

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 Spitalhofstraße in Passau
zwischen Danziger und Holzheimer Straße (beide Richtungen)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf meinen täglichen Wegen in Passau fahre ich häufig durch die Spitalhofstraße. Dabei muß ich aufgrund der ausgeschilderten Benutzungspflicht die dort vorhandenen Radwege 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 werden die Radwege in der Spitalhofstraße nicht gerecht. Im Folgenden werden vier Punkte aufgeführt, die jeder für sich bei Nichterfüllen die Ausschilderung als benutzungspflichtigen Radweg ausschließen.

1. Die Spitalhofstraße ist mit 12800 Fahrzeugen pro Tag im westlichen Teil und 9800 Fahrzeugen pro Tag [1] im östlichen Teil mäßig befahren. Dabei wird zu den Zeiten der stärksten Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h deutlich unterschritten und liegt im befahreneren westlichen Teil (bis Dr.-Geiger-Weg) um etwa 30 km/h. Das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau ist somit gering. Der Verlauf ist geradlinig. Laut Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [2] ist eine Radwegbenutzungspflicht in solchen Fällen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich.

Für die Bewertung ist dabei ebenfalls zu berücksichtigen [2] (S. 15 unten), daß die Spitalhofstraße eine dichte Folge von Knotenpunkten und stark befahrenen Grundstückseinfahrten und Grundstücken vorgelagerten Parkplätzen aufweist, welche die Sicherheit der auf dem Radweg fahrenden Radfahrer beeinträchtigt. Der direkt an den Radweg grenzende, schmale Gehweg verleitet Fußgänger dazu, den Radweg durchgehend zu begehen oder zumindest auf ihn auszuweichen, was sowohl Fußgänger als auch Radfahrer auf dem Radweg gefährdet. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Radwegbenutzungspflicht ist damit nicht feststellbar. Erst recht ist aber die laut § 45 Abs. 9 StVO („*Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.*“) für das Verbot des Radverkehrs auf der Fahrbahn notwendige **erhebliche** Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht gegeben, die Aufstellung der Zeichen 241 nicht zwingend.

2. Für einen baulich angelegten Radweg ist laut VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 2, II, 2 eine lichte Breite von 2 m, mindestens jedoch 1,50 m erforderlich. Diese Maße werden bei dem Radweg in der Spitalhofstraße auf großen Abschnitten deutlich unterschritten. Er weist in diesen Teilen eine befestigte Breite von nur 1,10 m auf. Sicherheitsräume sind dabei weder zur Fahrbahn noch zum unmittelbar angrenzenden Gehweg vorhanden, so daß hier befestigte Breite und lichte Breite identisch sind. An anderen Stellen mißt der Radweg zwar 1,60 m, ist aber faktisch nicht auf dieser Breite nutzbar, da der Gehweg daneben dort auf 0,90 m eingeengt wird und so völlig unterdimensioniert ist. Fußgänger müssen bei Begegnung regelmäßig auf den Radweg ausweichen und benutzen ihn faktisch auch ständig mit. Im Bereich der Bushaltestellen Höhe Dr.-Geiger-Weg fehlen gesonderte Warte- und Aufstellflächen für Busbenutzer, so daß einerseits der Fußweg regelmäßig durch wartende Busbenutzer blockiert wird und andererseits beim Halt eines Busses das Ein- und Aussteigen direkt über den Radweg erfolgen muß.

Es kann nicht festgestellt werden, daß der Radweg „*frei von Hindernissen*“ (VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 2, II, 2) ist. Regelmäßig wird er — schon aufgrund der in den Seitenräumen beengten Platzverhältnisse — durch Werbeschilder und Mülltonnen verstellt. Auf dem Radweg parkende Fahrzeuge sind die Regel.

-
- [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

Um nicht in den Schwenkbereich von Kfz-Türen zu fahren, wird von Radfahrern weiterhin ein Mindestabstand zu Längsparkern von 1,00 m gefordert, sei es auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg. Diese Forderungen werden in Empfehlungen des Bundesministeriums für Verkehr [3], von Polizeibehörden [4] als auch von der Rechtsprechung formuliert (KG, VersR 1972, 1143, LG Berlin 24.0.4666/95). Die ebenfalls von der FGSV publizierten „*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95*“ [5] fordern, zum mindestens 1,00 m Fahrstreifen hinzuzurechnenden zusätzlichen Sicherheitsabstand (dort Schutzstreifen genannt) zu Längsparkern von 0,75 m. Um jedweder der zitierten Forderungen zu genügen, müßte ein Radfahrer in der Spitalhofstraße fast vollständig auf dem sich rechts neben dem Radweg befindenen Fußweg fahren. Erst recht ist so ein ebenfalls von der Rechtsprechung geforderter (BGH VRS 13, 20) Sicherheitsabstand zu Fußgängern nicht einzuhalten.

Daher erfüllt die Breite der Radwege in der Spitalhofstraße nicht die in der VwV-StVO gestellten Mindestanforderungen und noch viel weniger die weitergehenden Forderungen der Rechtsprechung gemäß [3] bis [5]. Nach den Bestimmungen der VwV-StVO kann von den Mindestmaßen der VwV-StVO nur ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle) abgewichen werden, wenn es aufgrund der örtlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist. Es handelt sich aber nicht um einen derartigen, kurzen Abschnitt, da die Radwege über große, durchgehende Abschnitte, insbesondere gerade auch im Bereich neben parkenden Fahrzeugen, wiederholt die Mindestbreiten unterschreiten.

3. Die VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 2, II, 2b sieht vor, daß *„die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügendem Zustand gebaut und unterhalten wird“*. Dies entspringt der Erkenntnis, daß die Oberflächenbeschaffenheit direkte Auswirkung auf Fahrsicherheit und Fahrkomfort hat. Die Radwege in der Spitalhofstraße weisen eine nicht vollständige Absenkung an Knotenpunkten auf. An einigen Stellen (z.B. am nördlichen Radweg nahe Holzheimerstraße sowie zwischen Weinholzerweg und Dr.-Geiger-Weg, am südlichen Radweg zwischen Dr.-Geiger-Weg und Holzheimerstraße) tritt Pfützenbildung auf. Laut [2] (S. 23) sind beides Ausschlußgründe.
4. Zuletzt bestimmt VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 2, II, 2c, daß *„die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sind. Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist mit Gefahren verbunden. Auf eine ausreichende Sicht zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ist deshalb besonders zu achten. So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen.“* Auch diese Anforderungen werden von den Radwegen in der Spitalhofstraße nicht erfüllt. Auf der Südseite sind viele Grundstückszufahrten sehr schlecht einsehbar, speziell die der Grundstücke „*Norma*“ (beide Zufahrten), „*TÜV*“ und „*Auto Röhr*“. Auf der Nordseite fallen hier die westliche Ausfahrt von „*Reifen Schwarz*“, des Computerhandels, und „*Autohaus Leebmann*“ auf. Zusätzlich säumen mehrere den Grundstücken vorgelagerte Parkplätze die Straße auf beiden Seiten (Getränkemarkt, Autoteilehandel/Videothek, Post, Reinigung), an denen Kraftfahrzeuge häufig den Radweg queren, auch rückwärtsstoßend. Die Sichtverhältnisse sind an vielen dieser Stellen sowie einigen einmündenden Straßen (z.B. Holzheimerstraße) unzureichend, da am Fahrbahnrand bis kurz vor die Zufahrt resp. Kreuzung geparkt wird bzw. in die Straße einfahrenden Fahrern die Sicht auf den Radweg durch Mauern und Büsche verdeckt wird.

[3] Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr: *„Sicherheitsinfo Nr. 8: Fahrrad fahren“*, 3/300M 1193, November 1993

[4] Hamburger Landespolizeidirektion 041: *„Fahrrad fahren aber sicher“*

[5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA95“*, Köln, 1995, Seite 33f

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 veranlasst 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. Radwegbenutzungspflicht“ ausdrücklich bestimmt, daß selbst dann, wenn aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht 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[6], [7].

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 bei beiden Radwegen 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.

[6] 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)

[7] 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

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