

**Ausbaustandard**

- Basisstandard
- Radvorrangroutenstandard
- Radschnellverbindungsstandard

**Anwendung**

- Regelfall
- Variante
- Ausnahmelösung

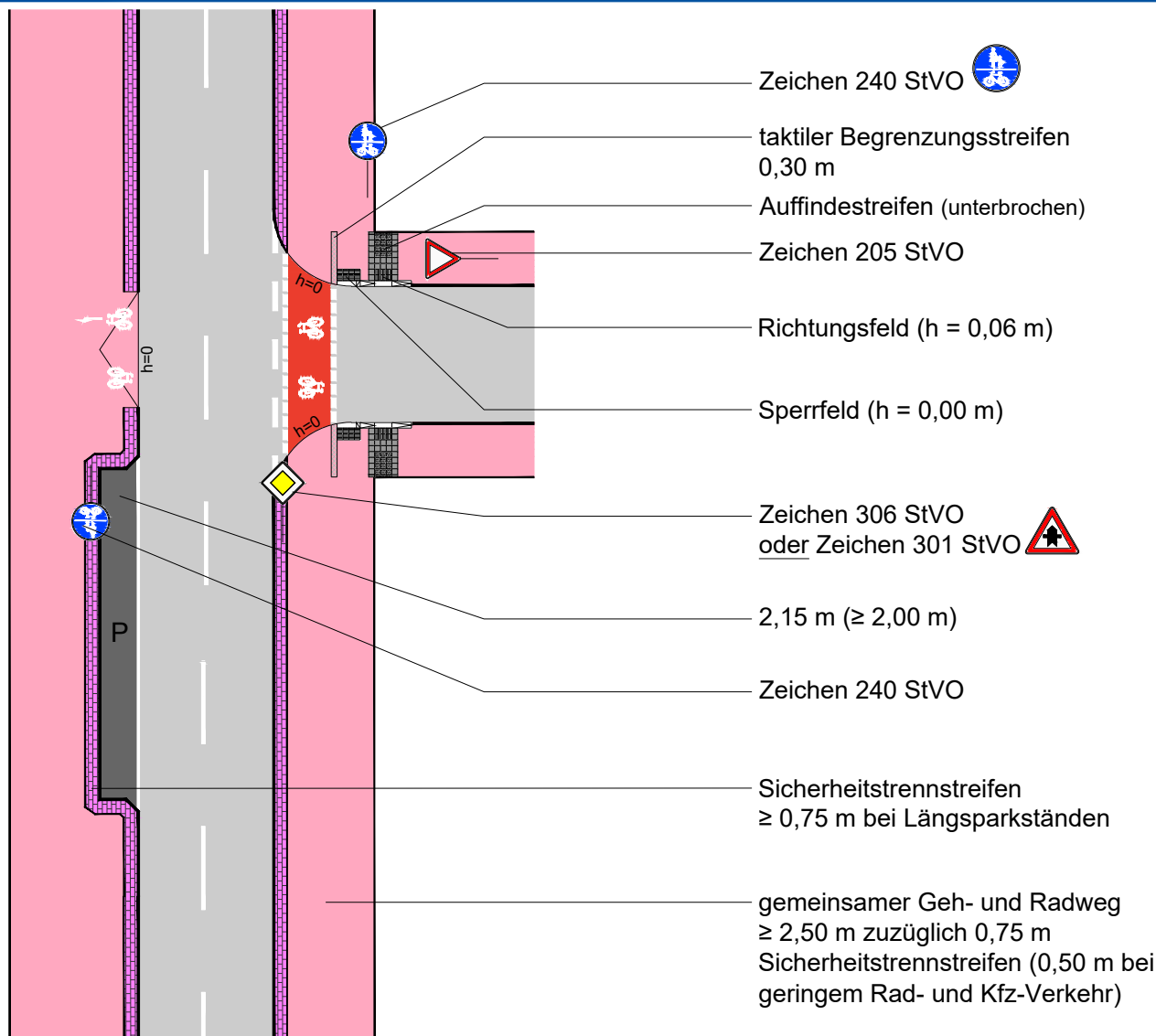
**Ortslage**

- innerorts
- außerorts



*Einsatz und  
Differenzierung von  
Musterlösungen*

# Gemeinsamer Geh- und Radweg

**Regelungen:**

- VwV-StVO zu § 2, Absatz 4 Satz 2
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6
- H BVA, Kapitel 3.3.1

**Anwendungsbereiche:**

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fuß- und Radverkehr

**Hinweise:**

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6 sowie Anhang 1, A.6 sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt Basis 2a-2
- wenn die Furtmarkierung für den Radverkehr weniger als 0,75 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, entfällt gemäß RMS-Entwurf (Stand 2023) die Blockmarkierung
- Sicherheitstrennstreifen ≥ 0,50 m ohne Längsparkstände und bei geringem Rad- und Kfz-Verkehr, sonst ≥ 0,75 m, siehe auch Kapitel 2.1, Seite 2.1-7
- zu Varianten ohne Benutzungspflicht siehe Kapitel 2.2, Seite 2.2-3

3.2 Musterlösungen für  
den Basisstandard

Musterblatt: Basis 2a-1  
Stand: Oktober 2025



**Baden-Württemberg  
Ministerium für Verkehr**

**Ausbaustandard**

- Basisstandard
- Radvorrangroutenstandard
- Radschnellverbindungsstandard

**Anwendung**

- Regelfall
- Variante
- Ausnahmelösung

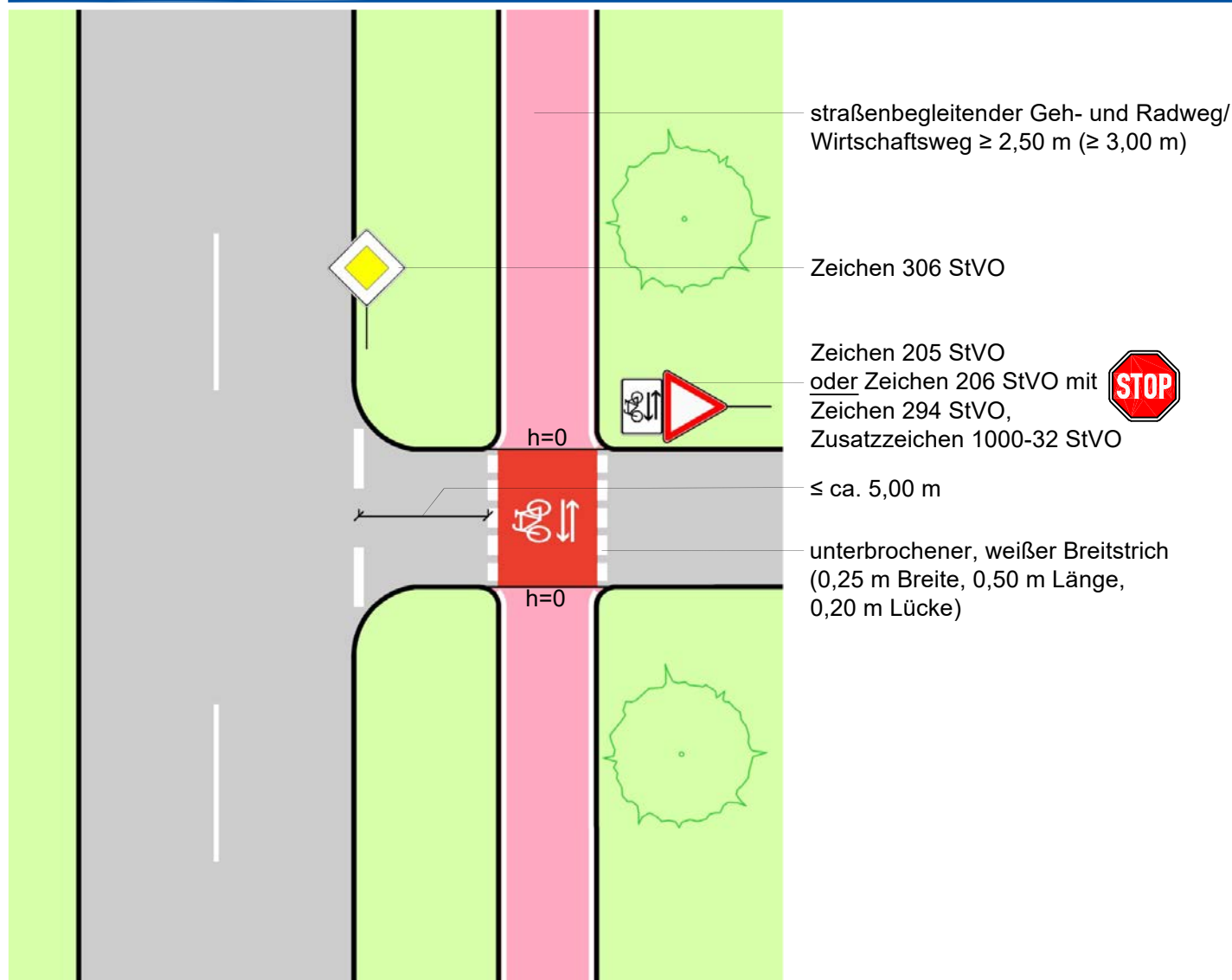
**Ortslage**

- innerorts
- außerorts



[Einsatz und  
Differenzierung von  
Musterlösungen](#)

# Bevorrechtigte straßenbegleitende Zweirichtungsführung (1)

**Regelungen:**

- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 3.3, Kapitel 6.8
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3

**Anwendungsbereiche:**

- außerorts an untergeordneten Einmündungen mit geringer bis mäßiger Verkehrsbedeutung. Ausschlaggebend für die Bevorrechtigung des Radverkehrs ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit (insbesondere gute Sichtbeziehungen und eine gute ganzjährige Erkennbarkeit)

**Hinweise:**

- bei Bewertung der Sichtbeziehungen und Erkennbarkeit sind insbesondere die Veränderungen von Bewuchs und Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen im Jahresverlauf sowie die Linienführung im Höhenplan zu beachten
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt mit einer Roteinfärbung und mit Fahrradpiktogrammen und Hinweisfeilen in beide Richtungen zu versehen
- die Furt sollte möglichst abgesetzt werden, jedoch nicht weiter als 5,00 m
- der Einsatz des Verkehrszeichens „Halt. Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 206 StVO) ist mit einer Haltlinie zu kombinieren
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt Basis 10a-1
- zur Markierung der Fahrbahnbegrenzung siehe Musterblatt Basis 8a-4





**Ausbaustandard**

- Basisstandard  
 Radvorrangroutenstandard  
 Radschnellverbindungsstandard

**Anwendung**

- Regelfall  
 Variante  
 Ausnahmelösung

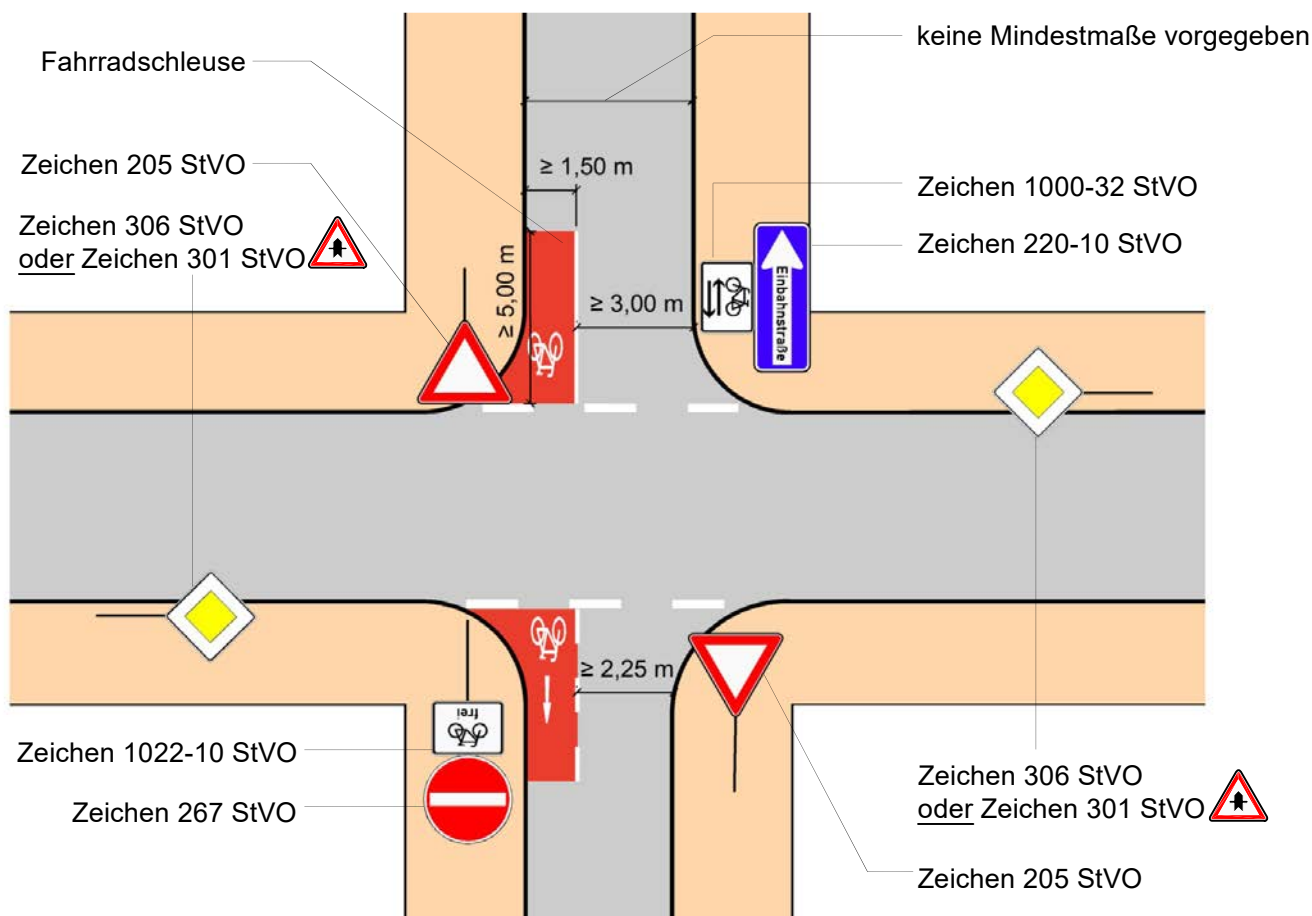
**Ortslage**

- innerorts  
 außerorts



[Einsatz und  
Differenzierung von  
Musterlösungen](#)

# Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

**Regelungen:**

- StVO Zeichen 220 und VwV zur StVO § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

**Anwendungsbereiche:**

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt

**Hinweise:**

- es ist keine Mindestbreite für die Kernfahrbahn vorgesehen; diese ist abhängig vom Fahrzeugaufkommen sowie den maßgeblichen Begegnungsfällen
- gemäß VwV-StVO zu § 41 zu Z. 220 handelt es sich bei allen angegebenen Maßen um die „Begegnungsbreite“, die sich nicht auf die (bauliche) Fahrbahnbreite bezieht, sondern auf „den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum“
- innerorts sind die meisten Einbahnstraßen mindestens einseitig beparkt. Daher sind entsprechende Sicherheitsräume mit zu berücksichtigen (unabhängig von der baulichen Fahrbahnbreite, sondern im Einzelfall). Jede Entscheidung hierzu liegt im Ermessen der Verkehrsbehörde
- für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt die Begegnungsbreite von 3,50 m (siehe VwV StVO zu § 41)
- bei erheblichen Kfz-Verkehrsmengen (> 400 Kfz in der Spitzenstunde) kann ein Schutzstreifen sinnvoll sein. Dann ist eine Fahrgassenbreite von  $\geq 3,75$  m erforderlich
- ggf. Markierung von Fahrradschleusen an unübersichtlichen Knotenpunkten
- bei schmalen Fahrbahnbreiten (kleiner 5,00 m) ist die Einfahrts-/ Ausfahrtsschleuse mit unterbrochenem Schmalstrich zu markieren
- Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung sind auch innerhalb von Tempo 30-Zonen möglich. Hierbei ist auf die Fahrbahnrandmarkierung und die Vorfahrtsbeschilderung zu verzichten
- Ein- und Ausfahrtsschleusen sind innerhalb von Tempo 30-Zonen nicht überall erforderlich



**Ausbaustandard**

- Basisstandard
- Radvorrangroutenstandard
- Radschnellverbindungsstandard

**Anwendung**

- Regelfall
- Variante
- Ausnahmelösung

**Ortslage**

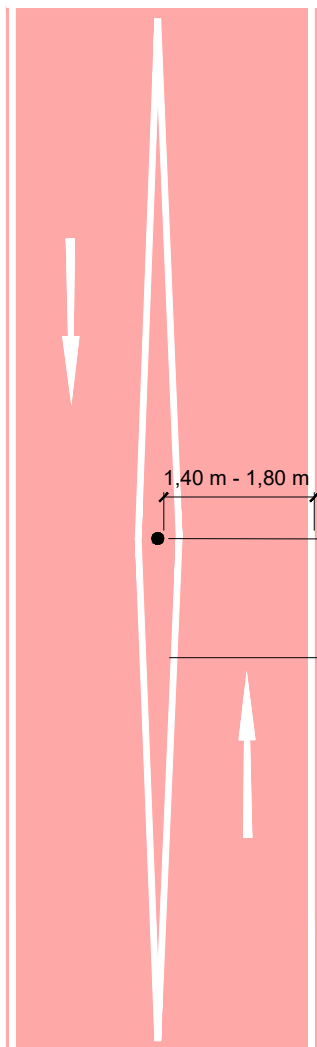
- innerorts
- außerorts



*Einsatz und  
Differenzierung von  
Musterlösungen*

# Warnmarkierung mit Sperrpfosten

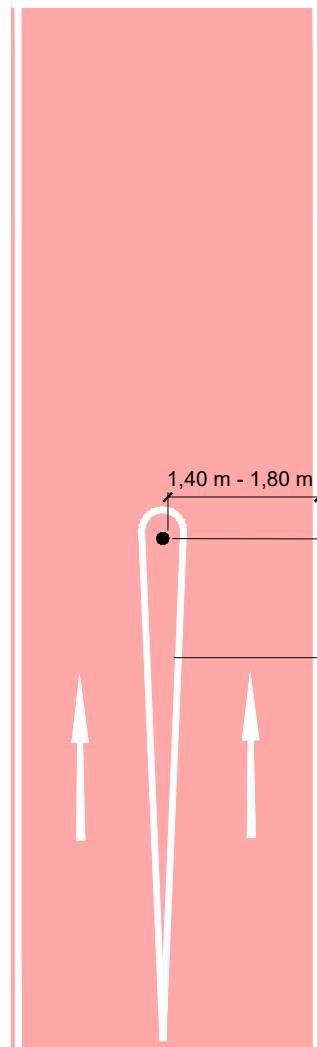
## Zweirichtungsführung



Sperrpfosten  
(VZ 600-60), voll  
retroreflektierend

Warnmarkierung  
(ca. 20 m je Seite),  
mit Sicherheits-  
abstand von  
mindestens 0,30 m  
vom Sperrpfosten.

## Einrichtungsführung



Sperrpfosten  
(VZ 600-60), voll  
retroreflektierend

Warnmarkierung  
(ca. 20 m), mit  
Sicherheitsabstand  
von mindestens  
0,30 m vom  
Sperrpfosten.

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 11.1.10
- Sperrpfosten bedürfen der verkehrsbehördlichen Anordnung und sind - wie auch Umlaufsperrn - wegen ihres Gefährdungspotenzials möglichst zu vermeiden

**Anwendungsbereiche:**

- Markierung vor Sperrpfosten zur Verbesserung der Erkennbarkeit
- Sperreinrichtungen und die damit verbundenen Einengungen sind nur bei nachweislicher Gefahr missbräuchlicher Nutzung anzuwenden (Vermeidungsgebot)

**Hinweise:**

- ggf. erforderliche Sperrpfosten (VZ 600-60) sind auffällig zu färben und voll retroreflektierend auszuführen, sie sollten rund, oben halbkugelig und mit nachgiebigen Materialien hergestellt sein. Eckige Sperrpfosten und Absperrpfosten, ausgelegte Steine und kantig endende Geländer sind zwingend zu vermeiden
- falls möglich sind Pfosten mit Verkehrszeichen (z.B. Schraffenbake, VZ 605-10) einfachen Sperrpfosten vorzuziehen (bessere Fernerkennbarkeit)
- die Durchfahrbreite sollte 1,40 m nicht unterschreiten und 1,80 m nicht überschreiten
- zu Sperrpfosten siehe Kapitel 2.1, Seite 2.1-11
- die Länge der Warnmarkierung sollte ca. 20 m betragen. Im Bereich von Einmündungen soll diese möglichst weit bis zum Knotenpunkt ausgeführt werden



**Ausbaustandard**

- Basisstandard  
 Radvorrangroutenstandard  
 Radschnellverbindungsstandard

**Anwendung**

- Regelfall  
 Variante  
 Ausnahmelösung

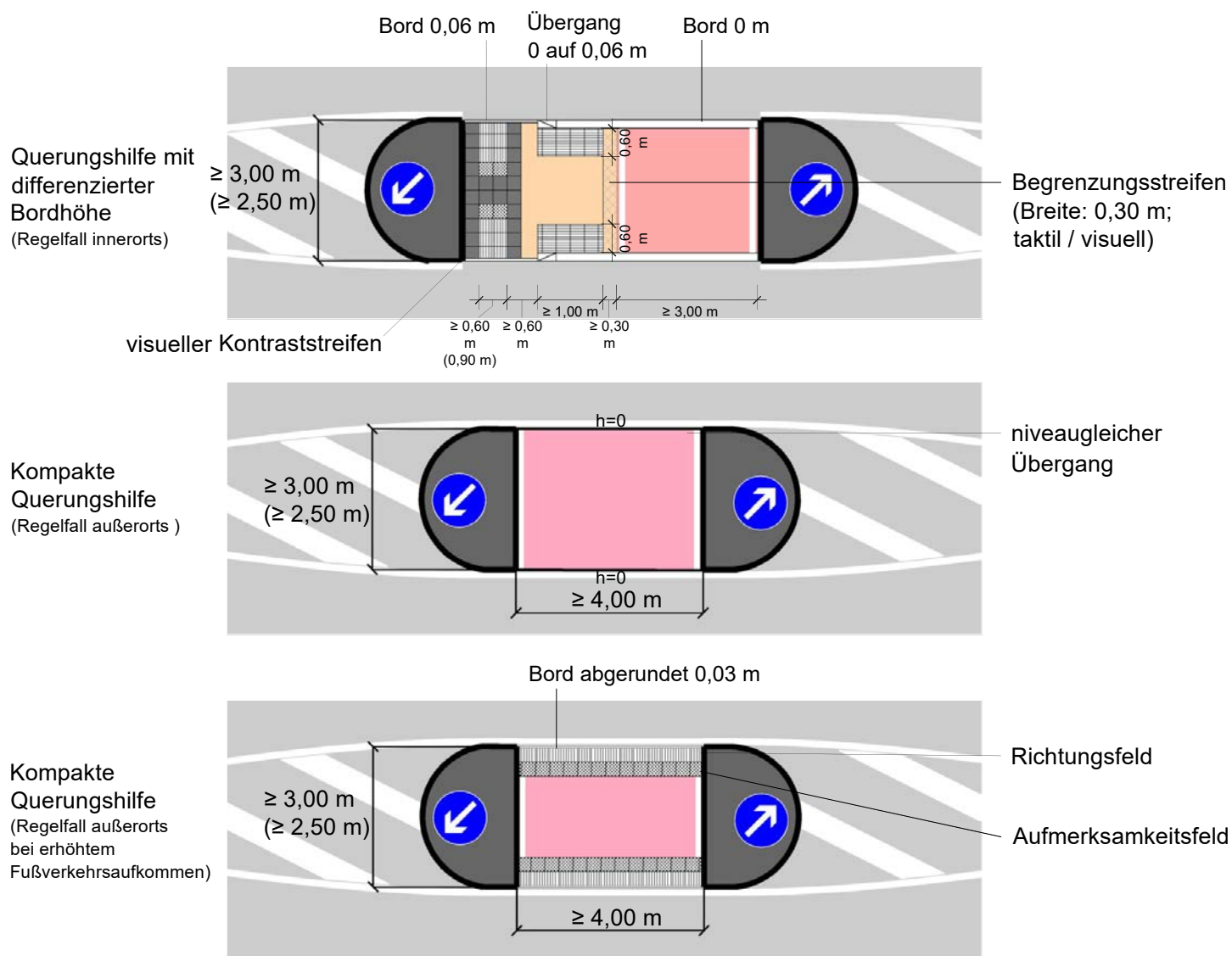
**Ortslage**

- innerorts  
 außerorts



[Einsatz und  
Differenzierung von  
Musterlösungen](#)

# Verschiedene Ausführungen von Mittelinseln


**Regelungen:**

- DIN 1080-10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10
- RAS 06, Kapitel 6.1.8.2
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3

**Anwendungsbereiche:**

- Querung einer übergeordneten Straße

**Hinweise:**

- bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen. Die Maße des Zeichens 222 StVO  sind geschwindigkeitsabhängig zu wählen
- sind Abbiegebeziehungen des Radverkehrs von der Fahrbahn nach links zu berücksichtigen, dann ist entweder die Radverkehrsfläche auf der Mittelinsel um mindestens 5 m zu verbreitern oder es sind separate Linksabbiegefahrstreifen für den Radverkehr im Zulauf auf die Insel zu markieren
- für den Kfz-Verkehr ist im Bereich von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen
- außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - außerhalb von Tempo 30-Zonen - wird empfohlen
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen



**Ausbaustandard**

- Basisstandard
- Radvorrangroutenstandard
- Radschnellverbindungsstandard

**Anwendung**

- Regelfall
- Variante
- Ausnahmelösung

**Ortslage**

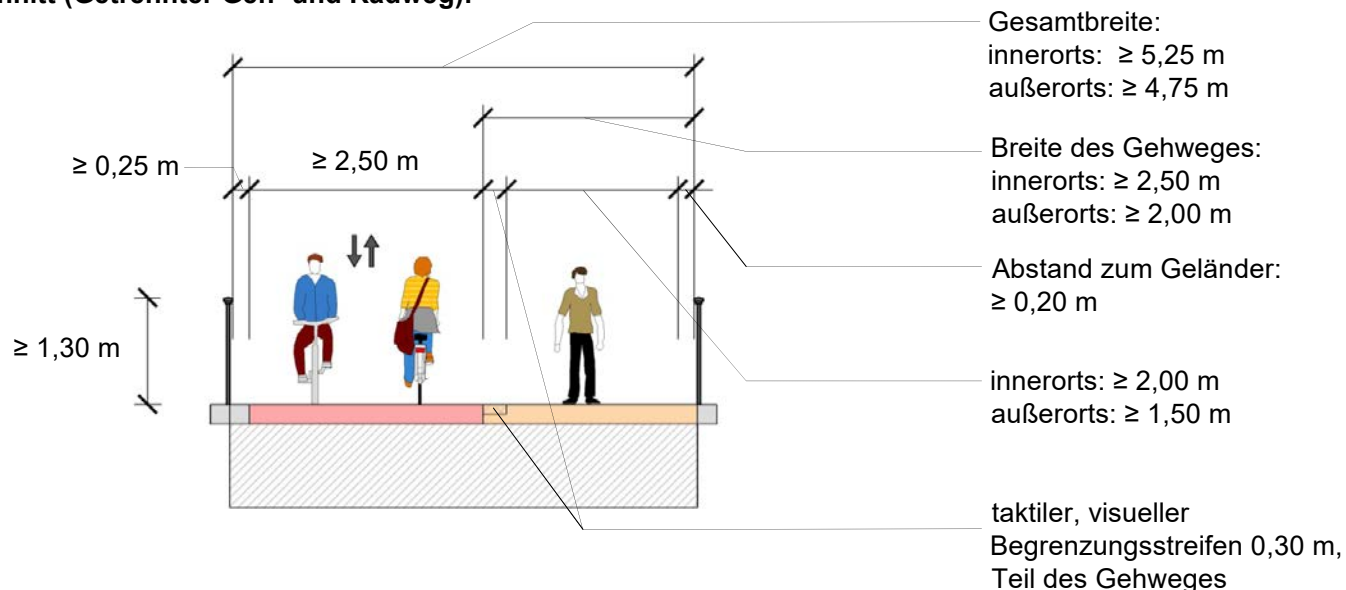
- innerorts
- außerorts



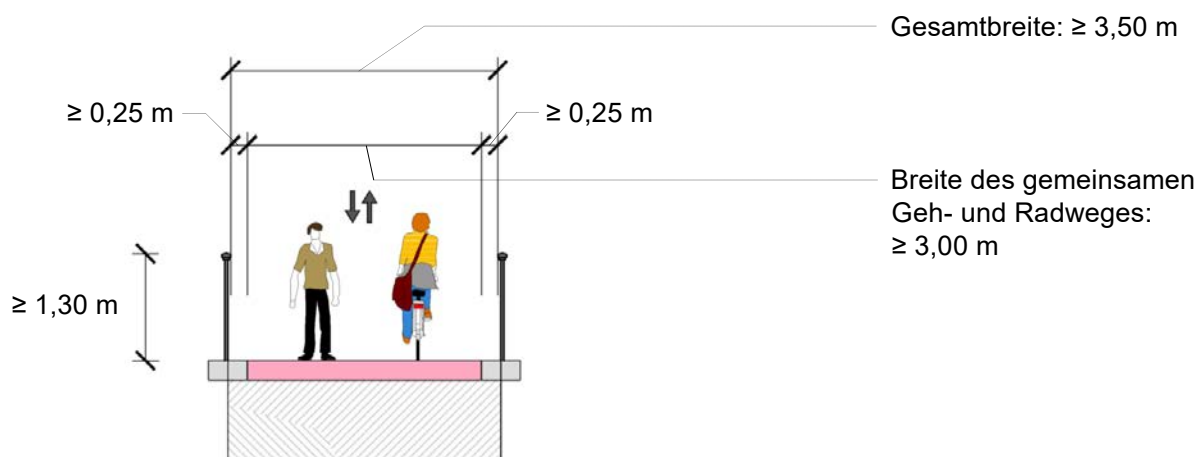
[Einsatz und Differenzierung von Musterlösungen](#)

# Gestaltung von Überführungen (Neubau)

## Querschnitt (Getrennter Geh- und Radweg):



## Querschnitt (Gemeinsamer Geh- und Radweg):



### Regelungen:

- DIN 18040-3
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3

### Anwendungsbereiche:

- innerorts ab ca. 15.000 Kfz/24 h auf der zu querenden Straße
- außerorts ab ca. 10.000 Kfz/24 h auf der zu querenden Straße
- Einsatz ebenfalls möglich zur Verbesserung der Qualität (Reduzierung der durchschnittlichen Zeitverlustwerte) oder zur Querung von Hindernissen (z.B. Bahnstrecken, Flussläufe etc.)

### Hinweise:

- in Abhängigkeit von der Fuß- und Radverkehrsfrequenz können breitere Maße erforderlich sein
- die Steigung darf 6 % nicht übersteigen, wenn für Personen mit Beeinträchtigungen keine Alternativen (z.B. Aufzüge) angeboten werden. Sofern Alternativen vorhanden sind, ist eine Steigung von bis zu 8 % möglich
- bei Rampen mit Führung des Fußverkehrs ist bei der Bemessung der Längsneigung auch die Barrierefreiheit zu berücksichtigen

**Ausbaustandard**

- Basisstandard  
 Radvorrangroutenstandard  
 Radschnellverbindungsstandard

**Anwendung**

- Regelfall  
 Variante  
 Ausnahmelösung

**Ortslage**

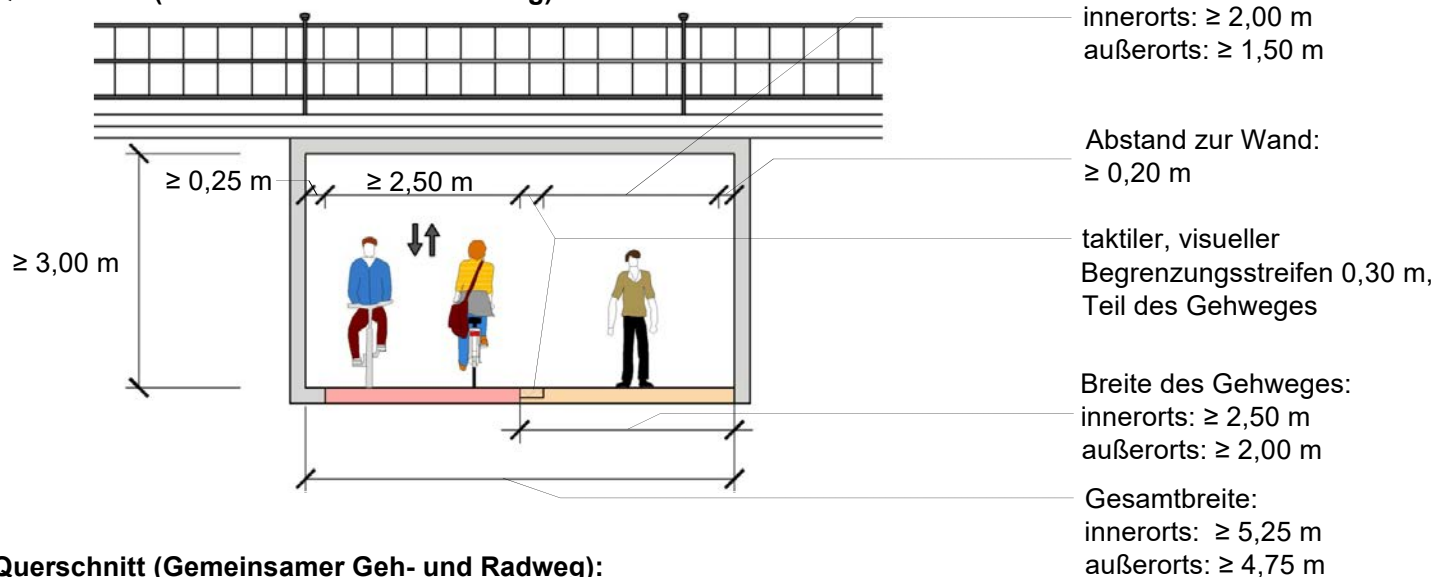
- innerorts  
 außerorts



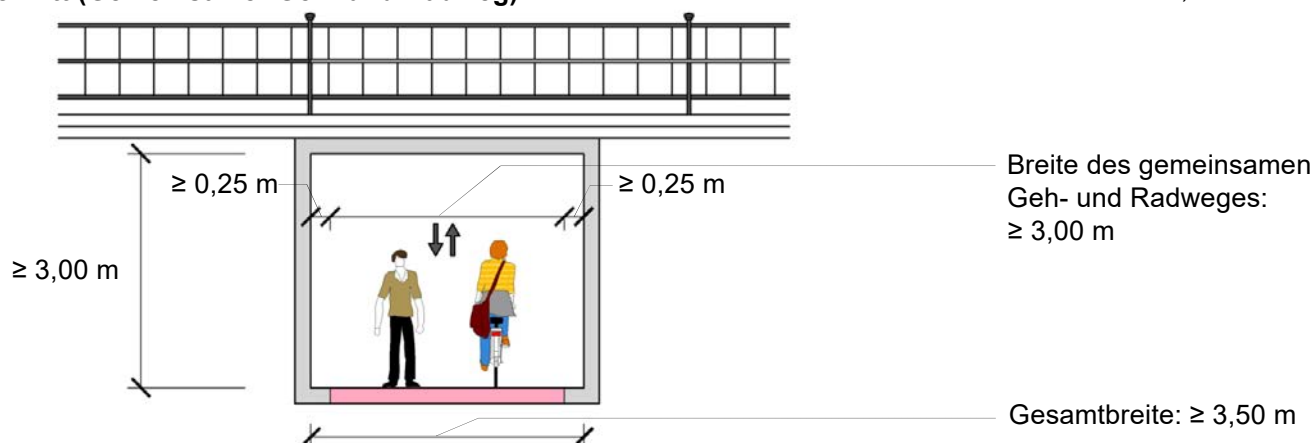
*Einsatz und  
Differenzierung von  
Musterlösungen*

# Gestaltung von Unterführungen (Neubau)

## Querschnitt (Getrennter Geh- und Radweg):



## Querschnitt (Gemeinsamer Geh- und Radweg):



### Regelungen:

- DIN 18040-3
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3

### Anwendungsbereiche:

- Einsatz möglich zur Verbesserung der Qualität (Reduzierung der durchschnittlichen Zeitverlustwerte) oder zur Querung von Hindernissen (z.B. Bahnstrecken)
- Bahnsteigzugänge eignen sich nur als Radunterführung, wenn entsprechende Breiten vorhanden sind und eine bauliche Trennung hergestellt werden kann

### Hinweise:

- die Steigung darf 6 % nicht übersteigen, wenn für Personen mit Beeinträchtigungen keine Alternativen (z.B. Aufzüge) angeboten werden. Sofern Alternativen vorhanden sind, ist eine Steigung von bis zu 8 % möglich
- bei Rampen mit Führung des Fußverkehrs ist bei der Bemessung der Längsneigung auch die Barrierefreiheit zu berücksichtigen
- die Unterführung soll mit zunehmender Länge breiter werden, um so bei den Benutzern kein Gefühl der Enge aufkommen zu lassen
- ein vollständiger Durchblick auf die gegenüberliegende Rampe stärkt das Sicherheitsgefühl
- bei Bemessung der lichten Höhe ist zu prüfen, ob sich diese nach der Durchfahrmöglichkeit von Erhaltungs-, Winterdienst- und Notfallfahrzeugen zu richten hat (dann möglichst  $\geq 4,50$  m)
- enge Kurven und schlechte Sichtverhältnisse sind im Zuge von Unterführungen und den zulaufenden Rampen zu vermeiden
- Tageslichtöffnungen im Deckenbereich sowie eine helle Farbwahl machen Unterführungen angenehmer und damit attraktiver



## Barrieren: Sperrpfosten, Umlaufsperrn, etc.

### Allgemeine Hinweise

Schranken und Umlaufsperrn, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen sind Verkehrseinrichtungen und gemäß § 39 Abs. 1 in Verbindung mit § 43 Abs. 1 Satz 4 StVO straßenverkehrsrechtlich anzuordnen. In der Regel soll auf Flächen des fließenden Radverkehrs aufgrund der Unfallgefahr für Radfahrende auf Verkehrseinrichtungen verzichtet werden.

Die Radverkehrsführung über Treppen, auch solchen mit Schieberillen, ist zu vermeiden.

### Hinweise zur verkehrsrechtlichen Anordnung und Ausgestaltung

Zum Schutz der Radverkehrsanlagen vor ordnungswidriger Benutzung durch Kraftfahrzeuge oder um Radverkehr vor einem unbeabsichtigten Gelangen in einen anderen vorfahrtsberechtigten Verkehrsstrom (Kfz oder Schiene) zu schützen, können Verkehrseinrichtung bzw. Sperrpfosten eingesetzt werden. Der Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 04.08.2025 „Mehr Sicherheit und Leichtigkeit für den Radverkehr durch den richtigen Einsatz von Sperrpfosten und anderen Verkehrseinrichtungen“ (Gz. VM4-3851-9/11) ist bei Prüfung und Umsetzung entsprechender Anordnungen zu berücksichtigen. Sperrpfosten sind entsprechend StVO und ERA allseitig reflektierend und mit ausreichend langer, keilförmiger Fahrbahnmarkierung (empfohlene Länge ca. 20 m vor und hinter dem Pfosten) baulich auszuführen, damit Radfahrende rechtzeitig darauf aufmerksam gemacht werden. Der Abstand zwischen Markierung und den Sperrpfosten soll mindestens 0,30 m betragen. Die Durchfahrbreite zwischen zwei Sperrpfosten beträgt in der Regel 1,60 m. Sie sollte 1,40 m nicht unterschreiten und 1,80 m nicht überschreiten. Wege mit einer Breite von 2,50 m sollten im Durchfahrtbereich aufgeweitet werden. Die Befahrbarkeit für Wartungs- und Einsatzfahrzeuge ist entsprechend sicherzustellen. Zum Schutz von Radfahrenden bei Bahn- oder Straßenquerungen sind Umlaufsperrn möglich. Bei Umlaufsperrn ist die Befahrbarkeit mit Fahrradanhängern, Lastenrädern etc. sicherzustellen. Die Ausführungen gemäß den ERA haben folgende Parameter:

- Nicht überlappende Anordnung,
- Abstände der Gitter von 2,50 m (mit eventueller Schrägaufstellung),
- Aufstellflächen von mindestens 3,00 m Länge vor dem querenden Verkehrsweg.

Umlaufsperrn sind rechtzeitig anzukündigen und auffällig auszuführen.

### Besonderheiten bei Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen müssen frei von festen Einbauten sein. Ausnahmen betreffen Umlaufsperrn an Bahnübergängen.

### Besonderheiten bei touristischen Routen

Auch bei touristischen Routen soll weitgehend auf Barrieren verzichtet werden.

# Baulich angelegte Radwege - Bordabsenkungen

## Allgemeine Hinweise

Im Alltagsradverkehr sind am Übergang des Radweges zur Fahrbahn immer Nullabsenkungen vorzusehen. Hierbei ist auf eine ausreichende Entwässerung und die Barrierefreiheit zu achten. Um die Barrierefreiheit im Fußverkehr zu gewährleisten, sind bei Nullabsenkungen innerorts die Anforderungen nach DIN 18040-3 zu berücksichtigen. Dies erfordert die bauliche Ausgestaltung durch taktile Elemente.

## Hinweise zur Ausgestaltung

Radwegauffahrten mit Borden von über drei Zentimeter Höhe sollen vermieden werden. Wenn eine Radverkehrsführung einen vorfahrtberechtigten Weg kreuzt, kann die Wartepflicht durch Markierung (Wartelinie) im Sinne einer selbsterklärenden Infrastruktur verdeutlicht werden.

## Besonderheiten bei touristischen Routen

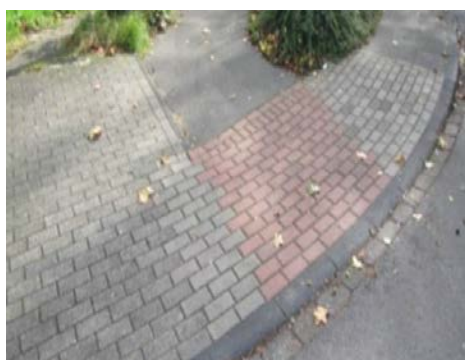
Bordauffahrten bis zu einer Höhe von drei Zentimetern werden toleriert.



Absenkung über drei Zentimeter



Berücksichtigung der Barrierefreiheit



Absenkung bis drei Zentimeter



Nullabsenkung mit Wartelinie