

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 Radverkehrsnovelle 1997 gelten ab 1. Oktober 1998 strenge Kriterien für die Anordnung der Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen. 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 zweiten Radverkehrsnovelle, die am 1. September 2009 in Kraft trat, wurden die Möglichkeiten zur Einrichtung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen weiter eingeschränkt. Zusätzlich zu den Anforderungen an die Mindestqualität der Radwege müssen nun auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sein.

Ausnahmen von der Benutzungspflicht

in Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur dann ignoriert werden, wenn sie objektiv unbenutzbar sind. Dies kann zum Beispiel bei Vereisung, parkenden Fahrzeugen oder unpassierbaren Umlaufsperrern der Fall sein. In diesen Fällen darf der Radfahrer auf die Fahrbahn ausweichen und so lange dort fahren, bis die unbenutzbare Stelle passiert und ein gefahrloses Wechseln zurück auf den Radweg möglich ist.

Ebenfalls nicht benutzungspflichtig sind Zweirichtungsradwege im Gegenverkehr, sofern anstelle der Benutzungspflicht ein Benutzungsrecht angeordnet wurde. Dazu reicht zukünftig 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

Der ADAC fordert die Beibehaltung der aktuellen Regelung, wonach die Benutzungspflicht für Radwege nur dort angeordnet werden darf, wo es die Verkehrssicherheit zwingend erfordert. Eine generelle Aufhebung wird jedoch strikt abgelehnt, da auf stark befahrenen 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 – insbesondere Kinder – oft nicht in der Lage, das Gefahrenpotential von Hauptverkehrsstraßen stets korrekt einzuschätzen, so dass eine generelle Wahlfreiheit der Radverkehrsanlage aus Sicht der Verkehrssicherheit äußerst kritisch zu beurteilen ist.

Auch lehnt der ADAC 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 fordert die Kommunen auf, alle Radverkehrsanlagen entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 zu gestalten. Auch dürfen Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht nicht zu Radwegen zweiter Klasse werden und sollten daher genau so behandelt werden wie ihre benutzungspflichtigen Pendanten. Schließlich gilt es, auch den unsicheren Radfahrern ein sicheres und zügiges Fortkommen abseits der Fahrbahn zu ermöglichen.