



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

Grobstruktur des Vortrages

Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

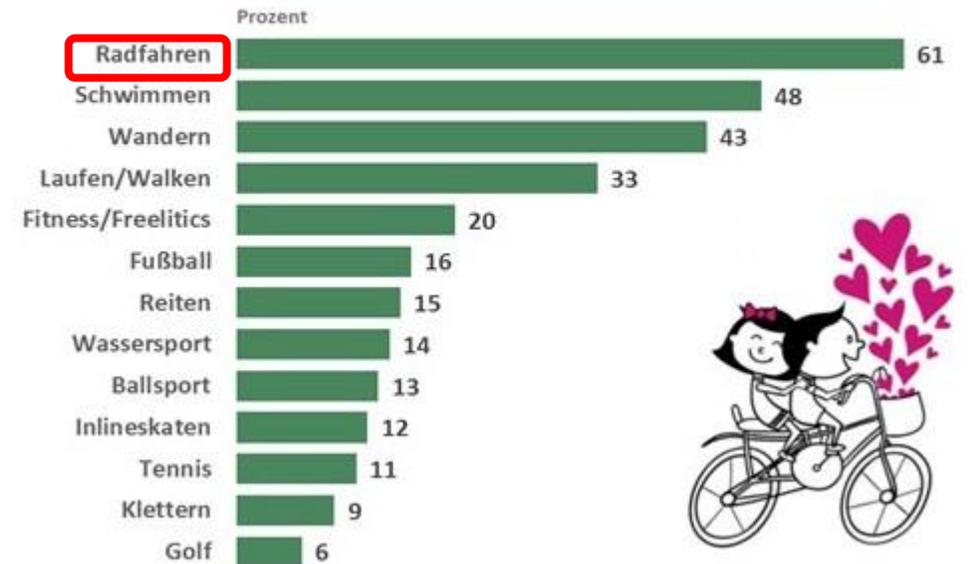
Radfahren in Deutschland „boomt“...

Fahrradnation Deutschland

Fahrradabsatz in einzelnen europäischen Ländern im Jahr 2015 (in 1.000 Einheiten)



Die beliebtesten Outdoor-Sportarten der Deutschen



... im Arbeitsleben und in der Freizeit



Allgemeines	Statistisches	Rechtliches	Bauliches	Perspektivisches
--------------------	---------------	-------------	-----------	------------------





Allgemeines

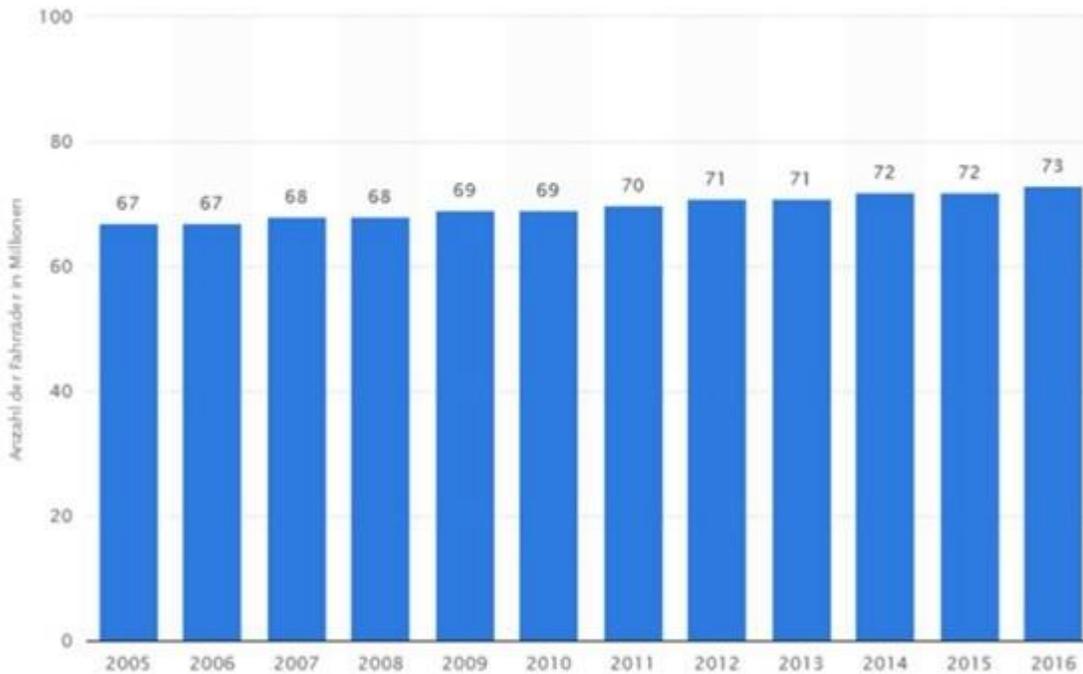
Statistisches

Rechtliches

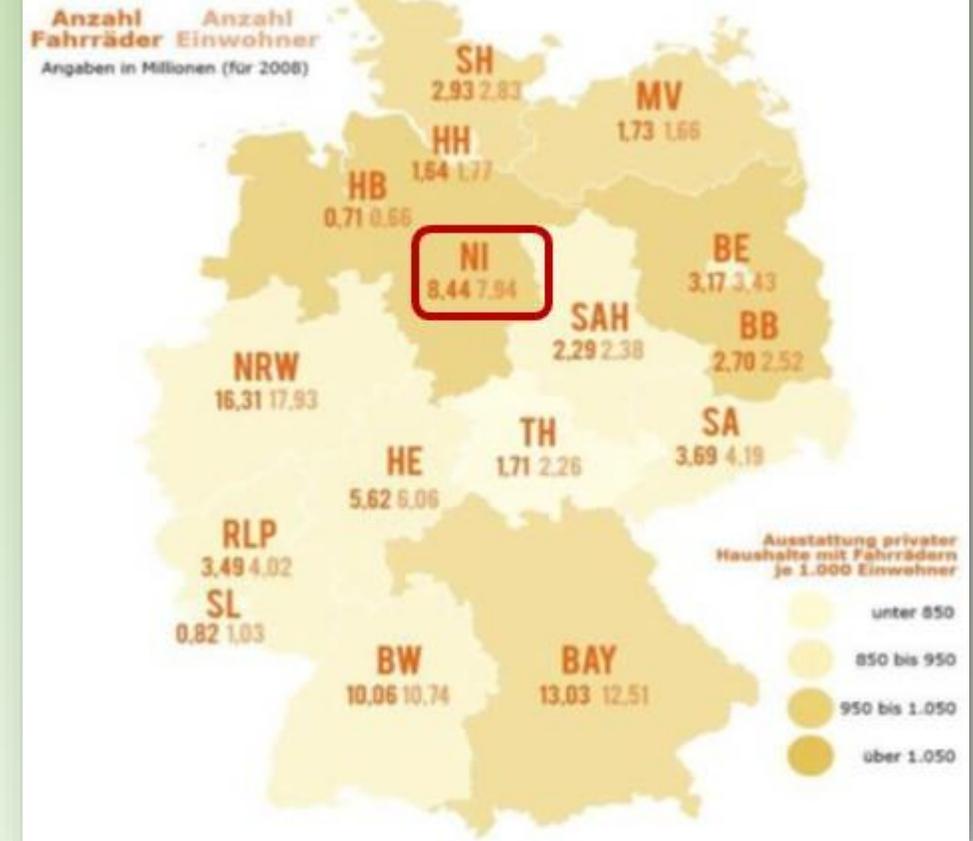
Bauliches

Perspektivisches

Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland (in Mio.)



Fahrradbestand in Deutschland





Allgemeines

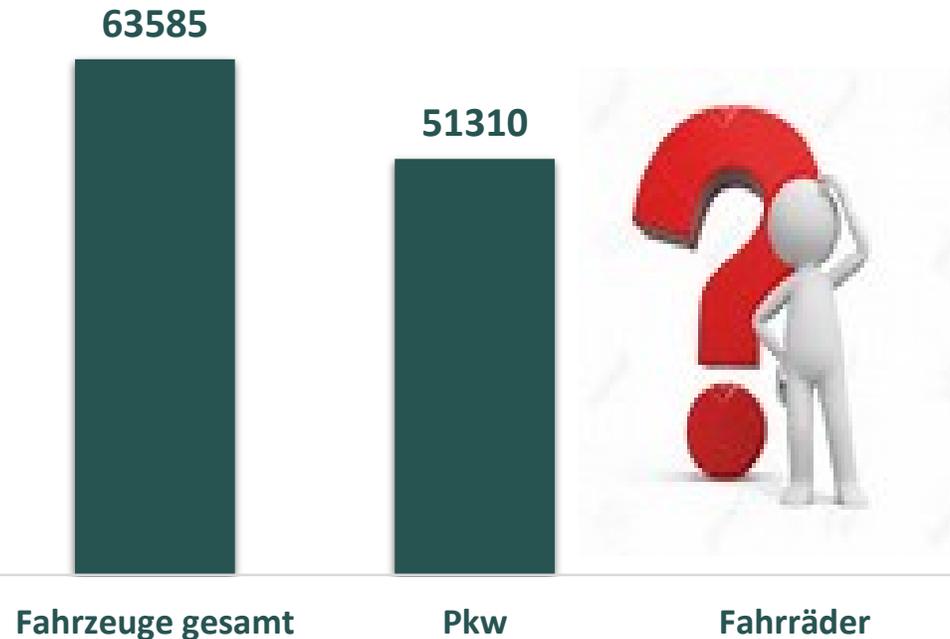
Statistisches

Rechtliches

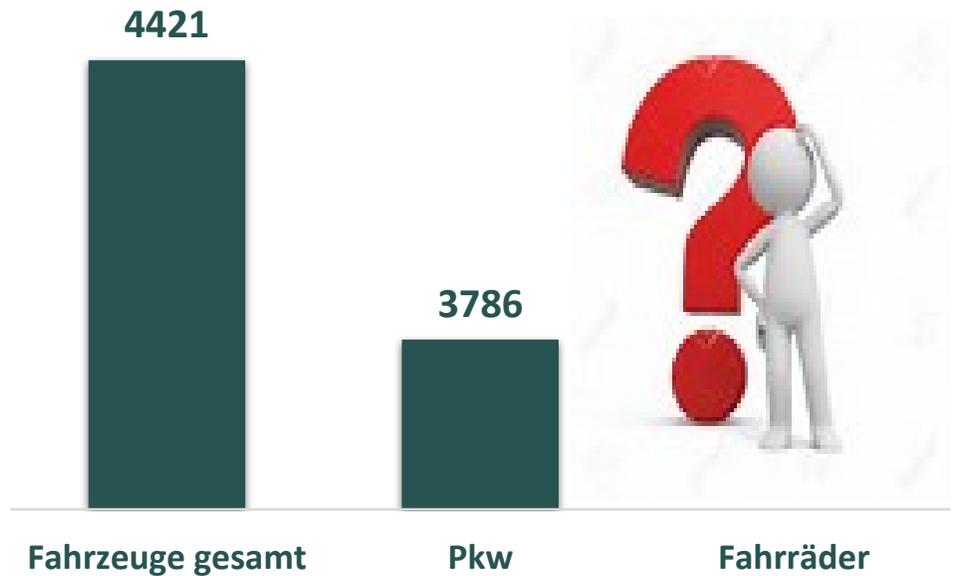
Bauliches

Perspektivisches

Fahrzeugbestand 2016 in der Wesermarsch



Fahrzeugbestand 2016 in Lemwerder





Allgemeines

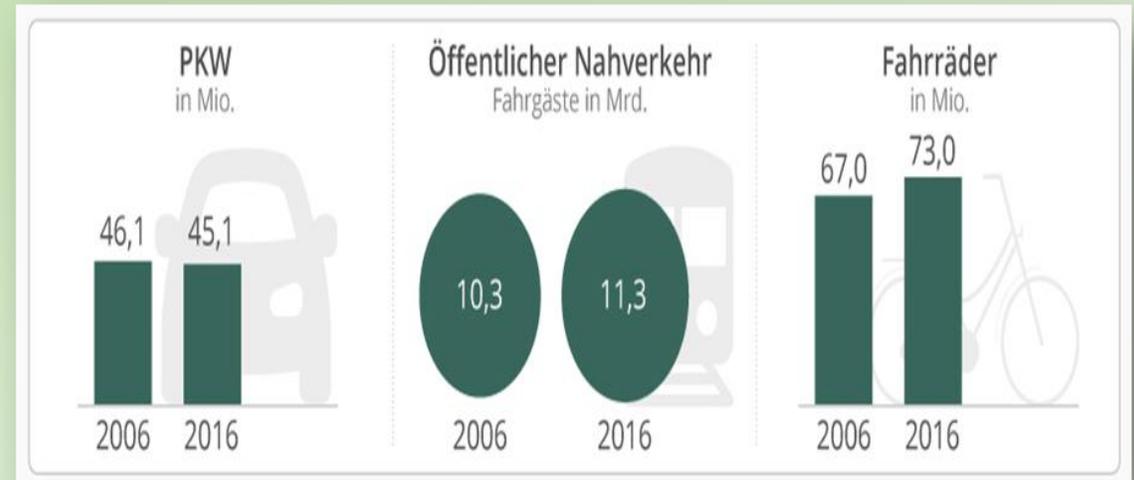
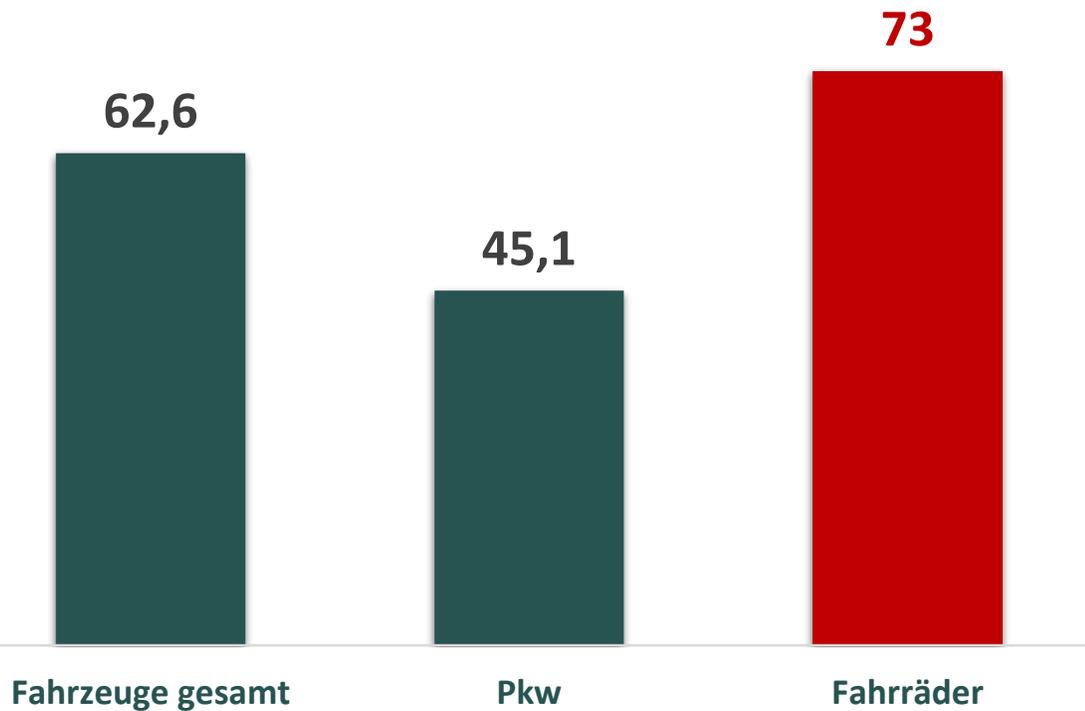
Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

Fahrzeugbestand in Deutschland 2016 in Mio.



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



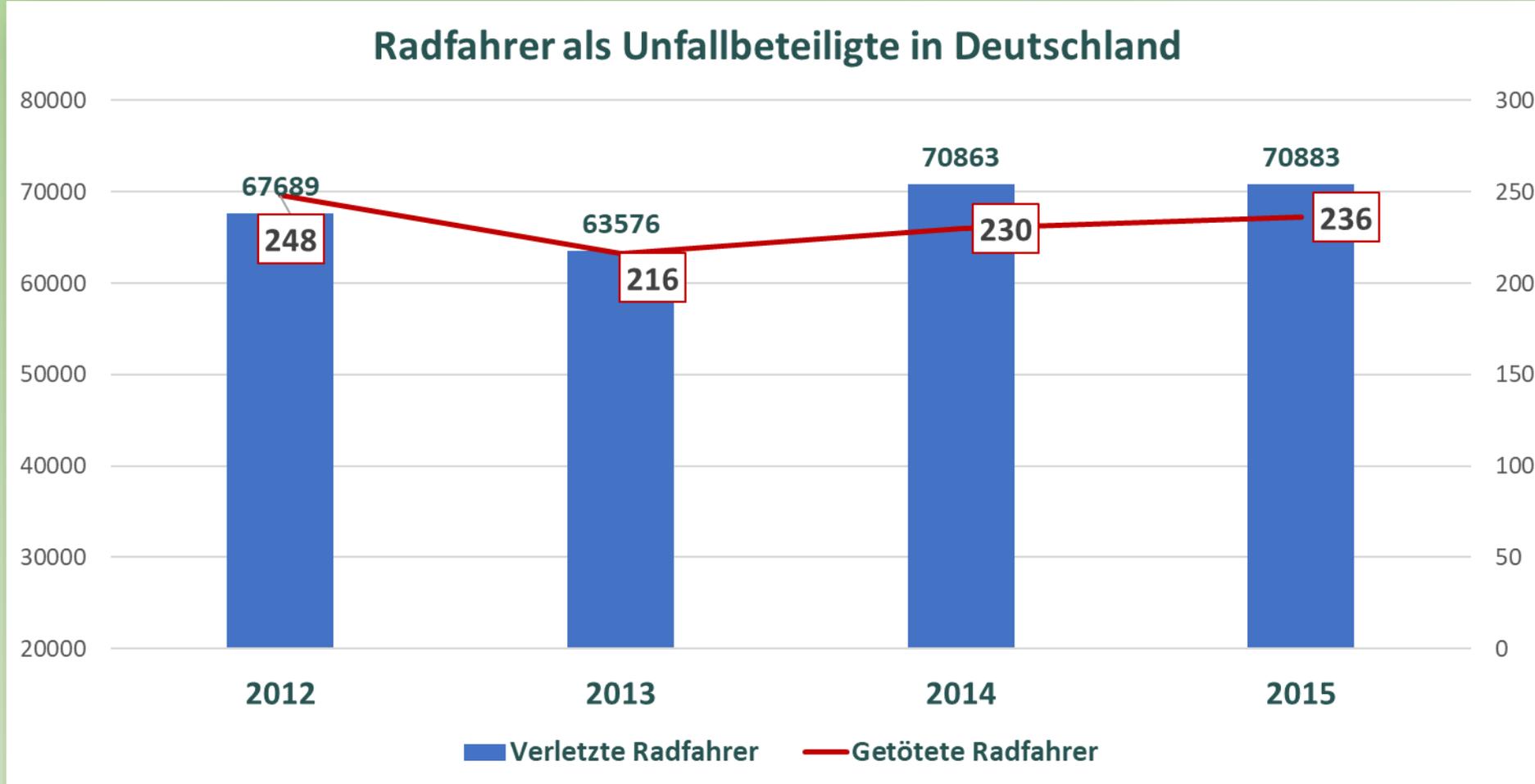
Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches





Allgemeines

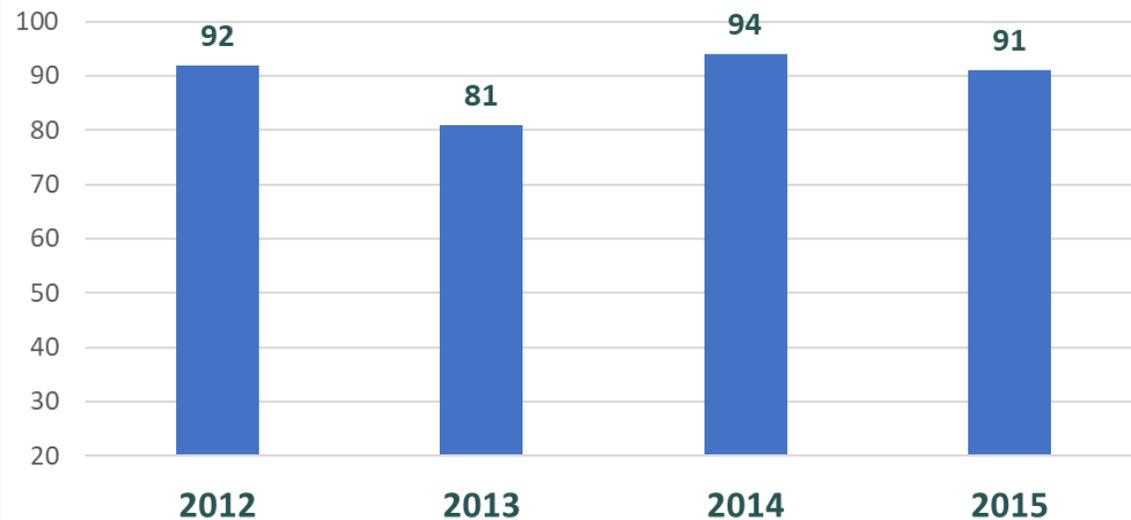
Statistisches

Rechtliches

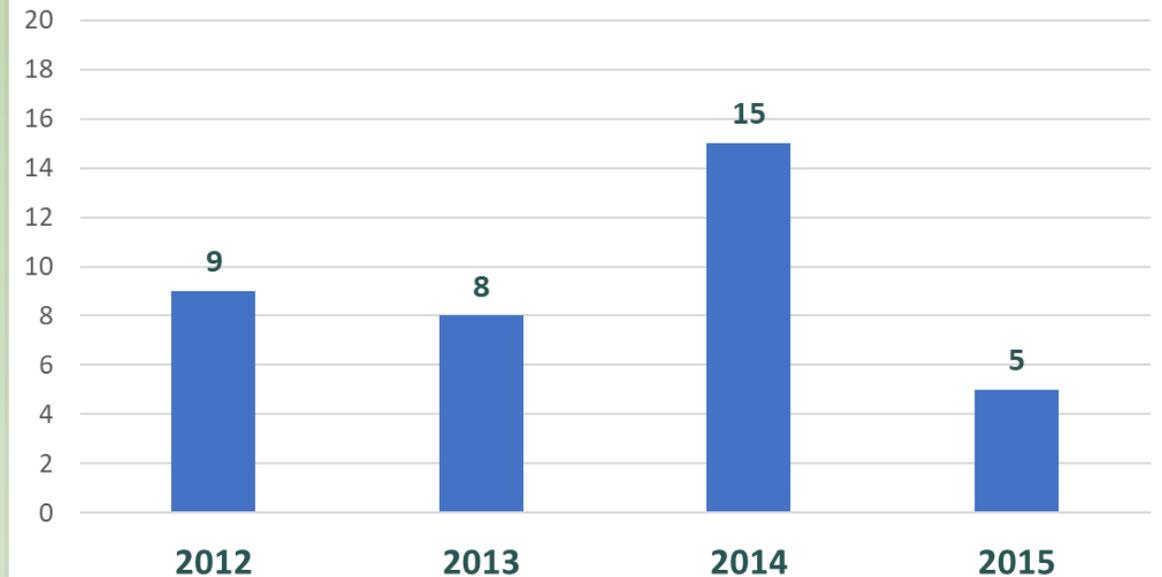
Bauliches

Perspektivisches

Bei Verkehrsunfällen verletzte Radfahrer in der Wesermarsch



Radfahrerunfälle in Lemwerder





Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

Wo viel und sicher mit dem Rad gefahren wird

Zurückgelegte Radkilometer pro Einwohner/Jahr und Anzahl tödlicher Unfälle pro Mrd. km



Stand: Niederlande, Dänemark, Schweiz, Vereinigtes Königreich, Südkorea: 2006-2009; Deutschland: 2004/2006/2007; Frankreich: 2008, Finnland: 2010

Quelle: OECD/ITF


 statista 

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



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

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“ Rad- wege – „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





Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches



Radfahrstreifen

- Mit VZ „Radweg“ beschildert – wird durch die Beschilderung 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

Grundsatz Fahrbahnbenutzung

Benutzungspflichtige Radwege

Radfahrstreifen

Schutzstreifen

Freigabe Gehweg für Radfahrer



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

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)

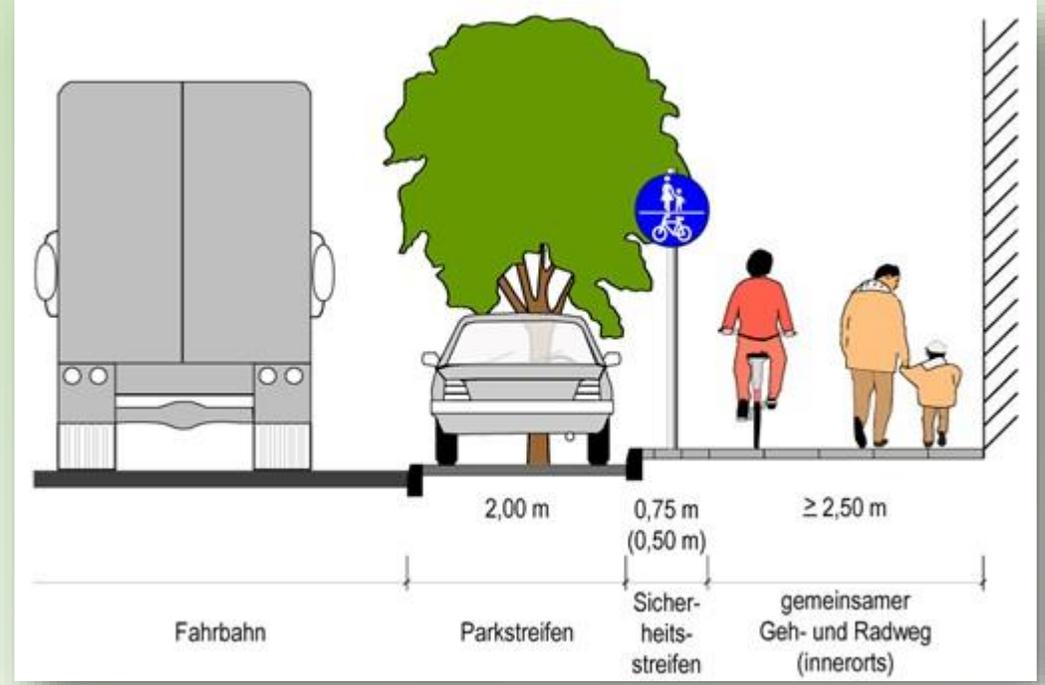
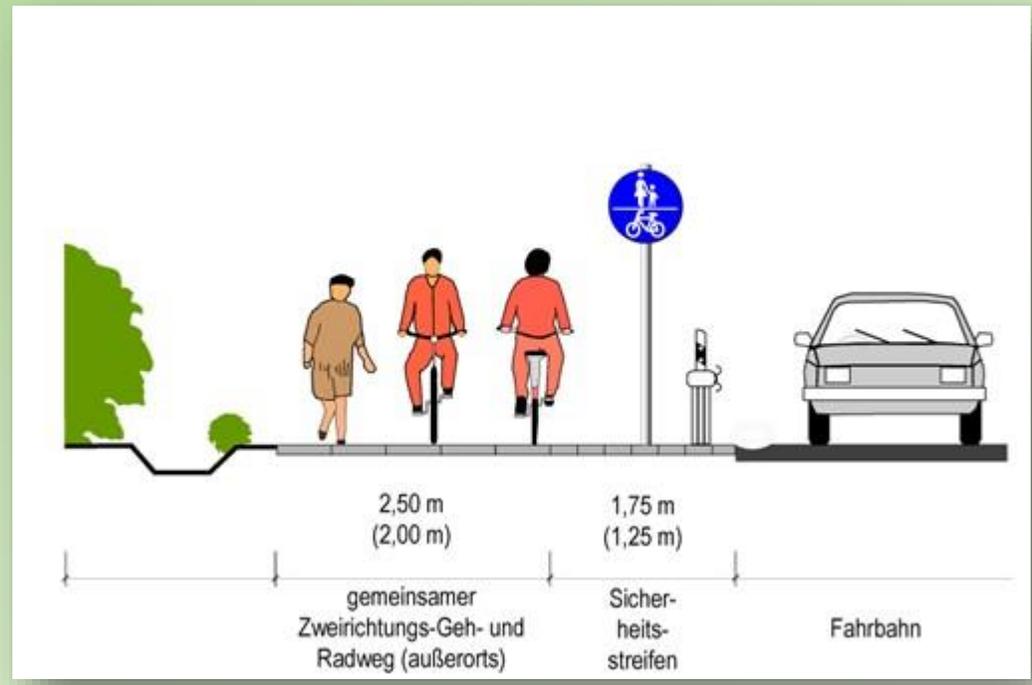


Allgemeines	Statistisches	Rechtliches	Bauliches	Perspektivisches
-------------	---------------	-------------	------------------	------------------

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





Allgemeines

Statistisches

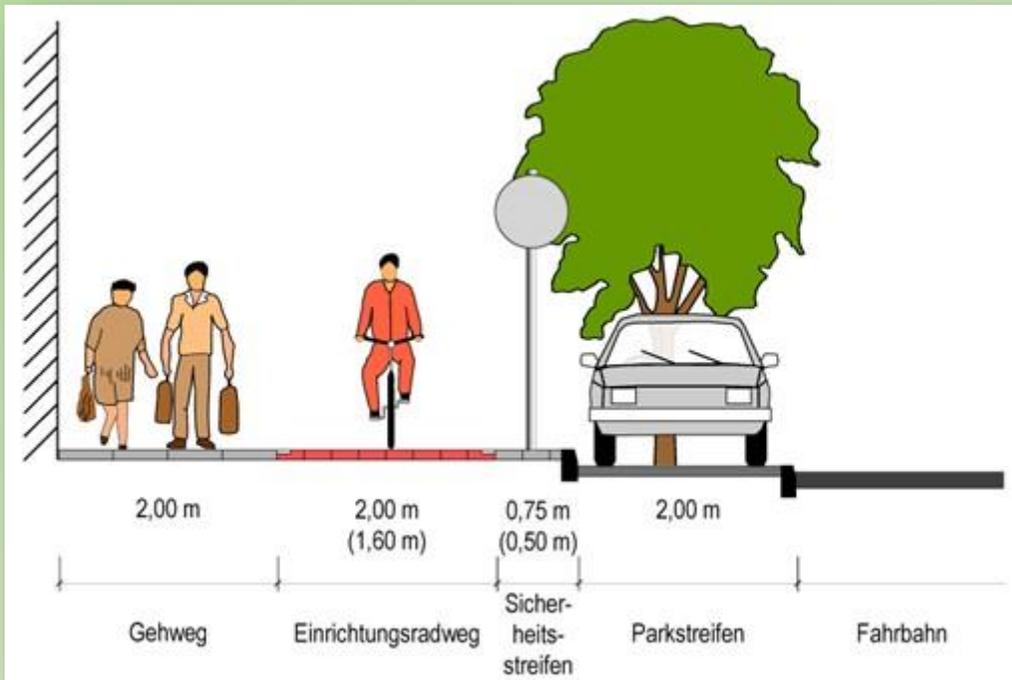
Rechtliches

Bauliches

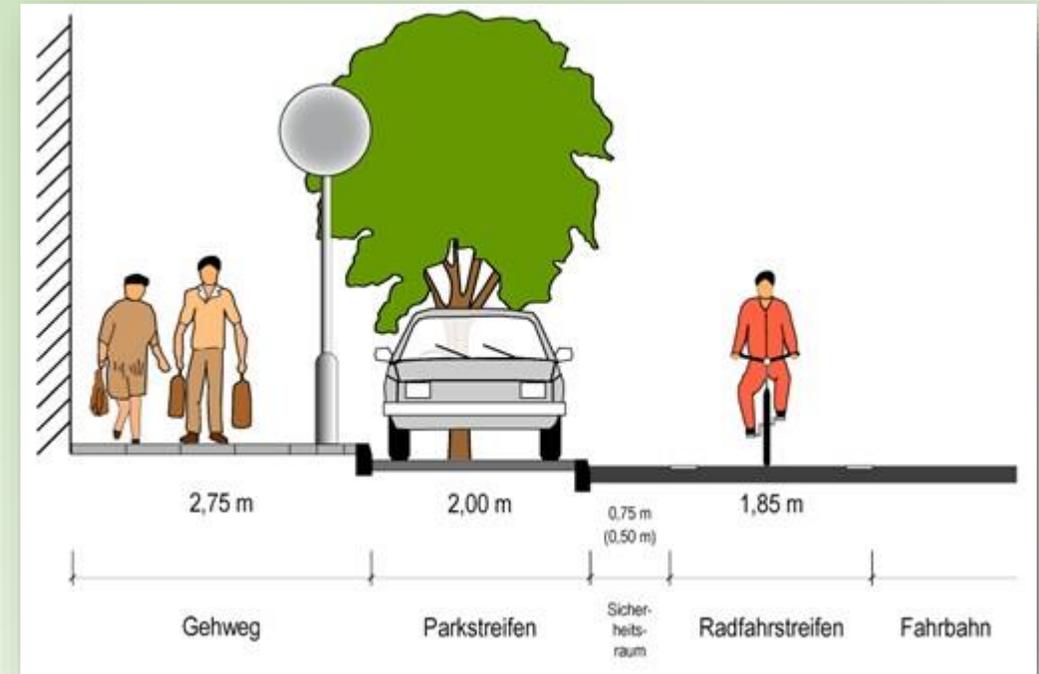
Perspektivisches

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

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



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





Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

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



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

Verkehrswacht trägt im Rathaus vor

STRAßENVERKEHR Informationsveranstaltung zur Radwegebenutzungspflicht

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

Die Radwegebenutzungspflicht sei in der Straßenver-

kehrsordnung 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 wahr-

nehmen. 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



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

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)



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

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?



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

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???



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

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



Allgemeines

Statistisches

Rechtliches

Bauliches

Perspektivisches

Fazit – Resümee:

Fest steht:

Eine gute Rad-Infrastruktur verhindert Unfälle und erhöht die Verkehrssicherheit

Danke für die Aufmerksamkeit!

