



Positionspapier der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion „Mehr Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr“

Wer mehr Menschen für Mobilität mit dem Fahrrad begeistern will, muss gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr schaffen. Dazu gehört nicht nur ein signifikanter Ausbau von Radwegen, Radschnellwegen und Fahrradstraßen. Von entscheidender Bedeutung ist auch die Sicherheit der Radfahrer*innen im Straßenverkehr, die deutlich erhöht werden muss. Während die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten insgesamt seit Jahren in der Tendenz rückläufig ist, bleibt die Zahl der getöteten Radfahrer*innen seit 2010 nahezu konstant und ist 2018 im Vergleich zum Vorjahr sogar wieder gestiegen, von 382 auf 432 Getötete.

Nur wer an Kreuzungen, beim Rechtsabbiegen von Lkw und beim Überholvorgang von Kraftfahrzeugen nicht um sein Leben bangen muss, steigt gern aufs Rad. Im Straßenverkehrsgesetz, in der Straßenverkehrsordnung und in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung müssen die Interessen der ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen daher noch stärker Berücksichtigung finden. Politisch haben wir uns dem Ziel der Vision Zero – keine tödlichen Verkehrsunfälle – verpflichtet. Diese Maxime muss auch Leitgedanke der Novelle von Straßenverkehrsordnung (StVO) und Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sein.

Im Straßenverkehrsgesetz sollten neben der Verkehrssicherheit auch Ziele wie Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität verankert werden. Um diese Ziele erreichen zu können, brauchen Kommunen vor Ort die Freiheit, Neues auszuprobieren. Daher muss die Innovationsklausel neu gefasst



werden, so dass neue Regeln oder Verkehrsmaßnahmen unabhängig von bestehenden Gefahrenlagen getestet werden können.

Damit Radfahren nicht nur sicherer, sondern auch attraktiver wird, müssen aus Städten für Autos Städte für alle werden. Das gilt für den öffentlichen Raum, der neu aufgeteilt werden muss, weil nicht nur der Radverkehr, sondern auch die Zahl der verschiedenen Verkehrsmittel auf Radwegen zunimmt. Und das gilt selbstverständlich auch für die Rechte im Straßenverkehr. In der Straßenverkehrsordnung muss klargestellt werden, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sind.

Folgende Regelungen müssen in die Novelle der Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden, um sowohl die Sicherheit als auch die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen:

Maßnahmen aus dem Bereich der Infrastruktur

- **Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen erleichtern**

Fahrradstraßen sollen zukünftig gemäß StVO immer dann ausgewiesen werden können, wenn ihnen in einem Radverkehrskonzept eine Netzbedeutung zugewiesen wird oder wenn zu erwarten ist, dass die vorherrschende Verkehrsart in dieser Straße der Radverkehr sein wird. Die bisherige Nachweispflicht, dass der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist, entfällt. Die flächenhafte Ausweisung von Fahrradstraßen in Form von Fahrradzonen soll durch eine Regelung in der StVO analog zur Tempo-30-Zone und der Einführung eines eigenen Verkehrszeichens ermöglicht werden.

- **Shared Spaces einführen**

Zusätzlich zum verkehrsberuhigten Bereich und zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sollen Shared Spaces unter Berücksichtigung bisheriger Erfahrungen und wissenschaftlicher Auswertungen in die StVO aufgenommen wer-



den. Diese Begegnungszonen sind besonders fuß- und fahrradfreundlich und entsprechen in besonderer Weise dem neuen StVO-Ansatz der gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer*innen.

- **Markierungen für den Radverkehr verbessern**

Bei den Regularien für Radverkehrsmarkierungen brauchen Kommunen mehr Klarheit und mehr Gestaltungsspielräume. In der StVO muss klargestellt werden, dass rote Markierungen an Konfliktstellen angeordnet oder ohne Anordnung festgelegt werden können. Für eine verbesserte Identifikation des Vorrangverkehrs von Radfahrer*innen in Fahrradstraßen müssen zudem die Vorgaben für die Markierung von Fahrradstraßen in der StVO bzw. der VwV präzisiert werden. Die Kommunen müssen außerdem mehr Flexibilität bei der Anwendung von Piktogrammen erhalten, um u.a. Experimente auf Basis der Innovationsklausel ausweisen zu können.

- **Geschützte Radfahrstreifen zum Standard machen**

Radfahrstreifen, die über die Mindestmaße der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) hinausgehen und durch Verkehrseinrichtungen wie Pollerreihen von der Fahrbahn abgetrennt sind, erhöhen das Sicherheitsempfinden und die Attraktivität des Radverkehrs. Geschützte Radstreifen sollen daher dort zu einer Regellösung werden, wo die Verkehrsführung des Radverkehrs auf einer attraktiven und sicheren Nebenstrecke aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht möglich ist.

- **Schutzstreifen außerorts ermöglichen**

Das Modellprojekt, das in mehreren Bundesländern durchgeführt wurde, zeigt vielversprechende Ergebnisse. Im Vergleich zu der Situation, in der kein Schutzstreifen markiert ist, steigt das Sicherheitsempfinden der Radfah-



rer*innen und bei Autofahrer*innen ist eine erhöhte Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu verzeichnen. Innerorts und außerorts sollten Schutzstreifen für den Radverkehr dort eingerichtet werden, wo abgetrennte Radverkehrswege oder geschützte Radfahrstreifen aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sind. Dabei sind solche Strecken geeignet, auf denen nicht mehr als 2.000 Kraftfahrzeuge pro Tag fahren und eine Kernfahrbahn von mindestens 5,50 Meter Breite vorliegt. Die Geschwindigkeit muss auf 70 km/h begrenzt sein. Um zusätzliche Forschungsergebnisse zu erzielen, sollte das Bundesverkehrsministerium ein weiteres Modellprojekt auflegen.

- **Mehr Platz für den Radverkehr schaffen**

Kommunen brauchen mehr Entscheidungsfreiheit, die Verkehrsführung nach den Maximen Sicherheit, Klimaschutz und Gesundheit zu gestalten. Dafür bedarf es u.a. der Klarstellung, dass die Umwidmung von Parkplätzen zu Radwegen, Fahrradstellplätzen und Infrastruktur für Lastenfahrräder ein legitimes Mittel darstellt, die Bedingungen für Radfahrer*innen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*innen zu verbessern.

- **Mehr Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen herstellen**

Die Sicherheit von Radfahrer*innen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch eine Vielzahl von Maßnahmen weiter verbessert werden. So sollte die gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr an Ampelanlagen eine Ausnahmeregelung sein, die auf Kreuzungen und Einmündungen außerorts sowie auf kurze Querungen beschränkt ist. Das Parkverbot im Kreuzungsbereich sollte an allen Kreuzungen auf mindestens fünf Meter vor und hinter den Beginn der Eckausrundung ausgeweitet werden, damit die nötigen Sichtdreiecke hergestellt werden können. Für rechtsabbiegende Pkw und Lkw soll künftig immer eine Schrittgeschwindigkeit von 7 km/h gelten (sogenanntes „Hineintas-



ten“ in Kreuzungen). Bis zur verpflichtenden Ausstattung von Lkw-Abbiegeassistenten sollten an Ampelanlagen verstärkt weitwinkelige Verkehrsspiegel zum Einsatz kommen, welche Verkehrsteilnehmer*innen im sogenannten toten Winkel sichtbar machen. Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, an Kreuzungen Haltezonen für Radfahrer*innen einzuführen, die direkt vor den haltenden Fahrzeugen verortet ist.

- **Verkehrszeichen und Verkehrsregeln für Radschnellwege in die StVO aufnehmen**

Für die vermehrt installierten Radschnellwege müssen ein Verkehrszeichen und Verkehrsregeln, insbesondere Vorfahrtsregelungen, in die StVO aufgenommen werden.

- **Mit Radverkehrsplänen Einzelanordnungen erleichtern**

Um städtebauliche Planung und Entwicklung besser auf den Bedarf des Radverkehrs auszurichten, sollen Städte und Kommunen konkrete Radverkehrspläne entwickeln, in denen alle anordnungspflichtigen Radverkehrsführungen und ein Verkehrszeichenplan aufgeführt und abgestimmt sind. Die Straßenverkehrsbehörden sollen die Einzelanordnungen im Anschluss dann als Bestandteil des Gesamtplans vollziehen können.

Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrsregeln

- **Sicheren Überholabstand in die StVO aufnehmen**

In der Rechtsprechung hat sich der Mindestabstand von 1,50 Metern beim Überholen von Radfahrer*innen innerorts bereits manifestiert. Dieser Mindestabstand soll in die StVO übernommen und dabei festgelegt werden, dass beim Überholen von Radfahrer*innen analog zum Überholvorgang von Kraftfahr-



zeugen nach Möglichkeit die Fahrspur gewechselt werden soll. Außerorts soll der Mindestsicherheitsabstand beim Überholen von Radfahrer*innen auf zwei Meter festgeschrieben werden.

- **Nutzungspflicht für Radwege aufheben**

Radfahrer*innen sollen eine generelle Wahlfreiheit erhalten, ob sie den Radweg oder die Fahrbahn benutzen. Die Radwegnutzungspflicht sollte daher ebenso abgeschafft werden wie die Benutzungspflicht von Zweirichtungsradwegen und linksseitigen Radwegen.

- **Striktes Rechtsfahrgebot aufheben**

In der StVO soll klargestellt werden, dass das Rechtsfahrgebot nach § 2 StVO für Radfahrer*innen zwar die Benutzung des rechten Fahrstreifens, aber nicht die Benutzung der rechten Seite des rechten Fahrstreifens vorschreibt. Radfahrer*innen haben somit das Recht, sich auf dem Fahrstreifen links einzuordnen und direkt nach links abzubiegen. Darüber hinaus soll die Vorschrift entfallen, dass mit Fahrrädern einzeln hintereinander gefahren werden muss. Wir befürworten den Formulierungsvorschlag der Verkehrsministerkonferenz für § 2 Abs. 4 StVO: „Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird, ansonsten wird hintereinander gefahren.“ Zum Überholen sollte es Radfahrer*innen erlaubt sein, die durchgezogene Linie von Bussonderstreifen zu überfahren, die für den Radverkehr freigegeben sind.

- **Rechtsabbiegen an roten Ampeln erlauben**

An ausgewählten, ungefährlichen Kreuzungen soll es Radfahrer*innen durch eine Änderung der StVO künftig erlaubt sein, bei roter Ampel rechts abzubiegen. Dabei ist allen kreuzenden Fahrzeugen, einbiegenden Radfahrer*innen



und querenden Fußgänger*innen Vorrang zu gewähren. Bei der Ausgestaltung der Änderung der StVO-Novelle sollen die Ergebnisse des Pilotversuchs des Bundesverkehrsministeriums in neun deutschen Städten einbezogen werden. Die betreffenden Kreuzungen werden mit einem grünen Pfeil für Radfahrer*innen gekennzeichnet.

- **Fahrrad-Gegenverkehr in Tempo-30-Einbahnstraßen zur Regel machen**
In Tempo-30-Zonen sollen Einbahnstraßen für den Radverkehr grundsätzlich in Gegenrichtung freigegeben werden, wenn die Anforderungen der VwV zu Zeichen 220 StVO an die Breite und die Verkehrsführung eingehalten werden. Die vorgeschriebene notwendige Begegnungsbreite von 3,50 Metern sollte dabei aufgrund des einzuhaltenden Sicherheitsabstands und der zunehmenden Breite von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern erhöht werden.
- **Mitnahme von Personen auf geeigneten Fahrrädern erlauben**
Auf Fahrrädern, die baulich für eine Personenmitnahme geeignet sind, sollen nicht mehr nur Kinder bis sieben Jahren, sondern Personen jeglichen Alters befördert werden dürfen.
- **Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts und außerorts anpassen**
Es sollen rechtliche Möglichkeiten geschaffen werden, damit Kommunen bei Bedarf die Regelgeschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 festlegen können. In diesem Fall sollen Hauptverkehrsstraßen die Ausnahmen bilden, auf denen Tempo 50 weiterhin die Regelgeschwindigkeit bleibt. Eine Verringerung der Geschwindigkeit soll hier erleichtert werden, wenn die Straße in Radverkehrskonzepten eine nachgewiesene Netzbedeutung oder eine hohe Verkehrsbedeutung für den Radverkehr hat. Grundsätzlich ist an stark befahrenen Straßen aber eine Trennung des motorisierten Verkehrs und des Radverkehrs,



etwa durch eine Führung des Radverkehrs auf einer radbevorrechtigten Parallelstrecke, zu bevorzugen. Für rechtsabbiegende Pkw und Lkw soll künftig immer Schrittgeschwindigkeit von 7 km/h gelten. Kommunen soll es an Ortsdurchfahrten von Kreis-, Land- und Bundesstraßen erleichtert werden, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 zum Schutz des örtlichen Radverkehrs anzuordnen.

Außerorts soll das Anordnen von Geschwindigkeitsbegrenzungen erleichtert werden, wenn Radverkehrsanlagen fehlen und/oder die örtlichen Verhältnisse es aus Sicherheitsgründen erfordern.

- **Halteverbot auf Schutzstreifen ausweiten**

Das generelle Halteverbot soll nicht nur auf Radfahrstreifen, sondern auch auf Schutzstreifen gelten.

- **Bußgelder für Gefährdung von Radfahrer*innen erhöhen**

Um die Verkehrssicherheit von Radfahrer*innen zu verbessern, sollen Regelverstöße von Autofahrer*innen stärker geahndet werden. Die Bußgelder für folgende Delikte sollen deutlich erhöht werden:

- nicht Einhalten des Sicherheitsabstands beim Überholen,
- unachtsames Türöffnen (Dooring),
- Parken auf Rad- und Fußwegen sowie im Kreuzungsbereich.

Damit Radfahrer*innen sich und andere nicht durch zu viel Alkohol im Straßenverkehr in Gefahr bringen, soll ein Ordnungswidrigkeitstatbestand analog zu § 24 Straßenverkehrsgesetz (StVG) für Kraftfahrer*innen eingeführt werden, wonach Radfahrer*innen nur bis zu einem Grenzwert von 1,1 Promille ein Fahrrad im Straßenverkehr fahren dürfen.