

Bericht der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der VMK

Entsprechend des Beschlusses der VMK vom 18./19. Oktober 2018 legt die Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz einen Bericht für eine fahrradfreundliche Überarbeitung von StVO und VwV-StVO vor.

Eine Überarbeitung der StVO und der VwV-StVO ist erforderlich, um die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern und die Attraktivität des Radverkehrs in Deutschland zu steigern. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils vollzieht sich nur sehr langsam und damit nicht entsprechend der Zielsetzungen von Bund und Ländern. Die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrer ist entgegen der politischen Zielsetzung und des Trends bei anderen Verkehrsträgern leicht steigend.

Mit diesem Bericht legt die Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der VMK konkrete fachliche Anforderungen an eine fahrradgerechte Überarbeitung von StVO und VwV-StVO vor. Die Maßnahmen dienen folgenden Zielen und Grundsätzen:

- Verkehrssicherheit
- Leichtigkeit des Radverkehrs
- Anpassung des Rechtsrahmens an neue Entwicklungen
- Vergrößerung lokaler Handlungsspielräume
- Verbesserungen im Vollzug bei den Verkehrsbehörden
- Verständlichkeit und Begreifbarkeit der Regelungen für Verkehrsteilnehmende

Aus einer Fachliste mit Vorschlägen für eine fahrradfreundliche Überarbeitung von StVO und VwV-StVO wurden von einem Expertenkreis Radverkehr StVO/VwV-StVO die Vorschläge herausgefiltert, die eine hohe Wirksamkeit in Bezug auf die Sicherung und Förderung des Radverkehrs haben und für eine zeitnahe Umsetzung im Rahmen einer Novellierung von StVO und VwV-StVO geeignet sind. Dabei wurden mehrere Bundesländer, der Deutsche Städtetag, Verbände, Unfallforscher und unabhängige Experten einbezogen.

Die VMK Ad-hoc Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik hat auf Basis der Vorschläge des Expertenkreises StVO/VwV-StVO Radverkehr die hier benannten Maßnahmen ausgewählt.

Die ausgewählten Maßnahmen können maßgeblich dazu beitragen, Radfahren in Deutschland kurzfristig attraktiver und sicherer zu machen.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE:

1. Innovationsklausel

Kurzbeschreibung

Durch eine neu gefasste Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte sollen die obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder die Möglichkeit erhalten, Modellversuche zur Erhöhung der Sicherheit oder zur Verbesserung der Leichtigkeit des Radverkehrs auch unabhängig von einer Gefahrenlage auf Antrag zu genehmigen. Modellversuche die (gegebenenfalls auf dem Weg einer Verkehrsblattverlautbarung) neu eingeführte Verkehrszeichen beinhalten, sollen der Zustimmung des BMVI bedürfen, ansonsten soll eine Anzeige gegenüber dem Bund ausreichen.

Wirkung

Derzeit ist die Entwicklung neuer Lösungen für die Förderung und Sicherung des Radverkehrs im Bereich von StVO und VwV-StVO nur im Rahmen von Verkehrsversuchen möglich. Die entsprechende Experimentierklausel ist vergleichsweise eng gefasst. Voraussetzung ist das Vorliegen einer Gefahrenlage. Das Verfahren zur Genehmigung von Modellprojekten soll vereinfacht und der Anwendungsbereich vergrößert werden. Verkehrsversuche sollen insbesondere zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen ermöglicht werden.

2. Vision Zero im Straßenverkehrsrecht

Kurzbeschreibung

In der Begründung zur aktuellen Novelle von StVO und VwV-StVO soll auf die Vision Zero Bezug genommen werden.

Wirkung

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag der „Vision Zero“ verpflichtet. Dazu hat der Bund eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit einberufen. Die VMK hat in ihrer Sitzung am 19./20. April 2018 die entsprechenden Ziele und Aktivitäten des Bundes begrüßt. Die StVO als wichtiges ordnungsrechtliches Instrument zur Gefahrenabwehr nimmt bisher keinen Bezug auf die Vision Zero.

3. Radverkehrsplan als Vorbereitung für verkehrsbehördliche Anordnungen

Kurzbeschreibung

Die Kommunen sollen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung Radverkehrspläne aufstellen können, in denen alle anordnungspflichtigen Radverkehrsführungen und ein Verkehrszeichenplan aufgeführt und abgestimmt sind. Die Straßenverkehrsbehörden können dann die Einzelanordnungen als Bestandteil des Gesamtplans vollziehen.

Wirkung

Kommunale Radverkehrspläne dienen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung i.S. des § 45 Abs. 1b S. 2 StVO. Bereits in der Phase der Erstellung der Radverkehrspläne erfolgt frühzeitig die Abstimmung zwischen den Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden. Nach Beschluss des Radverkehrsplans durch die kommunalpolitischen Gremien können die Straßenverkehrsbehörden auf Basis entsprechender Pläne Anordnungen vollziehen. Die Anordnungsprüfung wird dadurch deutlich erleichtert.

4. Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts

Kurzbeschreibung:

Die Straßenverkehrsbehörden sollen die Möglichkeit erhalten, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 30 km/h auf für den Radverkehr wichtigen Verbindungen anzuordnen. Die Anwendung ist im Einzelfall jeweils besonders zu begründen. Die Regelung soll angewendet werden können, wenn z.B. ausgearbeitete Radschulwegpläne, eine in Radverkehrskonzepten nachgewiesene Netzbedeutung oder eine hohe Verkehrsbedeutung für den Radverkehr vorliegen, selbständige Führungsformen für den Radverkehr nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand realisiert werden können und keine alternativen Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs bestehen.

Wirkung:

Die Regelung dient der Verringerung der Differenzgeschwindigkeit zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Eine Verringerung der Geschwindigkeiten von Kfz reduziert die Schwere von Unfällen. Insbesondere im Verlauf von Schulwegen oder beschilderten Radrouten bewegen sich vermehrt ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Straßenraum. Durch Radschulwegpläne oder eine wegweisende Beschilderung werden Radfahrer auf diese Strecken geführt. Sie sollen daher darauf vertrauen können, hier eine sichere Führung vorzufinden. Die Möglichkeit soll insbesondere dort zur Anwendung kommen, wo eine andere, z.B. bauliche, Sicherung des Radverkehrs gegenüber dem fließenden Verkehr nicht realisiert werden kann. Die Regelung soll

nicht dazu führen, dass die Kommunen an Hauptverkehrsstraßen auf die Anlage von besonderen Radverkehrsführungen verzichten.

5. Geschwindigkeitsbeschränkung bei fehlenden Radverkehrsanlagen außerorts

Kurzbeschreibung

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts soll insbesondere bei fehlenden Radverkehrsanlagen im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs erleichtert werden, wo die örtlichen Verhältnisse dies erfordern. Die Anwendung ist im Einzelfall jeweils besonders zu begründen. Die Regelung soll angewendet werden können, wenn ausgearbeitete z.B. Radschulwegpläne, eine in Radverkehrskonzepten nachgewiesene Netzbedeutung oder eine hohe Verkehrsbedeutung für den Radverkehr vorliegen, selbständige Führungsformen für den Radverkehr nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand realisiert werden können und keine alternativen Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs bestehen.

Wirkung

Außerortsunfälle von Radfahrern führen im Vergleich zu Innerortsunfällen zu deutlich mehr Schwerverletzten und Getöteten. Ein Drittel der getöteten Radfahrer verunglückten außerorts. Niedrigere Geschwindigkeiten von Kfz verringern Unfälle mit Todesfolge oder schweren Verletzungen. Es soll verdeutlicht werden, dass die bestehenden Möglichkeiten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts auch bei den oben genannten Rahmenbedingungen angewendet werden können. Die Möglichkeit soll insbesondere dort zur Anwendung kommen, wo eine andere, z.B. bauliche, Sicherung des Radverkehrs gegenüber dem fließenden Verkehr nicht realisiert werden kann. Die Regelung soll nicht dazu führen, dass die die Straßenbaulastträger außerhalb geschlossener Ortschaften auf die Anlage von besonderen Radverkehrsführungen verzichten.

6. Überholabstand Kfz

Kurzbeschreibung:

Zu enge Überholabstände führen zu einer verstärkten Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr. Die in der Rechtsprechung fixierten Überholabstände sollen daher mit konkreten Maßzahlen in die StVO übernommen werden.

Wirkung:

Beim Überholen und Vorbeifahren muss ein ausreichender Seitenabstand zu den Radfahrenden, eingehalten werden. Als ausreichend gilt gemäß zivilrechtlicher Rechtsprechung gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmenden in der Regel ein Seitenabstand von mindestens 1,50 m. Diese werden vielfach nicht eingehalten. Radfahrende werden oft in sicherheitsgefährdender Weise eng überholt. Die häufige Gehwegnutzung durch Radfahrende wird auch darauf zurückgeführt, dass Radfahrer sich bedingt durch enge Überholabstände auf der Straße nicht sicher fühlen. Radfahren auf Gehwegen ist mit einer erhöhten Gefährdung der Radfahrenden und anderer Verkehrsteilnehmern verbunden. Viele Verkehrsteilnehmer verzichten bedingt durch die Angst vor engen Überholvorgängen sogar ganz auf die Nutzung des Fahrrades. Entsprechend des Vorbildes anderer europäischer Länder sollen daher die Mindestmaße für sicheres Überholen von Radfahrenden in der StVO verankert werden.

7. Parken und Sicht**Kurzbeschreibung**

Um die aus Sicherheitsgründen erforderlichen Sichtbeziehungen zwischen Fahrbahn und Radweg zu gewährleisten, sollen ausreichende Sichtdreiecke an Kreuzungen und Einmündungen freigehalten werden. In Einmündungsbereichen soll daher das Parken in 5 m Abstand vom Beginn der Eckausrundung verboten werden.

Wirkung

Nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer aus dem Jahr 2013 ereignen sich 20 % aller innerörtlichen Radverkehrsunfälle mit Personenschaden zwischen geradeaus Radfahrenden und abbiegenden Kfz. An zwei Dritteln dieser Unfälle sind rechtsabbiegende Kfz beteiligt. Grund sind insbesondere Sichteinschränkungen zwischen Fahrbahn und Radverkehrsführung. Die Neuregelung soll zu einer Verbesserung der Sicht von der Fahrbahn auf Radwege beitragen. Zudem ist die vorgeschlagene Regelung eindeutiger und deren Einhaltung im Vergleich zur derzeitigen Regelung leichter zu überprüfen. Bisher sind 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Für Knotenpunkte ohne Eckausrundungen sind entsprechende Regelungen zu formulieren.

8. Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen

Kurzbeschreibung

Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen sollen für den Radverkehr grundsätzlich in Gegenrichtung freigegeben werden, sofern die Anforderungen der VwV zu Zeichen 220 StVO an die Breite und Verkehrsführung eingehalten werden.

Wirkung

Die Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung hat sich in der Praxis als wirkungsvolles Instrument zur Schaffung sicherer Radverkehrsnetze erwiesen. Nicht in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen stellen für den Radverkehr eine Verkehrsbeschränkung dar, die im Einzelfall begründet werden muss. Einbahnstraßen die entsprechend der Anforderungen der VwV zu Zeichen 220 StVO in Gegenrichtung freigegeben sind, haben nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer aus dem Jahr 2016 geringe Unfallbelastungen und wenig verkehrliche Konfliktpotentiale. Daher sollen Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein, sofern sie die Anforderungen der VwV-StVO an die Breite und Verkehrsführung erfüllen.

9. Lkw-Rechtsabbiegen

Kurzbeschreibung

Für rechtsabbiegende Lkw sollte innerorts Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben werden.

Wirkung

Unfälle zwischen Rechtsabbiegenden Lkw und geradeausfahrenden Radfahrern haben oft besonders schwere Unfallfolgen und sind mit Schwerverletzten und Toten verbunden. Technische Systeme zur Vermeidung der Abbiegeunfälle sind bisher nur in wenigen Fahrzeugen eingebaut. Verpflichtende Regelungen für Rechtsabbiegeassistenten werden aufgrund der auf europäischer Ebenen zu ändernden Rechtsvorschriften erst in vielen Jahren auf den Straßen wirksam. Die Vorschrift einer Schrittgeschwindigkeit für abbiegende Lkw innerorts könnte bereits jetzt dazu beitragen, diese Problematik zu entschärfen, weil sie die Zeit für die Reaktion der Verkehrsteilnehmenden vergrößern. Damit kann die Anzahl und Schwere der Radfahrer- und Fußgänger-Unfälle an Knoten und Einmündungen reduziert werden.

10. Regelung zum Hintereinanderfahren

Kurzbeschreibung

Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern soll nur noch dann verboten sein, wenn dadurch der Verkehr behindert wird. Dazu soll der Satz „Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinandergefahren werden“ gestrichen werden. Die Formulierung in § 2 Abs. 4 StVO sollte dann lauten: *„Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird, ansonsten wird hintereinander gefahren.“*

Wirkung

Insbesondere in Bereichen mit wenig Kfz-Verkehr oder niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führt das Nebeneinanderfahren von Radfahrern in der Regel nicht zu Behinderungen des übrigen Verkehrs. Hier soll daher das Nebeneinanderfahren erlaubt werden sofern diese nicht zu einer Behinderung des übrigen Verkehrs führt. Im europäischen Ausland liegen – etwa in Belgien und Luxemburg – gute Erfahrungen mit Regelungen vor, die Radfahrern innerorts generell bzw. bei bis zu 30 km/h zulässiger Geschwindigkeit das Nebeneinanderfahren ermöglichen.

11. Fahrbahnnutzung von begleiteten Kindern in geeigneten Bereichen

Kurzbeschreibung

Kinder sollen aus Gründen der Leichtigkeit des Radverkehrs bis zum vollendeten 8. Lebensjahr in Begleitung einer Aufsichtsperson an dafür geeigneten Stellen von der generellen Pflicht zur Nutzung von Gehwegen befreit werden. Bei Kindern bis zum vollendeten 8. Lebensjahr, die in Begleitung einer Aufsichtsperson auf Gehwegen in Tempo 30-Zonen fahren, sollte auf die Pflicht zum Absteigen an allen Einmündungen verzichtet werden.

Wirkung

Die Begleitung von auf Gehwegen fahrenden Kindern durch Erwachsene ist mit einer Reihe von Schwierigkeiten verbunden. Viele Gehwege sind aufgrund geringer Breiten oder zahlreicher Gefahrenpunkte wie Kreuzungen und Grundstückszufahrten zum Radfahren ungeeignet und in Nebenstraßen oft nur unzureichend hergestellt. In Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen dem Radverkehr – auch mit begleiteten Kindern – und dem Kfz-Verkehr relativ gering. Kindern in Begleitung einer erwachsenen Aufsichtsperson sollen daher in geeigneten Bereichen von der generellen Pflicht zur Gehwegnutzung befreit werden. Voraussetzung dafür ist die Nutzung verkehrssicherer Räder. Wenn Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr in Begleitung einer Aufsichtsperson im Bereich von Tempo 30 Zonen auf dem Gehweg fahren, sollte auf die Pflicht zum Absteigen an allen Einmündungen verzichtet werden.

12. Mitnahme von über 7-Jährigen auf geeigneten Fahrrädern

Kurzbeschreibung

Auf Fahrrädern, die für eine Personenmitnahme geeignet sind, sollten auch Jugendliche und Erwachsene befördert werden dürfen.

Wirkung

In jüngerer Zeit werden zunehmend Fahrradtypen angeboten, die technisch für die sichere Beförderung von zwei oder mehr Erwachsenen ausgelegt sind. Auf dem Markt sind Pedelecs mit elektromotorischer Unterstützung, aber auch Fahrräder ohne Unterstützung. Einsatzbereiche solcher Fahrräder sind z.B. Beförderungen älterer oder mobilitätseingeschränkter Menschen im Alltags- wie im Freizeitverkehr. Für diese Personen soll die gesellschaftliche Teilhabe erleichtert werden.

13. Erleichterung des Einsatzes von Fahrradstraßen

Kurzbeschreibung

Straßen sollen auch unabhängig von der aktuellen oder zu erwartenden Radverkehrsmenge zukünftig als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können, wenn sie eine durch ein Radverkehrskonzept nachgewiesene Netzbedeutung für den Radverkehr haben.

Wirkung

Fahrradstraßen sind nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer aus den Jahren 2015 und 2016) sehr sichere Radverkehrsführungen. Beispielsweise als Bestandteil von Radhauptverbindungen und Radschnellverbindungen, aber auch im Umfeld wichtiger Zielpunkte des Radverkehrs, gewinnen sie in der kommunalen Praxis an Bedeutung. Bisher dürfen Fahrradstraßen nur ausgewiesen werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Zukünftig sollen Fahrradstraßen auch angeordnet werden dürfen, wenn eine Straße Bestandteil eines Radverkehrsnetzes ist. Dies ist durch ein geeignetes Radverkehrskonzept zu dokumentieren. Ein geeignetes Radverkehrskonzept muss bei Einschränkungen für den Kfz-Verkehr auch Aussagen zu geeigneten Alternativstrecken für den Kfz-Verkehr beinhalten. Fahrradstraßen werden in der Regel in Straßen ausgewiesen, bei denen bereits im Vorfeld eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h angeordnet war.

14. Kennzeichnung von Konfliktstellen an Kreuzungen und Einmündungen

Kurzbeschreibung

Durch entsprechende Klarstellungen soll verdeutlicht werden, dass Furten von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen auch bei Zeichen 301 StVO (Vorfahrt – Rotes Dreieck) aufzubringen sind (bisher nur bei Zeichen 306 StVO – Vorfahrtsstraße). Zudem soll klargestellt werden, dass entsprechende Furten auch bei Gehweg/Radverkehr frei anzuordnen sind z.B. durch Streichung des Wortes "sinngemäß" in Ziff. II (Rdnr. 4) der VwV zu § 9 Abs. 2 StVO.

Wirkung

An Einmündungen, Kreuzungen und an stark befahrenen Grundstückszufahrten bestehen für den Radverkehr besondere Gefährdungen. Furten verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs bei Führungen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen und tragen damit zur Sicherheit des Radverkehrs bei.

15. Schutzstreifen und Radfahrstreifen

Kurzbeschreibung

Um die Nutzbarkeit von Schutzstreifen für den Radverkehr zu verbessern, soll wie bei Radfahrstreifen auch bei Schutzstreifen ein generelles Halteverbot gelten. Die derzeitige Formulierung der VwV-StVO zur Priorisierung von Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen sollte überarbeitet werden. Die Anordnung von Schutzstreifen soll in Ausnahmefällen im Zufahrtsbereich von Kreuzungen auch in Tempo 30-Zonen ermöglicht werden. Es soll klargestellt werden, dass die durchgezogene Linie von Radfahrstreifen zum Erreichen von Grundstückszufahrten und Parkständen überfahren werden dürfen. Dasselbe gilt für mit Zeichen 295 StVO gekennzeichnete Bussonderfahrstreifen analog.

Wirkung

Schutzstreifen und Radfahrstreifen sind wichtige Führungsformen des Radverkehrs. Beide Führungsformen schaffen bei Einsatz entsprechend des technischen Regelwerkes eine gleich hohe objektive Sicherheit.

Um Nutzungseinschränkungen durch haltende Fahrzeuge zu vermeiden, soll auf Schutzstreifen zukünftig wie bei Radfahrstreifen ein generelles Halteverbot gelten (aktuell: Parken verboten, Halten erlaubt). Dadurch werden Störungen und Gefährdungen von Radfahrende vermieden.

Bisher ist die Anordnung von Schutzstreifen nur zulässig, wenn ein Radfahrstreifen nicht verwirklicht werden kann. Diese Formulierung sollte überarbeitet werden, um den Gestaltungsspielraum der örtlichen Akteure zu erhöhen und beispielsweise den Einsatz breiter Schutzstreifen zu unterstützen.

Um ein Vorbeifahren an wartenden Kfz im Ausfahrtsbereich aus einer Tempo 30 Zone zu ermöglichen, soll dort in Ausnahmefällen ein Schutzstreifen als Vorbeifahrstreifen angeordnet werden dürfen.

Zudem soll die teilweise vorgenommene unterbrochene Markierung von Radfahrstreifen im Bereich von Grundstückszufahrten und Parkständen unnötig werden, indem klargestellt wird, dass ein Überfahren der Markierungen in den genannten Fällen auch bei durchgehender Markierung zulässig ist.

Weitere Prüfpunkte

Darüber hinaus bitten die VMK Ad-hoc AG Verkehrspolitik den Bund, Änderungen des Rechtsrahmens in folgenden Punkten zu prüfen:

1. Klärung, inwieweit benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen zum Zweck des direkten Linksabbiegens an Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlagen verlassen werden dürfen und Prüfung wie ein sicheres direktes Linksabbiegen unterstützt werden kann.
2. Prüfung, ob das Rechtsfahrgebot für den Radverkehr in innerörtlichen Kreisverkehren aufgehoben werden sollte. In innerörtlichen Kreisverkehren, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, ist das Überholen der Radfahrenden durch Kfz sowie das damit oft verbundene Schneiden der Radfahrenden beim Verlassen der Kreisfahrbahn mit erhöhten Unfallrisiken verbunden. Ein nicht am rechten Fahrbahnrand orientierte Fahrweise des Radfahrenden kann gefährliche Überholmanöver in Kreisverkehren sowie Unfälle beim Verlassen der Kreisfahrbahn vermeiden.
3. Prüfung wie der Beschilderungsaufwand bei innerhalb von Tempo 30 Zonen liegenden Fahrradstraßen verringert werden kann. Derzeit muss an allen Knotenpunkten Beginn und Ende sowohl der Fahrradstraße als auch der Tempo-30 durch Beschilderung kenntlich gemacht werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob Fahrradstraßen in Einzelfällen an Einmündungen bevorrechtigt werden können.
4. Prüfung, ob in geeigneten Anhängern zukünftig mehr als zwei Kinder befördert werden dürfen. Neue Anhängermodelle eröffnen die Möglichkeit, mehr als zwei Kinder zu befördern und damit die Mobilität insbesondere von kinderreichen Familien und Kinderbetreuungseinrichtungen weiter zu verbessern. Voraussetzung hierfür sind entsprechend geeignete Räder, vor allem unter Beachtung der maximalen Bremskraft.
5. Prüfung, ob in für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen Radfahrerinnen und Radfahrer statt mit "Schrittgeschwindigkeit" mit "angepasster Geschwindigkeit", fahren dürfen, um beispielsweise die Nutzung von Fußgängerzonen für den morgendlichen Pendlerverkehr vor der Ladenöffnung rechtskonform zu ermöglichen.
6. Prüfung, wie nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen durch entsprechende Beschilderungen oder Piktogramme bundeseinheitlich gekennzeichnet werden können.
7. Prüfung, ob es sinnvoll ist, Radwege und Radfahrstreifen statt als Sonderwege als Teil der Fahrbahn einzustufen.

Künftige Überarbeitungen des Rechtsrahmens

In den vorstehenden Auflistungen sind die für eine kurzfristige Aufnahme in die StVO und VwV-StVO geeigneten Punkte sowie einige Prüfpunkte benannt. Darüber hinaus ist in einem nächsten Schritt eine deutlich weitergehende Überarbeitung verschiedener Rechtsgebiete mit einer stärkeren Verankerung verkehrs- und stadtplanerischer Ziele erforderlich. Vorschläge für entsprechende Maßnahmen sind in Fachlisten zusammengefasst.