Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Allgemeines	Statistisches	Rechtliches	Bauliches	Perspektivisches

Verkehrswacht Wesermarsch als gemeinnütziger Verein – „entscheidungsfähige Behörden“ vielmehr in erster Linie Landkreis, Straßenbauverwaltung oder auch Gemeinde

Hier lediglich Aufzeigen von rechtlichen Entwicklungen und praktischen Erfahrungen

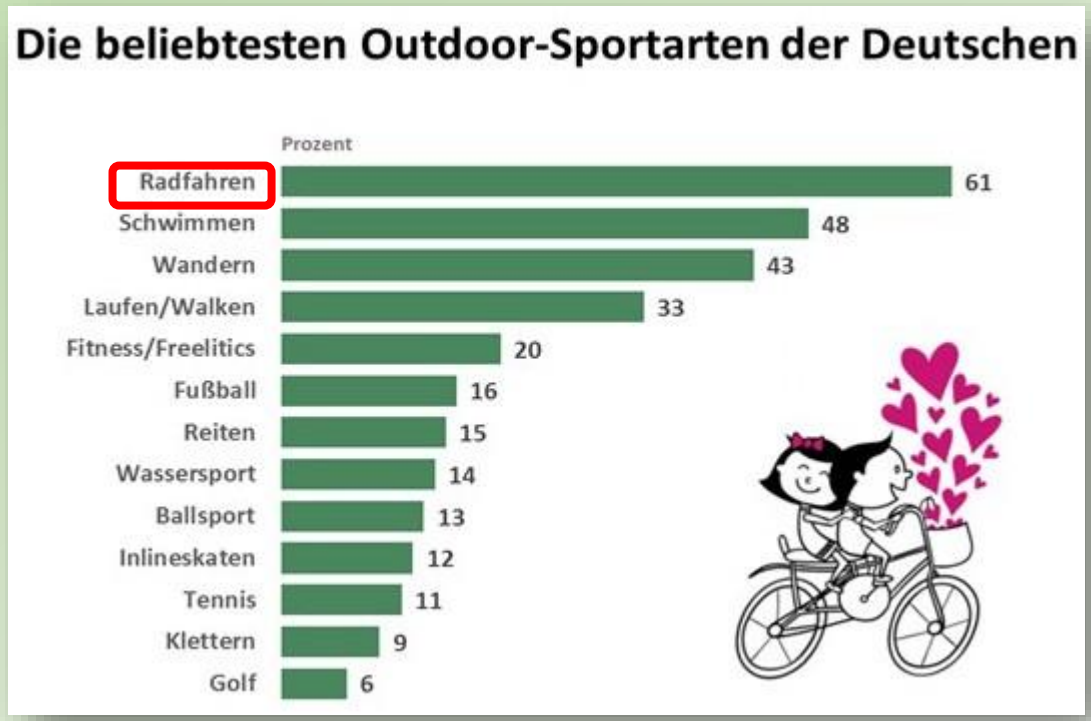
Insofern lediglich Informationsaustausch über perspektivische Möglichkeiten – kein abschließendes Ergebnis erwartet

Gleichwohl Appell an alle zu gegenseitigem Gedankenaustausch und lebhafter Diskussion – Zwischenfragen jederzeit zugelassen

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Radfahren in Deutschland „boomt“…

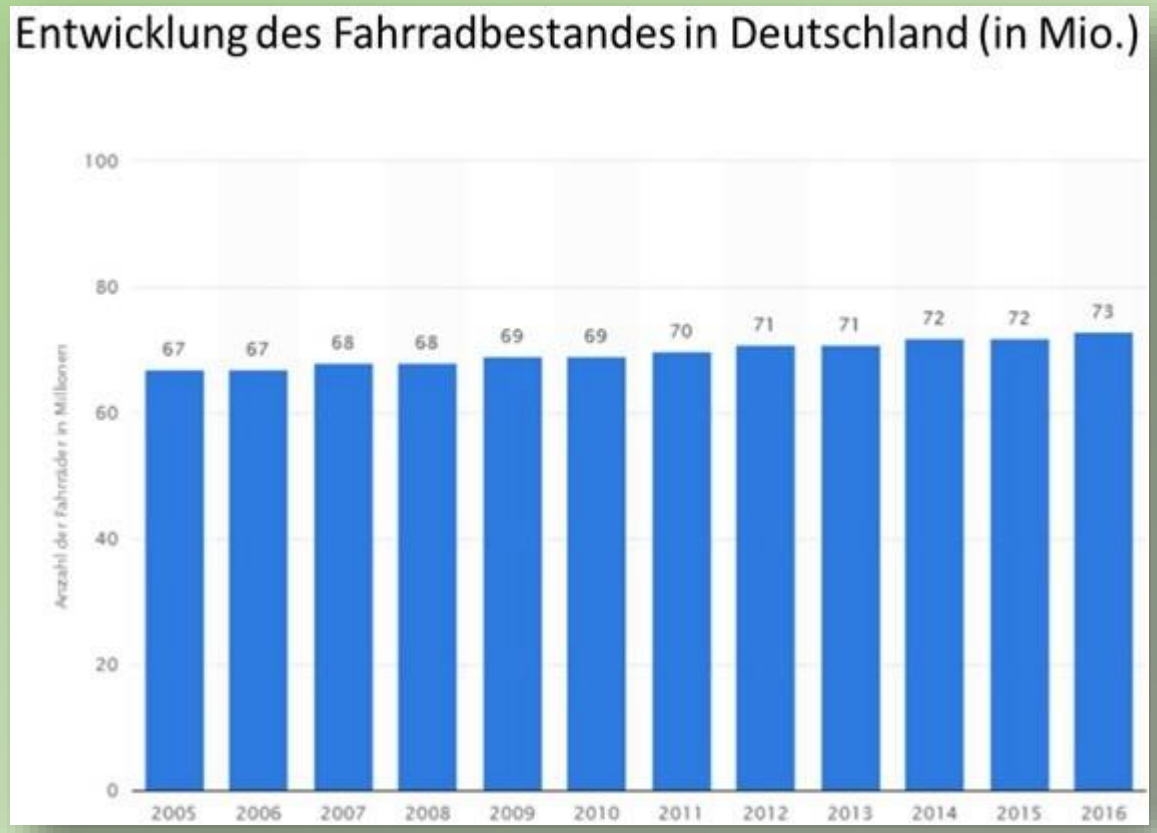


… im Arbeitsleben und in der Freizeit

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

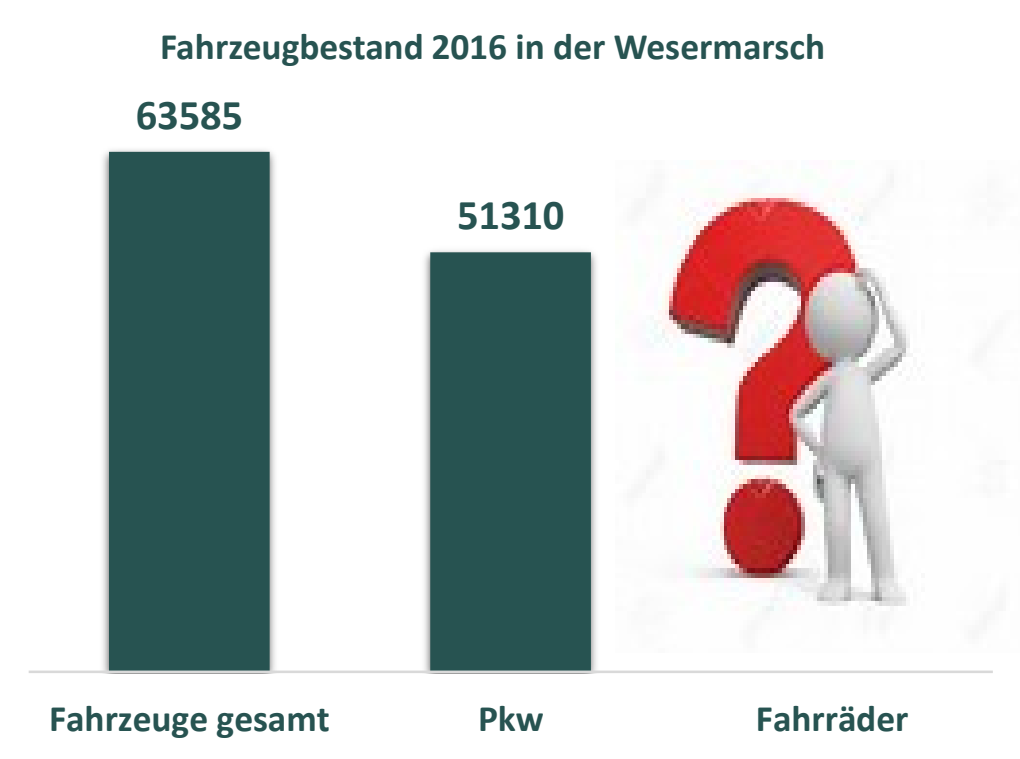
© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

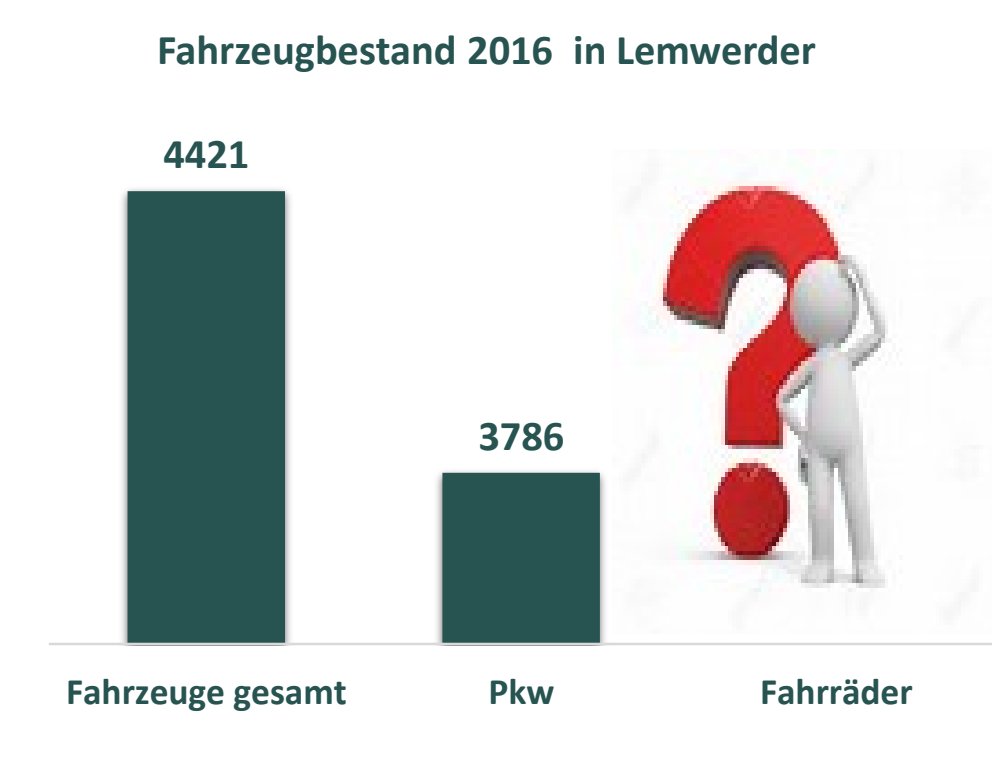
Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis



© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

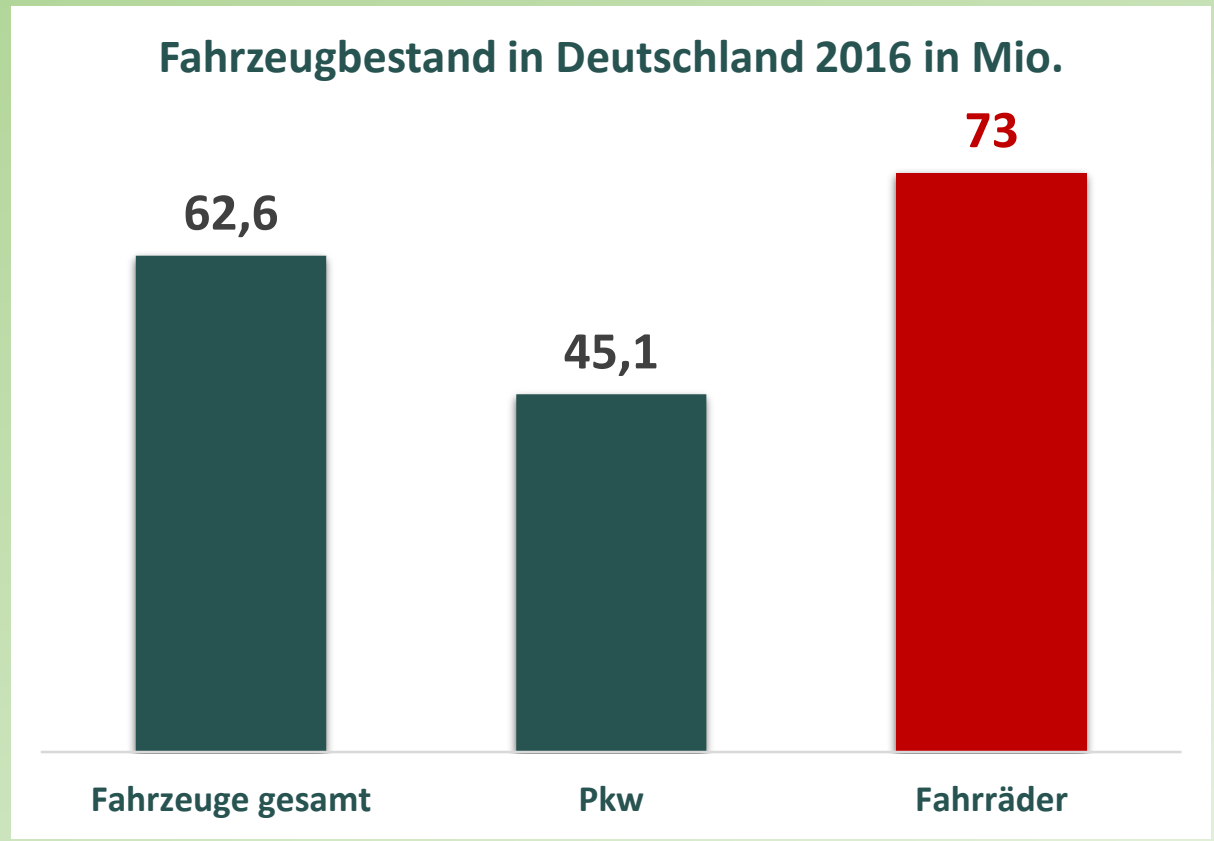
Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

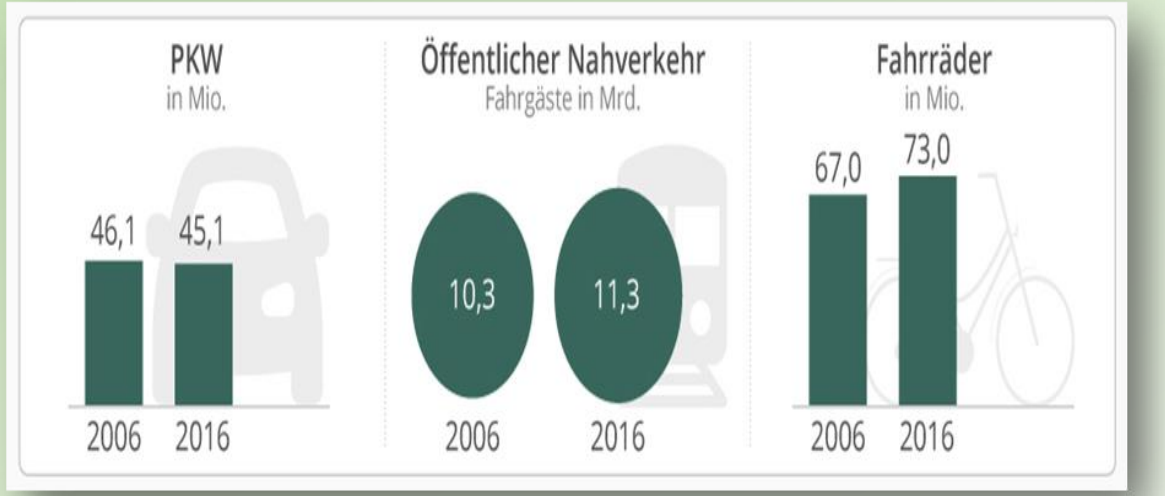




© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

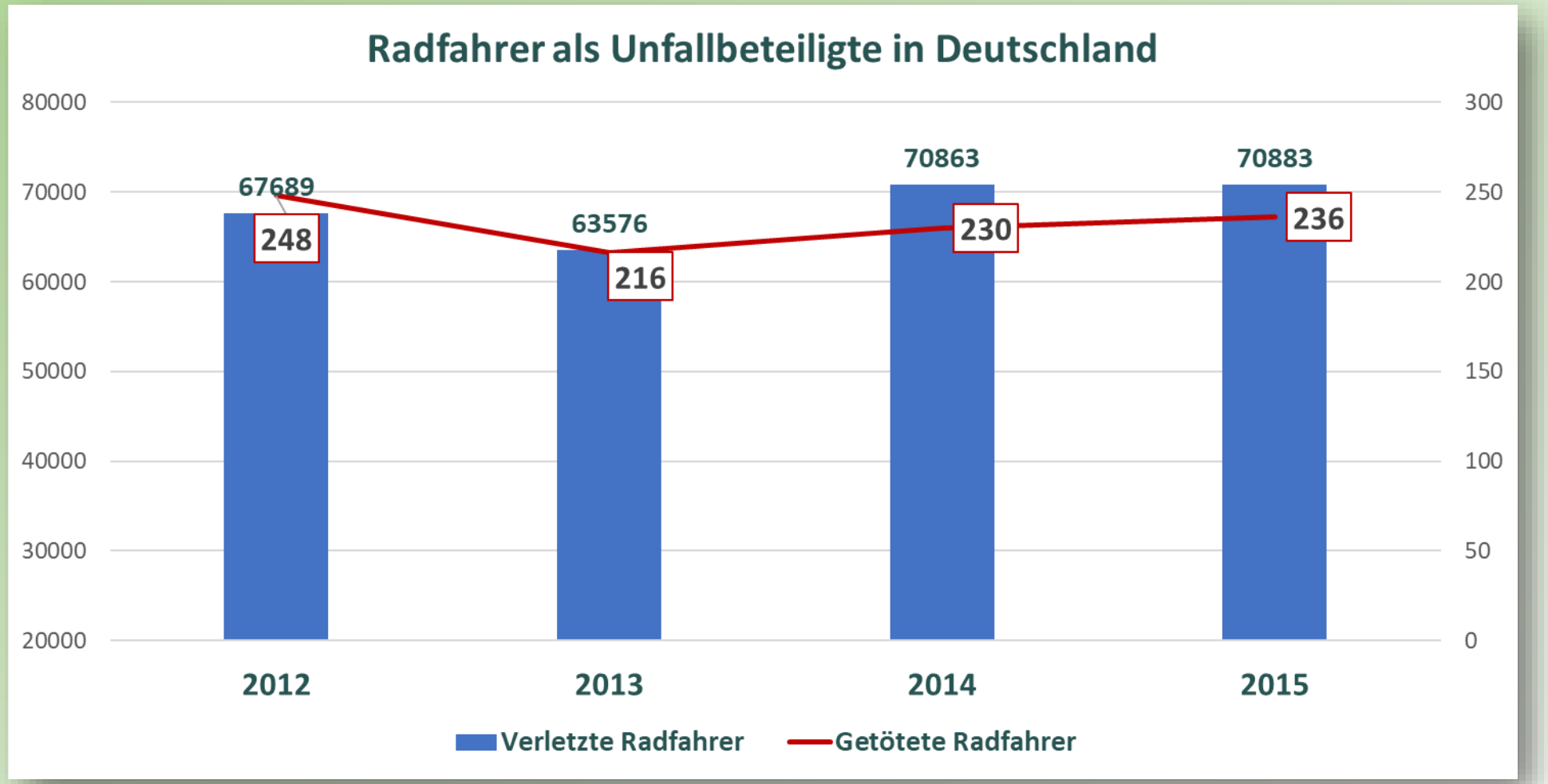




- **Das Fahrrad spielt nach wie vor entscheidende Rolle in der Mobilität**
- **Weitere Steigerung der Bedeutung ist zu erwarten (Umweltbewusstsein, E-Bikes pp.)**

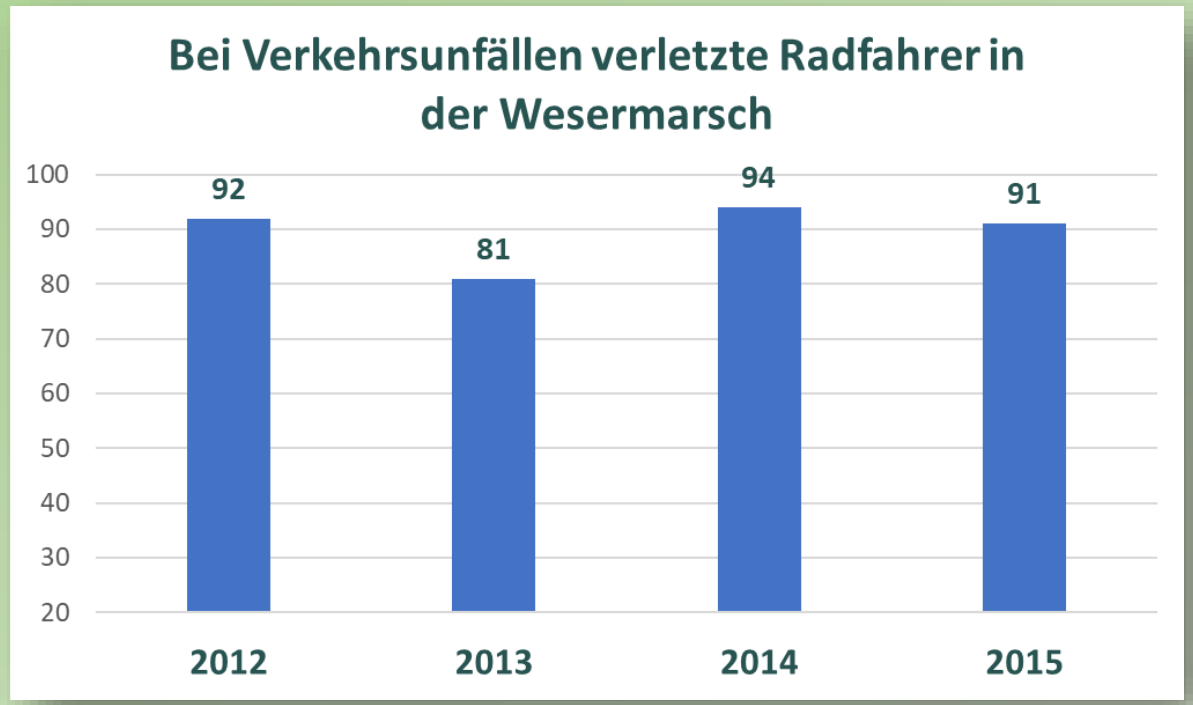
© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

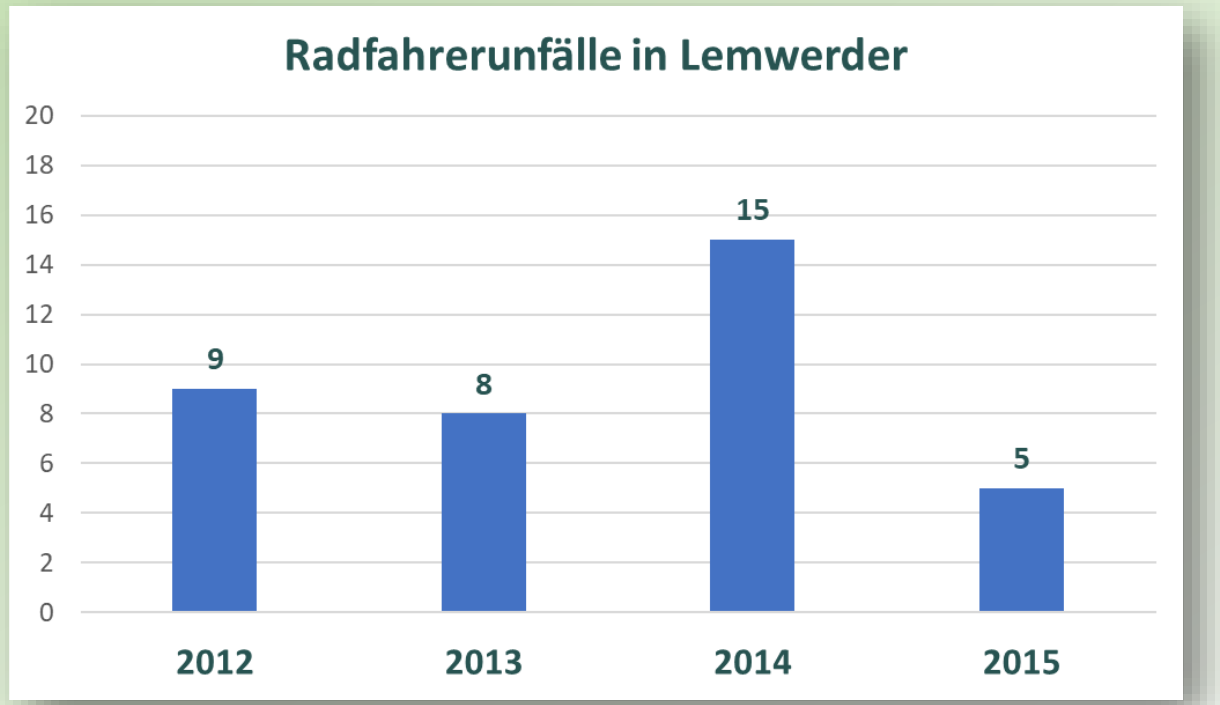
Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis



© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

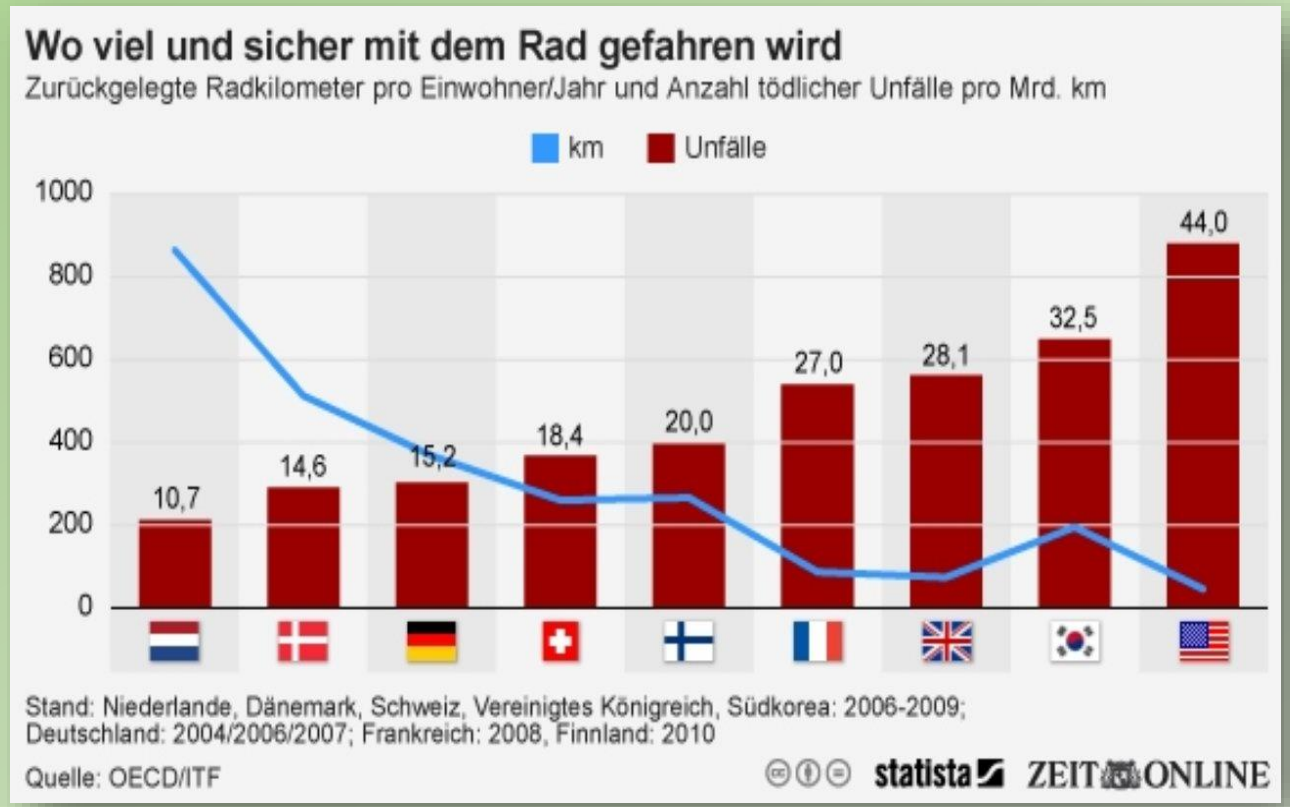
Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis





© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis



Kernaussage:

- **Je mehr mit dem Rad gefahren wird, desto niedriger ist die Gefahr schwerer bzw. tödlicher Unfälle**
- **Die Gefahr schwerer bzw. tödlicher Unfälle für Radfahrer steigt deutlich bei geringer Radfahrintensität**

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Grundsatz aus § 2 StVO - Fahrbahnbenutzung

- **Fahrzeuge haben („***müssen***“) die Fahrbahn zu benutzen - somit grdstl. auch Radfahrer**
- **Radfahrer müssen rechts und grdstzl. hintereinander fahren (auf der Fahrbahn)**

Ausnahme aus § 2 StVO - beschilderte Radwege

- **Verpflichtung („***müssen***“) zur Benutzung rechter Radwege nur, wenn dies durch entsprechende Verkehrszeichen angeordnet ist (Ausnahme!)**
- **Folgesatz „Benutzung linker Radwege ohne Vorschriftszeichen“ regelt im Umkehrschluss auch die Benutzungspflicht beschilderter „linker“ Radwege**

Option „andere“ Radwege – „Kann-Vorschrift“

- **„andere“(?) rechte Radwege (= ohne Verkehrszeichen) *dürfen* benutzt werden – freie Entscheidung des Radfahrers**
- **gilt ebenso für „linke“ Radwege ohne Gebotszeichen mit „Radfahrer frei“ allein**

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Radfahrstreifen

- Mit VZ „Radweg“ beschildert – wird durch die Beschil-derung benutzungspflichtig
- Mit durchgezogener Linie von Fahrbahn abgetrennt
- VZ kann auf Radfahrstreifen markiert werden
- *Benutzungspflicht!*

Schutzstreifen

- Nicht durch VZ beschildert
- Mit unterbrochener Linie von Fahrbahn abgetrennt
- Sinnbild „Fahrräder“ auf Schutzstreifen markiert
- Andere Fahrzeuge dürfen mitbenutzen – Halten erlaubt, Parken nicht
- *Keine Benutzungspflicht!*

Priorisierung/Reihenfolge nach StVO

1. Grundsatz Fahrbahnbenutzung
2. Benutzungspflichtige Radwege
3. Radfahrstreifen
4. Schutzstreifen
5. Freigabe Gehweg für Radfahrer

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Kernaussagen StVO und Verwaltungsvorschriften zur Auswahl/Festlegung von Radwegen

Radwege nur, wenn ausreichend Flächen für Fußgänger zur Verfügung stehen

Nur anzuordnen, wenn Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf es erfordern –
Kernaussage: Benutzungspflicht außerorts ja – innerorts nein

Nur unter Berücksichtigung bestimmter örtlichen Bedingungen

- **Verkehrsfläche in dem Radverkehr genügenden baulichen Zustand**
- **Linienführung an Kreuzungen/Einmündungen eindeutig erkennbar, stetig und sicher**
- ***ausreichende Breiten!!!***

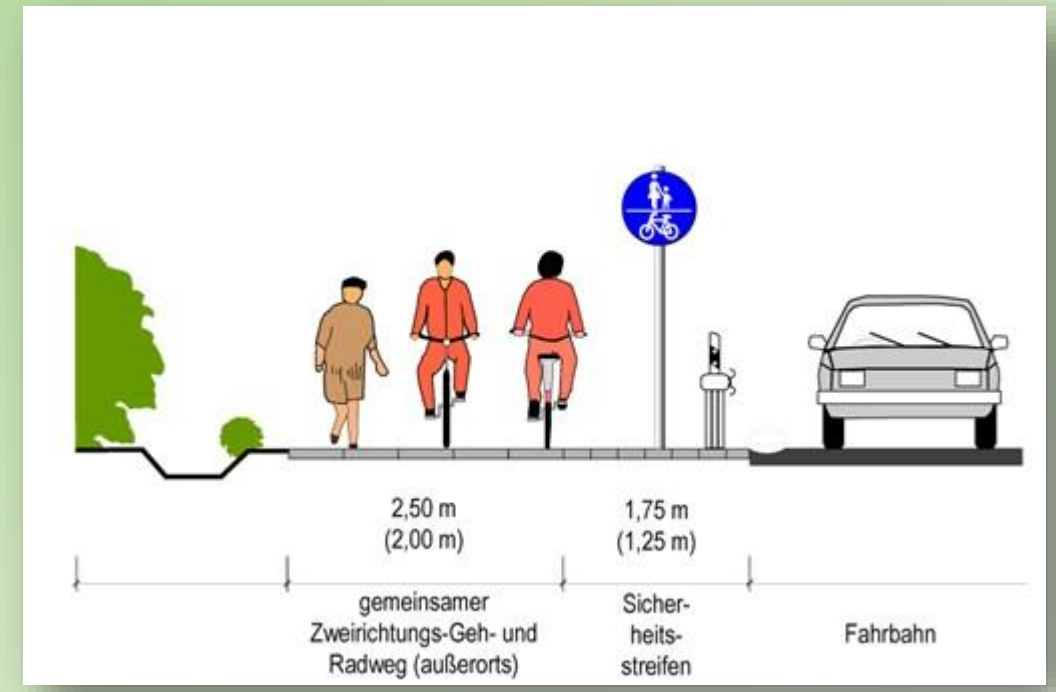
→ ***beachte:*** ***Im Folgenden zwar Schwerpunkt der Betrachtung –***
definitiv aber nicht einziges entscheidendes Kriterium

Entscheidendes Kriterium: bauliche Rahmenbedingungen - Ergänzende Hinweise auf Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

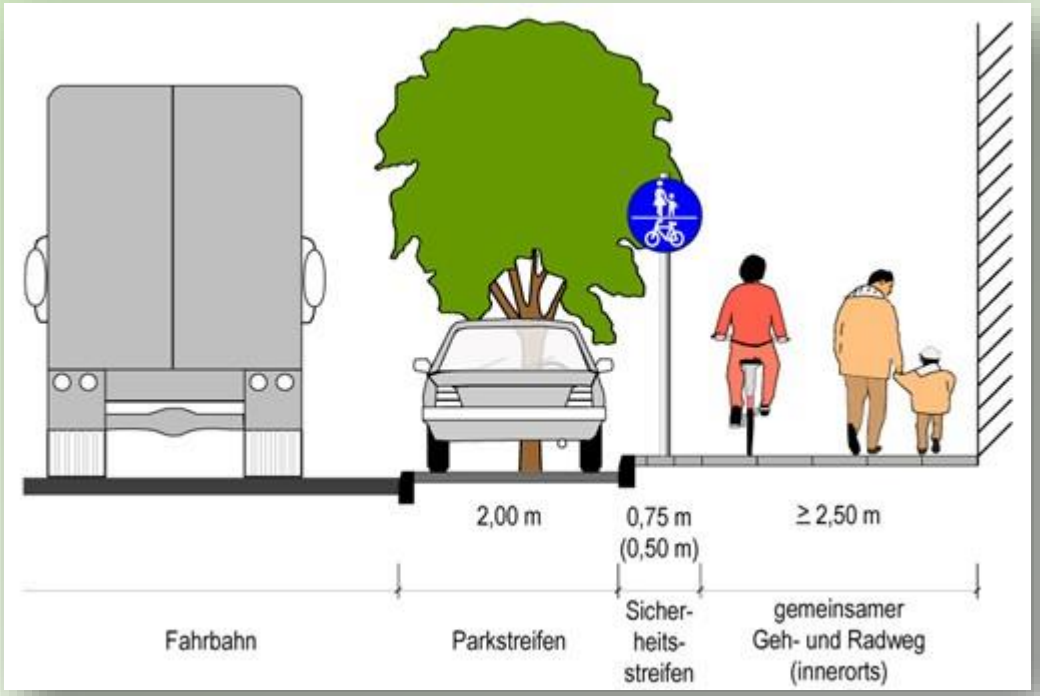
© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Abmessungen/Mindestbreiten von Radverkehrsanlagen gem. StVO, VwV-StVO und ERA

Gemeinsamer Zweirichtungs-Fuß- und Radweg: 2,50 m (außerorts 2,00 m)



Gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts: 2,50 m

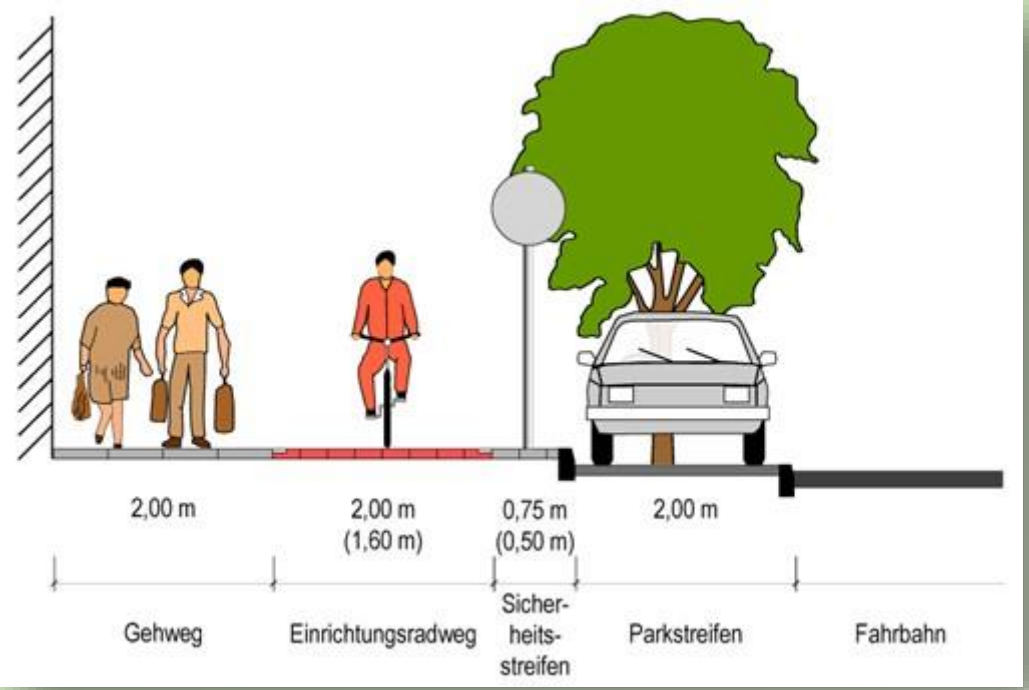


© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

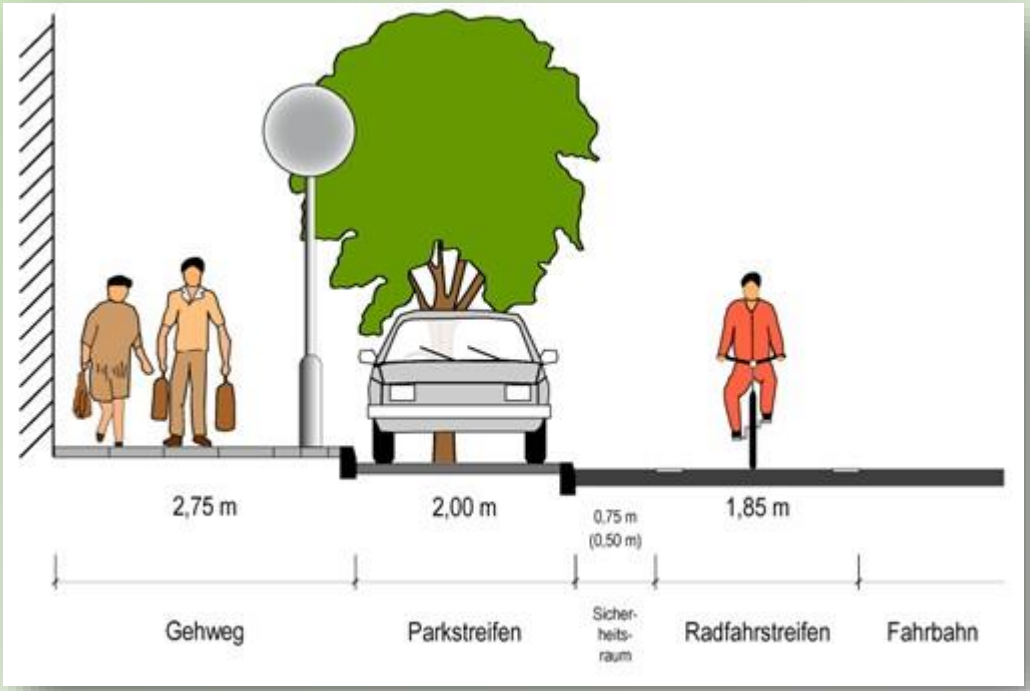
Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Abmessungen/Mindestbreiten von Radverkehrsanlagen gem. StVO, VwV-StVO und ERA

Einrichtungs-Radweg:
2,00 m (mindestens aber 1,60 m)



Radfahrstreifen:
1,85 m (mindestens aber 1,50 m)



© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Abmessungen/Mindestbreiten von Radverkehrsanlagen gem. StVO, VwV-StVO und ERA

Ergänzende Hinweise

Keine abschließenden Berechnungen/Vorgaben für alle denkbaren Varianten (mit/ohne Benutzungspflicht, Ein-oder Zwei-Richtungsverkehr pp.)

Benötigte Breiten zusätzlich abhängig von Verkehrsstärken, Anteile der Verkehrsarten pp.

Pauschaleinschränkung gem. VwV-StVO:

- **Abweichung von Mindestmaßen im Einzelfall, wenn aufgrund örtlicher Verhältnisse erforderlich und unter Wahrung der Verkehrssicherheit verhältnismäßig und vertretbar**

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Verkehrswacht trägt im Rathaus vor

STRAßENVERKEHR Informationsveranstaltung zur Radwegebenutzungspflicht

LEMWERDER/LR – Die Verkehrswacht Wesermarsch informiert an diesem Mittwoch, 11. Oktober, um 19 Uhr im Ratssaal des Rathauses Lemwerder an der Stedinger Straße 51 zur Radwegebenutzungspflicht.

Die Radwegebenutzungspflicht sei in der Straßenverkehrsordnung mit der Fahrradnovelle aus 1997 sowie der Neufassung 2009 mit dem Ziel der Reduzierung der benutzungspflichtigen Radwege aufgenommen worden, teilt die Bau- und Ordnungsverwaltung Lemwerder mit. Die Gesetzesnovelle zielte darauf ab, die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer zu stärken. Bei den langjährigen Unfalluntersuchungen hatte sich ergeben, dass Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn befinden, aufgrund des unerlässlichen Sichtkontakts besser wahrgenommen werden und auch ihrerseits den Straßenverkehr besser wahrnehmen. Die Aufhebung der Trennung der Verkehrsarten hin zum Mischprinzip führte zu einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit.

Um die vorgenannte Thematik zu erläutern, wird seitens der Verkehrswacht Wesermarsch ein kurzer Vortrag erfolgen.

Kernaussagen Einladung bzw. Pressemitteilung Gemeinde Lemwerder 10.10.2017

- Reduzierung Radwegbenutzungspflicht
- Fahrradnovelle StVO
- Eigenverantwortung der Radfahrer
- Langjährige Unfalluntersuchungen
- Bessere Wahrnehmung Radfahrer/Kfz. im „Mischprinzip“

Diskussion bleibt offen **Vielzahl von Aspekten zu berücksichtigen**

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Fazit – Resümee:

- **Radwegbau bereits Thema seit 1907: Erster offizieller Radweg in Offenbach**
- **Spätestens ab 1934 bzw. 1937 verankert in der StVO – Ansatz: Freihalten der Fahrbahn für zunehmenden Kfz-Verkehr**
- **Deutlicher Wandel im Laufe der Zeit – Ansatz: Trennung der Verkehrsarten zum Schutz der Radfahrer vor zunehmendem Kfz-Verkehr**
- **Bundesweit aufwendige Radwegbauprogramme der Straßenbauverwaltungen – dadurch Profitieren der Kommunen i. Z. m. neuen Gehwegen/Ortsdurchfahrten**
- **Entscheidender Grund für Radwege: Verhinderung von „Unfällen und Gefahren im Längsverkehr“ zwischen Kfz und Radfahrern (VwV-StVO)**

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Fazit – Resümee:

Zwischenzeitlich u. a. aus Kostengründen Reduzierung der grdstzl. Rad-/Gehweg-breiten von 2,00 m auf 1,80 m

Ende der 90er-Jahre: Erste „Novelle“ mit Ansatz Eigenverantwortung für Radfahrer mit eigener Entscheidung über Fahrbahn- oder Radwegnutzung

Angebl. Begründung: „Weniger Unfälle im Mischverkehr als bei Trennung“ sehr pauschal und aufgrund fehlender Vergleichsparameter kaum nachvollziehbar

Ebenso Aspekt „Schutz der Fußgänger vor Radfahrern“ – harmonisiert der Radfahrer besser mit Kfz als mit Fußgängern?

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Fazit – Resümee:

**Teilweise erkannt/relativiert durch grundsätzliche Kernaussage:
Radwegnutzung außerorts ja – innerorts nein**

Problematik Erkennbarkeit Radfahrer auf abgesetzten Radwegen, Abbiegemanöver pp. eher im urbanen, nicht aber im ländlichen Bereich – hier eher „Gefahren im Längsverkehr “ (s. o.)

Aufgrund geringer Verkehrsstärken insgesamt greift Argument „Schutz Fußgänger“ hier ebenfalls kaum

Argumentation „Radfahrer auf Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung“ sehr gefährlich – Radfahrer als Prellbock?

Irritation/Unsicherheiten beim Kfz-Verkehr bei „freier Wahl“ durch Radfahrer: Wo ist mit welchem Radfahrer zu rechnen? – Verlässlichkeit – Vertrauensgrundsatz???

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Radfahrer und Radwege – „Radfahrernovelle“ in Theorie und Praxis

Fazit – Resümee:

Daher rechtliche bzw. theoretische Vorgaben eher als „Anhalt“

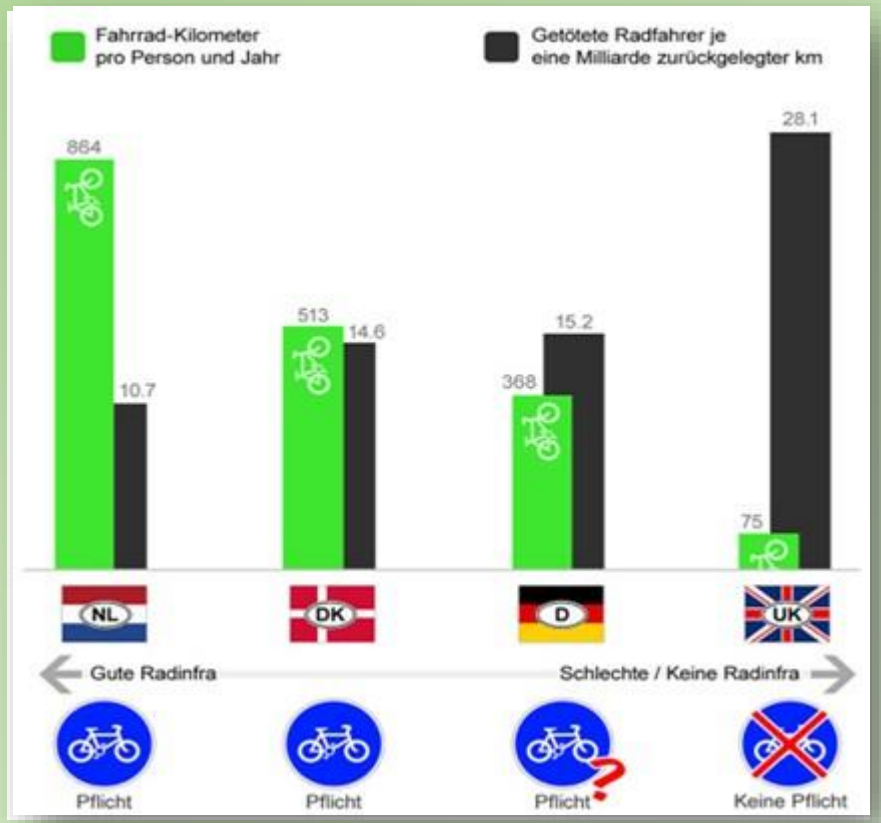
Sorgfältige Betrachtung der örtlichen Besonderheiten und Zwangssituationen

Konzeptionelle Überprüfung des Radwegnetzes „im Raum“ – keine „Salamitaktik“

Ggf. Initiieren einer „Projektgruppe Rad“ zur Optimierung der Radfahrerführung im gesamten Gemeindebereich bzw. auch darüber hinaus

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke

Fazit – Resümee:



Fest steht:

Eine gute Rad-Infrastruktur verhindert Unfälle und erhöht die Verkehrssicherheit

Danke für die Aufmerksamkeit!

© Verkehrswacht Wesermarsch – Klaus Lücke