

Musterblätter Radverkehr in Bayern

Erläuterungen und Hinweise

Stand 07.09.2023

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) entwickelt in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration eine Loseblattsammlung „Musterblätter Radverkehr Bayern“. Sie werden digital auf der Internetseite der AGFK veröffentlicht.

Die Musterblätter zeigen beispielhafte bauliche Infrastruktur und Markierungen für Radverkehrsanlagen. Jedes Musterblatt enthält typische Entwurfs Elemente mit Bemaßung und gibt Hinweise zu den Anwendungsbereichen und den Besonderheiten. Es wird empfohlen, dass sich die Planungen – unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten – an den Musterblättern orientieren.

Die Nummerierung der Musterblätter entspricht in ihren ersten beiden Ziffern der Gliederung der ERA 2010. Ergänzend zu den bestehenden Regelwerken enthalten die Musterblätter die bereits bekannten Maße der neuen ERA und des RMS-Entwurfs (Stand 14. Juni 2022) sowie Ergebnisse aus Studien und Veröffentlichungen zum Radverkehr. In den Musterblättern in Klammern angegebene Werte sind Mindestmaße, deren Verwendung ist im Einzelfall zu begründen.

Folgende erste Musterblätter wurden final mit den zuständigen Ministerien abgestimmt:

- 3.2-1 Beidseitige Schutzstreifen, innerorts
- 3.2-2 Einseitige Schutzstreifen, innerorts
- 3.3-1 Radfahrstreifen, innerorts
- 6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts

Weitere Musterblätter befinden sich in Bearbeitung. Ziel ist, die häufigsten Anwendungsfälle mit Musterblättern abzudecken.

Die Musterblätter ersetzen nicht die einschlägigen Regelwerke, bei Widersprüchen gelten die einschlägigen Regelwerke. Vertiefende Informationen sind diesen zu entnehmen. Es sind jeweils situationsangemessene Lösungen zu entwickeln.

Auftraggebende Stelle:

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.

AGFK Bayern e. V.

c/o ZVA ER-ERH

Frau Sarah Guttenberger

Karl-Zucker-Straße 2

91052 Erlangen

Tel.: +49 (0)9131/616-8188

Mail: info@agfk-bayern.de

Web: www.agfk-bayern.de

Auftragnehmendes Büro:

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b

D - 30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-80

Telefax 0511 220 601-990

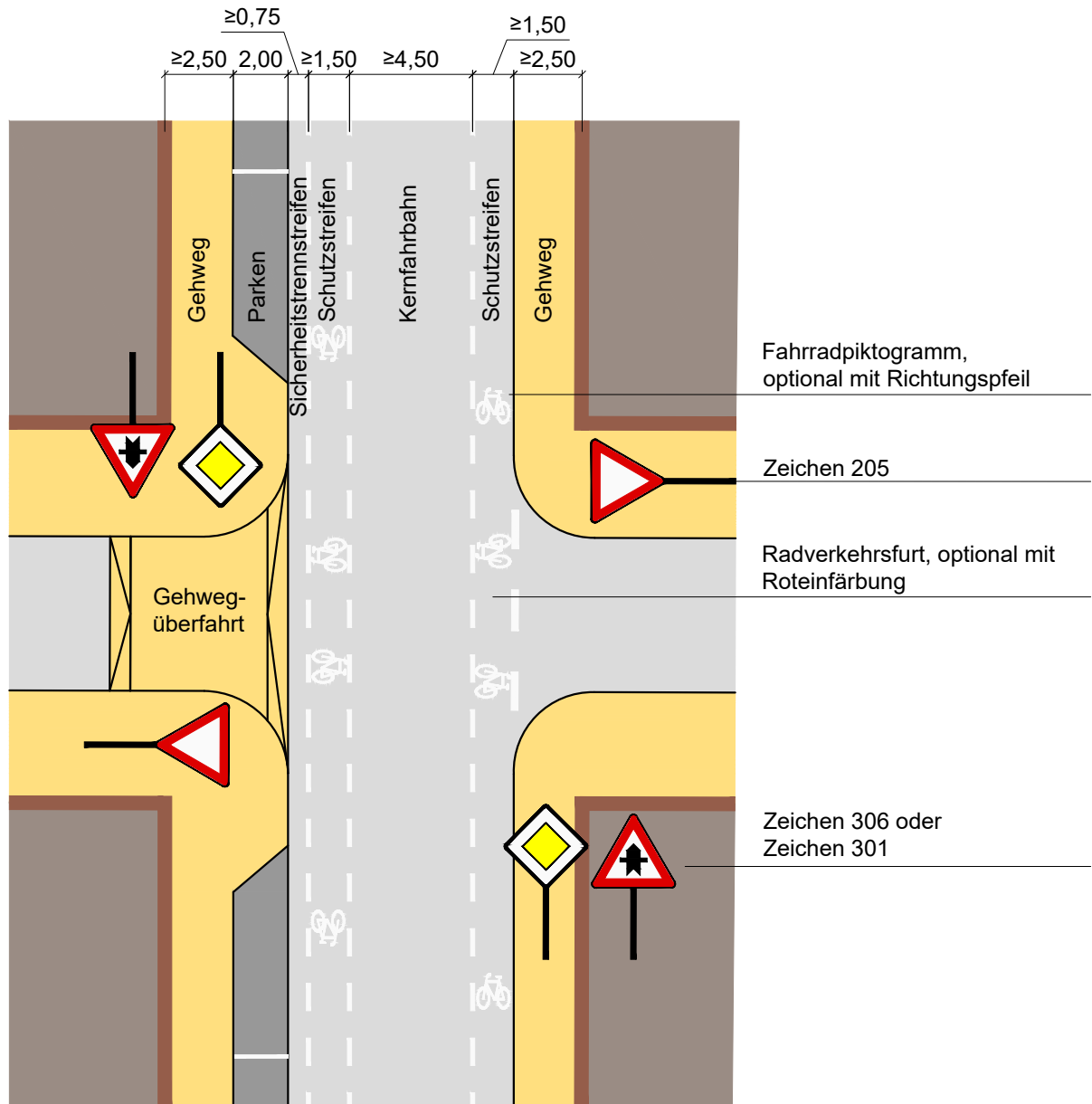
E-Mail info@pgv-alrutz.de

www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Detlev Gündel

Alexandra Böttcher

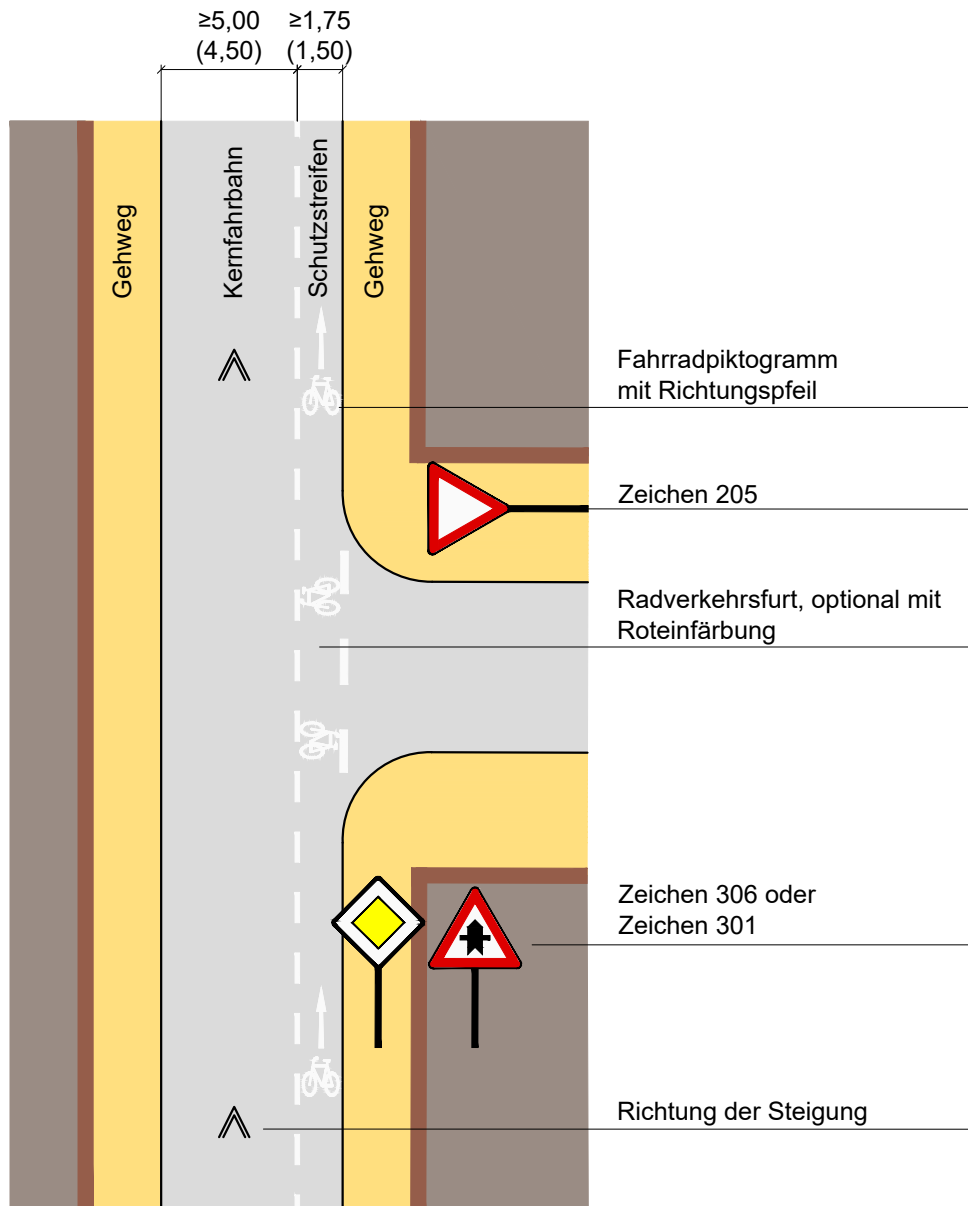
3.2-1 Beidseitige Schutzstreifen, innerorts



alle Angaben in m

- Regelungen:**
- RAST 06, Kapitel 6.1.7.3
 - ERA 2010, Kapitel 3.2
- Anwendungsbereiche:**
- Hauptverkehrsstraßen im Belastungsbereich II nach ERA 2010.
 - Ausschluss bei > 1.000 Kfz des Schwerverkehrs/Tag.
- Besonderheiten:**
- Die Breite der Markierung wird hälftig Schutzstreifen und Kernfahrbahn zugeordnet.
 - Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen, bei höherer Verkehrsbelastung wird eine Kernfahrbahnbreite von 5,00 m empfohlen.
 - Auf Mittelmarkierungen sollte immer verzichtet werden.
 - Rot-Einfärbung der Radverkehrsfurt an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung, (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.) und konfliktreichen Furten.

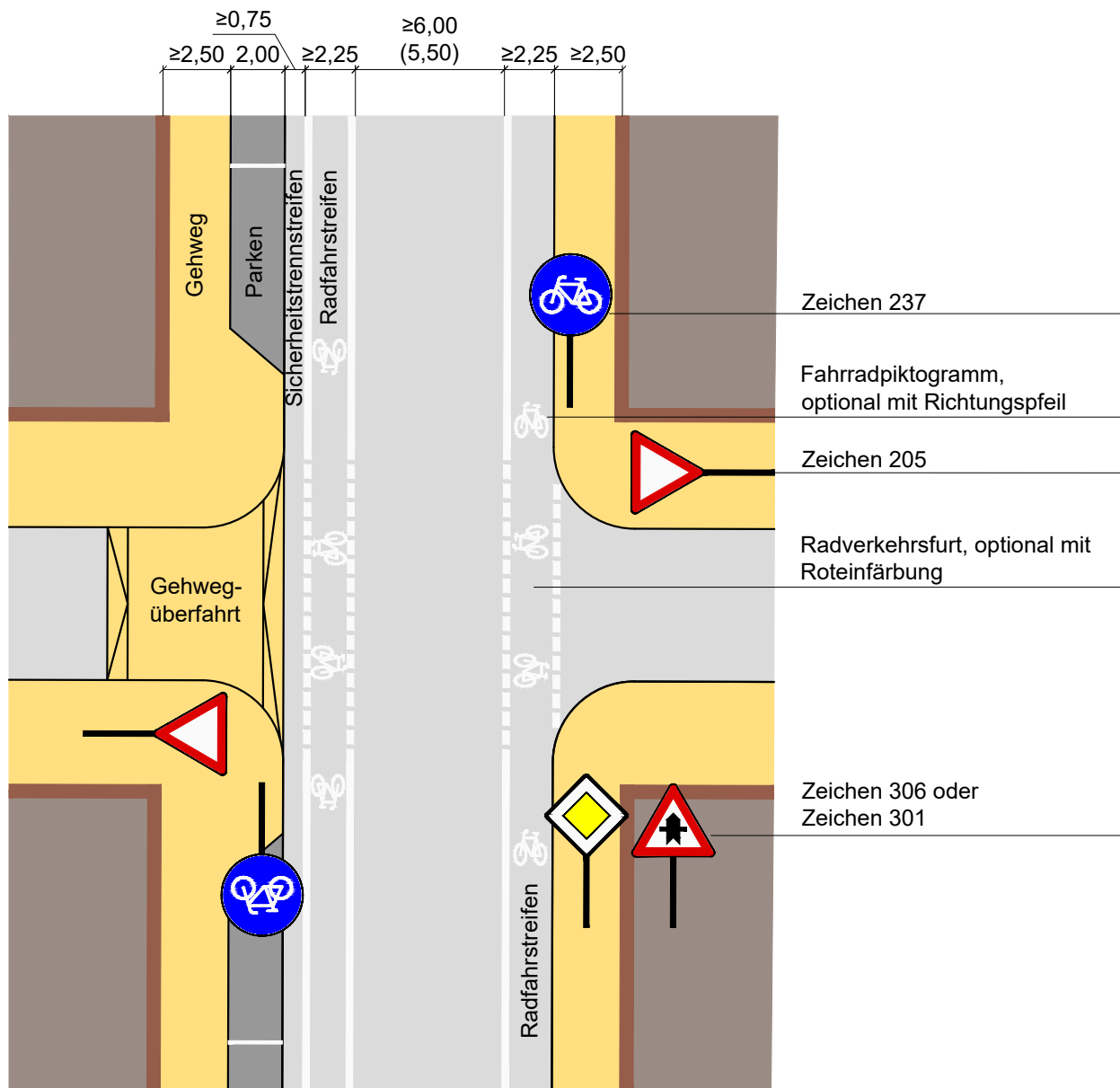
3.2-2 Einseitige Schutzstreifen, innerorts



alle Angaben in m

- Regelungen:**
- ERA 2010, Kapitel 3.2 und Kapitel 3.8
- Anwendungsbereiche:**
- Hier beispielhaft innerorts (≥ 30 km/h) bei Steigungsstrecken (ca. $> 2\%$), wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
 - Bei geringer Fahrbahnbreite, wenn auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite bereits ein regelkonformes Angebot im Seitenraum vorhanden ist.
 - In der Zuführung auf signalisierte Knotenpunkte, wenn der Platz für eine beidseitige Markierung nicht ausreicht.
 - vgl. auch 3.2-1
- Besonderheiten:**
- Die Breite der Markierung wird hälftig Schutzstreifen und Kernfahrbahn zugeordnet.
 - Der Schutzstreifen ist, insbesondere bei Steigungsstrecken, so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.
 - Rot-Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Knotenpunkten und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.) und konfliktreichen Furten.

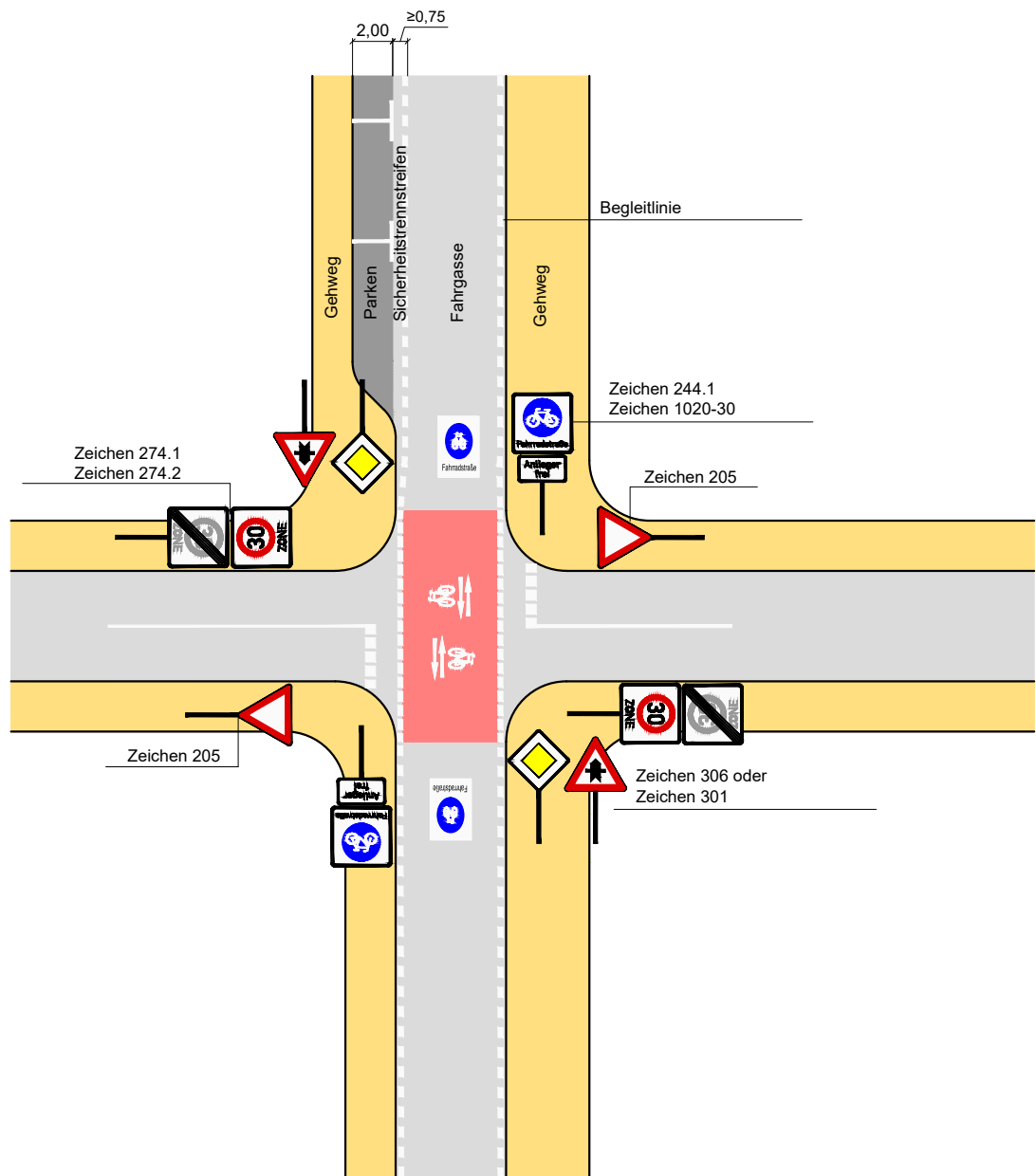
3.3-1 Radfahrstreifen, innerorts



alle Angaben in m

- Regelungen:**
- RAST 06, Kapitel 6.1.7.4
 - ERA 2010, Kapitel 3.3
- Anwendungsbereiche:**
- Hauptverkehrsstraßen im Belastungsbereich III/IV nach ERA 2010.
- Besonderheiten:**
- Die Breite der Markierung (0,25 m) wird dem Radfahrstreifen zugeordnet.
 - Radfahrstreifen $\geq 1,85$ m nur im Bestand zulässig.
 - Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden.
 - Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen sowie Grundstückszufahrten von Kfz überquert werden.
 - Auf Mittelmarkierungen sollte verzichtet werden.
 - Rot-Einfärbung der Radverkehrs-furt bei Knotenpunkten und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.) und konfliktreichen Furten.

6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts



alle Angaben in m

- Regelungen:**
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
 - RAST 06, Kapitel 6.1 und 6.2
 - ERA 2010, Kapitel 6.3
- Anwendungsbereiche:**
- Fahrradstraßen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung.
 - Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden (max. 2.500 Kfz/24 h).
 - Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone und Anlieger frei in der Fahrradstraße.
- Besonderheiten:**
- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
 - Die Markierung (Begleitlinie) wird dem Sicherheitstrennstreifen zugeordnet und ist nicht Teil der Fahrgasse.
 - Die Breite der Fahrgasse ist vom Ausbaustand der Radroute und vom Kfz-Aufkommen abhängig (bei RVR und RSV ggf. größere Breiten erforderlich)
 - wenn PKW nicht zugelassen: $\geq 2,50$ m
 - wenn PKW zugelassen:
 - $\geq 3,50$ m für ≤ 1.500 Kfz/24 h
 - $\geq 4,00$ m für ≥ 1.500 Kfz/24 h
 - Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs einzuplanen (z.B. Fahrbahnanhebung, Einengungen der Fahrbahn).
 - Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges werden empfohlen.

Bearbeitet: DG, AB

Stand: August 2023