

Standpunkt

Radwegebenutzungspflicht

Seit Jahren wird das Thema „Radwegebenutzungspflicht“ kontrovers diskutiert. Insbesondere Rennradfahrer fordern deren generelle Abschaffung und begründen dies mit angeblichen Sicherheitsmängeln von Radwegen. In der Tat haben jüngste Forschungsarbeiten gezeigt, dass baulich abgesetzte Radwege nicht immer die optimale Lösung darstellen und in vielen Fällen eine Führung auf der Fahrbahn oder auf dem Radfahrstreifen die bessere Lösung darstellt.

Fakten

Für Radfahrer gilt die Benutzungspflicht nur für solche Sonderwege, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 gekennzeichnet sind. Diese Zeichen müssen überall dort stehen, wo der Sonderweg beginnt und an jeder Kreuzung und Einmündung wiederholt werden.

Mit der Radverkehrs-Novelle 1997 gelten ab 1. Oktober 1998 strenge Kriterien für die Anordnung der Benutzungspflicht. Danach darf diese nur ausnahmsweise angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht (§45 Absatz 9 StVO). Mit der Verwaltungsvorschrift zur StVO-Novelle 2009 wurden die Möglichkeiten zur Einrichtung benutzungspflichtiger Radwege weiter eingeschränkt. Zusätzlich zu den Anforderungen an die Qualität der Radwege müssen nun auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sein.

Ausnahmen zur Benutzungspflicht

Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur dann ignoriert werden, wenn sie objektiv unbenutzbar sind. Dies kann z.B. bei Vereisung, parkenden Fahrzeugen oder unpassierbaren Umlaufsperrern der Fall sein. Radfahrer dürfen dann auf die Fahrbahn ausweichen und so lange dort fahren, bis die unbenutzbare Stelle passiert und ein gefahrloser Wechsel zurück auf den Radweg möglich ist. Ebenfalls nicht benutzungspflichtig sind Zweirichtungsradwege im Gegenverkehr, sofern dort anstelle der Benutzungspflicht ein Benutzungsrecht angeordnet wurde. Als Beschilderung reicht das Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) ohne Hauptverkehrszeichen aus.

Auch gilt die Radwegebenutzungspflicht nicht für Personengruppen ab 16 Personen. In solchen

„geschlossenen Verbänden“ dürfen Radfahrer – egal ob mit dem Rennrad, MTB oder einem anderen Fahrradtyp unterwegs – sogar zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren.

ADAC-Standpunkt

Die Beibehaltung der aktuellen Regelung, wonach die Benutzungspflicht für Radwege nur dort angeordnet werden darf, wo es die Sicherheit zwingend erfordert, ist sinnvoll. Eine generelle Aufhebung ist abzulehnen, da auf Hauptverkehrsstraßen – insbesondere bei mehreren Richtungsfahrbahnen, hohem Lkw-Anteil und großen Differenzgeschwindigkeiten – der baulich abgesetzte Radweg meist die bessere Lösung darstellt als eine Führungsform auf der Fahrbahn. Abgesehen davon sind Radfahrer – v.a. Kinder – oft nicht in der Lage, das Gefahrenpotential von Hauptverkehrsstraßen korrekt einzuschätzen, so dass eine generelle Wahlfreiheit der Führungsform aus Sicht der Verkehrssicherheit als kritisch zu beurteilen ist.

Der ADAC lehnt eine generelle Diskreditierung von baulich angelegten Radwegen ab. Viele weisen keinerlei Auffälligkeiten hinsichtlich des Unfallgeschehens auf und selbst auffällige Radwege lassen sich durch einfache Maßnahmen im Bereich der Einmündungen und Knotenpunkte oftmals leicht entschärfen.

Der ADAC empfiehlt den Kommunen, alle Radverkehrsanlagen gemäß den FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zu gestalten. Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht dürfen nicht zu Radwegen zweiter Klasse verkommen und sollten daher genauso behandelt werden wie ihre benutzungspflichtigen Pendanten. Schließlich gilt es, auch den unsicheren Radfahrern ein sicheres und zügiges Fortkommen abseits der Fahrbahn zu ermöglichen.