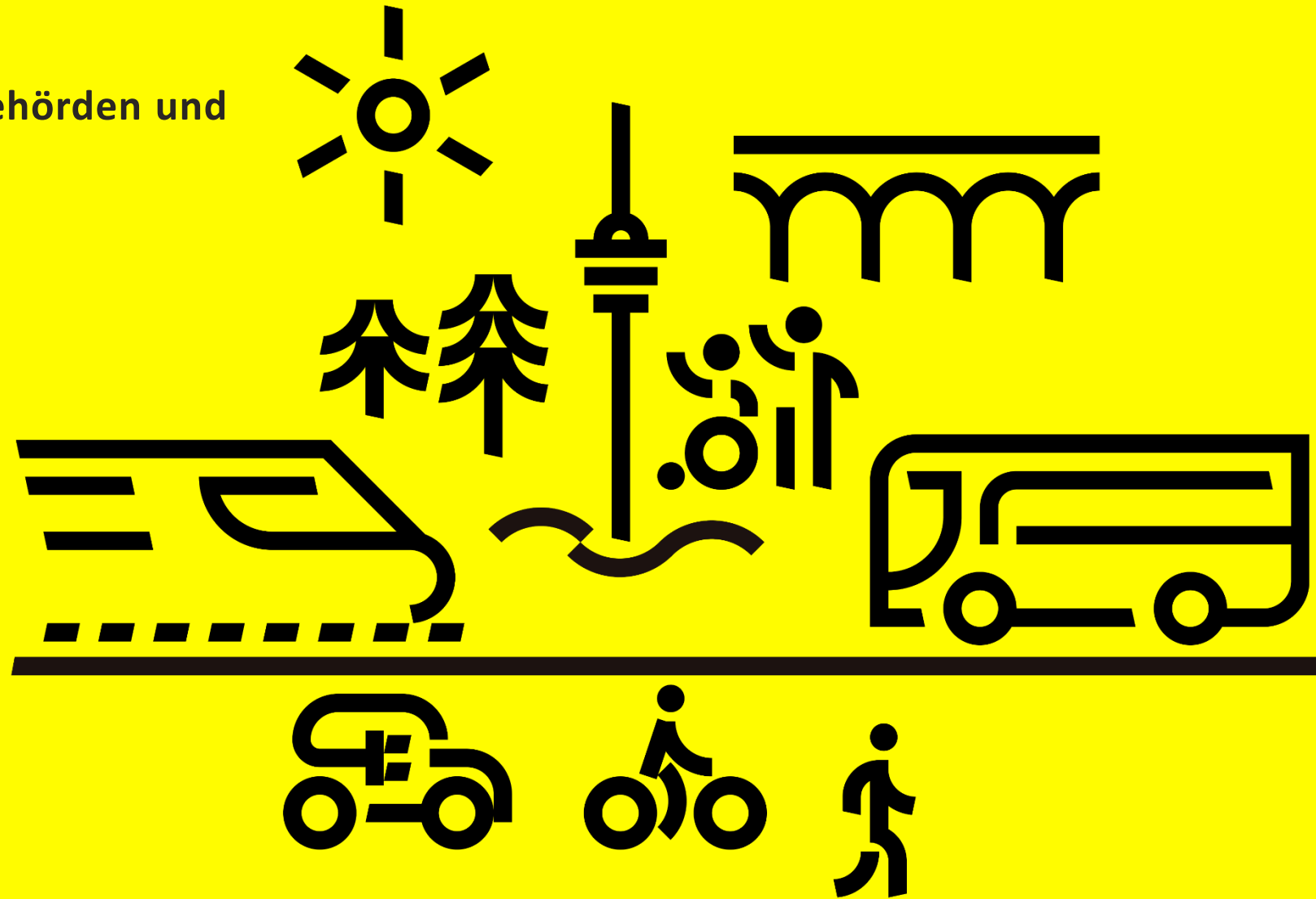


Umsetzungsprogramm RadSTRATEGIE 2025-2030

Fachseminar für Straßenverkehrsbehörden und Planende

Verena Zeidler

24.03.2026



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Die Wirkungskontrolle zeigt viel Erreichtes – aber auch noch dringende Handlungsbedarfe bis 2030

Grundlagen sind gelegt



Radschnellverbindungen Baden-Württemberg

Die Infrastruktur der Zukunft nimmt Formen an.



Handlungsbedarfe

Wirkungskontrolle: „[...] der gewünschte positive Effekt auf das Mobilitätsverhalten [...] und die gesetzten Ziele der RadSTRATEGIE [sind] zwar überwiegend angegangen, aber noch nicht erreicht“

Umsetzungsprogramm:

„Das RadNETZ sowie die kommunalen Radverkehrsnetze weisen weiterhin **größere Netzlücken** und **sicherheitsrelevante Defizite** auf. Trotz durchgeführter Informationskampagnen, angebotener Sicherheitstrainings sowie polizeilicher Schwerpunktmaßnahmen zur Vermeidung von Radverkehrsunfällen ist die **Anzahl der schwerverletzten und getöteten Personen** bei Radverkehrsunfällen nicht zurückgegangen.“

Das Umsetzungsprogramm zur RadSTRATEGIE 2025-2030



Fokus auf vier Handlungsfelder der RadSTRATEGIE:

- Infrastruktur
- Fahrradparken und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Sicherheit
- Strukturen und Rahmenbedingungen

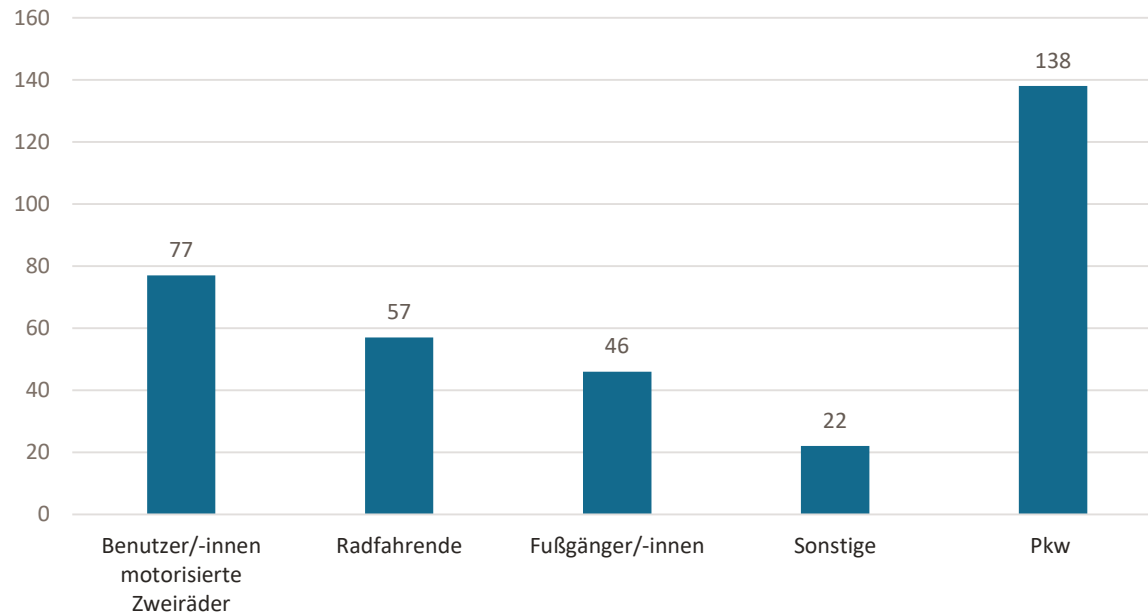
Ergebnis eines umfassenden Dialogprozesses; u.a. beteiligt:

- höhere und untere Straßenverkehrsbehörden
- Kommunale Planer, AGFK
- IM, Polizei

Ausgangssituation im Bereich Verkehrssicherheit

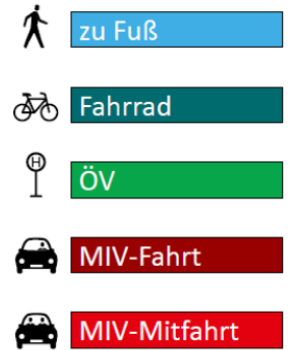
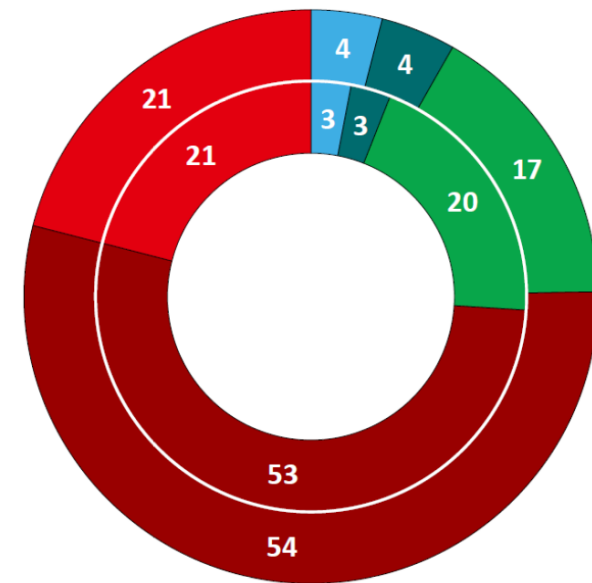
- Rahmen: Verkehrssicherheitspakt Baden-Württemberg

Anzahl Getötete im Straßenverkehr 2024 (Baden-Württemberg)



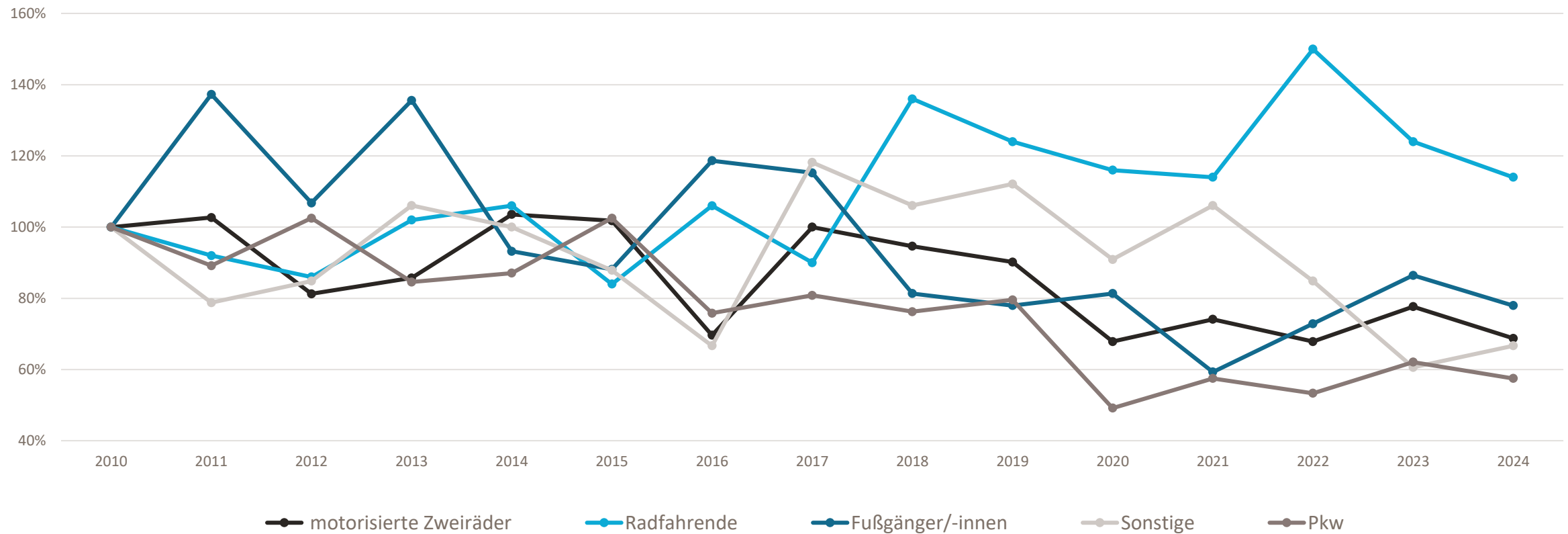
2023
2017

Anteil Personenkilometer



Ausgangssituation im Bereich Verkehrssicherheit

Getötete im Straßenverkehr nach Verkehrsmittel in Baden-Württemberg (Veränderung ggü. 2010 in %)



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Maßnahmen im Umsetzungsprogramm



Neue Schlüsselmaßnahmen:

Maßnahmen mit hoher strategischer Relevanz und Hebelwirkung, die einen neuen Ansatz verkörpern, strukturverändernd sind oder Modellcharakter haben.



Weiterentwickelte Maßnahmen:

Verstetigte Maßnahmen, die dauerhaft umzusetzen beziehungsweise weiterzuentwickeln sind und das Rückgrat der Radverkehrsförderung bilden.



Quick Wins:

Maßnahmen mit vergleichsweise geringem Umsetzungsaufwand, die kurzfristig Wirkung entfalten und zum Teil bereits angegangen wurden.



In drei Handlungsfeldern



Infrastruktur



Fahrradparken und
Verknüpfung mit anderen
Verkehrsmitteln



















Sicherheit

Ergänzend dazu



















Strukturen und Rahmenbedingungen

Maßnahmen Handlungsfeld Infrastruktur

<p>1. Wir beschleunigen den kommunalen Ausbau von Radverkehrsnetzen – für sichere und attraktive Alltagswege mit dem Fahrrad.</p>	<p>2. Wir schließen Lücken, insb. im RadNETZ, und bringen es vollständig auf den definierten Qualitätsstandard – für durchgehende, gut ausgebaute und sichere interkommunale Radwege.</p>	<p>3. Wir verwirklichen 20 Radschnellverbindungen (RSV) – für komfortables und direktes Radpendeln in den Ballungsräumen.</p>	<p>4. Wir halten Radwege in einem guten Zustand – über das gesamte Jahr hinweg.</p>
<p> 1.1 Finanzierung kleiner Infrastrukturmaßnahmen</p>	<p> 2.1 Fertigstellung RadNETZ</p>	<p> 3.1 Strategische Kommunikation zu RSV</p>	<p> 4.1 Radwege in Landesbaulast Instand halten</p>
<p> 1.2 Einfachere Vergabe für Planungsleistungen</p>	<p> 2.2 Bedarfsplan Radwege an Bundes- und Landesstraßen</p>	<p> 3.2 Planungsunterstützung für Radschnellverbindungen</p>	<p> 4.2 Sanierung kommunaler Radwege schlank regeln</p>
<p> 1.3 Handreichungen für schlanke Verwaltungsentscheidungen</p>	<p> 2.3 Mit „Fahrradstraßen & Co.“ Dörfer und Orte verbinden</p>	<p></p>	<p></p>
<p> 1.4 Sicheres Radfahren auf Straßen mit Autoverkehr</p>	<p></p>		
<p> 1.5 Immer mehr kommunale Radverkehrskonzepte</p>	<p><i>Fragestellungen zur Auslegung des Rechtsrahmens:</i></p>		
<p></p>	<p>→ <i>angepasste Geschwindigkeiten außerorts</i></p> <p>→ <i>weitere Maßnahmen für ggs. Rücksichtnahme im Mischverkehr (Piktogrammketten etc.)</i></p>		

Maßnahmen Handlungsfeld Infrastruktur

1. Wir beschleunigen den kommunalen Ausbau von Radverkehrsnetzen – für sichere und attraktive Alltagswege mit dem Fahrrad.	2. Wir schließen Lücken, insb. im RadNETZ, und bringen es vollständig auf den definierten Qualitätsstandard – für durchgehende, gut ausgebaute und sichere interkommunale Radwege.	3. Wir verwirklichen 20 Radschnellverbindungen (RSV) – für komfortables und direktes Radpendeln in den Ballungsräumen.	4. Wir halten Radwege in einem guten Zustand – über das gesamte Jahr hinweg.
 1.1 Finanzierung kleiner Infrastrukturmaßnahmen	 2.1 Fertigstellung RadNETZ	 3.1 Strategische Kommunikation zu RSV	 4.1 Radwege in Landesbaulast Instand halten
 1.2 Einfachere Vergabe für Planungsleistungen	 2.2 Bedarfsplan Radwege an Bundes- und Landesstraßen	 3.2 Planungsunterstützung für Radschnellverbindungen	 4.2 Sanierung kommunaler Radwege schlank regeln
 1.3 Handreichungen für schlanke Verwaltungsentscheidungen	 2.3 Mit „Fahrradstraßen & Co.“ Dörfer und Orte verbinden		
 1.4 Sicheres Radfahren auf Straßen mit Autoverkehr		→ Maßnahmen des Umsetzungskatasters RadNETZ (z.B. ungesicherte Umlaufsperrn etc.)	
 1.5 Immer mehr kommunale Radverkehrskonzepte		→ Erprobung Fahrradstraßen außerorts	
		→ S-Pedelec-Freigaben	

Maßnahmen Handlungsfeld Sicherheit

7. Wir schaffen sichere Radwege – damit deutlich weniger Radfahrende getötet oder verletzt werden und für ein besseres Sicherheitsgefühl.

8. Wir stärken das rücksichtsvolle Miteinander und vermitteln Wissen zum sicheren Verhalten.



7.1 Sicherheitsaudits für Radverkehr schneller beauftragen



7.5 Querungen außerorts sicher gestalten



8.1 Trainingsangebote für verschiedene Zielgruppen



7.2 Radmelder BW: Sicherheitsmängel digital erfassen



7.6 Zusammenarbeit zwischen Planung, Verkehrsbehörden und Polizei stärken



8.2 Sichtbare und wirksame Kommunikation zur Radverkehrssicherheit



7.3 Kommunale Sicherheitspartnerschaften



7.7 Sichere Radschulwege durch Verkehrsschauen



7.4 Unfalldaten systematisch aufbereiten



7.8 Ausbau von Vernetzungs- und Qualifizierungsangeboten











- *Bessere Wissensbasis zu Unfallursachen im Radverkehr schaffen*
- *Präventive Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren*



Maßnahmen Handlungsfeld Sicherheit

7. Wir schaffen sichere Radwege – damit deutlich weniger Radfahrende getötet oder verletzt werden und für ein besseres Sicherheitsgefühl.

8. Wir stärken das rücksichtsvolle Miteinander und vermitteln Wissen zum sicheren Verhalten.

 7.1 Sicherheitsaudits für Radverkehr schneller beauftragen	 7.5 Querungen außerorts sicher gestalten	 8.1 Trainingsangebote für verschiedene Zielgruppen
 7.2 Radmelder BW: Sicherheitsmängel digital erfassen	 7.6 Zusammenarbeit zwischen Planung, Verkehrsbehörden und Polizei stärken	 8.2 Sichtbare und wirksame Kommunikation zur Radverkehrssicherheit
 7.3 Kommunale Sicherheitspartnerschaften	 7.7 Sichere Radschulwege durch Verkehrsschauen	
 7.4 Unfalldaten systematisch aufbereiten	 7.8 Ausbau von Vernetzungs- und Qualifizierungsangeboten	

- *Mängel in der Bestandsinfrastruktur beheben*
- *Bei Neuanlage unfallbegünstigende Faktoren vermeiden*
- *Planungsprozesse beschleunigen*

Handlungsfeld Strukturen und Rahmenbedingungen

9. Wir schaffen die passenden strukturellen und prozessualen Voraussetzungen für eine effektive Radverkehrsplanung in der Fläche – für eine schnelle und effiziente Umsetzung.

10. Wir machen den Rechtsrahmen fahrradfreundlicher und nutzen Handlungsspielräume im Sinne der nachhaltigen Mobilität – für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs.

Darunter fallen:

Finanzierung

**Personelle
Ressourcen**

**Übergeordnete
Verwaltungs-
vereinfachungen**

- Grunderwerb
- Baulast an Bundes- und Landesstraßen
- Verkehrs-sicherungspflicht

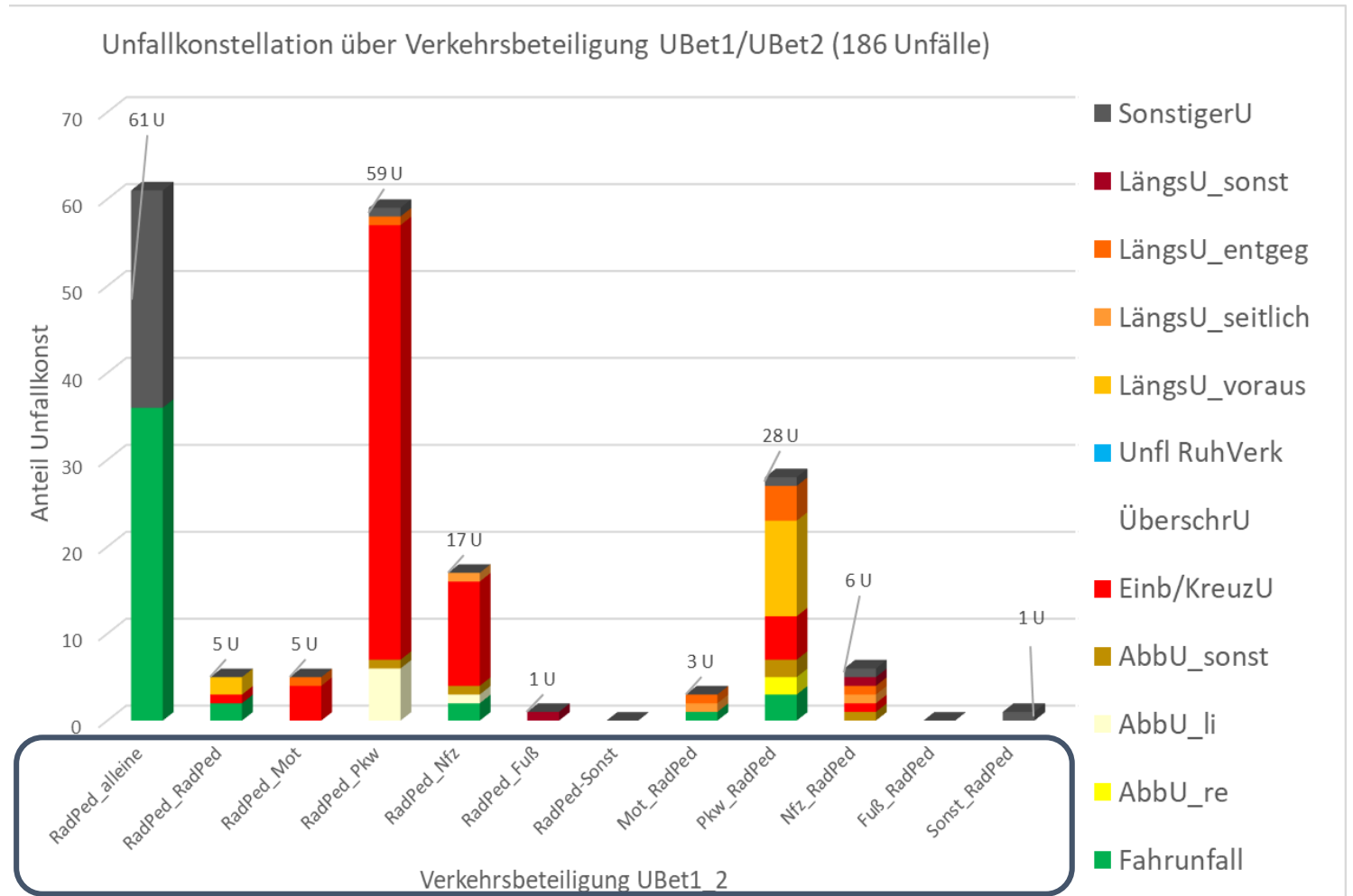
Radverkehrs-
freundliche
Auslegung und
Anwendung
des **Straßen-
verkehrsrechts**
fördern

Förderung der
AGFK-BW

**Unterstützungs-
angebote** besser
bündeln und
sektorenüber-
greifenden
Austausch
institutionalisieren

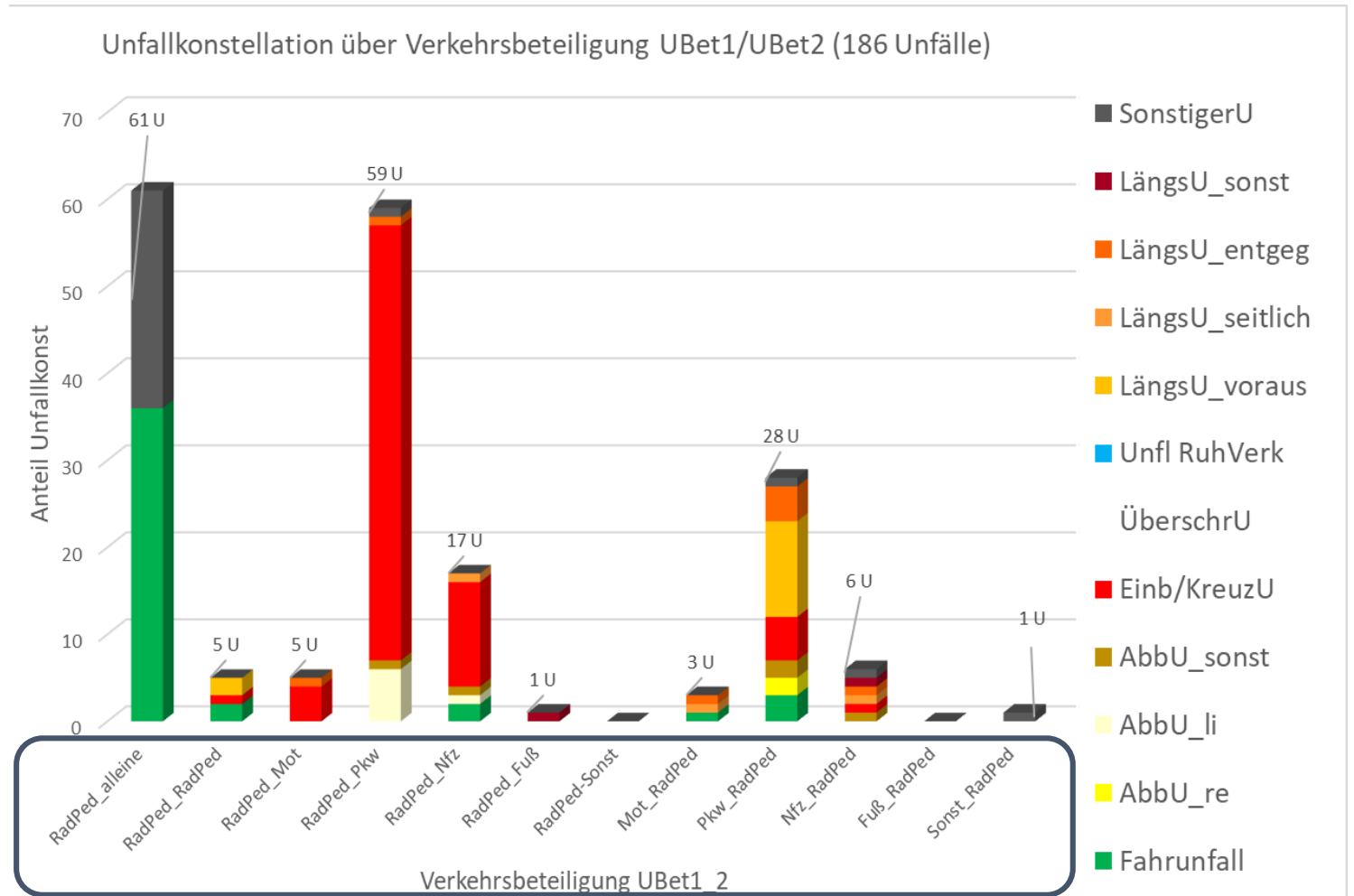
Unfallanalyse – Radverkehrsspezifische Ansätze

- **Getötete Radfahrende bei Unfällen außerorts**
- **Unfalldaten 2017-2022 für Baden-Württemberg**
- **Keine Unfallhäufungsstellen...**
- **...Aber:** großer Anteil Unfälle an ungesicherten Querungsstellen über Landstraßen (überwiegend T100) → offensichtlich ist die Quersituation (Einschätzung Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr) für Radfahrende regelmäßig zu schwer (80% der Verunfallten im Alter Ü65)



Unfallanalyse – Radverkehrsspezifische Ansätze

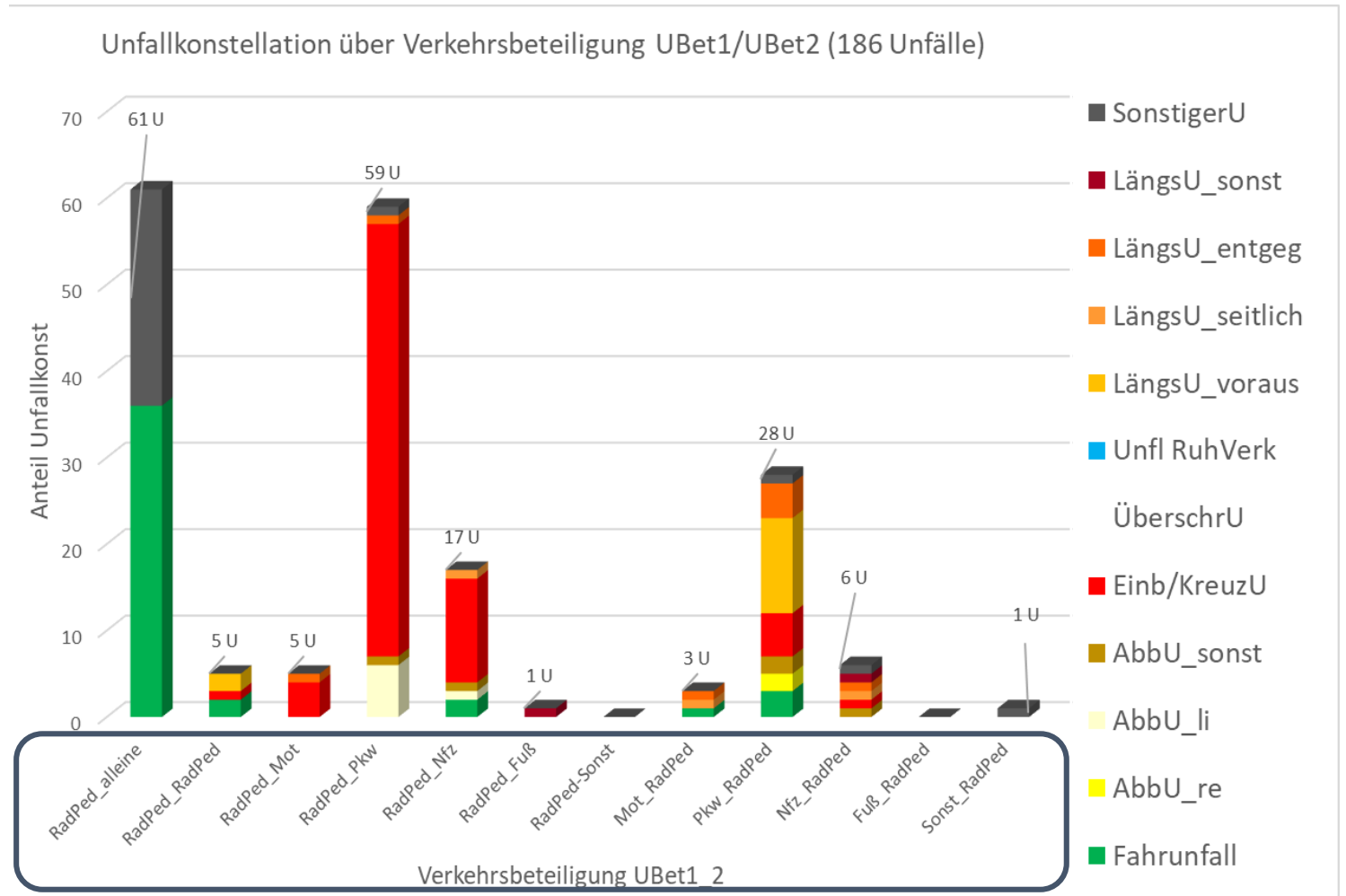
- **Getötete Radfahrende bei Unfällen außerorts**
- **Unfalldaten 2017-2022 für Baden-Württemberg**
- **Keine Unfallhäufungsstellen**
- **VwV-StVO:** „Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen [...] erforderlich sein, [...] wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.“



Quelle Abbildung: Matthias Zimmermann

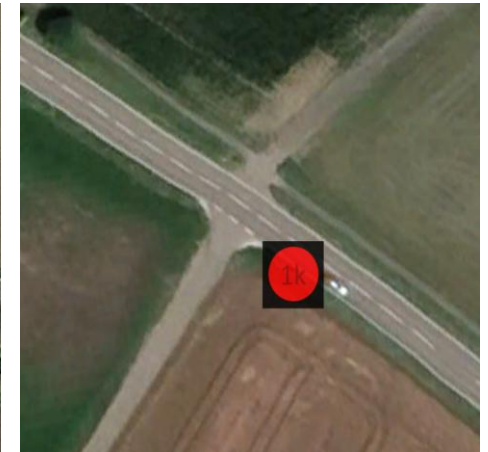
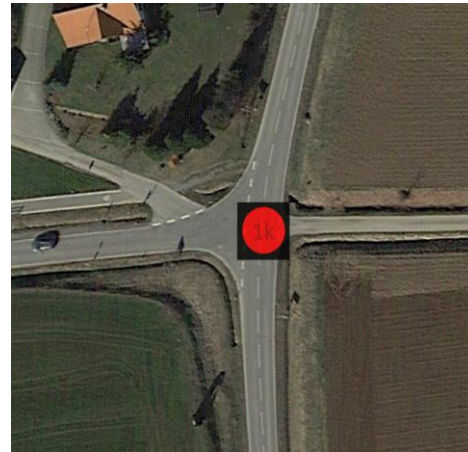
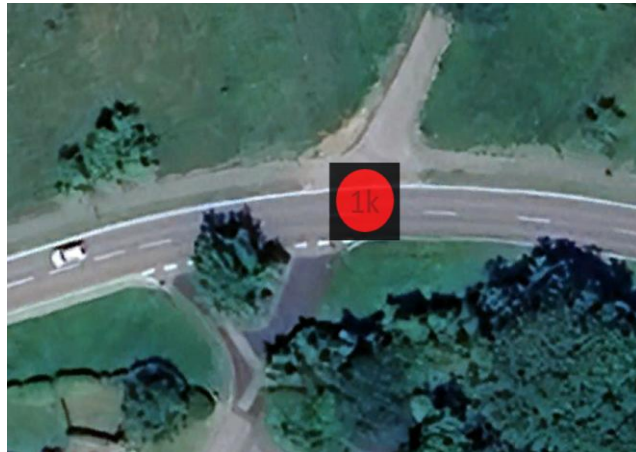
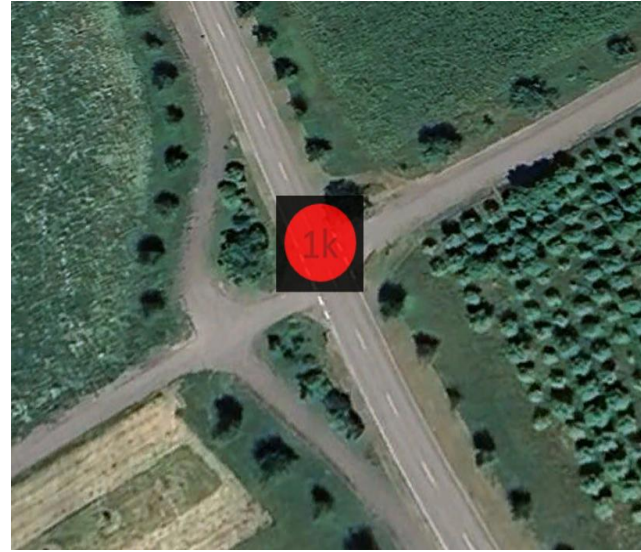
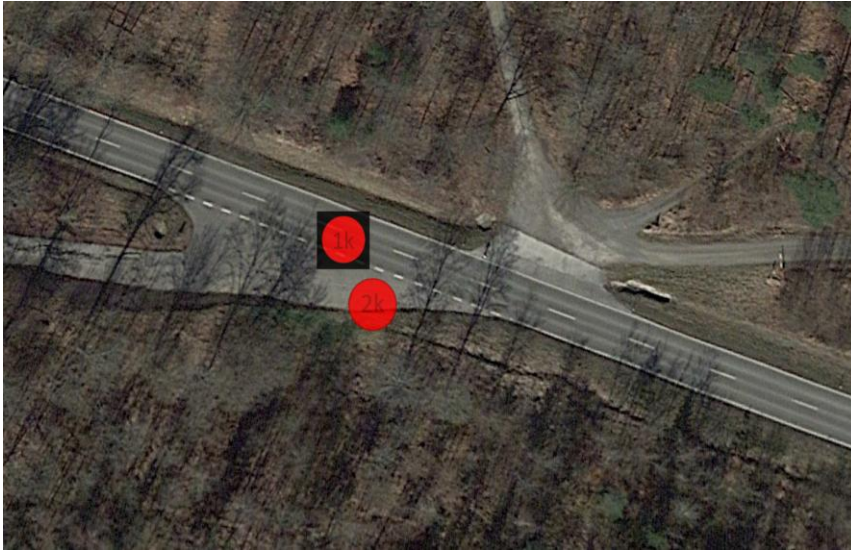
Unfallanalyse – Radverkehrsspezifische Ansätze

- **Getötete Radfahrende bei Unfällen außerorts**
- **Unfalldaten 2017-2022 für Baden-Württemberg**
- **Keine Unfallhäufungsstellen**
- siehe auch Fachvortrag „Priorisierte Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen“ (Forschungsprojekt im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz)
- https://verkehrssicherheitskonferenz-bw.de/wp-content/uploads/2026/02/H.Schueller_Priorisierte-Massnahmen.pdf



Quelle Abbildung: Matthias Zimmermann

Unfallanalyse – Bezug zur Infrastruktur



Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrs-anlagen



Qualitätsstandards und
Musterlösungen für
Radverkehrsanlagen in
Baden-Württemberg

Verbindlichkeit innerhalb der Landesverwaltung

Zentrales Planungsdokument für Radverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg

- von der Obersten Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbauverwaltung geprüft und freigegeben und per Erlass eingeführt
- Grundlage für die Bewilligung von Fördermitteln zum Ausbau der Radinfrastruktur
- Bei Planungen in Baulast Bund/Land durch die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden zu berücksichtigen.

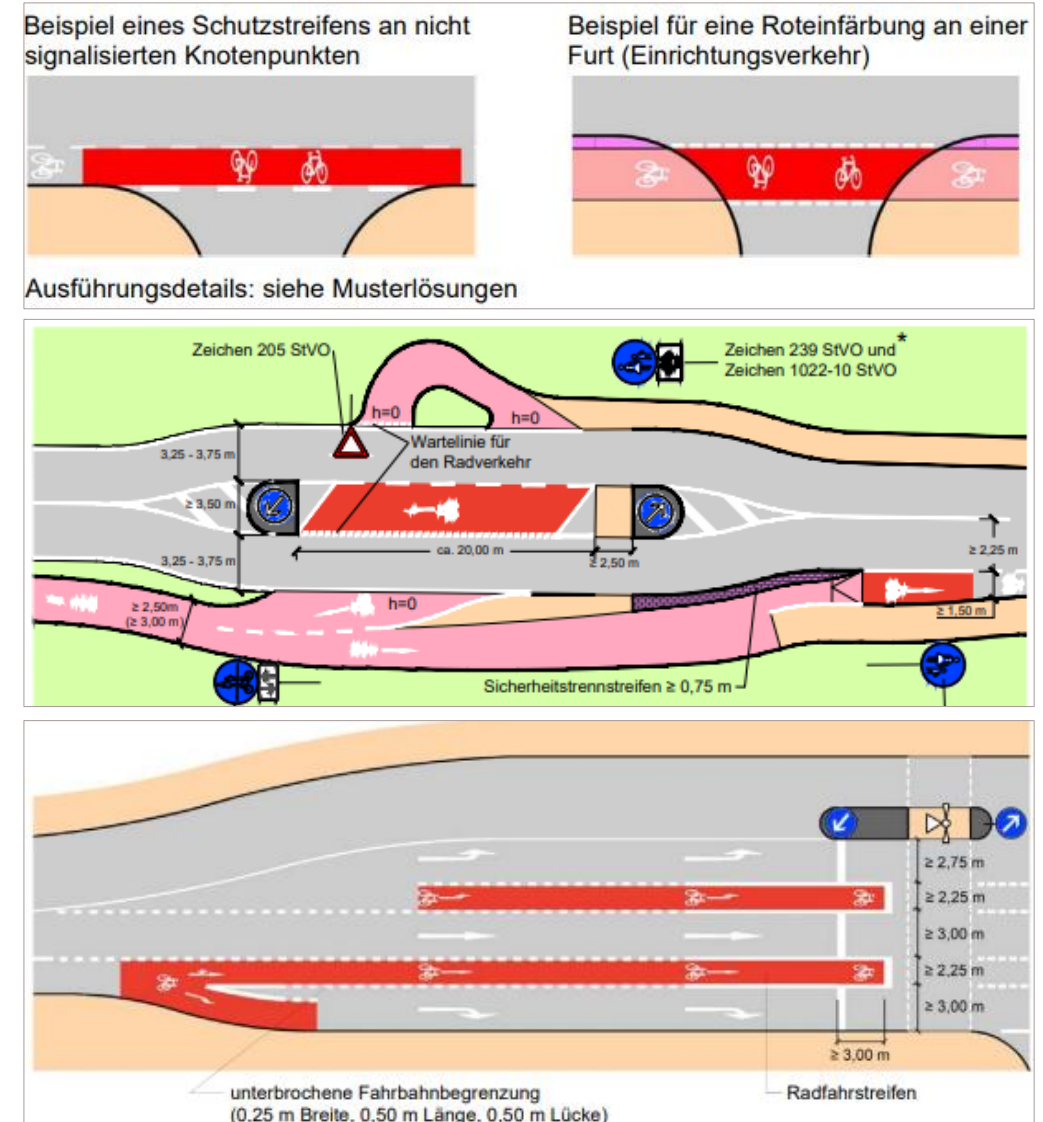


Bedeutung für die Verkehrsbehörden

- Musterlösungen zeigen verschiedene Möglichkeiten zur Problemlösung auf und ermöglichen eine Priorisierung.
- Sie stellen eine einheitliche Verwaltungspraxis in Baden-Württemberg sicher.
- Verkehrsbehörden bekommen Sicherheit bei der Erstellung verkehrsrechtlicher Anordnungen.
 - Bsp.: Bei der Erstellung einer verkehrsrechtlichen Anordnung hilft der Vergleich mit den Musterlösungen: Wurde alles bedacht? Sieht die Beschilderung in den Musterlösungen anders aus? Wenn ja, warum?
- Die verkehrsrechtlichen Anordnungen bleiben Einzelfallentscheidungen.
 - D.h. verkehrsrechtliche Anordnungen müssen immer noch begründet werden. Ein pauschaler Verweis auf die Musterlösungen reicht nicht.
- Anti-Musterlösungen zeigen häufige Planungsfehler – hilfreich bspw. für die Überprüfung von Bestandsinfrastruktur

Einheitliche Anwendung von Roteinfärbungen

- **Aussage zu Roteinfärbungen in den Qualitätsstandards und Musterlösungen:**
 - Die **Roteinfärbung der vorfahrtsberechtigten Radverkehrsfurten** an Kreuzungen und Einmündungen sowie an stark frequentierten, konflikträchtigen Zufahrten **wird als Standard empfohlen**. Sie dient insbesondere der Kennzeichnung konflikträchtiger Bereiche.
 - Roteinfärbungen können auch eingesetzt werden, wenn sie eine wichtige **Leitfunktion** übernehmen.
- **Weitere Hinweise: Seite 2.1-8 bzw. alle Musterlösungen**



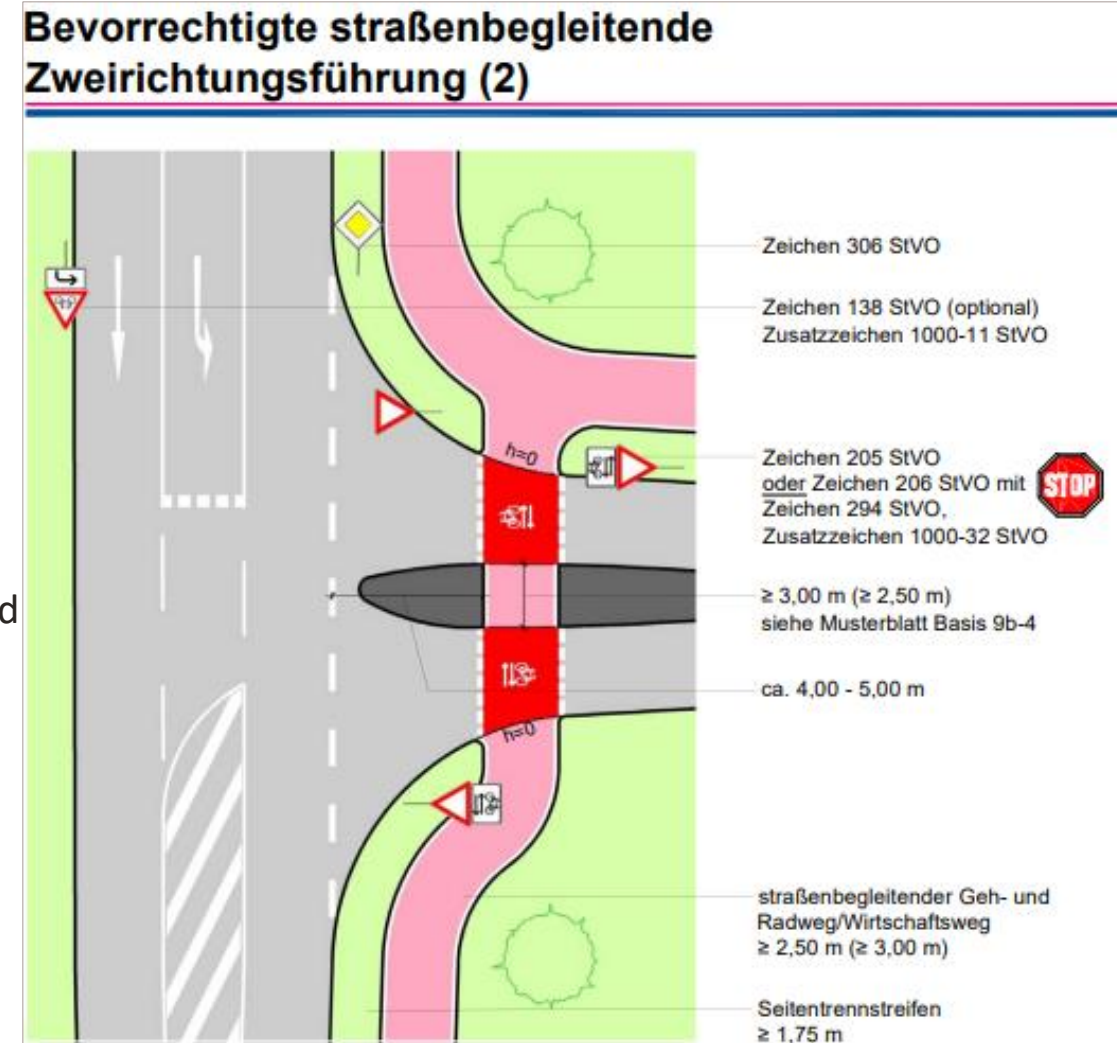
Bevorrechtigung von Radverkehrsanlagen

Für **alle Radverkehrsanlagen** im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radverkehrsfurten anzulegen.

Dies gilt nicht, wenn

- die Radverkehrsanlage „mehr als ca. 5 m“ abgesetzt ist.
- bei Radverkehrsanlagen außerorts die zu querende Einmündung mehr als 3.000 Kfz/24h aufweist oder die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann (insbesondere gute Sichtbeziehungen und eine gute ganzjährige Erkennbarkeit).

Weitere Hinweise: Vgl. S. 2.1-8 und Musterlösungen mit „2b-...“



Sperrpfosten („Poller“) und Umlaufsperrn

- Hinweise in: Qualitätsstandards, Musterlösungen, Erlass und Anti-Musterlösung
 - Vermeidungsgebot
 - Müssen immer straßenverkehrsrechtlich angeordnet sein
 - Müssen verkehrssicher ausgeführt werden

Barrieren: Sperrpfosten, Umlaufsperrn, etc.

Allgemeine Hinweise

Schranken und Umlaufsperrn, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen sind Verkehrseinrichtungen und gemäß § 39 Abs. 1 in Verbindung mit § 43 Abs. 1 Satz 4 StVO straßenverkehrsrechtlich anzuordnen. In der Regel soll auf Flächen des fließenden Radverkehrs aufgrund der Unfallgefahr für Radfahrende auf Verkehrseinrichtungen verzichtet werden.
Die Radverkehrsführung über Treppen, auch solchen mit Schieberillen, ist zu vermeiden.

Hinweise zur verkehrsrechtlichen Anordnung und Ausgestaltung

Zum Schutz der Radverkehrsanlagen vor ordnungswidriger Benutzung durch Kraftfahrzeuge oder um Radverkehr vor einem unbeabsichtigten Gelangen in einen anderen vorfahrtsberechtigten Verkehrsstrom (Kfz oder Schiene) zu schützen, können Verkehrseinrichtung bzw. Sperrpfosten eingesetzt werden. Der Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 04.08.2025 „Mehr Sicherheit und Leichtigkeit für den Radverkehr durch den richtigen Einsatz von Sperrpfosten und anderen Verkehrseinrichtungen“ (Gz. VM4-3851-9/11) ist bei Prüfung und Umsetzung entsprechender Anordnungen zu berücksichtigen. Sperrpfosten sind entsprechend StVO und ERA allseitig reflektierend und mit ausreichend langer, keilförmiger Fahrbahnmarkierung (empfohlene Länge ca. 20 m vor und hinter dem Pfosten) baulich auszuführen, damit Radfahrende rechtzeitig darauf aufmerksam gemacht werden. Der Abstand zwischen Markierung und den Sperrpfosten soll mindestens 0,30 m betragen. Die Durchfahrbreite zwischen zwei Sperrpfosten beträgt in der Regel 1,60 m. Sie sollte 1,40 m nicht unterschreiten und 1,80 m nicht überschreiten. Wege mit einer Breite von 2,50 m sollten im Durchfahrtbereich aufgeweitet werden. Die Befahrbarkeit für Wartungs- und Einsatzfahrzeuge ist entsprechend sicherzustellen. Zum Schutz von Radfahrenden bei Bahn- oder Straßenquerungen sind Umlaufsperrn möglich. Bei Umlaufsperrn ist die Befahrbarkeit mit Fahrradanhängern, Lastenrädern etc. sicherzustellen. Die Ausführungen gemäß den ERA haben folgende Parameter:

- Nicht überlappende Anordnung,
- Abstände der Gitter von 2,50 m (mit eventueller Schrägaufstellung),
- Aufstellflächen von mindestens 3,00 m Länge vor dem querenden Verkehrsweg.

Umlaufsperrn sind rechtzeitig anzukündigen und auffällig auszuführen.

Besonderheiten bei Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen müssen frei von festen Einbauten sein. Ausnahmen betreffen Umlaufsperrn an Bahnübergängen.

Besonderheiten bei touristischen Routen

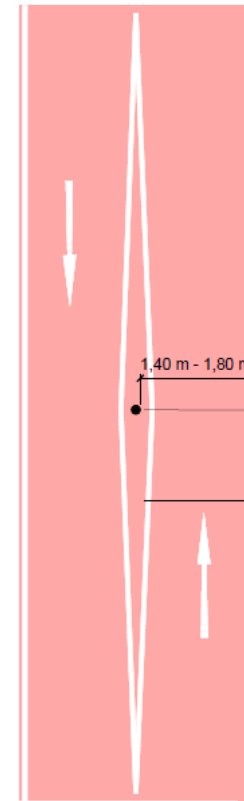
Auch bei touristischen Routen soll weitgehend auf Barrieren verzichtet werden.



Sperrpfosten („Poller“) und Umlaufsperrren

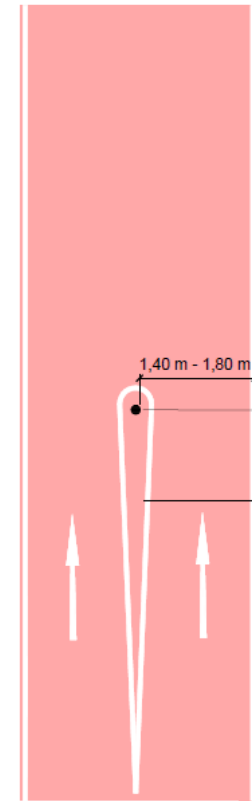
- Hinweise in: Qualitätsstandards, Musterlösungen, Erlass und Anti-Musterlösung
 - Vermeidungsgebot
 - Müssen immer straßenverkehrsrechtlich angeordnet sein
 - Müssen verkehrssicher ausgeführt werden

Zweirichtungsführung



Sperrpfosten (VZ 600-60), voll retroreflektierend
Warnmarkierung (ca. 20 m je Seite), mit Sicherheitsabstand von mindestens 0,30 m vom Sperrpfosten.

Einrichtungsführung



Sperrpfosten (VZ 600-60), voll retroreflektierend
Warnmarkierung (ca. 20 m), mit Sicherheitsabstand von mindestens 0,30 m vom Sperrpfosten.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 11.1.10
- Sperrpfosten bedürfen der verkehrsbehördlichen Anordnung und sind - wie auch Umlaufsperrren - wegen ihres Gefährdungspotenzials möglichst zu vermeiden

Anwendungsbereiche:

- Markierung vor Sperrpfosten zur Verbesserung der Erkennbarkeit
- Sperreinrichtungen und die damit verbundenen Einengungen sind nur bei nachweislicher Gefahr missbräuchlicher Nutzung anzuwenden (Vermeidungsgebot)

Hinweise:

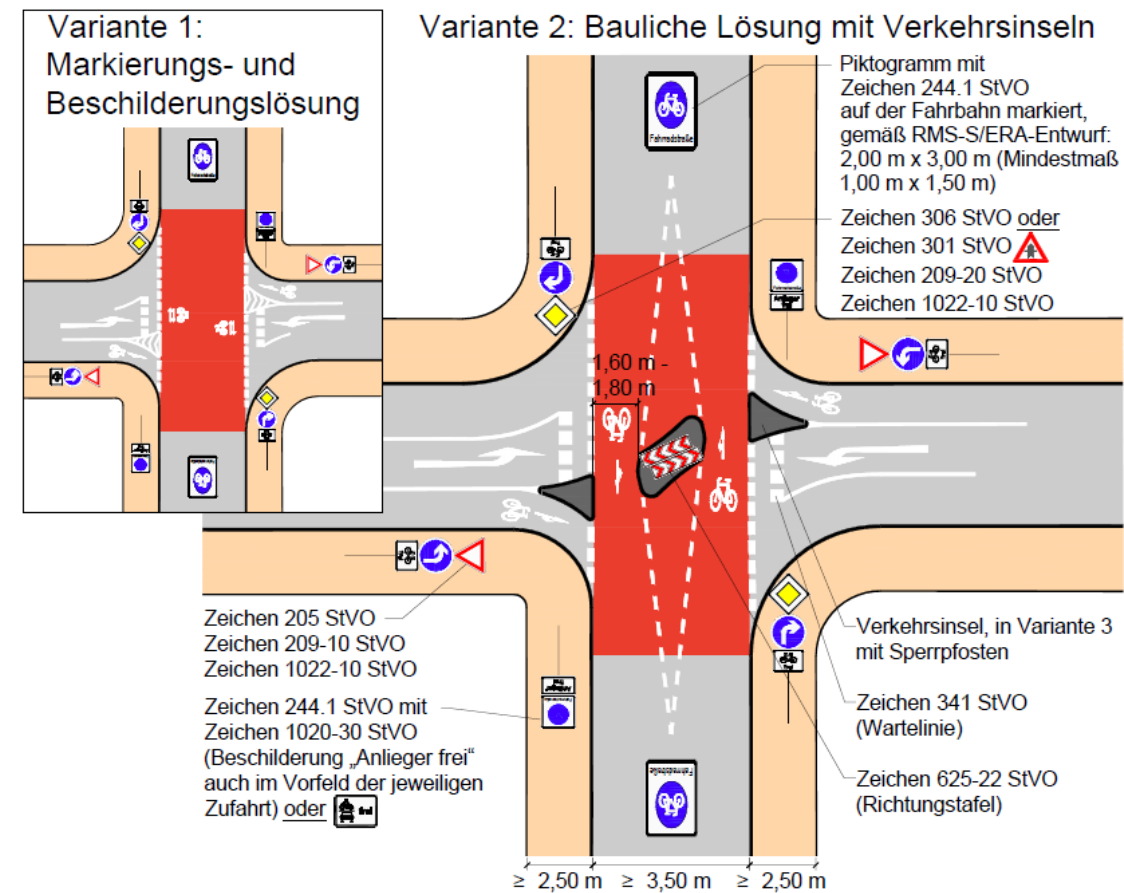
- ggf. erforderliche Sperrpfosten (VZ 600-60) sind auffällig zu färben und voll retroreflektierend auszuführen, sie sollten rund, oben halbkugelig und mit nachgiebigen Materialien hergestellt sein. Eckige Sperrpfosten und Absperpfosten, ausgelegte Steine und kantig endende Geländer sind zwingend zu vermeiden
- falls möglich sind Pfosten mit Verkehrszeichen (z.B. Schraffenbake, VZ 605-10) einfachen Sperrpfosten vorzuziehen (bessere Fernerkennbarkeit)
- die Durchfahrbreite sollte 1,40 m nicht unterschreiten und 1,80 m nicht überschreiten
- zu Sperrpfosten siehe Kapitel 2.1, Seite 2.1-11
- die Länge der Warnmarkierung sollte ca. 20 m betragen. Im Bereich von Einmündungen soll diese möglichst weit bis zum Knotenpunkt ausgeführt werden



Sperrpfosten („Poller“) und Umlaufsperrren

- Hinweise in: Qualitätsstandards, Musterlösungen, Erlass und Anti-Musterlösung
 - Vermeidungsgebot
 - Müssen immer straßenverkehrsrechtlich angeordnet sein
 - Müssen verkehrssicher ausgeführt werden

Fahrradstraße mit Diagonalsperre (Modaler Filter) innerorts

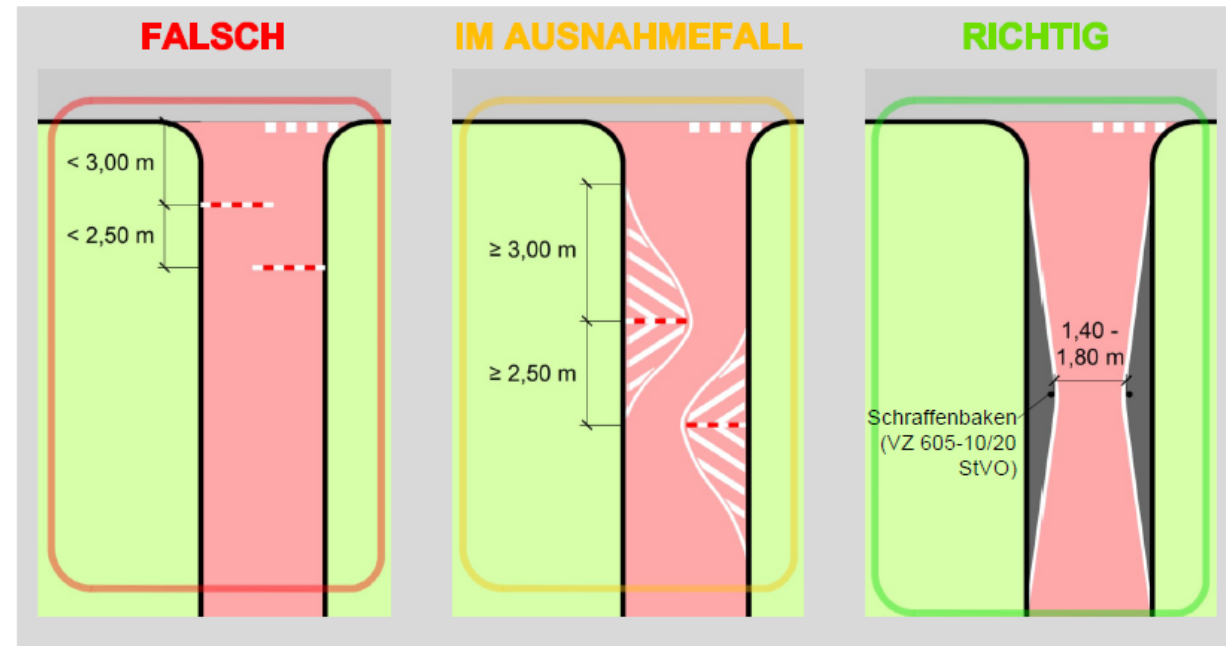


- Regelungen:**
- VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2; ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.2 und 6.3
- Anwendungsbereiche:**
- zur Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr bei Fahrradstraßen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr)
 - die Einrichtung der Diagonalsperre ist in der folgenden Reihenfolge (nach dem zu erwartenden Befolgungsgrad) zu prüfen: Variante 1: Markierungs- und Beschilderungslösung, Variante 2: bauliche Lösung mit Verkehrsinseln, Variante 3: bauliche Lösung mit Verkehrsinseln und Sperrpfosten
- Hinweise:**
- im Bereich der Diagonalsperre ist abhängig von der Fahrbahnbreite und den Kurvenradien auf eine sichere und gut durchfahrbare Anordnung der Inseln bzw. Sperrpfosten zu achten
 - die verbleibende Wegebreite für den Radverkehr beträgt in der Regel 1,60 m. Sie sollte nicht unterschreiten und 1,80 m nicht überschreiten. Zu Verkehrseinrichtungen siehe Kapitel 2.1, Seite 2.1-11
 - bei Abbiegebeziehungen, die nur für den Radverkehr vorgesehen sind, können kleinere Radien angesetzt werden
 - alternative Maßnahmen zur Netzunterbrechung im Kfz-Verkehr können Einbahnstraßenregelungen oder Abbiegegebote sein
 - in Abhängigkeit von den räumlichen Voraussetzungen und den zulässigen Verkehrsbeziehungen sind Anpassungen erforderlich



Sperrpfosten („Poller“) und Umlaufsperrren

- Hinweise in: Qualitätsstandards, Musterlösungen, Erlass und Anti-Musterlösung
 - Vermeidungsgebot
 - Müssen immer straßenverkehrsrechtlich angeordnet sein
 - Müssen verkehrssicher ausgeführt werden



Fehler:

Überlappung der Umlaufsperrren und zu geringe Abstände zwischen den Schranken und zur Konfliktstelle

Hinweise:

Umlaufsperrren auf Radwegen sind nur gerechtfertigt, wenn ein wirksames Bremsen des Radverkehrs an Gefahrenstellen mit anderen Mitteln nicht erreicht werden kann. Umlaufsperrren sollten mindestens $3,00\text{ m}$ von der zu querenden Fahrbahn, Bahnlinie etc. abgesetzt sein. Bei hohem Radverkehrsaufkommen mit Lastenrädern bzw. Fahrrädern mit Anhänger sind ca. $6,00\text{ m}$ zu empfehlen. Die Sperrgitter dürfen sich nicht überlappen und sollen einen Abstand von mindestens $2,50\text{ m}$ zwischen den Halbschranken aufweisen. In Abhängigkeit von den Breiten und Ortsverhältnissen sind unterschiedliche Lösungen zur Einengung des Radweges gemäß den unten genannten Musterlösungen zu wählen.

Musterlösungen:

Basis 8a-3, Basis 9b-12, Basis 10b-4

Qualitätsstandards:

2.1-11



Praxisbeispiel

Unfallsschwerpunkt Radverkehr



Praxisbeispiel

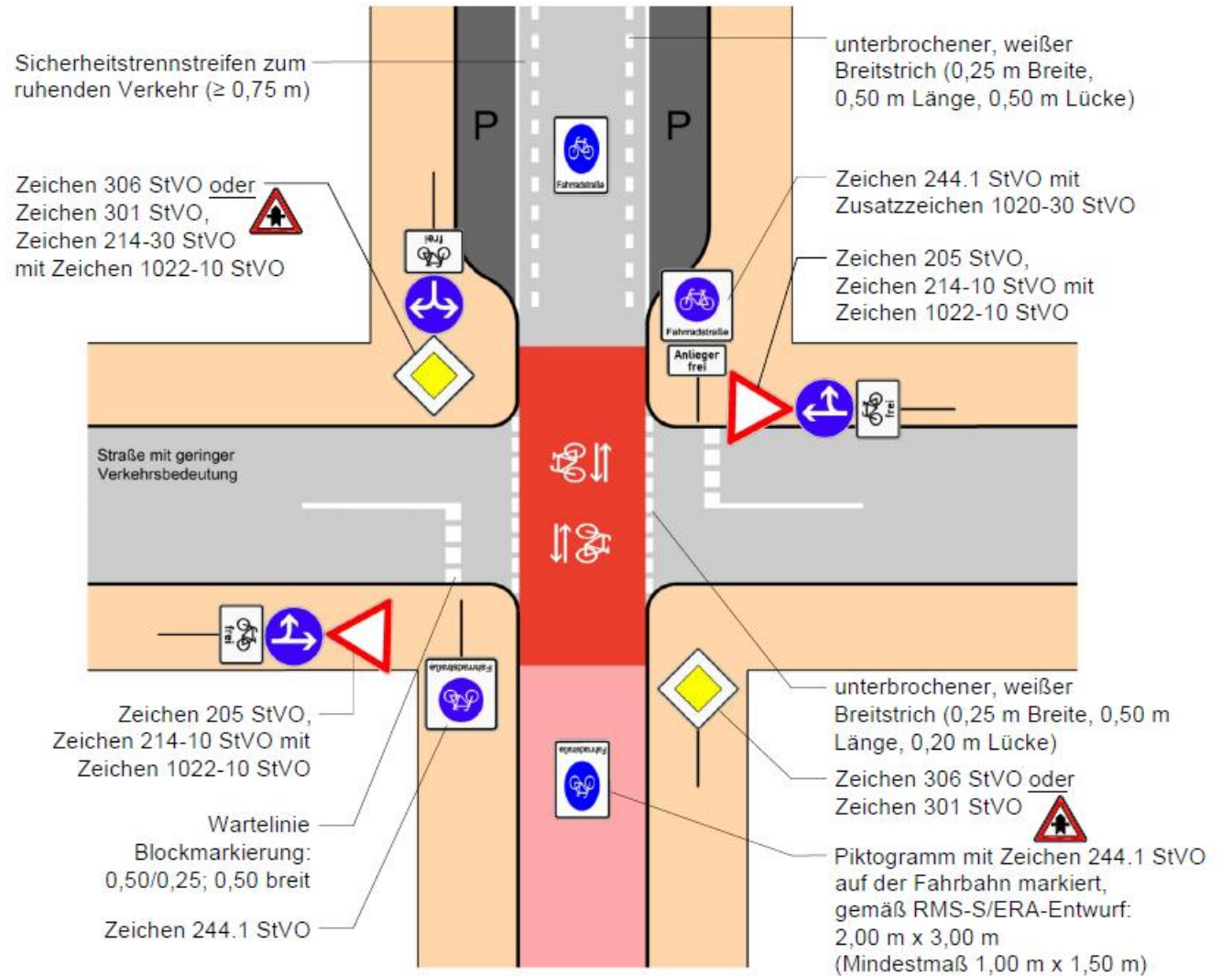
Unfallsschwerpunkt Radverkehr



Praxisbeispiel

Unfallsschwerpunkt Radverkehr

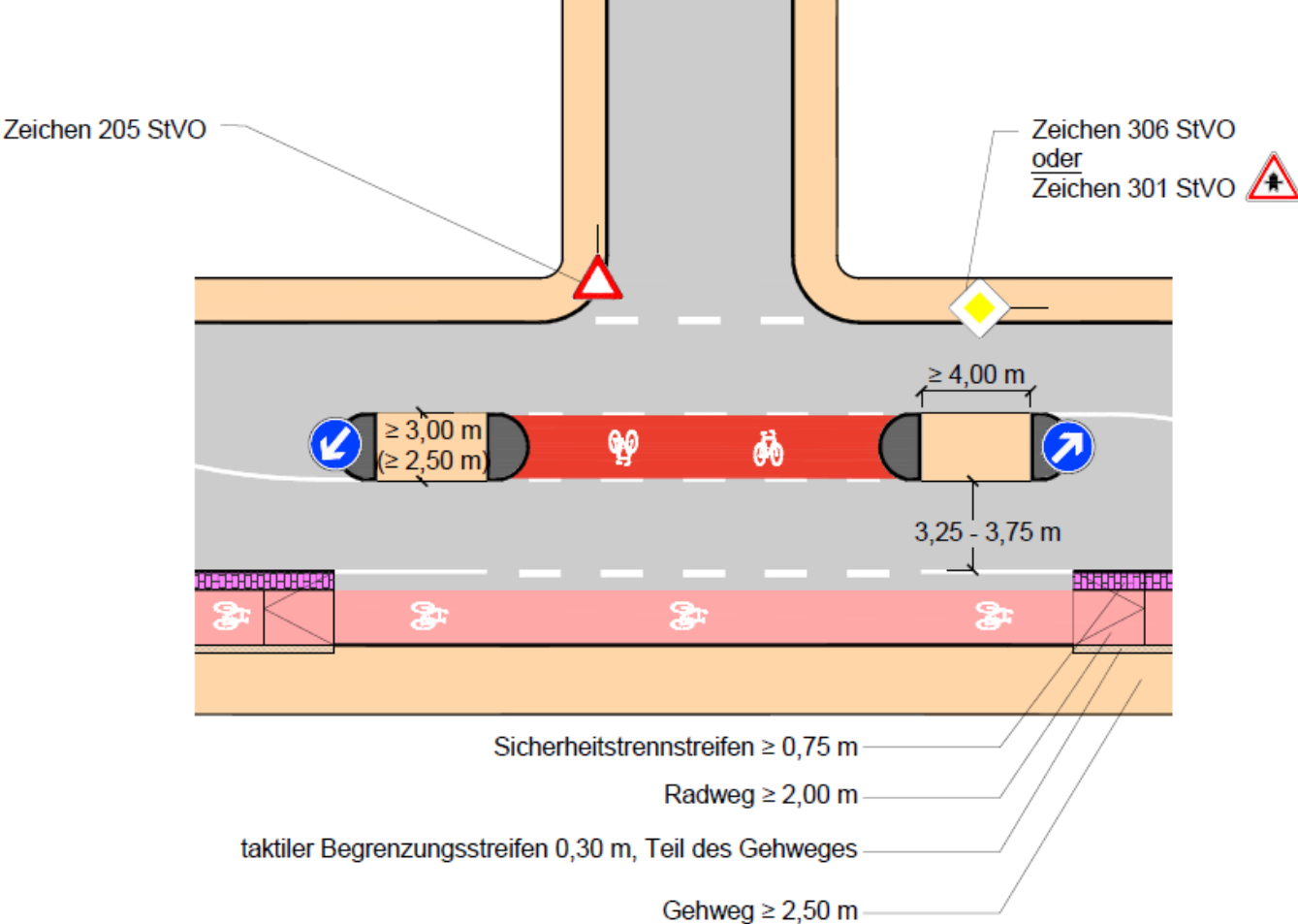
Was sagen die Musterlösungen dazu?



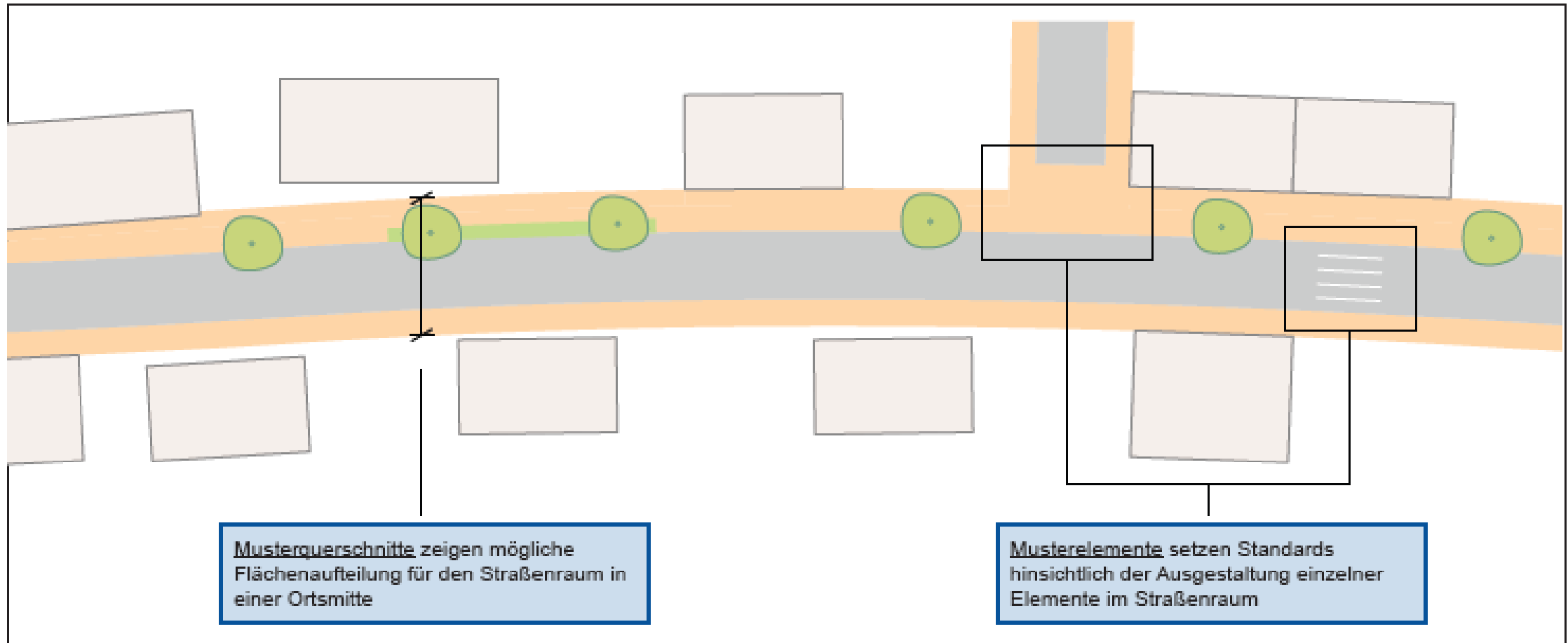
Praxisbeispiel

Unfallschwerpunkt Radverkehr

Was sagen die Musterlösungen dazu?

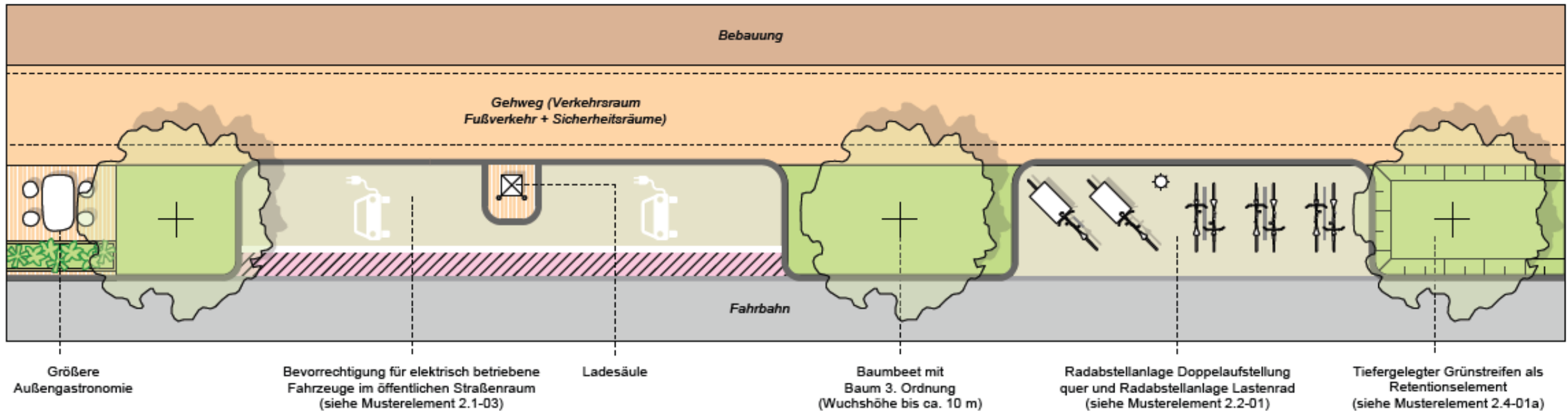


Musterelemente und Musterquerschnitte



Musterlösungen Ortsmitten: Bezug zur Verkehrssicherheit

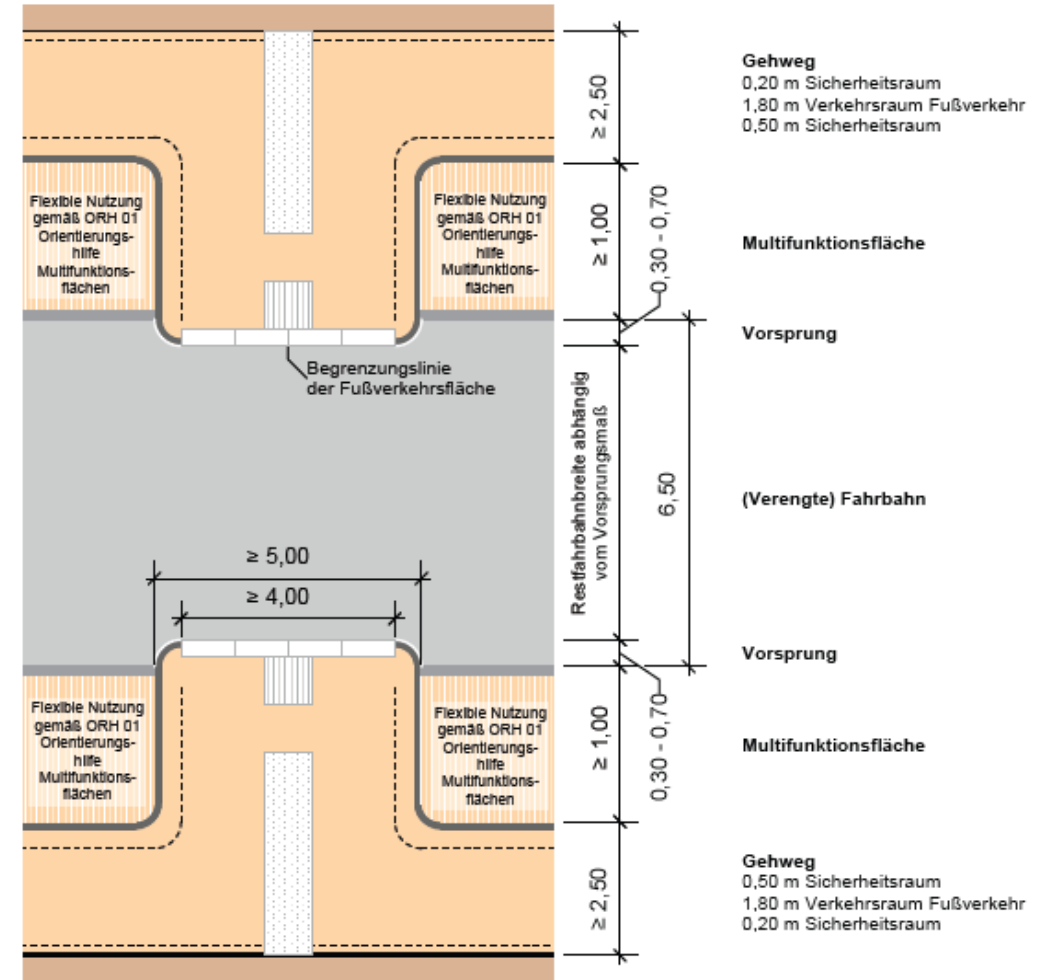
Auch „aufgeräumte“ Seitenräume sind Maßnahmen für die Sicherheit und Attraktivität der Nahmobilität:



Musterlösungen Ortsmitten: Bezug zur Verkehrssicherheit

Beispielmaßnahmen für mehr Sicherheit und Attraktivität der Nahmobilität

- Sichere Querungsstellen für den Fußverkehr

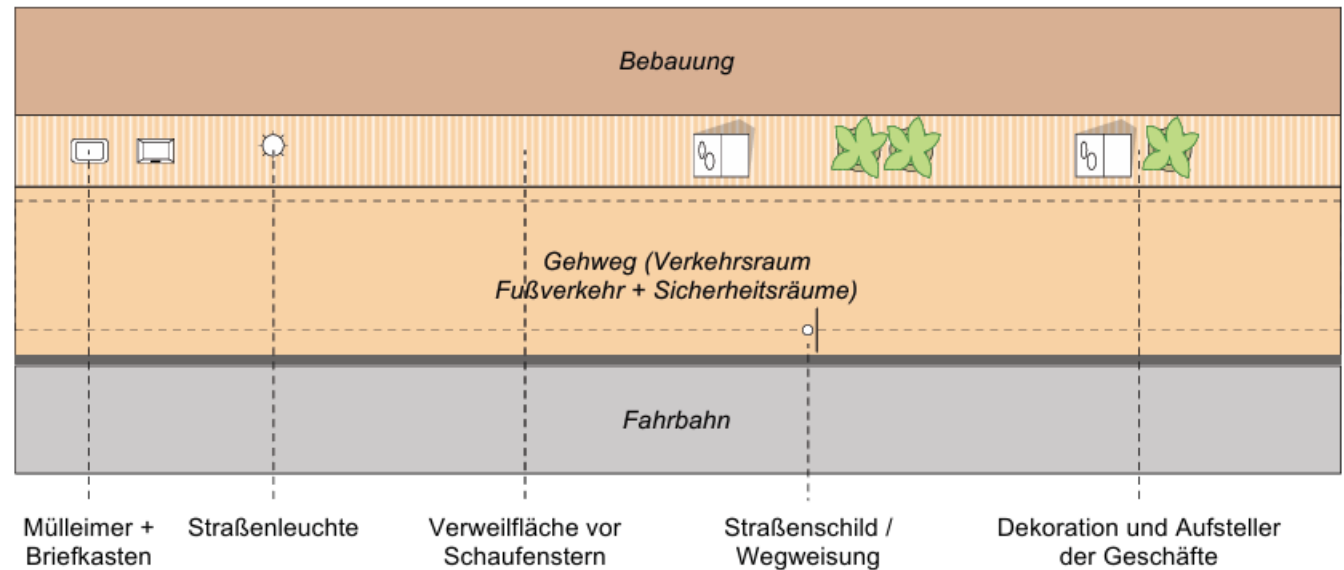


Musterlösungen Ortsmitten: Bezug zur Verkehrssicherheit

Beispielmaßnahmen für mehr Sicherheit und Attraktivität der Nahmobilität

- Sichere Querungsstellen für den Fußverkehr
- Freihalten der Gehwege durch Multifunktionsflächen

Multifunktionsflächen 1,00 m Breite | Angrenzend zur Bebauung

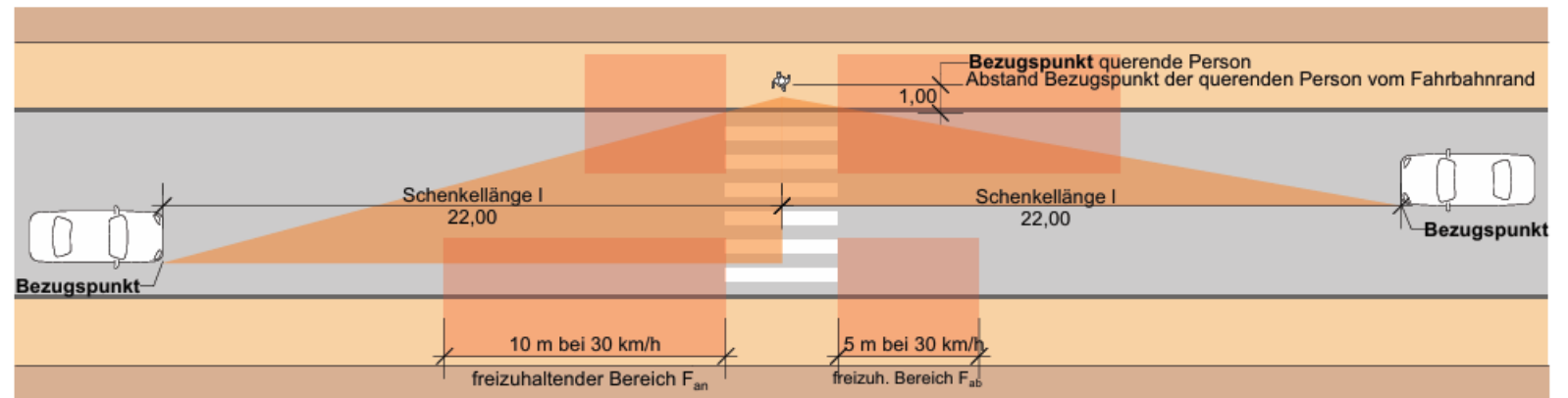


Musterlösungen Ortsmitten: Bezug zur Verkehrssicherheit

Beispielmaßnahmen für mehr Sicherheit und Attraktivität der Nahmobilität

- Sichere Querungsstellen für den Fußverkehr
- Freihalten der Gehwege durch Multifunktionsflächen
- Freihalten der Sichtfelder

Sichtfelder für die Haltesicht und freizuhaltende Bereiche an innerörtlichen Querungsstellen

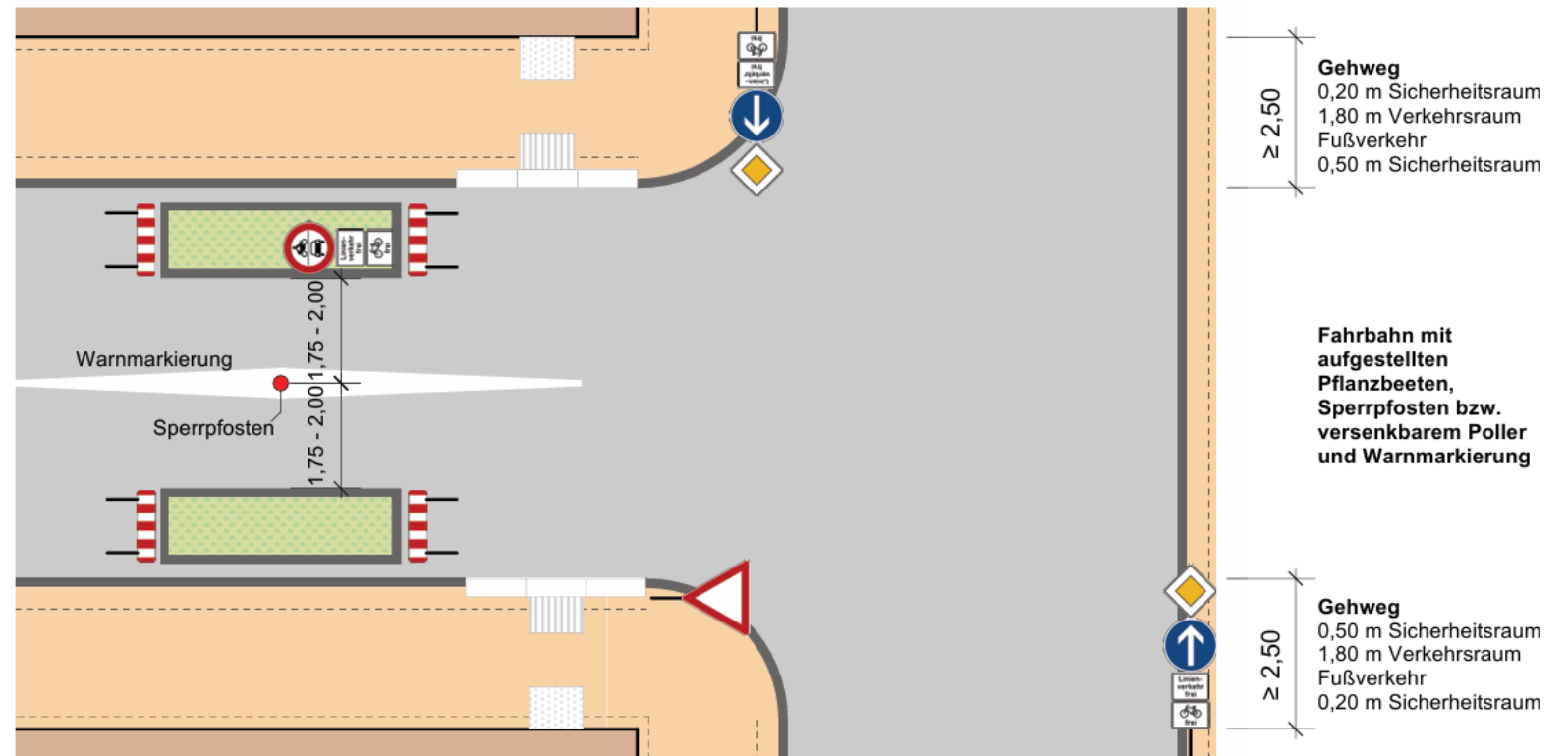


Maßnahmen zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs in den Musterlösungen

Musterlösungen für Ortsmitten:

Gestaltungsbeispiel modaler Filter zur Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr (§ 45 Absatz 1 Satz 2 StVO)

Musterelement Nr. 3.1-03a: Fahrbahn/Gestaltung:
Modaler Filter für den Kfz-Verkehr - ÖPNV und Radverkehr frei

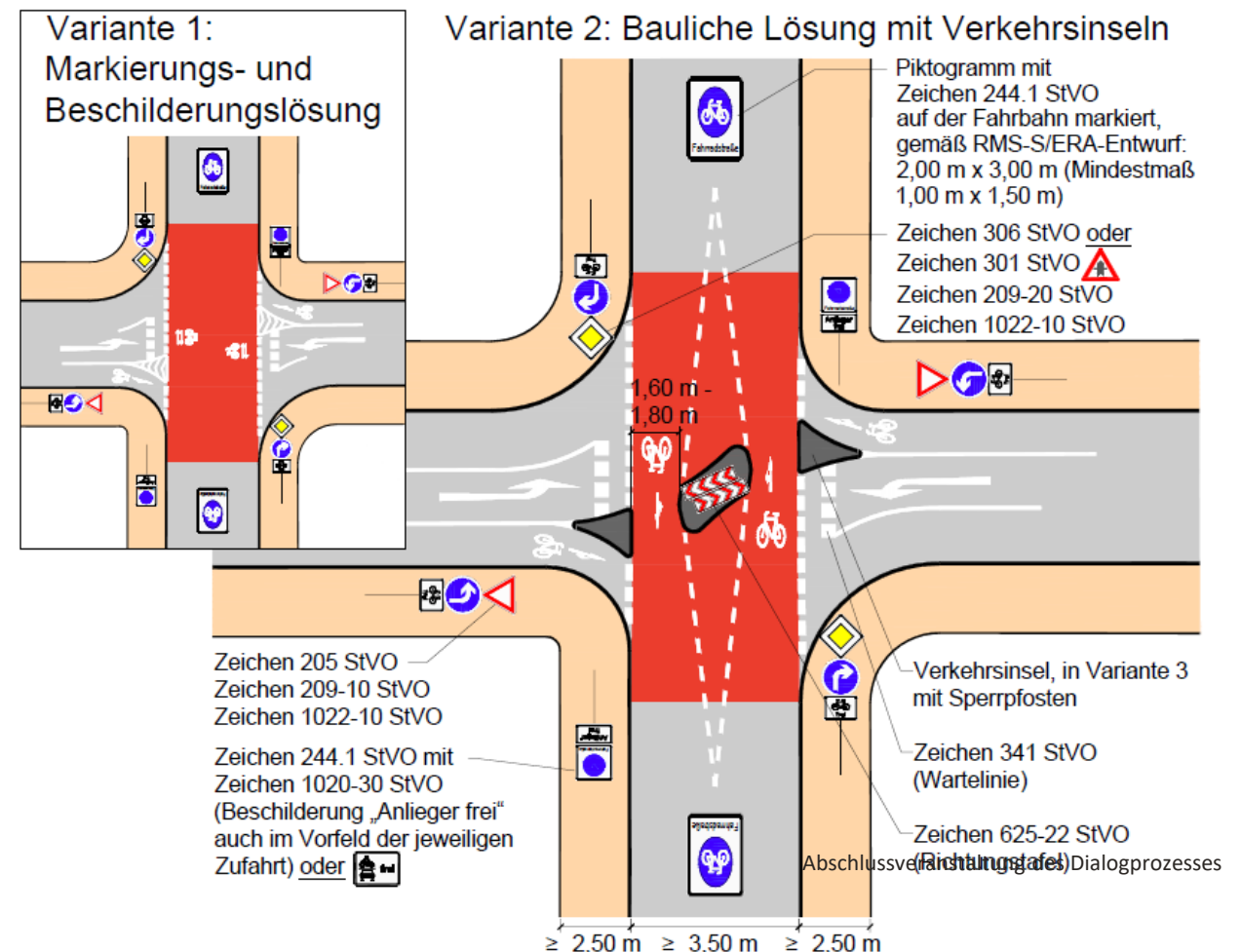


Maßnahmen zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs in den Musterlösungen

Musterlösungen für
Radverkehrsanlagen - Fahrradstraßen:

Gestaltungsbeispiel modaler Filter zur
Bereitstellung angemessener Flächen
für den fließenden und ruhenden
Fahrradverkehr sowie für den
Fußverkehr (§ 45 Absatz 1 Satz 2 StVO)
(Gestuftes Vorgehen)

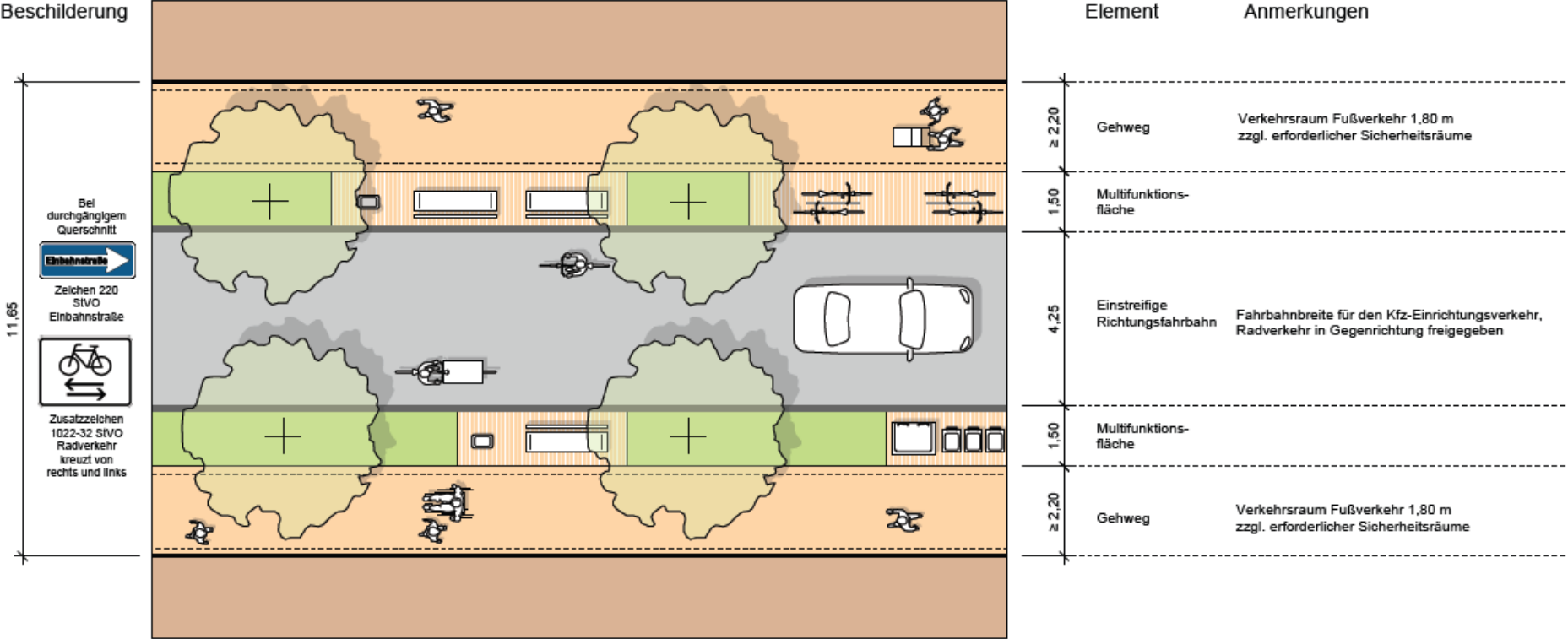
Fahrradstraße mit Diagonalsperre (Modaler Filter) innerorts



Musterquerschnitte

...geben eine erste Orientierung für den Straßenentwurf:

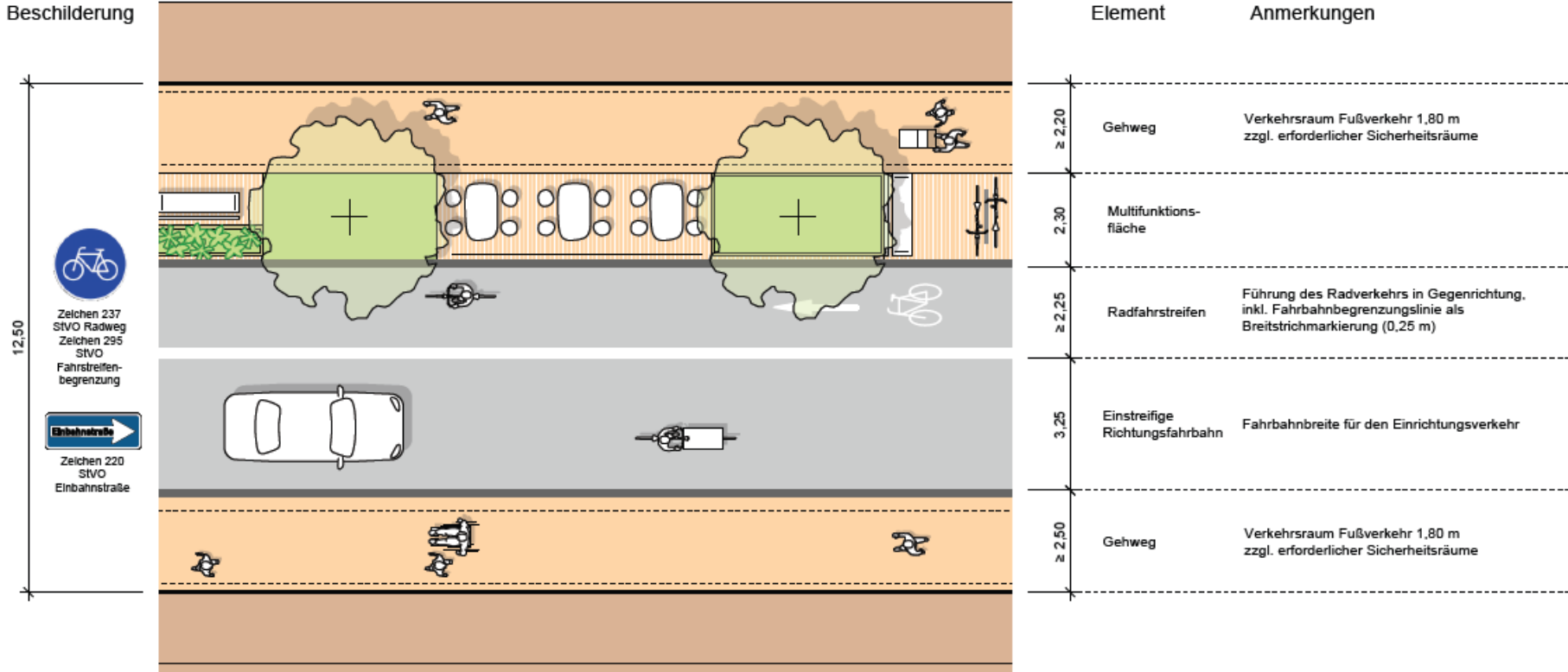
Straßenraumbreite
11,65 m



Musterquerschnitte

...geben eine erste Orientierung für den Straßenentwurf:

Straßenraumbreite
12,50 m



Fazit

Für viele Anwendungsfälle der neuen rechtlichen Spielräume bieten die Musterlösungen bereits Hilfestellungen zur verkehrssicheren Gestaltung.

Das Umsetzungsprogramm definiert Themenbereiche, in denen weitere Erprobungsmaßnahmen hilfreich sind für eine Umsetzung in der Fläche. Alle genannten Instrumente sind aber nach geltender Rechtslage umsetzbar.





Herzlichen Dank!

Umsetzungsprogramm: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/RadStrategie_Umsetzungsprogramm_online_barrierefrei_final.pdf

Vortrag Matthias Zimmermann, RadKONGRESS 2025:
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/k_RadKONGRESS/Vortraege_Radkongress_2025/Zimmermann_Forum_3.pdf

Musterlösungen: <https://www.aktivmobil-bw.de/regelungen-arbeitshilfen/standards-und-musterloesungen/baden-wuerttemberg>