

BfI/A30

über

VDLV

Kriterien zur Beurteilung der Radwegebenutzungspflicht

1. Vorbemerkung

Seit Einführung der so genannten Radfahrnovelle (24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.09.1997) erfolgt einzelfallbezogen eine Prüfung der Radwegebenutzungspflicht nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Entscheidungen hierzu gehören zu den ständigen Aufgaben der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

In diesem Zusammenhang wurden in den letzten zwei Jahren vermehrt straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht getroffen.

Zur Zeit prüfen die Straßenverkehrsbehörden die Erforderlichkeit der Radwegebenutzungspflicht an vier- und mehrstreifigen Hauptverkehrsstraßen.¹

Die nachstehenden Ausführungen sollen den Straßenverkehrsbehörden einen Leitfaden zur Beurteilung der Radwegebenutzungspflicht geben.

Radfahrer müssen nach § 2 Absatz 1 StVO die Fahrbahn benutzen. Eine Benutzungspflicht der Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung besteht gemäß § 2 Absatz 4 StVO nur, wenn Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.

Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist nur in Ausnahmefällen zulässig und bedarf eines erhöhten Begründungsaufwandes.

Bei einer Beschränkung des fließenden Verkehrs ist die betreffende Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO zunächst danach zu überprüfen, ob aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, und damit eine Radwegebenutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist.

Die VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 Ziff. 2 besagen insoweit, dass benutzungspflichtige Radwege nur dort angeordnet werden dürfen, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.

Die Kennzeichnung mit den Zeichen 237, 240 oder 241 trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs.

Diese Vorgaben sind bereits in der ERA 95 so wiedergegeben und näher konkretisiert worden. Danach ist innerorts auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen in der Regel eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich (vgl. Ziff. 2.2.1 ERA 95)²

¹ Prüfauftrag VD 50 vom 28.05.2010

² VG Düsseldorf Urteil vom 08.05.2009 (Az. 14 K 329/09)

Nach § 45 Absatz. 9 StVO darf daher eine Radwegebenutzungspflicht nur angeordnet werden, wenn eine gegenüber dem Normalmaß erheblich gesteigerte Gefahr für Radfahrer bzw. für andere Verkehrsteilnehmer vorliegt.

Ist nach diesen Vorgaben aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht erforderlich, haben die Straßenverkehrsbehörden nach der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 zu überprüfen, ob die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Zu diesen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen an einen benutzungspflichtigen Radweg geben die Verwaltungsvorschriften zu §§ 2 Absatz 4 Satz 2, 41 zu Zeichen 237, 240 und 241 StVO detaillierte Vorgaben.

Erst wenn die betreffenden Voraussetzungen bejaht werden können, ist eine Anordnung durch Zeichen 237, 240 oder 241 vorzunehmen.

Die VwV zur StVO bestimmt in II. 2a. zu § 2 Absatz 4 Satz 2, dass die Benutzung des Radweges dann nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie in der Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist, wenn er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraumes frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung.

Mit diesen Regelungen werden die Straßenverkehrsbehörden bezüglich der Radwegebenutzungspflicht grundsätzlich zu Einzelfallprüfungen verpflichtet. Sie kann daher nur in den Straßen infrage kommen, in denen für Radfahrer oder sonst durch Radfahrer ein gesteigertes Risiko auf der Fahrbahn besteht und die Benutzung des Radweges durch Radfahrer die Verkehrssicherheit ebenfalls nicht beeinträchtigt.

2. Kriterien für die Beurteilung der Radwegebenutzungspflicht

Im Einzelnen sind folgende Feststellungen in der zu beurteilenden Straße zu treffen und zu bewerten:

Verkehrssicherheit

- Feststellung der aktuellen Verkehrsunfalllage insgesamt und der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, hohe Unfallzahlen insbesondere mit Radfahrerbeteiligung auf der Fahrbahn signalisieren die Radwegebenutzungspflicht
- Unfälle mit Radfahrern auf den Nebenflächen indizieren die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, das gilt auch für Unfälle mit Radfahrerbeteiligung beim Queren von Kreuzungen und Einmündungen von Nebenfläche zu Nebenfläche
- Beobachtbare aktuelle und beobachtete vergangene Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer ohne entsprechende Unfälle indizieren die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Verkehrsbelastung

Je höher die Verkehrsbelastung steigt, desto stärker wird die Indizwirkung im Zusammenhang mit anderen Kriterien ausfallen. Bei Straßen mit einer Verkehrsbelastung im Bereich eines DTVw – Wertes von etwa 18.000/25.000 Kfz/24h bei 2/4 Fahrstreifen und darüber kann davon ausgegangen werden, dass die Anordnung von Radwegebenutzungspflicht erforderliche Gefahrenlage in der Regel gegeben sein wird, ohne dass auch hier im Einzelfall auf eine konkrete Prüfung aller Gesichtspunkte verzichtet werden kann.³ Dabei ist zu berücksichtigen, dass für etliche Hamburger Straßen mit hoher Verkehrsbelastung mangels Radwegen keine Radwegebenutzungspflicht möglich ist (z.B. Elbchaussee mit DTV ca. 25 000 Kfz/24 Std.).

³ Schreiben BfI/A320 vom 22.03.2005

Auf Straßen mit einer hohen Verkehrsbelastung – insbesondere mehrstreifigen Straßen – ist davon auszugehen, dass regelmäßig höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, die Zahl der Verflechtungsvorgänge und die Gefährdung der Radfahrer bei Verflechtungsvorgängen (z.B. beim Ein- und Abbiegen) wegen der schmalen Silhouette und der üblicherweise höheren Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Kraftfahrer steigt.

Verkehrsbedeutung

Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist ebenfalls unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbedeutung der Straße zu treffen. Je höher die Bedeutung oder Klassifizierung der Straße (z.B. Bundesstraße), desto eher ist von einer Benutzungspflicht auszugehen.

Dabei hat das Hauptverkehrsstraßennetz eine wesentliche Bedeutung für die Abwicklung der Verkehre in Hamburg. Die Hauptverkehrsstraßen bilden ein hierarchisch aufgebautes, in sich einheitliches und plausibles Grundnetz, zur Gewährleistung der Abwicklung des übergeordneten Verkehrs durch Bündelung auf leistungsfähig ausgebauten Straßen. Das Hauptverkehrsstraßennetz leistet die Hauptverkehrsarbeit mit relativ hohen Verkehrsbelastungen und hat Stadtteilverbindungsfunktion zur Durchführung großräumiger Verkehre. Daneben berücksichtigt das Straßennetz Sonderfunktionen für Verkehre mit Schwerlast- und Großraumtransporten, Gefahrguttransporten, auf Umleitungsstrecken der Bundesautobahnen sowie Gewährleistung eines militärischen Grundnetzes. Es ist das Rückrat zur zuverlässigen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs und des straßengebundenen ÖPNV.

Auch die VwV-StVO zu § 45 Absätze 1 bis 1e XI schreibt vor, dass ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtsstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen ist.

Verkehrsstruktur

Die Zusammensetzung des Verkehrs erlaubt Schlüsse auf das Gefährdungspotential der auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer. Höhere Schwerlastverkehrsanteile bzw. Busverkehre steigern das Risiko. Auch Fußgängerverkehre auf der Fahrbahn beeinflussen die Verkehrssicherheit durch Be- und Entladevorgänge auf der Fahrbahn oder wegen häufiger Fahrbahnquerungen.

Verkehrsablauf

Anhalte- und Beschleunigungsvorgänge, Ein- und Ausfahrten, Verkehre auf Steigungs- und Gefällestrassen, Ein- und Ausparkvorgänge, ruhender Verkehr auf der Fahrbahn und auf den Nebenflächen sind geeignet, die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen. Je mehr die Gleichförmigkeit und Übersichtlichkeit des Verkehrs unter diesen Vorgängen leidet, desto eher kommt eine Radwegebenutzungspflicht in Betracht.

Flächenverfügbarkeit

Radfahrer auf engen Fahrbahnen verursachen bei entsprechendem Gegenverkehr Aufstauungen des motorisierten Fahrzeugverkehrs mit der Folge von Gefährdungen des auflaufenden Verkehrs insbesondere auf kurvenreichen Strecken. In diesen Fällen steigt die Bereitschaft der Kraftfahrer zu risikobehafteten Überholvorgängen.

Beurteilung der Nebenflächen

Sollte ausnahmsweise die Radwegebenutzungspflicht erforderlich sein, so darf sie nur für die Radwege angeordnet werden, die auch gefahrenfrei benutzt werden können. Grundsätzlich müssen diese Radwege den Bedingungen der VwV-StVO entsprechen und auch tatsächlich sicher befahrbar sein.

Die Benutzung eines Radweges ist nach seiner Beschaffenheit und seinem Zustand zumutbar, wenn er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausrei-

