

Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Steinfurt, OT Burgsteinfurt -- RuTiNahmo am 8.6.2011

A. Entwicklung der Straßen

In den Dörfern und Städten der früheren Jahrhunderte dienten die öffentlichen Flächen unter anderem der Bewegung ("Verkehr") aller: Personen zu Fuß, Reiter, Tiere, Fuhrwerke, etc. Mit dem Aufkommen des Kraftfahrzeugs entstand die Trennung in den Gehsteig (damals oft "Bürgersteig" genannt) für das Gehen = schreitende Beine und die Fahrbahn für das Fahren = rollendes Rad. Dies war darin begründet, dass nun den beiden grundverschiedenen Bewegungsarten ausreichende Sicherheit für Leben und Gesundheit und zugleich Leichtigkeit, d.h. ungestörte Fortbewegung, gewährleistet werden sollte. Ein eigener Weg für Fahrradverkehr wurde verstärkt ab den 60er Jahren eingerichtet.

Auch begründet mit dem Mangel an Platz in den Städten für das Abstellen von Autos wurde etwa ab den 70er Jahren verstärkt der Fahrradverkehr dem Fußgängerverkehr zugemischt. Inzwischen, ab Ende der 90er Jahre, werden vorherrschend gemeinsame Geh- und Radwege etabliert (Zeichen 240 StVO), und so gut wie keine Radwege (Z. 237). (StVO = Straßenverkehrsordnung)

Dieser heutige Zustand ist das Ende einer Fehlentwicklung, die auf zwei falschen Annahmen beruht, und die keine nachhaltige und zukunftsfähige Gestaltung des Straßenverkehrs ermöglicht; es gilt jedoch:

1. die so elementar verschiedenen Bewegungsmuster des Geh- und des (Rad)fah-verkehrs sind unverträglich;
2. die öffentlichen -oft nur als Gehweg angesehenen- Flächen in den Städten haben die Funktion "Aufenthaltsfläche", und nur zu einem Teil die eines Gehwegs für "Längsverkehr".

Mit dem Verlagern auf die Aufenthaltsfläche "Gehweg" wird dem Fahrradverkehr die Leichtigkeit (unbehinderte Fortbewegung) genommen. Dort "sei der Radfahrer sicherer" - diese Behauptung stimmt; zwar manchmal; aber sowohl Gehverkehr als auch Radverkehr werden unsicherer wegen der gegenseitigen Gefährdungen der beiden heterogenen Verkehrsarten.-

B. Verkehrssituation für Radfahrer

Mit der Einrichtung und Anordnung eines Geh- und Radweges, Z. 240 an einer Straße (ebenso bei getrenntem Rad- und Gehweg, Z. 241 und Radweg, Z. 237) wird nicht ein Angebot für den Radverkehr gemacht, sondern

1. die Radfahrer werden gezwungen, diesen Sonderweg zu benutzen, und
2. den Radfahrern wird verboten, die Fahrbahn zu benutzen.

Die Schilder Z. 237, 240 und 241 beinhalten also in ihrer Wirkung für den Radfahrer bezüglich der Straßenfahrbahn auch die Anordnung des Inhalts von "Verbot für Radfahrer", Z. 254.



Dieses Verbot, und der Zwang für den Radler, sich den Widrigkeiten und Gefährdungen des Mischverkehrs mit den Fußgehern auszusetzen, sind so massive Eingriffe in den fließenden (Rad-)Verkehr, dass der Gesetzgeber strenge Vorgaben für einen solchen Verwaltungsakt gemacht hat. Diese Vorgaben finden sich in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV StVO). Seit der sogen. "Fahrrad-Novelle" 1997 der StVO gibt die VwV StVO den Rahmen vor für die Anordnung des Geh- und Rad-Mischverkehrs. In der Folgezeit ist die Novelle von den Behörden häufig ignoriert oder unvollständig umgesetzt worden.

Es war zu beobachten, dass wegen zu schmaler Wege die Schilder Z.241 durch solche des Z.240 ersetzt wurden -- aber die Wege wurden dadurch nicht breiter.

So gab es immer wieder Klagen bei Verwaltungsgerichten, und auch Änderungen der StVO; letzte Novelle 2009.

C. Zulässigkeit von Verkehrsbeschränkungen

Allgemein gilt:

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko . . . erheblich übersteigt (§ 45, Abs. 9 StVO).

Für den Radverkehr gilt:

Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit Z. 237, 240 oder 241 setzt voraus, dass "die Benutzung des Radweges nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist"; dies ist der Fall, "wenn er ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen ist".

Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere in innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

Ein baulich angelegter Radweg, Z.237 soll 2,0 m, mindestens 1,50 m breit (einspuriges Fahrrad) sein.

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Z. 240) darf nur angeordnet werden, "wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist, und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt".

Zu den Belangen der Fußgänger stellt die EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) u.a. die Grundanforderungen "leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit" und "Minimieren der Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer". Sodann definiert sie die nutzbare Gehwegbreite zu 1,80 m, dazu 0,3 m Sicherheitsabstand zum Fahrverkehr, d.h. 2,1 m. Mit der Verkehrsraumbreite eines (einspurigen) Fahrrads von 1,0 m ergibt sich eine erforderliche Breite (ohne Sicherheitstrennstreifen zur Straßenfahrbahn) des Geh- und Radweges von 3,10 m.

D. Klarstellung durch das Bundesverwaltungsgericht

Eine Klage gegen ermessensfehlerhafte Anordnung eines Geh- und Radweges schloss mit einem höchstrichterlichen Urteil am 18.11.2010, welches die Rechte der Radfahrer betont und stärkt. Danach dürfen Radwege nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht. Der Vorsitzende des 3. Senats des BVerwG betonte, man dürfe Radfahrer nicht auf baulich unzureichende Radwege zwingen.

Mit dieser Klarstellung des Beurteilungsmaßstabs sind alle Anordnungen von Radwegbenutzungspflicht zusammen mit Fahrverbot für Radler auf der Straßenfahrbahn in Steinfurt (hier zunächst Burgsteinfurt) zu überprüfen, und bei fehlender Voraussetzung aufzuheben.

2011-06-04; D.Haubold

Ergänzung = Absatz E.

E. Inhalt des mündlichen Vortrags beim RuTiNahmo am 8.6.2011.

Die Zulässigkeit von Verkehrsbeschränkungen für Fahrradverkehr wird nun ergänzend zu Absatz C und D unter Beachtung der besonderen örtlichen Verhältnisse für wichtige Strecken und Knoten in Burgsteinfurt konkret bewertet.

1. Sämtliche in Burgsteinfurt angeordnete Radwegbenutzungspflicht (mit Radfahrverbot auf der benachbarten Straßenfahrbahn) durch Zeichen 240 oder 241 entspricht nicht den gesetzlichen Anforderungen und ist aufzuheben.
2. Damit entfallen auch die links angelegten und in Gegenrichtung zu befahrenden Radwege:
Liedekerker Straße, Nordseite;
Steintorfeldmark, Südseite;
Leerer Straße, beidseits, südwestlich von der Kreuzung mit Stegerwaldstraße und Wächterkamp.-
☐ Allerdings soll für Radfahrer, die sich weniger sicher fühlen, die Benutzung des Gehwegs (mit Zeichen "Radfahrer frei") ermöglicht werden auf dem Hildegard-Schleithoff-Pättchen und als dessen nördliche Fortsetzung auf dem Gehweg an der Südwestseite der Horstmarer Straße, zwischen "Laudamm" und der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle der Horstmarer Straße beim K+K-Eingang.
3. Auch die untragbare Regelung für den Gehweg südöstlich der Leerer Straße zwischen Alte-Leerer-Straße und Wächterkamp findet ein natürliches Ende. Dort werden Radfahrer durch behördliche Anordnung mittels Z. 240 gezwungen, den schon für Fußgeher-Zweirichtungsverkehr zu schmalen Weg zusätzlich zu benutzen.
4. Im Straßen- und Wegenetz Burgsteinfurts gibt es einige für Radfahrer gefährliche Konfliktpunkte. Beispielhaft: die Einmündung der Straße Wilderkamp in die Leerer Straße. Der Geh- und Radweg verläuft an der Südostseite (= stadteinwärts) neben der Fahrbahn der Leerer Straße, von dieser um die Breite eines Streifens Parkplätze für PKW in Längsaufstellung entfernt.
Ein Autofahrer, vom Wilderkamp kommend, hat die Vorfahrt zu gewähren. Wegen fehlender Sicht muss er "blind" auf den Radweg fahren, und muss - wieder wegen fehlender Sichtdreiecke - auf dem Radweg stehenbleiben, bis er in die Leerer Straße einbiegen kann.
Die elementare Regel des Straßenverkehrs, in eine Kreuzung - trotz grünem Lichtsignal - nur einzufahren, wenn sicher ist, den Kreuzungsbereich zügig verlassen zu können, (damit der querende Verkehrsfluss nicht behindert oder gefährdet wird) kann der Autofahrer hier nicht befolgen.
Die mangelhafte Ausgestaltung der Kreuzung zwischen Radverkehr (vorfahrtsberechtigt) und Autoverkehr aus dem Wilderkamp (wartepflichtig) gefährdet den Radverkehr hier in besonderem Maße, da Radfahrer bergab etwa 10 bis 15 km/h schneller sind als mit eigener Kraft auf horizontaler Strecke.
[Kluge, auf ihre Sicherheit bedachte Radfahrer, meiden diesen Gefahrenpunkt und benutzen die Straßenfahrbahn.]
Mit der Aufhebung der Anordnungen Z. 240 bzw. 241 entfällt dieser Konfliktpunkt ebenso wie die ähnlich gelagerten Einmündungen: Graf-Ludwig-Straße in die Leerer Straße; Bismarckstraße, Wörthstraße, Eschstraße in die Bahnhofstraße; u.a.-
5. Die gegenseitige Blockade von Verkehrsströmen durch mangelhafte Anlage und Anordnungen gibt es vor allem an der Kreuzung Leerer Straße, Alexander-König-Straße, Horstmarer Straße. Bei "rot" wartende Fußgeher und Radler

versperren den Weg des Verkehrsstroms "grün". Mit Demontage der Schilder Z. 240 bzw. 241 wird die Situation für die Fußgeher auf ihrem sehr knapp bemessenen Verkehrsraum verbessert.-

2011-08-30; D.Haubold