

4 Radverkehrsführung an Knotenpunkten

4.1 Allgemeines

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die plan- gleiche Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten innerorts. Zur Ausbildung von Überquerungsstellen ver- gleiche den Abschnitt 5.

4.1.1 Grundsätze

Knotenpunkte müssen aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar bzw. begehrbar sein.

Für den Radverkehr ergeben sich daraus folgende For- derungen:

- Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Rad- verkehr und anderen Verkehrsteilnehmern sind zu gewährleisten.
- Die Knotenpunkte sollen zügig und sicher befahrbar sein (Vermeidung enger Radien, hoher Borde, abrupt- er Verschwenkungen) und die Verkehrsräume freigehalten werden.
- Die Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten und dessen signaltechnische Steuerung bzw. die Vor- rangverhältnisse sollen für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig zu begreifen sein.
- Es sind ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr vorzusehen, damit der fließende Radverkehr und andere Verkehrsteilnehmer nicht be- hindert werden.
- Es ist besonderes Augenmerk auf die Entschärfung des Konflikts zwischen geradeaus fahrendem Rad- verkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kraft- fahrzeugen zu legen.

Die Grundstruktur der Signalisierung soll die Akzeptanz durch die Radfahrer fördern, deshalb sollen

- Freigabezeiten für den Radverkehr nicht erheblich kürzer sein als die für den parallel geführten Kraft- fahrzeugverkehr,
- Wartezeiten möglichst kurz sein,
- geteilte Fahrbahnen ohne Zwischenhalt überquert werden können,
- Freigabezeiten so bemessen werden, dass die in einem Umlauf eintreffenden Radfahrer in der jeweils nächstfolgenden Freigabezeit abfließen können.

An Knotenpunkten mit vorfahrtregelnden Verkehrszei- chen treten Akzeptanzprobleme auf, wenn Fahrbezie- hungen des Radverkehrs nicht angeboten oder stark erschwert werden (z.B. mangelnde Möglichkeit, von einem baulich angelegten Radweg aus nach links ab- zubiegen).

Wegen ihrer Konflikträchtigkeit sind folgende Situatio- nen bzw. Entwurfselemente zu vermeiden:

- Überquerung von mehr als zwei Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs zum Linkseinordnen des Rad- verkehrs.
- Durchgehende Fahrstreifen, die unmittelbar in Rechtsabbiegestreifen übergehen und den Radver- kehr zum ungesicherten Wechsel auf den links an- grenzenden Fahrstreifen zwingen.
- Radverkehrsanlagen im engeren Knotenpunktbe- reich enden lassen.

Die Führung des Radverkehrs auf Zweirichtungsradwe- gen innerorts ist auf begründete Ausnahmefälle zu be- grenzen (Abschnitt 3.5).

Ähnliche Knotenpunkte sollen innerhalb einer Stadt oder eines Straßenzuges nach Möglichkeit eine einheit- liche Radverkehrsführung und Signalisierung aufwei- sen.

4.1.2 Wahl der Entwurfselemente im Knotenpunkt

Bei der Wahl der Knotenpunktart ist der Radverkehr nur einer von zahlreichen verkehrlichen Belangen, die zu berücksichtigen sind.

Es werden vier Knotenpunktarten unterschieden (vgl. Abschnitte 4.2 bis 4.5), deren Einsatzkriterien in den RASt dargestellt sind:

- Knotenpunkte mit Rechts-vor-links-Regelung,
- Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung durch Verkehrs- zeichen,
- Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (LSA),
- Kreisverkehre.

Im Zuge von Radwegen, Radfahrstreifen und gemeinsa- men Führungen von Rad- und Fußgängerverkehr sind an Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung durch Verkehrs- zeichen oder mit Lichtsignalanlagen Radverkehrsfurten zu markieren. Die Markierung besteht aus zwei unter- brochenen Breitstrichmarkierungen mit 0,50 m Strich- und 0,25 m Lückenlänge. Radverkehrsfurten sind in der Regel 2,00 m breit, mindestens jedoch so breit wie die Radverkehrsanlage.

4.2 Knotenpunkte mit Rechts-vor-links-Regelung

Bei Knotenpunkten mit Rechts-vor-links-Regelung der Vorfahrt empfiehlt es sich, den Radverkehr auf der Fahr- bahn zu führen. Zudem sind in Tempo 30-Zonen, in denen die Rechts-vor-links-Regelung die Regel ist, be- nutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht zulässig.

In der Regel werden Knotenpunkte mit Rechts-vor- links-Regelungen nicht beschildert oder besonders markiert.