

## Impuls: Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Fachseminar der AGFK-BW am 09.11.2023 in Esslingen

i.n.s. – Institut für  
innovative Städte  
Beraten. Realisieren. Qualifizieren.



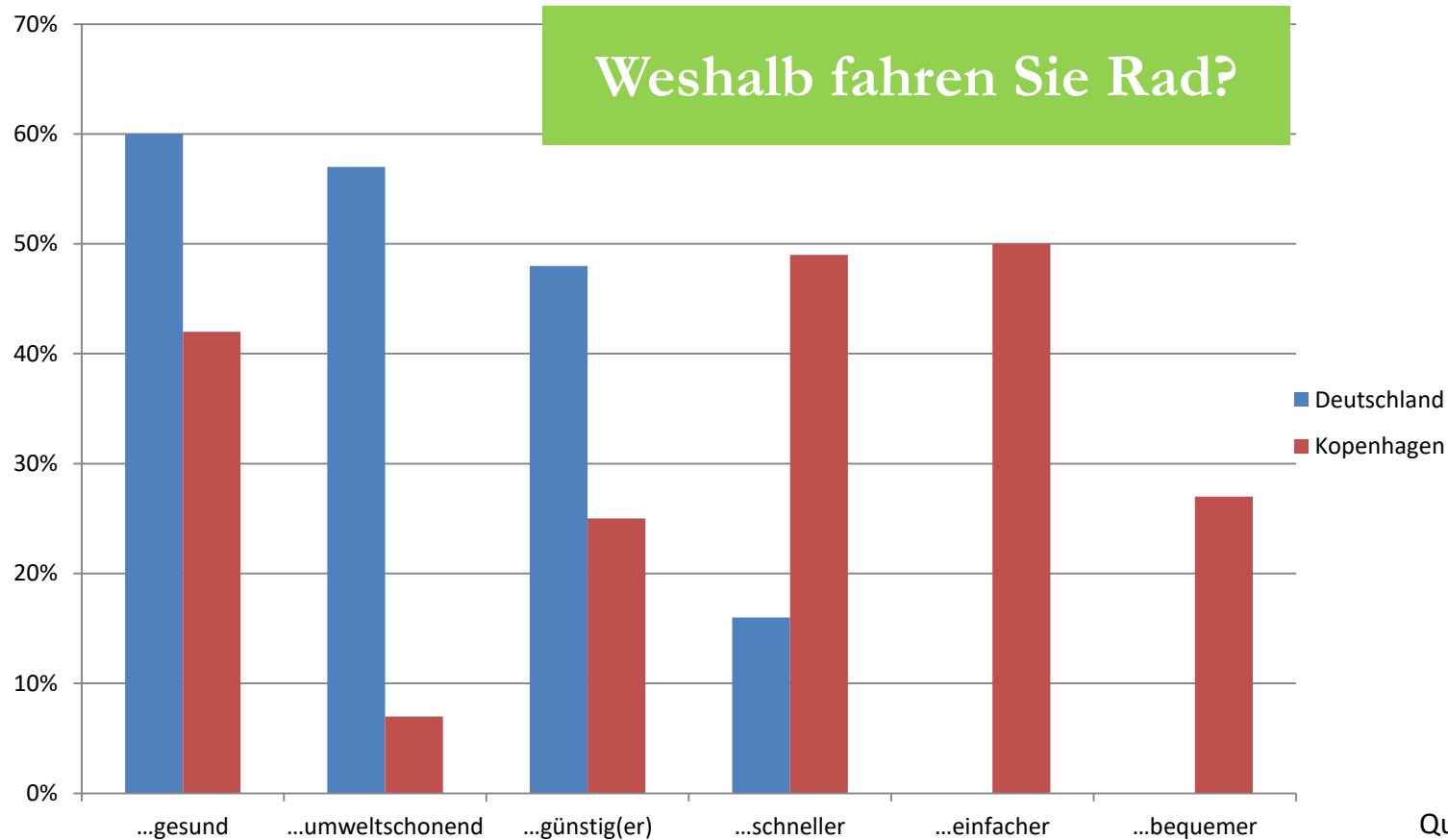


# Einsatzbereiche, Rechtsgrundlagen und Anordnungsvoraussetzungen



# Menschen fahren Fahrrad, wenn Radfahren schneller, einfacher und bequemer ist (und sicher sowieso)

## Gründe für das Fahrradfahren



Quelle: Graf, Thimo. Handbuch: Radverkehr in der Kommune. 2. erweiterte Auflage 2020. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Fahrradstraßen sind die klügste Möglichkeit, Radfahren schneller, einfacher und bequemer zu machen (und sicher sowieso)

Fahrradstraße in der Stadt Sonthofen im Allgäu (Bayern)



Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 12f.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de);  
Foto: Innovative Städte



# Kommunen können über die Gestaltung der Infrastruktur Mobilitätsverhalten gezielt verändern. Die StVO lässt dies auch explizit zu

Fahrradstraße in Fürth (Bayern)



Vorfahrtsstraße für den Radverkehr, Einbahnstraße für Autos – die Stadt Fürth verlagert Kraftfahrzeuge gezielt auf die parallele Hauptverkehrsstraße

Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 14f.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Eine Fahrradstraße ist eine Straße für Radfahrende – nicht für Autos, Lastwagen oder andere Gefährte

Was ist eine Fahrradstraße?



Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 22f.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Mit einer Fahrradstraße wird die Straße zum Radweg: Autos sind nur zu Gast – sofern sie im Einzelfall überhaupt zugelassen sind

## Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße



Quelle: Graf, Thimo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 26f. 2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de). Foto der Stadt Münster





# Eine Fahrradzone verbindet die wesentlichen Vorteile einer Fahrradstraße mit denen einer Tempo 30-Zone

## Fahrradzone



Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 28f.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de).  
Foto der Stadt Heilbronn



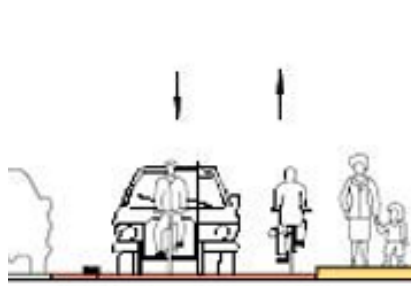
# Bei der Planung einer Fahrradzone sollten acht zentrale Gestaltungsstandards berücksichtigt werden

## Gestaltungsgrundsätze für Fahrradzonen

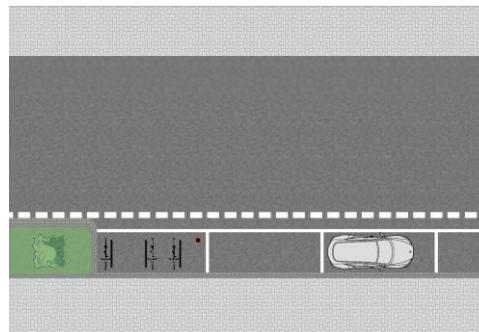
Kfz-Verkehr



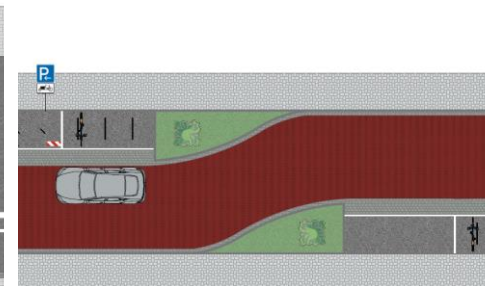
Fahrgasse



Ruhender Kfz-Verkehr



Fahrgeschwindigkeiten



Aufenthaltscharakter



Erkennbarkeit als FZ



Quartiersplanung



Netzintegration



Legende: ● gilt für Fahrradstraßen und Fahrradzonen

● gilt nur für Fahrradzonen

Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und bestimmen die Geschwindigkeit. Alle anderen Verkehrsregeln bleiben gleich

## Verkehrsregeln in Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Mindestabstand beim Überholen:  
1,5 m innerorts / 2,0 m außerorts

Zulässige Höchstgeschwindigkeit:  
30 km/h

Rechtsfahrgebot

Kinder auf dem Fahrrad:  
Kinder unter 8 J. fahren auf dem Gehweg,  
bis 10 J. dürfen sie dort fahren

Kfz-Parken:  
zugelassen, soweit nicht anders geregelt

Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 30–33.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Die Ausweisung einer Fahrradstraße oder –zone erfolgt durch Anordnung der Verkehrszeichen 244.1 bzw. 244.3

## Notwendige Verkehrszeichen

### Fahrradstraße



VZ 244.1



VZ 244.2

### Fahrradzone



VZ 244.3



VZ 244.4

In einer Fahrradstraße oder Fahrradzone dürfen nur Fahrräder (und Elektrokleinstfahrzeuge) fahren.

Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 38-41.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Weiterer Fahrzeugverkehr kann im Einzelfall (!) durch die Straßenverkehrsbehörde über Zusatzzeichen zugelassen werden

## Mögliche Zusatzzeichen



ZZ 1020-30



ZZ „Kfz frei“



ZZ 1022-11

ermöglicht die Freigabe von S-Pedelecs!



ZZ 1026-32



ZZ 1026-38



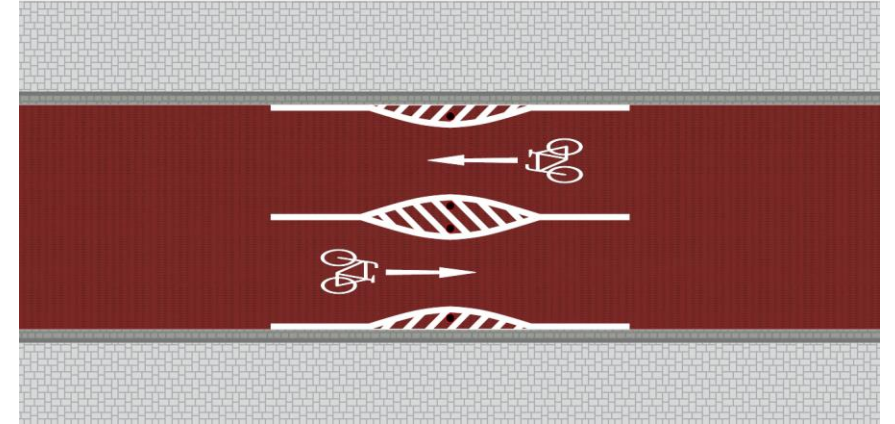
ZZ 1028-33

Quelle: Graf, Thimeo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 39; 42-45. 2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Mit physischen Barrieren kann unerwünschter Durchgangsverkehr wirksam herausgehalten werden

## Diagonal- und Längssperre



Modalfilter können...

- die **Einfahrt** und/oder **Ausfahrt**
- die **Durchfahrt** oder
- eine **Querung**

verhindern.

Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 114–127.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



**Merke:**

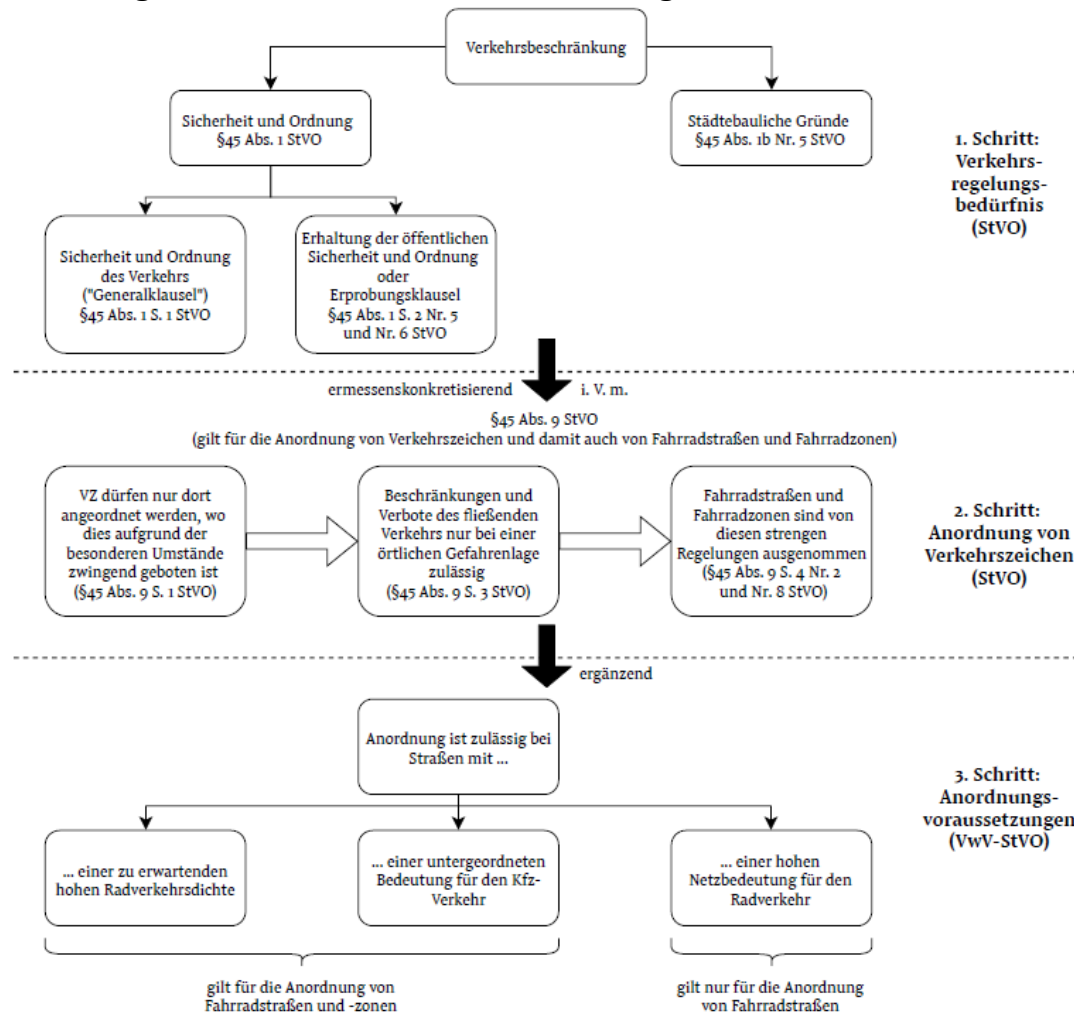
**Für die verkehrsrechtliche Anordnung sind allein die Straßenverkehrsbehörden verantwortlich, für die Umsetzung wiederum die Baulastträger!**

Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 48f.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Die verkehrsrechtliche Prüfung zur Anordnung einer Fahrradstraße oder Fahrradzone erfolgt in drei aufeinander folgenden Schritten

Verfahrensablauf zur Anordnung von Fahrradstraßen und –zonen gemäß StVO und VwV-StVO



Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 50-67. 2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)





# Bei Fahrradstraßen ist die Anordnung insbesondere bei zu erwartender hoher Radverkehrsdichte sowie bei hoher Netzbedeutung für den Radverkehr zulässig

Anordnungsvoraussetzungen für Fahrradstraßen und Fahrradzonen gemäß VwV-StVO (2021)

Auf der Straße ist eine **hohe Radverkehrsdichte** zu erwarten

oder

Die Straße hat lediglich eine **untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr**

oder

Die Straße hat eine **hohe Netzbedeutung für den Radverkehr**

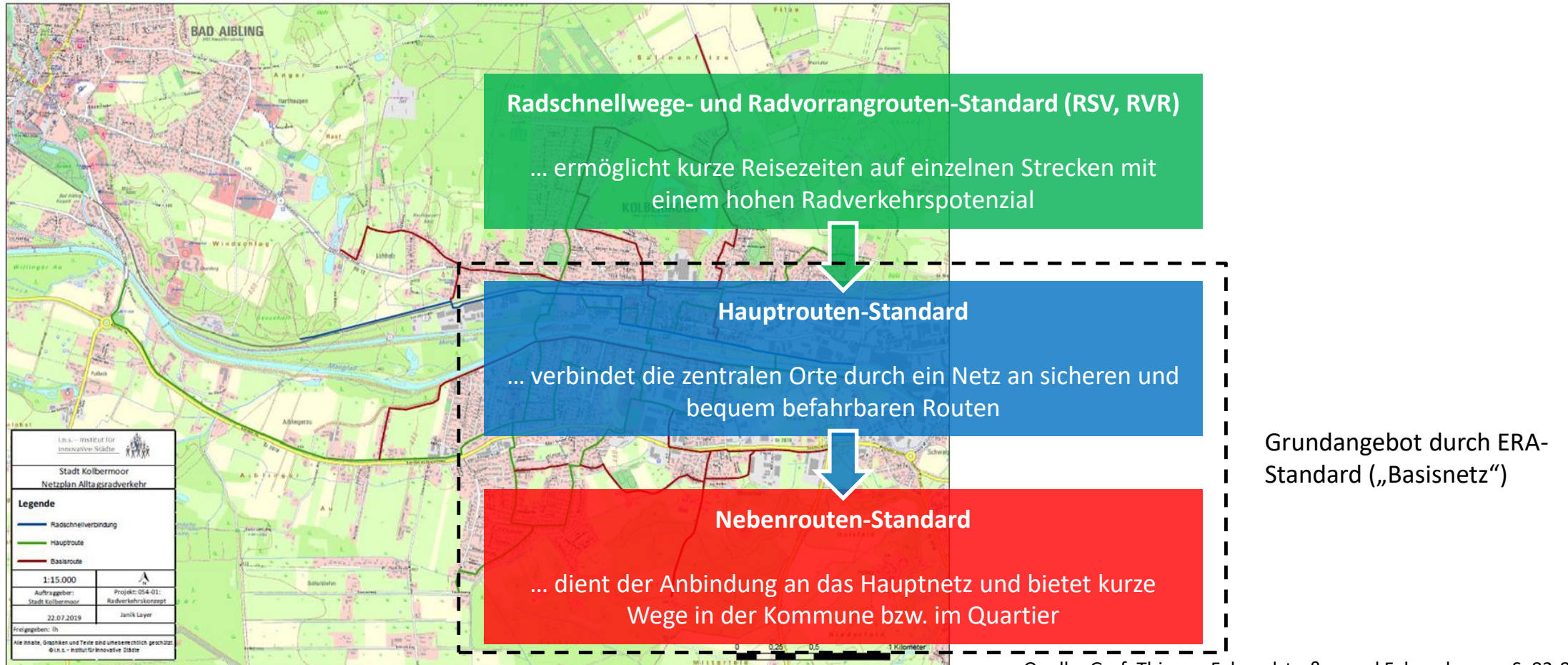
} **gilt nur für  
Fahrradstraßen!**

Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 64-67.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Das Grundangebot für den Radverkehr besteht in jeder Kommune aus Haupt- und Nebenrouten. Es kann durch RSV und RVR ergänzt werden

Netzhierarchie (unter Berücksichtigung des zukünftigen ERA-Standards)

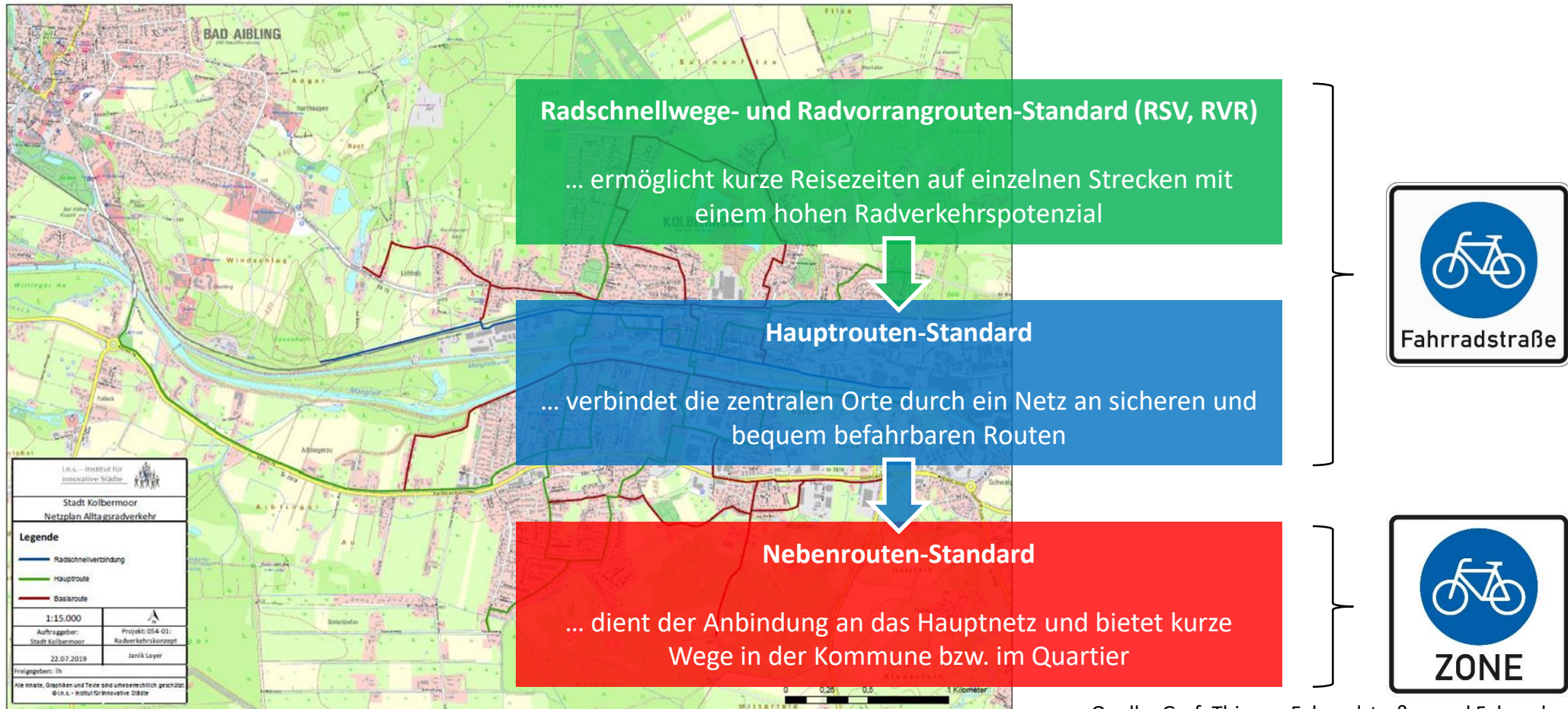


Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 82-85.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Fahrradstraßen kommen für RSV, RVR und Hauptverbindungen in Betracht, Fahrradzonen sind Teil der flächenhaften Erschließung

## Einsatzbereiche von Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. S. 96f.  
2. vollständig überarbeitete Ausgabe 2021. [www.fahrradverlag.de](http://www.fahrradverlag.de)



# Fahrradstraßen können außerorts auf Straßen bis zu 1.000 Kfz/Tag eingerichtet werden

## Praxisbeispiele außerörtlicher Fahrradstraßen



Quelle: Markus Belz/AGFK-BW

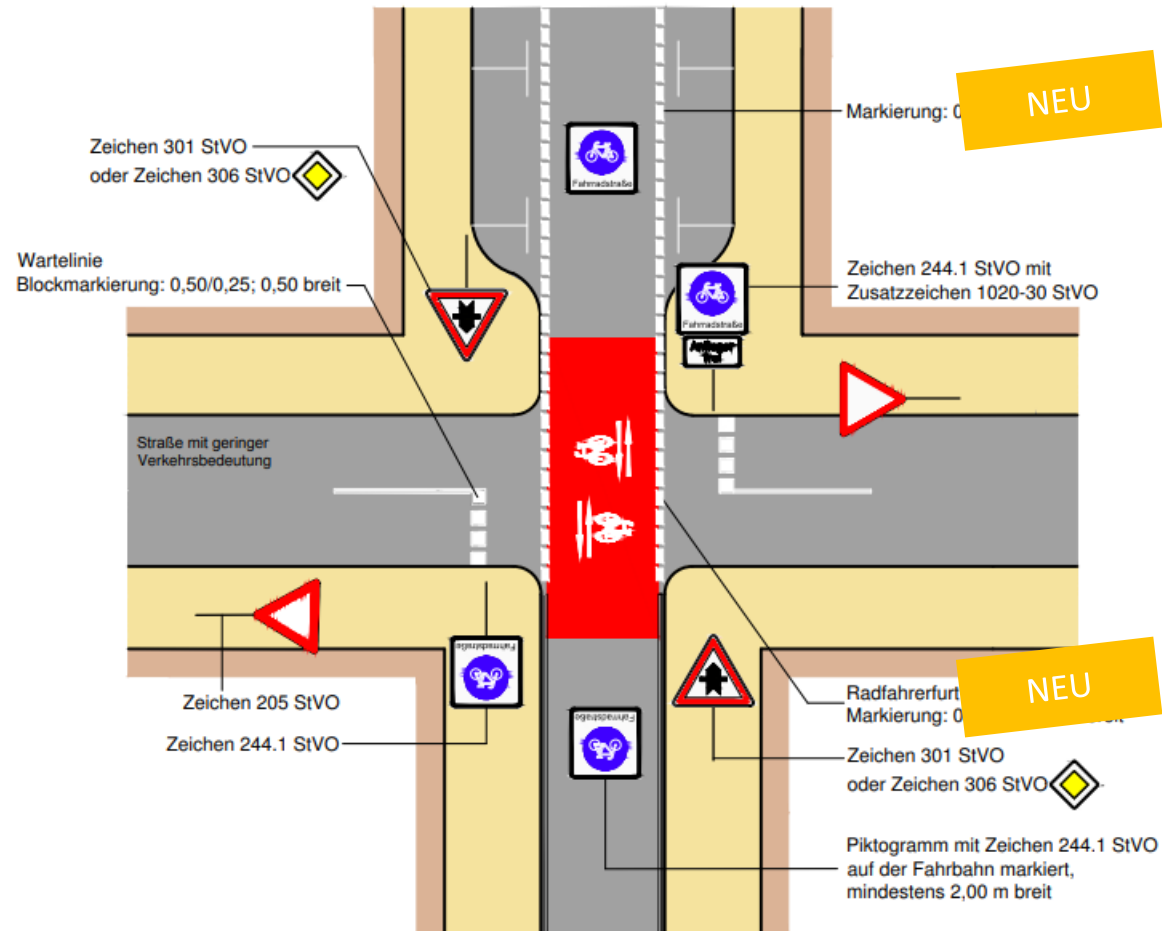


# Gestaltungsgrundsätze in Baden-Württemberg



# Zur Gestaltung von Fahrradstraßen in BW werden die geltenden Musterlösungen, ergänzt um den Erlass zur Markierung von Sicherheitstrennstreifen herangezogen

Musterlösung „Gestaltung von Fahrradstraßen“ für BW (Stand: November 2017)



**Markierung Sicherheitstrennstreifen:**  
unterbrochener Breitstrich (Strich-Lücke-Verhältnis 1:1,  
Länge je 0,5 m; Breite: 0,75 m (Zeichen 295)  
(gemäß Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 27.07.2023)

**Markierung Sicherheitstrennstreifen:**  
unterbrochener Breitstrich (Strich-Lücke-Verhältnis 1:1,  
Länge je 0,5 m; Breite: 0,75 m (Zeichen 295)  
(gemäß Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 27.07.2023)

Quelle: [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen\\_RadNETZ.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf)



# Der Erlass besagt, dass Zeichen 295 zur Markierung von Sicherheitstrennstreifen sowie zur Kennzeichnung der Fahrradstraße verwendet werden kann (sollte)

Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ – Kernaussagen

„Die Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen soll als Zeichen 295 über einen unterbrochenen Breitstrich (Strich-Lücke-Verhältnis 1:1, Länge je 0,5 m) erfolgen.“

Quelle: Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ des Ministeriums für Verkehr vom 27.06.2023



# Der Erlass besagt, dass Zeichen 295 zur Markierung von Sicherheitstrennstreifen sowie zur Kennzeichnung der Fahrradstraße verwendet werden kann (sollte)

## Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ – Kernaussagen

„Die Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen soll als Zeichen 295 über einen unterbrochenen Breitstrich (Strich-Lücke-Verhältnis 1:1, Länge je 0,5 m) erfolgen.“

„Der Sicherheitstrennstreifen inkl. Markierung soll dabei 0,75 m breit sein.“

Quelle: Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ des Ministeriums für Verkehr vom 27.06.2023





# Der Erlass besagt, dass Zeichen 295 zur Markierung von Sicherheitstrennstreifen sowie zur Kennzeichnung der Fahrradstraße verwendet werden kann (sollte)

## Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ – Kernaussagen

„Die Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen soll als Zeichen 295 über einen unterbrochenen Breitstrich (Strich-Lücke-Verhältnis 1:1, Länge je 0,5 m) erfolgen.“

„Der Sicherheitstrennstreifen inkl. Markierung soll dabei 0,75 m breit sein.“

„Fahrradstraßen sind gemäß StVO (...) als „Sonderweg“ einzustufen (...). Das Zeichen 295 als Breitstrich kann solche Sonderwege abgrenzen bzw. deren Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teil des Sonderwegs kennzeichnen...“

Quelle: Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ des Ministeriums für Verkehr vom 27.06.2023



# Der Erlass besagt, dass Zeichen 295 zur Markierung von Sicherheitstrennstreifen sowie zur Kennzeichnung der Fahrradstraße verwendet werden kann (sollte)

## Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ – Kernaussagen

„Die Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen soll als Zeichen 295 über einen unterbrochenen Breitstrich (Strich-Lücke-Verhältnis 1:1, Länge je 0,5 m) erfolgen.“

„Der Sicherheitstrennstreifen inkl. Markierung soll dabei 0,75 m breit sein.“

„Fahrradstraßen sind gemäß StVO (...) als „Sonderweg“ einzustufen (...). Das Zeichen 295 als Breitstrich kann solche Sonderwege abgrenzen bzw. deren Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teil des Sonderwegs kennzeichnen...“

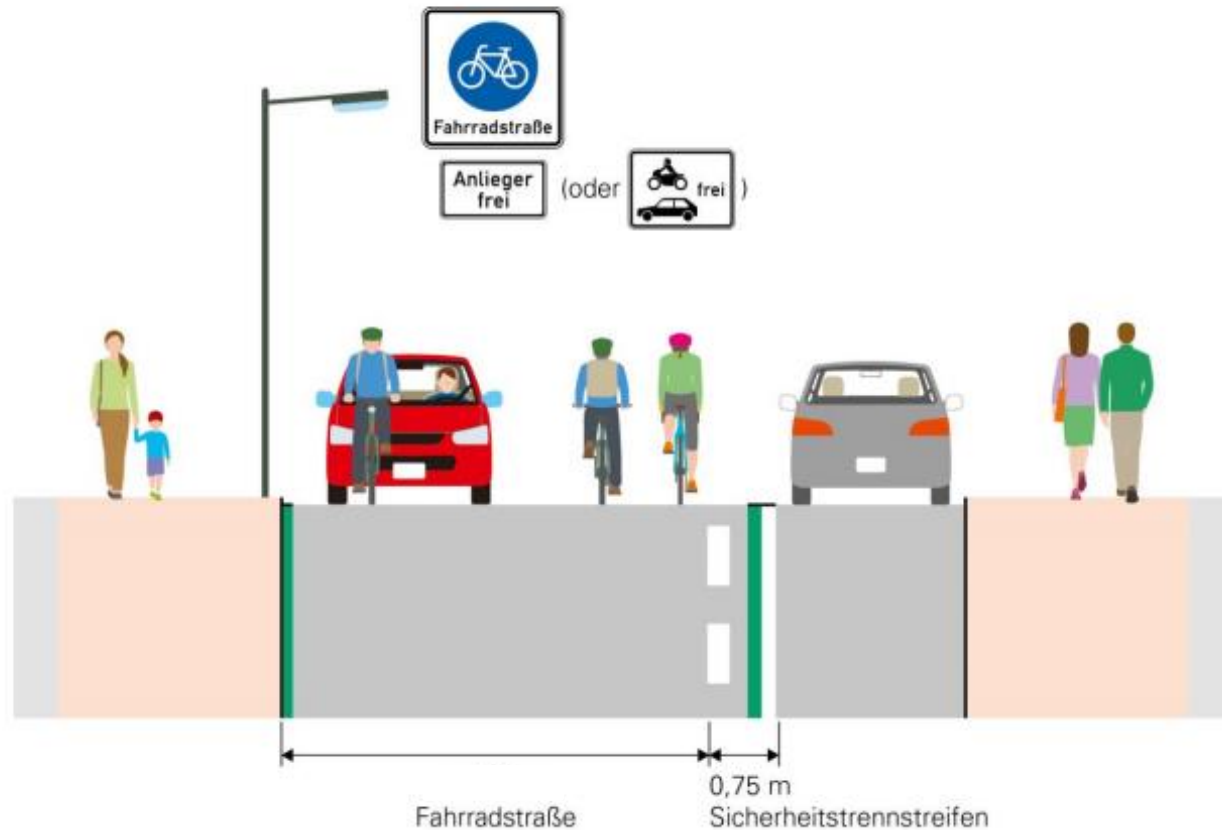
„Weiterhin ermöglicht die Ausführung als unterbrochenes Zeichen 295, dass beispielsweise der motorisierte Verkehr die Markierung zur Gewährleistung ausreichender Sicherheitsabstände im Begegnungsfall überfahren darf.“

Quelle: Erlass „Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen“ des Ministeriums für Verkehr vom 27.06.2023



# Der Erlass bezieht sich insbesondere auf die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen, in denen die Markierung bereits empfohlen wird

Markierungsempfehlung für Sicherheitstrennstreifen gemäß Qualitätsstandards für RSV



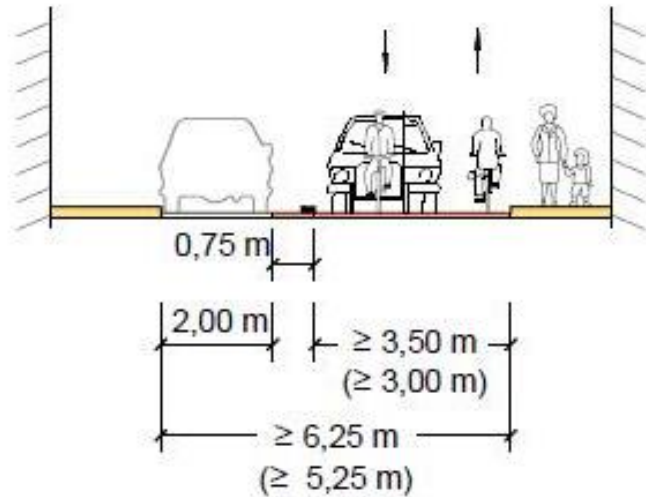
**Strich-Lücke-Verhältnis: 0,5/0,5 m**  
**Breite: 0,25 m**

Quelle: Ministerium für Verkehr. Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg. Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb. Seite 14f. Stand: 27.05.2022



# Die Fahrgassenbreite sollte mindestens 3,50 m breit sein, bei einer Kfz-Verkehrslast von mehr als 1.500 Kfz/24h mindestens 4,00 m

Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen in BW (Vorgriff auf neue Musterlösungen)

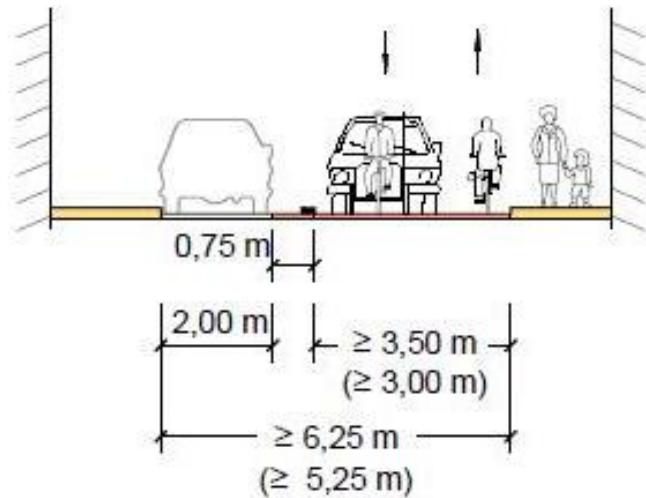


**Fahrradstraßen <1.500 Kfz/24h**  
Fahrgassenbreite mind. 3,50 m

**Fahrradstraßen >1.500 Kfz/24h**  
Fahrgassenbreite mind. 4,00 m

# Die Fahrgassenbreite sollte mindestens 3,50 m breit sein, bei einer Kfz-Verkehrslast von mehr als 1.500 Kfz/24h mindestens 4,00 m

Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen in BW (Vorgriff auf neue Musterlösungen)



**Fahrradstraßen <1.500 Kfz/24h**  
Fahrgassenbreite mind. 3,50 m

**Fahrradstraßen >1.500 Kfz/24h**  
Fahrgassenbreite mind. 4,00 m

Bundesweite Entwicklung: DTV-  
Empfehlungen gemäß ERA-  
Entwurf

**≤ 1.500 Kfz/d gut  
geeignet**

**1.500-2.500 Kfz/d  
bedingt geeignet**

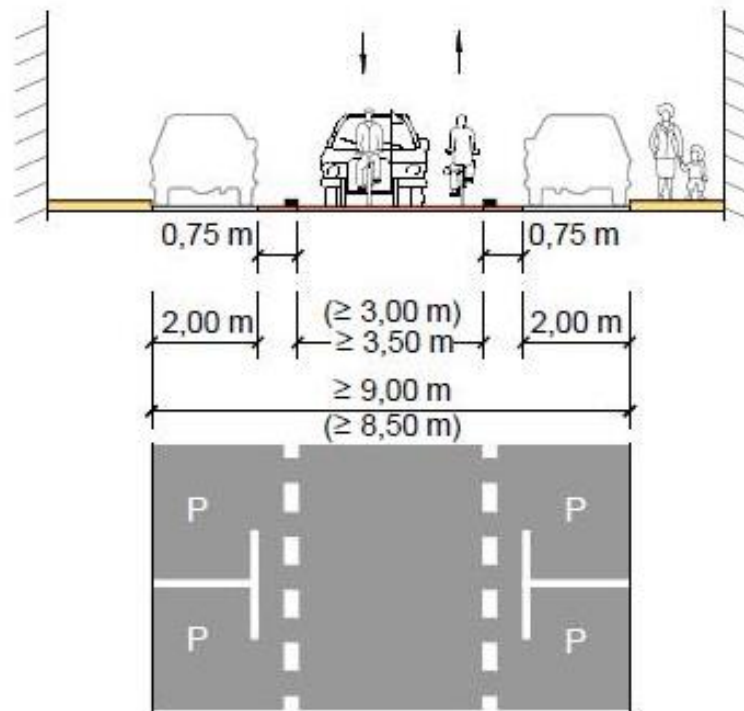
**>2,500 Kfz/d  
Einzelfallbetrachtung**

Quelle Tabelle: ERA-Entwurf 2024



# Bei Anlage von Kfz-Parkständen sind die Flächenbedarfe für Stellplätze und Sicherheitstrennstreifen der Fahrgassenbreite hinzuzurechnen

Querschnittsgestaltung von Fahrradstraßen in BW (Vorgriff auf neue Musterlösungen)



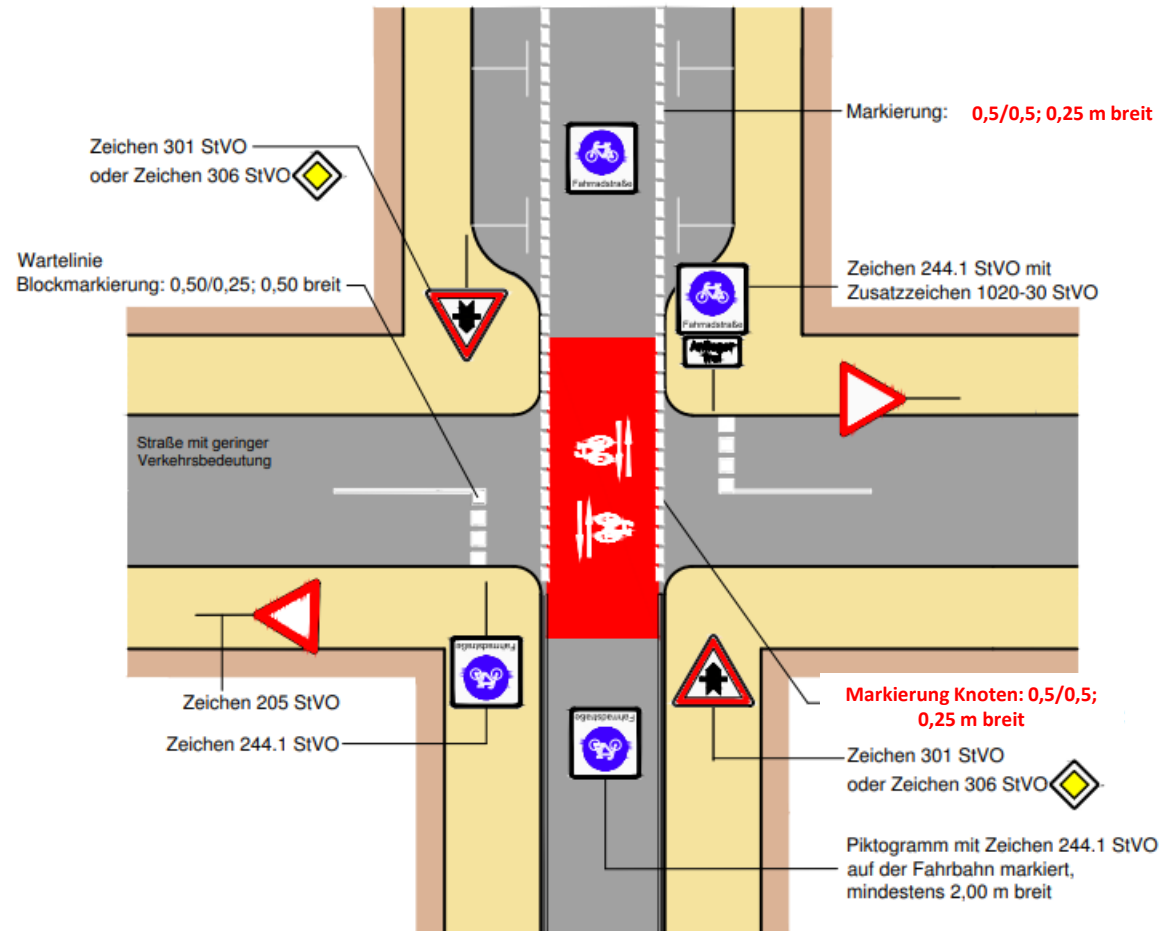
Für Kfz-Parken gilt die dringende Empfehlung:

- nur **einseitiges Parken** vorsehen
- nur **Längsparkstände** vorsehen
- **Sicherheitstrennstreifen** von 0,75 m (Regelmaß) zur Fahrgasse einplanen



# Änderungen beim Stand der Technik in BW betreffen insbesondere die Markierung, die Fahrgassenbreite sowie die Anwendungsbereiche

## Gestaltung von Fahrradstraßen in BW – Stand der Technik (Stand: Oktober 2023)



### Anwendungsbereiche

- Auf der Straße ist eine **hohe Radverkehrsdichte** zu erwarten
- Die Straße hat eine **untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr**
- Die Straße hat eine **hohe Netzbedeutung für den Radverkehr**

### Hinweise

- **anderer Verkehr** ist nur im Einzelfall durch Zusatzzeichen zuzulassen
- ggf. ist anderer Verkehr zu reduzieren, z.B. durch **Modalfilter**
- Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit **bevorrechtigt** geführt werden; die Bevorrechtigung ist deutlich zu markieren
- keine Auflösung von **Tempo 30-Zonen** vorher notwendig
- **Fahrgassenbreite**: mind. 3,50 m (bis 1.500 Kfz/24h) bzw. mind. 4,00 m (ab 1.500 Kfz/24h)
- Breite des **Sicherheitstrennstreifens**: 0,75 m
- ab einer Fahrgassenbreite von 3,50 m ist ein **komfortables Begegnen Pkw-Rad** möglich; Sicherheitstrennstreifen kann dann überfahren werden
- **Parkstände** sind vorzugsweise in Fahrtrichtung rechts anzuordnen



# Die AGFK-BW bietet ihren Mitgliedskommunen eine breite Unterstützung bei der Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

## Angebote für Mitgliedskommunen

### Kommunikationspaket Fahrradstraßen und Fahrradzonen

- Informationsflyer
- Banner
- Plakat
- Redaktionelle Vorlagen

### Planungs-Check

### Faktenblatt (in Erstellung)

### Fachseminare und Webinare

Praxisbeispiele unter [www.agfk-bw.de](http://www.agfk-bw.de)







## Thiemo Graf

**i.n.s. – Innovative Städte GmbH & Co. KG**  
**Geschäftsführer, Fachbuchautor**

E-Mail: [thiemo.graf@innovative-staedte.de](mailto:thiemo.graf@innovative-staedte.de)  
Telefon: 0911 / 477 519 - 10  
Internet: [www.innovative-staedte.de](http://www.innovative-staedte.de)

### **Publikationen (nur Bücher und nur Erstauflagen):**

2016	Handbuch: Radverkehr in der Kommune
2017	Absurdes aus der Verkehrsplanung
2018	Einrichtung von Fahrradstraßen
2019	Radverkehr von A bis Z
2020	Fahrradstadt
2021	Fahrradstraßen und Fahrradzonen
2023*	Fahrradstellplatzsatzung

### **Gremien**

Mitglied im Beirat Radverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), Berlin (2022 – 2026)

\*) Veröffentlichung bevorstehend



RADFAHRE  
MACHT  
FROH

**i.n.s. – Innovative Städte GmbH & Co. KG**

Röthenbach a.d. Pegnitz | Stuttgart

Telefon: +49 (0)911/477 519 - 0 • E-Mail: [team@innovative-staedte.de](mailto:team@innovative-staedte.de)

[www.innovative-staedte.de](http://www.innovative-staedte.de)

i.n.s. – Institut für  
innovative Städte

Beraten. Realisieren. Qualifizieren.

