

Infopoint Radverkehr im Innen- und Außenbereich

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Radverkehr auf Wirtschaftswegen

Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Überholung von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen

Novelle der StVO

- Mindestabstand beim Überholvorgang: Innerorts 1,5 m, Außerorts 2,0 m
- Generelles Halteverbot auf Schutzstreifen
- Rechtsabblenden für Kfz über 3,5 t Innerorts nur mit Schrittgeschwindigkeit
- Einrichtung von Fahrzonen
- Grünpfeil nur für Radfahrende

Grafik: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ausbaustandard auf Wirtschaftswegen

Einstreifige Verbindungswege

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ausbaustandard auf Wirtschaftswegen

Vor- und Nachteile von DoB

Vorteile von DoB	Nachteile von DoB
+ Gerade für instabile Untergründe geeignet durch einfachere Instandhaltung und Elastizität	- Nicht für hohes Verkehrsaufkommen und schnellen Verkehr geeignet
+ Besonders lange Lebensdauer bei optimaler Unterhaltung	- Sehr unterhaltungsintensiv und bei fehlender Unterhaltung schnell einsetzende Qualitätsverluste bei der Befahrbarkeit
+ Geringe Störung des Landschaftsbildes	- Kurvenbereiche bzw. Bereiche, die starken Lenkbewegungen ausgesetzt sind, sollten genauso wie Strecken, auf denen häufig angefahren bzw. gebremst wird, bituminös ausgeführt werden
+ Geringer Versiegelungsgrad	- Starke Gefällestrrecken sind mit „Wasserleitern“ auszustatten
+ Hohe Multifunktionalität	- Ggf. Staubeentwicklung durch Wind oder Befahrung bei Trockenheit
+ Vergleichsweise niedrige Herstellungskosten	- Älteres DoB-Material kann Fahrradreifen beschädigen
+ Weniger Hitzeentwicklung im Sommer	

Grafik: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Überholung von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen

Rücksicht

Rücksicht macht Wege breiter

Aufruf zur Rücksichtnahme (Idee: <https://landvolk.net/jpdartikel/ruecksicht-macht-die-wege-breiter/>, Adaption: Ge-Komm GmbH)

Pop-Up-Radwege

Grafik: Ge-Komm GmbH

Überholbucht

Grafik: Ge-Komm GmbH

Grafiken: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Überholung von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen

Grafiken: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Radverkehr im Innenbereich

Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Radverkehr auf der Fahrbahn

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischwegen mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuzeichnen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer hier“ ersetzt werden - bei geringen Fahrbahnbreiten können bei hohen Belastungen auch Schutzstreifen verwendet sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Überbreitung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer hier“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer hier“ - Kombination Schutzstreifen und separater Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 3.4 3.1 und 3.4 3.2 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	- bei geringem Schwerverkehr: Gefällestecken über 3 % - bei starker Fahrbahnüberhöhung, Überhöhung und geringem Fahrbahnbreitebereich - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnsituationen (vgl. Abschnitt 2.1) können Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	- bei Belastungsbereich II mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer hier“ eingesetzt werden

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010, FGSV

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Schutzstreifen

Fotos: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Radfahrstreifen (Sonderweg)

Foto: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Überholung von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Überholung von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Anlagentypen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (eigentlich Markierung)		Breite des Sicherheitsstreifens	
	zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (≥ 20 m)	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	bei Schräg-/Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß: 1,50 m Mindestmaß: 1,25 m	-	-	Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung): 1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradschwinge	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke): 2,00 m (1,60 m)	-	0,75 m	-
beidseitiger Zweirichtungsradschwinge	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke): 2,50 m (2,00 m)	0,50 m	-	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf eingerechnet werden)
einseitiger Zweirichtungsradschwinge	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke): 3,00 m (2,50 m)	0,75 m (bei hohen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	-
gemeinsamer Geh- und Radweg (Innerorts)	Regelmaß: ≥ 2,50 m	-	-	-
gemeinsamer Geh- und Radweg (Außerorts)	Regelmaß: 2,50 m	-	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)	-

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010, FGSV

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Unterschiede Schutz- und Radfahrstreifen

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010, FGSV

	Schutzstreifen	Radfahrstreifen
Fahrbahn Radverkehr	> 1,50 m (1,25 m) + Sicherheitsstreifen von 0,5 – 0,75 m zu Parkreihen	> 1,85 m + Sicherheitsstreifen von 0,5 – 0,75 m zu Parkreihen
Fahrbahn Kraftverkehr	2,25 m – 2,75 m (max. 3,25 m)	3,25 m (mind. 2,75 m)
Gesamtbreite in Fahrtrichtung	3,50 m – 4,75 m (ohne Parken)	> 4,60 m (ohne Parken)

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Dooring

„Dooring“ beschreibt einen Unfall, bei dem Zweiradfahrende mit einer unachtsam geöffneten PKW-Tür zusammenstoßen

Grafiken: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur