www.barnim.de

Landkreis Barnim
Wir gestalten Zukunft.

RADVERKEHR

Regelungen und Führungsformen

AG Radverkehr, 12. Januar 2016

RADVERKEHR

REGELUNGEN UND FÜHRUNGSFORMEN IM ÜBERBLICK

1 Rechtliche Grundlagen

2 Wahl der Radverkehrsführung

3 Führungsformen

4 Knotenpunkte und Zufahrten

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Landkreis Barnim
Wir gestalten Zukunft.

§ 2 STVO

Absatz 1: *Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen,…*

Dazu gehören auch die Radfahrer. (Ausnahme Kinder; Vgl. § 2 Abs. 5 und § 24 StVO)

Absatz 4 Satz 1: *Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinander gefahren werden; nebeneinander darf nur gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird.*

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

§ 2 STVO

Absatz 5: *Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen.*

Gehwege sollten somit auch den Anforderungen gerecht werden. (Beachtung: Sichtbeziehungen an den Zuwegungen)

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

§ 2 STVO

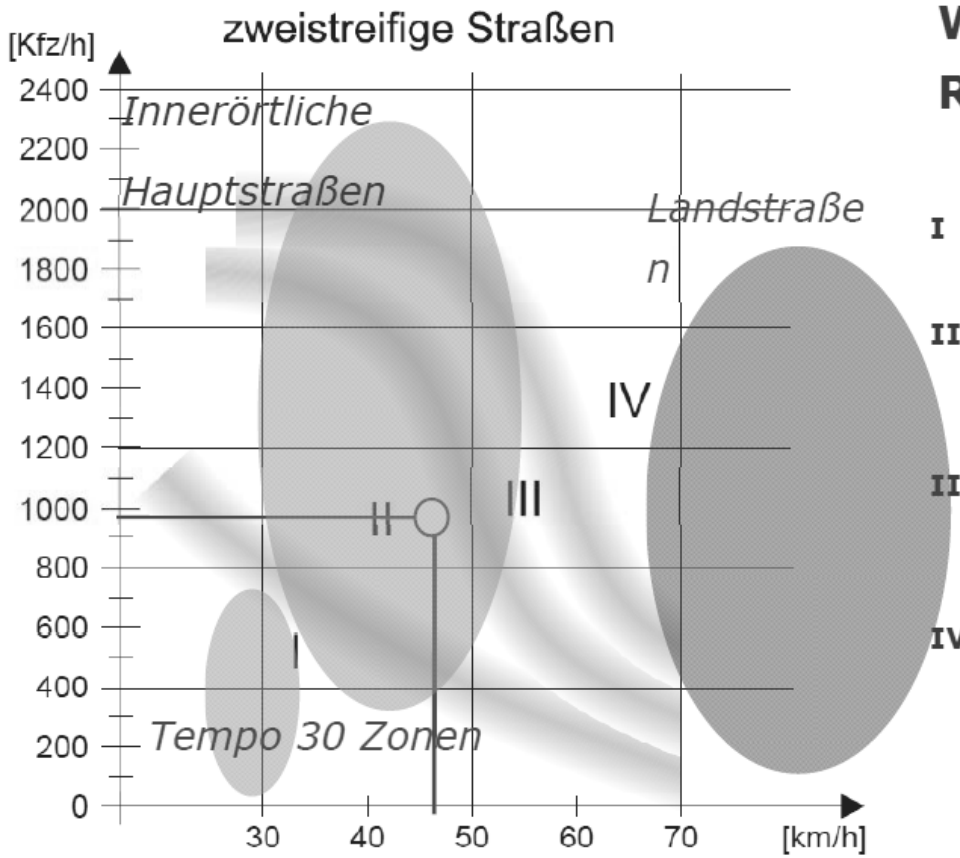
Absatz 4 Satz 2: *Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.* (**Pflichtradwege**)

Absatz 4 Satz 3: *Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden.* (**bauliche Radwege**)

Absatz 4 Satz 4: Linke *Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen "Radverkehr frei" angezeigt ist.*

1022-10 (**linke Radwege** nur in Ausnahmefällen; Wichtig: Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern an den Zufahrten, Zufahrten einfärben + Piktogramm „Radfahrer kreuzen“)

WAHL DER RADVERKEHRSFÜRHUNG



Wahl der Radverkehrsführung

I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn

II Regeleinsatzbereich für Schutz-streifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht

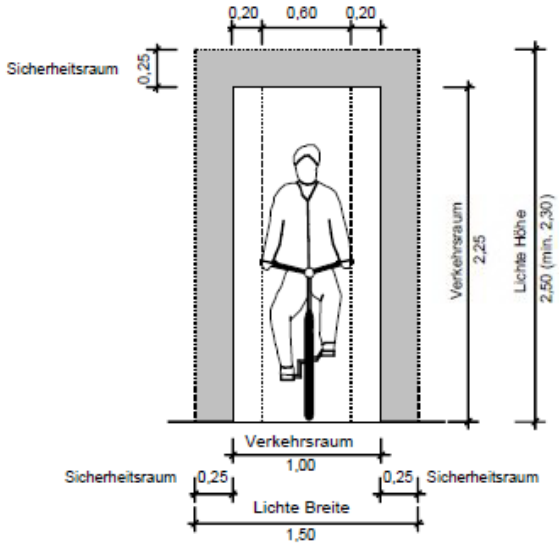
III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)

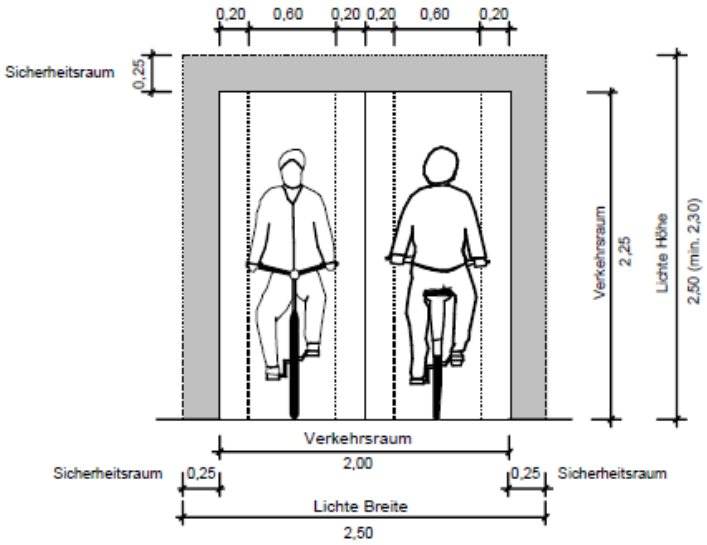
IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

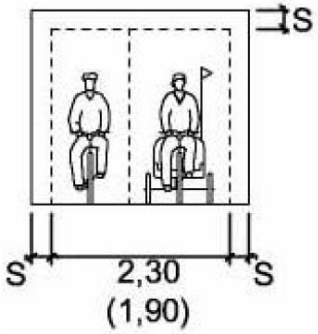
Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren

WAHL DER RADVERKEHRSFÜRHUNG

ANFORDERUNGEN





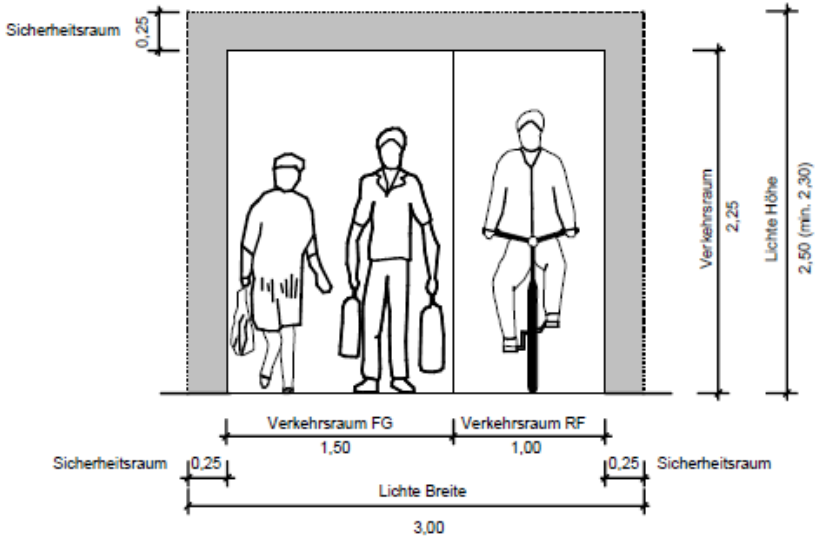


Einrichtungsradweg
2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsradweg
2,50 m (2,00 m)

WAHL DER RADVERKEHRSFÜRHUNG

ANFORDERUNGEN



Lichter Raum für gemeinsamen Geh- und Radweg

Gemeinsamer Geh- und Radweg
4,00/3,00 m (2,50 m)

FÜHRUNGSFORMEN

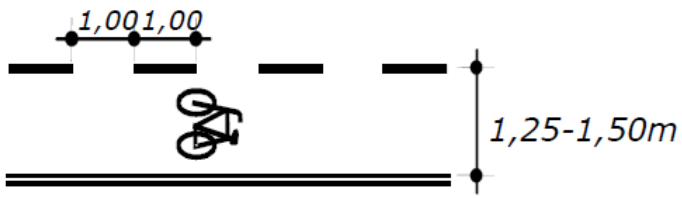
FAHRBAHN

- Auch auf innerörtlichen Hauptstraßen bei Kfz-Geschwindigkeiten unter 50 km/h geeignet.
- Regelbreiten zwischen 6,00 und 7,00 Metern sind nicht gut geeignet. (unter 6,00 m kann im Begegnungsfall nicht überholt werden und ab 7,00 m ist ausreichend Sicherheitsabstand möglich; bei 700 Kfz/h)
- Die Fahrbahnführung kann mit Führungen ohne Benutzungspflicht kombiniert werden.
- Nach Möglichkeit das Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge senken. (Wichtig für den Verkehrsfluss und die Sicherheit)

FÜHRUNGSFORMEN

SCHUTZSTREIFEN

- Schutzraum für Radfahrer, der nur im Bedarfsfall ohne Gefährdung des Radverkehrs von Kfz überfahren werden darf
- Regelbreite 1,50 m, mindestens 1,25 m (max. Breite nicht festgelegt)
- Kernfahrbahn > 4,50 m
- Kernfahrbahnbreite unterhalb 5,50 m → keine Mittelmarkierung

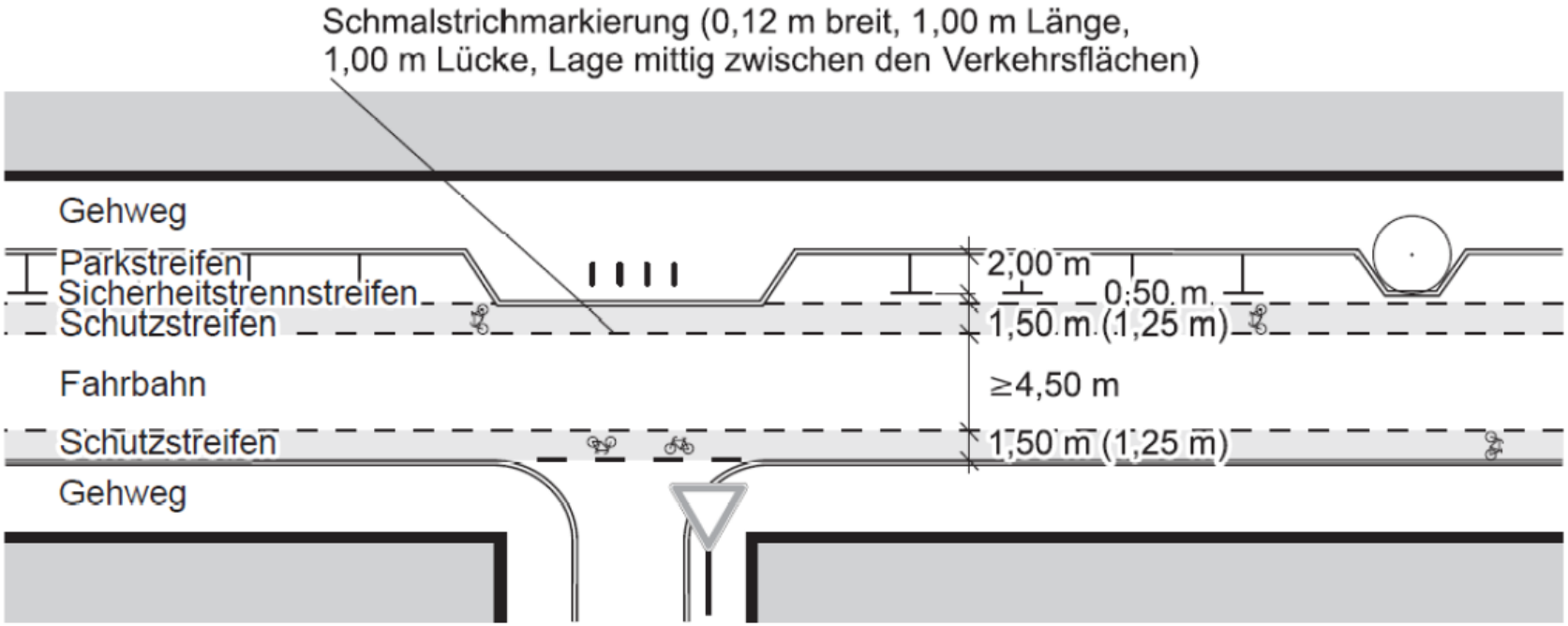


Vz 340 StVO Leitlinie als "Schutzstreifen" für Radfahrer

FÜHRUNGSFORMEN

SCHUTZSTREIFEN

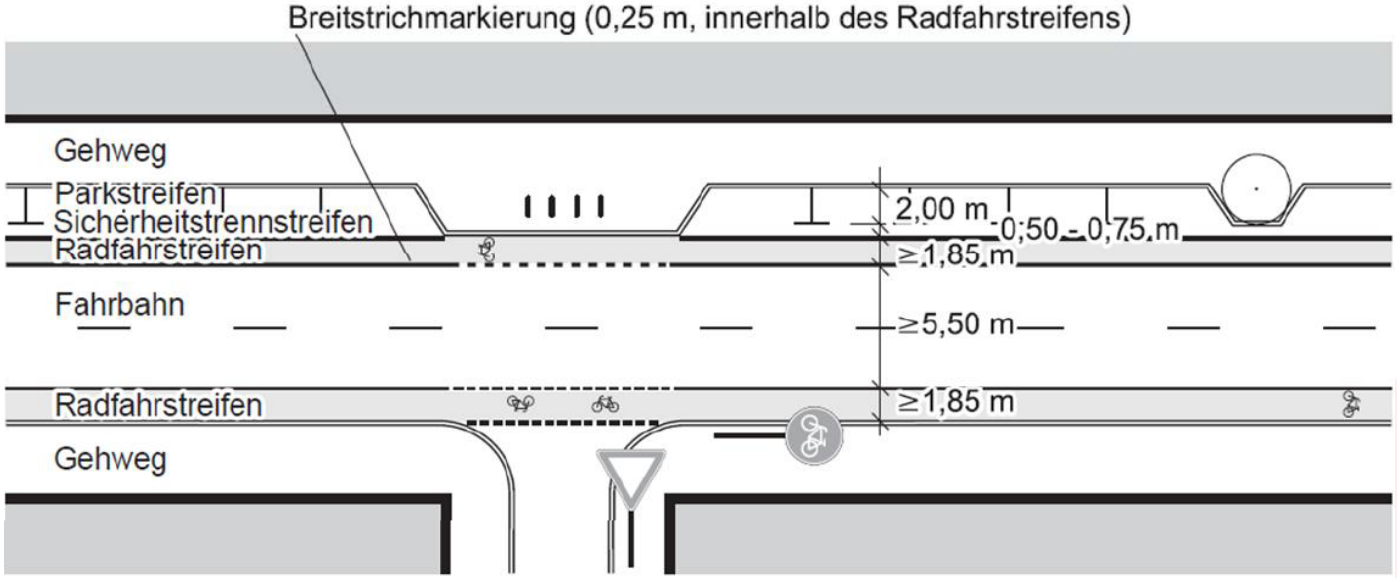
- Keine Breitenbegrenzung nach oben
- Flexible Einsatzmöglichkeit
- Fortsetzung der Markierung an Knotenpunkten



FÜHRUNGSFORMEN

RADFAHRSTREIFEN

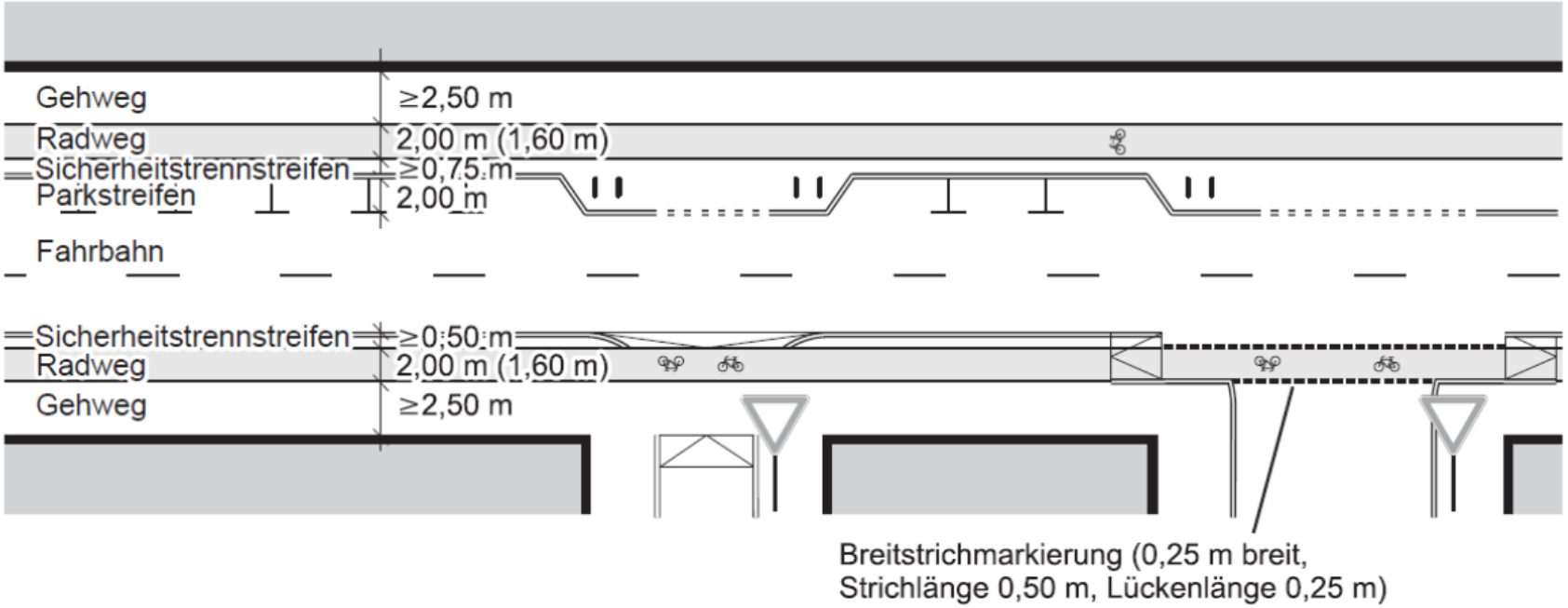
- Gutes Sicherheitsniveau durch Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr
- Regelbreite 1,85 m inkl. Breitstrich (zzgl. Sicherheitsraum zum Parken)
- Keine Obergrenze der Kfz-Belastung, Radfahrstreifen sind auch oberhalb von 18.000 Kfz am Tag möglich.



FÜHRUNGSFORMEN

BAULICHE RADWEGE

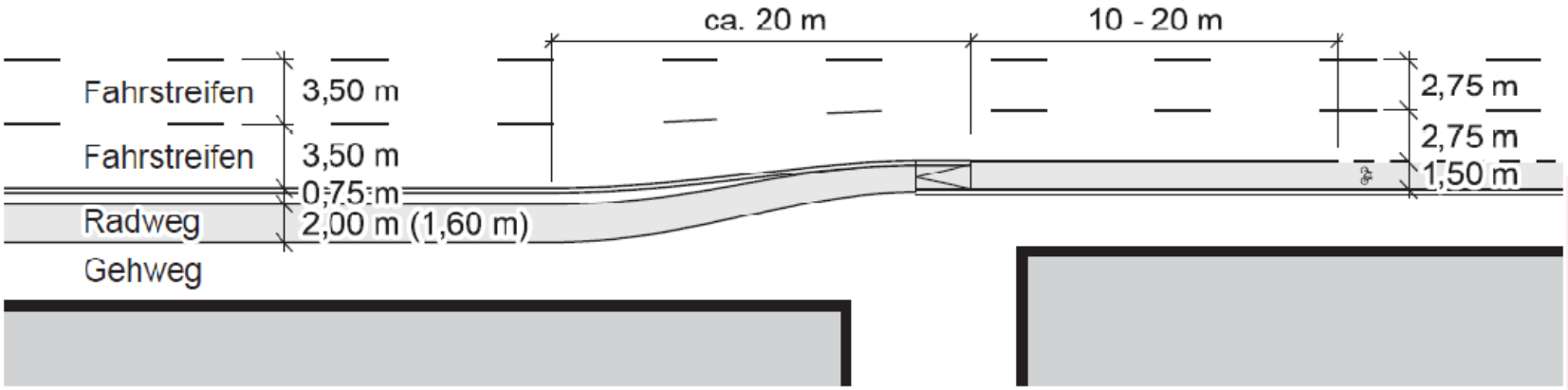
- Radwege gewährleisten objektive und subjektive Sicherheit, sofern Sicherheits- und Qualitätsstandards eingehalten werden
- Regelbreite 2,00 m, bei geringer Radverkehrsstärke 1,60 m
- zzgl. Sicherheitstrennstreifen 0,75 m (0,50 m)



FÜHRUNGSFORMEN

BAULICHE RADWEGE AN KNOTENPUNKTEN

- deutliche Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage und eindeutiger Verlauf (Einfärbung + Piktogramm)
- Eindeutige Vorfahrtverhältnisse
- Regellösung zur Auflösung eines baulichen Radweges
- Übergang von Radweg in Radfahrstreifen und schließlich in Schutzstreifen



FÜHRUNGSFORMEN

Landkreis Barnim
Wir gestalten Zukunft.

ZWEIRICHTUNGSRADWEGE

(kein gemeinsamer Geh- und Radweg)

- Innerorts wegen besonderer Gefahren nur die Ausnahme
- Regelbreite 2,50 m, mindestens 2,00 m

Hauptprobleme bei Zweirichtungsradwegen

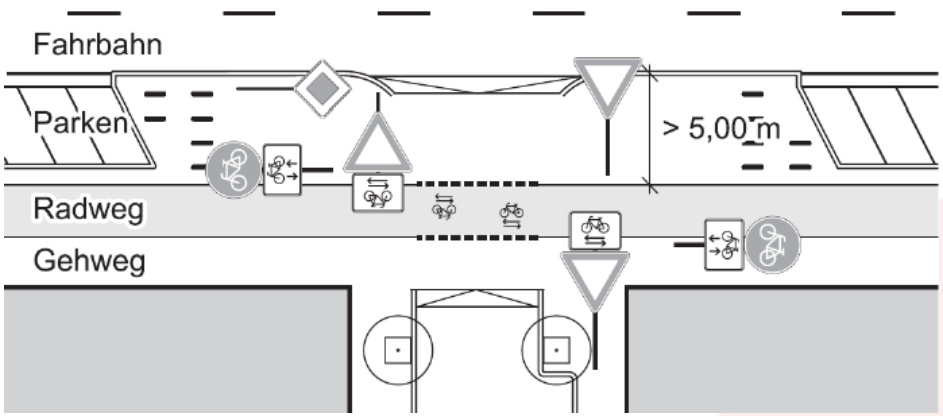
- Besondere Sicherung an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten erforderlich
- Definierte und gesicherte Überführung in Richtungsführungen (z. B. an LSA-geregelten Verkehrsknoten)
- Abgesetzte Furten

FÜHRUNGSFORMEN

ZWEIRICHTUNGSRADWEGE

Abgesetzte Furten

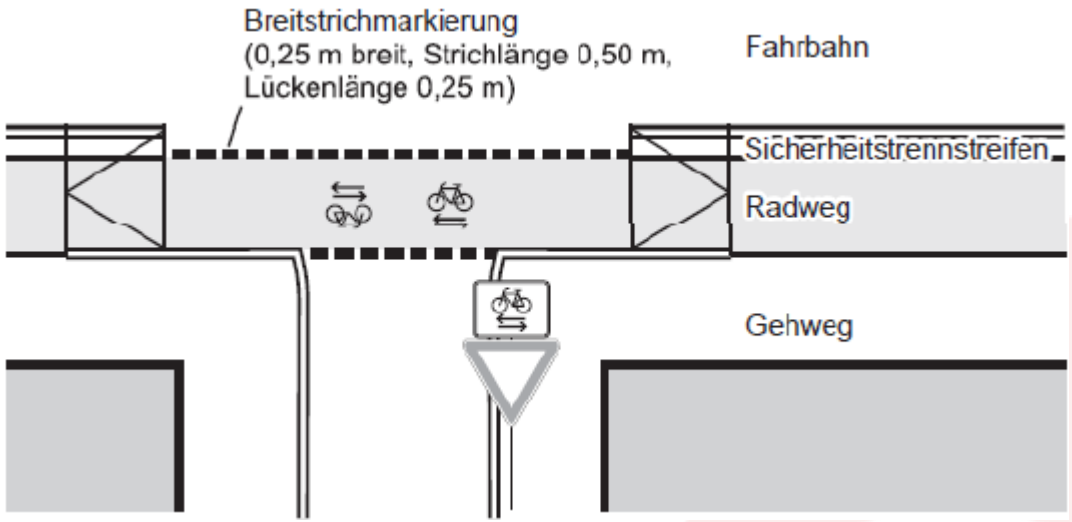
- deutlich abgesetzte Radwege (> 5 Meter) sind nicht bevorrechtigt
- In diesen Fällen ist eine Beschilderung mit Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ sowie Anhebung der Radverkehrsfurt zu empfehlen.



FÜHRUNGSFORMEN

ZWEIRICHTUNGSRADWEGE

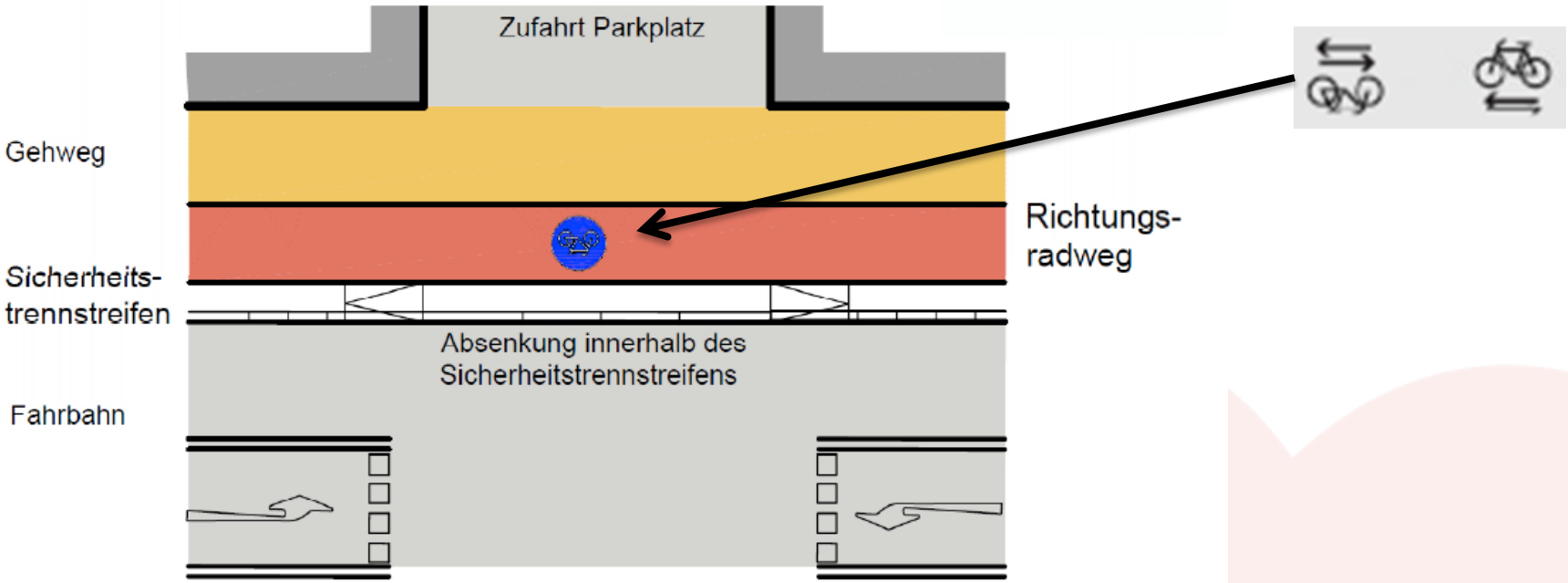
- deutliche Furteinfärbung
- Fahrradpiktogramme
- Anordnung von **Stoppschildern**
- Zusätzliche Beschilderung „Radfahrer kreuzen“



KNOTENPUNKTE UND ZUFAHRTEN

ZUFAHRT PARKPLATZ, SUPERMARKT

– Radwege deutlich zu erkennen (Einfärbung + Piktogramm „“Radfahrer kreuzen“)



KNOTENPUNKTE UND ZUFAHRTEN

Landkreis Barnim
Wir gestalten Zukunft.

KONFLIKT MIT ABBIEGENDEN KFZ

Häufigste Unfallursache in Verkehrsknoten, daher:

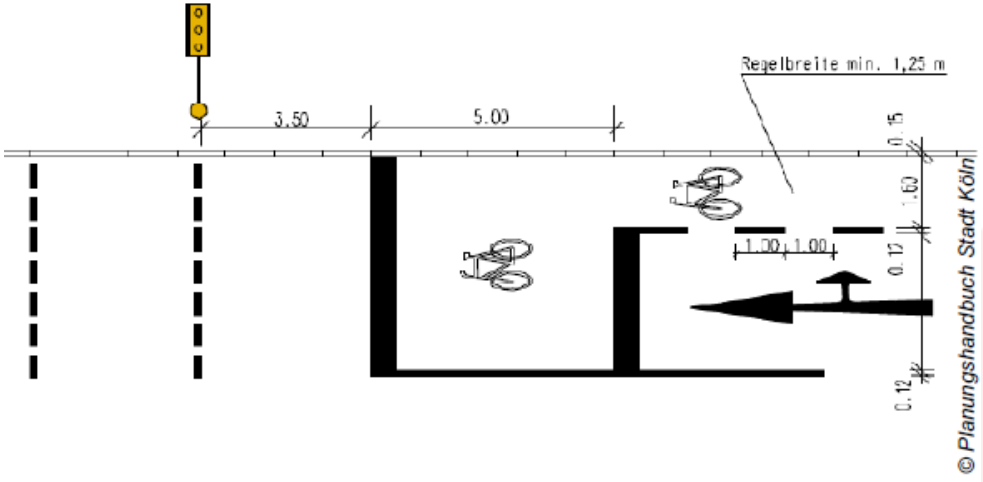
- An großen Verkehrsknoten Richtungen frühzeitig entflechten.
- In den Verkehrsknoten Flächen für den Radfahrer bereit stellen, nicht an den Rand drängen.
- Sicherung von links abbiegendem Radverkehr aus der Nebenrichtung.

KNOTENPUNKTE UND ZUFAHRTEN

KONFLIKT MIT ABBIEGENDEN KFZ

Folgerungen für die Planung

- Konfliktprävention durch „Fahrradweichen“,
- Sichtbarkeit durch vorgezogene Aufstellflächen verbessern

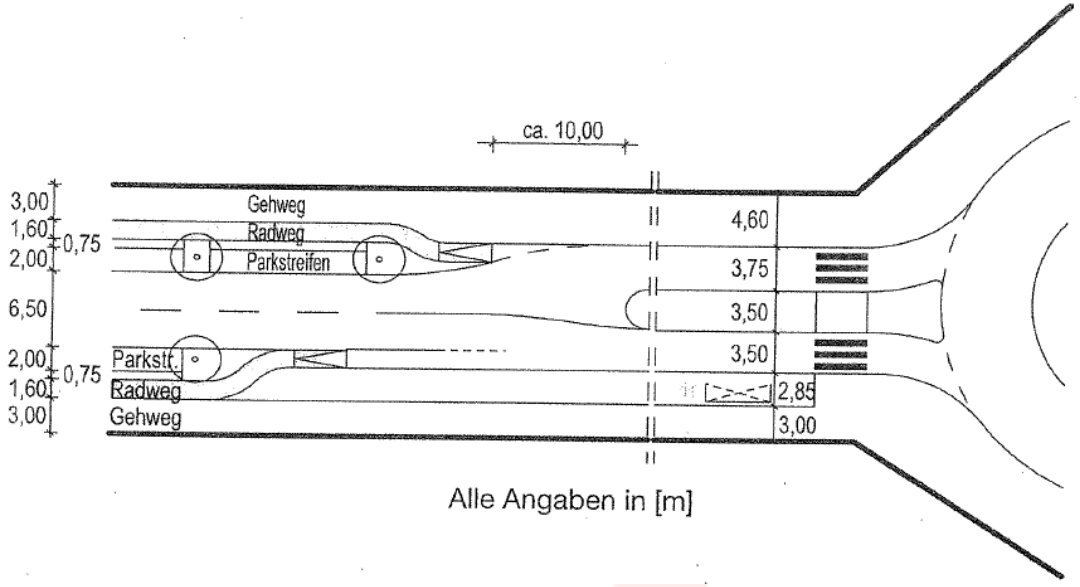


KNOTENPUNKTE UND ZUFAHRTEN

KREISVERKEHR

Innerorts = Führung durch den Kreis

- Radwege in Schutzstreifen überführen
- Schutzstreifen vor Beginn der Mittelinsel auflösen
- Radfahrer und Kfz hintereinander in den Kreisverkehr einfahren lassen.



RADVERKEHR

Landkreis Barnim
Wir gestalten Zukunft.

Vorteile einer stärkeren Förderung des Radverkehrs:

- Erhöhung der innerstädtischen Lebensqualität
- Radfahrer dämpfen das innerstädtische Geschwindigkeitsniveau

Zu beachten gilt das Prinzip der selbsterklärenden Straße:

(Normenklarheit und Normeneinheitlichkeit)

- Gleiche Verkehrsregelungen, welche nicht ein ständiges Umdenken nach sich ziehen

QUELLENVERZEICHNIS

- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Die neue ERA - Radverkehrsführung auf der Strecke und im Verkehrsknoten Peter Gwiasda, VIA e.G. Köln
- Planungshandbuch der Stadt Köln