Alles wird gut?

Die StVO aus Nutzersicht

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Radwegebenutzungspflicht

Radwegebenutzungspflicht bleibt

„Eine Benutzungspflicht der Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung besteht nur, wenn Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.“

Radwegebenutzungspflicht

Chance verschenkt!

- **Radwegebenutzungspflicht dient nicht dem Radverkehr, sondern dem Autoverkehr!**
- **StVO-Novellierungsziel „Abbau von Verkehrszeichen“ klar verfehlt!**
- **Differenzierung in benutzungspflichtige und „andere“ Radwege nicht vermittelbar**

Radwegebenutzungspflicht

Immerhin: verschärfte Anforderungen

- **Erforderlichkeit für Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf zwingend nötig**
- **Verkehrssicherheit aller Verkehrsteil-nehmer geht Flüssigkeit vor**
- **Unterordnung unter „*Verkehrsablauf*“ benachteiligt Radfahrer**

Radwegebenutzungspflicht

Nicht zu Lasten von Fußgängern

- **Ausreichende Flächen für Fußgänger-verkehr zwingende Voraussetzung**
- **➔ Aktuelle Bedarfsmaße des Fuß-gängerverkehrs beachten, auch im Hinblick auf Behinderte!**

Radwegebenutzungspflicht

Endlich: Ausnahmeregelung entfällt

- **Die bisherige Möglichkeit, auch nicht den Anforderungen entsprechende Radwege im Wege der Ausnahmegenehmigung „befristet“ (!) zu beschildern entfällt.**

➢ **„Böses Erwachen“ für zahlreiche Behörden, die diese Regelung bis heute nutzen (=missbrauchen): keine Übergangsregelung mehr!**

Radwegebenutzungspflicht

Mindestmaße bleiben

- **Die „harten“ Mindestmaße für benutzungspflichtige Radwege bleiben unverändert.**
- **<u>Achtung</u>: Mindestmaße sind „*vier minus – Versetzung gefährdet*“; die Regelmaße stehen in den ERA!**

Radwegebenutzungspflicht

Qualität allein genügt nicht mehr

- **Auch „gute“ Radwege dürfen nur benutzungspflichtig sein, wenn dieses erforderlich ist.**
- **➔ Bei korrekter Anwendung bleiben innerorts nur wenige Radwege an hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen benutzungspflichtig!**

Radwegebenutzungspflicht

Falschparkerschutz?

- **Parken auf Radwegen ist immer noch „billiger“ als die meisten Parkhäuser.**
- **➔ Zur Radwegebenutzungspflicht müssen auch teure Falschparker-knöllchen, eine hohe Kontrolldichte und konsequentes Abschleppen gehören!**

Nutzung „linker“ Radwege

Enge Einsatzgrenzen

- **jetzt amtlich: „linke“ Radwege sind *mit besonderen Gefahren verbunden*!**

➢ **Einsatz innerorts *grundsätzlich nicht* (nur ausnahmsweise)**

➢ **Einsatz außerorts *in der Regel***

➔ **großer Sicherheitsgewinn!**

Nutzung „linker“ Radwege

Endlich begriffen: „Benutzungsrecht“

- **Die Nutzung linker Radwege ist oft nur für einen Teil der Radfahrer sinnvoll, für die anderen aber kontraproduktiv.**
- **Die Neuregelung macht planerische „von-hinten-durch-die-Brust-ins-Auge-Tricksereien“ überflüssig.**
- **➔ überfällige Erleichterung!**

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Nutzung „linker“ Radwege

Querungshilfen vorgeschrieben

„Am Anfang und Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.“

- **Großer Sicherheitsgewinn, insbesondere außerorts!**
- **Baulastträger gefordert: Querungs-hilfen erfordern teilweise größere Baumaßnahmen; keine Übergangs-frist vorgesehen**

Nutzung „linker“ Radwege

Querungshilfen vorgeschrieben

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Nutzung „linker“ Radwege

Querungshilfen vorgeschrieben

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Nutzung „linker“ Radwege

Querungshilfen vorgeschrieben

Nutzung „linker“ Radwege

Querungshilfen vorgeschrieben

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Nutzung „linker“ Radwege

Querungshilfen vorgeschrieben

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Schutzstreifen

Vorgaben drastisch entrümpelt

- **Positiv: Der Einsatzbereich wird deutlich erweitert**
- **Negativ: Statt Halteverbotsvorschrift nur noch Parkverbot (an versteckter Stelle in StVO) ➔ ein zugestellter Schutzstreifen ist gefährlicher als nichts und entwertet auch die Wirkung anderer Schutzstreifen!**

Öffnung von Einbahnstraßen

Endlich: kein Netzbezug mehr nötig

- **Die Abschaffung des Notwendigkeits-nachweises innerhalb der Radverkehrs-planung trägt der Tatsache Rechnung, dass jede Einbahnstraße Ziel von Radfahrern ist.**
- **➔ überfällige Abschaffung einer sinnlosen Beschränkung!**

Öffnung von Einbahnstraßen

Vorrang Parker abgeschafft

- **Durch die Abschaffung der „Vorsorgepflicht“ für den ruhenden Verkehr vor Einbahnstraßenöffnung für Radfahrer wird hier endlich der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr auch für den Radverkehr umgesetzt.**

Öffnung von Einbahnstraßen

Dokumentationspflichten abgeschafft

- **Durch die Abschaffung der maßlos überzogenen Dokumentationspflichten wird der Arbeitsaufwand für die Einbahnstraßenöffnung deutlich verringert.**
- **➔ ein Stück Bürokratiewahn weniger!**

Öffnung von Einbahnstraßen

Beschilderungsvorgaben unvollständig

Wer findet den Fehler?

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Öffnung von Einbahnstraßen

Breitenanforderungen flexibilisiert

- **Die Flexibilisierung der Breiten-anforderungen im Sinne einer Wirkvorschrift erlaubt Planern situationsangepasstes Vorgehen.**
- **➔ Beinahe jede Einbahnstraße lässt sich öffnen: <u>packen Sie es an!</u>**

Radfahren auf Fußgängerflächen

Freigabevoraussetzungen verschärft

- **Fußgängerbelange haben absoluten Vorrang**
- **Radverkehrsanforderungen müssen erfüllt sein**
- **Damit wird Missbrauch durch Anordnungsbehörden erschwert**

Radfahren auf Fußgängerflächen

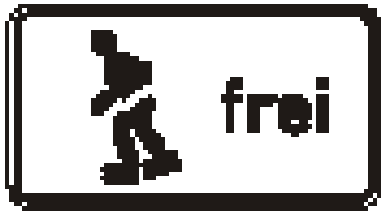
Furten erlaubt

- **Gehwege, „Radfahrer frei“ werden bzgl. Furtmarkierungen wie Radwege behandelt**
- **Endlich wird erlaubt, was vernünftige Planer schon immer gemacht haben!**

Inliner auf Radwegen

Zulassung möglich

- **Inliner können auf Radwegen zugelassen werden, wenn die Breite auch in Spitzenzeiten ein gefahrloses Miteinander erlaubt.**
- **Problematische Neuregelung zu Lasten der Radfahrer**

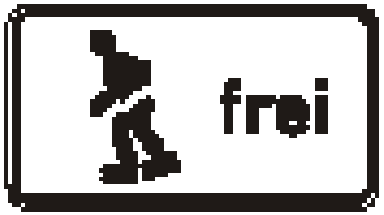


- **Bei ehrlicher Anwendung bedeutungslos, da mind. 3 m Breite erforderlich sind**

Inliner auf Radwegen

... und die Bremsen?

- **Irgendeine Bremsfähigkeit wird von Inlinern nicht verlangt.**
- **Bei ehrlicher Anwendung können keine Radwege für Inliner freigegeben werden da sie nie so breit sind, dass Inliner ohne Bremsen Radfahrer nicht gefährden!**



Signalanlagen

Fußgängersignal unbeachtlich

- **Radfahrer müssen nur Radfahrersignale beachten, ansonsten die „volle Scheibe“.**
- **Trennung von Fußgängern verlängert die Freigabezeiten.**
- **Räumzeiten des allgemeinen Signals für den Fahrverkehr müssen ggf. angepasst werden!**

Signalanlagen

„Bettelampeln“ bleiben zulässig

- **Es gibt immer noch keine Vorschriften zu Anforderungstastern.**

- **Nach wie vor werden Radfahrer gezwungen, erst anzuhalten und dann per Knopfdruck um Grün zu betteln – das mutet man keinem Autofahrer zu.**

Kreisverkehrsplätze

Radstreifen im Kreisel verboten

- **Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf Kreisfahrbahnen sind verboten.**
- **Gute Planer machen das schon lange so, die anderen werden jetzt dazu gezwungen.**

Radfahren auf Fußgängerflächen

Geschwindigkeitsvorgabe flexibilisiert

- **Anpassung an Fußgänger-verkehr statt Schritt-geschwindigkeit**
- **lebensnahe Regelung: nachts um halb drei darf es auch mehr als „Schrittge-schwindigkeit“ sein**

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Durchlässige Sackgassen

Aufkleber erlaubt

- **„Durchlässige“ Sack-gassen können mit Aufklebern auf Z 357 gekennzeichnet werden.**
- **Pragmatische Lösung – hätte man schon seit einem Vierteljahrhundert haben können!**

Verweis auf Regelwerk

ERA werden „amtlich“

„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.“

- **Damit erhalten die ERA endlich ein hohes Maß an Verbindlichkeit; Abweichungen müssen schon sehr gut begründet sein.**

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

zum Schluss ...

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ulrich Kalle

ADFC NRW
Hohenzollernstr. 27-29
40211 Düsseldorf
Tel. 0211 / 68708-0
Fax: 0211 / 68708-20
E-Mail: u.kalle@adfc-nrw.de

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Bildnachweis

ROV Utrecht (Hrsg.):Spitsuur rond school. Utrecht, 2003
Folie: 34

Fietsberaad (Hrsg.): De fietsvriendelijkeheid van verkeersregelinstallaties. Ede, 2003
Folie: 29

Rhein-Erft-Kreis:
Folie: 16

Jens Schütte, ADFC Bundesverband:
Folie: 28, 31, 32

Ulrich Kalle, ADFC NRW:
Folie: 13, 14, 15, 17, 22