



Mobilität neu denken – sichere Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr

im Rahmen einer Veranstaltung von „Ich tu’s – Die Bürger-Initiative“, Neuwied, 23.02.2023

Klimaschutz und Umweltschutz – Gesellschaft fordert Veränderung



Zeitenwende beim Radfahren

Die Koalition im Römer einigt sich auf die Förderung des Radverkehrs.

WANDEL IN HESSEN

Wiesbaden und Rüsselsheim rufen „Klimanotstand“ aus

AKTUALISIERT AM 28.06.2019 - 12:35



Quelle: www.faz.net, Zugriff: 30.11.20

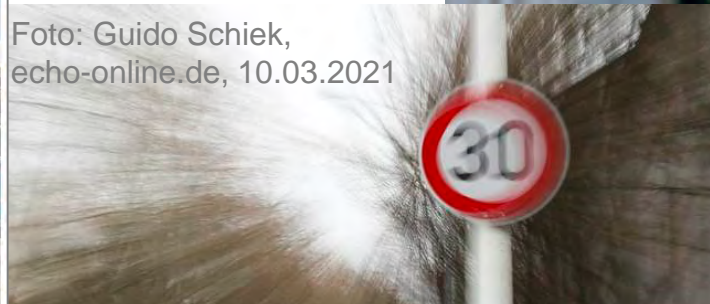


Foto: Guido Schiek, echo-online.de, 10.03.2021

Zehntausende für Verkehrswende

70 000 Unterschriften für Volksbegehren gesammelt / Autobahnen für Fahrraddemo gesperrt

VON TORSTEN WEIGELT



Quelle: echo-online.de, 27.01.2020



Entwurf für Nahmobilitätsgesetz

Landesregierung will Rad- und Fußverkehr in Hessen stärken

Aktualisiert am 10.02.23 um 16:54 Uhr Quelle: <https://www.hessenschau.de/>



Quelle: Frankfurter Rundschau vom 29.08.2022



Anpassungen für den Klimaschutz – E Klima 2022

Die E Klima 2022 sollte bei allen Verkehrsplanungen sowie beim Entwurf und beim Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen beachtet werden.

An zahlreichen Stellen wird auf Regelwerke der FGSV verwiesen. Diese werden laufend fortgeschrieben und mit neuem Erscheinungsjahr veröffentlicht.

Zur besseren Lesbarkeit wird in diesen Empfehlungen auf die Referenzen mit dem zu Redaktionsschluss gültigen Erscheinungsjahr verwiesen.

Bei der Anwendung dieser Empfehlungen gilt die dann jeweils gültige Fassung der Referenzen.



Quelle: www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022, Zugriff: 03.02.2023, kostenfrei

E Klima 2022 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ergänzende Anforderungen

Veröffentlichung 2006 (letzte Änderung 2008)

Die **Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs** sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren. **Zusätzlich** sind die Ansprüche des **Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs** zu berücksichtigen.

In beengten Situationen und bei Flächenkonflikten sind auch einzelne **Abschnitte (Orientierungslänge 50 bis 150 m) mit reduzierter Fahrbahnbreite** zu bilden, um eine durchgehend regelkonforme und möglichst attraktive Infrastruktur für den **Rad- und Fußverkehr** anbieten zu können und um Geschwindigkeiten in Stadtstraßen zu reduzieren. Diese Abschnitte können Fahrbahnbreiten für die **Begegnungsfälle Lkw/Pkw oder Pkw/Pkw** aufweisen, wenn ausreichende Sichtbeziehungen auf entgegenkommende Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Haltesichtweiten nachgewiesen sind.

Um objektive und subjektive Sicherheit und damit eine gesteigerte Nutzung von Rad- und Fußverkehrsanlagen zu gewährleisten, sind **ausreichend breite Anlagen** zur Verfügung zu stellen. Die in den **RASt 06 angegebenen Regelmaße für Gehwege und Radverkehrsführungen** sind als **Mindestwerte anzusehen** und diese Anlagen sind möglichst breiter zu wählen. Die in den **RASt 06** angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden.

Wenn **ruhender Verkehr** nicht zu vermeiden ist, sind **Sicherheitstrennstreifen** zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen – so auch bei Schutzstreifen. Auch im **Mischverkehr** sollte insbesondere bei schmalen Fahrbahnen ein **Sicherheitstrennstreifen** vorgesehen werden.

Niedrige Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehr tragen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Förderung von Fuß- und Radverkehr bei. Im jeweils gültigen rechtlichen Rahmen sollten insbesondere bei der **Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen** Reduktionen der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit** geprüft werden (Steckbrief ERA).

Verkehrssicherheitsprogramme 2030



Pressemitteilung Destatis Nr. 512 vom 5. Dezember 2022:

Die Zahl der **Verkehrstoten in Deutschland wird im Jahr 2022 voraussichtlich um rund 9 % gegenüber dem Vorjahr** steigen. Nach Schätzungen auf Basis Januar bis September 2022 wird die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen gegenüber 2021 um mehr als 220 auf etwa **2.790 Getötete** steigen.

Die **Zahl der Verletzten wird im Jahr 2022 gegenüber 2021 auch um rund 9 % oder 30.000 auf ungefähr 353.000 Personen** steigen.

Safe-System-Ansatz

Ziele und Leistungskontrolle

Gemeinsame Verantwortung

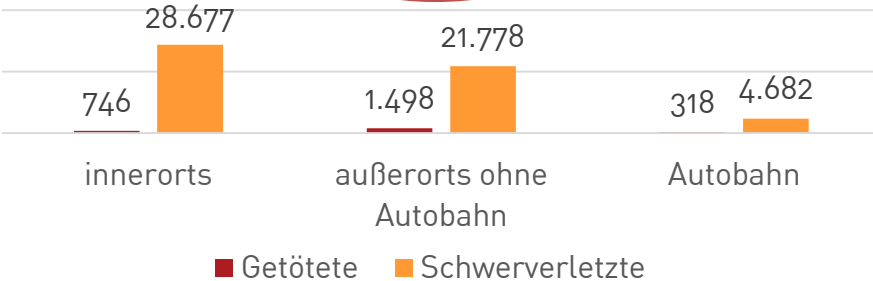
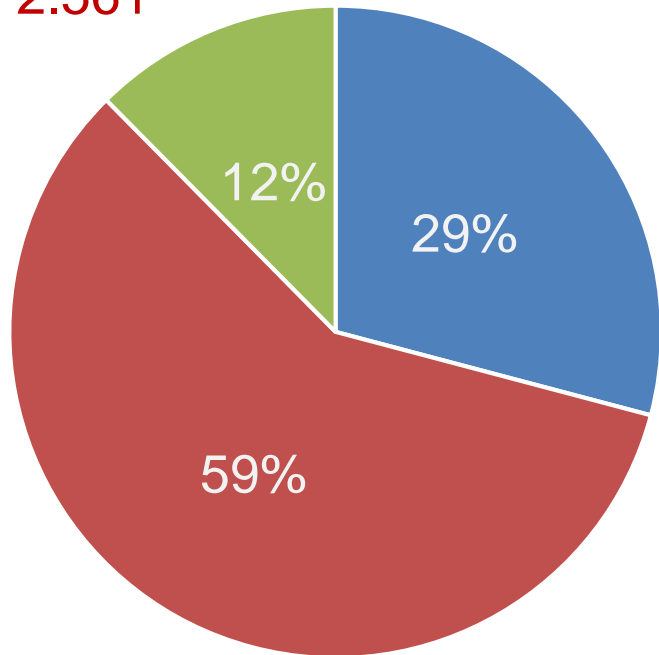
Schwerpunkte:

- Infrastruktur: sichere Straßen und Gehwege
- sichere Fahrzeuge
- sichere Straßennutzung
 - sichere Geschwindigkeit
 - Fahren im nüchternen Zustand
 - Vermeiden von Ablenkungen beim Fahren
- Nutzung Sicherheitsgurte, Schutzausrüstung etc.
- neue Mobilitätsformen und demografischer Wandel
- schnelle und wirksame Notfalleinsätze

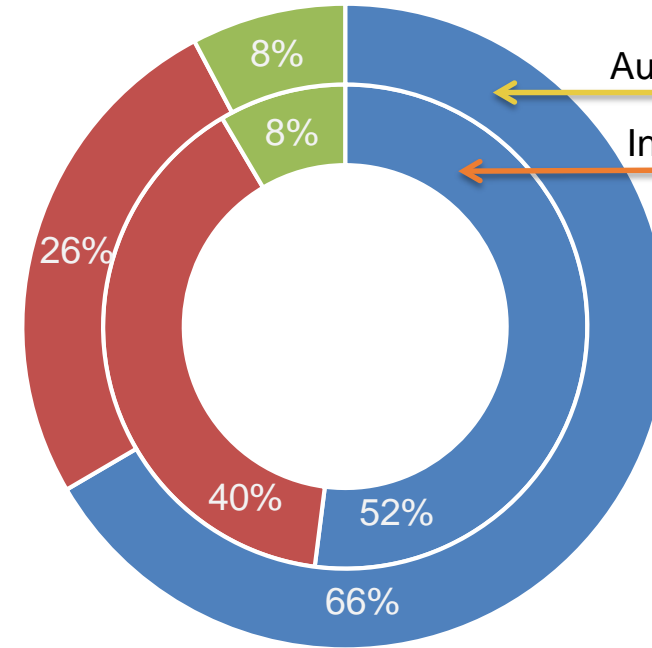
Verletzungsschwere nach Ortslage

Getötete nach Ortslage 2021

von 2.561



Verletzte nach Ortslage 2021



Außenring

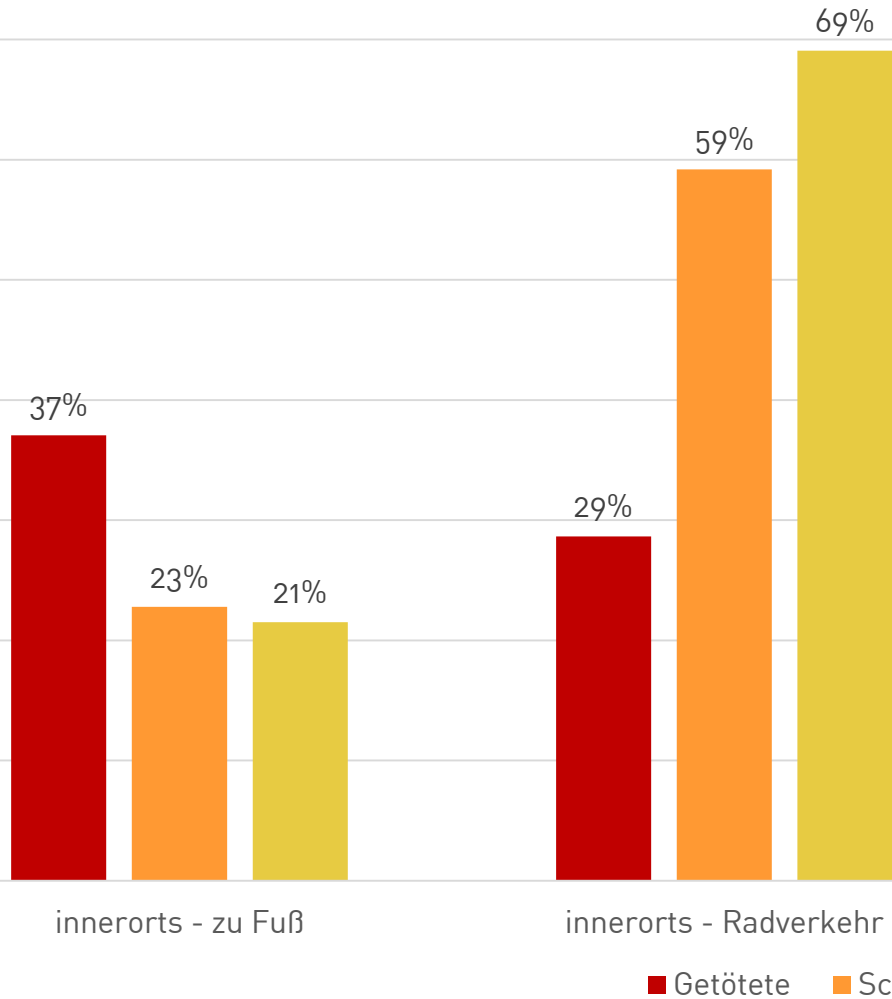
Innenring

Leichtverletzte
Schwerverletzte
von 55.137

Fuß- und Radverkehr innerorts:
– rund 30% aller SV
– rund 20% aller GT

- Innerhalb von Ortschaften
- Außerhalb von Ortschaften, ohne Autobahn
- auf Autobahnen

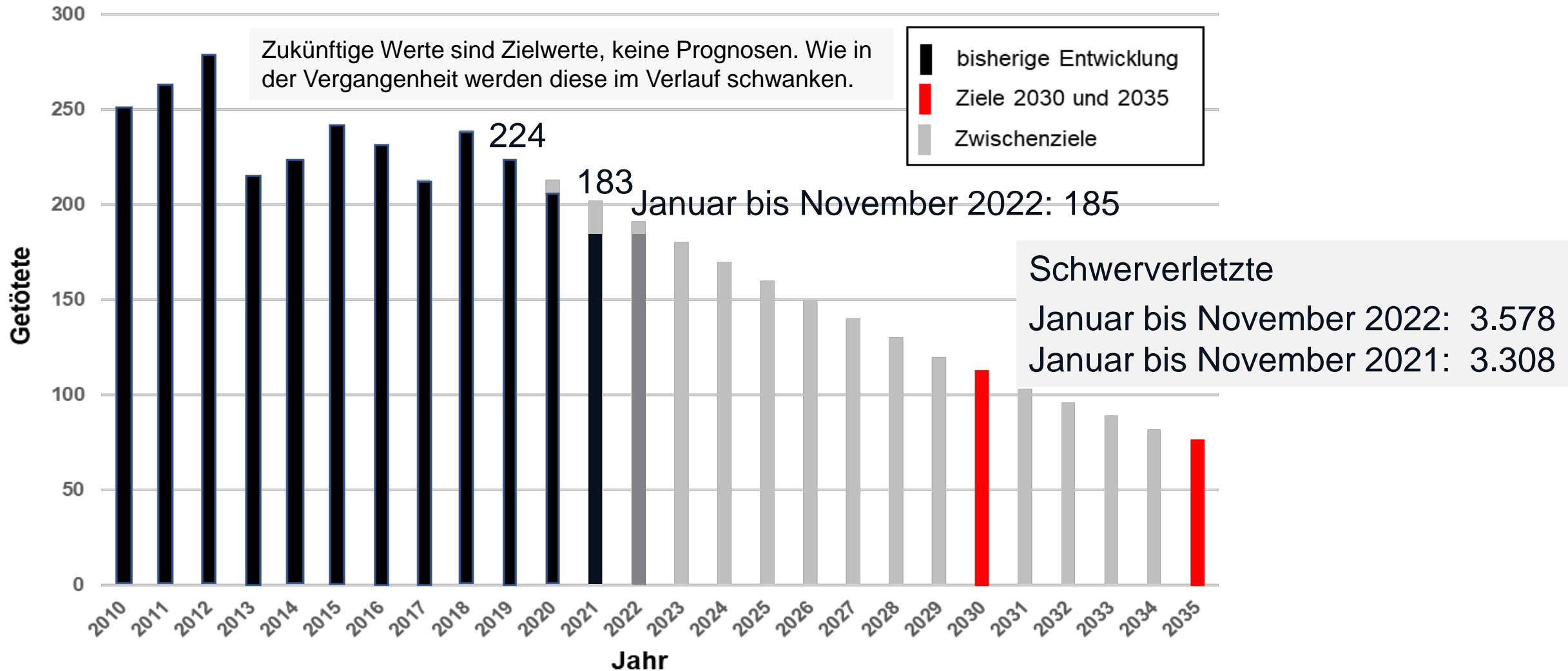
Verunglückte im Fuß- und Radverkehr nach Ortslage 2021 (%)



	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
innerorts - zu Fuß	264	4.701	20.303
innerorts - Radverkehr	204	12.212	65.225
außerorts - zu Fuß	65	391	1.093
außerorts - Radverkehr	179	3.322	7.814
Summe zu Fuß/Rad	712	20.626	94.435
alle Personenschäden	2.562	55.137	267.992

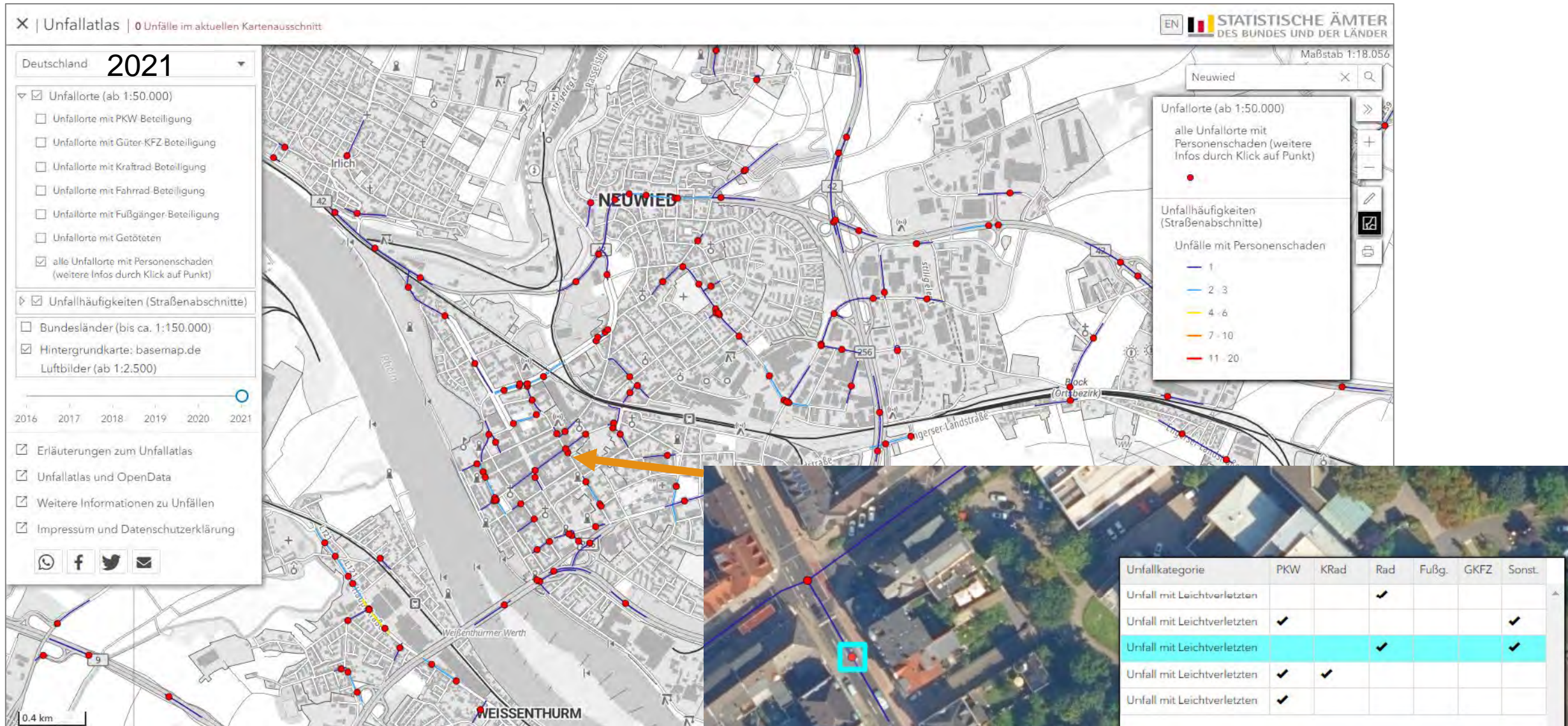
Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland, Reihe 8, www.destatis.de, Zugriff 05.09.2022

Verkehrsunfälle in Hessen – Getötete seit 2010 und Ziele bis 2035



Quelle: Hessisches Verkehrssicherheitskonzept 2035 (veröffentlicht Februar 2022)

Verkehrssicherheit – Interaktiver Unfallatlas seit 2016 (Destatis)



<https://unfallatlas.statistikportal.de/>, Stand 25.01.2023

Straßenverkehrsordnung (StVO 2021)

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. **Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit.** Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

zu § 1 Grundregeln (Ziffer I, Rdnr. 1)

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. **Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.** Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (Ziffer I.2, Rdnr. 5)

Veränderungen in der StVO 2021 – Änderungsbedarf Regelwerke

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

§ 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

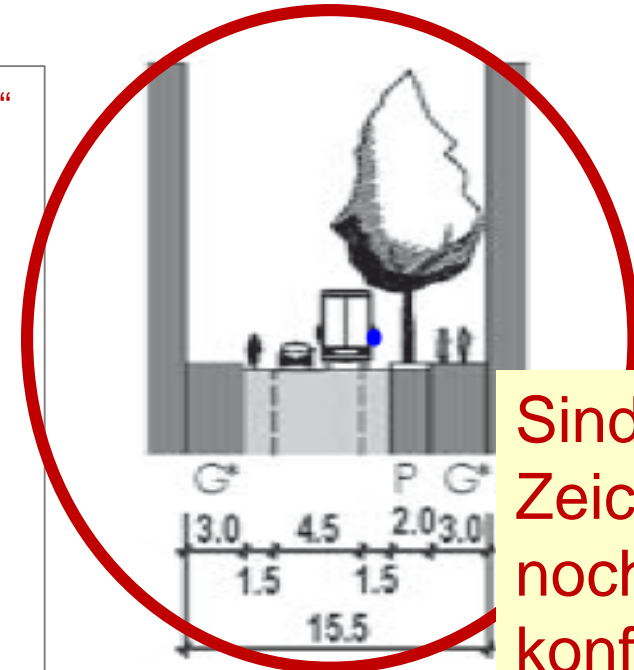
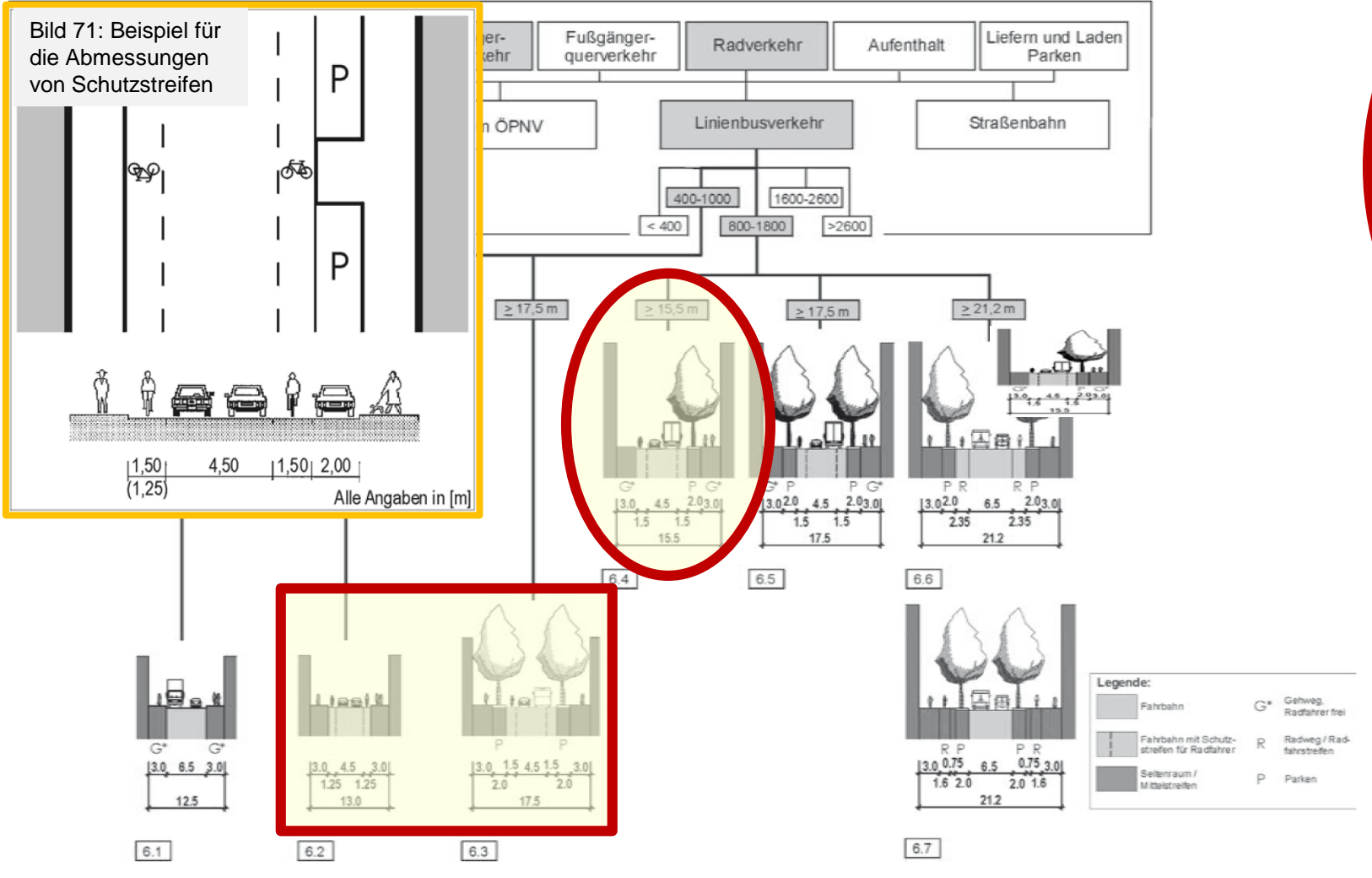
„(4) **Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden**, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.“

§ 5 Absatz 4 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

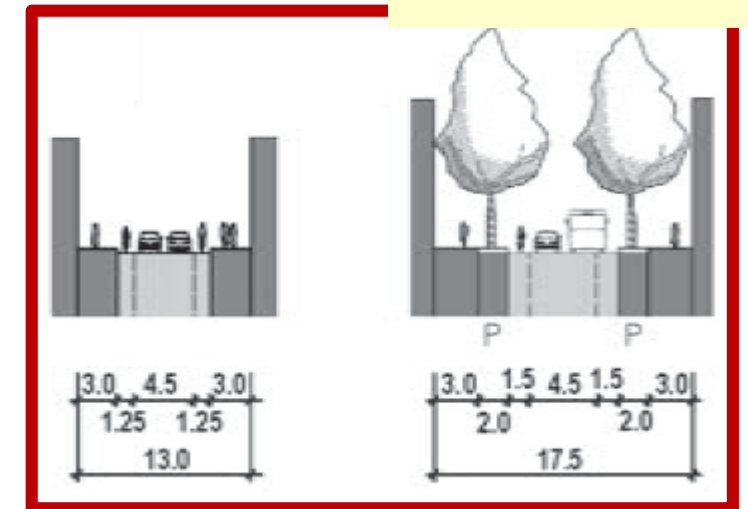
„**Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand** zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokraftfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand **innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m**.“

RASt 06 – Radverkehrsinfrastruktur

RASt06, Bild 37: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfsituation „Örtliche Einfahrtsstraße“



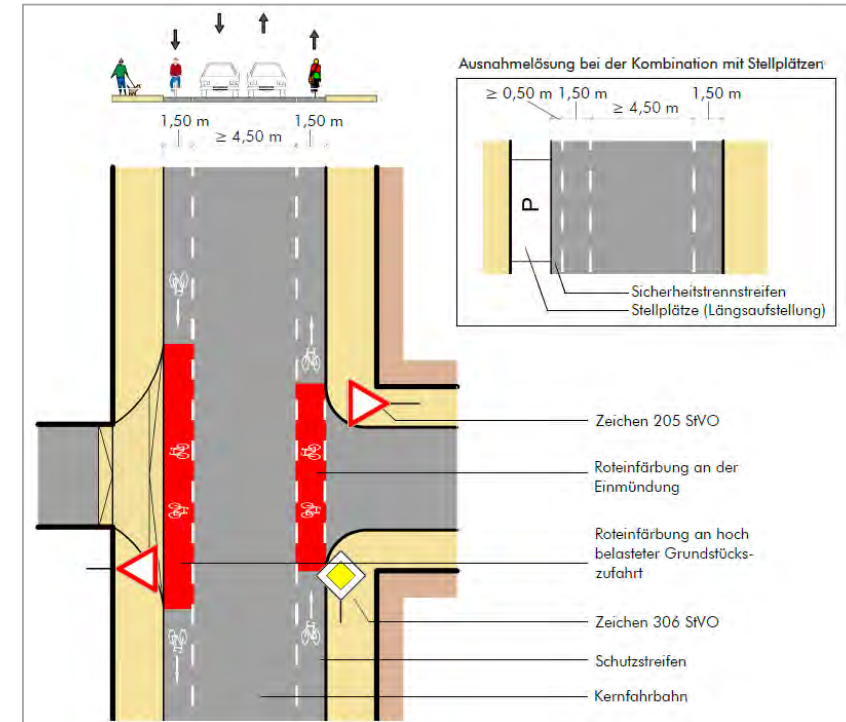
Sind diese Zeichnungen noch StVO-konform?



Schutzstreifen – so nicht !



Diese Schutzstreifen entsprechen eher eine Dooring-Zone.



Quelle: HMWEVW, Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen, 2. Auflage November 2020 (letzte Korrektur Februar 2022)

Beispiel: Schutzstreifen in den Niederlanden



<https://www.flickr.com/photos/fietsberaad/22668797414>, Zugriff 21.02.2023

Bild: <https://theoriecursus.nl/Cursus/theoriecursus-auto/Hoofdstuk/verkeerstekens-en-aanwijzingen-verkeerstekens-op-het-wegdek/Paragraaf/fietsstroken/>, Zugriff 21.02.2023



Leitgedanken und Handlungsansätze

- Innovationen sind nicht aufzuhalten
- Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern
- Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen
- Sicherheit braucht Sichtbarkeit – Sichtbarkeit braucht Platz
- Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern
- Vor Abbiegenden schützen und Abbiegen sichern
- Ausreichende Kapazität und Qualität für alle
- Verträgliche Geschwindigkeiten auf Stadt- und Landstraßen
- Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel
- Aktivitäten und Erfahrungen veröffentlichen

Foto Guido Schiek, Wo es in Darmstadt am häufigsten kracht (echo-online.de), 14.05.2020

Innovationen sind nicht aufzuhalten ...



Bild: Xoio, unter www.nationalgeographic.de/thumbnails/gallery/66/27/02/wie-wir-morgen-fahren-werden-22766.jpg

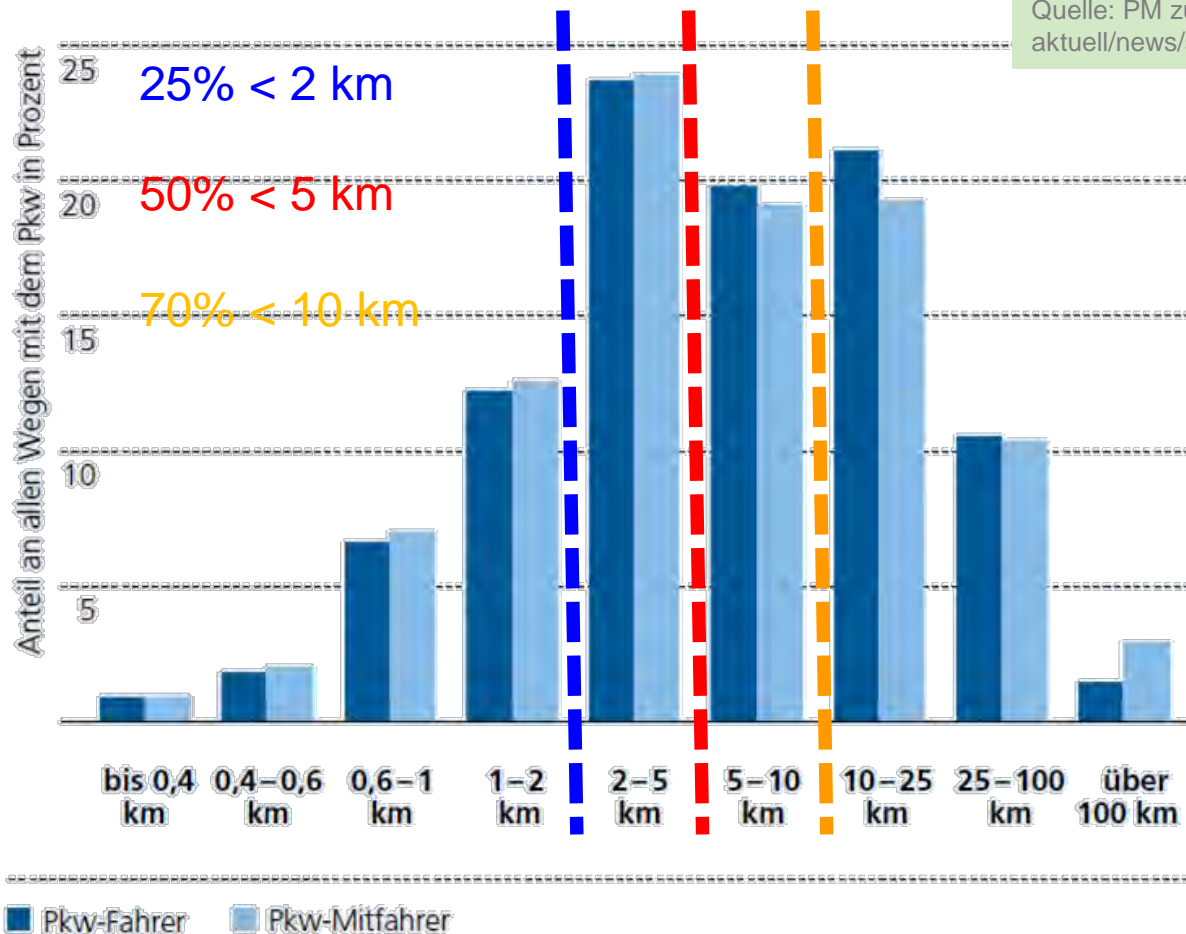
Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern



Experten diskutierten, wie die Verkehrswende aussehen kann und was dazu noch fehlt
© Rolf Oeser, in <https://www.fnp.de/frankfurt/mit-der-seilbahn-durch-die-stadt-90134093.html>

Ansätze liegen im nahen und persönlichen Lebensumfeld

Wegelängen im Pkw-Verkehr

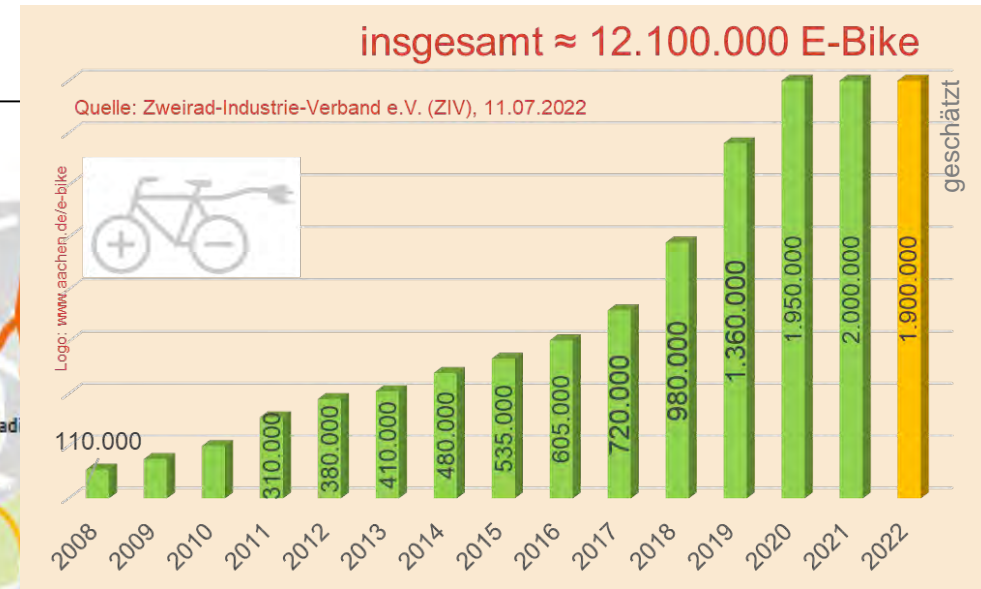
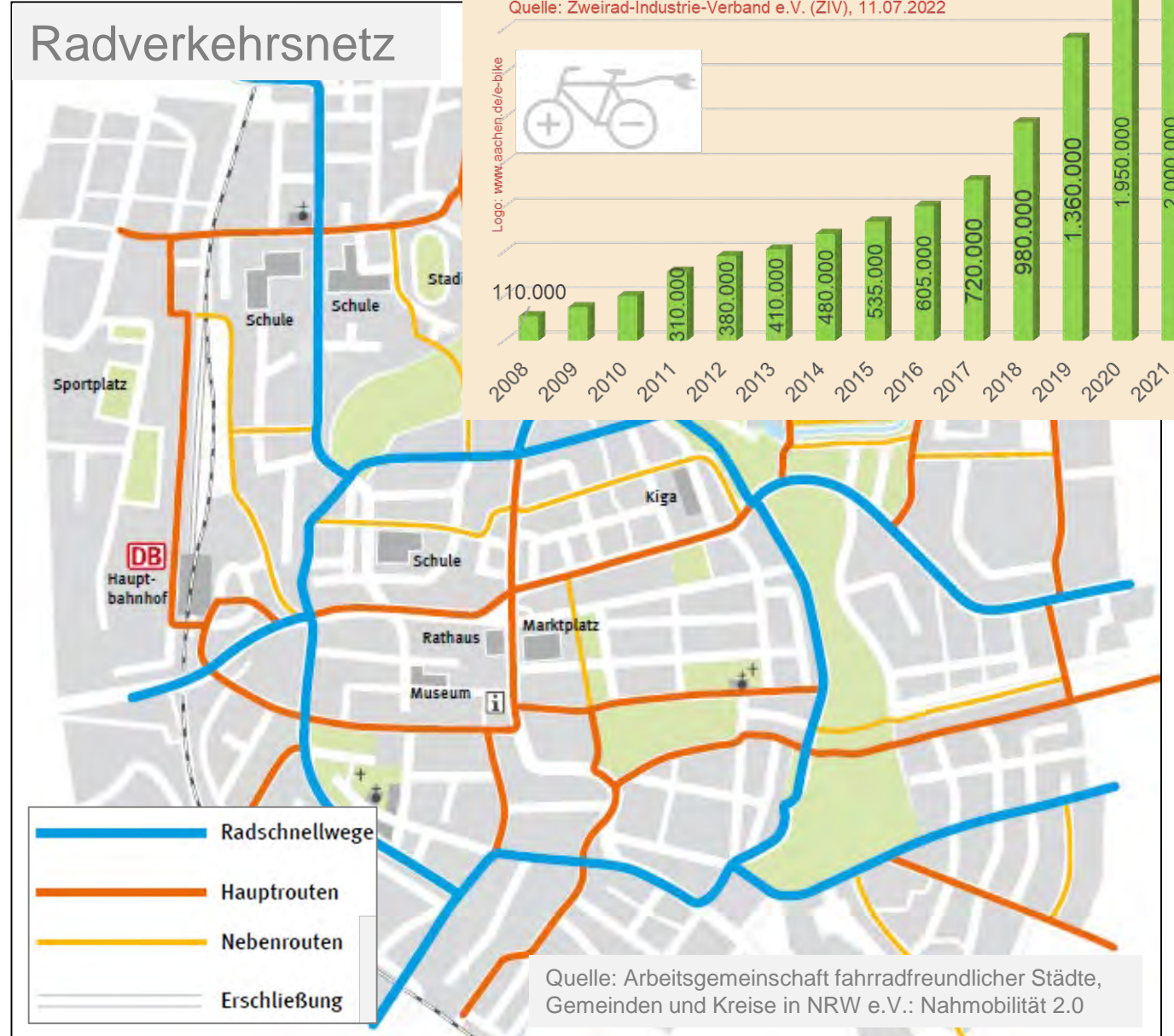


Mit 28% ist das Auto das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel für Wege zwischen 1 und 3km (2013: 34%) in Darmstadt.

Quelle: PM zur SrV 2018 vom 07.02.2020 unter: <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/studie-der-tu-dresden-belegt-steigenden-anteil-des-radverkehrs-in-darmstadt>



Netze für Fuß- und Radverkehr weiterentwickeln



Radschnellverbindung Darmstadt – Frankfurt

Idee:

2 Masterarbeiten im FB BU
(Philipp Konrad/ Tobias Marquard), 2013/ 2014
mehrere Seminare im Verkehrswesen

Realisierung:

1. Abschnitt Egelsbach – Wixhausen, 06. Juni 2019
2. Abschnitt bei Wixhausen, 08. Juni 2020
3. Abschnitt bis Langen, 30. Oktober 2021
4. Abschnitt Wixhausen – Darmstadt, 07. Mai 2023
5. Abschnitt Langen – Dreieich, Frühjahr 2024



Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen

Nicht der Mensch kreuzt die Fahrbahn,
die Fahrbahn kreuzt seinen Lebensraum.

Am **6. Februar 2019** wird eine 53 Jahre alte Frau auf dem Cityring in Höhe der Stadtkirche überfahren. Sie hatte versucht, die Straße zu Fuß zu überqueren.
Seit **9. August 2019** gilt "Tempo 30" ganztägig auf dem Abschnitt zwischen Hugelstrae und Große Bachgasse.

Quelle: Darmstadter Echo 05.08.2019 unter https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/cityring-tempo-30-lasst-auf-sich-warten_20331266

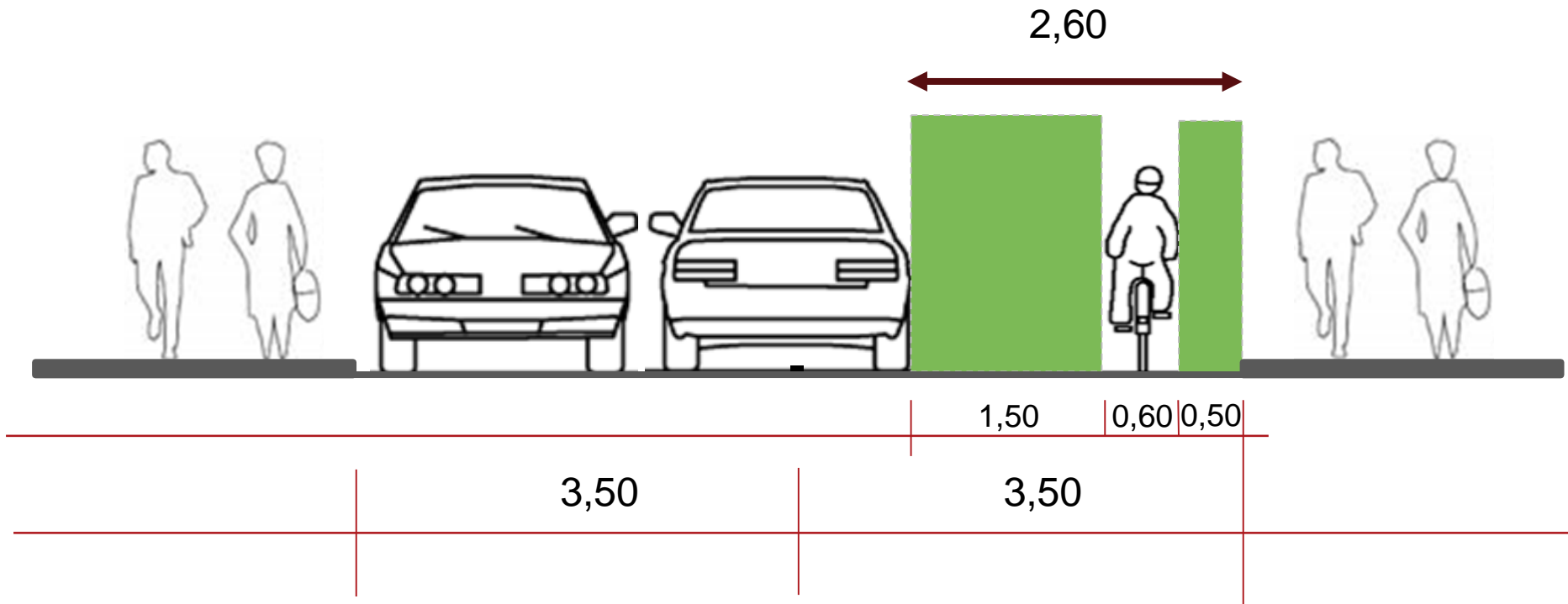
Sicherheit benötigt Sichtbarkeit –
Sichtbarkeit benötigt Platz



Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern



So viel Platz gehört Radfahrenden !



Grafikelemente: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt, FGSV 2006

Quelle: Ortlepp, J.; Vision Zero – Anspruch und Wirklichkeit , zum AA39 der FGSV am 21.03.2019

Frankfurt – Mainzer Landstraße: Überholabstand



Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

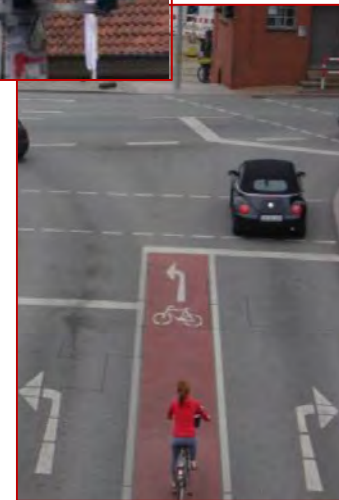
Vor Abbiegenden schützen und Abbiegen sichern



Bild: <https://www.tag24.de>, Immer mehr Radfahrer sterben auf deutschen Straßen, 02.04.2019, Zugriff 04.05.2019

Knotenpunkte – sichtbare Aufstellbereiche und/ oder getrennte Ampelschaltungen für Radfahrende und Autos

- Furtmarkierungen
- Vorgezogene Haltlinien oder zeitliche Vorläufe
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)
- Radfahrstreifen in Mittellage
- gesonderte Abbiegephase
- Verzicht auf Dreiecksinseln



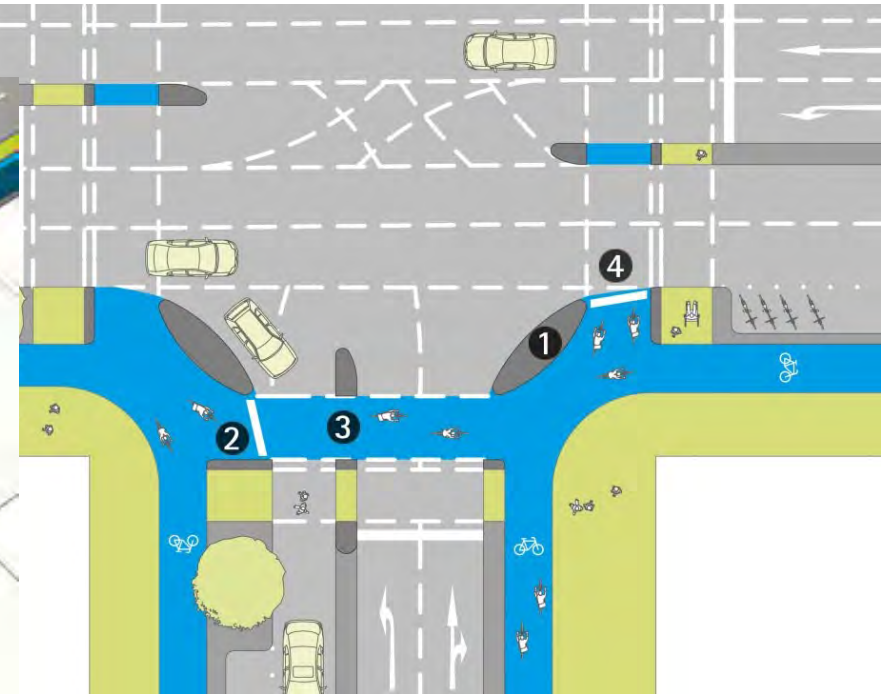
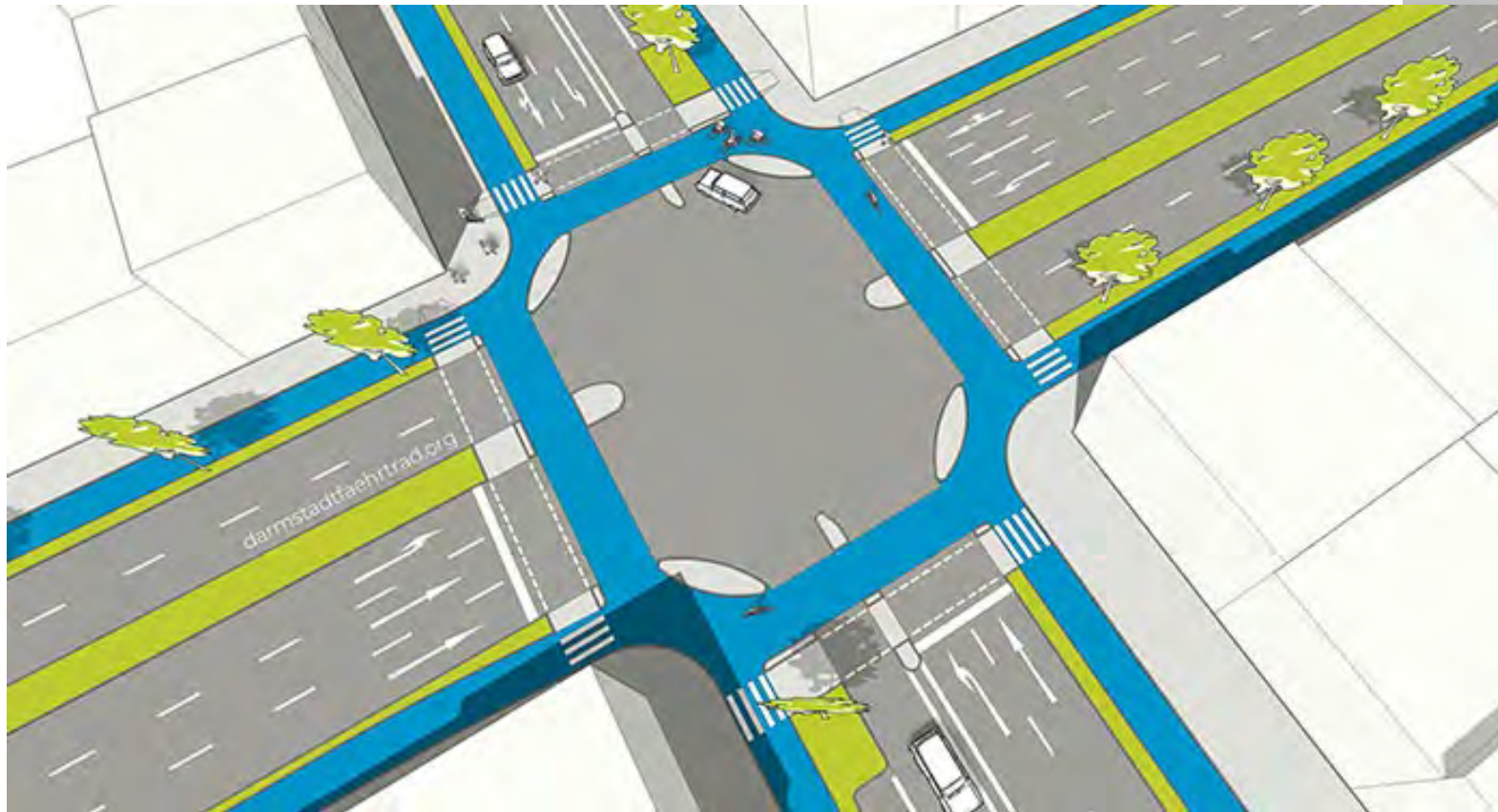
Bilder: Dreieich, Straßenverkehrsbehörde 2015

Rossteutscher, P.: Maßnahmen und Herausforderungen für mehr Radverkehrssicherheit am Beispiel Darmstadt.

24. September 2019, h_da

Ortlepp, J.: ADFC-Tagung "Sichere Kreuzungen für den Radverkehr", 26.09.2019 Berlin

Rad-/Fußverkehr an großen Knotenpunkten – Niederländischer Ansatz



Kreuzungslösung Niederlande

1. Schutzinsel
2. Wartenische
3. Trennung Gehweg
4. Vorgezogene Haltelinie

Quelle: <http://www.darmstadtfaehrtrrad.org/>, Zugriff 27.07.2022

Rad- und Fußverkehr an großen Knotenpunkten – Niederlande Beispiel Amsterdam



Ausreichende Kapazität und Qualität für alle



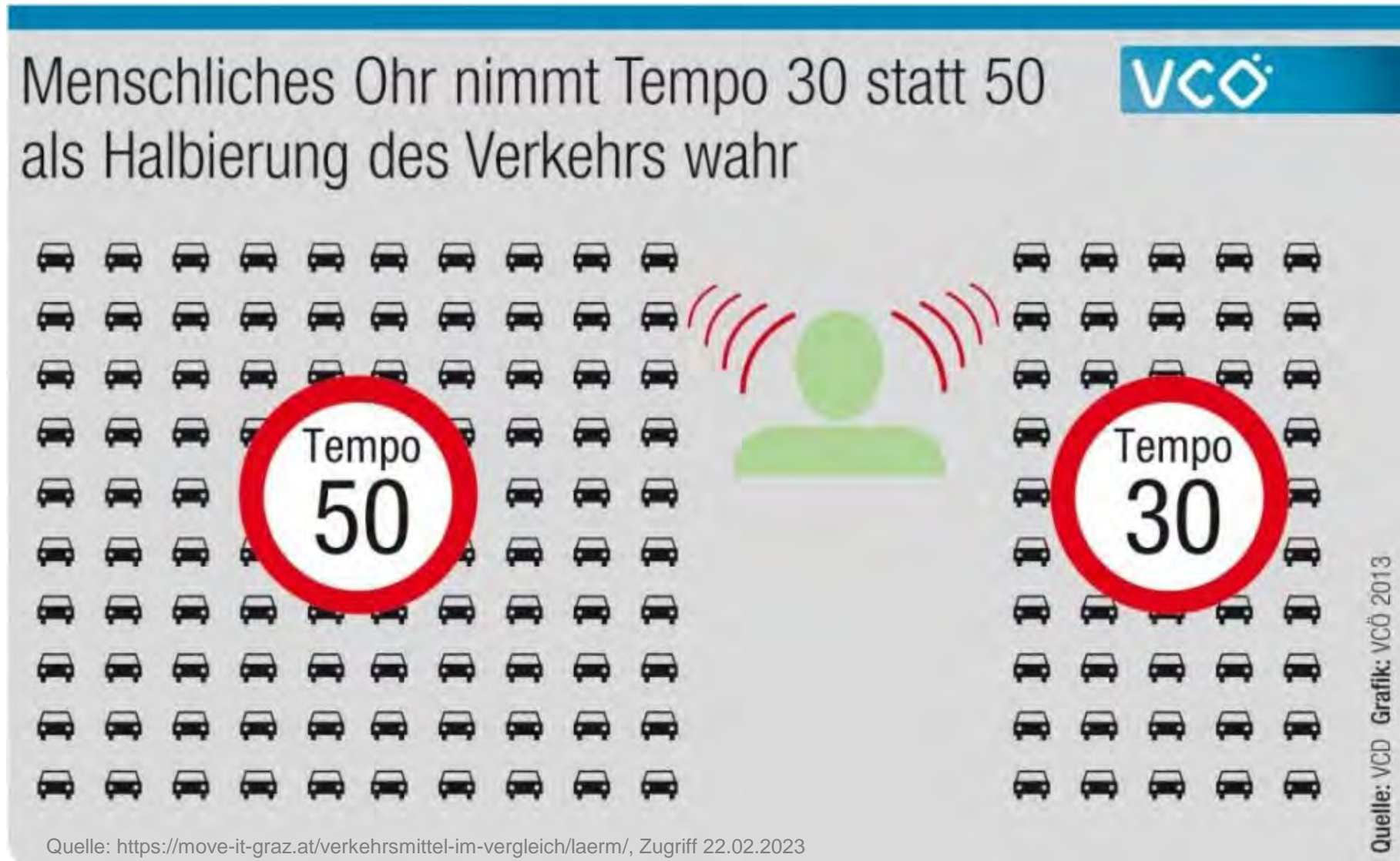
Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

Stadtverträgliche Geschwindigkeiten

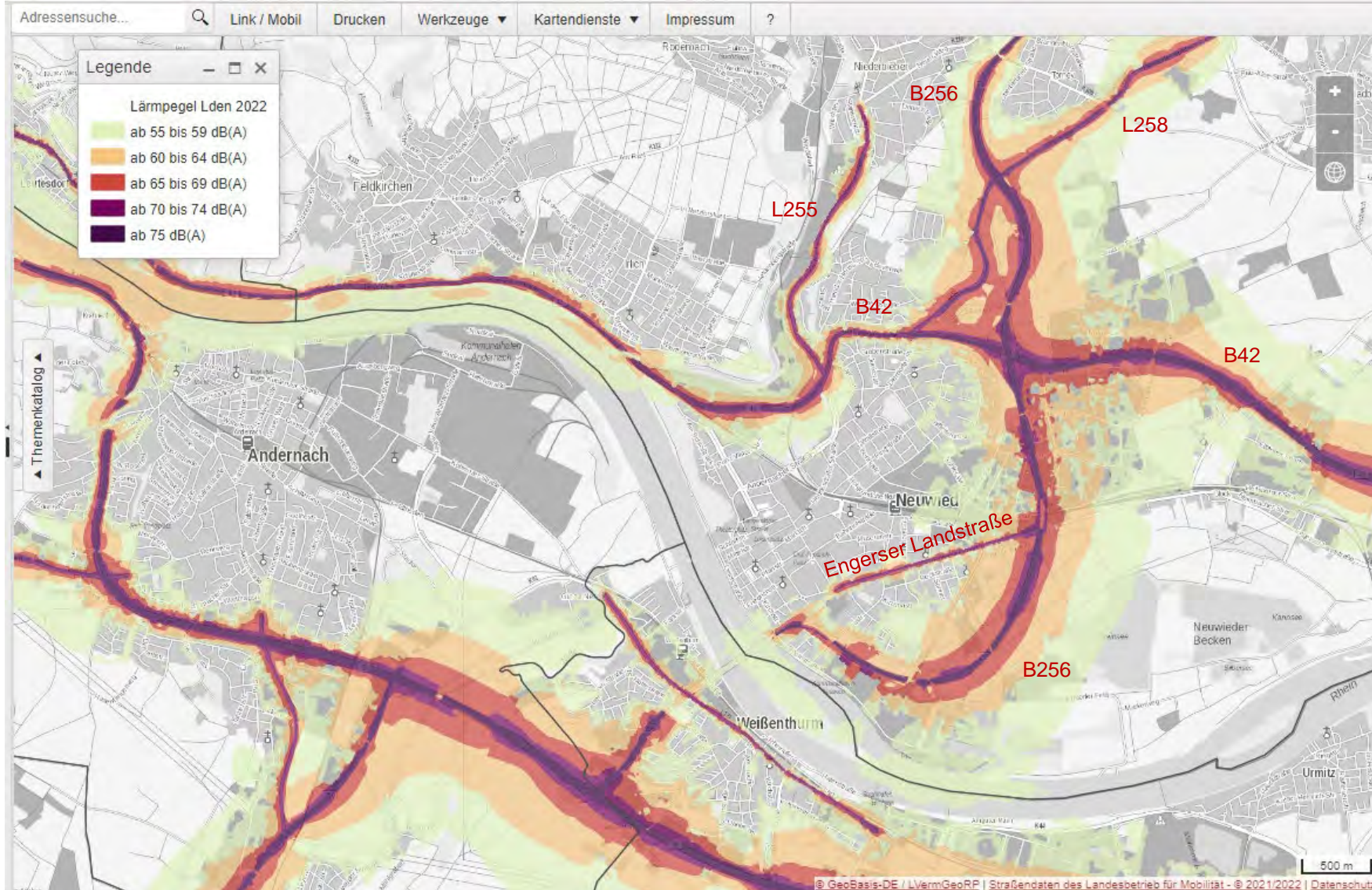


<https://cdn.meine-vm.de/>, Zugriff; 15.05.2021

Tempo 30 innerorts senkt Verkehrslärm um 3 bis 4 Dezibel (dbA)



Lärmkartierung Rheinland-Pfalz, 2022



UMGEBUNGSLÄRM IN RHEINLAND-PFALZ

Öffentlichkeits-, Träger- sowie Behördenbeteiligung zum Lärmaktionsplan und Lärmkartierung 2022

Das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz bietet Ihnen [hier](#) die Möglichkeit, sich bis zum **28. Februar 2023** online an der Aufstellung des rheinland-pfälzischen Lärmaktionsplans zu beteiligen.

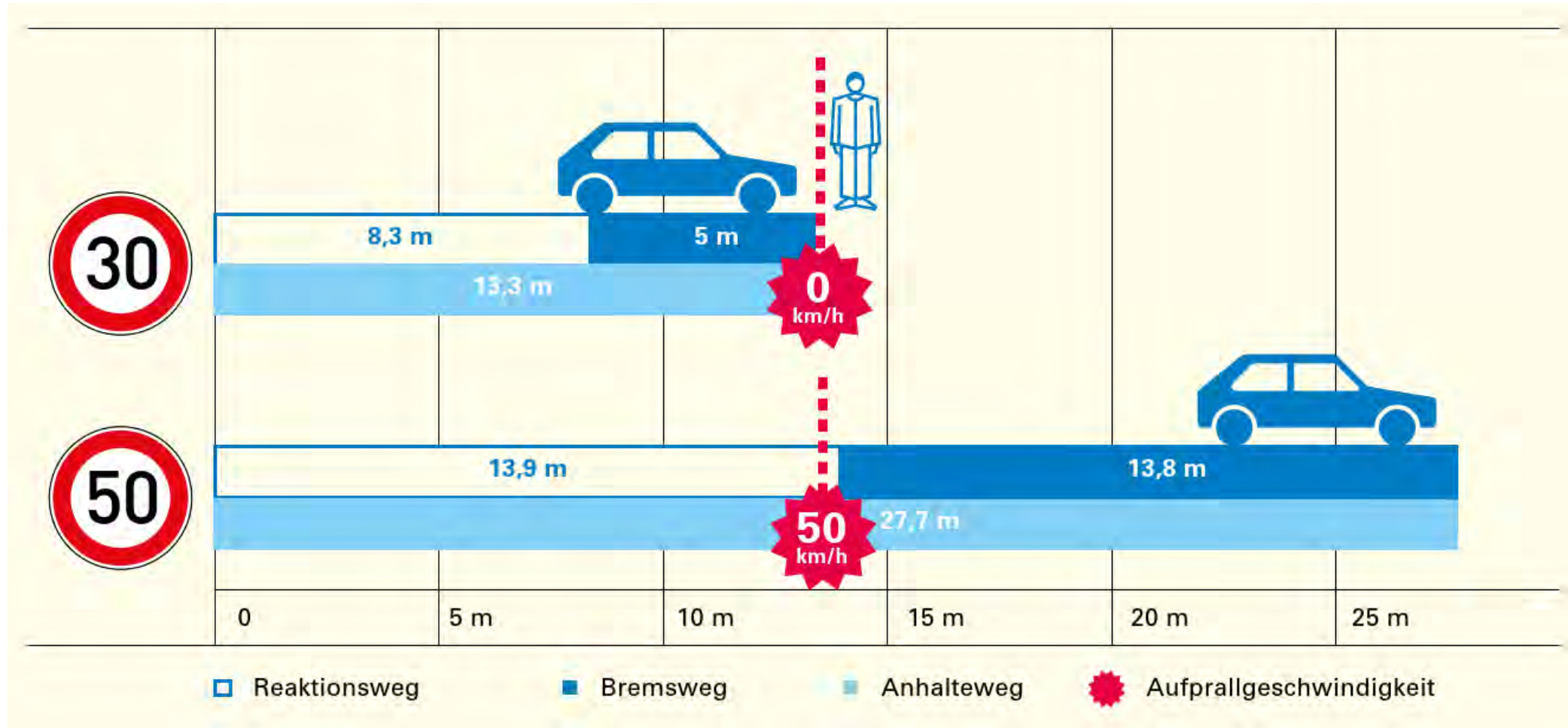
Die aktuelle Lärmkartierung finden sie [hier](#).

Weitere Informationen rund um die Lärmkartierung finden Sie im Reiter "Lärmkarten" auf der Seite [Lärmkartierung](#)".

Quellen:

<https://umgebungslaerm.rlp.de/de/startseite/>
https://map-umgebungslaerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/index.php?service=laermkartierung_2022
Zugriff 22.02.2022

Anhalten bei Tempo 50 und Tempo 30



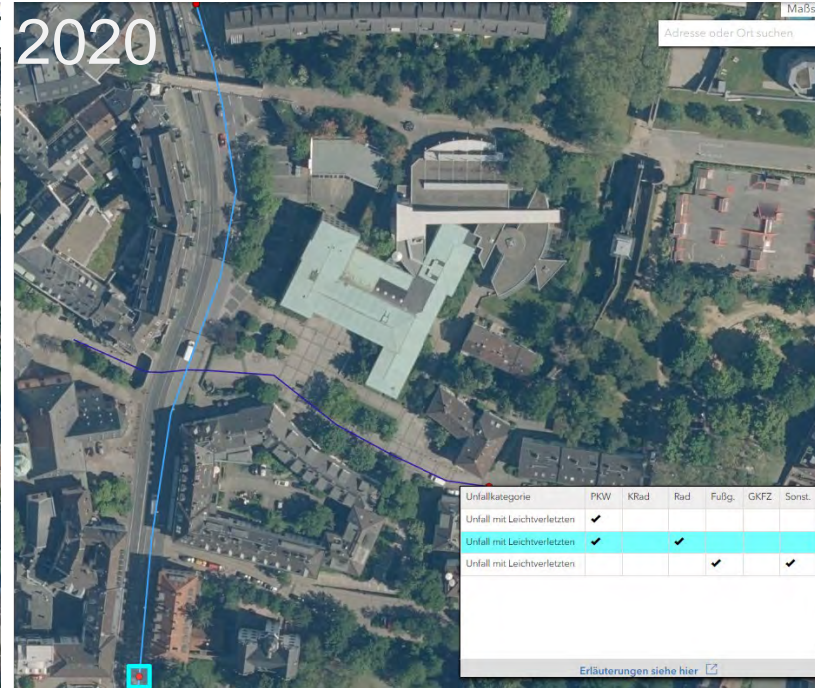
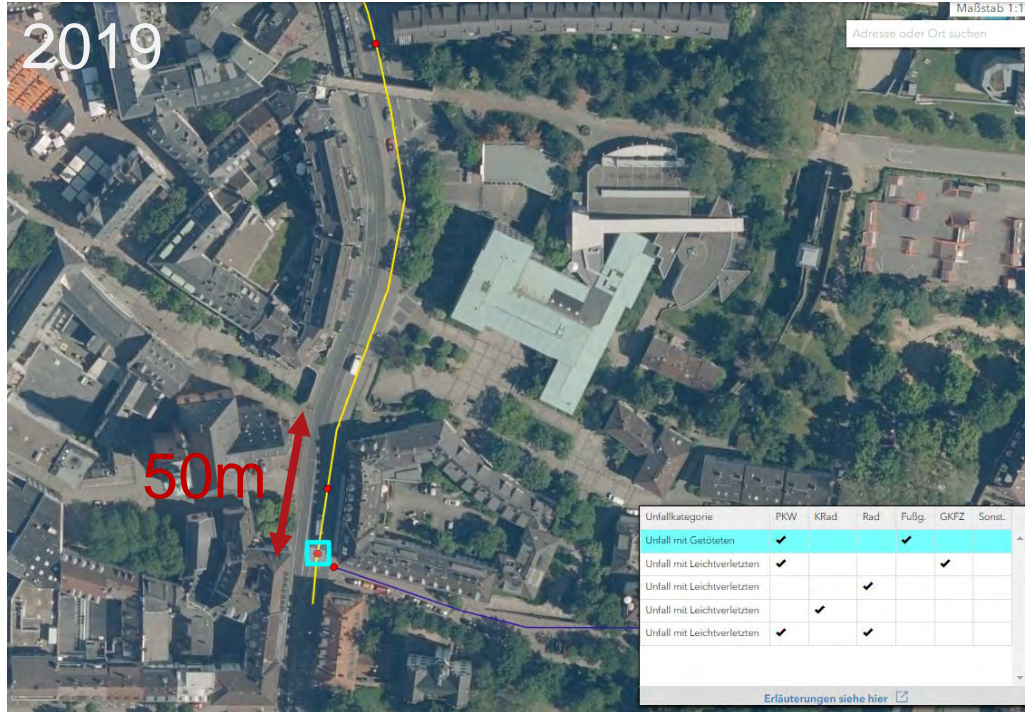
Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Schulungsunterlagen Uko 2022

Cityring Darmstadt – 30 km/h nach tödlichem Unfall beim Queren

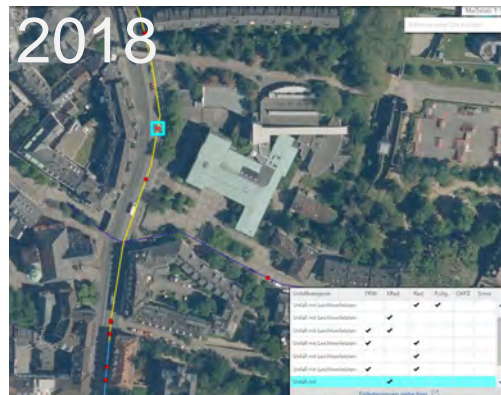


Am **06.02.2019** wird eine 53 Jahre alte Frau auf dem Cityring in Höhe der Stadtkirche überfahren. Sie hatte versucht, die Straße zu Fuß zu überqueren.
Seit **09.08.2019** gilt "Tempo 30" ganztägig auf dem Abschnitt zwischen Hängelstraße und Große Bachgasse.

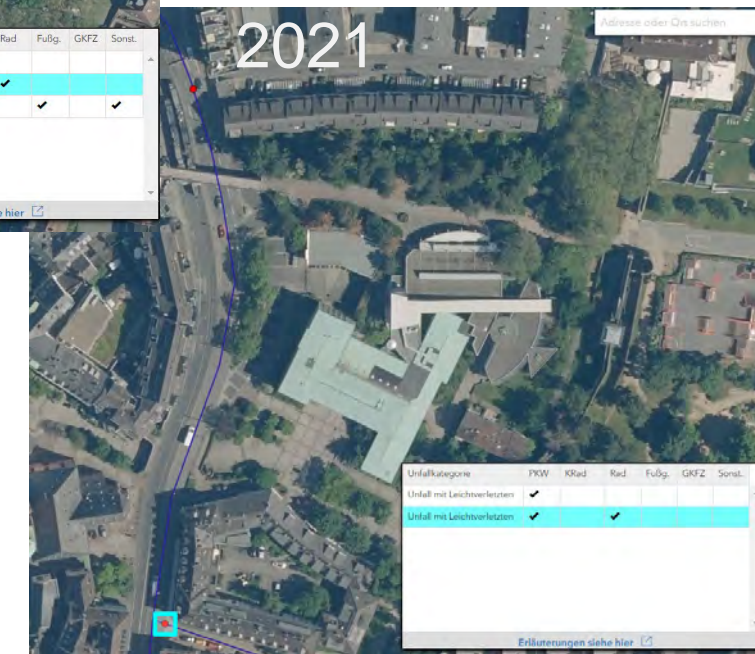
Cityring Darmstadt – 30 km/h nach tödlichem Unfall in 2019



Quelle:
<https://unfallatlas.statistikportal.de/>



vorher (2017 und 2018):
 14 Unfälle (2 SV, 12 LV)
 Beteiligung: 10 Rad, 3 Fg
nachher (2020 und 2021):
 5 Unfälle (1 SV, 5 LV)
 Beteiligung: 3 Rad



Berliner Straßencheck – Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr



*rund 28% der Nutzenden bewerteten diese Situation als „sicher“ oder „eher sicher“



*rund 11% der Nutzenden bewerteten diese Situation als „sicher“ oder „eher sicher“

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Projekt „Straßencheck“ wurde in Kooperation von FixMyCity und dem Tagesspiegel Berlin eine Erhebung zur subjektiven Sicherheit von Radinfrastruktur durchgeführt. In der durch ein Expertenteam konzipierten Online-Umfrage wurden über 3.000 Infrastrukturvarianten anhand von 3D-Fotos durch 21.000 Teilnehmende bewertet. Mit der differenzierten Auswertung stehen der Radverkehrsplanung nun erstmals Informationen zur Verfügung, auf welchen Radwegen sich Radfahrende sicher fühlen.

ausgezeichnet mit
Deutscher Fahrradpreis 2021
in der Kategorie Kommunikation
(3. Platz)

Quelle: https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/wp-content/uploads/2021/04/DFP_Jurymappe2021_Berliner-Strassencheck.pdf, Zugriff: 17.05.2021

Weitere Infos unter: <https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>, Stand: 06. Juli 2020

Neue Ansätze durch Veränderungen in der StVO 2021



Auf der Oberndorfer Straße in Griesheim ist Tempo 30 geplant. Ebenso auch auf dem stark befahrenen Südring und der B 26 im Norden der Stadt. Foto: Andreas Kelm

Im zweiten Anlauf zu Tempo 30?

Für Griesheimer Hauptverkehrsstraßen B26 und Südring sind Limits geplant / Schutz von Kindern und Radfahrern

Quelle: Darmstädter Echo vom 18.06.2022

Zur Hilfe komme der Stadt eine Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2019. Galt beim ersten Anlauf noch, dass für Tempo 30 eine „besondere Gefahrenlage“ gegeben sein müsse, ist es nun möglich, auch Beschränkungen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu verhängen, wenn in angrenzender Nachbarschaft Einrichtungen für Kinder existieren und keine abgetrennten Radstreifen markiert werden können. Das ist bei den genannten Straßen der Fall. Für Radwege sind die Fahrbahnen zu eng. Und beispielsweise am Südring befinden sich von Kindern genutzte Sportstätten, eine Grundschule und Spielplätze.

Eine Zählung des Radverkehrs, so Röhrig, müsse dennoch erfolgen, damit das Vorhaben auf validen Füßen stehe. Wären wider Erwarten zu wenige Radfahrende auf den Straßen, könnten Klagen oder Beschwerden das Projekt kippen. Einen konkreten Sollwert gebe es nicht, es müsse aber belegt sein, dass ausreichend viele Radfahrende die Areale nutzten.

Dreieich – Frankfurter Straße – Schutzstreifen Überholen des Radverkehrs bei Begegnung von Kfz nicht erlaubt



Kommunen gemeinsam offensiv für Veränderungen ...

540 30 Lebenswerte Städte und Gemeinden

Die Initiative [Schon dabei](#) [Online-Konferenz '23](#) [Unsere Forderungen](#) [FAQ](#) [News](#) [Links](#)

... durch angepasste Geschwindigkeiten

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Gesicht und Rückgrat der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität. Sie beeinflussen ganz entscheidend, ob Menschen gerne in ihrer Stadt leben.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr - auch auf den Hauptverkehrsstraßen.

ABER: Bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten sind den Städten und Kommunen viel zu enge Grenzen gesetzt. Die im Juli 2021 von den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegründete Initiative setzt sich deshalb gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen - Genau so, wie es die Menschen vor Ort brauchen und wollen!

... die mittlerweile schon rund 28 Mio. Menschen vertreten

Quelle: <http://lebenswerte-staedte.de>, Zugriff 21.02.2023

In der Initiative
engagieren sich bereits

486

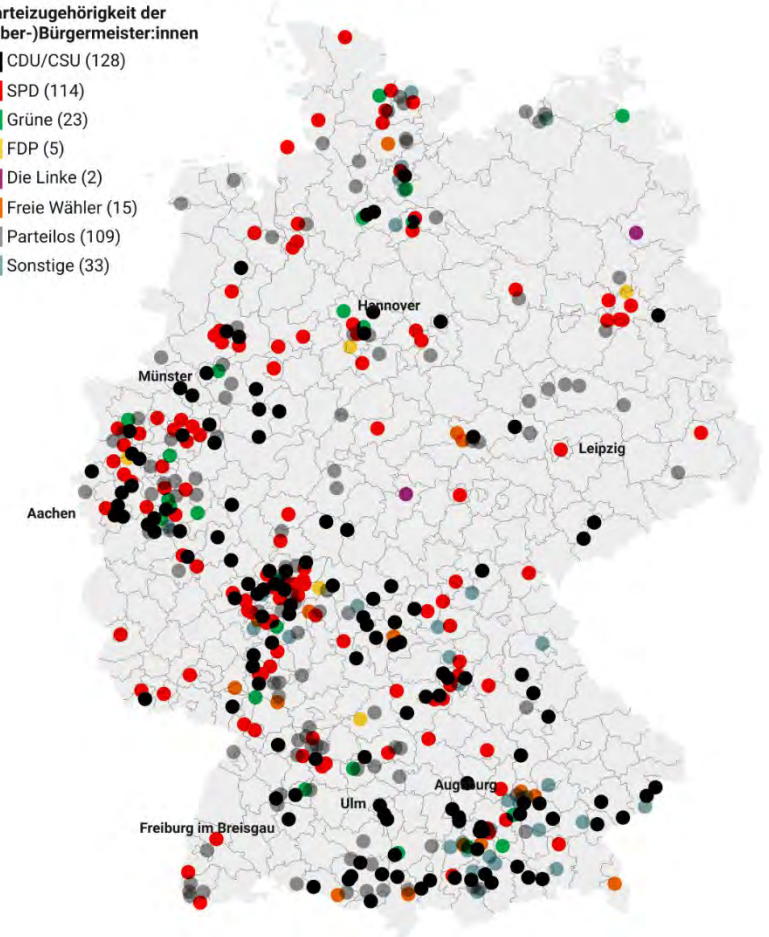
Städte, Gemeinden und
Landkreise
für mehr Entscheidungsfreiheit
bei der Anordnung von
Tempolimits

Diese 429 Kommunen wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden (sowie Landkreis Stendal), die sich bis 01.02.2023 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben. In diesen Kommunen leben rund 27 Millionen Menschen.

Parteizugehörigkeit der (Ober-)Bürgermeister:innen

- CDU/CSU (128)
- SPD (114)
- Grüne (23)
- FDP (5)
- Die Linke (2)
- Freie Wähler (15)
- Parteilos (109)
- Sonstige (33)



Grafik: Agora Verkehrswende (02/2023) | Alle Namen unter: <http://lebenswerte-staedte.de> • Erstellt mit Datawrapper

Aktuelle Veröffentlichungen zu StVO und Geschwindigkeiten

Symposium Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz Ergebnisse

Ergebnispapier ist online:
<https://www.fgsv.de/news-1/ergebnisse-des-symposiums-angemessene-geschwindigkeiten-im-strassennetz-301.html>

abrufbar unter:
www.agora-verkehrswende.de



StVO-Reform im Überblick

Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

POLITIKPAPIER



August 2022

01 Einleitung	5
1.1 Begründung des Reformbedarfs	7
1.2 Zusammenhang von Reformbedarfen und Zielsetzungen	9
1.3 Die Straßenverkehrsordnung im verkehrsrechtlichen Kontext	9
1.4 Aufbau der Synopse	10
02 Reformvorschläge für die StVO nach Themenbereichen	13
2.1 Allgemeine Zielsetzungen und kommunale Gestaltungsmöglichkeiten	11
2.2 Erweiterung der Erprobungsklausel	12
2.3 Regelhöchstgeschwindigkeiten	13
2.3.1 Innerorts	13
2.3.2 Außerorts	14
2.4 Regelungen für den Fußverkehr	14
2.5 Regelungen für den Radverkehr	15
2.6 Ruhender Kfz-Verkehr	16
2.6.1 Parkraummanagement erleichtern	16
2.6.2 Sicherheit und Leichtigkeit für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gewährleisten	17
2.6.3 Digitalisierung des Parkraummanagements	18
2.6.4 Parken als Gemeingebrauch	19
2.7 Nutzung des Straßenraums	20
2.8 Weitere inhaltliche Reformvorschläge	20
2.8.1 Vorfahrtsregelungen für den ÖPNV	20
2.8.2 Ladezonen	20
2.8.3 Definition Schrittgeschwindigkeit	20
2.9 Strukturelle gesetzliche Reformen	21
2.9.1 Umstrukturierung StVO und StVG	21
2.9.2 Bundesmobilitätsgesetz	21

03 Schlussbemerkungen	23
--------------------------------	-----------

„WER ES EILIG HAT, SOLLTE LANGSAMER MACHEN“

Am Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt (h_da) treiben die Verkehrsexperten Prof. Dr. Jürgen Follmann und Mark-Simon Krause die Tempolimit-Debatte in Deutschland voran. Aus Sicht der Wissenschaftler sind Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, sondern auch zur Verkehrssicherheit. Im impact-Interview erläutern sie, welche Fakten dafür sprechen, wie Tempolimits in unseren Nachbarländern funktionieren und warum die Diskussion in Deutschland so emotional geführt wird.



Kontakt

Christina Janssen

Wissenschaftsredakteurin

Hochschulkommunikation

Tel.: +49.6151.16-30112

E-Mail: christina.janssen@h-da.de



Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel



Quelle: https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/warum-streiten-darmstadts-rad-und-autofahrer-so-unfair_22578925, Zugriff 29.11.2020

Radverkehrsinfrastruktur für den Alltag regional – Offenbach

Fahrrad-Achsen Stadt Offenbach
 gefördert über Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“
 (Projektzeitraum 2018 bis 2021)

Ein neuer Weg für 2000 Radfahrer täglich

OFFENBACH/NEU-ISENBURG Sprendlinger Landstraße soll versuchsweise Fahrradspur erhalten / Routenänderung bis 2019

VON ANNETTE SCHLEGL

Ordnungshütergeleit und polizeiliche Absperrung bei der Überquerung der Sprendlinger Landstraße – so sicher kommt man als Radfahrer normalerweise nicht von Offenbach nach Neu-Isenburg. Die rund 30-köpfige Gruppe aus Behördenvertretern, die sich am Montagvormittag auf den Sattel schwang, erlebte trotzdem hautnah, was es heißt, mit dem Fahrrad in die Nachbarstadt unterwegs zu sein: Die Gefahr lauert quasi überall.

Ein Netz an Fahrradrouten soll künftig Offenbach durchzie-



Ordnungshütergeleit bei der Überquerung der Sprendlinger Landstraße. MÖNKHAUSEN

FINANZIERUNG

4,5 Millionen Euro erhält die Stadt Offenbach aus Klimaschutzmitteln des Bundes, um Fahrradrouten entstehen zu lassen. 1,5 Millionen Euro muss die Stadt selbst beisteuern.

80 000 Euro an Fördergeldern fließen für die Verbesserung der Radwegeverbindung an die Stadt Neu-Isenburg, der städtische Eigenanteil liegt dort bei 24 000 Euro. ann

kreisel rechts in den Wald abbiegen. Die Stadt Offenbach müsste den Weg noch asphaltieren, was „sofort gemacht werden kann, weil die Gelder da sind“, so Lemke. So wäre die lebensgefährliche Fahrt durch den Kreisell nicht mehr nötig, den Radler laut Follmann bisher eigentlich nehmen müssen, um verkehrsrrechtlich richtig zu fahren.

Im weiteren Verlauf soll die A3 auf dem Mehrzweckstreifen überquert werden, bevor man auf Neu-Isenburger Gemarkung zum „Nadelöhr für den Radverkehr in der Region“ kommt. Radwege führen von hier in alle Richtungen: nach Dietzenbach, Dreieich und Neu-Isenburg. Der Radfahrer muss hier aber die Ampel überqueren, um auf die Hauptstraße zu kommen. Hier sind die Ampeln und den Radweg dann einfach nördlich weiterzuführen.

Als Zeithorizont für die Realisierung der Radroute wurde 2019 genannt. „Wir sind frohen Mutes, es wir das schaffen“, so Lemke.

Die Lösung für die Sprendlinger Landstraße gesucht.

Die Sprendlinger Landstraße mit Markierungen und rot-weißen Abgrenzungen zum kombinierten Weg für Radfahrer und Fußgänger umfunktioniert werden. Das haben sich die Planer überlegt, die bisher in fünf großen Abstimmungen rund um die Sprendlinger Landstraße, die als „Nadelöhr für den Radverkehr in der Region“ kommt, Radwege führen von hier in alle Richtungen: nach Dietzenbach, Dreieich und Neu-Isenburg. Der Radfahrer muss hier aber die Ampel überqueren, um auf die Hauptstraße zu kommen. Hier sind die Ampeln und den Radweg dann einfach nördlich weiterzuführen.

Nach dem Offenbacher Ortschild bietet der Standstreifen

Quelle: Frankfurter Rundschau, 16.10.2018

Eröffnung 20. Mai 2022



Auffällig

Sicher zwischen zwei Kommunen

Radverbindung zwischen Offenbach und Neu-Isenburg ist eröffnet

Fahrrad-Achsen bis in die Nachbarstadt

Von Martin Kuhn

OFFENBACH • Stau, Stau, Stau. Der Verkehrskollaps schlägt sich täglich in Verkehrsnachrichten nieder. Längst ist klar, dass die Mobilität in Ballungsräumen neu organisiert werden muss. In Offenbach könnten Fahrradstraßen eine Möglichkeit sein. Sechs solcher Achsen wurde auf Initiative des ADFC erarbeitet. Ein entsprechender Beitrag zu einem Bundeswettbewerb ist auf dem Weg nach Berlin. Eine (positive) Antwort erwartet man im Herbst.

Es ist etwas visionär, was den Initiatoren da für Offenbach vorschwebt. Eine aktuelle Projektskizze der Stadtplanung zur Fördermaßnahme des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ sieht vor, sechs Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa neun Kilometern einzurichten. Diese Fahrradstraßen stehen nicht allein, sondern sind in Radtrassen eingebunden und stellen somit qualitativ hochwertige Verbindungen in umliegende Gemeinden sicher. Für die Initiatoren des ADFC

ist sich ADFC-Vorstand Wolfgang Christian sicher.

Sechs Abschnitte, neun Kilometer

Dazu hat man Kontakt mit Obertshausen und Neu-Isenburg aufgenommen. Offenbach ist prädestiniert für eine „sinnhafte Vernetzung durch Fahrradstraßen“, meinen die

Quelle: Offenbach Post vom 24.05.2022

Quelle: Offenbach Post vom 30.05.2017

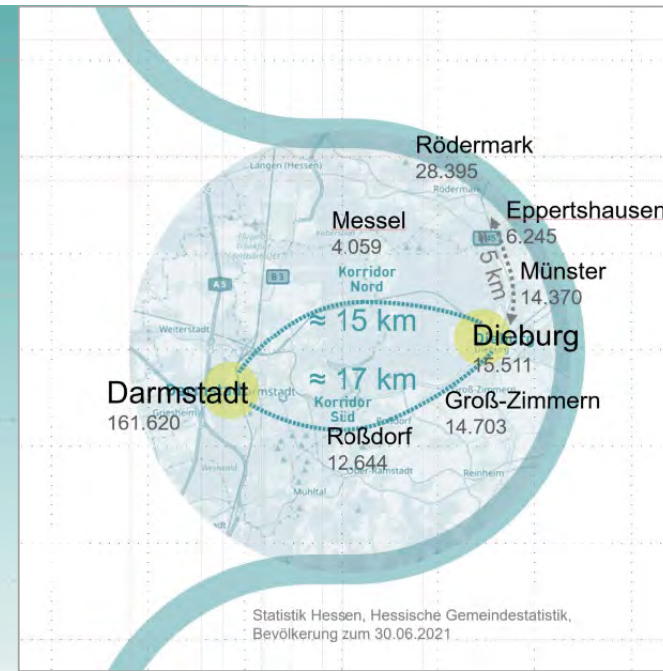
Stellplatz für 1 Pkw = Stellplatzfläche für 8 Fahrräder



Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Schulungsunterlagen Uko 2022

... mit attraktiven Themen abholen ...

Radweg der Wissenschaften Radfahren und Entdecken zwischen Darmstadt und Dieburg



- verschiedene Beiträge aus wissenschaftlicher Forschung an Stationen entlang des Radweges
- Stationen gestaltet von Fachbereichen und Forschungszentren
- Experimente für Groß und Klein
- weitere wissenschaftliche Einrichtungen als Partner

Kick-off am 14. Oktober 2022 mit politischen Entscheidungsträgern



Kick-off am 14. Oktober 2022 – Medienresonanz sehr positiv

Quelle: Frankfurter Rundschau vom 15.10.2022

Route mit Erlebnischarakter

DARMSTADT/DIEBURG Pläne für Radweg der Wissenschaften zwischen Hochschulstandorten

VON ANNETTE SCHLEGL

Der Anfang ist gemacht: Am Freitag haben sich Vertreter und Vertreterinnen aus Land, Kreis und Kommunen aufs Fahrrad geschwungen, um gemeinsam ein erstes Zeichen für den „Radweg der Wissenschaften“ zu setzen. Die Route soll künftig schnell und sicher Darmstadt und Dieburg verbinden, also die zwei Standorte der Hochschule Darmstadt. An der Radstrecke sind mehrere Stationen geplant, an denen Wissenschaft mittels Exponaten spürbar und erlebbar gemacht werden soll.

Noch steckt das Projekt in den Kinderschuhen. Die Trassenführung von Darmstadt nach Dieburg ist noch nicht klar, zwei mögliche Korridore sollen untersucht werden. Einer ist nördlich der Bundesstraße 26 angedacht und führt die Radfahrer und Radfahrerinnen auf 15 Kilometern an Freizeiteinrichtungen wie dem Steinbrücker Teich und der Grube Prinz von Hessen entlang. Die andere Route würde südlich der B26 verlaufen, wäre 17 Kilometer lang und würde durch Roßdorf sowie Groß-Zimmern nach Dieburg führen.

Jürgen Follmann, Mobilitäts- und Verkehrsexperte an der Hochschule Darmstadt, ist die treibende Kraft für den Radweg der Wissenschaften. „Wir haben dabei nicht den Freizeitverkehr, sondern den Alltagsverkehr im Blick“, sagte er. 1200 Fahrten pro Tag seien wohl realistisch, schätzte Jens Deuschendorf, Staatssekretär im hessischen Verkehrsministerium. Patrick Sandner und Christina Wolf, zwei von Follmanns Studierenden, untersuchen die möglichen Routen derzeit in ihren Bachelorarbeiten.

Im nächsten Schritt wird mit den beteiligten Kommunen und dem Kreis Darmstadt-Dieburg der Vorzugskorridor ausgewählt, der wenig Haltepunkte haben und schnell umsetzbar sein soll. Konkret heißt das: Bis in fünf Jahren sollen Menschen den



Hoch über der B26 erläuterte Professor Follmann die Idee des Radwegs. HOCHSCHULE DARMSTADT-MARKUS SCHMIDT

Radweg für den Weg zur Arbeit, zur Schule und Hochschule oder zum Einkaufen nutzen können. „Tendenziell wird es die südliche Route“, sagte Follmann. „Da wohnen mehr Menschen, die von dem Radweg profitieren können.“ Außerdem könne man so die Bahnhöfe verknüpfen und in Roßdorf die Verknüpfung mit einer Mobilitätsstation schaffen, an der man in den Bus einsteigt.

Wissenschaftliche Stationen an der Strecke

Den Abschnitt vom Bahnhof Dieburg nach Groß-Zimmern „kann man schon fast so lassen“, stellte Follmann bei der Kick-off-Radtour am Freitag fest. Der Weg ist breit und beleuchtet, führt über eine Brücke über die B26. Die Weglampen müssten nur noch mit Stromsparsparern und auf Bewegung reagierender LED-Beleuchtungstechnik ausgestattet wer-

den, so der Professor. Zwischen Groß-Zimmern und Roßdorf dagegen sind Probleme zu lösen. Noch ist nicht klar, wie die aus dem Odenwald kommende Bundesstraße 38 gequert werden kann. „Da können wir keine Brücke bauen, das dauert zu lange. Wir müssen wohl eine Ampellösung finden“, sagte Follmann.

Die Frage nach den Kosten für den Radweg konnte er noch nicht beantworten. Staatssekretär Deuschendorf nannte aber eine Vergleichsgröße: Jeder Kilometer Radweg, der entlang einer Bundes- oder Landesstraße gebaut wird, kostet eine halbe bis eine Million Euro. Gleichzeitig erklärte er, dass das Land die Mittel für den Radverkehr deutlich erhöht habe. „Am Geld scheint derzeit kein Radweg“, sagte er.

Fachbereiche der Hochschule, wissenschaftliche Einrichtungen und Forschungszentren sollen an der Strecke von Darmstadt

nach Dieburg 15 Stationen unter dem Motto „Wissenschaft zum Anfassen“ gestalten. Geplant sind zum Beispiel Experimente für Groß und Klein. Auch ein Modell des Darmstadt-Vehikels, ein am Freitag vorgestelltes Allwetterfahrrad mit Dach, könnte am Wegesrand stehen.

Die Radtour-Teilnehmerinnen waren am Freitag auch gleich Teil eines kleinen Verkehrsexperimentes: Vor den Toren des Campus Dieburg, an der Kreuzung der Max-Planck-Straße mit der Aschaffenburger Straße, wurde ein Minikreisler aus Plastik ausgebreitet, der umfahren wurde. Er sollte zeigen, wie die Verkehrsführung künftig aussehen könnte.

Zeitgleich zum Radweg der Wissenschaften soll übrigens auch noch eine Trasse über Münster nach Eppertshausen in Angriff genommen werden. So gäbe es eine Anbindung an die S-Bahn-Linie S1 in Rödermark.

Auf dem „Radweg der Wissenschaft“

Mobilitätsforscher wollen die Hochschule Darmstadt und den Dieburger Campus durch eine neue Rad-Trasse verbinden

Von Ursula Friedrich

DIEBURG. In der Wissenschaft wird ein rasantes Tempo eingeschlagen, um Menschen zum Umsatteln zu motivieren: vom Auto auf's Fahrrad. Am Freitagmorgen erfolgte der offizielle Kick-off für ein Mobilitätsprojekt der Hochschule Darmstadt (h_da), das die Hochschulstandorte Darmstadt mit dem Dieburger Campus verbinden soll, der „Radweg der Wissenschaft“. Je nach Route sollen weitere Etappen, wie Roßdorf und Groß-Zimmern mitgenommen werden.

Professor Dr. Jürgen Follmann und seine Studenten haben schon mehrfach mit wissenschaftlichen Zukunftsvisionen von sich reden gemacht, etwa mit einer Seilbahn, die ab Groß-Zimmern nach Darmstadt einschwebt. Diesmal sind die Pläne zur Verkehrswende weniger radikal: eine Radtrasse, die beide Hochschulstandorte miteinander verbindet – Dieburg und Darmstadt – unterwegs weitere Kommunen des Ostkreises mitnimmt und mit attraktiven Erlebnisstationen zum Zwischenstopp einlädt. Hier sollen Wissenschaft und Forschung aus der Region erlebbar gemacht werden. Das



Tempomacher: Jürgen Follmann (links) und die Mobilitäts- und Verkehrswendeforscher der Hochschule Darmstadt feilen an einem „Radweg der Wissenschaft“. Foto: Ursula Friedrich

große Echo für das Projekt ließ sich am Freitagmorgen im Gesicht und am Outfit der zahlreichen Gäste auf dem Dieburger Campus ablesen: Bürgermeister, Vertreter der Landesregierung, Studierende, Dozenten und Stadträte – allesamt hochmotiviert, behelmt und in Outdoorkleidung. Nach den Reden ging es dann auch in den Sattel, auf eine Kurztour des ersten Streckenabschnitts.

Staatssekretär Jens Deuschendorf hatte zuvor ein wich-

tiges Signal gesetzt: die Finanzen. Mit 13 Millionen Euro, 2023 sogar mit 17 Millionen Euro pro Jahr würde der hessische Radwegeausbau gefördert. Aktuell lägen 200 Förderanträge aus Kreisen und Kommunen vor, die allesamt positiv beschieden würden. „Wir stecken in der frühen Phase einer Idee, die Mut macht, dass der ambitionierte Zeitplan so umgesetzt wird“, so der Staatssekretär zum lokalen Radwegeprojekt, das ein weiterer Brückenschlag

ist, Darmstadt mit seinen ländlichen Kreiskommunen auf sicherem Wege zu verbinden. Auch dafür ist der h_da-Mobilitätsexperte Follmann mit seinen Studenten bekannt: Hochmotivierte angehende Akademiker legen einen Sprint vor.

Aktuell untersuchen Patrick Sandner und Christina Wolf im Rahmen ihrer Bachelorarbeiten die Routen für den Radweg der Wissenschaft. Zwei Trassen, nördlich und südlich der B 26, kommen in Frage. Die Nordva-

riante, 15-Kilometer lang, führt an der B26 entlang am Steinbrücker Teich und der Grube Prinz von Hessen bis Darmstadt. Die Südvariante ist 17 Kilometer lang und nimmt auch Groß-Zimmern und Roßdorf mit.

Im nächsten Schritt soll im Schulterchluss mit Kreis und betroffenen Kommunen eine Vorzugsvariante gewählt werden – Prämisse: schnelle Umsetzbarkeit. Staatssekretär Deuschendorf hatte seine Hausaufgaben gemacht: Hochrechnungen zufolge würden 1200 Fahrradpendler täglich den Radweg nutzen. Dieburgs Bürgermeister Frank Haus sprach, auch stellvertretend für seine Amtskollegen: „Ich begrüße das Projekt außerordentlich“, auch den Umstand, dass genügend Mittel vorhanden seien.

Landrat Klaus Peter Schellhaas erklärte, „eine sichere und attraktive Route zwischen Darmstadt und Dieburg motiviert die Menschen, das Fahrrad zu nutzen und schafft das Potenzial, Stadt und Region für alle Gelegenheiten enger zu verbinden. Der Ausbau der Radwegeverbindung ist von großer Bedeutung für die Verkehrswende in der Region.“

Aktivitäten und Erfahrungen veröffentlichen

Von Elisabeth Sailer

DARMSTADT. Bessere Markierungen, mehr Abstellbühgel, Überhol- oder Parkverbote für Autos. Die Stadt hat im vergangenen Quartal einiges getan, um die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Was alles geschehen ist, listet sie in ihrem „Bericht über den Ausbau der Radmobilität im zweiten Quartal 2022“ mit Vorher-Nachher-Bildern und kurzem Text auf. Die auf 18 Seiten dargestellten Maßnahmen sind alle zwischen April und Juni umgesetzt worden.

Unter anderem hat die Stadt in der Eschollbrücker Straße stadtauswärts zwischen Großgerauer Weg und Haardring auf dem vier Meter breiten gemeinsamen Geh- und Radweg Radpiktogramme an den Grundstückszufahrten anbringen lassen. Auch neue Warmmarkierungen vor Bäumen gibt es. Die Überleitung vom vorherigen Radstreifen auf den Geh- und Radweg ist nun rot markiert.

Viel mehr Farbe kam auf der Heidelberger Landstraße zum Einsatz. Bei der Fahrbahndeckensanierung wurde zwischen Hausnummer 55 und der Edisonstraße Nord auf knapp



Die Stadt will die Situation für Radfahrer verbessern, wie hier in der Bleichstraße in Richtung Steubenplatz. Dort ist die neue Markierung am Boden noch knallig rot. Foto: Guido Schiek

500 Metern Länge eine bessere Führung des Radverkehrs umgesetzt – und die Strecke rot eingefärbt. Zuvor wurde der Radverkehr über schmale Seitenstreifen geführt, die teilweise nur einen Meter breit waren, erläuterte die Stadt. Auch die Fahrstreifen für Autos waren an der Kreuzung zu schmal. Die Stadt hat den separaten Linksabteilerstreifen in die nördliche Edisonstraße entfernen lassen, wodurch die Spezialfläche in der Fahrbahnmitteln weggefallen

ist. Nun konnte sie einen regelkonformen Radstreifen schaffen, schreibt die Stadt. Auch an der Kreuzung der Heidelberger Landstraße mit der Carl-Ulrich-Straße gab es Anpassungen und neue Markierungen.

Auf der Höhe des Biengartens in der Dieburger Straße haben an der Seite regelmäßig Autofahrer ihre Wagen geparkt, erinnert das Rathaus. Dadurch sei entweder der auch für Radfahrer freigegebene Gehweg oder die Fußgasse nur einge-

schränkt nutzbar gewesen. Die Stadt hat hier zwei Anlehnbügel für vier Fahrräder und einen Sperrpfosten errichtet, der Autos am Parken hindert.

Veränderungen gab es auch in der Bleichstraße. Laut Mitteilung hat sich die Radverkehrsführung aus der Bleichstraße in Richtung Süden, die seit 2020 als Verkehrsversuch erprobt wurde, bewährt. Die wissenschaftliche Begleitung durch die Hochschule Darmstadt habe diese Einschätzung bestä-

tigt. Anfang Juli wurden im Bereich Bleichstraße/Steubenplatz Schäden an der Fahrbahn behoben, dann wurde der Verkehrsversuch mit kleinen Anpassungen in eine dauerhafte Lösung überführt.

Auch kleinere Veränderungen sollen das Radfahren angenehmer machen. An der Stelle, wo die Pfingsttäger Straße unter der Eisenbahn hindurchführt, dürfen Radler und Mofafahrer nicht mehr überholt werden.

Und auf dem Orangerieparkplatz gibt es nun Abstellmöglichkeiten für 20 Fahrräder statt bisher nur für zehn.

Aus dem Bericht geht hervor, dass neben den großen Projekten auch viele kleinere Verbesserungsmaßnahmen im Stadtgebiet stetig dazu beitragen würden, das Radfahren sicherer und damit für die Bürgerinnen und Bürger attraktiver zu machen. „Letzteres ist ungemein wichtig, denn wenn wir die Menschen davon überzeugen können, öfter mit dem Rad zu fahren, kommen wir bei der Mobilitätswende einen großen Schritt voran“, erläutert Mobilitätsdezernent Michael Kolmer.

Der Bericht der Stadt ist im Internet abrufbar auf <https://bit.ly/3RnqjZn>.

Quelle: Darmstädter Echo vom 31.08.2022

Quelle: www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/radfahren-in-darmstadt/massnahmen-und-projekte, Zugriff 05.09.2022

Leitgedanken und Handlungsansätze

- Innovationen sind nicht aufzuhalten
- Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern
- Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen
- Sicherheit braucht Sichtbarkeit – Sichtbarkeit braucht Platz
- Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern
- Vor Abbiegenden schützen und Abbiegen sichern
- Ausreichende Kapazität und Qualität für alle
- Verträgliche Geschwindigkeiten auf Stadt- und Landstraßen
- Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel
- Aktivitäten und Erfahrungen veröffentlichen

Foto Guido Schiek, Wo es in Darmstadt am häufigsten kracht (echo-online.de), 14.05.2020

Zukunft ist aus Mut gemacht*)

*) Zitat aus Frankfurter Rundschau vom 03.08.2020

Kontakt: juergen.follmann@h-da.de

Bild: https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/04/cropped-180919_Ring-frei_render-scaled-1.jpg