

(Rad) Schutzstreifen:

Nach den Vorschriften der StVO ist es so, dass der Schutzstreifen nur in dem Fall nicht mit dem Auto befahren werden darf, wenn man einen Fahrradfahrer überholt. Befindet sich hingegen kein Radfahrer auf dem Schutzstreifen, kann dieser als Teil der Fahrbahn mitgenutzt werden.

Bei einem Schutzstreifen für Radfahrer handelt es sich um eine am rechten Fahrbahnrand mittels Leitlinie abmarkierte Verkehrsfläche. Anders als beim Radfahrstreifen handelt es sich bei dieser Verkehrsfläche um einen Teil der Fahrbahn. Ein Schutzstreifen wird dann angelegt, wenn die Abtrennung eines Radfahrstreifens aufgrund von Platzmangel nicht möglich ist, eine Entmischung von Rad- und sonstigem Verkehr aus Sicherheitsgründen aber dennoch erforderlich ist. Gleichzeitig erkennt der Gesetzgeber aber den Umstand, dass der Schutzstreifen von dem motorisierten Verkehr unter bestimmten Umständen mitbenutzt werden muss, da die Fahrbahn ansonsten nicht breit genug wäre. In der StVO heißt es: „ wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen“.

Breite i.d.R. 1,50 m mit Zeichen 340 Leitlinie gekennzeichnet und in regelmäßigen Abständen mit dem Piktogramm/Sinnbild „Fahrrad“ versehen.

Das Parken auf dem Schutzstreifen ist verboten, das Halten ist dagegen erlaubt.

StVO § 42 (Stand: 6.3.2013) in Verbindung mit Anlage 3 zu § 42 Abs. 3 Richtzeichen - Abschnitt 8 Markierungen

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen:

Eine weitere Lösungsmöglichkeit der Radverkehrsführung an Knotenpunkten ist der so genannte aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS). Er kann bei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten eingerichtet werden und verzichtet im Gegensatz zur Radfahrerschleuse auf ein Vorsignal. Stattdessen stoppt der Kraftfahrzeugverkehr bei Rot an einer etwas zurückgesetzten Haltlinie und der Radverkehr hat so die Möglichkeit rechts vorbeizufahren und sich vor den wartenden Fahrzeugen aufzustellen. Mit dieser Lösung werden die Radfahrer direkt über den Knotenpunkt geführt.

- geeignete Maßnahme zur Sicherung Radverkehr , auch dem abbiegenden Radverkehr
- Zeit zum Aufstellen muss vorhanden sein
- Faustregel: länger rot als grün
- Erreichbarkeit durch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen gewährleisten

Dort, wo der Radverkehr aus der Nebenrichtung auf den signalisierten Knotenpunkt trifft, ist der aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) die geeignete Führung des Radverkehrs. Im Zuge der Nebenrichtung sind längere Rotzeiten vorhanden, so dass Radfahrer Zeit haben, am wartenden Kfz vorbeizuziehen und sich auf dem ARAS aufzustellen. Damit erhält der Radverkehr einen räumlichen Vorlauf und bewegt sich im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Der ARAS ist mit allen Führungsformen des Radverkehrs einschließlich des Mischverkehrs kombinierbar. Ein typischer Anwendungsfall ist die Führung des Radverkehrs im Zuge von Velorouten auf Straßen mit geringerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Das Beispielfoto zeigt die Überquerung einer Hauptverkehrsstraße im Zuge einer Fahrradstraße in Kiel.

Der Standardanwendungsfall sind Knotenpunktzufahrten mit einem Fahrstreifen je Richtung. An Zufahrten mit zwei Richtungsfahrstreifen können ARAS auch eingesetzt werden.

