# Bevorrechtigte Radfahrerfurten neben Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) möglich machen!

## 1 Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die gültige Vorfahrtregelung gemäß § 8 der Straßenverkehrsordnung betrachtet den Radverkehr als Fahrverkehr, so dass für Radfahrer im Zuge von vorfahrtberechtigten Straßen der gleichen Vorrang gilt wie für den übrigen Fahrverkehr. Dies gilt auch für straßenbegleitende Radwege. Im Zuge von Radwegen sind demnach auch flächig eingefärbte Radfahrerfurten üblich, die den Vorrang der Radfahrer auf der Nebenanlage verdeutlichen. Dies gilt z.B. auch für freie unsignalisierte Rechtsabbieger wo diese Markierung auch in Kombination mit Zebrastreifen verwendet werden.

Problematisch wird die Situation dann, wenn bevorrechtigte Straßen zu queren sind. In diesen Fällen besteht die Möglichkeit, Fußgänger durch entsprechend markierte Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“ gemäß Zeichen 293 StVO) zu bevorrechtigen. Diese Möglichkeit besteht für Radfahrer prinzipiell in ähnlicher Weise, indem für den Verkehr auf der Fahrbahn Zeichen 205 StVO (Vorfahrt achten) und für den querenden Radverkehr Zeichen 301 StVO (Vorfahrt) angeordnet wird. Besteht für beide Verkehrsteilnehmer ein Querungsbedürfnis, z.B. wenn ein Selbständig geführter Rad-/ Gehweg eine Hauptverkehrsstraße kreuzt, dann fehlt bislang eine geeignete Beschilderung bzw. Markierung.

Da Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) zur Zeit in Deutschland wieder an Bedeutung gewinnen und zunehmend Signalanlagen durch diese Führungsform ersetzt werden, besteht hier Handlungsbedarf. Fußgängerüberwege sind grundsätzlich zu begrüßen, da die Fußgänger Vorrang haben und Fußgängerüberwege bei entsprechender Ausgestaltung für Fußgänger auch sicher ist. In letzter Zeit sind aber auch Fälle bekannt geworden, bei denen Unfälle zwischen Radfahrern und Kfz an Fußgängerüberwegen gehäuft vorkamen. Es ist zu befürchten, dass Fußgängerüberwege auf Grund ihrer Unfallträchtigkeit in Verruf geraten und am Ende sowohl die Fußgänger als auch die Radfahrer als Verlierer da stehen und wieder wartepflichtig sind.

Fußgängerüberwege an denen auch ein Querungsbedarf für Radfahrer besteht, sollten also künftig auch als gemeinsame, bevorrechtigte Querungsstellen beschildert, markiert und gestaltet werden können. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine bundeseinheitliche Rege-

lung, die für alle Verkehrsteilnehmer sofort begreifbar ist, notwendig. In den entsprechenden Regelwerken sind die Voraussetzungen, Einsatzkriterien und Gestaltungsmerkmale für die Anordnung einer gemeinsamen, bevorrechtigten Querungsstelle zu bestimmen.

## 2 Unbefriedigende rechtliche Situation in Deutschland

In der deutschen StVO ist nach § 26 der Fußgängerüberweg ausschließlich für Fußgänger und Rollstühle reserviert. Für die Existenz eines Fußgängerüberwegs entscheidend ist die Fahrbahnmarkierung (Z 293 StVO), das Hinweisschild Z 350 StVO allein hat keine rechtliche Bindung. Wollen Radfahrer Fußgängerüberwege bevorrechtigt benutzen, so müssen sie nach einem Urteil des OLG Hamm absteigen und so zu Fußgängern werden. Hintergrund ist die höhere Annäherungsgeschwindigkeit von Radfahrern. Dies hat in vielen Fällen, insbesondere bei der Querung von Straßen im Zuge von wichtigen Radverkehrsverbindungen oder Grünwegen, negative Auswirkungen auf die Radverkehrsführung. Da die entsprechende StVO-Regelung vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt ist und Radfahrer aus Unkenntnis oft trotzdem den Fußgängerüberweg fahrend benutzen, wird vielerorts per Beschilderung den Radfahrern das Absteigen geboten.

*Abbildung 1: In der Praxis selten beachtetes Absteigegebot für Radfahrer vor einem Fußgängerüberweg (Leipzig, Rossplatz/ Goldschmidtstraße) im Zuge einer Fahrradroute*

Für Radfahrer besteht die Möglichkeit, mit Zeichen 205 StVO Vorfahrt im Zuge der Radverkehrsführung anzuordnen. In den wenigen Fällen, wo dies bislang so angeordnet wurde, geschieht dies, ohne auch gleichzeitig dem Fußgängerverkehr Vorrang einzuräumen. In vielen Fällen ist der Fußgängerstrom von untergeordneter Bedeutung. Für Querungen mit höherem Kfz-Aufkommen sind aber Lösungen, die so einseitig auf den Radverkehr abheben nicht sinnvoll. Es bietet sich also an bevorrechtigte Fußgänger- und Radfahrerquerungen zu kombinieren.

*Abbildung 2: Bevorrechtigte Radfahrerfurt im Zuge einer Veloroute (Hannover)*

## 3 Unterschiedliche Ansätze im europäischen Ausland

In verschiedenen europäischen Ländern ist das Verkehrszeichen eines Radfahrerüberwegs, welches in seinen Anwendungen dem Fußgängerüberweg entspricht, in den Straßenverkehrsordnungen vorgesehen und findet entsprechend Anwendung. Die österreichische StVO kennt die „Radfahrerüberfahrt“, deren Funktion über die unserer Radwegfurt hinausgeht. Ebenfalls mit einer Blockmarkierung und einem entsprechenden Hinweisschild (siehe Foto) versehen, kann sie auch quer zur Fahrbahn angelegt werden und darf von Radfahrern mit 10 km/h befahren werden (§68a österr. StVO). Der Kfz-Verkehr hat dem Radfahrer das „...ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, sofern er sich auf dem Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benutzen will. Zu diesem Zweck darf sich der Lenker eines solchen Fahrzeuges einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, dass er das Fahrzeug vor dem Schutzweg anhalten kann, und er hat, falls erforderlich, vor dem Schutzweg anzuhalten...“ § 9(2). Dieses für Radfahrer und Fuß-

gänger gleichermaßen geltende Recht wird allerdings durch § 68a in der Art eingeschränkt, dass ein Befahren „...unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend...“, nicht erlaubt ist. Diese Formulierung macht deutlich, dass die Konstruktion einer Radfahrerüberfahrt auch Gefahren birgt. Es besteht die Tendenz, dass Radfahrer in diesem Fall den Fußgängern gleichgesetzt werden und die Radwegüberfahrten auch bei der Querung untergeordneter Straßen eingesetzt werden, wo in Deutschland für Radfahrer die allgemeine Vorfahrtsregelung gilt. Das Beispiel ist also in dieser Form für Deutschland nicht zu empfehlen.

*Abbildung 3: Kombinierter Fußgänger und Radfahrerüberweg in Bregenz/ Österreich*

In Polen kann die Kombination des Überwegs für Fußgänger und Radfahrer auf einem Schild beobachtet werden. Die Lage der Furten nebeneinander vermeidet Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.

*Abbildung 4: Kombinierter Fußgänger-/Radfahrerüberweg in Poznan/ Polen*

In Straßburg konnte diese Lösung einer Teileinfärbung fotografiert werden. Diese Markierungen für Radfurten sind relativ häufig. Die verkehrsrechtlichen Grundlagen sind aber mit denen in Deutschland nicht unmittelbar zu vergleichen.

*Abbildung 5: Kombinierter Fußgänger-/Radfahrerüberweg in Straßburg/ Frankreich*

## 4 Individuelle Lösungen in Deutschland

Der Beleg, dass Handlungsbedarf besteht, wird durch eine Vielzahl pragmatischer Lösungen in Deutschlang erbracht, welche die rechtlichen Regelungen weit auslegen. So wie in dem Beispiel aus Göttingen werden vielfach Furten parallel zu Zebrastreifen über vorfahrtberechtigte Straßen markiert, in einigen Fällen im Zuge von Velorouten auch noch zusätzlich mit „Haifischzähnen“ markiert (z.B. in Köln). Alle diese Markierungen sind durch die StVO nicht gedeckt und funktionieren nur, weil allgemein Rechtunsicherheit herrscht. Radfahrer haben formal keinen Vorrang, faktisch wird den Radfahrern aber Vorrang gewährt. Diese Lösung ist aber nur möglich, wenn die obersten Straßenverkehrsbehörden Abweichungen von der Verwaltungsvorschrift zur StVO zulassen, was naturgemäß nur in Ausnahmefällen der Fall ist. Die deutschlandweite Einführung derartiger Markierungen ist also nicht zu erwarten.

*Abbildung 6: Fußgängerüberweg, kombiniert mit markierter Radfurt in Göttingen, nahe Hauptbahnhof*

*Abbildung 7: Fußgängerüberweg und Querung einer Veloroute in Köln, Klosterstraße*

# 5 Fazit: Änderungen in StVO oder den Verwaltungsvorschriften zur StVO sind erforderlich!

## 5.1 Mögliche Lösungswege

Insbesondere im Zuge von Velorouten oder anderen stark genutzten Rad-/Gehwegen wird es zunehmend Bedarf für gemeinsame Bevorrechtigung von Radfahrern und Fußgängern geben. Eine gemeinsame Markierung und Beschilderung für Radfahrer und Fußgänger soll dieses planerische Problem lösen und zu einer flächendeckenden und einheitlichen Lösung in Deutschland führen.

Dabei sind mehrere Alternativen möglich, deren Vor- und Nachteile an dieser Stelle dargestellt werden sollen.

Hinsichtlich der Einführung in die StVO und die entsprechenden Regelwerke sind drei Ebenen zu unterscheiden:

- Beschilderung und rechtliche Regelung
- Markierung
- Bauliche Ausgestaltung

### 5.1.1 Beschilderung und rechtliche Gliederung

Hinsichtlich der Beschilderung sind drei Möglichkeiten praktikabel. Diese werden in der folgenden Tabelle vergleichend dargestellt und bewertet:

### 5.1.2 Anordnung

| | StVO 205 „Vorfahrt gewähren“ in Kombination mit Zeichen StVO 350 „Fußgängerüberweg“ | Neues Schild für gemeinsamen Überweg für Fußgänger und Radfahrer. | StVO 350 „Fußgängerüberweg“ durch analoges Schild für Radfahrer ergänzen. |
|---|---|---|---|
| **Ausprägung** | | | |
| **Handlungsbedarf** | *Änderung der VwV zur StVO: Kombination von Zeichen 350 und 205 empfehlen.* | *Neues Schild müsste mit entsprechender Verwaltungsvorschrift in die StVO eingebracht werden* | *Alleiniger Überweg für Radfahrer ist heute schon durch Zeichen StVO 205 möglich.* |
| **Beurteilung** | *Diese Kombination ist heute bereits möglich und kann durch ein kombiniertes Schild dargestellt werden.* | *Dort wo gemeinsam mit Fußgängern gequert wird einsetzbar. Nachteil ist, dass diese Beschilderung im Widerspruch zum Fahrzeugcharakter des Fahrrades steht* | *Diese Möglichkeit, analog zur österreichischen Radfahrerüberfahrt ist nicht zu empfehlen.* |
| **Bewertung** | **++** | **+/-** | **-** |

1. Auf eine Radfahrerüberfahrt nach österreichischem Muster entsprechend der rechten Spalte sollte aus Sicht des ADFC verzichtet werden, da die Regelung den Fahrzeugcharakter des Fahrrades weitgehend außer Acht lässt.
2. Bei der gemeinsamen Querung kann auch ein neues kombiniertes Schild entsprechend der mittleren Spalte sinnvoll sein, da Fußgängerüberwege auch auf Vorfahrtsstraßen durchaus üblich sind. Dieses Schild hätte den Vorteil, nicht gegen eingeübte Sehgewohnheiten zu verstoßen. Die Einführung des neuen Verkehrszeichens hat zudem den Vorteil das Thema auf höherer Ebene zu etablieren. Der wesentliche Nachteil ist jedoch, dass es dem Fahrzeugcharakter des Fahrrades nicht gerecht wird und somit nicht auf die höhere Geschwindigkeit des Radverkehrs hingewiesen wird.
3. Aus der Tabelle wird deutlich, dass nach dem deutschen Rechtverständnis eine Kombination von Zeichen 350 und Zeichen 205 in Verbindung mit dem Zusatz Radfahrer naheliegend ist. Es kann bereits heute eingesetzt werden, wenn die Verwaltungsvorschrift geändert wird, d.h. künftig Z 350 in Kombination mit anderen zulässig ist. Kurzfristig können die obersten Landesbehörden heute bereits Abweichungen von der VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 zulassen. Der Einsatz von Zeichen StVO 205 auf Vorfahrtstraßen, die mit Zeichen 306 (Vorfahrtstraße) ausgeschildert sind, setzt nicht zwingend die Anordnung von Zeichen 307 (Ende der Vorfahrtstraße) vor der Querungsstelle voraus (siehe StVO § 42).

### 5.1.3 Markierung

Hinsichtlich der Gestaltung des Überweges gibt es wiederum eine Reihe von Möglichkeiten. Die Regelungen der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften sind nicht so stark bindend, wie bei der Beschilderung. Trotzdem sollten einheitliche Grundsatzlösungen für leichte Begreifbarkeit der Übergänge sorgen.

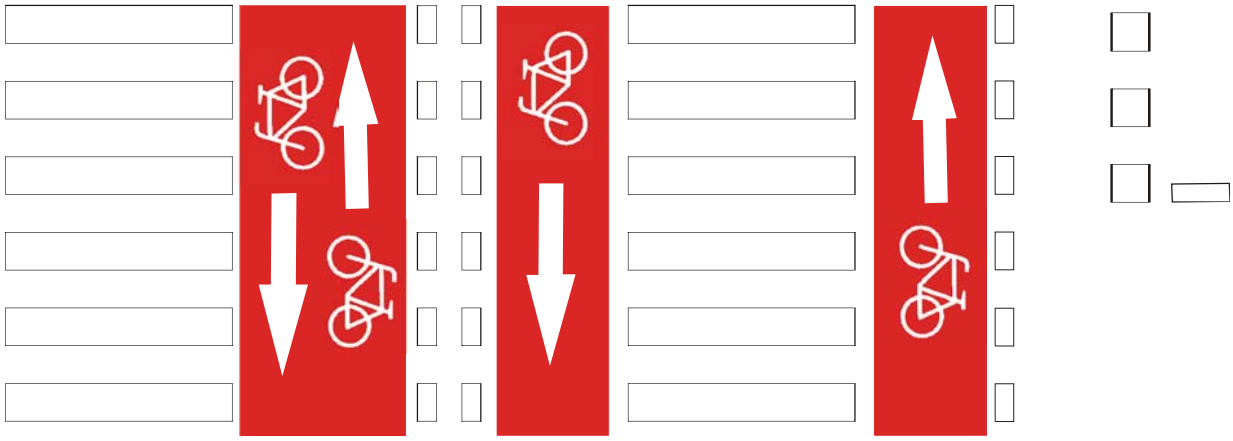
Aus den Beispielen lassen sich die Grundsatzlösungen ableiten, die auf die deutsche Markierungspraxis übertragen folgendermaßen aussehen können. Es sind ausschließlich Markierungselemente verwendet worden, die in Deutschland bereits üblich sind.

- der FGÜ (Zebrastreifen) gemäß Zeichen 293
- die Furtmarkierung für Radfahrer gemäß den „Richtlinien zur Markierung von Straßen“
- Fahrradpiktogramme als Markierungselement
- Wartelinien vor der Querungsstelle
- die heute in vielen Kommunen übliche Einfärbung von Radfahrerfurten.

Die Einfärbung von Radfahrerfurten ist nicht zwingend notwendig. In vielen Kommunen ist die Rotmarkierung von Radfahrerfurten heute verbreitet. Markierungen dieser Art werden dort eingesetzt, wo z.B. an unsignalisierten Rechtsabbiegespuren, bevorrechtigte Radfahrer parallel zu Fußgängerüberwegen geführt werden.

a.) Parallelmarkierung b.) „flankierende Furten

(in diesem Fall mit zusätzlicher Wartelinie für Kfz)



Die Einsatzkriterien für kombinierte Überwege könnten sich an den Vorgaben aus den vorhandenen „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) orientieren. Als Bemessungsgröße für die Anzahl der Querungen ist die Anzahl der Radfahrer und Fußgänger zu addieren. Zudem müssen die Sichtfelder, die z.B. von parkenden Fahrzeugen freizuhalten sind, entsprechend der Radfahrergeschwindigkeit angepasst werden. Als Grundlage hierfür können die Sichtfelder dienen, die in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ dargestellt sind.

### 5.1.4 Bauliche Ausgestaltung

Zusätzlich ist eine bauliche Ausgestaltung sinnvoll, die den räumlichen Verhältnissen angepasst ist. Bauliche Maßnahmen sind aber keine Voraussetzung für die Umsetzung eines kombinierten Radfahrer- und Fußgängerüberweges. Wenn die Verkehrsverhältnisse es zulassen, können Anhebungen des Radfahrer- und Fußgängerübergangs mit entsprechenden Anrampungen vorgesehen werden. Eine weitere mögliche Maßnahme sind Fahrbahneinengungen an den Querungsstellen. Wesentlich sind gute Sichtverhältnisse auf die herannahenden Radfahrer.

## 5.2 Zusammenfassende Bewertung

Aus dem Vergleich der Lösungswege wird deutlich, dass vor dem Hintergrund der verkehrsrechtlichen Situation in Deutschland, die Variante Zeichen 205 in Verbindung mit Zeichen 350 zu kombinieren, der gangbarste Weg ist. Diese Lösung bedarf lediglich der Änderung der Verwaltungsvorschriften. Die Verkehrszeichen sind vorhanden und die Markierungen können auf der Basis der gültigen Richtlinien ausgeführt werden. Ein Bruch mit der bisherigen Planungspraxis wird vermieden. Pilotanwendungen in verschiedenen Städten können zur Klärung noch offener Sicherheitsfragen beitragen.

Für die Führung des Radverkehrs, insbesondere im Zuge von Velorouten und verkehrsbedeutenden Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen würde diese Lösung einen wesentlichen Qualitätssprung bedeuten.

**Text:**
Peter Gwiasda, Fritjof Mothes, Carsten Ruthe,
mit Anmerkungen aus dem "Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL"

**Quellen:**

Bouska, Wolfgang: StVO Straßenverkehrsordnung , Textausgabe mit Erläuterungen, 17. Auflage 1997

Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV); Bonn 2003

Österreichische StVO (www.ris.bka.gv.at)

Stoll – Straßenverkehrsrecht: Straßenverkehrs-Ordnung –StVO- und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Stand 2005

**Fotonachweis:**

Abbildung 1: Ulrich Patzer

Abbildung 2: Albrecht Genzel

Abbildung 3. 4 und 7: Fritjof Mothes

Abbildung 5: Jörg Thiemann-Linden

Abbildung 6: Peter Gwiasda