

## Novellierung der StVO 2009

Am 1. September 2009 ist eine neue Fassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in Kraft getreten. Wesentliche Änderungen betreffen den Radverkehr. Weiteres Ziel der Novellierung ist es, die Anzahl der Verkehrszeichen auf Deutschlands Straßen zu reduzieren.

### Radverkehrsanlagen

#### Änderungen

Die Regelungen aus der VwV-StVO 1997

*„Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es am besten, wenn zur Umsetzung einer im Einzelfall erforderlichen und verhältnismäßigen Radwegebenutzungspflicht ein Radweg baulich angelegt wird. Die Anlage von Radwegen ist deshalb wünschenswert und soll auch weiterhin angestrebt werden.“*

wurden gestrichen. Das bedeutet, dass die Anlage von Radwegen nicht mehr favorisiert wird. Baulich angelegte Radwege und auf der Fahrbahn markierte Radfahrstreifen sind in der neuen VwV-StVO 2009 gleichgestellt.

*„Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichnete und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 cm) auszuführen. ...“ (VwV-StVO 2009 zu § 2, Zeichen 295 ist die Fahrstreifenbegrenzung mit einer durchgehenden, weißen Linie)*

*„Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden. Ist das nicht möglich, ist die Freigabe des Fußweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen.“ (VwV-StVO 2009 zu §2)*

Zu der Gestaltung der Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [4] hingewiesen:

*„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.“ (VwV-StVO 2009 zu §2)*

#### Position des ADFC

Die Änderungen in der VwV-StVO, den Bau von Radwegen nicht mehr zu favorisieren und markierte Radfahrstreifen den baulich angelegten Radwegen gleichzustellen, ist eine wesentliche Verbesserung. Die strikten Einsatzgrenzen (Kfz-Aufkommen) sind reduziert worden. Für die Wahl der geeigneten Führungsform wird

auf die ERA [4] verwiesen. Diese Änderungen in der VwV-StVO erlauben es den Planern vor Ort, die optimale Führungsform für den Radverkehr individuell entsprechend der örtlichen Situation zu gestalten. Die neue ERA, die Anfang 2010 erscheinen soll, bietet eine gut strukturierte Entscheidungshilfe, bei der in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung, der Flächenverfügbarkeit, des LKW- und des Busaufkommens sowie den örtlichen Knotenpunkten die bestmögliche Führungsform ermitteln zu können. Bei der Planung der Radverkehrsanlagen sind für die Festlegung der Breiten die Regelmäße der ERA anzusetzen. Die Mindestmaße sollten nur in Ausnahmefällen bei sehr geringem Radverkehrsaufkommen angesetzt werden. Radverkehrsanlagen, die schmaler sind als die in der ERA vorgegebenen Mindestmaße sind durch eine andere Führungsform oder ggf. durch die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu ersetzen.

Es ist notwendig, dass auch bei nichtbenutzungspflichtigen Radwegen die Vorgaben der ERA [4] eingehalten werden und ausreichend Platz für die Fußgänger vorhanden ist. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben müssen vorhandene Radwege ggf. aufgelöst werden.

Der ADFC ist der Meinung, dass Fußwege nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr freigegeben werden sollten. Die tägliche Praxis zeigt, dass bei dieser Lösung die überwiegende Zahl der Radfahrer den freigegebenen Fußweg benutzt. Die wenigen Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, werden von den Kraftfahrzeugfahrern häufig genötigt, ebenfalls auf den Fußweg auszuweichen. Dies führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung und Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer, die nicht hinnehmbar ist.

### Radwegebenutzungspflicht

#### Änderungen

Die Radwegebenutzungspflicht bleibt ähnlich wie in der StVO 1997 bestehen.

*„Eine Benutzungspflicht der Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung besteht nur, wenn Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.“ (§2 StVO 2009)*



Zeichen 237



Zeichen 240



Zeichen 241

Bild 1: Verkehrszeichen zur Anordnung der Radwegebenutzungspflicht

Der Satz aus der VwV-StVO 1997

*„... Sie (die Radwegebenutzungspflicht) trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs.“*

wurde gestrichen und durch folgende Regel ersetzt:

*„Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.“ (VwV-StVO 2009 zu §2)*

Die baulichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Benutzungspflicht, wie Mindestbreite, eindeutige Linienführung, Stetigkeit, Oberflächenqualität und, dass der Weg frei von Hindernissen sein soll, bleiben unverändert bestehen (VwV-StVO 1997).

Außerdem gilt weiterhin:

*„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ (StVO 2009 §45 Abs. 9)*

Die Regelungen zu den Zeichen 240 und 241 sind hinsichtlich der Geschwindigkeit geändert worden. Sowohl für gemeinsame Fuß- und Radwege wie auch für getrennte Fuß- und Radwege gilt:

*„Erforderlichenfalls müssen alle die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.“ (StVO 2009 §41).*

Es gelten die gleichen Regeln hinsichtlich der Geschwindigkeit wie auf Fußwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind (s. S. 5, Zeichen 239, 242: Fußweg, Fußgängerzone).



### Position des ADFC

Die Praxis zeigt, dass in vielen Städten und Gemeinden heute nicht einmal die Regelungen der StVO 1997 umgesetzt wurden. Die Radwegebenutzungspflicht ist in vielen Städten die Regel unabhängig davon, ob eine Benutzungspflicht für den konkreten Radweg notwendig und verhältnismäßig ist und ob die Mindestanforderungen an einen benutzungspflichtigen Radweg entsprechend VwV-StVO eingehalten sind. Die seit 1997 geltenden Mindestanforderungen an benutzungspflichtige Radwege wurden in der neuen VwV-StVO nicht abgeschafft, sondern unverändert übernommen. Die Missachtung dieser Anforderungen durch die Verkehrsbehörden muss ein Ende haben.

Gegen die Anordnung einer Benutzungspflicht spricht, dass das Fahren auf der Fahrbahn häufig sicherer ist, da der Radfahrer im Sichtbereich der Kraftfahrzeuge fährt. Die Gefährdung durch abbiegende Kraftfahrzeuge ist auf der Fahrbahn deutlich geringer als auf dem Radweg. Außerdem ist bei Benutzung der Fahrbahn ein direktes Linksabbiegen möglich.

Auch die Änderung der Regelungen zur Geschwindigkeit auf gemeinsamen und getrennten Fuß- und Radwegen spricht gegen die Anordnung einer Benutzungspflicht. Gemeinsame und getrennten Fuß- und Radwege dürfen in Zukunft in vielen Bereichen der Städte nur noch langsam, unter Umständen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit, befahren werden. Radfahrer, die sich zügig mit dem Fahrrad fortbewegen wollen, dürfen dies nur auf der Fahrbahn. Wird das zügige Radfahren durch die Anordnung einer Benutzungspflicht unterbunden, widerspricht dies der Regelung der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43: *„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten“.*

Die Notwendigkeit der Anordnung der Benutzungspflicht muss nach Ansicht des ADFC in jedem Einzelfall von der Verkehrsbehörde begründet werden. Die Regelung der StVO §45 Abs. 9, das Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist, muss auch bei der Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht eingehalten werden. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht (vgl. VwV-StVO zu §39 bis 43).

Die Intension der neuen StVO, dass die Benutzungspflicht die Ausnahme darstellen soll, ist positiv zu beurteilen. Es ist allerdings zu befürchten, dass die Städte und Gemeinden dies auch in den nächsten Jahren nicht umsetzen und die benutzungspflichtigen Radwege weiterhin die Regel bleiben. Aus diesem Grund sind die Änderungen in der StVO nach Ansicht des ADFC nicht weitreichend genug.

Positiv zu beurteilen ist, dass für Fußgänger ausreichend Platz vorhanden sein muss. Eine Definition des ausreichenden Platzes oder ein eindeutiger Hinweis auf die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA [6] fehlen allerdings. Der ADFC fordert, dass bei der Beurteilung, ob für Fußgänger ausreichen Platz vorhanden ist, die Regelungen der EFA und der RAST 06 [5] beachtet werden.

Die Mindestbreite für Fußwege parallel zu Radwegen leitet sich aus dem Verkehrsraum zweier sich begegnender Fußgänger ab und beträgt 1,80 m zuzüglich 0,30 m Sicherheitsraum zum Radweg und 0,20 m Sicherheitsraum zur Bebauung, zusammen 2,30 m (vgl. RAST 06 [5]) (s. Bild 2).

Entsprechend Tabelle 25 der RAST 06 [5] sind die erforderlichen Breiten vor Schaufenstern um mindestens 1,00 m, bei Auslagen um mindestens 1,50 m und bei Kinderspiel um mindestens 2,00 m zu vergrößern.

Für die Grundlagen und weitere Detaillierungen verweist die RAST 06 [5] auf die Empfehlungen für Fußgängeranlagen EFA [6]. Bei Fußwegen mit starker Nutzungsintensität (Einkaufsstraße) sollten sich zwei Paare ohne Schwierigkeiten begegnen können. Hieraus ergibt sich eine Fußwegbreite von mindestens 5,40 m neben dem Radweg (Auslagen 1,50 m, 4 Fußgänger 3,60 m, Sicherheitsraum 0,30 m).

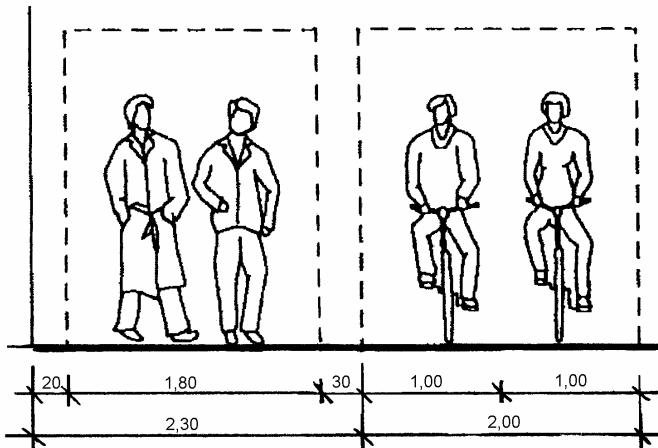


Bild 2: Mindestbreite von Fußwegen neben Radwegen entsprechend RAST 06 [5] und EFA [6]

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) [5] ist für die Anordnung einer Benutzungspflicht folgende Regelung vorgegeben:

„Bei Radwegbreiten unter 1,60 m ist das gegenseitige Überholen nicht mehr möglich, eine Benutzungspflicht soll daher bei Radwegbreiten unter 1,60 m nicht angeordnet werden. (RASt 06, Abs. 6.1.7.5)

Diese Forderung geht über das Mindestmaß der VwV-StVO hinaus, sollte aber nach Meinung des ADFC generell eingehalten werden.

### Linke Radwege

#### Änderungen

In der neuen VwV-StVO werden linke Radwege in geschlossenen Ortschaften als gefährlich eingestuft. Aus diesem Grund soll innerorts grundsätzlich keine Benutzungspflicht angeordnet werden.

„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“

„Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen "Radverkehr frei" (1022-10) angeordnet werden.“

„Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht inner-

halb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.“

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

„Voraussetzung für die Anordnung ist, dass

- die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend 2,40 m, mindestens 2,00 m beträgt;
- nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;
- dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.“ (VwV-StVO 2009 zu §2)

#### Position des ADFC

Der ADFC begrüßt es, dass in der neuen VwV-StVO linke Radwege als gefährlich eingestuft werden. Innerorts soll die Freigabe linker Radwege auf unbedingt notwendige Ausnahmen beschränkt werden und nur dann erfolgen wenn nur wenige Ein-/Ausfahrten oder Kreuzungen zu queren sind. Besonders kritisch sind linksabbiegende Kraftfahrzeuge, die parallel zu ihnen fahrende Radfahrer auf der anderen Straßenseite häufig übersehen. Ist mit einer größeren Anzahl von Linksabiegern zu rechnen, so schließt dieses aus Sicht des ADFC eine Freigabe des Radweges in Gegenrichtung aus. Die Anordnung einer Benutzungspflicht linker Radwege innerorts lehnt der ADFC generell ab.

Bei der Freigabe linker Radwege muss eine ausreichende Sichtbeziehung entsprechend den Regelungen der ERA sichergestellt sein (Sichtdreiecke). Dabei ist zu beachten, dass die freizuhaltenden Bereiche außerorts auf Grund der höheren Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten sehr viel größer sind als innerorts. An Kreuzungen und Einmündungen sollen die Furten in Breitstrich mit Fahrradpiktogrammen und gegenläufigen Pfeilen markiert werden.

Besonders positiv beurteilt der ADFC die Forderung der VwV-StVO, dass am Anfang und am Ende eines Zweirichtungsradweges eine sichere Quermöglichkeit vorhanden sein muss. In der Regel sollte eine Quermöglichkeit mit Mittelinsel angelegt werden. Es ist zu beachten, dass auch bei Einmündungen gegenüber von linken Radwegen sichere Quermöglichkeiten vorhanden sein müssen.

Die Praxis zeigt, dass die Enden von linken Radwegen häufig nicht eindeutig gekennzeichnet sind. Bei Radwegen, die für die rechts fahrenden Radfahrer (Gegenrichtung) weitergeführt werden, sind die Punkte, an denen der Linksverkehr endet und die Radfahrer die Fahrbahnseite wechseln müssen, mit Zeichen 254 oder mit Zeichen 237 in Kombination mit Zeichen 1012-31 (s. Bild 3) eindeutig zu kennzeichnen. Zusätzlich sollte durch entsprechende Markierungen und bauliche Maßnahmen das Ende des Zweirichtungsradverkehrs deutlich gemacht werden (s. Bild 4).



Zeichen 254



Zeichen 237 +  
Zeichen 1012-31

Bild 3: Verkehrszeichen, die das Ende eines linken Radweges kennzeichnen

Endet ein linker Radweg vollständig, so sollte insbesondere an unbeleuchteten Stellen (i. d. R. außerorts) dies durch eine reflektierende rot-weiße Absperrschranke (Zeichen 600) deutlich gemacht werden.



Bild 4: Bauliche Ausbildung des Endes eines linken Radweges in Bergheim (Foto: Ulrich Kalle, ADFC NRW)

Häufig ist auch der Beginn eines linken Radweges für den auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer nicht zu erkennen oder der linke Radweg ist nur mit Schwierigkeiten zu erreichen. Sinnvoll ist hier die Markierung einer Linksabbiegerspur für Radfahrer in Kombination mit einer Mittelinsel (s. Bild 5).



Bild 5: Linksabbiegerstreifen für Radfahrer in Pulheim (Foto: Ulrich Kalle, ADFC NRW)

## Abbiegen an Kreuzungen

### Änderung

Die Regelungen der StVO 1997:

„Radfahrer, die auf der Fahrbahn abbiegen wollen, müssen an der rechten Seite der in gleicher Richtung abbiegenden Fahrzeuge bleiben, wenn dort ausreichender Raum vorhanden ist.“

„Sind Radverkehrsführungen vorhanden, so haben Radfahrer diesen zu folgen.“

wurden ersetzt durch:

„Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- und Einmündungsbereich folgen.“ (StVO 2009 §9)



### Position des ADFC

Die geänderte Regelung erlaubt es den Radfahrern auf der Fahrbahn direkt links abzubiegen, auch wenn eine Radverkehrsführung vorhanden ist, die ein indirektes Linksabbiegen vorgibt. Der Radfahrer kann jetzt entsprechend der örtlichen Situation und dem Verkehrsaufkommen flexibel entscheiden, wie er abbiegt.

Die Radfahrer sollen nicht mehr rechts von den in gleicher Richtung abbiegenden Kraftfahrzeugen bleiben. Für die Sicherheit ist es wichtig, dass sich die Radfahrer eindeutig auf einer Fahrspur einordnen und nicht, wie in der Praxis häufig zu beobachten, auf den Linien zwischen den Fahrspuren fahren.

Sind Radwege vorhanden, so sollen diese im Kreuzungsbereich an die Fahrbahn heran geführt werden, um eine gute Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeugfahrern und Radfahrern zu gewährleisten.

## Wechsellichtzeichen (Ampeln)

### Änderungen

Die Regelung der StVO 1997:

„Radfahrer haben die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten, wenn eine Radwegfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine gesonderten Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden sind.“

wurde ersetzt durch:

„Radfahrer haben die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend haben Radfahrer auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für Radfahrer zu beachten.“ (StVO 2009 §37)

Bis zum 31. August 2012 gilt folgende Übergangsvorschrift:

„An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrer müssen Radfahrer bis zum 31. August 2012 weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger beachten.“ (StVO 2009 § 53 Abs. 6)



### Position des ADFC

Diese positive Neuerung hebt insbesondere hervor, dass Radfahrer Fahrzeuge lenken und keine Fußgänger auf zwei Rädern sind. Deshalb haben sie die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Die in der Regel längeren Grünzeiten des Kraftfahrzeugverkehrs können nun auch häufiger vom Radverkehr genutzt werden. Dies erhöht die Leichtigkeit des Radverkehrs. Radfahrer auf der Fahrbahn profitieren davon bereits ab dem 1. September 2009.

Es ist bedauerlich, dass für Radfahrer auf Radverkehrsführungen eine sehr lange Übergangsregelung gilt. Sie sollen sich drei weitere Jahre nach dem Fußgängersignal richten. Nach Auffassung des ADFC ist diese Übergangsvorschrift sprachlich und inhaltlich missglückt. Mit ihr soll eine Geltung von Fußgängerampeln verlängert werden („weiterhin“), die es in der StVO bisher gar nicht gegeben hat. Denn Radfahrer mussten nach der alten Fassung zwar häufig, aber längst nicht immer die Fußgängersignale beachten.

Die nach der Novellierung der StVO notwendigen Änderungen an Lichtzeichen für Radverkehrsführungen sollten jedenfalls kurzfristig umgesetzt werden.

Der ADFC lehnt Anforderungsampeln (sog. Bettelampeln) für den Radverkehr strikt ab. Sollen an Kreuzungen Lichtsignalanlagen verkehrsbeeinflusst gesteuert werden, so sind für den Radverkehr, wie für den Kraftfahrzeugverkehr Induktionsschleifen oder Videoerkennungen anzuordnen. Die Behauptung, Radfahrer könnten nicht automatisch erkannt werden, ist nicht mehr Stand der Technik. Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) [7] sollten mit dem Ziel, die Leichtigkeit des Radverkehrs zu verbessern, überarbeitet werden.

## Verkehrszeichen allgemein

### Änderungen

In der StVO 2009 ist zu §§39 bis 43 „Verkehrszeichen“ folgende Regelung getroffen worden:

*„Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden;“*

*„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“*



### Position des ADFC

Aus der oben wiedergegebenen Regelung ergibt sich die Notwendigkeit, dass auch die Radwegebutzungspflicht nur dort angeordnet werden darf, wo dies nach den Umständen geboten ist. Dies ist in jedem Einzelfall gründlich zu prüfen.

Der ADFC weist darauf hin, dass Verkehr auch den Radverkehr impliziert und somit auch die Flüssigkeit des Radverkehrs mit den zur Verfügung stehenden Mitteln

zu erhalten ist. Die Praxis zeigt, dass in zahlreichen Verkehrsbehörden diese Regelungen nur auf den Kraftfahrzeugverkehr bezogen werden und die Belange des Radverkehrs unberücksichtigt bleiben oder Beschleunigungsmaßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr zu Lasten des Radverkehrs vorgenommen werden (z. B. Anforderungsampeln für Radfahrer). Diese falsche Interpretation der Regel lehnt der ADFC strikt ab.

## Zeichen 220: Einbahnstraße

### Änderungen

Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist deutlich erleichtert worden.



Bild 6: Zeichen 220 in Kombination mit Zeichen 1000-32 bzw. Zeichen 1000-33 zur Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung

So sind unter anderem die Vorgaben, dass

*„... nach der flächenhaften Radverkehrsplanung die Benutzung der bestimmten Straßenstrecke innerorts erforderlich ist..“*

und dass

*„... für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen wurde...“ (VwV-StVO 1997 zu §41)*

vollständig gestrichen. Die konkrete Vorgabe, dass

*„... eine Breite von in der Regel 3,5 m, mindestens jedoch 3 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten..“ (VwV-StVO 1997 zu §41)*

vorhanden sein musste, wurde ersetzt durch:

*„...eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen...“ (VwV-StVO 2009 zu §41)*



### Position des ADFC

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat sich bewährt. Die vielerorts geäußerten Sicherheitsbedenken haben sich nicht bestätigt. Jede Einbahnstraße in Tempo 30 Zonen sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Die Öffnung von Einbahnstraßen sollte möglichst im gesamten Stadtgebiet zeitgleich erfolgen, begleitet mit einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit, um Kraftfahrzeugfahrer darauf hinzuweisen, dass ihnen in einer Einbahnstraße zukünftig Radfahrer entgegen kommen.

## Zeichen 239, 242: Fußweg, Fußgängerzone

### Änderungen

In der neuen StVO wurde die Regelung

*„...darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.“ (StVO 1997 zu §41)*

ersetzt durch

„Fahrzeugführer müssen ... die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.“ (StVO 2009 zu §41)

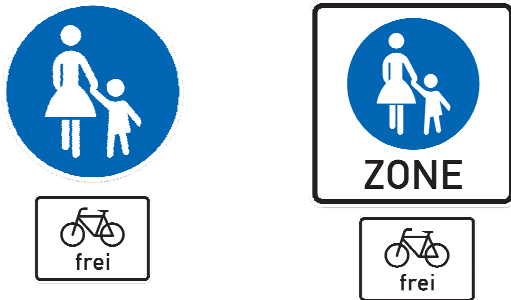


Bild 6: Zeichen 239 „Fußgänger“ und 242 „Fußgängerzone“



### Position des ADFC

Der ADFC begrüßt die Flexibilisierung der Regelung hinsichtlich der Geschwindigkeit. Diese Regelung ermöglicht es dem Radfahrer, bei keinem oder sehr geringem Fußgängeraufkommen (z. B. nachts) auch mit höherer Geschwindigkeit durch die Fußgängerzone zu fahren. Es ist allerdings darauf hinzuwirken, dass diese Flexibilisierung nicht zu Lasten der Fußgänger geht. Bei hohem Fußgängeraufkommen ist für den Radverkehr weiterhin Schrittgeschwindigkeit angesagt. Wenn es die Umstände erfordern, muss der Radfahrer absteigen.

Bei Fußwegen, Radfahrer frei, sollte darauf hingewirkt werden, dass Radfahrer in der Regel die Fahrbahn benutzen und das Fahren auf dem Fußweg die Ausnahme darstellt. Die tägliche Praxis zeigt, dass eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit notwendig ist, die die Vorteile der Fahrbahnnutzung herausstellt und dem Empfinden vieler Radfahrer entgegenwirkt, Radfahren auf der Fahrbahn sei gefährlich. Nach Meinung des ADFC sollte die Freigabe von Fußwegen für den Radverkehr nur in Ausnahmefällen erfolgen.

Durch die Neuregelung der StVO sind die vom Gesetzgeber auf „gemeinsamen Fuß-/Radwegen“ (Zeichen 240, s.S.1) und auf „Fußwegen Radfahrer frei“ (Zeichen 239, 1022-10, s.o.) vorgeschriebenen Geschwindigkeiten gleich. Auf beiden Wegen ist die Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen. Auf Grund der durch Zeichen 240 begründeten Benutzungspflicht, sollten diese durch Zeichen 239 „Fußweg, Radfahrer frei“ ersetzt werden.

### Zeichen 244: Fahrradstraßen

#### Änderungen

Die Regelung zu Zeichen 244 Fahrradstraßen wurde wie folgt geändert:

„Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit weiter verringern.“ (StVO 2009 zu §41)

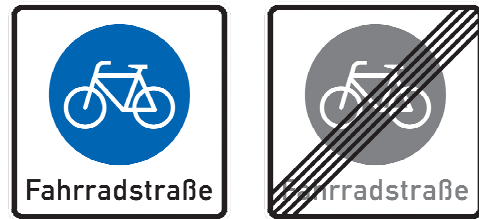


Bild 7: Zeichen 244 und 244a Beginn und Ende einer „Fahrradstraße“



### Position des ADFC

Die Regelung, dass in Fahrradstraßen eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt wird, wird vom ADFC positiv beurteilt. Tempo 30 Zonen und Fahrradstraßen sind bezüglich der Geschwindigkeit jetzt gleichgestellt. Das Geschwindigkeitsargument gegen die Umwandlung von Tempo 30 Straßen zu Fahrradstraßen entfällt somit.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen soll sinnvoll eingesetzt werden. Fahrradstraßen sollen zügigen Radverkehr im Zuge von Fahrradrouten ermöglichen. Aus diesem Grund sollte die Möglichkeit, den Radverkehr im Zuge von Fahrradstraßen an Kreuzungen Vorfahrt zu gewähren, verstärkt genutzt werden.

Die Möglichkeit der Ausweisung von Fahrradstraßen sollte auch außerhalb von Städten genutzt werden. So können Routen des Radverkehrs auf Straßen mit sehr geringem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen zwischen Ortschaften oder Stadtteilen gut als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Wichtig ist, die Ausweisung von Fahrradstraßen durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Die geltenden Regeln in Fahrradstraßen sind nur wenigen Verkehrsteilnehmern bekannt. Den Radfahrern sollten die neuen Routen auf Fahrradstraßen bekannt gemacht werden und die Vorteile aufgezeigt werden.

### Zeichen 357: Sackgasse

#### Änderungen

Zu Zeichen 357 wurde in der neuen VwV-StVO folgendes ergänzt:

„Ist die Durchlässigkeit einer Sackgasse für Radfahrer und Fußgänger nicht ohne weiteres erkennbar, ist im oberen Teil des Zeichens je nach örtlicher Gegebenheit ein Sinnbild für „Fußgänger“ oder „Fahrrad“ in verkleinerter Ausführung in das Zeichen zu integrieren.“ (VwV-StVO 2009 zu § 41)



Bild 8: Zeichen 357.1 „Sackgasse“ mit Radfahrer / Fußgänger-Piktogramm



### Position des ADFC

Der ADFC begrüßt es, dass eine Idee, die in einigen Städten bereits seit vielen Jahren umgesetzt wurde, nun auch offiziell in die StVO aufgenommen wird. Die Zusatzpiktogramme helfen insbesondere ortsfremden Radfahrerinnen und Radfahrern kurze Verbindungswege zu finden. Die Möglichkeit, die für den Radverkehr durchlässigen Sachgassen mit einem Piktogramm zu kennzeichnen, sollte konsequent genutzt werden.

### Zusammenfassung

Die Novellierung der StVO ist am 1. September 2009 in Kraft getreten. Die neue Verordnung ist ein Schritt in die richtige Richtung, den Radverkehr in Deutschland zu stärken und sicherer zu gestalten.

Eine wesentliche Neuerung ist, dass die Anlage von Radwegen nicht mehr favorisiert wird. Der bereits 1997 eingeführte Radfahrstreifen ist zukünftig dem Radweg gleichgestellt. Die Planung der optimalen Radverkehrsführung – Fahrbahn, Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radweg – soll entsprechend der örtlichen Situation, der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit erfolgen. Als Grundlage für die Planungen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [4] hingewiesen, die Anfang 2010 neu erscheinen. Mit dieser Neuregelung wird endlich das Vorurteil ausgeräumt, der Radweg sei für die Radfahrer immer am sichersten. Es wird der Weg bereitet für eine der jeweiligen Situation optimal angepasste Radverkehrsplanung.

Die Möglichkeit der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht bleibt zwar bestehen, die Intension des Gesetzgebers ist allerdings, dass die Benutzungspflicht die Ausnahme darstellt. Insbesondere linke Radwege werden in der neuen Verordnung als gefährlich eingestuft und sollen in geschlossenen Ortschaften grundsätzlich nicht mehr angeordnet werden.

Auch bei den Lichtsignalanlagen gibt es wesentliche Neuerungen. Radfahrer haben zukünftig die Lichtsignale für den Fahrverkehr und nicht mehr die Lichtsignale der Fußgänger zu beachten. Diese Neuerung hebt deutlich hervor, dass Radfahrer Fahrzeuge lenken und keine Fußgänger auf zwei Rädern sind. Sind Radfahrer auf Radwegen oder Radfahrstreifen unterwegs, und sind Radfahrersignale vorhanden, so haben sie diese zu beachten.

Die starren Vorgaben für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, wie z. B. die Mindestbreiten, wurden gestrichen. Sackgassen können künftig mit einem Piktogramm gekennzeichnet werden, das die Durchlässigkeit für Radfahrer und / oder Fußgänger anzeigt.

### Literatur

- [1] Straßenverkehrsordnung 2009 (StVO 2009)
- [2] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO 2009)
- [3] Gegenüberstellung StVO 1997 und StVO 2009; ADFC
- [4] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- [5] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2007 (RASt) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- [6] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002 (EFA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- [7] Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr, Ausgabe 1982, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Auf [www.adfc.de/stvo](http://www.adfc.de/stvo) sind die aktuellen Online-Quellen für diese Werke zugänglich oder Bezugsquellen genannt, wenn das Werk online nicht verfügbar ist.

---

### Impressum

**Herausgeber:** Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL, c/o ADFC e.V., Postfach 107747, 28077 Bremen, [www.adfc.de](http://www.adfc.de)  
**Bearbeitung:** Jens Schütte und Fachausschuss Radverkehr  
**Stand:** 10/2009