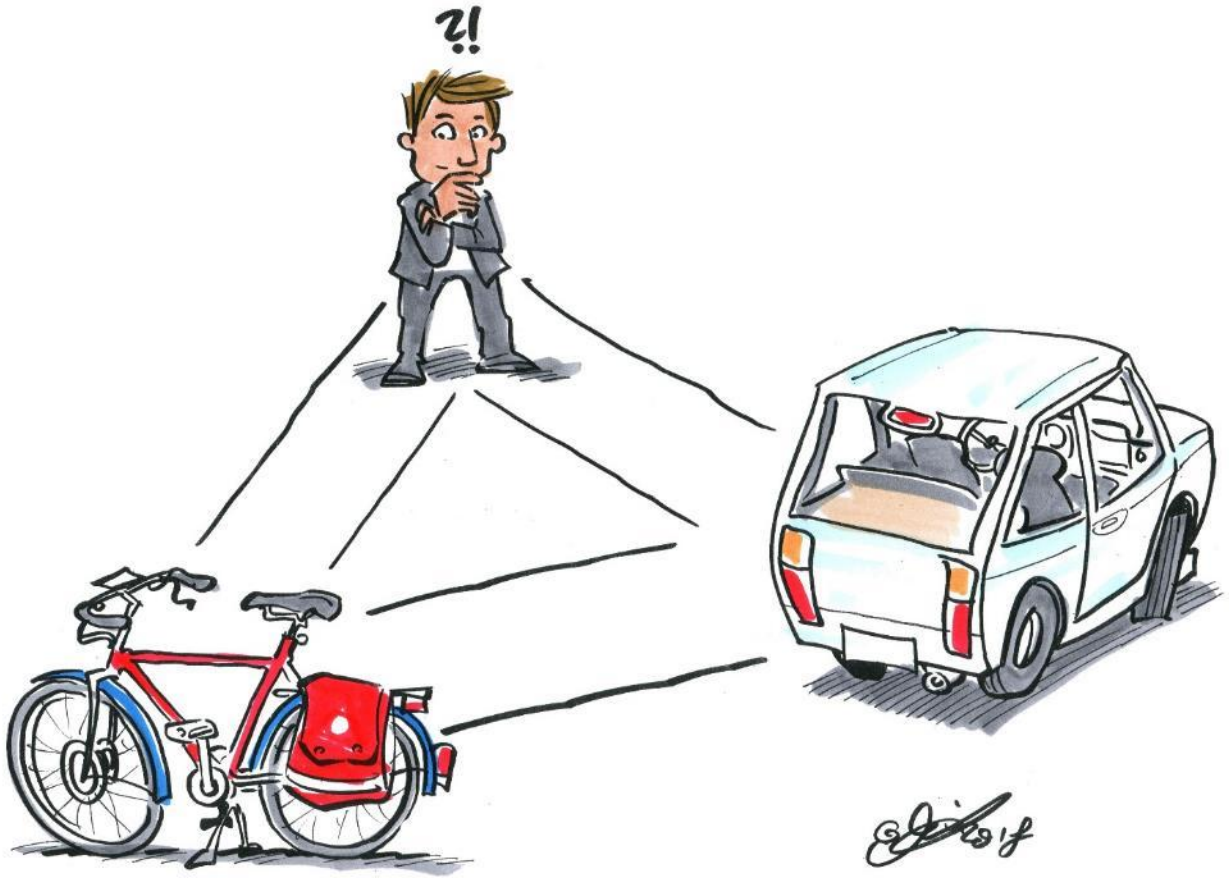


Mögliche Varianten für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Friedberg

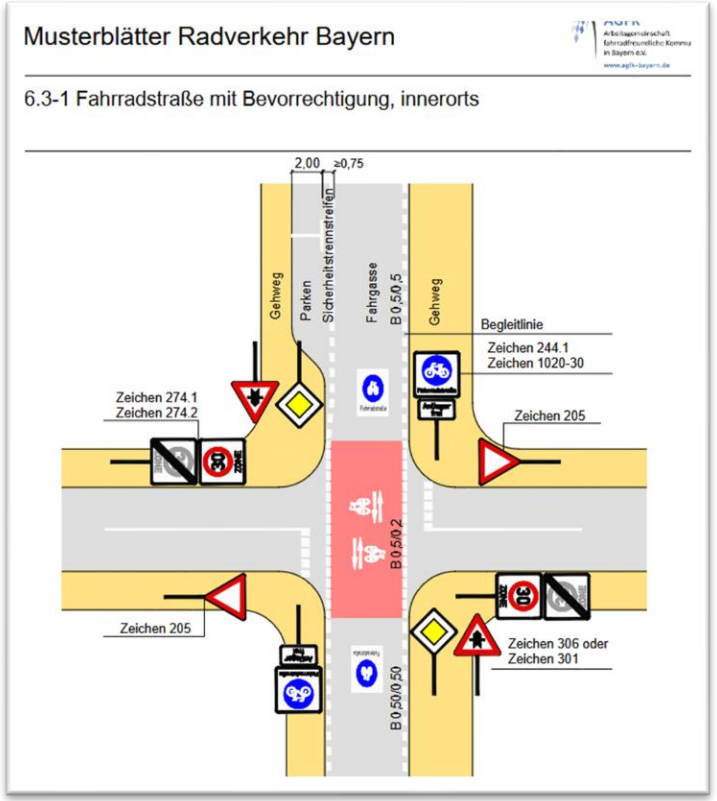
Stand 27.08.2026

Innovative Städte
Fachbüro & Verlag

Generelle Empfehlungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen

Empfehlungen für Friedberg

- **Mindestbreite von 3,50 m** und an Engstellen 3,00 m
- **Linienhafte Elemente** zur besseren Erkennbarkeit der Fahrradstraße (z.B. beidseitige Begleitlinie)
- **Ordnung des ruhenden Verkehrs** durch gekennzeichnete Flächen
- **Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zum ruhenden Verkehr** (in Ausnahmefällen bei seltenen Parkwechselvorgängen nach HRSV auch 0,5 m möglich)
- **Flächige Rotmarkierungen** zu Beginn der Fahrradstraße mit Piktogramm (244.1) und an Knotenpunkten (andere Farben möglich) oder durchgehend entlang der gesamten Achse
- Empfehlung: Bevorrechtigung der Fahrradstraße
- Empfehlung: möglichst kein Senkrecht- und Schrägparken entlang von Fahrradstraßen
- Fahrbahnbreite größer 8,50 m = beidseitige Längsparken möglich
- Fahrbahnbreiten zwischen 5,75 und 8,50 m = einseitiges Längsparken zu empfehlen



Die Musterlösungen der AGFK Bayern geben bereits konkrete gestalterische Hinweise (Quelle: AGFK Bayern)

Generelle Empfehlungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen

Empfehlungen für Friedberg

- **Entfernung Markierung Parkstände** von Grundstückzufahrten **1,50 m** abgesetzt
- Markierung Parkstände **mind. 5,00 m von Kurvenscheitelpunkt** entfernt
- **Breite der Längsparkstände** bei Fahrgassenbreite größer 3,50 m = **2,15 m** und bei Fahrgassenbreite kleiner 3,50 m = **2,00 m** (gemäß EAR 2023)
- Wenn **Senkrecht- und Schrägparkstände** nicht zu vermeiden sind, dann **Sicherheitstrennstreifen mind. 1,50 m** breit
- Linienhafte Markierung:
  - Sicherheitstrennstreifen: unterbrochener, weißer Breitstrich (0,25 m Breite, 0,50 m Länge, 0,50 m Lücke)
  - Furtmarkierung: unterbrochener, weißer Breitstrich (0,25 m Breite, 0,50 m Länge, 0,20 m Lücke)
  - Wartelinie: unterbrochene Blockmarkierung (0,50 m Breite, 0,50 m Länge, 0,25 m Lücke)
  - Parkstandsmarkierung: Schmalstrich



Beispiel einer Fahrradstraße mit Längsparken in Fürth (Quelle: Innovative Städte)

Mögliche Gestaltung für Fahrradstraßen in Friedberg

Variante A „Fahrradstraße light“

Allgemein:

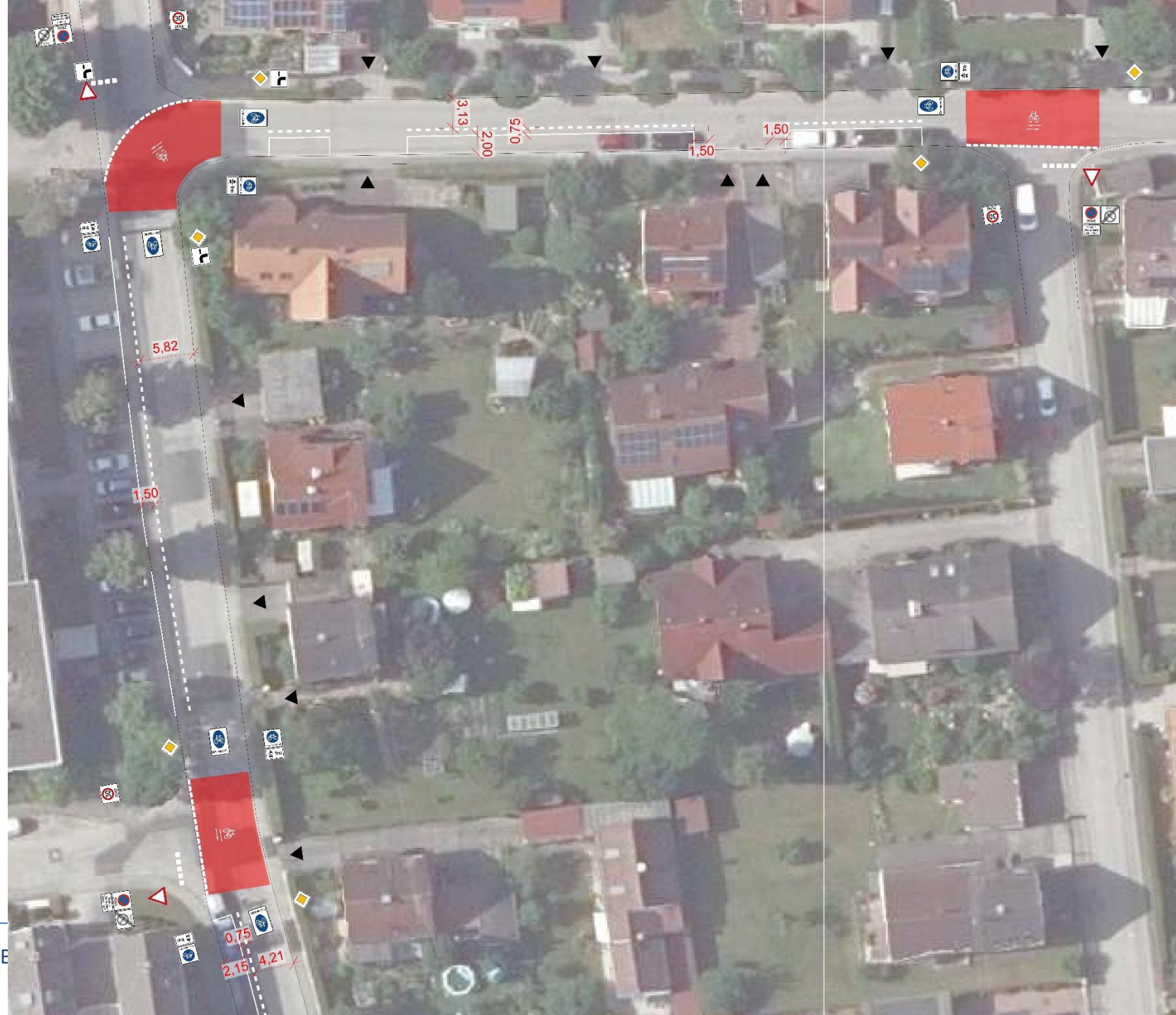
- Begleitlinie als Sicherheitstrennstreifen zum Parken
- Flächige Rotmarkierung an Knotenpunkten
- VZ 244.1 als Piktogramm nach Knotenpunktbereichen
- Zusatzzeichen „Kfz frei“
- Bevorrechtigung durch VZ 306
- Haltverbotszone VZ 290.1 an den Zufahrten der Fahrradstraße mit Zusatz VZ 1053-30

Vorteile

- Geringer Markierungsaufwand
- Vsl. geringste Kosten
- Gute Erkennbarkeit an Knotenpunkten

Nachteile

- Schlechte Erkennbarkeit im Streckenverlauf, da linienhaftes Element nur als Sicherheitstrennstreifen



Mögliche Gestaltung für Fahrradstraßen in Friedberg

Variante A2 „Fahrradstraße light“

Allgemein:

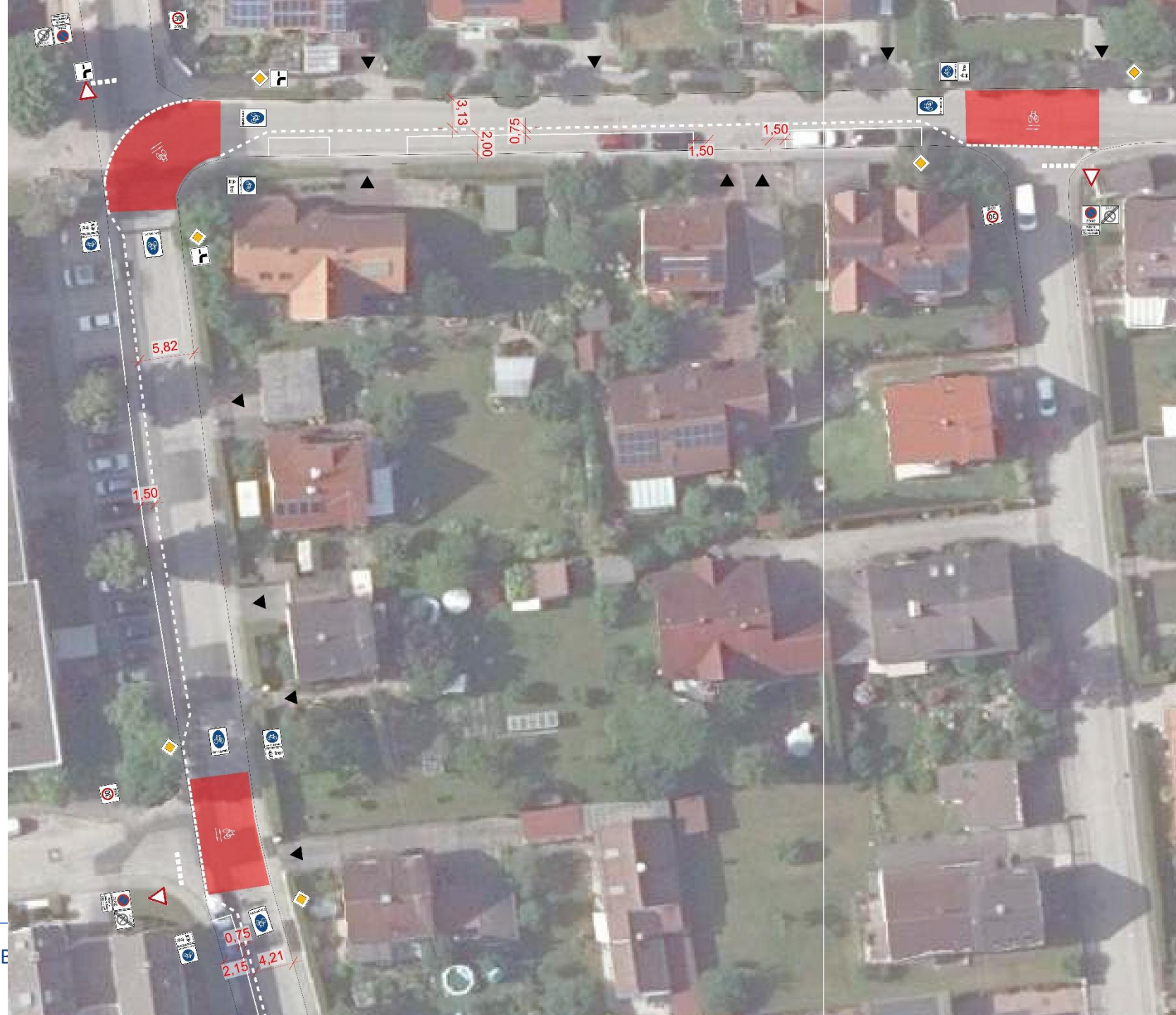
- Durchgehende Begleitlinie entlang der Seite des ruhenden Verkehrs, bei beidseitig ruhendem Verkehr beidseitige durchgehende Begleitlinie und bei keinem ruhenden Verkehr keine Begleitlinie
- Flächige Rotmarkierung an Knotenpunkten
- VZ 244.1 als Piktogramm nach Knotenpunktbereichen
- Zusatzzeichen „Kfz frei“
- Bevorrechtigung durch VZ 306
- Haltverbotszone VZ 290.1 an den Zufahrten der Fahrradstraße mit Zusatz VZ 1053-30

Vorteile

- Geringerer Markierungsaufwand als Variante B
- Vsl. geringste Kosten
- Gute Erkennbarkeit an Knotenpunkten

Nachteile

- Keine Einheitlichkeit: tlw. einseitige, tlw. beidseitige Begleitlinie; bei keinem ruhenden Verkehr gar keine
- Schlechtere Erkennbarkeit im Streckenverlauf als Variante B



Mögliche Gestaltung für Fahrradstraßen in Friedberg

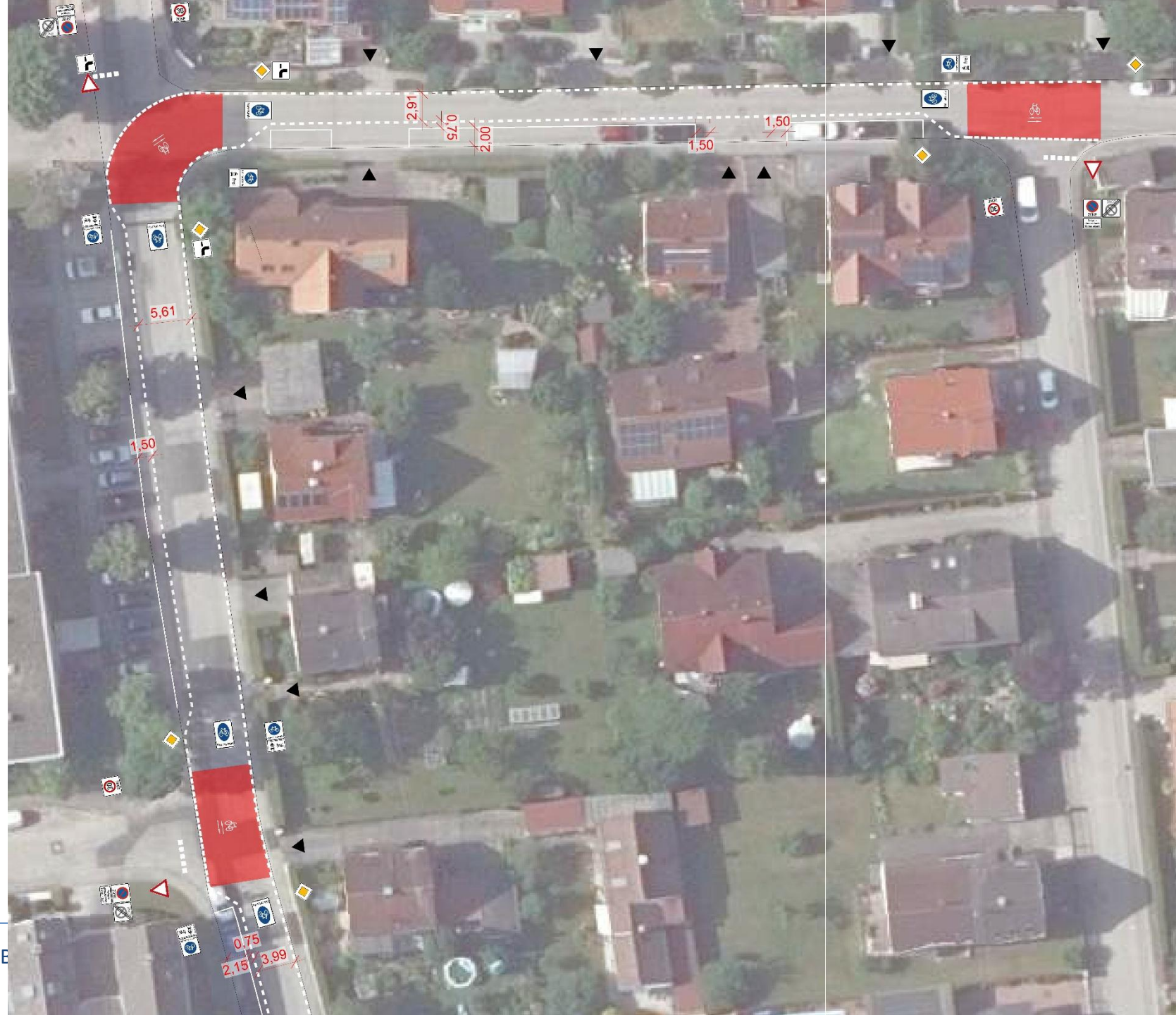
Variante B „AGFK Bayern Standard“

Allgemein:

- Beidseitige Begleitlinie (auch durchgehend möglich)
- Flächige Rotmarkierung an Knotenpunkten
- VZ 244.1 als Piktogramm nach Knotenpunktbereichen
- Zusatzzeichen „Kfz frei“
- Bevorrechtigung durch VZ 306
- Haltverbotszone VZ 290.1 an den Zufahrten der Fahrradstraße mit Zusatz VZ 1053-30

Vorteile

- Gute Erkennbarkeit an Knotenpunkten
- Gute Erkennbarkeit im Streckenverlauf



Mögliche Gestaltung für Fahrradstraßen in Friedberg

Variante C „Fahrradstraße 2.0“

Allgemein:

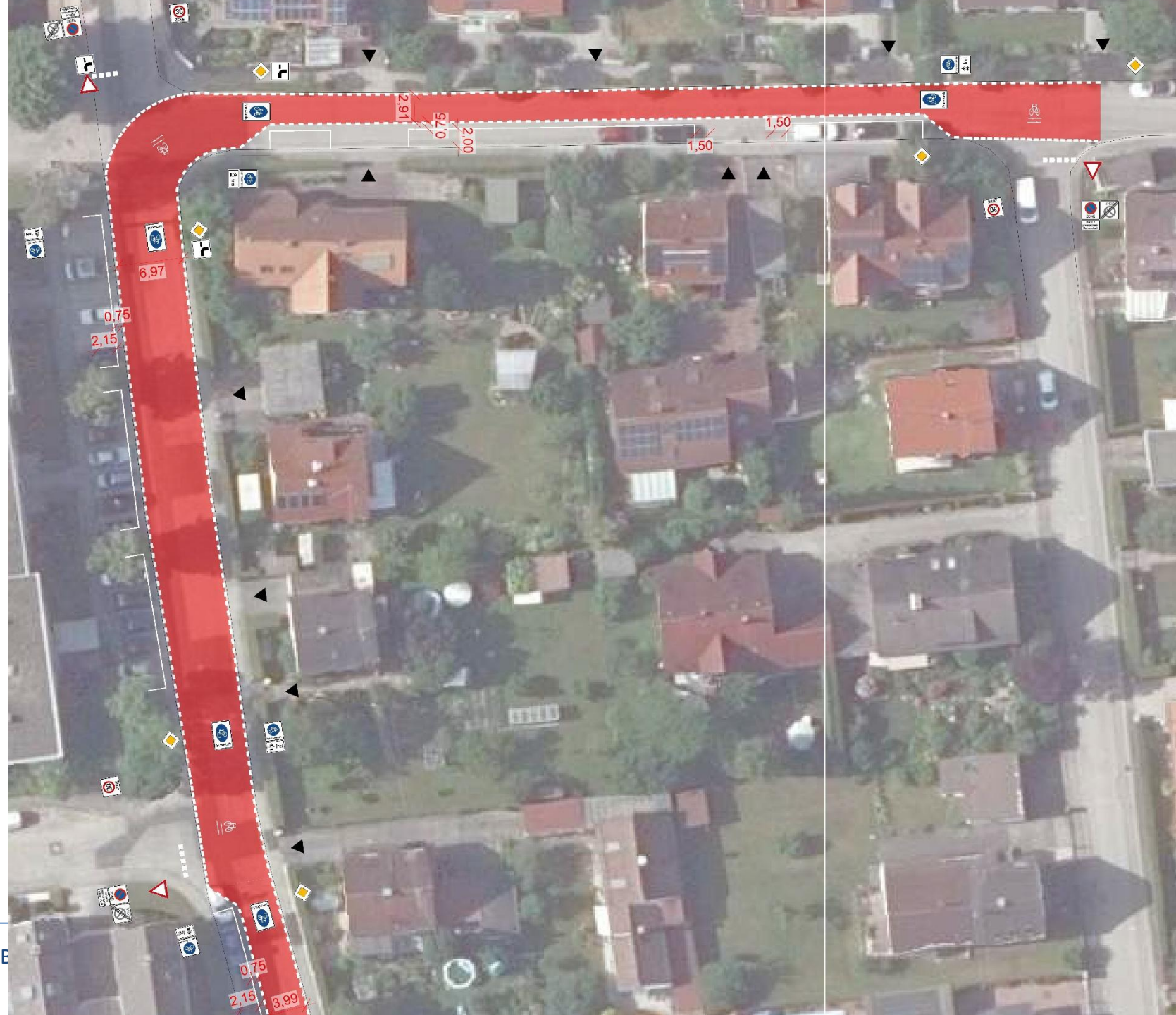
- Beidseitige Begleitlinie (auch durchgehend oder keine möglich)
- Flächige Rotmarkierung entlang der gesamten Fahrradstraße
- VZ 244.1 als Piktogramm nach Knotenpunktbereichen
- Zusatzzeichen „Kfz frei“
- Bevorrechtigung durch VZ 306
- Haltverbotszone VZ 290.1 an den Zufahrten der Fahrradstraße mit Zusatz VZ 1053-30

Vorteile

- Gute Erkennbarkeit an Knotenpunkten
- Sehr gute Erkennbarkeit im Streckenverlauf

Nachteile

- Hoher Markierungsaufwand
- Vsl. höchste Kosten



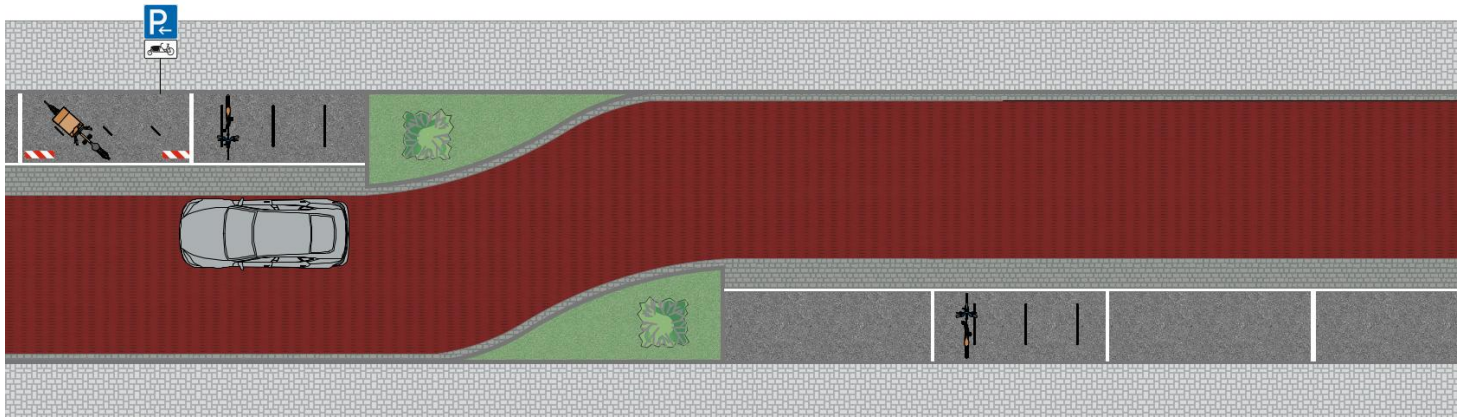
Ergänzende Empfehlungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen

Ergänzende Empfehlungen für Friedberg

- Schaffung von Radabstellanlagen entlang der Fahrradstraße (z.B. in Knotenpunktbereichen zum Freihalten der Sichtverhältnisse)
- Aufenthaltsqualität erhöhen und Versickerungsflächen und Grün vorsehen
- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen bei großen Fahrgassenbreiten (z.B. vertikale Element wie Sinuswellen oder alternierendes Parken)
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen



Beispiel einer Fahrradstraße 2.0 mit Längsparken in Aachen (Quelle: Innovative Städte)



Mögliche Gestaltung einer Fahrradstraße mit Radabstellanlagen und Grün (Quelle: Innovative Städte)