

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

#### **4.2 Lage: Außerorts**

QSR 07: Geschwindigkeit:  $\leq 100$  km/h  
QSR 08: Geschwindigkeit:  $\leq 100$  km/h  
QSR 09A: Geschwindigkeit:  $\geq 50$  km/h  
QSR 09B: Geschwindigkeit:  $\geq 50$  km/h  
QSR 09C: Geschwindigkeit:  $\geq 50$  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 <sub>max</sub> zul.	Kfz-bzw. Radverkehrsaufkommen	Hauptverbindung Radverkehr	Vorrang	Datenblatt
Innerorts	Verkehrsberuhigter Bereich	Schrittgeschwindigkeit	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

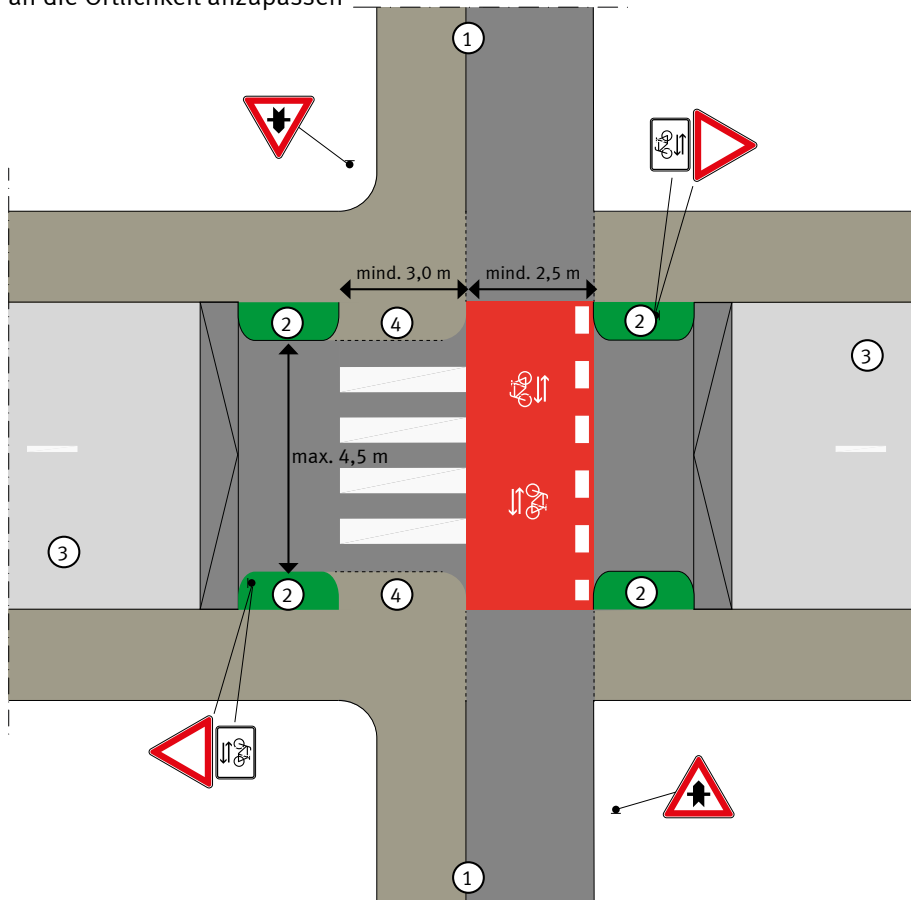
**Lage: Innerorts**

**Geschwindigkeit:  $\leq 50$  km/h**

**Vorrang: Radverkehrsachse**

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

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

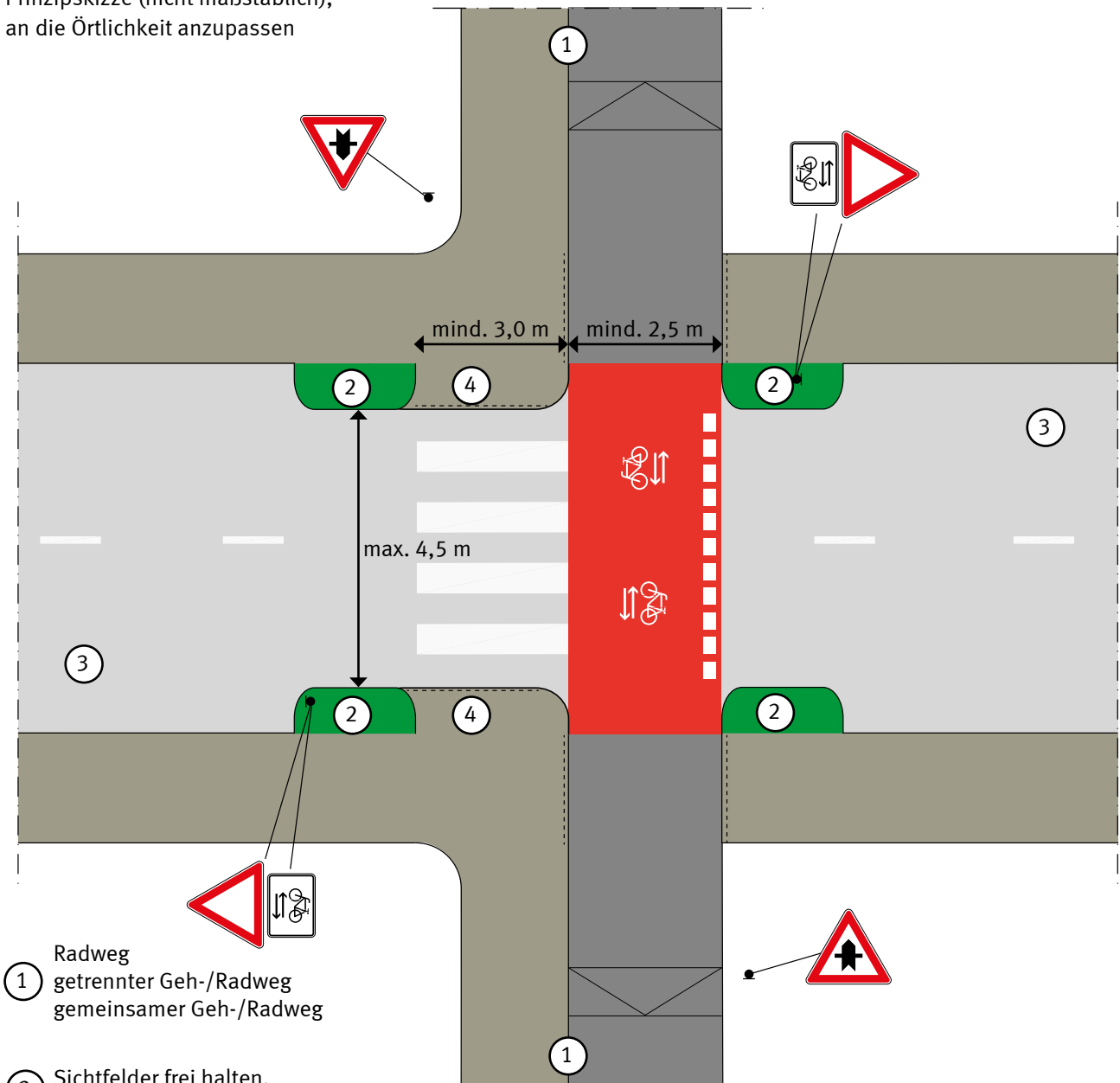
**Lage: Innerorts**

**Geschwindigkeit:  $\leq 50$  km/h**

**Vorrang: Radverkehrsachse**

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

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**

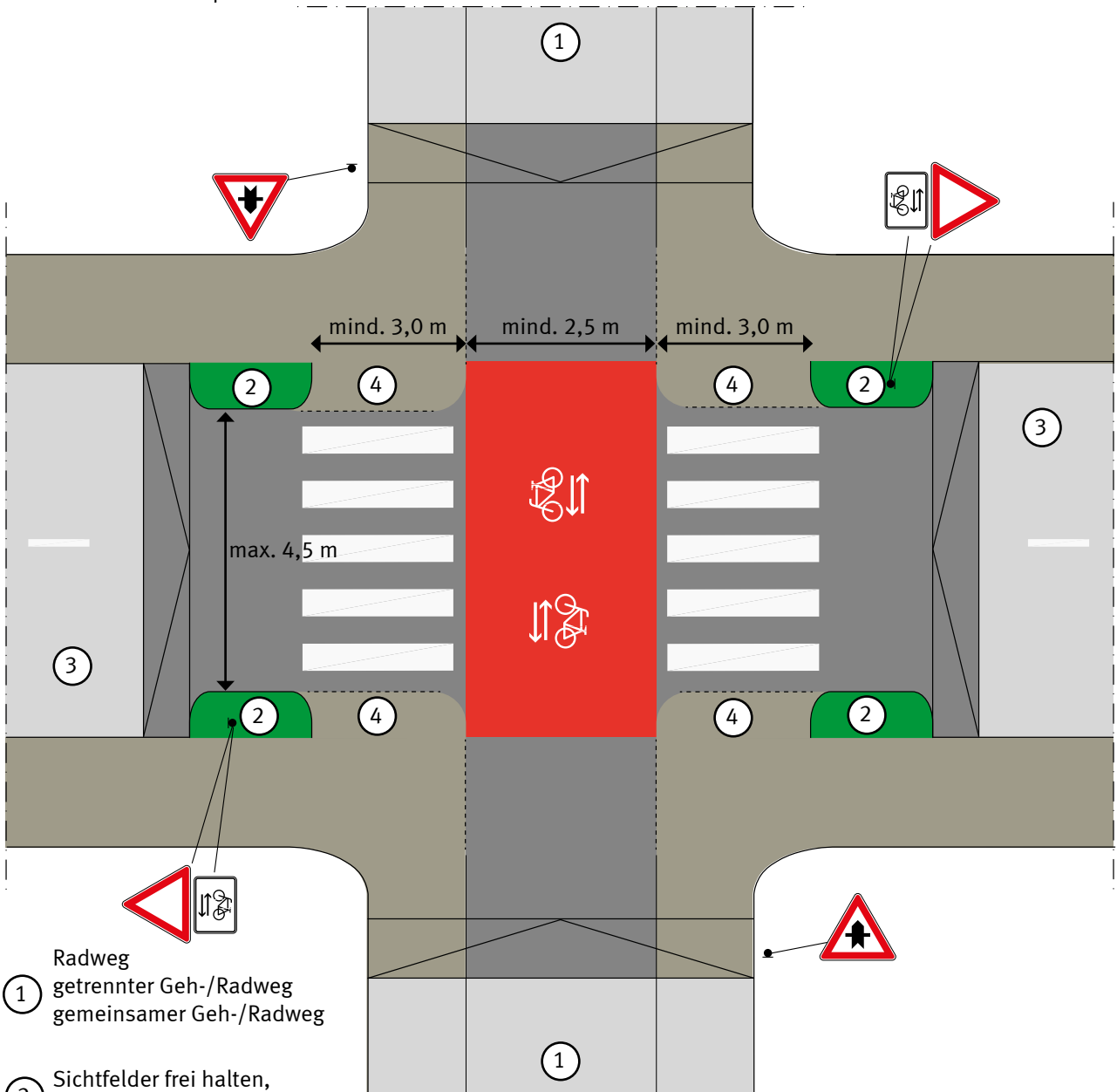
**Geschwindigkeit:  $\leq 50$  km/h**

**Vorrang: Radverkehrsachse**

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



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

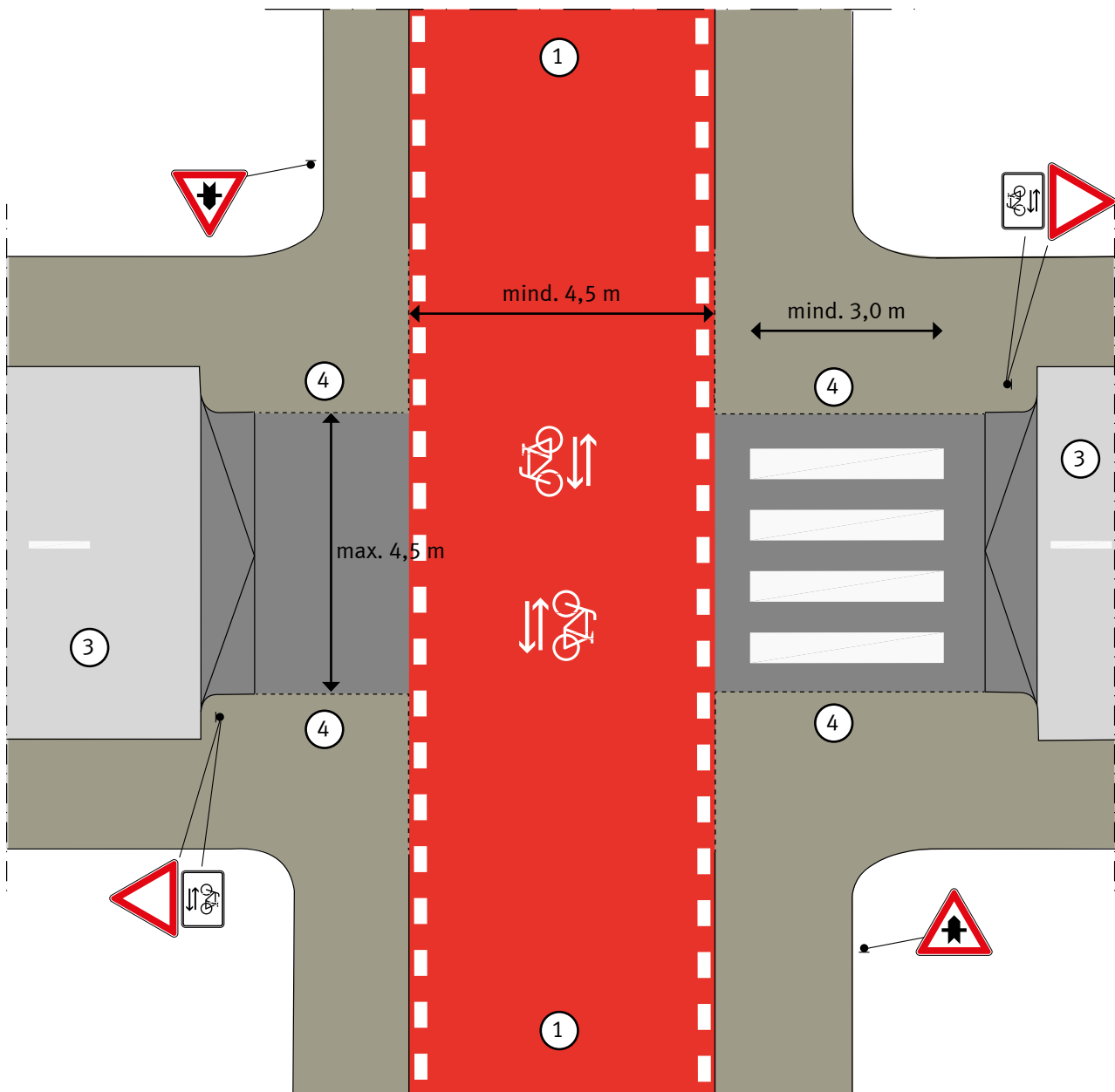
**Lage: Innerorts**

**Geschwindigkeit:  $\leq 50$  km/h**

**Vorrang: Radverkehrsachse**

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

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](http://www.agfs-nrw.de)  
[info@agfs-nrw.de](mailto:info@agfs-nrw.de)

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
[www.vm.nrw.de](http://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](http://www.igs-ingenieure.de)



[www.planerbuero-suedstadt.de](http://www.planerbuero-suedstadt.de)

Konzeption und Gestaltung:



[www.p3-agentur.de](http://www.p3-agentur.de)

1. Aktualisierung, Oktober 2021