

QSR 02C: Geschwindigkeit: ≤ 30 km/h (Zonengeschwindigkeit)
QSR 02D: Geschwindigkeit: ≤ 30 km/h (Zonengeschwindigkeit)
QSR 03A: Geschwindigkeit: ≤ 30 km/h (Zonengeschwindigkeit)
QSR 03B: Geschwindigkeit: ≤ 30 km/h (Zonengeschwindigkeit)
QSR 03C: Geschwindigkeit: ≤ 30 km/h (Zonengeschwindigkeit)
QSR 04A: Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h
QSR 04B: Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h
QSR 04C: Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h
QSR 04D: Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h
QSR 05A: Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h
QSR 05B: Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h
QSR 06A: Geschwindigkeit: ≤ 70 km/h
QSR 06B: Geschwindigkeit: ≤ 70 km/h
QSR 06C: Geschwindigkeit: ≤ 70 km/h

4.2 Lage: Außerorts

QSR 07: Geschwindigkeit: ≤ 100 km/h
QSR 08: Geschwindigkeit: ≤ 100 km/h
QSR 09A: Geschwindigkeit: ≥ 50 km/h
QSR 09B: Geschwindigkeit: ≥ 50 km/h
QSR 09C: Geschwindigkeit: ≥ 50 km/h

4.3 Lage: Übergang von außerorts zu innerorts

QSR 10A: Geschwindigkeit: 50 km/h
QSR 10B: Geschwindigkeit: 50 km/h
QSR 10C: Geschwindigkeit: 50 km/h
QSR 10D: Geschwindigkeit: 50 km/h

5 Literatur

6 Bildnachweise

7 Impressum

Querungsstellen für den Radverkehr

(im Regelfall mit paralleler Führung des Fußverkehrs)

Lage der Querungsstelle	Zu querender Weg/Straße	V _{max} zul.	Kfz-bzw. Radverkehrsaufkommen	Hauptverbindung Radverkehr	Vorrang	Datenblatt
Innerorts	Verkehrsberuhigter Bereich	Schrittschwindigkeit	gering	nein	Gleichberechtigt	QSR 01A
				ja	Radverkehr	QSR 01B/C
	Erschließungsstraße	≤ 30 km/h	gering	nein	Rechts vor links	QSR 03A/B/C
				ja	Radverkehr	QSR 02A/B/C/D
	Hauptverkehrsstraße	≤ 50 km/h	hoch	nein	Fahrbahn	QSR 05A/B
				ja	Radverkehr	QSR 04A/B/C/D
ja				Gleichberechtigt	QSR 06A/B/C	
Außerorts	Wirtschaftsweg	≤ 100 km/h	gering	ja	Radverkehr	QSR 07
					Gleichberechtigt	QSR 08
	Landstraße	≥ 50 km/h	hoch	ja	Fahrbahn	QSR 09A/B
					Gleichberechtigt	QSR 09C
Ortseingang	Land-/ Hauptverkehrsstraße	50 km/h	–	–	Fahrbahn	QSR 10A/B/C/D

Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle

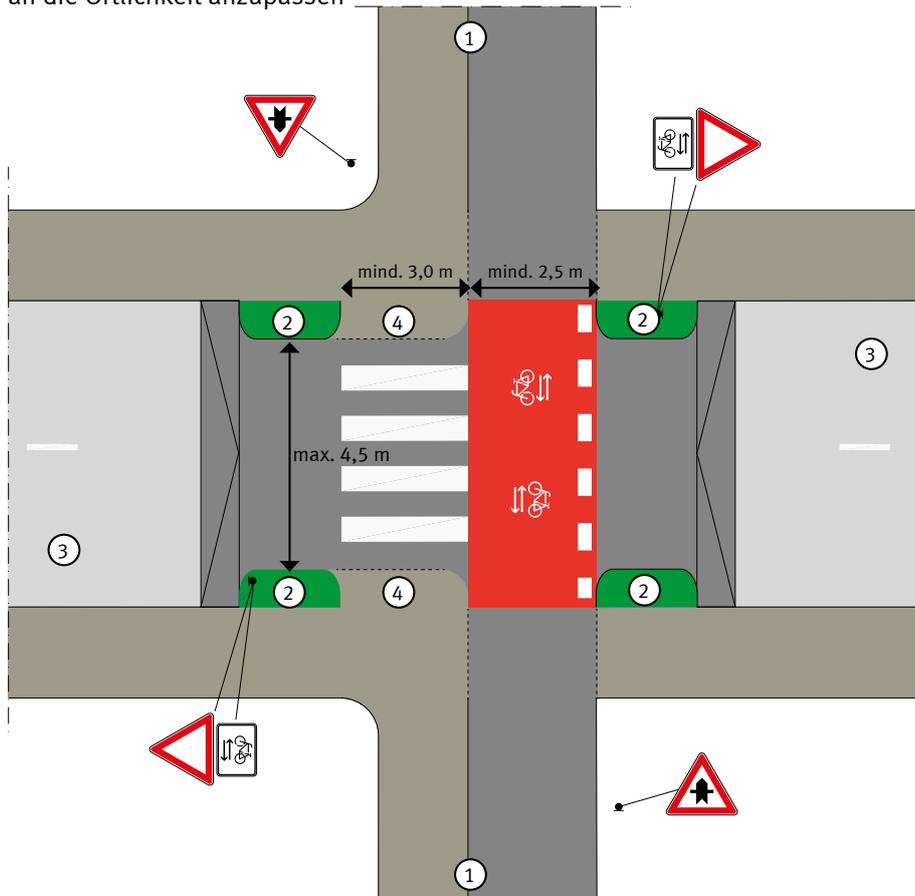
Lage: Innerorts

Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h

Vorrang: Radverkehrsachse

Anwendung	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse quert Stadtstraße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes • Radverkehrsachse quert Wohnstraße • Kein Radweg entlang der zu querenden Straße
Entscheidungsgründe	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse mit hoher Bedeutung (innerstädtischer Verkehr, • Schulwegeverbindung oder touristische Route)
Planungsvorgabe/Ausführung	<p>Aufpflasterung der Querungsstelle auf Gehwegniveau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung: <ul style="list-style-type: none"> › Betonung der Vorrangigkeit der querenden Radverkehrsachse in Kombination mit einem Fußgängerüberweg, z.B. Verengung der Straße › Keine durchgehende Bordsteinführung entlang der Straße › Gehweg entlang der Straße wird unterbrochen; optisch kontrastierende und taktile Elemente für mobilitätseingeschränkte Personen › Ggf. Aufweitung der Radverkehrsachse im Knotenpunkt › Ggf. Auflösung des gemeinsamen Geh-/Radweges • Oberflächenbelag: <ul style="list-style-type: none"> › Fortführung des Oberflächenbelages der Radverkehrsachse › Hervorhebung durch Roteinfärbung • Verkehrszeichen: <ul style="list-style-type: none"> › „Vorfahrt“ (Z 301) für Radverkehrsachse › „Vorfahrt gewähren!“ (Z 205) für Kfz-Verkehr › „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ (ZZ 1000-32) für Kfz-Verkehr › „Fußgängerüberweg“ (Z 293) für Fußgänger › Sinnbild „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ › Furtmarkierung › Ggf. „Radfahrer kreuzen“ (Z 138) für Kfz-Verkehr
Bemaßung	<ul style="list-style-type: none"> • Einpassen in die örtliche Situation • Breite der Furt der kreuzenden Radverkehrsachse mind. 2,5 m • Breite des kreuzenden Fußgängerüberwegs mind. 3,0 m • Breite der Straße im verengten Bereich max. 4,5 m
Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg auf Fahrbahnniveau (QSR 04B) • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem beidseitigen Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04C) • Fahrradstraße in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04D)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Linienbusverkehr ergeben sich besondere Anforderungen an die Länge und Höhe der Anrampungen • Auf Beschilderung „Fußgängerüberweg“ (Z 350) kann gemäß Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen verzichtet werden, wenn sich ein FGÜ in direkter Lage zu einer Radverkehrsführung befindet und diese gegenüber der kreuzenden Straße bevorrechtigt ist.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



- ① Radweg getrennter Geh-/Radweg
- ② Sichtfelder frei halten, nur niedriges Grün pflanzen
- ③ ggf. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
- ④ vorgezogene Seitenräume als Querungshilfe für Fußverkehr



Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg auf Fahrbahnniveau

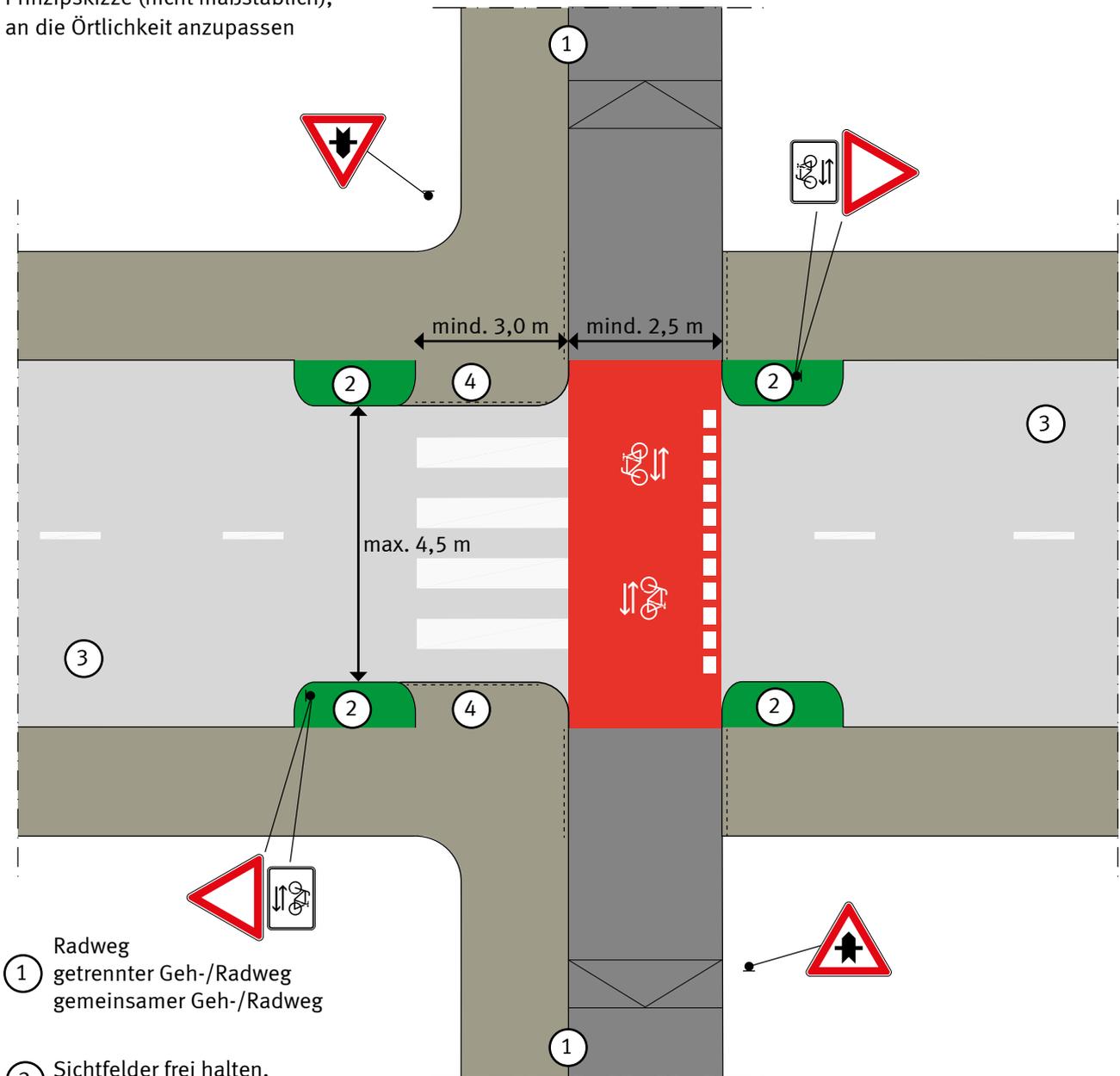
Lage: Innerorts

Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h

Vorrang: Radverkehrsachse

Anwendung	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse quert Stadtstraße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes • Radverkehrsachse quert Wohnstraße • Kein Radweg entlang der zu querenden Straße
Entscheidungsgründe	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse mit hoher Bedeutung (innerstädtischer Verkehr, Schulwegeverbindung oder touristische Route)
Planungsvorgabe/Ausführung	<p>Führung auf Fahrbahnniveau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung: <ul style="list-style-type: none"> › Betonung der Vorrangigkeit der querenden Radverkehrsachse in Kombination mit einem Fußgängerüberweg, z.B. Verengung der Straße › Keine durchgehende Bordsteinführung entlang der Straße › Gehweg entlang der Straße wird unterbrochen; optisch kontrastierende und taktile Elemente für mobilitätseingeschränkte Personen › Ggf. Aufweitung der Radverkehrsachse im Knotenpunkt › Ggf. Auflösung des gemeinsamen Geh-/Radweges • Oberflächenbelag: <ul style="list-style-type: none"> › Fortführung des Oberflächenbelages der Radverkehrsachse › Hervorhebung durch Roteinfärbung • Verkehrszeichen: <ul style="list-style-type: none"> › „Vorfahrt“ (Z 301) für Radverkehrsachse › „Vorfahrt gewähren!“ (Z 205) für Kfz-Verkehr › „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ (ZZ 1000-32) für Kfz-Verkehr › „Fußgängerüberweg“ (Z 293) für Fußgänger › Sinnbild „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ › Furtmarkierung › Ggf. „Radfahrer kreuzen“ (Z 138) für Kfz-Verkehr
Bemaßung	<ul style="list-style-type: none"> • Einpassen in die örtliche Situation • Breite der Furt der kreuzenden Radverkehrsachse mind. 2,5 m • Breite des kreuzenden Fußgängerüberwegs mind. 3,0 m • Breite der Straße im verengten Bereich max. 4,5 m
Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04A) • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem beidseitigen Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04C) • Fahrradstraße in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04D)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Auf Beschilderung „Fußgängerüberweg“ (Z 350) kann gemäß Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen verzichtet werden, wenn sich ein FGÜ in direkter Lage zu einer Radverkehrsführung befindet und diese gegenüber der kreuzenden Straße bevorrechtigt ist.

Prinzipiskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



① Radweg
getrennter Geh-/Radweg
gemeinsamer Geh-/Radweg

② Sichtfelder frei halten,
nur niedriges Grün pflanzen

③ ggf. geschwindigkeitsdämpfende
Maßnahmen

④ vorgezogene Seitenräume als
Querungshilfe für Fußverkehr



Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem beidseitigen Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle

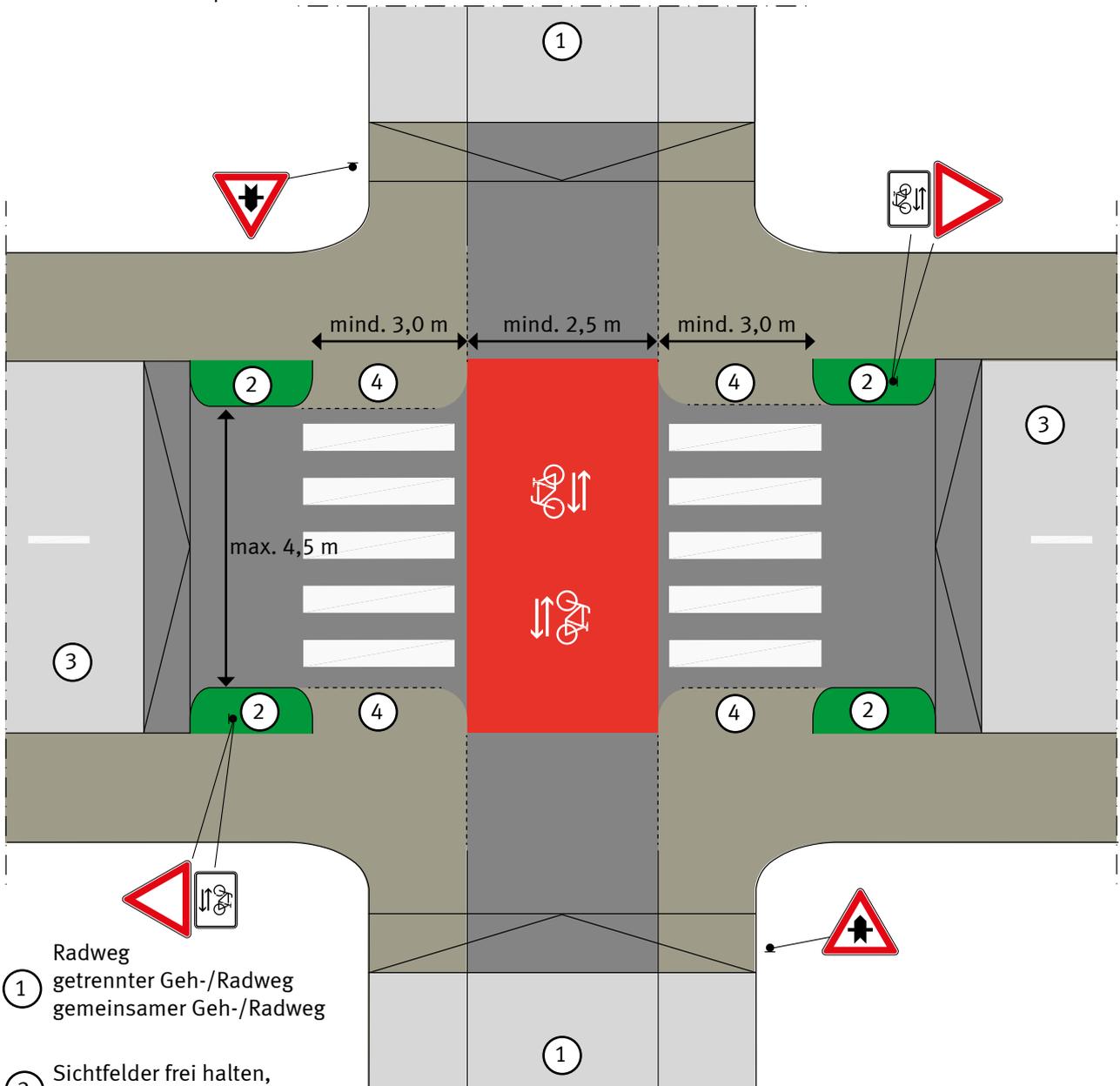
Lage: Innerorts

Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h

Vorrang: Radverkehrsachse

Anwendung	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse quert Stadtstraße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes • Radverkehrsachse quert Wohnstraße • Kein Radweg entlang der zu querenden Straße
Entscheidungsgründe	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse mit hoher Bedeutung (innerstädtischer Verkehr, Schulwegeverbindung oder touristische Route)
Planungsvorgabe/Ausführung	<p>Aufpflasterung der Querungsstelle auf Gehwegniveau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung: <ul style="list-style-type: none"> › Betonung der Vorrangigkeit der querenden Radverkehrsachse in Kombination mit einem Fußgängerüberweg, z.B. Verengung der Straße › Keine durchgehende Bordsteinführung entlang der Straße › Gehweg entlang der Straße wird unterbrochen; optisch kontrastierende und taktile Elemente für mobilitätseingeschränkte Personen › Ggf. Aufweitung der Radverkehrsachse im Knotenpunkt › Ggf. Auflösung des gemeinsamen Geh-/Radweges • Oberflächenbelag: <ul style="list-style-type: none"> › Fortführung des Oberflächenbelages der Radverkehrsachse › Hervorhebung durch Roteinfärbung • Verkehrszeichen: <ul style="list-style-type: none"> › „Vorfahrt“ (Z 301) für Radverkehrsachse › „Vorfahrt gewähren!“ (Z 205) für Kfz-Verkehr › „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ (ZZ 1000-32) für Kfz-Verkehr › „Fußgängerüberweg“ (Z 293) für Fußgänger › Sinnbild „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ › Furtmarkierung › Ggf. „Radfahrer kreuzen“ (Z 138) für Kfz-Verkehr
Bemaßung	<ul style="list-style-type: none"> • Einpassen in die örtliche Situation • Breite der Furt der kreuzenden Radverkehrsachse mind. 2,5 m • Breite des kreuzenden Fußgängerüberwegs mind. 3,0 m • Breite der Straße im verengten Bereich max. 4,5 m
Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04A) • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg auf Fahrbahnniveau (QSR 04B) • Fahrradstraße in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04D)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Linienbusverkehr ergeben sich besondere Anforderungen an die Länge und Höhe der Anrampungen • Auf Beschilderung „Fußgängerüberweg“ (Z 350) kann gemäß Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen verzichtet werden, wenn sich ein FGÜ in direkter Lage zu einer Radverkehrsführung befindet und diese gegenüber der kreuzenden Straße bevorrechtigt ist.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



① Radweg
getrennter Geh-/Radweg
gemeinsamer Geh-/Radweg

② Sichtfelder frei halten,
nur niedriges Grün pflanzen

③ ggf. geschwindigkeitsdämpfende
Maßnahmen

④ vorgezogene Seitenräume als
Querungshilfe für Fußverkehr

Fahrradstraße in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle

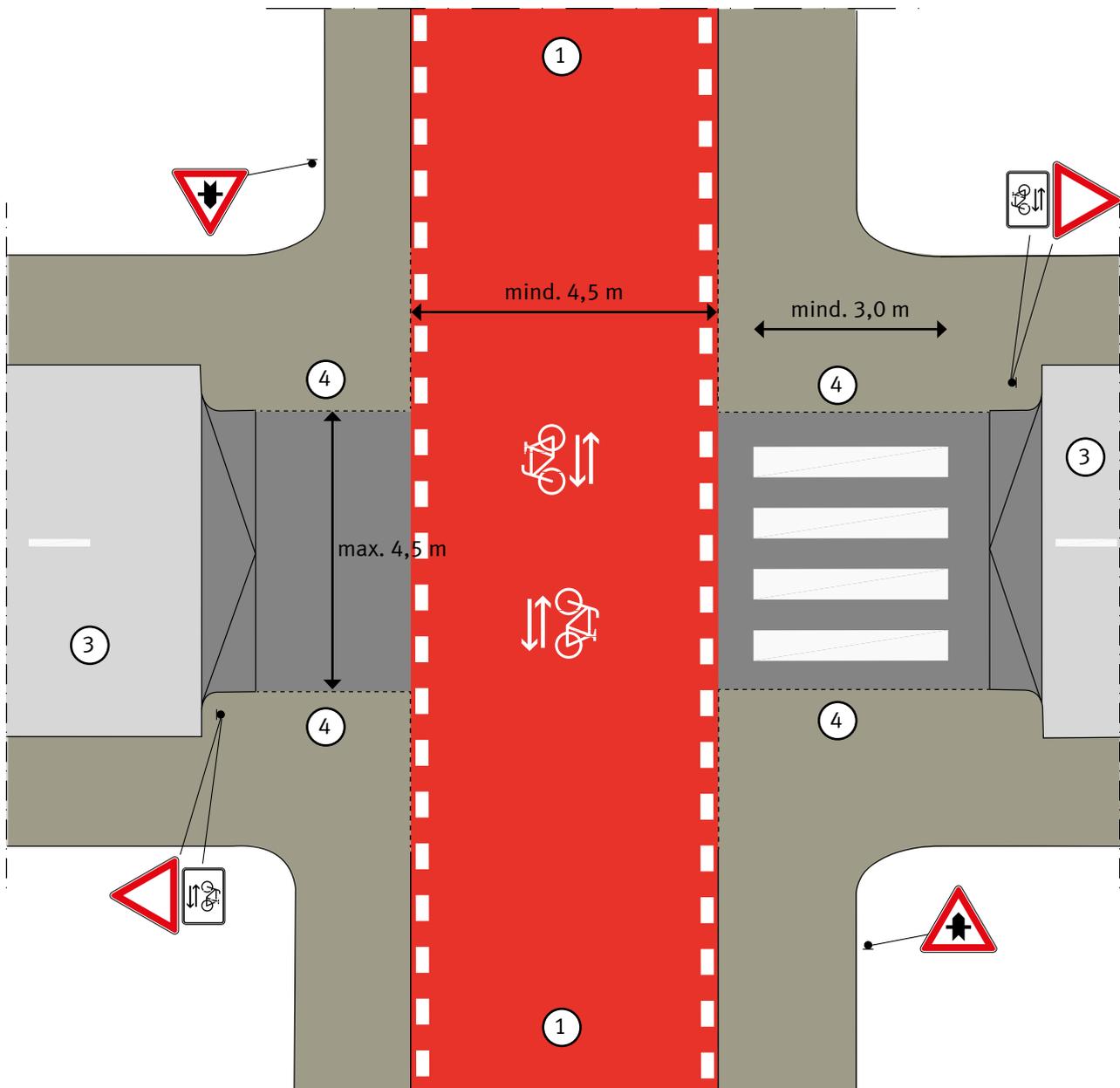
Lage: Innerorts

Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h

Vorrang: Radverkehrsachse

Anwendung	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse quert Stadtstraße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes • Radverkehrsachse quert Wohnstraße • Kein Radweg entlang der zu querenden Straße
Entscheidungsgründe	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse mit hoher Bedeutung (innerstädtischer Verkehr, Schulwegeverbindung oder touristische Route)
Planungsvorgabe/Ausführung	<p>Aufpflasterung der Querungsstelle auf Gehwegniveau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung: <ul style="list-style-type: none"> › Betonung der Vorrangigkeit der querenden Radverkehrsachse in Kombination mit einem Fußgängerüberweg, z.B. Verengung der Straße › Keine durchgehende Bordsteinführung entlang der Straße › Gehweg entlang der Straße wird unterbrochen; optisch kontrastierende und taktile Elemente für mobilitätseingeschränkte Personen • Oberflächenbelag: <ul style="list-style-type: none"> › Fortführung des Oberflächenbelages der Radverkehrsachse › Hervorhebung durch Roteinfärbung • Verkehrszeichen: <ul style="list-style-type: none"> › „Vorfahrt“ (Z 301) für Radverkehrsachse › „Vorfahrt gewähren!“ (Z 205) für Kfz-Verkehr › „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ (ZZ 1000-32) für Kfz-Verkehr › „Fußgängerüberweg“ (Z 293) für Fußgänger › Sinnbild „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ › Furtmarkierung › „Fahrradstraße“ (Z 244.1) › Ggf. Sinnbild „Fahrradstraße“ › Ggf. „Radfahrer kreuzen“ (Z 138) für Kfz-Verkehr
Bemaßung	<ul style="list-style-type: none"> • Einpassen in die örtliche Situation • Breite der Furt der kreuzenden Fahrradstraße mind. 4,5 m • Breite des kreuzenden Fußgängerüberwegs mind. 3,0 m • Breite der Straße im verengten Bereich max. 4,5 m
Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04A) • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg auf Fahrbahnniveau (QSR 04B) • Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem beidseitigen Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle (QSR 04C)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Linienbusverkehr ergeben sich besondere Anforderungen an die Länge und Höhe der Anrampungen • Auf Beschilderung „Fußgängerüberweg“ (Z 350) kann gemäß Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen verzichtet werden, wenn sich ein FGÜ in direkter Lage zu einer Radverkehrsführung befindet und diese gegenüber der kreuzenden Straße bevorrechtigt ist. • Formal handelt es sich hierbei nicht um eine Querungsstelle, sondern um eine Kreuzung • Leitfaden zur Gestaltung von Fahrradstraßen beachten

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



① Fahrradstraße

③ ggf. geschwindigkeits-
dämpfende Maßnahmen

④ vorgezogene Seitenräume als
Querungshilfe für Fußverkehr

Impressum



**Arbeitsgemeinschaft fußgänger-
und fahrradfreundlicher Städte,
Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.**

Vorstand: Christine Fuchs

c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

www.agfs-nrw.de
info@agfs-nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
www.vm.nrw.de



Mitglieder des begleitenden Arbeitskreises

Matthias Breuer, Stadt Kamen
Manfred Dorn, Stadt Ibbenbüren
Ulrich Kalle, Stadt Brühl
Hauke Karnath, Stadt Arnsberg
Guido Koops, Stadt Münster
Martin Lohmann, VM NRW
Peter London, VM NRW
Jörg Ortlepp, GDV
Heinz Puster, Stadt Kempen
Anna Schlachter, Rhein-Sieg-Kreis
Bernd Schlünder, Stadt Iserlohn
Gabriele Weber, Stadt Bielefeld

Michael Vieten, IGS
Christopher Vogt, IGS
Norbert Schläger, P3 Agentur

Fachliche Begleitung:



www.igs-ingenieure.de



www.planerbuero-suedstadt.de

Konzeption und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

1. Aktualisierung, Oktober 2021