



© Ralf Rühmeier

Berlin: mobiler

Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin

Leitfaden

Inhalt

1. Ziele des Leitfadens	<u>4</u>
2. Verkehrsrechtliche Regelungen und entwurfstechnische Hinweise	<u>6</u>
2.1 Aktuelle Rechtslage	<u>6</u>
2.1.1 Straßenverkehrsrecht	<u>6</u>
2.1.2 Straßenrecht – Teileinziehung	<u>6</u>
2.2 Planerische Einsatzfelder für Fahrradstraßen	<u>7</u>
2.3 Anordnung von Fahrradstraßen	<u>7</u>
2.3.1 Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs – Einzelfallprüfung	<u>7</u>
2.3.2 Geordnete städtebauliche Entwicklung – Radverkehrsnetzplanung	<u>9</u>
2.4 Beschilderung und Markierung	<u>11</u>
2.4.1 Beginn und Ende Fahrradstraße	<u>11</u>
2.4.2 Streckenausgestaltung	<u>12</u>
2.4.3 Knotenpunkte	<u>17</u>
2.4.4 Sonstige Beschilderungen/Markierungen	<u>20</u>
2.5 Reduktion quartiersfremden Kfz-Verkehrs	<u>21</u>
2.5.1 Einbahnstraßenregelungen	<u>22</u>
2.5.2 Verkehrseinrichtungen	<u>22</u>
2.5.3 Bauliche Sperren	<u>24</u>
2.6 Fertigstellung und Öffentlichkeitsarbeit	<u>24</u>
3. Steckbriefe	<u>25</u>
3.1 Beginn/Ende Fahrradstraße – KP ohne LSA	<u>26</u>
3.2 Beginn/Ende Fahrradstraße – KP mit LSA	<u>27</u>
3.3 Bevorrechtigte Querung – Z 306	<u>28</u>
3.4 Bevorrechtigte Querung – Gehwegüberfahrt	<u>29</u>
3.5 Bevorrechtigte Querung – im Zuge einer Radschnellverbindung	<u>30</u>
3.6 Fahrradstraße ohne Vorfahrtberechtigung	<u>31</u>
3.7 Verkehrslenkende Maßnahmen – Poller	<u>32</u>
3.8 Verkehrslenkende Maßnahmen – Sperrflächen	<u>34</u>
3.9 Verkehrslenkende Maßnahmen – Diagonalsperre	<u>36</u>
3.10 Verkehrslenkende Maßnahmen – Einbahnstraßenregelung	<u>38</u>
3.11 Verkehrslenkende Maßnahmen – Gegenläufige Einbahnstraße	<u>39</u>
3.12 Ruhender Verkehr – Mit Kfz-Längsparken	<u>40</u>
3.13 Ruhender Verkehr – Mit Fahrradparken, Gehwegvorstreckung	<u>41</u>
Impressum	<u>43</u>

1. Ziele des Leitfadens

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz vom 05. Juli 2018 (MobG BE) wurde eine neue Grundlage für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Dazu gehören unter anderem die Entwicklung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes auf Haupt- und Nebenstraßen, welches lückenlose und sichere Verbindungen ermöglichen soll, der Bau von Radschnellverbindungen sowie deutlich verbesserte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Auch die Einrichtung von Fahrradstraßen ist eine wichtige Maßnahme, um eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. § 44 MobG BE konkretisiert dabei das Thema „Ausgestaltung von Fahrradstraßen“.

Intention dieses Leitfadens ist es, den Bezirksämtern von Berlin (Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden) eine Hilfestellung bei der Ausgestaltung von Fahrradstraßen zu geben, um ein einheitliches und hohes Niveau in diesem Bereich zu erreichen und eine möglichst schnelle Umsetzung zu ermöglichen. Gleichzeitig soll die Gestaltung so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV), mit Ausnahme des Quell- und Zielverkehrs, im jeweiligen Abschnitt mit geeigneten Maßnahmen unterbunden wird. Ergänzend sollen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und einer guten Erkennbarkeit der Fahrradstraßen umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang sollen standardisierte Handlungsvorgaben für bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bzw. Möglichkeiten zur Anordnung/Regelung und sonstige Ausgestaltungen von Fahrradstraßen dargestellt werden. Dazu gehören unter anderem straßenverkehrsrechtliche Mittel, wie Verkehrszeichen (Markierungen und Beschilderungen) sowie sonstige, gestalterische Elemente (nichtamtliche Piktogramme und Hinweisbeschilderung und so weiter), die stadtweit einheitlich angewendet werden sollen. Insbesondere für solche Straßen, die Bestandteil des Berliner Radverkehrsnetzes sind, sollen die Handlungsvorgaben zur straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung sowie sonstige Gestaltungs- und Markierungselemente des vorliegenden Leitfadens eingehalten werden.

Der Leitfaden soll zudem als Begründungshilfe dienen, wie bestimmte Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) – beispielsweise vorherrschende Verkehrsart – zu verstehen bzw. auszulegen sind. Zudem werden die Bedingungen für die Einzelfallprüfung und die erforderlichen Abwägungsentscheidungen aufgeführt.

Durch die einheitliche Anordnung von Fahrradstraßen sollen für die Rad Fahrenden folgende Aspekte verbessert werden:

Verkehrssicherheit

Die Gefährdung von Rad Fahrenden vermindert sich in Fahrradstraßen durch deren Führung auf der Fahrbahn unter Nutzung der gesamten Fahrbahnbreite. Neben der Reduzierung des Kraftfahrzeug-Verkehrs auf den notwendigen Quell- und Zielverkehr trägt dies zu einer Beruhigung des motorisierten Verkehrs bei. Rad Fahrende können sich sicher gegenseitig überholen, ein größerer Abstand zu parkenden Fahrzeugen ist möglich und es entstehen weniger Konflikte mit zu Fuß Gehenden. Auch als Instrument zur Schulwegsicherung für Rad Fahrende sind Fahrradstraßen unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalls eine geeignete Maßnahme.

Attraktivitätssteigerung und Förderung des Radverkehrs

Rad Fahrende können auf Fahrradstraßen schneller, komfortabler und sicherer ans Ziel gelangen, da dem Radverkehr mehr Raum zur Verfügung steht als auf Radwegen oder Radfahrstreifen. Fahrradstraßen erleichtern zudem das Radfahren und steigern die Attraktivität des Verkehrsmittels, da Rad Fahrende nebeneinander fahren dürfen und so eine unkomplizierte Kommunikation ermöglicht sowie ein Gemeinschaftsgefühl vermittelt wird.

Bündelung des Radverkehrs

Der Radverkehr wird durch die Einrichtung von Fahrradstraßen auf wichtigen Strecken gebündelt. So werden Hauptverbindungen im Radverkehr sichtbar und leichter erkennbar, wodurch eine bessere Orientierung ermöglicht wird. Dies führt zu einer deutlichen Aufwertung vorhandener Fahrradrouten. Fahrradstraßen können aber auch unabhängig von Fahrradrouten gezielt zur Lenkung des Radverkehrs eingesetzt werden, da sie von Rad Fahrenden intuitiv als geeignete Wegstrecke wahrgenommen werden.

Einfache, kostengünstige und schnelle Realisierung

In den meisten Fallkonstellationen lassen sich Fahrradstraßen mit einfachen Mitteln (nach straßenverkehrsbehördlicher Anordnung, Aufstellung von Verkehrszeichen durch das Straßen- und Grünflächenamt (Straßenbaubehörde) bei vergleichsweise geringem Kostenaufwand in kurzer Zeit realisieren.

2. Verkehrsrechtliche Regelungen und entwurfstechnische Hinweise

2.1 Aktuelle Rechtslage

2.1.1 Straßenverkehrsrecht

Fahrradstraßen können gemäß **§ 45 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 9 Satz 1 StVO** aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs und gemäß **§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO** zur Umsetzung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Die Umsetzung erfolgt dabei durch die Zeichen (Z) 244.1/.2 StVO, (Z 244.1 StVO = Beginn einer Fahrradstraße, Z 244.2 StVO = Ende einer Fahrradstraße).

Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ist auf Fahrradstraßen grundsätzlich nicht zugelassen. Durch entsprechende Zusatzzeichen (ZZ) (zum Beispiel „Anlieger frei“) können andere Fahrzeugarten zugelassen werden, welche dann (ausnahmsweise) die Fahrradstraße benutzen dürfen. Diese Fahrzeuge dürfen den Radverkehr weder gefährden noch behindern.

Vor der Anordnung einer Fahrradstraße sollen unter anderem die Bedürfnisse des (vorhandenen) Kraftfahrzeugverkehrs geprüft und innerhalb der gewählten Verkehrsmaßnahmen berücksichtigt werden (zum Beispiel Ausweisung/Regelung alternativer Verkehrsführungen).

In der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO sind folgende Verhaltensregeln für Fahrradstraßen vorgegeben:

1. Auf Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde.
2. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss gegebenenfalls zugelassener Kraftverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Rad Fahrende dürfen nebeneinander fahren.
4. Es gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 41 StVO zu Zeichen 244.1/.2 kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr **die vorherrschende Verkehrsart** ist oder dies **alsbald** zu erwarten ist. Eine nähere Konkretisierung, wann der Radverkehr als die vorherrschende Verkehrsart eingestuft werden kann, erfolgt in der VwV-StVO nicht. Diesbezüglich soll der Leitfaden Fahrradstraßen eine Hilfestellung bei der verkehrsrechtlichen Anordnung bieten.

2.1.2 Straßenrecht – Teileinziehung

Soll in einer Fahrradstraße dauerhaft nur der Radverkehr zugelassen bzw. der Kfz-Verkehr vollständig ausgeschlossen werden, sieht VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Randnummer 45a eine Prüfung auf Teileinziehung vor.

Danach ist vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie insbesondere durch Z 242.1 und Z 244.1, mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.

2.2 Planerische Einsatzfelder für Fahrradstraßen

Für die planerische Umsetzung von Fahrradstraßen sind unter anderem folgende Anhaltspunkte als Argumentationshilfe zu berücksichtigen:

- wichtige Hauptverbindungen des Radverkehrs mit hoher Bedeutung im Radverkehrsnetz, auf denen ein attraktives Angebot geschaffen und sichtbar gemacht werden soll
- Straßen, in denen vorhandener oder zu erwartender Radverkehr gebündelt werden soll
- Straßen, auf denen parallel zu viel befahrenen Hauptverkehrsachsen ein Angebot für den Radverkehr als Ausweichstrecke geschaffen werden soll
- Straßen, die durch den Kraftfahrzeug-Verkehr eher gering belastet sind
- Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet werden sollen

2.3 Anordnung von Fahrradstraßen

2.3.1 Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs – Einzelfallprüfung

Grundsätzliche Anordnung von Fahrradstraßen, wenn Radverkehr

- **vorherrschende Verkehrsart** oder
- dies **alsbald** zu erwarten ist

Vorherrschende Verkehrsart:

- Radverkehr stellt den höchsten Anteil aller Fahrzeuge im vorliegenden Bereich dar
- Berücksichtigung der konkreten Funktion und Bedeutung der Fahrradstraße im Radverkehrsnetz sowie der örtlichen Verkehrsplanung

Alsbald: Nach Ablauf einer „Gewöhnungszeit“ von zwei Hauptzeiträumen des Radverkehrs (01.03. bis 31.10) erfolgt die erforderliche Verkehrszählung und gegebenenfalls eine Anpassung der Verkehrsmaßnahmen.

Gemäß **§ 45 Absatz 1 Satz 1 StVO** können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Durch **§ 45 AbsTZ 9 Satz 1 StVO** wird diese Ermächtigungsgrundlage zudem dahingehend modifiziert und konkretisiert, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dies ist der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung nicht ausreichen, um die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen zu erreichen (vgl. zur Anordnung einer Tempo-30-Zone Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 1. September 2017 – 3 B 50/16 –, juris, Randnummer 7).

Die spezielle Vorschrift für die Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nach **§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO** findet bei der Anordnung von Fahrradstraßen gemäß **§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 2 StVO** keine Anwendung.

Nach VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 244.1/.2 besteht die rechtliche Grundvoraussetzung zur Umwandlung einer Straße in eine Fahrradstraße darin, dass der prognostizierte Radverkehr nach der Realisierung der Maßnahme die **vorherrschende Verkehrsart** sein wird oder dies **alsbald** zu erwarten ist.

Die Einstufung der **vorherrschenden Verkehrsart** erfolgt dabei in der Praxis grundsätzlich durch eine Verkehrszählung zur Feststellung der tatsächlichen Verkehrsmengen. Dabei kann auch bei einem Anteil von weniger als 50 Prozent der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein, wenn er den höchsten Anteil aller Fahrzeuge aufweist. Zum Zeitpunkt der Anordnung der Fahrradstraße muss dieses Merkmal jedoch noch nicht zwingend gegeben sein.

Bei der Einstufung der **vorherrschenden Verkehrsart** ist zudem die Funktion und Bedeutung der Fahrradstraße im Radverkehrsnetz besonders zu berücksichtigen. Dabei ist bei der Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen gemäß § 44 Absatz 1 S. 3 MobG BE die übergeordnete, stadtweite Bedeutung zu Grunde zu legen. Ist die künftige Fahrradstraße Bestandteil eines konzipierten Radverkehrsnetzes beziehungsweise eines ausgewiesenen Radroutenergänzungsnetzes oder stellt sie eine Verbindung zu wichtigen Zielpunkten wie Schulen oder Arbeitsplatzschwerpunkten dar, hebt dies die besondere Bedeutung dieses Streckenzugs für den Radverkehr hervor und lässt die begründete Annahme zu, dass der Radverkehr nach Anordnung und Umsetzung der Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart sein wird.

In diesem Zusammenhang kann bereits die örtliche Verkehrsplanung Berücksichtigung finden, soweit sie dort das Fahrrad als Hauptverkehrsart festlegt. Dabei kann ein steigender Radverkehrsanteil angenommen werden, da eine gut ausgebaute und gestaltete Fahrradstraße die Attraktivität für den Radverkehr steigert. Zudem ist mit einem Bündelungseffekt auf dieser Straße zu rechnen, da der Radverkehr diese Straßen vermehrt nutzen wird.

Das Merkmal „**alsbald**“ in der VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 244.1/.2 ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Dieser enthält zunächst, wie auch die Bedeutung im Sinne von „sogleich, kurz danach“ im allgemeinen Sprachgebrauch zeigt, keine feste Zeitgröße, sondern eine offene Zeitangabe. Die nähere Festlegung hat mit Blick auf den frühestmöglichen Zeitpunkt, in dem eine Überprüfung der künftigen Ausprägung des Radverkehrs als die vorherrschende Verkehrsart vorzunehmen wäre, zu erfolgen.

Bei der Festlegung des frühestmöglichen Zeitpunkts ist eine „Gewöhnungszeit“ von zwei Hauptzeiträumen des Radverkehrs (01.03. bis 31.10. eines Jahres) ab dem Umsetzungszeitpunkt der Anordnung der Fahrradstraße abzuwarten. Erst nach dieser Gewöhnungszeit ist davon auszugehen, dass sich sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der Radverkehr an die neu geregelte Situation angepasst haben.

Kann im konkreten Einzelfall unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte der prognostizierte Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart eingestuft werden, so ist die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraße begründet und eine Umsetzung vorzusehen.

Nach Umsetzung der Anordnung ist nach dem Ablauf der oben genannten Gewöhnungszeit zu überprüfen, ob sich der Radverkehr auch in der Praxis als vorherrschende Verkehrsart darstellt (Evaluierung durch eine Verkehrszählung). Bei einer Verkehrszählung wird dann die Anzahl der Fahrzeuge, die einen Straßenabschnitt oder eine Kreuzung in einem

bestimmten Zeitraum durchfahren, ermittelt. Fahrzeuge sind dabei alle straßengebundenen Verkehrsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern mit oder ohne Motorantrieb. Die Verkehrszählungen sollen dann erfolgen, wenn der für die Fahrradstraße übliche Radverkehr (insbesondere Beachtung von Schulen und Berufsverkehr) stattfindet. Sollte der Radverkehr danach nicht die vorherrschende Verkehrsart darstellen, sind Überlegungen anzustellen, welche geeigneten Maßnahmen die Bedingungen des Radverkehrs (zum Beispiel Diagonalsperre) weiter verbessern können.

Im Falle einer gerichtlichen Überprüfung der Anordnung einer Fahrradstraße kommt es für die rechtliche Beurteilung des Merkmals der vorherrschenden Verkehrsart beziehungsweise der Anordnung von Verkehrszeichen maßgebend auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung an (vergleiche BVerwG, Urteil vom 18. November 2010 – BVerwG 3 C 42/09, juris, Randnummer 14 mit weiteren Nachweisen). Denn bei der Anordnung der Ausweisung eines Straßenabschnitts als Fahrradstraße handelt es sich um einen Verwaltungsakt mit Dauerwirkung. Als Dauerverwaltungsakte werden solche Verfügungen verstanden, die einen fortwährenden Regelungsgehalt haben, demnach so wirken, als ob sie immer zu jedem Augenblick neu erlassen werden würden und die Rechtsgrundlage zudem verlangt, dass ihre tatbestandlichen Voraussetzungen während des gesamten Wirkungszeitraums der Regelung vorliegen (Sodan/Ziekow, Verwaltungsgerichtsordnung, VwGO, § 113 Randnummer 116 mit weiteren Nachweisen, beck-online). Für die Beurteilung der vorherrschenden Verkehrsart ist dann auf die aktuelle Sachlage, also eine Verkehrszählung zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung, abzustellen.

Grundsätzlich können auch Streckenabschnitte mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) auf die Möglichkeit der Anordnung einer Fahrradstraße geprüft werden.

2.3.2 Geordnete städtebauliche Entwicklung – Radverkehrsnetzplanung

Die Anordnung einer Fahrradstraße ist gerechtfertigt, wenn eine geordnete städtebauliche Entwicklung zum Beispiel in Form der Berliner Radverkehrsnetzplanung nach dem MobG BE oder ergänzender bezirklicher Verkehrskonzepte unterstützt wird.

→ **Merkmal der vorherrschenden Verkehrsart ist dann indiziert**

Voraussetzung:

- städtebauliches Verkehrskonzept bereits zum Zeitpunkt der Anordnung vorhanden,
- dieses Verkehrskonzept genügt den Erfordernissen planerischer Abwägung und
- Fahrradstraße ist Bestandteil dieses Verkehrskonzepts

Nach **§ 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 StVO** treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Voraussetzung für den Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 StVO ist, dass ein städtebauliches Verkehrskonzept bereits zum Zeitpunkt der Anordnung vorhanden ist; nur dann kann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ihre insoweit die-

nende Funktion entfalten. Dies können zum einen die Berliner Radverkehrsnetzplanungen nach MobG BE und zum anderen ergänzende bezirkliche Verkehrskonzepte sein.

Das städtebauliche Verkehrskonzept muss jedenfalls – *erstens* – hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden.

Zudem muss es – *zweitens* – von den in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein.

Soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es – *drittens* – den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen (-züge) entlastet und welche neuen Straßen (-züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können (BVerwG, Urteil vom 20. April 1994 – 11 C 17/93 – juris Randnummer 22 folgende).

Nach § 41 Absatz 1 MobG BE soll das Berliner Radverkehrsnetz gleichwertig in allen Teilen Berlins, insbesondere Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpfen. Es soll den verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechende, schnelle, bequeme und sichere Verbindungen bieten. Das Radverkehrsnetz besteht dabei aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesenen Straßen und Wegen. Die Herstellung des Radverkehrsnetzes und dessen Beschilderung soll gemäß § 41 Absatz 4 MobG BE bis zum Jahr 2030 erfolgen. Nach § 44 Absatz 1 MobG BE dienen Fahrradstraßen dabei als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre. Die übergeordnete, stadtweite Bedeutung kann dabei ein Indiz für den Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart und für die Einordnung der Fahrradstraße als Teil des Berliner Radverkehrsnetzes sein.

Im Zuge der Umsetzung des MobG BE und der damit verbundenen aktuellen Planungen des Radverkehrsnetzes im Land Berlin werden Hierarchien für Radverkehrsverbindungen neu festgelegt. **Diese Planungen stellen unter den vorgenannten Kriterien für städtebauliche Verkehrskonzepte eine im Sinne von § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 StVO erforderliche Zielvorgabe im Rahmen eines städtebaulichen Konzepts dar.** Dabei sind einzelne Rad-schnellverbindungen und Fahrradstraßen ausgewiesene Bestandteile dieses Radverkehrsnetzes. Diese Abschnitte besitzen eine hohe Verbindungsbedeutung für den Radverkehr und sollen daher durchgängig befahrbar sein. Die Radverkehrsnetzplanung lässt es dabei zu, dass der Radverkehr nicht in jedem einzelnen Netzabschnitt die vorherrschende Verkehrsart sein muss, da die genannten Abschnitte der Umsetzung der Radverkehrsnetzplanung und damit der Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung dienen.

Im Rahmen der aktuellen Radverkehrsnetzplanungen sollen dabei auch die übrigen Verkehrsarten und deren Bedürfnisse ausreichend geprüft und innerhalb der gewählten Verkehrsmaßnahmen angemessen berücksichtigt werden (Beispiel: Ausweisung/Regelung alternativer Verkehrsführungen).

Ist die künftige Fahrradstraße Bestandteil der oben genannten **Planungen des Berliner Radverkehrsnetzes oder vergleichbarer bezirklicher Verkehrskonzepte** oder stellt sie eine Verbindung zu wichtigen Zielpunkten wie zum Beispiel Bildungs- oder Arbeitsstätten dar,

hebt dies die besondere Bedeutung dieses Streckenzugs für den Radverkehr hervor und **rechtfertigt im Regelfall bereits für sich genommen eine verkehrsrechtliche Anordnung als Fahrradstraße**. Durch Vorliegen eines oben genannten städtebaulichen Verkehrskonzepts ist bereits die Annahme begründet bzw. indiziert, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist beziehungsweise sein wird. Eine üblicherweise erforderliche Verkehrszählung soll somit entfallen.

2.4 Beschilderung und Markierung

Die Beschilderung und Markierung soll nach Maßgabe der StVO in den jeweiligen Fahrradstraßen einheitlich erfolgen und für die Verkehrsteilnehmenden schnell begreifbar und verständlich sein. Diesbezüglich gibt es in Berlin Vorgaben (Regelpläne und Rundschreiben), welche neben den unten aufgeführten Steckbriefen zu berücksichtigen sind.

2.4.1 Beginn und Ende Fahrradstraße

Die Anordnung von **Z 244.1 (Beginn Fahrradstraße)** soll in **Verkehrszeichengröße 2** oder insbesondere nach Abstimmung mit der für Radverkehrsplanungen zuständigen Senatsverwaltung in **Verkehrszeichengröße 3** (Beachte: **Regelplan 601**) und

in der Regel mit **ZZ 1020-30 (Anlieger frei)** erfolgen.

Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, in der Regel mit den Maßen 2,50 x 5,00 Meter beziehungsweise maßstabsgerechte Verkleinerung, falls Mindestbreite der Fahrradstraße nicht gegeben ist

2.4.1.1 Straßenverkehrsrechtliche Hinweise und Anforderungen

Der Beginn der Fahrradstraße ist mit Z 244.1 und das Ende mit Z 244.2 zu kennzeichnen. Abweichungen sind nach Lage des Einzelfalls zum Beispiel bei regelmäßiger Missachtung zulässig, insbesondere kann nach Abstimmung mit der für Radverkehrsplanungen zuständigen Senatsverwaltung für die Kennzeichnung der Fahrradstraße auch die **Verkehrszeichengröße 3** angewandt werden. Hierbei ist besonders der **Sichtbarkeitsgrundsatz** zu beachten. Bei der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung von Fahrradstraßen sind über die Beschilderung mit Z 244.1/2 hinaus die einheitlichen Regelpläne (zum Beispiel **RP 601**) zu beachten. Dies gilt auch für Fahrbahnmarkierungen.

Um Beschilderungen einzusparen, ist ein doppelseitiges Schild „Beginn/Ende einer Fahrradstraße“ sinnvoll. Hierbei ist gemäß VwV-StVO zu § 39 darauf zu achten, dass das Z 244.1 in jedem Fall am rechten Fahrbahnrand steht (Wiederholung auf der linken Seite ist möglich).

Für bereits bestehende Beschilderungen, insbesondere für Berliner Spezialausführungen (500 x 500 Millimeter oder 1000 x 1000 Millimeter) besteht ein Bestandsschutz. Die Weiterverwendung der vielfach in Berlin üblichen Verkehrszeichengröße 3, zum Beispiel bei Tempo 30-Zonen oder auch Berliner Spezialausführung, ist zulässig. Dies gilt insbesondere bei Ersatz von Altbestand beziehungsweise Verwendung existierender (Rohr) Rahmen oder/und besonderen Anforderungen.



Abb. 1
Verkehrszeichen Beginn/Ende
Fahrradstraße
Z. 244.1 (Beginn Fahrradstraße)
Z. 244.2 (Ende Fahrradstraße)

Im Regelfall ist das Z 244.1 mit dem ZZ 1020-30 (Anlieger frei) zu versehen, um Anliegern ein Befahren der Fahrradstraße mit dem Pkw zu ermöglichen.

2.4.1.2 Entwurfstechnische/-planerische Hinweise

Ergänzend zu der Beschilderung sollen Fahrradstraßen durch deutliche Fahrbahnmarkierungen hervorgehoben werden. Dazu werden **verzerrte Piktogramme** mit Z 244.1 in den **Maßen 2,50 x 5,00 Meter** beziehungsweise einer maßstabsgerechten Verkleinerung entsprechend RP 214 (Tempo 30), sofern die Mindestbreite von Fahrradstraßen nicht gegeben ist, am Anfang der Fahrradstraße sowie an Einmündungen und Kreuzungen aufgebracht (vgl. Abbildung 2 Markierung von Fahrradstraßen). Dies soll den Verkehrsteilnehmenden verdeutlichen, dass sie sich in einer Fahrradstraße mit besonderen Regelungen für den Radverkehr befinden.



Abb. 2
Markierung von Fahrradstraßen
(Beispiel Bergmannstraße Berlin)

© SHP Ingenieure

Endet die Fahrradstraße an einem signalisierten Knotenpunkt können **aufgeweitete Fahrradaufstellstreifen (ARAS)** markiert werden (siehe auch 2.4.3.3 Entwurfstechnische/planerische Regelungen).

Zur Hervorhebung des Beginns der Fahrradstraße sind nach Möglichkeit bauliche Gestaltungen (siehe auch Steckbriefe) vorzusehen. Zusätzlich können ein- oder beidseitig **vorgezogene Seitenräume** einen verkehrsberuhigenden Effekt aufweisen und einen Komfort- und Sicherheitsgewinn für den querenden Fußverkehr darstellen (**Synergieeffekte**).

2.4.2 Streckenausgestaltung

Fahrradstraßen sollen nach Möglichkeit in Straßen mit einer geringen Anzahl von Parkwechsellvorgängen angeordnet werden. Um eine ausreichende Fahrgassenbreite für die Anordnung von Fahrradstraßen zu ermöglichen, ist auch eine Umgestaltung des Verkehrsraumes, zum Beispiel durch Wegfall von Stellplätzen für den ruhenden Verkehr, möglich. Hierbei sind der Lieferverkehr und Stellplätze für Menschen mit Behinderungen besonders zu berücksichtigen.

Gemäß § 25 Absatz 1 MobG BE sind Konflikte zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln durch planerische Abwägungsentscheidungen aufzulösen. Bei der **Abwägungsentscheidung** ist nach § 25 Absatz 2 Nr. 3 der **Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr** zu berücksichtigen. Bei einer Entscheidung über den Wegfall von Kfz-Stellplätzen ist somit die **Sicherheit des fließenden Verkehrs**, insbesondere des Radverkehrs, **besonders zu berücksichtigen**. Diesbezüglich sollte mit den Anliegern eine stetige Kommunikation stattfinden, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen.

Bei angeordneten Schräg- und Senkrechtparkständen ist aus Sicherheitsgründen eine Neuordnung der Parkflächen zu Längsparkständen durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und nach Möglichkeit anzuordnen. Ist durch bauliche Maßnahmen die Ordnung der ruhenden Verkehre vorgegeben (beispielsweise bauliche Seitenstreifen), wird ein mit dem Straßen- und Grünflächenamt abgestimmtes Vorgehen erforderlich. **In der Regel** sollen **Schräg- oder Senkrechtparkstände** in einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs **vermieden werden**. In Bezug auf Längsparken sowie Schräg- und Senkrechtparken sind die Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 06 einzuhalten.

2.4.2.1 Streckenmarkierung

Die **Parkstandmarkierungen** (Z 295) sind mit einem **durchgezogenen Schmalstrich (0,12 Meter)** und die **Markierung zur Fahrradstraße** mit einem **gestrichelten Schmalstrich (0,12 Meter)** im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 (**RP 101**) anzuordnen. Dabei ist die Parkstandmarkierung Teil der Stellfläche. Die **Parkstände** sind zur Fahrgasse hin mit einem mindestens **0,75 Meter breiten Sicherheitstrennstreifen** zu markieren. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens beinhaltet bereits die Markierungsbreite von 0,12 Meter (siehe Steckbrief 3.12).

Zwischen den Knotenpunkten und Einmündungen einer Fahrradstraße sollen in geeigneten, regelmäßigen Abständen (zum Beispiel alle 30 bis 50 Meter) **je Fahrtrichtung ein mittig aufgebrachtes Fahrradpiktogramm (RP 216) inklusive zwei darüber liegender Richtungspfeile (RP 221.3)** verdeutlichen, dass die Rad Fahrenden hier nebeneinander fahren dürfen.

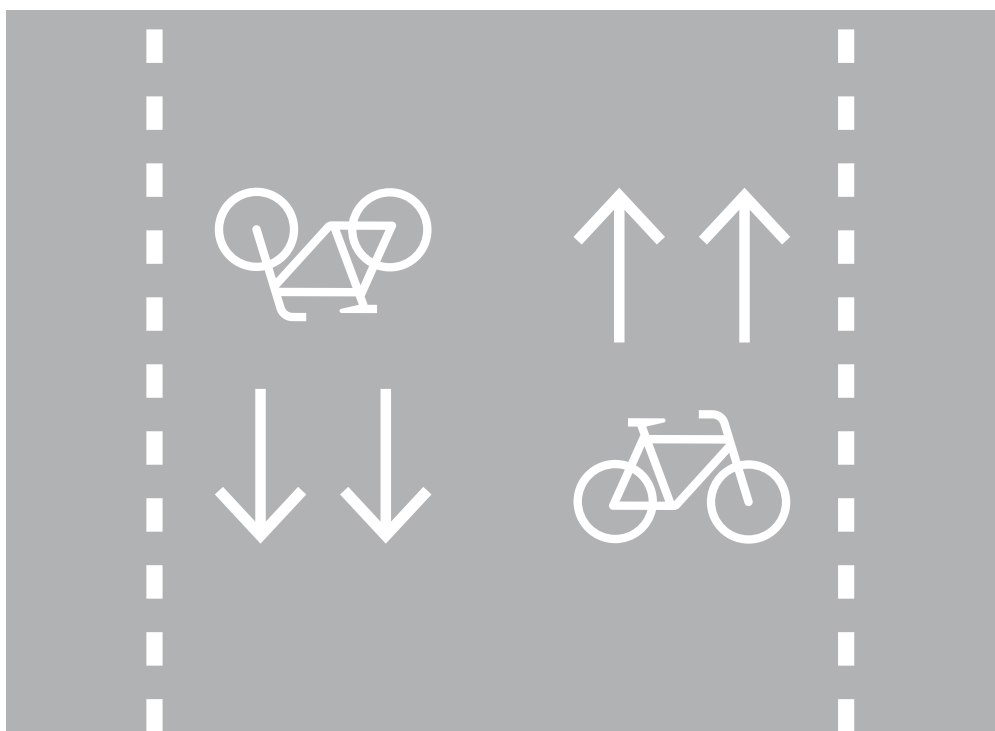


Abb. 3
Markierung von zwei Richtungspfeilen
und einem Piktogramm je Fahrtrichtung

Im Bedarfsfall sollte bei der Einrichtung von Haltemöglichkeiten für Lieferfahrzeuge eine für Lastkraftwagen ausreichende Breite ermöglicht werden. Dies ist jedoch abhängig von der jeweiligen Flächenverfügbarkeit.

2.4.2.2 Fahrbahn- und Fahrgassenbreiten

Fahrgassenbreite **Fahrradstraße $\geq 4,00$ Meter**

Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen im Zuge von
Radschnellverbindungen $\geq 4,50$ Meter

Neben gegebenenfalls vorhandenen Seitenstreifen (dazu gehören auch Park- oder Ladestreifen/-buchten), Parkflächenmarkierungen oder vorhandenem ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand sind **grundsätzlich 0,75 Meter breite Sicherheitstrennstreifen zur Fahrgasse** anzuordnen.

Ausnahmen sind nur in begründeten Fällen möglich (siehe unten).

Die Anforderungen für die Fahrbahnbreite einer Fahrradstraße hängen von verschiedenen Kriterien ab:

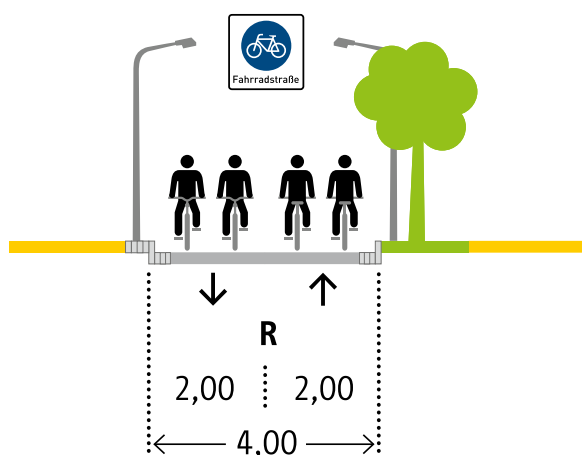
Nach Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO laufende Nummer 23 (Z 244.1) ist das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern auf Fahrradstraßen in beiden Richtungen erlaubt. Im Zweirichtungsbetrieb ist daher eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,00 Metern erforderlich, um ein sicheres Überholen zu gewährleisten. Dies ergibt sich zum einen aus der ERA (2010) in der pro Rad Fahrenden 1,00 Meter lichter Raum und für zwei nebeneinanderfahrenden Rad Fahrende 2,00 Meter lichter Raum vorgesehen ist und zum anderen aus einem Forschungsprojekt der Unfallforschung der Versicherer (UDV: Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen und geöffneten Einbahnstraßen¹). Zudem ist für den Fall, dass sich Kraftfahrzeug- und Radverkehr begegnen, aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Mindestfahrgassenbreite von 4,00 Metern erforderlich. Zu parkenden Fahrzeugen ist zuzüglich ein notwendiger Sicherheitsabstand von 0,75 Meter je Richtungsfahrbahn sicherzustellen.

Gemäß Merkblatt zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über Drehleitern der Berliner Feuerwehr im öffentlichen Straßenland (gemäß § 33 Absatz 2 Bauordnung Berlin) ist eine Fahrbahnbreite von 5,50 Metern erforderlich. In der Vielzahl der Fälle (Fahrradstraße mit beidseitigem ruhenden Verkehr) ist diese geforderte Mindestbreite von 5,50 Metern gegeben, da eine reine Fahrgasse von 4,00 Metern zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens pro Fahrtrichtung von 0,75 Meter zum ruhenden Verkehr vorgesehen ist.

Bei baulichen Veränderungen der Fahrbahnbreite im Rahmen der Anordnung und Umsetzung einer Fahrradstraße sind grundsätzlich die oben genannten Belange der Feuerwehr zu berücksichtigen. Wird die Anordnung einer Fahrradstraße ohne eine bauliche Veränderung des Straßenquerschnitts umgesetzt, so ist eine Mindestfahrgassenbreite von 5,50 Metern nicht zwingend erforderlich.

Die Empfehlungen für die Fahrbahn- und Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen werden demnach wie folgt definiert:

1. Fahrgassenbreite Fahrradstraße $\geq 4,00$ Meter
2. Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen $\geq 4,50$ Meter
3. Neben vorhandenen Seitenstreifen (dazu gehören auch Park- oder Ladestreifen/-buchten), Parkflächenmarkierungen oder vorhandenem ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand sind grundsätzlich 0,75 Meter breite Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn anzuordnen.
4. Geringere Fahrgassenbreiten sind nur in folgenden **Ausnahmefällen** möglich:
 - a. Wenn sich auch nach
 - Verzicht auf Parkstreifen für den ruhenden Kfz-Verkehr,
 - Nutzung zusätzlicher Flächen zum Beispiel durch Umwidmung benachbarter, sich im Eigentum des Landes Berlin befindlicher Flächen und
 - durch innerhalb des für die Umsetzung der Fahrradstraße vorgesehenen Zeitraums realisierbaren Grunderwerbs
 keine 4,00 Meter breite Fahrgasse herstellen lässt und
 - b. In der jeweiligen Fahrradstraße sind geringe Kfz-Verkehrsstärken (unter 400 Kfz/h im Querschnitt) gegeben. Hier tritt der Begegnungsfall Kfz/Rad seltener auf.
 - c. Für bereits eingerichtete Fahrradstraßen besteht ein Bestandsschutz. Im Fall der Erneuerung/Sanierung soll dann eine Anpassung der Fahrgassenbreite erfolgen.
5. Bei besonders breiten Straßen kann durch geeignete flankierende Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen oder durch eine Veränderung der Parkordnung die Querschnittsbreite verringert werden. Dadurch wird die Gefahr von überhöhten Geschwindigkeiten durch Kraftfahrzeug-Verkehr und vermehrte, gegebenenfalls ordnungswidrige Überholvorgänge vermieden.



R Rad Fahrende

Abb. 4
Querschnittbreite
ohne Zufahrterlaubnis
anderer Verkehrsarten

Kfz Kraftfahrzeug
P Parken
R Rad Fahrende
Sts Sicherheits-
 trennstreifen

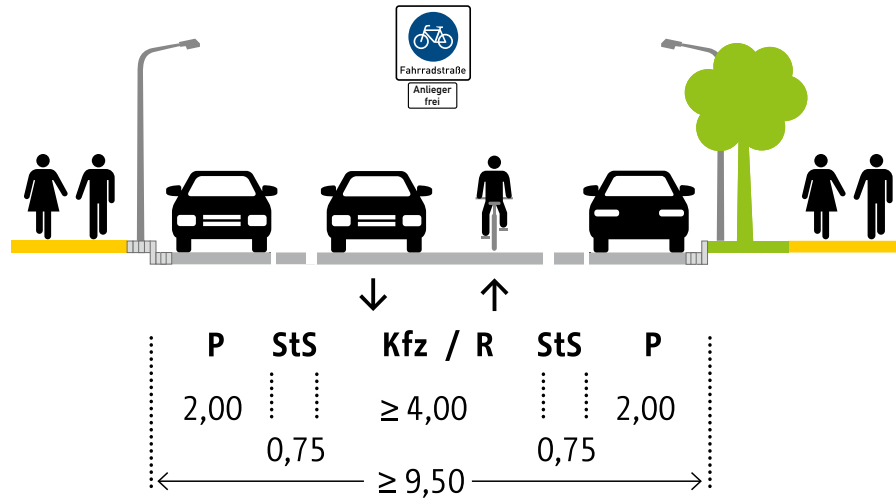


Abb. 5
 Fahrbahnbreite in einer
 Fahrradstraße
 (beidseitig Parken)

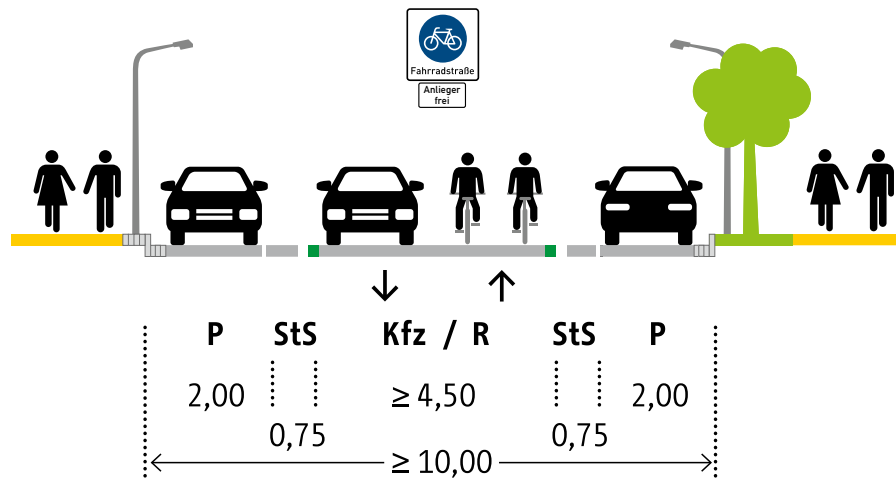


Abb. 6
 Fahrbahnbreite in einer
 Fahrradstraße im Zuge einer
 Radschnellverbindung
 (beidseitig Parken) mit grüner
 Fahrbahnbegrenzung
 in Schmalstrich

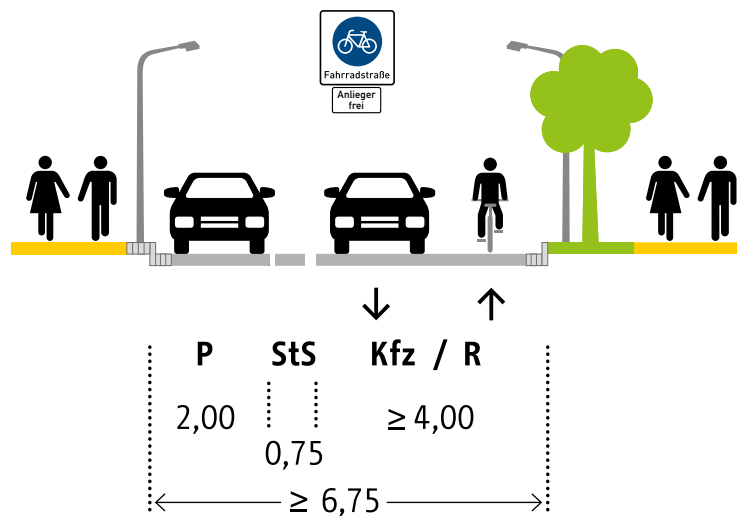


Abb. 7
 Fahrbahnbreite in einer
 Fahrradstraße
 (einseitig Parken)

Querschnitte:
 © SHP Ingenieure/Design-Gruppe

2.4.2.3 Fahrbahnbelag

In Fahrradstraßen sollte ein hoher Fahrkomfort durch geringen Rollwiderstand und eine entsprechende Sicherheit der Radfahrenden gewährleistet werden. Daher soll auf einen ebenen Belag, in der Regel Asphalt, zurückgegriffen werden. An Aufpflasterungen ist ein Pflaster ohne Fasen – abgeschrägte Fläche an der Werkstückkante – zu verwenden.

2.4.3 Knotenpunkte

Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen des Vorrangnetzes bzw. solche mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr sollen **gegenüber Nebenstraßen grundsätzlich bevorzugt** werden.

Die Bevorrechtigung soll dabei grundsätzlich mit **Z 306 (bei Straßen des Vorrangnetzes, Radschnellverbindungen, Bevorrechtigung bei mehr als drei hintereinanderliegenden Kreuzungen)** erfolgen. Im Übrigen soll eine Bevorrechtigung mittels Z 301 erfolgen.

Prüfung, ob eine **bauliche Ausgestaltung** anstelle der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Vorrangregelung möglich ist.

Nach Maßgabe des § 42 Absatz 1 MobG BE soll bei im Vorrangnetz ausgewiesenen Straßen im Rahmen des geltenden Rechts dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes Vorrang vor dem querenden motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Gemäß § 44 Absatz 3 Satz 2 MobG BE sind die Knotenpunkte so zu gestalten, dass alle am Verkehr Teilnehmenden gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten eingehalten werden. Im Rahmen des geltenden Rechts ist nach § 44 Absatz 3 Satz 3 MobG BE eine Vorfahrtberechtigung durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu prüfen.

2.4.3.1 Straßenverkehrsrechtliche Vorfahrtsregelung

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraßen soll nach Maßgabe StVO sowie der VwV-StVO zu § 42 StVO durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Z 306 beziehungsweise Z 301 erfolgen.

Gemäß VwV-StVO zu § 42 zu Z 306 Rn. 1 ist innerhalb geschlossener Ortschaften die Vorfahrt für [...] weitere für den innerörtlichen Verkehr **wesentliche Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich unter Verwendung des Zeichens 306** anzuordnen (vergleiche zu § 45 Absatz 1 bis 1e).

Im Übrigen ist nach VwV-StVO zu § 42 zu Z 301 Rn. 4 innerhalb geschlossener Ortschaften das Z 301 (Vorfahrt) nicht häufiger als an drei hintereinanderliegenden Kreuzungen oder Einmündungen zu verwenden ist. Ausnahmeregelungen sind aktuell nur in Bezug auf die Bedürfnisse des Buslinienverkehrs in Tempo 30-Zonen vorgesehen. Ansonsten ist das Z 306 zu verwenden.

Bei der Entscheidung ob und wie eine Fahrradstraße bevorzugt werden soll, muss demzufolge auf deren konkrete Bedeutung für den Radverkehr abgestellt werden. So sollen Fahrradstraßen von übergeordneter Bedeutung wie zum Beispiel Radschnellverbindungen

oder Straßen des Vorrangnetzes gemäß § 42 Abs. 1 MobG BE grundsätzlich bevorrechtigt werden. Bei diesen Fahrradstraßen, insbesondere bei Radschnellverbindungen, handelt es sich um Straßen, welche über eine längere Strecke die Vorfahrt haben und an zahlreichen Kreuzungen, insbesondere bei einem Verlauf durch das Straßennetz, unter Berücksichtigung der Vorgaben des MobG BE bevorrechtigt sein sollen.

In diesen Fällen ist nach VwV-StVO Z 306 Rn. 1 eine für den Radverkehr wesentliche Hauptverkehrsstraße gegeben und die Vorfahrt grundsätzlich unter Verwendung des Z 306 anzuordnen.

In Bezug auf die übrigen innerörtlichen Straßen und auf Fahrradstraßen, sofern man diese nicht als innerörtliche Hauptverkehrsstraße im Verbund des Radverkehrsnetzes ansieht, kann die Vorfahrt durch das Z 301 nur für solche Konstellationen angeordnet werden, in denen es nicht häufiger als an drei hintereinanderliegenden Kreuzungen verwendet wird. In den weiteren Fällen ist nach dem ausdrücklichen Wortlaut der Verwaltungsvorschrift auch hier das Z 306 zu verwenden.

Bei der Beschilderung auf der Fahrradstraße ist unter Z 306 beziehungsweise Z 301 je nach Einzelfall Z 214-30 mit ZZ 1020-12 oder ZZ 1022-10 anzuordnen, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung soll die bevorrechtigte Fahrradstraße im Kreuzungsbereich mit Z 340 (Leitlinie Breitstrich gestrichelt, 0,25 Meter) RP 101 sowie der Kreuzungsinnenbereich mit einer Rotmarkierung versehen werden.

Auf der Rotmarkierung soll zudem zu jeder Einmündung ein Fahrradsymbol mit darunterliegenden Richtungspfeilen rechts/links (in Anlehnung an Z 1000-32) markiert werden (siehe Steckbrief 3.3).

In den nicht vorfahrtsberechtigten Straßen ist, soweit die Vorfahrt nicht durch bauliche Maßnahmen vorgegeben ist, Zeichen 205 anzuordnen. Nach Maßgabe der StVO können unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalls in den untergeordneten Zufahrten unterstützend Wartelinien (Zeichen 341, Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 laufende Nummer 23 StVO) unter Berücksichtigung der Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 StVO markiert werden. Nach Prüfung des Einzelfalls sind in der nicht vorfahrtsberechtigten Straße zusätzlich Z 209 und gegebenenfalls ZZ 1020-12 anzuordnen, um auf das Verbot für Nicht-Anlieger hinzuweisen.

2.4.3.2 Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen

Im Zusammenspiel von Tempo 30-Zonen und Fahrradstraßen sollen Fahrradstraßen durchgängig angeordnet und nicht an jeder Kreuzung durch Z 244.2 beendet und nach der Kreuzung durch Z 244.1 neu angeordnet werden. Gleichzeitig wird die Tempo 30-Zone durch die Fahrradstraße im Kreuzungsbereich unterbrochen und nach der Kreuzung wieder angeordnet.

Die durchgängige Anordnung der Streckenbeschilderung der Fahrradstraße führt dabei zu einer Anhebung der Bedeutung von Fahrradstraßen, insbesondere in Bezug auf Radschnellverbindungen und Routen des Vorrangnetzes. Zudem wird dadurch eine bessere Verständlichkeit und Übersichtlichkeit für die Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für die Rad Fahrenden auf der Fahrradstraße, gewährleistet.

Außerdem ist es so möglich, den Knotenpunktinnenbereich mit Z 340 (Leitlinie) zu markieren, um die straßenverkehrsrechtliche Vorfahrtregelung weiter zu verdeutlichen und die Sicherheit des Verkehrs weiter zu erhöhen.

2.4.3.3 Entwurfstechnische/ planerische Regelungen

Prüfung, ob **bauliche Ausgestaltungen zur Verkehrsberuhigung** zum Beispiel in Form von Teilaufpflasterungen oder vorgezogenen Seitenräumen möglich sind. In diesem Zusammenhang soll die **Realisierbarkeit von Fahrradabstellanlagen**, ggf. auch Fahrradparken auf Fahrbahnen (RP 370, 371, 373, 375), berücksichtigt werden.

Prüfung, ob an Knotenpunkten mit LSA ein **aufgeweiteter Fahrradaufstellstreifen (ARAS)** angeordnet werden kann.

Neben der Bevorrechtigung von Fahrradstraßen durch Verkehrszeichen kann diese auch mittels baulicher Maßnahmen je nach örtlicher Verkehrssituation im Bereich der nicht vorfahrtberechtigten Straßen erfolgen. Dies können zum einen Gehwegüberfahrten, abgesenkte Bordsteine, Pflasterbänder oder Teilaufpflasterungen, welche zusätzlich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beitragen, sein. Aber auch ein- oder beidseitig vorgezogene Seitenräume zum Beispiel durch das Aufstellen von Anlehnbügeln im Fahrbahnbereich (RP 370, 371, 373, 375) haben einen verkehrsberuhigenden Effekt und bieten gleichzeitig die Möglichkeit zum Abstellen von Fahrrädern. Sie führen zu einer Verbesserung der Sichtbeziehung und zu einem Sicherheitsgewinn für querende zu Fuß Gehende.

Bei einer baulichen Bevorrechtigung wird auf die Anordnung von Verkehrszeichen grundsätzlich verzichtet. Hierbei ist wichtig, die Unterordnung der Nebenzufahrten deutlich erkennbar zu machen. Dennoch kann die bauliche Gestaltung der Vorrangregelung hilfsweise durch eine Beschilderung mit Zeichen 205 ergänzt werden. In den Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) sind zur baulichen Ausgestaltung entsprechende Vorgaben definiert.

Das Fahrradparken spielt in Fahrradstraßen grundsätzlich eine wichtige Rolle und kann als Gestaltungselement genutzt werden. In Knotenpunktbereichen sollen nach Möglichkeit, unter Prüfung der verkehrlichen Voraussetzungen sowie nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen, Fahrradabstellanlagen an den Knotenarmen der Fahrradstraße vorgesehen werden. Die verkehrliche Sicherung soll dabei durch angeordnete Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen erfolgen. Als Grundlage dienen dazu die Berliner Regelpläne zum Fahrradparken, Parken von Lastenfahrrädern und Parken von Elektrokleinstfahrzeugen der VLB: Regelpläne 370, 371, 373, 375. Hierdurch werden auch die Sichtbeziehungen verbessert.

Die Kombination aus Fahrradparken und Fußgängerquerungshilfen (Regelplan 200) bringt oben genannten Vorteile für den Fußverkehr mit sich.

An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen sollen Rad Fahrende den Knotenpunktbereich im Regelfall in einem Zug sicher queren können. In diesem Zusammenhang soll die Anordnung eines sogenannten aufgeweiteten Fahrradaufstellstreifens (ARAS) (RP 351) mit zulaufender Furtmarkierung an den Ausfahrtbereichen der Fahrradstraße durch die hierfür zuständige Behörde geprüft werden. ARAS ermöglichen, dass Rad Fahrende einen Knotenpunkt im Sichtfeld des Kraftfahrzeug-Verkehrs passieren können. Die Länge soll abhängig

von örtlichen Verhältnissen entsprechend der Kraftfahrzeug-Staulänge zur Spitzenstunde und unter Berücksichtigung der baulichen Gesamtfahrbahnbreite gewählt werden.

Werden die Knotenpunkte vermehrt durch verbotswidrig abgestellte Kraftfahrzeuge zugeparkt, sind bauliche Maßnahmen vorzusehen, um gute Sichtbeziehungen zu gewährleisten.

2.4.4 Sonstige Beschilderungen/Markierungen

Die Fahrgassenbegrenzung bei Radschnellverbindungen soll im Streckenbereich durch einen grünen durchgezogenen Schmalstrich (0,12 m) ohne straßenverkehrsbehördliche Anordnung markiert werden.

Nach Prüfung des Einzelfalls kann zudem zur Verdeutlichung der Situation des Befahrens einer Radschnellverbindung das neue Hinweisschild für Radschnellverbindungen im Streckenverlauf eingerichtet werden.

Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung soll auch hier die bevorrechtigte Radschnellverbindung im Kreuzungsbereich mit Z 340 (Leitlinie Breitstrich gestrichelt, 0,25 Meter) RP 101 sowie der Kreuzungsinnenbereich mit einer Rotmarkierung versehen werden.

Auf der Rotmarkierung soll zudem zu jeder Einmündung ein Fahrradsymbol mit darunterliegenden Richtungspfeilen rechts/links (in Anlehnung an Z 1000-32) markiert werden (siehe Steckbrief 3.3).

Zusätzlich sollen im Einzelfall sowohl der Kraftfahrzeug- als auch der Radverkehr einer Hauptverkehrsstraße durch Vorwegweisung auf eine Fahrradstraße in der Nebenstraße aufmerksam gemacht werden.



Abb. 8
Anordnungsbedürftige Verkehrslenkungstafel nach Maßgabe der StVO mit Hinweis auf eine Fahrradstraße (Bsp. Kottbusser Damm/Weserstraße)

© SHP Ingenieure

Bezüglich der Schilderstandorte sind die Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV, J. Stefan Bald, Katja Stumpf, 13. Auflage 2014) zu berücksichtigen.

2.5 Reduktion quartiersfremden Kfz-Verkehrs

Im Regelfall lediglich **Zulassung von Anliegerverkehr mit ZZ 1020-30** (Anlieger frei)

Verkehrsberuhigung durch **Einbahnstraßenregelung** mit Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung

Verkehrsberuhigung durch **bauliche Maßnahmen** in Form von Quer- und Diagonalsperren oder Platzgestaltungen

Die Verkehrsqualität für den Radverkehr ist in Fahrradstraßen umso besser, je weniger motorisierter Verkehr dort fährt.

Nach § 44 Absatz 2 MobG BE sollen Fahrradstraßen und Nebenstraßen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.

Gemäß § 44 Absatz 3 Satz 1 MobG BE sind die Nebenstraßen im Radverkehrsnetz mit geeigneten Maßnahmen so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird.

Fahrradstraßen werden durch das Z 244.1 beziehungsweise Z 244.2 angeordnet und gekennzeichnet. Dadurch wird gemäß § 41 Abs. 1 StVO Anlage 2 laufende Nummer 23 Spalte 3 anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr und Elektrokraftfahrzeuge (eKF) nach der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV) auf Fahrradstraßen ausgeschlossen. Grundsätzlich soll ein Befahren durch Anwohner ermöglicht und die Fahrradstraße (Z 244) in der Regel zusammen mit dem ZZ 1020-30 „Anlieger frei“ angeordnet werden. Die Freigaberregelung für Anlieger soll dabei den Fortbestand der Grundstückszugänglichkeit bei gleichzeitiger Reduktion des quartiersfremden motorisierten Durchgangsverkehrs sichern.

Perspektivisch wird die Bündelung des Radverkehrs auf der Fahrradstraße angestrebt, was zu einer Erhöhung der Radverkehrsstärken führt. Dadurch werden Fahrradstraßen für den motorisierten Durchgangsverkehr unattraktiv, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde in der Regel von Rad Fahrenden nicht erreicht wird. Hinzu kommt, dass aufgrund der Legitimation des Nebeneinanderfahrens der Rad Fahrenden sowie des Abstandsgebots beim Überholen, Überholvorgänge durch Kraftfahrzeuge nahezu unmöglich sind. Dies führt zu einer deutlichen Beruhigung des zugelassenen Anliegerverkehrs und aufgrund der nicht mehr gegebenen Attraktivität zu einer natürlichen Umleitung der unerwünschten (motorisierten) Verkehre.

Dem unerwünschten motorisierten Durchgangsverkehr soll zudem begegnet werden mit

- verkehrsrechtlichen Anordnungen von Einbahnstraßenregelungen
- Verkehrseinrichtungen oder baulichen Mitteln (bauliche Sperren)
- Reduzierung von Stellplatzangeboten zur Verringerung von Parksuchverkehren und
- Alternativen Führungen für den Kraftfahrzeug-Verkehr

Bei der Anordnung bzw. Vornahme der jeweiligen Maßnahme müssen durch die zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden die individuellen Gegebenheiten vor Ort (zum Beispiel Wahrscheinlichkeit der Nichtbefolgung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen aufgrund des hohen Verkehrsdrucks auf den Hauptverkehrsstraßen) im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes berücksichtigt werden. Die besonderen Anforderungen der Fahrzeuge für Feuerwehr, Rettungswagen und der Müllentsorgung sind zu berücksichtigen.

Nach erfolgter Umsetzung der nachfolgenden verkehrslenkenden Maßnahmen sollen diese überprüft beziehungsweise evaluiert werden, um die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz zu erfassen. Zudem wird empfohlen entsprechende Ein- beziehungsweise Durchfahrtsverbote in Fahrradstraßen sowie die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit auf Fahrradstraßen (30 Kilometer pro Stunde) konsequent zu überwachen und Zuwiderhandlungen zu ahnden.

2.5.1 Einbahnstraßenregelungen

In bereits nach den vorstehend genannten Kriterien angeordneten Fahrradstraßen kann als zusätzliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahme eine Einbahnstraßenregelung mit einer Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung angeordnet werden. Dadurch soll der quartiersfremde motorisierte Durchgangsverkehr reduziert und die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht werden. Ferner kann dieser durch die Einrichtung von für den Kraftfahrzeug-Verkehr gegenläufig angeordneten Einbahnstraßen zusätzlich reduziert werden, da eine Nutzung der Nebenstraßen als sog. Schleichweg entfällt. Um eine durchgängige Radverkehrsverbindung anbieten zu können, müssen die Einbahnstraßen für den Radverkehr dann jeweils in Gegenrichtung geöffnet werden.

Zu der Thematik „Einbahnstraßen“ hat die oberste Straßenverkehrsbehörde eine Arbeitshilfe in Aussicht gestellt.

Die rechtlichen Grundlagen zur Anordnung von Einbahnstraßen ergeben sich aus § 41 Absatz 1 StVO in Verbindung mit Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 (Z 220, Z 267 und ZZ 1022-10), der VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 220 und Zeichen 267 sowie der VwV-StVO zu § 39 in Verbindung mit § 45 Absatz 1 StVO.

§ 46 Absatz 1 MobG BE benennt hierzu die verkehrlichen Zielvorgaben für die Straßenverkehrsbehörden. Danach sollen bei der Erstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans alle Einbahnstraßen auf Freigabe für das Fahrradfahren in Gegenrichtung geprüft werden. Vor der Einrichtung von neuen Einbahnstraßen ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen und gegebenenfalls mit der Einrichtung der Einbahnstraße herbeizuführen.

Zudem konkretisieren die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) auf Seite 86 sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.

In Bezug auf die Beschilderung wird auf die bestehenden VLB-Regelpläne 320 bis 323 verwiesen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und Eindeutigkeit der Regelungen soll ein Piktogramm des Z 244.1 in Einbahnstraßen nicht auf Straße markiert werden. Zudem soll das Z 244.1 hinter Z 267 weiter zurückgesetzt werden.

2.5.2 Verkehrseinrichtungen

Die rechtlichen Grundlagen für die Anordnung von Verkehrseinrichtungen ergeben sich aus §§ 45 Absatz 9 in Verbindung mit §§ 39, 43 StVO sowie der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 StVO.

Nach § 45 Absatz 9 StVO sind Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist, insbesondere dann, wenn sich die Verkehrseinrichtungen regelnd, sichernd oder verbietend auf den Verkehr auswirken.

Solche besonderen Umstände liegen vor, wenn eine Gefährdung der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegt, wenn also die allgemeinen und besonderen Verkehrsregeln der StVO mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsverlauf nicht gewährleisten. Eine Gefährdung der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs kann bei einer erhöhten Nichtbefolgung von Ge- und Verboten durch Verkehrszeichen z.B. bei einer verstärkten Nutzung einer Fahrradstraße durch den quartiersfremden motorisierten Durchgangsverkehr als sog. Schleichweg gegeben sein. Um diesen aus der Fahrradstraße fernzuhalten und so die Verkehrssicherheit der Rad Fahrenden in der Fahrradstraße und die Befolgung der angeordneten Verkehrszeichen zu gewährleisten bzw. zu erhöhen, können zum Beispiel Sperrpfosten zur Beschränkung beziehungsweise Lenkung des Kraftfahrzeug-Verkehrs angeordnet werden.

Nach § 43 Absatz 1 Satz 1 StVO sind Verkehrseinrichtungen Schranken, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen, die bis auf Leitpfosten, Leitschwellen und Leitborde rot-weiß gestreift sind.

§ 43 Absatz 3 StVO verweist dabei auf die Anlage 4 zu § 43 StVO, welche die Arten von Verkehrseinrichtungen aufzählt. Die Anlage 4 enthält in Abschnitt 1 die rot-weiß gestreiften Kennzeichnungen für vorübergehende Hindernisse und in Abschnitt 2 die Einrichtungen zur Kennzeichnung von dauerhaften Hindernissen oder sonstigen gefährlichen Stellen.

In der Anlage 4 sind keine „Sperrpfosten“ enthalten, obwohl § 43 Absatz 1 Satz 1 StVO nach wie vor Sperrpfosten erwähnt. Dieser scheinbare Widerspruch lässt sich dadurch auflösen, dass die in der Anlage 4 genannten Zeichen auch ortsfest mit Pfosten im Straßenraum verankert werden können, so dass sie zugleich die Funktion von Sperrpfosten übernehmen. Jedenfalls folgt aus der ausdrücklichen Verweisung des § 43 Absatz 3 Satz 1 StVO auf die Anlage 4, dass die Darstellungen in der Anlage 4 abschließender Natur sein sollen und weitere Verkehrseinrichtungen nicht in Betracht kommen. Die Verwendung eines rot-weiß gestreiften Sperrpfostens ist als Verkehrseinrichtung zu beurteilen. (VG Koblenz, Urteil vom 22.02.2010, Aktenzeichen: 4 K 774/09, juris Randnummer 39; OVG Bremen, Urteil vom 15.01.2018, Aktenzeichen: 1 LA 265/16, juris Randnummer 21).

Demzufolge sind rot-weiß gestreifte Poller im Fahrbahnbereich sowie auf markierten Sperrflächen grundsätzlich als Verkehrseinrichtung nach § 43 StVO einzuordnen, wenn die oben genannten verkehrsrechtlichen Regelungen beziehungsweise Bedingungen Anwendung finden. Sie bedürfen somit immer einer Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Bei der Anordnung der straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen – dazu zählen auch Markierungen – und Verkehrseinrichtungen ist zu beachten, dass diese den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden der Flüssigkeit des Verkehrs vor (siehe Steckbrief 3.9).

2.5.3 Bauliche Sperren

Maßnahmen, die nicht unter den Begriff der Verkehrseinrichtung fallen, sind als bauliche Maßnahmen/Sperren einzuordnen.

Bauliche Sperren (zum Beispiel in Form von städtebauverträglichen Pollern auf Gehwegen) sind nicht anordnungspflichtig und können durch die zuständigen Straßen- und Grünflächenämter umgesetzt werden. Als weitere mögliche Maßnahmen kommen auch Platzgestaltungen in Betracht.

Hierbei ist eine stufenweise Maßnahmenumsetzung möglich, um den quartiersfremden motorisierten Durchgangsverkehr zu minimieren. Als kurzfristige Maßnahme kommt hier die Einrichtung von städtebauverträgliche Poller auf Gehwegen, als langfristige Maßnahmen Platzumgestaltungen in Betracht.

2.6 Fertigstellung und Öffentlichkeitsarbeit

Es wird empfohlen, die Einrichtung von Fahrradstraßen mit einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. So sollten bereits im Zuge der Planungen sowie vor und bei Einrichtung der Fahrradstraße die Öffentlichkeit sowie Bewohner des gesamten städtischen Quartiers und die übrigen Verkehrsteilnehmenden, vorrangig des Bezirks, angemessen informiert werden. Dies kann zum einen durch Pressemitteilungen aber auch durch Informationsflyer als Postwurfsendung für Anliegende und Plakataktionen im Umfeld der Fahrradstraßen erfolgen. Auch öffentlich zugängliche Informationsveranstaltungen oder Eröffnungsfeiern von Fahrradstraßen können zu einem höheren Bekanntheitsgrad und einer besseren Akzeptanz beitragen.

In diesem Zusammenhang kann auch eine wirksame Aufklärungsarbeit zu den Verkehrsregeln in Fahrradstraßen erfolgen.

3. Steckbriefe

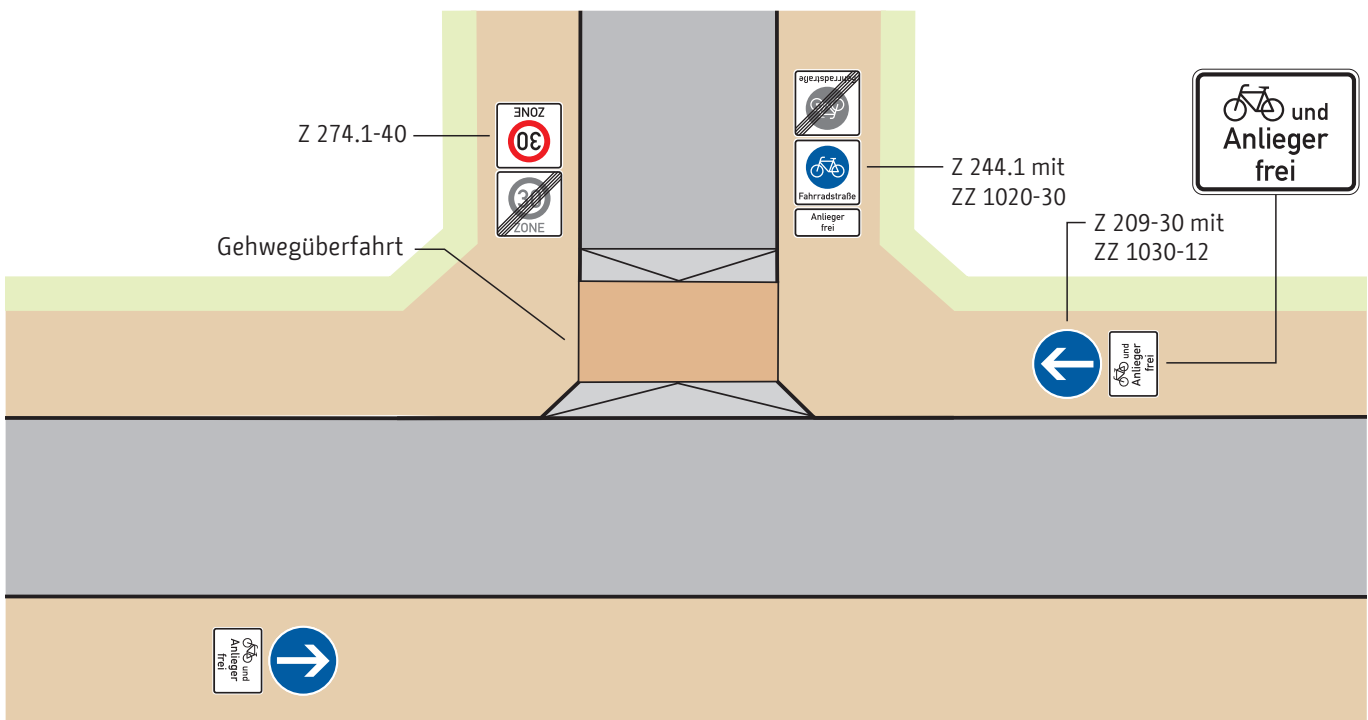
Übersicht

3.1	Beginn/Ende Fahrradstraße – KP ohne LSA	26
3.2	Beginn/Ende Fahrradstraße – KP mit LSA	27
3.3	Bevorrechtigte Querung – Z 301	28
3.4	Bevorrechtigte Querung – Gehwegüberfahrt	29
3.5	Bevorrechtigte Querung – im Zuge einer Radschnellverbindung	30
3.6	Fahrradstraße ohne Vorfahrtberechtigung	31
3.7	Verkehrslenkende Maßnahmen – Poller	32
3.8	Verkehrslenkende Maßnahmen – Sperrflächen	34
3.9	Verkehrslenkende Maßnahmen – Diagonalsperre	36
3.10	Verkehrslenkende Maßnahmen – Einbahnstraßenregelung	38
3.11	Verkehrslenkende Maßnahmen – Gegenläufige Einbahnstraße	39
3.12	Ruhender Verkehr – Mit Kfz-Längsparken	40
3.13	Ruhender Verkehr – Mit Fahrradparken, Gehwegvorstreckung	41

Das Kapitel 3 wurde nicht barrierefrei aufbereitet.

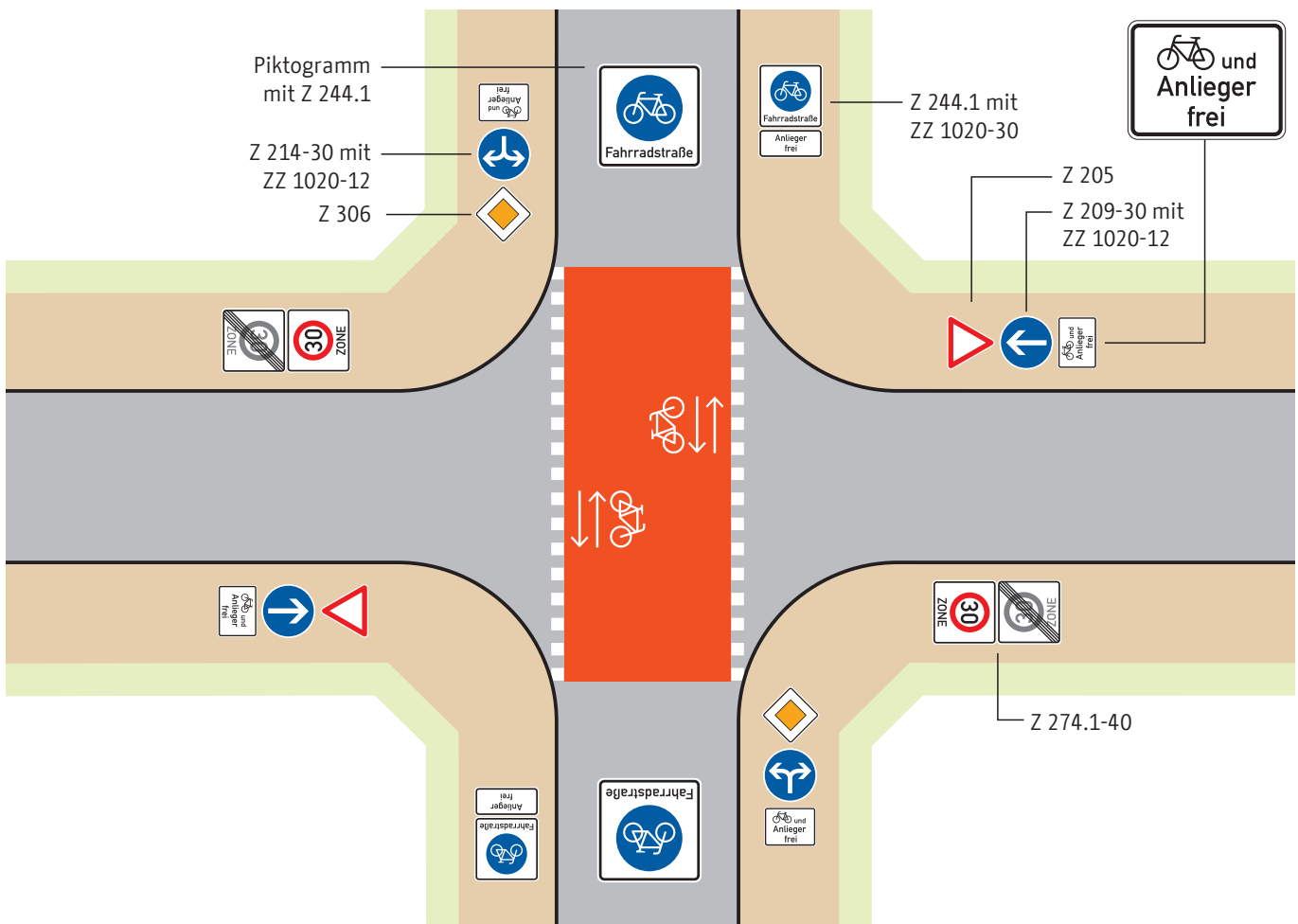
3.1 Beginn/Ende Fahrradstraße – KP ohne LSA

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße Kennzeichnung: Beginn mit Z 244.1, Ende mit Z 244.2 Im Regelfall Z 244.1 mit ZZ 1020-30 (Anlieger frei)	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, im Regelfall 2,50 x 5,00 m	2.4.1.2	12
Fahrradstraße: Zur Hervorhebung des Beginns nach Möglichkeit bauliche Gestaltungen	2.4.1.2	12
Zusätzlich: Verkehrsberuhigender Effekt/Komfort- und Sicherheitsgewinn für den querenden Fußverkehr durch ein- oder beidseitig vorgezogene Seitenräume	2.4.1.2	12
Fahrradstraße: Beendet zugleich die Tempo 30-Zone	2.4.3.2	18
Fahrradstraße: Bauliche Ausgestaltungen (hier in Form einer Gehwegüberfahrt) zu Beginn und Ende tragen zur Verkehrsberuhigung bei	2.4.3.3	19



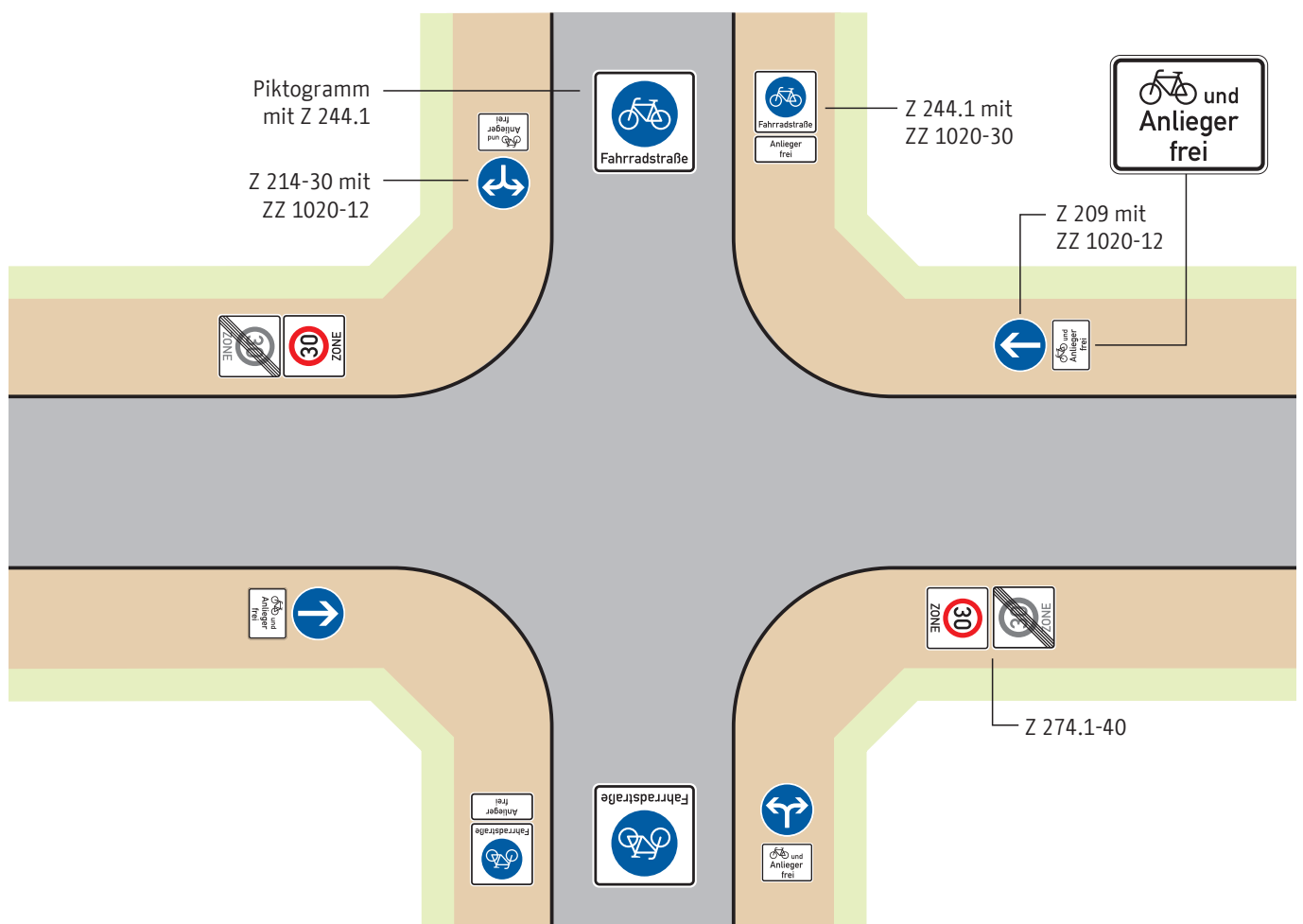
3.3 Bevorrechtigte Querung – Z 306

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1, im Regelfall mit ZZ 1020-30 (Anlieger frei).	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, im Regelfall 2,50 x 5,00 m	2.4.1.2	12
Fahrradstraße: Beschilderung mit Z 306 (Voraussetzung siehe Quellverweis)	2.4.3.1	17
Fahrradstraße: Unter dem Vorfahrtszeichen nach Einzelfall Z 214-30 mit ZZ 1020-12 oder ZZ 1022-10	2.4.3.1	17
Markierung des Knotenpunktbereichs (flächenhafte Roteinfärbung) mit Fahrradpiktogrammen zzgl. Z 340 (Leitlinie Breitstrich gestrichelt, 0,25 m) nach RP 101	2.4.3.1	17
Nicht vorfahrtsberechtigten Straßen: Z 205, darunter nach Einzelfallprüfung zusätzlich Z 209 und ggf. ZZ 1020-12	2.4.3.1	17



3.6 Fahrradstraße ohne Vorfahrtberechtigung

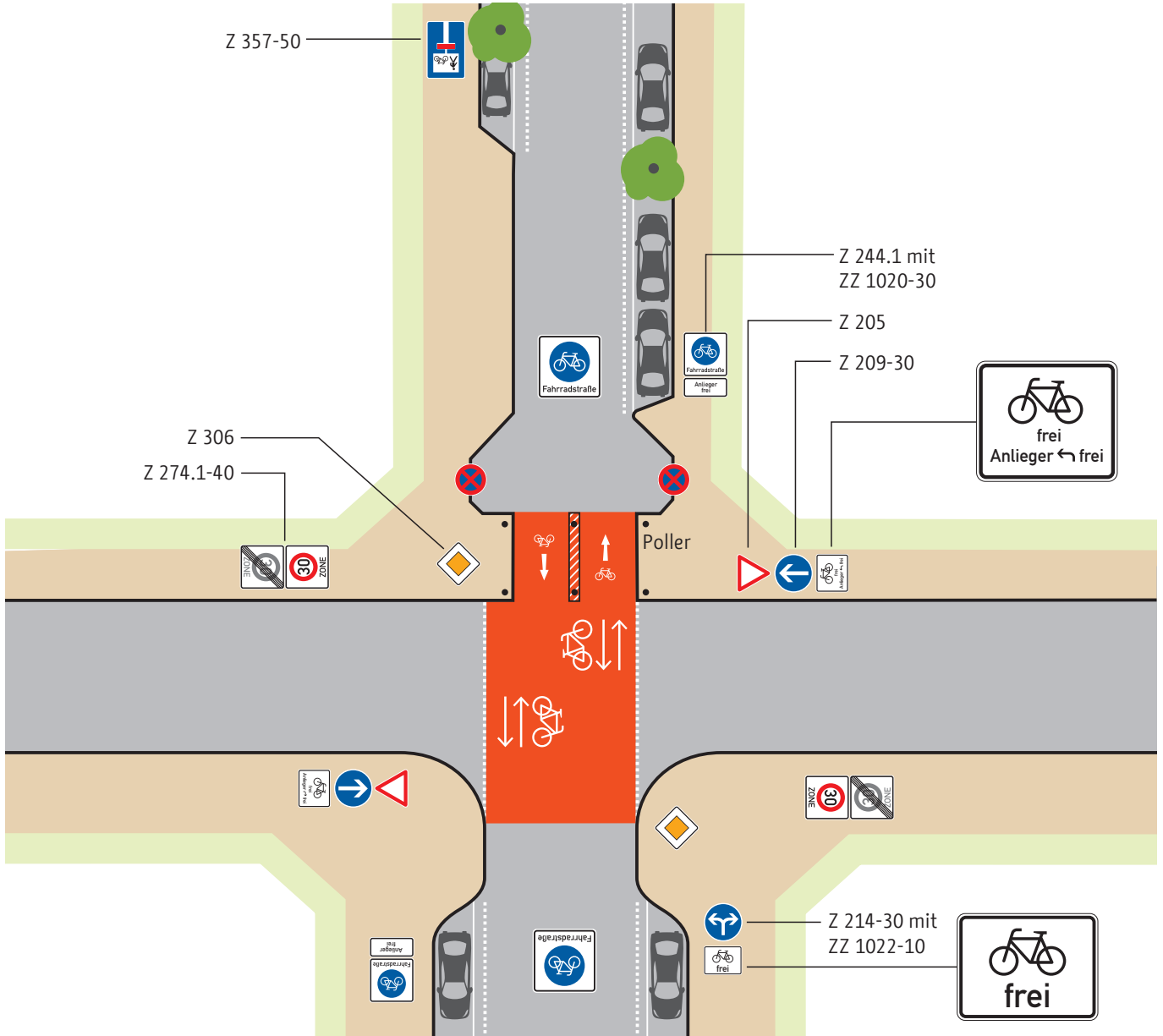
Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1, im Regelfall mit ZZ 1020-30 (Anlieger frei)	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, im Regelfall 2,50 x 5,00 m	2.4.1.2	12
Rechts-vor-Links-Regelung	2.4.3.1	17
Fahrradstraße: Nach Einzelfallprüfung Z 214-30 mit ZZ 1020-12 oder ZZ 1022-10	2.4.3.1	17
Untergeordnete Zufahrten: Nach Einzelfallprüfung Z 209 und ggf. ZZ 1020-12	2.4.3.1	17
Untergeordnete Zufahrten: Optional nach Einzelfallprüfung (bspw. Unfallschwerpunkt) Markierung von Wartelinien (Zeichen 341)	2.4.3.1	17



3.7 Verkehrslenkende Maßnahmen – Poller

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1, im Regelfall mit ZZ 1020-30 (Anlieger frei).	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, im Regelfall 2,50 x 5,00 m	2.4.1.2	12
Fahrradstraße: Unter Z 306 bzw. Z 301 je nach Einzelfall Z 214-30 mit ZZ 1020-12 oder ZZ 1022-10	2.4.3.1	17
Nicht vorfahrtsberechtignte Straßen: Z 205, darunter nach Einzelfallprüfung zusätzlich Z 209 mit ZZ 1020-12 mit Richtungspfeil	2.4.3.1	17
Alle Poller im Durchfahrtsbereich der Radfahrenden gem. Z 605 (in zylindrischer Form) mit Anordnung nach § 45 StVO als Sperrpfosten nach § 43 StVO	2.5.2	22
Pollerabstände gemäß RP 304, dabei Sicherheitsabstände mind. 0,25 m (zum Kfz-Bereich 0,50 m)		
Einrichtung einer Sackgasse (Z 357-50) für den Kfz-Verkehr		
Wendehammer gemäß Richtlinien (RASt 06); Z 286/Z 283 nach Einzelfall unter Berücksichtigung der Aspekte Radius, Ein- und Aussteigebedarf, Ladebedarf		

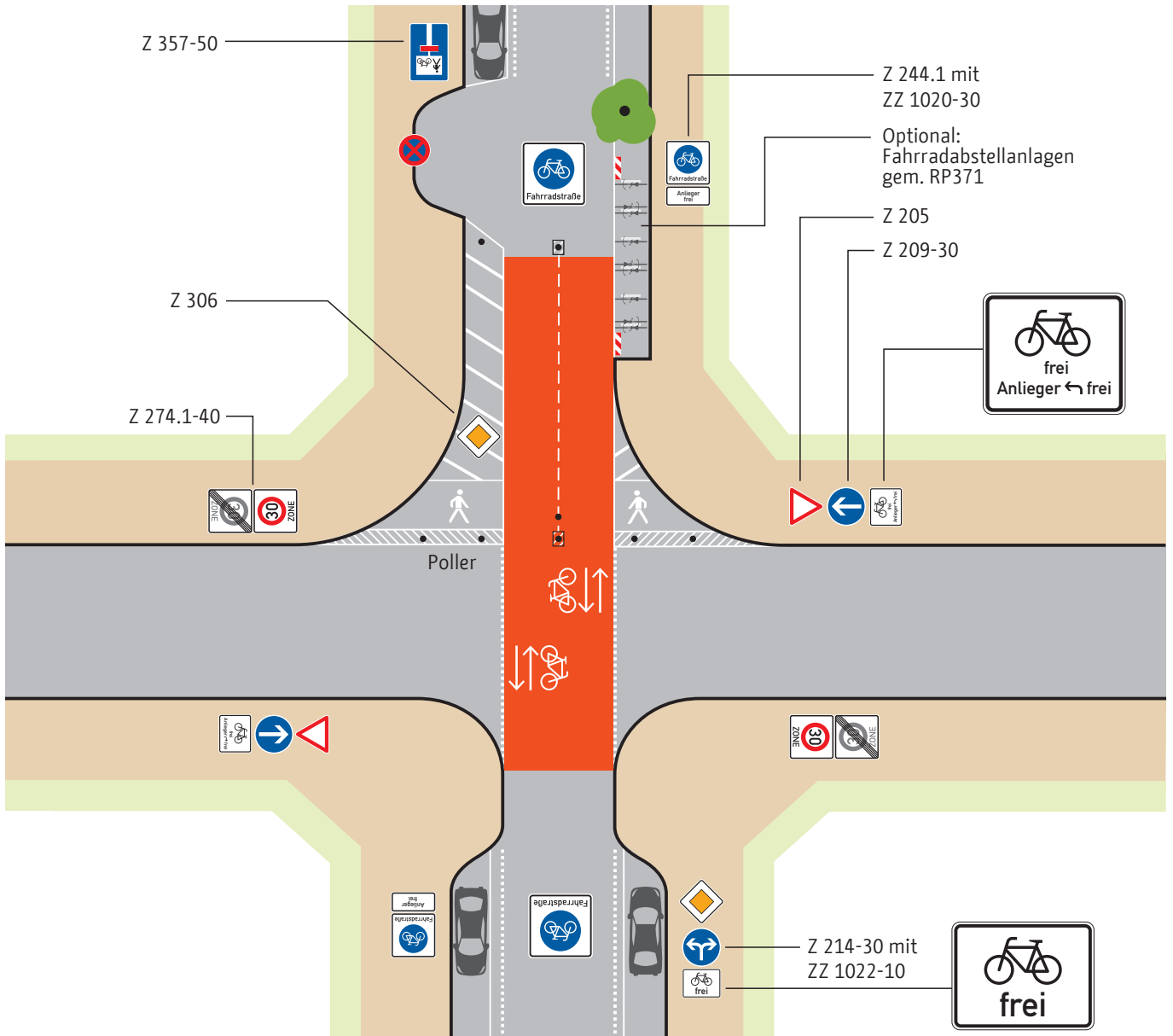
3.7 Verkehrslenkende Maßnahmen - Poller



3.8 Verkehrslenkende Maßnahmen – Sperrflächen

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1, im Regelfall mit dem ZZ 1020-30 (Anlieger frei).	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, im Regelfall 2,50 x 5,00 m	2.4.1.2	12
Fahrradstraße: Unter Z 306 bzw. Z 301 je nach Einzelfall Z 214-30 mit ZZ 1020-12 oder ZZ 1022-10	2.4.3.1	17
Nicht vorfahrtsberechtigten Straßen: Z 205, darunter nach Einzelfallprüfung zusätzlich Z 209 mit ZZ 1020-12 mit Richtungspfeil	2.4.3.1	17
Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in verschiedenen Varianten nach Einzelfallprüfung gem. RP 370, 371, 373, 375	2.4.3.3	19
Alle Poller im Durchfahrtsbereich der Radfahrenden gem. Z 605 (in zylindrischer Form) mit Anordnung nach § 45 StVO als Sperrpfosten nach § 43 StVO	2.5.2	23
Pollerabstände gemäß RP 304, dabei Sicherheitsabstände mind. 0,25 m (zum Kfz-Bereich 0,50 m)		
Einrichtung einer Sackgasse (Z 357-50) für den Kfz-Verkehr		
Wendehammer gemäß Richtlinien (RASt 06); Z 286/Z 283 nach Einzelfall unter Berücksichtigung der Aspekte Radius, Ein- und Aussteigebedarf sowie Ladebedarf		

3.8 Verkehrslenkende Maßnahmen – Sperrflächen

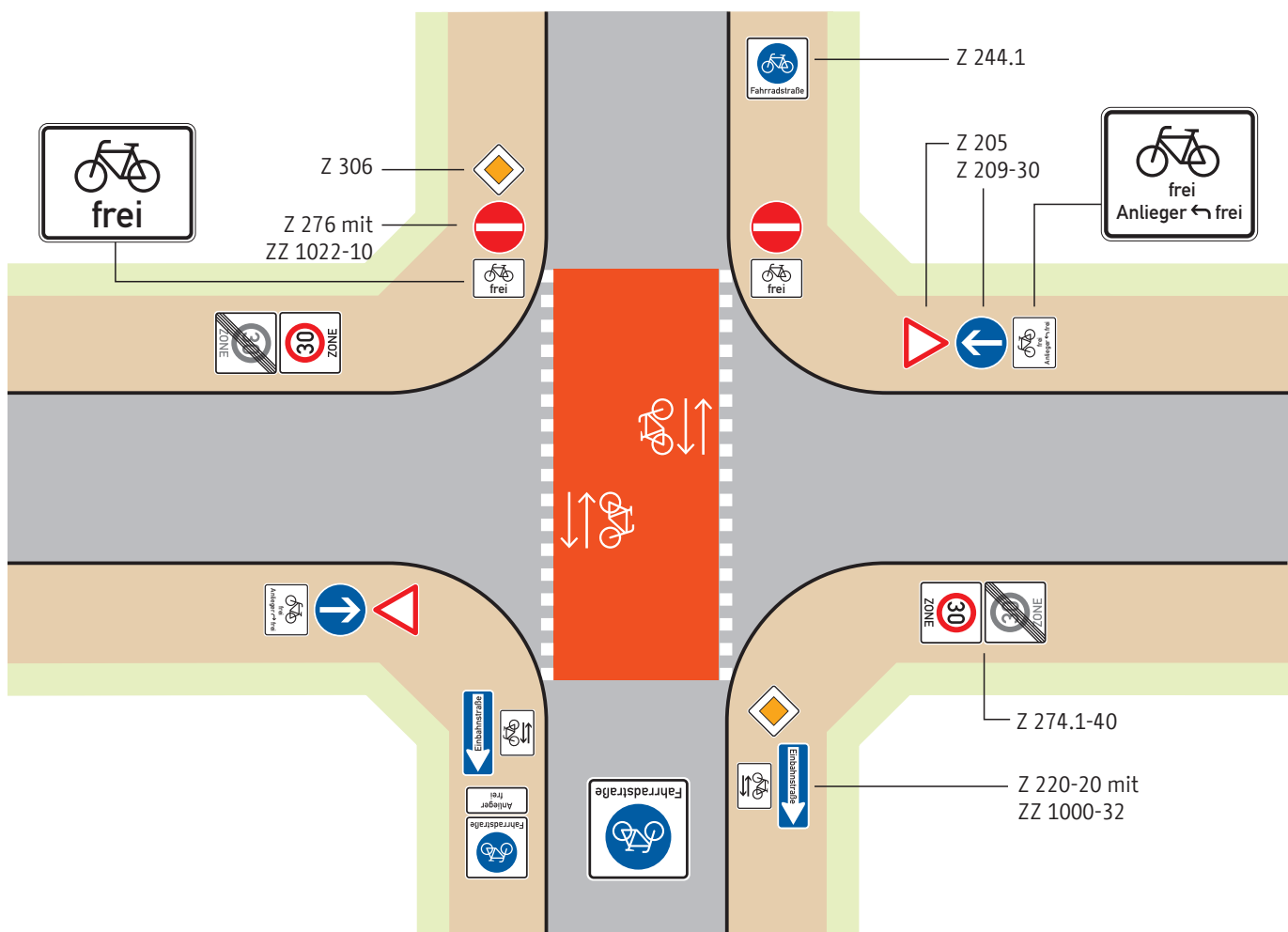


3.9 Verkehrslenkende Maßnahmen – Diagonalsperre

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1, im Regelfall mit dem ZZ 1020-30 (Anlieger frei)	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, im Regelfall 2,50 x 5,00 m	2.4.1.2	12
Fahrradstraße: Beschilderung mit Z 306 (Voraussetzung siehe Quellverweis)	2.4.3.1	17
Nicht vorfahrtsberechtigten Straßen: Z 205, darunter nach Einzelfallprüfung zusätzlich Z 209 mit ZZ 1022-10	2.4.3.1	17
Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in verschiedenen Varianten nach Einzelfallprüfung gem. RP 370, 371, 373, 375	2.4.3.3	19
Ggf. Vorankündigung der nicht gegebenen Fahrtmöglichkeit durch die Fahrradstraße mit Z 244.1 + ZZ 1004-30 an vorherigen Knotenpunkten (Entfernungsangabe) für Nicht-Anlieger		
Alle Poller im Durchfahrtsbereich der Radfahrenden gem. Z 605 (in zylindrischer Form) mit Anordnung nach § 45 StVO als Sperrpfosten nach § 43 StVO und städtebauverträgliche Poller (z.B. Grauguss) im Gehwegbereich ohne straßenbehördliche Anordnung		
Pollerabstände gemäß RP 304, dabei Sicherheitsabstände mind. 0,25 m (zum Kfz-Bereich 0,50 m)		
Prüfung der Abbiegerelation auf fahrdynamische Gestaltung (z.B. über Furtmarkierung für Rechtsabbiegende)		

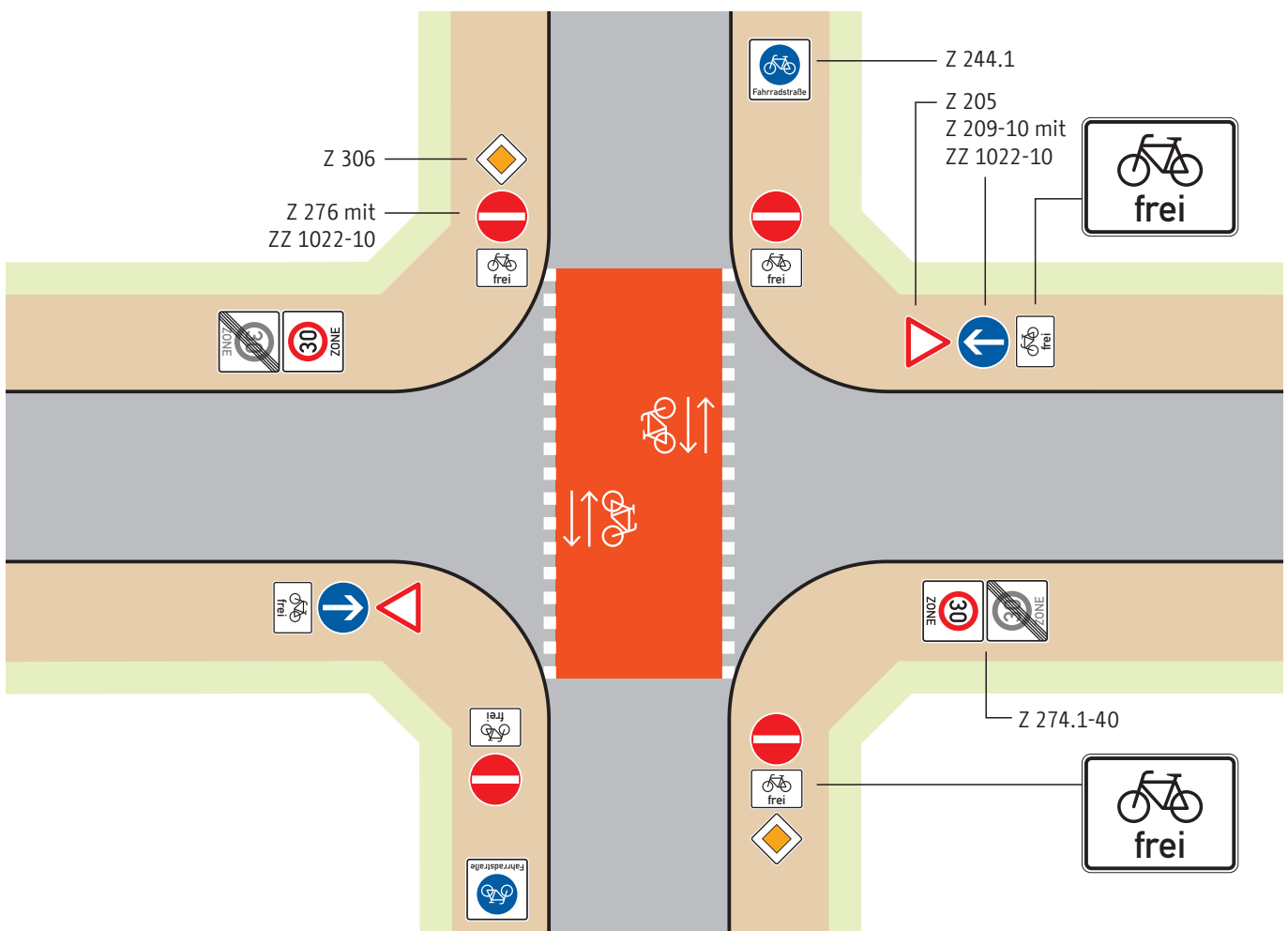
3.10 Verkehrslenkende Maßnahmen – Einbahnstraßenregelung

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1, im Regelfall mit dem ZZ 1020-30 (Anlieger frei)	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Verzerrtes Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn, im Regelfall 2,50 x 5,00 m	2.4.1.2	12
Fahrradstraße: Beschilderung mit Z 306 (Voraussetzung siehe Quellverweis)	2.4.3.1	17
Nicht vorfahrtsberechtigten Straßen: Z 205, darunter nach Einzelfallprüfung zusätzlich Z 209 mit ZZ 1020-12 mit Richtungspfeil	2.4.3.1	17
Freigabe des Radfahrens in Gegenrichtung: Achten auf Einhaltung der Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen gem. VwV-StVO und den RAST 06	2.5.1	22



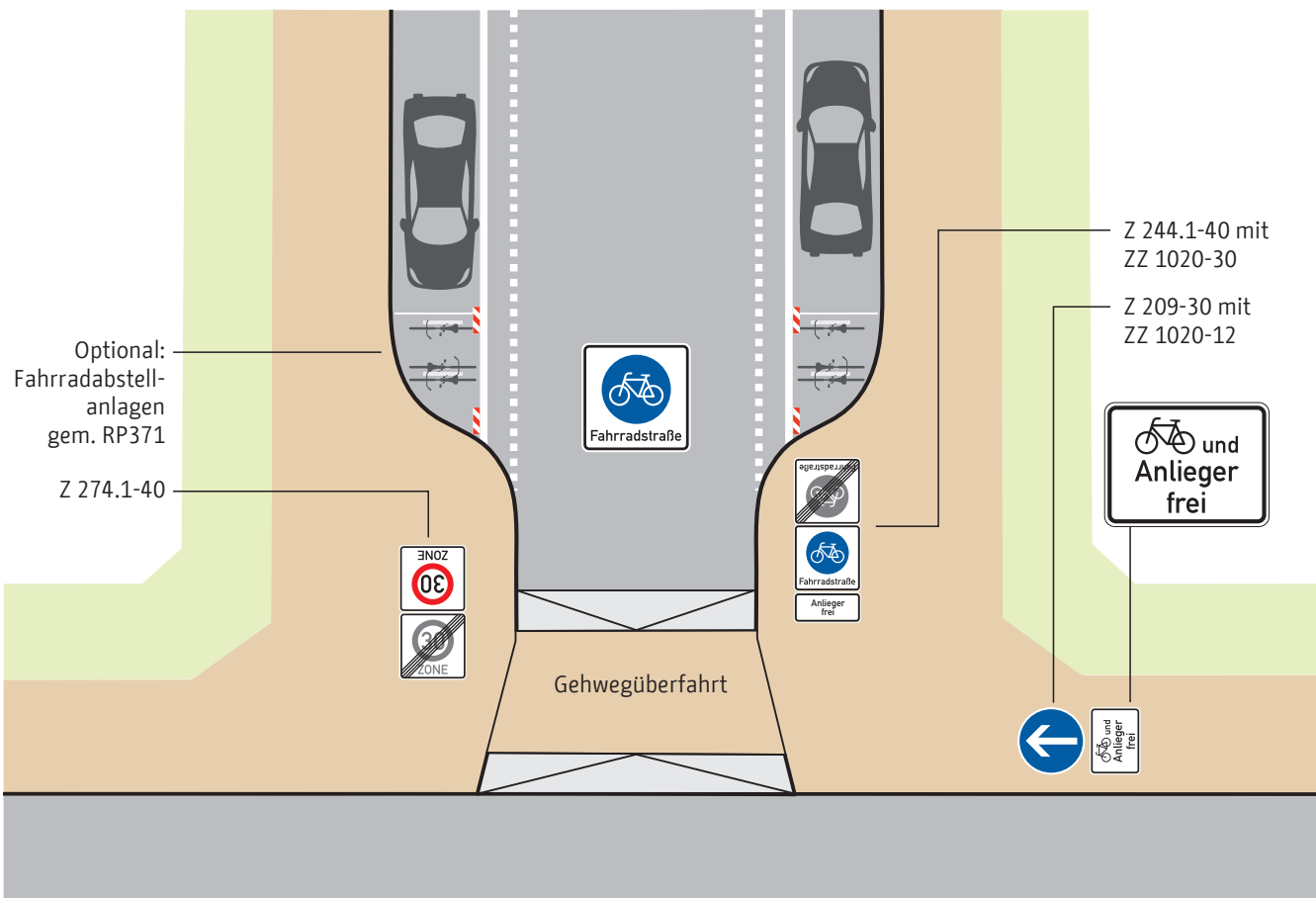
3.11 Verkehrslenkende Maßnahmen – Gegenläufige Einbahnstraße

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1	2.4.1.1	11
Fahrradstraße: Beschilderung mit Z 306 (Voraussetzung siehe Quellverweis)	2.4.3.1	17
Nicht vorfahrtsberechtigten Straßen: Z 205, darunter nach Einzelfallprüfung zusätzlich Z 209-10 mit ZZ 1022-10	2.4.3.1	17
Freigabe des Radfahrens in Gegenrichtung: Achten auf Einhaltung der Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen gem. VwV-StVO und den RAST 06	2.5.1	22



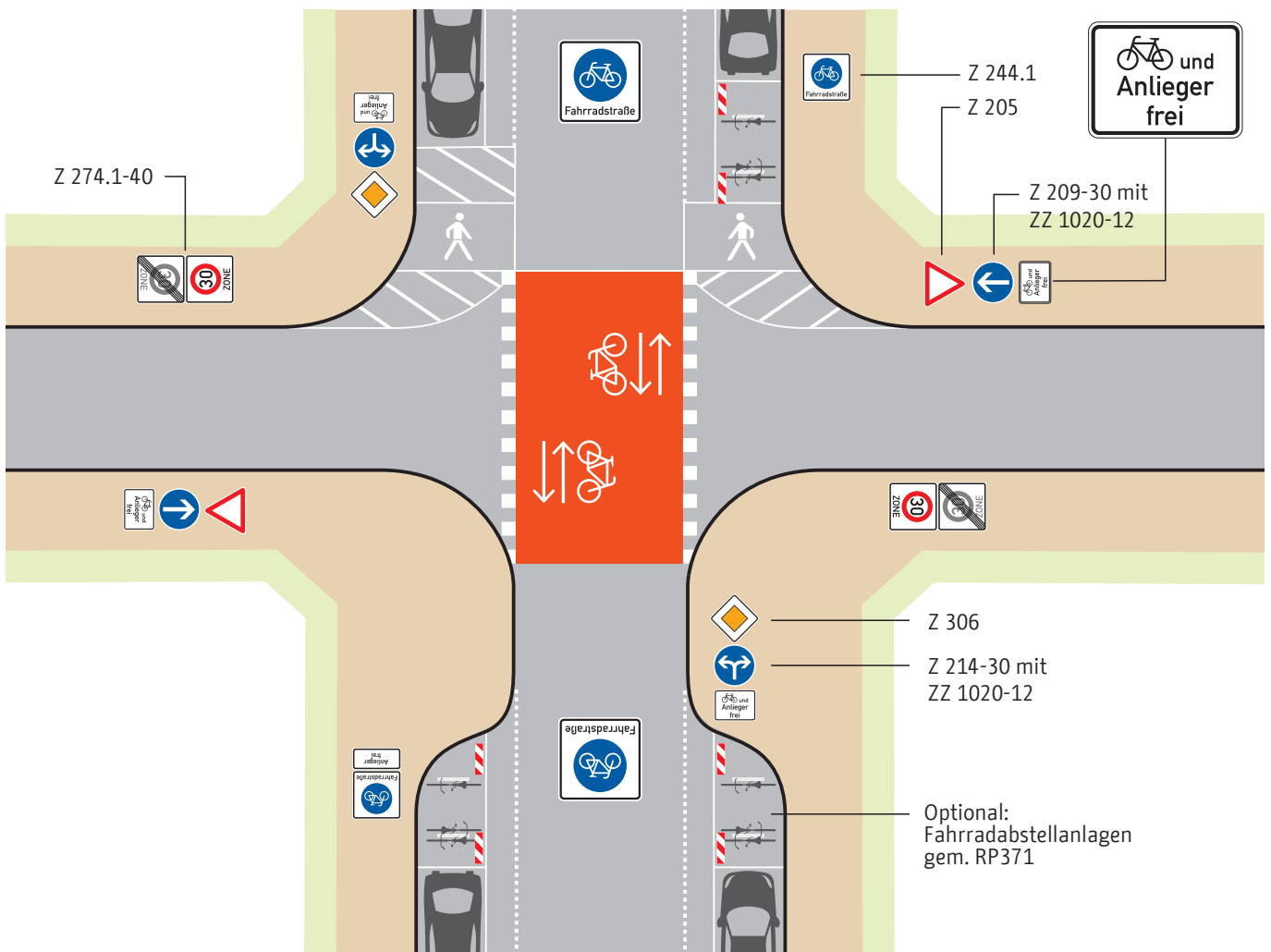
3.12 Ruhender Verkehr – Mit Kfz-Längsparken

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Fahrradstraße: Z 244.1, im Regelfall mit dem ZZ 1020-30 (Anlieger frei)	2.4.1.1	11
Schräg- und Senkrechtparkstände: Aus Sicherheitsgründen Neuordnung der Parkflächen zu Längsparkständen durch die Straßenverkehrsbehörde prüfen	2.4.2.	12
Parkstandmarkierungen (Z 295): Durchgezogener Schmalstrich (0,12 m), Markierung zur Fahrradstraße gestrichelter Schmalstrich (0,12 m) im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 (RP 101)	2.4.2.1	13
Parkstände: Mindestens 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zur Fahrgasse	2.4.2.1	13
Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in verschiedenen Varianten nach Einzelfallprüfung gem. RP 370, 371, 373, 375	2.4.3.3	19
Längsparken, Schräg- und Senkrechtparken: Vorgaben der RAS 06		



3.13 Ruhender Verkehr – Mit Fahrradparken, Gehwegvorstreckung

Rahmenbedingungen	Quellverweise	Seite
Vorzug: Gestaltung mit vorgezogenen Seitenräumen (südliche Knotenpunktzufahrt)	2.4.3.3	19
Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in verschiedenen Varianten nach Einzelfallprüfung gem. RP 370, 371, 373, 375 für die Verbesserung der Sichtbeziehungen.	2.4.3.3	19
Optional: Sperrfläche mit nach § 45 StVO anzuordnenden Sperrpfosten (§ 43 StVO).	2.5.2	19



Impressum

Herausgeber

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Kommunikation
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehr

in Zusammenarbeit mit

SHP Ingenieure

Redaktion

Martin Mroß, Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Melissa Latzel, SHP Ingenieure

Grafik Steckbriefe

Melissa Latzel
Bearbeitung Gisela Sonderhüsken

Layout

Gisela Sonderhüsken
www.design-gruppe.com

Berlin, April 2020

Ihre Ansprechpartner



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

Martin Mroß – IV B 33/
Sebastian Schöppach – IV B 3-11

Tel.: +49-(0)30-9025-2653/-2659

Fax: +49-(0)30-9025-2650

Fahrradstraßen@SenUVK.berlin.de

[www.berlin.de/senuvk/verkehr/
politik_planung/rad/fahrradstrasse](http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/fahrradstrasse)



SHP Ingenieure

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter
t.richter@shp-ingenieure.de

Melissa Latzel M.Sc.
m.latzel@shp-ingenieure.de

Plaza de Rosalia 1
33440 Hannover
Telefon 0511 3584-450
Fax 0511 3585-477
www.shp-ingenieure.de

