

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 im Rennweg in Passau**

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf meinen täglichen Wegen in Passau fahre ich auf dem Heimweg von der Ilzstadt nach Haselbach und bei Tätigkeiten im Oberhaus gelegentlich über den Rennweg. Dabei muß ich aufgrund der ausgeschilderten Benutzungspflicht den dort vorhandenen 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 im Rennweg nicht gerecht. Im Folgenden werden drei Punkte aufgeführt, die jeder für sich bei Nichterfüllen die Ausschilderung als benutzungspflichtigen Radweg ausschließen.

1. Der Rennweg ist mit weniger als 2000 Kfz/Tag wenig befahren und dient dem Anliegerverkehr sowie geringfügigem Durchgangsverkehr in westlicher Richtung, der aus dem Pandurenweg einfährt. Die Höchstgeschwindigkeit ist, obwohl außerorts gelegen, im Bereich des Radwegs auf 50 km/h, sonst 30 km/h beschränkt und wird so nach meinem Eindruck auch eingehalten. Schwerlastverkehr findet praktisch keiner statt; einige wenige Busse befahren die Strecke zum Parkplatz der Veste Oberhaus. Der Verlauf ist geradlinig. Laut Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [1] ist eine Radwegbenutzungspflicht in solchen Fällen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich: *„Außerortsstraßen - Bei Verkehrsstärken unter 2500 Kfz/Tag und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 70 km/h sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen entbehrlich.“*

Hinzu kommt in diesem Fall die linksseitige Freigabe und damit verbundene Anordnung der Benutzungspflicht des gemeinsamen Fuß- und Radwegs. Diese sollte zwar laut VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 3, II., 1. zwar in Außerortslage die Regel sein, jedoch kann hier angesichts der tatsächlichen Orts- und Geschwindigkeitsverhältnisse die Situation einer Innerortslage gleichgesetzt werden. Zurecht verweist die VwV-StVO auf die besonderen Gefahren einer linksseitigen Benutzung und sieht daher linksseitige Radwege insbesondere nur dann vor, wenn sie den Querungsbedarf vermindern. Das ist hier nicht der Fall, denn wer den Radweg linksseitig befährt, muß mangels Zielen an der linken Straßenseite in der Regel zweimal, am Anfang beim Pandurenweg und am Radwegende im Bockhof zweimal die Fahrbahn queren — beidesmal im Bereich zulässiger 50 km/h. Somit stellt sich auch die linksseitige Freigabe als nicht konform mit der VwV-StVO dar.

2. 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.“* Unter VwV-StVO § 2, Abs. 4, Satz 2, II, 2a ist als bauliches Kriterium *„befestigt“* spezifiziert. Dies entspringt der Erkenntnis, daß die Oberflächenbeschaffenheit direkte Auswirkung auf Fahrsicherheit und Fahrkomfort hat, so daß an sie hohe Anforderungen zu stellen sind. Auch diese Kriterien erfüllt der Radweg im Rennweg nicht. Die Oberfläche ist unbefestigt und deutlich schlechter als die der danebenliegenden Fahrbahn. Sie weist Längsrinnen und auch immer wieder mal Querrinnen auf, die durch die Hanglage aufgrund der unbefestigten Oberfläche freigespült werden. Der bauliche Zustand des Radwegs schließt die Anordnung einer Benutzungspflicht aus.
3. Die VwV-StVO zu § 9, Abs. 2 bestimmt: *„Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtsstraßen [...] zu markieren.“* Die Furten über einmündende, untergeordnete Seitenstraßen (Bergfried, Bockbauernweg) wurden jedoch nicht gekennzeichnet, nicht einmal der Radweg hier in seinem Belag durchgeführt. Hinzu kommt, daß auch die besondere Sicherung bei linksseitiger Freigabe des Radwegs nach der VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 3, II, 4 nicht vorgenommen wurde. Der Radweg ist an diesen Stellen nicht als durchgehend und bevorrechtigt erkennbar, auf linksseitig fahrende Radfahrer wird nicht hingewiesen. Auch in diesen beiden Punkten widerspricht die Anordnung der Benutzungspflicht der VwV-StVO.

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.

---

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

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[2], [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 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.

---

[2] 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)

[3] 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

Soll der straßenbegleitende Weg am Rennweg dennoch als mit dem Fahrrad befahrbar erhalten werden, bietet sich laut [1] (S. 36, Abb. 13) die Ausweisung eines Gehwegs mit Freigabe für den Radverkehr (Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10) an. Unterstützend für den Radverkehr auf der Fahrbahn wäre die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf durchgehend 30 km/h, so wie sie jetzt nur in Teilen des Rennwegs vorgenommen wird.

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

Mit freundlichen Grüßen