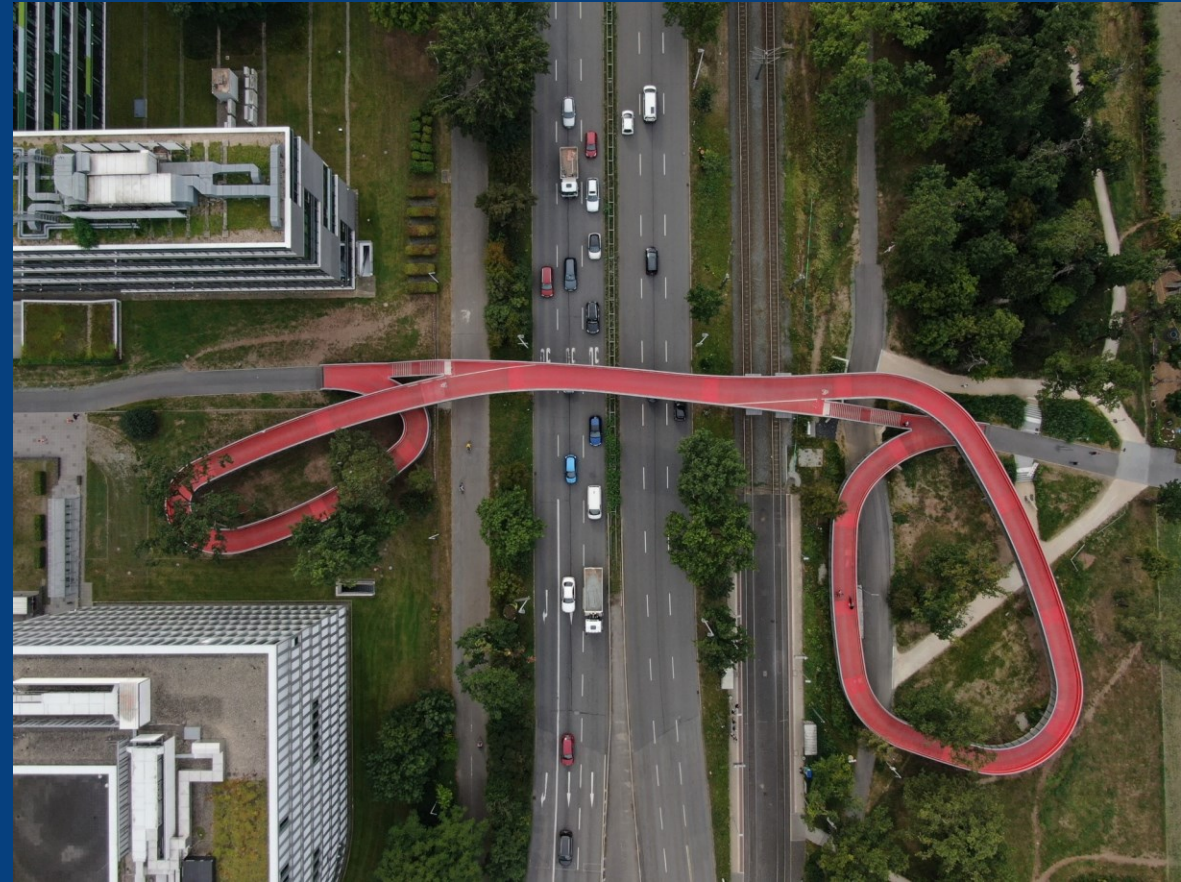




Radverkehr an ÖPNV-Haltestellen

Online, 20.08.2026
Felix Weidner



Vorstellung



Organisationsporträt



3.000 km Bundesstraßen
inkl. Radwege

7.200 km Landesstraßen
inkl. Radwege

5.000 km Kreisstraßen

4.989 Brücken

9 Tunnel

2.431 Lichtsignalanlagen



- 1 Zentrale
- 14 Außenstellen
- 46 Straßenmeistereien
- 1 Tunnelleitzentrale Hessen
- 1 Aus- und Fortbildungsstätte
Rotenburg an der Fulda

Leistungen im Überblick



Mobilitätskonzeption & -beratung



Förderung Straßen, Nahmobilität, ÖPNV



Planung Straßen & Radwege



Bau & Instandhaltung Straßen & Radwege



Betrieb Straßen & Radwege



Verkehrswesen & Straßenverwaltung



Verkehrssicherheit & Verkehrsmanagement

Referentenporträt



Felix Weidner - Stationen

- Bauingenieurstudium an der TU Darmstadt
- Straßenbaureferendariat
- Technischer Referent des Verkehrsdezernenten der Stadt Wiesbaden
- Leiter der Steuerungsgruppe Radverkehr
- Fachdezernent Nahmobilität
- Sachgebietsleiter Technische Planung

© HMWEVW – Corinna Spitzbarth





Was Sie heute erwarten dürfen (und was nicht)

Agenda



1. Vorstellung
2. Was sie heute erwarten dürfen (und was nicht)
3. Grundsätzliches
4. Worauf besonders achten
5. Hilfe für die Praxis aus Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen

Was sie heute erwarten dürfen (und was nicht)

Was ich Ihnen vermitteln möchte

- Fokus auf die Führung des fließenden Rad- (und Fuß-)verkehrs im Bereich von Haltestellen im Straßenraum
- Abhängigkeiten zwischen unterschiedlichen Modalformen im Bereich von Haltestellen des ÖPNV
- Nicht: Optimierungsmaßnahmen zur intermodalen Vernetzung



Was sie heute erwarten dürfen (und was nicht)

Meine Leitfragen

- ➔ Wie kommen Radfahrende (und Zufußgehende) sicher und möglichst störungsfrei an einer Haltestelle vorbei?
- ➔ Wie werden aus Zufußgehenden sicher und möglichst störungsfrei Fahrgäste & vice versa?





Grundsätzliches



Eine eventuell unnötige aber wichtige Erinnerungen

Der straßenrechtliche Gemeingebrauch als Grundlage des öffentlichen Verkehrs (§7 FStrG, §14 NStrG), legitimiert sich insbesondere aus der fehlenden praktischen Möglichkeit der Individuen, für die Ortsveränderungen eigene Wegenetze vorzuhalten

§ 7 Gemeingebrauch

(1) Der Gebrauch der Bundesfernstraßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Hierbei hat der fließende Verkehr den Vorrang vor dem ruhenden Verkehr. Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn jemand die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt. Die Erhebung von Gebühren für den Gemeingebrauch bedarf einer besonderen gesetzlichen Regelung.

(2) Der Gemeingebrauch kann beschränkt werden, wenn dies wegen des baulichen Zustandes zur Vermeidung außerordentlicher Schäden an der Straße oder für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist. Die Beschränkungen sind durch Verkehrszeichen kenntlich zu machen.

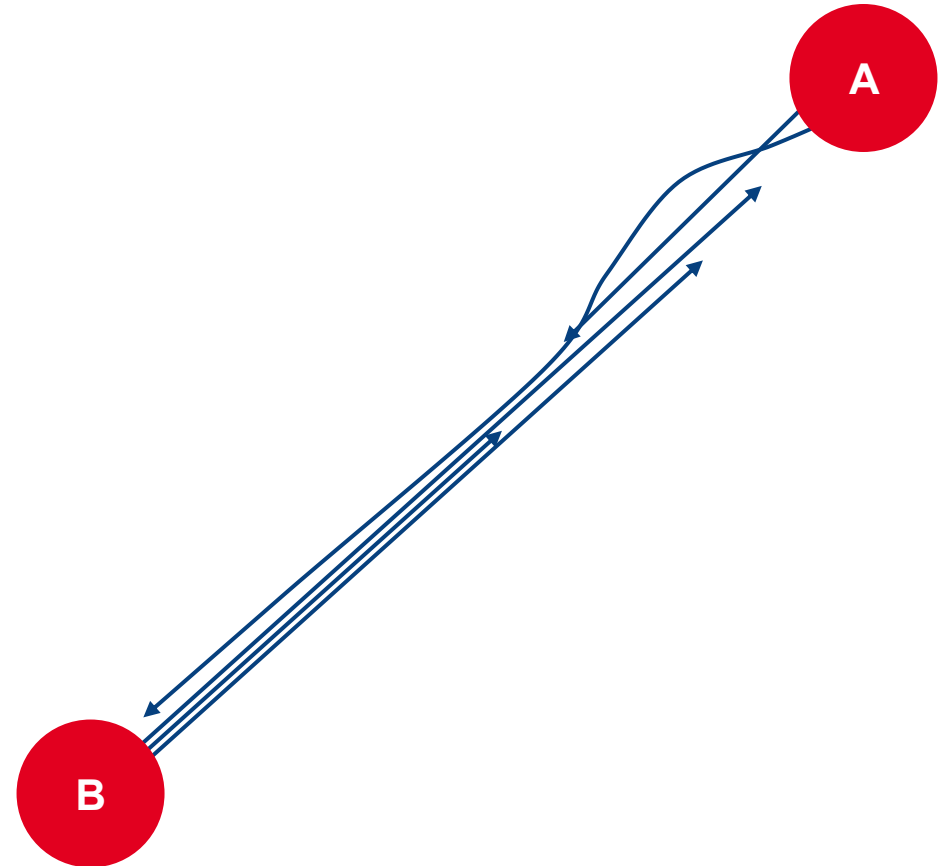
(2a) Macht die dauernde Beschränkung des Gemeingebrauchs durch die Straßenbaubehörde oder auf Bundesautobahnen durch die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Herstellung von

§7 FStrG

Wie wir uns bewegen



Trajektorien der Ortsveränderung sind im höchsten Maße linear: Die Trajektorien von Bewegungsvorgängen finden zwischen zwei Punkten schon aus Gründen der Effizienz (reisezeitoptimierte Routenwahl) in der Regel gerichtet parallel oder zeitversetzt nahezu lagegleich statt



Wie wir uns bewegen



Im gemeinschaftlich genutzten Straßenraum haben sich bestimmte Konventionen durchgesetzt und/oder sind entsprechen kodifiziert worden.

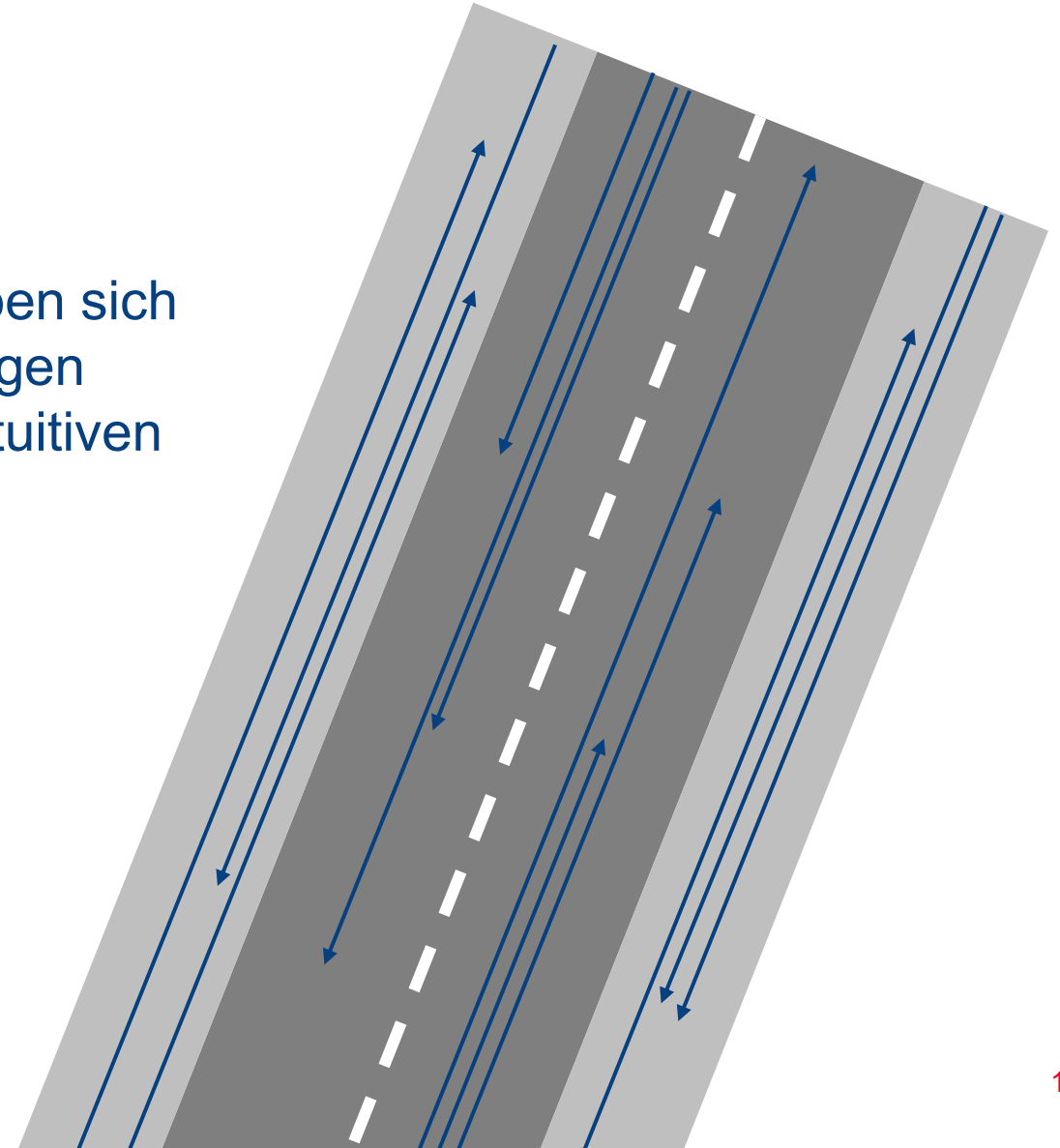
Schon aufgrund der durch das Grundgesetz garantierten allgemeinen Handlungsfreiheit (Art. 2 GG) greifen diese aber nicht substantiell in die intuitiven Bewegungsmuster bei der Ortsveränderung im Straßenraum ein, sondern schützen und gewährleisten sie eher

Wie wir uns bewegen



Im Verkehrsrecht und in der Verkehrsplanung haben sich daher getreckt linienhafte Verkehrsraumgestaltungen durchgesetzt (→ Querschnittsstreifen), die den intuitiven Bewegungsmustern bei der Ortsveränderung am nächsten kommen.

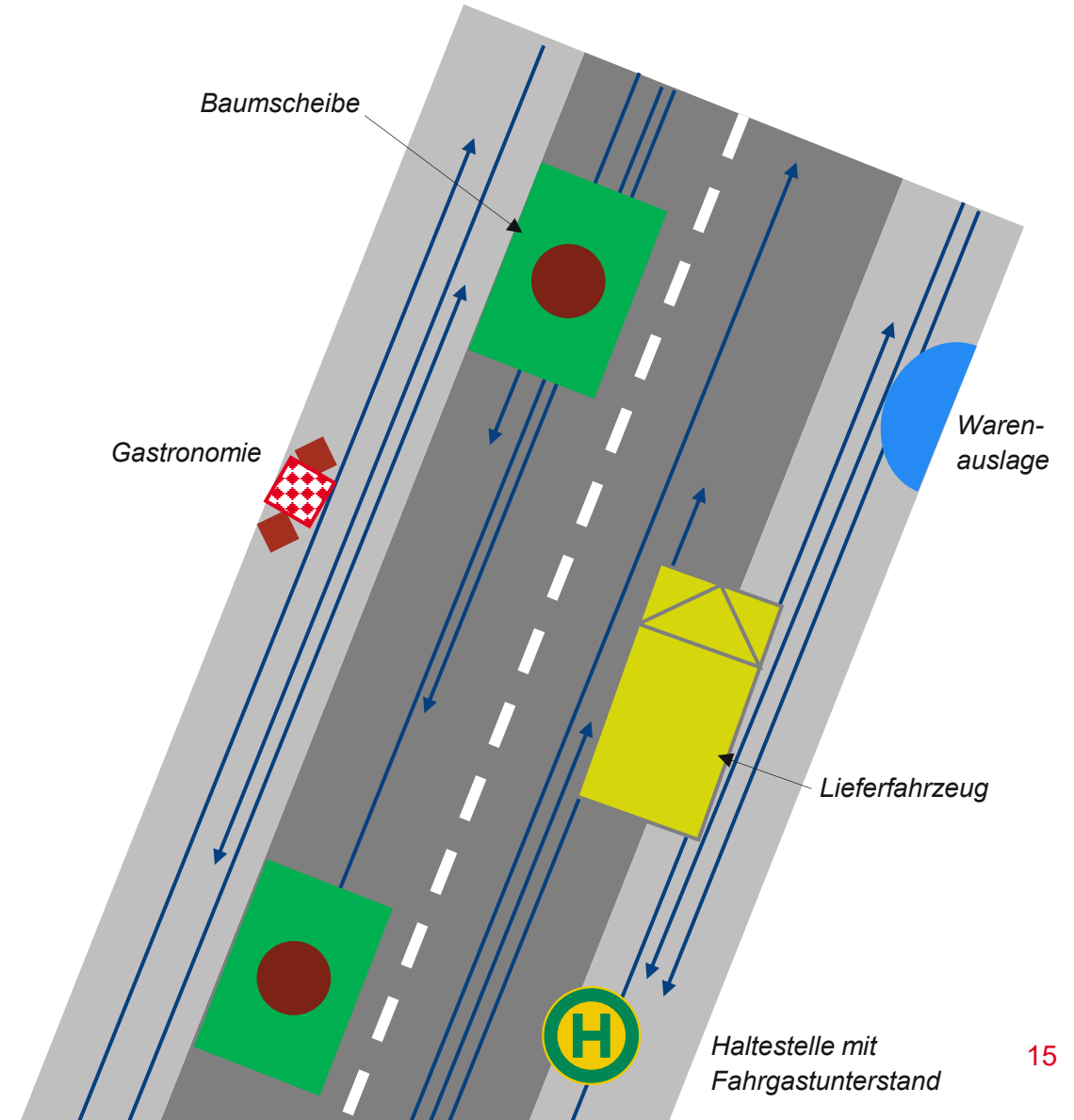
(Im Wesentlichen versuchen Verkehrsrecht und Verkehrsplanung die zeitliche und räumliche Ordnung von Trajektorien im Straßenraum herzustellen, um den Individuen eine sichere und möglichst komfortable Ortsveränderung zu gewährleisten)



Wo sind die Konflikte

Straßenräume unterliegen nicht nur Anforderungen der Ortsveränderung (was auch grundsätzlich durch Gemeingebrauch oder Sondernutzung ebenfalls gedeckt ist und berechtigt Nutzungsansprüche adressiert)

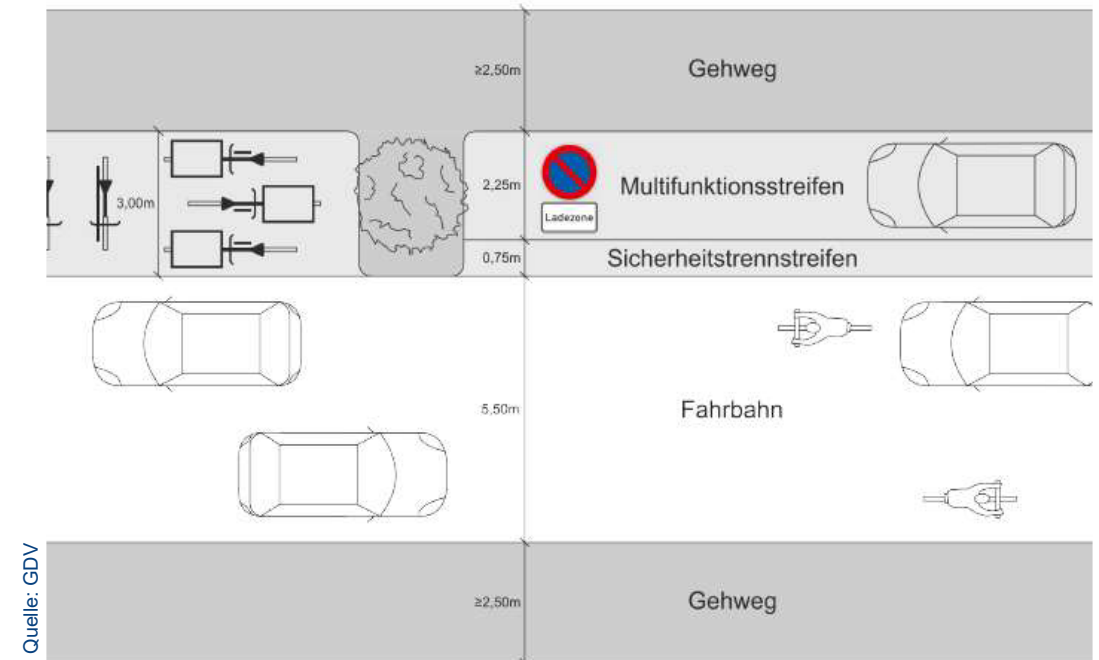
Realistisch betrachtet sind Straßenräume endlich und Flächen knapp – punktuelle Einbauten und (temporäre) Nutzungen stehen im offensichtlichen Widerspruch zum Interesse der linienhaften Ortsveränderung



Wo sind die Konflikte?

Die neue RASt versucht die vielschichtigen örtlichen (nicht linearen) Nutzungsansprüche linienhaft in einem Multifunktionsstreifen zu integrieren

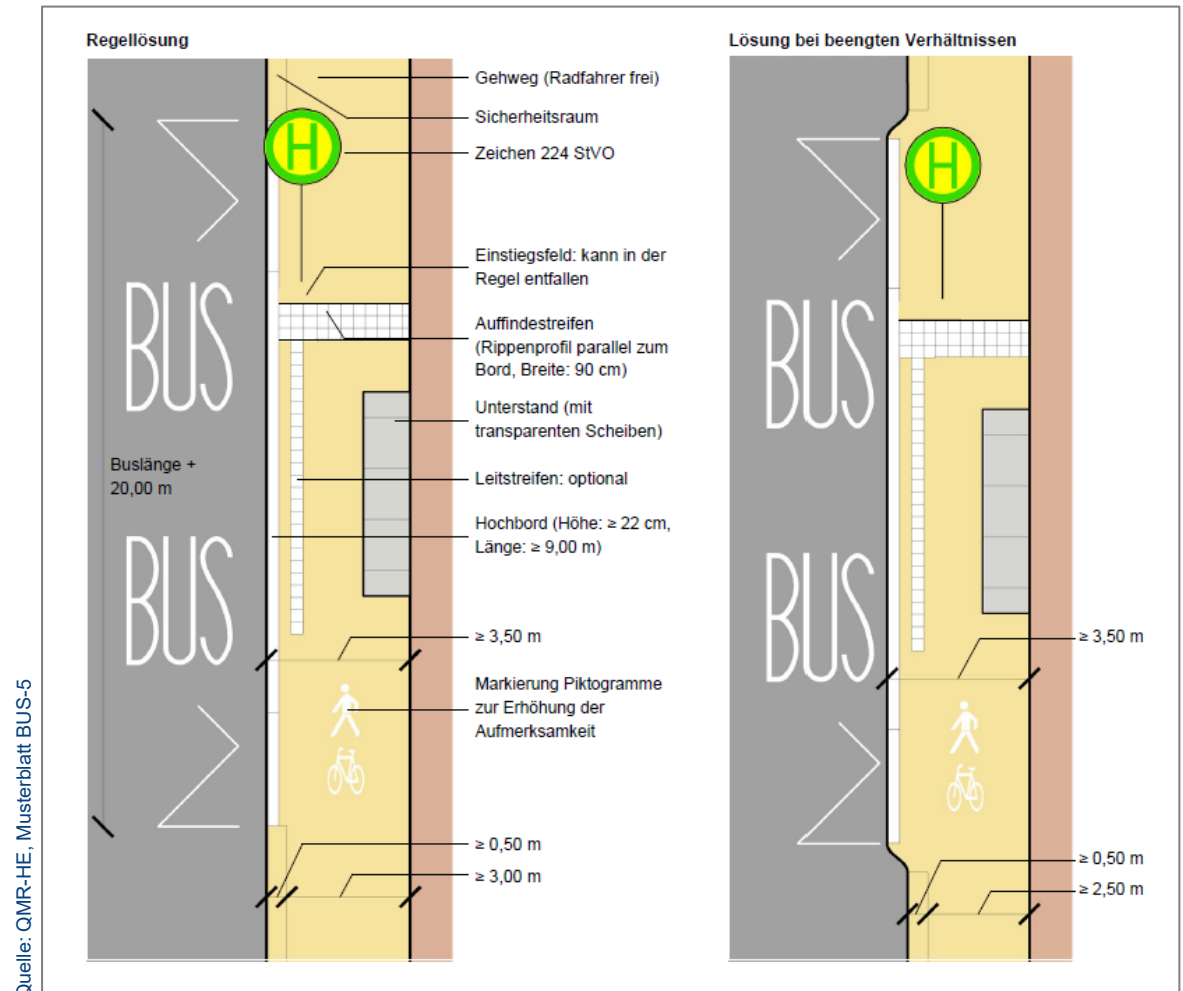
Der Gedanke ist exzellent, aber nur bei entsprechender Flächenverfügbarkeit umsetzbar:
Bei knappen Flächen konkurrieren Mehrzweckstreifen insbesondere mit separaten Radverkehrsanlagen



Was hat das mit Haltestellen zu tun?



- Haltestellen sind punktuelle Infrastrukturen in den Straßenräumen, die den Übergang zwischen linear gerichteten Verkehrsvorgängen (insbesondere Fußverkehr <> ÖPNV) innerhalb des Straßenraums ermöglichen
- Haltestellen ermöglichen überhaupt erst die Nutzung des ÖPNV, wie alle punktuellen „Einbauten“ stehen sie im räumlichen Konflikt mit den linienhaft durchgehenden Verkehrsstreifen



Was gilt da?



Der Verkehr mit Fahrzeugen rechts von haltenden ÖPNV-Fahrzeug steht an Haltestellen nach StVO über den §20 Abs.1 StVO hinaus zum Schutz der Fahrgäste beim Fahrgastwechsel unter besonderem Vorbehalt

→ Quizfrage: Welche Fahrzeuge kommen für einen Verkehr rechts von haltenden ÖPNV-Fahrzeugen überhaupt in Frage?

§ 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

(1) An Omnibussen des Linienverkehrs, an Straßenbahnen und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten, darf, auch im Gegenverkehr, nur vorsichtig vorbeigefahren werden.

(2) Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten.

(3) Omnibusse des Linienverkehrs und gekennzeichnete Schulbusse, die sich einer Haltestelle (Zeichen 224) nähern und Warnblinklicht eingeschaltet haben, dürfen nicht überholt werden.

(4) An Omnibussen des Linienverkehrs und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten und

Quelle: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_20.html

Was gilt da?

- Durch die Regelung des §20 Abs.2 StVO wird insbesondere der Verkehr mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen erfasst, die bei gegebener Möglichkeit im Seitenraum geführt werden



Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

§ 16 Grundregel der Zulassung

- (1) Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind alle Fahrzeuge zugelassen, die den Vorschriften dieser Verordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung entsprechen, soweit nicht für die Zulassung einzelner Fahrzeugarten ein Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist.
- (2) Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche nicht motorbetriebene oder mit einem Hilfsantrieb ausgerüstete ähnliche Fortbewegungsmittel mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h sind nicht Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnung.

Quelle: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/_16.html

Was gilt da?

- Durch die Regelung des §20 Abs.2 StVO wird insbesondere der Verkehr mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen erfasst, die bei gegebener Möglichkeit im Seitenraum geführt werden
- **Durch den §20 Abs.2 StVO werden grundsätzlich auch Verkehre auf besonderen Radverkehrsanlagen rechts des Haltestellenbereichs erfasst!**



§ 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

(1) An Omnibussen des Linienverkehrs, an Straßenbahnen und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten, darf, auch im Gegenverkehr, nur vorsichtig vorbeigefahren werden.

(2) Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten.

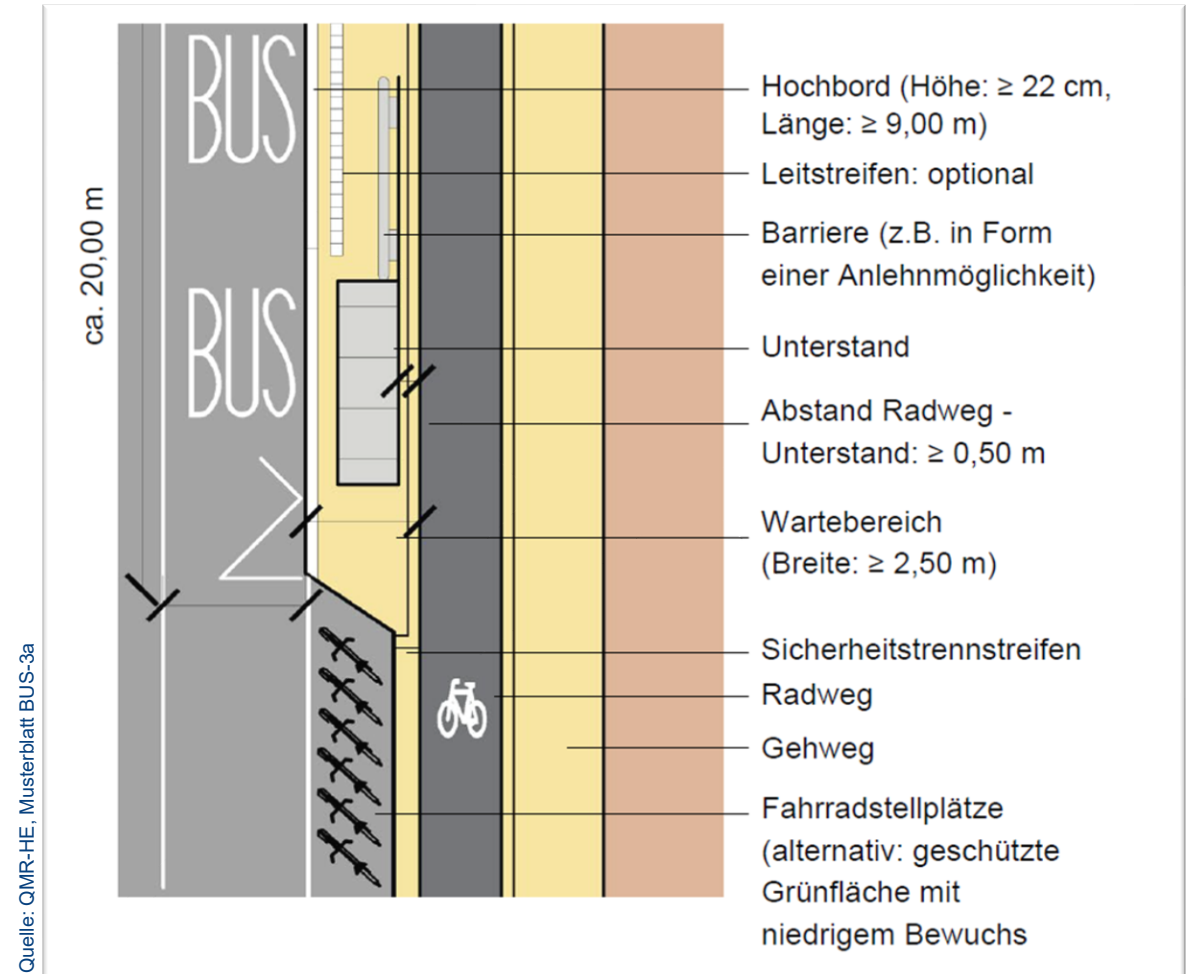
(3) Omnibusse des Linienverkehrs und gekennzeichnete Schulbusse, die sich einer Haltestelle (Zeichen 224) nähern und Warnblinklicht eingeschaltet haben, dürfen nicht überholt werden.

(4) An Omnibussen des Linienverkehrs und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten und

Quelle: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_20.html

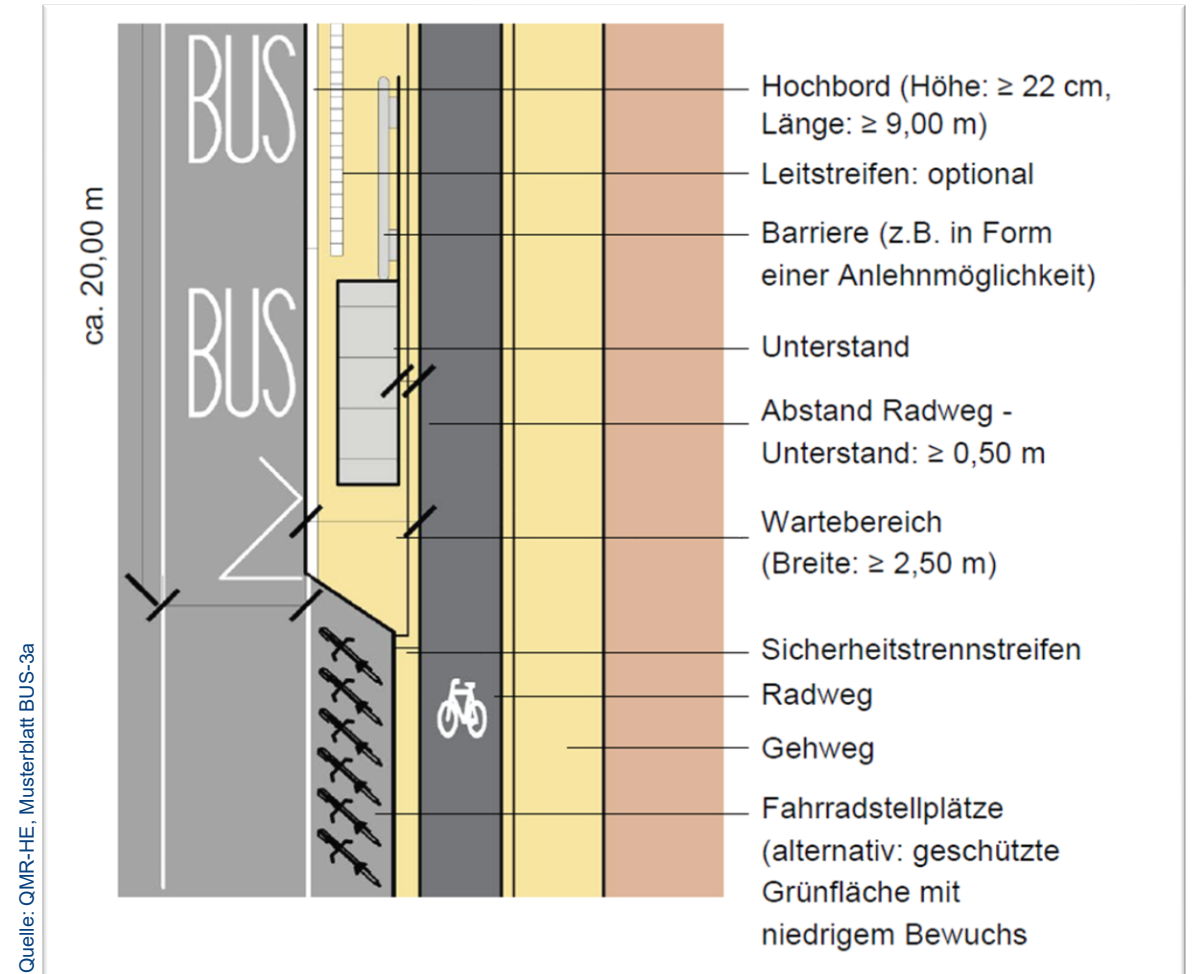
Das sollten Sie mitnehmen

- Haltestellenbereiche stellen abschnittsweise/punktueller Flächenbedarfe dar, die im natürlichen Konflikt mit der gerichteten Ortsveränderung im Straßenraum steht
- Der Fahrgastwechsel wird durch die StVO besonders geschützt: Fahrzeugführende haben eine besondere Sorgfaltspflicht



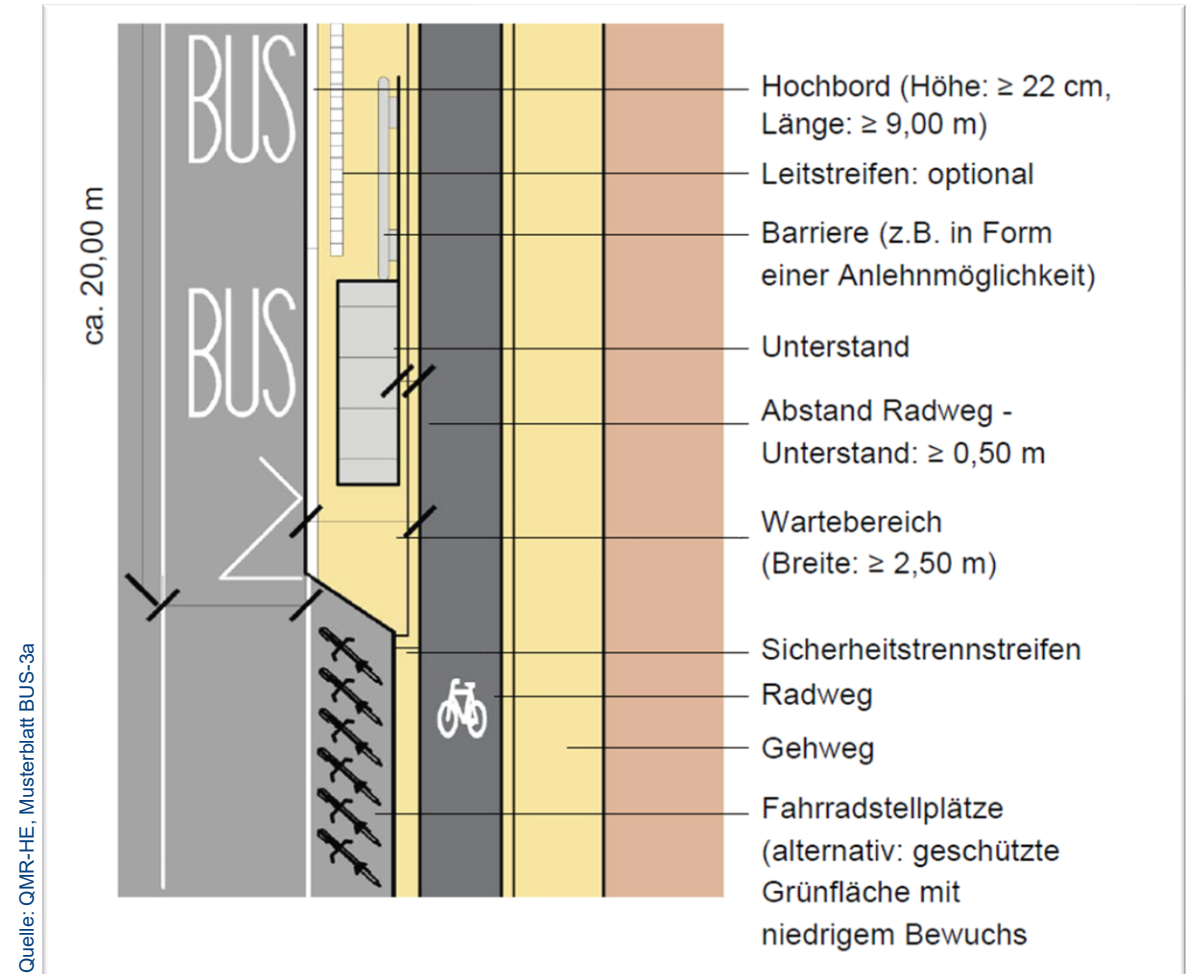
Das sollten Sie mitnehmen

- (Akuter) Fahrgastwechsel findet an den meisten Haltestellen nur zu geringen Zeitanteilen statt → in der restlichen Zeit gilt der besondere Vorrang des Fußverkehrs gem. §20 Abs.2 StVO nicht
- Die konkrete Kenntnis des §20 Abs.2 StVO bei den Verkehrsteilnehmenden dürfte eher schwach ausgeprägt sein, dessen Akzeptanz über die Einhaltung des §1 StVO hinaus (wenn überhaupt) sollte nicht überschätzt werden



Das sollten Sie mitnehmen

- (Akuter) Fahrgastwechsel findet an den meisten Haltestellen nur zu geringen Zeitanteilen statt → in der restlichen Zeit gilt der besondere Vorrang des Fußverkehrs gem. §20 Abs.2 StVO nicht
- Eine gute Gestaltung des Verkehrsraumes im Bereich der Haltestelle muss die Verkehrsteilnehmenden bei der richtigen Bewältigung dieser fallweise nach Betriebszustand sehr unterschiedlichen Anforderungen unterstützen





Worauf besonders achten



Die immer gleiche Grundlage

Erkennbarkeit	Verkehrsteilnehmende können den Verlauf und die Aufteilung des Straßenraumes sowie die Beschilderung und Markierung jederzeit erkennen
Begreifbarkeit	Der Straßenraum und seine Gestaltung sind für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv verständlich, leicht erkennbar und eindeutig interpretierbar
Befahr-/Begehbarkeit	Die Verkehrsteilnehmenden können die Verkehrsfläche mit den dort vorgesehen Verkehrsmodi (i.d.R. definiertes Bemessungsfahrzeug) nachweislich (sicher) nutzen
Übersichtlichkeit	Alle Verkehrsteilnehmenden sind durch ausreichende Sichtfelder rechtzeitig sichtbar
Einheit v. Bau & Betrieb	Die physische Gestaltung einer Straße und die Regeln und Maßnahmen für Ihre Nutzung (Verkehrsregeln, etc.) sollten von Anfang an eng aufeinander abgestimmt sein, um ein sicheres, intuitives und angemessenes Verkehrsverhalten zu fördern und Fehler zu verzeihen.



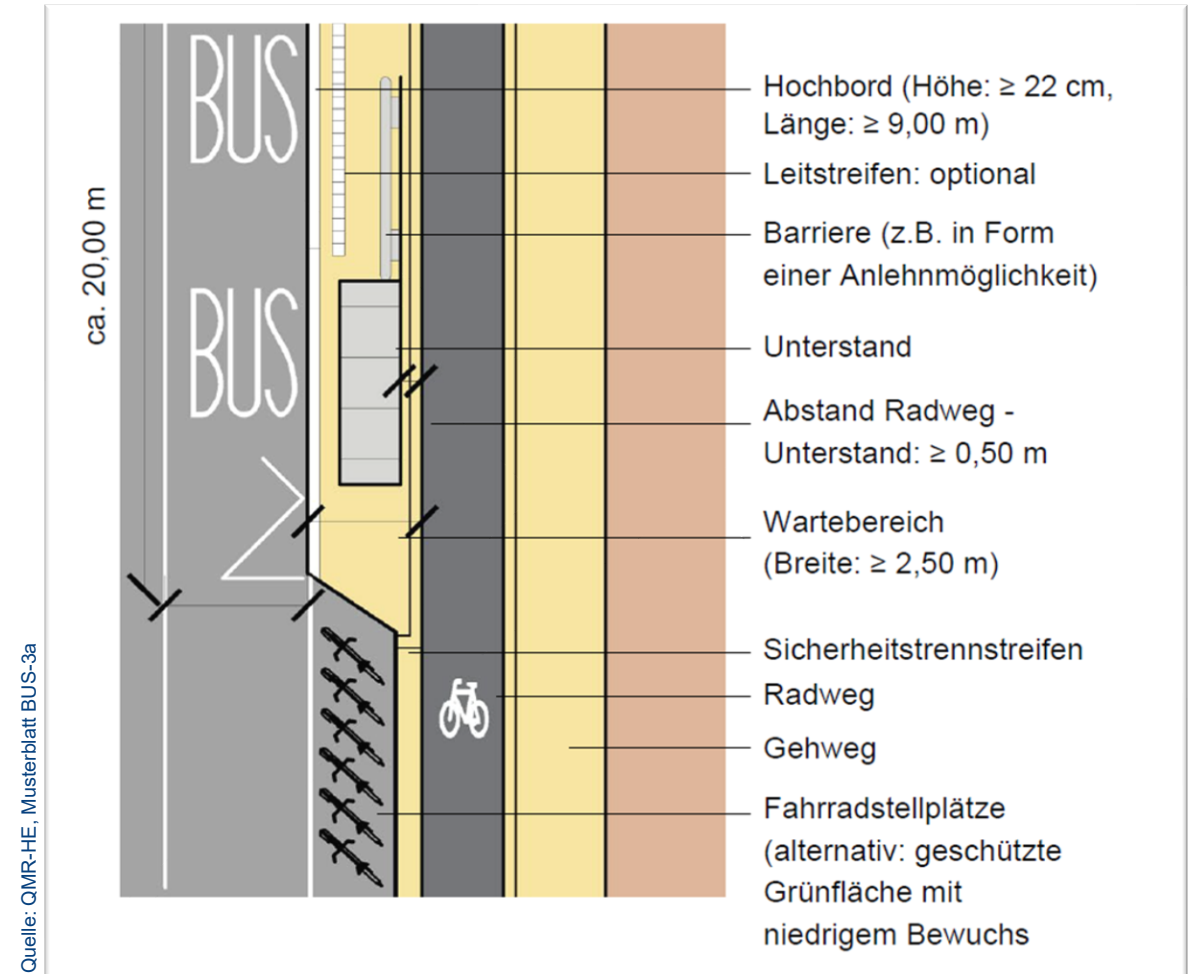
Die immer gleiche Grundlage

SICHT, SICHT und noch mal SICHT!

Erkennbarkeit	Verkehrsteilnehmende können den Verlauf und die Aufteilung des Straßenraumes sowie die Beschilderung und Markierung jederzeit erkennen
Begreifbarkeit	Der Straßenraum und seine Gestaltung sind für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv verständlich, leicht erkennbar und eindeutig interpretierbar
Befahr-/Begehbarkeit	Die Verkehrsteilnehmenden können die Verkehrsfläche mit den dort vorgesehen Verkehrsmodi (i.d.R. definiertes Bemessungsfahrzeug) nachweislich (sicher) nutzen
Übersichtlichkeit	Alle Verkehrsteilnehmenden sind durch ausreichende Sichtfelder rechtzeitig sichtbar
Einheit v. Bau & Betrieb	Die physische Gestaltung einer Straße und die Regeln und Maßnahmen für Ihre Nutzung (Verkehrsregeln, etc.) sollten von Anfang an eng aufeinander abgestimmt sein, um ein sicheres, intuitives und angemessenes Verkehrsverhalten zu fördern und Fehler zu verzeihen.

Sichtbeziehungen gewährleisten

- Eine durchdachte Haltestellenmöblierung ist ein wesentliches Komfortmerkmal, darf aber insbesondere die Sichtbeziehungen nicht stören
 - Die Fahrgastströme sind insbesondere zu den „Stoßzeiten“ (Fahrgastwechsel) zu bedenken
- ➔ *Entwurfsgeschwindigkeit, Anhalteweg und 3-Sekunde-Regel beachten!*

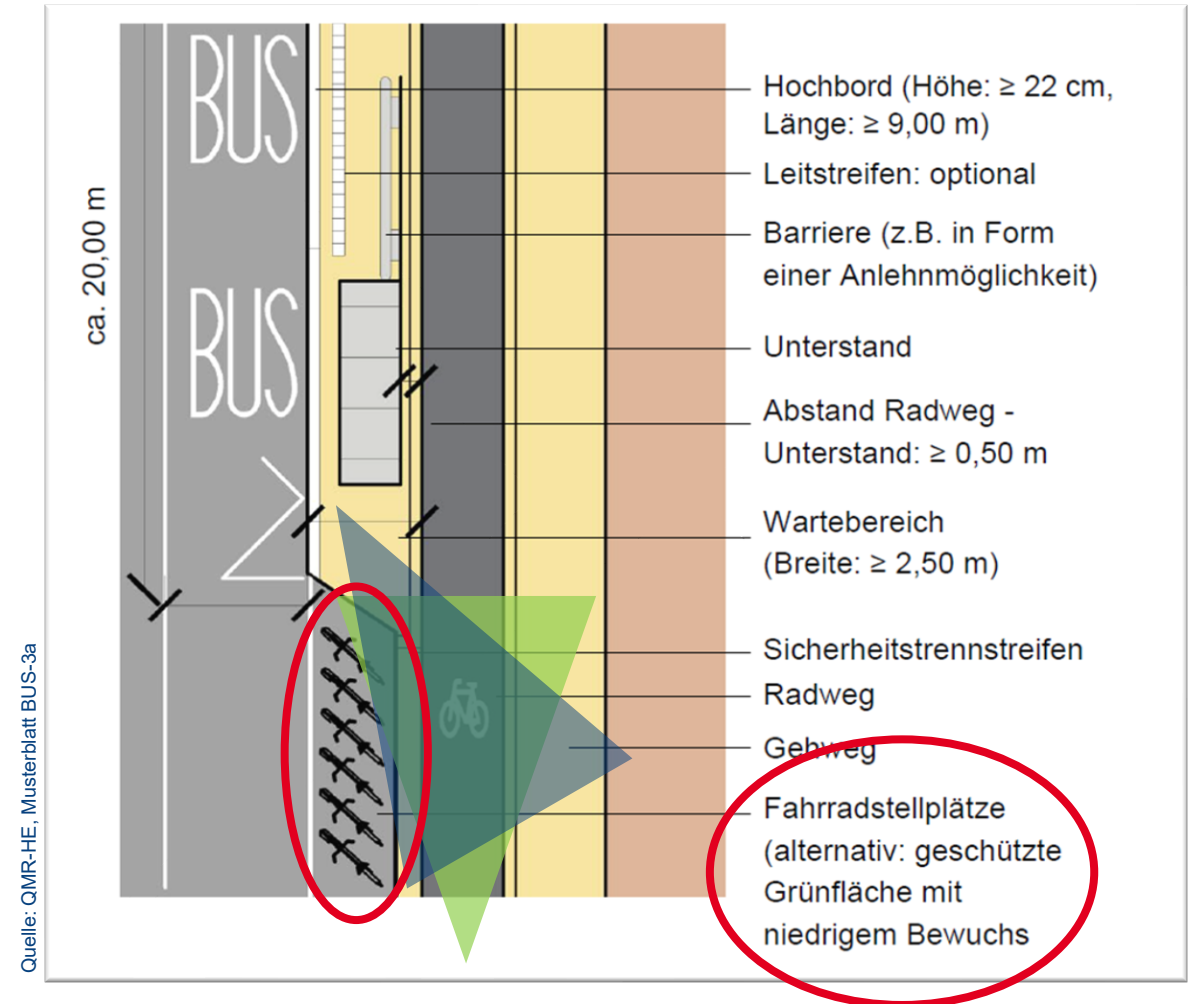


Sichtbeziehungen gewährleisten



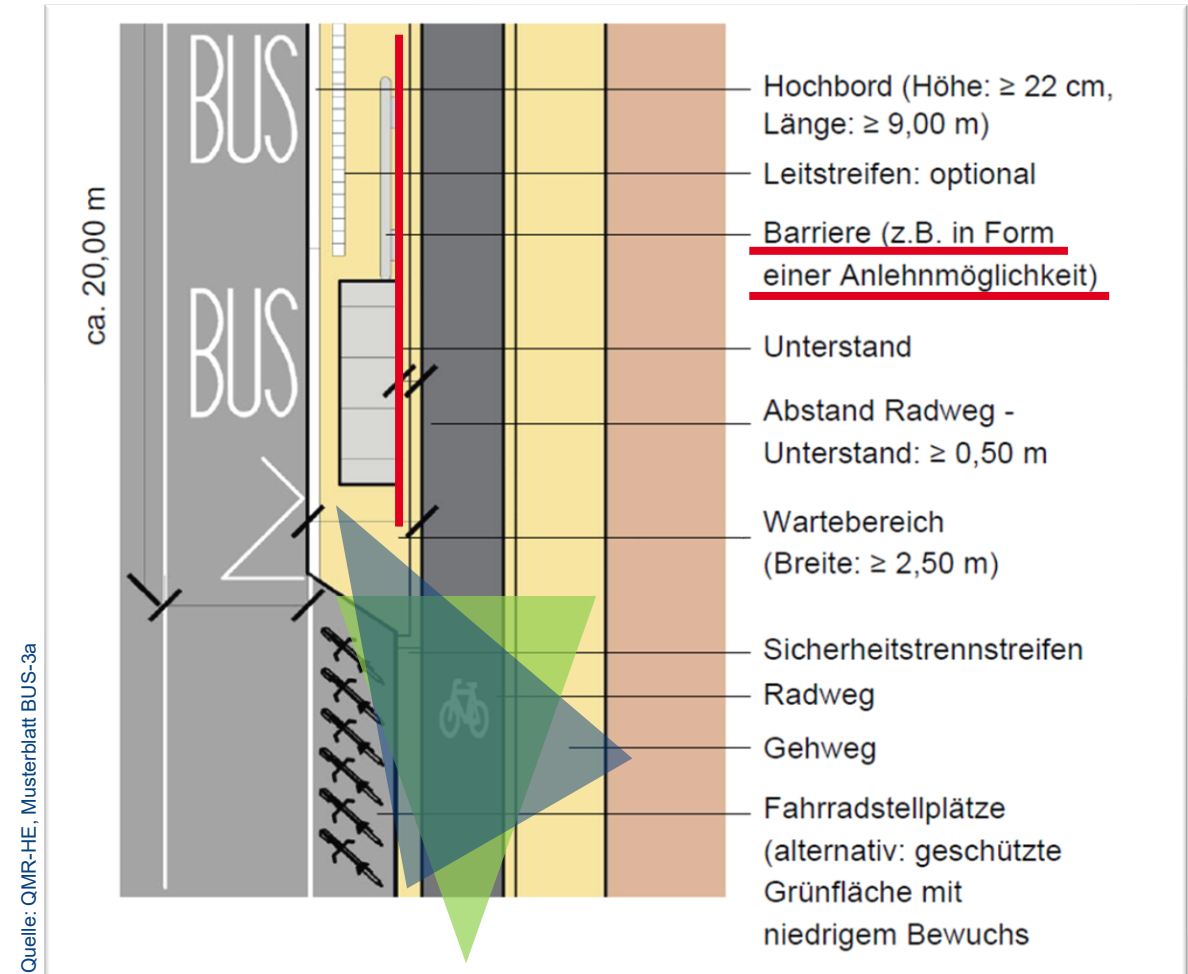
Die „Haltestellenmöblierung“ beginnt im Nahbereich:

- Die Haltestelle an sich muss in der Annäherung hinreichend erkennbar sein
- Konkrete Verkehrskonflikte (sich überschneidende Bewegungslinien) müssen rechtzeitig erkannt werden können



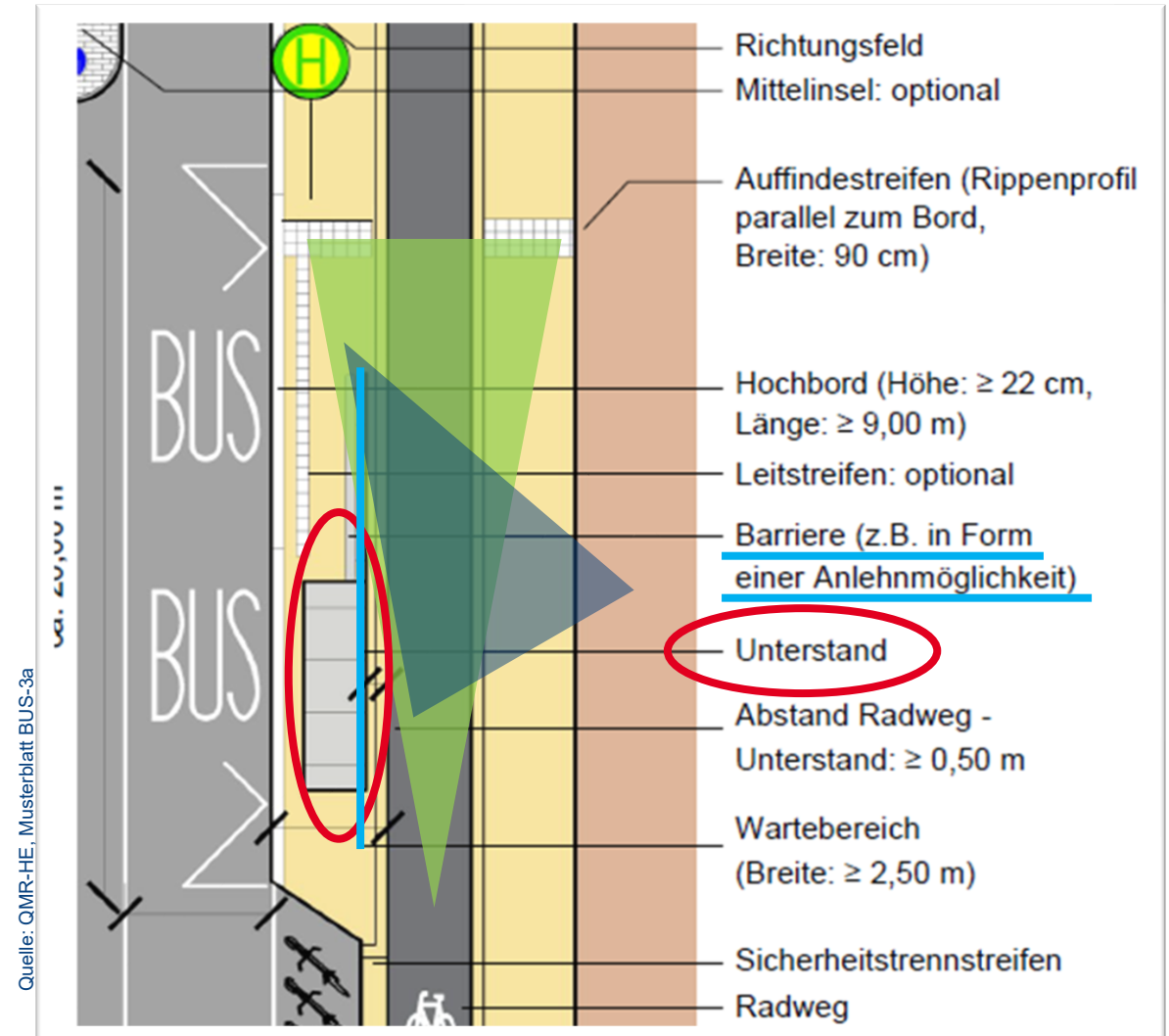
Sichtbeziehungen gewährleisten

- Die Einbauelemente sind so zu wählen und bewusst einzusetzen, dass Konfliktbereiche schon in der Annäherung erkannt und wechselseitige Sichtbeziehung hergestellt werden können
- Dabei entstehende Umwege durch die Fahrgastlenkung im Haltestellenbereich sind in der Regel sehr klein, aber sehr wirkungsvoll



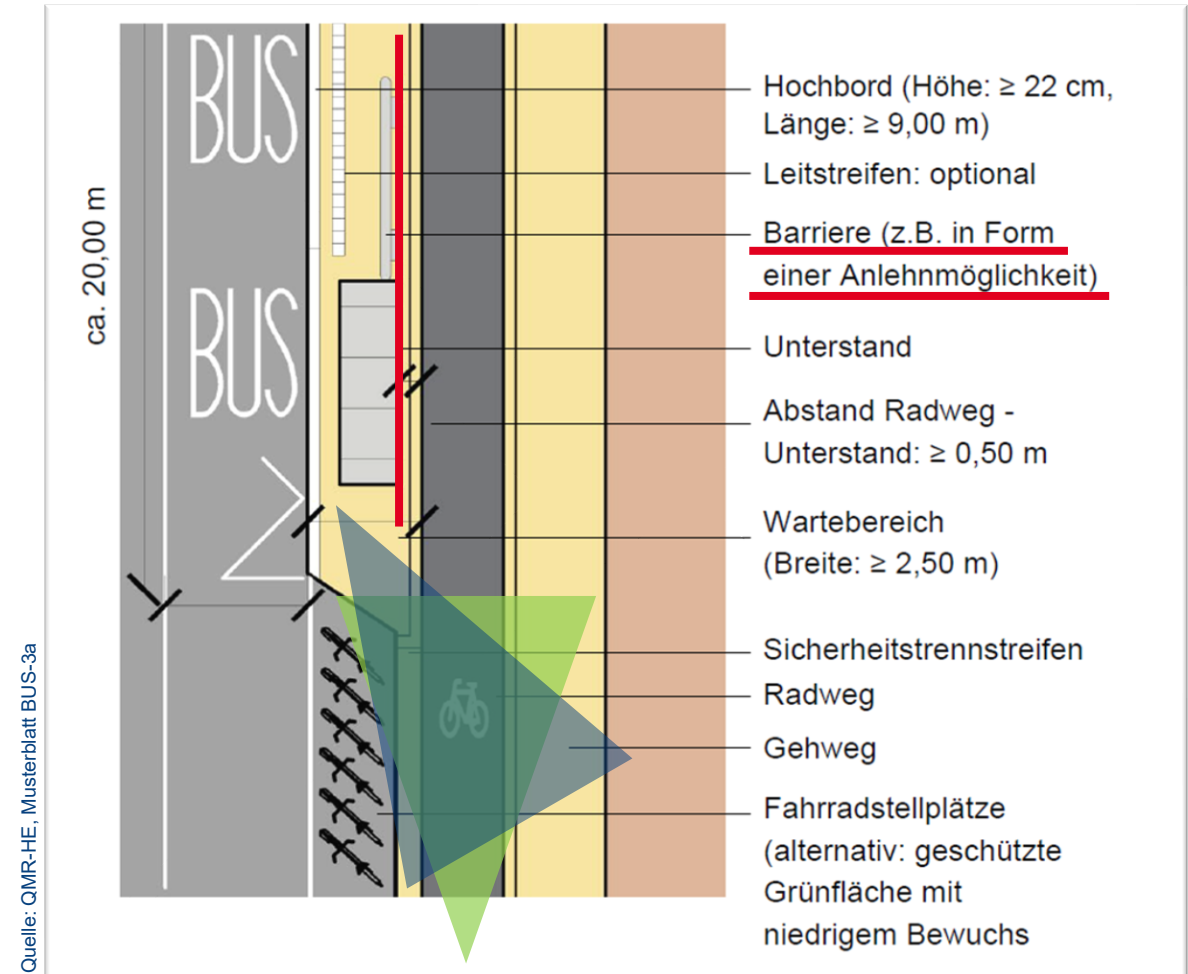
Sichtbeziehungen gewährleisten

- In den Sichtfeldern sollten i.d.R. auch keine transparenten Einbauelemente (→ Verzerrung, Spiegelung, Reflektion) eingesetzt werden



Sichtbeziehungen gewährleisten

„Zur Bündelung der zu- und abgehenden Fahrgastströme und zur Vermeidung von plötzlich auf den Radweg tretenden Fahrgästen während des Fahrgastwechsels sollte bei Haltestellenkaps die **Barriere** zwischen Radweg und Haltestellenbereich entsprechend der Länge der haltenden ÖPNV-Fahrzeuge gewählt werden. Diese verhindert insbesondere, dass aussteigende Fahrgäste das Fahrzeug in gerader Linie verlassen und ohne Blickkontakt, bzw. durch wartende Fahrgäste oder Haltestellenmobiliar verdeckt, abrupt den Radweg betreten.“





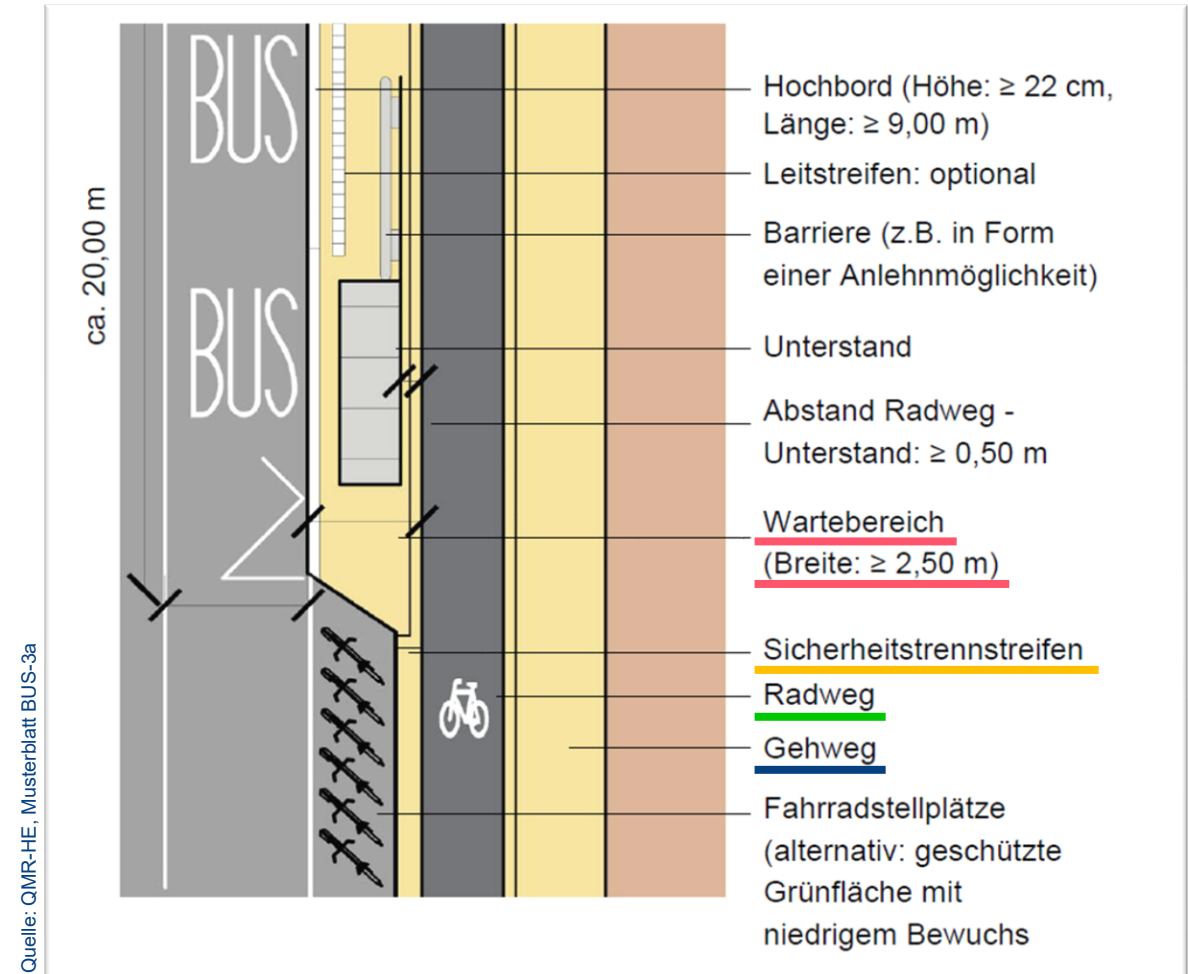
Die immer gleiche Grundlage

Intuitiv verständliche GESTALTUNG!

Erkennbarkeit	Verkehrsteilnehmende können den Verlauf und die Aufteilung des Straßenraumes sowie die Beschilderung und Markierung jederzeit erkennen
Begreifbarkeit	Der Straßenraum und seine Gestaltung sind für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv verständlich , leicht erkennbar und eindeutig interpretierbar
Befahr-/Begehbarkeit	Die Verkehrsteilnehmenden können die Verkehrsfläche mit den dort vorgesehen Verkehrsmodi (i.d.R. definiertes Bemessungsfahrzeug) nachweislich (sicher) nutzen
Übersichtlichkeit	Alle Verkehrsteilnehmenden sind durch ausreichende Sichtfelder rechtzeitig sichtbar
Einheit v. Bau & Betrieb	Die physische Gestaltung einer Straße und die Regeln und Maßnahmen für Ihre Nutzung (Verkehrsregeln, etc.) sollten von Anfang an eng aufeinander abgestimmt sein, um ein sicheres, intuitives und angemessenes Verkehrsverhalten zu fördern und Fehler zu verzeihen.

Intuitiv verständliche Gestaltung

- Die Gestaltung des Straßenraums lebt in erster Linie von Farbe und Form/Textur
- Flächen unterschiedlicher Funktion sollen durch unterschiedliche Gestaltung kenntlich gemacht werden (auch Sicherheitstrennstreifen!)
- Markierung und Beschilderung unterstützt die Begreifbarkeit, kann eine durchdachte Farb- und Form-/Textursprache aber nicht ersetzen

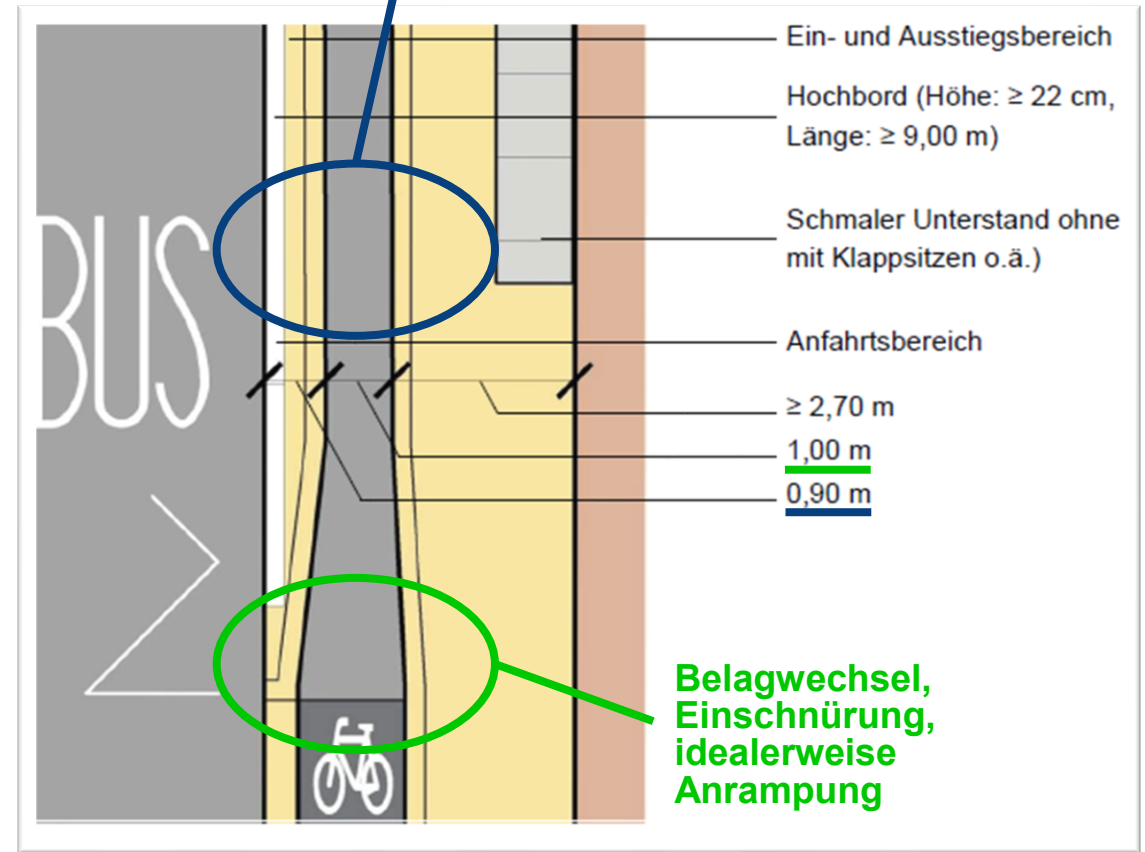


Intuitiv verständliche Gestaltung

Je stärker sich Nutzungen partiell überlagern, um so deutlicher sollen sich für alle beteiligten Nutzungen auch die Oberflächen abheben



Mehrfacher Belagwechsel, angepasste Raumangebote, Standorte der Möblierung





Hilfe für die Praxis aus Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen



Nahmobilitätsgesetz 2023

Die Fuß- und Radverkehrsnetze sollen durchgängig sein und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr berücksichtigen. Die einzelnen Teile der Fuß- und Radverkehrsnetze sollen den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards nach Abs. 4, dem Grundsatz der Barrierefreiheit und dem Leitgedanken der Vision Zero nach § 15 Abs. 1 entsprechen. (NahMobG Hessen §12)



Qualitätsstandards und Musterlösungen



Zusammenhängendes Radnetz in Hessen

- Für die jeweiligen (potenziellen!) Nutzenden attraktiv sowie objektiv und subjektiv sicher
- Einheitlich gestaltet und damit für alle Verkehrsteilnehmenden wiederkennbar



Qualitätsstandards und Musterlösungen



Unterstützung der Baulastträger (Bund, Land, Kreise, Städte/Gemeinden) / Planungsbüros

- Praxisgerechte Vorgaben zur Unterstützung qualitativ hochwertiger Planung
- Vereinfachung und Ausweitung der finanziellen Förderung der Kommunen durch das Land und den Bund (z.B. Sonderprogramm „Stadt und Land“)



Qualitätsstandards und Musterlösungen

Warum ein eigenes Regelwerk für Hessen?

Bundesweite Regelwerke teilweise veraltet

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) von 2006
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) von 2012
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) von 2002





Qualitätsstandards und Musterlösungen

Bundesweite Regelwerke berücksichtigen (noch) nicht/unzureichend

- die verschiedenartigen Anforderungen unterschiedlicher Nutzenden
 - ➔ *Nahmobilitätsstrategie Hessen will bewusst auch die „Noch-Nicht-Nutzenden“ ansprechen*
- Pedelecs, Lastenräder und den Trend zu immer breiteren und höheren Kfz (SUV)
- Radverkehr „in Massen“



Quelle: HMWEW

Musterlösungen



Überblick

- Anlage 3 – Markierungselemente
- Anlage 4 – Wechsel von Führungsformen
- Anlage 5 – Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße
- Anlage 6 – Musterlösungen für Radschnellverbindungen
- Anlage 7 – Musterlösungen für Raddirektverbindungen



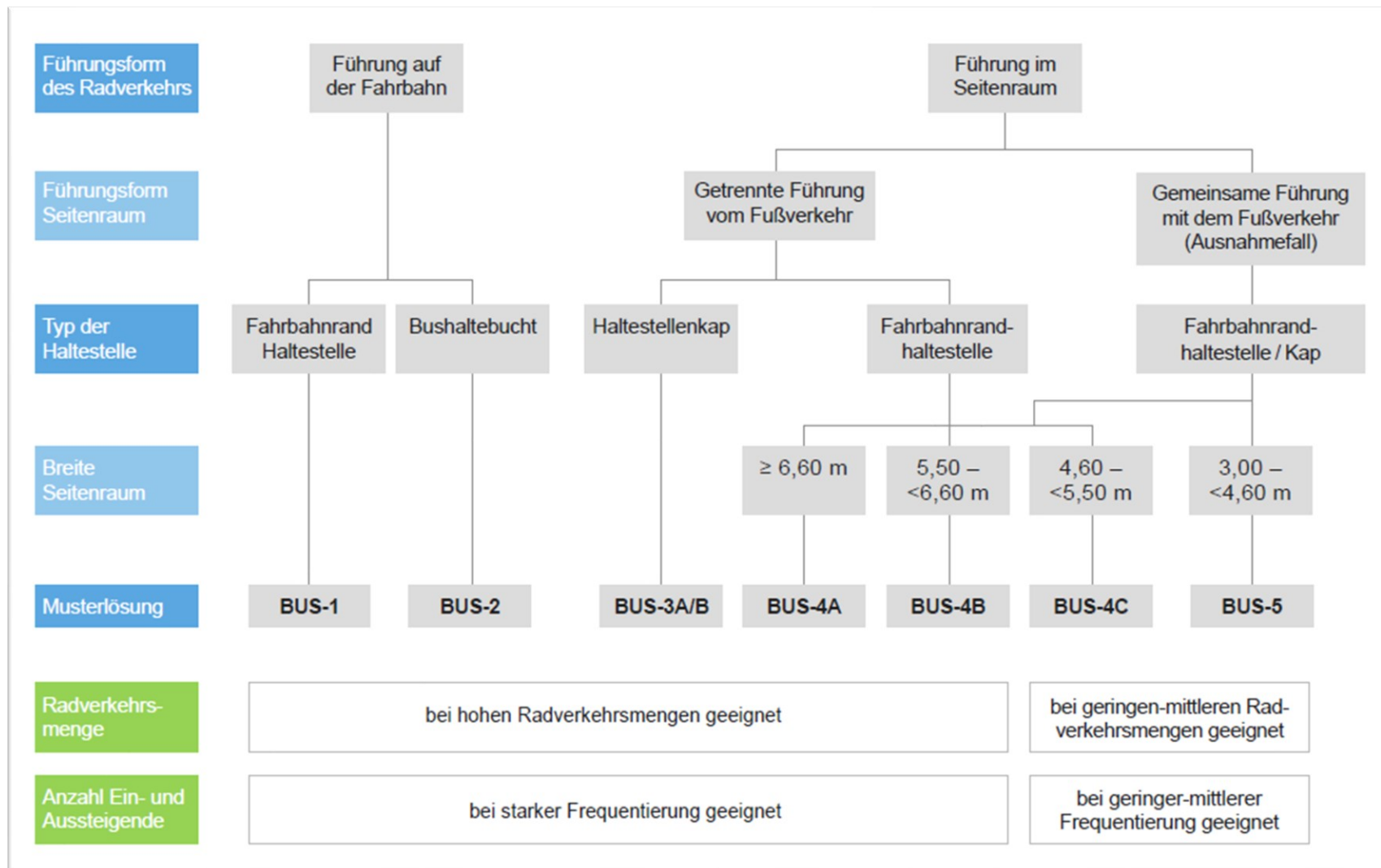
Musterlösungen

- Anlage 8.1 – Musterlösungen für Radverbindungen
- Anlage 8.2 – Musterlösungen für Radverbindungen - Radverkehrsführung in Einbahnstraßen
- Anlage 8.3 – Musterlösungen für Radverbindungen - Querungen im Radnetz
- Anlage 9 – Musterlösungen für die Radverkehrsführung an Bushaltestellen
- Anlage 10 – Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum



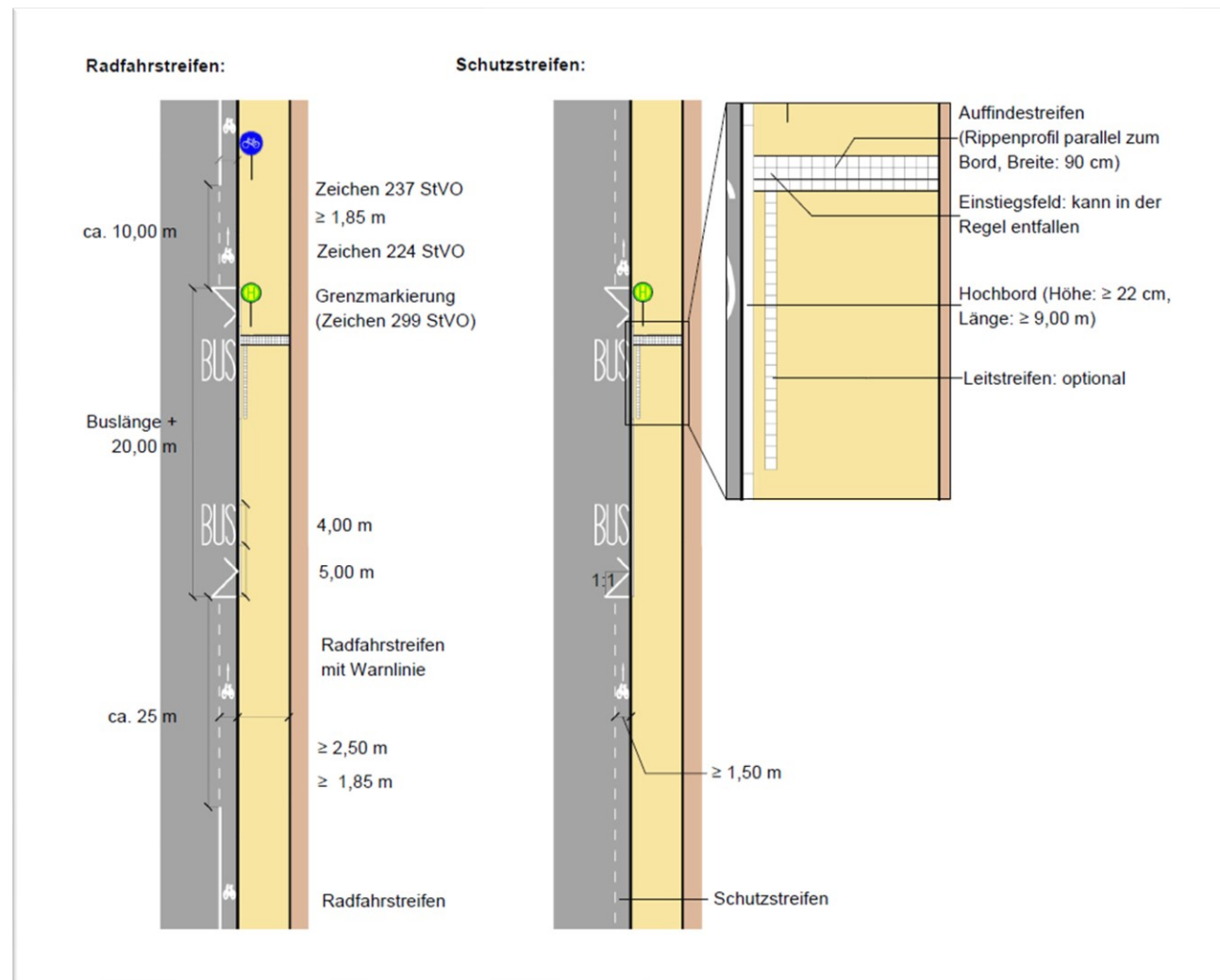


Einsatzdiagramm Bushaltestellen



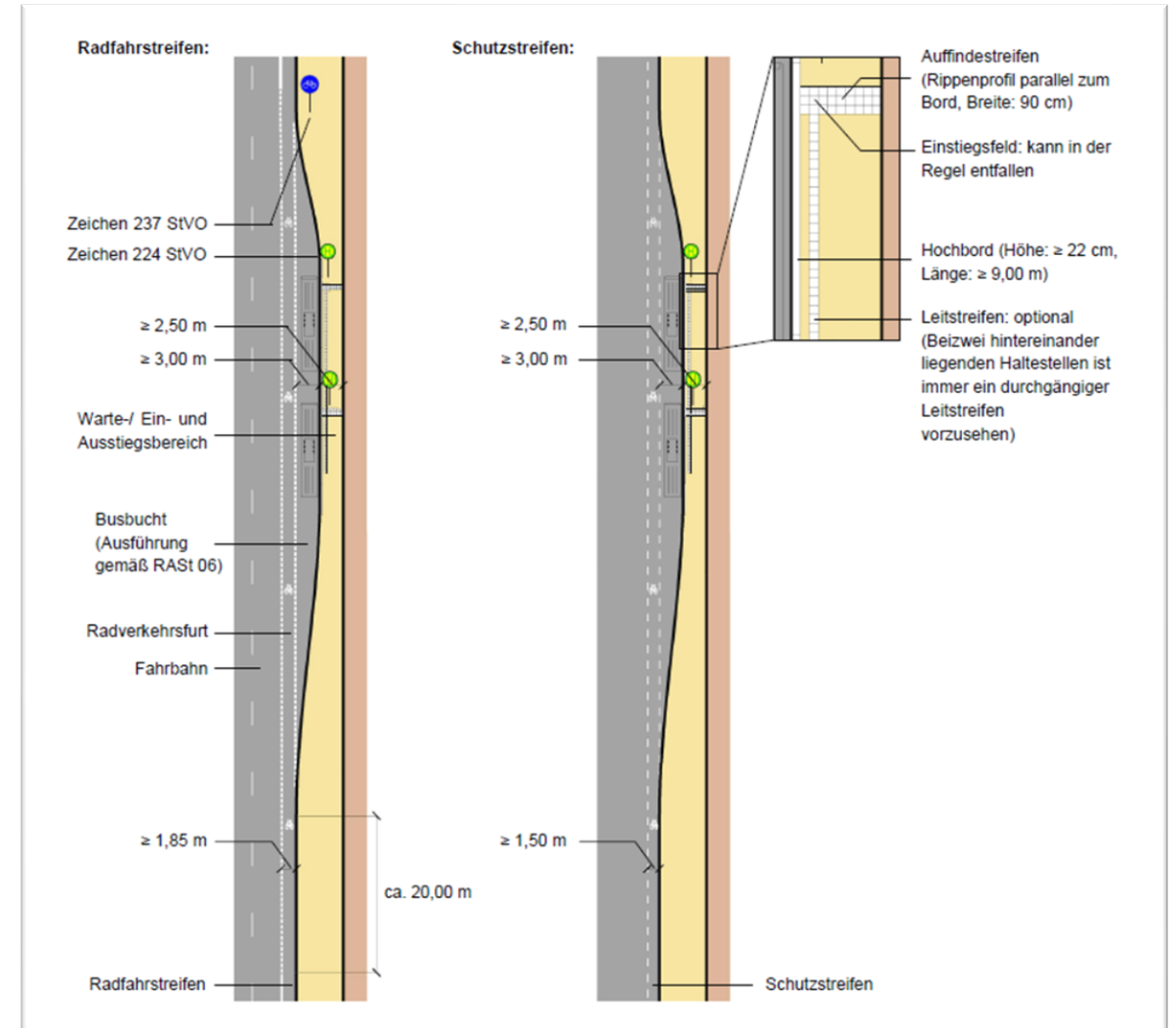
Musterlösungen

Radfahrstreifen / Schutzstreifen in Kombination mit einer Fahrbahnrandhaltestelle innerorts (BUS-1)



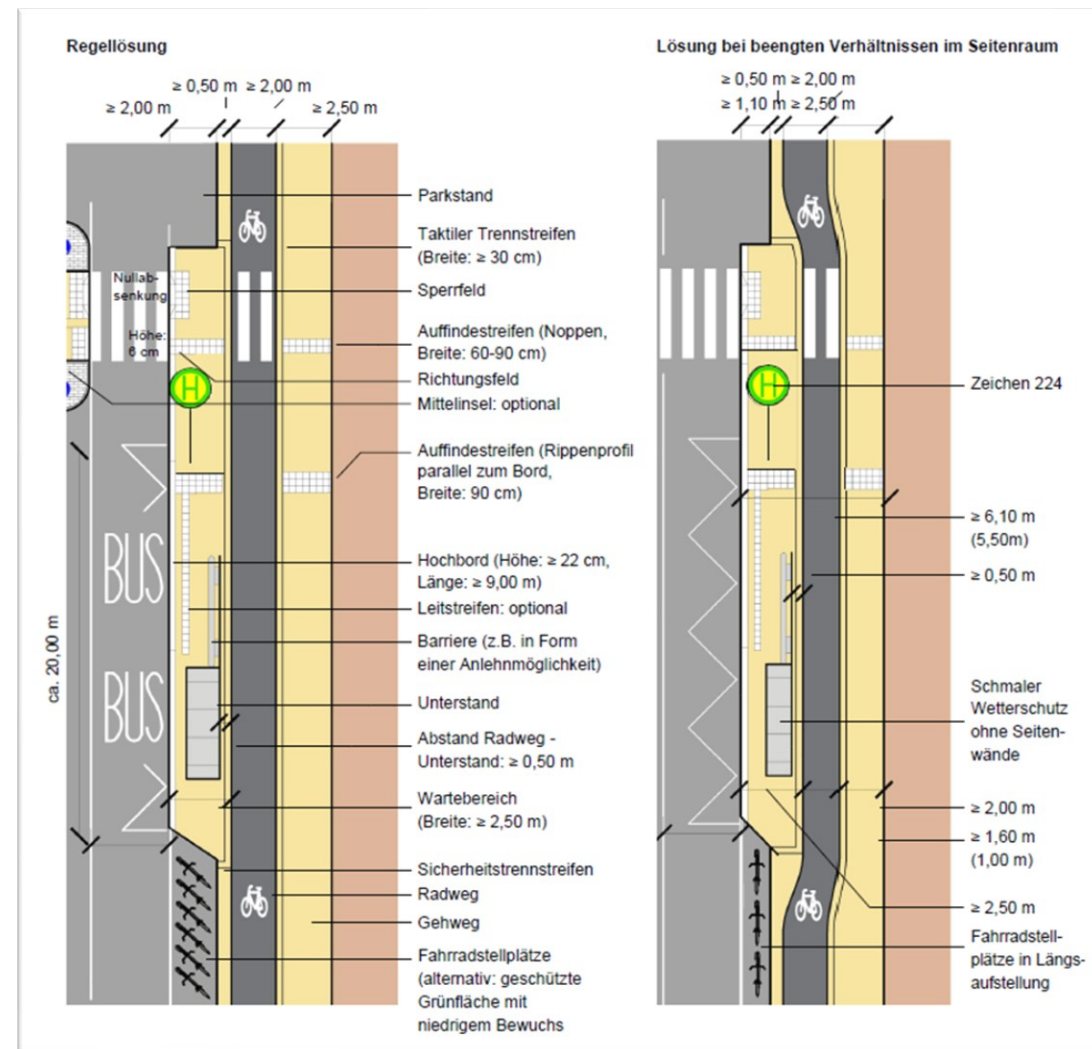
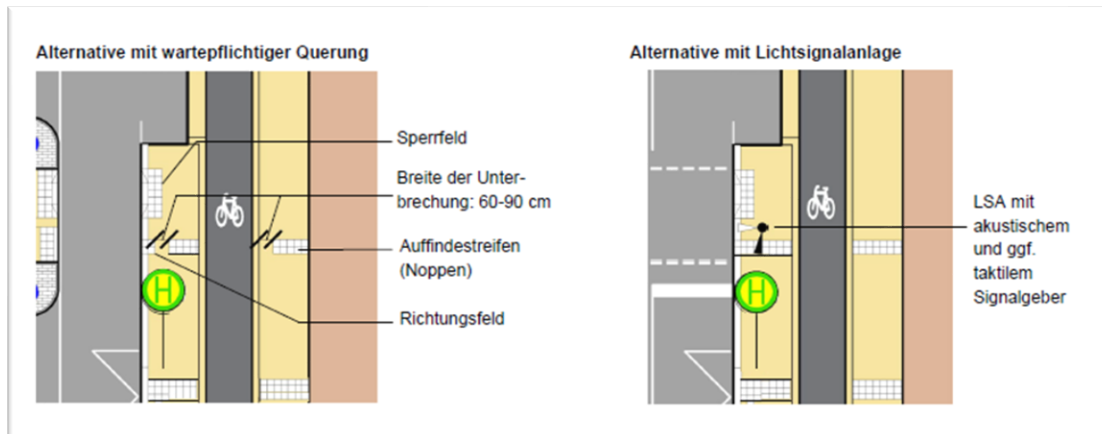
Musterlösungen

Radfahrstreifen / Schutzstreifen
in Kombination mit einer
Busbucht innerorts
(Ausnahmelösung!; BUS-2)



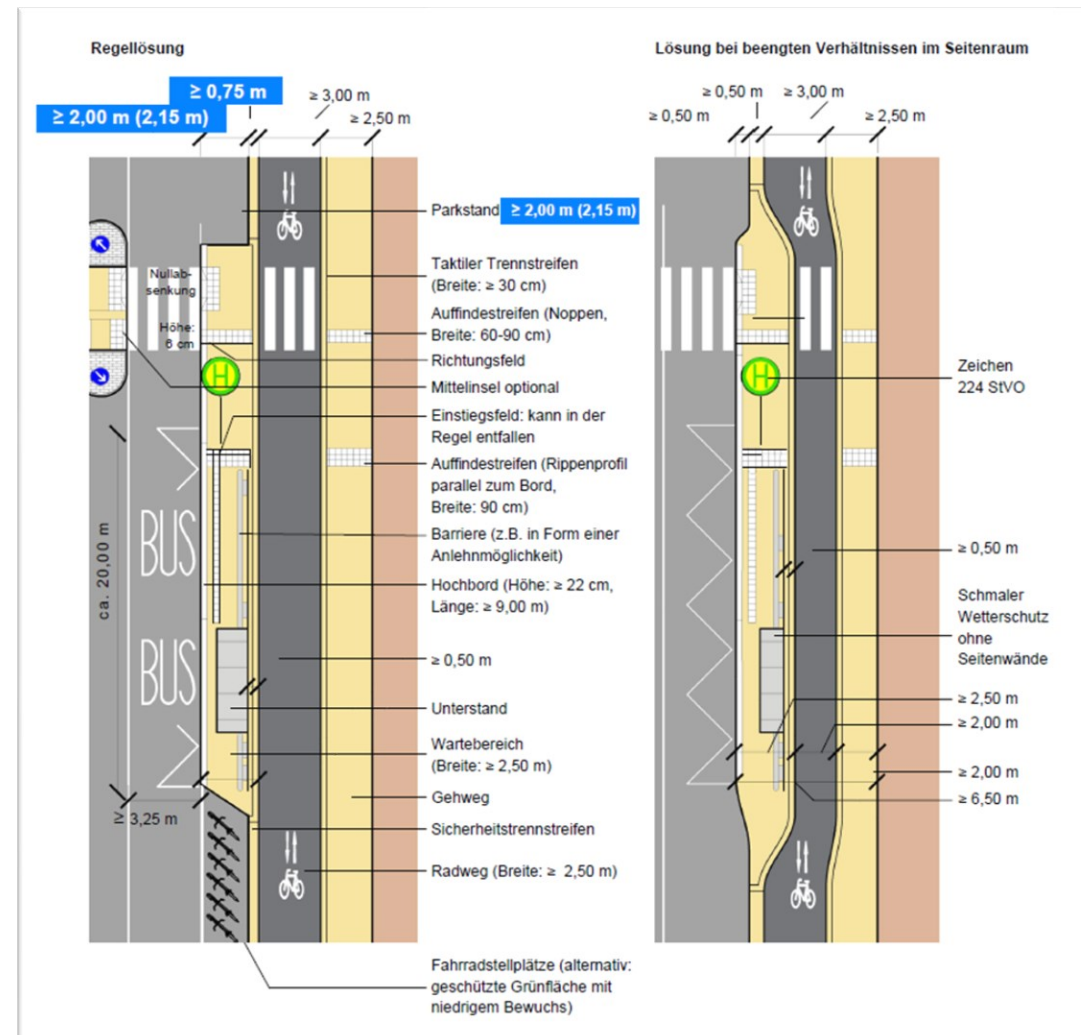
Musterlösungen

Bushaltestellenkap mit getrenntem Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr innerorts (BUS-3A)



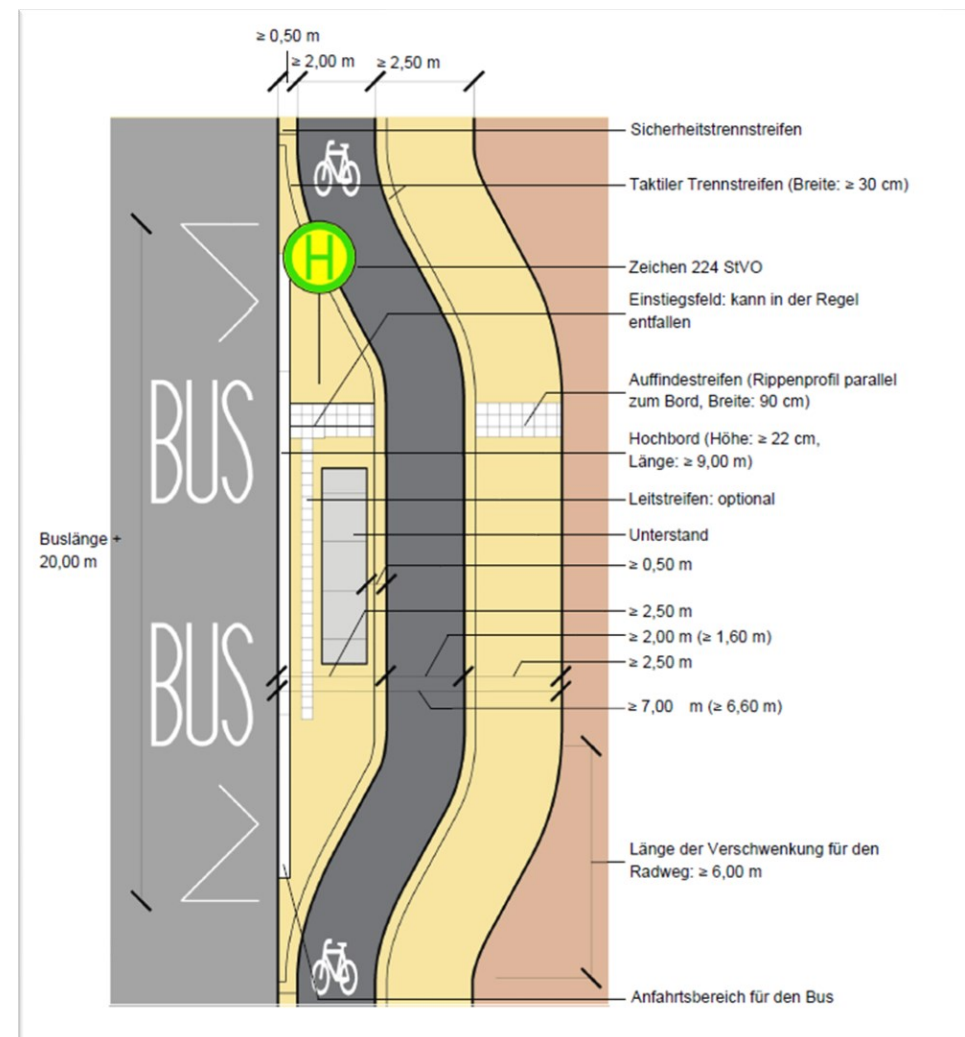
Musterlösungen

Bushaltestellenkap mit
getrenntem Geh-/Radweg im
Zweirichtungsverkehr innerorts
(BUS-3B)



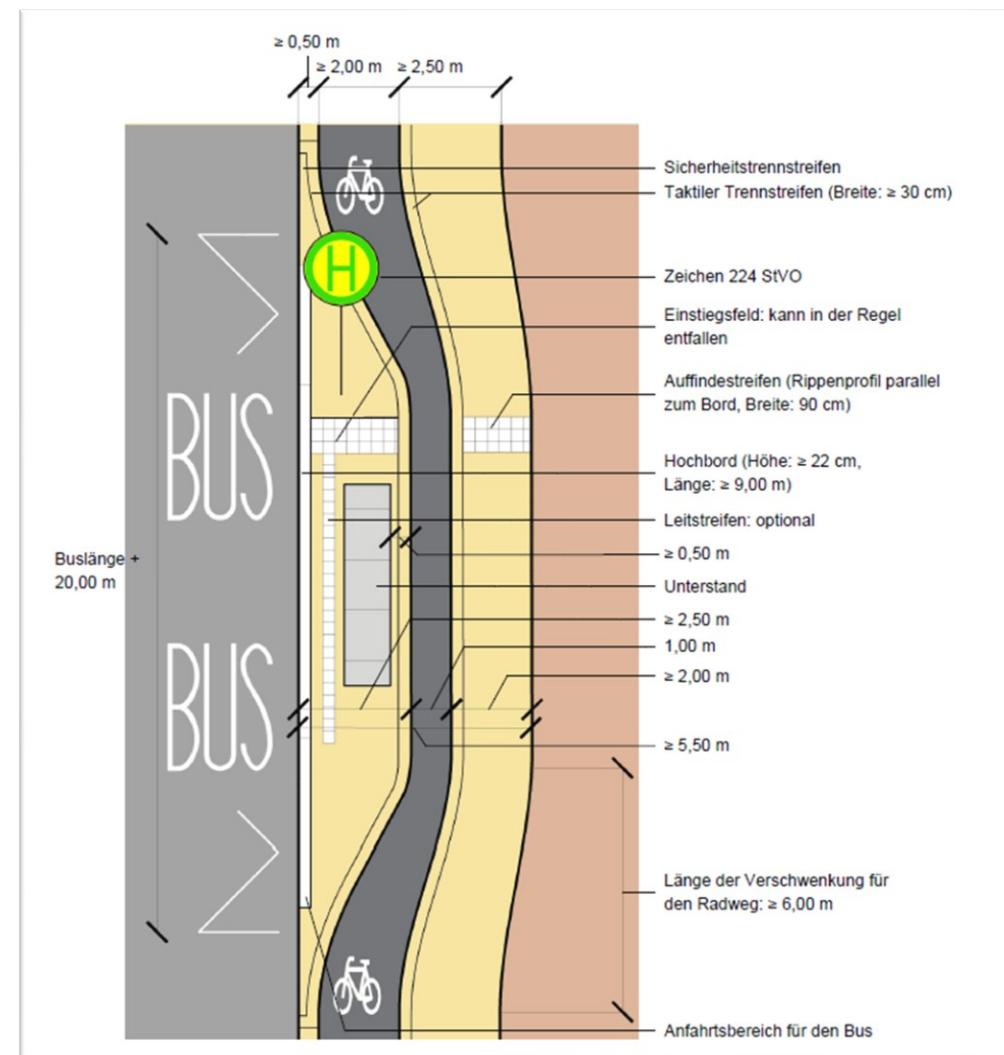
Musterlösungen

Regellösung für
Fahrbahnrandhaltestelle mit
getrenntem Geh-/Radweg,
Einrichtungsverkehr innerorts,
≥7,00m (≥6,60m) Seitenraum
(BUS-4A)



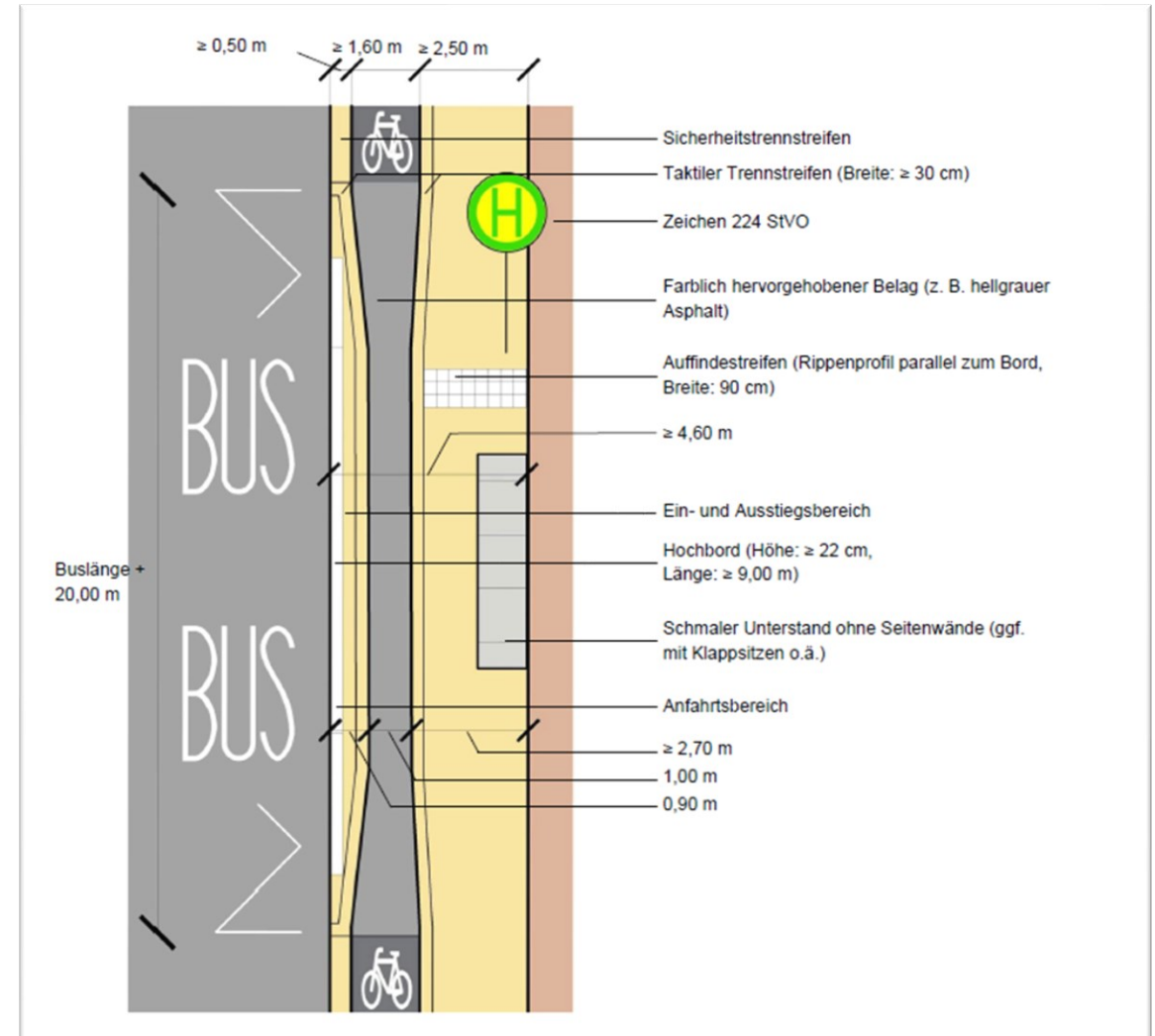
Musterlösungen

Ausnahmelösung für
Fahrbahnrandhaltestelle mit
getrenntem Geh-/Radweg,
Einrichtungsverkehr innerorts,
5,50m bis <6,60m Seitenraum
(BUS-4B)



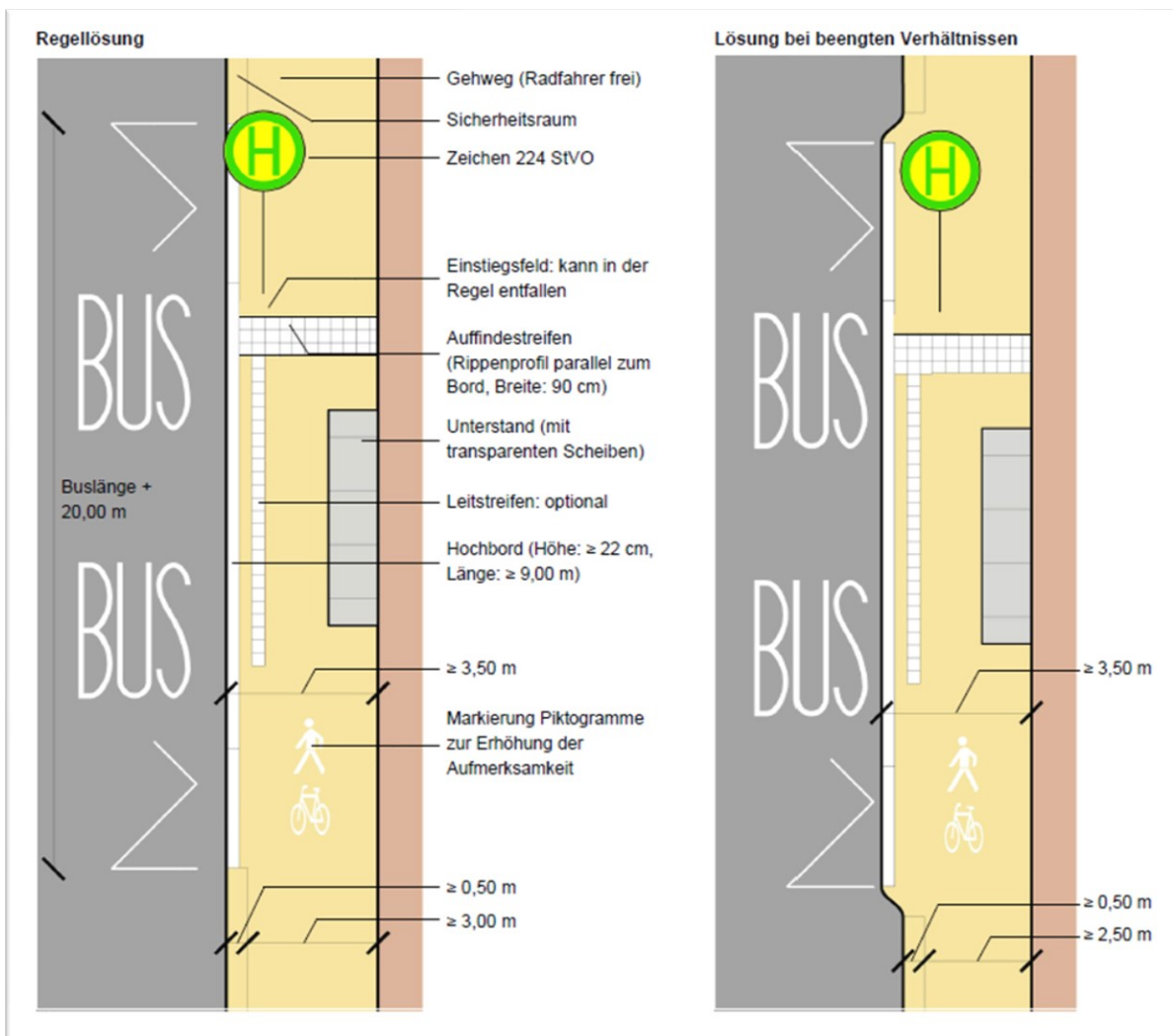
Musterlösungen

Ausnahmelösung für
Fahrbahnrandhaltestelle mit
getrenntem Geh-/Radweg,
Einrichtungsverkehr innerorts,
4,60m bis <5,50m Seitenraum
(BUS-4C)



Musterlösungen

Fahrbahnrandhaltestelle mit
getrenntem Gehweg Radfahrer
frei innerorts, Ausnahmelösung,
3,00m bis <4,60m Seitenraum
(BUS-5)





Danke! Noch Fragen?

