

Sonderprogramm der Fahrradakademie

**Mit Sicherheit mehr Radverkehr –
Neue Regelungen der StVO zum Radverkehr**

Die wesentlichen Änderungen der StVO 2013 im Bereich Radverkehr – ein Überblick

Dipl.-Ing. Thomas Weber
Deutsches Institut für Urbanistik



Die im Einführungsvortrag nur kurz wiedergegebenen Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2013 und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) von 2009 werden in den Vorträgen zu den Führungsformen (Alrutz/Haase) und zu den Knotenpunkten (UdV - Ortlepp u.a.) z.T. noch einmal aufgegriffen und in ihrer Anwendung ausführlicher erläutert.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Gliederung

- **Anlass und Hintergrund**
 - Aktuelle Entwicklungen im Radverkehr
 - Der Nationale Radverkehrsplan
- **StVO-Regelungen zum Radverkehr**
 - Der Weg zur StVO 2013
 - Die wichtigsten Neuerungen zum Radverkehr der StVO und der VwV-StVO
- **Technische Regelwerke für Planung und Entwurf**
- **Verkehrsverhalten – Regelakzeptanz**
- **Fazit**

StVO-Länderseminare 2014/15
Fahrradakademie 
2

Anlass und Hintergrund

Die politischen Ziele des Bundes zum Radverkehr sind im aktuellen Nationalen Radverkehrsplan festgehalten. Auf diese wird z.T. in der Begründung zum Neuerlass der StVO Bezug genommen. (siehe Bundesratsdrucksache 428/12)

StVO-Regelungen zum Radverkehr im Überblick

In diesem Vortrag werden die wesentlichen Neuerungen ggü. der StVO-Novelle von 1997 und die relevanten Änderungen der aktuellen Fassung ggü. der 46. Änderungsnovelle der StVO von 2009 vorgestellt. (siehe auch Folie 6)

Näheres zur Umsetzung der StVO durch die Verwaltung regelt die VwV-StVO von 2009. Diese ist in der 2009 in Kraft getretenen Fassung unverändert gültig, weshalb hier nur die wichtigsten Vorschriften in Zusammenhang mit den entsprechenden Regelungen der StVO in Erinnerungen gerufen werden.

Zum Zeitpunkt der Vortragsreihe lag über den Zeitpunkt der Ablösung durch eine neue, überarbeitete Verwaltungsvorschrift keine Erkenntnis vor.

Der Überblick beinhaltet eine kurze Darstellung der Systematik der Technischen Regelwerke für Planung und Entwurf der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr, die die gesetzlichen Vorschriften ergänzen.

Auf Anregung des Bund-Länder-Arbeitskreises Radverkehr wird in diesem Vortrag das nicht immer regelkonforme Verhalten der (Rad fahrenden) Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf mögliche Beweggründe kurz thematisiert.





Anlass und Hintergrund

Aktuelle Entwicklungen im Radverkehr

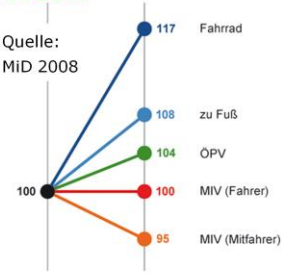
- Verkehrsaufkommen 2002-2008 (MiD): **stärkste Zunahme beim Radverkehr**
- Radverkehr verändert sich:**





- Handlungsdruck in den Kommunen:** (Fahrrad-Monitor Deutschland 2013):
 - 30 % der Deutschen würden das Fahrrad gerne öfter nutzen
 - 82 % wünschen sich von der Kommunalpolitik eine stärkere Beschäftigung mit dem Thema Radverkehr
 - 47 % der Radfahrer fühlen sich im Straßenverkehr unsicher

Quelle: MiD 2008



Verkehrsmittel	Index 2008 (Index 2002 = 100)
Fahrrad	117
zu Fuß	108
ÖPV	104
MIV (Fahrer)	100
MIV (Mitfahrer)	95

StVO-Länderseminare 2014/15
Fahrradakademie
3

Im angegebenen Jahresvergleich ist eine Zunahme beim Radverkehr um 17 %, gemessen an der Zahl zurückgelegter Wege, im Vergleich zu dem gleichbleibenden Aufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) festzustellen.

Zu den Veränderungen im Radverkehr, auf die Politik und Regelwerke reagieren, gehören:

- Wachsender Anteil von Fahrrädern mit elektrischer Antriebsunterstützung (höhere Beschleunigung und Grundgeschwindigkeit)
- Größere Vielfalt der Fahrzeuge (z.B. Lastenfahrräder, AnhängerGESpanne)
- Stärkere Nutzung im Alltagsverkehr (Berufspendler auch auf längeren Strecken)

Die Ergebnisse aus dem Fahrrad-Monitor Deutschland 2013 machen deutlich, dass die (Kommunal-)Politik den Bedingungen für den Radverkehr nicht die von der Bevölkerung gewünschte Beachtung zukommen lässt.

Die Befragungsergebnisse weisen zudem auf das Potenzial für die verstärkte Fahrradnutzung hin, machen aber auch die wesentlichen Hindernisse deutlich. Besonders groß sind die Potenziale in der Altersgruppe 20-39 Jahre (35 %) und bei Großstädtern (34 %).




Die Politischen Ziele des Bundes

NRVP 2020: Förderung des Radverkehrs

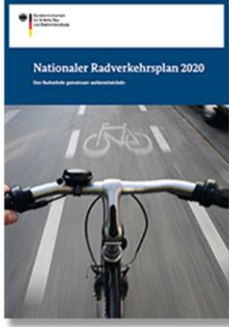
als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik

Ziele

- Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessern und Potenziale nutzen.

Potenzial Radverkehr 2020: 15 % (Wegeanteil)
(Stadt: 11 % → 16 % - Land: 8 % → 13 %)

- Steigerung des Radverkehrsanteils in **allen** Regionen / Gebietstypen



StVO-Länderseminare 2014/15

Fahrradakademie  4

Die genannten Ziele im Nationalen Radverkehrsplan 2020 beziehen sich auf die Anteile des Radverkehrs am Gesamtverkehr (zurückgelegte Wege).

Als Ausgangswert gilt ein Radverkehrsanteil von bundesweit 10 % in 2008. Auf dieses Jahr beziehen sich auch die folgenden Ausgangswerte für den städtischen und ländlichen Verkehr

Ausdrücklich wird die Anhebung des Radverkehrsanteils in allen Regionen und Gebietstypen - unabhängig von den durchaus unterschiedlichen Voraussetzungen und Gegebenheiten - zum Ziel erklärt.





Die Politischen Ziele des Bundes

Förderung des Radverkehrs:

- **Anreize zur Nutzung schaffen und verstärken**
 - Verkehrsbedingungen schaffen, die den Bedürfnissen und den Fähigkeiten von Radfahrenden gerecht werden.





- **Verkehrssicherheit verbessern**
 - „Dabei bestimmen sowohl die **objektive** wie auch die **subjektive Sicherheit** maßgeblich die Akzeptanz und Nutzung des Fahrrades.“
(NRVP 2020)



StVO-Länderseminare 2014/15

Fahrradakademie  5

Im Nationalen Radverkehrsplan werden die Ziele zur Förderung des Radverkehrs konkretisiert.

Anreize schaffen und verstärken:

Um die Attraktivität der Nutzung des Fahrrads zu steigern, muss die Gestaltung von Anlagen des Verkehrs und seiner Abläufe noch stärker auf die Anforderungen von Radfahrenden abgestellt werden.

Radverkehrsspezifische Bedürfnisse und Fähigkeiten sind stärker zu berücksichtigen: Vermeidung von Umwegen, gleichmäßige Fahrt bzw. Vermeiden von Stopps, sicherer Abstand zum Kfz-Verkehr. Radfahrer können direkt mit Ihrer Umgebung kommunizieren und in bestimmten Situationen flexibler reagieren.

Verkehrssicherheit verbessern:

Wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität des Radfahrens hat die – objektive wie subjektive (gefühlte) - Verkehrssicherheit, die es zu verbessern gilt. Folgerichtig ist bei Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit nicht allein das Unfallgeschehen zu betrachten. Es sind auch bedrohliche Konflikte unterhalb dieser Schwelle einzubeziehen!

Radverkehr muss sicherer gemacht werden, ohne dass dabei – entsprechend einer noch immer verbreiteten Praxis - auf Regelungen zurückgegriffen wird, die den Radverkehr einseitig benachteiligen und einschränken. Dies verlangt in der Konsequenz für die Planung eine Abkehr von der Maxime „Leistungsoptimierung für den motorisierten Individualverkehr“.



Die Radverkehrsregelungen der StVO

1997: Die Fahrradnovelle

- Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn – Benutzungspflicht als Ausnahme
- Neue Führungsformen: z.B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen

2009: 46. Änderungsverordnung (sog. Schilderwaldnovelle)

- Reduzierung der Beschilderung – Förderung der Eigenverantwortung
- Förderung des Radverkehrs und Verbesserung der Sicherheit
- Vereinfachung der Radverkehrsvorschriften
 - *VwV-StVO von 2009: Reduzierte Anwendungsvoraussetzungen vergrößern Handlungsspielräume für Planer und Behörden*

2013: Neufassung auf Basis der Schilderwaldnovelle

- *Neufassung der VwV-StVO ist in Vorbereitung*

Zur Entwicklung der Radverkehrsvorschriften in der StVO

Das Regelwerk für den Straßenverkehr war bis in die 80er Jahre vor allem darauf ausgerichtet, den „Autoverkehr“ flüssig und sicher abzuwickeln und dabei gleichzeitig die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer vor diesem zu schützen.

Erst mit der „Fahrradnovelle“ von 1997 erfolgte die Anerkennung des Fahrrads als Fahrzeug: Radverkehr gehört seitdem grundsätzlich auf die Fahrbahn.

Neue Führungsformen für den Radverkehr auf der Fahrbahn wurden zwar ermöglicht, die Priorität für die Neuplanung lag aber weiterhin auf Radwegen!

Zahlreiche zu erfüllende Voraussetzungen erschwerten den Einsatz der neuen Führungsformen, so dass schon früh Novellierungsbedarf der StVO und der VwV-StVO für eine erleichterte Anwendung erkannt wurde.

2009 wurde mit der 46. Änderungs novelle zur StVO ein umfangreicher Katalog an geänderten Vorschriften für den Radverkehr verabschiedet. Ziel war die Verbesserung des Rechtsrahmens für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs und die Verbesserung seiner Sicherheit.

Parallel dazu wurden die Voraussetzungen für die Anwendung des erweiterten Führungsrepertoires für den Radverkehr in der VwV-StVO vereinfacht.

Aufgrund von Zweifeln an der Rechtskraft der Novelle von 2009 wurden die Regelungen als Neufassung der StVO 2013 mit wenigen inhaltlichen Korrekturen erneut verabschiedet.

Die VwV-StVO ist in der Fassung von 2009 weiterhin gültig.



Die Radverkehrsregelungen der StVO

Grundsätzliches zur Benutzungspflicht

Aus der Begründung zur StVO 2013:

„Im Interesse aller Verkehrsteilnehmer **halten Bund und Länder an der Benutzungspflicht fest, beschränkt auf die Fälle, in denen Verkehrssicherheit oder -ablauf diese zwingend erfordern!**“

→ Klarstellung zu den Voraussetzungen für die Anordnung einer Benutzungspflicht durch das Urteil des BVerwG 2010:



Beschränkung des fließenden Radverkehrs im Sinne von § 45 (9) StVO nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage!

„... Beispiele unzulänglich ausgestatteter Radwege oder Führungen mahnen, Abhilfe zu schaffen. Für Straßen mit hoher Belastung oder -bedeutung wird die Benutzungspflicht dadurch nicht in Frage gestellt! ...“

Der Verordnungsgeber stellt sich auch mit der aktuellen StVO den Forderungen nach einer völligen Abschaffung der **Benutzungspflicht** für Radwege entgegen.

Mit der Beschränkung einer Benutzungspflicht auf die Fälle, in denen diese zwingend geboten ist, wird auf die 2010 erfolgte Klarstellung im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu den Voraussetzungen für die Anordnung einer Benutzungspflicht (als Ausnahme von der Regel ‚Fahrbahnnutzung‘) Bezug genommen.

Die Erfordernis einer Benutzungspflicht wird durch den Verordnungsgeber außerorts generell und innerorts besonders auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen gesehen - ungeachtet etwa vorhandener Mängel, deren Behebung in diesem Zusammenhang nachdrücklich gefordert wird.

Einzig mit einer hohen Verkehrsbelastung wird i.d.R. ein Fahrverbot für den Radverkehr auf der Fahrbahn nicht ausreichend zu begründen sein.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Die wichtigsten Neuerungen zum Radverkehr

Radverkehrsführungen

Radfahrstreifen sind mit der VwV-StVO 2009 baulichen Radwegen gleichgestellt worden. (Z 237)

Benutzungspflichtige Radwege / Radfahrstreifen

Voraussetzungen nach VwV 2009:

- zumutbare Benutzung (Zustand, Breite und Linienführung)
- ausreichenden Flächen für den Fußgängerverkehr
- Erkennbarkeit und ausreichende Sicht an Kreuzungen und Einmündungen und Zufahrten

Zweckmäßigkeit und Eignung sind **ständig zu prüfen!** (Z 241)

(Benutzungspflichtige) gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240)

- Statt Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer gilt seit 2009: Anpassung an Fußgängerverkehr wenn erforderlich. (Z 240)





StVO-Länderseminare 2014/15

Fahrradakademie

8

Bei der Schaffung von Radverkehrsführungen gibt es keine Priorität mehr für die Anlage baulicher Radwege gegenüber Radfahrstreifen.

Sofern für eine Radverkehrsführung eine Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit für zwingend erforderlich gehalten wird, ist zu prüfen, ob die in der VwV-StVO genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Hierzu zählen seit 2009 auch ausreichende verbleibende Flächen für den Fußgängerverkehr!

Für eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht sind die Breitenangaben der VwV-StVO maßgeblich, soweit damit den gewünschten Verkehrsbedürfnissen ausreichend entsprochen wird. (zu §2 (4) Satz 2, II 2a). (siehe auch Vortrag Alrutz/Haase)

Eine regelmäßige Überprüfung der Eignung der so ausgewiesenen Radverkehrsführungen ist vorgeschrieben.

Gemeinsame Geh- und Radwege werden **innerorts** den unterschiedlichen Bedürfnissen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden überwiegend nicht gerecht (NRVP 2020 S. 22) und sollen dort vermieden werden.

Nicht benutzungspflichtige Radwege

(§ 2 Abs. 4) „Rechte Radwege ohne Z 237, 240 oder 241
dürfen benutzt werden“. (keine Änderung seit 1997)

*(Auch diese Flächen sind **ausschließlich dem Radverkehr**
vorbehalten. Ihre Zweckbestimmung muss für alle
Verkehrsteilnehmer eindeutig zu erkennen sein.)*

Voraussetzungen nach VwV 2009:
sichere Führung an Gefahrenpunkten durch
Markierungen und Vorsorge gegen Parken



© Thiemann-Linden

- **Sonderfall (Neu): „Linke Radwege ohne Z 237, 240 oder 241** dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist.“



Nicht eindeutig erkennbar Verhältnisse schaffen Unklarheit für alle Verkehrsteilnehmer, erschweren regelgerechtes Verhalten und erhöhen das Unfallrisiko. Das Kenntlichmachen dieser nicht benutzungspflichtigen Radwege mit dem Sinnbild Radverkehr oder einem Hinweiszeichen kann hier hilfreich sein. Ein eigenes (neues) Verkehrszeichen etwa nach dem Vorbild Österreichs wird durch das Bundesverkehrsministerium abgelehnt.

Allein eine ortsübliche unterschiedliche Oberflächengestaltung (Foto) mag zwar für Ortskundige hinreichende Erkennbarkeit schaffen, erschließt sich aber ortsfremden Verkehrsteilnehmern meist nicht ausreichend.

Die Ahndung verbotswidrigem Parken auf Radwegen ist mit der Aufnahme des Tatbestand in den Bußgeldkatalog als Ordnungswidrigkeit Nr. 52a seit 2014 explizit möglich.

Bei einer Freigabe linker Radwege ist eine ausreichende Breite für den Zweirichtungsverkehr Voraussetzung und in der Folge eine entsprechende Absicherung an den Knoten und Einmündungen herzustellen.

Es ist für eine Freigabe nicht von Bedeutung, ob dieser Radweg in der Hauptrichtung (als rechter Radweg) benutzungspflichtig ist.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Zugelassener Radverkehr auf Fußgängerflächen

(Z 239 oder Z 242)

- Soweit Radverkehr auf Gehwegen (Zeichen 239) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242) zugelassen wird, hat dieser mit Rücksicht auf die Fußgänger weiterhin **Schrittgeschwindigkeit** einzuhalten.
- VwV 2009: Freigabe nur, wenn Belange der Fußgänger dies zulassen und der Gehweg den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs genügt.





StVO-Länderseminare 2014/15
Fahrradakademie
10

Die hier einzuhaltende Schrittgeschwindigkeit war in der StVO-Novelle von 2009 gestrichen worden. Sie wird in der Neufassung der StVO von 2013 zum Schutz der Fußgänger wieder eingeführt bzw. beibehalten.

Radfahrer dürfen danach auf freigegebenen Fußgängerflächen auch ohne anwesende Fußgänger nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren.

Nach VwV-StVO zu Z 239 ist eine Freigabe nur vertretbar, wenn die Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt sind und der Gehweg bzw. die Fläche geeignet für den Radverkehr ist. Starkes Fußgängeraufkommen, große Radverkehrsmengen wären danach ebenso wie zu geringe Breiten und eine dichte Abfolge von Hauseingängen und Zufahrten als Ausschlusskriterien anzusehen.

Schutzstreifen für Radfahrer (Z 340 Leitlinie) Anlage 2 (zu § 42 Abs.2)

- Auf Schutzstreifen gilt ein generelles **Parkverbot**.

Die bisher erforderliche Anordnung durch Verkehrszeichen entfällt.

- Die Schutzstreifen dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern **nur bei Bedarf und ohne Gefährdung des Radverkehrs** befahren werden.



- Schutzstreifen sind jetzt in regelmäßigen Abständen mit dem **Radpiktogramm** zu versehen.



VwV-StVO 2009 (zu § 2 Abs. 4 Nr.5 und zu Z340):

- Keine engen Einsatzgrenzen mehr -
aktuell nur noch: Begegnung von 2 PKW muss möglich sein.
- Schutzstreifen sind auf Vorfahrtsstraßen über Kreuzungen und Einmündungen hinweg zu markieren.

Sofern ein absolutes Halteverbot auf Schutzstreifen gewünscht wird, bedarf dies der zusätzlichen Anordnung durch Verkehrszeichen.

In der StVO 2009 wurde der Hinweis auf die Überfahrgrenzung von Schutzstreifen durch andere Fahrzeuge als Ausnahme nochmal verstärkt. – Dieser Vorschrift zufolge ist die Anlage von Schutzstreifen nur dann sicher und sinnvoll, wenn der übrige Verkehr diesen nicht ständig überfährt oder überfahren muss. (Foto)

Die vorher vielfältigen Voraussetzungen und Einsatzgrenzen (Kfz-Belastungsgrenzen, Mindestfahrbahnbreiten) wurden mit der VwV-StVO 2009 auf die hier angegebenen reduziert.

Die Anlage von Schutzstreifen ist nicht mehr nur am rechten Fahrbahnrand zulässig.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Schutzstreifen für Radfahrer

VwV-StVO: (Forts.)

- Bei verbleibender Fahrbahnbreite < 5,50 m:
keine Mittellinie markieren



Fahrradstraßen (Z 244.1)

- neu: Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge **30 km/h**
an Stelle „mäßiger Geschwindigkeit“
- *Zusätzliche Klarstellung:* ausnahmsweise zugelassener
Fahrzeugverkehr darf Radfahrer weder gefährden noch behindern
und muss ggf. seine Geschwindigkeit noch weiter verringern.



Um die Anlage von Fahrradstraßen und Schutzstreifen zu fördern, wurden diese von der Voraussetzung nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO ausgenommen.

StVO-Länderseminare 2014/15

Fahrradakademie

12

Die Anordnung von Schutzstreifen und Fahrradstraßen wäre ohne diese Ausnahme grundsätzlich an die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 gebunden und damit auf die – in der Realität wohl nur selten anzutreffenden - Fälle beschränkt, wo diese unter Verkehrssicherheitsaspekten zwingend geboten ist. Ihre verbreitete Anwendung ist jedoch durch den Verordnungsgeber ausdrücklich gewollt und wird durch die Befreiung gefördert!

Obwohl grundsätzlich privilegienfeindlich - alle Verkehrsarten werden gleich behandelt - lässt die StVO Maßnahmen zugunsten einzelner Verkehrsträger zu, um Nachteile durch den individuellen Kfz-Verkehr zu verhindern und das Gleichgewicht zu wahren. Hierzu gehört vor allem die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Einbahnstraßen

- **(Anordnung nur noch mit Z 220)**
- **Bei Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung nur noch Z 1000-32** (ab 2.4.2017)
- Reduzierte Voraussetzungen: Tempo 30, ausreichende Begegnungsbreite, übersichtlich Verkehrsführung, Schutzräume wo erforderlich. (VwV zu Z 220)
- Zusätzliche Klarstellung in StVO 2013:
Der gegenläufige Radverkehr ist bei Ausfahrt aus der Einbahnstraße in die allgemeine Vorfahrtregelung „Rechts-vor-Links“ einbezogen.

Soll die Vorfahrt anders geregelt werden (z.B. bei Einfahrt in eine Vorfahrtstraße), sind entsprechende vorfahrtregelnde Beschilderungen für den gegenläufigen Radverkehr vorzunehmen. (Z 205)







StVO-Länderseminare 2014/15
Fahrradakademie
13

Sind die genannten Voraussetzungen erfüllt, ist eine Verkehrsbeschränkung für den Radverkehr nach § 45 (9) i.d.R. nicht begründbar, so dass sich hieraus eine Verpflichtung zur Öffnung für den Radverkehr ableiten lässt.

Die Klarstellung zu den Vorfahrtregelungen soll mögliche Missverständnisse ausräumen.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Sackgassen (Anlage 3 zu § 42 Abs.2 StVO)

Die Durchlässigkeit einer Sackgasse soll unter Verwendung eines neues Verkehrszeichens für den Rad- und Fußverkehr angezeigt werden.



Beförderung von Kindern in Fahrradanhängern
(§ 21 Abs. 3 StVO)

Die Zulässigkeit der Beförderung von bis zu 2 Kindern in Fahrradanhängern wurde ergänzt. Es gelten die gleichen Altersvoraussetzungen wie für die Mitnahme auf Fahrrädern.

Inlineskaten (§ 31 Abs. 2 StVO)

Auf Radwegen nur bei Freigabe mit Zusatzschild unter Abwägung der Verkehrsbedürfnisse des Radverkehrs.



StVO-Länderseminare 2014/15
Fahrradakademie
14

Die oben genannten Regelungen mit Relevanz für den Radverkehr sind 2009 in die StVO neu aufgenommen worden.

Ein Hinweis auf Durchlässigkeit von Sackgassen soll erfolgen, sofern diese nicht ohne Weiteres erkennbar ist.

Die Regelung zur Kinderbeförderung auf Fahrrädern wird ausgedehnt auf die Beförderung in Fahrradanhängern. (Mitnahme von Kindern bis zum vollendeten 7. Lebensjahr durch Erwachsene ab 16 Jahre erlaubt.)

Die Möglichkeit einer Freigabe von Radwegen für Inlineskaten wird sich störungsfrei für den Radverkehr wegen der notwendigen Breite weitgehend auf Radwege außerorts beschränken.

Lichtzeichen (§ 37)

- **Rad fahrende haben generell die Lichtzeichen für den Fahrzeugverkehr zu beachten. – Auf Radverkehrsführungen gelten besondere Lichtzeichen für den Radverkehr (sofern vorhanden).**
- *2013 Klarstellung für den Sonderfall : Bei nebeneinander liegenden Fußgänger- und Radfahrerfurten sind in einer Übergangszeit bis 31.12.2016 durch den Radverkehr weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten (soweit keine eigenen Signale für Radfahrer vorhanden).*



Bei fehlenden eigenen Signalen für den Radverkehr hat dieser auch auf straßenbegleitenden Radwegen die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Die Lage des Signalmast rechts oder links vom Radweg hat hierfür keine Bedeutung. Wird wie auf dem Bild unten rechts der Radverkehr mit einem gesonderten Lichtzeichen gemeinsam mit dem Fußgänger signalisiert, bleibt das Lichtsignal für den allgemeinen Fahrverkehr demnach unbeachtlich.

Für die Radfahrenden ist in der Annäherung u.U. nur schwer zu erfassen, welche Signale an welchem Standort vorhanden sind und für den Radverkehr gelten. Eine verbesserte und eindeutige Erkenn- und Begreifbarkeit schaffen Radverkehrssignale vor der Konfliktfläche entsprechend den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).

Die Klarstellung der missverständlichen Formulierung aus der StVO 2009 war erforderlich, da die Regelung, die eine Beachtung der Fußgängersignale durch Radfahrer vorschreibt, seit ihrer Einführung 1980 nur für den Sonderfall nebeneinander liegender Furten gilt. (Bei allen anderen Regelungen war das Fußgänger-Signal für den Radverkehr nicht beachtlich!) Wird in den Signalgeber eine Streuscheibe mit dem Fahrradsymbol eingesetzt, gilt das Signal für Radfahrer dann unabhängig von der Lage der Furten!

(Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und auf freigegebenen Gehwegen gelten Fußgängersignale nicht für den Radverkehr. Dort sind Radfahrersignale erforderlich oder es gelten die allg. Fahrverkehrssignale.)

Besondere Aufmerksamkeit ist in diesem Zusammenhang der eindeutigen und sicheren Signalisierung des Radverkehrs auf parallelen Führungen (Schutzstreifen + freigegebene Gehwege) zu widmen.

Lichtzeichen (§ 37)

Drei Signalisierungsformen des Radverkehrs:

1. mit dem Fahrbahnsignal
2. mit separaten Radverkehrssignalen
vor der Kreuzung*
3. mit separater Fahrrad- oder Kombi-Streuscheibe
hinter der Kreuzung* (zusammen mit Fußgängersignal)

* nur auf Radverkehrsführungen

(3a. Befristete Regelung mit Fußgängersignal)

- Sofern **Radverkehr auf Busspuren** zugelassen ist, hat dieser die dort geltenden Lichtzeichen zu beachten.
(Anpassung von § 37 StVO an die Regelungen in Z 245 in 2013)
→ in der Praxis: an Busspuren zusätzliche Radverkehrssignale erforderlich



Fotos: „Signale für den Radverkehr“, Münster 2013 / Difu

Zu 3.: Eine Signalisierung „hinter“ dem Konfliktbereich steht im Widerspruch zur RILSA und kann problematisch im Hinblick auf ihre ausreichende Erkennbarkeit sein. (vgl. Foto Folie 15) Auf Fußgänger ausgerichtete Räumzeiten können die Akzeptanz des gemeinsamen Rot-Signals durch Radfahrende mindern!

Anmerkung: Die Vielfalt der Signalisierungsformen und ihrer jeweiligen Geltungsbereiche erhöht das Risiko von Fehlinterpretationen durch alle Verkehrsteilnehmer. Diese können die Verkehrssicherheit des Radverkehrs beeinträchtigen.

Signalisierung auf Busspuren: Der Radverkehr als ausnahmsweise zugelassene Verkehrsart wurde in § 37 bislang nicht erwähnt, wohl aber in Anlage 2 zu § 41 zu Z 245.

Der Verkehr auf Sonderspuren kann durch eigene Lichtzeichen (auch abweichend) geregelt werden. Diese gelten dann auch für den dort zugelassenen Radverkehr. Als Konsequenz sollte der Radverkehr dort, wo nur eine Signalisierung durch Sondersignale für den Busverkehr nach BOStrab erfolgt, immer ein zusätzliches Radverkehrssignal erhalten.



Abbiegen (§ 9 Abs. 2 StVO)

- Beim **links Abbiegen** weiterhin Wahlfreiheit zwischen direkten (links Einordnen) und indirektem Abbiegen (Überqueren der Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus).
- Es entfallen die Gebote, bei Verkehrserfordernis abzusteigen (bei indirektem Abbiegen) und rechts vom abbiegenden Kfz zu bleiben (bei direktem Abbiegen).

Klarstellungen 2009:

- Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten!
- Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- und Einmündungsbereich folgen.



Foto: Stadt Münster

Zum Einordnen auf der Fahrbahn zum direkten Linksabbiegen darf auch eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung rechtzeitig vor der Kreuzung verlassen werden.

(Indirekt abbiegende Radfahrer bleiben Abbieger, solange sie den Kreuzungsbereich nicht verlassen und haben diesen unter Beachtung des Vorrang des Längsverkehrs aus beiden Richtungen so bald wie möglich zu räumen. Die Lichtsignale für den einfahrenden Querverkehr regeln gem. StVO (§ 37 Abs. 2) den Fahrverkehr vor der Kreuzung. Gegebenenfalls sind auf den Führungen für den abbiegenden Radverkehr die besonderen Signale für den Radverkehr zu beachten.

Abbiegen (VwV zu § 9 Abs. 2 und 3 StVO)

Markierung von Furten für den Radverkehr im Knoten:

Regelmäßig im Zuge von Radverkehrsanlagen an bevorrechtigten Straßen (auch auf freigegebenen Gehwegen!)

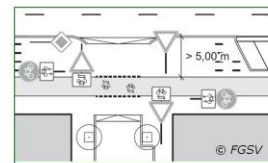
Nie an Kreuzungen und Einmündungen mit ‚Rechts-vor-links‘-Regelung oder bei Unterordnung des Radverkehrs durch Zeichen.



Vorrang des Längsverkehrs auf straßenbegleitenden Radwegen

- Geradeausfahrende Radfahrer haben gegenüber Abbiegenden als **„Neben der Fahrbahn“** - Fahrende Vorrang, wenn der Radweg **weniger als 5 m** abgesetzt ist.

In Zweifelsfällen ist eine Vorfahrtregelung je nach Verkehrssituation im Einzelfall durch Verkehrszeichen vorzunehmen.



VwV-StVO: (obligatorische) Radverkehrsfurten verdeutlichen lediglich die vorhandene Vorfahrt des Radverkehrs, begründen diese jedoch nicht!

Mit der Änderung der VwV zu § 9 Abs. 3 StVO erfolgt eine Klärung der vorher unbestimmten Rechtslage :

Ein erheblich abgesetzter Radweg liegt nicht mehr neben der Fahrbahn, wenn der Abstand dazu mehr als 5 Metern beträgt.

Bei einer Regelung durch Verkehrszeichen muss hier dem Radfahrer nicht mehr zwingend eine Wartepflicht durch das Zeichen 205 auferlegt werden. Es kann nun auch eine Regelung mit Vorfahrt für den Radverkehr und mit Z 205 für den abbiegenden Kfz getroffen werden.



Weitere Regelungen der VwV-StVO 2009 zum Radverkehr

- **Anordnung von Bussonderfahrstreifen** (VwV zu Z 245 Nr. II 4.)
nur zulässig, wenn Radverkehr gesondert geführt oder in Busspur zugelassen wird.
- **Zulässige Höchstgeschwindigkeit** (VwV zu Z 274)
Innerorts Erhöhung über 50 km/h bis max. 70 km/h nur wenn benutzungspflichtige Radverkehrsführungen vorhanden sind;
außerorts Begrenzung auf 70 km/h, wenn besondere Gefährdung von Fußgängern oder Radfahrern im Längs- oder Querverkehr gegeben ist.
- Ergänzung der VwV in 2009 (zu § 39 bis 43 StVO, Allgemeines):
Vorrang der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor der Gewährleistung eines ausreichenden Verkehrsflusses.
- Hinsichtlich der **Gestaltung von Radverkehrsanlagen** wird in der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – **ERA**“ verwiesen.
(Änderung vorgesehen: Verweis auf „anerkannte Regeln der Technik“)

Die Betonung des Vorrangs der Verkehrssicherheit erleichtert die Begründung von sicheren Führungen und Regelungen für den Radverkehr. Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit (vor allem für den motorisierten Verkehr) sind hierfür - wenn erforderlich - hinzunehmen!




Regelwerke der FGSV im Bereich Straßenverkehr

schaffen Standards für regelkonforme Anlagen

R1	RASt 2006 (Stadtstraßen)	RAL 2013 (Landstraßen)	RiLSA 2010 (Signalisierung)	RIN 2008 (Netzgestaltung)	RMS <i>in Arbeit</i> (Markierung)
R2	EFA 2002 (Fußgänger)	ERA 2010 (Radverkehr)	EAÖ 2013 (ÖPNV)	EAR 2004 (Parken)	 (weitere)
W1 / W2	Auswahl an Merkblättern und Hinweisen				
	HRaS 2002 (Radverkehr im ländlichen Raum)	HSRa 2005 (Signalisierung Radverkehr)	Merkblatt Fahrrad- wegweisung 1998 <i>wird bearbeitet</i>	Hinweise zum Fahrrad- parken 2013	

StVO-Länderseminare 2014/15
© Gwiasda / isup
Fahrradakademie
20

Die Systematik der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für den Straßenverkehr stellt sich wie folgt dar:

Die Regelwerke (R1) geben den aktuellen Stand der Technik wieder und geben Hinweise, wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden müssen bzw. sollen.

Nachgeordnete Empfehlungen (R2) enthalten konkretisierende Anleitungen zu ausgewählten Themen.

Wissensdokumente (W1/W2) vermitteln darüber hinaus den aktuellen Stand des Wissens und erläutern vertiefend, wie ein technischer Sachverhalt zweckmäßiger Weise behandelt werden kann oder schon erfolgreich behandelt worden ist.




Verbindlichkeit der Regelwerke

R1-Regelwerke regeln, R2-Regelwerke empfehlen, wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden soll(t)en.

R1	Mehrheitlich durch Erlasse der Ministerien des Bundes und der Länder eingeführt (Straßen in Baulast des Bundes und der Länder)		abgestimmt
R2	ERA 2010 (Radverkehr)	Eingeführt durch Erlass der Landesministerien in Mecklenburg-Vorp., Berlin, Nordrhein-Westf.; Sachsen-Anhalt (Bundes-und Landesstraßen); als Fördervoraussetzung in Baden-Württemberg.	

„Sie entsprechen dem Stand der Wissenschaft und Technik, der für das Erreichen der gesetzlich vorgegebenen Ziele für erforderlich gehalten wird.“ (Handbuch der Rechtsförmlichkeit 2008)

StVO-Länderseminare 2014/15
Fahrradakademie
21

Die Regelwerke schaffen Standards und sind aufeinander abgestimmt. Sie richten sich – wie die VwV-StVO - an Planer und Straßenbauverwaltungen.

Sie bieten den Planern Lösungen für alle Entwurfsaufgaben mit Ermessensspielraum in Abwägung der jeweiligen Nutzungsansprüche und Ziele.

Das Zitat aus dem Handbuch der Rechtsförmlichkeit 2008 macht deutlich, dass die Vorgaben der Regelwerke für die Beurteilung einer Planung herangezogen werden, ob diese sachgerecht hinsichtlich der zu erreichenden Ziele ist. Dies ziehen im Streitfall auch die Gerichte zur Beurteilung heran.

Wird in der Planung von den hier formulierten Standards abgewichen, erfordert dies in der Regel eine besondere Begründung. Es gilt dann nachzuweisen, dass dennoch das gewünschte Ziel (ggf. unter den gegebenen, besonderen Rahmenbedingungen) erreicht wird.

 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur



Verhalten und Regelakzeptanz von Verkehrsteilnehmern

Häufiger Vorwurf: „Radfahrer missachten in hohem Maße die Verkehrsregeln und gefährden dadurch sich und andere.“

Gründe?

- Regelungen sind unverständlich, kompliziert und wenig bekannt
- Regelungen sind bekannt aber nicht praxisgerecht
- ... ?

„Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur sein!“ (Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Radfahrern; BAST 2009)

- Radverkehr wird nicht ausreichend und anforderungsgerecht berücksichtigt.
- Einseitig auf die Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr abstellende Regelungen zum Nachteil von Radfahrern (und Fußgängern) werden von diesen besonders innerorts zunehmend weniger akzeptiert.
- Regelungserfordernis für Radverkehr ist für die Situation nicht nachvollziehbar.
- Der zugewiesene Verkehrsraum ist eingeschränkt nutzbar oder wird als unsicher empfunden.



StVO-Länderseminare 2014/15 Fahrradakademie  22

Von Planern und Behörden wird oft beklagt, dass Radfahrende sich nicht an die Verkehrsregeln halten oder die konkreten Regelungen für den Radverkehr vor Ort außer Acht lassen.*

Hier soll ausschließlich auf mögliche Gründe eingegangen werden, die zu diesem Verhalten führen können. Die Kategorisierung erfolgt im Hinblick auf mögliche Ansätze, auf dieses nicht erwünschte Verhalten durch verbesserte Planung – jenseits von Überwachung und Repressionen - Einfluss zu nehmen.

Zu unterscheiden ist, ob fehlende Kenntnisse (linker Kasten) ursächlich sind oder eine aktive Entscheidungen gegen (bekannte) Regeln erfolgt. (mittlerer Kasten)

- Darüber gibt es sicherlich weitere, individuelle Gründe (rechter Kasten) für den Einzelnen, die ihn veranlassen Regeln zu missachten (moralische Überzeugung, Leichtsinn u.v.a.m.). Diese entziehen sich aber weitgehend der Einflussnahme mit Mitteln der Gestaltung und Regulierung von Verkehrsräumen durch Planer und Behörden und werden deshalb nicht weiter vertieft.-

Die Studie der BAST liefert einen Erklärungsansatz für Fehlverhalten und daraus u. U. resultierende Unfälle. Mit den folgenden Thesen werden weitere Hinweise auf mögliche Ursachen gegeben. Sie können Anlass sein zu prüfen, ob konkret Handlungsbedarf besteht.

zu 1) z.B.: zu wenig Platz für die tatsächlichen Radverkehrsmengen, geschützte Verkehrsräume für Radfahrende fehlen ganz oder entsprechen nicht den Anforderungen (z. B.: keine direkte Verbindung; kein unterbrechungsarmes Fahren möglich; zu schmal für Überholvorgänge).

(Forts.)

Fortsetzung von S 22:

- zu 2) z.B. durch lange „Rot-Zeiten“ für Radverkehr an Kfz-optimierten Lichtsignalanlagen (insbes. bei geringen Fahrzeugmengen), durch „Ableitung“ auf ungeeignete Wege, Umwege usw..
- zu 3) z.B. Abbiegeverbote oder Signalisierungen, die (nur) zur Regelung des Kfz-Verkehrs erforderlich sind; beim rechts Ab- bzw. Einbiegen ohne Behinderung anderer.
- zu 4) z.B. benutzungspflichtige Radwege entlang hoch frequentierter Fußgängerflächen; zugestellte oder zugeparkte Radwege; unebene Fahrbahnbeläge; beengte Verhältnisse auf der Fahrbahn.

** Auf das Mengenverhältnis zu Regelverstößen im Kraftverkehr (insbesondere von sog. Kavaliersdelikten) sei hier nicht weiter eingegangen .*

Festzustellen bleibt jedoch, dass Verstöße von Kfz-Fahrern fahrzeugbedingt i.d.R. mit einer deutlich höheren Gefährdung und meist schwereren Folgen für andere – insbesondere ungeschützte - Verkehrsteilnehmer verbunden sind. - Besonders für Radfahrer kann schnell (lebens-)gefährlich werden: Abbiegen ohne Blinken, überhöhte Geschwindigkeit, Einfahren in Kreuzungen bei „Dunkelgelb“, Blockieren von Radwegen und -spuren, Missachtung von Vorfahrt im Längs- und Querverkehr.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Fazit

- Die aktuellen Regelungen der StVO bieten den Kommunen und Ländern einen größeren Handlungsspielraum für die sichere Führung und Förderung des Radverkehrs.
- Zur nachhaltigen Förderung ist eine bedarfsgerechte und die örtlichen Anforderungen berücksichtigende Planung und Gestaltung von Anlagen für den Radverkehr notwendig.
- Die Anlagen und Regelungen für den Radverkehr sind kontinuierlich an den Verkehrsbedürfnissen zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Die Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer über aktuelle Verkehrsregeln und die Förderung der Einsicht in ihre Notwendigkeit schaffen die Voraussetzungen für deren Akzeptanz.
- Bei der Umsetzung des Instrumentariums sind vor allem Kommunen und Ländern gefordert, auf allen beteiligten Ebenen zu kooperieren.

StVO-Länderseminare 2014/15
Fahrradakademie 

Zu 1) und 2)

Die StVO ist **kein** Instrument der Förderung des Radverkehrs. Sie ermöglicht diese aber, wenn die politischen Prioritäten entsprechend gesetzt werden!

Zu 3)

(Regelungen = Umsetzung der Regeln der StVO zur Gestaltung von Verkehrsabläufen vor Ort.)

Hierbei sind auch die gewünschten Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen, soweit diese im Sinne des NRVP beinhalten: Mehr Radverkehr - weniger Kfz-Verkehr dort, wo dieser substituierbar ist.

Beschränkungen für den allgemeinen Fahrverkehr sind dahingehend zu überprüfen, ob flexible Lösungen zugunsten des RV ermöglicht werden können (z.B. Ausnahmen von Verkehrsverboten).

Zu 4)

Verkehrsfährdendes Verhalten ist stärker ins Bewusstsein zu rücken und nachhaltig zu unterbinden (auch sog. „Kavaliersdelikte“ z.B. sichtbehinderndes Falschparken)

Einfache und verständliche Verhaltensvorschriften unterstützen regelkonformes Verhalten. Hier bestehen in den aktuellen Vorschriften der StVO weiterhin Defizite! Neue Regeln werden oft auch nur unzureichend kommuniziert. Um so wichtiger werden klare und unmissverständliche Regelungen vor Ort als Aufgabe für Planer und Verkehrsbehörden!

Zu 5)

Ziel muss es sein, Radverkehr integriert als System fördern.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

§ 1 StVO:

**„Die Teilnahme am Straßenverkehr
erfordert ständige Vorsicht und
gegenseitige Rücksicht.“**

Kontakt: Deutsches Institut für Urbanistik, Fahrradakademie
Zimmerstraße 13-15, D-10969 Berlin
fahrradakademie@difu.de
Tel.: +49 30 39001 – 132 Fax: +49 30 39001 – 109