

ADFC Regionalkonferenz Nordost-Niedersachsen 11.11.2023



An der Regionalkonferenz in Lüneburg haben 22 ADFC-Aktive aus sechs Kreisverbänden teilgenommen.

Der Fokus lag auf Wissenserwerb über zeitgemäße Radverkehrsanlagen, die sicher und komfortabel sind. Der Austausch war ein Motivationsbooster für das zähe Ringen mit Verkehrsbehörden um Veränderungen.

Zitat des Tages

“Um den Pfosten (auf dem Radweg) kann man herumfahren.”

Aussage einer Verkehrsbehörde



**Der Referent Wolfram
Mischer hat den ADFC als
Fachverband für den
Radverkehr zuversicht-
lich auf die StVO
eingestimmt:**

**“Die Straßenverkehrsordnung
(StVO) ist ein großer Baukasten,
der ganz viele Möglichkeiten
bietet, um den Radverkehr
sicherer zu machen.”**



Die wichtigsten Learnings

1. Der Grundsatz “Sicherheit vor Leichtigkeit” gilt seit 2010; Mitarbeitende von Verkehrsbehörden haften, wenn sie verkehrsrechtliche Anordnungen nicht sorgfältig und gewissenhaft auf Sicherheitsanforderungen des Radverkehrs (ebenso wie für andere Verkehrsmittel inkl. Fußverkehr) geprüft haben.

2. Häufig hört die Prüfung zu früh auf: Kann der Radverkehr nicht sicher auf der Straße fahren (ohne bauliche Veränderungen), ist zu prüfen, ob er sicher im Seitenraum untergebracht werden kann. Ist das nicht möglich (Platzprobleme, Grundstückszufahrten), ist zu prüfen, durch welche baulichen Maßnahmen oder Anordnungen, die Sicherheit des Radverkehrs auf der Straße möglich wird. Die häufigsten Anordnungen sind Tempo 30 oder die Einrichtung von Schutzstreifen.



3. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind **nicht** Teil der **kommunalen Selbstverwaltung**, sie sind **Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung nach** Bundesrecht.

4. Straßenverkehrsbehörden können **Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und Vorfahrtstraßen anordnen**, unzulässig sind gemäß StVO lediglich Tempo 30-Zonen.

5. Um geänderte verkehrsbehördliche Anordnungen zu erwirken, sind **AGFK Niedersachsen, Baulastträger, Polizei und ggf. weitere Verbände** zu beteiligende Partner.

6. Die Straßenverkehrsbehörden haben regelmäßig **Verkehrsschauen** unter Beteiligung der Straßenbaulastträger und Polizei durchzuführen. Dabei sind **Verkehrszeichen und -einrichtungen zu prüfen** wie auch die Einrichtungen für den **Radverkehr**.

7. Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit **Zusatzzeichen „Radverkehr frei”** kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der **Belange der Fußgänger** vertretbar ist.



Empfehlungen des Straßenverkehrsexperten W. Mischer

- Teilnehmer:innen der Verkehrsschauen sollten einen **Perspektivwechsel** z.B. vom Autofahren zum zu Fuß gehen oder Rad fahren vornehmen
- Die **Verkehrsbehörden sind verantwortlich (im Haftungssinne)**, wenn falsche Anordnungen getroffen wurden oder wenn Anordnungen nicht ausgesprochen wurden, wo sie es eigentlich tun müssten
- Verkehrsbehördliche Anordnungen sind **nicht politisch zu diskutieren** (Zitat eines Teilnehmers: “Der Rat diskutierte, ob die StVO-Regeln auch für UNSERE STADT gelten.”)
- RiLSA 2015: die **Ampelzeiten Auto- und Radverkehr sollten sich nicht wesentlich unterscheiden**.
 ➔ die Vorschrift ist bislang nur sehr selten umgesetzt
- Das niedersächsische Verkehrsministerium hat einen Leitfaden zur Anlage von **Schutzstreifen** in Ortschaften herausgegeben, zum Download auf das nebenstehende Bild klicken
- An Einmündungen mit querendem Zweirichtungsradverkehr ist über Verkehrszeichen 205 das Zusatzzeichen 1000-32 anzubringen. Das fehlt an vielen Einmündungen.
- der Bund hat ein Forschungsvorhaben über die Wirkung von **Piktogrammketten** auf Straßen initiiert. Nach dem Veröffentlichen des Endberichts, hat er nichts weiter unternommen. Die Ergebnisse sind positiv und lassen Bedarf für Piktogrammketten erkennen. Hier sind die Kurz und Langfassung zum Download veröffentlicht:



Erfahrungsaustausch der Kreisverbände

Fortschritte mit Verkehrsbehörden, Kommunen und Polizei sind überall zäh und nur mühsam zu erzielen

Zwei Kreisverbände befinden sich wegen unterschiedlicher Zielsetzungen, Mitgliederaustritten oder Verlust von Vorständen in kritischem Zustand

Die Mitgliederzahlen variieren zwischen 60 und 1.000 Mitgliedern pro Kreisverband - aktiv beteiligen sich in allen Kreisverbänden nur wenige

Das Auslaufen der "Alte Hasen-Regelung" für Tourenleitungen wird in Zukunft Probleme aufwerfen

Imageproblem: "der ADFC ist ein Verein alter Menschen, die mit gelben Warnwesten auf der falschen Seite Radfahren"

Alle würden gern mehr Öffentlichkeitsarbeit machen. Für Social Media wären mehr junge Mitglieder wünschenswert, für Webseite und Medienarbeit allgemein mehr Aktive

Radverkehrspolitische Aktionen (für Verbesserungen) lassen sich nur durch Mitglieder vor Ort durchführen >> persönliche Ansprache erforderlich

Aktionen wie Kiddical Mass, GPS-Tourenplanungen, Fahrradwerkstattangebote, Codieraktionen, verkehrspolitische Radtouren werden gut angenommen und führen zu Mitgliederzuwachs

