



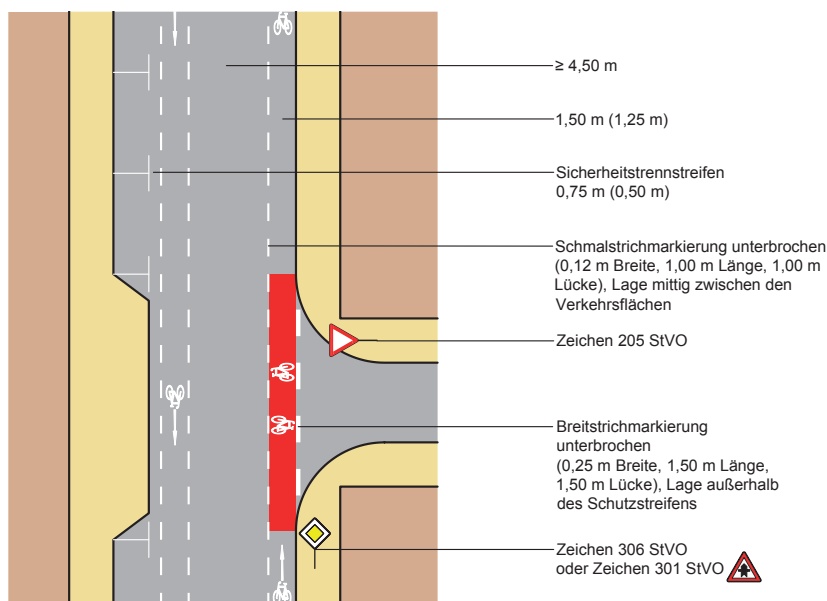
Bildautor: Günter Rasch

Schutzstreifen machen den Radverkehr sichtbar: Gestrichelte Linien und Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn zeigen allen Verkehrsteilnehmern: Hier sind auch Radfahrende unterwegs.

SCHUTZSTREIFEN BIETEN VIELE VORTEILE

- Größere Aufmerksamkeit und mehr Rücksichtnahme: Schutzstreifen machen das Radfahren auf der Fahrbahn sichtbar. Die Markierung zeigt: Der Radverkehr hat seinen Platz im Verkehrsraum.
- Mehr Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen: Radfahrer fahren auf Schutzstreifen im direkten Sichtfeld der Autofahrer und werden an Knotenpunkten besser wahrgenommen.
- Entspannter unterwegs sein: Schutzstreifen führen dazu, dass Autos und Lkw langsamer fahren.
- Fußgänger und Radfahrende kommen sich nicht in die Quere: Schutzstreifen verhindern Konflikte, wie sie auf Radwegen oder bei erlaubter Nutzung des Gehweges vorkommen (Alrutz 2007).

Grafik: Musterlösung des Landes Baden-Württemberg



Quelle: Ministerium für Verkehr – Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

1,50 m
ist die Regelbreite für Schutzstreifen. Breitere Schutzstreifen sind auch zulässig.

WAS IST BEI DER ANLAGE VON SCHUTZSTREIFEN ZU BEACHTEN?

- Befinden sich Parkstreifen neben der Fahrbahn, muss ein Sicherheitstrennstreifen mit mindestens 50 cm, besser jedoch mit 75 cm, Abstand angelegt werden (Musterlösungen BW). Dieser schützt Radfahrende vor sich öffnenden Autotüren.
- Schutzstreifen und Radfahrstreifen kommen infrage, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens 30 km/h beträgt. In Tempo-30-Zonen und in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen kann der Radverkehr gefahrlos auf der Fahrbahn geführt werden.
- Bei Kernfahrbahnen unter 5,50 m Breite ist die Mittelmarkierung zu entfernen (ERA 2010). Auch bei Kernfahrbahnen zwischen 5,50 m und 6,50 m Breite empfiehlt sich die Entfernung der Mittelmarkierung, da sonst Autos und Lkw die Radfahrenden häufig mit zu geringem Abstand überholen.

TIPPS ZUR UMSETZUNG

- Schutzstreifen können an Busbuchten durchgehend markiert werden, wenn diese tiefer als 2,50 m sind.
- Die Fahrradpiktogramme sind im Zuge von Schutzstreifen im Abstand von mindestens 50 m anzubringen. Zusätzlich sollten an Einmündungen Piktogramme markiert werden.
- An konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten sowie an Zu-/Abfahrten muss die Furt rot eingefärbt werden. Es bleibt dem jeweiligen Baulastträger überlassen, ob er auch alle anderen Einmündungen farblich markiert.
- An Fahrbahnteilern können Schutzstreifen nur durchgehend markiert werden, wenn die Breite der Richtungsfahrbahn 3,75 m oder mehr beträgt.

Gut zu wissen

- Die größte Unfallgefahr für Radfahrende auf Schutzstreifen besteht nicht bei überholenden Kraftfahrzeugen, sondern vor allem an Knotenpunkten sowie durch den ruhenden Verkehr (UDV 2019). Unfälle durch aufgehende Türen („Dooring“) können durch Sicherheitstrennstreifen weitgehend vermieden werden.
- Durch die Markierung von Schutzstreifen sinkt die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit, selbst wenn keine Radfahrenden unterwegs sind, da die Fahrbahn optisch eingengt wird (AGFK-BW 2014).
- Dort, wo Schutzstreifen markiert sind, kann die Kommune das Parken in der zweiten Reihe wirksamer unterbinden.
- Schutzstreifen bieten auch für Fußgänger mehr Sicherheit und Komfort, weil die Kraftfahrzeuge den Gehweg mit einem größeren Abstand passieren.

Unterschiede zwischen Schutzstreifen und Radfahrstreifen

	Schutzstreifen	Radfahrstreifen
Fahrbahnbreite Radverkehr	≥ 1,50 m (1,25 m) + Sicherheitsstreifen von 0,5 – 0,75 m zu Parkreihen	≥ 1,85 m + Sicherheitsstreifen von 0,5 – 0,75 m zu Parkreihen
Fahrbahnbreite Kraftverkehr	2,25 m – 2,75 m (max. 3,25 m)	3,25 m (mind. 2,75 m)
Gesamtbreite für eine Fahrtrichtung	3,50 m – 4,75 m (ohne Parken)	≥ 4,60 m (ohne Parken)

Quelle: Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); Köln 2010

EMPFEHLUNGEN AUS DER KOMMUNALEN PRAXIS

- Schutzstreifen sollten mindestens 1,50 m breit sein. Die Regelwerke geben als Mindestmaß zwar 1,25 m vor (ERA 2010), dies ist aber nur für verkehrsarme Straßen mit wenig Konflikten im Seitenraum zu empfehlen.
- Baden-Württemberg erlaubt die Markierung von Schutzstreifen auch auf schmalen Kernfahrbahnen bis 4,10 m, wenn die Verkehrsbelastung dies zulässt (AGFK-BW 2014).
- Auf Straßen mit höherer Verkehrsbelastung und nennenswertem Schwerverkehr sollte die Kernfahrbahn breiter sein als 4,50 m (Alrutz 2007).
- Bei schmalen Kernfahrbahnen sollte die Mittelmarkierung entfernt werden, da sonst Autos und Lkw die Radfahrenden mit zu geringem Abstand überholen.
- Im Landkreis Göppingen werden Schutzstreifen an Strecken mit Gefälle bei begrenzter Fahrbahnbreite nur bergauf markiert. Dafür kann der einseitige

Schutzstreifen deutlich breiter als die vorgeschlagene Regelbreite konzipiert werden. Dies bedeutet für den langsamen, bergauf fahrenden Radverkehr einen Sicherheitsgewinn.

- Bei einseitigen Schutzstreifen muss die Fahrt- bzw. Nutzungsrichtung insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen eindeutig durch Richtungspfeile gekennzeichnet sein, um „Geisterradlern“ vorzubeugen.
- Auch wechselseitig angelegte Schutzstreifen können sinnvoll sein, zum Beispiel wenn sich Steigungs- und Gefällestrassen ablösen.
- Bei starker Parknachfrage und intensivem Parkwechselverkehr sind Alternativen zum Schutzstreifen, wie Tempo 30 und Mischverkehr, zu prüfen.
- Mit den [AGFK-Kommunikationsmaterialien](#) zum Thema Schutzstreifen kann die Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern erhöht werden.

Um die Textlänge knapp zu halten, wird keine geschlechtsspezifische Ansprache verwendet. Das Faktenblatt richtet sich an Leserinnen und Leser.

Quellen

- AGFK-BW 2014: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts, Stuttgart 2014 und Musterblatt 3.2-5, abrufbar unter: https://www.fahrradland-bw.de/musterloesungen_radnetz
- Alrutz et al.: Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten – Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2007.
- Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 2010.
- Hupfer et al.: Einsatzbereiche von Angebotstreifen, Bergisch Gladbach 2000, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 74.
- Maier et al.: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 257, 2015.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, abrufbar unter: https://www.fahrradland-bw.de/musterloesungen_radnetz
- Unfallforschung der Versicherer (UDV): Studie zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen (UDV 2019), abrufbar unter: <https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/radverkehr/radfahrstreifen-und-schutzstreifen>

Die Inhalte dieses AGFK-Faktenblatts sind mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg abgestimmt.

Gefördert von:



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR