
























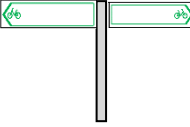
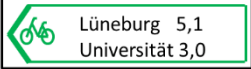





Hindernis	Problem	Lösung
 StVO-Z 220  StVO-Z 267	<p>Einbahnstraßen sind ein bedeutendes Hindernis für den Radverkehr. Eingrichtet werden sie zur Leitung des Kfz-Verkehrs. In sehr vielen Fällen reicht schon eine vorhandene Fahrgassenbreite von 3 m für die Zulassung eines sicheren Radgegenverkehrs aus. Ist diese Fahrgassenbreite nicht oder nicht durchgängig gegeben, besteht die Möglichkeit, z. B. über Parkverbotsregelungen Ausweichräume zu schaffen, wenn diese nicht bereits über frei zu haltende Grundstückszufahrten bestehen. Die Regelakzeptanz von Radler(inne)n für Einbahnstraßen ist als mittelhoch einzuschätzen. Es gibt einerseits nicht Wenige, die widerrechtlich gegen die Einbahnstraße radeln, aber gerade Einbahnstraßen werden auch häufig umfahren.</p>	    1000-32 1022-10 als Zusatzschilder für echte/unechte Einbahnstr., weitere Lösungen über gegenläufige Radwege/Radfahr- u. Schutzstreifen
 StVO-Z 209-10 bis 30, 211-10/20 und 214-10/-20	<p>Abbiegegebote tragen den Charakter „verkappter Einbahnstraßen“. Auch sie werden zur Leitung des Kfz-Verkehrs benötigt, aber für den Radverkehr fast nie und erweisen sich für diesen nur als hinderlich. Sie werden daher sehr häufig nicht beachtet. Dies bleibt zumeist folgenlos, sollte man aber zum Sturz kommen, etwa in Folge von Glätte, und die Fahrtrichtung war rechtlich nicht gestattet, kann ein versicherungsrechtliches Problem daraus resultieren.</p>	 frei StVO-Z 1022-10
  StVO-Z 250 267 1020-30 	<p>Zufahrtsverbote unterbinden die rechtliche Netzdurchlässigkeit und dies zumeist von beiden Anfahrtseiten her. Auch sie gelten fast ausschließlich der Vermeidung störenden Kfz-Verkehrs. Die Attraktivität des Radverkehrs basiert entscheidend auf der Möglichkeit, Abkürzungen wählen zu können. Dies wird durch Zufahrtsverbote stark beeinträchtigt. Die Verbote werden deshalb häufig nicht beachtet, dabei jedoch Zeichen 267 – in Erwartung einer Einbahnstraße – stärker als Zeichen 250. Auch hier bleibt die Nichtbefolgung i. d. R. folgen- und problemlos, im Falle eines Sturzes mit Verletzung gäbe es hingegen wiederum bei Benutzung eines formell nicht zugelassenen Weges ein versicherungsrechtliches Problem.</p> <p>Der Eindruck grundloser Diskriminierung durch Zufahrtsverbote für Fahrzeuge <i>aller Art</i>, verstärkt sich, wenn über Zusatzbeschilderungen motorisierte Fahrzeuge zugelassen werden. Eine generelle Lösung wäre es, für die angestrebte Regelung jenes Schild zu wählen, das dem Ziel ureigentlich entspricht: das Zufahrtsverbot nur für motorisierte Fahrzeuge, StVO-Zeichen 260.</p> <p>Ersatzweise gelingt die Hinzufügung einer den Radverkehr einschließenden Ausnahme per Ergänzung oder Ersetzung der Zusatzbeschilderung.</p>	 StVO-Z 260 Alternativ Zusatzbeschilderung:   frei und Anlieger frei StVO-Z 1022-10, 1020-12, StVO-Z 2212  Anlieger und landwirtsch. Verkehr frei
 StVO-Z 239	<p>Nur-Gehwege stellen häufig wichtige Abkürzungen für den gesamten nicht-motorisierten Verkehr dar. Es war insbesondere in den 1960-er und 1970-er Jahren üblich, durch das Schild 239 den Kfz-Verkehr rechtlich auszuschließen, ohne dabei – ähnlich wie bei den Zufahrtsverboten – zu bedenken, dass mit diesem Schild auch der umweegeempfindliche Radverkehr mitbetroffen wird. Dies erklärt sich zur damaligen Zeit aus der Erwartung, dass, ähnlich wie in Nordamerika, der Radverkehr in nächster Zeit aus dem Stadtbild verschwinden würde, was sich bekanntlich nicht bewahrheitete. Der „Schild-gewordene“ Sensibilitätsmangel gegenüber dem Radverkehr ist seitdem nur in wenigen Fällen korrigiert worden, während für die Fußgängerzonen – mit Ausnahme einer zeitunbegrenzten Freigabe an Sonntagen – gute Regelungen gefunden wurden. Die Befolgung der Nur-Gehwegsvorgabe ist im mittelhohen Bereich einzuschätzen, denn ähnlich wie bei Einbahnstraßen werden häufig Umwegfahrten getätigt.</p>	 frei Ergänzung durch StVO-Z 1022-10 oder Ersetzung durch   StVO-Z 240 oder 260 Häufig auch: Ersatzlose Entfernung der Beschilderung

 <p>StVO-Z 357</p>	<p>Sackgassen schränken die Netzdurchlässigkeit ein. Dabei ist in vielen Fällen zu registrieren, dass sie durch weiterführende Wegeverbindungen sehr wohl für Fußgänger/innen und meist auch für Radfahrer/innen durchlässig sind. Ein ADFC-Aufkleber wurde in den 1990-er Jahren zur Kenntlichmachung der unechten bzw. durchgängigen Sackgasse entwickelt und eingesetzt. Inzwischen wurde das StVO-Zeichensortiment angepasst. Bei vielen Sackgassen ist am Straßenbeginn nicht erkennbar, ob am Schluss eine Weiterführung existiert oder nicht. Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit unterbleibt häufig der Versuch nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer/innen, die Durchlässigkeit auszutesten. Die Ausschlusswirkung nicht auf Bedürfnisse von Fußgänger(inne)n und Radler(inne)n angepasster Sackgassenschilder muss deshalb als hoch eingeschätzt werden, wodurch viele attraktive und schnelle Wege auf der Ebene der durch fehlende Lokalkennntnis verschlossen bleiben.</p>	  <p>StVO-Z 357-50 357-51</p>
	<p>Umlaufsperrern werden häufig errichtet, um Radfahrende von einer zu schnellen und unvorsichtigen Zufahrt auf eine Straße abzuhalten. In vielen Fällen ist dieses Motiv aber auch nicht gegeben, sondern es soll lediglich eine Befahrung durch Kfz verhindert werden, was auch über Steckpfosten erreichbar ist. Es gibt auch Fälle, in denen keines der beiden Motive in Betracht kommt, dann scheint ein verkehrsplanerischer Automatismus gewirkt zu haben. Dies ist fatal, denn schon Radfahrende mit größeren Gepäckträgertaschen werden behindert, mehr noch Radler/innen mit Anhänger, Lasten-fahrrad, Tandem oder Dreirad (Menschen mit Behinderungen, Senior[in]nen). Umlaufsperrern haben eine sehr hohe Exklusionswirkung, auf ihren Einsatz sollte grundsätzlich verzichtet und bei Bedarf andere, optische Regelungen gefunden werden.</p>	<p>Beseitigung, ggf. verkehrssichernde Maßnahmen über Beschilderungen, großflächige Piktogramme und Querungshilfen</p>
	<p>Poller, Steckpfosten und Umlegepfosten dienen ebenfalls der Vermeidung von Kfz-Verkehr. Längst nicht immer ist dies sinnvoll, wenn etwa Lage oder Breite des Weges einen Kfz-Verkehr ohnehin vollständig oder nahezu ausschließen. Abgesehen davon, dass jedes unnötige Hindernis dieser Art immer auch ein Unfallrisiko darstellt, das es im Sinne der Verkehrssicherungspflicht zu vermeiden gilt, wäre mindestens für eine Durchfahrtsbreite von 1,50 m zu sorgen, damit Fahrräder mit Anhänger sowie Dreiräder sicher passieren können. Das schmalste Auto – die ältere Version des Smart – hat eine Breite von 1,56 m und wird dann sicher ausgeschlossen.</p>	<p>Beseitigung oder Versatz, um eine Durchfahrtsbreite von 1,50 m zu erreichen</p>
	<p>Nicht oder nicht ausreichend abgesenkte Bordsteinkanten verhindern eine flüssige Auf-/Zufahrt oder bergen Sturzgefahr und provozieren zumindest Schäden an den Radfelgen.</p>	<p>Absenkung auf Fahrbahnniveau</p>
	<p>Fehlende Routenwegweisung, zu entscheiden ist zwischen Vollwegweisern mit Richtungsangabe (auch mehreren) und Kilometrierung (auf die Nachkommastelle, d. h. hundert Meter, genau) und Zwischenwegweisern, die nur eine Richtung bestätigen oder zum Abbiegen auffordern.</p>    	<p>Aufstellen von Radwegweisern, beide Fahrtrichtungen bei der Ausweisung bedenken</p>

Schlaglöcher und auch über mehrere Meter unebene Fahrbahnzustände wären ebenfalls ein Faktum, das häufiger vorkommen kann und meldewürdig ist. Dann ist für den Einzelfall zu entscheiden, was vorgeschlagen werden soll. Im einfachsten Fall ist das die Schlaglochverfüllung mit jenem Material, das den Weg ansonsten ausmacht, z. B. (Neu-)Pflasterung, Asphalt oder auch Kies bei einer so genannten „wassergebundenen Decke“. Gerade bei Letzterer können auch Steine, die durch Frosthub aufdringen, zu starken Unebenheiten führen. Dann ist ggf. auch eine streckenweise Belagserneuerung mit Walzung das Mittel der Wahl.