

Grund der Vorlage

Rechtswidrig angeordnete Radwegbenutzungspflicht und „Begegnungen“ Bus ↔ Radverkehr

Anregung/Beschwerde

1. Die Radweg-Benutzungspflicht auf dem Wall wird aufgehoben.
2. Der Wall wird ohne besondere Markierungen in Nord-Süd-Richtung für den Radverkehr freigegeben,

Begründung

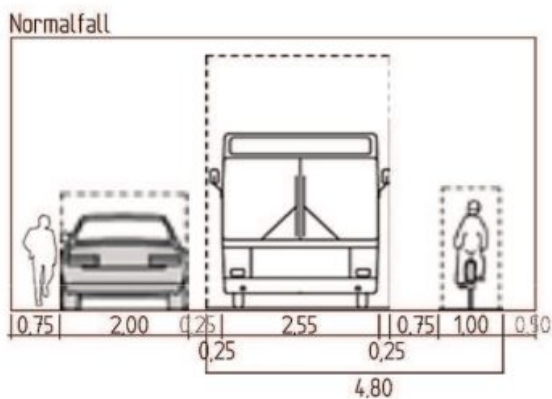
Mit Drucksache VO/0812/20 will die Verwaltung eine „durchgehende Begegnungsmöglichkeit zwischen Linienbusverkehr und entgegenkommendem Radverkehr“ am Wall/Neumarkt schaffen, indem der Taxenstand um ca. einem Meter in Richtung Neumarkt verschoben wird.

Diese Begegnungsmöglichkeit ist ohnehin vorhanden, nämlich dergestalt, daß an der Engstelle des Taxenstandes eigentlich wartepflichtige Fahrzeugführer regelwidrig in die Engstelle einfahren.



Fotostrecke 1: Dem Herrn Busfahrer war der Fahrplan wichtiger als die Straßenverkehrs-Ordnung. Der Radfahrer mußte auf den Gehweg ausweichen und warten.

Kurzum sorgt die Maßnahme aus VO/0812/20 nicht etwa für mehr Sicherheit speziell für Radfahrer durch einen eigenen Fahrstreifen, sondern eröffnet dem eigentlich wartepflichtigen Verkehr die Möglichkeit, den Radfahrer auf den Schutzstreifen (Mobbingstreifen) abzu-drängen.



Denn sowohl der Radfahrer, als auch der Busfahrer bzw. entgegenkommende Verkehr hat in jedem Fall zu anderen Verkehrsteilnehmern „ausreichend“ Seiten-Sicherheitsabstand zu halten.

Die von der Verwaltung vorgelegten „[Verkehrsräumen nach RSt 06 – Normalfall](#)“ (siehe auch rechts) sind nicht starr, sondern geben eben nur den Normalfall wider. Vielmehr sind die besonderen Gegebenheiten vor Ort bei den Planungen zu berücksichtigen. Und hier gibt es drei Parameter, die von der Fachverwaltung völlig ignoriert

wurden:

1. Der Busfahrer hat beim Passieren von Radfahrern, unabhängig von der Begegnungsart, einen Abstand von 1,5 Metern einzuhalten. Dazu Zitat aus *Uko 86, Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen, vorgelegt von Prof. Dr. jur. Dieter Müller, im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer*:

Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „Ausreichender Seitenabstand“ (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO) beim Überholen/Vorbeifahren von/an Radfahrern

»Im Einklang mit der bislang einschlägig ergangenen Rechtsprechung sowie dem Grundprinzip der Verkehrssicherheit als oberster Auslegungsmaxime sämtlicher Verhaltensvorschriften der StVO bedarf es bei Überholvorgängen sowie Vorgängen des Vorbeifahrens an Radfahrern unabhängig von der angeordneten Art der Radverkehrsführung eines Mindestseitenabstandes von 1,5 Metern. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer gem. § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein so genanntes „faktisches Überholverbot“ [oder sinngemäß ein Begegnungsverbot].«

Auf Seite des Taxenstandes steigen Taxifahrer oder Fahrgäste zu, dies ist lediglich mit 0,25 m berücksichtigt. Ein Mensch ist in der Regel erheblich breiter.

2. Insbesondere im Bereich Neumarkt ist mit regelmäßigem Fußgänger-Querverkehr zu rechnen, der plötzlich auf die Fahrbahn tritt. Für den Radfahrer erwächst aus diesem Umstand die Pflicht zu einer vorsichtigen und vorausschauenden Fahrweise mit einem erhöhten Seitenabstand zum Gehweg. Der hierzu notwendige Seitenabstand beträgt etwa 1,50 Meter, dann fährt der Radfahrer in der Engstelle am Taxenplatz aktuell (11/2020) in der Mitte der Fahrgasse, um bei verkehrsreichen Zeiten (zum Beispiel Samstagvormittag) jederzeit Fußgängern ausweichen zu können. Und genau diese verkehrsreichen Zeiten sind bei den Planungen zu berücksichtigen.
3. Der Radweg wird im Abschnitt Bushaltestelle bis Neumarkt aber auch regelmäßig als Ausweichfläche für den Fußgänger-Längsverkehr benutzt. Das heißt, der benutzungspflichtige Radweg stellt in diesem Moment eine Gefahr für Rad- und Fußverkehr dar und keine Maßnahme zur Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr.
Ebenso wird der Radweg regelmäßig von Bussen mitbenutzt, die dort absolut nichts zu suchen haben, vgl. **Fotostrecke 2** unten.



Wenn einigen Genossen bereits jetzt der Fahrplan wichtiger als die Straßenverkehrs-Ordnung ist, Radwege mitbenutzt und trotz Wartepflicht in Engstellen eingefahren wird, ist davon auszugehen, daß die Regelung, „bei Bedarf“ den (geplanten) Schutzstreifen zu überfahren, „die Regel“ sein wird. Und, da die Fahrbahn am Taxenstand nach Ausführung von VO/0812/20 mehr Platz bietet, kann man ja in jedem Fall in die Engstelle einfahren.

Die Frage ist, ob dies der Verkehrssicherheit oder dem politischen Willen dienlich ist. Insbesondere ist die Anordnung auf Grund der besonderen Umstände **nicht zwingend erforderlich**.

Denn mit dem benutzungspflichtigen Radweg am Wall wird gleich in mehrfacher Hinsicht gegen gesetzliche Vorgaben verstoßen.

1. Zu geringe Gehwegbreite

Mit Umbau des Walls 2013 zum Zweirichtungsverkehr wurden große Teile des westlichen Gehwegs, also da wo sich momentan der Radweg befindet, der Fahrbahn zugeschlagen. Zu erkennen ist dies auf den Bildern der Fotostrecke 2 auf Seite 2: Wo die Kanalisation verläuft, war früher Gehweg.

So sehen auch die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ – genau wie die RAST 06 anerkanntes technisches Regelwerk und Teil der Planungsvorgaben für Straßenverkehrsbehörden – bei Geschäftsstraßen mit Auslagen und hoch frequentierter ÖPNV-Linie (Tabelle 2, Nr. 9, DTV <15.000 Fahrzeuge) eine Gehwegbreite von mindestens 5 Metern vor. Zum Vergleich beträgt die Gehwegbreite bei Peek&Cloppenburg zwischen 2,50 und 3,00 Meter.

Ebenso sind für Fußgänger Querungsmöglichkeiten vorzusehen – diese sind aber seit dem Umbau 2013 zur „Busautobahn“ gänzlich verschwunden.

2. Gilt für die Straße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ausgeschlossen.

An Süd-Nord-Richtung besteht auf dem Wall ein angeordnetes Tempolimit von 20 km/h. Der Gesetzgeber geht davon aus, daß in verkehrsberuhigten Bereichen (bis Tempo 30) die Begegnung von Rad- und Kfz-Verkehr gefähderungsfrei möglich ist, und sieht von Maßnahmen wie separaten Fahrspuren für Radfahrer ab. In der *Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung* (VwV-StVO, Fassung vom 22. Mai 2017) heißt es in Randnr. 9, Zu Absatz 4 Satz 2: *»Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.«*

Auch in den Kapitel 7.2 *Radverkehr gegen die Einbahnrichtung auf der Fahrbahn* steht in den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 2010, ebenso wie RAST 06 ein anerkanntes technisches Regelwerk), S. 63: *»In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ausgeschlossen.«*

Wenn in der Engstelle am Taxenstand gar nichts bzw. „nur“ ein Schutzstreifen auf die Fahrbahn gepinselt wird, stellt sich die Frage, wo denn sonst eine „besondere Gefahrenlage“ besteht, um einen benutzungspflichtigen Radweg überhaupt anordnen zu können.

Die Fachverwaltung schreibt in [VO/0214/20](#) selbst: *»Die Unterbrechung des Radfahrstreifens ist sowohl mit dem aktuellen Stand der Technik als auch mit den gültigen technischen Regelwerken (ERA 7.2) und der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO zu Z. 220, Rn. 4) vereinbar. Eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer entsteht hierdurch nicht. ...«*

Für die Anordnung einer Benutzungspflicht gilt zunächst § 45 Abs. 9 mit zweierlei Maßgabe:

¹Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. ²Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

³Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen 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.

Zwar gilt Satz 3 nicht für (unter anderem) die Anordnung von

- Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) und
- Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295).

Trotzdem darf nach Satz 1 und 2 nicht einfach sinnfrei ein Radweg (kleingeistig exakt Radfahrstreifen) auf die Fahrbahn gepinselt werden, wenn andererseits Gehwege und Busrangierflächen viel zu schmal sind, allerlei „andere Verkehrsarten“ (die „anderen Radfahrer“) den Radweg mitbenutzen und daher (nicht nur) der Radverkehr gefährdet oder zumindest behindert wird. Die Anordnung eines Radfahrstreifens ist aus vorgenannten Gründen nicht „zwingend erforderlich“.

3. Schutzstreifen sind nicht benutzungspflichtig.

Wie oben beschrieben, hat der Radfahrer ausreichend – im Fall der Engstelle zwischen 1,00 und 1,50 Meter – Seitenabstand zu den Fußgängern einzuhalten. Sonst haftet er bei einem Unfall u.U. alleine. Damit befindet er sich außerhalb des (geplanten) Schutzstreifens, womit dessen Sinn, für Radfahrer einen eigenständigen, abgetrennten Streifen von der Fahrbahn zur Sicherheit des Radverkehrs zur Verfügung zu stellen, hinfällig ist.

Gerne wird argumentiert, für Schutzstreifen gäbe es eine „faktische Benutzungspflicht“ aufgrund des Rechtsfahrgebotes. Der Bundesgerichtshof meint in seinem Urteil vom 20. Februar 1990 – VI ZR 124/89 – dazu: »Das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO ist nicht starr. Dies läßt bereits der Wortlaut der Vorschrift („möglichst weit rechts“) erkennen; überdies macht die amtliche Begründung deutlich, daß der Verordnungsgeber keine starre Regel aufstellen wollte (vgl. Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 30. Aufl., StVO § 2 Rdn. 9 bis 11; Mühlhaus/Janiszewski, StVO, 11. Aufl., § 2 StVO Rdn. 26). Was „möglichst weit rechts“ ist, hängt viel mehr von der Örtlichkeit, der Fahrbahnart und -beschaffenheit, der Fahrgeschwindigkeit, den Sichtverhältnissen, dem Gegenverkehr und anderen Umständen ab. Dabei hat der Kraftfahrer einen gewissen Beurteilungsfreiraum, solange er sich so weit rechts hält, wie es im konkreten Fall im Straßenverkehr „vernünftig“ ist (vgl. Senatsurteil vom 20. März 1979 - VI ZR 152/78 - VersR 1979, 528, 529 m.w.N.).«

Auch das Obergerverwaltungsgericht Lüneburg (Urteil vom 25.07.2018 - [12 LC 150/16](#)) verneint eine Benutzungspflicht für den Schutzstreifen: »So ordnet § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO eine Radwegebenutzungspflicht ausdrücklich nur für die dort genannten Fälle einschließlich des durch die Verkehrszeichen 237, 295 zu kennzeichnenden Radfahrstreifens, nicht aber für einen Schutzstreifen an. Dass diese Differenzierung gewollt ist, wird durch die Nrn. 8 ff. der VwV-StVO zu § 2 StVO unterstrichen. Zudem bliebe andernfalls unklar, worin sich Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer noch unterscheiden sollten.«

Es ist daher wünschenswert, die Anordnung des benutzungspflichtigen Radweg sowie des Schutzstreifens aufzuheben, vorschriftsmäßig zum Zeichen 220 *Einbahnstraße* gemäß *Anlage 2* (zu § 41 Absatz 1 *StVO*) *Vorschriftzeichen* das Zusatzzeichen 1000-32 *Radverkehr von links und rechts* anzuordnen und den Busfahrern zu verklickern, daß zu Radfahrern entsprechende Rücksichtnahme sowie anderthalb Meter Abstand geboten ist.

– Norbert Bernhardt



Foto 3: Das Zeichen 220 *Einbahnstraße* Einfahrt Wall, Ecke Schloßbleiche. Es fehlt der Hinweis auf den Radverkehr in Gegenrichtung (Zeichen 1000-32), unten.

