

Gegenüberstellung bisherige und neue StVO

Zum 1. September 2009 waren Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) in Kraft getreten. Die Änderungen der StVO waren aufgrund von Formfehlern im Frühjahr 2010 wieder zurückgenommen worden; die VwV-StVO blieben unverändert in Kraft.

Im Sommer 2011 lag dann ein neuer Entwurf der Neufassung der StVO vor und ging in die Verbändeanhörung. Auch der ADFC hat dazu Stellung genommen und konnte einiges für die Interessen des Radverkehrs erreichen. Am 26. Juli 2012 wurde die Neufassung der StVO dem Bundesrat vorgelegt (Drucksache 428/12), der ihr mit zwei geringfügigen Änderungen am 21. September 2012 zugestimmt hat (Drucksache 428/12(B)). Diese neue StVO wird am 1. April 2013 in Kraft treten.

Der Fachausschuss Radverkehr des ADFC hat den Änderungen in der neuen StVO 2013, die den Radverkehr betreffen, die bisherigen Regelungen vor 2009 in einer Tabelle gegenübergestellt. Besonders *wichtige Änderungen* sind in *roter, kursiver Schrift* dargestellt, während Passagen in *grauer Schrift* den Radverkehr nur am Rande betreffen. Grundsätzlich überarbeitet wurde die StVO auch hinsichtlich geschlechtsneutraler Formulierung und allgemeiner sprachlicher Verbesserung. Diese Änderungen sind nicht besonders gekennzeichnet.

StVO vor September 2009

§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(4) Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie müssen Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist.

Andere rechte Radwege dürfen sie benutzen. Sie dürfen ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden. Das gilt auch für Mofas, die durch Treten fortbewegt werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas Radwege benutzen.

§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(1) Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links einzuordnen, und zwar rechtzeitig. [...]

(2) *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.* Radfahrer, die nach links abbiegen wollen, brauchen sich nicht einzuordnen. Sie können die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmün-

Neue StVO 2013

§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(4) Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinander gefahren werden; nebeneinander darf nur gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.

Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. *Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist.* Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man mit Mofas Radwege benutzen.

§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(1) Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links, einzuordnen, und zwar rechtzeitig. [...]

(2) Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten. Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt,

dung vom rechten Fahrbahnrand aus überqueren. *Dabei müssen sie absteigen, wenn es die Verkehrslage erfordert.* Sind Radverkehrsführungen vorhanden, so haben Radfahrer diesen zu folgen.

§ 21 Personenbeförderung

(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder unter 7 Jahren von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, daß die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können

§ 31 Sport und Spiel

Sport und Spiele auf der Fahrbahn und den Seitenstreifen sind nur auf den dafür zugelassenen Straßen erlaubt (Zusatzschilder hinter Zeichen 101 und 250).

§ 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

(2) 4. Für jeden von mehreren markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296 oder 340) kann ein eigenes Lichtzeichen gegeben werden. Für Schienenbahnen können besondere Zeichen, auch in abweichenden Phasen, gegeben werden; das gilt auch für Linienomnibusse und Taxen, wenn sie einen vom übrigen Verkehr freigehaltenen Verkehrsraum benutzen.

muss dieser im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich folgen.

§ 21 Personenbeförderung

(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.

Hinter Fahrrädern dürfen in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind, bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes.

§ 31 Sport und Spiel

(1) Sport und Spiel auf der Fahrbahn, den Seitenstreifen *und auf Radwegen sind nicht erlaubt.* Satz 1 gilt nicht, soweit dies durch ein die zugelassene Sportart oder Spielart kennzeichnendes Zusatzzeichen angezeigt ist.

(2) *Durch das Zusatzzeichen*



wird das Inline-Skaten und Rollschuhfahren zugelassen. Das Zusatzzeichen kann auch allein angeordnet sein. Wer sich dort mit Inline-Skates oder Rollschuhen fortbewegt, hat sich mit äußerster Vorsicht und unter besonderer Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr am rechten Rand in Fahrtrichtung zu bewegen und Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen.

§ 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

(2) 4. Für jeden von mehreren markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296 oder 340) kann ein eigenes Lichtzeichen gegeben werden. Für Schienenbahnen können besondere Zeichen, auch in abweichenden Phasen, gegeben werden; das gilt auch für Omnibusse des Linienverkehrs und nach dem Personenbeförderungsrecht mit dem Schulbus-Zeichen zu kennzeichnende Fahrzeuge des Schüler- und Behindertenverkehrs, wenn diese einen vom übrigen Verkehr freigehaltenen Verkehrsraum benutzen; dies gilt zudem für Krankenfahrzeuge, Fahrräder, Taxen und Busse im Gelegenheitsverkehr, soweit diese durch Zusatzzeichen dort ebenfalls zugelassen sind.

(2) 6. *Radfahrer haben die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten*, wenn eine Radwegfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine gesonderten Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden sind.

§ 40 Gefahrzeichen

(1) Gefahrzeichen mahnen, sich auf die angekündigte Gefahr einzurichten.

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(9) 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.

(2) 6. *Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten. An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.*

§ 40 Gefahrzeichen

(1) Gefahrzeichen mahnen zu erhöhter Aufmerksamkeit, *insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation* (§ 3 Absatz 1).

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung *von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) oder* 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.

§ 53 Inkrafttreten

c) Zusatzzeichen zu Zeichen 220, durch die nach den bis zum 1. April 2013 geltenden Vorschriften der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden konnte, soweit in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger beschränkt ist, bleiben bis zum 1. April 2017 gültig.

Hinweis des ADFC: Die Abbildungen und Hinweise zu Vorschriftzeichen, Richtzeichen und Verkehrseinrichtungen wandern von den §§ 41, 42 und 43 in Anlagen. Deshalb nachfolgend der Vergleich der bisherigen §§ 41, 42 und 43 mit den neuen Anlagen. „Erläuterungen“ in der rechten Spalte sind Teil des amtlichen Textes, keine Anmerkungen des ADFC.

§ 41 Vorschriftzeichen, Abs. 2

2. Vorgeschriebene Fahrtrichtungen

Zu Zeichen 220 und Zusatzzeichen

Anlage 2 (zu § 41) Vorschriftzeichen

Abschnitt 2 Vorgeschriebene Fahrtrichtungen

9 Zeichen 220

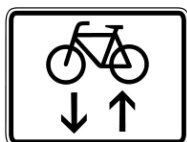


Einbahnstraße

Ge- oder Verbot

Es steht parallel zur Fahrtrichtung und schreibt allen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn die Richtung vor, Fußgängern jedoch nur, wenn sie Fahrzeuge mitführen.

Ist in der Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so kann durch das Zusatzschild



Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden. Das Zusatzschild ist dann auch bei Zeichen 353 anzubringen. Aus der entgegengesetzten Richtung ist dann bei Zeichen 267 das Zusatzschild "Radfahrer (Sinnbild) frei" anzubringen.

5. Sonderwege

Zu den Zeichen 237, 238, 239, 240 und 241

a) Radfahrer, Reiter und Fußgänger müssen die für sie bestimmten Sonderwege benutzen. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen sie nicht benutzen

b) wer ein Mofa durch Treten fortbewegt, muss den Radweg benutzen;

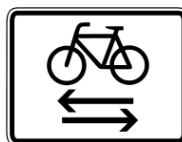
f) wird bei Zeichen 237 durch Zusatzschild anderer Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

Wer ein Fahrzeug führt, darf die Einbahnstraße nur in Richtung des Pfeils befahren.

Erläuterung

Das Zeichen schreibt für den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn die Fahrtrichtung vor.

9.1



Ge- oder Verbot

Ist Zeichen 220 mit diesem Zusatzzeichen angeordnet, bedeutet dies:

Wer ein Fahrzeug führt, muss beim Einbiegen und im Verlauf einer Einbahnstraße auf Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung achten.

Erläuterung

Das Zusatzzeichen zeigt an, dass Radverkehr in der Gegenrichtung zugelassen ist. *Beim Vorbeifahren an einer für den gegenläufigen Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße bleibt gegenüber dem ausfahrenden Radfahrer der Grundsatz, dass Vorfahrt hat, wer von rechts kommt (§ 8 Absatz 1 Satz 1) unberührt. Dies gilt auch für den ausfahrenden Radverkehr. Mündet eine Einbahnstraße für den gegenläufig zugelassenen Radverkehr in eine Vorfahrtstraße, steht für den aus der Einbahnstraße ausfahrenden Radverkehr das Zeichen 205.2*

Anmerkung des ADFC: Zeichen 205.2 = Vorfahrt achten

Lfd. Nr. 16:
Zeichen 237



Radweg

Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).

2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.

3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der andere Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.

4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.

a) Radfahrer, Reiter und Fußgänger müssen die für sie bestimmten Sonderwege benutzen. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen sie nicht benutzen.

e) wird bei Zeichen 239 durch Zusatzschild Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden;

Aus dem einleitenden Satz für Sonderwege (Zeichen 237-240):

Das Zeichen "Fußgänger" steht nur dort, wo eine Klarstellung notwendig ist

c) auf einem gemeinsamen Rad- und Gehweg haben Radfahrer und die Führer von motorisierten Zweiradfahrzeugen auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen;

Lfd. Nr. 18:
Zeichen 239



Gehweg

Ge- oder Verbot

1. Anderer als Fußgängerverkehr darf den Gehweg nicht benutzen.

2. *Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.* Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Erläuterung:

Das Zeichen kennzeichnet einen Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1), wo eine Klarstellung notwendig ist.

Lfd. Nr. 20:
Zeichen 240



Gemeinsamer
Geh- und Radweg

Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).

2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.

3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgänger- und Radverkehr Rücksicht nehmen. *Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.*

4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.

Erläuterung:

Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).

Lfd. Nr. 20:
Zeichen 241



Getrennter
Rad- und Gehweg

Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen (Radwegbenutzungspflicht).

2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines getrennten Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, darf diese nur den für den Radverkehr bestimmten Teil des getrennten Geh- und Radwegs befahren.
4. *Die andere Verkehrsart muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.* Erforderlichenfalls muss anderer Fahrzeugverkehr die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
5. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.

Erläuterung

Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).

Innerhalb des Fußgängerbereichs gilt:

1. Der Fußgängerbereich ist Fußgängern vorbehalten. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen.
2. Wird durch Zusatzschild Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Die Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.

Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:

Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.

Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.

Lfd. Nr. 21:
Zeichen 242.1



Beginn einer
Fußgängerzone

Ge- oder Verbot

1. Anderer als Fußgängerverkehr darf die Fußgängerzone nicht benutzen.
2. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung einer Fußgängerzone für eine andere Verkehrsart erlaubt, dann gilt für den Fahrverkehr Nummer 2 zu Zeichen 239 entsprechend.

Lfd. Nr. 23:
Zeichen 244.1



Beginn einer
Fahrradstraße

Ge- oder Verbot

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine *Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h*. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. *Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.*
3. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

3. Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung - Zeichen 295

Sie besteht aus einer durchgehenden Linie.

a) Sie wird vor allem verwendet, um den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn oder mehrere Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr zu begrenzen. Die Fahrstreifenbegrenzung kann aus einer Doppellinie bestehen.

Sie ordnen an: Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren oder über ihnen fahren. Begrenzen sie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr, so ordnen sie weiter an: Es ist rechts von ihnen zu fahren.

b) Die durchgehende Linie kann auch Fahrbahnbegrenzung sein. Dann soll sie den Fahrbahnrand deutlich erkennbar machen. Bleibt rechts von ihr ausreichender Straßenraum frei (befestigter Seitenstreifen), so ordnet sie an:

- aa) Landwirtschaftliche Zug- oder Arbeitsmaschinen, Fuhrwerke und ähnlich langsame Fahrzeuge müssen möglichst rechts von ihr fahren,
- bb) Links von ihr darf nicht gehalten werden.

§ 42 Richtzeichen Abs. 6

1. Leitlinie - Zeichen 340

Sie besteht in der Regel aus gleich langen Strichen mit gleichmäßigen Abständen. Eine Leitlinie kann auch als Warnlinie ausgeführt werden; bei der Warnlinie sind die Striche länger als die Lücken. Die Markierung bedeutet:

- a) Leitlinien dürfen überfahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht gefährdet wird;
- g) Wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen. Der Schutzstreifen kann mit Fahrbahnmarkierungen (Sinnbild "Radfahrer", § 39 Abs. 3) gekennzeichnet sein.

Abschnitt 9 Markierungen

Lfd. Nr. 68:
Zeichen 295



Fahrstreifenbegrenzung
und
Fahrbahnbegrenzung

Ge- oder Verbot

1. c) Grenzt sie einen befestigten Seitenstreifen ab, müssen außerorts landwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen, Fuhrwerke und ähnlich langsame Fahrzeuge möglichst rechts von ihr fahren.

2. a) Wer ein Fahrzeug führt, darf links von der durchgehenden Fahrbahnbegrenzungslinie nicht halten, wenn rechts ein Seitenstreifen oder Sonderweg vorhanden ist.

3. b) *Grenzt sie einen Sonderweg ab, darf sie nur überfahren werden, wenn dahinter anders nicht erreichbare Parkstände angelegt sind und das Benutzen von Sonderwegen weder gefährdet noch behindert wird.*

Erläuterung

2. Als Fahrbahnbegrenzung kann die durchgehende Linie auch einen Seitenstreifen oder Sonderweg abgrenzen.

Anlage 3 (zu § 42 Abs. 2) Richtzeichen

Abschnitt 8 Markierungen

Lfd. Nr. 22:
Zeichen 340



Leitlinie

Ge- oder Verbot

2. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.

3. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken.

Erläuterung

Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“¹⁾ auf der Fahrbahn gekennzeichnet.

¹⁾ Anmerkung des ADFC: So sieht das Sinnbild „Radverkehr“ aus:



Lfd. Nr. 27:
Zeichen 357



Sackgasse

Erläuterung:

Im oberen Teil des Verkehrszeichens kann die Durchlässigkeit der Sackgasse für den Radverkehr und/oder Fußgängerverkehr durch Piktogramme angezeigt sein.²⁾

²⁾ Anmerkung des ADFC: So sieht das neue Schild für eine durchlässige Sackgasse dann aus:



Begründung der Änderungen für den Radverkehr

Die Begründung des Bundesverkehrsministeriums zur StVO-Novelle 2013 liefert im Punkt „I. Allgemeines“ im Abschnitt „5. Wesentlicher Inhalt der ‚Schilderwaldnovelle‘“ unter „b) Radverkehrsvorschriften“ Informationen zur Intention der vorgenommenen Änderungen. Sie sind deshalb nachfolgend wiedergegeben:

b) Radverkehrsvorschriften

Mit dem vom ehemaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im April 2002 herausgegebenen Nationalen Radverkehrsplan hat sich die Bundesregierung die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik zum Ziel gesetzt. Dabei kommt den rechtlichen Rahmenbedingungen maßgebliche Bedeutung zu. Mit der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997 (sog. Fahrradnovelle) sind bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs umgesetzt worden. Bei allen positiven Auswirkungen dieser „Radfahr-Regelungen“ in der StVO und der sie begleitenden VwVStVO haben die praktischen Erfahrungen jedoch gezeigt, dass weiterer Änderungsbedarf besteht.

Die entsprechenden Änderungen der Radverkehrsvorschriften – hier vor allem der §§ 2, 9 und 41 (Anlage 2) der StVO nebst der die Vorschriften begleitenden VwV-StVO – fußen zum Teil auf Vorschlägen einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Fahrradverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, die die praktischen Erfahrungen mit der „Radfahrnovelle“ von 1997 ausgewertet hat.

So werden z. B. die Einsatzkriterien und Anforderungen für die Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Fahrradverkehr vereinfacht und die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen „radverkehrsfreundlicher“ gestaltet.

Die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer hat Priorität. Der Straßenverkehr ist mit Gefahren verbunden. Dies betrifft insbesondere die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, zu denen auch die Radfahrerinnen und Radfahrer sowie die Fußgängerinnen und Fußgänger zählen. Radwege baulich angelegt oder durch Markierung auf der Fahrbahn von der Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr abgetrennt, sind Räume für den Radverkehr, wo er sicher geführt werden kann. Wenn Radwege, den Anforderungen des Radverkehrs entsprechend angelegt sind, fördern sie zudem die Attraktivität des Radfahrens.

Bund und Länder halten die vorrangig von Vertretern der Fahrradverbände geforderte Aufgabe der mit Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) angeordneten Benutzungspflicht im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht für angezeigt. Die Benutzungspflicht ist aber

nach wie vor auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern. Diesem Gedanken, der bereits seit der Einfügung des § 45 Absatz 9 gilt, wurde bereits durch die 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690) Rechnung getragen, mit der die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege in Tempo 30-Zonen ausgeschlossen wurde. Hier bedarf es wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von vornherein keiner Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr. Das Bundesverwaltungsgericht hat bestätigt, dass der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht immanant ein Fahrbahnbenutzungsverbot innewohnt und damit die Verkehrszeichenanordnung auch an § 45 Absatz 9 Satz 2 zu messen ist.

Anders ist es hingegen generell auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h und auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) innerhalb geschlossener Ortschaften, auf denen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h (teilweise 70 km/h) zulässig sind und das Verkehrsaufkommen überdurchschnittlich hoch ist. Erfahrungsgemäß steigt mit dem Verkehrsaufkommen und der Fahrgeschwindigkeit auch das Unfallrisiko. Hier bedürfen die schwächeren ungeschützten Radfahrerinnen und Radfahrer daher eines eigenen Verkehrsraumes, der im Interesse der Verkehrssicherheit nicht nur freiwillig, sondern zwingend zu benutzen ist. Beispiele unzulänglich ausgestatteter Radwege oder Radwegführungen im Kreuzungsbereich mahnen, die erforderlichen Veränderungen und Verbesserungen vorzunehmen, sind aber nicht geeignet, die Radwegbenutzungspflicht an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung oder -bedeutung in Frage zu stellen.

Mit der „Schilderwaldnovelle“ werden auch einige Verhaltensregeln „radverkehrsfreundlicher“ gestaltet. Beispielhaft erwähnt sei insoweit die Änderungen der Verhaltensregeln in „Fahrradstraßen“ (Zeichen 244.1, 244.2), durch die für andere dort durch Zusatzzeichen zugelassene Fahrzeugführer(-innen) ein eindeutiges Rücksichtnahmegebot gegenüber dem Radverkehr festgelegt und zugleich der bisher bestehende Widerspruch zwischen der Bevorrechtigung des Radverkehrs einerseits und der Auferlegung einer mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeuge andererseits aufgegeben, 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit für alle festgesetzt und dem Kraftfahrzeugverkehr bei Bedarf eine weitere Verringerung der Geschwindigkeit auferlegt wird. Zudem wird durch die Änderung des Erläuterungstextes zu Zeichen 357 die Anzeigemöglichkeit einer „Durchlässigen Sackgasse“ eingeführt, mit dem der Radverkehr auf abseits der Hauptverkehrsstrecken gelegene und damit in der Regel sicherere und oft auch komfortablere Radverkehrsrouten hingewiesen wird.

Auf der Grundlage des zwischenzeitlich vorliegenden Berichtes der BASt „Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr“, Reihe V – Verkehrstechnik –, Heft 83, werden die Einsatzkriterien und Anforderungen für die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr gegen die Einbahnstraßenrichtung in den Verwaltungsvorschriften vereinfacht.

Aus der „Schilderwaldnovelle“ nicht übernommen wird allerdings das Fehlen einer konkreten Höchstgeschwindigkeit auf Fußgängerverkehrsflächen, wenn andere Verkehrsarten dort zugelassen werden. Eine fehlende Geschwindigkeitsvorgabe wäre der Verkehrssicherheit dieser schwächsten Verkehrsteilnehmer abträglich. Bund und Länder lehnen aus Gründen der Verkehrssicherheit bislang auch „Flanierzonen nach Schweizer Vorbild“ ab, die mit einem Vortrittsrecht der Fußgänger bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit für den Fahrverkehr von 20 km/h einhergehen. Daher wird für Fußgängerverkehrsflächen an der Schrittgeschwindigkeit festgehalten. Dort ist in der Regel mit einem plötzlichen Heraustreten aus Häusern, Geschäften, Lokalen etc. zu rechnen, ist Raum für den kommunikativen Gemeingebrauch, darüber hinaus lässt der (Ausbau-) Zustand dieser Verkehrsflächen (oftmals Kopfsteinpflaster, Blumenkübel, Werbetafeln/Möblierung etc.) höhere Geschwindigkeiten als Schrittgeschwindigkeit in der Regel nicht zu. Auch Sport und Spiel ist dort zulässig. Die Festlegung der Schrittgeschwindigkeit ist daher nach wie vor allgemein geboten.

Um die Anlage von Fahrradstraßen und Schutzstreifen zu fördern, wird schließlich nach dem Vorbild der Tempo 30-Zonen eine Ergänzung des § 45 Absatz 9 vorgenommen. Denn diese Radverkehrsanlagen dürften in den wenigsten Fällen unter Verkehrssicherheitsaspekten zwingend geboten sein.

Die Begründung liefert darüber hinaus im Punkt „II. Zu den einzelnen Vorschriften im Abschnitt „b) Im Einzelnen“ zu § 37 Abs. 2 Nr. 6 eine Erläuterung, die eine alte Zweifelsfrage klärt, weshalb sie hier erwähnt sei:

Befindet sich die Radverkehrsführung neben der Fahrbahn einer Einmündung oder am kurzen Arm der T-Kreuzung, sind die für den Fahrverkehr geltenden Lichtzeichen nicht zu beachten, auch wenn in dem Bereich keine besonderen Lichtzeichen für Radfahrer oder Fußgänger (Übergangsregelung bis zum 31. Dezember 2016) vorhanden sind, wenn Radfahrer weder den Fahr- noch den Fußgängerverkehr kreuzen.

Impressum

Herausgeber: Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL,
c/o ADFC e.V., Postfach 107747, 28077 Bremen, www.adfc.de – **Stand:** 09/2012