

Anlage 3 Arten von Radverkehrsanlagen

Gehweg/ Fußgängerzone, Radfahrer frei



VZ 239 StVO



VZ 1022-10 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. immer kombiniert mit Mischverkehr auf Fahrbahn
- Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer
- besondere Vorsicht gegenüber Fußgängern

Planung:

- Nutzungsrecht des Gehweges für Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn im Mischverkehr unsicher fühlen
- innerorts eher zu vermeiden
- Freigabe von Fußgängerzonen zur besseren Erreichbarkeit der anliegenden Geschäfte

Straßenentwurf:

- Mindestbreite Gehweg 2,50m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

Piktogramme auf Fahrbahn



Symbol Radfahrer StVO

Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt

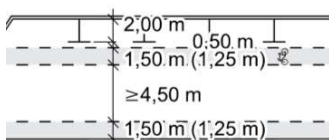
Planung:

- Verdeutlichung der Mischnutzung von Fahrbahnen durch Radfahrer und Autos, wo der Platz für einen Schutzstreifen nicht ausreicht
- bislang noch zu wenige Erfahrungen zu Verkehrssicherheit und Einsatzgrenzen, mglw. ähnlich Schutzstreifen

Straßenentwurf:

- unterschiedliche Ausführungsmöglichkeiten (Markierung nur seitlich in dichter oder weniger dichter Abfolge oder als einzelne große Piktogramme in Fahrbahnmitte)
- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland

Schutzstreifen



Z 340 StVO als Schmalstrich, Strich-Lücke: 1m-1m
(Quelle: ERA)

Verkehrsrecht:

- Teil der Fahrbahn, darf von Kfz im Begegnungsfall überfahren werden, wenn Gefährdung von Radfahrern ausgeschlossen ist
- Parken verboten, Halten erlaubt, deshalb Halten durch Zusatzschild ggf. zu untersagen
- keine Benutzungspflicht, z.B. Spurwechsel auf LA-Spur zum direkten Linksabbiegen möglich

Planung:

- Einsetzbar bis etwa 18.000 Kfz/24h und bis 1.000 Schwerverkehrsfahrzeuge je Tag
- Zweckmäßige Radverkehrsanlage bei schmalen Straßen innerorts

Straßenentwurf:

- Regelbreite 1,50 m (mind. 1,25 m), zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Kernfahrbahn zwischen Markierungen mind. 4,5 m
- Radfahr-Piktogramme vorsehen

Radfahrstreifen



VZ 237 StVO mit durchgehendem Breitstrich

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage mit guten Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern und dadurch relativ sicher

Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,85 m, inkl. 0,25 cm Markierung) zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Breite angrenzender Fahrstreifen mind. 2,75 m

„Protected Bike Lane“



Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt
- ähnlich zum Radfahrstreifen oder eigenständigem Radweg

Planung:

- ähnlich Radfahrstreifen aber mit höherer subjektiver Sicherheit und weniger Konflikten mit regelwidrig parkenden Kfz
- sehr hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- In Straßen ohne ruh. Verkehr und mit wenig Einfahrten sinnvoll

Straßenentwurf:

- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland
- ähnlich Radfahrstreifen mit baulicher Trennung zum Fahrstreifen (unterschiedliche Ausführungen)

Gemeinsamer Geh-/ Radweg



VZ 240 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Gegenseitige Rücksichtnahme mit Fußgängern

Planung:

- bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- nur wo Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion untergeordnet sind (für Fußgänger und Radfahrer)
- innerorts aufgrund der Konflikte Rad-/Fußverkehr eher zu vermeiden

Straßenentwurf:

- Mindestbreite 2,50m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

Getrennter Geh-/ Radweg



VZ 241 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- bauliche Trennung führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- An Kreuzungen Führung auf Fahrbahnniveau sinnvoll

Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,60 m) zzgl. mind. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ Parkbuchten
- bauliche Trennung zur Fahrbahn (z.B. Bord)
- Trennung zum Gehwegbereich

Freigabe von Busspuren



VZ 245 StVO



VZ 1022-10 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. kombiniert mit Mischverkehr auf nebenliegender Fahrbahn

Planung:

- bei relativ wenig Busverkehr eine hochwertige Radverkehrsanlage, bei zunehmendem Busverkehr behindern sich beide ungewollt gegenseitig
- Abstimmung/ Zustimmung Nahverkehrsunternehmen notwendig
- Vermeidung von Konflikten mit Radfahrern und Fahrgästen an Haltestellen

Straßenentwurf:

- Breite der Sonderspur entweder 4,75 m und breiter oder 3,50 m und schamler, dazwischen besteht die Gefahr, dass Radfahrer regelmäßig mit zu geringem Abstand überholt werden

Fahrradstraße



VZ 244 StVO

Verkehrsrecht:

- Straßen ausschließlich für Radverkehr zugelassen, diese dürfen auch nebeneinander fahren
- Kfz-Verkehr kann durch Zusatzschild zugelassen werden, muss dem Radverkehr Vorrang einräumen
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Planung:

- hochwertige Radverkehrsanlage zur Konzentration von Radverkehr im Nebennetz
- Zulässig wenn Bedeutung der Straße für den Radverkehr (künftig) über dem Kfz-Verkehr liegt

Straßenentwurf:

- Fahrbahnbreite 4,00 m (mind. 3,50 m) notwendig
- bei Bedarf kann das Verkehrszeichen als Piktogramm wiederholt werden
- Fahrradstraße kann bevorrechtigt werden, dann bauliche Hervorhebung (z.B. Fahrbahnanhebung)

Radverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Zonen



VZ 274-30 oder 274-20 StVO

Verkehrsrecht:

- keine Radverkehrsanlage in geschwindigkeitsreduzierten Zonen vorzusehen → Mischverkehr
- gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahren und Kfz
- Begegnungszonen (nicht in StVO) ähnlich zu bewerten

Planung:

- Mischverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen als Standardfall im Nebennetz des Radverkehrs
- Tempo 20 Zonen und Begegnungszonen bei erhöhter Seitenraumnutzung oder hohem Querungsbedarf

Straßenentwurf:

- keine besonderen Anforderungen an den Straßenentwurf
- gestalterische Abtrennung der Seitenbereiche für Fußgänger

Radverkehr auf Mischverkehrsflächen



VZ 325 StVO

Verkehrsrecht:

- Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer
- Besondere Rücksicht auf Fußgänger
- Shared-Space Bereiche (nicht in StVO) ähnlich zu bewerten

Planung:

- sinnvoll im Nebennetz des Radverkehrs oder in zentralen Bereichen, in denen der Fußverkehr Vorrang haben soll
- möglichst keine Überlagerung mit Hauptroute des Radverkehrs

Straßenentwurf:

- keine bauliche Trennung der verschiedenen Straßenbereiche vorzusehen

Radschnellverbindung



Verkehrsrecht:

- verkehrsrechtlich als eigenständige Radverkehrsanlage zu beschildern, dabei verschiedene Optionen möglich (Radweg, Radfahrstreifen, Fahrradstraße...)
- Mischnutzung mit Fußverkehr zu vermeiden

Planung:

- sehr hochwertige Radverkehrsverbindung, auf der lange Distanzen mit hohen Geschwindigkeiten zurückgelegt werden sollen
- sollten die Hauptachsen des Radverkehrs einer Region bilden

Straßenentwurf:

- verschiedene oben beschriebene Optionen denkbar, Radschnellwege sollen dabei stets breiter als Regelmäße ausgeführt werden, z.B. Radfahrstreifen mind. 3m, Zwei-Richtungs-Radweg mind. 4m