

Rechtslage

Historisches

Eine Allgemeine Nutzungspflicht für Radwege gab es in Deutschland bereits in der Weimarer Republik, 1934 wurde sie mit der Schaffung einer einheitlichen Straßenverkehrsordnung reichsweit eingeführt und durchgesetzt. Schon damals wurde der Radwegebau als wichtige Voraussetzung für die Förderung des Kraftverkehrs gesehen.

In der BRD blieb diese Benutzungspflicht bestehen, Fahrräder und Fahrradverkehr führten in den Köpfen der Planer nur ein Schattendasein, bis heute werden teilweise Radwege geplant, die vorrangig das Ziel haben, dem Autoverkehr freie Fahrt zu ermöglichen.

Heutige Rechtslage

Das Rad fahren auf Bürgersteigen ist Personen über 10 Jahren generell verboten. Bürgersteige sind für Fußgänger da. Ein Fußweg kann durch ein Zusatzschild für Radfahrer frei gegeben werden. Das Rad fahren ist dort dann mit erhöhter Vorsicht und den Fußgängern angepasster Geschwindigkeit gestattet.

Am 1.10.1998 wurde die generelle Benutzungspflicht für Radwege aufgehoben,

Radwege sind nur noch benutzungspflichtig, wenn sie durch unten gezeigte Schilder gekennzeichnet und in benutzbarem Zustand sind.

Benutzungspflichtige Radwege müssen Mindeststandards wie 1,50 Meter Breite, geradlinige und hindernisfreie Führung, ebene Oberfläche und gute Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich erfüllen.

Ein Radweg darf nur dann benutzungspflichtig beschildert werden, wenn die Benutzungspflicht dem Schutz der Radfahrer dient, für jeden Einzelfall erforderlich ist und begründet wird.

Andererseits kann auf Radwegen aber nicht mit verkehrstauglichem Untergrund gerechnet werden: Das OLG Oldenburg entschied in Dezember 2002, dass die Streupflicht auch dann nicht im für Fahrradfahrer ausreichendem Maße für Radwege gelte, wenn diese als gemeinsame Fuß- und Radwege beschildert seien. Sinngemäß: *Ein Radfahrer kann die Sturzgefahr dadurch mindern, dass er bei glattem oder gefährlichem Radweg diesen erlaubtermaßen verläßt und auf der Fahrbahn weiterfährt.*

§ 2 Abs. 1 StVO:

Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte. Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn.

§ 2 Abs. 4 StVO:

*Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie müssen Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Andere rechte Radwege **dürfen** sie benutzen. Sie dürfen ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden. Das gilt auch für Mofas, die durch Treten fortbewegt werden (Hervorhebung von mir).*



237: Radweg



240: gemeinsamer Rad- und Fußweg



241: getrennter Rad- und Fußweg

§ 27 Abs. 1 StVO:

(...) Mehr als 15 Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. (...)

Fahrradstraßen



Zeichen 244

Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:

- Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.
- Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
- Radfahrer dürfen generell nebeneinander fahren.

Nebeneinander fahren

Mehr als 15 Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie generell zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren.

Die StVO besagt weiter in § 2, Absatz 4, dass Radfahrer nebeneinander fahren dürfen, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird (s. o.).

Behindern können nebeneinanderfahrende Radfahrer ein Auto nur, wenn eine markierte Fahrspur mindestens 6 m breit ist (1 m Abstand zum Fahrbahnrand, 1 m Fahrradbreite, 1.5 m Mindestabstand zum Fahrrad, 2 m PKW-Breite, 0.5 m Sicherheitsabstands zur Mittellinie) und das Auto einen einzelnen Radfahrer ohne Spurwechsel überholen könnte. So breit ist eine Fahrspur aber seltenst. Also muss ein PKW zum Überholen eines einzelnen Fahrrades sowieso auf die Gegenfahrbahn (Spurwechsel). Das geht logischerweise nur dann, wenn kein Gegenverkehr kommt.

Ob nun 2 Fahrräder nebeneinander fahren und der PKW, statt beim Überholen nur halb auf die Gegenfahrbahn auszuweichen, ganz auf die Gegenfahrbahn muss, sollte ihn nicht behindern.

Zusammenfassung:

Nur wenn an jeder Kreuzung und Einmündung ein blaues Radwegschild (Zeichen 237, 240, 241), muss dieser Abschnitt befahren werden: Ausnahme auch hier, wenn der Radweg durch geparkte Autos, Weihnachtsbäume, Laubhaufen, Schnee und Eis, Baugruben, Schlaglöcher nicht befahrbar ist.

Die aufgrund der StVO-Novelle 1998 eingeführte Verwaltungsvorschrift schreibt für benutzungspflichtige Radwege Mindeststandards wie eine Breite von 1,50 Meter, eine geradlinige und hindernisfreie Führung, eine ebene Oberfläche und eine gute Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich vor - Nach einer internen Untersuchung der Berliner Landesschutzpolizei fanden 1999-2002 81 Prozent aller schweren und tödlichen Fahrradunfälle im Kreuzungsbereich auf Radwegen statt, obwohl nur etwa 10 Prozent aller Berliner Straßen einen Radweg besitzen. Das Gefühl von Sicherheit, das manche Menschen auf dem Radweg haben, steht somit im Widerspruch zu den Unfallzahlen.

Der ADFC Berlin fordert seit Jahren die Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht sowie die Abschaffung von gefährlichen Bürgersteig-Radwege zu Lasten der Fußgänger. **Wer sich sieht, fährt sich nicht um!**

Sicherheit

Von einigen Stellen wird immer wieder behauptet, Radwege dienen der Sicherheit der Radfahrer.

Tatsächlich fühlen sich sehr viele Menschen sicherer, wenn sie auf Radwegen statt auf der Fahrbahn fahren, selbst Bürgersteige werden illegalerweise von einigen Menschen der Fahrbahn vorgezogen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass dort zumindest scheinbar ein gewisser Abstand zum Autoverkehr vorhanden ist.

Wie sicher sind Radwege aber jenseits dieses Sicherheitsgefühls?

Unfalluntersuchungen ergaben eine mindestens dreimal höhere Wahrscheinlichkeit, auf Radwegen in einen Unfall verwickelt zu werden als auf der Fahrbahn.

Insbesondere schwere und tödliche Unfälle werden immer wieder im Zusammenhang mit LKW und PKW an Kreuzungen oder Einmündungen mit Radwegen gemeldet. Die Ursachen liegen vor allem darin, dass sich das Verkehrsgeschehen außerhalb der Fahrbahn nicht im Blickfeld der Kraftfahrer befindet und der *Aus dem Auge - aus dem Sinn-Effekt* eintritt.