Stellungnahme zur

Radwegbenutzungspflicht in Karlstein Frankenstraße

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg e.V.

Grundlagen/Gegenstand der Stellungnahme

In der Frankenstraße ist eine Benutzungspflicht für Radfahrer auf einem straßenbegleitenden Weg angeordnet.

Anhand der gegebenen rechtlichen Bedingungen und der Situation vor Ort teilt der ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. seine Einschätzung hinsichtlich der angeordneten Benutzungspflicht mit.

Rechtlicher Rahmen

Straßenverkehrsordnung

In § 45 Abs. 9 StVO ist folgendes geregelt:

> (9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei 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. Insbesondere 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.

Die Kriterien dieser Norm sind die Grundlage für die Anordnung einer Benutzungpflicht.

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Zunächst die relevanten Regelungen aus der StVO-VWV:

Zu Absatz 4 Satz 2

	I.	Allgemeines
8	1.	Benutzungspflichtige Radwege sind mit Zeichen 237 gekennzeichnete baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen, mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege sowie die mit Zeichen 241 gekennzeichneten für den Radverkehr bestimmten Teile von getrennten Rad- und Gehwegen.
9	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.

(...)

13	Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

Dieser Hinweis ist bei einigen der nachfolgenden Themen von Belang.

II.	Radwegebenutzungspflicht
	14 Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen. **15** Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, dass 1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. Das ist der Fall, wenn a) von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann oder b) der Gehweg von dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann, 16 2. die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Das ist der Fall, wenn 17a) er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum 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. Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend betragen: 20. bb) Zeichen 240 – gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts mindestens 2,50 m
	(...)
22	Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden. (...)
26	Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist mit Gefahren verbunden. Auf eine ausreichende Sicht zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ist deshalb besonders zu achten. So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen. Zur Radwegführung vgl. zu § 9 Abs. 2 und 3; *Rn. 3 ff.*

Diese Punkte der Verwaltungsvorschrift zur StVO werden nachfolgend betreffend der heutigen Benutzungspflicht in den relevanten Straßen bewertet.

Bewertung anhand der Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO

Frankenstraße

14 Verkehrssicherheitsgründe
In der Frankenstraße ist innerhalb einer Tempo 30 – Zone eine Benutzungspflicht auf einem baulich getrennten Geh- und Radweg angeordnet.Für ein Teil der Straße ist Tempo 50 angeordnet. Die gegebene geringe tägliche Verkehrsbelastung stellt keine besondere Gefährdungslage dar. Insbesondere gilt dies verbunden mit der gegebenen Tempo 30 – Regelung. Gemäß ERA 2010 (siehe nachfolgende Erläuterungen) ist die Frankenstraße in den Belastungsbereich I einzuordnen.In der ERA 2010 wird für Straßen, bis zu einer Verkehrsstärken von bis zu 800 kfz/h bei Tempo 30 in der Belastungsstufe I von einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ausgegangen. Bei Tempo 30 sollen ohnehin nur in Ausnahmefällen wie sehr hohe Verkehrsbelastungen oder Schwerverkehr (Gewerbegebiet o.ä.) Radverkehrsanlagen angelegt werden.

16 Linienführung
Die Führung für den Radverkehr auf dem getrennten Geh- und Radweg ist nicht sicher und erzeugt erst die Gefahren für den Rad- und Fußverkehr. Risiko fördernd sind

- der Geh- und Radweg ist oft gar nicht zu erreichen, da die Zufahrten zugeparkt werden.
- mangelnde Wegbreiten für den Fußverkehr, die 2,50 m werden nicht erreicht.
- die Führung im Zweirichtungsverkehr trägt nicht zur Sicherheit bei. Innerorts wird allgemein davon abgeraten den Radverkehr in dieser Weise zu führen. Hierbei wird für eine Fahrtrichtung ein zweimaliges Queren der Straße erforderlich. Der Weg ist mit zahlreichen Grundstückszufahrten versehen. Die Sichtachsen sind oft eingeschränkt.

Parkende Fahrzeuge auf Zufahrt Radweg, zudem Tempo 30-Zone.

20 Breite des getrennten Geh- und Radweges
Die markierte Breite für den Zweirichtungsradverkehr beträgt weniger als 1,90 m. Die effektiv nutzbare Breite reduziert sich weiter durch die Wurzelschäden, die weit in den „Radweg“ hineinragen.

Der Gehweg hat eine gemessene Breite von ca. 1,40 m. Hier wäre in Abzug zu bringen, da dieser Bereich mit Hindernissen versehen ist. Hier sind aufgrund der Verhältnisse Nutzungskonflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern vorprogrammiert (siehe rechtes Bild).

Die bauliche Breite des einseitigen Zweirichtungsradweges beträgt unter 2 m. Laut der ERA 2010 sind für eine sichere Führung im Zweirichtungsverkehr mindestens 3,00 m erforderlich, die VwV-StVO geht von 2,00 m lichter Breite aus. Insofern sind diese Voraussetzungen im Zweirichtungsverkehr nicht erfüllt.

Breite kleiner 2 m

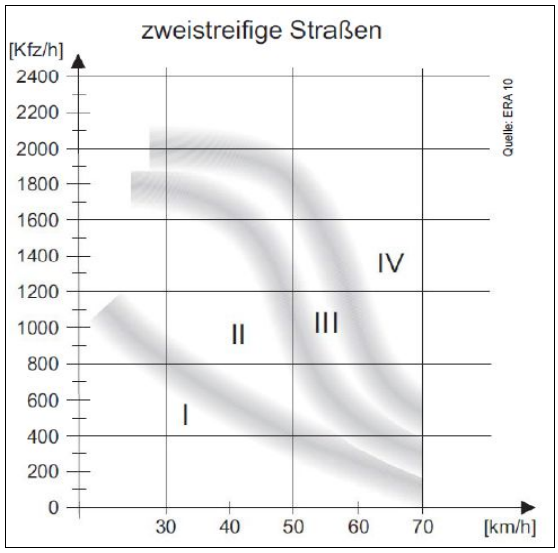
Breite kleiner 2 m

Führung im Zweirichtungsverkehr

Gesamteinschätzung / Handlungsempfehlung
Damit die Benutzungspflicht angeordnet sein darf, bedarf es der Erfüllung der Kriterien Gefahrenlage auf der Fahrbahn, geeignete Führung mit Mindestbreite und eine ausreichende Breite für den Fußverkehr. Die Benutzungspflicht ist für beide Richtungen aufzuheben, da die Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

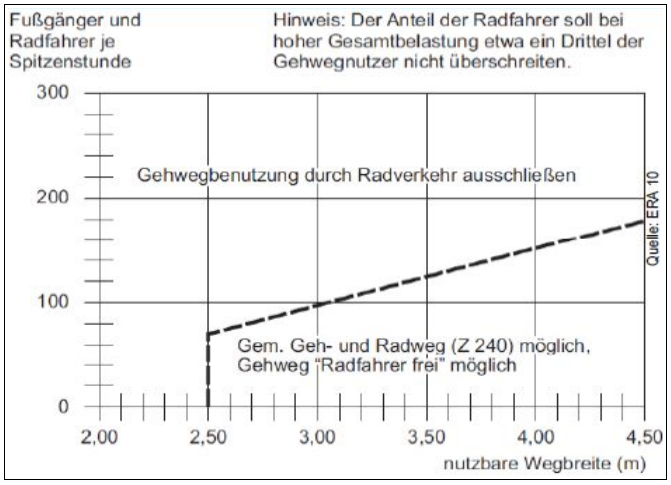
Ausführungen der ERA 2010

Einordnung der Straßen in Belastungsbereiche I/ I/II
Gemäß ERA 2010, Seite 19, Kapitel 2.3.3. zeigt das abgebildete Diagramm verschiedene Belastungsbereiche für zweistreifige Straßen:



Für den Belastungsbereich I wird in der ERA 2010 eine Führung im Mischverkehr vorgeschlagen. Die Benutzungspflicht wäre in diesen Fällen gemäß Tabelle 6 auf Seite 18 der ERA 2010 auszuschließen.

Für die Führung auf Geh- und Radwegen werden gemessen an den Breiten in der ERA 2010 Grenzwerte benannt. Bei einer Breite von 2,50 m dürfen in der Spitzenstunde 75 Fußgänger nicht überschritten werden. Liegt der Fußgängerverkehr über diesem Wert, ist von einer Benutzungspflicht abzusehen.



Mindestbreiten gemäß ERA 2010

Für einen Einrichtungsradweg wären lt. ERA 2010 ein Regelmaß von 2,00 m vorzusehen. Die Vwv-StVO sieht 1,50 m lichte Breite vor.

Bei einseitigen Zweirichtungsradwegen sind es 3,00 m bei entsprechenden Verkehrsstärken lt. ERA 2021. Die Verwaltungsvorschrift sieht 2,00 m lichte Breite als Mindestmaß vor.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m (inkl. Markierung)	-	Sicherheitsraum[1]: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)			
Radfahrstreifen	Regelmaß (inkl. Breitstrich)	1,85 m 2,00 m (bei V_{zul} > 50 km/h)	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
	Mindestmaß	Lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)			
Einrichtungsradweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	Regelmaß	2,00 m (1,60 m*)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	Mindestmaß	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)			
Beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m (2,00 m*)		0,75 m	
	Mindestmaß	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)			
Einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m (2,50 m*)			1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	Mindestmaß	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)			
Gem. Geh- und Radweg (innerorts)	Regelmaß	2,50 m - > 4,00 m**			
	Mindestmaß	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)			
Gem. Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		
	Mindestmaß	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)			

[1] *Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.*
* *bei geringer Radverkehrsbelastung*
** *in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde*

Regelbreiten und Mindestbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen (Quelle: RASt 06, ERA 2010 bzw. VwV-StVO).

Ausführungen der RASt 06 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

6.1.7.2 Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
Auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) kann der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn fahren. Auf anderen Straßen sind Maßnahmen zu prüfen, um Sicherheit und Komfort der Fahrbahnnutzung zu erhöhen. Dazu gehören u. a.
– verstärkte Vorsorge, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird,
– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Grundsätzlich eignen sich Fahrbahnbreiten bis 6,00 m bei geringen Verkehrsstärken bis 500 Kfz/h und Fahrbahnbreiten von über 7,00 m bis zu mittleren Verkehrsstärken von 800 Kfz/h bis 1 000 Kfz/h und einem Schwerverkehrsanteil von 6 %. Bei einem Geschwindigkeitsniveau V85 < 50 km/h und geringerem oder fehlendem Schwerverkehr können die o. g. Verkehrsstärken im Einzelfall überschritten werden.
(...)

Aufgrund diesen Regelungen kommt die Stadt Mainz in ihrem Leitfaden zur Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht aus dem Jahr 2011 zu folgender Einschätzung:

Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist unbegründet wenn

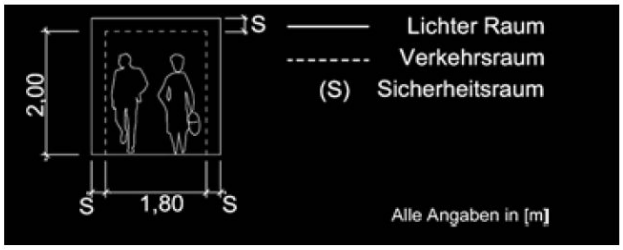
- **Schwerverkehrsanteil unter 6%**
- **bei Fahrbahnbreiten ab 7m*:**
  - **Verkehrsbelastung ≤ Fall II der Diagramme** aus Kap 2.3.3 ERA**
  - **Verkehrsbelastung ≤ Fall III der Diagramme** aus Kap 2.3.3 ERA wenn Schutzstreifen und/oder Gehweg mit Radverkehrsfreigabe existieren**
- **je Fahrbahn* bei Fahrbahnbreiten bis 6m:**
  - **maximal 500 Kfz/h bei maximal 50km/h**
  - **maximal 800 Kfz/h bei maximal 30 km/h**
- **je Fahrbahn* bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 und 7m:**
  - **maximal 500 Kfz/h bei maximal 30 km/h**

Sind Kriterien hinsichtlich Belastung und der geringe Schwerverkehrsanteil nicht erfüllt, so ist die Radwegbenutzungspflicht als unbegründet zu betrachten.

Bemessungsgrundlage nach RASt

In Kap. 4.7 RASt werden Grundmaße für die Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs gegeben.

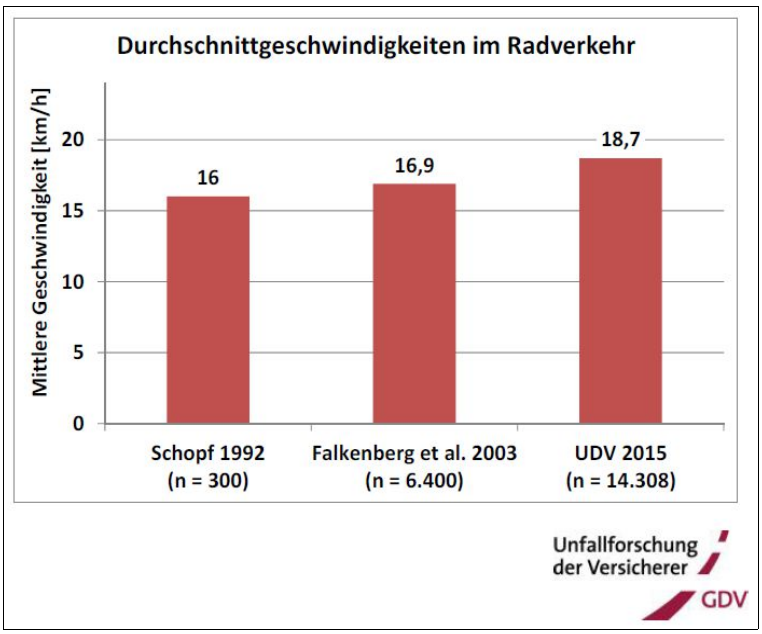
Abb. 7: Grundmaße für die Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs

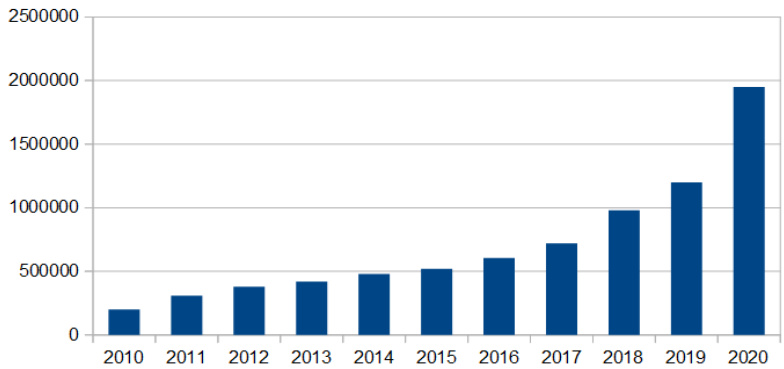


Eine ausreichende Verkehrsfläche für den Fußverkehr ist dann gegeben, wenn zwei Fußgänger einander ohne Einschränkungen passieren können. Dies ist dann der Fall, wenn der Verkehrsraum (befestigte Fläche) eine Breite von 1,80 m aufweist. Führt der Fußweg entlang einer Hauswand oder Mauer über 0,5m Höhe, ist auf dieser Seite ein Sicherheitsraum von 0,2 m hinzuzuzählen[25]. Grenzt ein Fußweg an einen Radweg (Z. 241), ist dort ein Sicherheitsraum von 0,25m einzuhalten.[26] Dieser kann allerdings auf die lichte Breite des Radweges (s. Kap 2.2.2 des Leitfadens) angerechnet werden. Nur an überschaubaren Engstellen ist ein Fußgängerverkehrsraum von 1,5m noch möglich.[27]

Veränderungen im Verkehrsgeschehen in Bezug auf den Radverkehr.

Geschwindigkeiten
Sehr wesentlich ist in den letzten Jahren eine deutliche Beschleunigung des Radverkehrs festzustellen. Ursächlich hierfür sind nicht nur Pedelecs mit einer Unterstützung bis 25 km/h, sondern auch veränderte Bauweisen und Material im Zweiradbau. Aluminium und Karbonfasern senken das Gewicht des Fahrrades erheblich. Die Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß nachfolgender Grafik der UDV (Unfallforschung der Versicherer) ist um 17 % seit 1992 gestiegen.





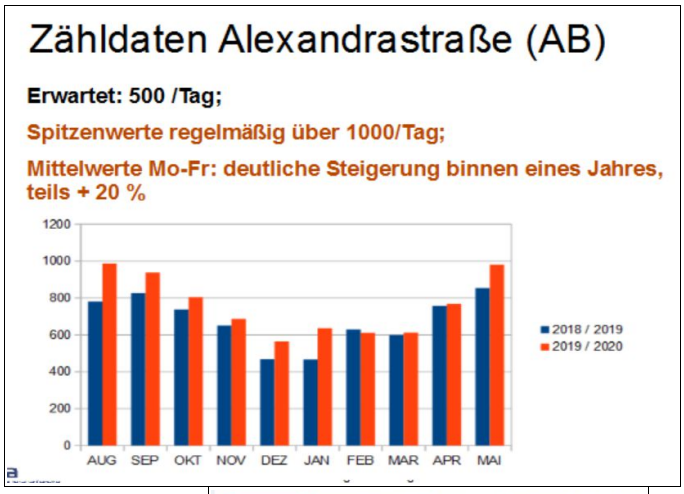
Die Verkaufszahlen von Pedelecs steigen jährlich deutlich an - Folge: Höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten im Radverkehr

Mehr Lastenräder/Kinderanhänger
Auch in unserer Region sind nun Lastenfahrräder z.T. mit Elektrounterstützung anzutreffen. Diese stellen hinsichtlich Gestaltung von Radverkehrsanlagen eigene Anforderungen. Gleiches gilt bei Verwendung von Kinderanhängern, welche sich einer gewissen Verbreitung erfreuen.

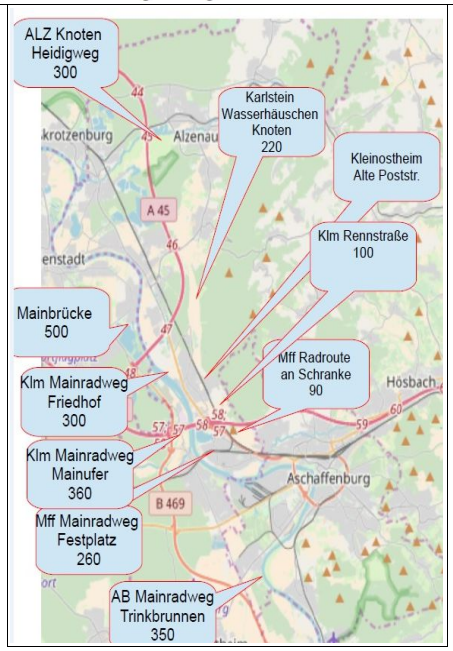
Kindertransporter

Lastenrad VLR im Test Stadt Aschaffenburg

Mengenentwicklung Radverkehr
Aktuell steigen die absoluten Zahlen im Radverkehr. Dies zeigt sich beispielsweise an der Zählstelle in Aschaffenburg.



Gleiches ist in der Region zu beobachten. Verschiedene Zählungen des ADFC zeigen hohe Werte für den Radverkehr.



Handlungsempfehlung

Die Benutzungspflicht ist aufzuheben. Die Kriterien des § 45 Abs. 9 StVO betreffend einer Gefährdungslage in den hier untersuchten Straßen sind nicht erfüllt. Die Schilder zur Anordnung können entfernt werden. Besondere bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich. Der Verkehrsraum wird dadurch für den Fußverkehr gewonnen.

Aufgrund der Verhältnisse scheidet jedwede Führung des Radverkehrs aus. Die Radwegbenutzungspflicht ist in beiden Richtungen aufzuheben.

Schlussbemerkung

Im Übrigen genießt das Grundbedürfnis der Bewohner und Besucher nach Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität mit weniger störendem Verkehr generell einen hohen Stellenwert. Mit der bisherigen Entwicklung der Verkehrssituation durch immer mehr Autoverkehr werden sich die Menschen auf Dauer nicht wohlfühlen. Deshalb sind geeignete Maßnahmen zur allgemeinen Verkehrsentlastung überfällig.

Eine zielführende Maßnahme ist neben der Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs insbesondere die Förderung des Radverkehrs, die bisher weit hinter dem vehement bevorzugten Ausbau des Autoverkehrs rangiert. Die nachteiligen Folgen der in den letzten Jahrzehnten vorrangig betriebenen Angebotspolitik für den Motorisierten Individualverkehr sind jetzt von allen zu spüren. Neben dem Thema Benutzungspflicht wäre die Gestaltung insgesamt zu überprüfen. Erkennbar wurde das Auto vor dem Menschen priorisiert.

Mittlerweile besteht dringender Handlungsbedarf, dem Radverkehr endlich den Stellenwert zu geben, den er verdient. Mit dessen engagierter Förderung könnte der Modal Split zu Gunsten des Radfahrens leicht verdoppelt und der Autoverkehr entsprechend reduziert werden. Die langwierigen und nicht weiterführenden Diskussionen über die Verlegung von Autoverkehr auf andere Straßen können dann vermieden und die Umverteilung des Autoverkehrs auf verträgliche Verkehre, wie Bus, Bahn, zu Fuß gehen und Fahrrad fahren immer breiteren Raum einnehmen und im Bewusstsein der Menschen verankert werden.

Kleinostheim, 17.10.2021

Tino Fleckenstein
ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.

Anlagen (als Material)

- Ausarbeitung der Stadt Mainz zur Aufhebung der Benutzungspflicht

Quellen

- ERA in der Fassung von 2010
- StVO
- VwV zur StVO
- RASt
- UDV-Auswertung zu Radgeschwindigkeiten

- Eigene Zusammenstellung

Fotos

- Tino Fleckenstein