

PIKTOGRAMMKETTEN IN NIEDERSACHSEN



Wo gibt es schon Piktogrammketten?

(Stand Juli 2023)



Hier gibt es bereits Piktogrammketten



Hier gibt es keine Piktogrammketten



Hier sind Piktogrammketten in Planung



Piktogrammketten gibt es in den KV Grafschaft Bentheim, Celle, Delmenhorst, Emsland, Gifhorn, Region Hannover, Hildesheim, Leer, Lüneburg, Oldenburg, Osterholz, Verden, Wesermarsch, Wilhelmshaven und Wolfsburg

WAS GENAU SIND PIKTOGRAMMKETTEN?

- Sobald es nicht genügend Platz für die von der StVO vorgegebenen technischen Richtlinien gibt, entfällt die Radwegenutzungspflicht und Radfahrende dürfen auch auf der Fahrbahn fahren
- Durch sich wiederholende Piktogrammmarkierungen entstehen Ketten, die den Kfz-Verkehr darauf hinweisen, dass Radfahrende auf der Fahrbahn zu erwarten sind

WO KOMMEN PIKTOGRAMMKETTEN VOR?

- 1 In Tempo 30 Zonen und in Tempo 50 Zonen, wenn keine alternative Radinfrastruktur vorhanden und umsetzbar ist
- 2 An Hauptverkehrsstraßen, Nebenverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrtsstraßen
- 3 Mit oder ohne rotem Schutzstreifen auf der gegenüberliegenden Straßenseite

WIE SIND PIKTOGRAMMKETTEN GEKENNZEICHNET?

- 1 Mit oder ohne Pfeilsymbol
- 2 Mittige oder seitliche Fahrstreifenmarkierung
- 3 Abstände zwischen den Markierungen 25 bis 50 Meter
- 4 Mit oder ohne Hinweisschild

Winkelpfeile ermutigen Radfahrende zur Nutzung der ganzen Fahrbahn.

Durch die mittige Orientierung können Dooring-Unfälle am Fahrbahnrand vermieden werden.

PFEILELEMENT



Die mittige Markierung der Piktogramme führt zu mehr Verkehrssicherheit, da der Kfz-Verkehr die fehlenden Sicherheitsabstände zum Überholen besser wahrnehmen kann.

Die Orientierung der Radfahrenden folgt den Piktogrammen mittig der Fahrbahn.
Die gefährliche Dooring-Zone wird gemieden.

Die Piktogramme in der Mitte der Fahrbahn werden in der Regel nicht vom Kfz-Verkehr überfahren und verringern so den Unterhaltungsaufwand.

MITTIGE ODER SEITLICHE FAHRSTREIFEN MARKIERUNG



Bis jetzt sind in Niedersachsen alle Piktogrammketten seitlich und nicht mittig der Fahrbahn markiert.

ABSTÄNDE ZWISCHEN DEN PIKTOGRAMMEN

Die Abstände sollten für die "Kettenwirkung" zwischen 25 und 50 Metern betragen.

So werden sie auch bei hohen Verkehrsstärken nicht verdeckt.

An jeder Einmündung oder Kreuzung sollten Piktogramme aufgebracht sein.

Der einbiegende Verkehr wird so unmittelbar auf Radfahrende auf der Strecke aufmerksam gemacht.

HINWEIS SCHILDER

Hinweisschilder verdeutlichen die Nutzungsberechtigung der Fahrbahn für den Radverkehr und zeigen die veränderte Verkehrsführung auf.



Diese gibt es in Kombination mit Piktogrammketten bereits unter anderem in den KV Wolfenbüttel, Grafschaft Bentheim und in Wolfsburg.

Politik, Anwohnende und Verbände (ADFC)
sollten miteinbezogen werden und
die Informationen mehrfach breit und
zielgruppenorientiert gestreut werden.

ÖFFENTLICHKEITS- ARBEIT



In Niedersachsen gab es bereits Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Piktogrammketten von den Kreisverbänden des ADFC Nienburg, Leer, Friesland, Wilhelmshaven, Oldenburg, Hildesheim, Schaumburg, Osterholz und Harburg.



Es gab Publikationen zu Piktogrammketten von der Presse in Wilhelmshaven, Leer, Gifhorn, Region Hannover, Emsland, Oldenburg, Grafschaft Bentheim, Hildesheim und Osterholz sowie von der Politik in Friesland, Gifhorn und Grafschaft Bentheim.

VORTEILE VON PIKTOGRAMMKETTEN

1

Nutzungskonflikte werden reduziert und die Radverkehrsführung auf der Straße wird den Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht.

2

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden wird gestärkt. Piktogrammketten halten dazu an, die Verkehrsform des Mischverkehrs zu achten und ausreichend Abstand zum Radverkehr zu halten.

Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs mit zu geringen Sicherheitsabständen werden unterlassen.

3

Der Radverkehr wird an Orten gefördert, an denen sonst keine Radverkehrsinfrastruktur gebaut werden würde.

4

Mehr Radverkehr auf der Fahrbahn unter gegenseitige Rücksichtnahme (weniger Anhupen von Radfahrenden)



MÖGLICHE RECHTLICHE ARGUMENTATION

1

Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile), die im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden, um den Kraftfahrzeugverkehr in besonderen Einzelfällen auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen.

2

Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden der Flüssigkeit des Verkehrs vor. (VwV-StVO zu den §§ 39 -43 Ziff. IV Nr. 7)



In NRW und SH gab es Erlasse für die Anordnung von Piktogrammketten!

EMPFEHLUNGEN AUS NIEDERSACHSEN

Die AGFK Niedersachsen/Bremen hat im August 2024 einen Maßnahmenkatalog zur Förderung des kommunalen Radverkehrs veröffentlicht:



1

A1) Radverkehr im Mischverkehr (innerorts)

Bei „Piktogrammketten“ werden Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen (z. B. alle 50 m) auf der Fahrbahn markiert. Sie verdeutlichen die Mischverkehrsführung und können dadurch ihre Akzeptanz erhöhen. Radfahrende sollen veranlasst werden, genügend Abstand vom Bord oder von parkenden Fahrzeugen zu halten. Piktogrammketten können auf Straßen, auf denen für Schutzstreifen kein ausreichender Platz ist, vorgesehen werden.

2

A7) Gemeinsame fahrbahnbegleitende Führung von Rad- und Fußverkehr (innerorts) :

Führungen ohne Benutzungspflicht können in der gleichen Fahrtrichtung mit einem Schutzstreifen oder Piktogrammketten kombiniert werden (Wahlfreiheit für Radfahrende).

(https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Massnahmenkatalog/2024_RVK-Massnahmenkatalog_Entwurfsfassung-V0.1.4.pdf)

MÖGLICHE PROBLEME

- 1 Aufgeklebte Piktogramme verursachen bei Feuchtigkeit/ Eis Rutschgefahr.
- 2 Ketten sind nicht durchgängig, es fehlt vor Ort ein festes Regelwerk.
- 3 Die Größen der Piktogramme sind teilweise nicht einheitlich (Kreis- und Landesstraßen anders als Gemeindestraßen).
- 4 Kosten entstehen durch die Instandhaltung.
- 5 Mittig aufgebrachte Piktogramme können suggerieren, dass die Straße eine Fahrradstraße ist.



Wir brauchen:
Verankerung in der neuen ERA mit entsprechenden Änderungen der StVO bzw. dazugehöriger Verwaltungsvorschrift.

Best-Practice-Beispiel



Bühlstraße in Göttingen:

- Nebenstraße in Innenstadt nahem Wohngebiet
- Tempo 50, Abschnittsweise Tempo 30
- baulich angelegter Zweirichtungsverkehr Radweg
- Benutzungspflicht aufgehoben, da Engstellen und zu schmal
- Piktogrammketten auf beiden Fahrbahnseiten angebracht → weniger Hupen und Bedrängung für Radfahrende auf der Fahrbahn

Quellen:

Koppers, A.; Ruf, S., Gerlach, J.; Leven, T.; Hagemeister, C (2021): Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit, Abschlussbericht, Verfügbar unter www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen.html

https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Massnahmenkatalog/2024_RVK-Massnahmenkatalog_Entwurfassung-V0.1.4.pdf

Umfrage ADFC Niedersachsen an die Kreisverbände Juli 2023