



RAD.SH

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur
Förderung des Fuß- und Radverkehrs
in Schleswig-Holstein

Gestaltung von Fahrradstraßen

Empfehlungen für Schleswig-Holstein





Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Fahrradstraßen bieten die Möglichkeit, dem Radverkehr mit verhältnismäßig geringen Mitteln auf Erschließungsstraßen innerorts wie außerorts durchgängige Radnetze anzubieten und Lücken im Netz zu schließen. Daher kommt diese Form der Fahrradinfrastruktur auch in Schleswig-Holstein vermehrt zum Einsatz. Die Grundlagen bildet die StVO sowie der Fahrradstraßen-Erlass des Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MVWATT).

Bei der Planung und Einrichtung von Fahrradstraßen gibt es neben der Beschilderung einiges zu beachten, manches ist nicht selbsterklärend. Insbesondere der ruhende Kraftfahrzeugverkehr ist sowohl aufgrund der politischen Durchsetzbarkeit als auch in der Ausführung vor Ort ein sensibles Thema. Da uns viele Fragen wiederholt erreichen, haben wir diesen, bewusst kurz gehaltenen, Gestaltungsleitfaden gemeinsam mit Akteuren aus Verkehrsbehörden und Baulastträgern in Schleswig-Holstein erarbeitet. Er erläutert, welche Elemente eine Fahrradstraße enthalten muss, sollte, kann und nicht darf.

Mit diesem Papier möchten wir Sie dabei unterstützen, durch einheitlich gestaltete Fahrradstraßen Netzlücken zu schließen, den Radverkehr zu fördern und ihn sichtbarer zu machen.

Diese Broschüre stellt keine Rechtsberatung dar. Alle enthaltenen Informationen und Beispiele dienen ausschließlich der allgemeinen Orientierung. Eine rechtliche Bewertung oder Entscheidung sollte stets individuell und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erfolgen. Wir empfehlen daher ausdrücklich, sämtliche Maßnahmen vor Ort rechtlich prüfen zu lassen.

Inhalt

Inhalt.....	4
Abkürzungen.....	5
1 Einführung.....	6
2 Was muss? <i>Obligatorische Beschilderungen, Maße und Markierungen</i>	8
2.1 Verkehrszeichen	9
2.2 Schilderstandorte.....	10
2.3 Querschnitt (Standard)	11
2.4 Querschnitt (schmaler Straßenraum)	12
2.5 Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen	13
3 Was sollte? <i>Empfohlene Maßnahmen für Fahrradstraßen</i>	14
3.1 Großflächige Piktogramme	15
3.2 Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs	16
3.3 Vorrangregelung an Knoten.....	17
3.4 Kfz-Durchgangsverkehre vermeiden/reduzieren	18
3.5 Linienhafte Markierung außerorts	19
4 Was kann? <i>Maßnahmen für Akzeptanz und Funktion der Fahrradstraße</i>	20
4.1 Piktogramm „Radverkehr“	21
4.2 Eingangsbereiche	22
4.3 Radabstellanlagen.....	23
4.4 Kommunikationskampagne.....	24
5 Was ist ausgeschlossen? <i>Maßnahmen, die in einer Fahrradstraße nicht zur Anwendung kommen dürfen</i>	25
5.1 Farbige linienhafte Elemente	26
6 Quellenverzeichnis und Bildnachweise.....	27
6.1 Quellen.....	27
6.2 Bilder.....	27

Abkürzungen

ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010 *
FGÜ	Fußgängerüberweg (umgangssprachlich „Zebrastreifen“)
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage (umgangssprachlich „Ampel“)
MVWATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RMS	Richtlinien für die Markierung von Straßen, 1993 *
Rn.	Randnummer
StrWG	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein
StVO	Straßenverkehrsordnung
T-30(-Zone)	Tempo-30(-Zone)
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
VZ	Verkehrszeichen
ZZ	Zusatzzeichen

* Veröffentlichung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)

1 Einführung

Ziel dieses Leitfadens

Fahrradstraßen sind ein probates und empfohlenes Mittel zur Förderung des Radverkehrs. Sie werden in den letzten Jahren auch in Schleswig-Holstein vermehrt geplant und umgesetzt. Die ERA 2010, der [Fahrradstraßen-Erlass](#) des Landes Schleswig-Holstein vom 12.06.2024 sowie die StVO-/VwV-Novelle von 2024/25 erläutern dabei sehr konkret, wann und ob eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann. Der Erlass zu Fahrradstraßen führt aus, dass „die Landesregierung [...] die Anordnung von Fahrradstraßen dort, wo es rechtlich möglich und geboten ist“ empfiehlt.

Gleichzeitig bleibt in den genannten Vorschriften die konkrete Ausgestaltung meist vage, eine bundesweite Festlegung existiert bis dato nicht. Ziel dieses Leitfadens ist es daher, den Planenden in Schleswig-Holstein mit Hinweisen und Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen die Arbeit zu erleichtern und für die Zukunft zumindest eine gewisse landesweite Einheitlichkeit zu erreichen.

- Für Detailplanungen, insbesondere von Übergängen in andere Straßenräume, der Überleitung von anderen Radverkehrsanlagen oder von Abbiegebeziehungen, stehen wir Ihnen mit der RAD.SH-Planungsberatung gerne zur Verfügung.

Andere Leitfäden

Aus Forschungskontexten der letzten Jahre sowie aus anderen Bundesländern sind umfassende Leitfäden zu Fahrradstraßen bekannt. Insbesondere auf die folgenden zwei soll hier verwiesen werden, da sie bundesweit einen gewissen Standard darstellen und in ihren Grundzügen vermutlich in der zukünftigen ERA eine Rolle spielen werden:

- [Fahrradstraßen – Ein Leitfaden für die Praxis](#) (difu/ Bergische Universität Wuppertal, 2021)
- [Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis](#) (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2024)

Die hier vorgelegten Empfehlungen für Schleswig-Holstein sind bewusst deutlich kürzer gehalten als die existierenden Leitfäden und fokussieren sich jeweils auf einer Seite auf die entsprechenden Gestaltungselemente, die in Fahrradstraßen zur Anwendung kommen müssen (Kapitel 2), sollen (Kapitel 3), können (Kapitel 4) und nicht dürfen (Kapitel 5). Fahrradzonen werden in diesem Papier nicht besprochen.

Rechtsgrundlagen zu Fahrradstraßen

Hinweise zur Einrichtung von Fahrradstraßen sind in der StVO und der VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 enthalten. Fahrradstraßen kommen demnach für Straßen mit hoher oder zu erwartender hoher Fahrradverkehrsdichte, hoher Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den

Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine einfache Gefahrenlage ist als Anordnungsgrundlage ausreichend (§ 45, Abs. 9, Satz 4, Nummer II, StVO). Nach der StVO-Novelle 2024 kann eine Fahrradstraße auch ohne Gefahrenlage als angemessene Fläche für den Fahrradverkehr (Verbesserung des Umwelt-, Klima- oder Gesundheitsschutzes; § 45, Abs. 1, Satz 2, Nummer VII b), StVO) angeordnet werden. Die Voraussetzung dafür ist dann, dass die Fahrradstraße in ein Gesamtverkehrskonzept oder ein Teilkonzept eingebettet ist.

Neben der Berücksichtigung der Grundlagen aus der StVO, der VwV-StVO und dem Landeserlass sollte in jedem Fall geprüft werden, ob bei Anordnung der Fahrradstraße eine Teileinziehung vorgenommen werden muss. (Hinweis: Bitte den letzten Absatz des Erlasses beachten. Der Erlass ist nicht an die aktuelle StVO angepasst und enthält daher nicht alle geltenden Anordnungsgrundlagen.) Dies ist regelmäßig der Fall, wenn es sich um eine „echte“ Fahrradstraße ohne sonstigen Fahrverkehr handelt oder wenn der Durchgangsverkehr durch Sperrpfosten unterbunden wird.

- Wenn Sie eine Fahrradstraße in Ihrer Kommune planen, nehmen Sie frühzeitig mit Ihrer zuständigen Verkehrsbehörde Kontakt auf, um die Grundlagen und Details für Ihre Fahrradstraße zu klären.



2 Was muss?

Obligatorische Beschilderungen, Maße und Markierungen

2.1 Verkehrszeichen



Beginn einer Fahrradstraße (VZ 244.1)



Ende einer Fahrradstraße (VZ 244.2)

Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.

Ausnahme: Freigabe für Kfz-Verkehr i.d.R. durch ZZ 1020-30



Geht von einer Fahrradstraße mit ZZ „Anlieger frei“ eine Sackgasse ab, so gilt diese in Abstimmung mit dem MVA als ebenfalls vom Anliegerbegriff erfasste Straße.

Im Einzelfall: andere ZZ



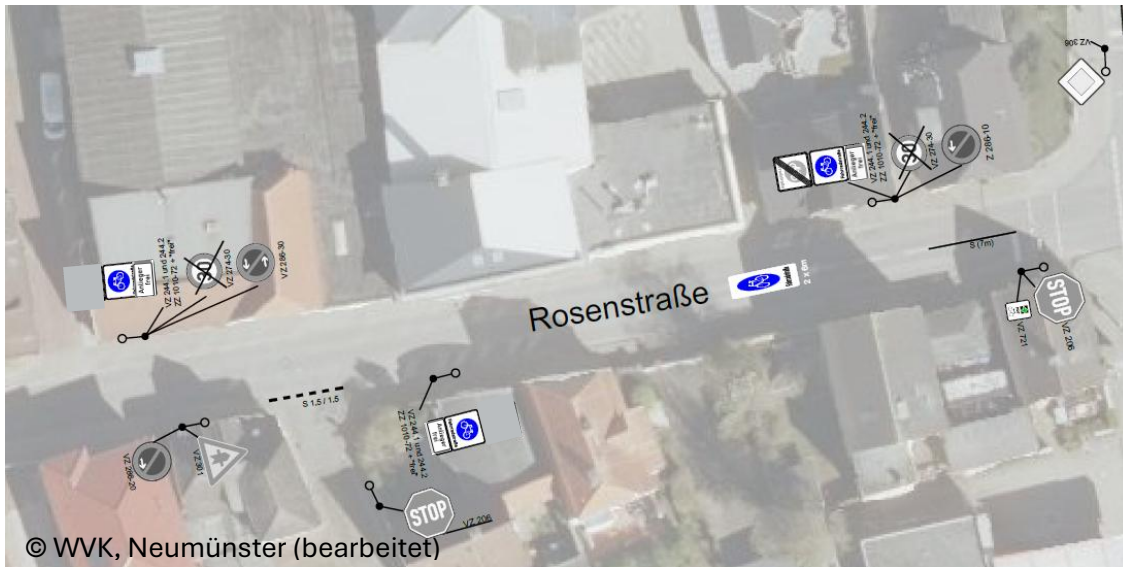
ÖPNV: Linienbusverkehr und Fahrradstraßen schließen sich nicht grundsätzlich aus. Bei Planung einer Fahrradstraße im Verlauf einer Buslinie sollte das Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger frühzeitig eingebunden werden. Eine Neuordnung des Kfz-Parkens in der Fahrradstraße kann als Synergieeffekt Störungen des Linienbusbetriebes reduzieren.



Kombination mit VZ 267 (Einfahrt verboten) ist **unzulässig** - auch bei Einbahnstraßen. VZ 244.1 ohne Zusatzzeichen enthält die gleiche Aussage wie Schilderkombi 244.1, 267 und ZZ 1022-10.

Zur Verdeutlichung des Einfahrtverbots für Kfz sollten Abbiegegebote (VZ 209, 209-30, 211, 214 oder 2014-30) in Kombination mit Radverkehr frei angeordnet werden.

2.2 Schilderstandorte



Bei der Beschilderung einer Fahrradstraße (Zeichen 244.1) handelt es sich um ein Streckenverbot. Dieses ist auf der Strecke, für die das Zeichen gelten soll, zu beschildern. Die **Beschilderung steht** daher **im Verlauf der Fahrradstraße**, nicht in der einmündenden Straße.

VZ 244.2 werden nur an den Enden der Fahrradstraße benötigt, nicht im Verlauf.



Eine T-30-Zone muss im Übergang zur Fahrradstraße nicht aufgehoben werden und umgekehrt (VZ 274.2 und 244.2 sind entbehrlich).

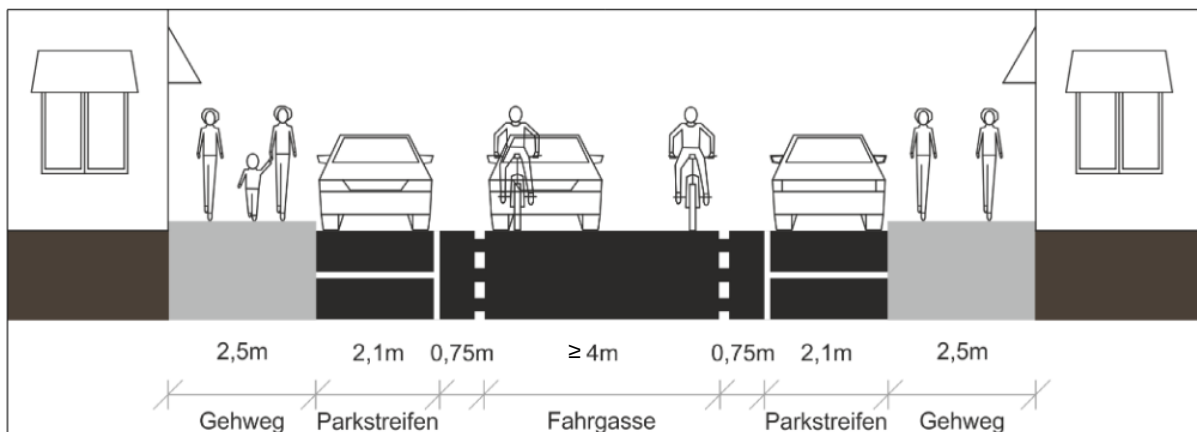
Wenn eine Fahrradstraße einen Teil einer T-30-Zone ersetzt, ist das gemeindliche Einvernehmen einzuholen.

Auch hier gilt: VZ 244.1 (Fahrradstraße) steht im Verlauf der Fahrradstraße, nicht in der einmündenden Straße.

2.3 Querschnitt (Standard)

Schritte zur Aufteilung des Straßenraums in Fahrradstraßen:

1. Breite der Fahrgasse aufgrund der Anforderungen des Radverkehrs
2. Ausreichend breite Gehwege
3. Breite der Fahrgasse aufgrund der Begegnungsfälle Rad-Kfz und Kfz-Kfz
4. Prüfung, ob Raum für ruhenden Verkehr inkl. Sicherheitstrennstreifen verbleibt



Regelquerschnitt für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen (© difu) Hinweis: Ohne oder bei einseitigem Parken müssen für die Kfz-Begegnungsfälle größere Breiten angenommen werden oder Ausweichstellen vorgesehen werden.

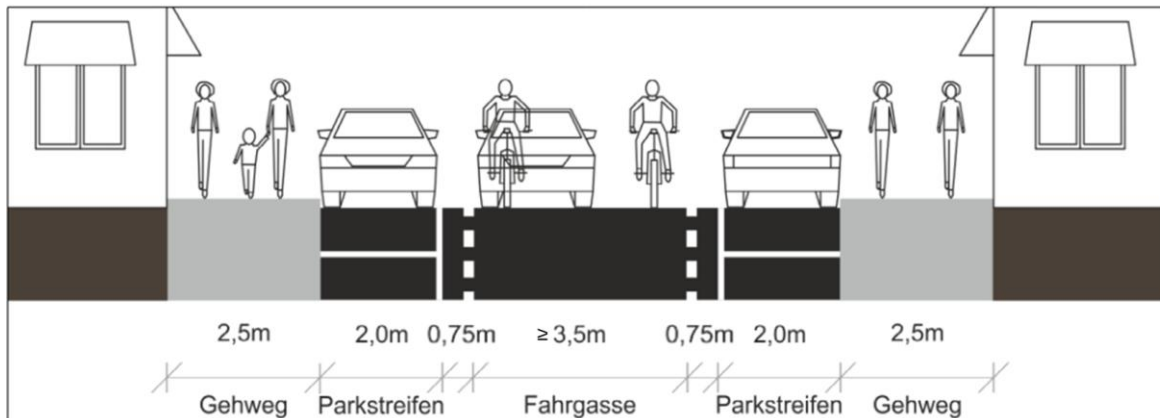
Fahrgassenbreite bei:

- Fahrradstraße **ohne Kfz-Verkehr: mindestens 3,00 m** (Der Radverkehr kann in zwei Richtungen und meist auch zu zweit nebeneinander ungehindert fahren.)
- Fahrradstraße mit **Kfz-Verkehr in einer Richtung: mindestens 3,80 m** (Fahrrad und Kfz können sich bei gegenseitiger Rücksichtnahme begegnen. Ein regelkonformes Überholen Kfz - Rad ist auf Grund des Mindestabstands von 1,5 m nicht möglich.)
- Fahrradstraße mit **Kfz-Verkehr in beiden Richtungen: mindestens 4,10 m** (Zwei Pkw können sich begegnen. Überholen Kfz-Rad nicht möglich!). Ab 5,00 m Begegnung zwei Fahrräder - Pkw möglich.

Der Sicherheitstrennstreifen (siehe 2.5) zum ruhenden Verkehr darf von Kfz überfahren werden. Als **Standardwert für die Fahrgasse bei Kfz-Zweirichtungsverkehr** kann daher **≥ 4,00 m** angenommen werden. Sind keine oder nur einseitige Parkstände vorhanden, müssen bei schmalen Fahrgassen für die Kfz-Begegnungen Ausweichstellen vorgesehen werden.

Sehr große Fahrgassenbreiten $\geq 5,00$ m führen zu überhöhten Kfz-Geschwindigkeiten. In diesen Fällen sollten bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um das **Geschwindigkeitsniveau auf maximal 30 km/h** zu begrenzen (z.B. bauliche oder optische Einengung der Fahrbahn, Gehwegnasen als Querungshilfe, Elemente zur Freihaltung von Knotenpunkten, Teilaufpflasterungen, aufgewölbter Mittelstreifen).

2.4 Querschnitt (schmäler Straßenraum)



Mindestbreiten für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen bei begrenzten Breiten (© difu, bearbeitet)
Hinweis: Ohne oder bei einseitigem Parken müssen für die Kfz-Begegnungsfälle größere Breiten angenommen werden oder Ausweichstellen vorgesehen werden.

Vielerorts sind Fahrgassenbreiten von vier bis fünf Metern nicht darstellbar, selbst wenn die Fahrradstraße im Zusammenhang mit einem Komplettumbau der Straße einhergeht und dabei regelkonforme Gehwege hergestellt werden sollen. Auch das Thema ruhender Verkehr führt oft dazu, dass die gewünschten Maße nicht eingehalten werden können.

- Nur **zwei Breiten können verringert** werden: **Parkstände und/oder Fahrgasse**. Sowohl die Parkstände als auch die Fahrgasse können in der Breite verringert werden, sofern Ausweichstellen den Begegnungsfall Pkw - Pkw oder Pkw - Lkw gewährleisten.
- Auf keinen Fall darf die **Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs** zur Disposition stehen! Die **Sicherheitstrennstreifen** zum Parken sollen weiterhin **0,75 m** inkl. Markierung betragen, um Dooring-Unfälle zu verhindern.

2.5 Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen



links: Fahrradstraße mit markiertem Sicherheitstrennstreifen in Osnabrück (© Constantin Binder)

rechts: Skizze: Markierung Sicherheitstrennstreifen neben Kfz-Parkständen

Dooring-Unfälle gehören zur häufigsten Unfallursache für Radfahrende im Längsverkehr und haben häufig schwere Unfallfolgen. **Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen** verhindern Dooring-Unfälle. Sie sind daher bei Schutzstreifen, Radfahrstreifen und in Fahrradstraßen **obligatorisch** zu markieren, sobald Parkstände markiert oder baulich hergestellt sind.

- Der **Sicherheitstrennstreifen** hat eine **Breite von 0,75 m inkl. Markierung** (siehe Erlass Fahrradstraßen SH) und wird als **Breitstrich mit 0,5 m Strich, 0,5 m Lücke** (B 0,5/0,5) markiert.

Er kann auch durch einen Materialwechsel (z.B. Pflaster) in der entsprechenden Breite hergestellt werden und muss dann nicht gesondert markiert werden. Der Sicherheitstrennstreifen darf im Bedarfsfall von Kfz überfahren werden. Die nutzbare Fahrbahnbreite für Kfz ist daher größer als der für den Radverkehr vorgesehene Raum.

Wenn das Parken nicht geregelt ist, kann kein Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Die Entscheidung muss je nach Örtlichkeit von den zuständigen Akteuren getroffen werden. Seitens RAD.SH wird die (Neu-)Ordnung des ruhenden Verkehrs in Fahrradstraßen dringend empfohlen (siehe 3.2).



3 Was sollte?

Empfohlene Maßnahmen für Fahrradstraßen

3.1 Großflächige Piktogramme



Großflächiges Piktogramm „Beginn einer Fahrradstraße“ in Flensburg (© Hannah Köster/ RAD.SH)

Das Aufbringen großflächiger **Piktogramme „Beginn einer Fahrradstraße“** (VZ 244.1) verdeutlicht allen Verkehrsteilnehmenden, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden (siehe ERA 2010, Kapitel 6.3). Um diesen Effekt zu verstärken, wird das Piktogramm an allen Einmündungen und Kreuzungen im Verlauf der Fahrradstraße wiederholt.

- Das **Piktogramm „Beginn einer Fahrradstraße“** hat eine **Größe von 2,00 m x 3,00 m** (überhöht) oder mindestens 2,00 m x 2,00 m und wird **mittig** oder bei getrennten Fahrstreifen in Fahrtrichtung rechts aufgebracht.

Um die Instandhaltungskosten geringer zu halten, kann gemäß Fahrradstraßen-Erlass SH anstelle des Piktogramms „Beginn einer Fahrradstraße“ auch das Sinnbild „Radverkehr“ mit oder ohne Umrandung eingesetzt werden. Wichtig ist für die Wiedererkennbarkeit ein einheitliches Vorgehen innerhalb einer Kommune.

3.2 Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs



Markierte Parkstände mit Halteverbotszone innerhalb einer Fahrradstraße in Heide (© Hannah Köster/RAD.SH)

Die StVO regelt das Kfz-Parken in Fahrradstraßen nicht explizit. Wenn keine Parkflächen markiert sind und keine sonstigen Beschränkungen gelten, darf am rechten Fahrbahnrand geparkt werden. Grundsätzlich sollte in Fahrradstraßen so wenig wie möglich geparkt werden, denn parkende Kfz sind eine Gefahr für den Radverkehr und eine Sichtbehinderung für querenden Fußverkehr. Daher wird im Zuge der Planung von Fahrradstraßen dringend eine Auseinandersetzung mit der Notwendigkeit von Parkflächen und die (Neu-)Ordnung des ruhenden Verkehrs empfohlen. Parkstände in Fahrradstraßen sind aus Sicht von RAD.SH auf ein notwendiges Maß zu begrenzen.

Empfohlen wird die Anordnung einer **Halteverbotszone (VZ 290.1)** in Kombination mit dem **Zusatzzeichen „Parken in gekennzeichneten Flächen“ (ZZ 1053-30)** sowie die entsprechende **Herstellung der Parkflächen und Sicherheitstrennstreifen** (0,75 m) durch Markierungen oder bauliche Maßnahmen. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände soll gemäß VwV-StVO grundsätzlich verzichtet werden. Bei Bestandsparkständen sollte hier ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,00 m angelegt werden. Dieser ist in Pflaster herzustellen, um eine Verwechslung mit einer Radverkehrsanlage zu verhindern.

In engen Straßenräumen, in denen dennoch das Parken in geringem Maße zugelassen werden soll, können Parkstände als **punktueller Engstellen** eingerichtet werden. Die **Breite der Restfahrbahn** neben dem Sicherheitstrennstreifen sollte in Fahrradstraßen jedoch immer $\geq 3,00 \text{ m}$ (Mindestanforderung Radverkehr, siehe Abschnitt 2.3), bei Linienverkehr $\geq 3,50 \text{ m}$ betragen. Daraus ergibt sich eine Fahrbahnbreite beim Parken auf der Fahrbahn von mindestens 5,75 m. Empfohlen wird bei **Engstellen höchstens drei Parkstände** hintereinander (ca. 18 m) und anschließend mindestens eine **doppelt so lange Strecke ohne Parkstände** anzulegen, um den fließenden Radverkehr nicht über die Maße zu behindern und Schleppkurven von Kfz zu berücksichtigen.

3.3 Vorrangregelung an Knoten



An Knotenpunkten kann die Fahrradstraße durch verkehrsrechtliche Regelungen oder bauliche Maßnahmen bevorrechtigt werden. (© difu, 2021, bearbeitet)

Ohne gesonderte Regelung gilt in Fahrradstraßen rechts-vor-links. Da Fahrradstraßen insbesondere im Verlauf von Hauptverbindungen des Alltagsradverkehrs ein zügiges Radfahren ermöglichen sollen, sollte die **Bevorrechtigung der Fahrradstraße** gegenüber den umliegenden Straßen **prioritär durch bauliche Maßnahmen** (Gehwegüberfahrten mit durchgezogenem Bord) oder auch **durch verkehrsrechtliche Regelungen** (VZ 301 und 205) hergestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass das Vorfahrtzeichen (VZ 301) nur dreimal in Folge aufgestellt werden darf (siehe VwV-StVO zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4). VZ 306 ist für Fahrradstraßen nicht ausgeschlossen. Es sollte insbesondere aufgrund der Vorzugswürdigkeit von baulichen Lösungen und dem Umstand, dass das VZ 306 für wesentliche Hauptverkehrsstraßen (oder Straßen des überörtlichen Verkehrs) vorgesehen ist, aber die Ausnahme bleiben.

Um die Bevorrechtigung im Knotenpunkt hervorzuheben, kann der Kreuzungsbereich rot eingefärbt und mit Radverkehrspiktogrammen versehen werden. Zusammen mit den Fahrradstraßen-Piktogrammen erhöht dies zusätzlich die Wiedererkennbarkeit der Fahrradstraße innerhalb der Kommune.

3.4 Kfz-Durchgangsverkehre vermeiden/reduzieren



Bild 1: entgegengesetzt laufende Einbahnstraßen (© difu, bearbeitet)

Bild 2: Durchfahrt sperren: Poller/Pfosten (Hinweis: Straßenrecht beachten!) (© M. Nikulsky, Borstel-Hohenraden)

Bild 3: Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge möglich (© Frankfurt UAS | ReLUT)

Fahrradstraßen dienen vorrangig dem Radverkehr. Daher sollte Kfz-Verkehr, wenn überhaupt, nur als Anliegerverkehr oder außerorts z.B. als landwirtschaftlicher Verkehr zugelassen werden. Zur **Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs** stehen insbesondere folgende Möglichkeiten zur Verfügung (siehe auch ERA 2010, Kapitel 6.2):

- Verkehrsrecht: **entgegengesetzt laufende Einbahnstraßen**
- Durchfahrt sperren: **Poller/Pfosten**
- **Kombination** physische und verkehrsrechtliche Sperrung

Insbesondere bei der Sperrung durch physische Barrieren ist das **Straßenrecht** (Teileinziehung) zu beachten sowie unbedingt der **Rettungsdienst** einzubeziehen! Außerdem müssen die Belange des Winterdienstes berücksichtigt werden.

3.5 Linienhafte Markierung außerorts



Außerorts-Fahrradstraße mit Fahrstreifenbegrenzung und Piktogramm „Fahrradstraße“ im Landkreis Höxter, NRW (© ADFC NRW, Jürgen Heidenreich)

Um die Verkehrssicherheit und die Erkennbarkeit der Radverkehrsführung auf **Fahrradstraßen außerorts** zu erhöhen, sollte eine **Fahrstreifenbegrenzung (VZ 295)** als **Schmalstrich** markiert werden. Bei schmalen Fahrradstraßen, auf denen eine Kfz-Kfz- oder Kfz-Rad-Begegnung ohne Nutzung der Bankette nicht möglich ist, sollte eine unterbrochene Fahrstreifenbegrenzung zum Einsatz kommen.

Da es sich bei der Fahrstreifenbegrenzung um ein Verkehrszeichen handelt, muss eine **Prüfung der zwingenden Notwendigkeit durch die Verkehrsbehörde** (§ 45 Abs. 9, Satz 1, StVO) vorhergehen. Die zwingende Notwendigkeit ergibt sich z.B. durch Sicherheitsdefizite bei Dunkelheit aufgrund von Topografie, Streckenverlauf oder einer Führung durch Wald.

Durch die Markierung ergibt sich ein deutlicher **Sicherheitsgewinn** bei Dunkelheit, da außerorts in der Regel keine Beleuchtung vorhanden ist. Außerdem wird die Führung der Fahrradstraße deutlich erkennbar. Es ergibt sich eine klarere Abgrenzung zu anderen Wirtschaftswegen. Daraus folgen ein Bündelungseffekt für den Radverkehr auf der Fahrradstraße und weniger Konflikte zwischen Kfz-Verkehr, insbesondere landwirtschaftlichem Verkehr mit großen Fahrzeugen, und Radverkehr.



4 Was kann?

Maßnahmen für Akzeptanz und Funktion der Fahrradstraße

4.1 Piktogramm „Radverkehr“



Sinnbild „Radverkehr“ auf Fahrradstraße (© Tim Birkholz/ AGFK MV, mit KI bearbeitet)

Im Verlauf einer Fahrradstraße können zusätzliche Fahrradpiktogramme hilfreich sein, z.B.

- außerorts als Erinnerung ca. alle 200 m, wenn über längere Strecken keine Einmündungen oder Kreuzungen folgen,
- bei breiten Sicherheitstrennstreifen oder wenn sich nach Umgestaltung der Fahrradstraße herausstellt, dass der Sicherheitstrennstreifen als Schutzstreifen für den Radverkehr fehlinterpretiert wird,
- an konfliktträchtigen Knoten.

4.2 Eingangsbereiche



Gestaltung des Eingangsbereichs einer Fahrradstraße in Lübeck ((© Hannah Köster/ RAD.SH, mit KI bearbeitet). Skizze möglicher Elemente im Eingangsbereich einer Fahrradstraße (© wegebund, bearbeitet)

Am Beginn einer Fahrradstraße soll allen Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht werden, dass sie sich in einer ebensolchen mit all ihren Regeln befinden. Genauso soll bei der Ausfahrt aus einer Fahrradstraße die Wartepflicht eindeutig erkennbar sein. Hierzu empfiehlt sich neben den bisher genannten Elementen wie **Beschilderung** und **Markierung** auch die Gestaltung einer Torsituation. Dafür bieten sich folgende Elemente an:

- **Gehwegüberfahrten** (Sicherung des Fußverkehrs)
- bauliche oder markierte **Einengungen** (evtl. mit Schraffenbaken)
- **Fahrradbügel** (verhindern das Kfz-Parken im Eingangsbereich)
- Pflanzkübel, **Grünflächen** oder Baumstandorte (verbessern das Stadtklima)

4.3 Radabstellanlagen



Fahrradabstellanlage in einer Fahrradstraße in Pinneberg (© Hannah Köster/ RAD.SH)

Gerade in Fahrradstraßen sollten **Radabstellmöglichkeiten** vorgesehen werden. Fehlen diese, werden Fahrräder ungeordnet auf den Gehwegen abgestellt. Sie behindern und gefährden dort den Fußverkehr. Als **Standorte** für Fahrradabstellanlagen eignen sich Bereiche, in denen **Sichtbeziehungen freigehalten** werden müssen, wie Eingangsbereiche, Kreuzungen und Einmündungen. Ebenfalls können Radabstellanlagen auf Bereichen errichtet werden, die der Fahrbahneinengung zur **Geschwindigkeitsreduktion** dienen.

Gleichwohl sollte aus Kosten- und Akzeptanzgründen immer vorab ermittelt werden, wie hoch der Bedarf an Abstellanlagen ist. Dauerhaft leere Abstellanlagen in Wohnstraßen mit Einfamilienhausbebauung senken die Akzeptanz für das Fahrradparken und nicht zuletzt für die gesamte Fahrradstraße, wenn dafür Kfz-Parkstände weichen mussten.

4.4 Kommunikationskampagne



Bauzaunbanner vor Einrichtung einer Fahrradstraße in Kiel (© Hannah Köster/ RAD.SH)

Um die Akzeptanz für die Einrichtung einer Fahrradstraße zu erhöhen, sollte bereits in der frühen Planungsphase Kontakt zu Anliegern gesucht werden. Hierbei können **Infoflyer für Anwohnende** ebenso nützlich sein wie das **direkte Gespräch** mit größeren Institutionen im Umfeld.

Zur Eröffnung einer Fahrradstraße, die insbesondere bei den ersten in einer Kommune auch gefeiert werden darf, sollte die Presse eingeladen werden oder eine **Pressemitteilung** versandt werden. Dabei können die **Verhaltensregeln in einer Fahrradstraße** (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Fahrräder dürfen nebeneinander fahren, Kfz sind Gäste, außerorts – Rücksicht macht Wege breit) einem größeren Publikum erläutert werden.

Wenn der Raum vorhanden ist, können **Bauzaunbanner** für einige Monate zur Einführung der Fahrradstraße aufgestellt werden. Diese können Erläuterungen zum Verhalten in Fahrradstraßen enthalten.

RAD.SH bietet für Fahrradstraßen ein Kommunikationspaket für Mitglieder an. Sprechen Sie uns gerne an.



5 Was ist ausgeschlossen?

Maßnahmen, die in einer Fahrradstraße nicht zur Anwendung kommen dürfen

5.1 Farbige linienhafte Elemente



Gelbe, blaue und grüne linienhafte Elemente im Straßenraum (© Fabian Deter, keystone, ADFC Langenfeld/Monheim)

Farbige Markierungen können den Wiedererkennungswert von Radinfrastruktur in einer Kommune erhöhen. So ist in den Niederlanden Radinfrastruktur zumeist rot, in Dänemark blau. Einzelne Kommunen planen daher die flächige Einfärbung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie die linienhafte Markierung der Fahrradstraßen innerhalb der Kommune in einer Farbe. Leider ist die Farbauswahl hierbei stark begrenzt, weshalb an dieser Stelle **von einer farbigen Randmarkierung abgeraten** wird.

Gelbe Markierungen sind gemäß StVO **vorübergehenden Anordnungen** (Baustelle, Verkehrsversuch) vorbehalten. **Blaue** Markierungen sind nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968 für den **ruhenden Verkehr** vorgesehen. Auch wenn diese Markierung in Deutschland hierfür nicht eingesetzt wird, kann es bei ausländischen Kfz-Führer*innen zu Verwechslungen kommen. **Grüne** Randmarkierungen sind **Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten** vorbehalten und kommen daher für Fahrradstraßen nur in Frage, wenn es sich um eine Radschnellverbindung oder Radvorrangroute handelt.

Im Leitfaden der [AGFS NRW](#) werden **rote** Randmarkierungen parallel zum weißen, unterbrochenen Breitstrich vorgeschlagen. Dies widerspricht zunächst keiner Regelung und folgt der Logik, dass rote Markierungen zumeist mit Radverkehrsanlagen in Verbindung gebracht werden. Aufgrund des zusätzlichen **Instandhaltungsaufwands** sowie der **fehlenden Verankerung** in der StVO und den aktuellen Regelwerken wird von einer Empfehlung abgesehen.

6 Quellenverzeichnis und Bildnachweise

6.1 Quellen

AGFS NRW: *Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis*. 2023

(https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahrradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf)

Deutsches Institut für Urbanistik (difu)/ Bergische Universität Wuppertal:

Fahrradstraßen – Ein Leitfaden für die Praxis. 2021

(https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrasse_neu.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. 2010

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein: *Fahrradstraßen-Erlass des Landes Schleswig-Holstein*. 2024

(<https://rad.sh/wp-content/uploads/2024/06/Erlass-Fahrradstrassen.pdf>)

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr/ wegebund: *Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis*. 2024

(<https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/44402/documents/67741>)

Straßenverkehrsordnung (StVO). Novelle 2024 (https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html#BJNR036710013BJNE004806123)

Verwaltungsordnung zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Novelle 2025

(https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm)

6.2 Bilder

ADFC Langenfeld/Monheim: <https://langenfeld.adfc.de/neuigkeit/auf-dem-radschnellweg-von-duesseldorf-nach-leverkusen>

ADFC NRW, Jürgen Heidenreich <https://nrw.adfc.de/artikel/gutes-beispiel-fahrradstrasse-ausserorts-zwischen-wormeln-und-calenberg-kreis-hx>

Constantin Binder: <https://mobil.osnabrueck.de/de/aktuelles/osnabrueck-hat-eine-neue-fahrradstrasse-ernst-sievers-strasse-ist-umgestaltet/>

difu: [Fahrradstraßen – Ein Leitfaden für die Praxis](#)

Fabian Deter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pop-up_Radweg_auf_dem_Kottbusser_Damm_in_Berlin.jpg

Frankfurt University of Applied Science, Projekt: ReLUT: https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2023/Zwischenbericht_FFN_Oeder_Weg.pdf

Keystone: <https://www.watson.ch/schweiz/auto/140475577-preisueberwacher-reagiert-so-teuer-ist-parken-in-schweizer-staedten>

Mareike Nikulsky: Fahrradstraße mit gesperrter Durchfahrt in Borstel-Hohenraden

Peter Bajer/ HMWVW : <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/oeffentlichkeitsarbeit/vorlagen-und-digitale-materialien/fotopool/>

Tim Birkholz/ AGFK MV: Fahrradstraße in Stralsund

wegebund: [Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis](#)

Alle anderen Bilder: RAD.SH

Alle Links abgerufen am 15.09.2026

Impressum

Herausgeber:

RAD.SH

Kommunale Arbeitsgemeinschaft
zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
in Schleswig-Holstein

Hannah Köster, Dr. Thorben Prenzel

Wall 55

24103 Kiel

Mail: info@rad.sh

www.rad.sh

