

Radwege und Radwegbenutzungspflicht

§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge* müssen die Fahrbahnen benutzen

(4) [] ... Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht **nur**, wenn dies durch Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Rad-Fußweg) oder 241 (Rad- Fußweg getrennt) angeordnet ist.

* Zu den Fahrzeugen zählen Fahrzeuge, die mit Motor oder von Muskelkraft angetrieben werden

Grundsätzlich müssen Radfahrer also die Fahrbahn benutzen.

Nur wenn es in der Straße eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage gibt, müssen Radfahrer diese benutzen.

Die Radwegebenutzungspflicht für eine Radverkehrsanlage kann die Straßenverkehrsbehörde aber **nur** dann anordnen, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt sind: **Erstens** eine örtlich bedingte ganz besondere Gefahrenlage und **zweitens** das Vorhandensein einer Radverkehrsanlage, deren Beschaffenheit **alle** Kriterien erfüllt, die für eine Benutzungspflicht als notwendig definiert sind.

1. Voraussetzung

Radwegebenutzungspflicht kann nur dort angeordnet werden, wo auf grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit **erheblich** übersteigt. Berücksichtigung findet dabei: zulässige Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs, Anteil Schwerverkehr, Parkverhältnisse, Knotenpunkte/Einmündungen und die Längsneigung der Straße. Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht darf also nur zur Wahrung oder Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgen.

2. Voraussetzung

Die zweite Voraussetzung für die Anordnung der Benutzungspflicht ist, dass bestimmte bauliche Voraussetzungen erfüllt sein müssen (lichte Breite, befestigter Verkehrsraum plus Sicherheitsraum, mindestens 1,50 m bzw. 2,50 m bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen, geradlinige Wegführung, zumutbare Beschaffenheit/Oberflächenqualität, fahrbare

Kurvenradien etc.). Die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführung an Kreuzungen und Einmündungen müssen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar, sie müssen im Verlauf **stetig** und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten **sicher** gestaltet sein. Ebenso sollen ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen, wobei die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen und die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen zu berücksichtigen sind. Die Kriterien sind in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung festgelegt.

Ist eine der beiden Voraussetzungen nicht erfüllt, kann keine Radwegebenutzungspflicht angeordnet werden oder muß - sollte sie wegen früherer Anordnung oder nicht korrekter Anordnung bestehen - auf Antrag hin, aufgehoben werden. Beantragen kann die Aufhebung jeder, der erstmals von der Anordnung betroffen ist.

Die Benutzungspflicht darf also nur nur **ausnahmsweise** angeordnet werden und muß in jedem **Einzelfall sehr gut** begründet werden. Insbesondere stellt der oft angeführte vermeintlich unfallverhütende Entmischungsgrundsatz **keinen** zwingenden Aspekt dar. Darauf hat das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. November 2010 speziell nochmal hingewiesen und die sehr hohen Hürden für die Anordnung einer Benutzungspflicht ausdrücklich bestätigt. Das Gericht hat dabei auch berücksichtigt, dass es bisher **keine** Nachweise gibt, dass die Unfallgefahr auf Radwegen automatisch geringer ist als auf Fahrbahnen. Stattdessen gibt es sehr wohl Untersuchungen, die sogar ein **erhöhtes Unfallrisiko** Radwegen aufzeigen (besonders, wenn diese nicht gut angelegt wurden).

Warum das Fahren auf der Fahrbahn in den meisten Fällen die objektiv sicherere Variante ist, auch wenn sich viele subjektiv auf einem Radweg sicherer fühlen.

Der Hauptvorteil der Entmischung durch je eine Bahnen für KFZ und Radfahrer sowie Fußgänger ist gerade in der Stadt auch der größte Nachteil. Durch viele Einmündungen von Einfahrten und an praktisch jeder Strassenkreuzung oder Strasseneinmündung, kreuzen sich die Fahrbahnen der Kfz und der Radfahrer und es kommt zu potentiellen

oder auch realen Zusammenstößen. Unfalluntersuchungen zeigten, dass Kfz-Fahrer in mehr als 90 % Hauptverursacher der Unfälle waren (<http://udv.de/de/strasse/wege-fuer-radfahrer/mensch/radfahrer>). Rechtsabbiegende Autofahrer müssen immer auf bevorrechtigte Radfahrer achten. In der Realität wird dies oft „vergessen“ oder aber die Sichtverhältnisse sind durch parkende Fahrzeuge, wuchernde Büsche oder ungünstig platzierte Plakatständer verdeckt. Manchmal ist es aber auch der schlecht angelegte Radweg, der es dem Autofahrer erschwert richtig zu reagieren bzw. die richtige Einsicht im Kreuzungsbereich zu bekommen. Besonders schwierig ist es für LKW, weshalb schon lange entsprechende Spezialspiegel bzw. Fahrerassistenzsysteme gefordert werden um hier Abhilfe zu schaffen. Fast alle in München getöteten Radfahrer der letzten Jahre wurden - korrekt auf dem Radweg - fahrend von LKWs überrollt, die entweder nicht geschaut hatten oder keine Chance hatten etwas zu sehen (und trotzdem abbogen).

Fährt der Radler auf der Strasse vor dem PKW oder LKW, der abbiegen will kann ein derartiger Kreuzungskonflikt überhaupt nicht entstehen. Ein ähnliche Problematik ergibt sich beim Linksabbiegen von KFZ und auf dem Radweg entgegenkommenden Radfahrern. Der Autofahrer checkt die entgegenkommende Straßenspur und denkt nicht immer an den parallel laufenden Radweg. Den Radweg muß er auch noch kennen oder eindeutig einsehen können und ein möglicher Radfahrer darf auch nicht noch hinter einem Hindernis verdeckt sein. Auch hier wäre eine Führung des Radverkehrs auf der Strasse besser, da im Sichtbericht der anderen Verkehrsteilnehmer.

Viele Einmündungen, Einfahrten, Ausfahrten oder sonstige Furten quer zu Radwegen sind eine weitere Gefahr, da Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger jederzeit kreuzen können. Manchmal ist dies sogar baulich vorprogrammiert, wenn Tiefgaragenausfahrten so ungünstig angelegt werden, dass KFZs sich wegen der Wegeneigung nur sehr schwer daraus vortasten können. Viele Ausfahrten sind zudem optisch und baulich in einem Material den Radweg kreuzend bis zur Strasse geführt und suggerieren damit eine Vorfahrt, die nicht besteht.

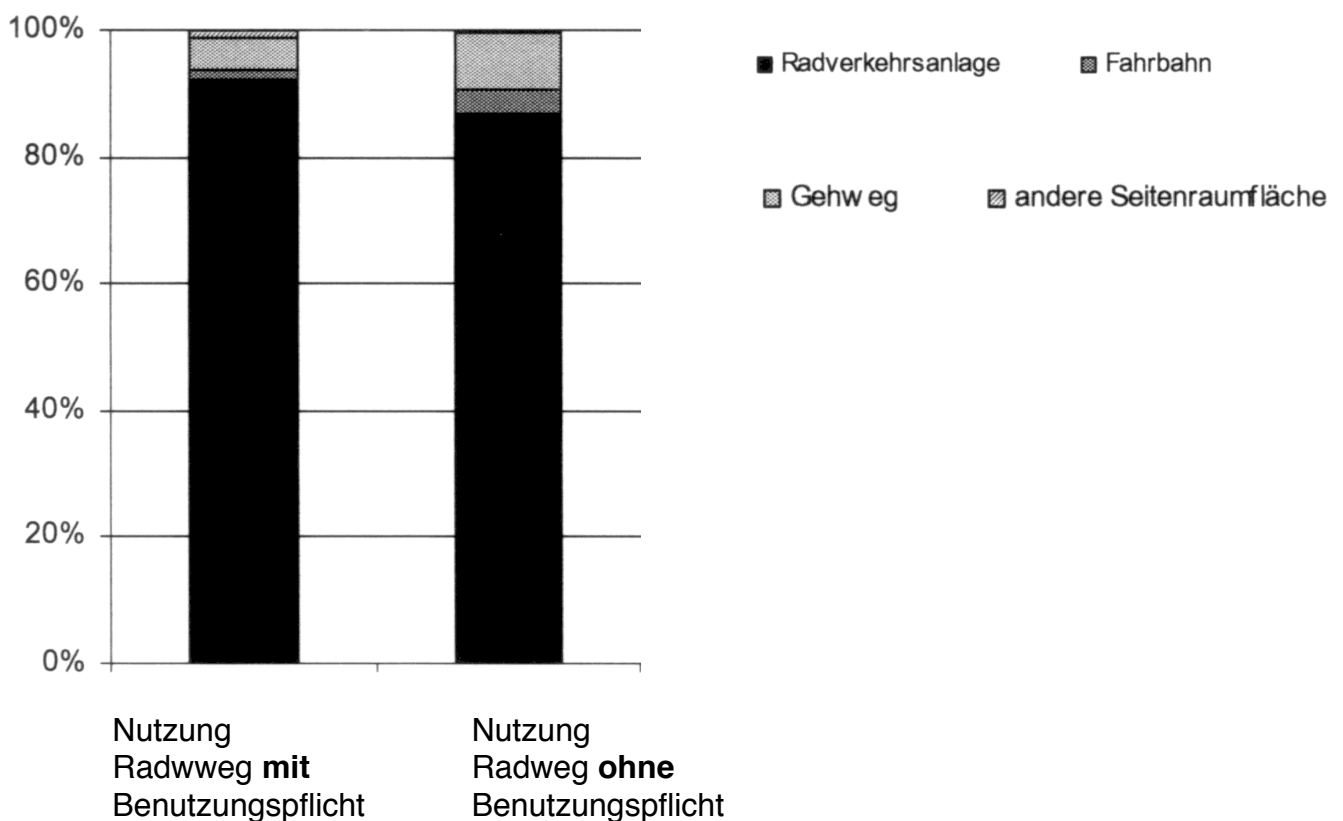
Ein Problem, das glücklicherweise eher selten vorkommt, aber gravierende Folgen haben kann sind rechtsseitig sich öffnende Türen von parkenden Autos unmittelbar neben Radwegen. Beifahrer sind nicht immer darauf geeicht sich zu vergewissern, ob sie ohne Gefahr für andere die Türe öffnen dürfen. Der Autofahrer ist eher darauf geeicht auf der linken Seite des Autos sich zu versichern ob er ohne Gefahr für die Türe öffnen darf. Um

aber sicher zu sein empfiehlt sich auf der Strasse neben parkenden Autos einen Sicherheitsabstand ein zu halten, was dort aber auch leicht möglich ist.

Generell ist die Sichtbeziehung und gegenseitige Sichtbarkeit und Präsenz im Verkehrsgeschehen, der Schlüssel für eine höhere Sicherheit der Radfahrer im Strassenverkehr. Dies zeigt sich auch am Verhältnis von Radverkehrsanteil und Verkehrssicherheit für Radfahrer. Mit steigendem Radverkehrsanteil steigt auch die Sicherheit für Radfahrer.

Trotzdem entscheiden sich die meisten Radfahrer bei freier Wahl für die subjektiv sicherere Variante Radweg statt für die objektiv sicherere Variante Fahrbahn.

Die überwiegende Zahl der Radfahrer fährt auf den angebotenen Radverkehrsanlagen. Die Benutzungspflicht hat wenig Einfluß auf den Benutzungsgrad. Damit ist das Argument, die Benutzungspflicht würde benötigt, um Radfahrer zu ihrer eigenen (nicht nachgewiesenen) Sicherheit auf Radwege zu verweisen, hinfällig. Eine Aufhebung der Benutzungspflicht ändert also (leider) nichts wesentliches am Nutzungsgrad von Radverkehrsanlagen.



Praktische Erfahrungen mit der Aufhebung der Benutzungspflicht

Die Benutzung der Fahrbahn anstelle eines vorhandenen Radweges, der aber nicht benutzungspflichtigen ist, wird von unwissenden Kraftfahrern oft als Fehlverhalten interpretiert. Es folgen unberechtigte Belehrungen, verbale Attacken, Hupen (obwohl innerhalb geschlossener Ortschaften verboten), besonders nahem Überholen oder andere Formen von Selbstjustiz, die nicht dazu geeignet sind das Verkehrsklima zu verbessern.

Deshalb ist auch schon die Stadt München dazu übergegangen, Informationsschilder dort aufzustellen, wo die Benutzungspflicht entfallen ist, oder wo sehr oft Fehlverhalten von Kraftfahrern beobachtet wurde. Insgesamt sollte sich langsam ein besserer Informationsstand einstellen, nachdem die Regelung bereits seit 1997 besteht.