

# Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern



Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-  
Vorpommern • Postfach 16 12 62 • 18025 Rostock

Untere Straßenbaubehörde 1 2 3 4

Bearbeiter: Frau Störtebecker

Telefon: 0381 122 3205

Telefax: 0381 1223500/3501

E-Mail: sabine.stoertebecker@sbv.mv-regierung.de

Gz.: 0220-552-93

Datum: 22.02.2012

nachrichtlich:

Ministerium für Energie, Infrastruktur  
und Landesentwicklung MV

## Vorschriftensammlung MV Straßenbau

02.0	01/12
02.2	02/12
02.3	03/12
05.91	01/12
07.1	01/12
15.0	01/12
16.0	03/12

## Radverkehrsanlagen Planungshinweise

### Radverkehrsanlagen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen hier: Planungshinweise

1. Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008); RErI. StB MV  
Nr. 04/09 vom 12.03.2009 – VIII 240-1-550-07 

01.1	01/09
------	-------
2. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Ausgabe 2006); RErI. StB MV  
Nr. 01/09 vom 27.07.2009 – VIII 240-1-550-07 

02.2	01/09	07.1	01/09
------	-------	------	-------
3. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) RErI. StB MV  
Nr. 05/11 vom 10.06.2011 – VIII 550-00000-2011/001  

02.3	01/2011	15.0	01/2011	16.0	08/2011
------	---------	------	---------	------	---------
4. Querungshilfen Vfg. vom 25.09.03 Az.0220-553.00 in Vorschriftensammlung MV StB  

02.0	03/03
------	-------

**Hausanschrift**  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Mecklenburg-Vorpommern  
Landesbehördenzentrum  
Erich-Schlesinger-Straße 35  
18059 Rostock

**Telefon**  
0381122-37  
**Telefax**  
0381 122-3500/-3501  
**E-Mail**  
ismv@sbv.mv-regierung.de

**Besuchszeiten**  
Allgemein:  
Mo. bis Fr. 9:00–12:00 Uhr  
oder nach Vereinbarung  
Bereich Verkehr:  
Di. und Do. 9:00–12:00 Uhr  
Mi. 12:30 – 15.30 Uhr

## Allgemeines

Zur Sicherstellung einer einheitlichen Anwendung der Richtlinien und Empfehlungen der FGSV bei der Planung von Radverkehrsanlagen im Land M-V bitte ich bei allen Maßnahmen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen einschließlich aller Knotenpunkte mit dem untergeordneten Straßennetz nachfolgende Hinweise zu beachten.

Bei Bauvorhaben, die durch EU, Bund oder Land gefördert werden, sind diese analog zu beachten.

Die Planungen für Radverkehrsanlagen haben nach den eingeführten R 1-Regelwerken der FGSV zu erfolgen. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) sind als R 2-Regelwerke eine zusätzliche Unterstützung bei der Planung von Radverkehrsanlagen.

Die R 1- und R 2-Regelwerke der FGSV gehen von einer Einordnung der jeweiligen Straßenabschnitte nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN 08) aus.

Um der Entwicklung auf dem Fahrradsektor Rechnung zu tragen, ist grundsätzlich von einer planerischen Mindestgeschwindigkeit der Radfahrer von 30 km/h auszugehen.

Daraus ergibt sich für Radwege mit gebundenen Decken ein Mindestradius von 20 m.

An Knotenpunkten sind dabei Radien von 10 m nicht zu unterschreiten.

Als Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen im Sinne der nachfolgenden Regelungen verstehe ich Straßen mit angebaute Situation und einer straßenrechtlich festgesetzten und/oder einer verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt (Ortstafel Zeichen 310 nach StVO) mit im Regelfall einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

In diesen Fällen ist als R 1-Regelwerk der FGSV die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) anzuwenden.

## Freie Strecken

Für die Radverkehrsführung an Landstraßen verweise ich u. a. auf den Abschnitt 5.4 der RIN 08 und das Kapitel 9 der ERA 2010. Erst ab einer Verkehrsstärke von mehr als 2.500 Kfz/24h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sollte geprüft werden, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit ein straßenbegleitender Radweg zu planen ist.

## Ortsdurchfahrten

In Ortsdurchfahrten sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrern und Fußgängern wesentlich höher als zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen. Im Regelfall gehört deshalb der Radfahrer als Fahrverkehr eher auf die Fahrbahn als zu den Fußgängern.

Die RAST 06 kennen als innerörtliche Führungsformen des Radverkehrs den Mischverkehr auf der Fahrbahn, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und straßenbegleitende Radwege. Gemeinsame Geh- und Radwege sind Sonderformen und daher straßenplanerisch in Ortsdurchfahrten in der Regel nicht vorzusehen. Abweichungen hiervon sind ausführlich zu begründen. In Ortsdurchfahrten ist der Radfahrer möglichst nah an der Fahrbahn zu führen.

Entsprechend den RAST 06 ist die Trennung von Radfahrern und Kraftfahrzeugen ab einem durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von 4.000 Kfz/24 h vorzusehen. Bei einem DTV kleiner als 4.000 Kfz/24 h ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Starke saisonale Schwankungen des Kraftfahrzeugverkehrs sind angemessen zu berücksichtigen. Liegt der DTV<sub>Saison</sub> über 4.000 Kfz/24 h, so kann dieser als Bemessungskriterium herangezogen werden.

Des Weiteren verweise ich bei der Führung des Radverkehrs insbesondere auf den Abschnitt 6.1.7.2 der RAST 06 (Abhängigkeit von Fahrbahnbreiten und Kfz-Verkehrsstärken) und den Abschnitt 2.3.3 der ERA 2010. Im Ausnahmefall, bei Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h bis 70 km/h in Ortsdurchfahrten, sind die Bilder 7 und 8 der ERA 2010 zu berücksichtigen. In sehr kurzen Ortsdurchfahrten kann von den vorgenannten Regelungen begründet abgewichen werden.

## Querungshilfen

Zu baulichen Querungshilfen für Radfahrer bei der Planung von durchgängigen und weiterführenden Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen außerhalb straßenrechtlich festgesetzter, sogenannter baurechtlicher Ortsdurchfahrten verfüge ich hiermit in Ergänzung meiner Bezugsvorschrift 4 Nachstehendes:

Bei der Planung solcher baulichen Querungshilfen ist sicherzustellen, dass diese sich bei einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerhalb einer verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt, die mit Ortstafel Zeichen 310 nach SVO gekennzeichnet ist, befinden. Bei Planungen von Querungshilfen, die durch den Straßenbaulastträger beleuchtet werden sollen, ist mit mir eine Abstimmung vorzunehmen.

Für den Übergang zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrten verweise ich auf das Kapitel 9.5 der ERA 2010 und hier insbesondere auf die Bilder 79 und 81.

Das Ende von Radwegen ist möglichst entsprechend dem Bild 75 der RAST 06 zu gestalten.

Im Auftrag



Manfred Rathert