

# Ideen für neue Fuß- und Radwegemarkierungen

(Grundsätzlich sind alle Regelwerke einzuhalten  
sowie die Eigentumsverhältnisse Bundes-, Land- oder Kreisstraßen)

## Inhaltsverzeichnis

1.	Grundsätzliches .....	1
2.	30er Zonen und Fahrradzonen .....	2
2.1.	Vorgaben .....	2
2.2.	Lösungen .....	2
3.	Markierungen .....	3
3.1.	Vorgaben: .....	3
3.2.	Lösungen: .....	3
4.	Kreuzungen und Einmündungen .....	3
4.1.	Erläuterung .....	3
4.2.	Ampelschaltungen .....	3
4.3.	Beschreibung der Einmündungen und Kreuzungen .....	3
5.	Haltestellen .....	5
5.1.	Beschreibungen für Querungen .....	5
5.2.	Lösungen für Radverkehr .....	5
5.3.	Beispiel Lösung .....	5
6.	Kreisverkehr .....	6
6.1.	Beschreibung .....	6
6.2.	Lösungen .....	6
7.	Fazit .....	6

## 1. Grundsätzliches

In Deutschland gibt es immer noch sehr viele Unfälle. (ca. 2.800 Verkehrstote pro Jahr)  
Wir haben die StVO, die Verwaltungsvorschriften und viele Gerichtsurteile und über die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) viele weitere Planungsvorgaben. Vieles wird mit „sollte“, „könnte“ umschrieben. Alle diese Vorgaben sind hauptsächlich auf die Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs bezogen.

Aber es gibt auch einige Vorteile. Was nicht beschrieben oder geregelt ist, ist möglich. Daher zeigen wir diesen Weg auf, um für den Fuß- und Radverkehr mehr Sichtbarkeit herauszuholen.

Das Beste wäre, wir könnten auf allen Straßen und an beiden Seiten mind. 2,50 m breite Fußwege und 2,50 m breite Radwege bereitstellen. Der motorisierte Verkehr muss dann den Rest erhalten, was aber so nicht möglich ist. Die Straßen sind in der Breite begrenzt und müssen auch für Notfallfahrzeuge, den ÖPNV und Müllfahrzeuge Platz haben.

Es erfordert einen großen Aufwand an Geld und Zeit alle Straßen mit guten Fuß- und Radwegen auszubauen. Für eine Verkehrswende haben wir schon viel zu viel Zeit verloren **ohne gute Ergebnisse erzielt zu haben**. In den meisten Städten ist es ein Flickenteppich geblieben, der nicht gerade einladend ist. Mit den E-Bikes und Lastenrädern ist es noch komplizierter geworden. Damit sollten dann auch gemeinsame Fuß- und Radwege der Vergangenheit angehören.



Ziel ist es alle Straßen schnell mit guten Fuß- und Radwegen auszustatten. Das wir immer neidvoll in unsere Nachbarländer Niederlande und Dänemark schauen, ist dann schon verständlich. Allerdings hat man dort schon vor vielen Jahrzehnten mit einer Änderung begonnen. (NL 1973). Das ist nicht aufzuholen. Oder doch?

Wir müssen dem motorisierten Verkehr zeigen, dass es noch mehr gibt als Autos. Beginnen wir jetzt:





## 2. 30er Zonen und Fahrradzonen

### 2.1. Vorgaben

**30er Zonen:** Zeichen Nr. 274.1 und 274.2 (Tempo 30-Zone)

274.1	274.2	Geschwindigkeit: .	30 km/h ist es meistens, es darf aber auch weniger sein,
		Vorfahrt: . . . . .	nur rechts vor links
		Fahrzeuge: . . . . .	keine Einschränkung.

**Fahrradzone:** Zeichen Nr. 244.3 und 244.4

244.3	244.4	Geschwindigkeit:	30 km/h, wenn der Radverkehr es zulässt, sonst weniger,
		Vorfahrt: . . . . .	nur rechts vor links,
1022-12	1024-10	Fahrzeuge: . . . . .	nur für Radverkehr, alle weiteren müssen mit einem Zusatzschild freigegeben werden. (z.B. KFZ, KRAD usw.) Nebeneinander Fahren der Fahrräder ist erlaubt.
			

### 2.2. Lösungen

Eine Tempo 30-Zone kann in eine Fahrradzone durch Änderung der Schilder umgewandelt werden. Es müssen die Zusatzschilder für die weiteren zugelassenen Fahrzeuge in der Fahrradzone hinzugefügt werden.



Es sollten Wartelinien, Zeichen 341, an den Kreuzungen und Einmündungen aufgebracht werden, um die Vorfahrt klar anzuzeigen.

Sinnvoll wäre es auch, Fußgängerfurten (gestrichelte Linien) ohne Lichtzeichenanlagen anzulegen.



Haifischzähne sind auch eine Lösung. Diese werden schon häufiger genutzt.

### 3. Markierungen

#### 3.1. Vorgaben:

**StVO §39 (5):** „Auch Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen sind Verkehrszeichen. Sie sind grundsätzlich weiß. Nur als vorübergehend gültige Markierungen sind sie gelb; dann heben sie die weißen Markierungen auf. Gelbe Markierungen können auch in Form ..... ausgeführt sein. Leuchtknopfreihen gelten nur, wenn sie eingeschaltet sind. .... In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Absatz 1d) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, ....., ausgeführt sein. Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn dienen dem Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen.“

#### 3.2. Lösungen:

Auf der Straße markierte Verkehrszeichen sind nur gültig, wenn auch ein Verkehrszeichen angebracht ist.

**Ohne Verkehrszeichen können also alle Straßen mit dem Zeichen 237 markiert werden,** um die Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erhöhen.



Abb. 1

### 4. Kreuzungen und Einmündungen

#### 4.1. Erläuterung



Kreuzungen und Einmündungen sind im Straßenverkehr schwierige und sehr unterschiedliche Konfigurationen und man muss sich immer neu darauf einstellen. Schaut man sich nun Kreuzungen mal genauer an, so kann man diese fast immer klar abgrenzen.

#### 4.2. Ampelschaltungen

Die Ampelanlagen für den Fuß- und Radverkehr sollten grundsätzlich ca. 3 Sekunden Vorlauf erhalten.

#### 4.3. Beschreibung der Einmündungen und Kreuzungen

Die Breite der Straße sollte keine Rolle spielen, einspurige Einbahnstraßen oder 6 spurige Hauptverkehrsstraßen können gleichbehandelt werden.

1. An allen Einfahrten sollen Aufstellflächen, über alle Fahrspuren, für den Radverkehr in Rot markiert werden, ca. 4,00 m Länge. LKW Schleppkurven berücksichtigen.
2. An allen Einfahrten sollen Fußgängerüberwege markiert werden,
  - a. Auf diesen Fußgängerüberwegen sollen mind. 2 Fußgängerzeichen (239) markiert werden, ausgenommen bei Zebrastreifen, 
  - b. Die Fußgängerüberwege dürfen keine Rot Markierung für den Radverkehr haben, diese sind hier zu unterbrechen.
3. Die Radwege zwischen den jeweiligen Fußgängerüberwegen in Rot markieren.
4. Alle Radwege erhalten einen rot markierten indirekten Linksabbieger mit Pfeilen und Linienmarkierung.
5. Vor und hinter den Fußgängerüberwegen ist eine Markierung eines Fahrradzeichen 237 aufzubringen. 
6. Freie Rechtsabbieger erhalten einen Fußgängerüberweg mit 239, vor und hinter dem Fußgängerüberweg zusätzlich ein Fahrradzeichen 237.
7. Einbahnstraßen sind für den Gegenverkehr entsprechend zu markieren, s. Abb. 3. Hier drei Abbildungen mit den Ideen zur einer einheitlichen Kennzeichnung von Einmündungen und Kreuzungen:

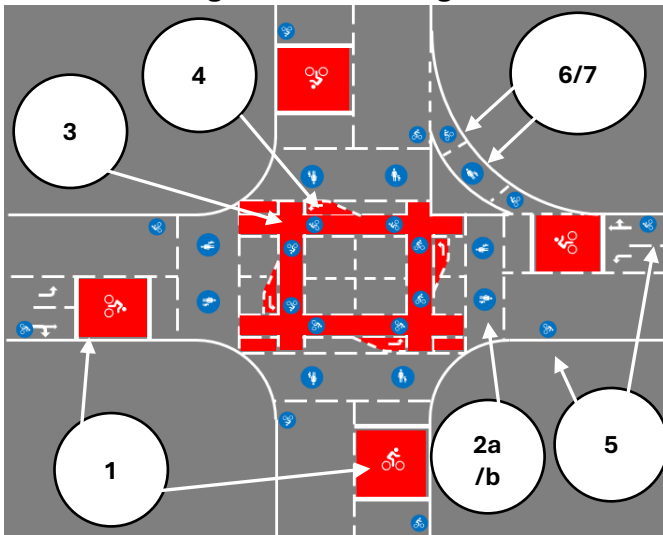


Abb. 2



Abb.3 Kreuzung mit Einbahnstraße

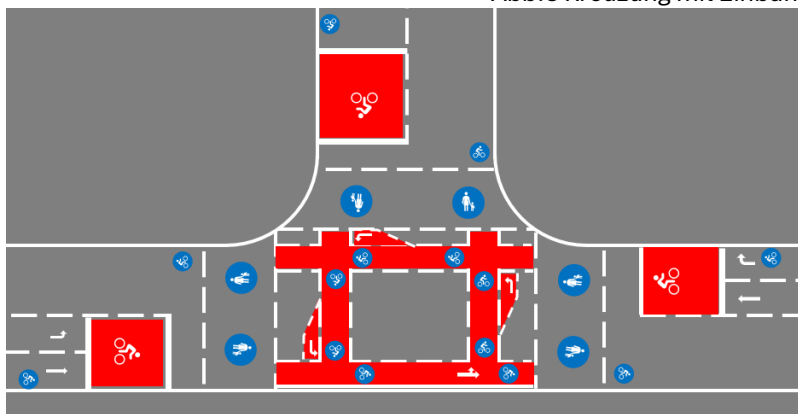


Abb. 4

Alle Verkehrsteilnehmer sind nun klar dargestellt. Auch die Vorfahrtsstraßen erhalten die rote Fahrradmarkierung.

## 5. Haltestellen

### 5.1. Beschreibungen für Querungen

Haltestellen sind eine bedeutende Voraussetzung für eine Verkehrswende. Es sollte immer einen Zugang mit einer Querung von der anderen Straßenseite geben. Haltestellen an Kreuzungen oder Einmündungen sollten heute schon markierte und barrierefreie Querungen haben. Hier können sich die Bürger\*innen mit einem entsprechendem Engagement für neue Querungen ggf. mit Mittelinsel einsetzen.

### 5.2. Lösungen für Radverkehr

Der Radverkehr an Haltestellen sollte immer auf der Straße geführt werden. Vor und nach der Markierungen für die Haltestellen sollte mit Zeichen 237 der Radverkehr eine Markierung erhalten. Innerhalb der Haltestellen Markierung können zusätzliche Zeichen markiert werden.

Der Radverkehr darf den Haltestellenbereich nicht behindern oder einschränken. Auch zwischen dem Witterungsschutz und dem Verkehrsmittel darf kein Radweg sein.

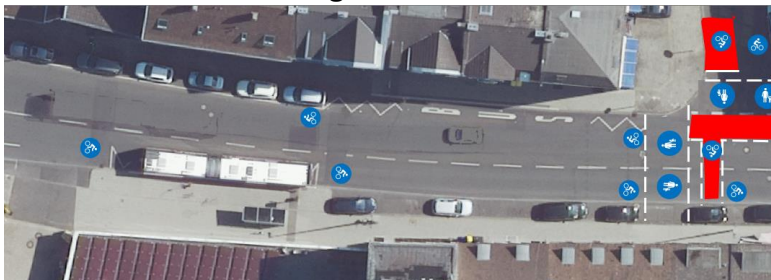
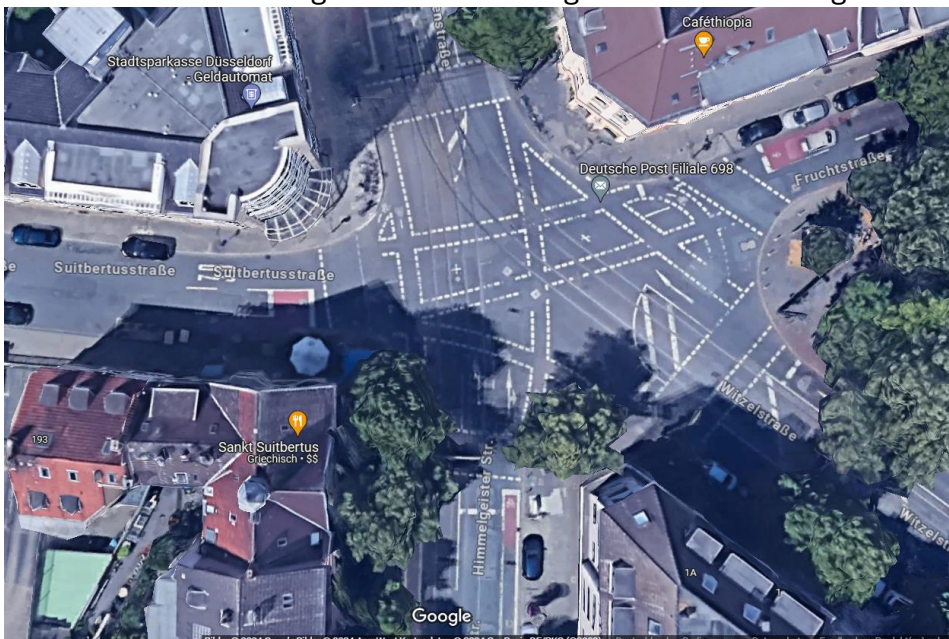


Abb. 5 Geoportal Stadt Mönchengladbach

### 5.3. Beispiel Lösung

Hier ein Beispiel aus Düsseldorf mit einer aufwendigen, aber sehr guten Umsetzung eine klaren Verkehrsführung an einer Kreuzung. Leider fehlen einige indirekte Linksabbieger.



Bilder © 2024 Google, Bilder © 2024 AeroWest, CNES / Airbus, Maxar Technologies, Kartendaten © 2024 Google, GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Abb. 6 Google Maps



## 6. Kreisverkehr

### 6.1. Beschreibung

Kreisverkehre sind vor allem in Bezug auf die Größe sehr unterschiedlich. In unseren Nachbarländern war man lange auf dem Weg vieles mit Kreisverkehren zu lösen. [Kreisverkehr – Wikipedia](#). Aber es sind auch Änderungen erfolgt: [Velojournal: Der Kreisverkehr läuft nicht für alle rund.](#) aus 2022. Hier hat ein Umdenken stattgefunden. Zu den Nachteilen zählen hier der Fuß- und Radverkehr. Weiterhin hat der Fußverkehr wesentlich weitere Wege. Auch der Platzbedarf kann für einen Kreisverkehr größer sein. Problematisch sind nicht ausreichend gekennzeichnete Rad- und Fußquerungen.

### 6.2. Lösungen

Als Lösungen sollten die Radwege vom Fußverkehr grundsätzlich getrennt werden.

a. Der Fußverkehr:

Der Fußverkehr sollte immer einen Zebrastreifen erhalten. Ist es nicht der Fall, so sollten Markierungen 340 aufgebracht werden.



b. Der Radverkehr:

Vor jeder Ein- und Ausfahrt sollte eine Markierung Zeichen 237 erfolgen

Abb. 5 zeigt einen Kreisverkehr mit Fahrradstraße. Im Kreisverkehr ist keine Fahrradstraße, sie endet bzw. beginnt außerhalb. Daher sollten hier die Bodenmarkierungen hinzugefügt werden. Vor jeder Ein- und Ausfahrt sollte eine Markierung erfolgen. Es sollen keine neuen Verkehrszeichen aufgestellt werden.

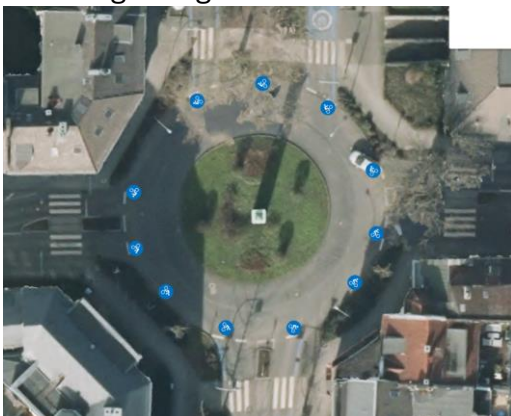


Abb. 7



Abb. 8

## 7. Fazit

Die StVO hat sehr klare Regeln auch für die Farben der Markierungen. Aber sie bietet auch Lösungen. Der Fuß- und Radverkehr hat sich in den letzten Jahren verändert. Allerdings haben sich alle aufgrund zu geringer Wertschätzung viele Freiheiten herausgenommen, sodass jeder denkt er dürfte sich frei bewegen. Wir können aber uns auf uns selbst konzentrieren und das lösen, was in unserem Verantwortungsbereich liegt. Natürlich sind die Vorgaben aus der StVO und den weiteren Regelwerken zu berücksichtigen, aber wir können deren Lücken und Freiheiten nutzen. Es wird mutig sein, die hier aufgezeigten

Lösungen umzusetzen. Es wird Klagen geben, die sich diesen Lösungen entgegenstellen. Aber das war und bleibt immer so. Aber was markiert wurde, wird nur schwer wieder entfernt, auch das war immer so. Die hier aufgeführten Lösungen sind relativ preiswert und mit wenig zeitlichem Aufwand zu realisieren. Je schneller hier gehandelt wird, je besser wird das Verkehrsproblem gelöst und je sicherer werden die Radfahrer\*innen. Es wird auch mit diesen Lösungen keine sicheren Fuß- und Radwege geben, aber jetzt bekommen beide auf allen Straßen wesentlich mehr Aufmerksamkeit, weil sie überall sichtbar sind. Bessere aufwendige und teure Lösungen können später immer noch gebaut werden.

Wir haben schon ca. 5.300 Überlastungstage weltweit aus der Zukunft genommen. Es wird also Zeit alles zu tun um eine schnelle Verkehrswende herbeizuführen.

Aufgestellt: Version 006, am 28.07.2024

Initiative Schienen Individual Verkehr

Dipl. Ing. Jürgen Mülders

[www.initiative-siv.de](http://www.initiative-siv.de)

E-Mail: [initiative-siv@t-online.de](mailto:initiative-siv@t-online.de)