

Stadt Regensburg  
Neues Rathaus  
Regensburg

Regensburg, 30. September 1999

*Widerspruch gegen Anordnung der Radwegbenutzungspflicht in der Sternbergstraße/Alfons-Auer-Straße Kreuzung Furtmayrstraße (a), in der Alfons-Auer-Straße Kreuzung Hermann-Geib-Straße (b), Bajuwarenstraße zwischen Einmündung Schwabenstraße und Einmündung Benzstraße (c), Galgenbergstraße zwischen Einmündung Albertus-Magnus-Straße und Kreuzung Bischof-Konrad-Straße/Haydnstraße (d) und in der Galgenbergstraße an der Kreuzung Furtmayrstraße Richtung Norden auf der rechten Seite (e)*

Sehr geehrte Damen und Herren!

Auf meinen häufigen Wegen zwischen meiner Wohnung (Obermünsterstraße), der Wohnung meiner Freundin (Benzstraße) und der Universität (ich bin Student) befahre ich mit dem Fahrrad regelmäßig die Sternbergstraße, die Alfons-Auer-Straße, die Bajuwarenstraße zwischen Einmündung Schwabenstraße und Einmündung Benzstraße und die Galgenbergstraße. 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.“ Als Begründung für diese Regelung wird angeführt, „daß eine effektive Reduzierung der Verkehrszeichenbeschilderung vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sei.“<sup>1</sup>

In § 45 Abs. 9 StVO heißt es unter anderem: „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.“ In der Begründung für diese Regelung heißt es: „Neben der Änderung des § 39 bedarf es auch einer korrespondierenden Ergänzung des § 45 durch einen neuen Absatz 9. Auf die Begründung zu § 39 Abs. 01 und § 43 Abs. 1 Satz 2 (neu) [Anm. „§ 39 Abs. 1 gilt entsprechend.“] wird verwiesen. Während die genannten Normen an die Verkehrsteilnehmer adressiert sind, verpflichtet der neue Absatz 9 von § 45 StVO die zuständigen

---

<sup>1</sup>Bundesratsdrucksache (BRat-Drs.) 374/1/97 vom 23.06.1997 / Empfehlungen der Ausschüsse, S. 6

Behörden, bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.“<sup>2</sup>

Diesen Anforderungen werden die o.g. Radwege in der Sternbergstraße, der Alfons-Auer-Straße, der Bajuwarenstraße und in der Galgenbergstraße nicht gerecht. Dies stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

*(a) Sternbergstraße/Alfons-Auer-Straße Kreuzung Furtmayrstraße*

Der Radweg existiert dort auf beiden Seiten nur im Bereich der Kreuzung, d.h. er beginnt etwa 10 m vor der Kreuzung (und ist dort benutzungspflichtig beschildert), geht über in eine Radwegeführung über die Kreuzung und endet dort nach wenigen Metern wieder.

Aus mehreren Untersuchungen zum Thema Radwegsicherheit ([1], [2], [3], um nur einige herauszugreifen) ist bekannt, daß Radwege und deren Benutzung an Knotenpunkt (wie z.B. Kreuzungen) das Unfallrisiko für die Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen (um das 1,5-fache bis 6-fache). Entgegen früheren Vermutungen ist auch die Unfallschwere auf Radwegen nicht geringer als auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen ([4],[3]). Erschwerend kommt auf dem Radweg Richtung Norden (d.h. Richtung Sternbergstraße, südlich aus der Alfons-Auer-Straße kommend) noch hinzu, daß die Radfahrer dort am Ende des Radweges durch die Fahrbahnmarkierung im Aufklappbereich der Türen der dort parkenden Kfz geführt werden. Der in der Rechtsprechung<sup>3</sup> dort geforderte und vom Bundesministerium für Verkehr empfohlene<sup>4</sup> Mindestabstand zu Längsparkern von 1.00 m ist als Radfahrer dadurch nicht einzuhalten.

Somit verbieten die VwV zu § 2 StVO und der § 45 StVO eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht an dieser Stelle, da aus Verkehrssicherheitsgründen eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht nicht nur nicht erforderlich ist, sondern sogar die Verkehrssicherheit unter der Benutzung dieser Radwege anstatt der Fahrbahn leidet. Ich kann das aus meiner Erfahrung nachvollziehen: Mir wird an diesen Stellen bei Benutzung des Radweges regelmäßig der Vorrang durch rechts- und linksabbiegende Kfz genommen; weigere ich mich, den durch die Abfahrt am Radwegende in der Sternbergstraße Richtung Norden vorgegebenen Abstand von weniger als 50 cm zu den parkenden Autos einzuhalten, sondern halte stattdessen einen ausreichenden Sicherheitsabstand (siehe oben), so werde ich dort deshalb regelmäßig durch die Fahrer nachfolgender Kfz angehupt und rüde beschipft, ab und zu sogar abgedrängt und zu einer Vollbremsung gezwungen. Diese Probleme sind mir an Straßen ohne benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, wo ich die Fahrbahn benutze, praktisch unbekannt, auch andere Konflikte erlebe ich dort deutlich seltener.

Selbst wenn Verkehrssicherheitsgründe für eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sprechen würden, so wäre sie dennoch an dieser Stelle nicht zulässig, da die VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2 unter 2. (b) iii. fordert, daß „die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen [...] im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen [...] sicher gestaltet sind.“ Diese Regelung wurde eingeführt, da sich erwiesen hat, daß die Stellen, an denen der Radverkehr von der Fahrbahn auf die Radverkehrsanlage bzw. von der Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn geführt wird, Unfallschwerpunkte darstellen ([5]). Eine Radverkehrsanlage, die lediglich für die Dauer einer Kreuzung auf einer Strecke von deutlich unter 100 m existiert, bietet keinen stetigen Verlauf und somit darf dort auch keine Benutzungspflicht angeordnet werden.

*(b) Alfons-Auer-Straße Kreuzung Hermann-Geib-Straße*

Der Radweg existiert dort auf beiden Seiten nur im Bereich der Kreuzung, d.h. er beginnt etwa 15 m vor der Kreuzung (und ist dort benutzungspflichtig beschildert), geht über in eine stark verschwenkte Radwegeführung über die Kreuzung und wird dort nach wenigen Metern in Form eines ca. 60 cm breiten Fahrstreifens wieder auf die Fahrbahn geführt.

Aus mehreren Untersuchungen zum Thema Radwegsicherheit ([1], [2], [3], siehe oben) ist bekannt, daß Radwege und deren Benutzung an Knotenpunkten (wie z.B. Kreuzungen) das Unfallrisiko für die Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen (um das 1,5-fache bis 6-fache). Entgegen früheren Vermutungen ist auch die Unfallschwere auf Radwegen nicht geringer als auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen ([4],[3]). Erschwerend kommt noch die starke Verschwenkung auf beiden Seiten hinzu, die als besonderes Sicherheitsrisiko bekannt ist und von deren Anlage auch in der ERA 95 ([6]) aus diesem Grund abgeraten bzw. deren Rückbau aus Sicherheitsgründen empfohlen wird.

---

<sup>2</sup> BRat-Drs.374/1/97, S. 11

<sup>3</sup> KG, VersR 1972, 1143 und in LG Berlin 24.0.4666/95

<sup>4</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr: „Sicherheitsinfo Nr.8 Fahrrad fahren“, 3/300M 1193, November 1993

Weiterhin stellen die Radwegeenden und die Führung des Radverkehrs zurück auf die Fahrbahn dort ein hohes Sicherheitsrisiko dar, da dort zum einen der Radverkehr ohne jeglichen Sicherheitsabstand zum Gehweg (gefordert werden nach Rechtsprechung<sup>5</sup> ein Abstand von mindestens 75 cm) auf einem lediglich 60 cm breiten Streifen geführt wird, zum anderen der Kfz-Verkehr dort ebenfalls durch die Fahrbahnmarkierung ohne jeglichen Sicherheitsabstand am Radverkehr vorbeigeführt wird.

Somit verbieten die VwV zu § 2 StVO und der § 45 StVO eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht an dieser Stelle, da aus Verkehrssicherheitsgründen eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht nicht nur nicht erforderlich und zumutbar ist, sondern sogar die Verkehrssicherheit unter der Benutzung dieser Radwege anstatt der Fahrbahn leidet. Auch an diesen Stellen wird mir als Radfahrer bei der Benutzung des Radweges regelmäßig der Vorrang durch abbiegende Kfz genommen; die Führung auf der Fahrbahn an den Abfahrten ist nicht sicher benutzbar. Auf Straßen ohne benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, auf denen ich die Fahrbahn benutze, habe ich solche Probleme praktisch nicht, auch andere Konflikte sind erheblich seltener.

Selbst wenn Verkehrssicherheitsgründe für eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sprechen würden, so wäre sie dennoch an dieser Stelle nicht zulässig, da die VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2 unter 2. (b) iii. fordert, daß „die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen [...] im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen [...] sicher gestaltet sind.“ Diese Regelung wurde eingeführt, da sich erwiesen hatte, daß die Stellen, an denen der Radverkehr von der Fahrbahn auf die Radverkehrsanlage bzw. von der Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn geführt wird, Unfallschwerpunkte darstellen ([5]). Eine Radverkehrsanlage, die lediglich für die Dauer einer Kreuzung auf einer Strecke von unter 100 m existiert, bietet keinen stetigen Verlauf und somit darf dort auch keine Benutzungspflicht angeordnet werden. Hinzu kommen die lediglich ca. 60 cm Breite für die Führung am Ende des Radweges zurück auf die Fahrbahn, die deutlich unter den geforderten 1.50 m der VwV liegen. Da ein Radfahrer zum Fahren bereits einen Verkehrsraum (d.h. ohne jegliche Sicherheitsabstände gerechnet) von mindestens 1.00 m benötigt (siehe [6]), ist auf diesen Führungen ein sicheres Fahren gar nicht möglich.

#### *(c) Bajuwarenstraße zwischen Einmündung Schwabenstraße und Einmündung Benzstraße*

Der Radweg dort ist als einseitiger Zweirichtungsradweg ausgeführt, der sich, von der Einmündung Schwabenstraße Richtung Benzstraße gesehen, auf der linken Seite der Bajuwarenstraße befindet.

#### *linksseitige Benutzungspflicht von der Schwabenstraße Richtung Benzstraße gesehen*

In der VwV zur 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 durchschnittlich 12-fachen Unfallrisiko ausgesetzt sind (im Vergleich zur Benutzung der Fahrbahn auf der rechten Fahrbahnseite in die gleiche Richtung, [7]). Zugleich ist auch durch das zweimalige indirekte Linksabbiegen bei linksseitiger Benutzung (also von der Schwabenstraße Richtung Benzstraße) das Unfallrisiko für Radfahrer um das 3-fache im Vergleich zum direkten Abbiegen ohne Benutzung des Radweges erhöht ([7]).

#### *rechtsseitige Benutzungspflicht von der Benzstraße Richtung Schwabenstraße gesehen*

Für das Befahren des rechtsseitigen Radweges gilt, daß aus mehreren Untersuchungen zum Thema Radwegsicherheit ([1], [3], [7], [8]) bekannt ist, daß Radwege und deren Benutzung sowohl an Knotenpunkt als auch auf Streckenabschnitten das Unfallrisiko für die Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen (um das 1,5-fache bis 4-fache). Entgegen früheren Vermutungen ist auch die Unfallschwere auf Radwegen nicht geringer als auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen ([4],[3]).

#### *weitere Ausführungen zur Benutzungspflicht in beiden Richtungen*

Im Bereich der Einmündung Schwabenstraße und an der Zufahrt zum Parkplatz des Telekomgebäudes ergeben sich besondere Probleme, da aufgrund der hohen Verkehrsdichte der Druck auf linksabbiegender Kfz besonders hoch ist. Hier schaut meiner Erfahrung nach kaum ein Kfz-Lenker nach Radfahrern auf dem Radweg (schon gar nicht, wenn sie für ihn aus einer unerwarteten Richtung, nämlich auf der linken Seite kommen), ich muß dort sowohl aus Richtung Schwabenstraße (linksseitiger Radweg) als auch aus Richtung Benzstraße (rechtsseitiger Radweg) kommend regelmä-

<sup>5</sup> BGH, DAR 1957, 211

ßig Vollbremsungen ausführen, um eine Kollision mit (in der Regeln mit hoher Geschwindigkeit und ohne auf den Radweg achtenden) unvermittelt abbiegenden oder in den Parkplatz beim Telekom-Gebäude einfahrenden Kfz zu verhindern. Auf Straßen ohne benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, wo ich die Fahrbahn benutze, sind mir solche Probleme praktisch unbekannt, auch andere Konfliktsituationen erlebe ich dort deutlich seltener.

Somit verbieten die VwV zu § 2 StVO und der § 45 StVO eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht sowohl in rechtsseitiger als auch in linksseitiger Richtung an dieser Stelle, da aus Verkehrssicherheitsgründen eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht nicht nur nicht erforderlich und zumutbar ist, sondern sogar die Verkehrssicherheit unter der Benutzung dieser Radwege anstatt der Fahrbahn leidet.

Gegen eine rechtsseitige Benutzungspflicht spricht außerdem § 39 StVO, da erfahrungsgemäß rechtsseitige Radwege auch dann noch von über 90 % aller Radfahrer benutzt werden, wenn sie weder benutzungspflichtig noch ausreichend dimensioniert sind (vergleiche das Verhalten von Radfahrern in der Albertus-Magnus-Straße). Die Anordnung der Benutzungspflicht ist somit in diesem Falle unnötig und damit auch nach § 39 unzulässig.

Selbst wenn die Anordnung der Benutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich wäre, so dürfte sie an dieser Stelle dennoch nicht erfolgen, da der Radweg nicht den Anforderungen der VwV zu § 2 StVO entspricht:

Zwar wurde der Radweg mit der in der VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 3 genannten, mindestens erforderlichen lichten Breite von 2 m angelegt, diese Breite entspricht jedoch nicht den an dieser Stelle auftretenden Verkehrsbedürfnissen. So können Radfahrer, die dort den Radweg in linksseitiger Richtung (d.h. aus Richtung Universität kommend), aufgrund des Gefälles leicht Geschwindigkeiten oberhalb von 50 km/h erreichen (und konnten so übrigens vor Anordnung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn problemlos im fließenden Verkehr mitschwimmen) und benötigen somit deutlich mehr Platz als die für das Mindestmaß in der VwV zugrunde gelegten Verkehrsräume (die auf eine Geschwindigkeit von ca. 12 km/h ausgelegt sind) erlauben. Auch fehlt eine ausreichend große Aufstellfläche für die Radfahrer, die vom Radweg an der Bajuwarenstraße in die Benzstraße abbiegen möchten und dazu an der Lichtzeichenanlage warten. Steht dort mehr als ein Radfahrer in Längsrichtung, so ist der Radweg für Benutzer in rechtsseitiger Richtung verstellt.

Problematisch sind auch die vorgesehenen Kurvenradien für aus der Benzstraße auf den Radweg auffahrende Radfahrer. Ein Auffahren im spitzen Winkel auf den Bordstein dort empfiehlt sich für Radfahrer nicht, da der Bordstein nicht vollständig abgesenkt ist und die Gosse auch regelmäßig (je nach Jahreszeit) durch faules Laub, Abfall, Feuchtigkeit und Rollsplitt so glitschig ist, daß ein Auffahren im spitzen Winkel ein erhebliches Unfallrisiko darstellen würde. Als Radfahrer bleibt mir somit nur das Auffahren möglichst rechtwinklig zum Bordstein, für das jedoch bei der Planung des Radweges offensichtlich ein Kurvenradius von 0 m zugrundegelegt wurde (zum Vergleich: Die ERA 95 [6] empfiehlt 10 m (!) als minimalen Kurvenradius). Somit ist man als Radfahrer gezwungen, nach dem Abbiegen aus der Benzstraße auf der Fahrbahn einen Bogen nach Links zu fahren, um den unzureichend abgesenkten Bordstein zum Radweg rechtwinklig überqueren zu können, um danach wiederum nur durch Überfahren eines Teiles des Gehweges in einem Linksbogen wieder auf den Radweg zu kommen.

Beim Abbiegen in die Schwabenstraße muß man als Radfahrer ebenfalls erst einen Bogen nach Links von der Radwegeführung weg auf die Fahrbahn ausführen, um danach in die Schwabenstraße einfahren zu können, da der offensichtlich vorgesehene Abbiegeradius von 0 m nicht fahrbar ist (die ERA 95 [6] empfiehlt 10 m (!) als minimalen Kurvenradius, siehe auch oben).

Weiterhin muß ich als aus der Schwabenstraße kommender Radfahrer an der Einmündung Schwabenstraße beim Linksabbiegen den Weg der in meine Richtung ebenfalls linksabbiegenden Kfz kreuzen, statt wie nach StVO sonst üblich rechts neben ihnen zu bleiben, was regelmäßig zu Konfliktsituationen führt. Ab der Mittelinsel in der Schwabenstraße befinde ich mich dann auf der Radwegeführung der Bajuwarenstraße, so daß unklar ist, welche Vorrangregelung hier gilt: Einerseits hätte ich als Abbieger den Fahrzeugen auf der Bajuwarenstraße Vorfahrt zu gewähren, andererseits habe ich an der Mittelinsel ja bereits meinen Abbiegevorgang abgeschlossen und befinde mich auf der Bajuwarenstraße, so daß ich nach dieser Ansicht Vorrang vor den Abbiegern der Bajuwarenstraße besitze. Im Ergebnis kommt es auch dadurch regelmäßig zu Konfliktsituationen zwischen mir als Radfahrer und abbiegenden Kfz. Auf Straßen ohne benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, wo ich die Fahrbahn benutze, erlebe ich solche Situationen praktisch nicht und auch andere Konflikte sind erheblich seltener.

Wie weiter oben schon erwähnt fehlt es auf diesem Radweg auch an einer ausreichenden Sichtbeziehung zwischen dem Kfz-Verkehr und dem in beiden Richtungen fahrenden Radverkehr, die von der VwV als „unabdingbar“ für die in der VwV für eine Freigabe zwingend geforderte „besondere Sicherung“ bezeichnet wird.

Insgesamt widerspricht damit die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht an dieser Stelle in jedem Fall auch der VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2, 2. (b) i., ii. und iii., da die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand weder zumutbar, noch die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Insbesondere wurde die Verkehrsfläche offensichtlich nicht nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen

des Radverkehrs genügendem Zustand gebaut und unterhalten. Weiterhin widerspricht sie auch der VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 3, 2. (a) (b) und (c).

*(d) Galgenbergstraße zwischen Einmündung Albertus-Magnus-Straße und Kreuzung Bischof-Konrad-Straße/Haydnstraße*

In Richtung Universität befindet sich auf der rechten Seite der Galgenbergstraße zwischen Einmündung Albertus-Magnus-Straße und der Kreuzung Bischof-Konrad-Straße/Haydnstraße ein benutzungspflichtig beschilderter, rechtsseitiger Radweg direkt neben dem Gehweg. Auf der linken Seite der Straße befindet sich ein für Radfahrer in Richtung Altstadt benutzungspflichtig beschilderter kombinierter Rad- und Gehweg.

Für das Befahren eines rechtsseitigen Radweges gilt auch hier, daß aus mehreren Untersuchungen zum Thema Radwegsicherheit ([1], [3], [7], [8]) bekannt ist, daß Radwege und deren Benutzung sowohl an Knotenpunkt als auch auf Streckenabschnitten das Unfallrisiko für die Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen (um das 1,5-fache bis 4-fache). Entgegen früheren Vermutungen ist auch die Unfallschwere auf Radwegen nicht geringer als auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen ([4],[3]).

Für das Radfahren auf Gehwegen ergab eine neuere Studie aus den USA ([9]), daß das Unfall- und Verletzungsrisiko für Radfahrer dort sogar noch höher liegt als auf Radwegen (6-fach bis 9-fach erhöht im Vergleich zu Fahrbahnbenutzung). Es ist anzunehmen, daß die in Deutschland üblichen kombinierten Geh- und Radwege vom Unfall- und Verletzungsrisiko in der Mitte zwischen Bordsteinradwegen und dem Fahren auf Gehwegen liegen.

Somit verbieten die VwV zu § 2 StVO und der § 45 StVO eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht an diesen Stellen, da aus Verkehrssicherheitsgründen eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht nicht nur nicht erforderlich und zumutbar ist, sondern sogar die Verkehrssicherheit unter der Benutzung dieser Radwege anstatt der Fahrbahn leidet.

Gegen eine Benutzungspflicht spricht außerdem § 39 StVO, da erfahrungsgemäß rechtsseitige Radwege auch dann noch von über 90 % aller Radfahrer benutzt werden, wenn sie weder benutzungspflichtig noch ausreichend dimensioniert sind (vergleiche das Verhalten von Radfahrern in der Albertus-Magnus-Straße). Die Anordnung der Benutzungspflicht ist somit in jedem Falle unnötig und damit auch nach § 39 unzulässig.

Selbst wenn hier eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen zulässig wäre, so würde sie der VwV zu § 2 StVO widersprechen, da weder der Radweg noch der kombinierte Rad- und Gehweg den dort genannten Anforderungen entsprechen. Der Radweg in Richtung Universität ist lediglich 2 m breit, wovon alleine 75 cm als Sicherheitsabstand zum Gehweg abzuziehen sind (vergleiche BGH, DAR 1957, 211) und die verbleibenden 1,35 m somit für die dort zu erwartenden Radverkehrsmengen (der Anteil der Radfahrer am Verkehr zur Universität beträgt im Sommersemester annähernd 40 %! [10]) deutlich unterdimensioniert sind. So liegt der Grenzwert für die Kapazität schmaler Radwege (ohne Überholmöglichkeit, also unter 3,0 m lichte Weite, zuzüglich seitlicher Sicherheitsräume) bei 150 bis 180 Radfahrern/Spitzenstunde ([11], [12]), ein Wert, der hier um ein Mehrfaches überschritten werden dürfte. Somit widerspricht die Anordnung der Benutzungspflicht dort der VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2, 2. (b) i. und ist damit nicht zulässig.

Der kombinierte Rad- und Gehweg auf der anderen Straßenseite Richtung Altstadt bietet lediglich eine lichte Breite von 1,80 m, rechnet man den Grünstreifen bis zur Fahrbahnbeleuchtung hinzu, ergeben sich 2,30 m. Gefordert nach VwV wären jedoch eine Mindestbreite von 2,50 m. Die Ausnahmeregelung in der VwV für ein Abweichen von den Mindestmaßen ist hier schon alleine deswegen nicht anwendbar, da die Mindestmaße im gesamten Bereich unterschritten werden, nicht nur an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle). Weiterhin ist die Oberfläche der Verkehrsanlage dort in einem sehr schlechten Zustand, es haben sich Absenkungen von mehreren cm Tiefe gebildet, in denen sich bei Regen Pfützen bilden. Der komb. Rad- und Gehweg wurde dort also nicht den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügendem Zustand gebaut und unterhalten. Somit widerspricht die Anordnung der Benutzungspflicht dort auch der VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2, 2. (b) i. (bb) und ii. und ist damit nicht zulässig.

*(e) Kreuzung Furtmayrstraße Richtung Norden auf der rechten Seite*

Der Radweg existiert nur im Bereich der Kreuzung, d.h. er beginnt etwa 10 m vor der Kreuzung (und ist dort benutzungspflichtig beschildert), geht über in eine Radwegeführung über die Kreuzung und wird dort nach wenigen Metern in eine Busbucht geführt.

Aus mehreren Untersuchungen zum Thema Radwegsicherheit ([1], [2], [3], siehe oben) ist bekannt, daß Radwege und deren Benutzung an Knotenpunkt (wie z.B. Kreuzungen) das Unfallrisiko für die Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen (um das 1,5-fache bis 6-fache). Entgegen früheren Vermutungen ist auch die Unfallschwere auf Radwegen nicht geringer als auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen ([4],[3]). Besonders gefährdet sind auf der Radwegführung an dieser Stelle geradeausfahrende Radfahrer, da sie für entgegenkommende, mit hoher

Geschwindigkeit linksabbiegende Kfz-Fahrer nicht sichtbar sind – sie werden in vielen Autos von den Dachstreben neben der Windschutzscheibe verdeckt. Ich selbst konnte mich an dieser Stelle bei der Benutzung des Radweges zweimal nur mit viel Glück vor einer Kollision mit einem schnell fahrenden Linksabbieger retten. Meines Wissens gab es an dieser Stelle in der Vergangenheit bereits mehrere schwere Unfälle auf diese Weise.

Aus Richtung Universität kommend ist es aufgrund des Gefälles ein Leichtes für einen Radfahrer, Geschwindigkeiten von über 40 km/h zu erreichen. Um jedoch auf den Radweg gelangen zu können ist es notwendig, die Geschwindigkeit auf fast Schrittgeschwindigkeit zu verringern, da die Auffahrt lediglich auf diese Geschwindigkeit ausgelegt ist. In der Zeit, die dazu nötig ist, hat der ungebremste Radfahrer auf der Fahrbahn bereits die Kreuzung überquert. Weiterhin wird die Auffahrt meist durch die davor auf der Rechtsabbiegespur wartenden oder fahrenden Kfz versperrt. Damit ist die Radwegbenutzungspflicht an dieser Stelle den Radfahrern nicht zumutbar.

Somit verbieten die VwV zu § 2 StVO und der § 45 StVO eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht an dieser Stelle, da aus Verkehrssicherheitsgründen eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht nicht nur nicht erforderlich ist, sondern sogar die Verkehrssicherheit unter der Benutzung dieser Radwege anstatt der Fahrbahn leidet.

Selbst wenn Verkehrssicherheitsgründe für eine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sprechen würden, so wäre sie dennoch an dieser Stelle nicht zulässig, da die VwV zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2 unter 2. (b) iii. fordert, daß „die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführung an Kreuzungen und Einmündungen [...] im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen [...] sicher gestaltet sind.“ Diese Regelung wurde eingeführt, da sich erwiesen hat, daß die Stellen, an denen der Radverkehr von der Fahrbahn auf die Radverkehrsanlage bzw. von der Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn geführt wird, Unfallschwerpunkte darstellen ([5]). Eine Radverkehrsanlage, die lediglich für die Dauer einer Kreuzung auf einer Strecke von deutlich unter 100 m existiert, bietet keinen stetigen Verlauf und somit darf dort auch keine Benutzungspflicht angeordnet werden.

#### *Abschließende Anmerkungen*

Insgesamt erfüllen die von mir genannten Radwege daher in mehrfacher Hinsicht nicht die Kriterien, die nach der neuen VwV-StVO an einen benutzungspflichtigen Radweg gestellt werden. 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 von StVO und VwV-StVO veranlaßt haben. Verkehrssicherheit kann nicht nur auf den Autoverkehr bezogen werden, sondern gilt eben auch für den Radverkehr. Deshalb erfordern die Bestimmungen der VwV-StVO ausdrücklich, wie oben einleitend zitiert, daß

1. die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist und
2. die Kriterien an einen benutzungspflichtigen Radweg erfüllt sind.

Diese zweifache Erfordernis verdeutlicht die von mir angesprochene Erkenntnis, daß auch in den Kriterien an einen benutzungspflichtigen Radweg Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit zum Ausdruck kommen. Weiterhin macht sie deutlich, daß von der zuständigen Behörde in jedem Einzelfall eine detaillierte Begründung gefordert wird, warum die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich und zumutbar ist, da, wie bereits mehrfach geschrieben, die Erkenntnisse der Verkehrsforschung belegen, daß bei der Führung des Radverkehrs auf Radverkehrsanlagen in aller Regel mit einem deutlichen Defizit bei der Verkehrssicherheit gerechnet werden muß.

Die VwV-StVO erlaubt es – gerade aus Gründen der Verkehrssicherheit – nicht mehr, daß Radfahrer zur Benutzung solcher Radwege verpflichtet werden, die die in der 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, bzw. als ebenfalls nicht benutzungspflichtiger Gehweg mit Beschilderung „Radfahrer frei“ im Falle des kombinierten Rad- und Gehweges), wo dies für einen Teil der Radfahrer vorteilhaft ist. Damit wird klar, daß eine Anordnung der Benutzungspflicht auch dann weder erforderlich noch zulässig ist, wenn die Benutzung des Radweges für einen Teil der Radfahrer von Vorteil oder zweckmäßig (z.B. um beim Rechtsabbiegen auf den Radweg der querenden Straße zu gelangen) ist.

Zuletzt kann sich die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht in den genannten Fällen auch nicht auf die in der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3 enthaltene Ausnahmeregelung für solche Radwege stützen, die die (baulichen) Voraussetzungen noch nicht erfüllen. Denn die Kennzeichnung der Radwegbenutzungspflicht kann hier, wenn sie unerlässlich ist, nur „ausnahmsweise und befristet“ vorgenommen werden, wenn die Belange der Verkehrssicherheit gewahrt bleiben. Diese Ausnahmeregelung liegt bei den genannten Radwegen nicht vor. Eine Ausnahme ist nicht

ersichtlich und es müßte jedenfalls von Ihnen nachgewiesen werden, daß es sich bei der Anordnung tatsächlich um eine Ausnahme handelt.

Zum zweiten ist mir nicht bekannt, daß die Anordnungen in den genannten Fällen entsprechend der Ausnahmeregelung befristet worden wäre. Die Bestimmung der VwV-StVO, nach der bei der Straßenbaubehörde gleichzeitig mit der befristeten Anordnung Nachbesserungen anzuregen sind, macht dabei deutlich, daß es sich bei der Ausnahmeregelung nur um eine Übergangslösung handeln kann, bei der im Hinblick auf konkret geplante Veränderungen für eine kurze und bereits im voraus klar bestimmte Zeit die Radwegebenutzungspflicht trotz fehlender Einhaltung der Kriterien möglich ist. Sollte für die genannten Fälle entgegen meinen Informationen eine solche Befristung erfolgt sein, so bitte ich um Mitteilung, für welchen Zeitraum die Befristung erfolgt ist und welche Nachbesserungen bei der Straßenbaubehörde konkret angeregt worden sind.

Zusätzlich zu dem Erfordernis der Ausnahme und Befristung müßte aber jedenfalls von Ihnen der Nachweis erbracht werden, daß selbst unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit in den genannten Fällen die Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht unerläßlich ist. Auch das ist für mich, wie bereits umfassend erläutert, nicht ersichtlich.

Aus den oben genannten Gründen halte ich es nicht für vertretbar, die genannten Radverkehrsanlagen in den genannten Abschnitten benutzungspflichtig auszuschildern. Gegen die derzeit bestehende Ausschilderung und damit die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht lege ich Widerspruch ein. Nur durch eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht an den genannten Stellen kann erreicht werden, daß ich die erheblichen Gefährdungen einer bisher vorgeschriebenen Nutzung des Radwegs umgehen und statt dessen legal und ohne die Gefahr, eine Verwarnung oder ein Bußgeld auferlegt zu bekommen, die Fahrbahn benutzen kann.

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 bestand 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 in den von mir beschriebenen Fällen 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.

Weiterhin bitte ich Sie, mir den Eingang dieses Schreibens zu bestätigen.

#### *Referenzen*

- (1) Ole Bach, Ole Rosbach, Else Jørgensen: Cyclestier i byer - den sikkerhedsmæssige effekt, Hg. Vejdirektoratet, Næstved/Dänemark, 1985, zu finden in Bundesminister für Verkehr (Hg.): Forschung Stadtverkehr, Zusammenfassende Auswertung von Forschungsergebnissen zum Radverkehr in der Stadt, Heft A7, 1991.
- (2) Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten, Robert Schnüll, Johannes Lange, Ingo Fabian, Matthias Kölle und Fabian Schütte, Dankmar Alrutz, Hans W. Fechtel, Jörg Stellmacher-Hein, Thomas Brückner, Helga Meyhöfer, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen Bd. 262, Bergisch Gladbach 1992.
- (3) Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen, Wilhelm Angenendt et al, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993.
- (4) Unfälle mit Radfahrern in Bayern, Horst Hülsen, Mitteilungen Nr. 33 der Beratungsstelle für Schadenverhütung Köln, HUK Verband, 1993.
- (5) Unfallsituationen und -folgen von Fahrradfahrern, Dankmar Alrutz, Dietmar Otte, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Juni 1986.
- (6) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1995.
- (7) ARGUS (Hg.): „Velo Secur '90: Sicherheit rund ums Radfahren“, Tagungsband (02.-05.05.1990, Salzburg), 1991, Wien, S. 78.
- (8) Tilman Bracher, Sicherheitsprobleme auf Radwegen, Internationales Verkehrswesen 40 (1988), 5. Heft September/Oktober, S. 341 – 345.
- (9) Aultman-Hall, L., und Hall F. L., Ottawa-Carleton Commuter Cyclist On and Off-Road Incident Rates, 1998,

Accident Analysis and Prevention, vol 30 No 1 Pages 29-43.

- (10) Projekt „Verkehrskonzept Universität“, Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrsumfrage im Wintersemester 98/99, PD Dr. K. Klein et al, Universität Regensburg.
- (11) Institut für Normung und Forschung im Erd-, Wasser- und Straßenbau und in der Verkehrstechnik – Niederlande (C.R.O.W.): „Radverkehrsplanung von A bis Z“, C.R.O.W. Record 12, 2. Aufl., 1995, S. 85, Tab. 4.3.
- (12) Bundesminister für Verkehr (Hg.): „Forschung Stadtverkehr, Heft A7, Zusammenfassende Auswertungen von Forschungsergebnissen zum Radverkehr in der Stadt“, Bergisch Gladbach/Berlin/Bonn, 1991, Abb. 4-9.

Mit freundlichen Grüßen,

Ingo Keck