

---

Holger Farr – Lindental 3 – 94032 Passau

An die  
Stadt Passau  
Untere Straßenverkehrsbehörde  
94032 Passau

**Widerspruch gegen Anordnung der Radwegbenutzungspflicht  
in der Haitzingerstraße (gemeinsamer Geh- und Radweg mit linksseitiger  
Benutzungspflicht zwischen der Bernhard-Setzer- und der Stelzhamer-Straße).**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich Widerspruch gegen die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht in der Haitzingerstraße ein.

Begründung:

Ich befahre die Haitzingerstraße mehr oder weniger regelmäßig bei Fahrradtouren ins Passauer Umland. Stadtauswärts werde ich als Radfahrer von der Regensburger Straße, über die Haitzinger-Brücke kommend, hinter der Kreuzung Haitzingerstraße - Haitzinger-Brücke (abknickende Vorfahrt) auf die Haitzingerstraße geführt. An der Kreuzung muß die vorfahrtberechtigten Fahrzeuge, die auf der Haitzinger-Brücke fahren, vorbeilassen und werde etwa 50 Meter hinter der Kreuzung auf einen benutzungspflichtigen, linksseitigen Radweg geführt, der kurz vor der Stelzhamer-Straße endet, wo ich das zweite Mal die Fahrbahn queren muß. Stadteinwärts beginnt der Radweg an der Kreuzung Haitzingerstraße - Stelzhamer-Straße und endet im Gefälle bei der Einmündung der Bernhard-Setzer-Straße, kurz vor der Kreuzung Haitzingerstraße - Haitzinger-Brücke.

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.“*

In den „Hinweisen zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ (siehe [1]) findet man im Abschnitt 3.3 (Prüfung der Erfordernis der Benutzungspflicht): „Die Erfordernis der Benutzungspflicht leitet sich allein aus dem Anspruch der Verkehrssicherheit ab und berücksichtigt vor allem die Gefährdung der Radfahrer durch den Kfz-Verkehr.“ Weiter heißt es zu Einteilungen, ab wann eine Radwegbenutzungspflicht in Frage kommen kann:

„Innerortsstraßen

- Radverkehrsanlagen sind in der Regel nicht erforderlich in Tempo-30-Zonen. Bei Straßen mit Kfz-Stärken unter 5000 Kfz/Tag kann die Benutzungspflicht vorhandener Radverkehrsanlagen häufig entfallen.[...]
- Eine Erfordernis der Benutzungspflicht kann bei Verkehrsstärken von 5000 bis 10000 Kfz/Tag unter bestimmten Randbedingungen (z. B. hoher Lkw-Verkehr, hohes Geschwindigkeitsniveau, Kurvigkeit) bestehen. Oft ist auch noch bei diesen Verkehrsstärken der Mischverkehr vertretbar.“

Wie man aus den Verkehrsstärken der Haitzingerstraße ersehen kann (im Bereich des Radwegs fahren 2400 Kfz/Tag im westlichen Teil bis 1550 Kfz/Tag im östlichen Teil [2]), sind Kfz- und insbesondere auch der Lkw-Verkehr nicht übermäßig hoch. Die Haitzingerstraße darf nur mit Tempo 50 befahren werden und sie hat einen gradlinigen Verlauf. Nach [1] sollte man deshalb von einer Radwegbenutzungspflicht absehen.

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 unter anderem folgende Kriterien erfüllt sind: „[...] 2. die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar und in der Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist.“ [...] Unter Punkt c heißt es weiter: „c) 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 ist. Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist mit Gefahren verbunden.“ In [1] heißt es dazu im Abschnitt 3.4.3 „Linienführung auf der Strecke“ weiter: „Knotenpunkte sind für Radfahrer besondere Gefahrenstellen. Vor allem bei Radwegen kann es auf Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten zu Unfällen zwischen Kraftfahrern und (bevorrechtigten) Radfahrern kommen.“ Dieses trifft besonders auf den Radweg in der Haitzingerstraße zu. Dort gibt es auf der Radwegseite viele, zum Teil sehr unübersichtliche Straßeneinmündungen (Bernhard-Setzer-Straße, Holzheimer-Straße, Dr.-Geiger-Weg, Weinholzerweg). Dies gilt im besonderen für die stadteinwärts führende Fahrtstrecke. Weiter findet man aufgrund der in der Haitzingerstraße angesiedelten Betriebe sehr viele Ein- und Ausfahrten, zum Teil mit LKW-Rangierbetrieb (z. B. Firma Schwarzmüller, Esso Tanklager). Die durch die linksseitige Benutzungspflicht erzwungene Fahrtrichtung führt zu einer vergrößerten Unfallgefahr (vgl. [3]). Erschwerend kommt hinzu, daß insbesondere die Sichtverhältnisse von Lkw auf dem Radweg trotz zusätzlich angebrachter Spiegel schlecht sind und dadurch der Radfahrer auf dem Radweg leicht übersehen wird. Ein Beispiel für das Sichtfeld im Spiegel eines abbiegenden Lkws befindet sich in der Anlage. [4]

---

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung“, Köln, 1998, S. 14f.

[2] Gevas Verkehrszählung, u.a. wiedergegeben in Stadt Passau, Referat für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Verkehr: „Neue Mitte Passau - Verkehrliche Erschließung (MIV)“, November 1998

[3] 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)

[4] Hans-Joachim Zierke: „Lkw und Radwege“, <ftp://aftp:adfc-ftp@penthesislea.uni-trier.de/pub/leute/hajo/verkehr/Spiegelbild.gif>, Berlin 1997

Weiterhin wird in den VwV-StVO zur Freigabe linksseitiger Radwege — im vorliegenden Fall wird durch die Freigabe auch zugleich eine linksseitige Benutzungspflicht angeordnet — ausgeführt (zu § 2, Abs. 4, Satz 2): *„II. Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung. 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht erlaubt. Links angelegte Radwege können allerdings, wenn eine sorgfältige Prüfung nichts Entgegenstehendes ergeben hat, durch die Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall mit Zeichen zur Benutzung durch die Radfahrer auch in Gegenrichtung freigegeben werden. Davon soll außerorts in der Regel und innerorts nur in besonderen Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden.“*

Diese strikte Beschränkung der linksseitigen Freigabe von Radwegen entspricht den Ergebnissen der Unfallforschung, da linksseitig fahrende Radfahrer einem bis zu 12-fachen Unfallrisiko ausgesetzt sind (im Vergleich zur Benutzung der Fahrbahn auf der rechten Fahrbahnseite in die gleiche Richtung) [3]. Auch in der Haitzingerstraße gab es bereits mehrere schwere Unfälle, so wurde zum Beispiel eine Radfahrerin, die stadtauswärts auf dem linksseitigen Radweg fuhr, von einer in die Haitzingerstraße einbiegenden PKW-Fahrerin übersehen (siehe Passauer Neue Presse, Lokalteil Passau, Ausgabe vom 18. September 1997). Die dichte Folge von Einmündungen und belebter Grundstücksausfahrten auf der Straßenseite des Radwegs sorgt zusammen mit der linksseitigen Benutzungspflicht für eine besondere Gefährdung von Radfahrern. Es ist unerklärlich, wie hier vom Grundsatz, daß die linksseitige Freigabe innerorts grundsätzlich nicht erfolgen soll, eine Ausnahme gemacht wird. Die Anordnung der Benutzungspflicht erhöht nicht die Verkehrssicherheit auf dieser Straße.

Besondere Gründe, die trotz dieses deutlich erhöhten Unfallrisikos die Freigabe linker Radwege im Einzelfall als angemessen erscheinen lassen können, liegen laut VwV-StVO z.B. dann vor, wenn die Anzahl der Fahrbahnquerungen dadurch reduziert werden kann. In der Haitzingerstraße führt aber gerade die Anordnung der linksseitigen Benutzungspflicht dazu, daß Radfahrer mit Fahrtrichtung stadtauswärts (wie oben beschrieben) zweimal zusätzlich die Fahrbahn queren müssen und außerdem viermal über einmündende Straßen geführt werden.

Es muß also festgestellt werden, daß gegen eine Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht in der Haitzingerstraße — insbesondere auf der linken Straßenseite — gravierende Vorbehalte bestehen:

- die Anordnung der Benutzungspflicht ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich
- die Anordnung der linksseitigen Benutzungspflicht stadtauswärts verursacht an sich und durch das erst dadurch notwendige, zweimalige Queren der Fahrbahn erhebliche zusätzliche Unfallrisiken
- aufgrund der hohen Zahl der Straßeneinmündungen und Grundstückszufahrten ergeben sich weitere Unfallrisiken
- der als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschilderte Radweg, verläuft, insbesondere in Richtung stadteinwärts teilweise im Gefälle, dadurch entsteht eine besondere Gefährdung der Fußgänger, da ein Radfahrer dort eine relativ hohe Fahrgeschwindigkeit erreichen kann.

Die Änderungen in der StVO vom August 1997 beruhen insoweit auf diversen wissenschaftlichen Untersuchungen, die gezeigt haben, daß Bordsteinradwege eben nicht so sicher sind, wie man dies früher angenommen hat (siehe hierzu [3]). 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 Radwegbenutzungspflicht 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 in der Erwartung ein, 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.

Mit freundlichen Grüßen