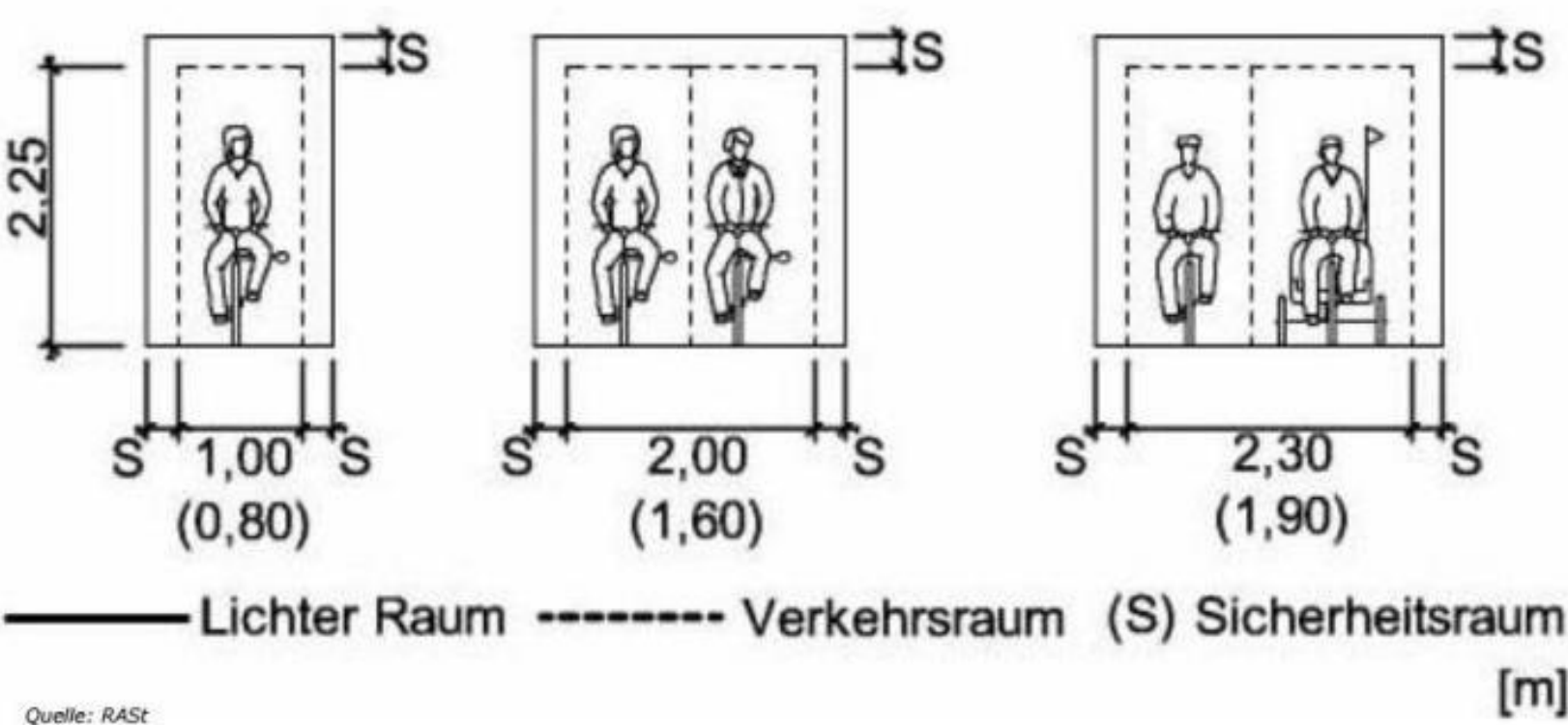


Führungsformen des Radverkehrs

Platzbedarf



Führungsformen für den Radverkehr müssen die technischen Anforderungen des Radverkehrs berücksichtigen. Diese Anforderungen sind in verschiedenen technischen Regelwerken, z.B. der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) oder den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) niedergelegt.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß (Mindestmaß)	1,50 Meter (1,25 Meter)
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschl. Markierungen)	1,85 Meter
Einrichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 Meter (1,60 Meter)
Beideseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 Meter (2,00 Meter)
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 Meter (2,50 Meter)
Gemeinsamer geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	≥ 2,50 Meter
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 Meter

Fahrradschutzstreifen

Der Schutzstreifen ist ein Teil der Fahrbahn, der durch Markierung dem Radfahrer einen Sicherheitsraum bieten soll. Der Schutzstreifen ist nicht benutzungspflichtig, allerdings gilt für Radfahrer das Rechtsfahrgebot.

Der Schutzstreifen ist kein Sonderweg für Radfahrer und darf bei Bedarf von Kfz benutzt werden. Parken auf dem Schutzstreifen ist verboten, Halten erlaubt.

Die Markierung von Schutzstreifen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h in Frage. Sie können angelegt werden, wenn eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage eines Sonderweges aber nicht möglich ist oder dem Radverkehr ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und Fahrbahnbreite sowie Verkehrsstruktur es grundsätzlich zulassen.

Sie sind nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in der Regel 1,50 Meter breit anzulegen, mindestens aber 1,25 Meter.

Die verbleibende Restfahrbahn, auch Fahrgasse genannt, muss mindestens 4,50 Meter breit sein. Bei Fahrbahnbreiten unter 7,00 m zwischen den Bordsteinen können nach diesen Anforderungen keine beidseitigen Schutzstreifen angelegt werden. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.



Führungsformen des Radverkehrs

Radfahrstreifen



Der Radfahrstreifen ist ein Sonderweg für Radfahrer auf der Fahrbahn. Der Radfahrstreifen ist immer benutzungspflichtig, und wird mit dem Verkehrszeichen (Vz) 237 „Radweg“ gekennzeichnet.

Als Sonderweg für Radfahrer darf der Radfahrstreifen von Kfz nicht benutzt werden. Parken und Halten auf dem Radfahrstreifen ist verboten.

Die Anlage von **Radfahrstreifen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften** auf Straßen mit einer **zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h** in Frage. Es gibt keine Höchstgrenze für die Kfz-Verkehrsstärken oder den Schwerlastverkehrsanteil. Radfahrstreifen können auch an mehrstreifigen Straßen angelegt werden.

Sie sind nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in **der Regel 1,85 Meter breit anzulegen (inkl. Markierung)**. Bei hohen Kfz- oder Radverkehrsstärken sind 2,00 Meter oder mehr anzustreben.

Bei der Anlage von Radfahrstreifen ist auf einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz zu achten (≥ 50 cm).

Einrichtungsrادweg

Der Einrichtungsrادweg ist ein Sonderweg für Radfahrer, der baulich von der Fahrbahn getrennt ist.

Der Einrichtungsrادweg ist nur dann benutzungspflichtig, wenn er mit dem Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist.

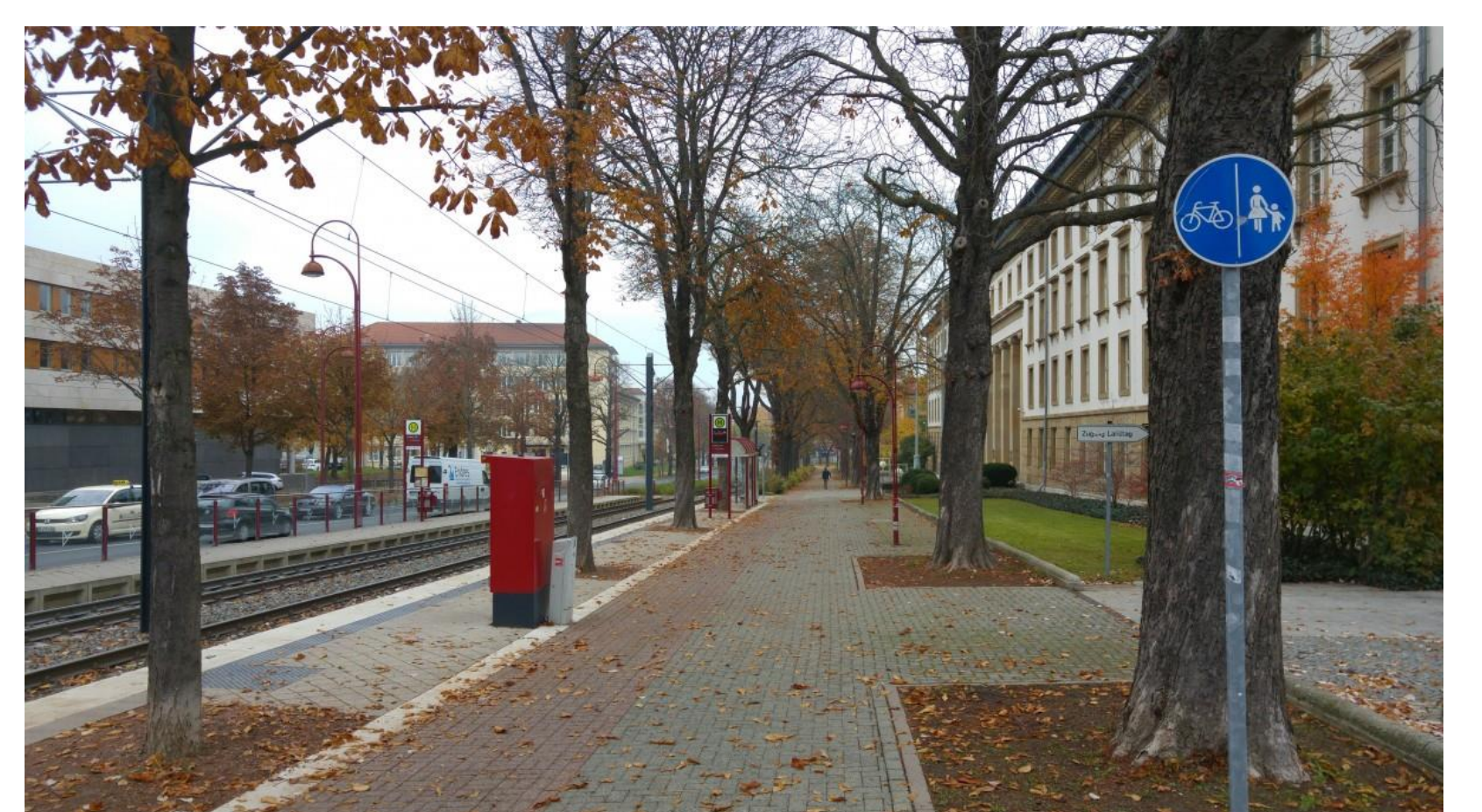
Der Einrichtungsrادweg darf nicht von Kfz benutzt werden. Parken und Halten auf dem Einrichtungsrادweg ist verboten.

Die Anlage von **Einrichtungsrادwegen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften** auf Straßen ohne Beschränkung der **zulässigen Höchstgeschwindigkeit** in Frage. Sie können angelegt werden bei hohen Kfz-Verkehrsstärken, hohen Schwerlastanteilen oder anderen konflikträchtigen Verkehrsbedingungen.

Sie sind nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in **der Regel 2,00 Meter breit anzulegen**, mindestens aber 1,60 Meter.

Einrichtungsrادwege können zusammen mit Fußwegen als getrennte oder gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum angelegt werden. Auf ausreichend Raum für den Fußgängerverkehr, einen Sicherheitstrennstreifen und die Einhaltung der Mindestbreiten ist zu achten. Je nach Bedarf sind größere Breiten anzustreben.

Beim gemeinsamen Geh- und Radweg haben **Radfahrer auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen** und ihre Geschwindigkeit anzupassen, also ggf. **Schrittgeschwindigkeit** zu fahren.



Führungsformen des Radverkehrs

Fahrradstraße



Eine Fahrradstraße ist **eine für den Radverkehr vorgesehene Straße**, genau betrachtet in der Regel deren Fahrbahn (nicht aber z.B. Gehwege).

Fahrradstraßen sind dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit **anderen Fahrzeugen dürfen sie nur dort benutzt werden**, wo dies **durch Zusatzzeichen angezeigt ist**. Häufig wird so der Verkehr anderer Fahrzeuge nur für Anlieger oder nur in einer Fahrtrichtung zugelassen (Einbahnstraße). Die **Höchstgeschwindigkeit** beträgt für alle Fahrzeuge **30 km/h**.

Das **Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt**. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

Fahrradfahrende Kinder unter acht Jahren, Fußgänger und Inline-Skater müssen – wie in anderen Straßen – den Gehweg oder Seitenstreifen benutzen, soweit vorhanden und benutzbar.

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn **der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist** oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen **vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt** werden (alternative Verkehrsführung).

Gegen den Strom: Einbahnstraßen

Mit der Fahrradnovelle bietet sich Gemeinden die Möglichkeit, **Einbahnstraßen durch ein Zusatzschild für Radelnde in beiden Richtungen zu öffnen**.

Radfahrer/-innen können dann **Abkürzungen** nehmen, ohne den Pfad der Tugend zu verlassen.

Die geöffnete Einbahnstraße **ist eine sichere Sache**. Denn: Auch wer gegen den Strom radelt, muss sich an die Verkehrsregeln halten - rechts fahren und die Vorfahrt achten. In Bremen, Saarbrücken und einigen anderen Städten haben die geöffneten Einbahnstraßen ihre Bewährungsprobe schon bestanden. Allen Unkenrufen zum Trotz **gab es keine Unfälle aufgrund der Öffnung für Radfahrer**.

Auch die Erfahrungen in der mehr als dreijährigen Versuchsphase waren positiv, so dass die Regelung seit Anfang 2001 unbefristet gilt



Führungsformen des Radverkehrs - Visionen

Geschützte Radstreifen



Geschützte Radstreifen sind Sonderwege für Radfahrer auf der Fahrbahn, die durch bauliche Maßnahmen oder Markierungen deutlich vom Kfz-Verkehr getrennt sind.



Geschützte Radstreifen sind in den aktuellen Regelwerken nicht berücksichtigt, und befinden sich somit in der Erprobungsphase. Daher gibt es bisher keine Standards für die Gestaltung, Mindestbreiten und Anwendungsgebiete.

Geschützte Radstreifen sollen die Akzeptanz der Verkehrsführung auf der Fahrbahn durch Radfahrer erhöhen. Gleichzeitig fahren die Radfahrer im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs.

Außerdem soll durch die Trennung das Problem des Zuparkens der Radstreifen durch Kfz wirkungsvoll verhindert werden.



Geschützte Radstreifen werden in anderen Ländern, z.B. USA, Dänemark, den Niederlanden etc. seit längerem erfolgreich eingesetzt.

Radschnellwege

Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und **qualitativ hochwertig Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen**.

Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer **gleich bleibenden Fahrgeschwindigkeit** mit relativ geringem Energiebedarf, was durch **Kreuzungsfreiheit** (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute **Oberflächenbeschaffenheit** und **größere Radwegbreiten** erreicht wird.

Die Mindestlänge von Radschnellwegen soll 5 Kilometer betragen. Breite soll gewährleisten, dass **zwei Fahrräder nebeneinander verkehren** und **ohne Störung durch ein drittes Fahrrad überholt werden können**; dafür wird eine **Regelbreite von ≥ 4 Metern** angestrebt.

Der Begegnungsfall von zwei jeweils nebeneinanderfahrenden Radfahrern bei Zweirichtungsführungen

Dieser Planungsansatz hat seinen Ursprung in den Niederlanden und findet zunehmend Nachahmung in Europa. In Deutschland gibt es erste Ansätze in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und im Ruhrgebiet.

