

Sitzung des Ausschusses für Bauen und Liegenschaften vom 04.09.2018

Anlage zum Protokoll

Anfrage des Herrn KTA Seffer zur Führung von Radverkehr durch Markierungen innerhalb von Ortsdurchfahrten

Der Radverkehr innerhalb von Ortsdurchfahrten wird in Abhängigkeit von der vorhandenen Fahrbahnbreite und der Kraftfahrzeugverkehrsstärke geführt.

Bei Fahrbahnbreiten von bis zu 6 m und Kraftfahrzeugverkehrsstärken von weniger als 400 Kfz/h sind gesonderte Anlagen für Radwege in der Regel nicht erforderlich.

Neben der Anlage von separaten Radwegen die hinter Hochborden geführt werden und dabei Breiten von 3,2 m bis 4,0 m erfordern, gibt es die Möglichkeit Schutzstreifen oder Radfahrstreifen anzulegen (siehe Anlage 1, Auszug aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“).

Beidseitige Schutzstreifen erfordern eine Fahrbahnbreite von mindestens 7 m, wobei Gossen zur Fahrbahn zählen. Die Schutzstreifen müssen mindestens 1,25 m breit sein und die zwischen den Schutzstreifen vorhandene Restfahrbahnbreite darf nicht weniger als 4,5 m Breite aufweisen. Sie werden mit Schmalstrichen markiert (1 m Strich/1 m Lücke).

Eine solche Variante der Radverkehrsführung wurde im Ortseingangsbereich Eddesse verwirklicht (siehe Anlage 2 „Straßenquerschnitt K6“). Es sind auch einseitige Schutzstreifen oder kombinierte Anlagen möglich (z.B. B 65 OD Dungenbeck).

Bei höheren Verkehrsbelastungen kann ein Radfahrstreifen angeordnet werden. Er erfordert deutlich größere Breiten, wird durchgängig markiert und darf im Gegensatz zum Schutzstreifen nicht überfahren werden.

3 Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

3.1 Radverkehr auf der Fahrbahn

Voraussetzungen

Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig.

Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h.

Bei geringeren Fahrbahnbreiten ist Mischverkehr bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich, da der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann. Bei Fahrbahnbreiten von 7,00 m und mehr kann im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden. Bei Fahrbahnbreiten von 7,50 m und mehr soll die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden (vgl. Abschnitt 3.2).

Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite die oben genannten Grenzen, so ist eine andere Führungsform anzustreben. Ist dies nicht möglich, soll geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder – in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde – durch verkehrsrechtliche Maßnahmen die Sicherheit des Radverkehrs verbessert werden kann. Anderenfalls sollte geprüft werden, ob dem Radverkehr eine zusätzliche Alternativstrecke im Erschließungsstraßennetz angeboten werden kann.

Parken

Parkstände am Fahrbahnrand sollten (z. B. durch vorgezogene Seitenräume) so angelegt werden, dass zwischen dem Radverkehr und den parkenden Fahrzeugen Sicherheitsabstände entstehen. Diese sollten beim Längsparken mindestens 0,50 m und beim Schräg-/Senkrechtparken 0,75 m betragen. Beeinträchtigungen durch Halten, Laden oder Liefern auf der Fahrbahn sind durch zeitliche Regelungen in Grenzen zu halten.

Vierstreifige Straßen

Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist auf vierstreifigen Straßen mit mehr als 2.200 Kfz/Stunde nicht verträglich. Bei geringem Schwerverkehrsanteil sollte geprüft werden, ob die Markierung eines Schutzstreifens innerhalb eines überbreiten rechten Fahrstreifens (3,75 m) möglich ist. Darf auf dem rechten Fahrstreifen geparkt werden, sollte dieser mindestens 3,75 m breit sein, damit für den Radverkehr ein ausreichender Restfahrstreifen verbleibt.

3.2 Schutzstreifen

Voraussetzungen

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) vermieden werden.

Beschilderung

Schutzstreifen werden nicht beschildert. Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht parken. Soll zusätzlich das Halten von Kraftfahrzeugen auf Abschnitten verhindert werden, ist die Anordnung eines Haltverbotes erforderlich.

Markierung

Schutzstreifen werden durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert und sind in dieser Form im Zuge vorfahrtberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden.

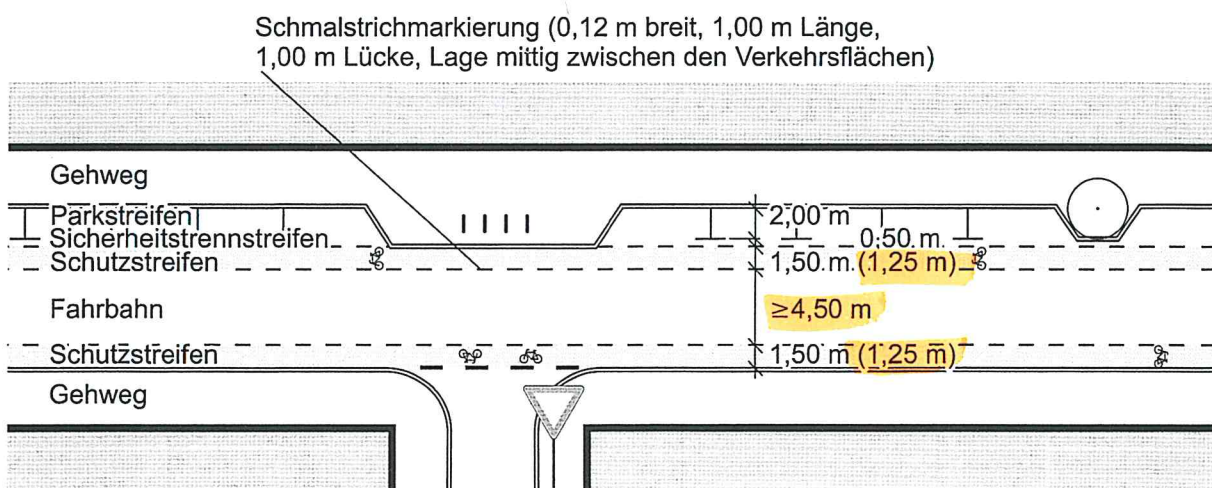


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden.

Breite

Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, **mindestens aber 1,25 m breit**. Diese Maße sollten vergrößert werden, wenn die nutzbare Breite des Schutzstreifens eingeschränkt ist (z. B. durch nicht gut befahrbare Rinnen o. Ä.).

Breite angrenzender Fahrstreifen

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll **mindestens 4,50 m** und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw möglich. Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m (ohne Parken). Bei hohen Schwerverkehrsstärken ist die Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen in der Regel nicht ausreichend.

Bei Mittelinseln oder Mittelstreifen können Schutzstreifen angelegt werden, wenn eine Breite von mindestens 2,25 m zwischen dem Schutzstreifen und der Mittelinsel bzw. dem Mittelstreifen verbleibt. Dies entspricht bei einem Schutzstreifen von 1,50 m einer Fahrbahnbreite von 3,75 m. Verbleiben weniger als 2,25 m Restfahrbahn, so endet der Schutzstreifen ca. 20 m vor der Mittelinsel.

Parken

Bei angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (bei Schrägparken 0,75 m) erkennbar sein. Dieser soll baulich (z. B. durch entsprechend breite Parkbuchten) oder durch Markierung hergestellt werden. Bei wenigen Parkvorgängen und beengten straßenräumlichen Situationen kann der Schutzstreifen einschließlich Sicherheitsraum 1,50 m breit sein. Der Sicherheitsraum muss dann nicht baulich oder durch Markierung ausgebildet sein.

Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen

Schutzstreifen können an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete angelegt werden, wenn es sich aus dem Netzzusammenhang ergibt und die zulässige Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt ist.

Vierstreifige Straßen

Schutzstreifen können auf vierstreifigen Straßen angelegt werden, wenn die Richtungsfahrbahn mindestens 6,50 m breit ist.

Nach Möglichkeit sollte dann ein überbreiter Fahrstreifen von mindestens 5,00 m Breite mit einem 1,50 m breiten Schutzstreifen kombiniert werden.

Bei geringem Schwerverkehr kann auch die Aufteilung in einen linken Fahrstreifen von 2,75 m Breite, einen rechten Fahrstreifen von 2,25 m Breite sowie einen 1,50 m breiten Schutzstreifen in Betracht gezogen werden.

Die Einsatzbereiche für Schutzstreifen auf vierstreifigen Straßen sind aus dem Bild 8 abzuleiten.

3.3 Radfahrstreifen

Voraussetzungen

Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen.

Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

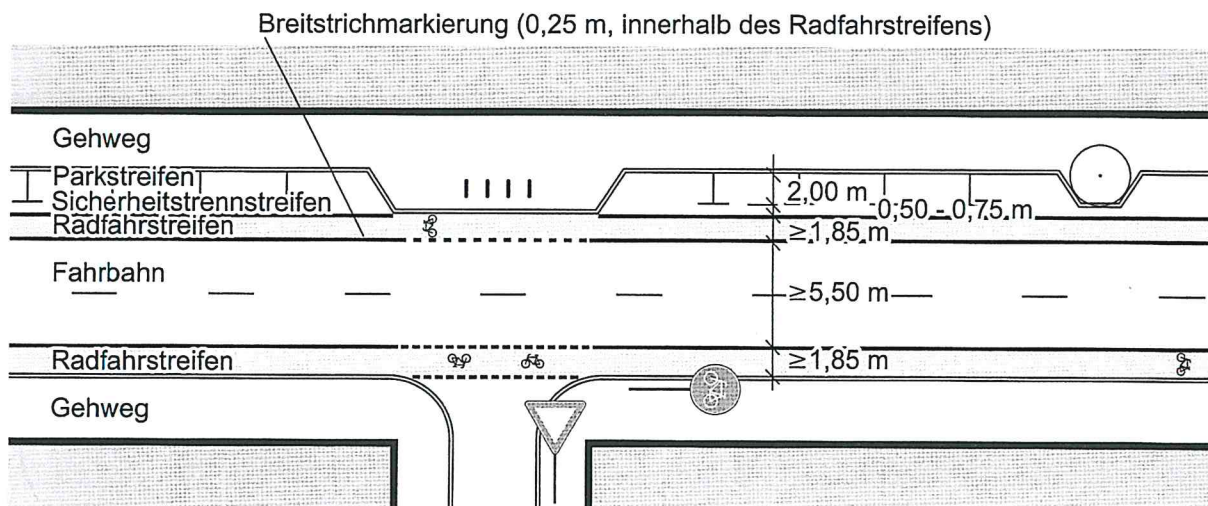
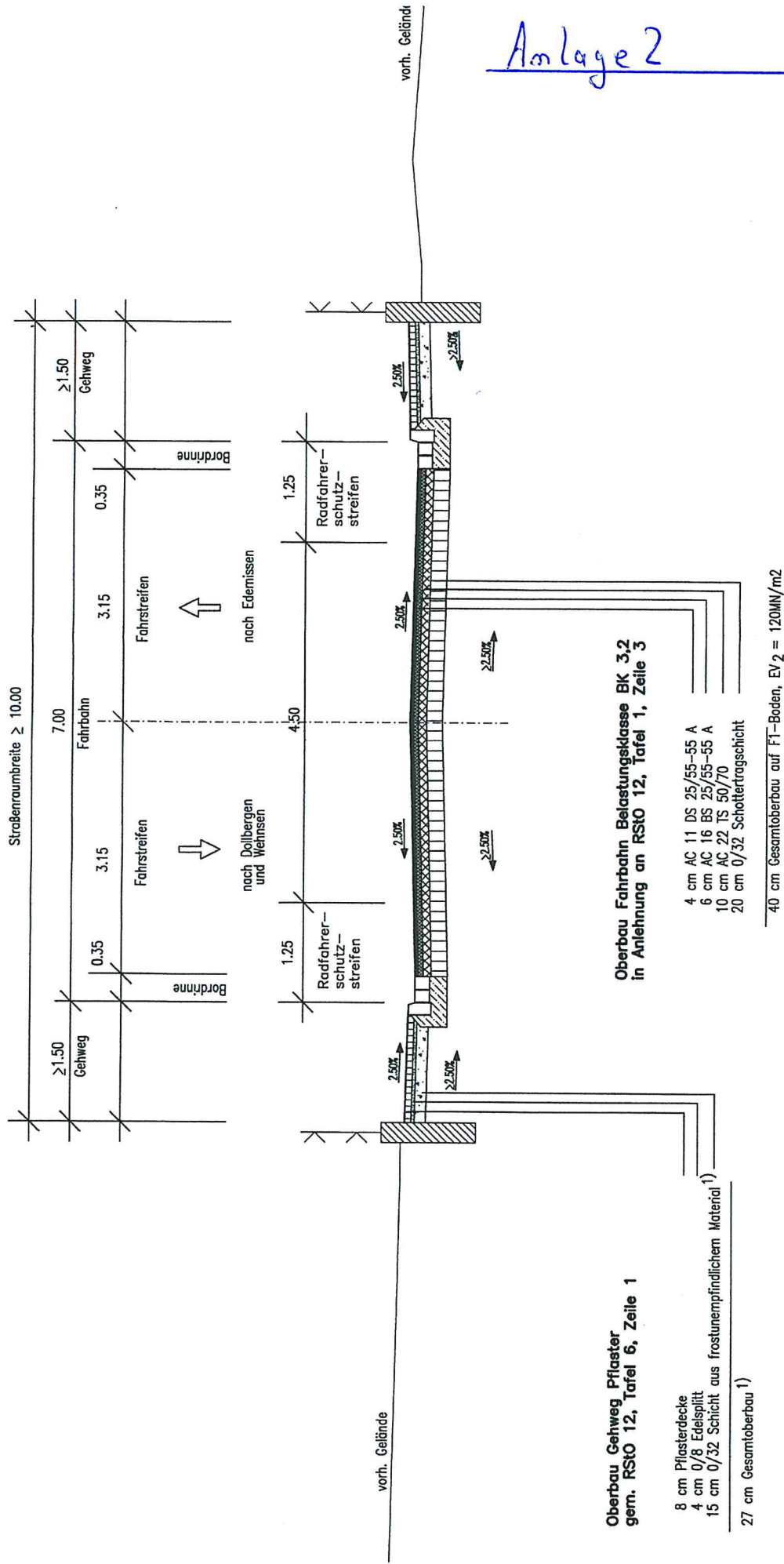


Bild 10: Radfahrstreifen

Straßenquerschnitt K 6 im Bereich der Ortsdurchfahrt



Oberbau Gehweg Pflaster
gem. RStO 12, Tafel 6, Zeile 1

8 cm Pflasterdecke
4 cm 0/8 Edelsplitt
15 cm 0/32 Schicht aus frostunempfindlichem Material¹⁾
27 cm Gesamtbau¹⁾

Oberbau Fahrbahn Belastungsklasse BK 3,2
in Anlehnung an RStO 12, Tafel 1, Zeile 3

4 cm AC 11 DS 25/55-55 A
6 cm AC 16 BS 25/55-55 A
10 cm AC 22 TS 50/70
20 cm 0/32 Schottertragschicht

40 cm Gesamtbau auf F1-Boden, EV₂ = 120MN/m²

Anlage 2

1) in Zufahrten 10 cm