

Tabelle 14: Führung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer im Bereich von Zwangspunkten

Verkehrsteilnehmer	Führung im Bereich der Zwangspunkte
Fußgänger	Abgrenzung des Gehwegs durch Hochborde
Radfahrer	statt Radwegen oder Radfahrstreifen auf gemeinsamen Geh- und Radwegen

Tabelle 15: Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten

Anwendungsbereich	Führung des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich der Zwangspunkte	Fahrbahnbreite
Zweistreifige Fahrbahn	Zweistreifig	4,75 m – 5,00 m
	Einstreifig (kurze Einengung bis 500 Kfz/h, Einengung bis 50 m Länge bis etwa 250 Kfz/h, andernfalls Engstellensignalisierung)	3,00 m – 4,75 m
Vierstreifige Fahrbahn	Vierstreifig mit Verzicht auf Mittelstreifen	5,50 m je Richtung (11,00 m im Querschnitt)
	Überbreit zweistreifig (vierstreifiger Pkw-Verkehr ist möglich)	5,00 m – 5,50 m je Richtung (10,00 m – 11,00 m im Querschnitt)
	Überbreit zweistreifig (Verflechten nach dem Reißverschlussprinzip erforderlich)	< 10,00 m im Querschnitt

unterscheidet (Tabelle 15). Bezüglich Beginn und Länge der Verengung ist die Sicht auf den Gegenverkehr zu überprüfen.

6.1.1.10 Schmale Zweirichtungsfahrbahnen mit Ausweichstellen

Schmale Zweirichtungsfahrbahnen sind in der Regel zwischen 3,50 m und 4,75 m breit und werden in gering belasteten Erschließungsstraßen angewendet (Tabelle 16).

In der Regel sind bei weniger als 4,00 m Fahrbahnbreite Ausweichstellen erforderlich.

Tabelle 16: Schmale Zweirichtungsfahrbahnen

Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite
bei weniger als 30 Lkw/h (Abschnittlänge von 50 m – 100 m)	4,75 m (bei beengten Verhältnissen bis 4,50 m)
bei weniger als 70 Kfz/h, geringem Lkw-Verkehr (Abschnittlänge ca. 50 m)	3,50 m (in Ausnahmefällen bis 3,00 m)

Die angestrebte Geschwindigkeit ist maximal 30 km/h. Sie kann weniger als 20 km/h betragen.

6.1.1.11 Fahrgassen in Mischflächen

Im Prinzip steht in Mischflächen allen Verkehrsteilnehmern der gesamte Straßenraum zur Verfügung. Aus Sicherheitsgründen sollen zum Schutz der Fußgänger – insbesondere vor Hauseingängen und entlang von Gebäuden, die unmittelbar an den Straßenraum angrenzen – Flächen vorhanden sein, die für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar sind. Daher sollen die Fahrgassen und überwiegend als Gehflächen genutzten Bereiche in der Regel durch unterschiedliche Oberflächen (Material, Struktur, Farbe) gekennzeichnet werden. Die Fahrgassen in Mischflächen sind in der Regel 3,00 m bis 4,50 m breit. In Straßen mit Parkdruck müssen die Parkstände baulich so angelegt werden, dass die vorgesehene Parkstandsanzahl eingehalten wird. Zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeit (siehe Abschnitt 6.2) sollten Fahrgassen höchstens über eine Länge von etwa 50 m gleichförmig bzw. gradlinig verlaufen. Anzustreben ist die Schaffung städtebaulich begründbarer Raumfolgen mit ähnlicher Ausdehnung.

6.1.2 Bauliche Elemente zur Verkehrsführung

6.1.2.1 Stichstraßen

Stichstraßen sind geeignet, gebietsfremden Kraftfahrzeugverkehr fernzuhalten und Erschließungsaufwand zu minimieren.

Das Ende einer Stichstraße sollte als Wendeanlage (siehe Abschnitt 6.1.2.2) gestaltet werden. Für die erforderlichen Wendeflächen können auch Grundstückszufahrten und Gehwegüberfahrten mitbenutzt werden.

Das Ende von Stichstraßen soll von Radfahrern und bei entsprechender baulicher Ausführung der Überfahrt gegebenenfalls auch von Versorgungs-, Straßenunterhaltungs- und Notdienstfahrzeugen überfahren werden können.

Das Ende der Stichstraße kann mit vertikalen Elementen (z. B. Bäumen) kombiniert werden. Es muss durch entsprechende Beleuchtung auch bei Dunkelheit eindeutig erkennbar sein.

Wendeanlagen können in Plätze einbezogen werden oder zu Platzbildungen führen, die neben der verkehrstechnischen Aufgabe auch wichtige städtebauliche und straßenraumgestalterische Funktionen, wie Aufenthalt und Kinderspiel erfüllen. Wendeanlagen müssen daher neben den fahrgeometrischen Erfordernissen (Bilder 55 bis 61) in der Regel auch städtebaulichen Anforderungen genügen. Kleinere Grünflächen und Bäume können die Fahrbahn-/Fahrgassenführung und die Platzfunktion verdeutlichen.

6.1.2.2 Wendeanlagen

Wendeanlagen werden am Ende von Stichstraßen und Stichwegen bzw. an Stichstraßensperren angelegt, wenn Gehwegüberfahrten oder Garagenflächen für Wendevorgänge nicht mitbenutzt werden können.

Wendeanlagen an Mischflächen und in Verbindung mit Teilaufpflasterungen werden nicht durch Borde begrenzt.

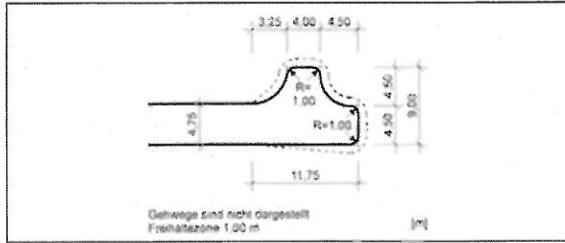


Bild 55: Flächenbedarf für einen Wendehammer für Pkw

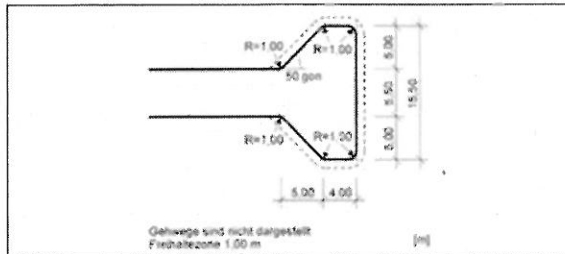


Bild 56: Flächenbedarf für einen Wendehammer für Fahrzeuge bis 9,00 m Länge (2-achsiges Müllfahrzeug)

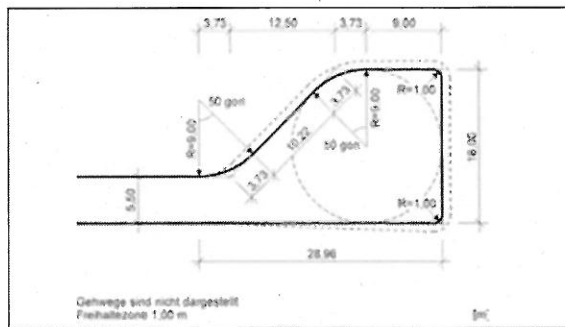


Bild 57: Flächenbedarf für einen Wendekreis für ein 2-achsiges Müllfahrzeug

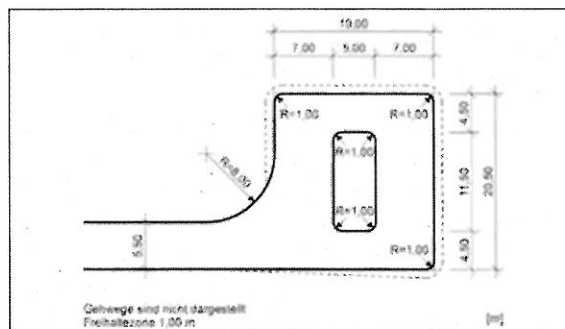


Bild 58: Flächenbedarf für einen Wendekreis für ein 3-achsiges Müllfahrzeug

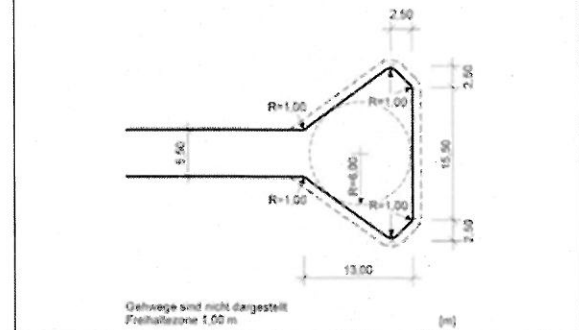
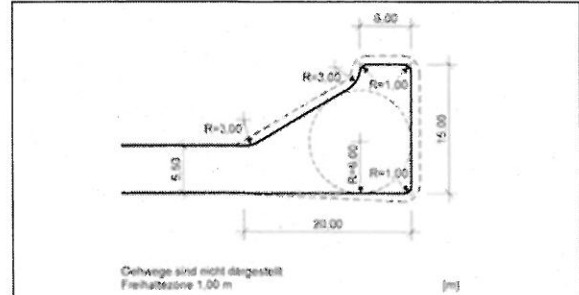


Bild 59: Flächenbedarf für einen einseitigen und zweiseitigen Wendehammer für Fahrzeuge bis 10,00 m Länge (3-achsiges Müllfahrzeug)

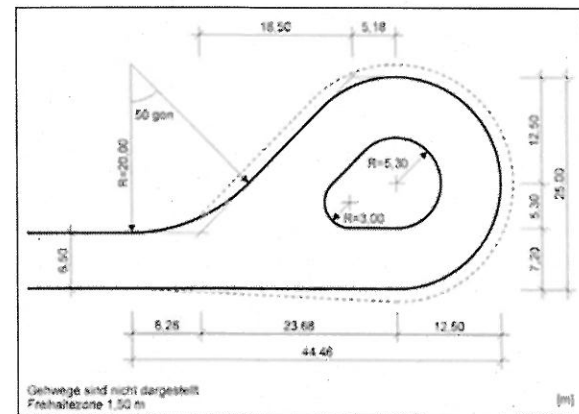


Bild 60: Flächenbedarf für eine Wendeschleife für Lastzüge

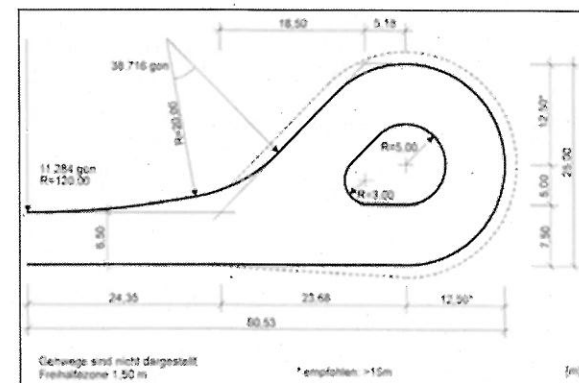


Bild 61: Flächenbedarf für eine Wendeschleife für Gelenkbusse

Tabelle 17: Abmessungen für Wendekreisradien (Auswahl)

Bemessungsfahrzeug	Länge	Äußerer Wendekreisradius ^{*)}
Pkw	4,74 m	5,85 m
Lieferwagen	6,89 m	7,35 m
Großer Lkw (3-achsig)	10,10 m	10,05 m
Lastzug	18,71 m	10,30 m
Reise-, Linienbus	12,00 m	10,50 m
Müllfahrzeuge		
2-achsig	9,03 m	9,40 m
3-achsig	9,90 m	10,25 m
3-achsig ^{**)}	9,95 m	8,60 m

^{*)} An den Außenseiten von Wendeanlagen sollen Freihaltezonen von 1,00 m Breite für Fahrzeugüberhänge vorgesehen werden.
^{**)} mit Nachlaufachse

Es ist lediglich sicherzustellen, dass eine entsprechende Fläche (einschließlich der Freihaltezonen) zum Wenden zur Verfügung steht. Zur Verhinderung widerrechtlichen Parkens im Bereich der Wendeanlage kann es zweckmäßig sein, Parkstände in geeigneter Form anzuordnen.

Wendeanlagen sollen aus lenktechnischen Gründen asymmetrisch linksseitig angeordnet werden. Aus Sicherheitsgründen sollte das Wenden für das Bemessungsfahrzeug ohne Zurücksetzen möglich sein. Für die verschiedenen Bemessungsfahrzeuge sind die notwendigen äußeren Wendekreisradien der Tabelle 17 zu entnehmen. Kommen andere Fahrzeuge zum Einsatz, so sind die entsprechenden Schleppkurven zu Grunde zu legen.

Die bauliche Gestaltung von Wendeanlagen kann in Form von Wendehammer, Wendekreis oder Wendeschleife erfolgen (Bilder 55 bis 61). Wendeanlagen nach Bild 60 können auch von den größten nach StVZO zugelassenen Fahrzeugen befahren werden.

Wendehämmer erfordern Rangiermanöver und sind daher – zumindest bei regelmäßigem Lkw-Verkehr – aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Emissionsbelastung ungünstiger als Wendekreise und Wendeschleifen, die in einem Zug befahren werden können.

Können für bestimmte regelmäßig verkehrende Fahrzeuge keine Wendeanlagen geschaffen werden, so sollen Durchfahrten (z. B. mit Steck- oder Senkpfosten) ermöglicht werden.

6.1.2.3 Schleifenstraßen

Schleifenstraßen werden geplant oder nachträglich angelegt, um gebietsfremden Kraftfahrzeugverkehr fernzuhalten.

Die nachträgliche Herausbildung von Schleifenstraßen im Erschließungsstraßennetz erfordert die Anlage von Diagonalsperren, die für Radfahrer durchfahrbar ausgebildet werden (Bild 62).

Diagonalsperren sollen bei Anwendung von Borden gerade noch ausreichende Fahrbahnbreiten für das Bemessungsfahrzeug belassen, gegebenenfalls unter Mitbenut-

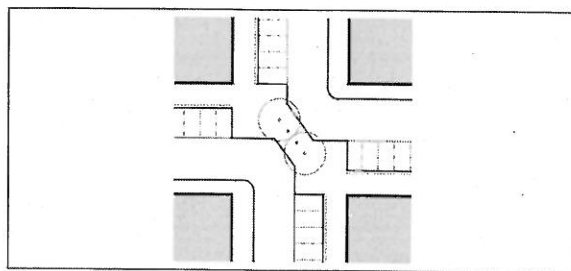


Bild 62: Beispiel für Diagonalsperre mit Überfahrt für Radfahrer, Notdienst- und Versorgungsfahrzeuge (Prinzipkizze)

zung des Gegenfahrstreifens. Es empfiehlt sich, die diagonale Aufpflasterung als günstige Überquerungsstelle und zur Unterbringung von Bepflanzung breiter als 1,50 m auszuführen.

6.1.2.4 Einbahnstraßen

Einbahnstraßen werden zur gezielten Hin- und Wegführung des Kraftfahrzeugverkehrs, zur Beeinflussung der Verteilung der Verkehrsbelastungen auf unterschiedliche Straßen sowie zur Gewinnung von Flächen für andere Nutzungsansprüche zu Lasten der Fahrbahnfläche eingesetzt. Mögliche Auswirkungen auf die Geschwindigkeiten sind zu beachten.

Zur Abmessung der Querschnitte vgl. Abschnitt 6.1.1.6.

Radverkehr in Gegenrichtung kann in Erschließungsstraßen zur Vermeidung von Umwegen und Schaffung attraktiver Radverkehrsverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen werden (Abschnitt 6.1.7.6).

6.1.2.5 Abbiegeverbote

Abbiegeverbote dienen der Lenkung von Kraftfahrzeugverkehrsströmen in Knotenpunkten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr und ÖPNV. Sie werden durch Verkehrszeichen angeordnet und sollten durch entsprechende bauliche Gestaltung, z. B. durch enge Radien unterstützt werden. Es sollte geprüft werden, ob und wie der Radverkehr von den Abbiegeverboten ausgenommen werden kann.

6.1.3 Borde und Rinnen

Die Trennung der Fahrbahn von den Seitenräumen muss deutlich erkennbar sein. Dies ist grundsätzlich mit Borden, Bordrinnen und Muldenrinnen erreichbar.

6.1.3.1 Borde

Die Auswirkungen der Bordhöhe auf die Barrierefreiheit ist zu beachten (vgl. Abschnitte 4.7 und 6.1.6.2). Als Borde kommen hohe, halbhohe und niedrige Borde in Frage³⁷⁾ (Tabelle 18).

³⁷⁾ Besondere Borde an Haltestellen siehe Abschnitte 6.1.10.7 und 6.1.10.8.