

BERND SLUKA
SONNENSTRASSE 34
94113 TIEFENBACH
TEL. (08509) 2681
E-MAIL: bernd@sluka.de

Haselbach, 29. September 1999

Bernd Sluka · Sonnenstraße 34 · D-94113 Tiefenbach

An die
Stadt Passau
Untere Straßenverkehrsbehörde
94032 Passau

Widerspruch gegen Anordnung der Radwegbenutzungspflicht in der Leonhard-Paminger-Straße in Passau

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf meinen täglichen Wegen in Passau fahre ich gelegentlich durch die Leonhard-Paminger-Straße. Dabei muß ich aufgrund der ausgeschilderten Benutzungspflicht in beiden Richtungen den dort vorhandenen Fuß- und Radweg benutzen. Die hier vorgenommene Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist für mich nicht nachvollziehbar und ich lege hiermit Widerspruch dagegen ein.

Begründung:

Im Zuge der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften traten zum 1. Oktober 1998 Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) bzgl. der Benutzungspflicht von Radwegen (§ 2, Abs. 4) in Kraft. Nunmehr sind nur noch solche Radwege benutzungspflichtig, die durch Zeichen 237, 240 oder 241 als solche gekennzeichnet sind. Zugleich wurden die entsprechenden Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) dahingehend geändert und ergänzt, daß nur noch unter definierten Voraussetzungen Radwege als benutzungspflichtig beschildert werden dürfen. Als zwingende Voraussetzungen werden benannt (VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 2), daß die Benutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen im Einzelfall erforderlich und verhältnismäßig ist und die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Die Frage der Erforderlichkeit von Anordnungen durch Verkehrszeichen wird weiterhin in den §§ 39 und 45 StVO deutlich geregelt. So heißt es in § 39, Abs. 1: *„Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.“*

Diesen Anforderungen wird der Radweg in der Leonhard-Paminger-Straße nicht gerecht. Im Folgenden werden vier Punkte aufgeführt, die jeder für sich bei Nichterfüllen die Ausschilderung als benutzungspflichtigen Radweg ausschließen.

1. Die Leonhard-Paminger-Straße wird mit 5950 Kfz/Tag [1] gering befahren. Die Höchstgeschwindigkeit ist im oberen Bereich auf 50 km/h, sonst 30 km/h beschränkt und wird so nach meinem Eindruck auch eingehalten, insbesondere fällt es schwer, sie bergauf zu erreichen. Schwerlastverkehr ist selten und wenn, dann fahren Lastwagen und Busse aufgrund der starken Steigung langsam bergauf. Der Verlauf ist übersichtlich. Laut Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [2] ist eine Radwegbenutzungspflicht in solchen Fällen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich: *„Innerortsstraßen - Eine Erfordernis der Benutzungspflicht kann bei Verkehrsstärken von 5000–10000 Kfz/Tag unter bestimmten Randbedingungen (z.B. hoher Lkw-Verkehr, hohes Geschwindigkeitsniveau, Kurvigkeit) bestehen. Oft ist auch noch bei diesen Bedingungen Mischverkehr vertretbar.“* Diese besonderen Voraussetzungen liegen in der Leonhard-Paminger-Straße nicht vor. Der Radverkehr erreicht bergab ohne jegliche Anstrengung hohe Geschwindigkeiten, so daß Mischverkehr auf der Fahrbahn vertäglich ist.

Die linkseitige Freigabe und damit Anordnung der Benutzungspflicht soll laut VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 3, II., 1. innerorts eine Ausnahme darstellen und nur nach sorgfältiger Prüfung vorgenommen werden. Bergauf wiederum fahren die meisten Kraftfahrzeuge nicht schnell. Die Anordnung der Benutzungspflicht würde hier zwar langsamen Radfahrern die Benutzung des Radwegs bergauf erlauben. Diese Maßnahme ist jedoch dazu nicht erforderlich. Es genügt dafür, den bergauf links verlaufenden Gehweg durch Zusatzzeichen 1022-10 für Radverkehr freizugeben. Weitere Lösungen (z.B. asymmetrische Fahrstreifenaufteilung) nennen die ebenfalls von der FGSV publizierten *„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95“* [3] auf Seite 27. Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Radwegbenutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen in der Leonhard-Paminger-Straße nicht erforderlich und auch nicht verhältnismäßig ist.

2. Die StVO-VwV zu Zeichen 240 nennt als Bedingung für die die Ausweisung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs (innerorts der Ausnahmefall) die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Radwegbenutzungspflicht und führt in II., 1. aus: *„Im Hinblick auf die mit der Kennzeichnung verbundene Radwegbenutzungspflicht kann dies nur dann in Betracht kommen, wenn die Interessen des Radverkehrs das notwendig machen und wenn es nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Verkehrsteilnehmer und der Kinder, im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar erscheint.“* Die FGSV erläutert das in [2] (S. 47) mit *„Die in der VwV-StVO hervorgehobene Berücksichtigung der Belange der Fußgänger macht bei dieser Lösung eine besonders gründliche Prüfung alternativer Führungsformen notwendig.“* Die Leonhard-Paminger-Straße weist ein starkes Gefälle auf, so daß Radfahrer ganz ohne eigenes Zutun bergab hohe Geschwindigkeiten erreichen. Das schließt die Ausweisung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs aus. Die Belange der Fußgänger werden dadurch nicht berücksichtigt; sie werden durch die hohen Radfahrgeschwindigkeiten gefährdet. Die FGSV warnt in [3] gleich mehrfach (auf Seite 27 und 40) vor der Ausweisung von gemeinsamen Fuß- und Radwegen in starkem Gefälle (< 3%). Alternative Führungsformen des Radverkehrs sind in der Leonhard-Paminger-Straße möglich (siehe 1.). Also entspricht auch die Anordnung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs in der Leonhard-Paminger-Straße nicht der StVO-VwV.

-
- [1] Gevas Verkehrszählung, u.a. wiedergegeben in Stadt Passau, Referat für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Verkehr: *„Neue Mitte Passau - Verkehrliche Erschließung (MIV)“*, November 1998
 - [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *„Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung“*, Köln, 1998, S. 14f
 - [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA95“*, Köln, 1995

3. Gemäß VwV-StVO muß die für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche — unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse und der örtlichen Gegebenheiten — ausreichend breit befestigt und einschließlich Sicherheitsraum frei von Hindernissen sein. Die Hindernisfreiheit ist in der Leonhard-Paminger-Straße nicht gegeben. Der gemeinsame Fuß- und Radweg wird, besonders im Bereich der Zufahrt zum Studentenwohnheim, regelmäßig von parkenden Autos auf voller Breite zugestellt.
4. Zuletzt bestimmt VwV-StVO § 2, Abs. 4, Satz 2, II, 2c, daß „*die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführung an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sind.*“ Auch diese Anforderung wird vom Radweg in der Leonhard-Paminger-Straße nicht erfüllt. Das Radwegende im unteren Teil und die dort vorgesehene Führung über einen Radfahrstreifen auf die Fahrbahn ist regelmäßig zugeparkt. Insbesondere ist eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern an dieser Stelle dadurch nicht gegeben. Weder sind die in [2] (S. 25) genannten 20 m ständig freigehalten, noch eine wesentlich längere unverdeckte Strecke, die aufgrund der hohen Geschwindigkeiten der Radfahrer, die hier aus einem verdeckt geführten Radweg neben der Fahrbahn auftauchen, notwendig wäre, um ausreichend Zeit für die gegenseitige Wahrnehmung zu sichern.

Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist hier somit weder verhältnismäßig noch zumutbar. Es ist für mich auch nicht erkennbar, daß hier von der in den VwV-StVO eng begrenzten Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht werden soll, da diese entweder nur an kurzen Engstellen oder befristet bis zu einer baulichen Herstellung der Mindestbedingungen, in jedem Fall aber nur unter Wahrung der Verkehrssicherheit zulässig ist.

Gegen die Nichteinhaltung der Kriterien der VwV-StVO kann auch nicht vorgebracht werden, daß die Anordnung der Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sei. Denn es sind gerade auch Gründe der Verkehrssicherheit, die den Normgeber zu einer Änderung der StVO einschließlich der VwV-StVO veranlassen haben. Verkehrssicherheit kann nicht nur auf den Autoverkehr bezogen werden, sondern gilt eben auch für den Radverkehr.

In der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO ist unter „*II. Radwegebenutzungspflicht*“ ausdrücklich bestimmt, daß selbst dann, wenn aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240, 241 erforderlich ist, eine Anordnung nur dann zu erfolgen hat, wenn die dort im einzelnen genannten und von mir oben angesprochenen Kriterien erfüllt sind. Dieses zweifache Erfordernis verdeutlicht die von mir angesprochene Erkenntnis, daß gerade auch in den Kriterien an einen benutzungspflichtigen Radweg Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit zum Ausdruck kommen. Die StVO-Novelle beruht insoweit auf diversen wissenschaftlichen Untersuchungen, die gezeigt haben, daß Bordsteinradwege eben nicht so sicher sind, wie man dies früher angenommen hat[4], [5].

[4] ARGUS (Hg.): „*Velo Secur — Sicherheit rund ums Radfahren*“, Tagungsband (02.-05.05.1990, Salzburg), 1991, Wien, S. 78, zitiert in: ADFC, „*Forschungsdienst Fahrrad*“, Ausgabe 173, 1992, Abb. 2 (siehe Anlage)

[5] Ole Bach, Ole Rosbach, Else Jørgensen: „*Die Verkehrssicherheit von Radwegen in dänischen Städten*“, zitiert in: Bundesminister für Verkehr (Hg.): „*Forschung Stadtverkehr, Heft A7, Zusammenfassende Auswertungen von Forschungsergebnissen zum Radverkehr in der Stadt*“, Bergisch Gladbach/Berlin/Bonn, 1991, Abb. 4-7 und S. 176

Die VwV-StVO erlaubt es danach — gerade aus Gründen der Verkehrssicherheit — nicht mehr, daß Radfahrer zur Benutzung solcher Radwege verpflichtet werden, die die in den VwV-StVO genannten Kriterien nicht erfüllen. Eben dies war die Intention der StVO-Novelle, wie in der Begründung zur StVO-Änderung deutlich wird. Denn es heißt dort, daß obwohl Gründe der Verkehrssicherheit für eine Radwegebenutzungspflicht sprechen können, die Benutzung dem Radfahrer dennoch nicht zumutbar ist, wenn sich der Radweg in einem baulich unzureichenden Zustand befindet oder nach Ausmaß und Ausstattung nicht den Erfordernissen des modernen Radverkehrs entspricht. Die Benutzung solcher Radwege sei für Radfahrer im allgemeinen nicht zumutbar. Es sei allerdings vertretbar, die Benutzung dort noch anzubieten (als anderer, nicht benutzungspflichtiger Radweg), wo dies für einen Teil der Radfahrer, z.B. ältere Radfahrer, vorteilhaft ist. Eine Benutzungspflicht kann danach auf Radwegen, die die Kriterien der VwV-StVO nicht erfüllen, auch nicht angeordnet werden.

Die eingangs erwähnte 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften fand bereits im Juli 1997 die Zustimmung des Bundesrates und wurde im August 1997 allgemein bekannt gemacht. Für die ausführenden Behörden bestanden daher bis zum Inkrafttreten der hier relevanten Vorschriften am 1. Oktober 1998 ausreichend Möglichkeit, eventuell notwendige bauliche oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen. Trotzdem muß ich im oben beschriebenen Fall davon ausgehen, daß dies hier nicht geschehen ist, da offenbar auch noch fast ein Jahr nach Inkrafttreten der Vorschriften Regelungen Bestand haben sollen, die im krassen Gegensatz zur Rechtslage stehen.

Ich lege daher diesen Widerspruch nicht nur fristwährend ein, sondern auch in der Erwartung, daß es den ausführenden Behörden problemlos möglich sein muß, diesen zeitnah zu bearbeiten, da nunmehr über zwei Jahre seit der Bekanntmachung der Änderungsverordnung verstrichen sind und die Überprüfung aller Radwege abgeschlossen sein sollte. Sollten sich dennoch Verzögerungen ergeben, so bitte ich Sie, mir dies ebenso mitzuteilen, wie ggf. die Weiterleitung an eine andere Behörde. Sollten Sie in einem der oben beschriebenen Fälle eine zeitlich befristete Ausnahmeregelung zu Grund legen, da eine bauliche Umgestaltung geplant ist, so teilen Sie mir bitte mit, 1. bis wann die zeitliche Befristung längstens besteht und 2. wie die planerische und finanzielle Realisierung sichergestellt ist.

Ich wäre dankbar, wenn Sie mir den Eingang meines Widerspruchs vorab kurz bestätigen könnten.

Mit freundlichen Grüßen