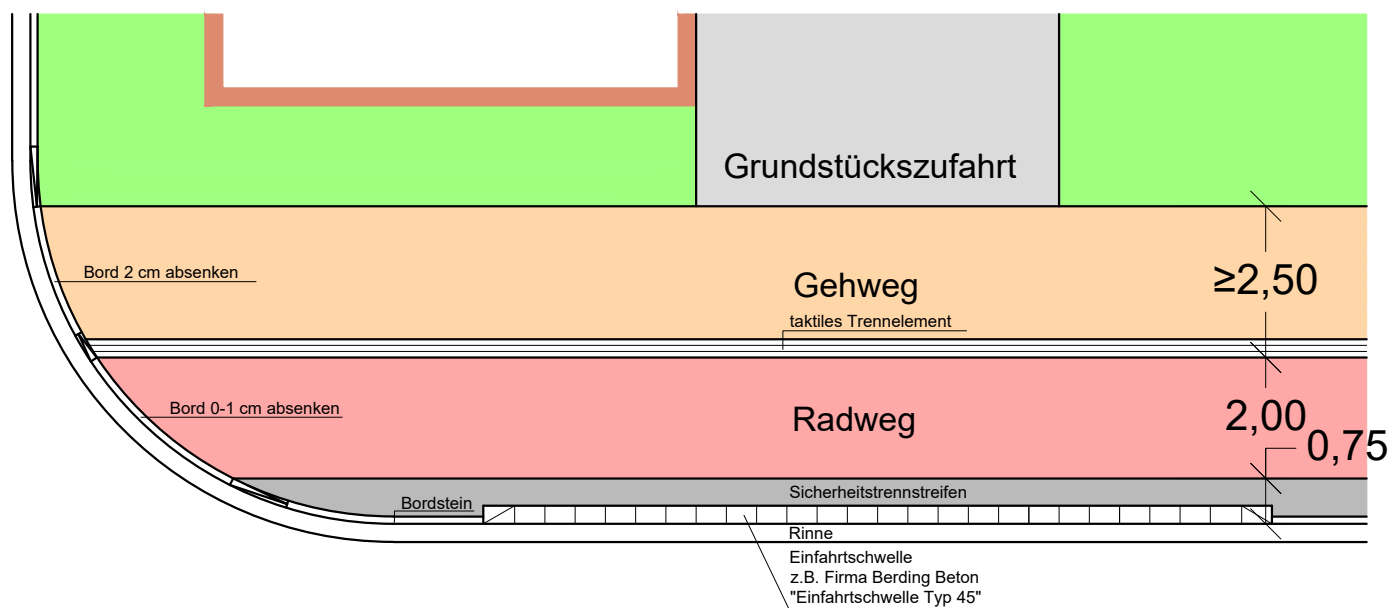


Landeshauptstadt Magdeburg

Musterlösungen für den Radverkehr

Befestigungsart, Trennung zwischen Geh- und Radweg, Bordabsenkungen, Grundstückszufahrten

Musterblatt 1



Maßstab 1 : 125
(im Original A4)
alle Angaben in m

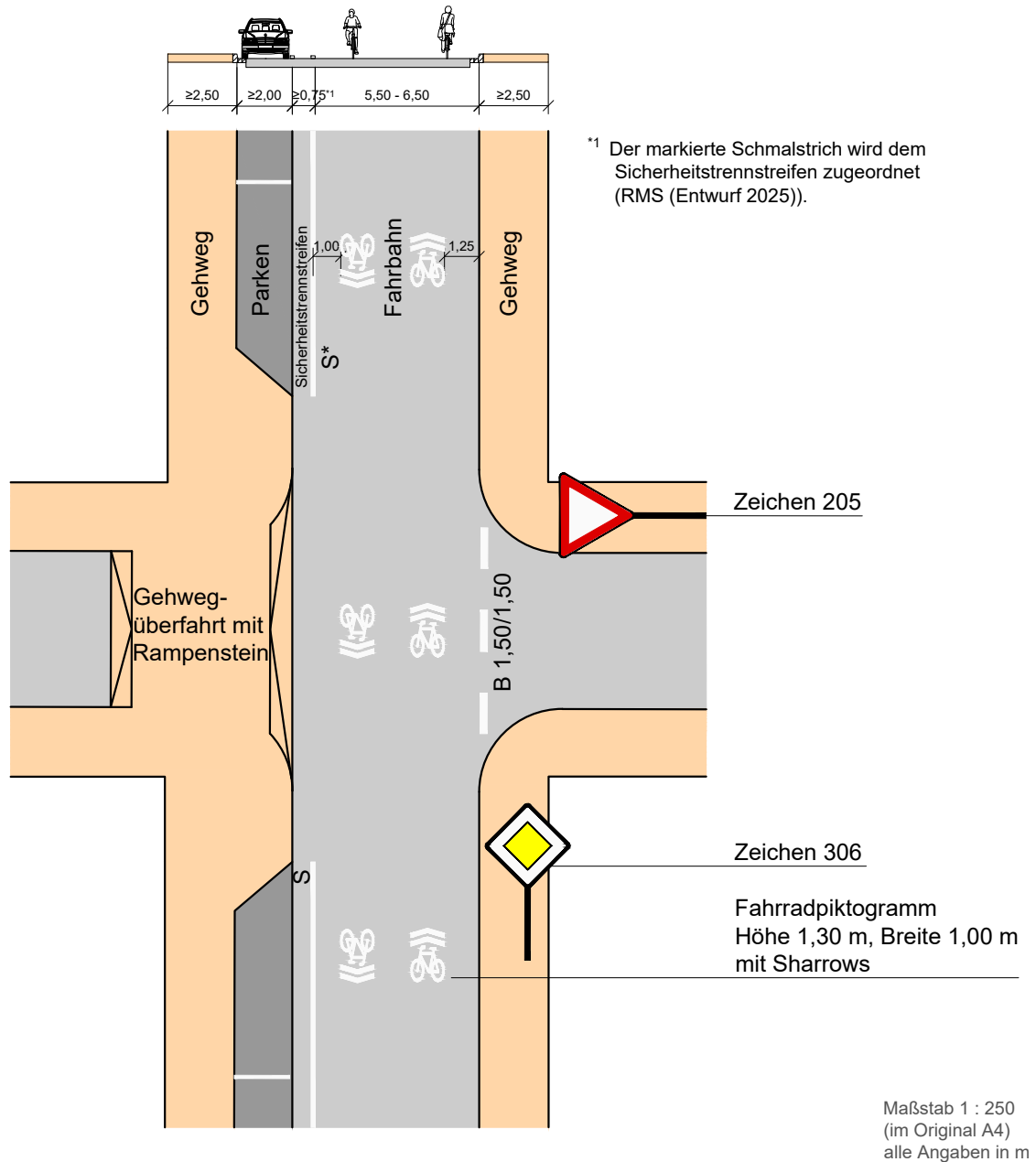
- Regelungen:**
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
 - Richtlinie für die Planung, Genehmigung und Ausführung von Grundstückszufahrten Landeshauptstadt Magdeburg (Entwurf)
- Besonderheiten:**
- Rad- und Gehwegüberfahrten an Grundstückszufahrten.
 - Oberfläche Radweg aus Asphalt (oder Betonsteinpflaster ohne Fase mit minimaler Fuge)
 - Der Begrenzungstreifen ist Bestandteil des Gehweges und muss taktil erfassbar und optisch kontrastreich zum Gehwegbelag sein. Er sollte 30 cm breit sein und ist in den 2,50 m für den Gehweg enthalten.
 - An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt.
 - Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,00 m (Schräg- und Senkrechtparken) anzulegen.
 - Zu baulichen Einrichtungen (z.B. Beleuchtung, Schaltkästen) neben dem Radweg muss ein Abstand von 0,25 m eingehalten werden.
 - In der Regel werden Rampensteine zur Überwindung einer Höhendifferenz von 6 bis 8 cm verbaut, je nach Hersteller.

Bearbeitet: TB, AB

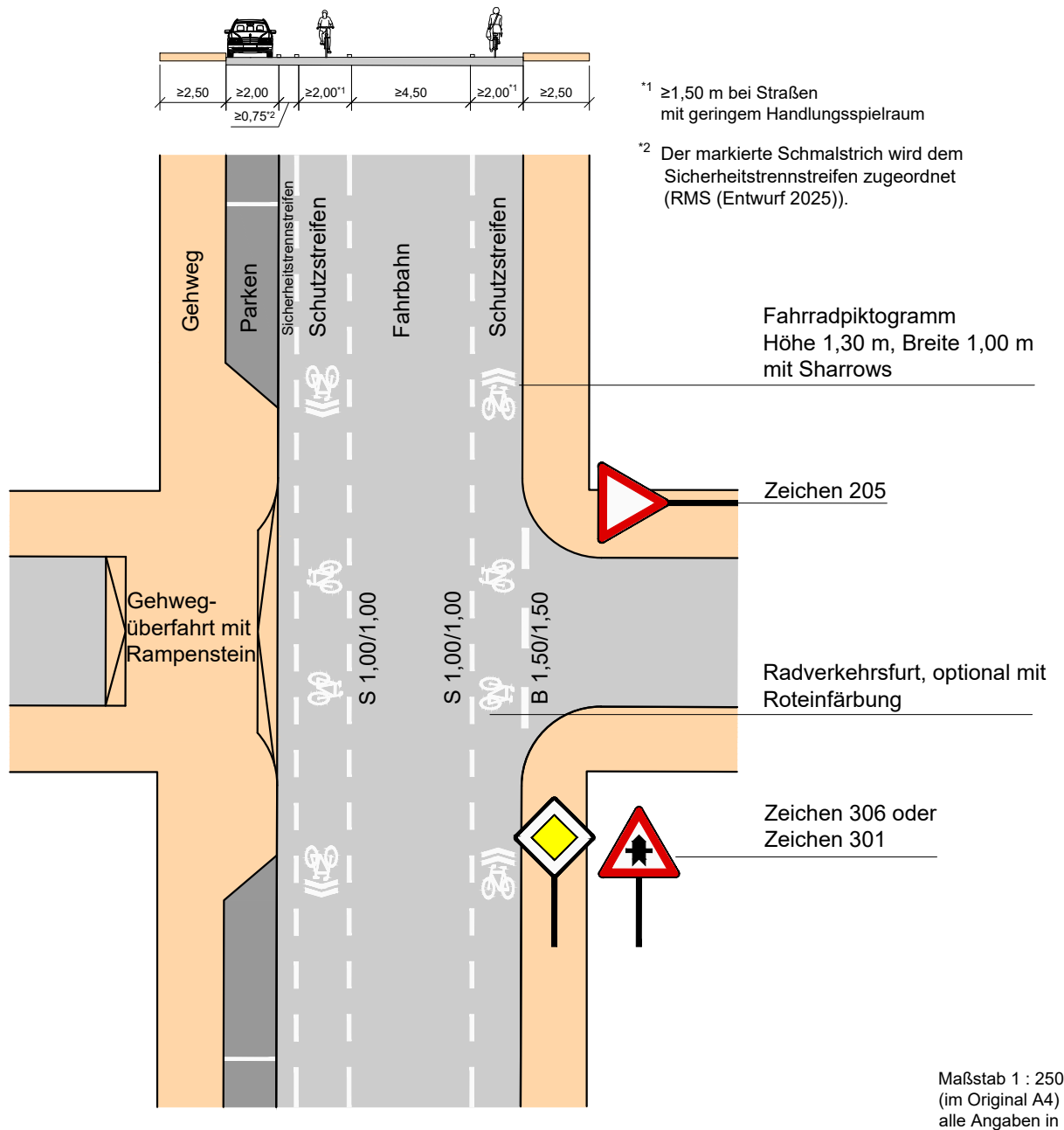
Stand: Februar 2026



PGV-Alrutz GbR
Adelheidsstraße 9b
30171 Hannover
Telefon (0511) 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de



- Regelungen:**
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Anwendungsbereiche:**
- Der Einsatz von Piktogrammreihen in Ausnahmefällen, wenn keine Radverkehrsanlage möglich ist.
 - Bei Fahrbahnbreiten ab 6,50 m kann auch der Einsatz einer Mischform geprüft werden, mit einseitigem Schutz- oder Radfahrstreifen. Dies bietet sich insbesondere bei Längsneigung an.
- Besonderheiten:**
- Markierung eines Sicherheitstrennstreifens an Parkständen.
 - Ist die verbleibende Fahrgasse schmäler als 5,50 m, darf keine mittlere Leitlinie markiert werden.
 - Fahrradpiktogramme sind am Beginn und nach jeder Unterbrechung zu markieren sowie in regelmäßigen Abständen spätestens nach 20 bis 25 m zu wiederholen.
 - Bei Erstausbringung einer Piktogrammreihe ist die Maßnahme durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu kommunizieren.
 - Derzeit nur per Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO zulässig, da eine bundeseinheitliche Anordnungsgrundlage für Piktogrammreihen im Mischverkehr fehlt. Im Entwurf der ERA 202x werden Piktogrammreihen aufgeführt und damit (zukünftig) als Stand der Technik definiert.



Regelungen:

- RAST 06, Kapitel 6.1.7.3
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- RMS 202x (Entwurf 04/2025)

Anwendungsbereiche:

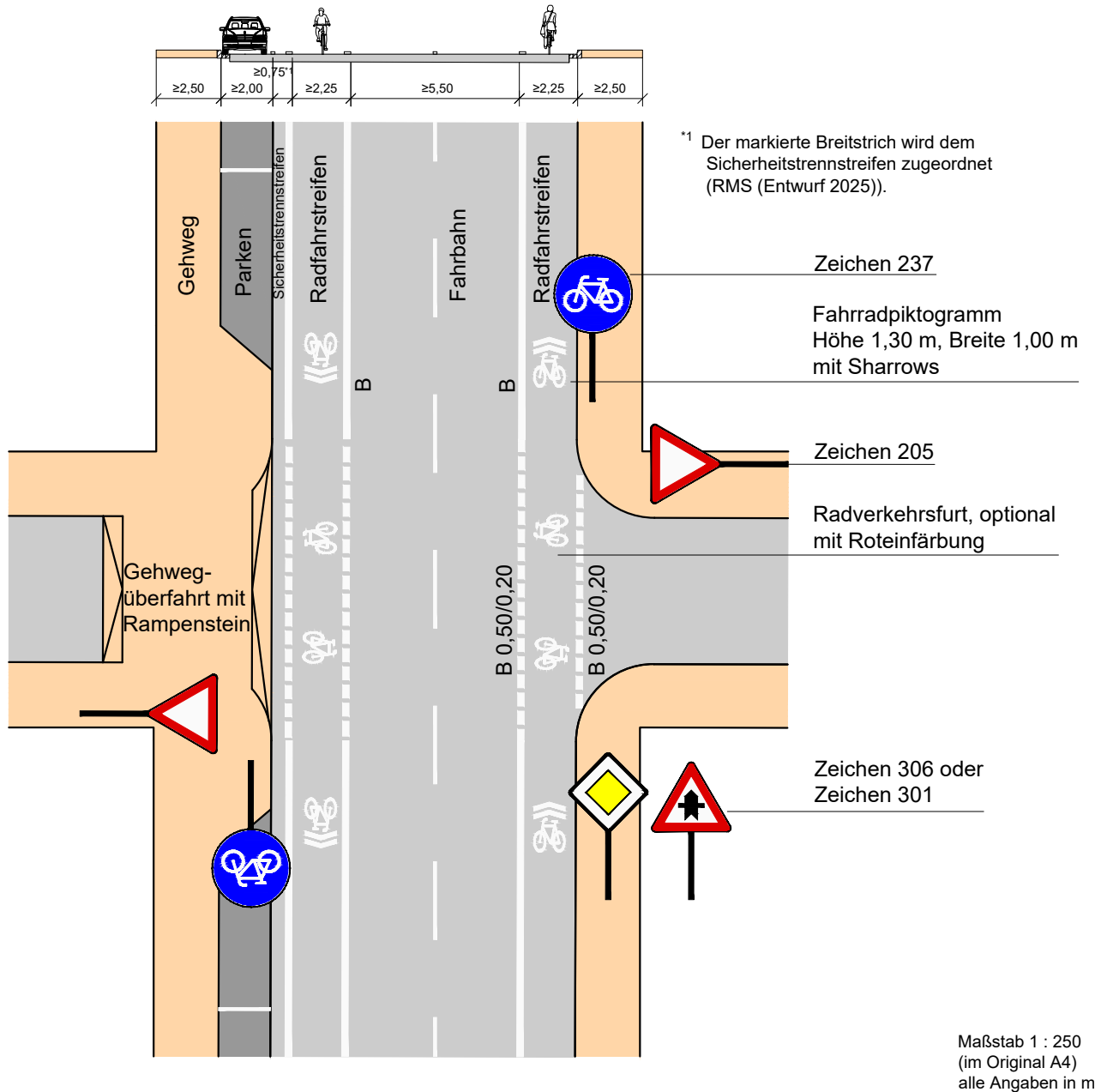
- Schutzstreifen sollen nur dann eingesetzt werden, wenn sicherere Führungsformen wie Radfahrstreifen nicht möglich sind.
- Linienbusverkehr ist kein Ausschlussgrund.

Besonderheiten:

- Schutzstreifen dürfen zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen, z.B. auf angrenzenden Grundstücken, von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten (z.B. Sammelgaragen, Supermärkten, Tankstellen etc.) und Einmündungen mit stark belasteten Abbiegebeziehungen. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von mehr als 0,75 m zu markieren.
- Bei einer Kernfahrbahn von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit Lkw kommen. Die Begegnung von Pkw/Pkw ist möglich, da der Kfz-Verkehr den Schutzstreifen überfahren darf, wenn der Radverkehr nicht gefährdet wird.
- Ist die verbleibende Fahrgasse schmäler als 5,50 m, darf keine mittlere Leitlinie markiert werden.
- Fahrradpiktogramm am Beginn und nach jeder Unterbrechung markieren, sowie in regelmäßigen Abständen, spätestens nach 25 bis 50 m zu wiederholen.
- Wenn größere Breiten verfügbar sind, wird zuerst die Fahrgasse verbreitert, bis 5,00 m erreicht werden, danach die Schutzstreifen, bis maximal 2,00 m erreicht werden.
- Die Breite der Rinne ist nur Teil der Breite des Schutzstreifens, wenn die Rinne gut befahrbar ist.

Bearbeitet: TB, AB

Stand: Februar 2026



Regelungen:

- RAST 06, Kapitel 6.1.7.4
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- RMS 202x (Entwurf 04/2025)

Besonderheiten:

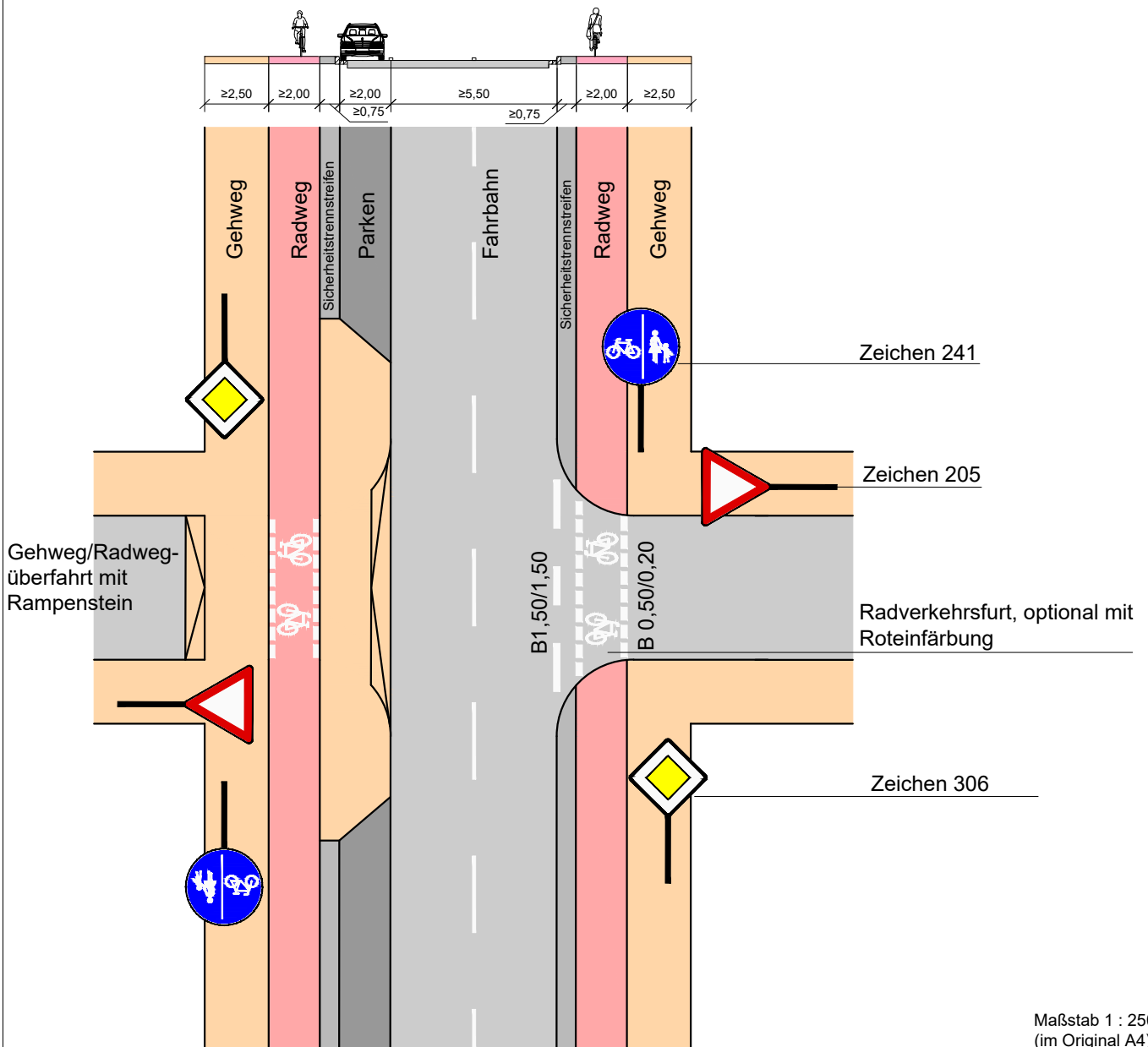
- Die Breite der Markierung (0,25 m) wird dem Radfahrstreifen zugeordnet.
- Radfahrstreifen 1,85-2,25 m nur im Bestand zulässig.
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden.
- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen sowie Grundstückszufahrten von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten (z.B. Sammelgaragen, Supermärkten, Tankstellen etc.) und Einmündungen mit stark belasteten Abbiegebeziehungen. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,00 m (Schräg- und Senkrechtparken) zu markieren.
- Fahrradpiktogramme sind am Beginn und nach jeder Unterbrechung zu markieren sowie in regelmäßigen Abständen, spätestens nach 25 bis 50 m, zu wiederholen.
- Roteinfärbung der Radverkehrsfurt bei Knotenpunkten und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkten, Tankstellen, Zufahrt zu Gewerbegebieten etc.) und konfliktreichen Furten.
- Bei Linienbusverkehr sind mindestens 6,50 m Fahrbahnbreite erforderlich.

Bearbeitet: TB, AB

Stand: Februar 2026



PGV-Alrutz GbR
 Adelheidsstraße 9b
 30171 Hannover
 Telefon (0511) 220601-80
 info@pgv-alrutz.de
 www.pgv-alrutz.de

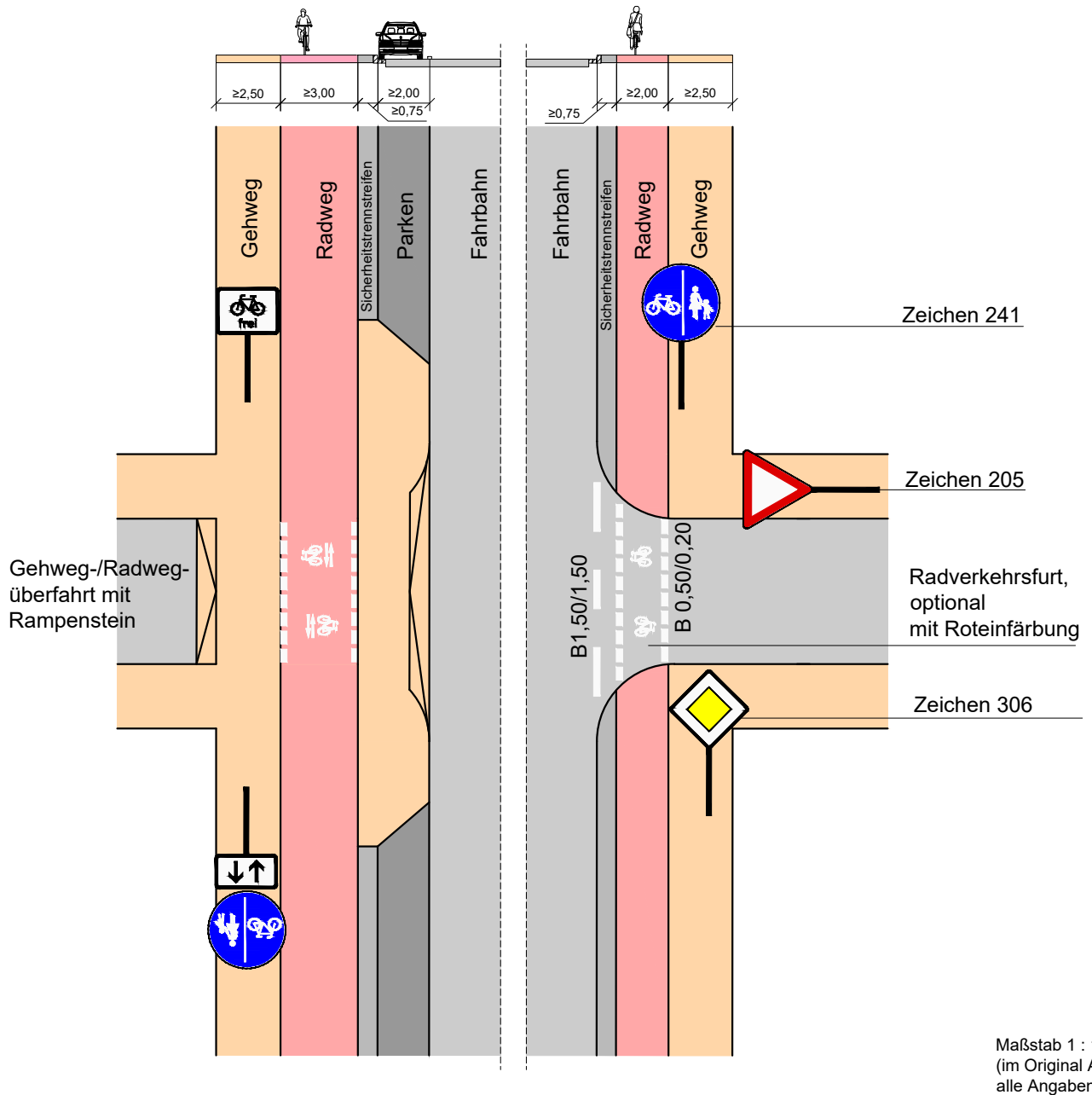


Regelungen:

- RAST 06, Kapitel 6.1.7.5
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- RMS 202x (Entwurf 04/2025)

Besonderheiten:

- Der Begrenzungstreifen ist Bestandteil des Gehweges und muss taktil erfassbar und optisch kontrastreich zum Gehwegbelag sein. Er sollte 30 cm breit sein und ist in den 2,50 m für den Gehweg enthalten.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten (z.B. Sammelgaragen, Supermärkten, Tankstellen etc.) und Einmündungen mit stark belasteten Abbiegebeziehungen. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,00 m (Schräg- und Senkrechtparken) anzulegen.
- Zu baulichen Einrichtungen (z.B. Beleuchtung, Schaltkästen) neben dem Radweg muss ein Abstand von 0,25 m eingehalten werden.
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen.



Regelungen:

- RAST 06, Kapitel 6.1.7.5
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

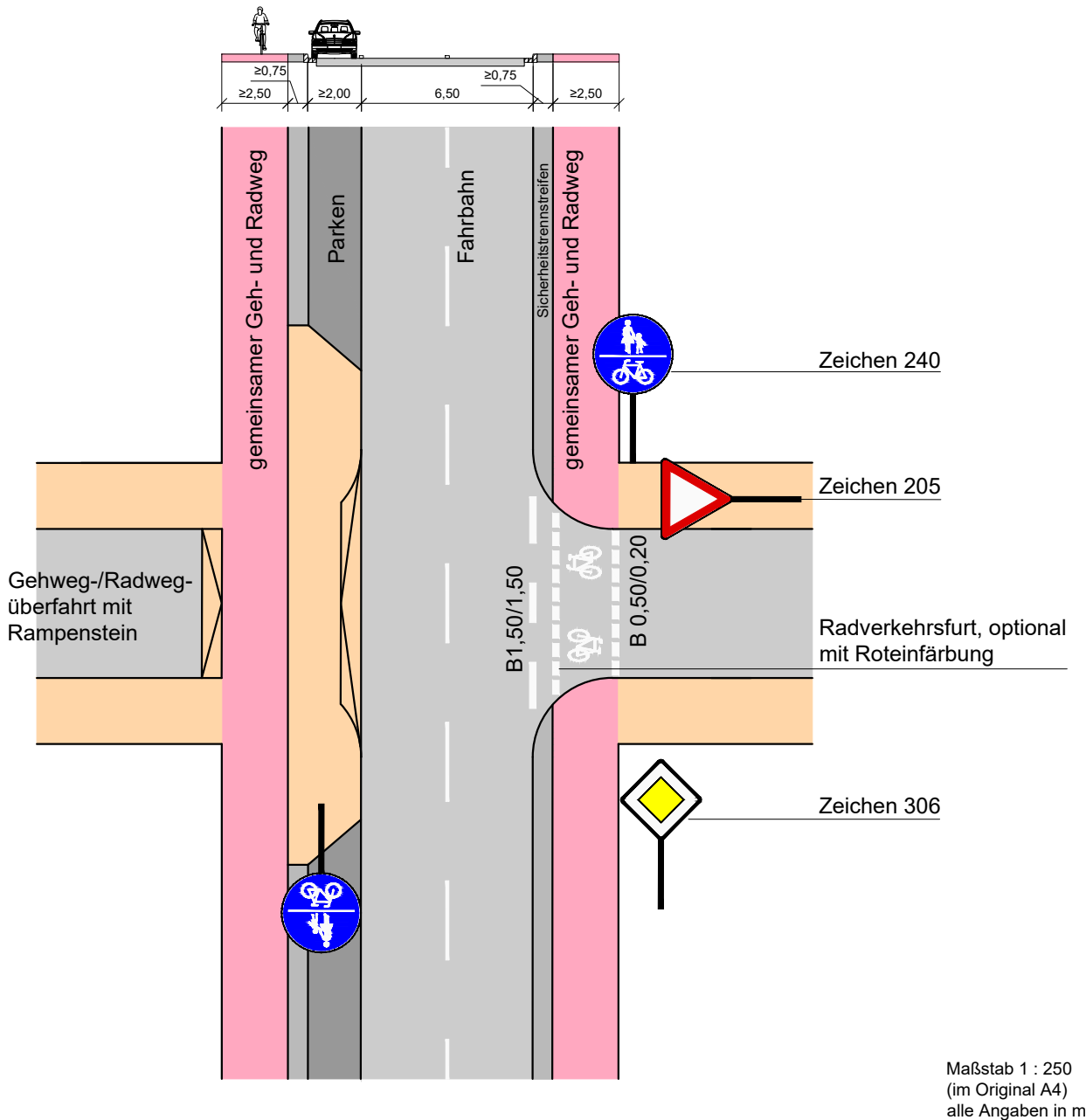
Anwendungsbereiche:

- Radwege im Zweirichtungsbetrieb sollen vermieden werden. Zunächst sollte geprüft werden, ob durch verbesserte Querungsmöglichkeiten eine Zweirichtungsführung verhindert werden kann.
- Insbesondere bei zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten sollte die Zweirichtungsführung möglichst vermieden werden.

Besonderheiten:

- Der Begrenzungstreifen ist Bestandteil des Gehweges und muss taktil erfassbar und optisch kontrastreich zum Gehwegbelag sein. Er sollte 30 cm breit sein und ist in den 2,50 m für den Gehweg enthalten.
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,00 m (Schräg- und Senkrechtparken) anzulegen.
- Der einseitige Zweirichtungsradweg sollte die Mindestbreite von 3,00 m nicht unterschreiten.
- Soweit keine Radwegüberfahrten angelegt werden können, sollten die Radverkehrsfurten rot eingefärbt werden.
- Zweirichtungsradweg ohne Benutzungspflicht mit Zeichen 1022-10 und Zeichen 1000-33 beschildern.

Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege, Einrichtungsverkehr, Musterblatt 8 innerorts (Einsatz nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen)



Regelungen:

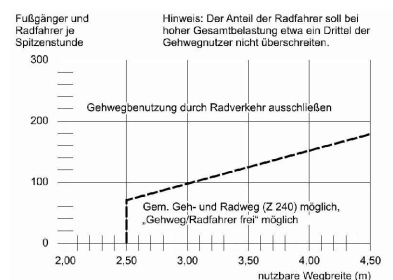
- RAST 06, Kapitel 6.1.6.4
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

Anwendungsbereiche:

- Einsatz nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen.
- Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf straßenbegleitenden Wegen sollte innerorts vermieden werden.

Besonderheiten:

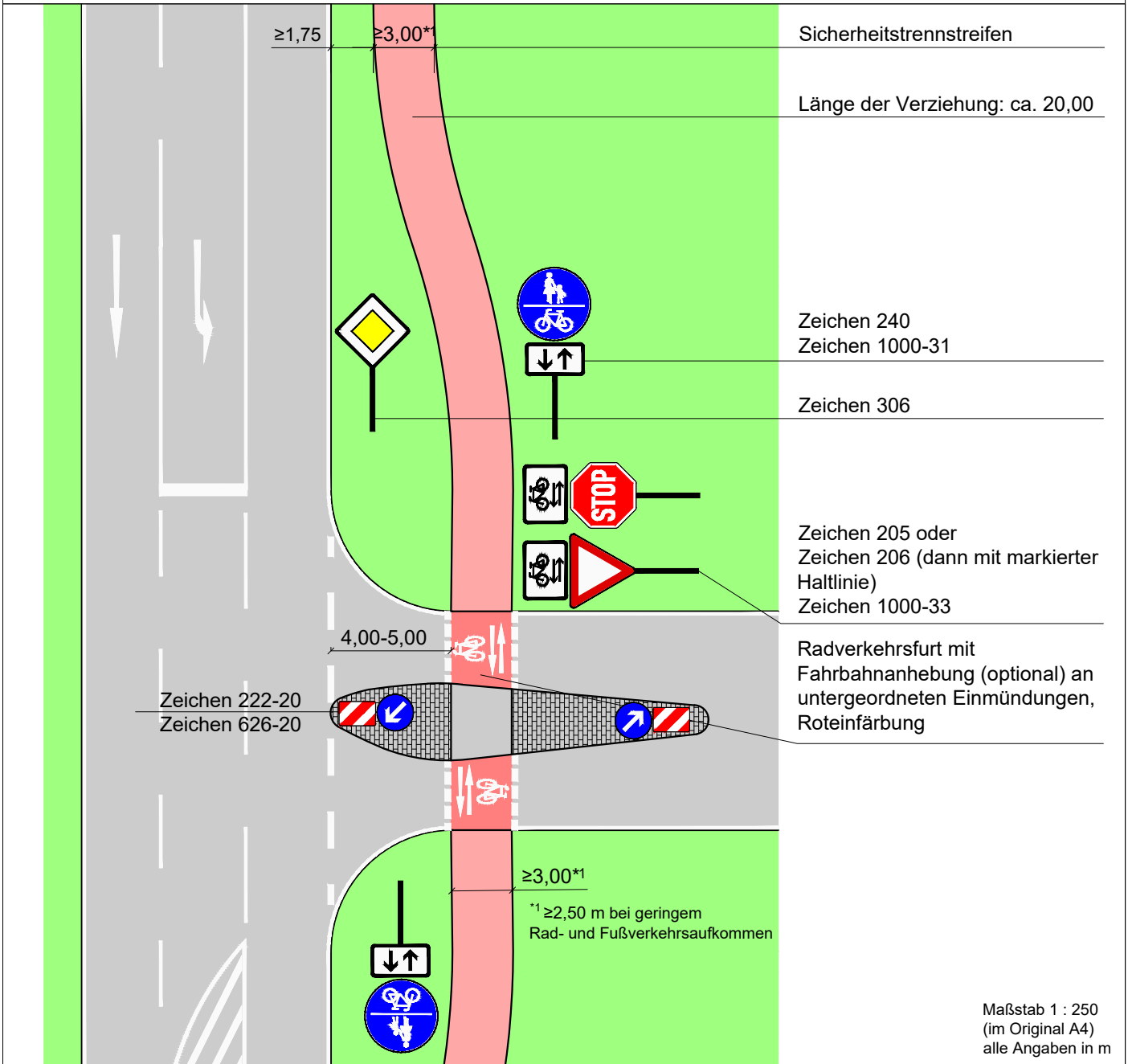
- Für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:
 - Straßen mit Geschäftsnutzung oder erhöhter Aufenthaltsfunktion,
 - Straßen mit z. B. Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern im unmittelbaren Umfeld, die auf eine Nutzung durch schutzbedürftige Personengruppen schließen lassen.
 - Haupttrouten des Fußverkehrs
 - Gefälle > 3 %
 - wiederholt untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten mit eingeschränkten Sichtverhältnissen,
 - von Fahrgästen stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage
 - Überschreitung der Einsatzgrenzen entsprechend folgendem Bild:



Einsatzbereiche gemäß ERA 2010, Bild 15

Bearbeitet: TB, AB

Stand: Februar 2026



Regelungen:

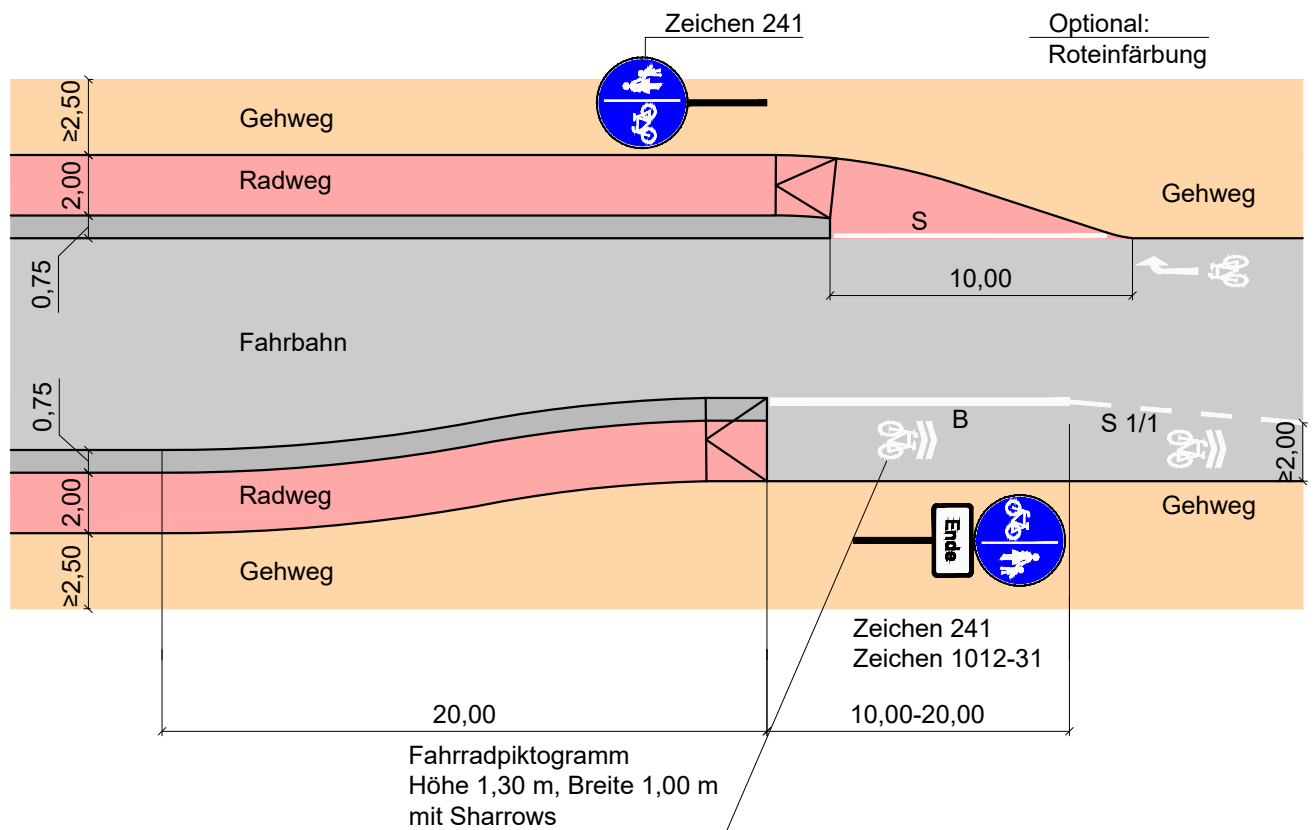
- RAL 2012, Seite 20 f., S 79 f.
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen.

Besonderheiten:

- Die Roteinfärbung ist obligatorisch (Radverkehr in zwei Richtungen).
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.
- Die nach RAL 2012 erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten.
- Eine Fahrbahnanhebung ist optional.
- Bei einem auf der gegenüberliegenden Seite verlaufenden Geh-/Radweg kann die Überquerungsstelle im Bereich der Sperrfläche angelegt werden.
- Geh- und Radwege sollten mindestens 1,75 m von der Fahrbahn abgesetzt sein.
- Die Form der Mittelinsel kann gemäß RAL 2012 variieren, je nach Entwurfsklassen der beiden Straßen.



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

Anwendungsbereiche:

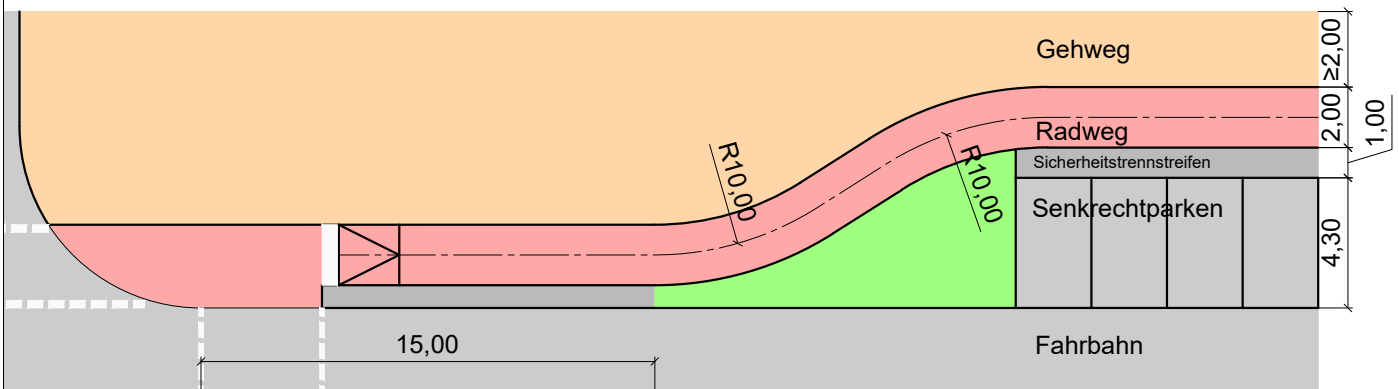
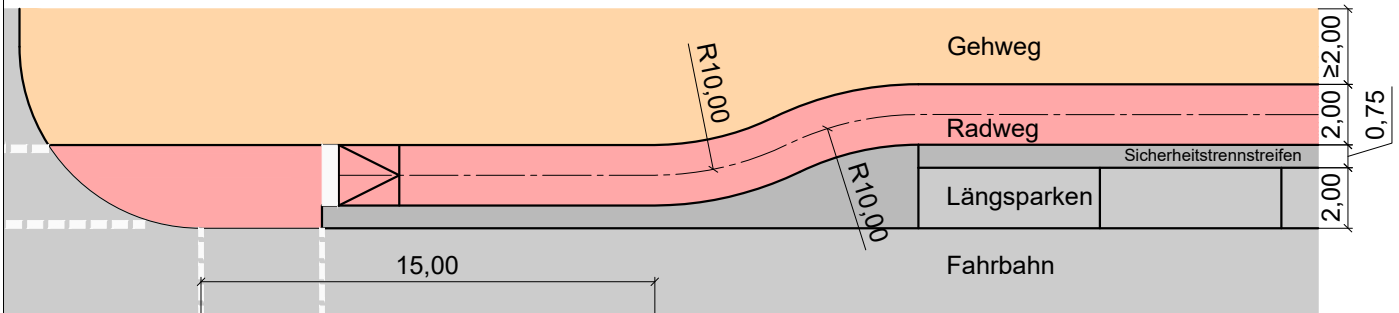
- Hier beispielhaft Überleitung eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradweges in einen Schutzstreifen.
- Überleitung eines Einrichtungsradweges in einen Radfahrstreifen oder in den Mischverkehr.
- Beginn eines Radweges.
- Lage von Anfang und Ende außerhalb von Knotenpunkten, auf der Strecke.

Besonderheiten:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radweges ist gegenüber reinen Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungsradwege ändert.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1 : 10 betragen.
- Zur Überleitung auf die Fahrbahn sollte eine Rampe mit einer Neigung von 4 % bis 6 % angeordnet werden. Die Länge ist abhängig von der Höhe des vorherigen Bordes und der Topografie (mind. 2,00 m Länge).
- Bei anschließender Führung des Radverkehrs im Mischverkehr empfiehlt sich nach dem Wechsel auf die Fahrbahn eine Übergangslänge von 10 bis 20 m, die als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ausgeführt ist. Bei Bedarf kann dieser Bereich eingefärbt werden.

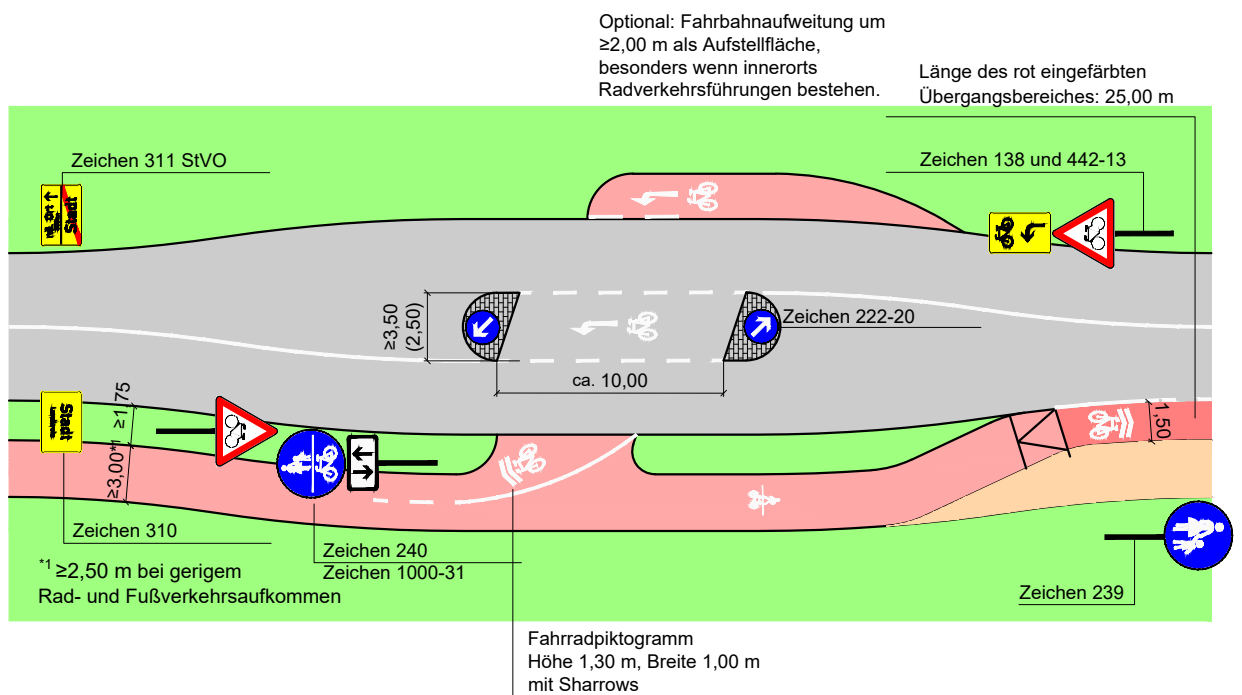
Bearbeitet: TB, AB

Stand: Februar 2026



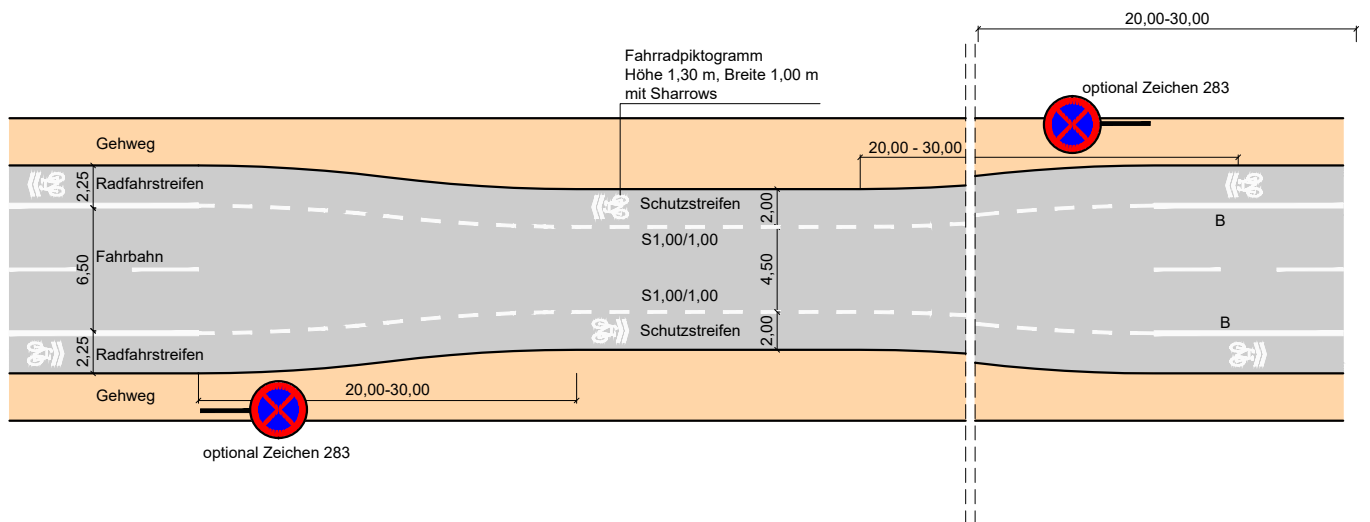
Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Anwendungsbereiche:**
- Ruhenden Verkehr mit unterschiedlich bemessenen Sicherheitsstrennstreifen. Mindestens 0,75 m zu Längsparken und mindestens 1,00 m zu Schräg- und Senkrechtparken.
- Besonderheiten:**
- Verschwenkungsanfang bzw. -ende mind. 15 m vor Einmündung.



ohne Maßstab
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- RAL 2012, Kapitel 6.4.10
 - RASt 06, Kapitel 6.2.2.1
 - ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Anwendungsbereiche:**
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den richtungstreuen Radverkehr
 - Meist am Ortseingang
- Besonderheiten:**
- Der gleiche Anlagentyp kann auch ohne Benutzungspflicht angewendet werden.
 - Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
 - Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
 - Die Ortstafel muss sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt. Sonst ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zu prüfen.
 - Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts ein Vorwegweiser vorgesehen werden.
 - Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens die Breite des Fahrstreifens betragen. Die Mittelinsel muss dann in der Regel 3,50 m breit sein.
 - Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange z.B. des Winterdienstes, entgegenstehen.
 - Gemäß RASt 06, Bild 99 sind auch asymmetrische Bauformen der Mittelinsel möglich.



Maßstab 1 : 400
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
 - RMS 202x (Entwurf 04/2025)
- Anwendungsbereiche:**
- Nicht zu beseitigende Engstelle.
 - Durchführung eines Radfahrstreifens aus Platzgründen nicht möglich.
 - Prüfung auf einstreifige Führung des Kfz-Verkehrs mit Richtungswechselbetrieb fällt negativ aus.
- Besonderheiten:**
- Radfahrstreifen soll schon 20 - 30 m vor der Engstelle enden und in einen Schutzstreifen übergehen.

Bild 1: Überquerungsanlage getrennter Geh- und Radweg, innerorts

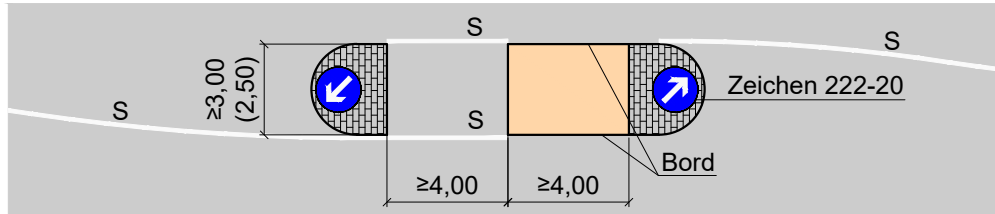


Bild 2: Überquerungsanlage gemeinsamer Geh- und Radweg, außerorts (in begründetem Ausnahmefall)

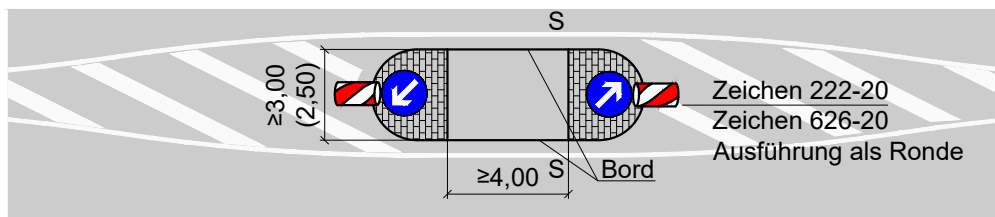


Bild 3: Überquerungsanlage für Radfahrende, meist am Ortseingang (zul. V = 50km/h)

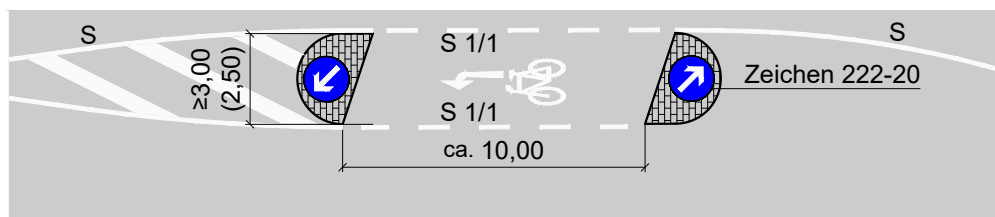
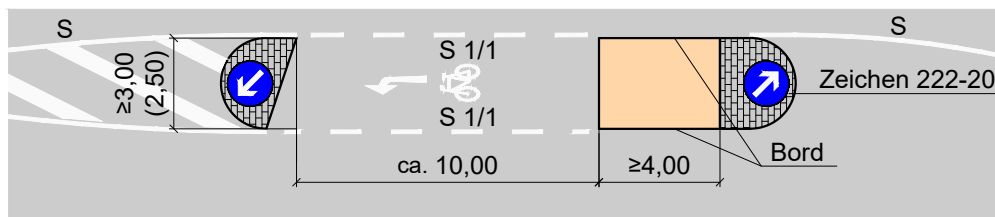


Bild 4: Überquerungsanlage für Zufußgehende mit Aufstellfläche für den Radverkehr, meist am Ortseingang (zul. V = 50km/h)

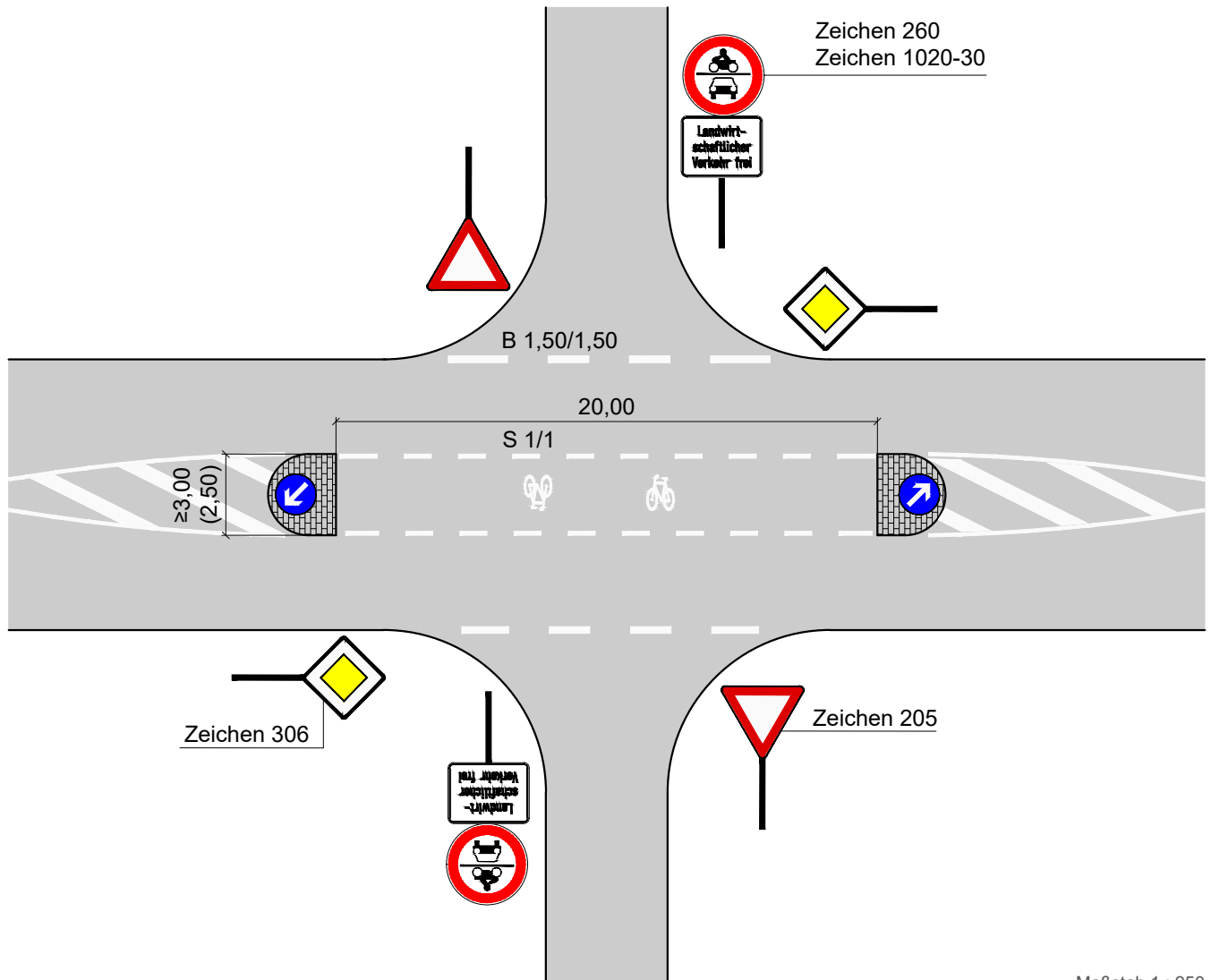


Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- RAL 2012, Kapitel 6.4.10
 - RAST 06, Kapitel 6.1.8.2
 - ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Anwendungsbereiche:**
- Querung einer übergeordneten Straße.
- Besonderheiten:**
- Für den Kfz-Verkehr muss außerorts vor Mittelinseln eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h und Überholverbot angeordnet werden.
 - In Tempo-30-Zonen ist auf die Anordnung einer Fahrstreifenbegrenzung zu verzichten.
 - Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
 - Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Sie sollten deshalb innerorts immer beleuchtet werden, außerorts soll die Notwendigkeit einer Beleuchtung geprüft werden. Außerorts darf die Beleuchtung nicht auf der Mittelinsel errichtet werden, auf die Einhaltung der Vorgaben der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme 2009 ist zu achten.
 - Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordföhrung und 3,75 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes, entgegenstehen.
 - Die Einfassung der Mittelinseln soll mit abgeschrägten Bordsteinen erfolgen.
 - Die Abmessungen der Außenkanten und der Markierungen sind abhängig von der Flächenverfügbarkeit und dem Geschwindigkeitsniveau.

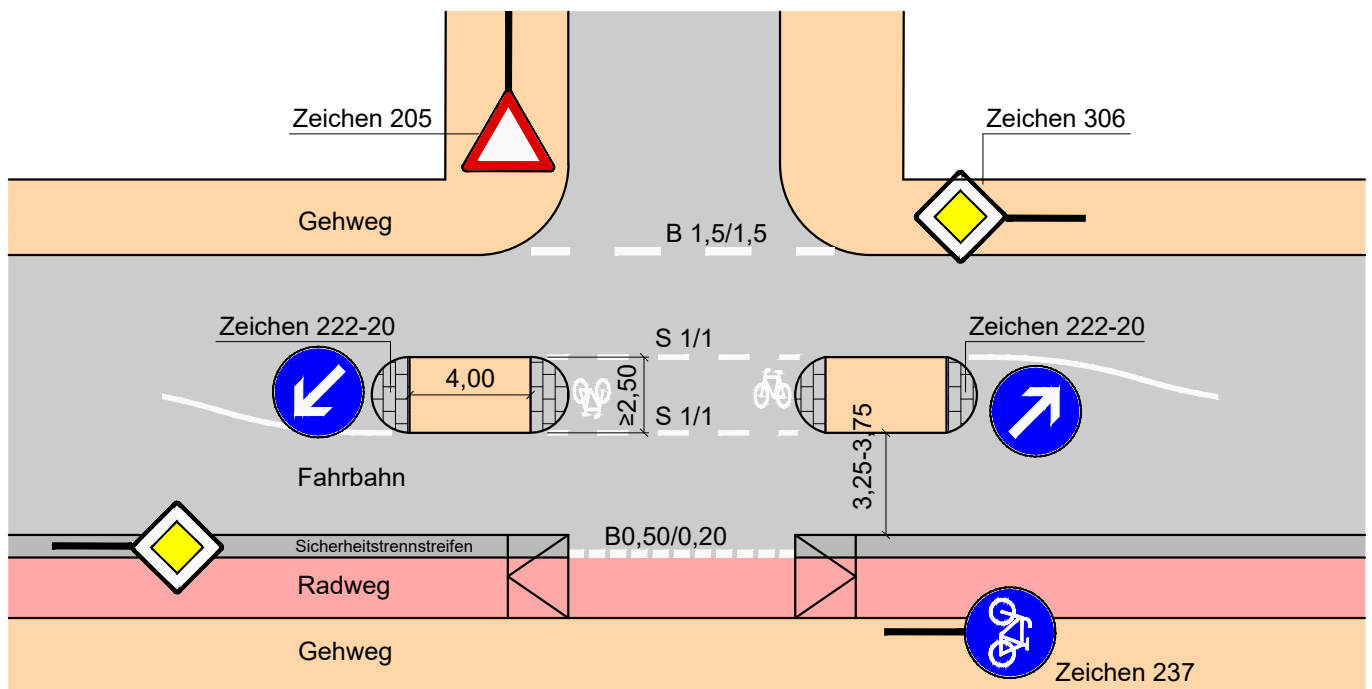
Bearbeitet: TB, AB

Stand: Februar 2026



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
 - RAL 2012, Kapitel 6.4.10
- Anwendungsbereiche:**
- Sonderlösung zur Anwendung bei zusätzlichen Ab- und Einbiegevorgängen landwirtschaftlicher Fahrzeuge.
- Besonderheiten:**
- Die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen.
 - Für den Kfz-Verkehr wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h empfohlen.
 - Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes, entgegenstehen.



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

- RAS 06, Kapitel 6.3.3
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

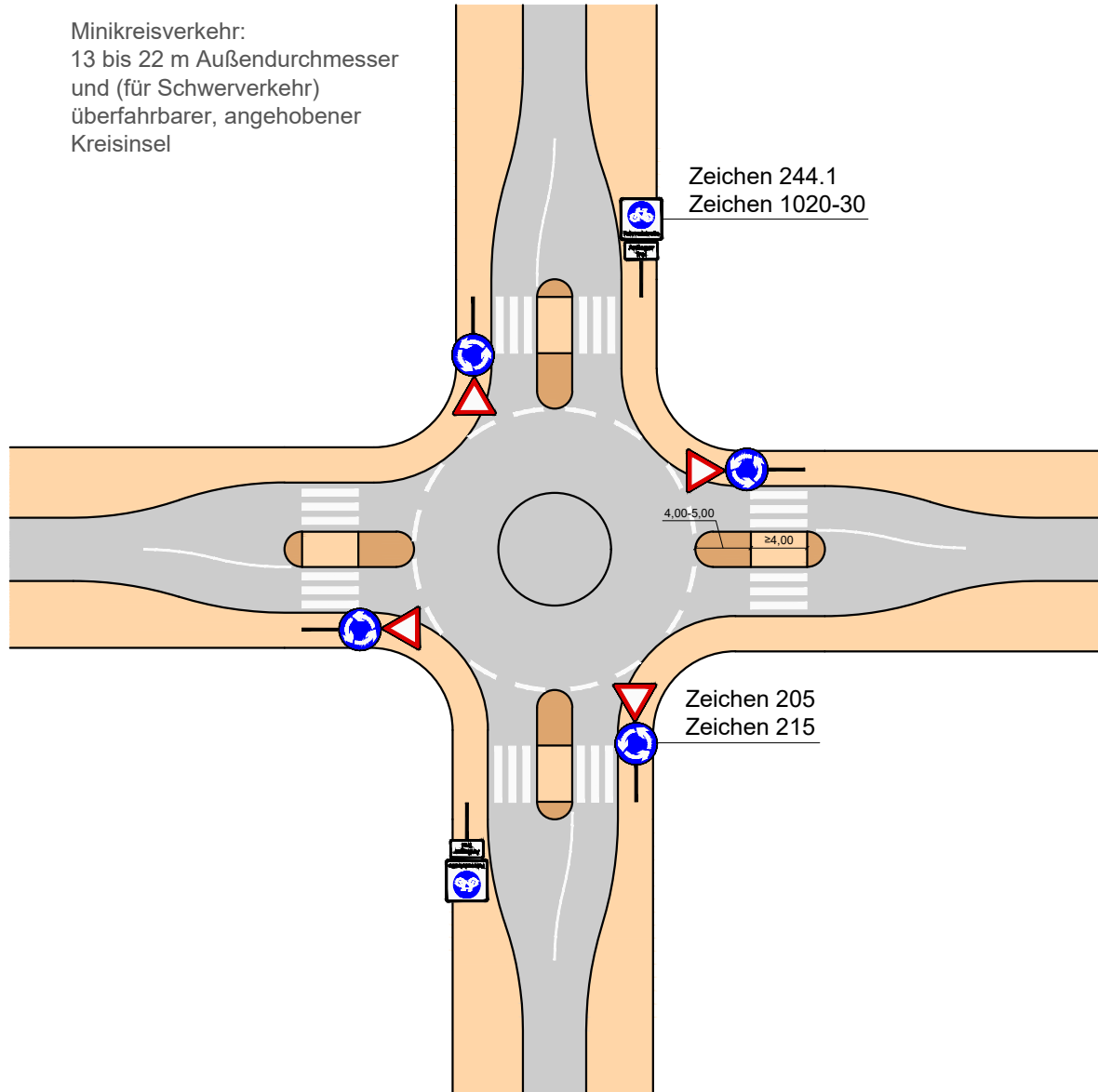
Anwendungsbereiche:

- Überquerung übergeordneter Straßen durch geteilte Querungshilfe.

Besonderheiten:

- Zur Sicherung des direkten als auch des indirekten Linksabbiegens geeignet.
- Sind die Abbiegebeziehungen des Kfz-Verkehrs schwach, was unter etwa 20 Linksabbieger in der Stunde bedeutet, kann eine geteilte Mittelinsel ohne besondere Flächenzuweisung für den Radverkehr eingesetzt werden, d.h. Entfall der markierten Fahrradpiktogramme.
- Bei mehr als 20 linksabbiegenden Radfahrern je Stunde ist eine Aufstellfläche im Seitenraum anzulegen, um den geradeausfahrenden Radverkehr nicht zu behindern.

Minikreisverkehr:
13 bis 22 m Außendurchmesser
und (für Schwerverkehr)
überfahrbarer, angehobener
Kreisinsel



Maßstab 1 : 500
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

- RASt 06, Kapitel 6.3.5
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006, Kapitel 5.2

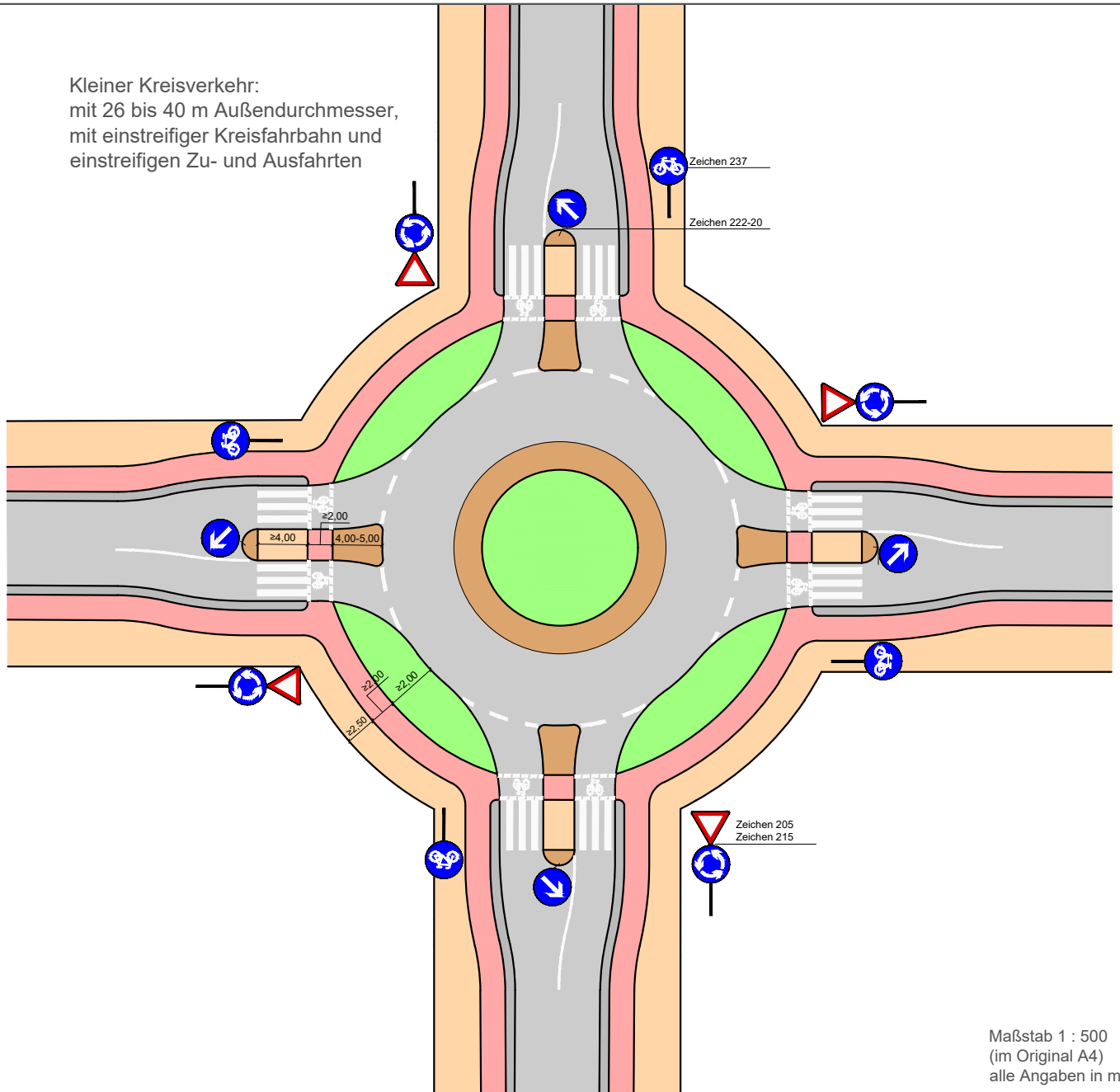
Anwendungsbereiche:

- Knotenpunkte von stärker belasteten Erschließungsstraßen mit Fahrradstraßen.
- Verbindung mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr.
- ≤ 12.000 Kfz/Tag in der Summe der Zufahrten.

Besonderheiten:

- Radverkehr wird bei Minikreisverkehren auf Kreisfahrbahn geführt.
- 5 cm hohe Aufkantung der Mittelinsel.
- Fußgängerüberwege, Mittelinseln, Markierungen von Wartelinien und Richtungspfeile erhöhen die Erkennbarkeit.

Kleiner Kreisverkehr:
mit 26 bis 40 m Außendurchmesser,
mit einstreifiger Kreisfahrbahn und
einstreifigen Zu- und Ausfahrten



Regelungen:

- RAST 06, Kapitel 6.3.5
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006, Kapitel 5.2

Anwendungsbereiche:

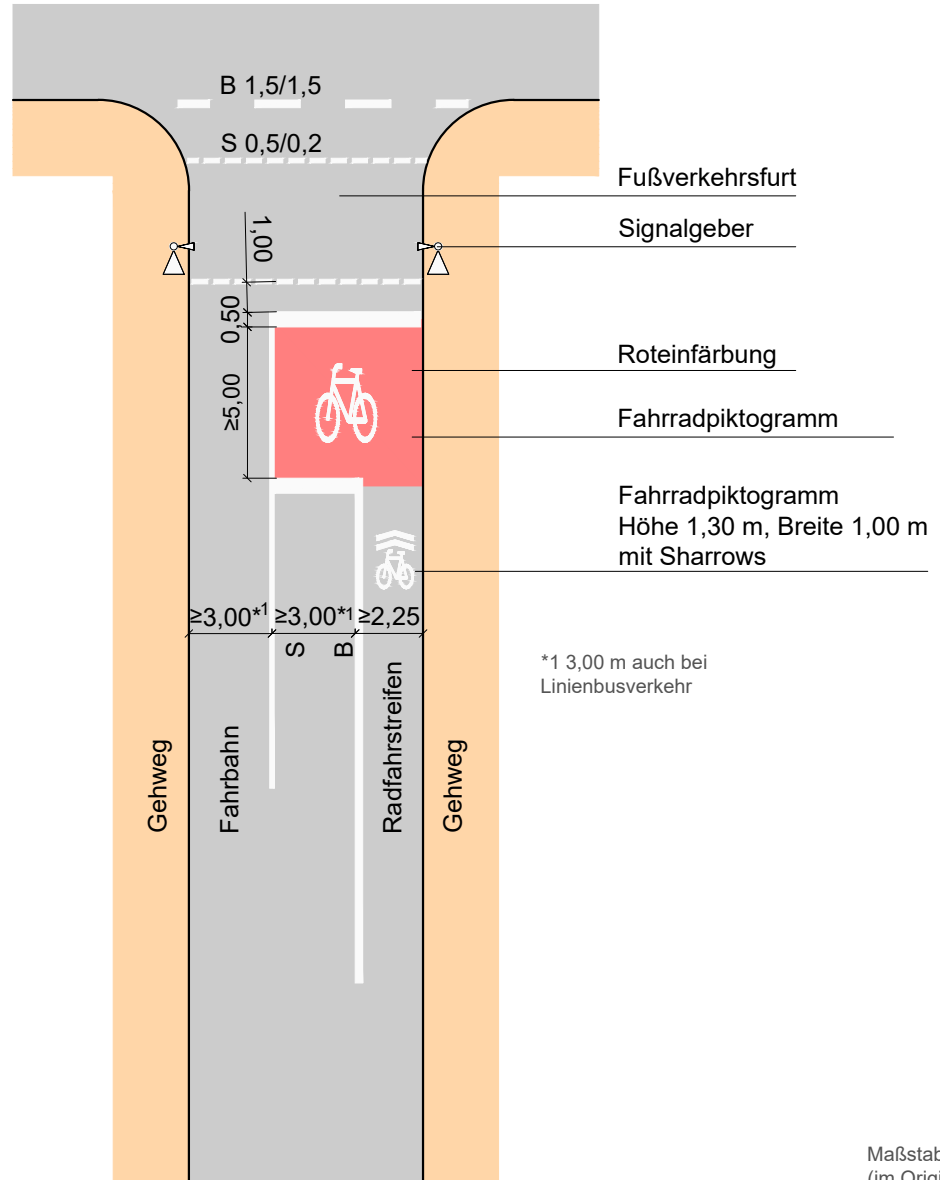
- Über 15.000 Kfz/Tag in der Summe der Zufahrten.

Besonderheiten:

- Querungsstellen der Radwege im Abstand von etwa 4,00 m bis 5,00 Metern vom Rand der Kreisfahrbahn direkt neben den Fußgängerüberwegen.
- Führung Radverkehr über Fahrbahnteiler.
- Radverkehrsfurten deutlich markieren (mit Fahrradpiktogrammen sowie ggf. mit Einfärbung).
- Querungsstellen Fußverkehr über zu- und abführenden Radwege als Fußgängerüberwege ausbilden.
- Die Sichtbeziehung zwischen dem Radverkehr auf dem umlaufendem Radweg und dem Kfz-Verkehr sollten aus beiden Richtungen immer gegeben sein.
- Eine winklige Führung mit abrupten Verschwenkungen des Radweges auf die Querungsstelle hin sollte vermieden werden.
- Bei unzureichenden Flächenreserven ist eine Führung im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn einer nicht anforderungsgerechten Lösung mit Radverkehr im Seitenraum vorzuziehen.
- Die Grünflächen sind so anzulegen, dass sie die Sichtbeziehungen auf den Fuß- und Radverkehr nicht einschränken.

Bearbeitet: TB, AB

Stand: Februar 2026



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

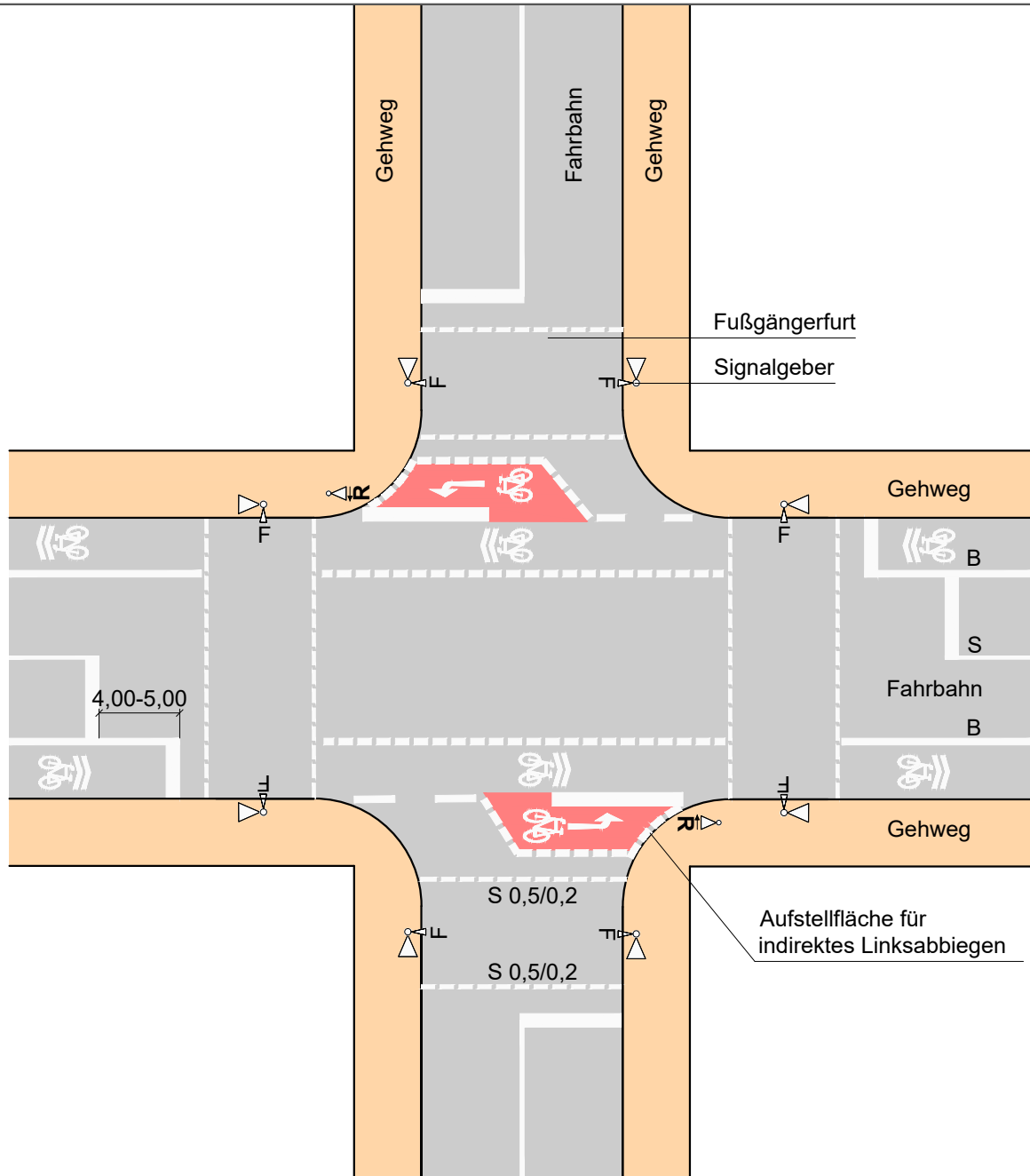
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- HSRa 2005, Kapitel 2.8.2
- EAÖ 2013, Kapitel 3.2.2, Bild 30

Anwendungsbereiche:

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

Besonderheiten:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen).
- Aufstellbereich durch Fahrradpiktogramme und flächenhafte Einfärbung erkennbar machen.
- Aufstellbereich des Radverkehrs entsprechend der zu erwartenden Radverkehrsmengen dimensionieren und bei geringem Radverkehr mindestens 5,00 m lang auszuführen.
- Zuführung zum ARAS mittels Schutzstreifen oder Radfahrstreifen.



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

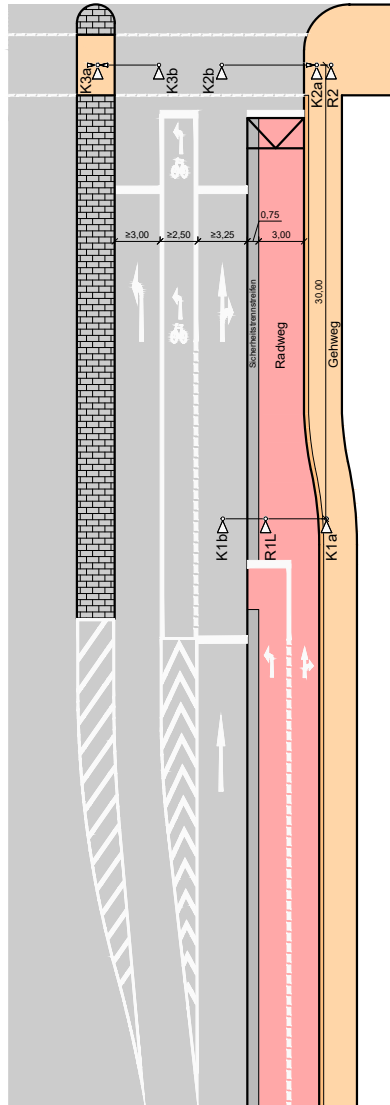
- RAS 06, Kapitel 6.3.4.2, Bild 107
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- HSRa 2005, Kapitel 2.7, 3.1, 3.3

Anwendungsbereiche:

- Bei geringer Bedeutung links abbiegender Radverkehrsströme.

Besonderheiten:

- Nicht zulässig bei Sonderphasen für rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr mit Grünfeld.
- Aufstellflächen können auch im Seitenraum angelegt werden, wenn dort Flächenreserven bestehen.
- Indirektes Linksabbiegen an Lichtsignalanlagen soll durch eine gesonderte Signalisierung erfolgen. Die Signale für den Radverkehr können sowohl vor der Konfliktfläche als auch hinter der Konfliktfläche angebracht werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurten in Haupttrichtung mit hoher Belastung. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.



Maßstab 1 : 500
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- RiLSA 2015, in Anlehnung an Kapitel 3.2.4, 3.3
- HSRa 2005, Kapitel 2.7.1, 3.1.4

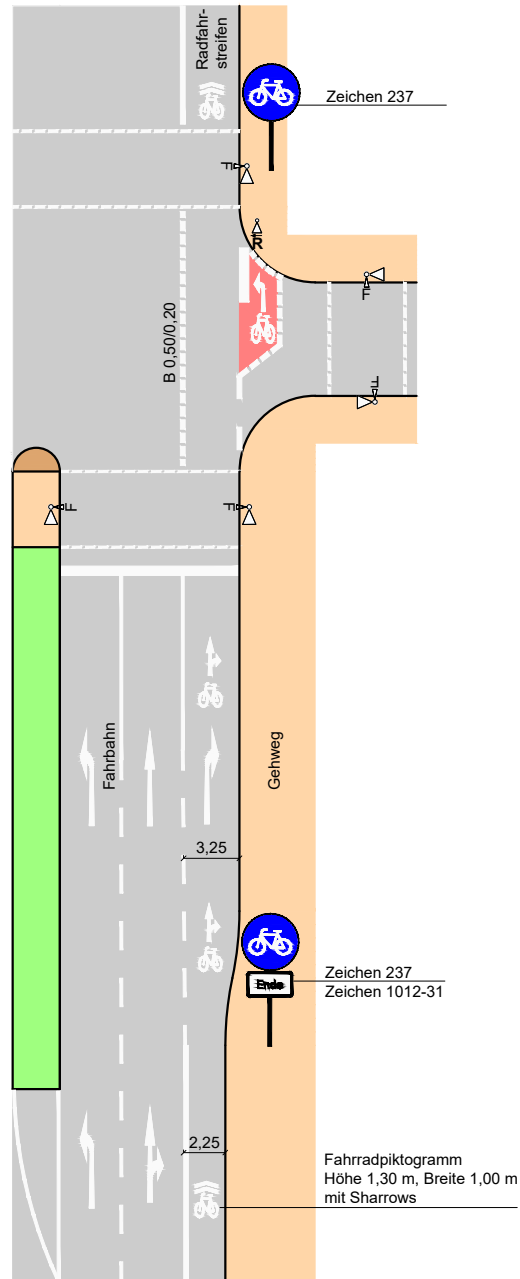
Anwendungsbereiche:

- Knotenpunkte von Hauptverkehrsstraßen mit einer Knotenpunktsbelastung von ca. 40.000 Kfz/Tag und ca. 15.000 Kfz/Tag der betrachteten Knotenpunktzufahrt.
- Starkes Aufkommen von links abbiegenden Radverkehr.
- Hohes Kfz-Linksabbiegeaufkommen.

Besonderheiten:

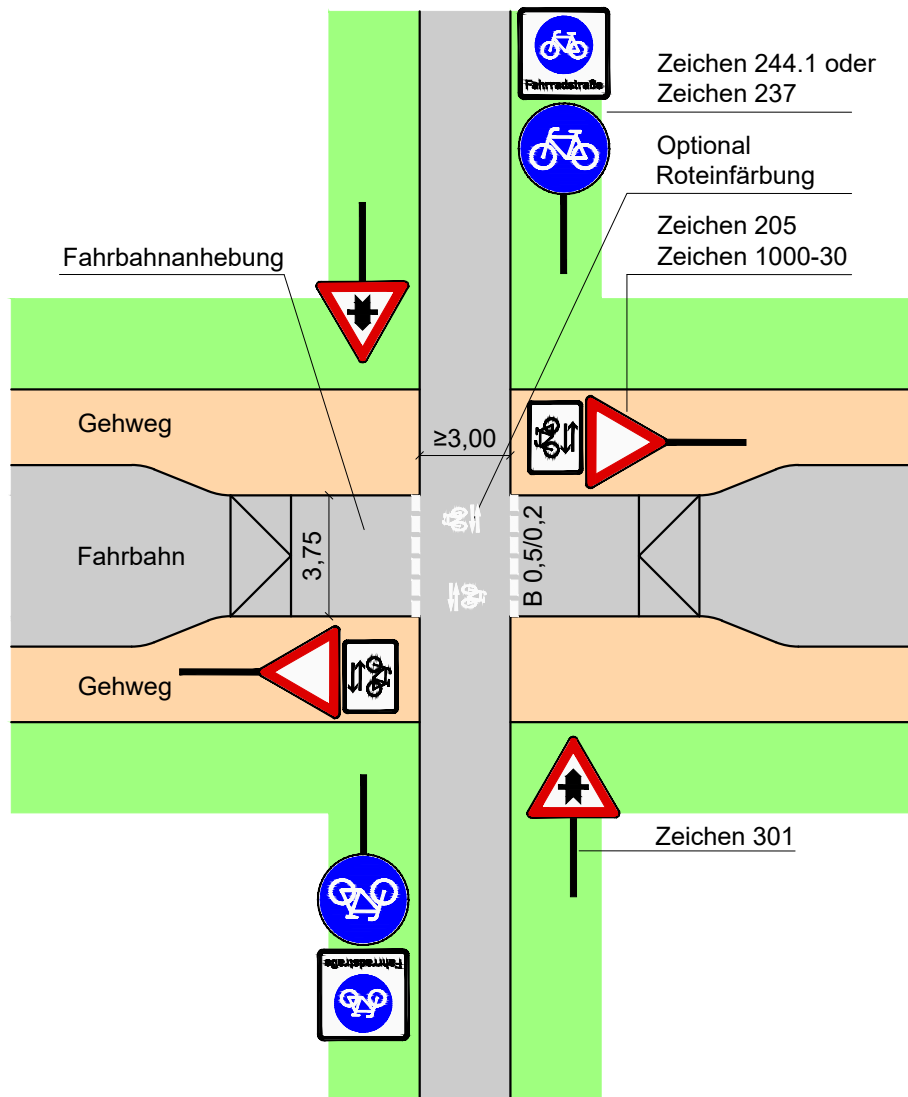
- Auch geeignet bei zwei nah benachbarten Knotenpunkten.
- Analog einsetzbar bei hohem rechtsabbiegenden Kfz-Aufkommen und hohem Geradeaus-Radverkehrsaufkommen.
- Beispielhafte Anwendung in Stadt Münster 2013, Praxisbeispiele Nr. 14, 15

https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_verkehrsplanung/pdf/signale_radverkehr.pdf



Maßstab 1 : 400
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Anwendungsbereiche:**
- Wenn aus Platzgründen keine andere Führungsform möglich ist und sich Radfahrströme und Kfz- Ströme nicht überschneiden.
 - Kfz-Verkehrsbelastung auf Verflechtungsfahrfstreifen sollte weniger als 150 Fahrzeuge / Spitzenstunde betragen.
- Besonderheiten:**
- Verflechtungsfahrfstreifen durch Sinnbilder- und Pfeilmarkierungen kennzeichnen.
 - Kombifahrfstreifen gemeinsam mit benachbarten Geradeaus-Fahrfstreifen signalisieren.
 - Vermeiden, dass der Radverkehr rechts überholt wird.
 - Keine Kombination mit unsignalisierten Rechtsabbiegefahrbahnen.
 - Radverkehr bei der Bemessung des Aufstellraumes und der Räumzeiten mit berücksichtigen.
 - Einfärbung der Radverkehrsfurten in Hauptrichtung mit hoher Belastung.
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.



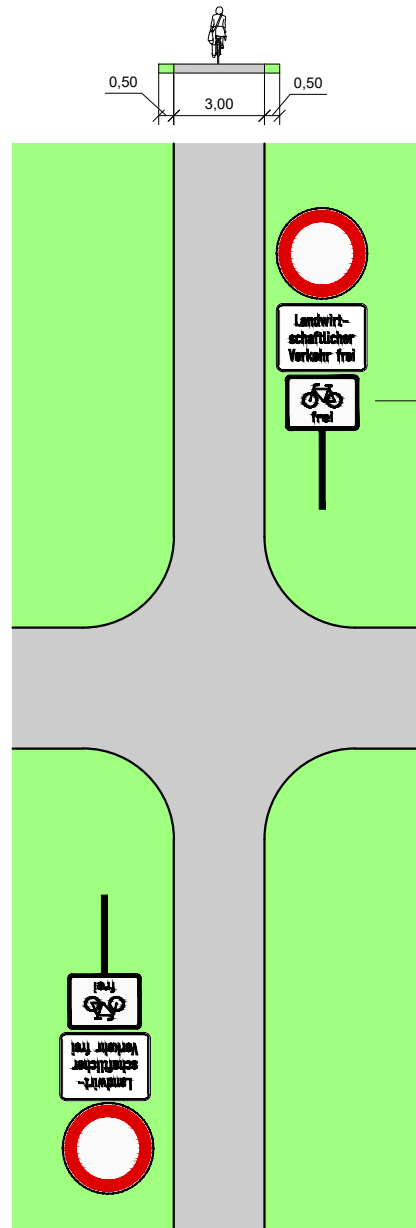
Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen: • ERA 202x (Entwurf 03/2025)

Anwendungsbereiche: • Querung einer Straße mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr.

Besonderheiten:

- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich.
- Nicht zulässig, wenn mehr als ein Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs je Richtung gequert wird.
- Bei fehlender Einengung der Fahrbahn: Bevorrechtigung des Radverkehrs durch zusätzliche Markierung von Wartelinien verdeutlichen.
- Radverkehrsfurt sollte rot eingefärbt oder baulich angehoben werden. Beide Merkmale können auch kombiniert werden.
- Bei getrenntem Geh- und Radweg kann zusätzlich ein paralleler Fußgängerüberweg angelegt werden.



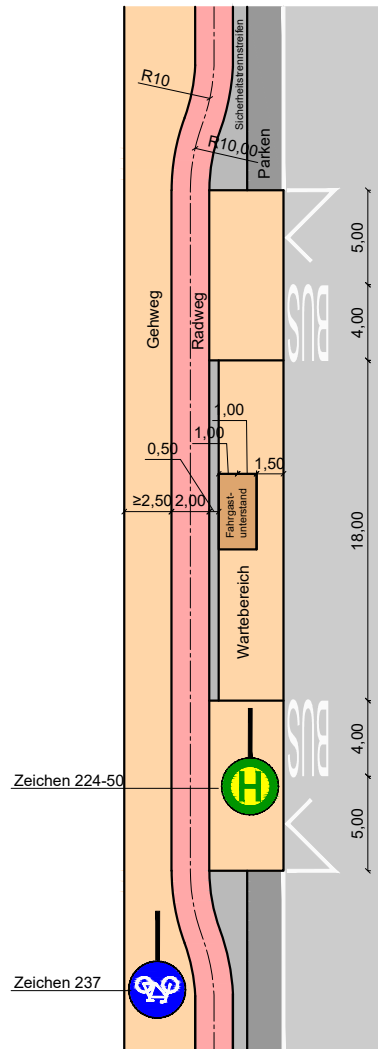
Zeichen 250
Zeichen 1026-36
Zeichen 1022-10

Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen: • ERA 202x (Entwurf 03/2025)

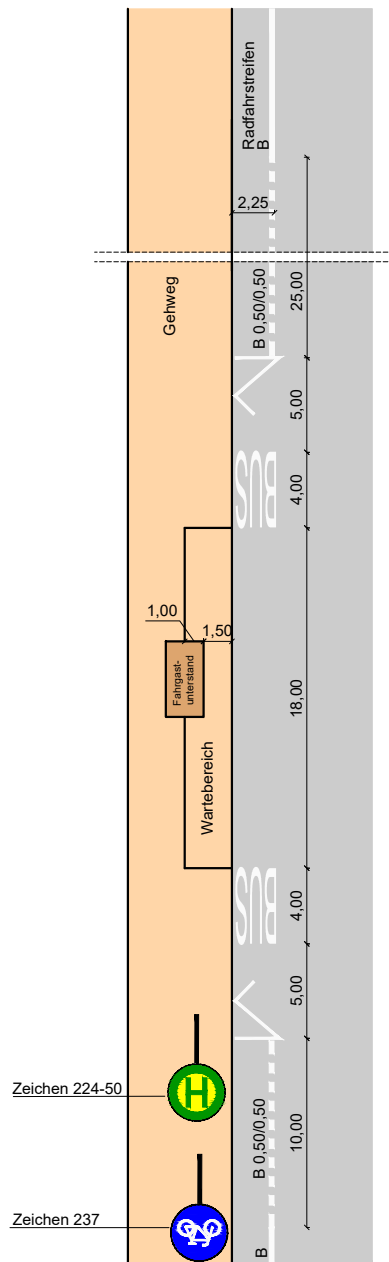
Anwendungsbereiche: • Außerorts

Besonderheiten: • Seitenstreifen / Bankette sind wichtig, um Begegnungen zwischen Radfahrenden und Fahrzeugen des Wirtschaftsverkehrs zu ermöglichen und können erforderlichenfalls je nach Begegnungsfall auch breiter sein (0,75 m).
• Auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen ist die Haftungsfrage, Unterhaltung, Winterdienst sowie die Verkehrssicherungspflicht zu klären.
• Bei Baumpflanzungen Arten wählen, welche in späteren Jahren keine Probleme mit Wurzelaufrüchen erwarten lassen.



Maßstab 1 : 400
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
 - Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) 2021
- Anwendungsbereiche:**
- Haltestellen mit Ausführung als Buskap.
 - Einsatzbereiche für Haltestellenkaps gemäß RAS 06.
 - Radwege mit Einrichtungsverkehr.
- Besonderheiten:**
- Bushaltestellenkaps vor allem als Unterbrechung von Park-/Multifunktionsstreifen. Ein durchgehender Radweg kann in der Regel beibehalten werden. Die Fläche der wartenden sowie der ein- und aussteigenden Fahrgäste befindet sich auf dem Bushaltestellenkap.
 - Wenn Abmessungen der Wartefläche es erfordern, kann Radweg im Bereich der Haltestelle verschwenkt werden.
 - Bei stark frequentierten Haltestellen Zugänge der Fahrgäste besonders kennzeichnen.
 - Warteflächen inklusive fester Gegenstände und Radweg sollten durch ein 0,50 m breiten Sicherheitsstrennstreifen voneinander getrennt werden.



Maßstab 1 : 400
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

- ERA 202x (Entwurf 03/2025)
- Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) 2021

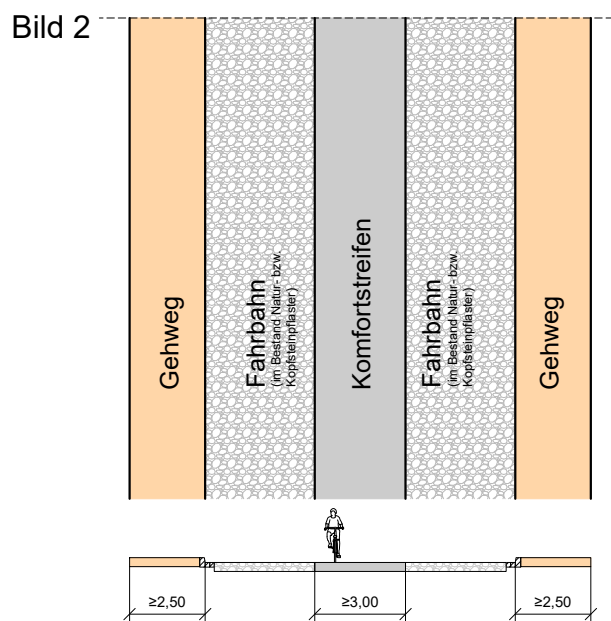
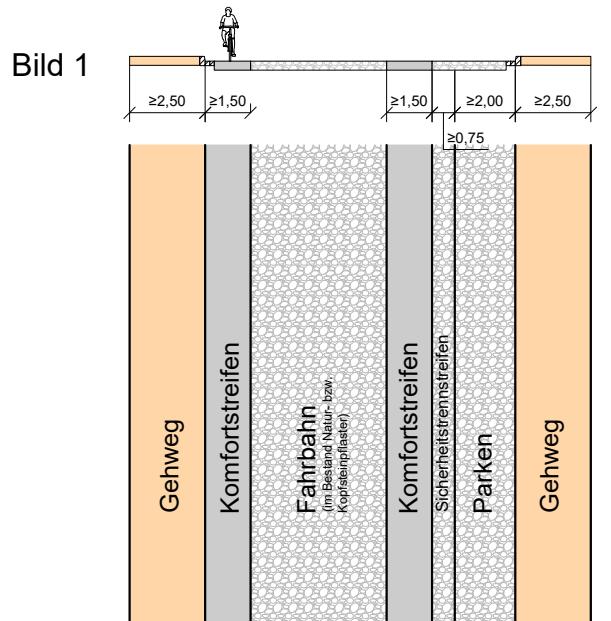
Anwendungsbereiche:

- Fahrbahnrandhaltestelle in Kombination mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.
- Einsatzbereiche für Haltestellen am Fahrbahnrand gemäß RASt 06.

Besonderheiten:

- Radfahrstreifen und Schutzstreifen werden an der Haltestelle durch Markierung (Zeichen 299 StVO) unterbrochen.
- Radfahrstreifen werden im Anfahrbereich des Busses mindestens 20 m vor und 10 m nach der Haltestelle in eine unterbrochene Markierung umgewandelt.
- Die Ein- und Ausfahrt in die / aus der Haltestelle sollte auf einer Länge von mindestens 25 m vor und 10 m hinter der Haltestelle durch Verkehrszeichen 283 StVO (Halteverbot) freigehalten werden.

Straßen mit Natur- bzw. Kopfsteinpflaster und erschütterungsfrei Musterblatt 30 befahrbaren Komfortstreifen für den Radverkehr, innerorts



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

- Regelungen:**
- -----
- Anwendungsbereiche:**
- Bei bestehendem, denkmalgeschütztem bzw. stadtgestalterisch gewünschtem Natur- bzw. Kopfsteinpflaster.
- Besonderheiten:**
- Prüfen, ob ein Schleifen des Natur- bzw. Kopfsteinpflasters oder eine Ausführung mit geschnittenem Pflaster möglich ist. Alternativ kann der Komfortstreifen mit einem Asphaltstreifen ausgeführt werden.
 - Bei Ausführung des Komfortstreifens in Asphalt muss eine bauliche Trennung (Tiefbord) zwischen dem Asphaltstreifen und dem Natur- bzw. Kopfsteinpflaster hergestellt werden.
 - Der mittige Komfortstreifen (Bild 2) ist in einer Breite von mind. 3,00 m anzulegen. Dies entspricht dem Mindestmaß eines Zweirichtungsradweges. Die verbleibende Fahrbahn kann bei genügender Restbreite ggf. zum Parken genutzt werden. Die verbleibende Restbreite sollte jedoch nicht so breit sein, dass ein rechtseitiges Überholen durch Kfz möglich ist.