

Werkstattbericht zu den ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen / Bremen“ der AGFK
Niedersachsen/Bremen e.V. in Hannover am 26.03.2025

Dipl.-Ing. Michael Haase

Dipl.-Ing. Michael Haase

- Studium Bauingenieurwesen HFV Dresden, Vertiefung Verkehrsplanung
- 1992–2019 wissenschaftlicher Mitarbeiter in einem Ingenieurbüro in Dresden
- Ab 11/2019 freiberuflich im eigenen Büro
- Erfahrungsschwerpunkte: Radverkehr (konzeptionelle Planung, Entwurf, Wegweisung, Förderung); ÖPNV: Tarife, Netzgestaltung, Nahverkehrsplanung
- Studienleiter des berufsbegleitenden EIPOS-Kurses (110 Stunden, 3 Prüfungsteile) zum „Fachplaner Radverkehr“ in Dresden
- FGSV-Arbeitskreise: AK 2.5.1 ERA-Fortschreibung (seit 10/2024 Leitung), AK 2.5.4 Radschnellverbindungen; FGSV-Arbeitsausschuss 2.5 Radverkehr
- Mitautor u.a. der FGSV Regelwerke ERA 2010, H RSV 2021, H EBRA 2021, M WBR 2024

Gliederung

- I. Neue Themen
- II. Neue Aussagen
- III. Der weitere Weg zur neuen ERA

I. Neue Themen

Gliederung

- ERA 2010

1. Radverkehrskonzept
 2. Entwurfsgrundlagen
 3. Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
 4. Radverkehrsführung an Knotenpunkten
 5. Überquerungsanlagen
 6. Radverkehr in Erschließungsstraßen
 7. Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
 8. Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs
 9. Radverkehr an Landstraßen
 10. Selbständig geführte Radwege
 11. Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen
 12. Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung
- ANHANG: Formblätter für die Prüfung der Realisierbarkeit und den Vergleich von Führungsformen

- neue Themen ERA 202X u.a.

generell: 3 Ausbaustandards

touristische Routen: Netzplanung und Standards

Sichtfelder

Umgang mit engen Querschnitten

Radwege mit Trennelementen auf der Fahrbahn

Vermeidung Stresssituationen

Netzdurchlässigkeit für Kfz

ländliche Wege

Fahrradstraßen außerorts

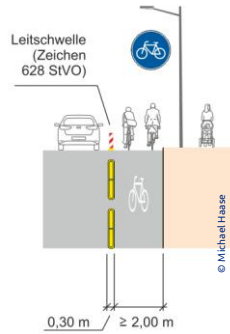
Straßengrün und Wurzelschutz

H RSV und künftige ERA: Drei Ausbaustandards (hier: Breite)

	RSV (Radschnellverbindung)	RVR (Radvorrangroute)	BASIS (Basisstandard der ERA)
Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Einrichtungs-führung	<p>3,00 m</p>	<p>2,50 m</p>	<p>2,00 m</p>
Begegnen bei Zweirichtungs-führung	<p>4,00 m</p>	<p>3,00 m</p>	<p>3,00 m</p>

Radwege mit Trennelementen auf der Fahrbahn

Trennelemente als vorübergehend gültige Markierung



Trennelemente zwischen Längsmarkierungen



- Abwägungshilfe für verschiedene Typen von Trennelementen, u.a. hinsichtlich Einsatz von Rettungsfahrzeugen, Sichtbarkeit, Entwässerung, Querbarkeit ...

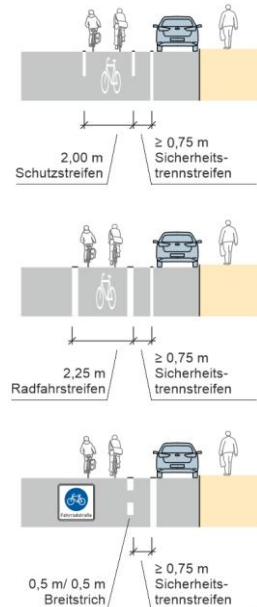
II. Neue Aussagen

Breiten von Radverkehrsanlagen

- Minimalmaße entfallen in Tabellen und Zeichnungen, nur noch für besondere im Text geschilderte Situationen
- Differenzierung der Breiten nach Ausbaustandards
- Schutzstreifen
 - ≡ Regelbreite 2,00 m (wegen sonst zu engem Überholen)
 - ≡ 1,50 m voraussichtlich nur noch bei sehr engen Straßenräumen
 - Abwägung mit Piktogrammreihe
 - ist Unterschreitung des Basisstandards
- Radfahrstreifen: Angleichung an Radwege (2,00 m) zzgl. 0,25 m Breitstrich (= 2,25 m)
- bei hohen Radverkehrsstärken größere Breiten

Sicherheitstrennstreifen

- VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2: „zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr“ seit 2021 gefordert bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- E Klima: „Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von min. 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführung“ vorsehen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, ggf. weiterer Mischverkehr) → ebenso Ad-Hoc-Papier RAST 2024 und ERA-Fortschreibung



Wahl der Radverkehrsführung: Zweistreifige innerörtliche Hauptverkehrsstraßen ohne Straßenbahnen

1. Schritt: Kurzprüfung hinsichtlich der Einhaltung des Basisstandards

Ergebnis positiv

Ergebnis negativ

2. Schritt: Vorauswahl (Stärke und Geschwindigkeit Kfz-Verkehr)

akzeptable Lösung finden

3. Schritt: Prüfung der Realisierbarkeit (Ausbaustandard, Flächenbedarf, Ausschlusskriterien)

dabei:
Vermeidung von Situationen, die im kritischen Bereich liegen

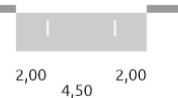
4. Schritt: Vergleich geeigneter Führungsformen und Auswahl einer Vorzugsvariante

Quelle: Entwurf ERA 202X, noch in Abstimmung

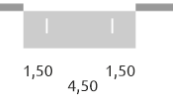
Straßen mit geringen Handlungsspielräumen

- wenn keine Seitenraumnutzung möglich:
 - ≡ Fahrbahnbreite unter 8,50 m ohne Parken: Verringerung der Schutzstreifenbreite von 2,00 m bis auf 1,50 m (Kernfahrbahn 4,50 m)
 - ≡ Fahrbahnbreiten unter 7,50 m ohne Parken: Tempo 30, keine Mittelmarkierung, kein Einsatz von Schutzstreifen, nur Hinweis auf Radverkehr auf der Fahrbahn durch Piktogramm Radverkehr oder Piktogrammkette
- kritischer Bereich definiert sich nach Kfz-Menge und zulässiger Höchstgeschwindigkeit (30 km/h, größer 30 km/h)

Fahrbahn 8,50 m



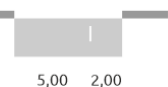
Fahrbahn 7,50 m



Fahrbahn 7,00 m

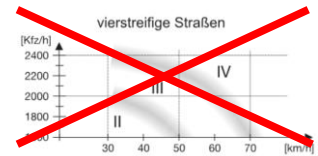


Rad frei



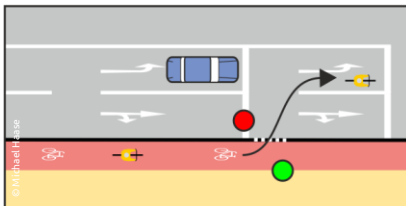
innerörtliche vierstreifige Hauptverkehrsstraßen

- Wahl der Führungsform Radverkehr: Bild 8 der ERA 2010 enthält logische Widersprüche und soll daher nicht mehr angewendet werden
- zuerst prüfen (sofern noch keine anspruchsgerechten Radverkehrsanlagen vorhanden): Werden 2 Fahrstreifen pro Richtung für Kfz gebraucht?
 - ≡ nein: (unter ca. 22.000 Kfz/Tag)
 - Fahrstreifenumwandlung zu
 - Radfahrstreifen / Radweg mit Trennelementen auf der Fahrbahn
 - einseitiger Fahrradstraße (z.B. bei begrüntem Mittelstreifen)
 - ja: Führung auf Radwegen oder Radfahrstreifen



Lichtsignalanlagen: großes Repertoire

- systematische Darstellung von 12 Entwurfs-elementen, um Radverkehr nach links, geradeaus oder nach rechts sicherer zu führen
- enge Abstimmung mit der Fortschreibung der „Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (H SRa)“
- künftig größere Rolle für zu erwarten für
 - ≡ getrennte Grünphase (konfliktfreie Schaltung)
 - ≡ Fahrradschleuse



III. Der weitere Weg zur neuen ERA

Fortschreibung ERA - Ausblick

- zur Zeit Zusammenführung der verschiedenen Einzelkapitel in einer Hauptdatei und dabei redaktionelle Vereinheitlichung
- einheitliche Grafiken und überarbeitetes Gesamtdokument bis Ende April 2025
→ ab hier kaum noch Einfluss der Bearbeiter auf den Zeitplan
- Gesamtentwurf ab Mai 2025 im Arbeitsausschuss 2.5 Radverkehr
- nach Überarbeitung zur Bestätigung im Lenkungsausschuss, Einleitung der FGSV-internen Abstimmung (Vorabstimmungen bereits erfolgt / laufend), idealerweise parallel mit dem BLAK Radverkehr
- keine Länderanhörung geplant
- Erscheinen 2025 eher unwahrscheinlich

Vielen Dank

fürs Zuhören und Lesen

- für Rückfragen:
2:OST Verkehrsplanung Michael Haase
Bergmannstraße 40, 01309 Dresden
www.2ost.de michael.haase@2ost.de
+49 351 3127 4073
- 