

## RADFAHREN ENTLANG VON PARKSTREIFEN

### Kombination mit

#### FS I-01

Radfahren im  
Mischverkehr

#### FS I-02

Angebotsstreifen – Voie  
cyclable suggestive

#### FS I-03

Angebotsstreifen mit  
verengter Kernfahrbahn  
– Voie cyclable  
suggestive à voie  
centrale rétrécie

#### FS I-04

Radfahrstreifen  
– Voie cyclable

#### FS I-05

Radweg -  
Einrichtungsverkehr –  
Piste cyclable  
unidirectionelle

#### FS I-06

Radweg -  
Zweirichtungsverkehr –  
Piste cyclable  
bidirectionelle

#### FS I-07

Getrennter Geh- und  
Radweg – Chemin séparé  
pour piétons et cyclistes

#### FS I-08

Gemischter Geh- und  
Radweg – Chemin mixte  
pour piétons et cyclistes

#### FS I-09

Öffnen der Einbahnen  
für Radfahrer in  
Gegenrichtung

Beim Radfahren entlang von Parkstreifen soll die  
Gefährdung der Radfahrer, die von Ein- und  
Ausparkmanövern und aufschlagenden Türen ausgeht,  
mit Hilfe eines ausreichend breiten Sicherheitsstreifens  
reduziert werden.



# Einleitung

Für Radfahrer stellen Parkstreifen ein Risiko dar. Unerwartete Ein- und Ausparkmanöver sowie aufschlagende Türen können vorbeifahrende Radfahrer gefährden („Dooring“).

Dieses Risiko kann entlang eines Längsparkstreifen durch einen „komfortabel“ breiten Sicherheitsstreifen von 1,00 m stark, durch

einen „minimal“ breiten Sicherheitsstreifen von 0,50 m zumindest teilweise reduziert werden.

Je nach ihrer Anordnung behindern Parkstreifen die Sicht der Radfahrer auf andere Verkehrsteilnehmer. Grundsätzlich sind Sammelparkplätze radverkehrsfreundlicher als Parkstreifen.

## „Dooring“ Unfall



## Einsatzkriterien

Entlang eines Parkstreifens kann der Radverkehr entweder auf der Seite der Fahrbahn oder auf der Seite des Gehweges geführt werden. Es ist grundsätzlich sicherer, die Radfahrer zwischen dem Parkstreifen und dem Gehweg zu führen. Erstens werden sie dort von Ein- und Ausparkmanövern nicht beeinträchtigt, zweitens ist das Öffnen einer Beifahrtür (bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw) viel seltener als das der Fahrtür, und drittens ist ein Ausweichmanöver vor einer sich unerwartet öffnenden Tür im Seitenraum meist weniger gefährlich als auf der Fahrbahn.

Zu beachten ist auch, ob vorwiegend Kurzzeitparken (weniger als zwei Stunden) oder Langzeitparken stattfindet und ob es sich um einen langen, ununterbrochenen Parkstreifen handelt oder um eine Abfolge von einzelnen Parkplätzen, Grünstreifen, Einfahrten, Bäumen und sonstigen Trennelementen. Grundsätzlich gilt: je länger der Parkstreifen und je häufiger die Parkwechsellvorgänge, desto ungeeigneter ist das fahrbahnseitige Führen des Radverkehrs.

Bei einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn ist eine Parkanordnung in Längsrichtung immer besser geeignet als Schräg- oder Senkrechtparken. Das „blinde“ Rückwärtsausparken von Kfz behindert und gefährdet andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer. Wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, so sollte Schräg- oder Senkrechtparken also nur dort angeordnet werden, wo es sich, wie beispielsweise in Wohnquartieren, vorwiegend um Langzeitparker handelt.

# Gestaltung

Zwischen der Radverkehrsanlage und dem Parkstreifen ist immer ein Sicherheitsstreifen vorzusehen, egal, ob die Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn oder im Seitenraum angeordnet ist. Der Sicherheitsstreifen bietet den Parkenden Platz für das Ein- und Aussteigen und dem Radfahrer Schutz vor aufschlagenden Türen.

Der Sicherheitsstreifen sollte idealerweise 1,00 m betragen (komfortable Lösung) und sollte 0,5 m nicht unterschreiten (minimale Lösung). Bei Schrägparken beträgt der minimale Sicherheitsstreifen 0,4 m zuzüglich 0,7 m Überhang. Letzterer ist innerhalb des Parkplatzes vorzusehen.

Wird der Radverkehr nicht auf der Fahrbahn, sondern im Seitenraum geführt, so ist der Sicherheitsstreifen zu einem etwaigen Parkstreifen hin für die jeweilige Art der Radverkehrsanlage genauso auszuführen wie auf Abschnitten ohne Parkstreifen (siehe dazu die entsprechenden Factsheets). Zwischen den Parkstreifen und der Radverkehrsanlage sollte der Bordstein 13 cm hoch sein, um ein Verparken der Radverkehrsanlage durch die Kfz zu erschweren.

Der Sicherheitsstreifen entlang von Parkstreifen ist als unterbrochener Schmalstrich in weißer Farbe auszuführen. Es ist dabei wichtig, dass die Parkfelder eine eigene Markierung (oder einen eigenen Bordstein) haben, damit der Raum des Sicherheitsstreifens klar als solcher ersichtlich ist und nicht als „überbreites“ Parkfeld missverstanden wird.

Zur Hervorhebung des Radverkehrs können auf der Fahrbahn bzw. auf der Radfahranlage entlang eines Parkstreifens vermehrt Fahrradpiktogramme markiert werden.

**Mit unterbrochenem Schmalstrich ausgeführter Sicherheitsstreifen zwischen einem Park- und einem Radfahrstreifen** (Deutschland – Leipzig)



**Sicherheitsstreifen mit hohem Bordstein zwischen Radweg im Seitenraum und Parkstreifen** (Niederlande – Arnhem)



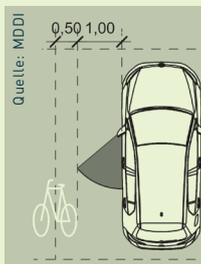
# Komfortable Lösung

Entlang eines Längsparkstreifens gilt für alle Arten von Radverkehrsanlagen ein Sicherheitsstreifen von 1,00 m als komfortabel.

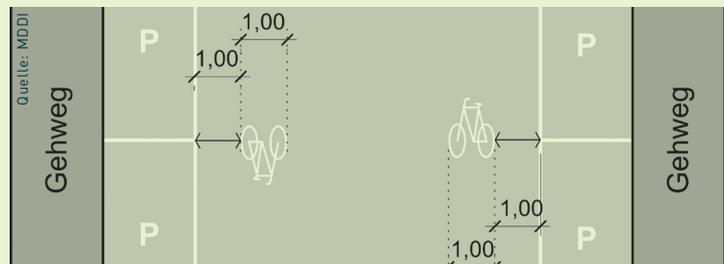
## Radfahren im Mischverkehr

Um Konflikte mit aussteigenden Kfz-Fahrern zu vermeiden, sind auf der Fahrbahn in einem Abstand von 1,00 m zum Längsparkstreifen Radpiktogramme anzubringen.

### Radpiktogramm



### Lageplan



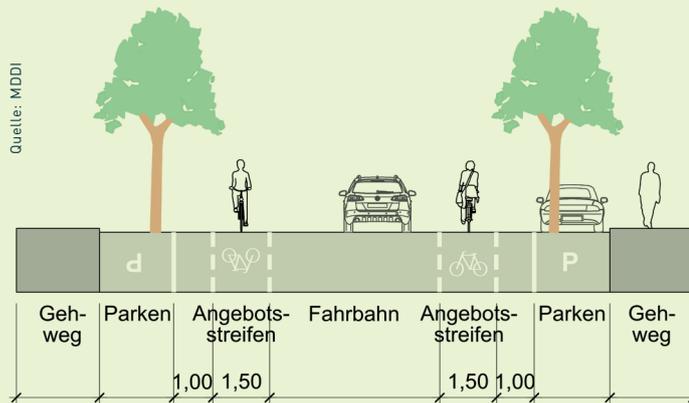
### Radfahren entlang parkenden Autos im Mischverkehr (Österreich - Wien)



## Angebotsstreifen

Bei einem Längsparkstreifen entlang eines Angebotsstreifens sollen Ein- und Aussteigevorgänge der Parkenden außerhalb der Radverkehrsfläche geschehen. Der Sicherheitsstreifen wird als Begrenzung zwischen dem Längsparkstreifen und dem Angebotsstreifen markiert.

### Querschnitt

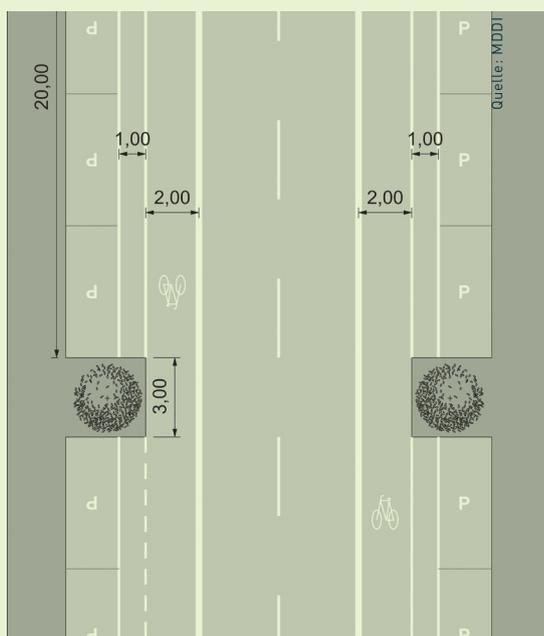


## Radfahrstreifen

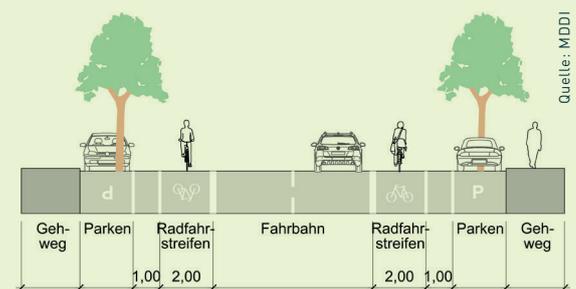
Verläuft der Radfahrstreifen nicht zwischen dem Parkstreifen und der Fahrbahn, sondern zwischen dem Parkstreifen und dem Gehweg, so ist der Radverkehr zwar vor dem Fließverkehr und vor ein- und ausparkenden Fahrzeugen geschützt, es ist jedoch darauf zu achten, dass keine Autos auf dem Radfahrstreifen parken.

### Radfahrstreifen zwischen Fahrbahn und Parkstreifen

#### Lageplan

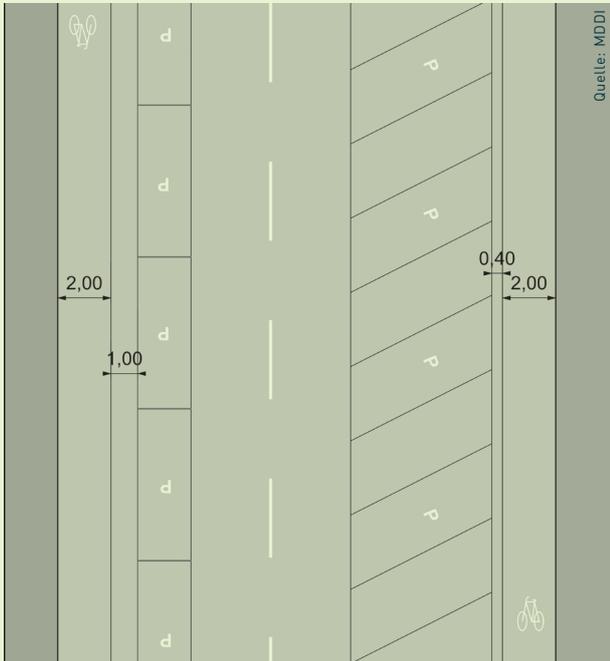


#### Querschnitt

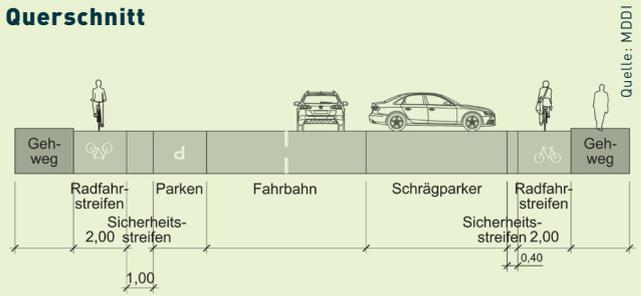


## Radfahrstreifen zwischen Gehweg und Parkstreifen

Lageplan



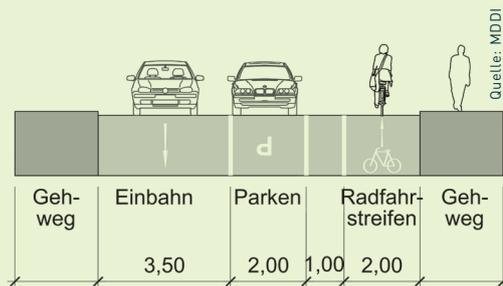
Querschnitt



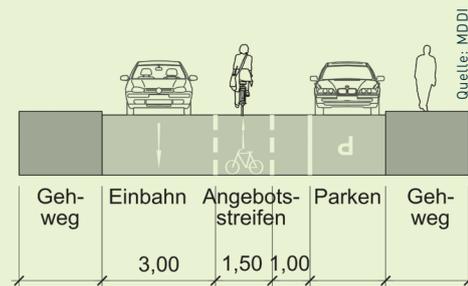
## Radfahren gegen die Einbahn

Die Radverkehrsanlage kann entweder zwischen dem Parkstreifen und der Fahrbahn oder zwischen dem Parkstreifen und dem Gehweg verlaufen. Im Factsheet „I-09 Öffnen der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung“, wird dieser Fall genauer behandelt.

Querschnitt



Querschnitt



**Radfahrstreifen (schweizer Markierung) gegen die Einbahn zwischen Gehweg und Parkstreifen (Schweiz – Genf)**



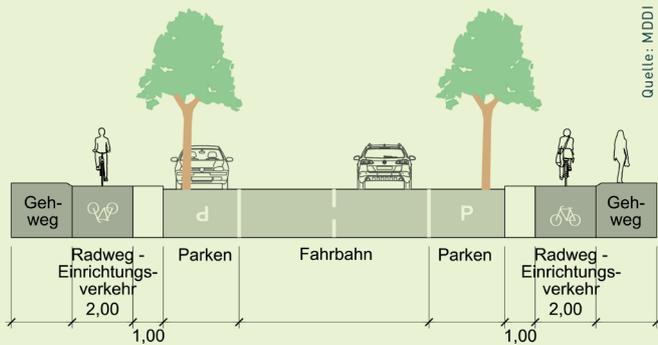
**Angebotsstreifen gegen die Einbahn zwischen Fahrbahn und Parkstreifen (Schweiz – Genf)**



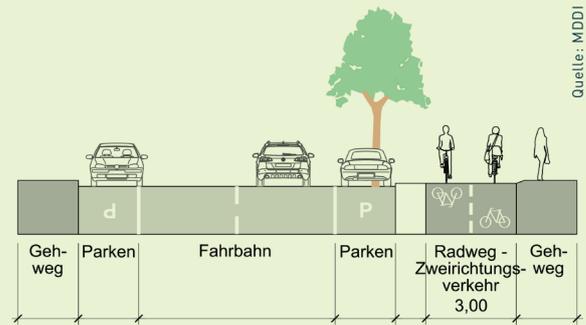
## Bauliche Radwege

Der komfortable Sicherheitsstreifen von 1,00 m Breite gilt auch bei Längsparkstreifen entlang von Einrichtungsradwegen, Zweirichtungsradwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie getrennten Geh- und Radwegen.

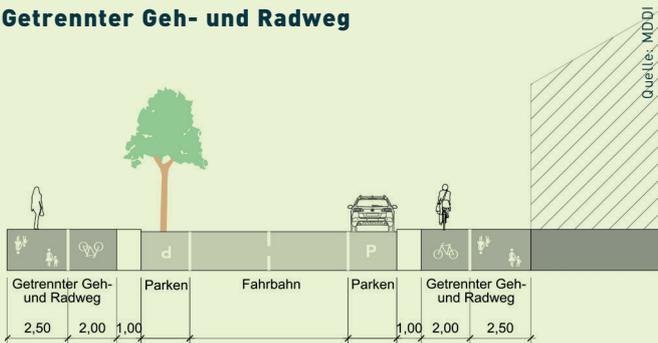
### Radweg - Einrichtungsverkehr



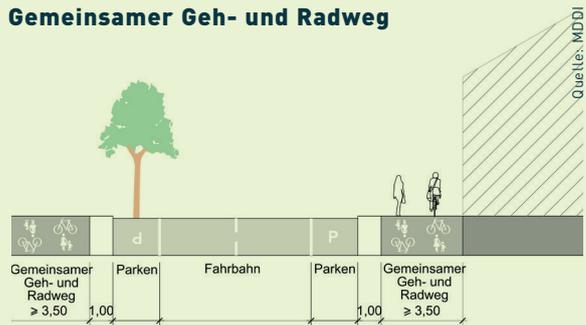
### Radweg - Zweirichtungsverkehr



### Getrennter Geh- und Radweg



### Gemeinsamer Geh- und Radweg



### Sicherheitsstreifen bei einem getrennten Geh- und Radweg (Deutschland – Kiel)



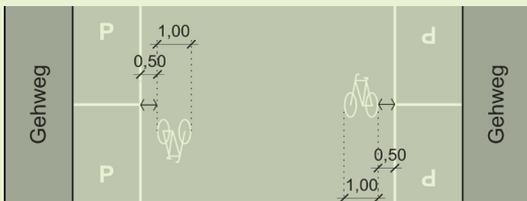
### Sicherheitsstreifen bei Einrichtungsradweg (Niederlande – Amsterdam)



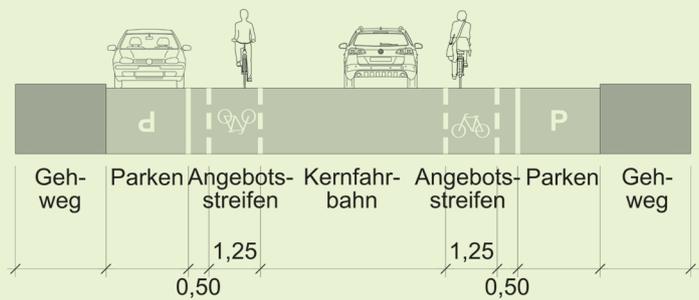
# Minimale Lösung

Reichen die Platzverhältnisse für einen komfortablen Sicherheitsstreifen von 1,00 m Breite nicht aus, so soll zumindest eine Breite von 0,50 m eingehalten werden. Dies gilt für alle Arten von Radverkehrsanlagen entlang eines Längsparkstreifens. Im Gegensatz zu einem komfortablen Sicherheitsstreifen verhindert ein minimaler Sicherheitsstreifen „Dooring“-Unfälle nicht. Er macht sie nur weniger wahrscheinlich, als wenn gar kein Sicherheitsstreifen vorhanden wäre.

**Radfahren im Mischverkehr (Lageplan)**



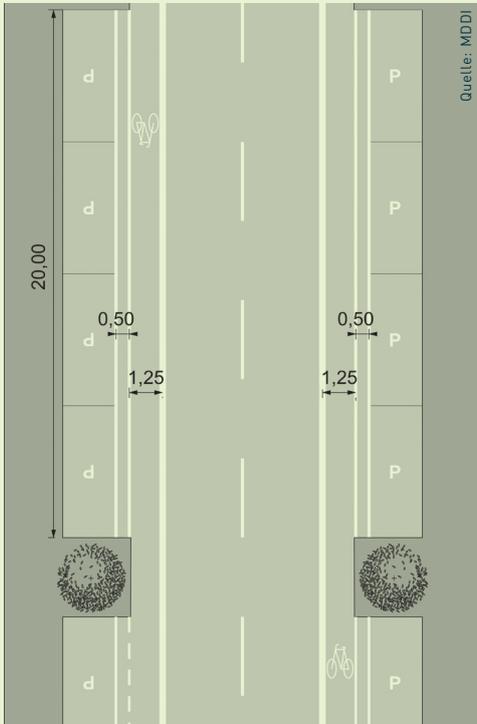
**Angebotsstreifen (Querschnitt)**



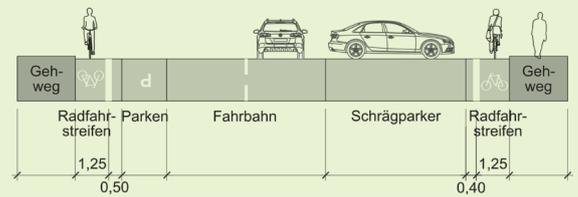
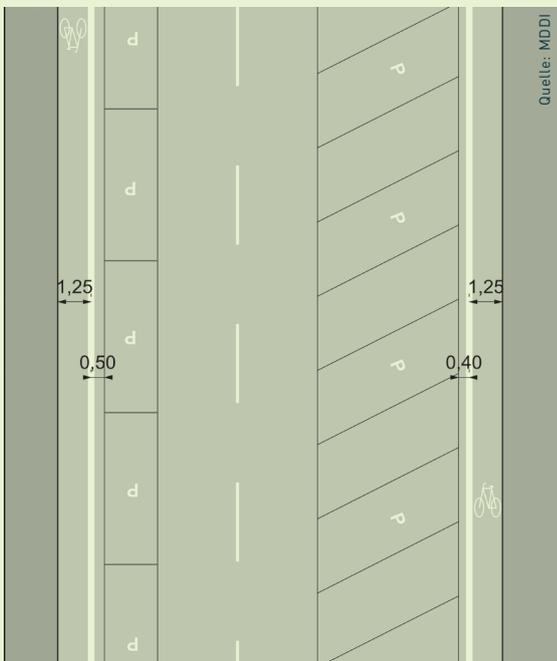
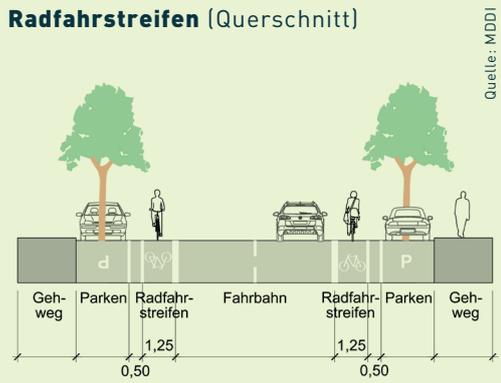
**Angebotsstreifen und Sicherheitsstreifen mit Minimalmaßen (Österreich – Wien)**



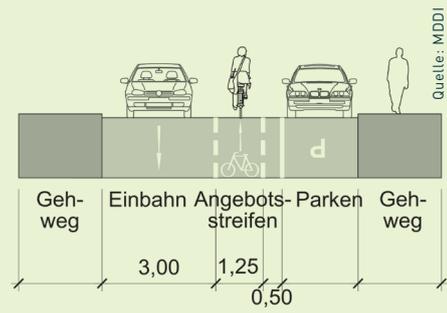
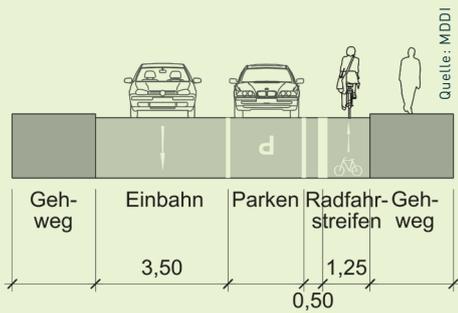
**Radfahrstreifen (Lageplan)**



**Radfahrstreifen (Querschnitt)**

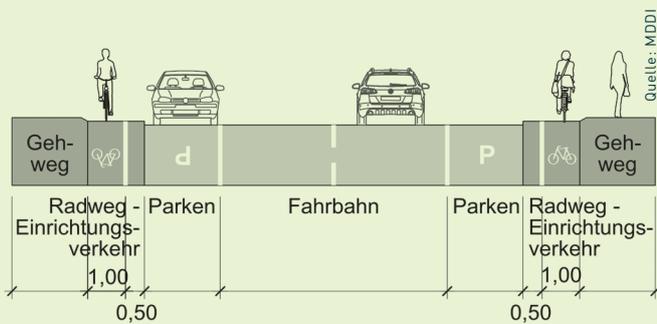


### Radfahren gegen die Einbahn (Querschnitt)

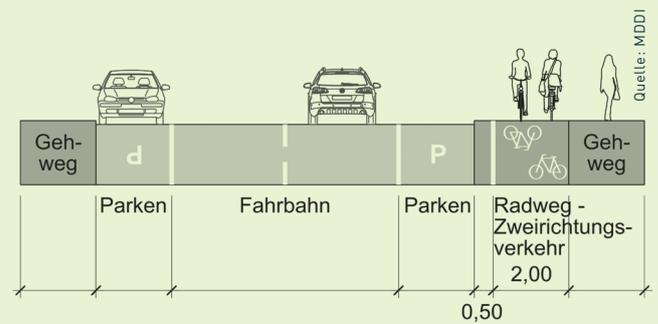


### Bauliche Radwege

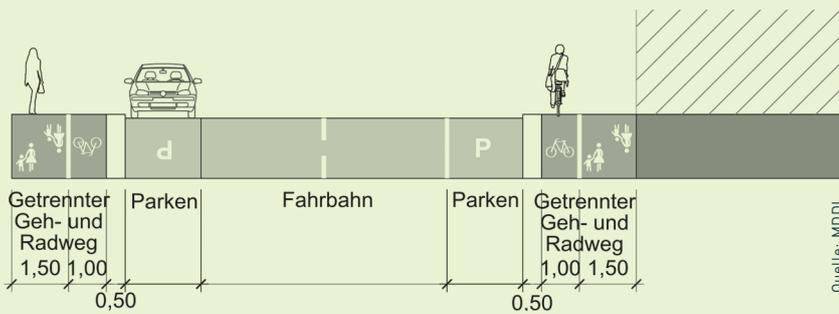
#### Radweg - Einrichtungsverkehr (Querschnitt)



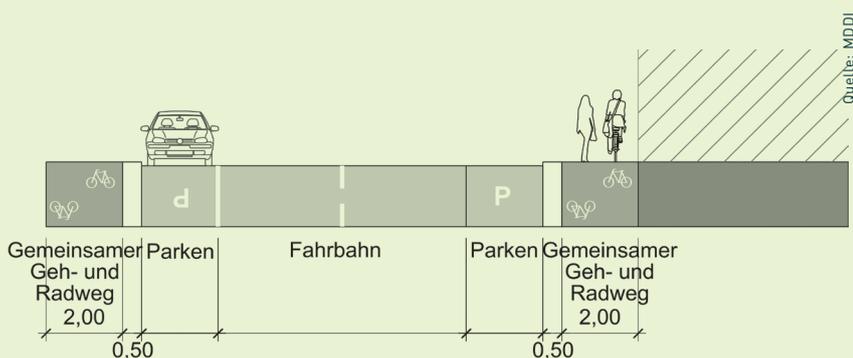
#### Radweg - Zweirichtungsverkehr (Querschnitt)



#### Getrennter Geh- und Radweg (Querschnitt)



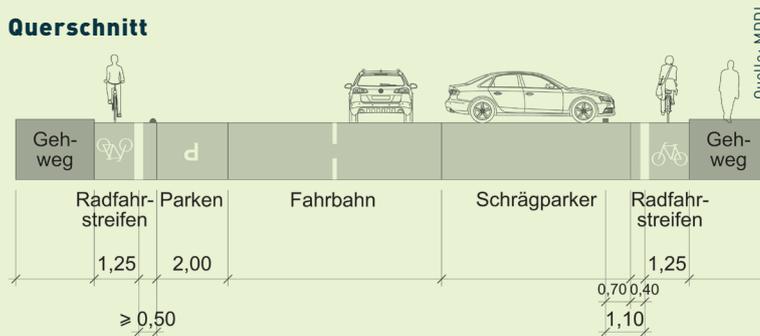
#### Gemeinsamer Geh- und Radweg (Querschnitt)



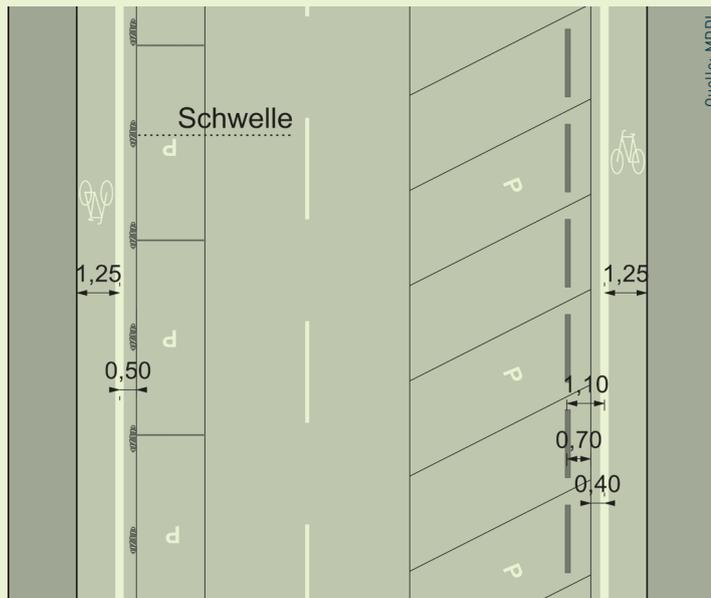
# Bemerkungen

Damit der Radfahrstreifen bei der Anordnung zwischen dem Gehweg und dem Parkstreifen nicht selber als Parkraum mißverstanden und verwendet wird, werden zur Freihaltung durchlässige Trennelemente wie z.B. Schwellen empfohlen. Dabei soll die Querungsmöglichkeit für Fußgänger erhalten bleiben.

## Querschnitt



## Lageplan



## Farbliche Hervorhebung

Wenn die bestehende Straßenraumbreite für einen Sicherheitsstreifen entlang eines Parkstreifens nicht ausreicht, so gilt dieser Abschnitt der Radverkehrsanlage als Abschnitt mit erhöhtem Gefahrenpotenzial und ist als solcher rot zu markieren. Die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker und der Radfahrer wird dadurch erhöht. Eine solche Lösung sollte allerdings vor allem auf relativ kurzen Abschnitten (z.B. um an einem Engpass die Radverkehrsinfrastruktur nicht ganz aufzuheben) und bei Langzeitparken angewendet werden.

Flächige Markierungen auf der Fahrbahn (Fussgängerstreifen, Konfliktbereiche mit Vorrang, etc.) müssen eine Griffigkeit von mehr als 45 SRT-Einheiten aufweisen (Klasse 1; gemäß EN1436).

# S-01

## RADFAHREN ENTLANG VON PARKSTREIFEN