

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 an der Kreisstraße PA 1 zwischen Kuchlhof und Ries

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf meinem täglichen Weg zwischen meiner Wohnung in Haselbach und meinen Arbeitsstätten in Passau fahre ich gelegentlich über die Kreisstraße PA 1. Dabei muß ich zwischen Ries und Kuchlhof in beiden Fahrtrichtungen aufgrund der ausgeschilderten Benutzungspflicht den dort verlaufenden 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 an der PA 1 nicht gerecht. Im Folgenden führe ich zwei Punkte auf, die sowohl die rechtsseitige als auch die linksseitige Benutzungspflicht für diesen Radweg ausschließen.

1. Die PA 1 ist in diesem Bereich mit weniger als 2000 Kfz/Tag wenig befahren [1]. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 60 km/h beschränkt. Schwerlastverkehr ist unwesentlich. Der Verlauf ist leicht geschwungen und übersichtlich. Laut Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [2] 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“*.

Eine erhebliche Gefahrenlage, wie sie § 45 Abs. 9 StVO für verkehrsbeschränkende Maßnahmen (wie sie auch die Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen und damit das Verbot der Fahrbahnbenutzung für Radverkehr darstellt) fordert, besteht nicht. Es sind auch keine Umstände erkennbar, welche die Aufstellung von Radweg-Zeichen und damit die Anordnung einer Benutzungspflicht zwingend erforderlich machen (§§ 35 und 49 StVO). Auch insofern ist von der Anordnung der Zeichen abzusehen.

2. Der Radweg ist auch linksseitig als benutzungspflichtig beschildert. Daran knüpft die VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, Satz 3 besondere Bedingungen und verweist zurecht auf die besonderen Gefahren einer linksseitigen Benutzung. Linksseitig freigegebene Radwege sollen insbesondere den Querungsbedarf der Fahrbahn vermindern (ebd. Nr. 2). In diesem Fall wird er mangels Zielen auf der linken Fahrbahnseite nur erhöht. Radfahrer Richtung Ries werden zu einer zweimaligen potentiell sehr gefährlichen[3] Querung der Fahrbahn verpflichtet, nur um wenige Hundert Meter auf einem Radweg zu fahren.

Dagegen kann auch nicht angeführt werden, daß der Radweg außerorts verläuft. Denn zum einen entsprechen die Verhältnisse mit Fahrzeugzahl und Höchstgeschwindigkeit nahezu einem innerörtlichen Verlauf einer gering befahrenen Straße. Zum anderen würde gerade eine hohe Zahl von Kraftfahrzeugen auf der Straße, wie auch ein hohes Geschwindigkeitsniveau die Gefährlichkeit der Querungen noch erhöhen. Besondere Querungshilfen sind aber nicht ausgeführt.

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] GEVAS: *„Radverkehrskonzept - Hauptrouten - Stadt Passau“*, im Auftrag der Stadt Passau, Oktober 1998. Plan Nr. 3

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

[3] Die Häufigkeit von Querungsunfällen findet man auch bei den Fahrradunfällen im Landkreis Passau, dokumentiert auf <http://bernd.sluka.de/Radfahren/Unfall.html>

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].

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.

[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

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

Mit freundlichen Grüßen