



# AG Radwegeplanung

## Führung der Radfahrer im Straßenverkehr

Eislingen/Fils, 26. März 2009

# wie alles begann ....



1900



1960



1980

und so ging es weiter ....



- Radfahrstreifen und Schutzstreifen werden wiederentdeckt
- Erste Beispiele kommen aus dem Ausland
  - Niederlande und Schweiz

## und in Deutschland ....



- 1992 – Schutzstreifen und Radfahrstreifen

## und in Deutschland ....



vorher als Radweg



nachher als Schutzstreifen

- 1992 – Radweg und Schutzstreifen

# Qualitätskriterien

## ■ Radweg



- Baulicher Radweg (Bordsteinradweg).
- \*Regelmaß: 2 m / Mindestmaß: 1,50 m.



## ■ Radfahrstreifen



- Markierung mittels durchgez. Breitstrich.
- \*Regelmaß: 1,85 m / Mindestmaß: 1,50 m.



## ■ Schutzstreifen



- Unterbrochene Schmalstrichmarkierung.
- \*Regelmaß: 1,60 m / Mindestmaß: 1,25 m.



\*nach VwV-StVO – Maße einschließlich Markierung

## Qualitätskriterien

- Gemeinsamer Fuß- und Radweg
  - \*Mindestmaß: 2,50 m (innerorts) und 2 m (außerorts)
- Getrennter Fuß- und Radweg
  - \*Mindestmaß: 1,50 m für den Radweg
  - \*kein Mindestmaß für den Fußgänger
  - \*nach VwV-StVO
- Fahrradstraße
  - Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.
  - Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
  - Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.



# Radweg / Radfahrstreifen

- Vorteile Radfahrstreifen
  - Weniger Konflikte mit Fußgängern
  - Klarere, direkte Führung im Knoten





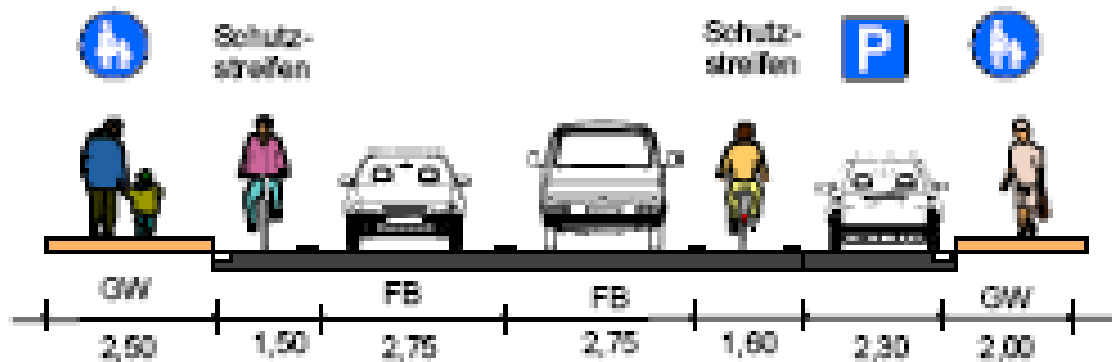
# Radweg / Radfahrstreifen

- Vorteile Radfahrstreifen
  - Bessere Sichtbarkeit
  - Geringere Unfallgefahr an Einmündungen und Knoten
  
- Nachteile Radfahrstreifen
  - Konflikte durch Unfallgefährdung durch Parken und Halten
  - Akzeptanzprobleme bei weniger geübten Radfahrern

# Schutzstreifen



im oder am Knotenpunkt



# Radfahrstreifen oder Schutzstreifen?



- Entscheidungsschlüssel
  - Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sollte keine Glaubensfrage sein.
  - Vielmehr gibt es eine Reihe von Kriterien, die berücksichtigt werden sollten.
- Die folgende Entscheidungsmatrix soll dies verdeutlichen:

# Radfahrstreifen oder Schutzstreifen

## Neue Regelungen nach ERA 06

	Führung auf der Fahrbahn	Schutzstreifen, Radfahrstreifen	Radweg
Straße ohne Kfz-Verkehr oder verkehrsberuhigter Bereich*	Regellösung	nicht sinnvoll	nicht sinnvoll
T-30 Zone mit rechts vor links-Regelung**	Regellösung*	nicht sinnvoll	nicht sinnvoll
T-30 Straße mit Vorfahrtregelung***	Regellösung	in Einzelfällen, z.B. bei überbreiter Fahrbahn	in der Regel nicht sinnvoll
sonstige Tempo 50 Straße innerorts mit < 5000 Kfz/Tag	nach Netzbedeutung im Einzelfall zu entscheiden	sinnvolle Lösung	sinnvolle Lösung
Hauptstr. innerorts Tempo 50 > 5000 Kfz/Tag	in der Regel nicht vertretbar	sinnvolle Lösung	sinnvolle Lösung
Außerortsstraße > Tempo 50 > 2500 Kfz/Tag	in der Regel nicht vertretbar	nicht zulässig	Regellösung

Quelle: Radverkehrsbezirksnetze für die Landeshauptstadt Düsseldorf  
Düsseldorf 2001

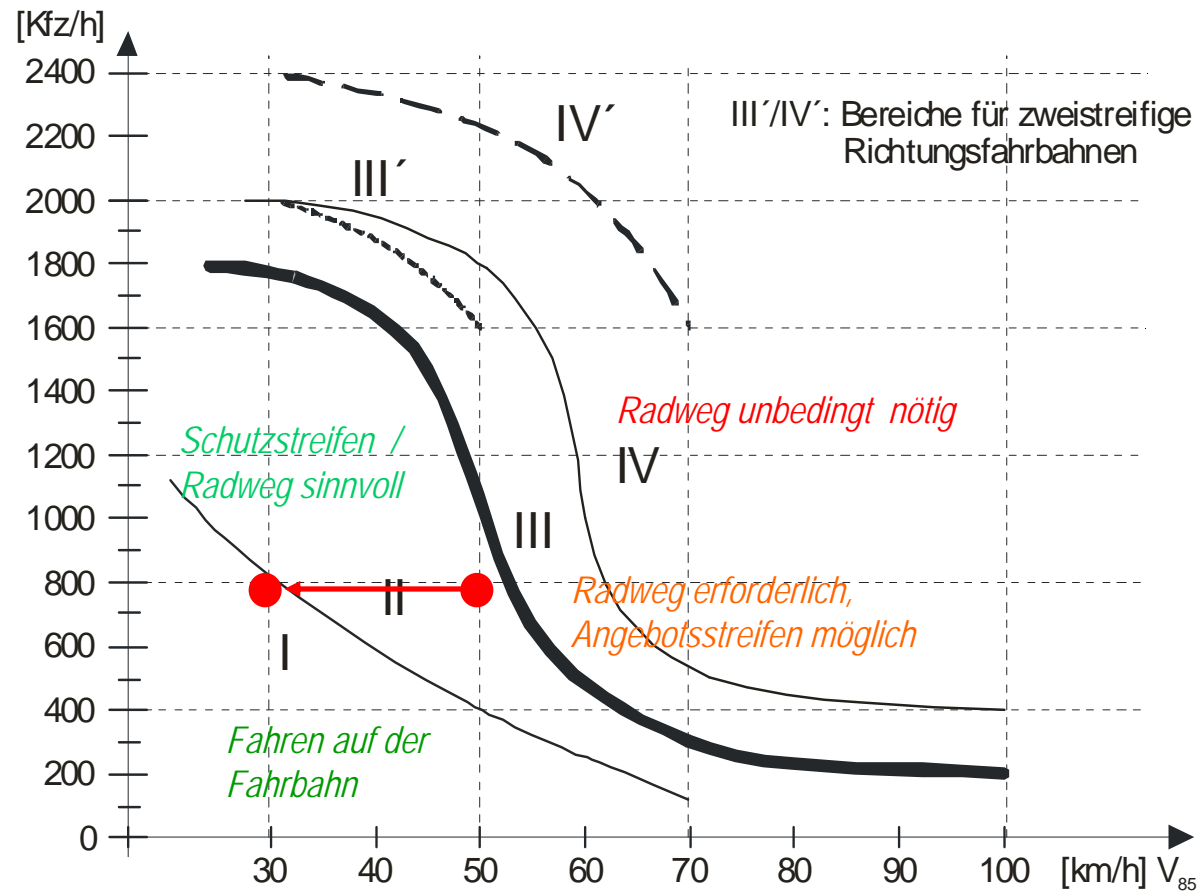
- \* Kleinmaßnahmen, wie die Beschilderung von Sackgassen und die Entfernung von Drängelgittern
- \*\* Mögliche Maßnahmen: Öffnung von Einbahnstraßen, Einrichtung von Fahrradstraßen
- \*\*\* Schutzstreifen engen die Fahrbahn optisch ein und können zur gewünschten Geschwindigkeitsdämpfung beitragen.

# Radweg, Radfahrstreifen oder Fahrbahn

Auf den meisten Straßen können Radfahrer auf der Fahrbahn fahren.

Nicht überall müssen es Radwege sein, auch Schutzstreifen kommen in Frage.

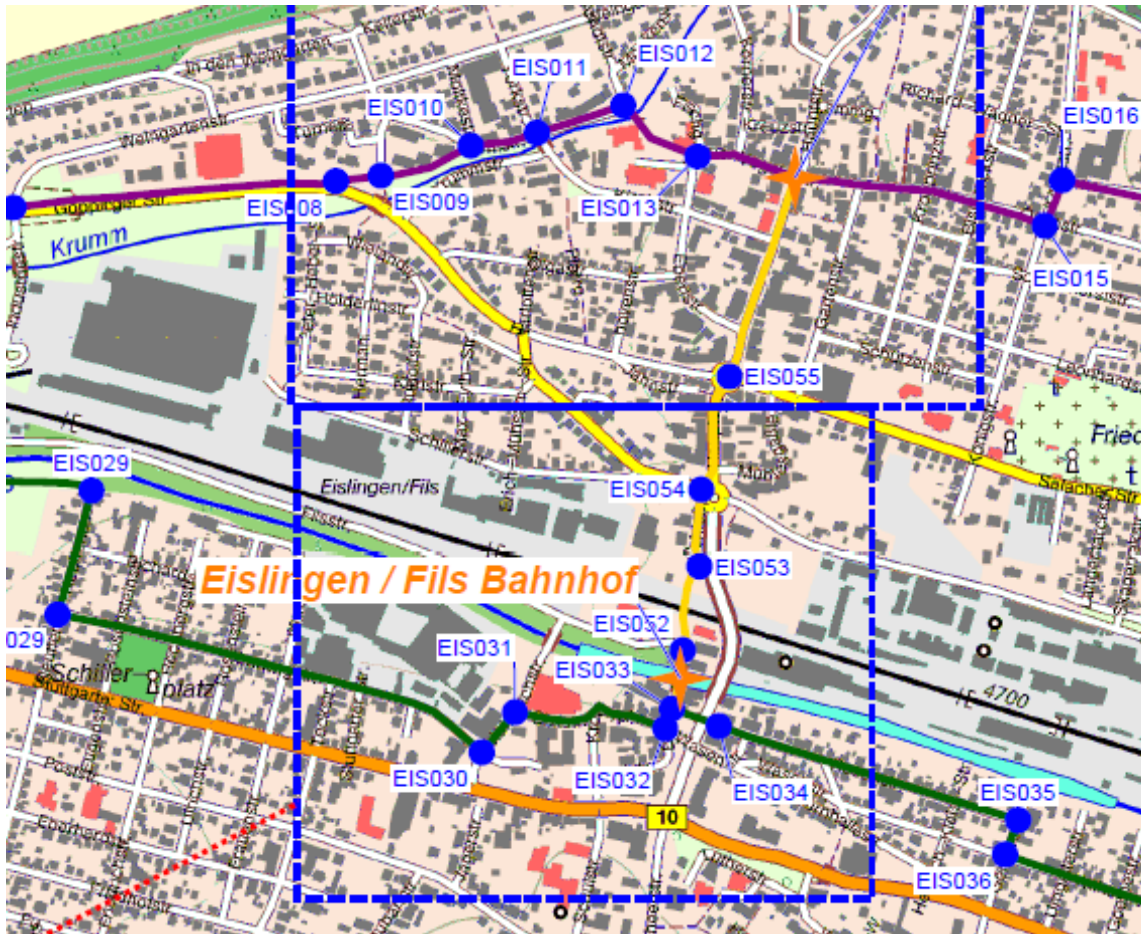
Sind weder Radwege, noch Angebotsstreifen möglich, bleibt noch die Senkung der Geschwindigkeit!



## Neue Regelungen – ERA 06 – Ausblick

- Die Verwaltungsvorschriften der StVO werden vereinfacht.  
Verweis auf ERA 06 → Detailfestlegung.
- Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Radwege werden gleichgesetzt.
- Begrenzung durch Kfz-Stärken entfallen.  
→ größere Spielräume für die Anwendung von Schutzstreifen.
- Absolutes Halteverbot wird beibehalten  
→ für die Verkehrssicherheit sinnvoll.  
→ aber beschränkte Einsatzmöglichkeiten für die Kommunen.

# Eislingen – geplante Wegeführung



Filstalroute NORD und SÜD – ab Mai 2009



Systemquerschnitt Innenstadtbereich  
Doppelallee, Gehweg/Radfahrer frei/baldselbiges Parken

Stuttgarter Straße



EIS029 Richthofenstraße

## Zusammenfassung und Fazit

- Im Bestand sind „Radfahrstreifen“ und „Schutzstreifen“ das Mittel der Wahl, wenn die Fahrbahnbreiten sie zulassen.
- Bei Neubau und Umprofilierung muss abgewogen werden, dabei sind alle Führungsformen als gleichberechtigt zu betrachten.
- Radwege werden subjektiv als sicherer empfunden, sind aber objektiv oft unsicher, daher erfordern sie in der Neuanlage höchste Sorgfalt.
- Mit den Akzeptanzproblemen muss sensibel umgegangen werden, insbesondere wenn „Radwege“ durch „Radfahrstreifen“ ersetzt werden sollen.
- Jede Straße braucht ihre eigene situationsabhängige Lösung, die mit allen Beteiligten zu erarbeiten ist.  
Nur so wird Akzeptanz und Verständnis geschaffen.



# Quellenangaben und Abkürzungen

- ADFC
  - [www.adfc.de](http://www.adfc.de) , [www.adfc-bw.de](http://www.adfc-bw.de)
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
  - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95 / ERA 06)
  - [www.fgsv.de](http://www.fgsv.de)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
  - [www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de)
- Planungsbüro VIA Köln
  - [www.via-koeln.de](http://www.via-koeln.de)
- Stadt Eislingen/Fils, Planungsamt, [www.eislingen.de](http://www.eislingen.de)
- \*StVO – Straßenverkehrsordnung
  - [www.verkehrsportal.de/stvo/stvo.php](http://www.verkehrsportal.de/stvo/stvo.php)

# Schilder .....



# Schilder .....



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Gerne beantworte ich Ihre Fragen!