

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
Gemeinde Tiefenbach
Untere Straßenverkehrsbehörde
94113 Tiefenbach

Widerspruch gegen Anordnung der Radwegbenutzungspflicht in der Bayerwaldstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf meinen Wegen zwischen Haselbach und Tiefenbach fahre ich regelmäßig durch die Bayerwaldstraße. 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 Bayerwaldstraße nicht gerecht. Im Folgenden werden fünf Punkte aufgeführt, die jeder für sich bei Nichterfüllen die Ausschilderung als benutzungspflichtigen Radweg ganz oder teilweise ausschließen.

1. Die Bayerwaldstraße ist in diesem Bereich mit weniger als 2500 Kfz/Tag wenig befahren. Die Höchstgeschwindigkeit ist zwar nur durch die Vorgaben von (§ 3 Abs. 3 StVO) beschränkt. Tatsächlich wird jedoch kaum schneller als 70 bis 80 km/h gefahren. Lkw-Verkehr tritt nicht vermehrt auf. Der Verlauf ist leicht geschwungen und übersichtlich. 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 - Bei Verkehrsstärken über 5000 Kfz/Tag ist eine Benutzungspflicht in der Regel unerlässlich.“*. Dabei sind besondere Umstände zu berücksichtigen, wie sie in der Bayerwaldstraße in folgender Form vorliegen: 1. die Längsneigung der Straße, die eine Benutzungspflicht zumindest bergab nicht erforderlich macht, 2. das Unfallgeschehen, bei dem mir kein einziger Fahrradunfall in dieser Straße in den Jahren vor dem Radwegbau bekannt und auf Nachfrage auch keiner von der Gemeinde Tiefenbach genannt wurde.

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. Die StVO-VwV zu Zeichen 240 nennt als Bedingung für die die Ausweisung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs 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 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [1] erläutert dazu: *„Die in der VwV-StVO hervorgehobene Berücksichtigung der Belange der Fußgänger macht bei dieser Lösung eine besonders gründliche Prüfung alternativer Führungsformen notwendig.“* Die Bayerwaldstraße 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. Fußgänger, die häufig auf diesem Weg anzutreffen sind, werden durch die hohen Radfahrergeschwindigkeiten gefährdet. Die FGSV untersagt in den ebenfalls von ihr publizierten *„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95“* [2] gleich mehrfach (auf Seite 27 und 40) die Ausweisung von gemeinsamen Fuß- und Radwegen in starkem Gefälle (> 3%). Das Gefälle in der Bayerwaldstraße beträgt im oberen Teil zwischen 6% und 7% und im unteren Teil etwa 3,5%. Alternative Führungsformen des Radverkehrs, wie u.a. in [2] (S. 27) vorgeschlagen sind in der Bayerwaldstraße leicht möglich. Insbesondere kann der Radverkehr bergab ohne Bedenken auf der Fahrbahn geführt werden, da die Straße nur mäßig befahren, der Anteil des Lkw-Verkehrs nicht erhöht ist und die tatsächlichen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge verträglich (um etwa 70 bis 80 km/h) sind, während Radfahrer bergab schnell unterwegs sind. Damit entspricht die Anordnung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs in der Bayerwaldstraße nicht der StVO-VwV.

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

[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA95“*, Köln, 1995

3. 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. „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]. Linksseitig freigegebene Radwege sollen insbesondere den Querungsbedarf der Fahrbahn vermindern (StVO-VwV zu § 2, Abs. 4, Satz 3, II, 2). In diesem Fall wird er mangels Zielen auf der linken Fahrbahnseite nur erhöht. Radfahrer Richtung Tiefenbach werden zu einer zweimaligen potentiell sehr gefährlichen [4] 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 gerade eine hohe Zahl von Kraftfahrzeugen auf der Straße, wie auch ein hohes Geschwindigkeitsniveau erhöht die Gefährlichkeit der Querungen. Besondere Querungshilfen sind aber nicht ausgeführt. Die linksseitig ausgewiesene Benutzungspflicht ist damit nicht verhältnismäßig und dient v.a. nicht der Verkehrssicherheit.
4. 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. Der Radweg in der Bayerwaldstraße ist am unteren Ende nicht niveaugleich in die Einmündung der Böhmerwaldstraße geführt. Der Übergang erfolgt hier über eine Kante von 2 bis 5,5 cm. Die Kantenhöhe in der häufigsten Fahrlinie beträgt 3,5 cm. Hinzu kommt eine vorgelagerte Entwässerungsrinne in der Einmündung der Böhmerwaldstraße. Die FGSV nennt in [1] (S. 23) Bordsteinabsenkungen mit mehr als 2 cm Übergangshöhe als Ausschlußgrund und warnt vor „*folgeschweren Alleinunfällen*“. Erschwerend wirkt in der Bayerwaldstraße die Lage dieser Kante in einer Senke, die hohe Fahrgeschwindigkeiten der Radfahrer wahrscheinlich macht. Dagegen kann auch nicht vorgebracht werden, daß der Radweg an dieser Stelle beginnt und der Übergang das verdeutlichen soll. Denn zum einen wird deswegen die Sturzgefahr an der Kante nicht vermindert, und eine potentielle Gefahrstelle eignet sich nicht zur Kennzeichnung eines Radweganfangs bzw. -endes — dazu dient Zeichen 237, 240, 241 in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1012-31 (StVO-VwV zu den Zeichen 237, 240 und 241, 3.). Zum anderen fahren Radfahrer hier bevorrechtigt zum Querverkehr in den Radweg ein, bzw. (siehe §§ 8 und 9 Abs. 4 StVO) vom Radweg in die querende Böhmerwaldstraße ein.

Der Radweg ist an Grundstückseinfahrten in seiner ganzen Breite stark abgesenkt. Diese alte, nicht mehr dem technischen Stand ([2] S.88) entsprechende Bauweise führt zu Gefällewechsellern von mehr als 6% in Längsrichtung. Auch das ist ein Ausschlußgrund ([1] S. 23).

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß der Radweg in der Bayerwaldstraße auch den Anforderungen der StVO-VwV für eine Benutzungspflicht bezüglich Zustand der Verkehrsfläche nicht genügt.

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

5. 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 das ist beim Radweg in der Bayerwaldstraße nicht gegeben. Die Radwegführung an der Einmündung der Bayerwaldstraße in die Staatsstraße St 2126 erfolgt abrupt und ungesichert auf die Fahrbahn. Radfahrer werden hier nicht erwartet. Die rot markierte Einfädelfläche ist zu kurz, schließt StVO-konformes Linksabbiegen der Radfahrer in Richtung Haselbach aus und wird von zahlreichen Kraftfahrern mißachtet und überfahren. Davon zeugen nicht nur die tiefen Spurrinnen im unbefestigten Bankett dieser Einmündung, die trotz immer wieder vorgenommener Auffüllung schnell wieder auftreten. Auch eine Beobachtung über eine halbe Stunde an einem zufällig ausgewählten Tag ergab, daß 9 von 10 in dieser Zeit dort rechtsabbiegenden Kraftfahrern die Fahrstreifenbegrenzung und die rot gefärbte Einfädelfläche überfahren (siehe dazu auch die beigelegten Fotos). Hier wird Radfahrern durch die Markierung der Verkehrsfläche genau im Abbiegebereich, wo die Aufmerksamkeit der rechtsabbiegenden Kraftfahrer genau in die andere Richtung (Querverkehr auf der Staatsstraße St 2126 aus Richtung Haselbach) gerichtet ist, eine trügerische Sicherheit suggeriert, welche die Markierung nicht einhalten kann. Daß an dieser potentiellen Unfallstelle noch keine Unfälle auftraten liegt, m.E. alleine am Umstand, daß in dieser Straße wenige Radfahrer unterwegs sind und dementsprechend die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens gering. Die Führung des Radwegs in der Bayerwaldstraße widerspricht hier klar der StVO-VwV zu § 2, Abs. 4, Satz 2. Die Linienführung ist nicht eindeutig erkennbar und an der Kreuzung zur Staatsstraße St 2126 nicht sicher gestaltet. [1] nennt als Bedingung *„Radwege nicht abrupt und ohne gesicherten Übergang auf die Fahrbahn führen.“*

Es muß also festgestellt werden, daß gegen eine Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht in der Bayerwaldstraße gravierende Vorbehalte bestehen:

- die Anordnung der Benutzungspflicht ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich, zumindest für die Richtung Tiefenbach, während für die Gegenrichtung (bergauf) ein Grenzfall vorliegt, der eine Anordnung aus Erforderlichkeitsgründen nicht gänzlich ausschließt,
- die Anordnung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs im starken Gefälle gefährdet Fußgänger und ist unverhältnismäßig,
- die Anordnung der linksseitigen Benutzungspflicht in südliche Fahrtrichtung verursacht an sich und durch das erst dadurch notwendige, zweimalige Queren der Fahrbahn erhebliche zusätzliche Unfallrisiken und ist nicht verhältnismäßig, weil andere, sicherere Möglichkeiten der Radverkehrsführung bestehen,
- die Verkehrsfläche des Radwegs weist Gefällewechsel und eine hohe Kante im schnell befahrenen Bereich auf und ist daher nicht in einem dem Radverkehr genügenden Zustand, insbesondere besteht ständige Sturzgefahr,
- der Verlauf des Radwegs ist nicht eindeutig und stetig; es erfolgt eine gefährliche, abrupte Rückführung auf die Fahrbahn.

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].

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.

Ich lege diesen Widerspruch nicht nur fristwahrend 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.

Der Radweg kann m.E. nur in folgender Variante benutzungspflichtig beschildert werden:

- Richtung Süden entfällt die Benutzungspflicht, Radverkehr ist im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen,
- die markierte Einfädelspur an der Einmündung zur Staatsstraße St 2126 wird entfernt, ein Ausfahren an dieser Stelle durch bauliche Maßnahmen verhindert,
- die Kante an der Einmündung der Böhmerwaldstraße wird in gesamter Breite auf Nullniveau abgesenkt,
- die Oberfläche des Radwegs, die schlechter ist als die der begleitenden Fahrbahn (die VOB-C wurde nicht eingehalten), wird nachgebessert,

[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

- Richtung Norden wird zwischen Böhmerwaldstraße und der Bushaltestelle an der Kuppe eine Radwegbenutzungspflicht als gemeinsamer Fuß- und Radweg angeordnet, alternativ auch nur die Benutzung durch langsame Radfahrer mittels Zeichen 239 und Zusatzzeichen 1022-10 ermöglicht — die Benutzungspflicht, wie auch eine Freigabe des Gehwegs für Radfahrer in dieser Richtung zwischen Kuppe und Einmündung in die Staatsstraße St 2126 entfällt, da ein sicheres Einfahren direkt an der Einmündung nicht gewährleistet werden kann, während das Einfädeln auf die Fahrbahn an der Kuppe aufgrund der guten Platz- und Sichtverhältnisse problemlos erfolgen kann.

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

Mit freundlichen Grüßen