

ERA und StVO-Novelle

Dankmar Alrutz



Kolloquium „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)
6. Dezember 2010 in Köln

Themenüberblick

- Kurzer Rückblick
- StVO-Novelle 2009/11
- Exkurs Radwegebenutzungspflicht
- Führungsformen des Radverkehrs mit StVO-Bezug
- Fazit

Kurzer Rückblick

- ERA 95: Weiterentwicklung des ERA-Entwurfes in Abstimmung mit AG „Radverkehr“ des BLFA-StVO
- StVO-Novelle 1997: Bezug auf ERA 95 in der Begründung zur Novelle
- Ad-hoc-Gruppe „Radverkehr“ der FGSV legt 2001/02 Empfehlungen zur „Fortschreibung radverkehrsspezifischer Regelungen der StVO und VwV-StVO“ vor.
- Nationaler Radverkehrsplan 2002-12 der Bundesregierung: Ankündigung der Vorlage der StVO-Novelle für 2002

Kurzer Rückblick

- Neufassung VwV-StVO 2009: Hinweis auf ERA bzgl. der Gestaltung von Radverkehrsanlagen
→ wird voraussichtlich im Zuge der Bereinigung von Formfehlern zugunsten eines Hinweises auf die anerkannten Regeln der Technik verändert
- 2009/10: Intensiver Diskussionsprozess zwischen ad-hoc-Gruppe der FGSV und AG „ERA“ des BLFA-StVO
- 6. Dezember 2010: ERA-Einführungskongress
- Novelle der StVO-Novelle: 2011 (?)

StVO-Novelle 2009/2011

- Ziele:
 - ➔ Stärkung der allgemeine Verkehrsregeln durch weniger Verkehrszeichen
 - ➔ Weiterer Beitrag zur Sicherheit des Fahrradverkehrs (nach der „Radfahrer-Novelle“ von 1997)
- Inkrafttreten September 2009
- Ungültigkeitserklärung StVO wegen Formfehler im April 10
- VwV-StVO (Neufassung von 9/2009) bleibt in Kraft
- Ankündigung BMVBS: Neufassung StVO wird keine wesentlichen materiellen Änderungen enthalten
- Vorlage für 2011 vorgesehen

StVO-Novelle 2009/2011



Ziele der Änderungen zum Radverkehr

- Berücksichtigung der Erfahrungen mit der „Radfahrer-Novelle“ von 1997 und Einarbeitung neuer Erkenntnisse
- Straffung und Vereinfachung der Bestimmungen
- Mehr Handlungsspielraum für die örtlichen Planungs- und Verkehrsbehörden
- Reduzierung der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen

StVO-Novelle 2009/2011

Übersicht wesentlicher Änderungen zum Radverkehr

- Anpassung von Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht in VwV
- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen
- Innerorts: Zul. Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h nur zulässig, wenn benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind
- Außerorts: Zul. Höchstgeschwindigkeit in der Regel nicht über 70 km/h, wenn Rad- oder Fußgängerverkehr in besonderer Weise gefährdet sind
- Erleichterungen für die Anlage verschiedener Radverkehrsführungen (u.a. Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen)
- Busspuren nur bei Zulassung des Radverkehrs oder sicherer getrennter Radverkehrsführung in der Straße zulässig
- Inline-Skater: Zulassung möglich auf geeigneten Radwegen und verkehrsaarmen Fahrbahnen durch Zusatzschild.

Exkurs Radwegebenutzungspflicht

- Radwege dürfen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn
 - dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs tatsächlich erforderlich ist
 - **und** die Anforderungen an die Radwege gemäß VwV-StVO eingehalten sind
 - **und** ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- Innerorts insbesondere bei Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr
- Erhebliche, das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse. (Bundesverwaltungsgericht 11/2010)



Exkurs Radwegebenutzungspflicht

- **ERA 2010:** Nachvollziehbare Entscheidungsfindung für die Wahl der geeigneten Radverkehrsführung und die Anwendung des Trennungsprinzips.

- Keine Unterscheidung in den Entwurfsanforderungen nach ERA zwischen Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht.

Radwege ohne Benutzungspflicht sind keine Radwege „2. Klasse“!

- Unterschiedliche Breitenangaben ERA und VwV-StVO für bauliche Radwege:

ERA: bauliche Breite 2,00 m (1,60 m)

VwV-StVO: lichte Breite 2,00 m (1,50 m)

→ ERA: Aus verkehrsplanerischer Sicht erforderliche Breiten (Überholen soll möglich sein)

→ VwV-StVO: Mindestanforderungen für die Vertretbarkeit der Benutzungspflicht



Exkurs Radwegebenutzungspflicht

→ In Zukunft mehr Radwege ohne Benutzungspflicht

→ Sie können dauerhafte Lösungen sein.

- Eindeutige Führungen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten
- Vorsorge gegen unerlaubtes Parken erforderlich
- Baulich oder durch Markierung für die Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennbar
- Berücksichtigung der Fahrbahnnutzung bei der Lichtsignalsteuerung



Freigabe linker Radwege

- Innerorts nur die Ausnahme
- ERA: Regelbreite 2,50 m, mindestens 2,00 m
- Neu mit StVO-Novelle: Möglichkeit eines Benutzungsrechtes durch Kennzeichnung nur mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“.



Freigabe linker Radwege

- Besondere Sicherung an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten erforderlich
- Neu in VwV: Sichere Querungsmöglichkeit am Anfang und am Ende der Anordnung erforderlich



Radfahrstreifen

- ERA: Regelbreite 1,85 m incl. Breitstrich (zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen)
- Bei hohen Verkehrsstärken größere Breite (mind. 2,00 m)
- VwV: Wegfall der bisherigen Aussage, dass die Anlage eines Radfahrstreifens oberhalb bestimmter Kfz-Verkehrsstärken (18.000 Kfz/Tag) nicht genügt.



Schutzstreifen

- StVO-Novelle: Parken auf Schutzstreifen nicht zulässig
- VwV-StVO: Kfz-Verkehrsstärken als Einsatzgrenzen sind entfallen; nur qualitative Breitenvorgaben
- Keine mittlere Leitlinie bei Fahrgassen unter 5,50 m
- Fortsetzung der Markierung an Kreuzungen und Einmündungen



Schutzstreifen

- ERA: Regelbreite 1,50 m, mindestens 1,25 m
- Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen
- Kernfahrbahn $\geq 4,50$ m
- Auch in Richtungsfahrbahnen und Richtungsfahrstreifen von Knotenpunktzufahrten möglich



Gemeinsame Geh- und Radwege

- VwV-StVO: Nur wenn bei Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar. Lichte Breite min. 2,50 m
- ERA: Regelbreite innerorts: 3,00 m bzw. 4,00 m; mindestens 2,50 m
- Nur bei geringem Rad- und Fußgängerverkehr
- Konkretisierung VwV durch weitere Ausschlusskriterien nach ERA: u.a. starkes Gefälle, viele Zufahrten mit ungünstiger Sicht.



Gehwege mit Zulassung des Radverkehrs

- StVO-Novelle: Anpassung der Geschwindigkeiten an Fußgängerverkehr, aber keine generelle „Schrittgeschwindigkeit“ mehr
- VwV-StVO: Furtmarkierungen im Zuge von Vorfahrtstraßen
- ERA: Keine Unterscheidung in den Entwurfsanforderungen zwischen Gemeinsamen Geh- und Radwegen und „Gehweg/Radverkehr frei“
- Kombinierbar in gleicher Fahrtrichtung mit Schutzstreifen.



Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

- StVO-Novelle: Radfahrer haben die Lichtzeichen für den Fahrverkehr bzw. auf Radverkehrsführungen – soweit vorhanden - besondere Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten.
- VwV-StVO: Gemeinsame Signalisierung des Fußgänger- und Radverkehrs durch Streuscheiben mit Sinnbildern für Fußgänger und Radfahrer

Übergangszeit bis 31.08.2012



Abbiegen

- StVO-Novelle: Wer mit dem Rad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen. Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Knotenpunktbereich folgen.
- VwV-StVO erläutert die Radverkehrsführungen und nennt Einsatzbereiche für Abbiegestreifen zum direkten Linksabbiegen
- Im Übrigen keine weiteren Einsatzbereiche und Ausbildungsanforderungen in der neuen VwV-StVO mehr.
Hier greifen die differenzierten Angaben gemäß ERA.



Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr

- VwV-StVO: Deutliche Reduzierung der Anforderungen für eine Öffnung wegen der guten Erfahrungen mit der Regelung
- Ausreichende Begegnungsbreite erforderlich; bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr mindestens 3,50 m
- Übersichtliche Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen (ggf. Schutzraum anlegen)



Z 220 StVO mit
Zusatzzeichen



Z 267 StVO mit
Zusatzzeichen

Fahrradstraßen

- StVO-Novelle:
Zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- VwV-StVO: Keine baulichen Maßnahmen mehr erforderlich



*Beginn einer
Fahrradstraße
(Vz 244 StVO)*



*Zulassung
Kfz-Verkehr mit
Zusatzschild*



Fazit



- Die StVO-Novelle bietet den Kommunen mehr Handlungsspielraum und Möglichkeiten zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs.
- Sie entspricht dem heutigen Erkenntnisstand und harmonisiert besser mit den technischen Regelwerken.
- Das Führungsrepertoire für den Radverkehr gemäß ERA eröffnet den Kommunen zahlreiche Möglichkeiten für örtlich angepasste und oft auch kostengünstige Lösungen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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

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



Kolloquium "Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen" ERA
am 6. Dezember 2010 in Köln

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover