite Inselöffnung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr
- Variante zu Musterblatt 9.5-3

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht




Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

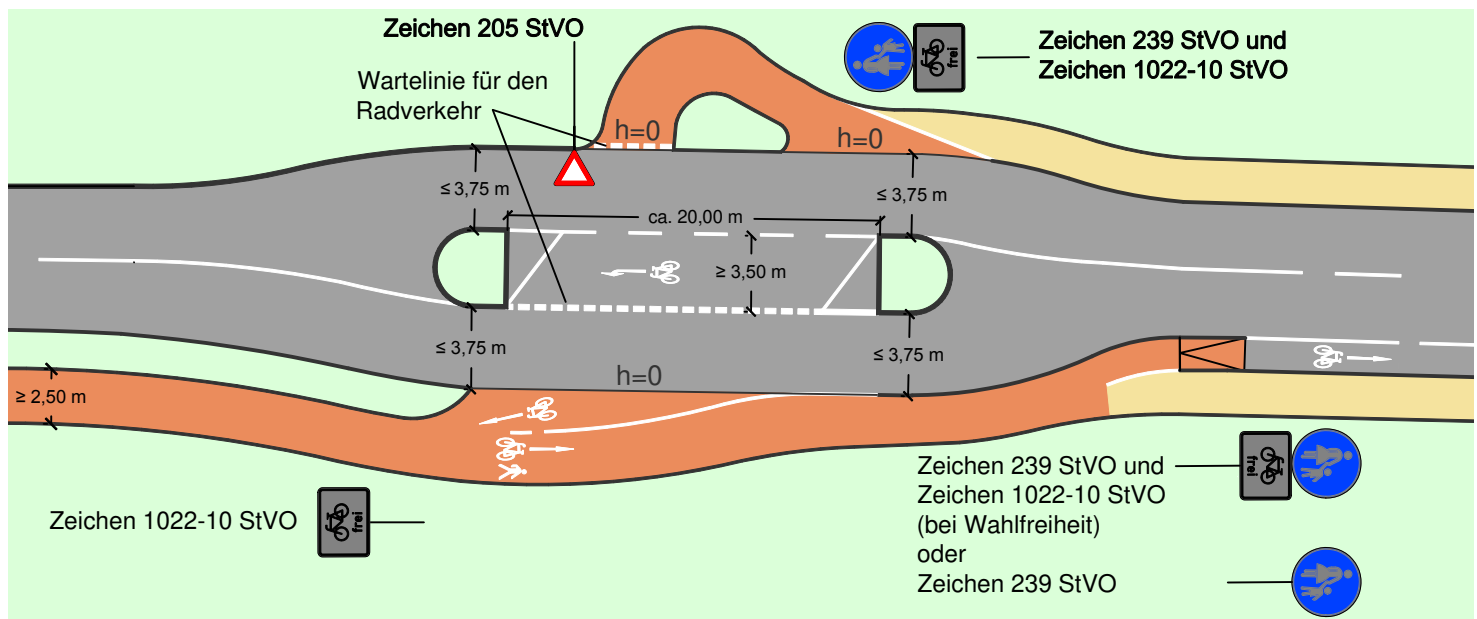
- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht (1)





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang zwischen Ortsdurchfahrten und außerorts zur Sicherung des Radverkehrs beim Wechsel von Richtungsbetrieb zu nicht benutzungspflichtigem Zweirichtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

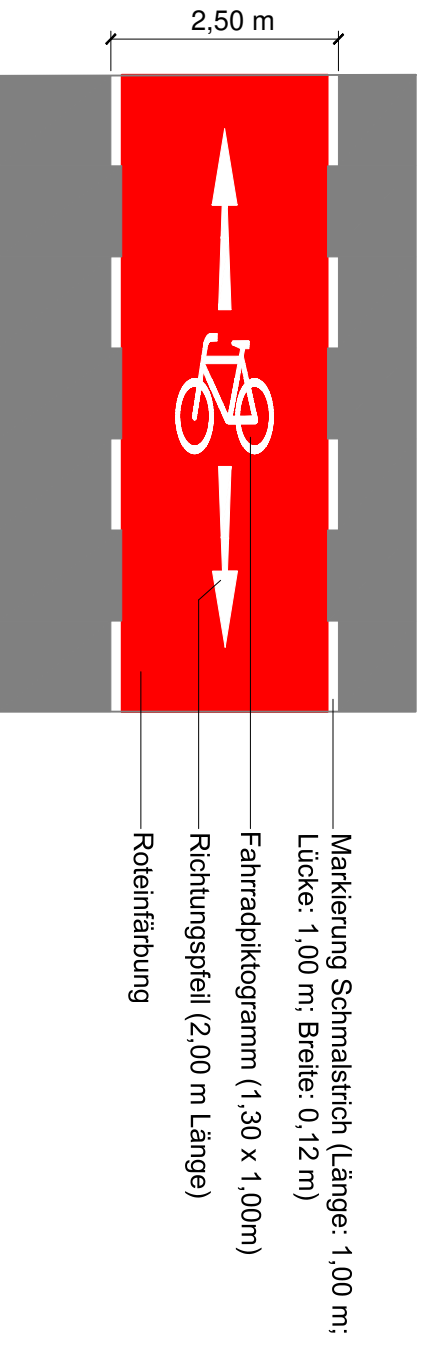
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-9
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- der Abstand zwischen den Inselköpfen ist in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit stets ausreichend zu wählen (Bremsweg), um eine sichere und akzeptable Führung zu gewährleisten
- rote Einfärbung der Furt bzw. Ausleitung optional
- die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben

Musterlösung

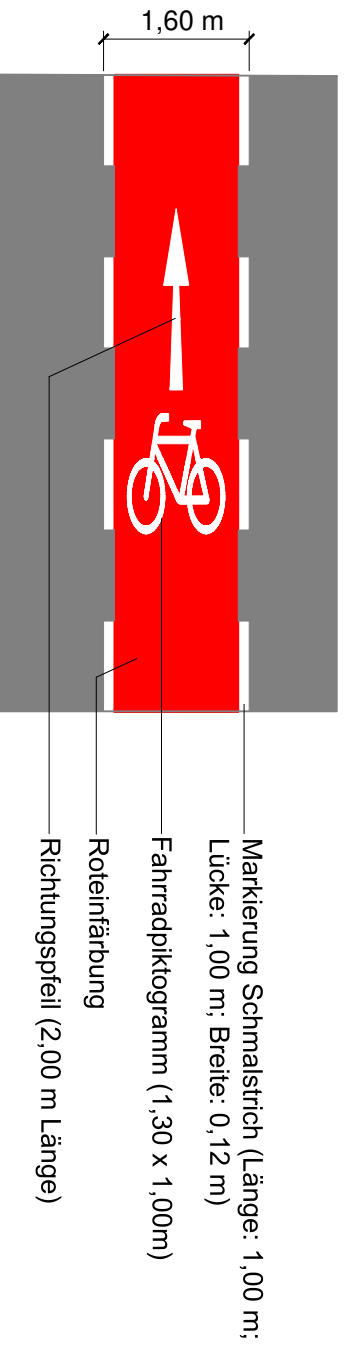
Radverkehrsführung an Parkplätzen

Markierungslösung bei Parkplatzführungen

Markierungselement Zweirichtungsverkehr



Markierungselement Einrichtungsverkehr



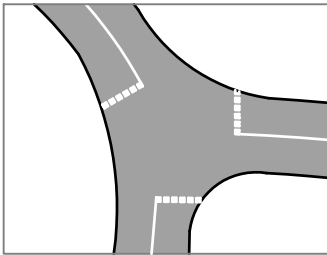
Anwendungsbereiche:

- Führung über einen Parkplatz
- Ausnahmeregelung, wenn eine Umfahrung des Parkplatzes nicht in Frage kommt

Richtungsmarkierung Zweirichtungsrادweg in unübersichtlichen Situationen (Unterführungen, Kurven, Einmündungen)

Variante 2:

Rechts-vor-Links-Regelung,
Blockmarkierung



Variante 1:

Markierung: Schmalstrich 1,0/1,0

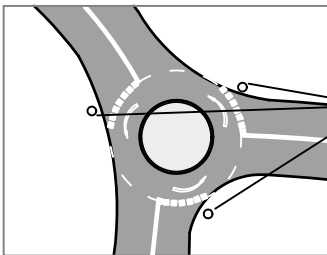
Zeichen 205 StVO



Rad-/Gehweg
untergeordnet

Variante 3:

Prinzip Minikreisell für
Radfahrer



Zeichen 205 und 215 StVO

Markierung: Schmalstrich 4,0/2,0

Regelungen:

- Markierungen analog der Zeichen 340 (Leitlinie) und 341 (Wartelinie) StVO sowie der Regelungen in den Richtlinien zur Markierung von Straßen

Anwendungsbereiche:

- Einmündungen und Kreuzungen selbständig geführter Zweirichtungsrادwege

Hinweise:

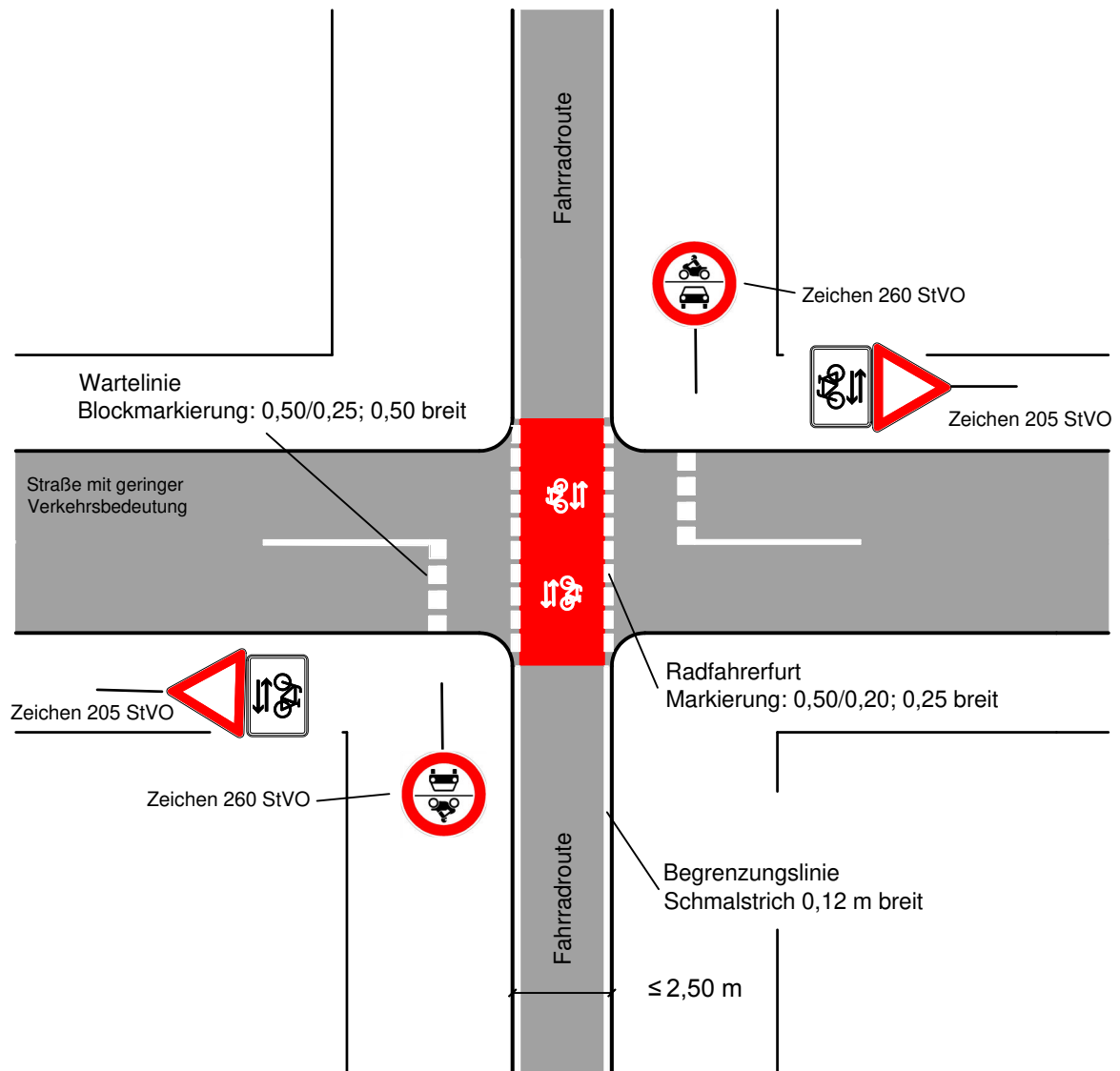
- Die Markierungen werden maßstäblich verkleinert, um den geringen Abmessungen der Radwege gerecht zu werden.

Querungsstelle mit wartepflichtigem Radverkehr

Musterlösung

Selbständig geführte Radwege

Querungsstelle Radrouten mit bevorrechtigtem Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10, Kapitel 3.5 (Bild 14)
- auch als Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) mit Zusatz "Fußgänger frei" auszuschildern

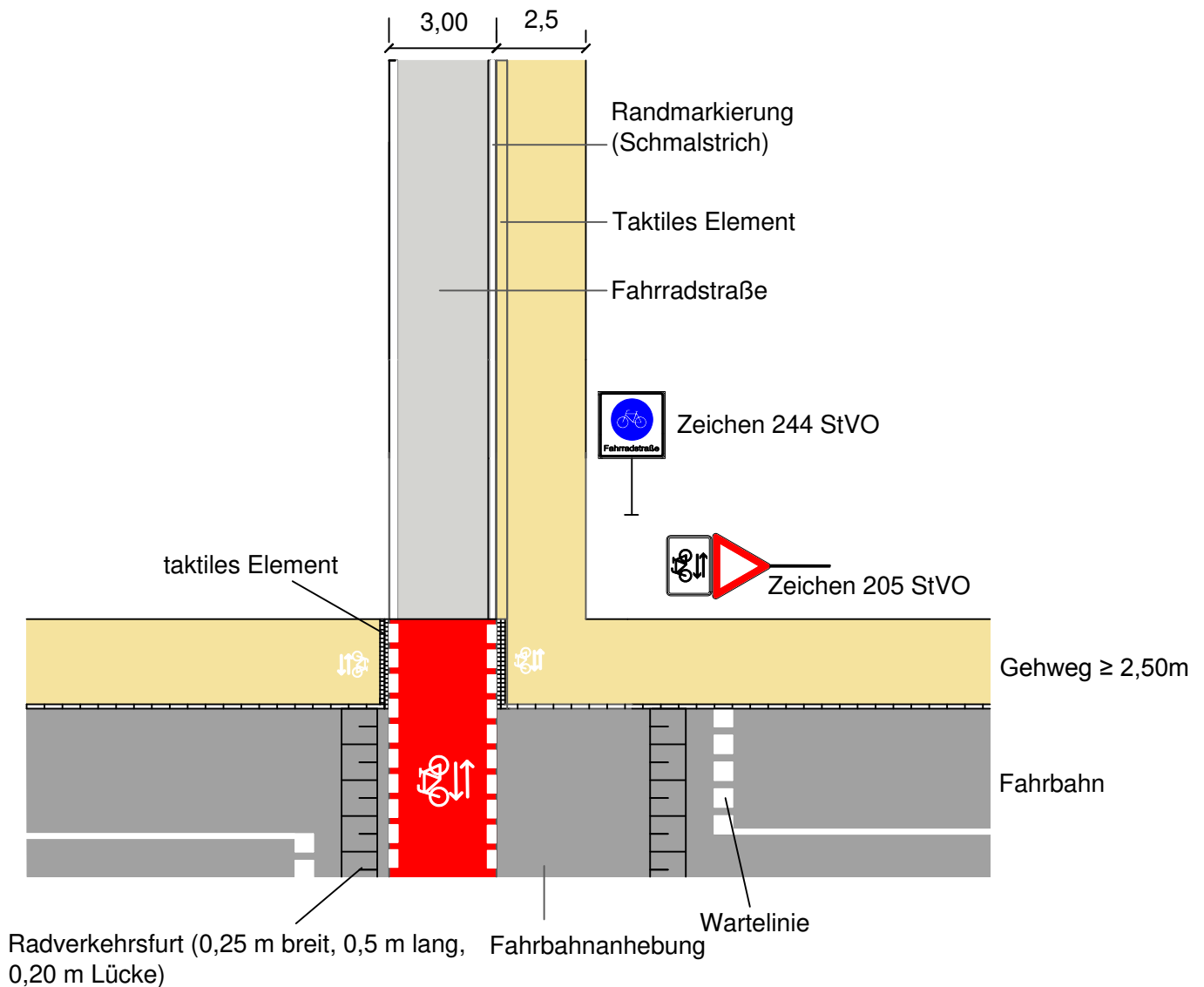
Anwendungsbereiche:

- Radschnellverbindung mit hoher Netzbedeutung, insbesondere für den Alltagsverkehr
- nur außerhalb klassifizierter Straßen anwendbar

Besonderheiten:

- Grundlage einer Radschnellverbindung sollte eine Netzplanung unter Berücksichtigung der "Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung" (RiN) sein.

Bevorrechtigte Querung einer Radhaupttroute (1)



Regelungen:

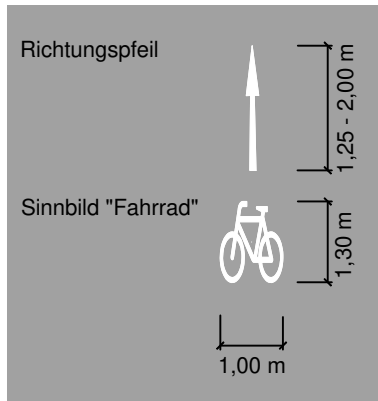
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungsbereiche:

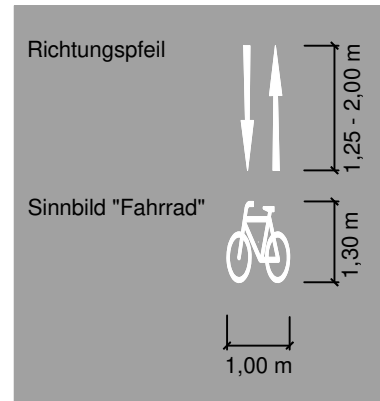
- Querung einer untergeordneten Straße
- geringes Fußgängeraufkommen

Radverkehrsführung an innerörtlichen Knotenpunkten

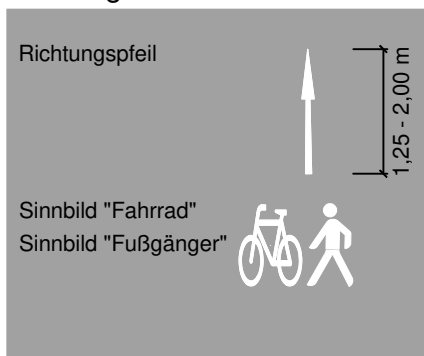
z. B. Richtungsradweg



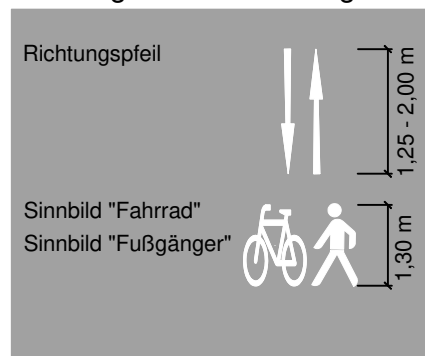
z. B. Zweirichtungsradweg



z. B. gemeinsamer Geh- und Radweg



z. B. gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 11.1.4

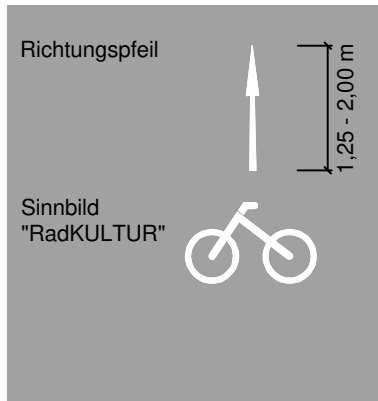
Anwendungsbereiche:

- zur Sicherung und Führung des Radverkehrs auf der Strecke sowie in Konfliktbereichen mit anderen Verkehrsarten

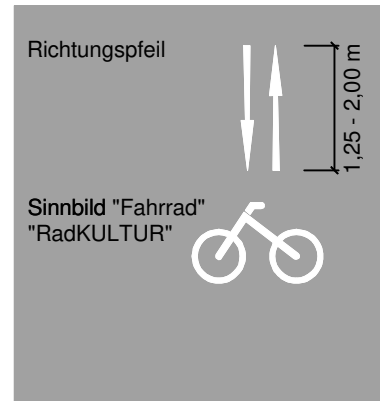
Hinweise:

- die Markierungen dienen der Erkennbarkeit der Radverkehrsführung. Sie sollen zu diesem Zweck auch auf der Fahrbahn, im Zuge von Schutzstreifen sowie bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen angewandt werden.
- die Griffbarkeit der markierten Oberfläche ist zu gewährleisten
- bei Unterschreitung der Mindestanforderungen sind die Markierungen zu erneuern

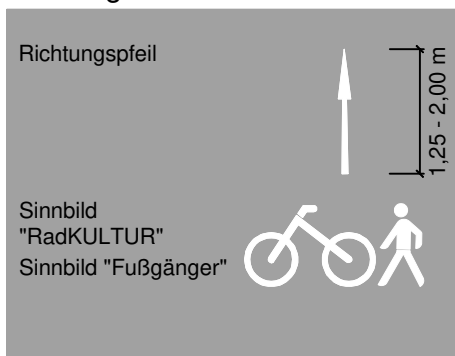
z. B. Richtungsweg



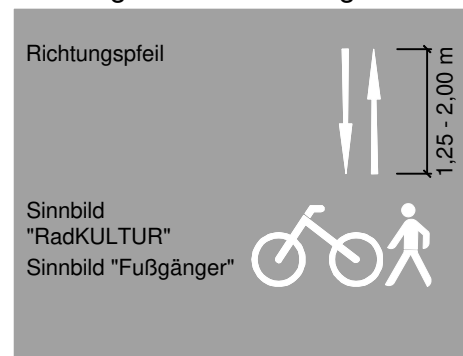
z. B. Zweirichtungsweg



z. B. gemeinsamer Geh- und Radweg



z. B. gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 11.1.4

Anwendungsbereiche:

- zur Sicherung und Führung des Radverkehrs auf der Strecke sowie in Konfliktbereichen mit anderen Verkehrsarten auf Strecken des RadNETZes

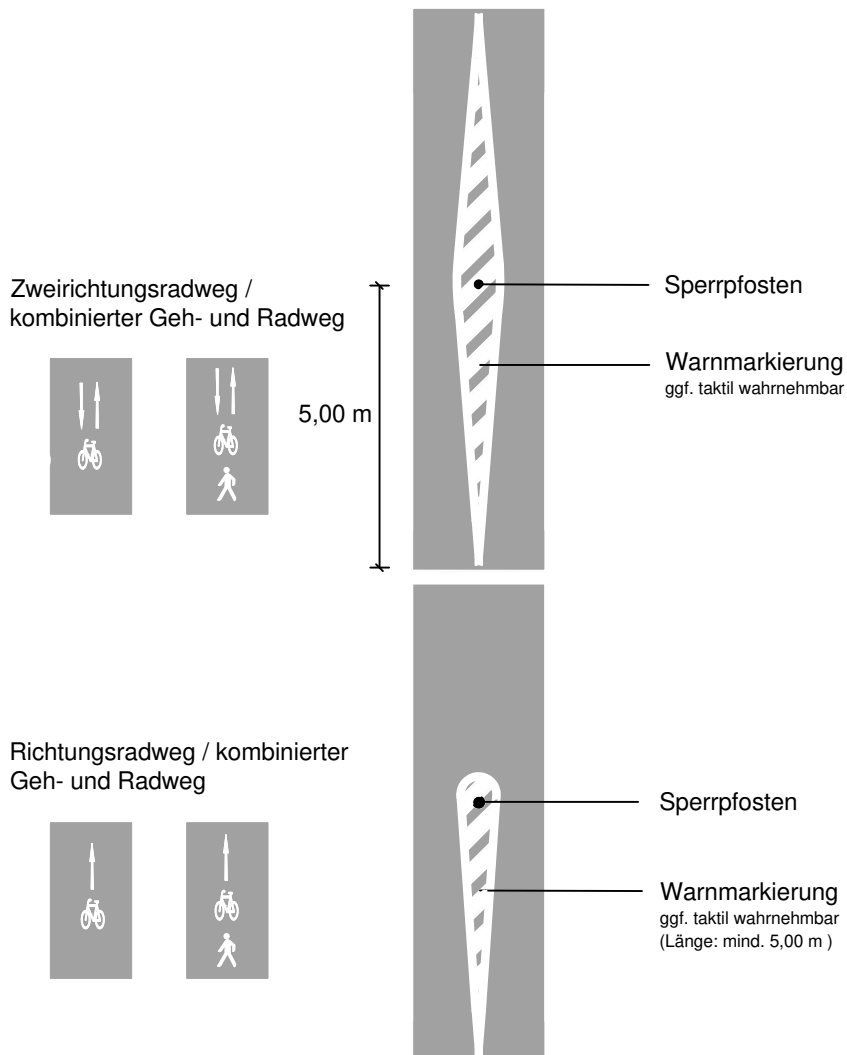
Hinweise:

- abweichend zu den "Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)" soll auf Strecken des RadNETZes einheitlich das "RadKULTUR-Fahrrad" anstelle des Sinnbildes "Fahrrad" angewandt werden
- die Markierungen dienen der Erkennbarkeit der Radverkehrsführung. Sie sollen zu diesem Zweck auch auf der Fahrbahn, im Zuge von Schutzstreifen sowie bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen angewandt werden
- die Markierungen sind ein Element der Sichtbarmachung des RadNETZes (neben Banderolen und Infotafeln)
- die Griffbarkeit der markierten Oberfläche ist zu gewährleisten
- bei Unterschreitung der Mindestanforderungen sind die Markierungen zu erneuern

Musterlösung

Selbstständig geführte Radwege

Warnmarkierung mit Sperrpfosten



Regelungen:

- Sperrpfosten bedürfen der verkehrsbehördlichen Anordnung
- Sperrpfosten sind - wie auch Umlaufsperrungen - wegen ihrer Unfallträchtigkeit möglichst zu vermeiden

Anwendungsbereiche:

- Markierung vor Sperrpfosten zur Verbesserung der Erkennbarkeit

Hinweise:

- in besonderen Gefahrenlagen Markierung taktil wahrnehmbar
- ggf. erforderliche Sperrpfosten sind auffällig zu färben und voll retroreflektierend auszuführen
- falls möglich sind Pfosten mit Verkehrszeichen einfachen Sperrpfosten vorzuziehen (bessere Fernerkennbarkeit)
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite mindestens 1,25 m betragen

Einmündung innerorts

