



Quelle: Stadt Erlangen

# Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen

*Entscheidungshilfe zum  
Umgang mit angeordnetem  
Gehwegparken im Fußwegenetz*

Überarbeitung Stand 26.08.2025

### StVO-Novelle 2024 und Verwaltungsvorschrift 21.3.2025

In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ wird Randnummer 1 Nummer I wie folgt gefasst:

„1 I. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.

Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind **die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs** und die **Ausweichmöglichkeiten** zu berücksichtigen. **Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.**

Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“



Zeichen 315 StVO

## Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußwegenetz

**Verfolgtes** Ziel ist es, Gehwege im Fußwegenetz (Hauptnetz, Nebennetz) von angeordnetem Gehwegparken freizuhalten. Die nutzbare Gehwegbreite soll  $\geq 2,50$  m sein. Grundlage: VEP 2030. Beschlüsse 2018/2020)

Die folgenden Fragen und Hinweise sollen die Entscheidung erleichtern und bauen aufeinander auf.

*Hinweis: Die vorhandene bauliche Gehwegbreite bleibt bei den Überlegungen zunächst unberücksichtigt, da diese nicht zeitnah verändert werden können. Anforderungen durch Randnutzungen und das Fußverkehrsaufkommen wurden durch die Wegehierarchie im Fußwegenetz berücksichtigt, so sind Straßenabschnitte mit vielen Zielen und/oder hohem Fußverkehrsaufkommen i.d.R. als Hauptnetz klassifiziert.*

### Grundsätzliches

- Rechtlich: Im Fußwegenetz **solte** kein Gehwegparken angeordnet bzw. angeordnetes Gehwegparken aufgehoben werden (Verweis auf VwV-StVO Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen).
- Erlangener Vorgabe: kein angeordnetes Gehwegparken auf **Hauptschulwegen** → das bedeutet in der Straße muss mindestens einseitig der Gehweg von Parken freigehalten werden
- Parkdruck: Unbeachtet bleibt regelwidriges Parken → **Kontrollaufgabe**

## Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußwegenetz

Die Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken ist Ergebnis von zwei Verwaltungsworkshops im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts. Sie berücksichtigt und schreibt die Beschlüsse zu den im VEP 2030 beschlossenen Fußverkehrsstandards<sup>1</sup> zum Umgang mit Gehwegparken fort.


### Berücksichtigt wurden

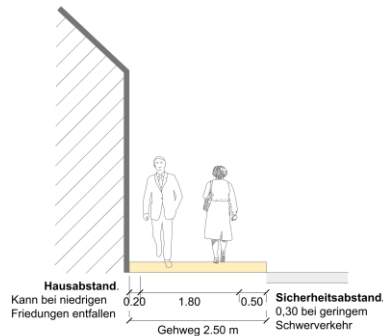
- die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), u. a. RAS06, Ad-hoc-Papier zur RAS06, EFA, HBVA, EAÖ, RiLSA, R-FGÜ, E-Klima in der aktuellen Fassung sowie die Diskussionsstände der Fortschreibungen
- DIN-Normen
- StVO und VwV zur StVO
- die Umsetzungspraxis in Erlangen sowie die üblicherweise angewendeten Maße

<sup>1</sup>Quellen: Zwischenbericht VEP Erlangen Meilenstein F2 Fuß- und Radverkehr (Juni 2017), UVPA (13.11.2018): Beschluss Qualitätsstandards für Fußwege 1. und 2. Ordnung; UVPA (19.1.2024): Beschluss zu VEP Schlussbericht Meilenstein F Teilbereich Fuß- und Radverkehr, Kurzbericht (März 2020), Mobilität in Erlangen: Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030, Langfassung (Dez. 2020)

## Wie breit sollte der Gehweg sein?

Anforderungen und Standards (Grundlagen: StVO / VwV-StVO, FGSV: RAS06, EFA, HBFA, DIN)

Führungsart	Dimensionierung Regelmaß (RAS06)
 <p>Gehweg (VZ 239)</p>	<p><b>Regelbreite 2,50 m</b> (Quelle: EFA 2002, RAS06: Kap. 4.7)            Mindestbreite 1,60 m (Sicherung Barrierefreiheit: erforderliche Gehwegbreite für die (barrierefreie) Bewegung in Längsrichtung ohne Begegnung <math>0,9 + 0,2 + 0,5 = 1,60</math> m), Breite in Abhängigkeit von Bedeutung des Wags und der Randnutzung ggfs. höher (Quelle: EFA 2002: Tab. 2)  <b>Erlangen: Mindestbreite 1,80 m bei Pilotprojekt Bohlenplatz</b></p>



Regelbreite 2,50 m ermöglicht unbehindertes Begegnen von zwei Personen (Quelle: EFA 2002)

Tabelle 2: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV <sup>1)</sup> [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum <sup>1)</sup>
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5000	2,10 m 2,30 m
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5000	2,50 m
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5000	3,00 m
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5000	3,30 m
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5000 < 10000	4,00 m 5,00 m
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15000 ≥ 15000	3,30 m 4,00 m
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15000 ≥ 15000	5,00 m 6,00 m

Konkretisierung der Breiten unterschiedlicher Fußverkehrsanlagen

Quelle: EFA 2002

## Qualitätsstandards für den Fußverkehr in Erlangen zum Gehwegparken

Grundlage VEP (Beschluss 2018), Ergänzungen / Konkretisierung FVK 2025

Die Qualitätsstandards konkretisieren für die Stadt Erlangen den Umgang und die damit verbundenen Handlungsansätze und Maßnahmen

Kriterium	Qualitätsstandard	Hauptnetz (VEP 2030)*	Nebennetz (VEP 2030)*	Verbindungs- strecke/-weg (neu: FVK)
Gehwegparken	– Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz)	X		
	– Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) (nutzbare Gehwegbreite < 2,50 m)		X	

\* UVPA-Beschluss 13.11.2018

**Demnach ist Gehwegparken (angeordnet und illegal) auszuschließen**

- im Hauptnetz
- im Nebennetz, wenn die nutzbare Gehwegbreite geringer als 2,50 m ist
- Auch auf Hauptschulwegen soll es kein Gehwegparken geben

## Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußwegenetz

Auf den nachfolgenden Folien wird der Weg zur Entscheidung hergeleitet

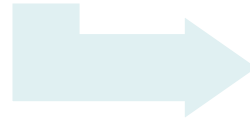
### 1. Schritt:

Welche Bedeutung hat die Straße?  
(Folien 8, 9)



### 2. Schritt:

- Welcher Begegnungsfall ist maßgebend? Wie viel Platz benötigt der fließende Verkehr (Kfz, Lkw/Bus, Fahrrad) (Folie 10)
- Wie breit müssen die Parkstände sein? (Folie 11)



### 3. Schritt:

Lösung finden (Folien 12,13):

- Tempo 30-Zone (Folien 14-16)
- Hauptverkehrsstraße Tempo 30 (Folien 17-19)
- Hauptverkehrsstraße Tempo 50 (Folien 20-22)

## Schritt 1: Bedeutung der Straße - Flächenbedarf fließender Verkehr

Der Flächenbedarf des fließenden Verkehrs ist abhängig von

- Kfz-Verkehr: Straßenhierarchie und Netzbedeutung, zul. Geschwindigkeit, Verkehrsaufkommen, Anzahl der Fahrstreifen. Unterschieden wird nach Erschließungsstraße, T30-Zone, Hauptverkehrsstraße, T30/T50-Strecke.
- Radverkehr: Netzbedeutung, Radverkehrsaufkommen
- ÖPNV-Verkehr: Liniennetz, Fahrtenhäufigkeit, Haltestellen

Parken kann auf die Fahrbahn verlegt werden, wenn von der Fahrbahn (Bordstein – Bordstein) nach Abzug der erforderlichen Flächen für den fließenden Verkehr abhängig von Bedeutung der Straße, eine ausreichende Restbreite für das Parken verbleibt.

## Schritt 1: Bedeutung der Straße – Nachfrage Parkstände

Die Nachfrage an öffentlichen Parkständen (Parken) ist u. a. abhängig von

- Nutzungen und Dichte (Wohnen, Gewerbe, ...), Anzahl privater Stellplätze und Parkraumnachfrage
- Öffentliche Nutzungen mit Stellplatzbedarf und Angebot Parkierungsflächen
- Angebot (bzw. Fehlen von) alternativen Mobilitätsangeboten

Wenn

1. Keine Verlagerungsoptionen (private Stellplätze, Doppelnutzung von Parkierungsfläche usw.) bestehen und
2. eine Verlagerung auf die Fahrbahn nicht möglich ist,

straßenbegleitendes Parken aber erhalten bleiben soll, sind Einzelfalllösungen nach Abwägung erforderlich.

Ansätze können dann sein

- Veränderung der Verkehrsführung (Einbahnstraße), Umwidmen einer Kfz-Spur (Parken z. B. nachts oder lastabhängig zulassen),
- Schaffen von Ausweichstellen
- asymmetrische Lösung: eine Seite regelkonformer Gehweg, andere Seite Beibehaltung Gehwegparken

## Schritt 2: Welcher Begegnungsfall ist maßgebend?

Um entscheiden zu können, welche nutzbare Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr (Kfz-Verkehr, Radverkehr) benötigt wird, ist für die jeweilige Straße der maßgebende Begegnungsfall zu identifizieren.

In Hauptverkehrsstraßen ist der Platzbedarf für Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen. In Tempo-30-Zonen nutzt der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn.

### Flächenbedarfe (Grundlagen) (RASt Ad hoc-Papier von 2024: Hinweis zu Bilder 16 und 17)

#### 1. Straße mit Begegnungsverkehr (i. d. R. zweistreifige Fahrbahn)

maßgebender Begegnungsfall

- Tempo-30-Zone: Lkw/Lkw\* = 6,50 m | Lkw/Pkw: 5,50 m | Pkw/Pkw = 4,50 m | Pkw/Rad = 3,05 m
- Tempo 30 (Strecke): Lkw/Lkw = 6,50 m | Lkw/Pkw: 5,50 m (geringe Begegnungshäufigkeit)
- Tempo 50 (Strecke): Lkw/Lkw = 7,00 m | Lkw/Pkw: 5,70 m (geringe Begegnungshäufigkeit)

#### 2. Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn

maßgebender Begegnungsfall

- Tempo-30-Zone: Lkw/Rad = 3,50 m | Pkw/Rad = 3,05 m
- Tempo 30 (Strecke): Lkw/Rad = 3,50 m
- Tempo 50 (Strecke): gegenläufiger Radverkehr ausgeschlossen

\*Breitenbedarf Bus und Lkw gleich

## Schritt 2: Wie breit müssen die Parkstände sein?

Nach den Empfehlungen für den ruhenden Verkehr (EAR; FGSV 2023) sollte der Parkstand  $\geq 2,0$  m sein, bei ausreichender Flächenverfügbarkeit 2,15 m. In Straßen mit einem hohen Anteil an SUV, Transportern o. ä. sollte eine entsprechend größere Breite gewählt werden.

Die Begrenzung der Parkstände sollte eindeutig markiert werden. Bei angeordnetem Gehwegparken (VZ 315) ist die beparkbare Fläche auf dem Gehweg zu markieren (Zif. II zu Zeichen 315 der VwV-StVO verweist auf lfd. Nummer 74 der Anlage 2 der VwV-StVO 2025)

Wenn es eine Radverkehrsanlage gibt, so ist zwischen Parkstand und Radverkehrsanlage ein Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m Breite vorzusehen (VwV-StVO zu §2, 4-2, EAR 2023:42 ff, Musterblätter Radverkehr Bayern 04/2024)

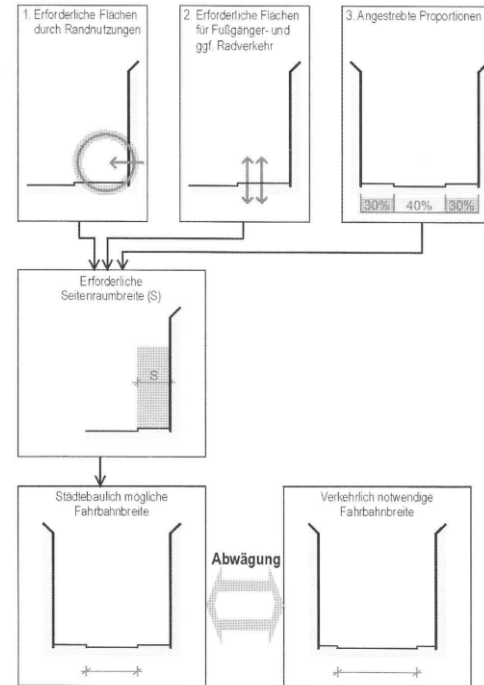
### Flächenbedarfe (Grundlagen)

- Grundnetz: Radverkehr im Mischverkehr: Tempo-30-Zone und T30-Strecke: → Parkstand  $\geq 2,00$  m (Mindestbreite) durch Markierung auf der Fahrbahn, ggfs. auf dem Gehweg begrenzen
- Hauptnetz: Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraße: Tempo-30/Tempo-50-Strecke: → Parkstand und Dooring Zone/Sicherheitstrennstreifen =  $2,00$  m +  $0,75$  m =  $2,75$  m (wenn möglich 3,00 m = Multifunktionsstreifen)

### Schritt 3: Lösung finden

Durch Addition der ermittelten Breitenbedarfe wird die theoretisch erforderliche Breite „zwischen den Borden“ ermittelt. Das Ergebnis wird der „Ist-Situation“ gegenübergestellt:

- Vorhandene Fahrbahnbreite ist ausreichend → Gehwegparken wird aufgehoben
- Vorhandene Fahrbahnbreite ist ungleich der ermittelten Bedarfe → In einem iterativen Abwägungsprozess werden die Flächen „von außen nach innen“ verteilt (städtebauliche Bemessung nach RAST06, Kap. 3.4).



Quelle. RAST06 (FGSV  
 2006): Kap. 3.4, Bild 10  
 Städtebauliche Bemessung

### Schritt 3: Individuelle Einzelfalllösung finden

Die Beantwortung folgender Fragen kann dabei unterstützen:

- Kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit zur Reduzierung des Flächenbedarfs des fließenden Verkehrs gesenkt werden? Gründe können z. B. Lärmschutz oder die Verkehrssicherheit vulnerabler Gruppen im Umfeld sensibler Einrichtungen oder auf einem Hauptschulweg sein (siehe Folie 3).
- Kann eine Fahrspur zum Parken genutzt werden – temporär, z. B. nur nachts, oder dauerhaft, z. B. weil die Kfz-Belastung nur einen Fahrstreifen erfordert oder eine Einbahnstraße eingerichtet wurde?
- Ist zu bestimmten Zeiten mit pulkartigem Fußverkehrsaufkommen (z. B. auf dem Schulweg) zu rechnen?  
Ein vorhandener Gehweg muss zu diesen Zeiten zuverlässig frei von parkenden Fahrzeugen bleiben (siehe Folie 6)
- ... **Nachfolgende Entscheidungsbäume visualisieren beispielhaft die Zusammenhänge.**

## Schritt 3: Tempo-30-Zone: Erforderliche Breite „zwischen den Borden“

Parken auf der Fahrbahn kann einseitig angeordnet werden, wenn die Fahrbahnbreite zwischen den Borden mindestens folgende Breiten aufweist. Für beidseitiges Parken erhöht sich die Breite entsprechend.

### Straße mit Begegnungsverkehr (zweistreifige Fahrbahn)

- Begegnungsfall Bus/Bus 6,50 m + 2,00 m Parken = 8,50 m
- Begegnungsfall Bus/Pkw 5,50 m + 2,00 m Parken = 7,50 m (für Begegnungsfall Bus/Bus Ausweichflächen vorsehen)
- Begegnungsfall Pkw/Pkw 4,50 m + 2,00 m Parken = 6,50 m
- **Wenn Rad-Hauptnetz oder Fahrradstraße + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen (Dooring Zone) zum Parken**

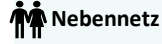
### Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn

- Begegnungsfall Kfz/Rad 3,05 m + 2,00 m Parken = 5,05 m
- Begegnungsfall Bus/Rad 3,50 m + 2,00 m Parken = 5,50 m
- **Nur bei Rad-Hauptnetz oder Fahrradstraße**  
≤ 1.500 Kfz/24h: min. 3,50 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen + 2,00 m Parken = 6,25 m  
≥ 1.500 Kfz/24h: min. 4,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen + 2,00 m Parken = 6,75 m

**Einzelfallprüfung erforderlich, wenn Parken ganz oder teilweise erhalten werden soll:** Gehwegbreite: zusätzlicher Breitenbedarf durch Randnutzung und/oder FV-Aufkommen? Asymmetrischer Querschnitt möglich? Mischfläche oder Geschwindigkeit reduzieren? Verkehrsmengen, maßgebender Begegnungsfall, Anzahl Fahrspuren?

## Entscheidungsweg Erschließungsstraße, T30-Zone

**Fußverkehr-**  
**netz**  
Empf.  
Gehwegbreite



**Nebennetz**  
Regelbreite  
2,50 m, min.  
bauliche  
Breite

**Radverkehr-**  
**netz** Mögl.  
Führungsform

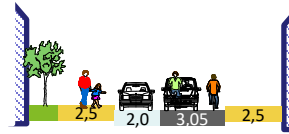
Nebenroute  
Mischverkehr  
oder

Hauptroute

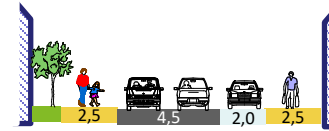
**Hauptnetz**  
Regelbreite  
2,50 m, ggfs.  
breiter

~~Ohne  
ÖPNV~~

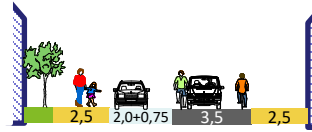
Querschnittbeispiele  
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken



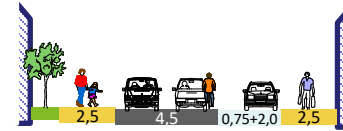
Einbahnstraße  
Maßgebender Begegnungsfall Kfz/Rad  
keine Dooring Zone



Zwei-Richtungsstraße  
Maßgebender Begegnungsfall Pkw/Pkw  
keine Dooring Zone



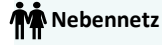
Einbahnstraße  
Maßgebender Begegnungsfall Kfz/Rad  
mit Dooring Zone



Zwei-Richtungsstraße  
Maßgebender Begegnungsfall Pkw/Pkw  
mit Dooring Zone

## Entscheidungsweg Erschließungsstraße, T30-Zone

**Fußverkehr-  
netz**  
Empf.  
Gehwegbreite



**Nebennetz**  
Regelbreite  
2,50 m, min.  
bauliche  
Breite

**Radverkehr-  
netz** Mögl.  
Führungsform

Nebenroute



Mischverkehr  
oder



Hauptroute



**Hauptnetz**

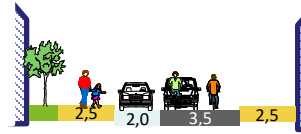


Regelbreite  
2,50 m, ggfs.  
breiter

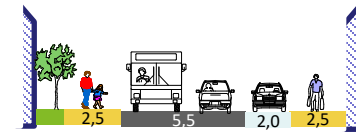
mit  
ÖPNV



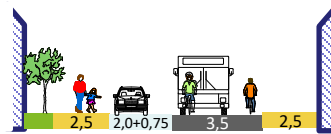
Querschnittbeispiele  
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken



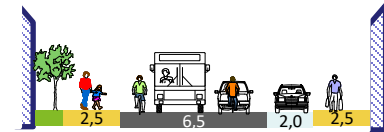
Einbahnstraße,  
Maßgebender Begegnungsfall Kfz/Rad  
keine Dooring Zone



Zwei-Richtungsstraße,  
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Pkw,  
geringe Begegnungshäufigkeit (geringe  
Busfrequenz)  
keine Dooring Zone



Einbahnstraße, hohe Busfrequenz,  
Belastung > 1.500 Kfz/24h  
Maßgebender Begegnungsfall Kfz/Rad  
mit Dooring Zone



Zwei-Richtungsstraße, hohe Busfrequenz  
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Bus  
keine Dooring Zone

## Schritt 3: T30 (Strecke), Hauptverkehrsstraße: Erforderliche Breite „zwischen den Borden“

**Parken kann auf der Fahrbahn einseitig angeordnet werden, wenn die Fahrbahnbreite zwischen den Borden mindestens nachfolgende Breiten aufweist. Für beidseitiges Parken erhöht sich die Breite entsprechend.**

### **Straße mit Begegnungsverkehr** (zweistreifige Fahrbahn)

Ohne Radverkehrsanlage: (Annahme: Mischverkehr nur im Rad-Grundnetz als Ausnahme)

- Begegnungsfall Bus/Lkw (Regelfall)  $6,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 8,50 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit)  $5,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 7,50 \text{ m}$

Mit Radverkehrsanlage (eine Richtung): zusätzliche Breite für RVA und Sicherheitstrennstreifen  $0,75 \text{ m}$  (Annahme: Regelfall)

- Begegnungsfall Bus/Lkw (Regelfall)  $6,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 11,25 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit)  $5,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 10,25 \text{ m}$

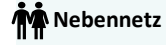
### **Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn (Radverkehr nur in Fahrtrichtung)**

- Ohne Radverkehrsanlage  $> 3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 5,50 \text{ m}$
  - Mit Radverkehrsanlage  $> 3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 8,25 \text{ m}$
- Wenn Radverkehr in Gegenrichtung, hierfür Breiten entsprechend Regelwerken + Sicherheitstrennstreifen berücksichtigen

**Einzelfallprüfung** erforderlich: wenn Parken bleiben soll, prüfen:  
Gehweg  $> 2,50 \text{ m}$ ? Zusätzlicher Breitenbedarf durch Randnutzung und/oder FV-Aufkommen? Asymmetrischer Querschnitt? Geschwindigkeit reduzieren? Verkehrsmengen, maßgebender Begegnungsfall

## Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T30 (Strecke)

**Fußverkehrsnetz**  
Empf.  
Gehwegbreite



**Nebennetz**  
Regelbreite  
2,50 m, min.  
bauliche  
Breite

**Radverkehrsnetz**

Nebenroute



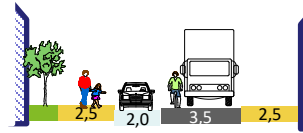
Hauptroute



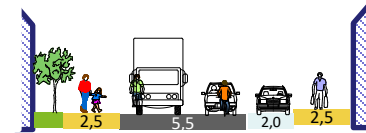
Mögl.  
Führungsform  
Mischverkehr  
oder  
Schutzstreifen  
(>1,85 m),  
Radfahrstreifen  
(> 2,25 m)

Radfahrstreifen  
(> 2,25 m )

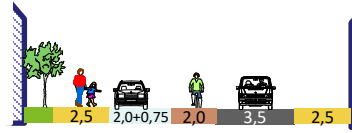
Querschnittbeispiele  
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken



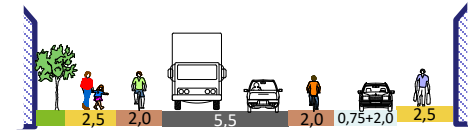
Einbahnstraße, Mischverkehr,  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
keine Doorings Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr  
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Pkw  
(geringe Begegnungshäufigkeit)  
keine Doorings Zone



Einbahnstraße  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
mit Doorings Zone



Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA  
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Pkw  
(geringe Begegnungshäufigkeit)  
mit Doorings Zone



**Hauptnetz**  
Regelbreite  
2,50 m, ggfs.  
breiter

Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T30 (Strecke)

Fußverkehr-  
netz  
Empf.  
Gehwegbreite  
Grundnetz  
Regelbreite  
2,50 m, min.  
bauliche  
Breite

Radverkehr-  
netz  
Nebenroute

Mögl.  
Führungsform  
Mischverkehr  
oder  
Schutzstreifen  
(>1,85 m),  
Radfahrstreifen  
(> 2,25 m)

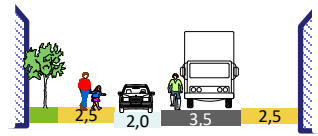
Hauptroute

Radfahrstreifen  
(> 2,25 m )

mit  
ÖPNV

Hauptnetz  
Regelbreite  
2,50 m, ggfs.  
breiter

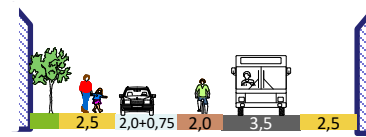
Querschnittbeispiele  
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken



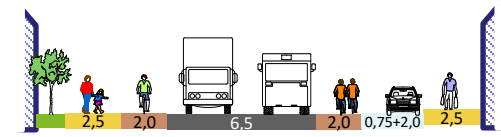
Einbahnstraße, Mischverkehr,  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
keine Doorung Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr  
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Bus  
(hohe Bus-Frequenz)  
keine Doorung Zone



Einbahnstraße  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
mit Doorung Zone



Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA  
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Bus (hohe Bus-Frequenz)  
mit Doorung Zone

## Schritt 3: T50 (Strecke), Hauptverkehrsstraße: Erforderliche Breite „zwischen den Borden“

**Parken kann auf der Fahrbahn einseitig angeordnet werden, wenn die Fahrbahnbreite zwischen den Borden mindestens nachfolgende Breiten aufweist. Für beidseitiges Parken erhöht sich die Breite entsprechend.**

**Straße mit Begegnungsverkehr** (zweistreifige Fahrbahn)

Ohne Radverkehrsanlage

- Begegnungsfall Bus/Lkw (Regelfall)  $7,00 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = \text{min. } 9,00 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit)  $5,70 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 7,70 \text{ m}$

Mit Radverkehrsanlage: zusätzliche Breite für RVA und Sicherheitstrennstreifen 0,75 m

- Begegnungsfall Lkw/Lkw (Regelfall)  $7,00 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = \text{min. } 11,75 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit)  $5,70 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 10,45 \text{ m}$

**Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn** (RASt06: Tabelle 11 + Ad-hoc-Papier 2024)

- Ohne Radverkehrsanlage (Radverkehr im Mischverkehr):  $4,25 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 6,25 \text{ m}$
- Mit Radfahrstreifen  $3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RFS} + 2,75 \text{ m Parken} = 8,25 \text{ m}$
- → Wenn Radverkehr in Gegenrichtung, hierfür Breiten entsprechend Regelwerken + Sicherheitstrennstreifen berücksichtigen

**Einzelfallprüfung** erforderlich: wenn Parken bleiben soll, prüfen:  
Gehweg > 2,50 m? Zusätzlicher Breitenbedarf durch Randnutzung und/oder FV-Aufkommen? Asymmetrischer Querschnitt? Geschwindigkeit reduzieren? Verkehrsmengen, maßgebender Begegnungsfall

## Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T50 (Strecke)

Querschnittbeispiele  
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

**Fußverkehrsnetz**  
Empf.  
Gehwegbreite



**Grundnetz**  
Regelbreite  
2,50 m, min.  
bauliche  
Breite

**Radverkehrsnetz**  
Nebenroute



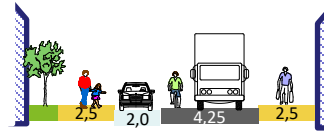
Mögl.  
Führungsform  
Mischverkehr  
oder  
Schutzstreifen  
(>1,85 m),  
Radfahrstreifen  
(> 2,25 m)

Hauptroute

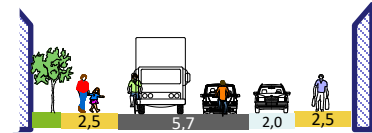


Radfahrstreifen  
(> 2,25 m )

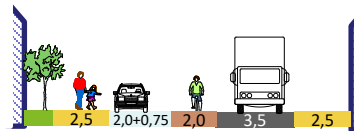
**Hauptnetz**  
Regelbreite  
2,50 m, ggfs.  
breiter



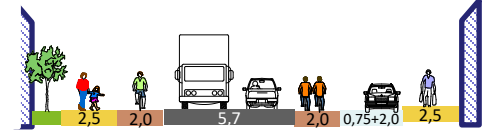
Einbahnstraße, Mischverkehr,  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
keine Doorings Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr  
Maßgebender Begegnungsfall Pkw/Lkw  
(geringe Begegnungshäufigkeit)  
keine Doorings Zone



Einbahnstraße  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
mit Doorings Zone



Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA  
Maßgebender Begegnungsfall Pkw/Lkw  
(geringe Begegnungshäufigkeit z)  
mit Doorings Zone

## Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T50 (Strecke)

Querschnittbeispiele  
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

Fußverkehr-  
netz  
Empf.  
Gehwegbreite



Grundnetz  
Regelbreite  
2,50 m, min.  
bauliche  
Breite

Radverkehr-  
netz

Nebenroute



Mögl.  
Führungsform  
Mischverkehr  
oder  
Schutzstreifen  
(>1,85 m),  
Radfahrstreifen  
(> 2,25 m)

Hauptroute



Radfahrstreifen  
(> 2,25 m )

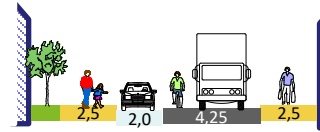
mit  
ÖPNV



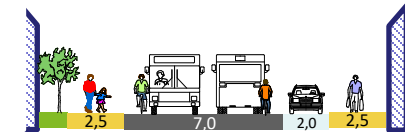
Hauptnetz



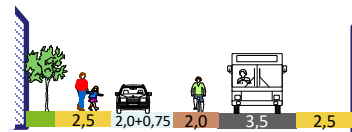
Regelbreite  
2,50 m, ggfs.  
breiter



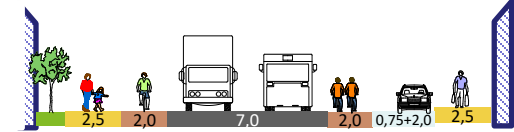
Einbahnstraße, Mischverkehr,  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
keine Doorung Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr  
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Lkw  
(Mischverkehr und hohe Bus-Frequenz ausschließen)  
keine Doorung Zone



Einbahnstraße  
kein Radverkehr in Gegenrichtung  
mit Doorung Zone



Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA  
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Lkw  
(hohe Bus-Frequenz)  
mit Doorung Zone