Radstreifen

Beschreibung

Ein Radstreifen besteht aus einer gelben Bodenmarkierung, die einen für Velos reservierten Bereich auf der Fahrbahn abgrenzt. Radstreifen werden in der Regel auf Strassen ohne ein hohes Aufkommen an motorisiertem Verkehr realisiert.

Wenn die gelbe Linie des Radstreifens nicht durchgehend ist, dürfen andere Fahrzeuge den Streifen benutzen, solange sie Velofahrer:innen nicht behindern.

Wenn die gelbe Linie durchgezogen ist, darf kein Fahrzeug sie überfahren und die Fahrbahn ist für Velos reserviert. Diese Trennung kann durch Pfosten oder andere Trennelemente verstärkt werden. Diese Führungsart ("Protected Bike Lane" genannt) bietet den Velofahrer:innen mehr Schutz und liegt zwischen dem "klassischen" (mit unterbrochener Linie markierten) Radstreifen und dem Radweg.

Nutzen

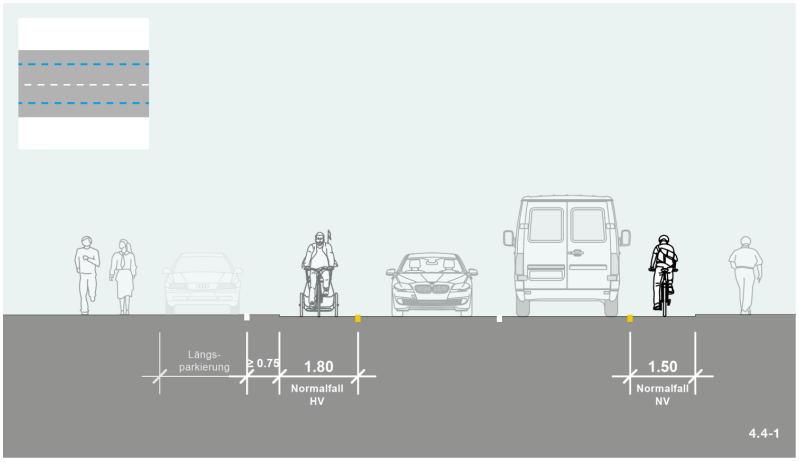
Ein Radstreifen ist die tiefste Stufe der **Sicherheit**: Die Bodenmarkierung weist den Velofahr:innen einen Platz im Verkehr zu und macht den Sicherheitsabstand sichtbar, den die anderen Verkehrsteilnehmer:innen einhalten müssen. Das Vorankommen für Velofahrer:innen wird auch verbessert, wenn ein Radstreifen bei Kreuzungen oder Lichtsignalen bis an die Einmündung geführt wird und dadurch das Überholen von Kolonnen stehender Autos ermöglicht. Ohne genügend breiten Radstreifen oder physische Trennung können Velofahrer:innen gezwungen sein, auf die Fahrspur des motorisierten Verkehrs zu wechseln, um auf eine Abbiegespur einzuspuren, einem Hindernis auszuweichen oder ein anderes Velo zu überholen. Radstreifen richten sich vor allem an Velofahrer:innen, die sich im Verkehr sicher fühlen.

Herausforderungen

Radstreifen ohne Abtrennung durch Pfosten bieten nur eine optische Trennung der Fahrspur für Velofahrer:innen. Die Sicherheit – objektiv und subjektiv – ist in diesen Fällen bei hohen Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs unzureichend. Besondere Vorsicht ist geboten, wenn ein Radstreifen entlang von Parkplätzen verläuft oder unterbrochen wird (z.B. bei Bushaltestellen, Engpässen, Zebrastreifen, Kreuzungen usw.). Diese Situationen vermindern die Attraktivität von Radstreifen erheblich. Ausserdem ist es wichtig, dass das Parkverbot auf Radstreifen durchgesetzt wird, damit Radstreifen nicht versperrt sind und Velofahrer:innen auf die Fahrspur der Autos ausweichen müssen (z. B. für Lieferungen oder kurzen Anhalten zum Ein- oder Aussteigen).

Radstreifen auf der Velohauptroute am Nordring in Bern, welcher es Velofahrenden erlaubt, innerhalb des Radstreifens andere zu überholen

Radstreifen mit Pfosten auf der Lorrainebrücke, Bern



Beispielquerschnitt Radstreifen. Quelle: Kanton Zürich

In der Schweiz empfehlen die VSS-Normen eine Mindestbreite von 1.50 m für Radstreifen. Diese sollten in folgenden Situationen verbreitert werden: Entlang von Mauern, in Kurven, bei Steigungen (ab 4%), bei hohen Geschwindigkeiten oder Verkehrsbelastungen und bei bestehendem oder potenziell starkem Veloverkehr (insbesondere bei vielen E-Bikes). Diese Breite ist jedoch nicht mehr unumstritten, da sie in vielen Situationen als ungenügend erachtet wird. Mehrere Städte oder Kantone wie Bern oder Zürich bevorzugen daher grössere Breiten, um den Velofahrer:innen mehr Sicherheit und Platz bieten zu können.

Radstreifen mit Sicherheitsabstand zu parkierten Autos, Biel

Wenn ein Radstreifen* an Längsparkplätze grenzt, muss ein Freiraum von 50 bis 70 cm eingehalten werden, um das Risiko eines Zusammenpralls mit einer aufgehenden Autotür zu vermindern.

Radwegtrennelemente zur zusätzlichen Sicherung des Radstreifens in der Matte, Bern

Visualisierung sicherer und attraktiver Radstreifen innerorts auf Hauptachsen. Quelle: Velokonferenz Schweiz

Visualisierung sicherer und attraktiver Radstreifen innerorts auf schmalen Ortsdurchfahrten. Quelle: Velokonferenz Schweiz

Quellen

- Sigmaplan (2016): Grundlagen für die Dimensionierung von sicheren Veloverkehrsanlagen VSS 2010/207
- SN 640 201: Geometrisches Normalprofil Grundmessungen und Litraumprofil der Verkehrsteilnehmer, VSS-Norm
- SN 640 060: Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen, VSS-Norm
- SN 640 850a: Markierungen - Ausgestaltung und Anwendungsbereiche, VSS-Norm
- Velokonferenz Schweiz (2023): Visualisierungen guter Veloinfrastruktur