



EINSTELLUNG INFORMATIONSSYSTEM	
Ausschuss:	Newstickes + SVV 06.05.
Datum:	24.04.2020
SVV-BÜRO:	<i>[Signature]</i>

Hennigsdorf, den 24.04.2020

## HAUSMITTEILUNG

**Von:** Fachbereich Stadtentwicklung

**Über:** BM *S.*

**An:** Stadtverordnete, FBL I – IV, SBL, Pressesprecherin, Marketingbeauftragter

**Zusätzlich:** Presse (extern)

**Betr.:** **BV0022/2020 – Projektbeschluss Fontanestraße**  
**Allgemeine Hinweise und Anforderungen zur Führung von Radfahrenden und zu Fuß gehenden im Straßenraum**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der von der Verwaltung vorgelegten Beschlussvorlage liegen zwischenzeitlich eine Vielzahl von Änderungsanträgen und Anfragen der verschiedenen in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Fraktionen vor. Diese beinhalten in Teilen auch eigene Vorschläge zur Gestaltung des Straßenquerschnitts und zur Führung der Radfahrenden.

Die Verwaltung hat sich daher dazu entschlossen, zunächst noch einmal eine Übersicht über die maßgeblichen verkehrsrechtlichen Regelungen und unterschiedlichen Möglichkeiten zur Führung der Radfahrenden zu geben und gleichzeitig die aus Sicht der Verwaltung hierfür erforderlichen Breiten der einzelnen Teile des Straßenquerschnitts aufzuführen. Hierbei werden die maßgeblichen Richtlinien und Regelwerke (StVO, VwV StVO, ERA, Rast 06) und die aktuellen Erkenntnisse aus der erneuten Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oberhavel berücksichtigt.

### **A. Arten von Radverkehrsanlagen**

Gemäß § 2 (4) StVO gilt, dass eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, nur besteht, wenn dies durch Zeichen 237 (**Radweg**), 240 (**Gemeinsamer Fuß- und Radweg**) oder 241 (**Getrennter Rad- und Fußweg**) angeordnet ist. Zu den benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zählen auch die Radfahrstreifen.

Ausnahmen von der Benutzungspflicht nach § 2 (4) Satz 2 bestehen entsprechend § 2 (5) StVO vereinfacht ausgedrückt für Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr, die den Gehweg nutzen müssen bzw. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr, die den Gehweg nutzen dürfen. Aufsichtspersonen, die ein Kind bis zum vollendeten 8. Lebensjahr begleiten, dürfen ebenfalls den Gehweg benutzen.

Bei der Nutzung des Gehweges gilt, dass auf zu Fuß Gehende besondere Rücksicht zu nehmen ist. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Vor dem Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.

Bezüglich der Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen ist festzustellen, dass diese durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nur noch dann angeordnet werden dürfen, wenn eine Gefahrenlage besteht, die erstens auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen

ist und zweitens das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt und sich damit als "qualifizierte Gefahrenlage" darstellt (BVerwG, Urt. v. 18.11.2010, Az. 3 C 42.09, RdNr. 25)." Grundlage ist § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. Dementsprechend hat die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises angekündigt, dass die gegenwärtig für die Radwege entlang der Fontanestraße bestehenden angeordneten Pflichtradwege abgeordnet werden.

Hinsichtlich der nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen heißt es in § 2(4) StVO: „**Rechte Radwege** [auch „**sonstige Radwege**“ genannt, in Hennigsdorf in den meisten Fällen rot gepflastert] ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden.“ Dabei ist insbesondere zu beachten, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird.

Ebenso stellen **Schutzstreifen** eine nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage dar. Sie stellen vielmehr als markierter Teil der Gesamtfahrbahn ein Angebot für Radfahrende dar, welches durch eine Leitlinie (Zeichen 340) verdeutlicht wird. Eine indirekte Benutzungspflicht resultiert aber dann, wenn keine weiteren Alternativen (zum Beispiel ein sonstiger Radweg) für Radfahrende bestehen sowie aus dem Rechtsfahrgebot nach § 2 (1) StVO.

Besteht die Ausschilderung „**Gehweg – Radfahrer frei**“, so handelt es sich hierbei grundsätzlich um einen Gehweg. Dieser ist in diesem Fall auch für (langsam) Radfahrende freigegeben. Die Hauptfunktion „Gehweg“ hat Priorität. Radfahrende müssen daher auf zu Fuß Gehende Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen (Schrittgeschwindigkeit, StVO Anlage 2 Nr.18 Z 239 Gehweg Punkt 2). Zu Fuß Gehende dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

## **B. Varianten der Führung von Radfahrenden**

Betrachtet man die zur Rede stehenden unterschiedlichen Führungsarten von Radfahrenden unter Berücksichtigung der Regelungen der StVO, so lassen sich folgende Merkmale feststellen:

### **B.1. Auf der Fahrbahn abmarkierte Schutzstreifen (Angebotsstreifen) in Verbindung mit einem Gehweg (ohne Zusatz „Radfahrer frei“)**

#### **B.1.1 Vor- und Nachteile**

Ist auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen abmarkiert und bestehen keine Alternativen für Radfahrende, ergibt sich indirekt (mit Ausnahme der unter StVO § 2 (5) benannten Personen) eine Benutzungspflicht für Radfahrende.

- Vorteile:
  - Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sind weitgehend ausgeschlossen.
  - Diese Regelung ist für die Zuordnung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer die eindeutigste Regelung. Kraftfahrende müssen an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten nicht mit schnellen Radfahrenden auf dem Gehweg rechnen.
  - Der Schutzstreifen stellt einen „Schutzraum“ für Radfahrende dar.
  - Radfahrende können nicht auf der falschen Straßenseite und entgegen der Fahrtrichtung fahren.
- Nachteile:
  - Auch unsichere, langsame Radfahrende müssen den Schutzstreifen benutzen.
  - Der Schutzstreifen darf unter Rücksichtnahme auf Radfahrende in Ausnahmefällen, z.B. bei Gegenverkehr, überfahren werden.

#### **B.1.2 Erforderliche Mindestbreiten**

Hinsichtlich der Mindestbreite des nicht für Radfahrende freigegebenen Gehweges gilt gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), dass dieser einschließlich der Sicherheitsabstände eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen muss. Damit können sich zwei Personen einschließlich Begegnungs- und Sicherheitsabstand begegnen. Ebenso stellt das Maß von 2,50 m auch das Mindestmaß für die Begegnung von 2 Rollstühlen dar.

Zu den Schutzstreifen ist Folgendes festzustellen:

- Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sollten Schutzstreifen in der Regel eine Breite von 1,50 m, mindestens jedoch eine Breite von 1,25 m, aufweisen. Entsprechend aktueller Erfahrungen wird seitens der Verkehrsbehörde des Landkreises aber eine Mindestbreite von 1,50 m empfohlen.
- Die verbleibende Restfahrbahn muss gemäß ERA eine Mindestbreite von 4,50 m aufweisen. Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird für Straßen mit Busverkehr zwischenzeitlich eine Mindestbreite der „Restfahrbahn von 5,00 m empfohlen. Vorgenannte „Restfahrbahn“ von 5,00 m reicht entsprechend den Anforderungen der RAst 06 aus, den Begegnungsfall PKW / PKW (erforderliche Straßenbreite 4,75 m bzw. 4,10 m bei eingeschränktem Bewegungsspielraum) auch ohne ein Überfahren der Schutzstreifen zu gewährleisten:  
 Unter Berücksichtigung des LKW/BUS-Anteils von lediglich 1 % in der Spitzenstunde wird somit für den am häufigsten zu erwartenden Begegnungsfall PKW-PKW ein uneingeschränktes Begegnen ermöglicht. Ein regelmäßiges Überfahren der Schutzstreifen oder „Warten“ hinter einem Radfahrenden, wie teilweise in der Diskussion befürchtet, kann somit weitestgehend ausgeschlossen werden. Ebenfalls – allerdings nur mit reduzierter Geschwindigkeit – möglich, ist die Begegnung von PKW und LKW/BUS. Hier kann aber bei entsprechender Verkehrslage auch auf den Schutzstreifen ausgewichen werden.
- Auf Schutzstreifen darf weder geparkt noch gehalten werden.

## **B.2. Auf der Fahrbahn abmarkierte Schutzstreifen (Angebotsstreifen) in Verbindung mit einem Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“**

### **B.2.1 Vor und Nachteile**

Bei einem auf der Fahrbahn abmarkierten Schutzstreifen in Verbindung mit einem Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ gilt:

- Radfahrende haben die Wahlmöglichkeit, sowohl den Schutzstreifen als auch den Gehweg zu benutzen. Jedoch haben zu Fuß Gehende auf dem Gehweg Vorrang; sie dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Im Allgemeinen gilt Schrittgeschwindigkeit.
- An Kreuzungen und Einmündungen (insbesondere an Ampeln) müssen sich Radfahrende, die den Gehweg nutzen, wie ein Fußgänger verhalten (Absteigen).
- Vorteile:
  - Unsichere, langsame Radfahrende können den Gehweg benutzen, schnelle, sichere Radfahrende können den Schutzstreifen benutzen.
  - Klare Trennung der verschiedenen Geschwindigkeiten der Radfahrenden: Während langsame und unsichere Radfahrende mit Schrittgeschwindigkeit den Gehweg nutzen können, teilen sich schnelle Radfahrende, E-Bikes etc. (bis zu 30 km/h) die Fahrbahn mit den Kraftfahrzeugen (bis 50 km/h).
- Nachteile
  - Konflikte zwischen Radfahrenden und Kraftfahrenden sind nicht ausgeschlossen, bislang sind diese der Verwaltung am Beispiel der Marwitzer Straße mit einer 8,00 m breiten Fahrbahn jedoch nicht bekannt.
  - Konflikte auf dem Gehweg zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sind nicht ausgeschlossen.
  - Kraftfahrende müssen an 2 Stellen mit Radfahrenden rechnen.

### **B.2.2 Erforderliche Mindestbreiten**

Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ müssen eine Mindestbreite von 2,50 m haben. Dieses ist abgeleitet von dem Mindestmaß für gemeinsame Geh- und Radwege der ERA. Diese Breite war Voraussetzung für die entsprechende Anordnung in der Marwitzer Straße.

Bezüglich der Schutzstreifen wird auf Punkt B.1.1 verwiesen.

### **B.3. Auf der Fahrbahn abmarkierte Schutzstreifen in Verbindung mit einem rechten Radweg (farblich vom Gehweg rot abgesetzter rechter Radweg)**

#### **B.3.1 Vor- und Nachteile**

Bei auf der Fahrbahn abmarkierten Schutzstreifen in Verbindung mit einem rechten (oder roten) Radweg (farblich vom Gehweg rot abgesetzter rechter Radweg) haben Radfahrende die Wahlmöglichkeit, sowohl den Schutzstreifen als auch den roten Radweg zu benutzen. Der rote Radweg ist nicht benutzungspflichtig.

Für nicht benutzungspflichtige Radwege gelten die Regeln für den Radverkehr. So sind beim Ausbau andere und höhere Anforderungen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zu berücksichtigen (siehe Punkt B.3.2.). Weiter können rote Radwege durch Elektrokleinmobile, E-Bikes, E-Scooter etc. mitgenutzt werden. Für die Geschwindigkeit von Radfahrenden gilt zusätzlich § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO: Radfahrende müssen innerhalb der übersehbaren Strecke halten können.

- Vorteile:
  - Unsichere, langsame Radfahrende können den roten Radweg benutzen, schnelle, sichere Radfahrende können den Schutzstreifen benutzen.
- Nachteile:
  - Radfahrende auf dem abgesetzten roten Radweg sind nicht an die Schrittgeschwindigkeit gebunden. Somit ist ein deutlich höheres Konfliktpotential zwischen Radfahrenden, E-Bikes und E-Scootern auf der einen Seite und zu Fuß Gehenden auf der anderen Seite vorprogrammiert. Dies betrifft insbesondere Kinder und Eltern mit Kinderwagen, Dreirad, Roller etc., ältere bzw. gehbehinderte Verkehrsteilnehmende (Rollatoren) aber auch sämtliche Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs, die den roten Radweg queren müssen, um die Haltestellen zu erreichen. Somit wird die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende stark reduziert.
  - Der rote Radweg muss an allen Kreuzungen und Einmündungen auf die Straße geführt werden. Dies führt zu einem weiteren Verlust von Stellplätzen und zu einem unruhigen Verlauf des Radweges.
  - erhöhter Flächenbedarf

#### **B.3.2 Erforderliche Mindestbreiten**

Nach Aussagen des Straßenverkehrsamtes bestehen für rote, nicht benutzungspflichtige Radwege in Kombination mit Gehwegen folgende Mindestanforderungen:

- Die nutzbare Ausbaubreite des rechten Radweges muss mindestens 1,50 m betragen. Besser sind 1,60 m; dies stellt die erforderliche Querschnittsbreite für ein Vorbeifahren von Rad/Rad bei beengten Verhältnissen dar.
- Der für Fußgänger angelegte Streifen sollte mind. in einer Breite von 1,80 m angelegt werden. Damit wird gewährleistet, dass auch ein Passieren bzw. Begegnen zum Beispiel von Kinderwagen / Rollator mit Dritten innerhalb des Gehwegbereiches möglich ist.
- Zuzüglich zu den vorgenannten Maßen sind noch die entsprechenden erforderlichen Sicherheitsräume bzw. Betonrückenstützen zu beachten. Diese betragen mindestens 0,25 m bzw. 0,5 m zu angrenzenden Parkständen.

Insgesamt wäre somit gem. RAST 06 für einen abgesetzten rechten Radweg einschließlich Gehweg eine Ausbaubreite von mindestens 3,90 m (0,25 m Sicherheitsabstand / Betonrückenstütze + 1,80 m Mindestbreite Gehweg + 0,25 m Sicherheitsabstand + 1,60 m Mindestbreite rechter Radweg) pro Straßenseite erforderlich. Dazu wäre dann noch der Sicherheitsabstand zu den Parkständen von 0,50 m bis 0,75 m hinzu zu addieren.

## **B.4. Radfahrstreifen**

Gemäß (§2 (4) VwV StVO ist „Ein Radfahrstreifen ein mit Zeichen 237 gekennzeichneteter und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg.“ Die Benutzungspflicht für Radfahrende ergibt sich aus dem Verkehrszeichen 237 „Radweg“. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Kraftfahrzeuge dürfen Radfahrstreifen nicht im Längsverkehr befahren, ebenso ist das Halten oder Parken verboten. Das Überfahren zum Erreichen von Parkständen oder Zufahrten ist zulässig.

Der Radfahrstreifen muss an Bushaltestellen unterbrochen werden.

### **B.4.1 Vor- und Nachteile**

Vorteile:

- Radfahrende haben einen eigenen abgegrenzten Fahrstreifen, der von Kraftfahrenden nicht überfahren werden darf.
- Außer an Querungsstellen bestehen kaum Konflikte mit Fußgängern.

Nachteile:

- Aufgrund der Benutzungspflicht müssen auch unsichere, langsame Radfahrende den Radfahrstreifen benutzen.
- Es besteht die Gefahr, dass Radfahrende entgegen der StVO trotzdem den Gehweg nutzen.
- erhöhter Flächenbedarf

### **B.4.2 Erforderliche Mindestbreiten**

Für die Anlage von Radfahrstreifen gem. ERA, RAST 06 gilt Folgendes:

- Radfahrstreifen sind nur zulässig, wenn der Straßenquerschnitt ausreichend Platz für zu Fuß Gehende ermöglicht. Erforderlich sind mindestens eine Nettonutzfläche von 2,50 m für den Gehweg. Hinzu kommen noch Sicherheitsabstände bzw. die erforderlichen äußeren Bordeinfassungen einschl. Betonrückenstützen (0,25 m).
- Der Radfahrstreifen muss eine Breite von mindestens 1,85 m aufweisen.
- Zu angrenzenden Parkständen muss ein mindestens 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen berücksichtigt werden.
- Aufgrund der notwendigen Breiten kann ein Radfahrstreifen nicht auf der gesamten nördlichen Fontanestraße, insbesondere in den Engstellen am Knoten Feldstraße und in Höhe des Havelplatzes realisiert werden. Hier muss dann auf einen Schutzstreifen gewechselt werden. Damit ist keine durchgehende einheitliche Führungsform für den Radfahrer gegeben.

Mit freundlichen Grüßen



D. Stenger  
Fachbereichsleiter  
Stadtentwicklung