How-to:

Fahrradstraßen

HOW-TO

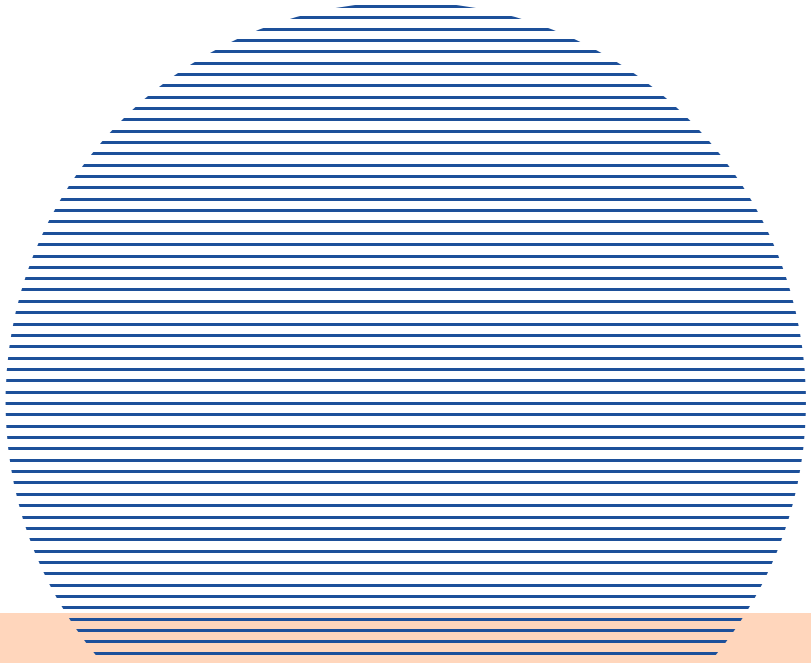
Was Sie mit Fahrradstraßen erreichen können

Den Radverkehr zu bündeln und gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu bevorzugen ist das Ziel von Fahrradstraßen. Dabei machen diese das Radfahren nicht nur sicherer, sondern erhöhen zugleich die Sichtbarkeit des Fahrrads als wichtige Säule nachhaltiger städtischer Mobilität. Neue Fahrradstraßen tragen zum Ausbau eines lückenlosen Radnetzes mit angemessen dimensionierter Infrastruktur für den Radverkehr bei. Damit sind sie ein zentrales Werkzeug für den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad. Für den kommunalen Klimaschutz bedeutet dies, dass durch Verlagerungseffekte vom Autoverkehr auf den Radverkehr Treibhausgasemissionen eingespart werden.

Wie Fahrradstraßen funktionieren

In Fahrradstraßen gelten Sonderregelungen, um den Radverkehr zu priorisieren:

- Fahrradstraßen sind grundsätzlich dem Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen, zum Beispiel E-Scootern, vorbehalten.
- Eine Freigabe des Verkehrs in Fahrradstraßen für andere Fahrzeuge kann durch zusätzliche Verkehrsschilder ausnahmsweise erlaubt werden. Andere Fahrzeuge dürfen den Radverkehr nicht behindern.
- Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren.
- In Fahrradstraßen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
- Eine Fahrradstraße kann, muss aber nicht, vorfahrtsberechtigt sein. Es gelten die im Straßenverkehr üblichen Regeln.
- Parken ist lediglich auf eigens dafür ausgewiesenen Flächen erlaubt. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände ist grundsätzlich zu verzichten.



Agentur für kommunalen Klimaschutz

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Und so geht's

Vorbereitung

→ Fahrradstraße im Radverkehrskonzept integrieren

Wie gehe ich vor?
Fahrradstraßen entfalten ihre Wirkung besonders dann, wenn sie Teil eines übergeordneten Radverkehrsnetzes sind. So lassen sich Lücken im Netz schließen, direkte und sichere Routen schaffen und insgesamt die Attraktivität des Fahrradfahrens erhöhen. Um diesen Anspruch zu erfüllen, sollten Sie beim Radverkehrsnetz auch interkommunale Verbindungen berücksichtigen, beispielsweise die Anbindung an überörtliche Infrastrukturen wie Radschnellwege.

Grundlage für die Planung und den Ausbau des Radverkehrsnetzes ist in vielen Kommunen ein Radverkehrskonzept, in dem die Ziele, Maßnahmen und Prioritäten zur systematischen Förderung des Radverkehrs festgelegt sind. Im Radverkehrskonzept werden außerdem die Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr definiert.

Wer ist zuständig?
Das Radverkehrskonzept wird durch die für Radverkehr zuständige Verwaltungseinheit erstellt. Oftmals sind auch externe Planungsbüros involviert. Der politische Auftrag erfolgt durch den Stadtrat.

Fahrradstraßen außerorts
Fahrradstraßen können auch in ländlichen Räumen eine wichtige Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz einnehmen. Außerorts eignen sich vor allem wenig befahrene Ortsverbindungsstraßen oder asphaltierte landwirtschaftliche Wege als Fahrradstraßen.

→ Potenzielle Fahrradstraße identifizieren

Wie gehe ich vor?
Besonders geeignet als Fahrradstraße sind Nebenstraßen mit einer hohen Verbindungsfunktion für den Radverkehr, beispielsweise zu Schulen, Hochschulen, Arbeitsplätzen oder Freizeitorten. Bei der Auswahl sollten Sie außerdem berücksichtigen, wie die Fahrradstraße ins übergeordnete Radverkehrsnetz eingebunden ist.

Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Straßen möglich, auf die eines der folgenden Kriterien zutrifft:

- hohe Radverkehrsdichte,
- eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte, die auch durch die Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt werden kann,
- hohe Netzbedeutung für den Radverkehr,
- für den Kfz-Verkehr lediglich untergeordnete Bedeutung, zum Beispiel Straßen in Tempo-30-Zonen.

Um geeignete Straßenabschnitte zu identifizieren, können Sie Daten aus Verkehrszählungen, Unfallstatistiken oder Rückmeldungen aus Bürger*innenbeteiligungen heranziehen.

Wer ist zuständig?
In welchen Straßen die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich und sinnvoll ist, wird durch die für Radverkehr zuständige Verwaltungseinheit geprüft. Oftmals wird außerdem ein externes Planungsbüro hinzugezogen.

NEUE HANDLUNGSSPIELRÄUME DURCH DIE NOVELLE DER STRASSENVERKEHRS-ORDNUNG (STVO)

Mit der StVO-Novelle vom Oktober 2024 wurden die rechtlichen Hürden zur Anordnung einer Fahrradstraße gesenkt. Seitdem muss für die Anordnung keine besondere örtliche Gefahrenlage mehr nachgewiesen werden. Ebenso entfällt die Anforderung, dass Fahrradstraßen aufgrund besonderer örtlicher Umstände „zwingend erforderlich" sein müssen. Stattdessen können auch Klima- oder Gesundheitsschutz als Gründe für Anordnungsgrundlagen angeführt werden.

Fahrradzonen
Soll in gleich mehreren aneinander angrenzenden Straßen der Radverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr bevorrechtigt werden, bietet es sich an, die Straßen zu einer Fahrradzone zusammenzufassen. Dies hat den Vorteil, dass nicht jede Straße einzeln als Fahrradstraße angeordnet und beschildert werden muss. Stattdessen werden Beginn (Verkehrszeichen 244.3) und Ende (Verkehrszeichen 244.4) der Fahrradzone gekennzeichnet.

In der Fahrradzone gelten die gleichen Verkehrsregeln wie in einer Fahrradstraße. Der entscheidende Unterschied ist, dass sich die Zone über mehrere Straßen oder Straßenabschnitte erstreckt. Für die Einrichtung von Fahrradzonen bieten sich beispielsweise bestehende Tempo-30-Zonen an.

→ **Planung der Fahrradstraße beschließen**

Wie gehe ich vor?
Damit die Einrichtung von Fahrradstraßen verbindlich auf den Weg gebracht werden kann, braucht es einen formalen Beschluss des zuständigen Gremiums, in der Regel des Stadtrats oder Gemeinderats. Für den Beschluss müssen Sie eine Verwaltungsvorlage mit den vorgesehenen Strecken, den verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen und den angestrebten Zielen aufsetzen. Ziele können zum Beispiel die Förderung des Radverkehrs oder der Beitrag zum Klimaschutz sein. Mit dem politischen Beschluss wird Planungssicherheit geschaffen, die erforderlichen Ressourcen können bereitgestellt sowie die weitere Abstimmung und Planung eingeleitet werden.

PRAXISTIPP

Für die Umsetzung baulicher Maßnahmen stehen oftmals Fördermittel auf Landes- oder Bundesebene zur Verfügung, zum Beispiel im Bereich nachhaltige Mobilität oder Klimaschutz. Beratung rund um unterschiedliche Fördermöglichkeiten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) erhalten Sie bei der Agentur für kommunalen Klimaschutz.

Wer ist zuständig?
Der Beschluss zur Planung einer Fahrradstraße wird durch den Stadtrat beziehungsweise Gemeinderat gefasst.

→ **Fahrradstraße technisch und gestalterisch planen**

Wie gehe ich vor?
Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sollten Sie ein besonderes Augenmerk auf die bauliche Gestaltung der Fahrradstraße legen. Empfohlen wird ein stadtweit einheitliches Markierungskonzept, um die Wiedererkennbarkeit von Fahrradstraßen zu erhöhen. Dazu gehören linienhafte Elemente auf der Fahrbahn, die eine Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar machen:

- Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markieren Abstände zu parkenden Autos und reduzieren das Risiko von Dooring-Unfällen.
- Ein gepflasterter oder baulich angelegter Mittelstreifen strukturiert den Radverkehr und verengt die Fahrbahn optisch für Autofahrende, was die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung unterstützt und riskante Überholvorgänge erschwert.
- Eingefärbter Asphalt in Knotenpunktbereichen kann auf kreuzende und einmündende Verkehre hinweisen.
- Eine durchgehende Einfärbung des Asphalts oder farbige Seitenstreifen verdeutlichen den Verlauf der Fahrradstraße.

Relevante Regelwerke für die Gestaltung von Fahrradstraßen sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Zur Anwendung der RASt 06 wurden Anfang 2024 ergänzende Handlungsanleitungen veröffentlicht. Bitte beachten Sie, dass beide Regelwerke derzeit überarbeitet werden.

PRAXISTIPP

Um den motorisierten Verkehr und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren, können Sie folgende Infrastrukturelemente einsetzen:

- Seitlich alternierend angeordnetes Parken, um die Fahrbahn zu verschwenken.
- Sinuswellen auf der Fahrbahn, die für den Radverkehr gut passierbar sind.
- Diagonalsperren in Form von gut sichtbaren Sperrelementen wie Poller, Pflanzkübel oder Steckpfosten in Knotenpunktbereichen, die nur von Radfahrenden und Zufußgehenden passiert werden können.
- Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben sind.

Wer ist zuständig?
Mit der technischen und gestalterischen Planung der Fahrradstraße ist die für Radverkehr zuständige Verwaltungseinheit befasst. Oftmals wird außerdem ein externes Planungsbüro beauftragt.

LESETIPPS

- Klein, T., Hummel, S., Stein, T. & Bührmann, S. (2021). **Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis.**
- AGFS NRW (2023). **Leitfaden Fahrradstraßen. Planungshinweise für die Praxis.**

→ **Bürger*innen informieren und beteiligen**

Wie gehe ich vor?
Um Transparenz und Akzeptanz zu schaffen, sollten Sie die Öffentlichkeit einbinden. Informieren Sie Bürger*innen bereits in der Planungsphase über die Maßnahmen, Ziele und die erwarteten Vorteile – etwa mehr Verkehrssicherheit, einen Beitrag zum Klimaschutz oder bessere Radverbindungen. Beteiligungsverfahren können Sie als Informationsveranstaltungen, Online-Befragungen oder Bürger*innenworkshops durchführen. Dabei erhalten Sie wertvolle Rückmeldungen zur Streckenwahl und etwaigen Konflikten.

PRAXISTIPP

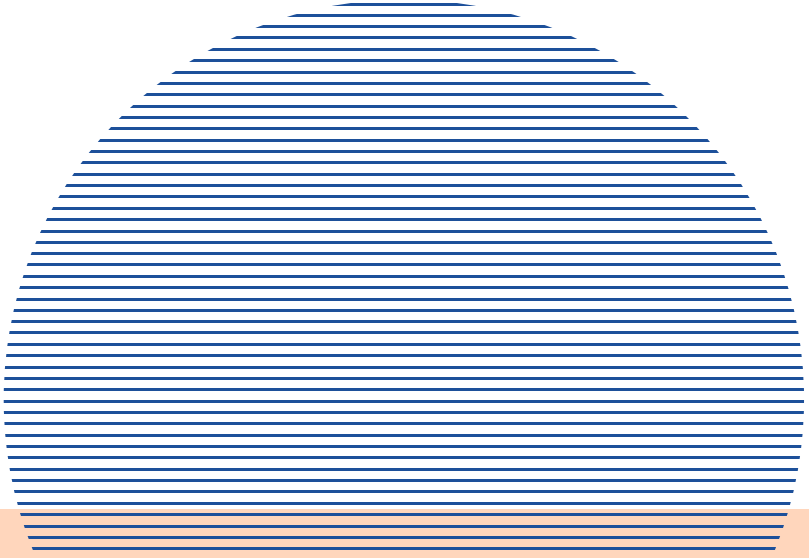
Mit temporären Maßnahmen oder Verkehrsversuchen können Sie Ihre Ideen verständlich machen, erproben und die Anwohnenden zu Beteiligten machen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat neben guten Beispielen die wichtigsten Schritte bei der Planung und Umsetzung eines Verkehrsversuchs in einem Praxisleitfaden zusammengefasst: Wagner, A., Naefe, K., et al. (2021). **Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung. Zukunftsnetz Mobilität NRW.**

Wer ist zuständig?
Die Beteiligung initiiert die für Radverkehr zuständige Verwaltungseinheit.
Bei der Umsetzung und Ergebnisaufbereitung unterstützt häufig ein externes Kommunikationsbüro.

→ **Plankonzept erstellen und präsentieren**

Wie gehe ich vor?
Nachdem die technischen Details und gestalterischen Maßnahmen erarbeitet sind, erstellen Sie ein finales Plankonzept. Vom Streckenverlauf über Markierungen und baulichen Anpassungen bis hin zu begleitenden Maßnahmen fasst es alle zentralen Elemente der Fahrradstraße zusammen. Das Plankonzept dient als Grundlage für die politische Entscheidung und wird im zuständigen Gremium, in der Regel dem Stadtrat beziehungsweise Gemeinderat, vorgestellt. Mit dem anschließenden Beschluss wird die Umsetzung legitimiert und die Verwaltung erhält den Auftrag, die Maßnahme in die Praxis zu bringen. Um Akzeptanz für die geplanten Änderungen zu schaffen, können Sie das Plankonzept außerdem öffentlich präsentieren.

Wer ist zuständig?
Das Plankonzept erstellt die für Radverkehr zuständige Verwaltungseinheit, gegebenenfalls mit Unterstützung eines externen Planungs- oder Kommunikationsbüros. Der Stadt- beziehungsweise Gemeinderat beschließt die Planung.



RECHTSSICHERHEIT BEI DER ANORDNUNG VON FAHRRADSTRASSEN

Wo Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vorgenommen werden, kommt es häufig zu Konflikten. Aus Deutschland sind mehrere Fälle bekannt, in denen Anwohnende erfolgreich gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße geklagt haben.

So musste die Stadt Bonn bereits aufgestellte Schilder und aufgebrachte Fahrbahnmarkierungen entfernen. Nach Ansicht des Gerichts konnte die Stadt nicht ausreichend nachweisen, dass es in dieser Straße tatsächlich Probleme für den Radverkehr gab, die eine solche Umwandlung nötig gemacht hätten. Bei der Anordnung von Fahrradstraßen sollten Sie daher beachten, dass Sie den Anlass für die Anordnung der Fahrradstraße klar darstellen, zum Beispiel durch eine vorangehende verkehrliche Untersuchung.

Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße in Hannover gab das zuständige Gericht einer Klage Recht, dass es für eine Fahrradstraße nicht ausreiche, eine Straße alleine durch Beschilderung als solche auszuweisen. Eine Fahrradstraße müsse darüber hinaus auch durch ihre Gestaltung Vorteile für den Radverkehr bringen. In Hannover konnte dies nach dem Gerichtsurteil sichergestellt werden, indem die Fahrgasse durch den Wegfall von Parkplätzen verbreitert wurde.

Durchführung

→ **Fahrradstraße verkehrlich anordnen**

Wie gehe ich vor?
Grundlage für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist die verkehrsrechtliche Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Dabei werden die genauen Abschnitte, die Beschilderung sowie eventuelle Zusatzzeichen, zum Beispiel für die Mitbenutzung durch motorisierten Anliegerverkehr, festgelegt. Die enge Abstimmung mit Polizei, Ordnungsamt und gegebenenfalls weiteren Fachstellen ist dabei unerlässlich.

Wer ist zuständig?
Die verkehrliche Anordnung erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

→ **Fahrradstraße umsetzen und beschildern**

Wie gehe ich vor?
Um die Fahrradstraße als solche auszuweisen, müssen Sie die erforderlichen Verkehrszeichen und gegebenenfalls Zusatzschilder über die zulässige Mitnutzung durch Kraftfahrzeuge aufstellen (lassen). Sofern vorgesehen, werden außerdem Markierungsarbeiten und bauliche Elemente wie Sicherheitstrennstreifen, eingefärbte Fahrbahnbereiche, Mittelstreifen oder Verkehrsberuhigungselemente umgesetzt.

BESCHILDERUNG VON FAHRRADSTRASSEN

Beginn und Ende einer Fahrradstraße werden mit Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) beziehungsweise Verkehrszeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) gekennzeichnet. Sofern dies für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erforderlich ist, können Fahrradstraßen in Ausnahmefällen durch Zusatzzeichen (zum Beispiel 1024-1 für Personenkraftwagen, 1022-12 für Krafträder) für andere berechtigte Verkehre freigegeben werden.

Wer ist zuständig?
Die bauliche Umsetzung der Fahrradstraße erfolgt durch die zuständige Straßenbaubehörde oder durch von ihr beauftragte Unternehmen.

→ **Öffentlichkeit mitnehmen**

Wie gehe ich vor?
Nutzen Sie die Eröffnung der Fahrradstraße als Gelegenheit, die neuen Regelungen bekannt zu machen. Um möglichst viele Personen zu erreichen, können Sie die Informationen auf unterschiedlichen Kanälen streuen, beispielsweise über Social Media oder gezielte Pressearbeit. Auch Vor-Ort-Aktionen wie Eröffnungsradtouren oder Dialogformate mit Bürger*innen erhöhen die Sichtbarkeit und stärken die Akzeptanz der neuen Fahrradstraße.

PRAXISTIPP

Umfangreiche Materialien zur Kommunikation der in Fahrradstraßen geltenden Verkehrsregeln bieten oftmals die Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) der jeweiligen Bundesländer an. Für Mitgliedskommunen sind diese meist kostenfrei nutzbar.

Wer ist zuständig?
Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit arbeiten häufig die für Radverkehr und für Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Verwaltungseinheiten zusammen. Auch ein externes Kommunikationsbüro kann bei der Vermittlung unterstützen.

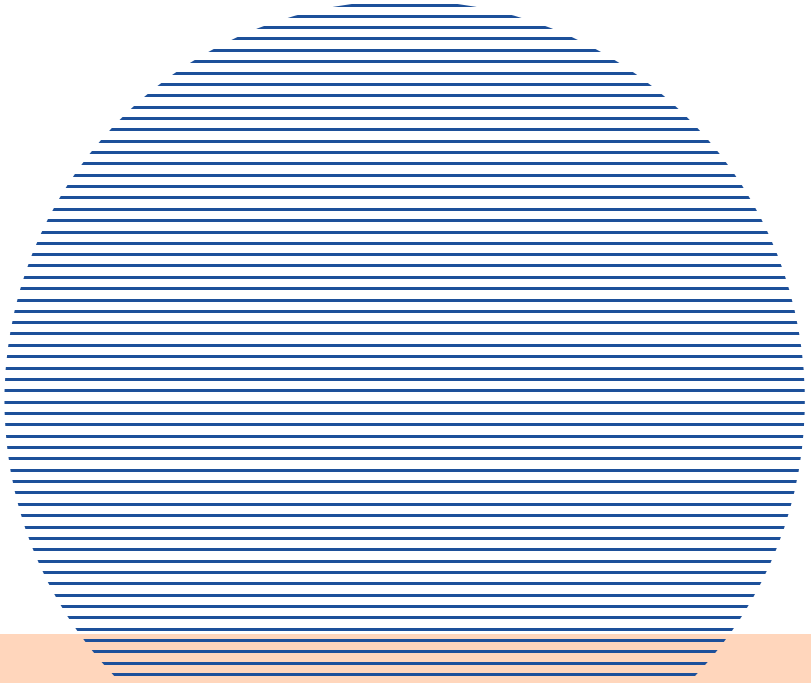
→ Fahrradstraße evaluieren

Wie gehe ich vor?
Sie sollten die Nutzung der Fahrradstraße evaluieren, um bei Bedarf nachsteuern zu können. Erfasst werden sollten unter anderem die Zahl der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, gefahrene Geschwindigkeiten sowie mögliche Konfliktstellen. Damit sind Orte gemeint, an denen gefährliche Situationen entstehen können, wie Kreuzungen oder Grundstückszufahrten. Als Zeitraum sollten Sie mindestens ein Jahr ansetzen, um das Verkehrsgeschehen im Jahresgang beurteilen zu können. Vorher-Nachher-Untersuchungen helfen zudem, den Erfolg der Maßnahme messbar zu machen und transparent zu kommunizieren.

LESETIPP

- Gerlach, J., Scharfe, P. & Arning, L. (2021). Evaluierung im Radverkehr. Praxishandbuch. Technische Universität Dresden.

Wer ist zuständig?
Die Evaluation erfolgt durch die für Radverkehr zuständige Verwaltungseinheit, gegebenenfalls mit Unterstützung eines externen Verkehrsgutachters.



Im Auftrag des:

Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

HOW-TO

Haben Sie Fragen?
Sprechen Sie uns an:

Agentur für kommunalen Klimaschutz

030 39001-170

agentur@klimaschutz.de

klimaschutz.de/agentur

Impressum

Herausgeber: Agentur für kommunalen Klimaschutz am Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin, im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN)

Autor*innen: Hendrik Beeh (ifeu - Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg gGmbH), Levke Sönksen (Agentur für kommunalen Klimaschutz)

Redaktion: Doris Reichel, Taina Niederwipper (Agentur für kommunalen Klimaschutz)

Layout: Drees + Riggers GmbH

Alle Rechte vorbehalten. Berlin, Juni 2026.
Diese Veröffentlichung wird kostenlos zum Download angeboten und ist nicht für den Verkauf bestimmt.