

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr

Sofern Kfz-Verkehr auf einer Fahrradstraße zugelassen wird (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**) hängt die notwendige Fahrgassenbreite neben dem Radverkehrsaufkommen und dem Lastenradanteil davon ab, ob Linienbusse in der Fahrradstraße verkehren. Insofern das zu erwartende Kfz-Aufkommen in der Fahrradstraße eine Prognoseverkehrsstärke von 2.500 Kfz/24h übersteigt, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zu empfehlen. In den → **Datenblättern Querschnitte** werden in Anhängigkeit von der Fahrgassenbreite Querschnitte mit und ohne die Anordnung von Parkständen vorgestellt.

Das in der nachfolgenden Matrix genannte Kfz-Aufkommen in Höhe von 2.500 Kfz/24h ist als Ziel- und Orientierungswert für die zukünftig zu erwartende Kfz-Verkehrsstärke in der Fahrradstraße zu verstehen.

| Kfz-Aufkommen | Radverkehrsaufkommen | Lastenradanteil | Linienverkehr | notwendige Fahrgassenbreite [m] | Querschnitt ohne Parkstände | Querschnitt mit Parkständen |
|---------------------------------------|----------------------|-----------------|---------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| mit Kfz-Verkehr bis zu 2.500 Kfz/24h* | niedrig | gering | nein | 4,00 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | | ja | 5,00 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | mittel | nein | 4,00 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | | ja | 5,00 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | hoch | nein | 4,50 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | | ja | 5,50 | QS2.1 | QS2.3 |
| | mittel | gering | nein | 4,50 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | | ja | 5,50 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | mittel | nein | 5,00 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | | ja | 6,00 | QS2.2 | QS2.4 |
| | | hoch | nein | 5,00 | QS2.1 | QS2.3 |
| | | | ja | 6,00 | QS2.2 | QS2.4 |

* Bei einem Zielwert des Kfz-Aufkommens von über 2.500 Kfz/24h ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zu empfehlen.

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr Ohne Kfz-Parken Fahrbahnbreite $\leq 6,50$ m

Bemessung

- Notwendige Fahrgassenbreite (→ **Hinweise zur Bemessung**):
 - 4,00 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, geringer bis mittlerer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 4,50 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, hoher Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 5,00 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, geringer bis mittlerer Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, mittlerer bis hoher Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr oder hohes Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 5,50 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, hoher Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder hohes Radverkehrsaufkommen, mittlerer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
- Die Fahrgassenbreite ist konstant
- Variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit
- Bei Fahrbahnbreiten, die Fahrgassenbreiten $> 5,50$ m hervorrufen, ist der Querschnitt QS2.2 anzuwenden

Gestaltung

- Begleitstreifen zum Seitenraum
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Begleitstreifens
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
- Wiederkehrende Elemente, z.B. Fahrrad-Piktogramme

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

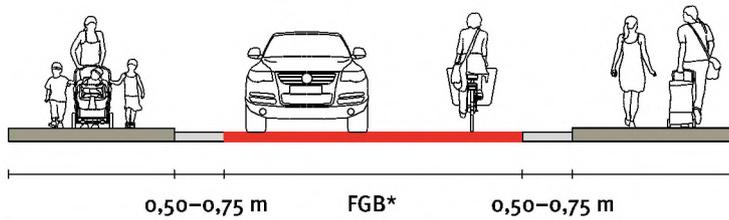
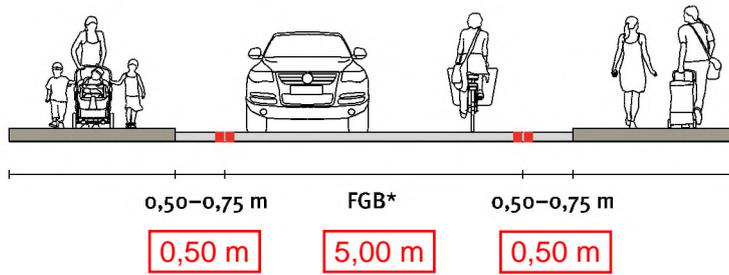
Bemerkungen

- Gegebenenfalls sind Querungshilfen für den Fußverkehr erforderlich.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Seitenraum

Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten. Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



*Die notwendige Fahrgassenbreite ist aus den Hinweisen zur Bemessung abzuleiten.

3-armige Einmündung Vorfahrt der Fahrradstraße Geringes Fußverkehrsaufkommen

Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) und Fahrbahnmarkierung (VZ 341)
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)

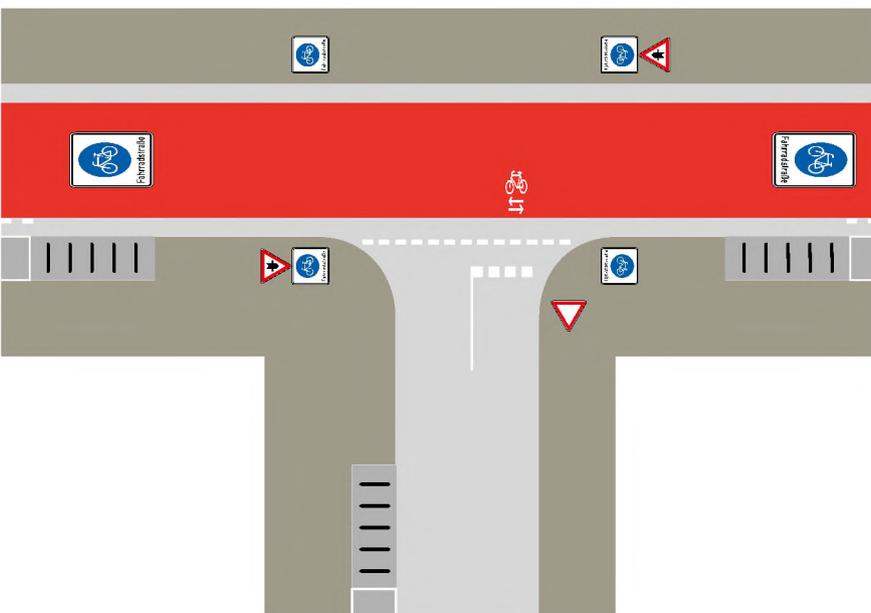
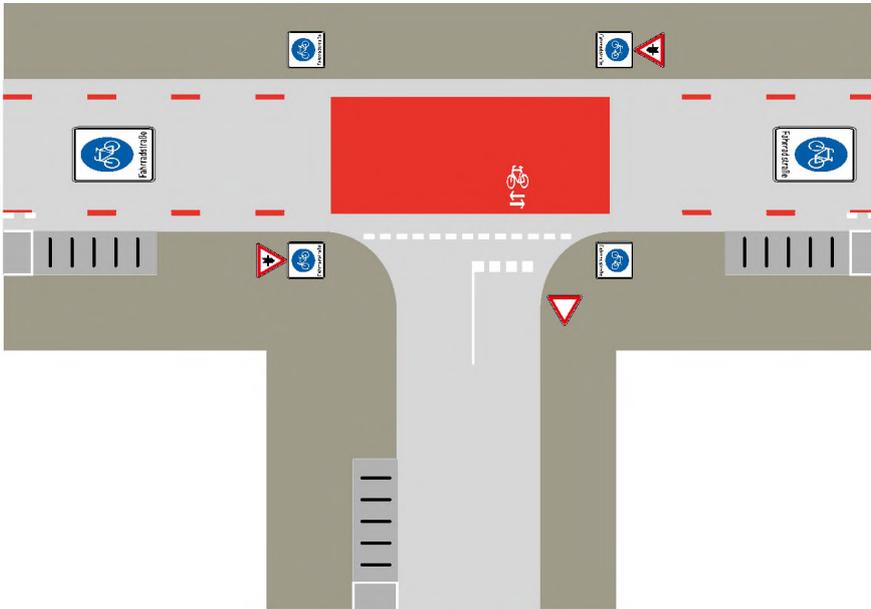
Alternativen

- Knotenpunkt mit hohem Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße (KP1.2)
- Knotenpunkt mit hohem querenden Fußverkehrsaufkommen (KP1.3)

Bemerkungen

- Gegebenenfalls ist eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung notwendig.
 - Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.
-

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



4-armiger Knotenpunkt Vorfahrt der Fahrradstraße Geringes Fußverkehrsaufkommen

Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) und Fahrbahnmarkierung (VZ 341)
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)

Alternativen

- Knotenpunkt mit hohem Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße (KP2.2)
- Knotenpunkt mit hohem querenden Fußverkehrsaufkommen (KP2.3)

Bemerkungen

- Gegebenenfalls ist eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung notwendig.
 - Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.
-

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen

