



StVO-Novelle 2009

und

VwV-StVO 2009

Überblick über die
wesentlichen rechtlichen Änderungen
für den Radverkehr

Ulrike Schillemeit
Deutsches Institut für Urbanistik



Stand 6/2010

Dieser Vortrag gibt einen Überblick über die wichtigsten Änderungen in StVO und der Verwaltungsvorschrift. Dabei werden nicht die planerischen Aspekte (diese behandeln die Vorträge "Führungsformen" und Haase/Gwiasda) hervorgehoben, sondern es wird besonders auf rechtliche Fragestellungen eingegangen, die sich aus den Neuregelungen ergeben.

Zu der Thematik der möglicherweise wegen eines Formfehlers nichtigen StVO und der davon unbeeinträchtigt wirksamen neuen Verwaltungsvorschrift zur StVO finden Sie einen vom Bundesverkehrsministerium autorisierten Vermerk unter nrvp.de, StVO-Novelle.

Foto: Für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße, im Vordergrund Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraße.



Grundzüge der 46. Änderungsverordnung der StVO

- **Neue Systematik:** Verkehrszeichen in 4 Anlagen

- **Ziele:**

1. Insgesamt weniger, aber dafür verbesserte Beschilderung
2. Verbesserung des Rechtsrahmens für den Radverkehr

Zitate Bundesratsdrucksache 153/09:

- „Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs“
- „Größere Handlungsspielräume für die Planungs- und Straßenverkehrsbehörden“
- „Rückführung der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf das aus Verkehrssicherheitsgründen tatsächlich gebotene Maß“

Die Novelle der 46. Änderungsverordnung der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2009, die am 1. September 2009 in Kraft getreten ist, führt eine Änderung ihres Aufbaus ein, indem die Verkehrszeichen mit Erläuterungen und Ge- und Verboten in 4 Anlagen jeweils zu §§ 40, 41, 42, 43 StVO angeordnet wurden. Die Verwaltungsvorschriften folgen den jeweiligen StVO-Paragraphen bzw. den Anlagen zu §§ 40 ff. StVO.

Die StVO 2009 hat das allgemeine Ziel, die Anordnung von Verkehrszeichen auf das tatsächlich gebotene Maß zu reduzieren.

Das zweite Hauptziel der Novelle ist die Verbesserung des Rechtsrahmens für den Radverkehr. Die engen Vorschriften der alten VwV, die u.a. dem baulichen Radweg Vorrang vor dem Radfahrstreifen einräumten und Fahrbahnführungen nur unter strengen Voraussetzungen zuließen (vgl. Vortrag "Führungsformen") hatten nicht die beabsichtigte Sicherheit gebracht, sondern eher befördert, dass an baulichen Radwegen festgehalten wurde, die nicht den geltenden Sicherheits- und Zumutbarkeitsstandards entsprachen.



Entstehungsgeschichte der Radverkehrsregelungen der StVO 2009

- Ab 1998: Erste Beratung des Bedarfs einer Novellierung in der FGSV und im Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) StVO
- 2002: Beschluss des NRVP 2002-2012 durch die Bundesregierung mit Ankündigung der Fahrradnovelle
- Seit 2002: Diverse Entwürfe



Schon 1998 stand in den Fachgremien aufgrund von Forschungsergebnissen zur Verkehrssicherheit weiterer Novellierungsbedarf der StVO und der VwV-StVO fest, der u.a. den erleichterten Einsatz der verschiedenen Möglichkeiten der Fahrbahnführung betraf.

Seit der Verabschiedung des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP, zum download unter nrvp.de) im Jahr 2002, der die Novellierung ausdrücklich vorsieht, wurden diverse Entwürfe erarbeitet.

Foto: Ehemaliger baulicher Radweg, bei dem die Benutzungspflicht wegen der Rechtswidrigkeit der Anordnung (vgl. Folie 11) aufgehoben und der gesperrt wurde. Die Sperre trägt das Graffiti „Warum?“. Jetzige Lösung an dieser Stelle s. Folie 22.



Grundlagen und Ziele

1. Verbesserung des Rechtsrahmens für den Radverkehr als zentrales Anliegen des NRVP

2. Konsequenzen aus StVO 1997 und Forschungsergebnissen zur Verkehrssicherheit

- Wegfall oder Überarbeitung überflüssiger oder verfehlter Regelungen
- Beseitigung von Rechtsunklarheiten
- Eröffnung neuer Gestaltungsräume für die Kommunen
- Verbesserte Möglichkeiten der Abstimmung von Planern und Straßenverkehrsbehörden



Zu 1.:

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesregierung von 2002 bis 2012 gibt das Ziel des Bundes vor, den Radverkehr in Deutschland insgesamt (im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten des Bundes) zu fördern und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in Deutschland zu steigern. Der Bund hat hierzu u.a. das online-Fahrradportal eingerichtet (www.nrvp.de) und ein Förderprogramm für nicht-investive Maßnahmen für den Radverkehr aufgelegt.

Zu 2. :

Seit 1997 gab es umfangreiche Forschungsvorhaben zu den neuen Führungsformen. Insbesondere wurden Untersuchungen zur Sicherheit geöffneter Einbahnstraßen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen angestellt (Vgl. Literaturliste), deren Ergebnisse die anfänglichen Befürchtungen und die daraus resultierenden Anwendungseinschränkungen gegenstandslos machten. Durch die erweiterten Einsatzmöglichkeiten dieser Führungsformen erweitern sich auch die Gestaltungs- und Abstimmungsspielräume der zuständigen Gebietskörperschaften.

Rechtsunklarheiten wurden beseitigt. Sie bestanden z.B. bei dem Begriff des „neben“ der Fahrbahn Fahrens (Vgl. Folie 14), bei den Voraussetzungen für die Öffnung von Bussonderfahrstreifen (Vgl. Folie 18) und bei der Kenntlichmachung von für den Radverkehr durchlässigen Sackgassen (Vgl. Folie 20).



StVO 1997: Die große Fahrradnovelle

- Anerkennung des Fahrrades als gleichberechtigtes Verkehrsmittel
- Grundsatz der Fahrbahnbenutzung
- Unterscheidung benutzungspflichtiger und nicht benutzungspflichtiger („anderer“) Radwege
- Anordnung der Benutzungspflicht nur rechtmäßig, wenn zwingend geboten und Qualitätsstandards eingehalten (Zumutbarkeit)
- Neue Führungsformen: z.B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen (urspr. Angebotsstreifen), Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen.



Zum Verständnis der StVO-Novelle 2009 ist es wichtig, sich die schon von der StVO 1997 eingeführten „neuen“ Grundsätze für den Radverkehr noch einmal vor Augen zu führen, auf denen die StVO 2009 aufbaut.

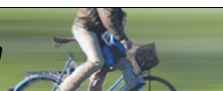
Die Anerkennung des Fahrrades als gleichberechtigtes Verkehrsmittel durch die StVO 1997 kommt vor allem dadurch zum Ausdruck, dass statt des Grundsatzes der Radwegenutzung der Grundsatz der Fahrbahnnutzung eingeführt wurde: VwV 1997 zu § 2 Abs.2 Satz 2: „Der Radverkehr muss in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn benutzen.“ (In der Novelle 2009 als inzwischen selbstverständlich und damit überflüssig entfallen.)

Radwege mussten nur noch dann benutzt werden, wenn die Benutzungspflicht durch die Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet wurde (§ 2 Abs.4 S.2 StVO alte Fassung, jetzt leicht modifiziert mit noch stärkerer Betonung des Ausnahmecharakters der Benutzungspflicht).

Die Anordnung der Benutzungspflicht wurde als verkehrsbeschränkende Maßnahme rechtfertigungsbedürftig (Vgl. Folie 11) und musste bestimmten in der VwV aufgeführten Zumutbarkeitskriterien genügen (vgl. Folie 11 und Vortrag "Führungsformen"). Neue Formen der Radverkehrsführung wurden durch die Novelle 97 in die StVO und die VwV aufgenommen.

Foto: Baulicher Radweg mit rechtswidrig angeordneter Benutzungspflicht, da die zwingende Gebotenheit der Anordnung fehlt und die Breitenmaße zu gering sind (vgl. Folie 11).



Überblick über die wesentlichen Änderungen

StVO 2009 – Die wichtigsten Neuerungen I

Grundsätzliches:

- „Sicherheit vor Flüssigkeit“
- Ziel der Reduktion benutzungspflichtiger Radwege
- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen

Das Verkehrsverhalten Betreffendes:

- Lichtzeichen für den Fahrverkehr gelten auch für den Radverkehr
- Verhalten auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen
- Verhalten auf Fahrradstraßen

StVO-Länderseminare
Fahrradakademie


6

Zu: „Grundsätzliches“:

Die Aufnahme des Satzes „Dabei geht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ in die neue VwV zu §§ 39 bis 43 StVO III. „Allgemeines über Verkehrszeichen“ gibt natürlich keinen neuen Grundsatz wieder. Neu ist die ausdrückliche Betonung dieses Grundsatzes als Einschränkung des Gebotes, die Flüssigkeit des Verkehrs mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. (Vgl. Folie 8).

Auch wenn das Ziel der Reduktion benutzungspflichtiger Radwege nicht in den Vorschriften selbst, sondern nur in der Begründung ausdrücklich genannt ist, wird es auch in den Vorschriften erkennbar, indem der Einsatz nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen deutlich erleichtert wurde (Vgl. Vortrag "Führungsformen").

Die Verpflichtung der alten VwV zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO, bei Vorliegen der Voraussetzungen für die Anordnung der Benutzungspflicht, vorrangig bauliche Radwege und erst, wenn dies unmöglich ist, Radfahrstreifen anzulegen, ist ersatzlos entfallen. Die Sicherheitsforschung hat ergeben, dass bauliche Radwege keine generellen Sicherheitsvorteile vor Radfahrstreifen haben. Bei – häufig in der Praxis vorkommenden – fehlerhafter, die Sichtbarkeit der Radfahrer nicht gewährleistenden Anlage sind bauliche Radwege sogar gefährlicher als Radfahrstreifen.

Zu „Das Verkehrsverhalten Betreffendes“:

Vgl. Folie 15

Vgl. Folie 19

Vgl. Folie 17



StVO 2009: Die wichtigsten Neuerungen II

Die Verkehrsführung Betreffendes:

- Hinweis auf ERA für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen
- Erweiterung des Anwendungsbereichs von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Radwegen ohne Benutzungspflicht
- Erleichterungen bei Öffnung von Einbahnstraßen und Fahrradstraßen
- Verbesserungen bei Öffnung von Bussonderfahrstreifen
- Linke Radwege in der Anwendung insgesamt eingeschränkt, aber jetzt zusätzlich Möglichkeit linker Radwege ohne Benutzungspflicht

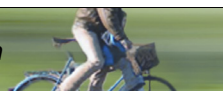
Zum Hinweis auf die ERA: vgl. Folie 9

Zu den übrigen Punkten:

Insgesamt ist durch den Wegfall restriktiver Maß- und Kfz-Höchstbelastungsangaben der Anwendungsbereich für alle Fahrbahnführungsformen erweitert worden (vgl. für Schutzstreifen Folie 13, für alle Führungsformen Vortrag "Führungsformen").

Die Anforderungen an bauliche (benutzungspflichtige) Radwege sind durch die verpflichtende Berücksichtigung der Fußgängerbelange (vgl. Folie 11) und bei linken Radwegen durch das Erfordernis der sicheren Querungsmöglichkeit an Anfang und Ende und einer nur geringen Zahl an Einmündungen und Zufahrten im Verlauf erhöht worden (Vgl. Vortrag "Führungsformen"). Neu eingeführt wurde die Möglichkeit, linke Radwege ohne Benutzungspflicht einzurichten. Nicht benutzungspflichtige Radwege sollen jetzt – unter den strengen Voraussetzungen, die für linke Radwege insgesamt gelten – innerorts die Regel werden (VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 3 StVO).



Überblick über die wesentlichen Änderungen

Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs

(VwV zu § 39 bis 43 StVO, Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

ALT:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.“

NEU (zusätzlich)

- „Dabei geht die Verkehrssicherheit **aller** Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“
- ➔ Klarstellung, dass im Einzelfall Maßnahmen geboten sein können, die die Sicherheit erhöhen, die Flüssigkeit aber verringern.

StVO-Länderseminare
Fahrradakademie


8

Die Einfügung des Satzes „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ in die VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO, I. 2. stellt noch einmal das Rangverhältnis zwischen der übergeordneten Sicherheit und der untergeordneten Flüssigkeit klar.

Beispiele für Maßnahmen, die die Flüssigkeit des Autoverkehrs verringern, die aber zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer geboten sein können:

- Heranführen des (baulichen) Radweges an die Fahrbahn an Knotenpunkten: Verbesserung der Sichtbarkeit und damit der Sicherheit des Radverkehrs mit der Folge, dass die Signalisierung auf den Radverkehr mit seinen längeren Räumzeiten abgestimmt sein muss.
- Ausreichende Breite eines Radfahrstreifens oder Schutzstreifens (bzw. des Sicherheitsstreifens) auf Kosten der Breite der Fahrbahn für den MIV.

Überblick über die wesentlichen Änderungen

Hinweis auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ ERA (VwV zu § 2 Abs. 4)

- Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen weist die VwV auf die ERA in der jeweils gültigen Fassung hin.

→ Anerkennung der ERA als „Allgemeine Regel der Technik“ für die Qualität von Radverkehrsanlagen durch die VwV
- Problem: Geringere Breitenmaße in der VwV als in der ERA für benutzungspflichtige Radwege

Lösung: rechtsverbindlicher Maßstab ist der Grundsatz der VwV, dass die Breite für die „gewünschten Verkehrsbedürfnisse“ ausreichen muss.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf

Empfehlungen
für Radverkehrsanlagen

ERA

Ausgabe 2009

StVO-Länderseminare
Fahrradakademie
9

VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, I.5.: „Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen“.

Dieser neu in die VwV aufgenommene Hinweis stärkt – im Sinne einer klarstellenden Hervorhebung, materiellrechtlich ändert sich hierdurch nichts - die Bedeutung der ERA als Orientierungshilfe für die rechtliche Beurteilung der Zumutbarkeit benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen.

Unverändert besteht das Problem, dass die von der VwV angegebenen Breitenmaße für Radwege geringer sind als die Maße der ERA (vgl. Vortrag "Führungsformen", Folie 19). Die Bezugnahme auf die lichte Breite statt auf die bauliche Breite der ERA macht einen Breitenunterschied von ca. 50 cm aus. Diese Problem lässt sich unter Berücksichtigung der konkreten Maßangaben **übergeordneten Vorschrift der VwV** selbst lösen, nach der die Breite für die gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend sein muss (VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2, II.2.a.). Jedenfalls bei stärkeren Radverkehrsmengen erfüllen die Maßangaben der VwV diese Anforderung an benutzungspflichtige Radwege nicht. Dagegen beziehen sich die in den ERA angegebenen Breitenmaße auch auf höhere Radverkehrsmengen, die nur verkehrsgerecht und sicher abgewickelt werden können, wenn eine Überholmöglichkeit besteht.

Dass die geringeren Breitenmaße der VwV keinen allgemeingültigen Maßstab darstellen und u.U. zur Unzumutbarkeit der Benutzung führenkönnen, erkennt man auch daran, dass sie nur für einspurige Fahrräder gelten. Die Nichtbenutzung durch mehrspurige Fahrräder – Lastenfahrräder oder Fahrräder mit Anhängern – soll bei Unzumutbarkeit der Benutzung nicht geahndet werden. (VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2, II.2.a, letzter Absatz.)



Exkurs I: Rechtsverbindlichkeit der Normen und Regelwerke

StVO: zwingendes Recht für Behörden und Verkehrsteilnehmer

VwV-StVO: zwingendes Recht für Behörden mit Ausnahme atypischer Einzelfälle

Technische Regelwerke (Richtlinien, Empfehlungen, Hinweise etc.):

Planungsmaßstab als „Anerkannte Regeln der Technik“:
Abweichungen fachlich rechtfertigungsbedürftig

Erläuterungsbedürftig ist vor allem die Frage nach der Verbindlichkeit von Technischen Regelwerken, die - wie die ERA in den meisten Bundesländern - nicht durch Erlass oder Allgemeines Rundschreiben als rechtsverbindlich eingeführt wurden.

Grundsätzlich führen Abweichungen von den durch Technische Regelwerke gesetzten Standards nicht automatisch zu einem Rechtsverstoß, da durch die Abweichung keine Rechtsnorm im engeren Sinne verletzt wird. Die Abweichung von den Standards der ERA kann aber beispielsweise dazu führen, dass die Benutzung eines Radweges nicht zumutbar ist und deswegen die Anordnung der Benutzungspflicht für diesen Radweg rechtswidrig wäre.

Bei der Prüfung der Zumutbarkeit der Benutzung ziehen die Gerichte zunächst die Regelungen der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO heran, da diese bereits Regelungen hierzu enthält.

Wenn diese nicht zur rechtlichen Beurteilung eines Sachverhaltes ausreichen, wird auf die technischen Regelwerke zurückgegriffen.

Zitat VG Göttingen 27.11.2003, Az. 1 A 1228/01: „Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht steht im pflichtgemäßen Ermessen der Verkehrsbehörde. Sie hat zu überprüfen, ob aus Verkehrssicherheitsgründen eine Benutzungspflicht erforderlich ist und die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig stetig und sicher ist. Dabei sind die Verwaltungsvorschriften zu den §§ 2, 41 StVO zu beachten und - soweit diese keine anderslautenden und abschließenden) Vorgaben enthalten - ergänzend die Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen (Ausgabe 1998) und deren Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 1995) heranzuziehen.“



Benutzungspflichtige Radwege (§ 2 Abs. 4 StVO)

Voraussetzungen der Anordnung:

- **StVO** (§§ 45 Abs.1 S.1 und Abs.9 S.2 StVO):
nur bei **zwingender Gebotenheit** wegen
einer **außerordentlichen Gefahrenlage** für Sicherheit oder Ordnung
der Verkehrs aufgrund der **besonderen örtlichen Verhältnisse**
- **VwV** (zu § 2 Abs. 4 StVO):
 - nur wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern
 - nur bei **ausreichenden Flächen für den Fußgängerverkehr**
 - nur bei **Zumutbarkeit der Benutzung**:
 - Breite muss den gewünschten Verkehrsbedürfnissen entsprechen
 - eindeutige, stetige und sichere Linienführung

Die Anordnung der Benutzungspflicht stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar, deren Rechtmäßigkeit an den strengen Voraussetzungen des § 45 Abs.9 Satz 2 StVO zu messen ist. Denn die Anordnung der Benutzungspflicht bedeutet für den Radfahrer, dass er den Radweg (Radfahrstreifen) benutzen muss und die (restliche) Fahrbahn nicht benutzen darf. Die von § 45 Abs.9 StVO verlangte erheblich das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage wurde von der Rechtsprechung beispielsweise für den jeweiligen konkreten Fall bejaht bei: mehrspurigem starkem Rechtsabbiegeverkehr oder bei der Summierung mehrerer Faktoren wie: hohe Verkehrsdichte mit hohem Schwerlastanteil + höhere zugelassene Geschwindigkeit als 50 km/h + sehr schmale Fahrstreifen + Verschwenken der Fahrspur + besondere Sogwirkung vorbeifahrender LKW. Verneint wurde die außerordentliche Gefahrenlage, wenn die Benutzungspflicht mit Leistungsverlusten an LSA durch den Radverkehr auf der Fahrbahn oder mit kostenintensiven Umplanungen begründet wurde.

Die Benutzungspflicht besteht auch, wenn sie rechtswidrig angeordnet wurde. Der einzige Fall, dass ein benutzungspflichtiger Radweg nicht benutzt werden muss, ist der, dass die Anordnung nicht nur rechtswidrig, sondern auch nichtig ist: Dies ist der Fall, wenn die Benutzung absolut unzumutbar ist, beispielsweise bei Eisglätte oder gefährlichen Hindernissen.

Die Gerichte haben die Anordnung der Benutzungspflicht in vielen Fällen aufgehoben, da von den Straßenverkehrsbehörden eine konkrete streckenbezogene Gefahrenlage im Einzelfall nicht nachgewiesen werden konnte (exemplarische Prüfung z.B. in: VGH Bayern 11.8.2009, Az.: 11 B 08.186.)

Als neue Voraussetzung wurde das Vorhandensein ausreichender Flächen für den Fußgängerverkehr in die VwV aufgenommen. Eine Verbreiterung des Radweges zum Erreichen einer zumutbaren Breite für den Radverkehr darf nicht auf Kosten des Gehweges erfolgen, wenn hierdurch der Fußgängerverkehr behindert würde.

Gerichte haben auch häufig wegen der Unzumutbarkeit der Benutzung eines Radweges die Anordnung der Benutzungspflicht aufgehoben. Hierfür wurden die Vorschriften der VwV und auch die Angaben der ERA herangezogen (Vgl. Folie 10).



Radwege ohne Benutzungspflicht

alt: „andere Radwege“, (§ 2 Abs.4 StVO und VwV zu § 2 Abs.4)

- Streichung der baulichen Herstellung
- Streichung der befristeten „Notanordnung“ der Benutzungspflicht
- Voraussetzungen jetzt reduziert auf:
 - sichere Führung an Gefahrenpunkten durch Markierungen und
 - Vorsorgemaßnahmen gegen Parken
- Weiterhin keine Regelung der Kennzeichnung

Ein Radweg ohne Benutzungspflicht ist wie der benutzungspflichtige Radweg ein Sonderweg für den Radverkehr. Das bedeutet, dass die Verkehrsfläche dem Radverkehr vorbehalten ist und jede sonstige Nutzung unzulässig ist und eine Ordnungswidrigkeit gem. § 49 Abs. 1 Nr.2 StVO darstellt.

Die Behörden werden durch die neue VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4 StVO, I. 1., 2. verpflichtet, den Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher zu führen und Vorsorgemaßnahmen gegen den ruhenden Verkehr zu treffen.

Das häufig bemängelte Fehlen eines amtlichen Verkehrszeichens bedeutet nicht, dass eine Kennzeichnung des Radweges ohne Benutzungspflicht unzulässig wäre. Ein nicht amtliches Hinweiszeichen mit der Aufschrift „Radweg“ ist ebenso zulässig wie eine Markierung mit dem Fahrradpiktogramm, da beide nur auf eine bestehende Rechtslage hinweisen und keinen eigenen Regelungsgehalt haben.

Zu den planerischen Einzelheiten und der neuen Bedeutung, die der nicht benutzungspflichtige Radweg in Zukunft erhalten kann, vergleiche die Folien 21 bis 25 des Vortrages "Führungsformen".



Schutzstreifen (VwV zu § 2 Abs.4 S.2 StVO und VwV zu Z 340)

- keine Kfz-Belastungsobergrenze mehr
- keine Mindestfahrbahnbreiten mehr:
gefahrlose Begegnung von 2 PKW auf verbleibender Fahrbahn
- Wenn verbleibende Fahrbahn unter 5,50 m:
Verzicht auf Mittellinie jetzt vorgeschrieben
- Anlage des Schutzstreifens jetzt nicht mehr zwingend am rechten Fahrbahnrand
- Anlage des Schutzstreifens ist **nicht mehr zwingend mit Haltverbot** zu verbinden
- Leitlinie 340 ordnet **jetzt Parkverbot** auf Schutzstreifen an



Zu den geänderten planerischen Vorgaben des Schutzstreifens: Vgl. Vortrag „Führungsformen“.

Der Schutzstreifen ist anders als der Radfahrstreifen (dieser ist ein (benutzungspflichtiger) Sonderfahrstreifen für den Radverkehr) Teil der Fahrbahn. Das Verbot für den Kfz-Verkehr, den Schutzstreifen im Längsverkehr mitzubedenken, wurde in der neuen StVO deutlicher formuliert: „Fahrzeugführer dürfen auf der Fahrbahn markierte Schutzstreifen für den Radverkehr **nur** bei Bedarf überfahren. Dabei dürfen Radfahrer nicht gefährdet werden.“ (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, Z 340). Dieses für den Regelfall geltende Überfahrungsverbot geht dem Rechtsfahrgebot aus § 2 Abs. 2 StVO vor.

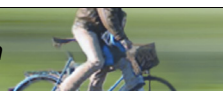
Das neu eingeführte Parkverbot (Definition des Parkens in § 12 Abs. 2 StVO: Verlassen der Fahrzeuges oder Halten länger als 3 Minuten), das durch die Leitlinie Zeichen 340 selbst angeordnet wird (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, Z 340) lässt weiterhin die schärfere Anordnung des absoluten Haltverbotes (Z 283) zu, wenn dieses für einen sicheren Radverkehr erforderlich ist.

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für längere Liefevorgänge, die unter den Begriff des Parkens fallen würden, ist jedoch ausgeschlossen. Ein solche „Ausnahme“ kann nach sorgfältiger Prüfung des Einzelfalles nur durch Unterbrechung des Schutzstreifens erreicht werden.

Radverkehrsführungen über Kreuzungen und Einmündungen hinweg sind jetzt grundsätzlich als Radwegefurten zu markieren, wenn sie sich auf Vorfahrtsstraßen befinden oder diesen zugeordnet sind. Dies gilt gem. VwV zu Z 340 auch für Schutzstreifen.

Foto: Straßenzug mit beidseitigem Schutzstreifen. Im Zuge der Verringerung des Querschnitts der Fahrbahn entfällt die Mittelleitlinie.



Überblick über die wesentlichen Änderungen

Abbiegen (VwV zu § 9 Abs. 3 StVO):

Klärung, wann Vorrang des Radweges gegenüber abbiegendem Verkehr

- Geradeausfahrende Radfahrer haben gegenüber Abbiegenden als „Neben **der Fahrbahn**“ - Fahrende Vorrang, wenn der Radweg **weniger als 5 m** abgesetzt ist.
- **In Zweifelsfällen nicht mehr:**
 Regelung des Vorrangs durch Zeichen 205 zulasten des Radverkehrs,
sondern:
 Vorrangsregelung ist je nach Verkehrssituation im Einzelfall zu treffen.

StVO-Länderseminare
Fahrradakademie


14

Eine notwendige Klärung der Rechtslage hat eine Änderung der VwV zu § 9 Abs. 3 StVO bewirkt. Der Satz des § 9 Abs. 3 StVO, auf den sich die hier behandelte Neuregelung der VwV bezieht, lautet: „Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Radfahrer auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren.“ Unklar war der Begriff des „neben der Fahrbahn Fahrens“. Nach der alten VwV war es theoretisch möglich, dass ein erheblich von der Straße abgesetzter Radweg noch „neben der Fahrbahn“ gelegen war. Darüber sollte der optische Gesamteindruck entscheiden. In Zweifelsfällen oder nicht eindeutiger Erkennbarkeit des Radweges sollte nach alter Rechtslage dem Radfahrer durch das Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt werden.

Nach der neuen VwV kann ein erheblich abgesetzter Radweg nicht mehr neben der Fahrbahn liegen. Diese Erheblichkeit wird mit einem Abstand von mehr als 5 Metern definiert. In Zweifelsfällen oder nicht eindeutiger Erkennbarkeit der Zuordnung des Radweges zu der Fahrbahn ist jetzt die Vorfahrt (korrekt wäre: der Vorrang) durch Verkehrszeichen zu regeln. Das heißt, dass es jetzt auch möglich ist, durch die Anordnung des für den abbiegenden, den Radweg querenden Verkehr geltenden Zeichens 205 eine Vorrangsregelung zugunsten des Radverkehrs zu treffen.



Lichtzeichen für den Fahrverkehr gelten auch für Radfahrer (§ 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO)

Radfahrer müssen ab dem 01.09.2012 in keinem Fall mehr die Fußgängerlichtzeichen beachten, sondern die für den Fahrverkehr (§ 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO).

- Ausnahme: Besondere Lichtzeichen für Radfahrer auf Radverkehrsführungen.
- Bis zum 31.8.2012 müssen weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger beachtet werden, wenn keine LSA für Radfahrer vorhanden sind (§53 Abs.6 StVO).

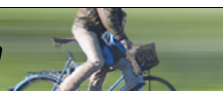


Die alte Regelung, dass Radfahrer die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten haben, wenn eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden sind, wurde gestrichen. Nach der Neuregelung, die erst nach einer Übergangszeit ab dem 01.09.2012 gilt, haben Radfahrer grundsätzlich die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend haben Radfahrer auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für Radfahrer zu beachten. Die Übergangsregelung in § 53 Abs. 6 StVO, die bis zum 31.8.2012 gilt, besagt, dass Radfahrer an Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrer weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger beachten müssen. Die Übergangsregelung gilt also nur für Radverkehrsführungen, die einem Fußgänger-Lichtzeichen zugeordnet sind. Für Fahrbahnführungen wird dies in der Regel nicht der Fall sein, da die Furten nicht unmittelbar nebeneinanderliegen.

Foto: Für diesen (nicht den Vorschriften zur Benutzungspflicht entsprechenden) Radweg gilt die Übergangsregelung.




Überblick über die wesentlichen Änderungen



Öffnung von Einbahnstraßen (VwV zu Zeichen 220)

Voraussetzungen jetzt reduziert auf:

- Tempo 30-Straße
- ausreichende Begegnungsbreite
- wo erforderlich, ist Schutzraum anzulegen
- übersichtliche Verkehrsführung

Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen:

- ➔ Keine außerordentliche Gefahrenlage
- ➔ Keine zwingende Gebotenheit des Einfahrtverbots
- ➔ **Verpflichtung zur Öffnung** (§§ 45 Abs.1 u.9 StVO)
- ➔ „kann“ ist als „soll“ zu lesen



StVO-Länderseminare
Fahrradakademie


16

Die Erleichterung der Voraussetzungen zur Öffnung von Einbahnstraßen (Zeichen 267 mit Zusatzzeichen 1022-10) für den Radverkehr in Gegenrichtung ist eine Folge der positiven Ergebnisse der Sicherheitsforschung (Vgl. Literaturliste). Konkrete Mindestbreitenangaben gibt es jetzt nur noch für Straßen, die von Linienbussen oder stärkerem LKW-Verkehr befahren werden. Hier darf die Begegnungsbreite - außer an Engstellen - nicht schmaler als 3,50 m sein. Grundsätzlich muss – außer an Engstelle - eine „ausreichende Begegnungsbreite“ bestehen, die Verkehrsführung muss übersichtlich sein und es muss da, wo es erforderlich ist, ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt werden. Die Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen. Wenn diese Voraussetzungen vorliegen, ist kaum ein Fall mehr denkbar, in dem das Einfahrtverbot des Zeichens 267 auch für den Radverkehr rechtmäßig angeordnet werden kann, in dem - anders herum - also nicht der Radverkehr mittels des Zusatzzeichens 1022-10 von dem Einfahrtverbot ausgenommen werden muss. Denn Verkehrsbeschränkungen sind nur rechtmäßig, wenn ihre Anordnung aufgrund einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage zwingend geboten (§§ 45 Abs. 9 S. 2 StVO) und verhältnismäßig ist. Bei Vorliegen der genannten Voraussetzungen der Einbahnstraßenöffnung sind aber gerade örtliche Umstände, die zu einer außerordentlichen Gefahrenlage führen, ausgeschlossen. Die Vorschrift der VwV zu § 41 StVO, Z 220, 2 zu, dass der Radverkehr bei Vorliegen der genannten Voraussetzungen in Gegenrichtung zugelassen werden **kann**, muss also als **Soll**-Vorschrift gelesen werden, also in dem Sinne, dass bei Vorliegen der oben genannten Voraussetzungen der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden **muss**, außer in atypischen Sonderfällen, in denen es dann einer besonderen Begründung der Nichtzulassung bedürfte.

Statt des Zusatzzeichens 1000-33 ist nun nach VwV zu § 41 StVO, IV.2. das Zusatzzeichen 1000-32 anzuordnen. Am 31.12.2010 läuft nach § 53 Abs. IV StVO die Gültigkeit des alten Zusatzzeichens ab.

Fahrradstraßen (VwV zu Zeichen 244)

- Möglich, wenn
Radverkehr vorherrschend
oder dies erwartet wird.
- Zeichen 244.1 ordnet Tempo 30
oder geringeres Tempo an.



Erleichterungen gibt es auch bei den Regelungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen (Zeichen 244). Als einzige inhaltliche Voraussetzung enthält die neue VwV zu § 41 StVO, Zeichen 244.1 und 244.2, II. das Erfordernis, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dass dies alsbald zu erwarten ist. Dass der Kfz-Verkehr nur ausnahmsweise zugelassen werden darf, ist jetzt eindeutiger formuliert. Die Prüfung einer eventuellen Alternativführung für den Kfz-Verkehr ist jetzt vorgeschrieben. Die Vorschriften zur baulichen Gestaltung sind entfallen.

Wenn eine Fahrradstraße sich innerhalb einer Tempo-30-Zone befindet, muss die Tempo-30 – Zonen-Anordnung (Z 274.1) nicht vor Beginn der Fahrradstraße wieder aufgehoben werden (Z 274.2) und danach wieder angeordnet werden. Die Überlagerung der beiden Tempo-30-Anordnungen ist unschädlich.

Foto: Beginn einer Fahrradstraße, in der durch Zusatzzeichen Kfz-Verkehr in beide Richtungen zugelassen ist.



Öffnung von Bussonderfahrstreifen

(VwV zu Zeichen 245)

- Zulassung des Radverkehrs jetzt **Regelmaßnahme** in den Fällen, in denen weder ein gesonderter Radweg noch ein Radfahrstreifen eingerichtet werden kann.
- **kein Bussonderfahrstreifen**, wenn Radverkehr auf dem betreffenden Straßenabschnitt nicht sicher geführt werden kann.



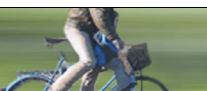
Die neue VwV zu § 41 StVO, Zeichen 245, II.4. sieht die Zulassung des Radverkehrs auf Bussonderfahrstreifen in den Fällen, in denen weder ein gesonderter Radweg noch ein Radfahrstreifen eingerichtet werden kann, nicht mehr als Ausnahmefall (alte VwV) sondern als Regelfall vor: „Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, **sollte** er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden.“

Für den Fall, dass dies wegen der besonderen Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich ist und der Radverkehr zwischen Linienbus und Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren müsste, ist künftig von der Anordnung des Zeichens 245 abzusehen. Es wird also für den Regelfall klargestellt, dass ein Bussonderfahrstreifen nur dann eingerichtet werden darf, wenn eine sichere Führung für den Radverkehr vorhanden ist.

Diese Neufassung der VwV stellt jedoch keine so weit reichende Ermessenseinschränkung – diesmal zugunsten des Radverkehrs - wie die alte Fassung der VwV zu § 41 Abs. 2 StVO, Zeichen 245, I.2.dar, nach der der Radverkehr auszuschließen war, wenn eine sichere Führung im Seitenraum oder auf dem Busfahrstreifen nicht möglich war. Denn die neue VwV geht nicht von dem absoluten Vorrang des Radverkehrs vor dem Bussonderfahrstreifen aus, sondern behandelt lediglich den Regelfall, dass wegen der Bedeutung des Radverkehr auf dem Streckenabschnitt ein Verkehrsverbot nicht rechtmäßig angeordnet werden könnte. Im Falle, dass der Bussonderfahrstreifen wegen Unvereinbarkeit mit einer sicheren Radverkehrsführung nicht angelegt werden kann, wird ja nicht der Busverkehr als Verkehrsart ausgeschlossen, sondern es entfällt lediglich der Bussonderstreifen (Sicherheit vor Flüssigkeit). Im Falle, dass ausnahmsweise der Radverkehr eine gänzlich untergeordnete Bedeutung hat, ist es auch nach der neuen VwV nicht ausgeschlossen, ihm aus Sicherheitsgründen ein Verkehrsverbot aufzuerlegen.




Überblick über die wesentlichen Änderungen



Sonstige Änderungen I

1. **Sport und Spiel (§ 31 StVO) :**
 - Sport und Spiel jetzt **ausdrücklich** auf Radwegen verboten.
 - **Freigabe von Radwegen** durch (auch allein anzuordnendes) Zusatzzeichen **für Inline-Skater** nur bei ausreichender Breite auch in Spitzenzeiten.
2. **Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO:** Auf **für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen** gilt Rücksichtnahme und Anpassung der Geschwindigkeit an den Fußverkehr, erforderlichenfalls ein Wartegebot.
3. **VwV zu § 41 StVO: Verpflichtung zu Ankündigung und Umleitungshinweis** bei Verbot oder Beschränkung einer Verkehrsart.



StVO-Länderseminare

Fahrradakademie



19

Zu 1.:

Das neu in § 31 Abs.1 StVO aufgenommene Verbot von Sport und Spiel auf Radwegen hat nur klarstellende Bedeutung, da der Radweg (auch der nicht benutzungspflichtige!) ein Sonderweg für den Radverkehr ist, auf dem ausschließlich Radverkehr zugelassen ist.

Die Möglichkeit, auf Radwegen Inline-Skater durch das neue Zusatzzeichen, das auch alleine stehen kann (z.B. auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen oder bei Freigabe in Gegenrichtung), zuzulassen, wird sich rechtmäßig auf sehr wenige Fälle beschränken, da die VwV zu § 31 Abs. 2, II. verlangt, dass die Radwege ausreichend breit sind, um auch in Stunden der Spitzenbelastung ein gefahrloses Miteinander von Radfahrern und Inline-Skatern zu gewährleisten.

Zu 2. :

Das nach der alten VwV geltende Gebot generell „Schrittgeschwindigkeit“ auf für Radfahrer freigegebenen Gehwegen zu fahren wurde durch differenzierte, praxistaugliche Verhaltensgebote ersetzt.

Zu 3.:

Wenn durch Verbote oder Beschränkungen einzelne Verkehrsarten - wie der Radverkehr - ausgeschlossen werden, besteht jetzt die Verpflichtung nach VwV zu § 41 StVO, II., dies in ausreichendem Abstand vorher anzukündigen und auf mögliche Umleitungen hinzuweisen.



Sonstige Änderungen II

4. VwV zu § 41 StVO:

Zeichen 237, 240, 241 sind nicht mehr an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen.

5. VwV zu § 41 StVO (Zeichen 274):

Änderungen zur Anordnung der Höchstgeschwindigkeit zugunsten Fuß- und Radverkehr: Innerorts Erhöhung auf 70 km/h, nur wenn benutzungspflichtige Radwege; außerorts Verringerung auf 70 km/h, wenn Gefährdung von Fuß- oder Radverkehr.

6. Anlage 3 zu § 42 Abs.2 StVO und VwV zu Z 357:

Durchlässigkeit von Sackgassen: Sinnbild für „Fußgänger“ oder „Fahrrad“ ist in Zeichen 357 zu integrieren, wenn Durchlässigkeit nicht erkennbar.

Zu 1.: Die Streichung der Verpflichtung, die Benutzungspflichtzeichen an jeder Kreuzung oder Einmündung zu wiederholen, ändert nichts daran, dass dem einbiegenden Radfahrer die Tatsache der Benutzungspflichtigkeit des Radweges ohne weiteres erkennbar sein muss. Wegen der in den Kommunen unterschiedlichen Handhabung von Piktogrammen wird die Fahrbahnmarkierung der Verkehrszeichen hierfür in der Regel nicht ausreichen.

Zu 2.: Innerorts ist die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h jetzt ausdrücklich an das Vorhandensein benutzungspflichtiger Radwege (und LSA für querenden Fußgänger) gebunden (VwV zu § 41, Zeichen 274, VIII. 3.). ; außerorts soll jetzt die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h verringert werden, wenn Fußgänger oder Radfahrer in besonderer Weise gefährdet sind (VwV zu § 41, Zeichen 274, II. 3.), und nicht mehr erst wie bisher, wenn es bereits zu konkreten Gefahrensituationen oder Unfällen gekommen ist.

Zu 3.: Für die Durchlässigkeit von Sackgassen für den Rad- und Fußverkehr ist das schon vielfach verwendete Zeichen 357 mit Piktogramm durch die neue VwV eingeführt worden. Nach VwV zu § 42, Zeichen 357, II. ist im oberen Teil des Zeichens je nach örtlicher Gegebenheit ein Sinnbild für „Fußgänger“ oder „Fahrrad“ in verkleinerter Ausführung in das Zeichen zu integrieren. Dieser Wortlaut der VwV macht es zweifelhaft, ob die kostspielige Neubeschilderung mit dem neuen Z 357-50 verpflichtend ist. Die Integrierung eines Piktogrammes in vorhandene Z 357 reicht nach dem Wortlaut aus.



Exkurs II: Umgang mit „Altfällen“

- **Handlungsbedarf:**
 - Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen
 - Fußgängersignale, die vom Radverkehr nur bis 31.8.2012 zu beachten sind
 - Furtmarkierungen für alle Radverkehrsführungen an LSA und im Zuge von Vorfahrtsstraßen über Kreuzungen und Einmündungen
 - Ankündigung von Verkehrsverboten und -beschränkungen
 - Überprüfung Geschwindigkeitsbeschränkungen
 - Zusatzzeichen 1000-32 statt 1000-33 bei geöffneten Einbahnstraßen bis 31.12.2010
- **Sonst:** Erhöhter Handlungsdruck wegen vereinfachter Anforderungen an „rechtmäßige“ Radwege
- **Sonderfall:** Bussonderfahrstreifen und Ausschluss jeglicher Führung des Radverkehrs

Die durch die neuen Vorschriften ausgelöste Verpflichtung der Behörden, Veränderungen bei Beschilderung und Markierungen vorzunehmen, beschränkt sich auf die oben aufgeführten und auf den vorherigen Seiten behandelten Punkte.

Die Abarbeitung der „Handlungsaufträge“ sollte sich in den Fällen, in denen keine konkrete Frist gesetzt ist, nach der Sicherheitsrelevanz im Einzelfall richten. Besonders sicherheitsrelevant können die durchzumarkierenden Furten bei Schutzstreifen und „Gehweg Radfahrer frei“ sein (VwV zu § 9 Abs.2 StVO, II.).

Die Änderungen der verhaltensbezogenen Vorschriften (Parkverbot bei Schutzstreifen, Fahrradstraße als Tempo 30-Anordnung) können auch indirekt die Verpflichtung zur Aufklärung der Verkehrsteilnehmer über die Neuerungen auslösen.

An der Rechtmäßigkeit oder Rechtswidrigkeit der Anordnung der Benutzungspflicht für Radwege ändert sich durch die neu gefassten Vorschriften zur Benutzungspflicht nichts. Jedoch erhöht sich der Handlungsdruck auf die Behörden, gegen rechtswidrige Anordnungen anzugehen, da die Realisierungsmöglichkeiten für rechtmäßige Alternativen erweitert wurden.

Wenn in einer Kommune der Radverkehr nach der alten VwV zu § 41 Abs.2, Z 245, I.2. gänzlich ausgeschlossen worden war, weil einem Bussonderfahrstreifen Vorrang gegeben wurde, müssen diese Fälle geprüft werden. Wenn es einen nicht ganz geringfügigen Radverkehrsbedarf auf der Strecke gibt, ist es möglich, dass der Ausschluss des Radverkehrs ermessensfehlerhaft und damit rechtswidrig erfolgte. Bei der Prüfung sind die Maßstäbe der neuen VwV anzulegen, die ein (allein an § 45 Abs. 9 StVO zu messendes) Verkehrsverbot für den Radverkehr nicht ausschließt, sondern vom Regelfall ausgeht, dass ein solches aufgrund des Radverkehrsbedarfes nicht gerechtfertigt wäre (Vgl. Folie 18).

Resümee

Minus:

- Differenzen zwischen ERA und VwV
- Verbleibende Unklarheiten

Plus:

- Fortschritt bei der Integration des Radverkehrs in den Straßenverkehr
- Reduktion benutzungspflichtiger Radwege

Herausforderung:

- Größere Gestaltungsspielräume bedeuten auch höhere Ansprüche an die kommunalen Akteure



Abgesehen von gewissen Mängeln und Unklarheiten wie den zum Teil nicht beseitigten Differenzen zwischen VwV und ERA - die zwar rechtlich unerheblich sind, aber für die Praxis eine Erschwernis bedeuten - und der auslegungsbedürftigen Vorschrift zur Öffnung von Einbahnstraßen, bedeuten die novellierten Normen einen deutlichen Fortschritt für den Radverkehr. Sie öffnen den Kommunen neue Handlungsspielräume für eine sichere, bedarfsgerechte Führung des Radverkehrs und ermöglichen die Verringerung der Anzahl benutzungspflichtiger Radwege. Mit den neuen Freiheiten erhöhen sich aber auch gleichzeitig die Ansprüche an die Akteure in den Kommunen.

Fotos: Dargestellt ist auf beiden Fotos derselbe Straßenabschnitt. Statt des (nach Aufhebung der Benutzungspflicht gesperrten) Radweges auf dem Gehweg wurde ein Schutzstreifen markiert. Obwohl die Markierung auf dem Gehweg noch zu sehen ist, wurde der Schutzstreifen voll angenommen.