



SICHERUNG DES FUß- UND RADVERKEHRS BEI TEMPORÄREN VERKEHRSMABNAHMEN

Leitfaden für das Verkehrsmanagement

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehrsmanagement
Columbiadamm 10
12101 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

BILDNACHWEISE

Titelbild:

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehrsmanagement

Abbildungen mit Kennzeichnung www.rsa-online.com:
Uli Korsch, Rudolstadt

Alle anderen Abbildungen:

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehrsmanagement

STAND

11/2021

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbemerkungen und Ziele	4
2	Grundsätze.....	6
3	Führung des Fußverkehrs	7
3.1	Vorgaben und Planungswerte	7
3.2	Besondere Hinweise zur Barrierefreiheit	7
4	Führung des Radverkehrs	9
4.1	Vorbemerkung.....	9
4.2	Arten der Radverkehrsführung und Planungswerte	9
4.4	Verzweigungen und Überleitungen von Radverkehrsführungen	11
4.5	Fahrradstraßen	12
4.6	Einbahnstraßen	13
4.7	Mischverkehr bei geringer Restfahrbahnbreite.....	13
4.8	Radverkehr und Bussonderfahrstreifen (BSF).....	14
4.9	Andere temporäre Radverkehrsführungen.....	15
5	Querungshilfen	16
5.1	Erfordernis provisorischer Lichtzeichenanlagen	16
5.2	Vorgaben zur Gestaltung von provisorischen Lichtzeichenanlagen	16
5.3	Unsignalisierte Querungshilfen	18
5.3.1	Provisorische Fußgängerüberwege (FGÜ).....	18
5.3.2	Andere Querungshilfen.....	18
6	Kontrollen.....	19

1 VORBEMERKUNGEN UND ZIELE

Es obliegt der Straßenverkehrsbehörde als Amtspflicht im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer*innen, die die Straße nach Art ihrer Verkehrseröffnung benutzen dürfen, darüber zu bestimmen, wo welche Verkehrszeichen und -einrichtungen anzubringen sind (Verkehrsregelungspflicht).

Als Eingriffsgrundlage zur Wahrnehmung der Verkehrsregelungspflicht dient der Straßenverkehrsbehörde die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und namentlich vor allem der § 45. Diese Norm räumt der Behörde ein Ermessen ein, das pflichtgemäß ausgeübt werden muss. Die Ermessensausübung wird durch verschiedene Vorschriften und Richtlinien unterstützt.

Im Zuge der Einrichtung von Arbeitsstellen spielen die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) eine besondere Rolle. Diese und weitere Richtlinien werden bundeseinheitlich erarbeitet und durch Erlass in den Ländern eingeführt. Überarbeitungen durchlaufen einen intensiven Abstimmungsprozess und können daher nachvollziehbar nur in größeren zeitlichen Abständen aktualisiert werden. So stammen die RSA noch aus dem Jahr 1995. Sie befinden sich seit einiger Zeit in der Bearbeitung.

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) hat das Land Berlin zum Teil genaue Regelungen für die Mobilitätsentwicklung beziehungsweise -planung festgelegt. Mit Blick auf die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen als Bundesrecht können die Inhalte des MobG keine unmittelbare Wirkung auf die straßenverkehrsbehördliche Praxis entfalten. Gleichwohl bringt das MobG einen gesellschaftlichen Konsens und damit eine demokratische Legitimation für ein Grundverständnis zur innerstädtischen Mobilität zum Ausdruck. In diesem Sinne spiegeln sich die Inhalte des MobG in diesem Leitfadens durch ermessenlenkende Hinweise wider.

Auf Basis dieser Ausgangslage soll der vorliegende Leitfaden in der Zukunft so weiterentwickelt werden, dass er den Bauherr*innen, Bauunternehmen, Verkehrssicherungsfirmen und anderen Verantwortlichen sowie allen Berliner Straßenverkehrsbehörden als Orientierung dienen kann, um den beschriebenen Herausforderungen genügen zu können.

Die nachfolgenden Hinweise bestimmen in erster Linie die Mindestanforderungen, die über andere Regelwerke hinausgehen. Sie gelten dabei als ermessenlenkend für die straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung.

Dieser Leitfaden dient vorrangig einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und den Radverkehr an Arbeitsstellen. Die Zielrichtung der einzelnen Aspekte wird dabei von den folgenden Erkenntnissen bestimmt:

- Fußverkehr ist grundsätzlich besonders flexibel. Es ist dadurch einfach, auch bei beengten Verhältnissen und Konflikten mit anderen Verkehrsarten vermeintliche Kompromisse zu finden. Zugleich ist der Fußverkehr aber auch besonders anfällig für Verkehrsführungen, die weder intuitiv sind noch den möglichst direkten Weg eröffnen. Umleitungen bedeuten besonders schnell inakzeptable Einschränkungen, die in der Folge ein Fehlverhalten auslösen können. Im Interesse einer wertschätzenden Beachtung des Fußverkehrs, der gebotenen barrierefreien Gestaltung sowie ganz besonders im Interesse der Verkehrssicherheit sind im Zusammenhang mit Arbeitsstellen daher die vorhandenen Wege möglichst zu erhalten, unvermeidbare Einschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren und veränderte Wegführungen bei drohenden Konflikten mit anderen Verkehrsarten möglichst sicher gestaltet.

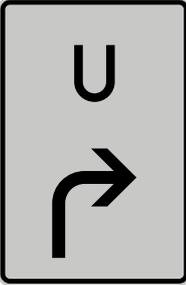
- Radverkehr ist Fahrzeugverkehr, jedoch besteht im Vergleich zum Kraftfahrzeugverkehr einerseits ein erhöhter Schutzbedarf und andererseits ist eine Durchmischung von Rad- und Fußverkehr zum Schutz des Fußverkehrs möglichst zu vermeiden. Aus diesen Konstellationen wird deutlich, dass dem Radverkehr wo irgendwie möglich und vertretbar eine eigene Führung angeboten werden sollte, die gegenüber anderen Verkehrsarten physisch abgetrennt ist. Dieser Ansatz gewichtet bei einer Abwägung der betroffenen Rechtsgüter das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit naturgemäß entsprechend schwer. Der Radverkehr genießt demnach auch eine Priorität gegenüber dem Linienbusverkehr, obwohl der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Teil des Umweltverbundes wiederum gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen ist. Im Bereich von Arbeitsstellen kann sich aufgrund einer ungewohnten Verkehrsführung die Anordnung einer Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen häufiger anbieten als bei einer auf Dauer angelegten Straßengestaltung.

Auslegungsfragen zu den nachstehenden Hinweisen können im Sinne dieser Beschreibungen aufgelöst und die Ergebnisse straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen entsprechend überprüft werden. Zugleich muss akzeptiert werden, dass im Bereich von Arbeitsstellen stets Kompromisse beim Komfort hingenommen werden müssen. Dies gilt vor allem auch dann, wenn aus Sicherheitsgründen eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unvermeidbar ist.

Neben Arbeitsstellen können auch andere vorübergehende Ereignisse den Verkehrsraum einschränken. In diesen Fällen sind daher auch für dann erforderliche temporäre Verkehrsmaßnahmen die Angaben in diesem Leitfaden sinngemäß anzuwenden.

2 GRUNDSÄTZE

Die folgende Auflistung gibt einen Überblick über die wichtigsten konkreten Vorgaben für die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Arbeitsstellen. Von diesen Grundsätzen soll nur abgewichen werden, wenn dies unabweisbar nötig unter Abwägung aller Interessen vertretbar ist.

	<p>Umwege für Rad- und Fußverkehr sind möglichst zu vermeiden.</p> <p>Sollte eine Umleitung unvermeidbar sein, ist der kürzeste Weg zu wählen, um die Akzeptanz zu erhöhen und Fehlverhalten entgegenzuwirken.</p>
	<p>Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den öffentliche Straßenverkehr ist die Führung des Fußverkehrs ohne signifikante Umwege, insbesondere möglichst ohne Wechsel der Straßenseite, zu gewährleisten.</p> <p>Muss der Fußverkehr Fahrbahnen überqueren, so sind Querungshilfen vorzusehen.</p>
	<p>Für den Rad- und Fußverkehr ist grundsätzlich keine gemeinsame Führung vorzusehen. Ausnahmen sind auf anbaufreien Strecken und Brückenbauwerken mit sehr wenig Rad- und Fußverkehr zulässig.</p>
	<p>Es ist grundsätzlich eine eigene und zugleich eindeutige Führung jeweils für den Fuß- und für den Radverkehr im Bereich der Arbeitsstelle vorzusehen.</p> <p>Es sind möglichst Mindestbreiten von 2,00 Meter für Rad- und 2,00 Meter für Gehwege zu gewährleisten, es sei denn, die Bestandsbreiten fallen geringer aus; dann sind die vorhandenen Breiten zu erhalten.</p>
	<p>Aufgrund der beengten Verkehrsverhältnisse im Arbeitsstellenbereich ist über eine Führung des Radverkehrs im Sinne der nachstehenden Vorgaben auch dann zu entscheiden, wenn ansonsten keine Radverkehrsanlage im Bestand vorhanden ist.</p> <p>Wird durch eine Arbeitsstelle ein vorhandener Radweg, der (baulich) von der Fahrbahn getrennt ist (Hochbordradweg, Radfahrstreifen), unterbrochen, ist ebenso eine geschützte Radwegführung anzustreben.</p>

Prinzipiell stellen Verkehrssicherungsmaßnahmen an Arbeitsstellen zwar nur temporäre Zustände dar, doch auch dann darf die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden. Für andere vorübergehende Einschränkungen gilt nichts anderes und die nachstehenden Angaben sind daher sinngemäß auch für Verkehrsmaßnahmen im Umfeld von Veranstaltungen oder auf vergleichbare Situationen übertragbar.

3 FÜHRUNG DES FUßVERKEHRS

3.1 Vorgaben und Planungswerte

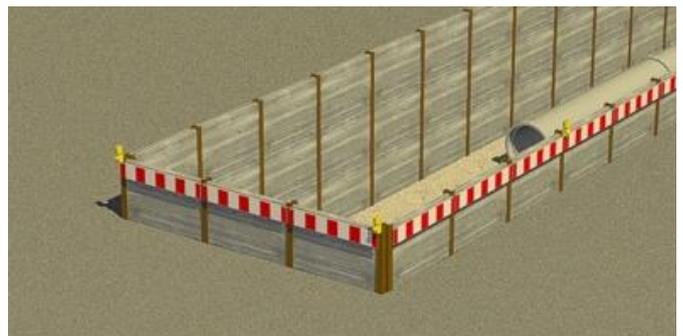
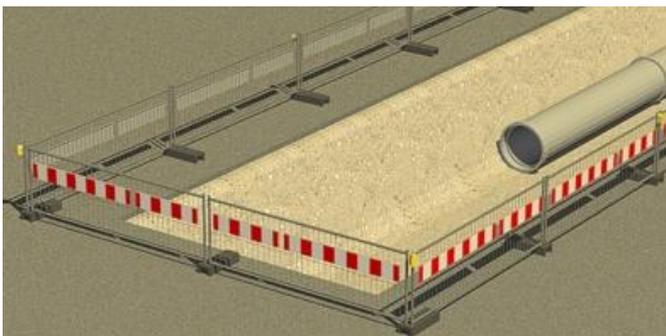
- Umwege (zum Beispiel durch Sperrungen von Fußgängerfurten oder des Gehweges) sind möglichst zu vermeiden. Je länger der Umweg, desto geringer die Akzeptanz der vorgesehenen Verkehrsführung und umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass regelwidrig und gefährlich abgekürzt wird.
- Bei kompletten Sperrungen von Gehwegen ist bevorzugt ein „Notgehweg“ zu Lasten der Fahrbahn direkt neben dem Arbeitsbereich einzurichten.
- Eine Führung auf die andere Straßenseite ist generell zu vermeiden. Wenn es nicht anders möglich und zur Vermeidung von Konflikten mit dem Baustellenverkehr notwendig ist, muss hierbei eine gesicherte Führung (zum Beispiel provisorische Lichtzeichenanlage oder temporärer Fußgängerüberweg) eingerichtet werden.

Planungswerte

Neigung für Anrampungen zur Überwindung von Bordsteinen o. ä.	1 : 5 (Höhe : Länge)
Breite der Fußverkehrsführung	Es sind Mindestbreiten von 2,00 m für Gehwege zu gewährleisten, es sein denn, die Bestandsbreiten fallen geringer aus; dann sind die vorhandenen Breiten zu erhalten.
lichte Höhe über Fußverkehrsführungen	mind. 2,20 m

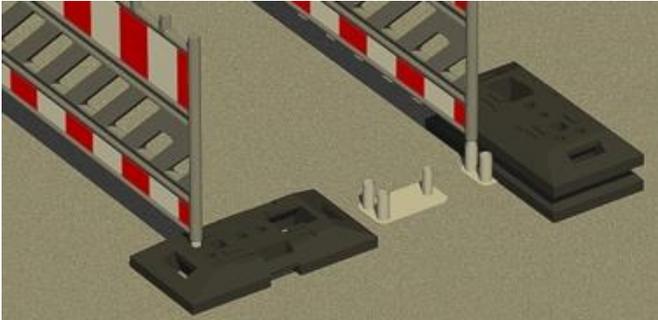
3.2 Besondere Hinweise zur Barrierefreiheit

Im Bereich der Fußgängerführungen müssen die Verkehrseinrichtungen (Z 600) mit Blinden-tastleisten verwendet werden (vergleiche RSA Teil A 3.1.1). Für alle Absperrungen sind grundsätzlich geschlossene, kontrastreiche Absperrschrankengitter mit grauer oder weißer Grundfarbe zu verwenden.



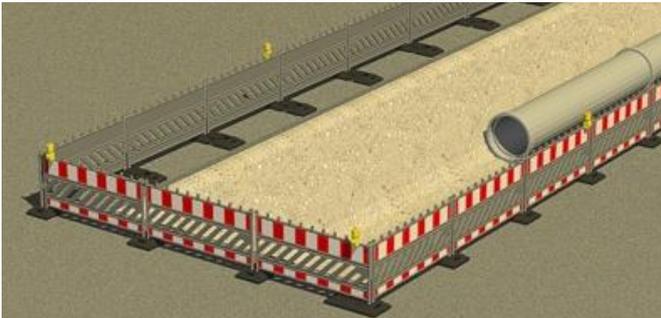
Erfolgt eine Absturzsicherung durch einen Bauzaun oder einen Grabenverbau, so ist gleichwohl eine Kennzeichnung mit Absperrschranken erforderlich (Abbildung: www.rsa-online.com).

Die Absperrung ist nicht nur standsicher auszuführen, sondern darüber hinaus auch so stabil aufzustellen, dass sie einem Körperaufprall eines Gehenden mit normaler Gehgeschwindigkeit standhält. **Die Fußplatten dürfen dabei die angeordnete Gehwegbreite nicht einschränken und nicht wesentlich sowie bei beengten Platzverhältnissen nicht in den Gehweg hineinreichen.**



Bei beengten Platzverhältnissen kann mit entsprechenden Adaptoren erreicht werden, dass die Fußplatten nicht in den Gehwegbereich hineinragen (Abbildung: www.rsa-online.com).

Gehwege und Notwege sind zu beschildern und zu beleuchten (RSA Teil A). Sie müssen darüber hinaus weitgehend schwellenfrei und stufenlos angelegt werden. Nicht zu vermeidende Schwellen und Stufen sind kontrastreich zu markieren. Gleiches gilt, wenn Fußplatten auch nur gering in den Gehweg hineinragen.



Ausrichtung der Fußplatten bei ausreichenden Platzverhältnissen (Abbildung: www.rsa-online.com).

Temporäre Rampen vom Gehweg auf die Fahrbahn sind so auszuführen, dass sie mit dem Taststock sicher erkennbar sind. Zur Überwindung von Niveauunterschieden sind Podeste und feste, rutschsichere Rampen anzulegen.

Auch Mittelinseln müssen taktil mit dem Langstock erkennbar sein. Es ist zu beachten, dass Sperrflächen eine Funktion als Querungshilfe nur bedingt erfüllen können, weil diese taktil nicht identifiziert werden können.

Die notwendige Sperrung von im Bestand ertastbaren Querungsstellen für blinde und sehbehinderte Menschen ist durch Absperrschrankengitter vorzunehmen.

Die Zugänge von Durchlaufgerüsten und Tunneln für den Fußverkehr müssen seitlich und oben mit rot-weiß retroreflektierenden Leitmalen, seitlichen Tastleisten und nötigenfalls Beleuchtung versehen werden.

4 FÜHRUNG DES RADVERKEHRS

4.1 Vorbemerkung

Bei der Planung von Radverkehrsführungen im Bereich von Arbeitsstellen hat die Kontinuität in Bezug auf die Radverkehrsanlagen vor und hinter der Arbeitsstelle eine wichtige Bedeutung, die insbesondere bei Berücksichtigung von Kindern deutlich wird. Die gewohnte Situation vor und nach der Arbeitsstelle darf dabei für den Radverkehr keine Verschlechterung bei der Führungsform entlang der Arbeitsstelle bedeuten. So ist beispielsweise eine Führung von einem baulichen Radweg auf die Fahrbahn zu vermeiden, weil sich unter anderem für Kinder in verschiedenen Altersgruppen auf einem gewohnten Weg veränderte Verhaltensregeln ergeben würden.

Könnte aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse die Fortsetzung einer vorhandenen Radverkehrsführung nur mit unverhältnismäßigen Folgen für andere Verkehrsarten gewährleistet werden, ist neben einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem sonstigen Fahrverkehr die Freigabe eines ausreichend breiten Gehweges ausnahmsweise und nur für zeitlich und räumlich kurze Abschnitte möglich (Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 102210).

4.2 Arten der Radverkehrsführung und Planungswerte

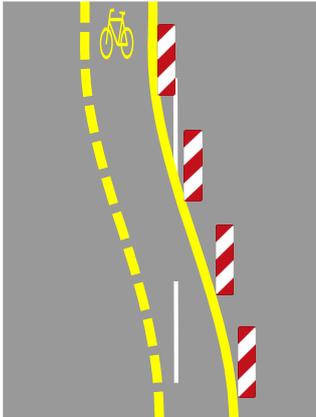
Radverkehr ist Fahrverkehr. Verziehungslängen und Kurvenradien sind daher unter Beachtung fahrdynamischer Erfordernisse zu planen.

Planungswerte

Verziehungslänge für Verschwenkungen	1 : 5 (Versatz : Länge)
Neigung für Anrampungen zur Überwindung von Bordsteinen o. ä.	1 : 5 (Höhe : Länge)
Breite der Radverkehrsführung	mind. 2,00 m
Breite der Radverkehrsführung bei Zeichen 241 (getrennter Rad- und Gehweg) oder bei baulicher Abgrenzung zum sonstigen Fahrverkehr	Regelmaß 2,00 m mind. 1,70 m
lichte Höhe über Radverkehrsführungen	mind. 2,20 m



Mischverkehr

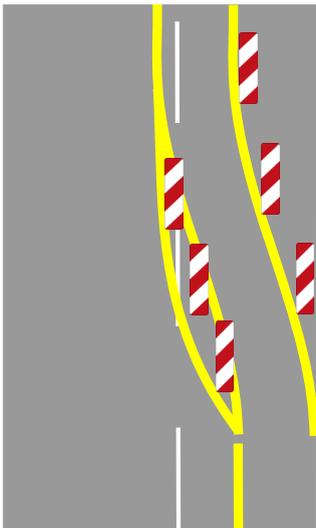


Verflechtungsstrecke



Schutzstreifen für den Radverkehr

Radfahrstreifen (bei Beschilderung mit Z 237)



geschützte Verziehung

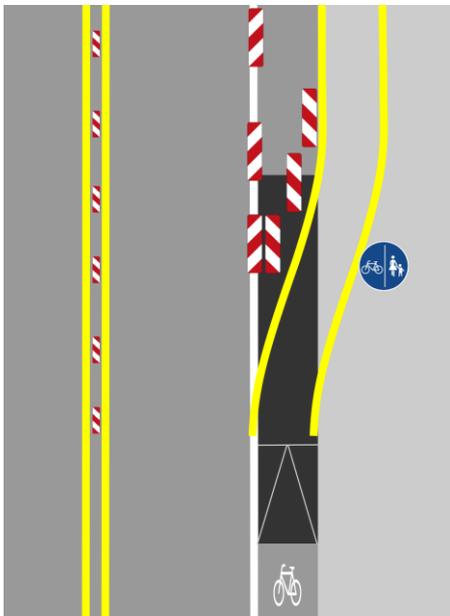
Grundbegriffe für Radverkehrsführungen

4.3 Gestaltung von Radverkehrsführungen

- Bei der Anordnung von Verkehrsführungen ist stets der Grundsatz „Sicherheit vor Leichtigkeit“ zu beachten.
- Für den Radverkehr ist eine eigene Führung vorzusehen, die gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr deutlich und idealerweise physisch getrennt ist. Gleiches gilt für die Trennung gegenüber dem Fußverkehr.
- Werden arbeitsstellenbedingt die Straßenverhältnisse derart eingeschränkt, dass nur noch ein Fahrstreifen neben dem Arbeitsbereich verbleiben würde und ein hohes Aufkommen an Kraftfahrzeugen, jedoch kein Linienbusverkehr vorhanden sind sowie keine andere Führung einschließlich einer zumutbaren Umleitung des Radverkehrs ermöglicht werden kann, ist eine Umleitung des Kraftfahrzeugverkehrs anzustreben.
- Wenn vor und hinter der Arbeitsstelle eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, soll diese möglichst entlang der Arbeitsstelle aufrechterhalten werden.
- Umleitungen müssen durchgehend beschildert werden und sind so kurz wie möglich zu halten.
- Gefahrensituationen durch das Betreten der Radwegführung sind durch eine Erhöhung der Erkennbarkeit zu reduzieren, zum Beispiel durch Markierungen des Radweges und durch Ergänzung des Sinnbilds Radverkehr.
- Bei arbeitsstellenbedingten Sackgassen sind möglichst Führungsmöglichkeiten/Öffnungen für den Radverkehr vorzusehen (Zeichen 357-50 StVO).

4.4 Verzierungen und Überleitungen von Radverkehrsführungen

- Ein Hineinführen des Radverkehrs ohne Leiteinrichtungen in den sonstigen Fahrverkehr ist auszuschließen. Abgesehen von einer in seltenen Ausnahmefällen möglichen Verflechtung ist stets eine Absicherung durch Verkehrseinrichtungen vorzunehmen (geschützte Verziehung).
- Ebenfalls ist auf eine gute Sichtbarkeit der Einleitungsstrecke zu achten.

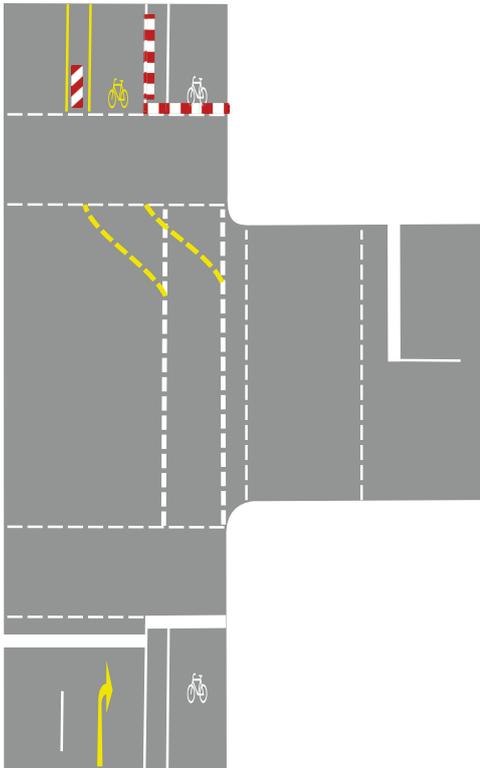


Generell sind beim notwendigen Wechseln von der Fahrbahn auf den Gehweg oder umgekehrt vorhandene Höhenunterschiede durch stabile, rutschfeste Anrampungen mit maximal 20 Prozent Neigungswinkel zu sichern. Höhenunterschiede im Bereich von Fahrkurven sind auszuschließen.

Verziehungslänge:
1 : 5 (Versatz : Länge)

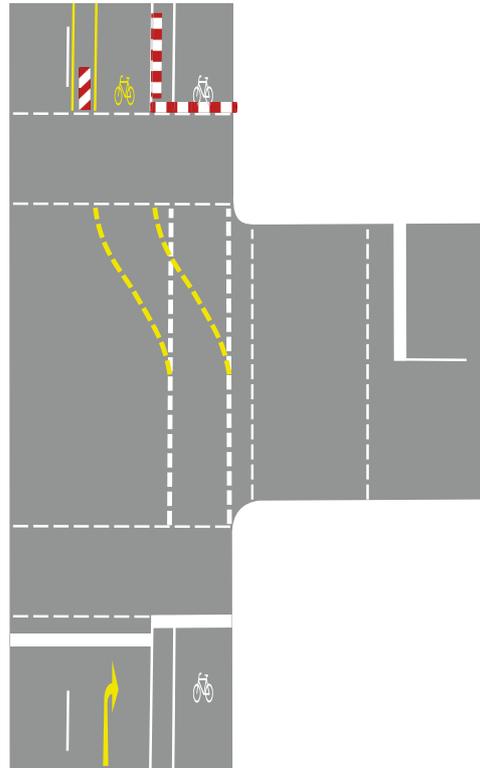
Führung des Radverkehrs von einem Radfahrstreifen auf den Gehweg

FALSCH



Zu kurze Verziehungslänge führt zu unklarer Fahrlinie und zu geringer Akzeptanz der Radverkehrsführung.

RICHTIG



Ausreichende Verziehungslänge jedoch frühestens ab dem Mittelpunkt des Knotens und - sofern dann noch räumlich möglich - mit einer Verziehungslänge von dann 1 : 5.

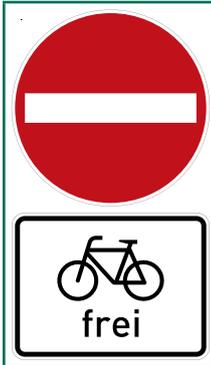
Zur Ankündigung und Verdeutlichung der Verkehrsführung können Fahrstreifentafeln eingesetzt werden, die dann auch der Darstellung der Radverkehrsführung dienen.

4.5 Fahrradstraßen



Unterbrechungen von Fahrradstraßen erfordern eine vollwertige Umleitung, die ebenfalls temporär als Fahrradstraße zu beschildern ist oder mindestens über Radverkehrsanlagen verfügt beziehungsweise solche hergestellt werden, die zur Abwicklung des entsprechenden Radverkehrsaufkommens geeignet sind.

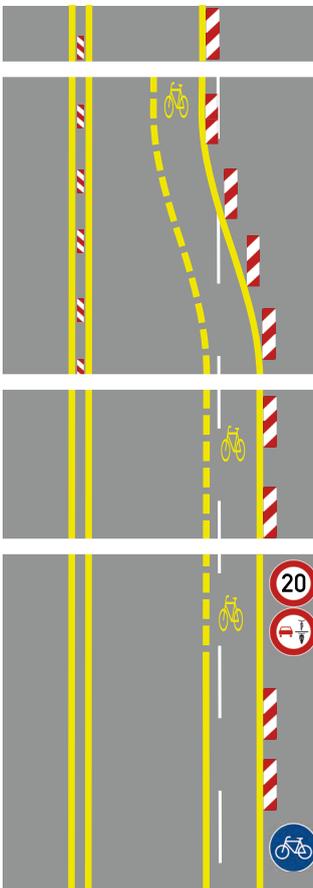
4.6 Einbahnstraßen



Arbeitsstellenbedingte Einbahnstraßen sind möglichst für den Radverkehr freizugeben. Der Leitfaden zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist zu beachten.

Genügt der Platz nicht oder ist dies aus anderen Verkehrssicherheitsgründen geboten, kann der Kraftfahrzeugverkehr herausgenommen werden. Bei der Abwägung sind die Belange des Linienbusverkehrs und die Möglichkeiten zur Umleitung des Radverkehrs im unmittelbaren Umfeld sowie zur Umleitung des Kfz-Verkehrs zu berücksichtigen.

4.7 Mischverkehr bei geringer Restfahrbahnbreite



Lässt der verbleibende Verkehrsraum getrennte Verkehrsflächen für den Radverkehr und den sonstigen Fahrverkehr nicht zu und ist keine andere adäquate Verkehrsführung gemäß den vorgenannten Grundsätzen erreichbar, muss ein enges und damit unzulässiges Überholen von Radfahrenden verhindert werden.

Dazu wird bei Annäherung an die Engstelle eine Verflechtungsstrecke mit einem Überholverbot ausgeschildert und die Fahrgasse im weiteren Verlauf auf höchstens 3,25 Meter Breite durch physische Elemente so eingengt, dass ein Überholen weitgehend ausgeschlossen wird. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist im Regelfall auf 20 Kilometer pro Stunde zu begrenzen.

Diese Führungsform kommt nur als Ausnahme und bei zugleich geringem Kfz-Verkehr für kurze Strecken in Betracht!



Zeichen 2771 ist erst am Ende des Radfahrstreifens und Beginn des Schutzstreifens aufzustellen, um Zweifel an einem möglichen Überholvorgang durch Abgrenzung eines Sonderweges, der nicht Bestandteil der Fahrbahn ist, zu vermeiden.

4.8 Radverkehr und Bussonderfahrstreifen (BSF)

Bei begrenzten Platzverhältnissen ist unter Umständen zur Fortführung eines Bussonderfahrstreifens oder einer Radverkehrsführung im Bereich der Arbeitsstelle eine Abwägung erforderlich. Dabei kann das folgende Schema als Orientierung dienen:

Führung im Bereich von Arbeitsstellen beim Aufeinandertreffen von Radverkehrsanlagen und Bussonderfahrstreifen

1	2	3	4	5	6
2	 	Mischverkehr	Schutzstreifen	Radfahrstreifen	baulicher Radweg (einschließlich geschützter Radfahrstreifen)
3	Mischverkehr	Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	baulich getrennter Radweg
4	Bussonderfahrstreifen	Bussonderfahrstreifen	Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	baulich getrennter Radweg

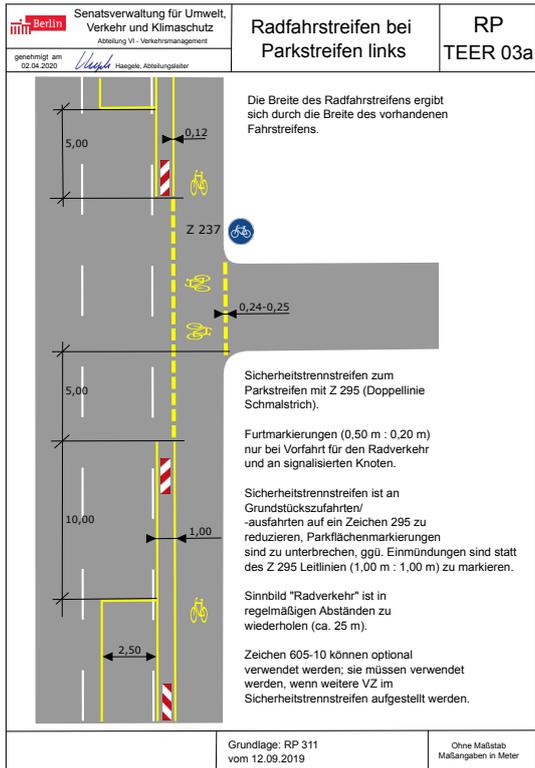
Erläuterung der Darstellung an einem Beispiel: Besteht für den Radverkehr ein „Schutzstreifen“ (Spalte 4) und findet der Linienbusverkehr im „Mischverkehr“ (Zeile 3) statt, so ist im Bereich der Arbeitsstelle ein „Radfahrstreifen“ anzustreben.

	Abweichungen zugunsten des Linienbusverkehrs kommen vor allem im Zusammenhang mit einem möglichen Schienenersatzverkehr in Betracht oder wenn zur Beschleunigung des Linienbusverkehrs ein arbeitsstellenbedingter Bussonderfahrstreifen über einen längeren Streckenabschnitt eingerichtet wird. Dann sind BSF im Bereich von Arbeitsstellen für den Radverkehr freizugeben, wenn keine gesonderte Führung für den Radverkehr vorhanden ist beziehungsweise eingerichtet werden kann.
	
	Bei wenig Linienbusverkehr und geringem Radverkehrsaufkommen kann bei einem Bedarf zur ÖPNV-Beschleunigung ein vorhandener und möglichst 3,25 Meter, mindestens 3,00 Meter, breiter Radfahrstreifen für den Linienbusverkehr freigegeben werden. Diese Beschilderung kommt auch in Betracht, wenn über einen Radfahrstreifen eine Haltestelle erreicht werden soll.
	

4.9 Andere temporäre Radverkehrsführungen

Insbesondere im Zuge von Großveranstaltungen kann der Bedarf für großflächige Umleitungen des Fahrverkehrs entstehen. In diesen Fällen kommt auf Straßen, die über keine Radverkehrsanlagen verfügen, die Einrichtung temporärer Radverkehrsanlagen oder die angemessene Erweiterung von vorhandenen Radverkehrsanlagen in Betracht.

Ein Bedarf zur Einrichtung von temporären Radverkehrsanlagen kann zudem aus anderen verkehrlichen Gründen entstehen. Dann sind ebenfalls die Anforderungen an die Anordnung von Radfahrstreifen im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 beziehungsweise für Schutzstreifen gemäß Nr. 1 StVO zu beachten.



Für die Anordnung von temporären Radfahrstreifen stehen die Regelpläne für die temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radfahrstreifen in der jeweils gültigen Fassung zur Verfügung.

Beispielhafter Regelplan für die die temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radfahrstreifen

5 QUERUNGSHILFEN

Querungshilfen kommen für den Fuß- und den Radverkehr in Betracht. Sie können vorrangig dann eingesetzt werden, wenn eine Führung des Fuß- und Radverkehrs auf einer Seite der Straße aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar ist. Die unterschiedlichen Vorrangregeln für den Fuß- und Radverkehr sind dabei zu beachten!

5.1 Erfordernis provisorischer Lichtzeichenanlagen

Im Bereich von Arbeitsstellen ist eine provisorische LZA oftmals erforderlich

- zur Sicherung von Fahrbahnüberquerungen, wenn dies durch ein hohes Aufkommen an Kraftfahrzeugverkehr notwendig oder wenn eine Querung an einer unübersichtlichen Stelle erforderlich ist,

aber auch

- zur wechselseitigen Freigabe an Engstellen oder
- zur Steuerung von Verkehren an Kreuzungen und Einmündungen bei Abweichungen der Verkehrsführung von den dauerhaft vorhandenen Verkehrsanlagen.

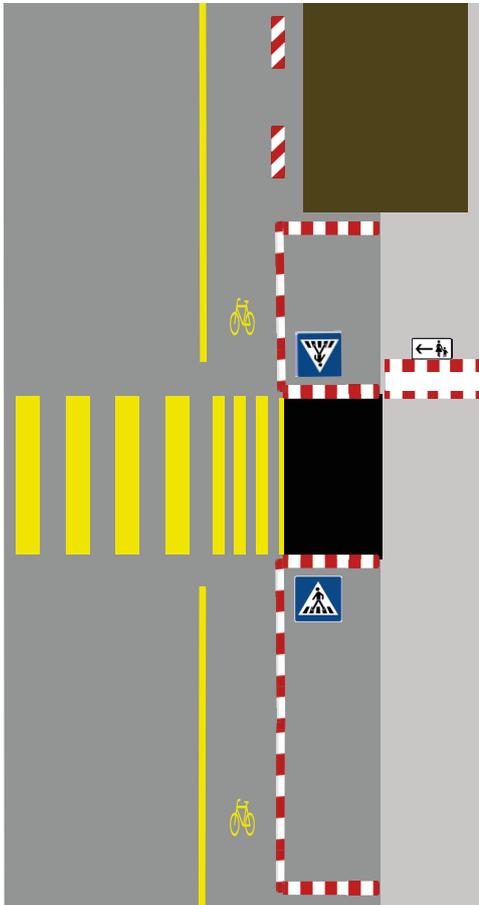
Im Sinne dieses Leitfadens sind Lichtzeichenanlagen lediglich als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr zu betrachten.

5.2 Vorgaben zur Gestaltung von provisorischen Lichtzeichenanlagen

- Furtbreiten sollten 5,00 Meter betragen, eine Minimalbreite von 3,00 Meter darf nicht unterschritten werden. Bei blindengerechter Ausstattung müssen die Furten immer mindestens 4,00 Meter breit sein.
- Provisorische LZA-Masten sind in der Regel in der Mitte der Furt für den Fußverkehr aufzustellen. Bei versetzt stehenden Masten muss die längere diagonale Querungsstrecke für Blinde von Mast zu Mast bei der Berechnung der Räumzeit berücksichtigt werden.
- Sollten mögliche Anforderungstaster nicht anders erreichbar sein, sind diese an einem transportablen LZA-Mast mithilfe eines Kragarms auch für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen und gegebenenfalls Radfahrende gut erreichbar anzubringen. Die Gestaltung der Anforderungstaster muss der Gestaltung an stationären Anlagen möglichst weitgehend entsprechen.
- Bei der Berechnung der Zwischenzeiten ist für den Fußverkehr grundsätzlich die Räumgeschwindigkeit von 1,2 Meter pro Sekunde nicht zu überschreiten.
- Transportable LZA müssen mit taktil-akustischen Einrichtungen nach DIN 32981 ausgestattet sein.
- Sind transportable LZA-Maste mit Blindensignalgebern im Einsatz und Anforderungstaster für Sehbehinderte/blinde Menschen nicht vorhanden, so muss die Freigabe der Blindensignale in der Steuerung zyklisch erfolgen.
- Mit einer Anforderung des Blindensignals wird gleichzeitig eine Anforderung für die parallele Fußgängergruppe gesetzt.
- Grundsätzlich werden Akustiksignale an die Betriebszeiten der Lichtsignalanlage gekoppelt.
- Das akustische Freigabesignal muss synchron mit der Grünzeit des Fußgängersignals laufen.
- Ist eine Mittelinsel taktil nicht ertastbar, ist die Räumzeit so zu bemessen, dass sie ausreichend, um beide Furten zu queren.

5.3 Unsignalisierte Querungshilfen

5.3.1 Provisorische Fußgängerüberwege (FGÜ)



Der Bereich 10 Meter vor und bei Fahrbahnen mit Fahrverkehr in beiden Richtungen auch 5 Meter hinter dem FGÜ muss frei von Sichthindernissen sein. Er ist durch geeignete Absperrungen gegen ein Halten und Parken mit Fahrzeugen abzusichern. Zu diesem Zweck und als Führung für den Fußverkehr sind dort nur Verkehrseinrichtungen zu verwenden, die eine maximale Höhe von 0,75 Meter nicht überschreiten (zum Beispiel Leitbaken in kleiner Ausführung, Schrammborde).

Provisorische Fußgängerüberwege müssen beleuchtet sein. Die Beleuchtung ist so auszurichten, dass weder Fahrzeug Führende noch zu Fuß Gehende geblendet werden.

Auch wenn Fußgängerüberwege schräg über die Fahrbahn verlaufen, zum Beispiel weil die Bordsteinabsenkungen versetzt zueinander liegen, müssen die Markierungen parallel zur Fahrbahnlängsachse ausgerichtet werden.

Provisorischer Fußgängerüberweg

5.3.2 Andere Querungshilfen

Bei der Einrichtung anderer Möglichkeiten zur erleichterten Überquerung der Fahrbahn durch den Fußverkehr, zum Beispiel mittels Markierung von Sperrflächen oder Errichtung von provisorischen Mittelinseln, ist ebenso wie bei Fußgängerüberwegen zu beachten, dass keine Sichthindernisse bestehen und weder durch Baustelleneinrichtungen noch durch Verkehrszeichen beziehungsweise Verkehrseinrichtungen geschaffen werden.

Verkehrinseln sollten für eine ausreichende Aufstellfläche des Fuß- und gegebenenfalls Radverkehrs eine Breite von mindestens 4,00 Meter aufweisen. Pro Seite sollte im Regelfall nur ein Fahrstreifen überquert werden müssen.

Auf Mittelinseln ist aus Sicherheitsgründen grundsätzlich zu verzichten, wenn auf einer Seite der Mittelinsel ein Zweirichtungsverkehr stattfinden muss. Ist dies unvermeidbar, sind besonders deutliche Warnhinweise oder – auch im Interesse von blinden und sehbehinderten Menschen – einer signaltechnischen Absicherung regelmäßig der Vorzug zu geben.

6 KONTROLLEN

Damit die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in der Praxis ihre Wirkung entfalten können, ist deren Umsetzung gemäß RSA Teil A 1.6 zu kontrollieren.

Bei der Feststellung von Abweichungen kommen entsprechende Ordnungswidrigkeiten- oder Strafverfahren in Betracht. In erster Linie ist jedoch auf die Beseitigung von Mängeln im Rahmen der Gefahrenabwehr hinzuwirken. Dabei sind die notwendigen Mittel des Verwaltungszwangs anzuwenden.

Die Zuständigkeit für Kontrollen und für die Durchsetzung ihrer Anordnungen obliegt der für die straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben zuständigen Behörde und als Teil der Verkehrsüberwachung beziehungsweise im Rahmen der Eilzuständigkeit der Polizei.

Bereits im Vorfeld und damit auch bei der Anordnung von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen sowie im Zuge von Kontrollen ist darauf zu achten, dass die Abwicklung aller (Bau-)Arbeiten außerhalb des Verkehrsraums und damit innerhalb des gesperrten Bereichs erfolgen kann und erfolgt. Dies gilt einschließlich des Baustellenverkehrs zum Zwecke des Be- und Entladens etc. sowie vor allem für Flächen des Fuß- und Radverkehrs; diese dürfen auch nicht temporär, zum Beispiel durch Fahrzeuge oder Arbeitsgeräte, eingeschränkt werden. Ausnahmen gelten nur beim Auf- oder Abbau von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zur Herstellung des angeordneten Zustands.

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/uvk



twitter.com/senuvkberlin



[instagram.com/senuvkberlin](https://www.instagram.com/senuvkberlin)

Berlin, 11/2021