

2. Fahrradkommunalkonferenz Neue Wege für den Radverkehr

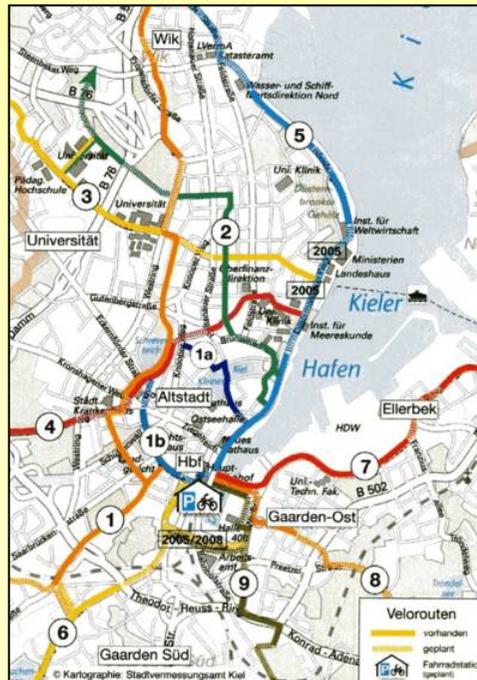
Änderungen in StVO und ERA
- Durchgängigkeit durch neue Netzelemente -

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (PGV)

Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 05 11 / 220 601 80
Fax: 05 11 / 220 601 990
Email: pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Elemente einer fahrradfreundlichen Infrastruktur

- Radverkehrsnetz und Radrouten
- Radverkehrsanlagen im Straßen- und Wegenetz
- Wegweisung im Verlauf von Radrouten
- Fahrradparken zu Haus und an den Zielen



Neue Handlungsspielräume durch neue Rahmenbedingungen!



StVO-Novelle
(voraussichtlich Frühjahr 2009)

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN
ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

ERA 2008

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
(voraussichtlich Sommer 2009)

Geplante StVO-Novelle (voraussichtlich Frühjahr 2009)



Ziele der Änderungen

- Berücksichtigung der Erfahrungen mit der „Radfahrer-Novelle“ von 1997
 - Einarbeitung neuer Erkenntnisse und Erfahrungen
 - Straffung und Vereinfachung der Bestimmungen
 - Mehr Handlungsspielraum zur Realisierung örtlich angepasster Lösungen
- **Verweis in der VwV auf die ERA**

Geplante StVO-Novelle – Übersicht der Änderungen

- **Keine „Rangordnung“** der Radverkehrsanlagen
- Qualitative Vorgaben oder Maßangaben für die Breite **benutzungspflichtiger Radwege (?)**
- **„Linke“ Radwege** auch ohne Benutzungspflicht möglich
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für **Radfahrstreifen** und **Schutzstreifen**
- Erleichterungen für die Öffnung von **Einbahnstraßen** für gegen-gerichteten Radverkehr und für die Einrichtung von **Fahrradstraßen**
- Einrichtung von **Busfahrstreifen** nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist
- **Inline-Skater** dürfen dafür freigegebene Radwege und Fahrbahnen mit geringem Verkehr benutzen

Warum Neuregelung der Benutzungspflicht?

Zitat Begründung zur StVO-Novelle 1997:

„.... Allerdings befinden sich heute zahlreiche Radwege entweder in einem baulich unzureichenden Zustand oder entsprechen nach Ausmaß und Ausstattung nicht den Erfordernissen des modernen Radverkehrs. Die Benutzung solcher Radwege ist daher für Radfahrer im allgemeinen nicht ohne weiteres zumutbar.“



Radwegebenutzungspflicht: Folgerungen

- **StVO** (Zitat aus Begründung der geplanten Novelle):
„Ziele dieser Änderungen sind u.a.: ...
 - Reduzierung der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich erfordern, innerorts z.B. an Vorfahrtstraßen mit starkem Verkehr.“
 - **ERA 08**
Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nur, wenn
 - dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist **und**
 - die Mindestanforderungen eingehalten sind.
- ➔ **Radwege ohne Benutzungspflicht sind keine „Radwege 2. Klasse“**



Vz 237 StVO



Vz 240 StVO



Vz 241 StVO

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN
ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

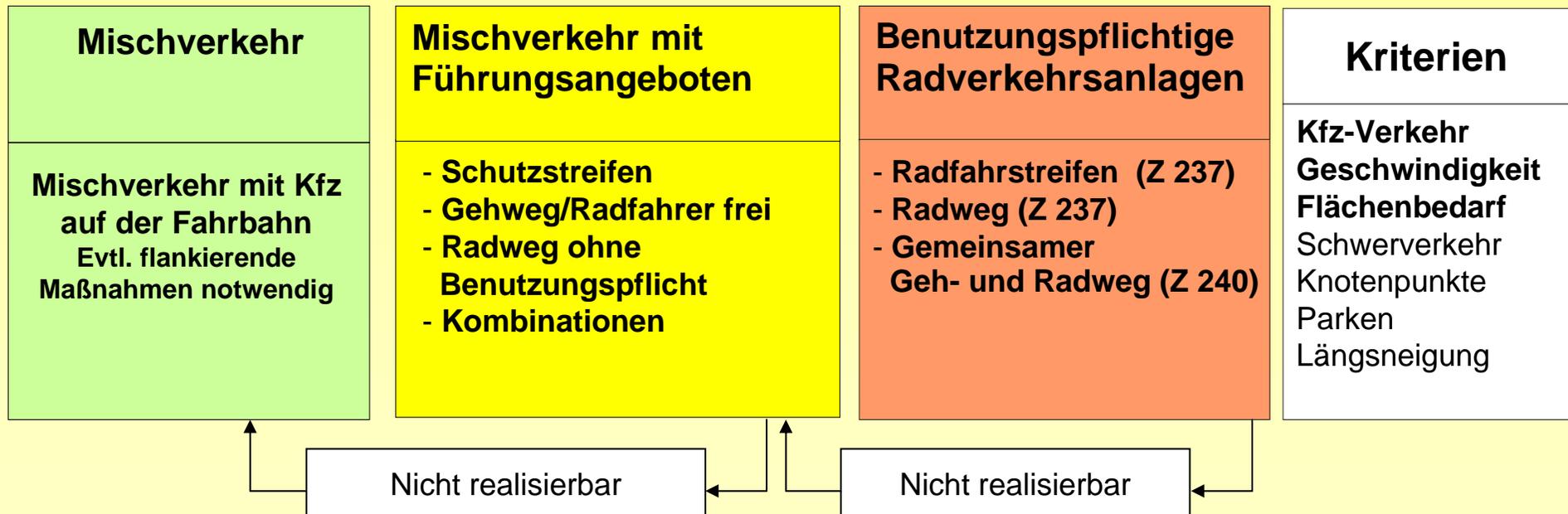
ERA 2008

Anlass für Neufassung

- Neue Erkenntnisse aus Forschung und Praxis seit ERA 95
- Harmonisierung mit den neuen Regelwerken der FGSV (RIN, RASt, RAL)
- Berücksichtigung der vorgesehenen StVO-Änderungen
- Gestiegene verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung des Radverkehrs

→ ERA als umfassendes Regelwerk zur Planung und zum Entwurf von Radverkehrsführungen

ERA 08: Wahl der Radverkehrsführung

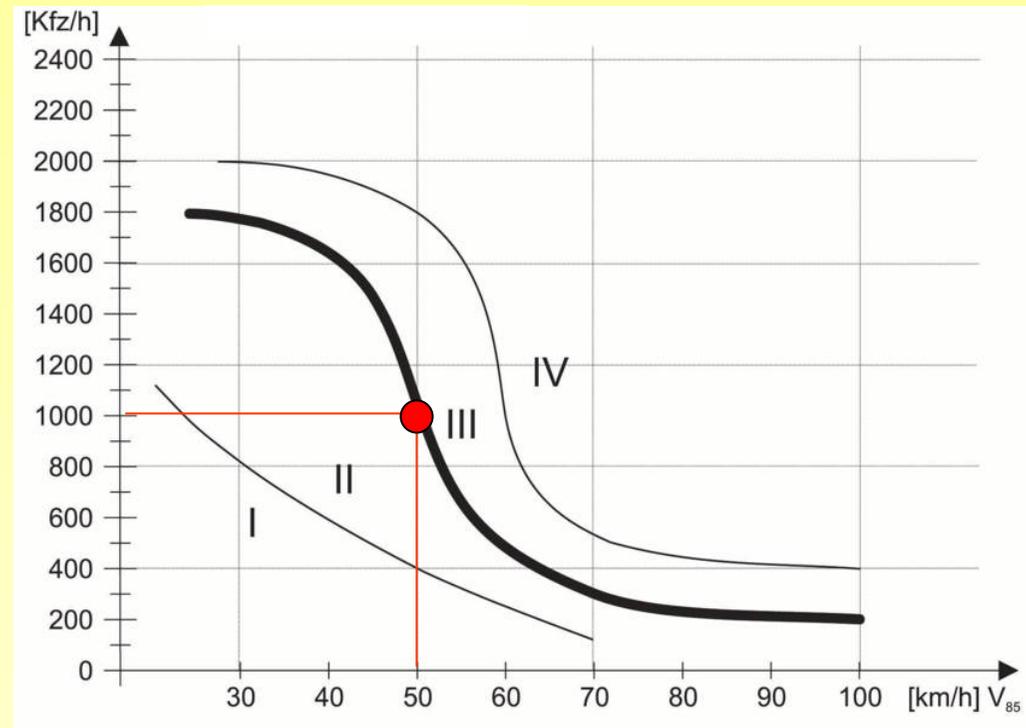


➔ Nachvollziehbare Entscheidungsfindung
(auch für verkehrsbehördliche Anordnungen)

ERA 08: Vorauswahl der Radverkehrsführungen

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen und Gehweg/Radfahrer frei
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren.



Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Wer die Wahl hat, hat die Chance!



ERA 08: Grundsätze

Häufige Fehler vermeiden!

**Besser keine als
eine schlechte
Radverkehrsanlage!**

**Kein Ausklammern von
Problembereichen!**

**Keine Kombination von
Minimalelementen!**



Durchgängigkeit durch neue Netzelemente



Bauliche Radwege

Kein alter Hut bei guter Qualität!





Unterbinden des Parkens im Einmündungsbereich



Heranführen des Radweges
an die Fahrbahn

Bauliche Radwege

Sichtkontakt gewährleisten!



Vorgezogene Haltlinie



Zweirichtungsradwege

Innerorts nur die Ausnahme!

- Besondere Sicherung an Knotenpunkten erforderlich
- Geplante StVO: „Linke Radwege ohne Z 237 dürfen sie nur benutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ angezeigt ist“.





Gemeinsame Führung mit Fußgängern

Nur bei geringem Rad- und Fußgängerverkehr!

Gehweg/Radfahrer frei:

- Kombinierbar in gleicher Fahrtrichtung mit Schutzstreifen





Radfahrstreifen

Flächenreserven nutzen!

- Kfz-Stärken als Einsatzgrenzen nach der VwV-StVO (derzeit 18.000 Kfz/Tag) entfallen zukünftig





Gefälle



Engstelle

Radweg - Radfahrstreifen

Situationsangepasster Wechsel
der Führungsform!



Knotenpunktzufahrt



Schutzstreifen

Chancen für enge Straßenräume!

- Gute Sicherheitswirkung auch bei hohen Kfz-Stärken über 10.000 Kfz/Tag
- Keine Begrenzung der Kfz-Stärke bei geplanter StVO-Novelle



Schutzstreifen - Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV - StVO)

geltende VwV	geplante Änderungen
Innerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h)	Innerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h)
In der Regel bis 10.000 Kfz/24h. max. 500 Lkw/24h.	Keine Angaben zur Kfz-Verkehrsstärke
Lage am rechten Fahrbahnrand	Keine Angaben zur Lage
Breite Schutzstreifen 1,60 m (mindestens 1,25)	Qualitativ: Hinreichender Bewegungsraum für Radfahrer
Breite verbleibende Fahrgasse: 4,50 m – 5,50 m	Qualitativ: 2 Pkw sollen sich gefahrlos begegnen können; keine Obergrenze
Keine Markierung an Knotenpunkten	Durchführung der Markierung an Knotenpunkten
Ausschluss ruhender Verkehr durch Z 283	Voraussichtlich keine Aussage zum Halten Parken



Einseitiger Schutzstreifen



Schutzstreifen

Vielfältige Einsatzfälle!



Mittelinsel

Schutzstreifen in
Richtungsfahrbahn



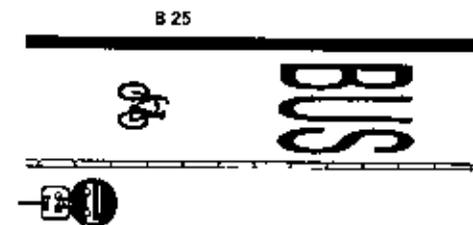
Radverkehr auf Busfahrstreifen

Chance für den Umweltverbund!

- Einsatz, wenn keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen möglich sind
- Geplante StVO: Kein Busfahrstreifen ohne sichere Radverkehrsführung
- Alternative: Radfahrstreifen/Bus frei



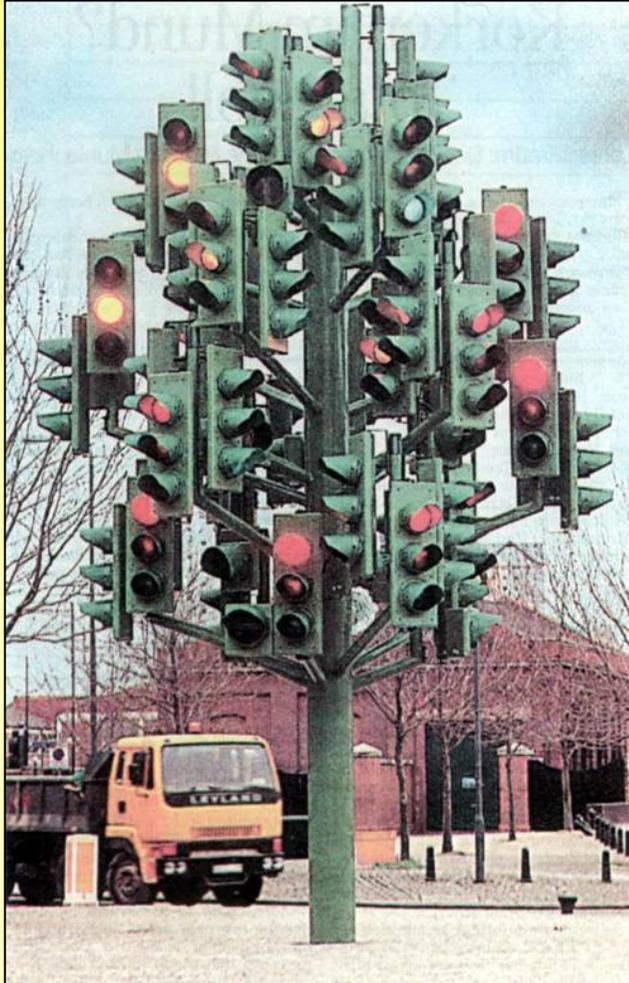
Z 245/
1022-10



Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Begreifbarkeit bedeutet Sicherheit!

- Ausreichende Sichtbeziehungen
- Deutliche Erkennbarkeit der Radverkehrsführung
- Direkte Führung



Durchgängigkeit durch neue Netzelemente



Grünvorlauf

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Radverkehr nach vorn!



Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Haltlinie vorgezogen



Einbahnstraßen

Nicht für den Radverkehr!

- Wegen guter Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen werden die Anforderungen gemäß VwV-StVO reduziert



Vz 220 StVO mit
Zusatzzeichen



Vz 267 StVO mit
Zusatz Z 1022-10



Einbahnstraßen

Keine Sicherheitsprobleme im Begegnungsverkehr!





Fahrradstraßen

Vorrang auf wichtigen Achsen!

- Bündelung des Radverkehrs im Zuge von Hauptverbindungen im Radverkehrsnetz
- Erleichterung der Einrichtung von Fahrradstraßen mit geplanter StVO-Novelle
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Keine baulichen Maßnahmen erforderlich



*Beginn einer
Fahrradstraße
(Vz 244 StVO)*



*Ende einer
Fahrradstraße
(Vz 244a StVO)*



*Zulassung
Kfz-Verkehr mit
Zusatzschild*

Durchgängigkeit durch neue Netzelemente



**Überquerung von
Erschließungsstraßen**
Mit Vorrang über die Straße!





Radschnellwege

Utopie oder Chance für die Ballungsräume!

- Zielgruppe: Radverkehr auf Arbeitswegen auf bis zu etwa 15 km langen Distanzen



Fazit

- Die Empfehlungen der ERA sind mit dem neuen Regelwerk der FGSV abgestimmt und basieren auf den aktuellen Erfahrungen zur Führung des Radverkehrs.
- Die StVO und die VwV-StVO greifen diese Entwicklung ebenfalls auf und harmonisieren besser mit den technischen Regelwerken.
- Das Führungsrepertoire für den Radverkehr gibt den Kommunen insgesamt mehr Spielraum für örtlich angepasste und oft auch kostengünstige Lösungen.
- Radverkehrsförderung ist für die Kommunen eine besonders kostengünstige Art der Mobilitätssicherung ihrer Bevölkerung.
- Knappe Finanzmittel sind deshalb kein Argument, die Bedingungen für den Radverkehr nicht wirksam zu verbessern.



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



**Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (PGV)**

Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 05 11 / 220 601 80
Fax: 05 11 / 220 601 990
Email: pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de