



Rad- und Fußverkehr – gemeinsam oder getrennt?

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land

Vorwort



Seit 2007 ist die Vision Zero die Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR. Der Weg zum Ziel, keine Getöteten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen mehr beklagen zu müssen, führt über das Safe System. Dieser Ansatz wird auch von der Europäischen Kommission und der Weltgesundheitsorganisation verfolgt: Unfälle können vermieden werden, indem menschliches Fehlverhalten durch die Gestaltung des Verkehrssystems aufgefangen wird.

Weil Menschen im Straßenverkehr Fehler machen, sollte das Verkehrssystem einerseits so gestaltet sein, dass es den Verkehrsteilnehmenden leichtgemacht wird, sich situationsgerecht zu verhalten, um Unfällen vorzubeugen. Andererseits macht die Verletzlichkeit der Menschen – und dabei besonders der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind – eine fehlerverzeihende Infrastruktur erforderlich, damit Unfälle keine schweren oder gar tödlichen Verletzungen nach sich ziehen. Dazu müssen ins Verkehrssystem nach Möglichkeit Redundanzen eingebaut werden, sodass weitere Schutzmechanismen greifen können, wenn Fehler passieren und einzelne Elemente des Systems versagen.

So helfen beispielsweise eine gute Netzplanung, die alle Verkehrsarten berücksichtigt, die bauliche Trennung der Verkehrsarten und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Konfliktpotenziale zu reduzieren, so dass Radfahrende und Zu Fuß Gehende subjektiv und objektiv sicher an ihr Ziel kommen.

Während Erkenntnisse rund um die Sicherheit des Radverkehrs inzwischen zunehmend Verbreitung finden, muss der Fußverkehr noch stärker ins Bewusstsein vieler Entscheiderinnen und Entscheider gerückt werden.

So fordert der DVR in seinem Beschluss „Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehende“, dass zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs in allen Städten über 100.000 Einwohner eine ausschließlich für den Fußverkehr zuständige Stelle eingerichtet werden sollte.

Denn gemäß der Vision Zero gibt es eine gemeinsame Verantwortung derjenigen, die das Verkehrssystem gestalten und derjenigen, die sich darin bewegen und ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem haben. Der Schutz der Schwächsten sollte dabei eine zentrale Rolle spielen.

Manfred Wirsch

Präsident
Deutscher Verkehrssicherheitsrat

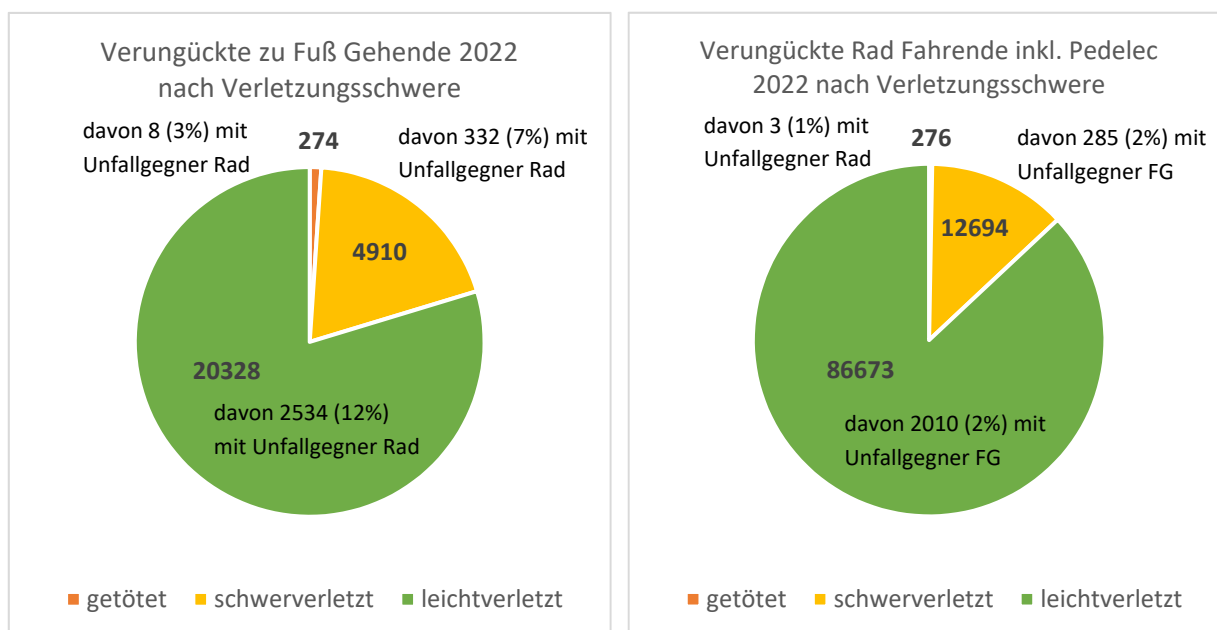
Unfallgeschehen und subjektive Sicherheit

Insgesamt verunglückten im Jahr 2022 auf deutschen Straßen innerorts 99.643 Rad Fahrende, davon wurden 276 bei dem Unfall getötet, 12.694 verletzt sich schwer und 86.673 leicht. Rund 2 % (2.010) der leicht verletzten Rad Fahrenden verunglückte bei einem Unfall mit einem zu Fuß Gehenden (Unfall mit 2 Beteiligten). Bei den Schwerverletzten lag dieser Anteil ebenfalls bei 2 % (285). Ebenso verunglückten im Jahr 2022 innerorts 25.512 zu Fuß Gehende, wobei 274 davon getötet, 4.910 schwer und 20.328 leicht verletzt wurden. Rund 7 % (332) der schwer verletzten zu Fuß Gehenden verunglückten bei einem Unfall mit einem Rad Fahrenden. Bei den Leichtverletzten liegt dieser Anteil bei gut 12 % (2.534). In der Summe verunglückten rund 11 % der zu Fuß Gehenden im Zusammenhang mit einem Konflikt mit einem Rad Fahrenden.

Neben dem Radverkehr geht seit Sommer 2019 auch von E-Scootern ein Konfliktpotenzial für zu Fuß Gehende aus. E-Scooter können bis zu 20 km/h fahren und dürfen eigentlich nur die Straße oder Radwege benutzen. Daran halten sich aber nicht alle E-Scooter Fahrenden. Im Jahr 2022 verunglückten bei Unfällen mit Personenschaden zwischen zu Fuß Gehenden und E-Scooter-Nutzenden (Unfälle mit 2 Beteiligten) insgesamt 577 zu Fuß Gehenden. 533 zu Fuß Gehende verletzten sich dabei leicht und 44 davon verletzten sich schwer.

Hinzu kommt, dass gerade bei Unfällen zwischen zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden aber auch E-Scootern zusätzlich mit einem um ein Vielfaches höheres Dunkelfeld zu rechnen ist. Insbesondere Unfälle lediglich zwischen zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden oder auch E-Scooter Fahrenden werden nicht immer der Polizei gemeldet – in der Tendenz je seltener, desto geringer der Schaden bzw. leichter die Unfallfolgen sind.

Und nicht zuletzt spielt das subjektive Sicherheitsempfinden eine große Rolle im Bereich der Verkehrssicherheit. Eine repräsentative Forsa-Umfrage im Auftrag des DVR im April 2023 hat z. B. ergeben, dass sich 53 % der zu Fuß Gehenden von Fahrrad Fahrenden und 44 % von E-Scooter Fahrenden beeinträchtigt fühlen. Die Einrichtung getrennter Geh- und Radwege wird von der Mehrheit der Befragten (56 %) als besonders wichtig angesehen, um die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende zu erhöhen.



Verunglückte zu Fuß Gehende (FG) und Rad Fahrende 2021 nach Verletzungsschwere und jeweiliger Anteil mit Unfallgegnern zu Fuß Gehende bzw. Rad Fahrende an den Leicht- und Schwerverletzten

Häufige Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf gemeinsam genutzten Flächen

Sobald sich Rad- und Fußverkehr eine Fläche teilen und eine größere Anzahl an Nutzenden gleichzeitig aufeinandertrifft, erhöht sich das Konfliktpotenzial. Neben der objektiven Sicherheit kann beispielsweise für Mobilitätsentscheidungen auch das subjektive Sicherheitsempfinden eine große Rolle spielen.

Hervorgerufen werden Konflikte u. a. durch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche des Rad- und Fußverkehrs. Rad Fahrende sind in der Regel zügig unterwegs, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Der Fußverkehr hingegen hat je nach Umfeldnutzung auch das Flanieren und Verweilen als einen wesentlichen Nutzungsanspruch.

Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr werden durch folgende Faktoren begünstigt:

- unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau bzw. zu hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs,
- geräuschloses Annähern des Radverkehrs,
- unvermittelter Richtungswechsel oder Stehenbleiben von zu Fuß Gehenden, spontanes Verhalten von Kindern, Konflikte mit Tieren (z. B. Hundeleinen),
- abgestellte Fahrzeuge (Fahrräder, E-Scooter) auf dem Gehweg,
- Breitereinschränkungen durch Hindernisse auf dem Gehweg (z. B. Aufsteller, Außengastronomie),
- eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit von Personen mit Mobilitätseinschränkungen (z. B. Blinde und stark Seheingeschränkte),
- größere Anzahl an Ein- oder Ausfahrten.

Dieses Konfliktpotenzial besteht nicht nur auf ausgewiesenen gemeinsamen Geh- und Radwegen oder für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen, sondern auch im Zusammenhang mit einer regelwidrigen Nutzung von Radwegen durch zu Fuß Gehende oder von Gehwegen durch Rad Fahrende. Die Ursachen für eine regelwidrige Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr können vielfältig sein. Zu nennen sind hier insbesondere fehlende geeignete Radverkehrsanlagen, fehlende Akzeptanz vorhandener Radverkehrsanlagen, fehlende Überquerungshilfen bzw. geeignete Überquerungsmöglichkeiten für den Radverkehr oder auch eine unzureichende Netzplanung für den Radverkehr.



Welche Möglichkeiten der Führung gibt es?

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) gibt es unterschiedliche Möglichkeiten der gemeinsamen und getrennten Führung von Rad- und Fußverkehr. Dabei gibt es Unterschiede in der Benutzungspflicht für Rad Fahrende. Während bei der Anordnung des Zeichens 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und des Zeichens 241 (Getrennter Geh- und Radweg) eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, dürfen Rad Fahrende bei der Anordnung „Gehweg – Radverkehr frei“ auch auf der Fahrbahn fahren. Bei der Anordnung „Gehweg – Radverkehr frei“ müssen Rad Fahrende Schrittgeschwindigkeit fahren, Rücksicht nehmen und dürfen den Fußverkehr nicht gefährden oder behindern. Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg müssen Rad Fahrende auf zu Fuß Gehende Rücksicht nehmen und beim Vorbeifahren jede Gefährdung vermeiden. Dafür ist die Geschwindigkeit dem Fußverkehr anzupassen. Es gilt also nicht dauerhaft Schrittgeschwindigkeit.

Möglichkeiten der gemeinsamen und getrennten Führung von Rad- und Fußverkehr		
Gemeinsame Führung		
 Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO)	- keine Trennung durch Markierung oder andere Elemente - Benutzungspflicht für den Radverkehr - Mindestbreite 2,50 m (nach VwV-StVO)	 Gehweg + Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Zeichen 239 + Zusatzzeichen 1022-10)  Fußgängerzone + Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Zeichen 242.1 + Zusatzzeichen 1022-10)
- Radverkehr nur Schrittgeschwindigkeit + Vorrang Fußverkehr		
Getrennte Führung		
 Getrennter Geh- und Radweg (Zeichen 241 StVO)	- Benutzungspflicht für den Radverkehr - optische und taktile Trennung zw. Geh- und Radweg erforderlich	 Gehweg (Zeichen 239 StVO) + Radverkehr im Mischverkehr/auf Schutzstreifen oder Radverkehr auf Radfahrstreifen oder auf einem separat geführten Radweg

Exkurs: Rad fahrende Kinder auf dem Gehweg (Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge):

„Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen. Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen; eine Aufsichtsperson ist insbesondere geeignet, wenn diese mindestens 16 Jahre alt ist. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Wird vor dem Überqueren einer Fahrbahn ein Gehweg benutzt, müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.“

Das sagt das Planungsregelwerk

Aktuelle Planungsregelwerke, wie die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) oder auch die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), machen Vorgaben, unter welchen Voraussetzungen eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich ist und wann eine gemeinsame Führung nicht zu empfehlen ist. Demnach kommen gemeinsame Geh- und Radwege zunächst grundsätzlich nur infrage, wenn eine Führung des Radverkehrs auf Radwegen oder Radfahrstreifen nicht realisierbar ist und das Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf einem Schutzstreifen aus Sicherheitsgründen, z. B. auf Grund zu hoher Kraftfahrzeugverkehrsstärken, nicht vertretbar ist.

Ob eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr grundsätzlich noch verträglich ist, hängt u. a. von der nutzbaren Gehwegbreite und der Anzahl der zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden während der stark frequentierten Tageszeit ab. Hierzu gibt das aktuelle Planungsregelwerk die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Werte vor.

Maximal verträgliche Anzahl zu Fuß Gehender- und Rad Fahrender in der Spitzenstunde (nach RAST 2006 und EFA 2002)		
Nutzbare Gehwegbreite	Summe  + 	Davon Anteil 
≥ 2,50 – 3,00 m	70	Mind. 40 (≥ 57 %)
≥ 3,00 – 4,00 m	100	Mind. 60 (≥ 60 %)
≥ 4,00 m	150	Mind. 100 (≥ 67 %)

Die maximal verträglichen Frequentierungen sind dabei derart gering, dass insbesondere unter Beachtung der gewünschten und prognostizierten Zunahmen des Radverkehrs eine gemeinsame Führung in der Regel nur außerorts oder in Straßendörfern, in denen kaum Fußverkehr zu verzeichnen ist, in Frage kommen wird.

Generell ungeeignet für eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr sind laut EFA, ERA und RAST Straßen

- mit intensiver Geschäftsnutzung,
- mit einer überdurchschnittlich hohen Nutzung durch besonders schutzbedürftige Personen (z. B. Kinder, ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen),
- im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- mit starkem Gefälle (> 3 %),
- mit nutzbaren Gehwegbreiten von weniger als 2,50 m,
- mit einer dichteren Folge von unmittelbar an (schmale) Gehwege angrenzenden Hauseingängen,
- mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen sowie
- mit stärker frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen.

Seien Sie konsequenter und vermeiden Sie, wann immer möglich, eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs. Nutzen Sie stattdessen die Möglichkeit, auch Flächen des ruhenden Verkehrs zugunsten von Fuß- und Radverkehr umzugestalten! Rad Fahrende und zu Fuß Gehende sollen vor dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr priorisiert behandelt werden.



Exkurs: E Klima 2022

Im Jahr 2022 sind vor dem Hintergrund der Anforderungen des Klimaschutzgesetzes von einer ad-hoc-Gruppe der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E Klima 2022) erarbeitet und veröffentlicht worden. Diese Empfehlungen enthalten klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. „Gefragt ist ein sofort einsetzendes, entschlossenes Handeln mit dem Ziel, die verkehrsbezogenen Klimaschutzziele zu erreichen. Tätig werden müssen die gesamte FGSV-Community und alle Anwendenden der FGSV-Regelwerke und -Wissensdokumente.“

Die FGSV empfiehlt, die E Klima 2022 bei allen Verkehrsplanungen sowie beim Entwurf und beim Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen heranzuziehen.

Als Anhang enthalten die E Klima Steckbriefe zu zahlreichen aktuellen Planungsregelwerken, in denen die Anforderungen konkretisiert werden. Im Hinblick auf den Rad- und Fußverkehr werden dabei im Steckbrief zu den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), dem wichtigsten Planungsregelwerk in diesem Bereich, z. B. folgende ergänzende Anforderungen an die Anwendung der Richtlinien zur Erreichung von Klimaschutzzielen aufgeführt:



- Die Belange des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren. Zusätzlich sind die Ansprüche des Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen.
- Zur Erreichung von Klimaschutzzielen sollen für den Rad- und Fußverkehr durchgehend regelkonforme und möglichst attraktive Netze mit der zugehörigen Anbindung an Infrastruktur- und Kultureinrichtungen, Wohnen und Gewerbe angeboten werden.
- In beengten Situationen und bei Flächenkonflikten sind auch einzelne Abschnitte (Orientierungslänge 50 bis 150 m) mit reduzierter Fahrbahnbreite zu bilden, um eine durchgehend regelkonforme und möglichst attraktive Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr anbieten zu können und um Geschwindigkeiten in Stadtstraßen zu reduzieren.

Diese und viele weitere Hinweise in den Steckbriefen der E Klima bieten eine Argumentationshilfe und Planungsgrundlage für ausreichend breite, sichere und allen Ansprüchen gerecht werdenden Rad- und Fußverkehrsanlagen ohne eine gemeinsame Flächennutzung.

Setzen Sie sich in Ihrer Kommune aktiv und offensiv für die Erreichung der Klimaschutzziele ein! Berücksichtigen Sie dabei konsequent die Handlungsanleitungen der E Klima und priorisieren Sie den Rad- und Fußverkehr.



Planungsgrundsätze und Maßnahmen

Grundsätzlich gilt: Ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg ist keine geeignete Radverkehrsanlage, sondern höchstens eine schlechte Notlösung für eine begrenzte Übergangszeit! Folgende Grundsätze sollten bei Planungen berücksichtigt werden:

- Basis einer jeden Planung sollte immer eine dezidierte Umfeldbetrachtung sein. Sind sensible Einrichtungen/zahlreiche Ziele zu Fuß Gehender in der Nähe (z. B. Schulzentren, Einkaufszentren, stark frequentierte Freizeitziele), ist von erhöhten Ansprüchen des Fußverkehrs auszugehen und dementsprechend keine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr vorzusehen.
- Gute Netzplanung für den Radverkehr:
 - Prüfung aller Möglichkeiten zur Umsetzung geeigneter Radverkehrsanlagen. Ist dies nicht umsetzbar, Prüfung der Möglichkeiten einer parallelen Routenführung für den Radverkehr (z. B. durch Einrichtung von Fahrradstraßen) anstelle eines gemeinsamen Geh- und Radwegs.
 - Umsetzung lückenloser, durchgängiger Netze für den Radverkehr mit geeigneten Überquerungsmöglichkeiten an den Stellen mit Querungsbedarf (Nutzungsansprüche bestimmen)
- Berücksichtigung von Schulweghaupttrouten bei der Abwägung und Planung
 - Prüfung der Eignung von Radverkehrsanlagen für (jüngere) Schülerinnen und Schüler (Fahren im Mischverkehr, auf Schutzstreifen oder schmalen Radfahrstreifen bei gleichzeitig hoher Kfz-Verkehrsstärke und -Geschwindigkeit häufig ungeeignet für diese Zielgruppe)
 - Geeignet sind Radwege, die sicher über Knotenpunkte geführt werden (vgl. Themenserie „Vermeidung von Radunfällen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge“).
- Ausloten und Ausnutzen jeglicher Möglichkeiten zur getrennten Führung von Rad- und Fußverkehr unter Berücksichtigung der Belange schwächerer Personengruppen (vgl. E Klima). Hierzu zählen z. B.:
 - Umnutzung/Umgestaltung des Seitenraumes (z. B. Wegnahme von Parkplätzen), um einen Radweg zu ermöglichen
 - Geschwindigkeitsreduktion zur Ermöglichung von Radfahren im Mischverkehr
 - Fahrstreifenreduktion/Anpassung der Breiten (z. B. überbreite Fahrbahn anstelle von 2 Fahrstreifen), um Protected bike lanes oder Radfahrstreifen in ausreichender Breite anlegen zu können
- Einrichtung von gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Zweirichtungsbetrieb ausschließlich auf Außerorts-routen mit sehr geringem Fußverkehrsanteil
- Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit bei jeder Führungsform (vgl. HBVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)



Getrennter Geh- und Radweg mit optischer und taktiler Trennung



Protected bike lane

Quellenverzeichnis

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 22. September 2015

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR): Pressemitteilung zur Forsa-Umfrage.

European Commission (2022): Road Safety Thematic Report – Safe System Approach. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002. Köln, 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. Köln, 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima), Ausgabe 2022. Köln 2022

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): E Klima – Steckbriefe - Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen, Ausgabe 2022. Köln, 2022

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Ausgabe 2011. Köln, 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006. Köln, korrigierter Nachdruck 2009

Statistisches Bundesamt: Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr Verkehrsunfälle 2022. Wiesbaden, 2023 (unveröffentlicht)

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist

Weber, Thomas; Klein, Tobias: Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen (Teil 1). 2019 (veröffentlicht auf der Internetseite zum Nationalen Radverkehrsplan)

Weiterführende Literatur

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) (Hrsg.): So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr. Berlin, 2019.

Enke, M.; Hantschel S.; Gerike, R. (2020): NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen – Leitfaden für Planerinnen und Planer.

Fachverband Fußverkehr Deutschland – FUSS e.V. (Hrsg.): Gehwege, Radwege, Mischwege – Regeln für Verkehrsteilnehmer, Planende und Behörden.

Fachverband Fußverkehr Deutschland – FUSS e.V. (Hrsg.): Radfahrer auf dem Gehweg, Fußgänger auf dem Radweg – Regeln, Konflikte, Verbesserungspotential.

<https://www.geh-recht.de/gemeinsame-geh-und-radwege.html>

In dieser Reihe bisher erschienen (Auswahl):



Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land
Vermeidung von Radunfällen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge



Vermeidung von Linksabbiegeunfällen auf Landstraßen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Verkehrssicherheit innerörtlicher kleiner Kreisverkehre

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Vermeidung von Baumunfällen auf Landstraßen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Verbesserung der Verkehrssicherheit für Motorrad Fahrende auf Landstraßen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Sichere Gehwege planen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Sicherer Radverkehr auf Schutzstreifen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e. V.
Jägerstraße 67 - 69
10117 Berlin
T +49(0)30 22 66 77 1-0
F +49(0) 30 22 66 77 1-29
E info@dvr.de

www.dvr.de

Redaktion: Tanja und Jens Leven, bueffee GbR
Wissenschaftliche Begleitung:
Prof. Jürgen Gerlach, Universität Wuppertal

Bildquellen: Titelbild Leven, S. 4, 6 + 7 DVR, S. 8 Gerlach, Leven
1. Auflage, August 2023