

# Leitbild

# „Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach“

## Werkstatt Radverkehr

14.07.2014

# Tagesordnung

1. Tagesordnung und Protokoll 3. RT vom 27.02.2014
2. Verkehrspolitisches Programm des ADFC (Sanden)
3. Radverkehrsförderung in Zeiten knapper Kassen – kosteneffiziente Maßnahmen im Straßenraum (Franz)
4. Radverkehrsanbindung des Flughafens – aktuelle Entwicklungen (Kontos)
5. Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt (Konrad/ Pretsch)
6. Radwegebeschilderung – Auswirkungen / Umsetzung der StVO-Novelle (Follmann / alle Teilnehmer)
7. Fragen / Diskussion

# Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO 2009

... Ich hatte hier die Überlegung einen Fußweg mit dem Zusatz Radfahrer frei in beiden Richtungen zu beschildern. Jetzt bei einem Ortstermin sind mir dann doch Zweifel gekommen, da die Breite nur 2m beträgt; STVO und ERA >2,50m. ...

... Unsere ...-Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung hat nun eine umfangreiche Anfrage gestellt, die ich zu beantworten habe. Unter anderem wird gefragt, welche verkehrliche Einstufung dieser Weg nun hat und warum man dort nicht durch Zeichen 1022-10 für Fahrräder freigibt. Die Nichtfreigabe erfolgt wegen der geringen Breite von unter 2,50 m ...



# Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO 2009

## Droht Kollisionsgefahr?

Seligenstädter Westring: Erste Proteste gegen Umwandlung von Rad- in Gehweg

**SELIGENSTADT** • Die neue Verkehrssituation im Seligenstädter Trieler Ring, auf der Berliner Straße und vor allem im Westring - dort hat die Stadt die Benutzungspflicht für Radwege aufgehoben - sorgt für erste Proteste. Die ADFC-Gruppe und besorgte Anwohner befürchten Gefahrensituationen für Kinder.

Wie berichtet hatte die Stadt Anfang Juni die Umwandlung bekanntgegeben und darauf verwiesen, dass nach der Straßenverkehrsordnung in Tempo-30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radwege angeordnet werden dürfen. „Aus den Radwegen bzw. kombinierten Fuß- und Radwegen wurden durch diese Maßnahme nunmehr Gehwege“, so Erste Stadträtin Claudia Bicherl, die in dieser Regelung Vor- und Nachteile erkennt. „Für Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn nicht sicher fühlen, besteht im Trieler Ring und auf der Berliner Straße die Option, den Gehweg mitzubenutzen. In diesen beiden Straßen ändert sich somit nicht viel.“ Anders jedoch die Situation im Westring, und dort formiert sich prompt Widerstand. Martin Kolb vom ADFC kennt die Straßenverkehrsordnung und auch den einschlägigen Paragrafen 45.1c. Allerdings bestehe die Pflicht zur Entfernung von Rad- und Schutzstreifen schon seit 2001. „Dagegen dürfen Bordsteinsradwege als nicht benutzungspflichtige Wege bestehen bleiben. Das Verkehrsministerium hat also unsere Stadt lediglich daran erinnert, das



Seligenstädter Westring: Die Umwandlung des Rad- in einen Gehweg verunsichert Anwohner. Auch der ADFC äußert Bedenken. ■ Foto: p

entsprechend umzusetzen, nach immerhin 13 Jahren.“ Aber so einfach sei die Situation im Westring nicht, denn „auf dem Weg hinter den Schutzbügel gibt es weitere Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger“. Es sei häufig zu beobachten, dass Autofahrer sich im Begegnungsverkehr nur sehr mühselig aneinander vorbeizwängen und öfters mal auf den gegenüberliegenden Gehweg ausweichen. „Viele Eltern haben das bereits gesehen und haben daher Angst, dort entlangzugehen.“ Zu Schulbeginn und -ende komme ein weiterer Effekt dazu: „Schüler fahren meistens nebeneinander, wollen schwätzen. Dafür ist dieser Weg zu schmal.

Kommt ein anderer Radfahrer oder Fußgänger entgegen, besteht Kollisionsgefahr. Sind eben Kinder“, so Kolb weiter. Auch Anwohner sind skeptisch: Zum einen sei der Verkehrsfluss auf dem Westring jetzt schon durch parkende Autos und bewusst eingebaute Hindernisse sehr unübersichtlich und führe etwa an der Einmündung Odenwaldring ständig zu gefährlichen Situationen. „Wenn jetzt noch Radfahrer in beiden Richtungen fahrend die Fahrbahn benutzen müssen, wird das Ganze sehr bedenklich“, so eine Stimme. Auch sei die Ausschilderung am Westring rätselhaft: „Vom Straßenübergang Dudenhöfer Straße

herkommend ist „Fahrrad frei“ ausgewiesen.“ Auch die Behauptung kam auf, der Westring sei nie Tempo-30-Zone gewesen, lediglich die Fahrgeschwindigkeit sei auf 30 festgesetzt gewesen - ein großer Unterschied.

Erste Stadträtin Claudia Bicherl appelliert indes an die Verkehrsteilnehmer, Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme walten zu lassen. Gleichwohl sei der frühere Radweg im Westring nun ein Gehweg. „Einzige Ausnahme sind Kinder. Bis zur Vollendung des achten Lebensjahres müssen sie und bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen sie mit ihren Fahrrädern Gehwege benutzen.“ ■ mho

## Gefährliche Situationen

Leserbrief zu „Radwege sind jetzt Gehwege“ vom 7. Juni:

Wenn nach der Straßenverkehrsordnung in den Tempo-30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radwege mehr zugelassen sind, ist das sicher an vielen Örtlichkeiten regelbar wie zum Beispiel im Trieler Ring. Die Situation im und am Westring ist aber, wenn sie so wie im Artikel beschrieben wird, ... höchst gefährlich.

Zum einen ist der Verkehrsfluss jetzt schon durch parkende Autos und bewusst eingebaute Hindernisse sehr unübersichtlich und führt zum Beispiel an der Einmündung Odenwaldring ständig zu gefährlichen Situationen. Wenn jetzt noch die Radfahrer in beiden Richtungen fahrend die Fahrbahn benutzen müssen, wird das Ganze sehr bedenklich. Kinder über zehn Jahren müssen ja dann auch auf die Straße, während ihre nur unwesentlich jüngeren Klassenkameraden den Geh-

weg (!) benutzen dürfen. Wie die Praxis aussieht, kann sich jeder lebhaft vorstellen. Berufsverkehr und Anfahrt in die Schule überschneiden sich ja schon etwas.

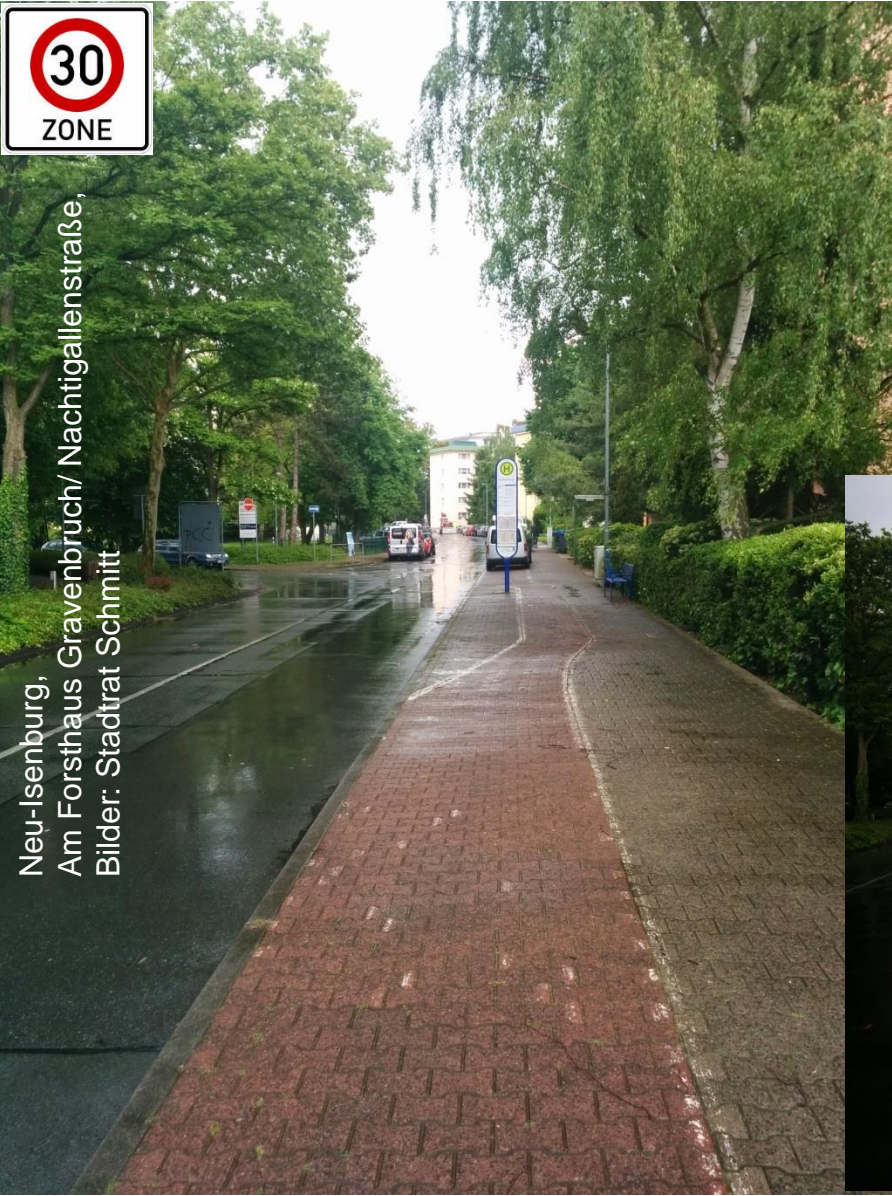
Ganz rätselhaft ist die Ausschilderung am Westring. Vom Straßenübergang Dudenhöferstraße herkommend ist „Fahrrad frei“ ausgewiesen (siehe Foto). Die farblich abgesetzte Fahrbahn des Radweges geht nahtlos in die Teerdecke des (jetzt) ehemaligen Fahrradweges am Westring über. Wer soll verstehen, dass er jetzt nicht mehr hier fahren darf. Von der Giselastraße kommend gibt es keine Beschilderung.

Hier ist Phantasie gefragt, diese Situation vernünftig zu lösen, was hoffentlich nicht erst in Angriff genommen wird, wenn Schäden zu beklagen sind. Sie einfach so zu belassen, mit der Hoffnung, es regelt sich schon, halte ich für bedenklich. Max Bogner Seligenstadt



# Radverkehr in Tempo 30-Zone

Schwerpunkt Verkehrswesen  
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann



# Breite für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO 2009 (§2, Abs. 4)

Art der Radverkehrsanlage	Mindestwert [m] nach VwV-StVO	Richtwert [m] nach VwV-StVO
straßenbegleitender Radweg		
Einrichtungsverkehr	1,50	2,00
Zweirichtungsverkehr	2,00	2,40
Radfahrstreifen (mit Markierung 0,25 m)	1,50	1,85
Schutzstreifen (zzgl. 0,12 m Markierung)	1,25	1,60
gemeinsamer Fuß- und Radweg		
innerorts	2,50	
außerorts	2,00	
Radverkehrsanlage an Engstellen		
in der Länge (< 50m) mindestens	1,25	
punktuell	1,00	
Sicherheitstrennstreifen	0,50	



# StVO und Radwegebenutzungspflicht

## Radwegebenutzungspflicht

- Radwege dürfen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn
  - dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs zwingend erforderlich ist,
  - Mindestanforderungen eingehalten sind und
  - ausreichende Flächen für Fußgänger bestehen

### Bundesverwaltungsgericht 11/2010:

- Fahrbahnbenutzung ist der Regelfall für den Radverkehr.
- Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage angeordnet werden.

➤ **Eine Anordnung der Benutzungspflicht ist die Ausnahme und in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen.**





# Anforderungen an Radwege ohne Benutzungspflicht

- eindeutige Führungen an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten
- unerlaubtes Parken vermeiden
- Berücksichtigung Fahrbahnnutzung bei LSA-Steuerung

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



Alrutz, D.: Radverkehrsplanung auf Grundlage von ERA 2010 und neuer StVO, 5. Detmolder Verkehrstag, Juni 2014



# Radwege ohne Benutzungspflicht – Kennzeichnung

- Baulich angelegt oder durch Markierung (Piktogramme) eindeutig erkennbar
- Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch Piktogramme



# Freigabe linker Radwege

- Besondere Sicherung an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten
- VwV-StVO:  
sichere Überquerungsstellen  
am Anfang und Ende  
einer Zweirichtungsführung



# Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung, VwV-StVO 2009)

- 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 innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.





# Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung, VwV-StVO 2009)

- 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 in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 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.

# Verknüpfung Öffentlicher Verkehr/ Radverkehr (intermodale Schnittstellen)



Quelle: Bike and Ride Box – das Radparksystem von Kienzler, 2014

## 360 Radboxen für acht Kommunen

Fördergelder für 1,5 Millionen Euro teure Bike-and-ride-Anlagen beantragt

**DARMSTADT-DIEBURG** • Sieben Kommunen aus dem Landkreis und die Wissenschaftsstadt Darmstadt haben mit der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation DADINA einen gemeinsamen Antrag bei Hessen Mobil zur finanziellen Förderung von Bike-and-ride-Anlagen gestellt.

Ende Mai wurde der Antrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit einem Volumen von rund 1,5 Millionen Euro fristgerecht bei Hessen Mobil eingereicht. Die Städte Babenhausen, Darmstadt, Dieburg,

Ober-Ramstadt, Reinheim und Weiterstadt sowie die Gemeinden Erzhausen und Münster möchten die Haltestellen durch überdachte Bike-and-ride-Anlagen sowie abschließbare Fahrradboxen verbessern.

Wie der stellvertretende Vorstandsvorsitzende der DADINA, Kreisbeigeordneter Christel Fleischmann, erläutert, werden vom Land Hessen nur solche Projekte im öffentlichen Personennahverkehr gefördert, die über einer sogenannten Bagatellgrenze von 100000 Euro rangieren. „Deshalb hat die Organisati-

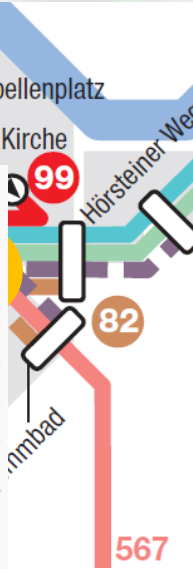
on bereits in der Vergangenheit gemeinsame Förderanträge für mehrere Kommunen gestellt. Dieses Mal sollen neben mehreren Bike-and-ride-Anlagen auch Haltestellen in Dieburg, Münster und Weiterstadt barrierefrei ausgebaut werden“, informiert der Kreisbeigeordnete weiter.

Die Nahverkehrsorganisation rechnet mit einem schnellen Förderbescheid, so dass im Frühjahr 2015 mit dem Bau begonnen werden kann. Die Planungskosten liegen bei rund 180000 Euro. Neben den Fördermitteln

werden auch die Kommunen mit einem Eigenanteil von insgesamt zirka 600000 Euro und die DADINA mit rund 70000 Euro die Maßnahme mitfinanzieren.

Auch Stadträtin Cornelia Zuschke, begrüßt den Ausbau der Infrastruktur: „Durch Bike-and-ride-Anlagen wird das Miteinander der umweltfreundlichen Verkehrsträger ÖPNV und Fahrrad gestärkt.“

Nach Abschluss der Maßnahme werden in acht Kommunen über 360 neue überdachte Bike-and-ride-Plätze und 73 neue Fahrradboxe zur Verfügung stehen. • ti



Offenbach Post vom 07.07.2014

# Fahrradboxen in den Kreiskommunen (intermodale Schnittstellen)

Fahrradboxen Rodgau [Anzahl] Stadtwerke Rodgau, Stand: Februar 2014			aufgestellt	vermietet	frei
Weiskirchen	Bahnhof		12	12	0
Hainhausen	Bahnhof		4	1	3
Jügesheim	Bahnhof	Ost	10	10	0
		West	8	8	0
Dudenhofen	Bahnhof		8	4	4
Nieder-Roden	Bahnhof	Nord	10	4	6
		Süd	10	3	7
Rollwald	Bahnhof		4	0	4



Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:  
[juergen.follmann@h-da.de](mailto:juergen.follmann@h-da.de)