

# Positionspapier Piktogrammketten

## Herausforderung

In Rheinland-Pfalz gibt es vielfältige Herausforderungen für den Radverkehr in Stadt und Land. Piktogrammketten sind dann aus Sicht der AGFFK-RLP e.V. in vielen Fällen ein hilfreiches Instrument, wenn es um die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrenden geht:

- Haupttrouten im Bestand, bei denen keine andere von der StVO vorgesehene Führungsform möglich ist
- Radfahrer\*innen sollen nicht (illegal) auf dem Gehweg fahren / Trennung Rad- und Fußverkehr
- Darstellung von durchgängigen Radverbindungen durch Piktogrammmarkierungen, wo die Führung des Radverkehrs nicht augenscheinlich ist (für Radverkehr und motorisierten Verkehr), auch in Einbahnstraßen (v.a. in Einmündungsbereichen) und außerorts
- Abschnitte, in denen die Radwegenutzungspflicht aufgehoben werden muss, weil alte Radwege nicht mehr den Standards entsprechen (zu schmal, von Bushaltestellen oder Baumscheiben durchbrochen etc.)
- Steigerung des Bewusstseins von Kfz-Fahrer\*innen für Radverkehr auf der Fahrbahn (insbesondere bei optionaler oder aufgehobener Seitenraumführung)
- Überholabstände wurden vergrößert: Piktogrammkette kann den Platzbedarf für Radverkehr visualisieren (= Aufmerksamkeitselement)
- Türöffner-Problematik (Dooring): Piktogrammketten können die sichere Fahrgasse kennzeichnen.

## Bundesweites Forschungsprojekt

In den Jahren 2017 bis 2020 haben verschiedene rheinland-pfälzische Städte – zusammen mit anderen Städten aus ganz Deutschland – am Forschungsprojekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ teilgenommen. Durchgeführt wurde das Projekt, welches durch das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wurde, durch die die TU Dresden und die Bergische Universität Wuppertal.

In diesem Zuge wurden in Koblenz, Mainz und Trier auffällige Piktogrammketten (teilweise inkl. sog. Sharrows) mit Zustimmung des LBM im Rahmen des Verkehrsversuchs markiert (2018). Die Genehmigung zum Verkehrsversuch lief nach Verlängerung 2020 aus.

Die Ergebnisse des Forschungsberichts der beiden Universitäten liegen seit Juni 2021 vor und können u.a. auf der [Internetseite der Universität Wuppertal](#) eingesehen werden. Die Ergebnisse fielen insgesamt positiv aus. Insbesondere sind aus unserer Sicht folgende Aspekte zu nennen, die sich positiv entwickelt haben:

- Die nichterlaubte Nutzung des Seitenraums durch Radfahrende konnte nach Aufbringen der Piktogramme deutlich reduziert werden.
- Die Überholabstände Kfz – Fahrrad erhöhten sich.
- Die Abstände der Radfahrenden zu parkenden Kfz haben sich vergrößert (Türöffnungs-Problematik).
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten sanken.

- Piktogrammketten werden überwiegend als Radverkehrsführungsform erkannt.

Eine Gefährdung bzw. Nachteile für Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs konnten nicht festgestellt werden. Wohl aber wird auf den Fahrbahnen der betreffenden Straßen seither eine erhebliche Zunahme des Radverkehrs beobachtet. Zudem wurden die Konflikte mit dem Fußverkehr im Seitenraum vermindert und somit auch ein Beitrag zu dessen Förderung sowie zur Verkehrssicherheit geleistet.

Eine Positionierung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV, Nachfolger der BMVI, das die Studie beauftragt hat), liegt nicht vor. Piktogrammketten sind bislang keine straßenverkehrsrechtlichen Markierungen und somit nicht anordnungspflichtig. Es handelt sich um Kennzeichnungen durch den Baulastträger in besonderen Situationen mit Handlungsbedarf zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs und indirekt auch des Fußverkehrs.

### Einordnung

Der AGFFK-RLP ist bewusst, dass Piktogrammketten keine eigenen Radverkehrsanlagen sind und nur im Ausnahmefall angewendet werden sollten. Piktogramme und Piktogrammketten können zur Kenntlichmachung des auf der Fahrbahn geführten Radverkehrs hilfreich sein und den Radverkehr sichtbar und sicher machen. Wir sind sicher, dass sie ein gutes Instrument sind, auf Radfahrende im Mischverkehr aufmerksam zu machen und deren Sicherheit zu erhöhen, wenn die Anlage einer anderen von der StVO vorgesehenen Radverkehrsanlage nicht möglich ist.

Wir benötigen für einzelne Situationen, in denen die bestehenden Möglichkeiten der StVO nicht anwendbar sind, eine weitere zulässige Option, um den Straßenverkehr für Radfahrende sicherer und attraktiver zu machen. Wir wollen sie sparsam und nur gezielt dort anbringen, wo sie über die „selbsterklärende Straße“ hinaus Wirkung entfalten.

Wir gehen davon aus, dass das Instrument der Piktogrammkette auch in der erwarteten Neufassung der FGSV-Regelwerke zum Radverkehr (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) enthalten sein wird. Somit ist perspektivisch davon auszugehen, dass diese Farb-Kennzeichnungen auf der Fahrbahn künftig den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen werden.

### Forderung der AGFFK-RLP

Aufgrund der positiven Studienergebnisse und der Tatsache, dass in den benachbarten Bundesländern Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen Piktogrammketten per Erlass zur Markierung freigegeben wurden, fordern wir das Verkehrsministerium auf, durch entsprechende Vorgaben positive Bedingungen für den Einsatz von Piktogrammketten auch in Rheinland-Pfalz zu schaffen.

**1.** Wir fordern eine Ausnahmegenehmigung für den Bestand nach dem Vorbild des Erlasses von NRW, der auch eine Nachmarkierung bei Bedarf inkludiert. Andernfalls käme es mit Entfernung der Piktogramme zu erheblichen Lücken in unserem Radwegenetz, im ländlichen Raum auch zu Lücken auf geplanten Haupttrouten, da die alternativ denkbare Option - der Bau eines selbstständigen oder unselbstständigen Geh- und Radwegs - weder wirtschaftlich noch ökologisch vertretbar sind.

**2.** Eine Studie könnte auch für RLP klären, wie eine nicht mit der StVO in Widerstreit stehende Piktogrammkette ausgestaltet werden kann. In einer solchen Studie können offene Fragen des bundesweiten Forschungsprojekts in den Fokus genommen werden, u.a. versprechen wir uns eine Auswertung von Erfahrungen. Dabei sollte der Struktur in RLP mit Großstädten, kleineren Städten und Dörfern sowie außerorts im ländlichen Raum Rechnung getragen werden.

Unseres Erachtens sollte das Land Rheinland-Pfalz in Sachen Radverkehrsförderung den genannten erfolgreichen Nachbarländern nicht nachstehen und mit mutigen und sichtbar proaktiven radverkehrsfreundlichen Entscheidungen ein Signal setzen. Im Sinne der Klimaschutzziele, denen auch das Land Rheinland-Pfalz verpflichtet ist, und der hierfür benötigten Beiträge des Verkehrssektors wäre eine Entscheidung gegen die Markierung von Piktogrammketten kontraproduktiv.

Aus unserer Sicht ist natürlich eine bundeseinheitliche Regelung anzustreben. Da die Bundesregierung hier anscheinend aktuell keinen Regelungsbedarf sieht, die Kommunen vor Ort jedoch mit dem bestehenden Instrumentarium nicht alle Verkehrssituationen lösen können, sollte aus unserer Sicht nicht auf die bundeseinheitliche Lösung gewartet werden.

Wir wünschen uns daher eine Übergangsregelung des Landes Rheinland-Pfalz wie in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen und schlagen einen konkreten fachlichen Austausch mit der Oberen Straßenverkehrsbehörde zur Konkretisierung des Themas vor.

Ludwigshafen, 12.07.24



Alexander Thewalt  
Vorsitzender