

Zielsetzung

- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Schulverkehr optimieren
- Sicherheit steigern

Zielgruppe

- Bevölkerung ohne PKW
- Bürgerinnen und Bürger
- Pendler

Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Beruf
- Berufsschule
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Schule

Verkehrsmittel

- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad
- Lastenrad/E-Lastenrad

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten

- Fallen an

Fahrradstreifen



Quelle: berlin-event-foto.de/Peter-Paul Weiler

Was sind Fahrradstreifen?

Fahrradstreifen sind durch Markierungen am rechten Straßenfahrbahnrand gekennzeichnete Radverkehrsanlagen für Radfahrerinnen und Radfahrer. Die Markierung eines Fahrradstreifens ist im Vergleich zum Radwegbau eine relativ schnell umsetzbare Maßnahme zur Minderung der Gefährdung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Bei der Ausgestaltung von Fahrradstreifen wird zwischen Radfahrstreifen und Schutzstreifen unterschieden:

- Der **Radfahrstreifen** ist mit einer durchgezogenen Linie von der Fahrbahn abgetrennt. Das Fahren, Halten oder Parken auf dem Radfahrstreifen ist für Autofahrerinnen und Autofahrer verboten.
- Der **geschützte Radfahrstreifen** wird durch bauliche Barrieren, wie z. B. Poller, vom Kfz-Verkehr getrennt. Das Überfahren oder Parken durch Pkw ist dadurch nicht möglich.
- Der **Schutzstreifen** ist mit einer gestrichelten Linie gekennzeichnet. Dieser kann auf der Fahrbahn angelegt werden, wenn ein Radfahrstreifen nicht verwirklichtbar ist. Autofahrerinnen und Autofahrer dürfen diese gestrichelte Linie nur falls notwendig und unter besonderer Vorsicht überfahren, wenn eine Gefährdung des Radverkehrs ausgeschlossen werden kann.

Dokumentierte Modellprojekte z. B. der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) zeigen das Ausmaß der Sicherheitsverbesserung durch den Schutz- oder Radfahrstreifen. Demnach tragen sie dazu bei, dass

- sich der Sicherheitsabstand zwischen Fahrrad und Bordstein/parkenden Fahrzeugen erhöht
- der Radverkehr an Knotenpunkten und Einmündungen für Autofahrerinnen und Autofahrer besser erkennbar ist

- Konflikte zwischen Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer und Kfz-Fahrerinnen und - Fahrer entschärft werden
- die Kfz-Geschwindigkeit reduziert wird.

Welche Vorteile bieten Fahrradstreifen?

Die Anbringung eines Fahrradstreifens stellt für die Kommune eine kostengünstige Möglichkeit dar, die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer zu erhöhen und gleichzeitig durchgängige Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Als Teil der Fahrbahn benötigen sie weniger Platz als andere Führungsformen für den Radverkehr. Des Weiteren ist nach §45 Abs. 9 StVO zur Anordnung von Schutz- oder Radfahrstreifen keine außerordentliche Gefahrenlage erforderlich.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Neben den Maßregelungen und Markierungsempfehlungen für die Fahrspur hat auch die Breite der Kernstraße Einfluss auf die erfolgreiche Umsetzung.

Die Regelwerke geben für die Breite der Fahrspur ein Mindestmaß von 1,25 Meter (Schutzstreifen) bzw. 1,85 Meter (Radfahrstreifen) vor. Der ausschließlich für Autofahrende vorgesehene Teil der Fahrbahn sollte mindestens 4,50 Meter betragen. Dementsprechend ist für eine beidseitige Anbringung von Schutzstreifen eine Gesamtfahrbahnbreite von mindestens 7,00 Meter erforderlich. Zur eindeutigen Markierung empfiehlt sich die Kennzeichnung durch Fahrradpiktogramme im Abstand von mindestens 50 Meter auf der Fahrbahn. Bei vorhandenen Parkstreifen neben der Fahrbahn sollte ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstreifen und Fahrradstreifen angelegt werden, um Radfahrerinnen und Radfahrer vor sich öffnenden Autotüren zu schützen. Während Radfahrstreifen inner- und außerorts angelegt werden dürfen, dürfen Schutzstreifen nur innerorts markiert werden.

Weitere Maßnahmen (14)

<u>Attraktivitätssteigerung</u>	<u>der</u>	<u>Pedelec-Nutzung</u>
https://www.mobilikon.de/massnahme/attraktivitaetssteigerung-der-pedelec-nutzung		
<u>Bahnradweg</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/bahnradweg	
<u>Beleuchtung</u>	<u>außerörtlicher</u>	<u>Radwege</u>
https://www.mobilikon.de/massnahme/beleuchtung-ausseroertlicher-radwege		
<u>Bike and Ride-Anlagen</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen	
<u>Fahrradparkhaus</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradparkhaus	
<u>Fahrradstation</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradstation	
<u>Fahrradstraße</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradstrasse	
<u>Fahrradzone</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradzone	
<u>Mitnahmemöglichkeiten</u>	<u>von</u>	<u>Fahrrädern</u>
https://www.mobilikon.de/massnahme/mitnahmemoeglichkeiten-von-fahraedern-im-oev		
<u>Öffnung</u>	<u>von</u>	<u>Einbahnstraßen</u>
https://www.mobilikon.de/massnahme/oeffnung-von-einbahnstrassen-fuer-den-radverkehr-gegenrichtung		
<u>Radabstellanlagen</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/radabstellanlagen	
<u>Radschnellwege</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/radschnellwege	
<u>Radverkehrstraining</u>	https://www.mobilikon.de/massnahme/radverkehrstraining	
<u>Wegweisung</u>	<u>für</u>	<u>Radfahrende</u>
https://www.mobilikon.de/massnahme/wegweisung-fuer-radfahrende-und-zufussgehende		
	<u>und</u>	<u>Zufußgehende</u>

Verwandte Praxisbeispiele (4)

Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr: Fahrrad2Go
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/fahrradmitnahme-im-oeffentlichen-verkehr-fahrrad2go>)

Fahrradpiktogramme auf Stadt- und Kreisstraßen im Landkreis Osterholz
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/fahrradpiktogramme-auf-stadt-und-kreisstrassen-im-landkreis-osterholz>)

Fahrradzone Limbach in der Gemeinde Kirkel (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/fahrradzone-limbach-der-gemeinde-kirkel>)

Umgestaltung Altstadt West Freising (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/umgestaltung-altstadt-west-freising>)

Verwandte Instrumente (13)

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen
(<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept
(<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)

Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept>)

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept>)

Kommunales Radverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept>)

Masterplan Nahmobilität (<https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet>)

Mobilitätskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/mobilitaetskonzept>)

Online-Tool: Radwege-Check (<https://www.mobilikon.de/instrument/online-tool-radwege-check>)

Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)

Regionales Radverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-radverkehrskonzept>)

Schulverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/schulverkehrskonzept>)

Verkehrsentwicklungsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan>)

Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030
(<https://www.mobilikon.de/instrument/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege-2017-2030>)

Verwandte Umsetzungshilfen (8)

Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)

Erreichbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse>)

Evaluierung von Mobilitätsmaßnahmen (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/evaluierung-von-mobilitaetsmassnahmen>)

Kundenbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kundenbefragung>)

Newsletter (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/newsletter>)

Potenzialanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse>)

Radverkehrskommunikation
(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/radverkehrskommunikation>)

Social-Media-Kanal (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/social-media-kanal>)

Publikationen zum Thema (3)

Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/fahrradland-deutschland-2030-nationaler-radverkehrsplan-30>)

Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>)

Schutzstreifen außerorts. Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/schutzstreifen-ausserorts-modellversuch-zur-abmarkierung-von-schutzstreifen>)

Quellen (3)

ADFC – Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club, 27.11.2019: Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Zugriff: <https://www.adfc-diepholz.de>, Bau+Verkehr, Radverkehrsanlagen, Schutzstreifen für Radfahrer [abgerufen am 02.01.2025].

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V., 03.07.2024: Radwege: Diese unterschiedlichen Arten gibt es. Zugriff: <https://www.adac.de/>, Rund ums Fahrzeug, Alles zum Zweirad, Fahrrad, E-Bike & Pedelec, „Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen: Das sind die Unterschiede“ [abgerufen am 02.01.2025].

Straßenverkehrs-Ordnung, 11.12.2024. Zugriff: BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 2013: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) §45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Zugriff: <https://www.gesetze-im-internet.de/>, Gesetze/Verordnungen, StVO [abgerufen am 02.01.2025].