

Max Mustermann // Musterstraße 3 // 00000 Musterstadt

Stadt Musterstadt
Straßenverkehrsamt
Radweg 3
00000 Musterstadt

Musterstadt, 26.03.07

**Widerspruch gegen die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Straßenzug Devensstr. -
Am Hauptbahnhof – Armelerstr. - Vonderbergstr.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit Antritt meiner neuen Dienststelle Anfang September 2006 befahre ich regelmäßig o.g. Straßen. Dabei muss ich aufgrund der ausgeschilderten Benutzungspflicht den dort vorhandenen Radweg benutzen. Ich bin seit 1. September 2006 von dem durch das Zeichen angeordneten Verwaltungsakt (im Sinn des Urteils vom 13. Dezember 1979 des Bundesverwaltungsgerichts Az: 7 C 46/78) betroffen. Die 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, da 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 allgemei-

nen 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.“

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. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund 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. 1 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 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.“¹

Das Verwaltungsgericht Berlin hat in seinem im Jahr 2000 ergangenen Urteil² betont, dass beide Bestimmungen zu berücksichtigen sind. Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht ist nur zulässig, wenn sie unter besonderen Umständen "bei einer aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehenden außergewöhnlichen Gefahrenlage" zwingend geboten ist.

Diese besonderen Umstände sind im benannten Straßenzug nicht zu erkennen. Im Stadtgebiet Bottrop befinden sich mehrere ebenso oder sogar vielfach stärker befahrene Straßen mit zwei und teilweise sogar vier Fahrstreifen und gleicher zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, an denen keine Radwegbenutzungspflicht angeordnet wurde, weil weder ein Radweg noch ein Radfahrstreifen angelegt ist, so etwa die Essener Straße im Bereich zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und Prosperstra-

¹ BRat-Drs.374/1/97, S. 11

² VG Berlin, Urteil vom 28. September 2000, Az 27 A 206,99

ße, die Paßstraße oder die Peterstraße. Die besonderen örtlichen Verhältnisse in der Devensstr. etc. beschränken sich darauf, dass dort ein Radweg existiert, in den anderen Straßen jedoch nicht. Nimmt die Verkehrsbehörde die auf diesen Straßen möglicherweise bestehenden Gefährdungen für Radfahrer hin, kann von einer zwingenden Erforderlichkeit in der Devensstr., Am Hauptbahnhof usw. nicht ausgegangen werden. Die notwendige Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Benutzungspflicht ist nicht erkennbar. Tatsächlich ist nicht einmal eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Benutzung des Radwegs erkennbar, sondern die Umkehrung. Regelmäßig führt die Streckenführung des Radweges zu Konflikten mit anderen Radfahrern, Fußgängern oder einbiegenden Kfz. Das Befahren der Fahrbahn in diesem Abschnitt über mehrere Wochen, als der Radweg nicht benutzbar war, ergab keinen einzigen Konflikt, trotz meiner dort deutlich höheren Fahrgeschwindigkeit als auf dem Radweg. Der Radweg stellt sich gerade bei linksseitiger Benutzung als wesentlich gefährlicher dar als die begleitende Fahrbahn.

Die VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3 warnt in II. ausdrücklich vor der linksseitigen Freigabe von Radwegen und lässt diese nur nach besonderer, sorgfältiger Prüfung zu. Hier wurde jedoch ein offensichtlich wesentlich zu schmaler, vielbenutzter Gemeinsamer Fuß-/Radweg bedenkenlos für das Radfahren im Gegenverkehr verpflichtend gemacht.

Mit der Benutzungspflicht kann es der Verkehrsbehörde nicht besonders ernst sein, denn sie legt offensichtlich keinen Wert darauf, den Radweg durchgehend benutzbar zu erhalten. So ist täglich zu beobachten, dass Kraftfahrzeuge (Bau-Lkw oder andere Lkw/Pkw, s. beiliegende Photos) den Radweg ohne weitere Ankündigung auf voller Breite versperren, so dass ein Vorbeikommen nicht möglich ist. Auch aus diesem Grund ist das Vorliegen von wesentlichen Verkehrssicherheitsgründen für eine Benutzungspflicht zu verneinen. Würden erhebliche und zwingende Verkehrssicherheitsgründe vorliegen, wäre aus demselben Grund die Benutzungsmöglichkeit durchgehend zu erhalten, ggf. Sperrungen des Radwegs frühzeitig zu beschildern, Umleitungen auszuschildern oder andere verkehrsregelnde Maßnahmen in den Straßen zu treffen, z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung während der Radwegsperrung. Genau das findet jedoch nicht statt. Es kann damit auch nicht festgestellt werden, dass der Radweg "frei von Hindernissen" (VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 II. 2.) ist; er wird regelmäßig durch Hindernisse verstellt.

Bei Dunkelheit ist der Radweg in den Bereichen, wo die Benutzungspflicht in Fahrtrichtung links angeordnet wurde, aufgrund seiner Lage unmittelbar neben der Fahrbahn ohnehin nicht linksseitig benutzbar, weil man dabei im asymmetrischen Lichtkegel der auf der Fahrbahn entgegenkommenden Kraftfahrzeuge fährt. Die Blen-

dung ist (besonders bei hinzutretender Nasse) so stark, dass man mit zulässiger Fahrradbeleuchtung keine paar Zentimeter weit mehr sehen kann. Damit ist das Befahren des Radwegs zu diesen Zeiten gemäß § 3 Abs. 1 StVO auch mit angepasster Geschwindigkeit unmöglich,

zumal die Beleuchtung eines Fahrrads umso schwächer wird, je langsamer man fährt, die Sichtweite dann umso mehr abnimmt. Die Benutzungspflicht entfällt dann ohnehin aufgrund Unbenutzbarkeit.

Der Zweirichtungs-Fuß-/Radweg ist im Bereich der Einmündung Ludwig-Richter-Straße (Glascontainer) zu schmal für einen solchen Weg. Zusätzlich führen regelmäßig Glassplitter auf dem Weg zu einer de-facto Unbenutzbarkeit. Im übrigen Bereich der Devensstraße beträgt die Breite des Zweirichtungsweges gerade einmal 2,40 m, während die Anforderungen der VwV eine *Mindestbreite* von 2,50 m vorsehen. Diese Mindestbreite kann nur durch hinzurechnen eines Sicherheitsraumes von max. 20 cm über dem unmittelbar angrenzenden Grünstreifen erreicht werden. In diesem Bereich wird aber der Weg aufgrund des Abenteuerspielplatzes viel von Kindern als Raum zum Spielen benutzt. Diese Kinder werden durch Radfahrer, die durch die Benutzungspflicht auf den Weg gezwungen werden, gefährdet.

Auf der gesamten übrigen Länge ist der Weg durchgehend zu schmal. Seine Breite beträgt regelmäßig 1,19 m. Durch hinzurechnen eines Sicherheitsraumes von 20 cm auf der Seite des Grünstreifens (auf der Gehwegseite ist dies nicht zulässig, da der Gehweg niemals von Radfahrern benutzt werden darf) summiert sich die Breite auf 1,39 m. Wie Sie sicherlich wissen, liegt die Mindestbreite bei 1,50 m.

Sowohl auf der Devensstr. als auch auf der Armelerstr./Vonderbergstr. hat der unmittelbar an den Radweg grenzende Baumbewuchs die Pflasterung hochgedrückt und aufgebrochen. Ebenso ist der Radweg häufig übersät mit heruntergebrochenem Gestrüch oder abgefallenem Laub. Dadurch sind Radfahrer einer erhöhten Sturzgefahr ausgesetzt durch einfädelnde Reifen, Bildung von Pfützen oder Schmierbelag auf dem Weg. Die Verkehrsfläche entspricht damit nicht den Anforderungen der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 im Punkt II. 1. b¹.

Es läßt sich noch ergänzen, dass der Radweg auf der Devensstr. in Fahrtrichtung Prosperstr. häufig von Hundeführern blockiert wird, da diesen ein reiner Radweg völlig fremd ist. Zusätzlich entsprechen die Bordsteinabsenkungen nicht den Vorgaben der ERA95. Am Ende ist die Überleitung auf den dann linksseitig geführten Radweg

¹ Vergleiche dazu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: "*Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung*"

nicht vorhanden. Der Radweg wird erst nach rechts verschwenkt, um dann diametral die Fahrbahn zu treffen. An dieser Stelle befindet sich für Radfahrer keine Querungshilfe, eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Fahrbahn oder auch nur ein Z. 138 fehlt völlig.

Durch das auf der Devensstr. in dieser Fahrtrichtung ebenfalls in ausgezeichneten Flächen erlaubten Parken werden Radfahrer sehr stark gefährdet. Eine Autotür eines unmittelbar am Fahrbahnrand geparkten Fahrzeuges öffnet mind. 1 m in den Radweg hinein (z.B. VW Lupo). Der Radweg verfügt dort aber nur über die Mindestbreite von 1,50 m. 50 cm Restbreite sind nicht ausreichend Platz zum Ausweichen für einen Radfahrer. Ebenfalls ist die von der StVO geforderte Stetigkeit im Bereich der beiden Bushaltestellen nicht gegeben. Plötzlich und unerwartet verschwenkt der Radweg nach rechts. In Ermangelung eines anderen Warteraumes stellen Busfahrgäste auf beiden Seiten der Devensstr. den Radweg zu. Im Bereich der Miethäuser auf der Devensstr. ist darüber hinaus mit Mülltonnen auf dem Radweg zu rechnen.

Eine weitere große Gefahrenstelle befindet sich an der Einfahrt zum Parkplatz des Südringcenters. Kurz vorher wird auch hier wieder der Radweg unmittelbar an Parkbuchten vorbeigeführt, wodurch Radfahrer dort schon mit plötzlich öffnenden und den Radweg blockierenden Autotüren rechnen müssen. An der Zufahrt zum Parkplatz selber wird der Radweg nahezu von jedem Autofahrer, der in die Straße „Am Hauptbahnhof“ einbiegen will, zugestellt, da dort immer an der Sichtlinie gehalten wird. Rechtsabbieger stellen dort aber eine viel größere Gefahr dar, da sie mit hoher Geschwindigkeit abbiegen. Erst gute zehn Meter vor dieser Gefahrenstelle allerdings tauchen die auf dem Radweg fahrenden Radfahrer hinter den in den Parkbuchten abgestellten Autos auf.

Auf der Vonderbergstraße ist schließlich eine Radwegbenutzungspflicht, insbesondere einseitig ausgeführt, überhaupt nicht vermittelbar. Die Straße ist für Kfz weitestgehend gesperrt und nur für Anlieger freigegeben. Wodurch dort Radfahrer gefährdet werden sollten, bleibt völlig unklar.

Zusammenfassung

Die Benutzungspflicht des Radwegs kann auf der gesamten Länge, insbesondere aber in den linksseitigen Bereichen aus folgenden Gründen nicht aufrecht erhalten werden.

Jeder einzelne dieser Gründe verbietet die Benutzungspflicht:

1. Besondere, zwingende Gründe für ihre Anordnung liegen nicht vor.
2. Sie erhöht nicht wesentlich die Verkehrssicherheit, sondern verschlechtert sie sogar.
3. Der Radweg ist nicht frei von Hindernissen, sondern regelmäßig verstellt und un-

benutzbar.

4. Der linksseitigen Benutzungspflicht kann bei Dunkelheit nicht nachgekommen werden.

5. Der Radweg ist fast durchgehend zu schmal.

6. Die Verkehrsfläche des Radwegs ist nicht nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik errichtet und unterhalten.

7. Das Radwegende an der Essener Str. und vor allem gegenüber der Ludwig-Richter-Straße ist ungesichert.

Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist somit weder verhältnismäßig noch zumutbar. Es ist für mich auch nicht erkennbar, da hier von der in den VwV-StVO eng begrenzten Ausnahmen Möglichkeit 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 veranlasst 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, da 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 hat¹²³.

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.

Mit freundlichen Grüßen

MAX MUSTERMANN

Beschriebene Mißstände mit eindrucksvollen Fotos belegen!

1 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

2 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

3 Landesschutzpolizeiamt Berlin, Radzeit 3/2001, S. 20