

# LAG RV – 2. Arbeitstreffen

## StVO in der Radverkehrsförderung – weiche Maßnahmen



Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



### Notwendigkeit sogenannter weicher Maßnahmen

- Kennzeichnung der unterschiedlichen Verkehrsanlagen
- Verstärkung des Verkehrsflusses durch Verdeutlichung der Verkehrsführung
- Vereinheitlichung der Verkehrskennzeichnung, da Grundlage StVO und VwV-StVO



Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Tempo 30 auf innerstädtischen Bundesstraßen (Hauptstraßen)

- die Straßenverkehrsbehörden bedürfen bei der Anordnung die Zustimmung der oberen Landesbehörden
- Anordnung von T30 aufgrund erhöhten Lärms nicht möglich, selbst bei beschlossenerm Lärminderungsplan, denn Pläne können bauliche Grundlagen festlegen, jedoch keine gesetzlichen Vorgaben
- T30 muss demnach baulich beziehungsweise verkehrsrechtlich begründet werden

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Markierung von Schutzstreifen

- §2, zu Absatz 4, Satz 2, I.5., VwV-StVO: „... wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kfz-Verkehr nur in seltenen Fällen (SV < 1000 Kfz/24h) erfordert.“



Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Breite von Schutzstreifen - Schutzraum

- §2, zu Absatz 4, Satz 2, I.5., VwV-StVO: „Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichend Bewegungsraum für den Radfahrenden bietet.“
- Beachtung von lichten Breiten zw. RV und Straba
- besonders schienen-gebundene Fahrzeuge können beim Überholen nicht „ausweichen“
- Ein Gerinne gehört nicht zur Fahrbahn und kann dem Schutzstreifen nicht zugerechnet werden



Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Überholen von Radfahrenden durch schienenengebundene Fahrzeuge - Abstände

- ein Schutzstreifen befreit den Kfz-Fahrer vom Rechtsfahrgebot, er stellt keine Verkehrsanlage dar, die dem Rad fahrenden einen Schutzraum bietet, wo er autark fahren kann gleich dem Fahren im Mischverkehr
- § 5 Abs. 4 StVO besagt: „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden (Rechtsprechung 1,50 m)
- Immer Einzelfallentscheidungen unter konkreten örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen
- für Fahrzeugführer - auch Straßenbahnfahrer - die Radfahrer überholen, sind in jedem Einzelfall vor dem Überholvorgang Faktoren wie Fahrzeugart und Fahrgeschwindigkeit, Wetter und Fahrbahnverhältnisse, individuelles Fahrverhalten des Radfahrers mit eventueller Beladung (Lastentransport, Kinderbeförderung, Anhänger usw.) aber auch die augenscheinliche Fahrsicherheit einzuschätzen
- Das Markieren erfolgt nach Regelwerk, das Überholen ist eine Einzelfallentscheidung des Fahrers

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Verkehrssicher?



Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Verkehrsberuhigter Bereich $\neq$ Shared Space

- §42, Abs. 4a, 1.: „Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.“
- VwV-StVO, II.: „... überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion...“
- VwV-StVO, III., 2.: „...müssen durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt...“.



Duisburg



Dresden

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Shared Space ?

- es gibt keine verkehrsrechtliche Anordnung für einen Shared Space
- bis zu welcher Verkehrsdichte ist dies praktikabel? Nutzbar für Großstädte?



Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## T-30-Zone schlechter als Fahrradstraße?

- T-30-Zone: verkehrsrechtlich eindeutig
  - Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
  - an Kreuzungen gilt rechts vor links
  - Zusätzliche Verkehrszeichen unzulässig
  - Radfahrer fährt gleichberechtigt auf der Fahrbahn
  - Bereiche ohne Durchgangsverkehr – egal welche Verkehrsart
  - Parken von Fahrzeuge am Fahrbahnrand möglich
- Fahrradstraße: erfordert zusätzliche Verkehrszeichen
  - grundlegend dürfen andere Fahrzeuge Fahrradstraßen nicht benutzen
  - Fahrradverkehr muss vorherrschende Verkehrsart sein
  - Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
  - meist Beschilderung mit Zusatzzeichen (Anlieger frei, Kfz frei ...)

**Welche Verbesserung zur T-30-Zone würde geschaffen?**

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Fussgängerüberweg

- mit ein paar Strichen ist es nicht getan
- nur auf Straßen mit  $\leq 50$  km/h
- müssen nach R-FGÜ beleuchtet werden
- Kommen Kinder mit FGÜ klar? Kommunikation Fahrer-Fußgänger



Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Diskussionsbeispiele



- Konflikt Kfz in Gegenrichtung und Rad fahrender ?

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Diskussionsbeispiele



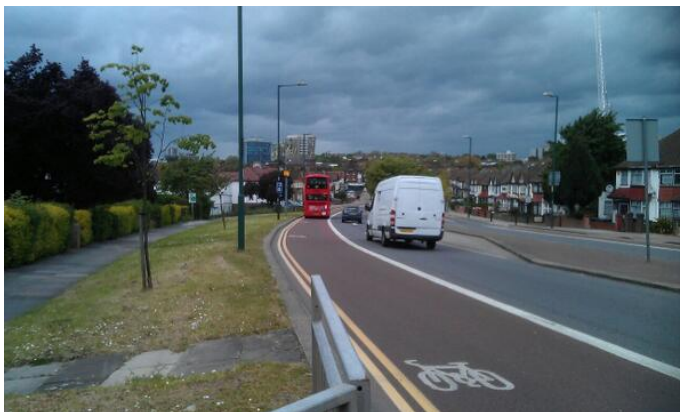
- Sichtbeziehungen begünstigen Kollisionen?

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Diskussionsbeispiele



Lissabon – gemeinsame Spurnutzung von Bus und Fahrrad

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung



## Diskussionsbeispiele



Piktogramme zur Verdeutlichung der Fahrbahnmitbenutzung durch Fahrradverkehr

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung

