

Anregung

Die nachfolgenden, vom Verkehrsministerium (des Landes Ba-Wü) erarbeiteten Musterlösungen für Radschnellverbindungen werden zur Kenntnis genommen und für zukünftige Radverkehrsanlagen in Wuppertal berücksichtigt.

Begründung

Wuppertal ist seit 2019 Mitglied in der [Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen](#) (AGFS), Ziel ist es, sich für verbesserte Bedingungen für den [Nichtmotorisierter Individualverkehr](#) einzusetzen.

Dazu gehört auch, zukunftsfähige Radverkehrsanlagen mit Regelmaßen zu bauen anstatt wie bisher lediglich mit Mindestmaßen zu arbeiten wie beispielsweise den Gehweg-Radweg am Döppersberg (vorhandenes Mindestmaß: 1,50 m, Regelbreite lt. VwV-StVO 2,00 Meter) plus 0,75 m Sicherheitstreifen zu längs parkenden Fahrzeugen (lt. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Tabelle 5 auf Seite 16).

Bei den Mindestmaßen sei nur auf den „Radweg“ Hofkamp (als Hochbord angelegt) hingewiesen, der mit einem Meter Breite seinerzeit „den Regeln der Technik“ entsprochen haben mag, spätestens mit der Reform der Straßenverkehrs-Ordnung 1997 hinfällig war und seither nicht mehr als Benutzungspflichtig hätte ausgewiesen werden dürfen (Aufhebung der Benutzungspflicht erst 20 Jahre später).

Die nachfolgende Auflistung zählt sowohl Musterlösungen als auch deren Einsatzgebiete bezüglich verschiedener Radverkehrsanlagen inklusive der betroffenen Richtlinien etc. auf und entlastet dadurch die Mitarbeiter des Ressorts Straßen und Verkehr bei der Planung.



Radverkehrtwende in Wuppertal:

- Luise (oben),
- Wall (links).

Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Stand: März 2018



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig

Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Die folgenden Musterlösungen zeigen beispielhaft bauliche Anlagen und Markierungen, die am häufigsten **im Zuge von Radschnellverbindungen** auftreten. Sie sollen die Planung vor Ort erleichtern und im Sinne einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz auf allen Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg einheitlich angewandt werden. Die Musterlösungen basieren auf den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.

Die Wahl der Knotenpunktform richtet sich im konkreten Anwendungsfall unter anderem nach der Klassifizierung und der Verkehrsbelastung der zu querenden Straße bzw. des Knotens. Anlage 1 benennt die **Einsatzbereiche** aller an Radschnellverbindungen möglichen Knotenpunktformen. Es wird deutlich bei welcher Verkehrsbelastung eine Knotenpunktform geeignet oder nicht geeignet ist bzw. bei welcher Verkehrsbelastung im konkreten Einzelfall entschieden werden kann.

Um die zügige Befahrbarkeit einer Radschnellverbindung herzustellen, kommen bevorzugt planfreie und bevorrechtigte Knotenpunktführungen zum Einsatz, die in den Musterlösungen dargestellt sind. Die **Einfärbung** der Radverkehrsfurten erfolgt in der Farbe Rot, sofern regional keine andere Farbe üblich ist. An den Knotenpunkten außerhalb der Ortsdurchfahrten sind die Sichtfelder der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (FGSV, 2012) zu berücksichtigen.



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Stand: März 2018



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig

Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Markierungslösungen

M 1 Markierungen im Zuge von Radschnellverbindungen

Selbstständig geführte Verbindungen

- S 1** Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße (ohne FGÜ) - innerorts/ außerorts
- S 2** Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße (mit FGÜ) - innerorts
- S 3** Minikreisverkehr - innerorts
- S 4** Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel - innerorts/ außerorts
- S 5** Querungsstelle mit nicht vollständiger Signalisierung - innerorts/ außerorts

Führungen an Hauptverkehrsstraßen

- H 1** Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr - innerorts
- H 2** Führung auf Radfahrstreifen - innerorts
- H 3** Bevorrechtigte Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr - außerorts
- H 4** Bevorrechtigte Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr - außerorts
- H 5** Führung an Kreisverkehren (Fahrbahn) - innerorts
- H 6** Führung an Kreisverkehren (Seitenraum) - innerorts
- H 7** Führung an Kreisverkehren (Seitenraum) - außerorts



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Stand: März 2018



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig

Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Führungen auf Nebenstraßen

- N 1** Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bevorrechtigung durch Beschilderung) - innerorts
- N 2** Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bauliche Bevorrechtigung) - innerorts
- N 3** Aufgeweiteter Radaufstellstreifen - innerorts
- N 4** Rechts-vor-Links-Knoten mit Fahrbahnanhebung - innerorts

Kreuzung mit selbstständig geführten Fuß- und Radverkehrsrouten

- F 1** Kreuzung mit Gemeinsamen Geh-/ Radweg und Radweg (selbstständig) - innerorts/ außerorts
- F 2** Kreuzung mit Gehweg (selbstständig) - innerorts

Anlage 1 Einsatzbereiche für Knotenpunkte



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Stand: März 2018



Musterlösung

Radschnellverbindungen

Markierungen



Randmarkierung



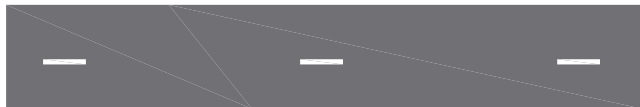
Randmarkierung durchgehend
Schmalstrich weiß, retroreflektierend (Breite: 12 cm)

Randmarkierung unterbrochen
Blockmarkierung (Länge: 0,50 m, Lücke: 0,20 m, Breite: 0,25 m)

Mittelmarkierung



Mittelmarkierung vor Knotenpunkten:
*Schmalstrich unterbrochen (Länge: 1,00 m, Lücke: 2,00 m)
wenn Breite der Radschnellverbindung: $\geq 3,50$ m*



Mittelmarkierung außerhalb von Knotenpunkten:
*Schmalstrich unterbrochen (Länge: 1,00 m, Lücke: 5,00 m)
wenn Breite der Radschnellverbindung: $\geq 3,50$ m*

Furtmarkierung



Markierung Radverkehrsfurt:
*Blockmarkierung unterbrochen (Länge: 0,50 m, Lücke: 0,20 m,
Breite: 0,25 m)*

Wartelinie für den Radverkehr



Wartelinie für den Radverkehr:
Blockmarkierung (Länge: 0,25 m, Lücke: 0,12 m, Breite: 0,25 m)

Markierung "Fahrradstraße"



Bodenmarkierung des Zeichens 244.1 "Beginn einer
Fahrradstraße"
(Länge: $\geq 2,00$ m, Breite: $\geq 2,00$ m)

Hinweise:

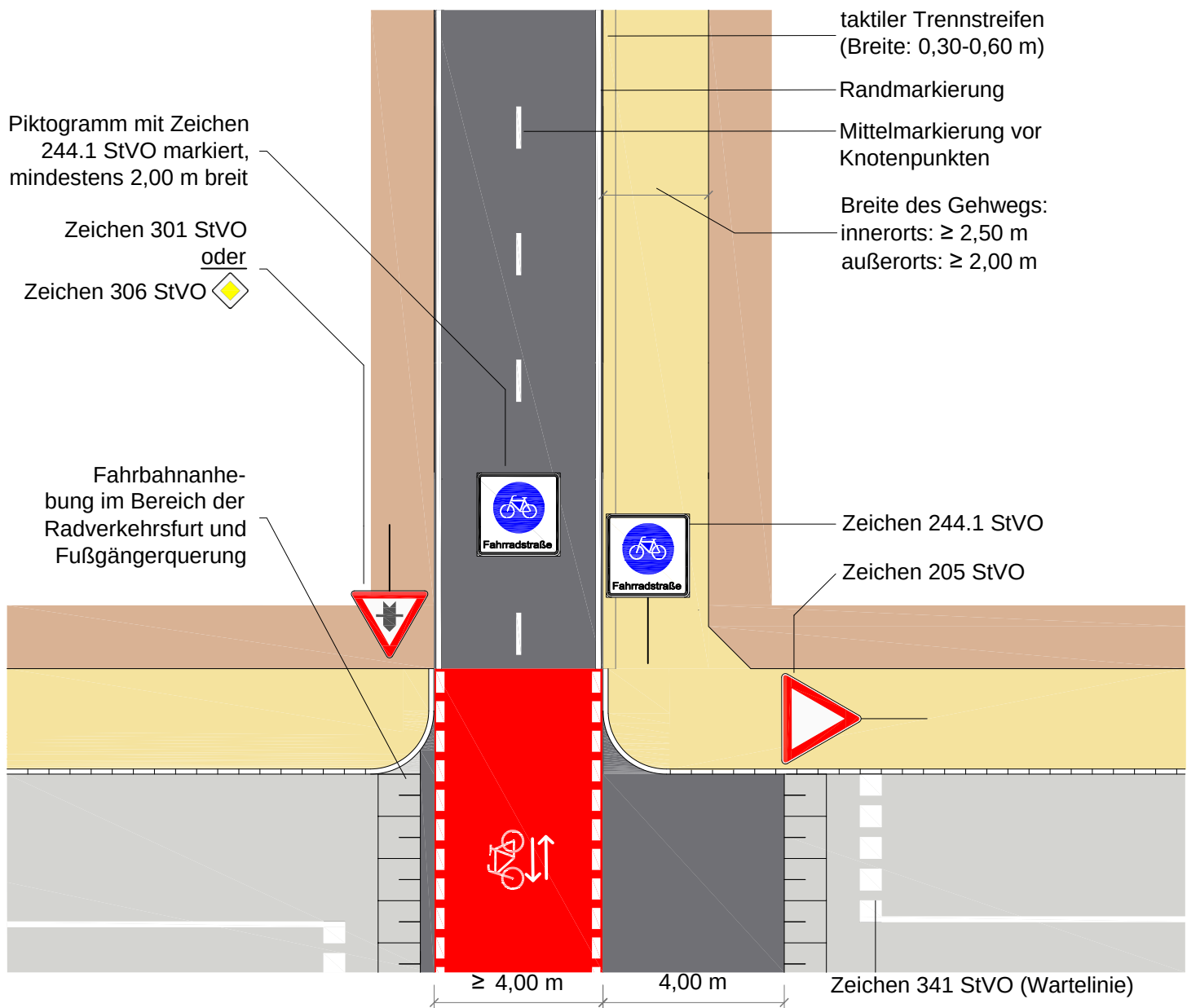
- die Mittelmarkierung wird bei Zweirichtungsführung ab einer Breite von mind. 3,50 m markiert
- bei Mischverkehrsführungen mit dem Kfz-Verkehr oder Fußverkehr ist auf die Mittelmarkierung zu verzichten
- in Fahrradstraßen mit Längsparken am Fahrbahnrand wird die Randmarkierung unterbrochen (Blockmarkierung)
- die Markierung des Zeichens 244.1 StVO erfüllt eine unterstützende Funktion und ersetzt nicht die Anordnung der Verkehrszeichen



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: M 1
Stand: März 2018





Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- geringes Fußgängeraufkommen
- querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- in landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauben oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Musterlösung ist übertragbar auf landwirtschaftliche Wege. In diesem Fall ist auf die Mittelmarkierung zu verzichten. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO



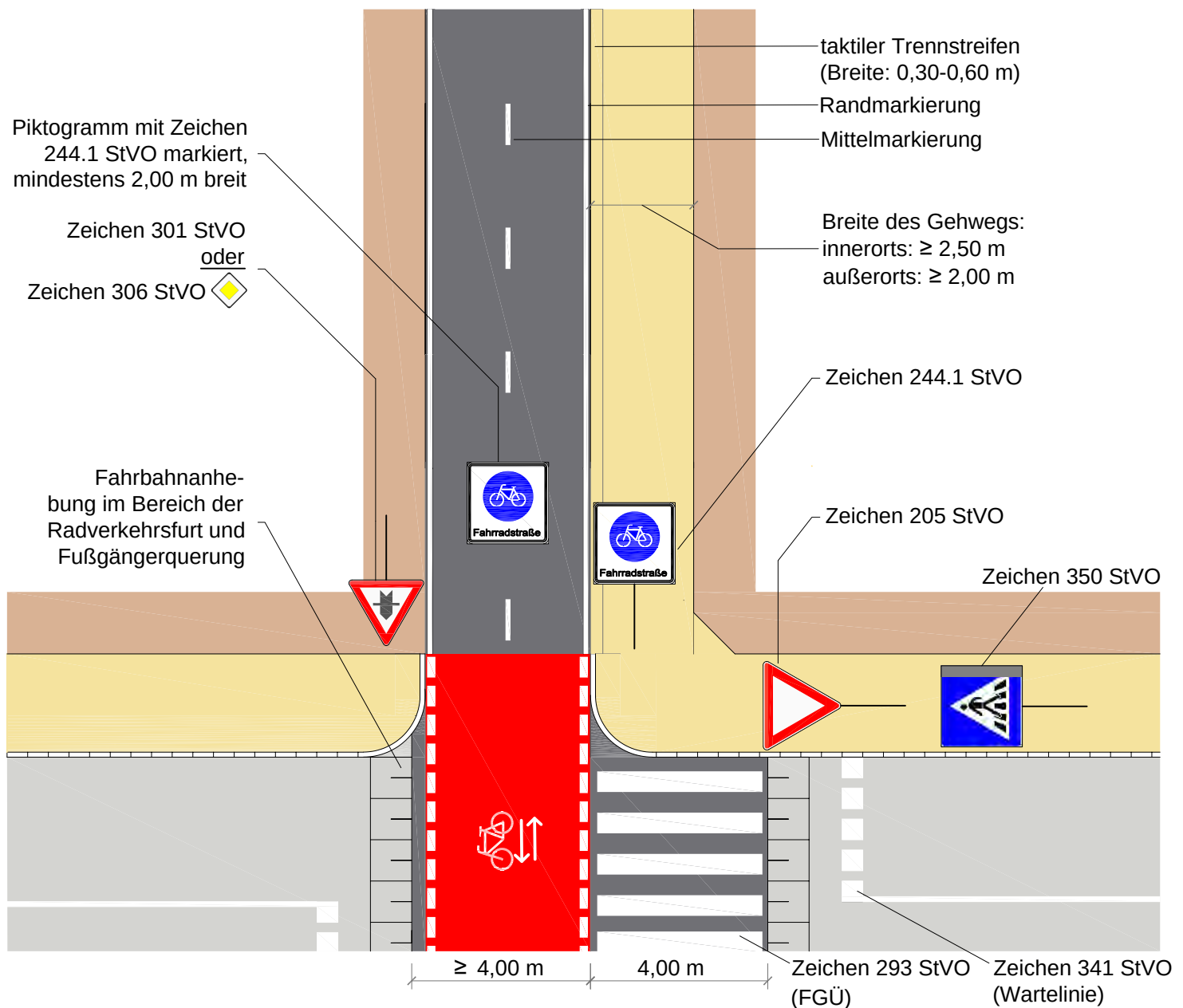
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: S 1

Stand: März 2018



Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße (mit FGÜ) - innerorts



Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

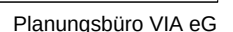
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- hohes Fußgängeraufkommen
- querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- in landschaftlich sensiblen Bereichen (z.B. landwirtschaftliche Wege) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Musterlösung ist übertragbar auf landwirtschaftliche Wege. In diesem Fall ist auf die Mittelmarkierung zu verzichten. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO



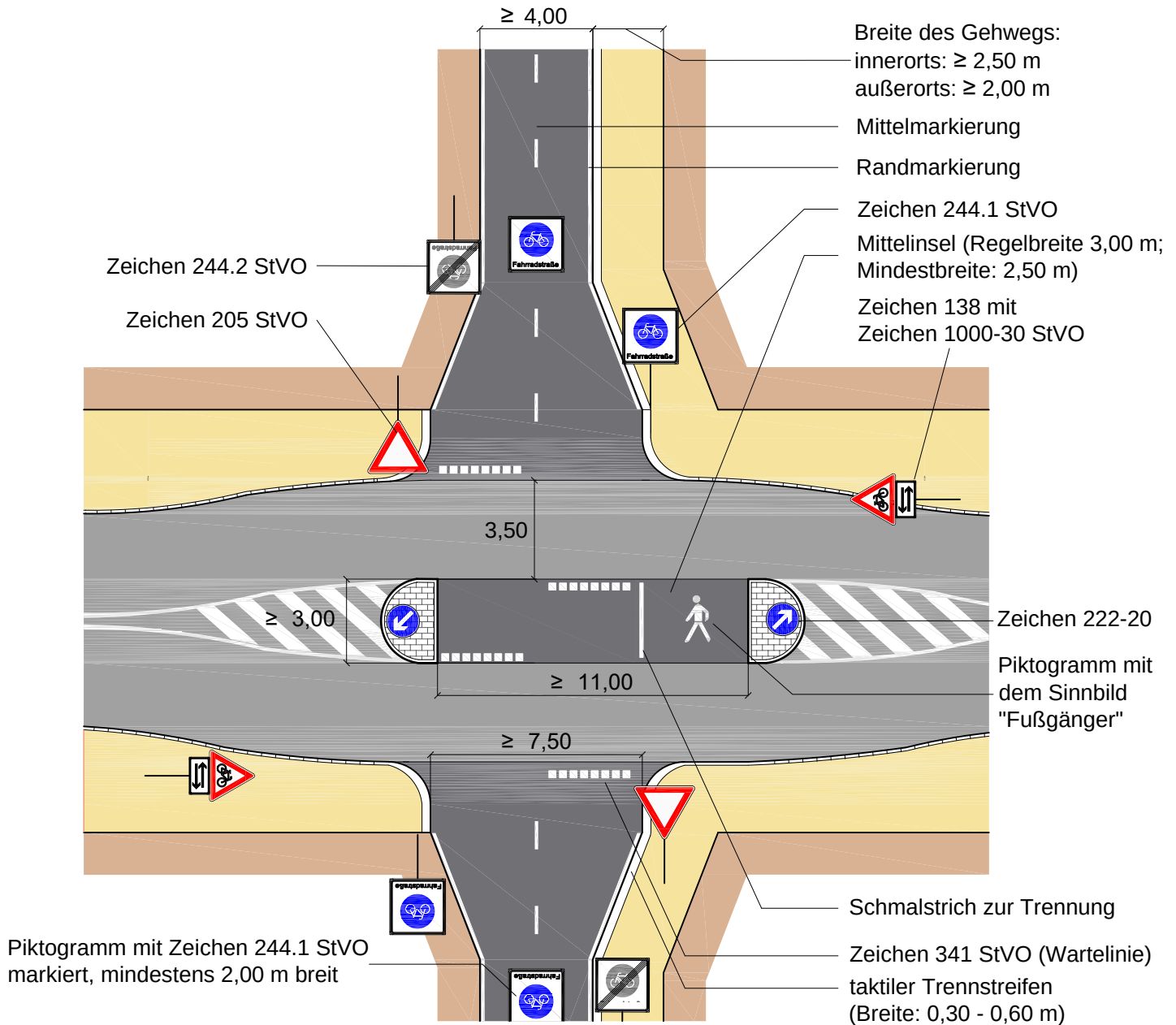
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: S 2
Stand: März 2018





Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel innerorts/ außerorts



Regelungen:

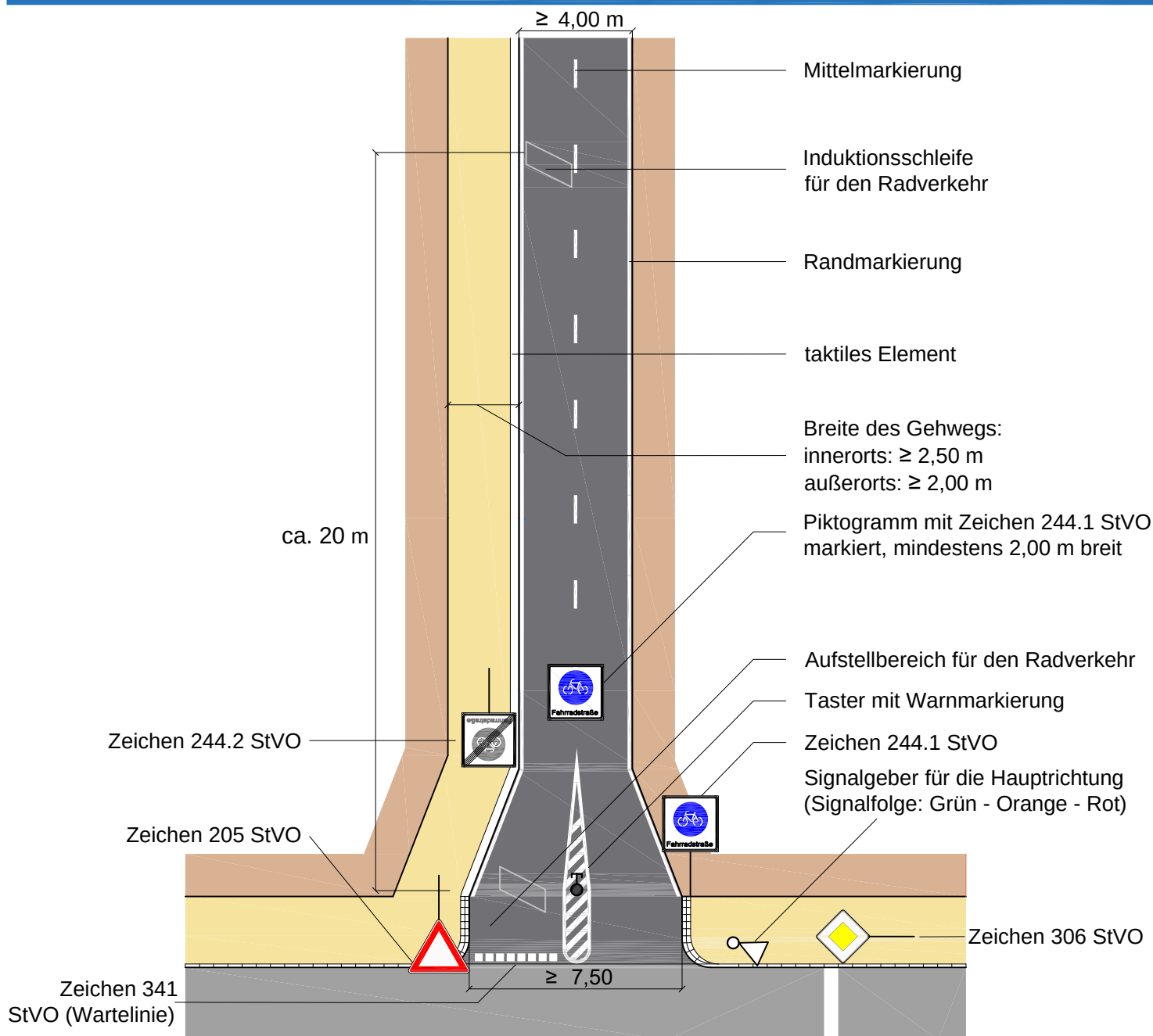
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

Anwendungsbereiche:

- Querung einer Straße mit höherer Verkehrsbedeutung
- insbesondere außerorts
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- für den Kfz-Verkehr ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen
- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- die Musterlösung ist auf landwirtschaftliche Wege übertragbar. In diesem Fall ist die Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge sicherzustellen und auf die Mittelmarkierung zu verzichten



Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; RiLSA (Ausgabe 2015) Kapitel 2.3 und 5.1
- Querung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße ($v \leq 50$ km/h) zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- die Anbringung eines Tasters direkt vor der Querungsstelle ist erforderlich, da manche Fahrräder nicht durch die Induktionsschleife erfasst werden können
- optional in Verbindung mit einer signalisierten Fußgängerquerung
- optional mit einem Signalgeber für den Radverkehr vor der Querungsstelle (Signalfolge: Rot - Grün - Rot oder Dunkel - Rot - Grün - Dunkel)
- mit steigender Kfz-Verkehrsstärke erhöht sich die Wartezeit für den Radverkehr
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Musterlösung ist auf landwirtschaftliche Wege übertragbar. In diesem Fall ist die Befahrbarkeit für landwirtschaftl. Fahrzeuge sicherzustellen und auf die Mittelmarkierung zu verzichten

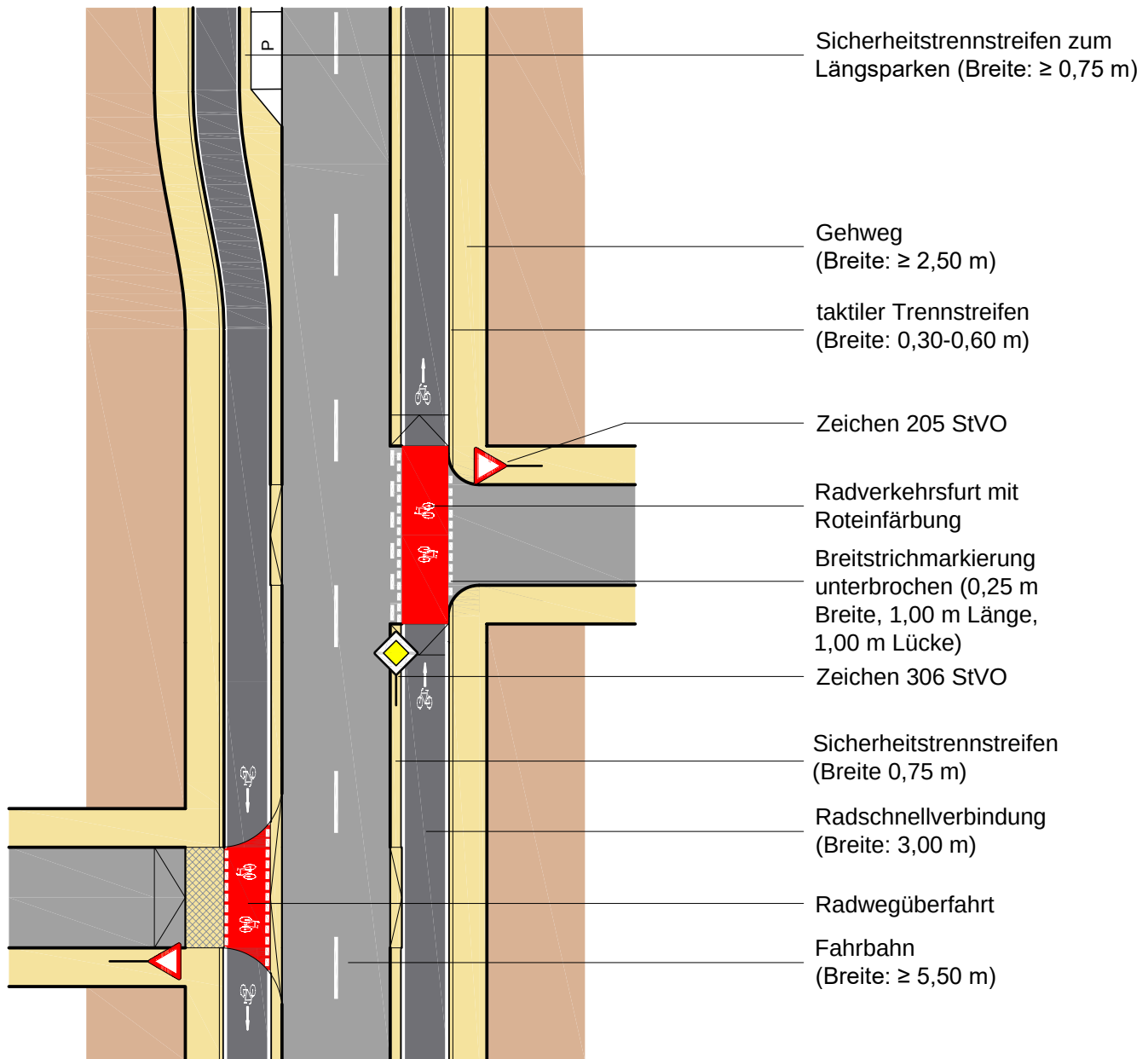


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: S 5
Stand: März 2018



Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr - innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

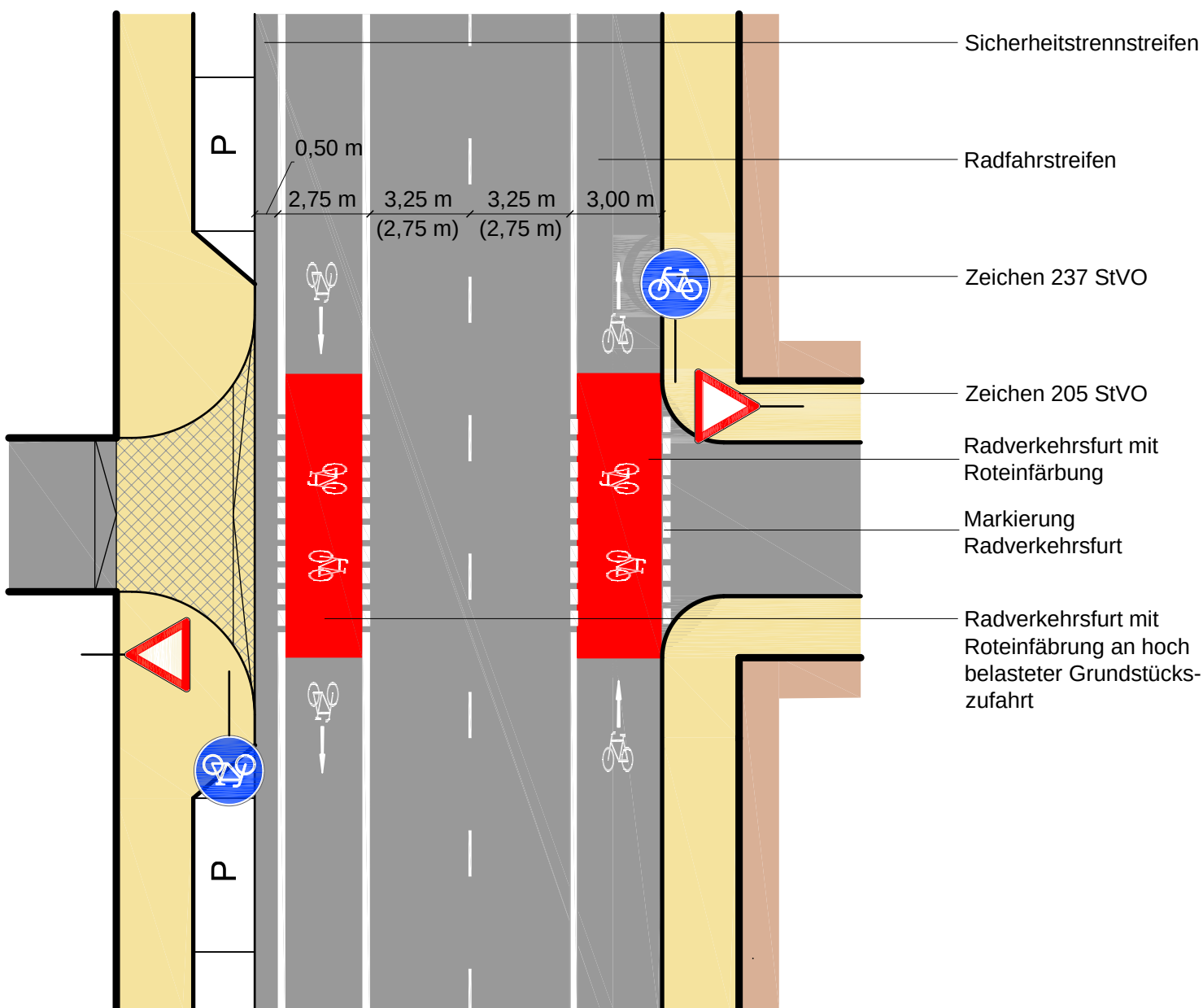
Anwendungsbereiche:

- Radschnellverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege
- innerorts
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Führung auf Radfahrstreifen innerorts



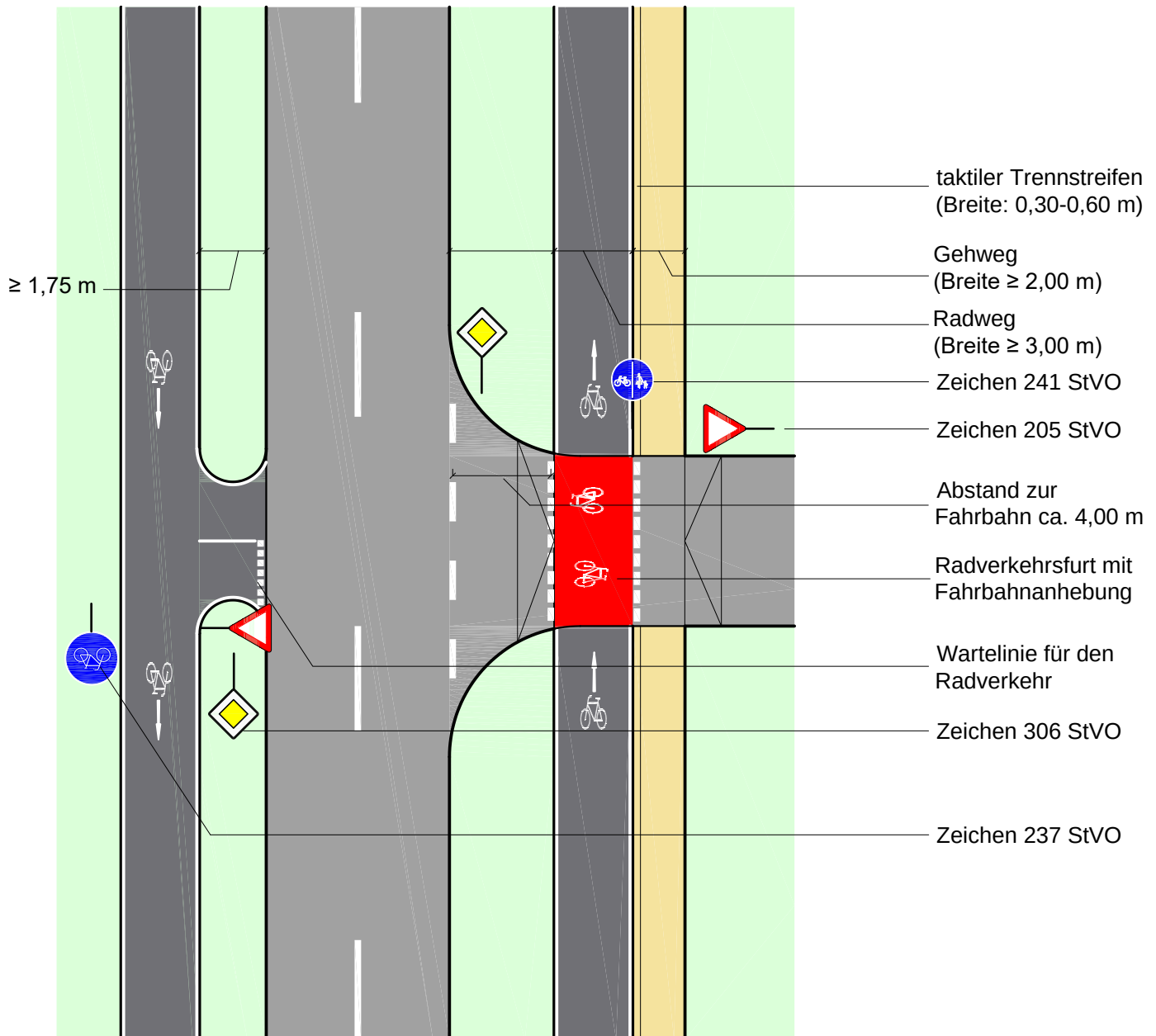
Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- StVO Zeichen 237; ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4
- Hauptverkehrsstraßen, insbesondere innerorts
- Fahrbahnbreite mindestens 11,50 m
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- bei einer Breite des Radfahrstreifens $\geq 3,25$ m ist eine Öffnung für den Busverkehr möglich
- nicht anzuwenden bei Parkplätzen mit Kurzzeitregelung

Bevorrechtigte Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr - außerorts



Regelungen:

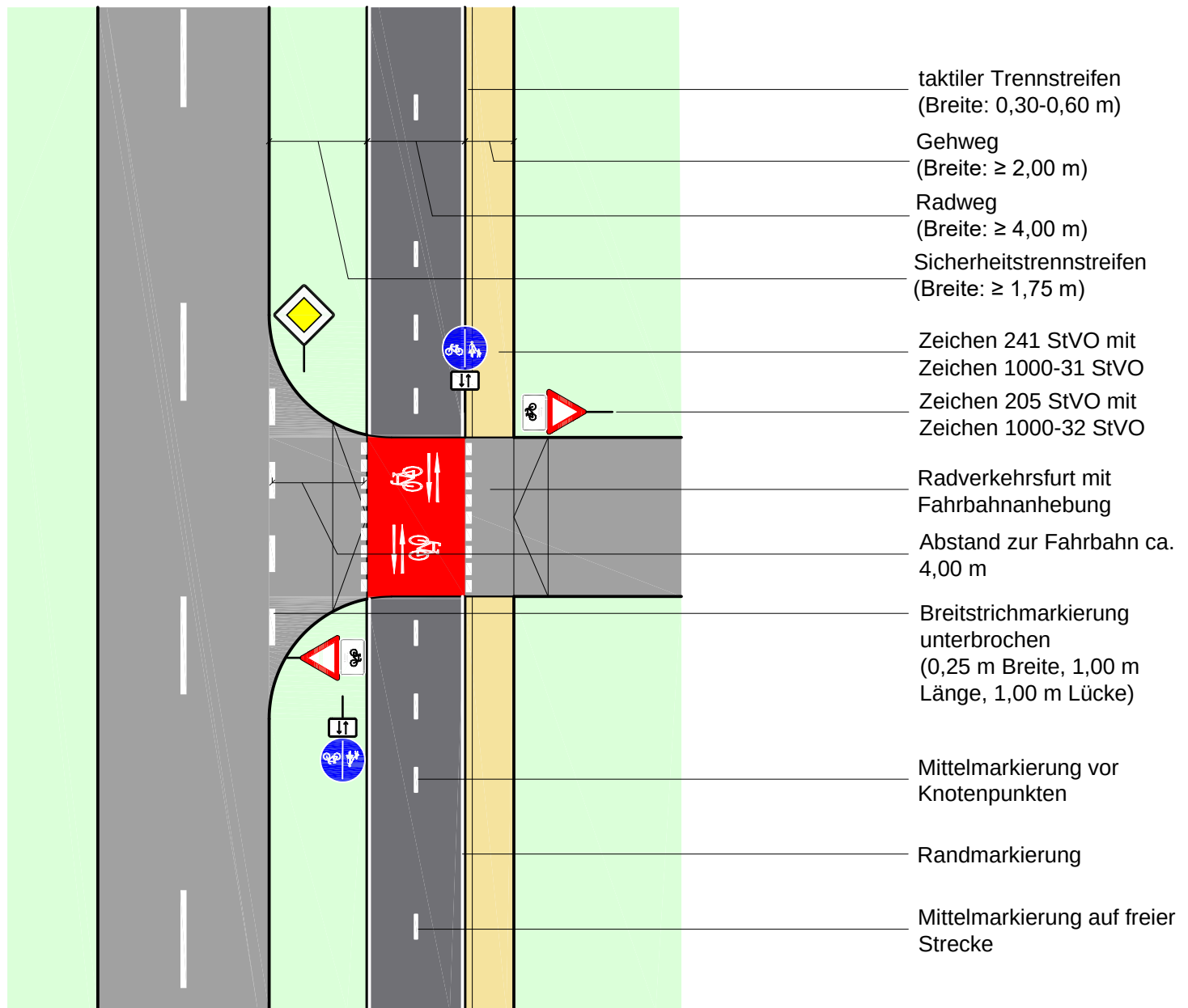
Anwendungsbereiche:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2
- Radschnellverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege
- außerorts im Zuge bevorzogter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von ≤ 3.000 Kfz/24 h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung
- nicht an zu querenden Bundes- und Landesstraßen
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- die Fahrbahnanhebung ist optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauben oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Bevorrechtigte Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr - außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge bevorzogter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von ≤ 3.000 Kfz/24 h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung
- nicht an zu querenden Bundes- und Landesstraßen

Hinweise:

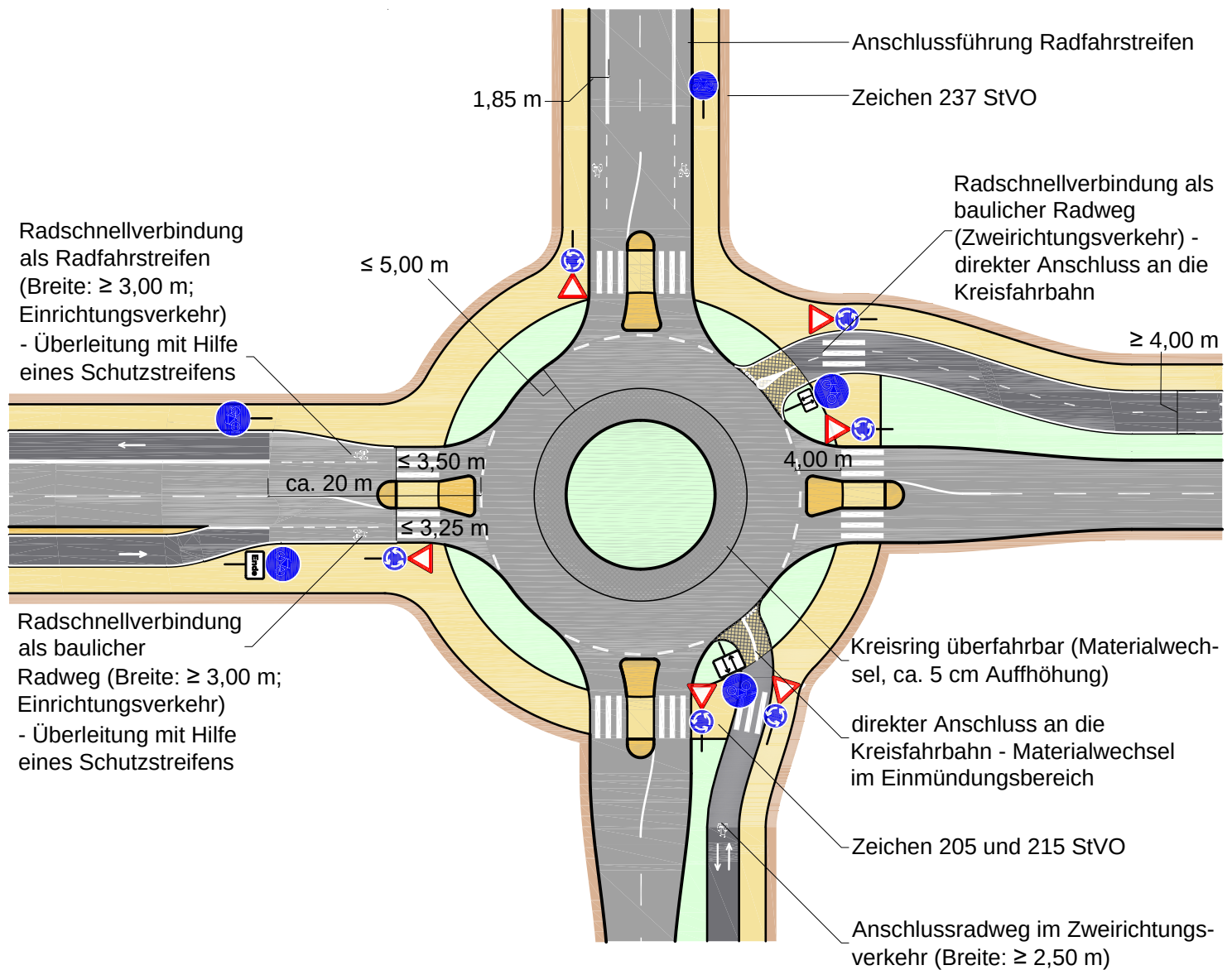
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- die Fahrbahnanhebung ist optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: H 4
Stand: März 2018





Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

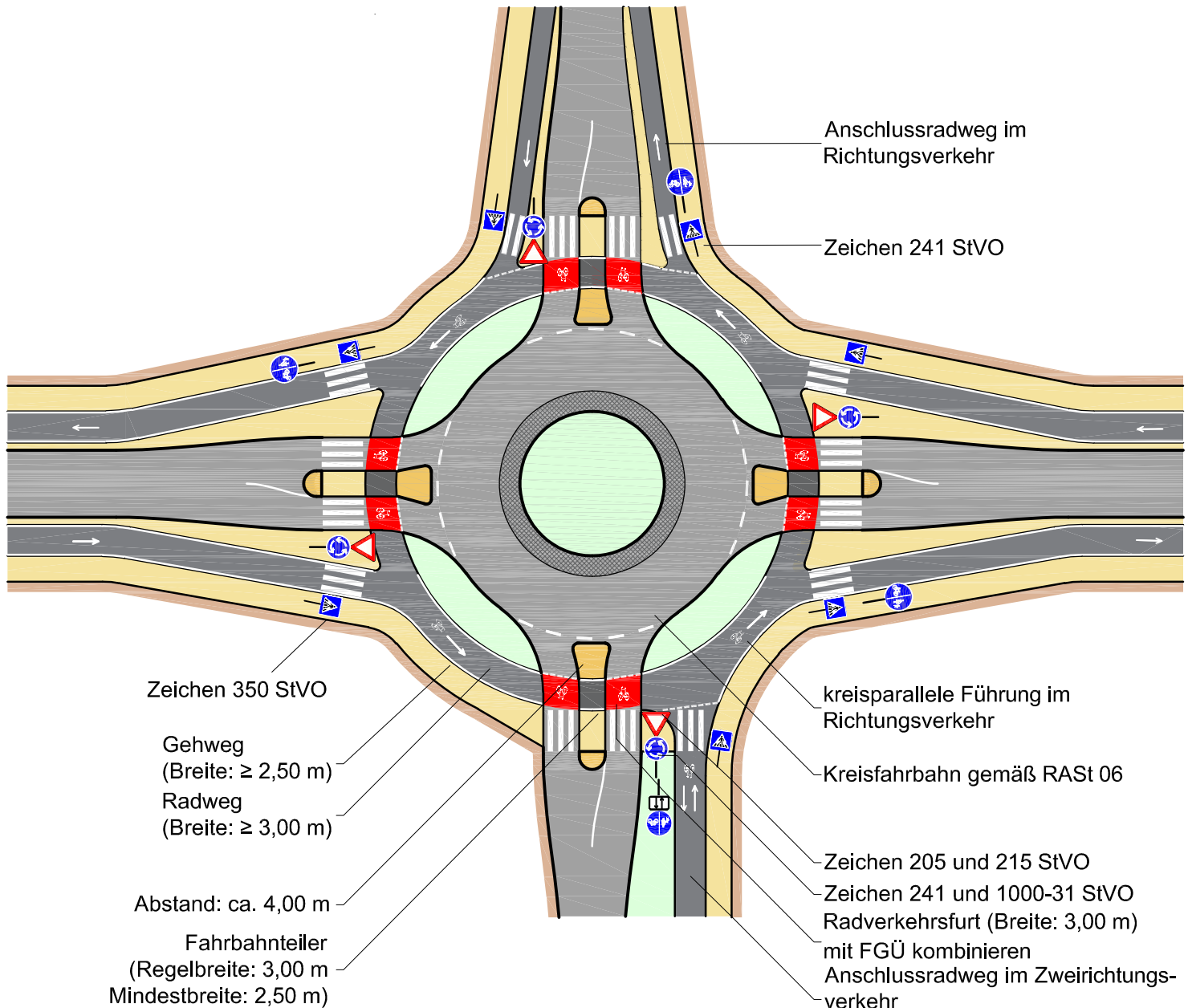
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5
- Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz/24h
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen
- Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: H 5
Stand: März 2018





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:

- bauliche Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen

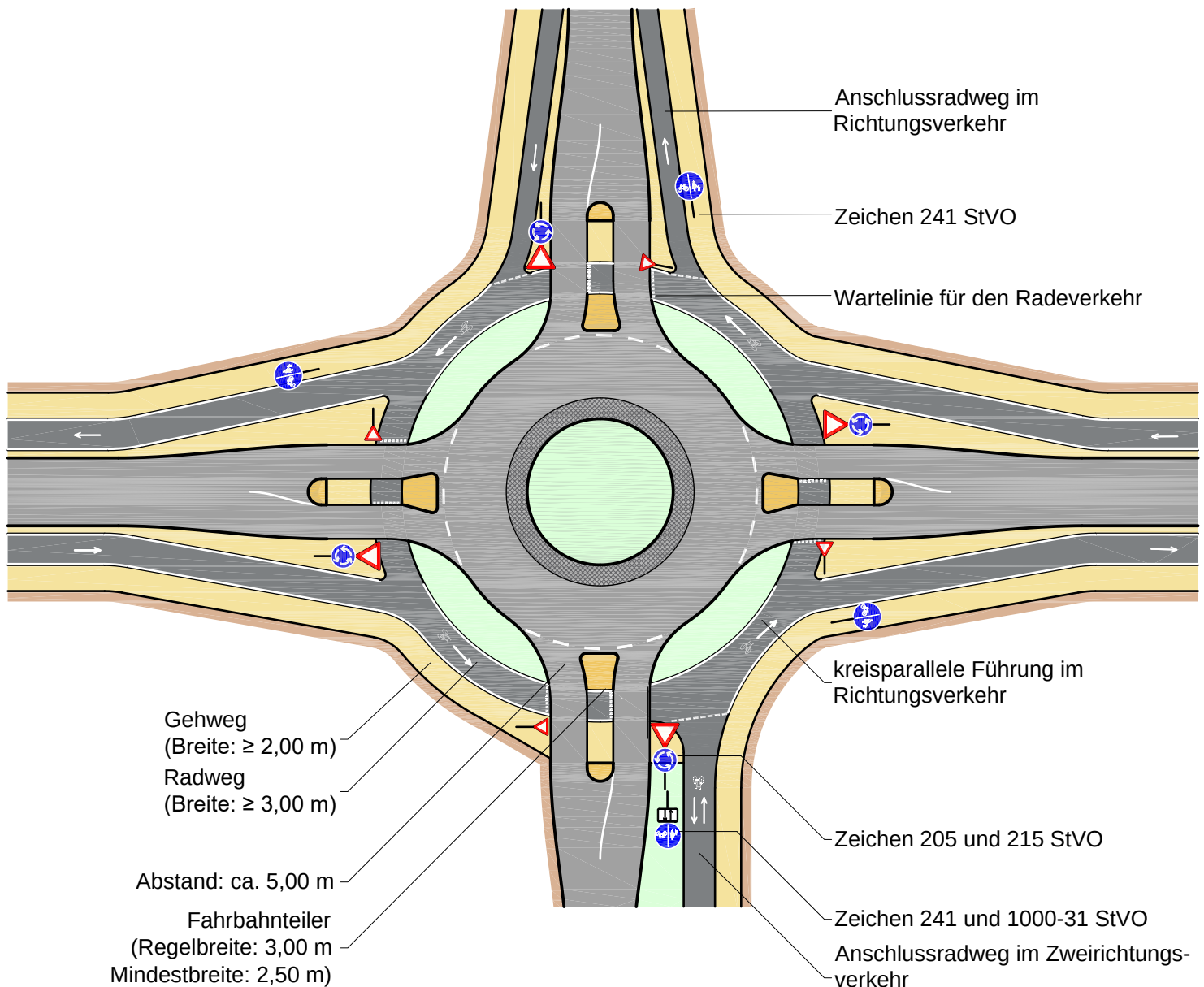


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: H 6
Stand: März 2018



Führung an Kreisverkehren (Seitenraum) außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

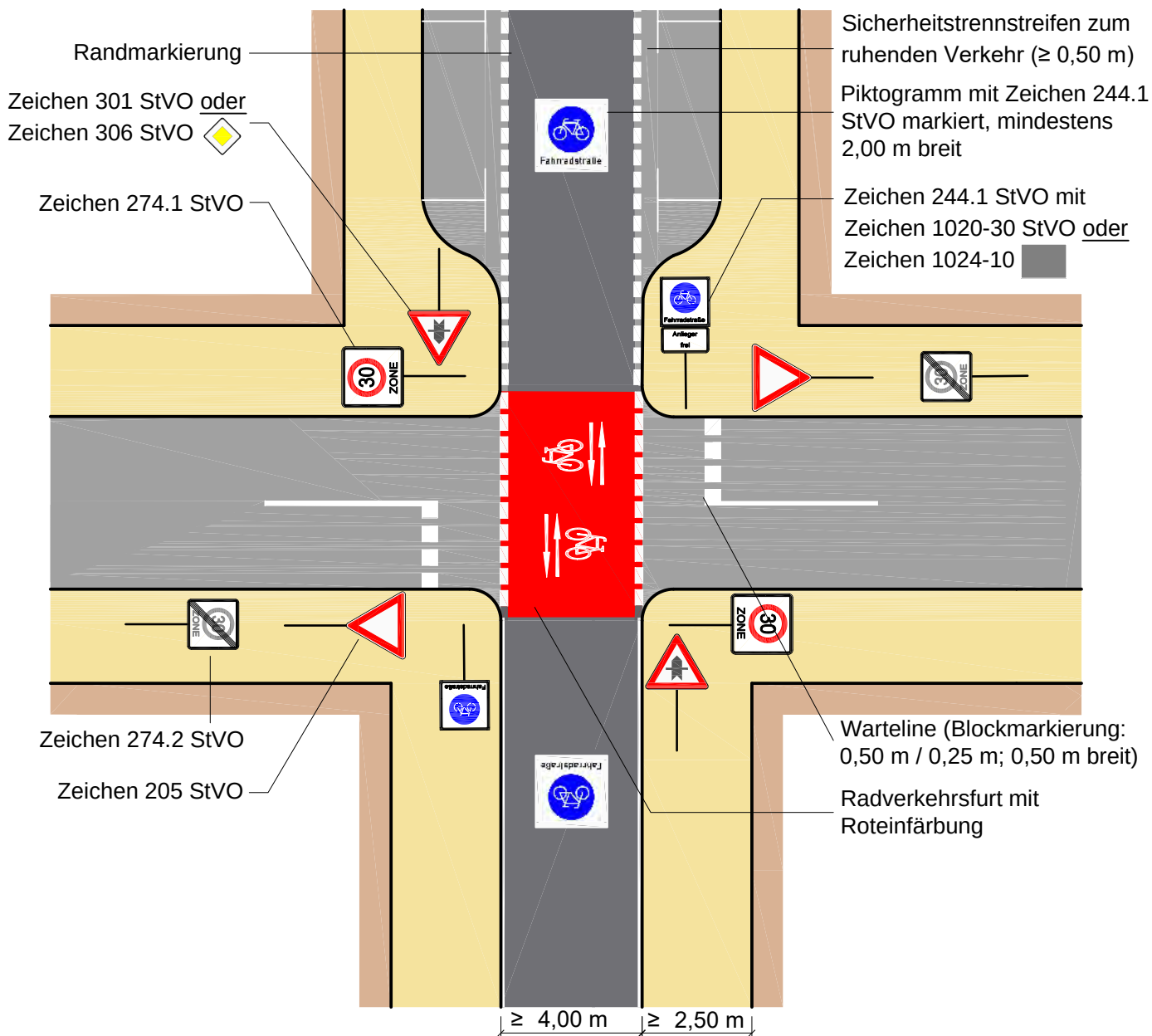
Anwendungsbereiche:

- bauliche Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- der Radverkehr ist vorfahrtrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen

Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bevorrechtigung durch Beschilderung) - innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

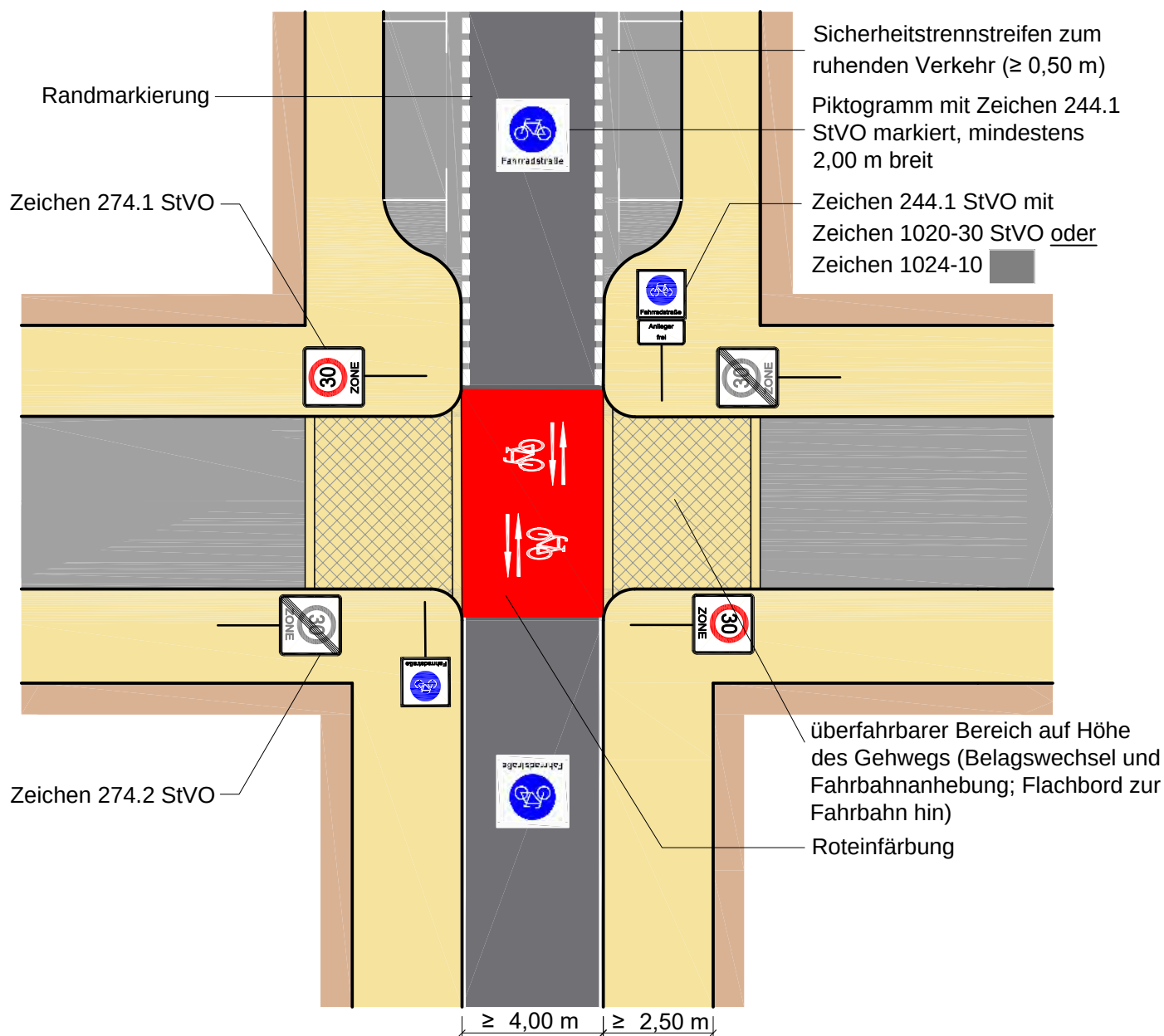
Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radschnellverbindung
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bauliche Bevorrechtigung) - innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- §10 StVO; VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

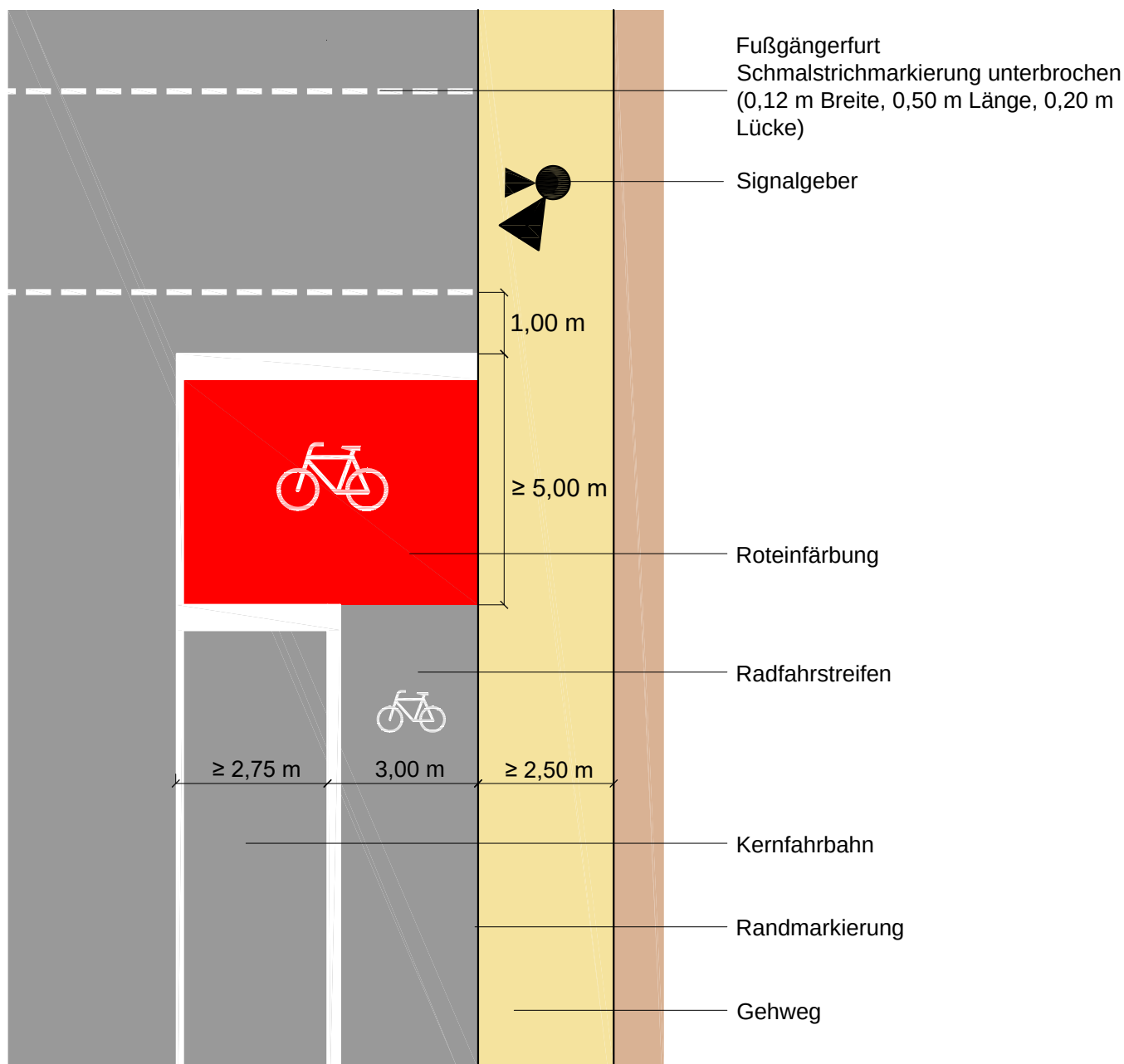
Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radschnellverbindung
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

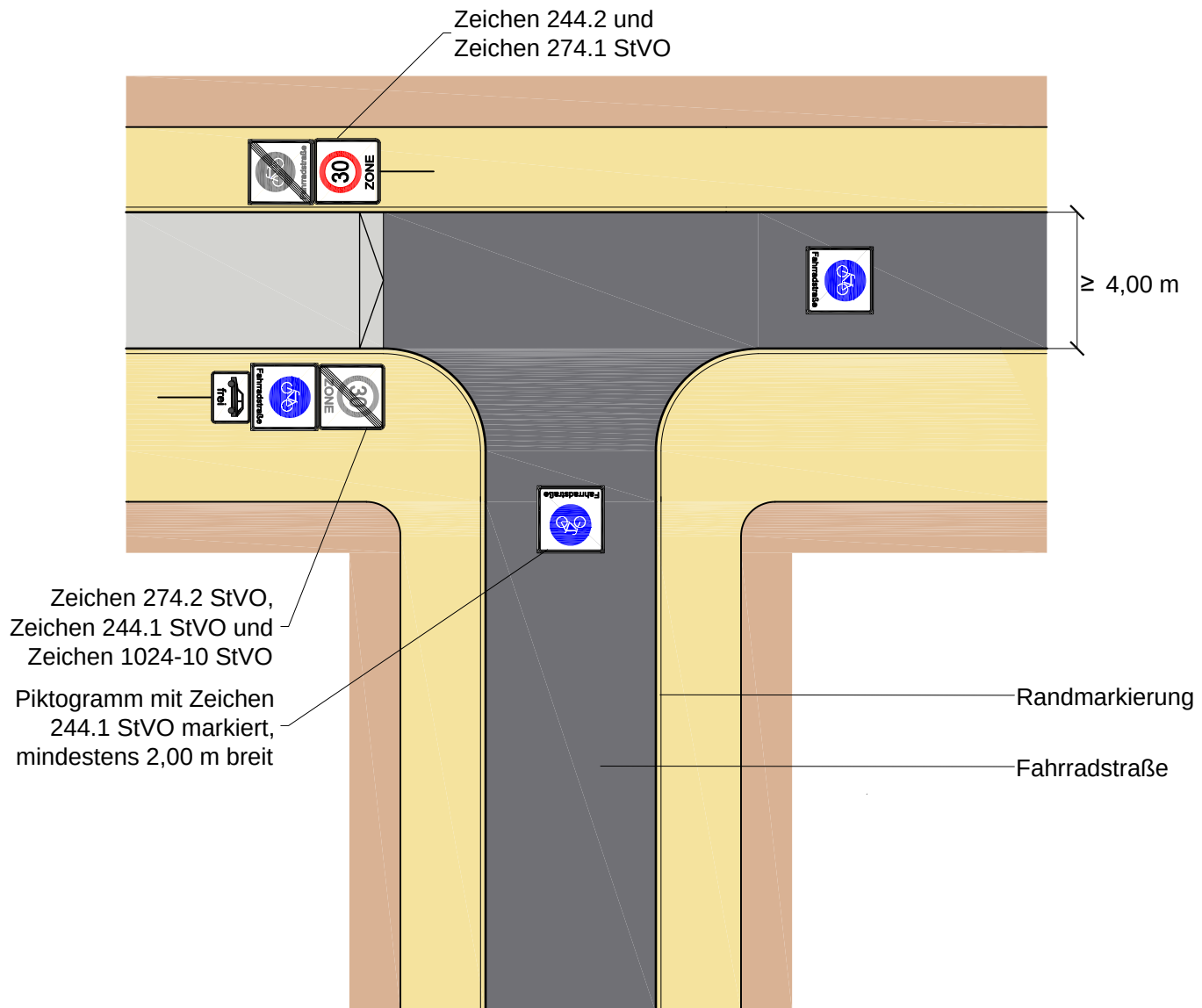
Anwendungsbereiche:

- in untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

Rechts-vor-Links-Knoten mit Fahrbahnanhebung innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2

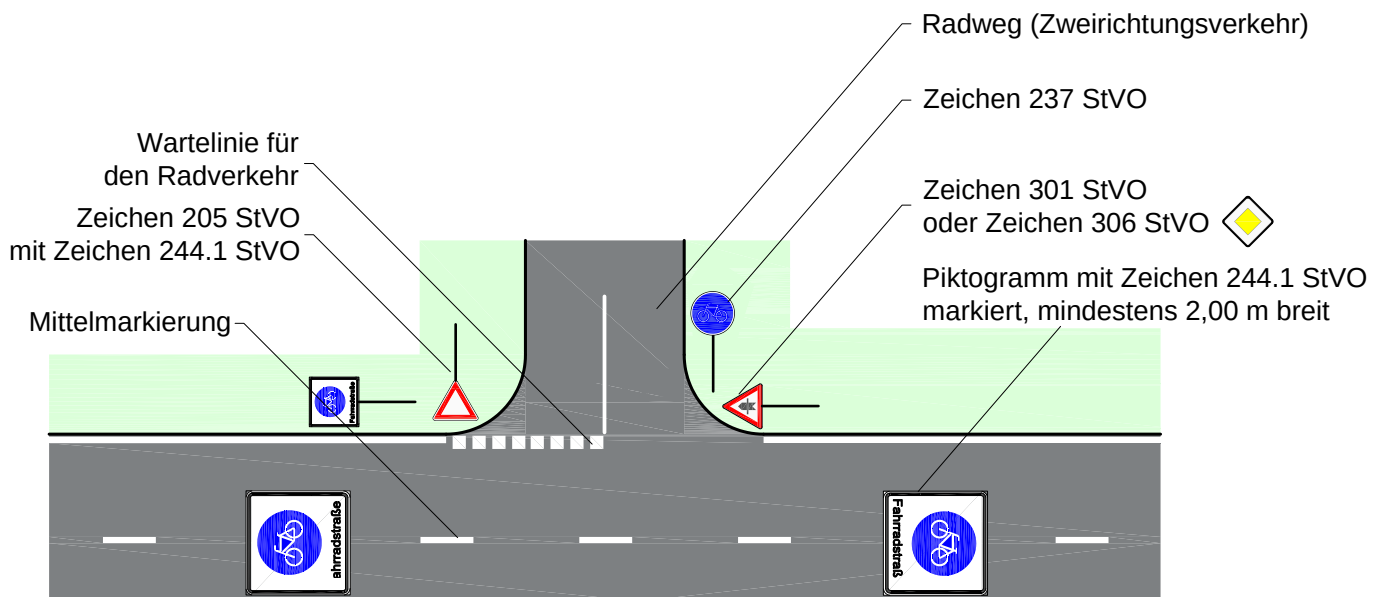
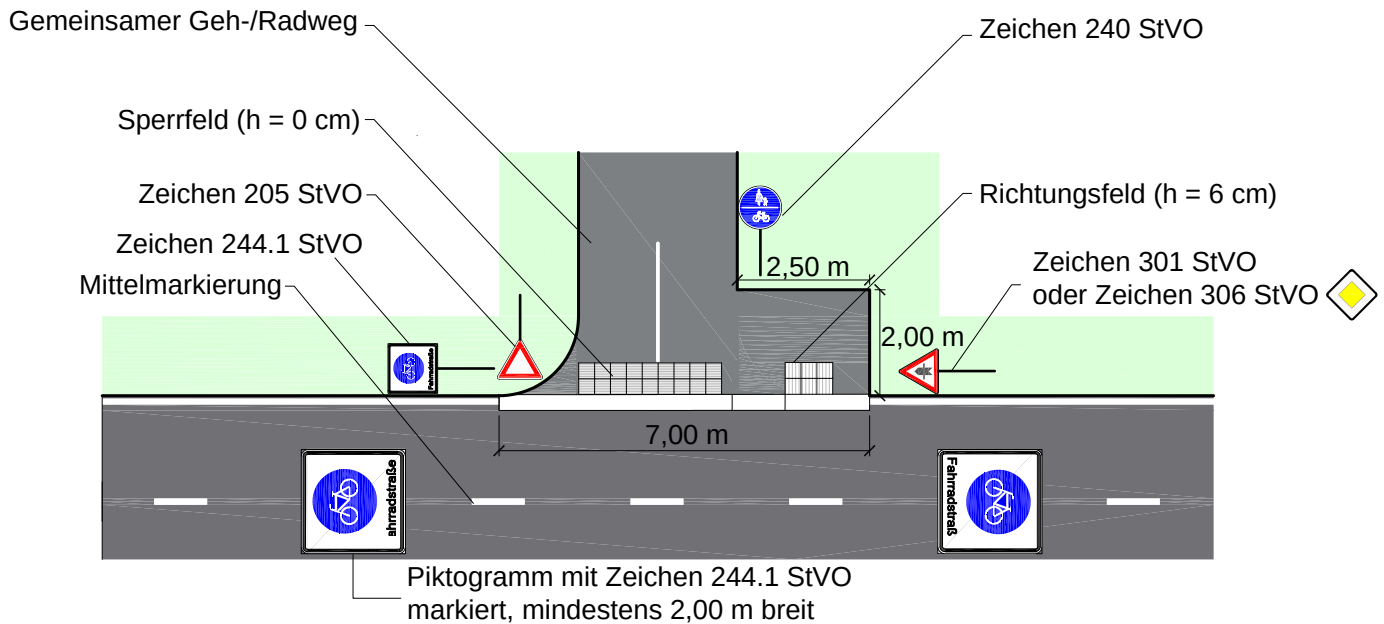
Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr in Tempo-30-Zonen
- nur im Ausnahmefall anzuwenden (bei Einhaltung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit)
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung der Führung der Radschnellverbindung wird in der Fahrradstraße das Zeichen 244.1 StVO als Piktogramm markiert

Kreuzung mit Gemeinsamen Geh-/Radweg und Radweg (selbstständig) - innerorts/außerorts



Regelungen:

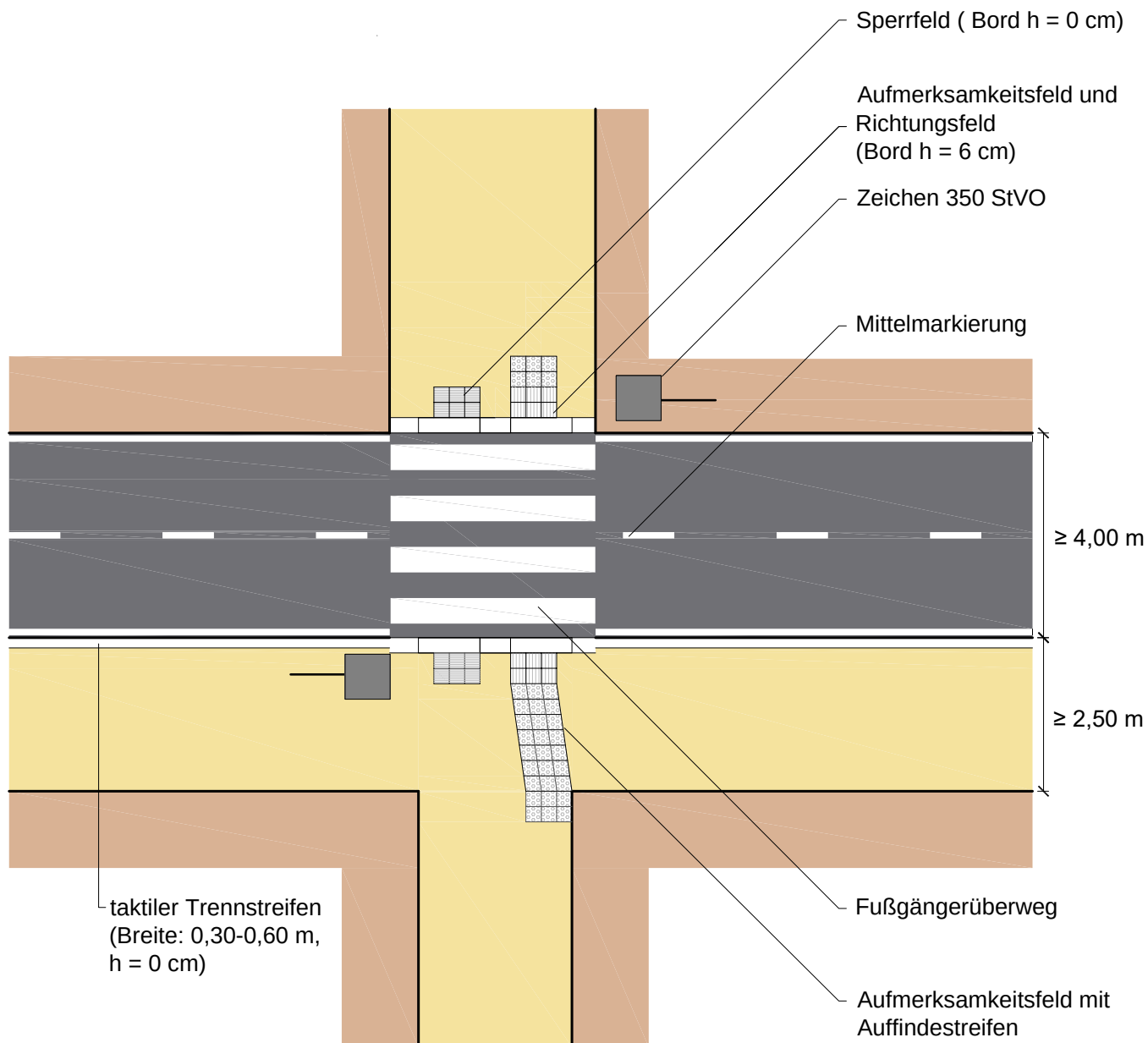
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

Anwendungsbereiche:

- Kreuzung einer Radschnellverbindung mit einem selbstständig geführten Geh-/Radweg oder einem selbstständig geführten Radweg

Hinweise:

- selbstständig geführte Radwege werden niveaugleich an die Radschnellverbindung herangeführt. Die Wartepflicht wird durch die Markierung einer verkleinerten Wartelinie für den Radverkehr verdeutlicht
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

Anwendungsbereiche:

- Kreuzung einer Radschnellverbindung mit einem selbstständig geführten Gehweg

Hinweise:

- Einsatzgrenzen für Fußgängerüberwege sind zu beachten
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Einsatzbereiche für Knotenpunkte an Radschnellverbindungen innerorts



Sortierung nach Musterblatt

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Bevorrechtigte Querung RSV selbstständig geführt*	S 1, S 2		0 Sekunden																									
Bevorrechtigte Querung über eine Einmündung RSV straßenbegleitend*	H 1, H 2		0 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel	S 4		≤ 20 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung ohne Mittelinsel	-		≤ 25 Sekunden																									
Signalisierte Querung (Neubau)	S 5		≤ 40 Sekunden																									
Überführung/ Unterführung (Neubau)	-		0 Sekunden																									

* Querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße

Sortierung nach Verkehrsstärke

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Minikreisverkehr (Fahrbahnführung)	S 3		≤ 10 Sekunden																									
Rechts-vor-Links-Knoten	N 4		≤ 10 Sekunden																									
Kompaktkreisverkehr (Fahrbahnführung)	H 5		≤ 20 Sekunden																									
Kompaktkreisverkehr (Seitenraumführung)	H 6		0 Sekunden																									
Lichtsignalanlage (Neubau)	S5, N3		≤ 25 Sekunden ≤ 40 Sekunden																									

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Bevorrechtigte Querung RSV selbstständig geführt*	S 1, S 2		0 Sekunden																									
Bevorrechtigte Querung über eine Einmündung RSV straßenbegleitend*	H 1, H 2		0 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel	S 4		≤ 20 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung ohne Mittelinsel	-		≤ 25 Sekunden																									
Signalisierte Querung (Neubau)	S 5		≤ 40 Sekunden																									
Überführung/ Unterführung (Neubau)	-		0 Sekunden																									

* Querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Rechts-vor-Links-Knoten	N 4		≤ 10 Sekunden																									
Minikreisverkehr (Fahrbahnführung)	S 3		≤ 10 Sekunden																									
Kompaktkreisverkehr (Fahrbahnführung)	H 5		≤ 20 Sekunden																									
Kompaktkreisverkehr (Seitenraumführung)	H 6		0 Sekunden																									
Lichtsignalanlage (Neubau)	S5, N3		≤ 25 Sekunden ≤ 40 Sekunden																									

Einsatz empfohlen

Einsatz möglich

Einsatz nicht empfohlen

Einsatzbereiche für Knotenpunkte an Radschnellverbindungen außerorts



Sortierung nach Musterblatt

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Bevorrechtigte Querung RSV selbstständig geführt*	S 1		0 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel	S 4, H 7		≤ 20 Sekunden																									
Signalisierte Querung (Neubau)	S 5		≤ 40 Sekunden																									
Bevorrechtigte Querung über eine einmündende RSV straßenbegleitend*	H 3, H 4		0 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung ohne Mittelinsel	-		≤ 25 Sekunden																									
Überführung/ Unterführung (Neubau)	-		0 Sekunden																									

* Querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Lichtsignalanlage (Neubau)	S 5		≤ 25 Sekunden ≤ 40 Sekunden																									
Kompaktkreisverkehr	H 5		≤ 15 Sekunden																									
Rechts-vor-Links-Knoten	N 4		≤ 10 Sekunden																									

Sortierung nach Verkehrsstärke

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Bevorrechtigte Querung RSV selbstständig geführt*	S 1		0 Sekunden																									
Bevorrechtigte Querung über eine einmündende RSV straßenbegleitend*	H 3, H 4		0 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel	S 4, H 7		≤ 20 Sekunden																									
Wartepflichtige Querung ohne Mittelinsel	-		≤ 25 Sekunden																									
Signalisierte Querung (Neubau)	S 5		≤ 40 Sekunden																									
Überführung/ Unterführung (Neubau)	-		0 Sekunden																									

* Querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens	Knotenpunktform ↓	Muster- lösungen	Verlustzeit	bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Rechts-vor-Links-Knoten	N 4		≤ 10 Sekunden																									
Kompaktkreisverkehr	H 5		≤ 15 Sekunden																									
Lichtsignalanlage (Neubau)	S 5		≤ 25 Sekunden ≤ 40 Sekunden																									

Einsatz empfohlen

Einsatz möglich

Einsatz nicht empfohlen