

Dietmar Rudolph

Radfahrer auf dem Gehweg Fußgänger auf dem Radweg

Regeln – Konflikte – Verbesserungspotential

Für Aktive und Interessierte,
Planende, Verwaltung und Politik

zweite, erweiterte Auflage



Werkstatt-Reihe
des FUSS e.V.

StVU.info ist eine nicht-kommerzielle, private und werbefreie Webseite mit Informationen und Meinungen wider die Straßenverkehrsordnung. Unter Leitung von Dietmar Rudolph gibt es in kurzen Artikeln und ausführlichen Dokumentationen Erklärungen, aber auch Meinungen und Tipps, wie sich der Stress auf der Straße, dem Radweg oder dem Fußweg vermindern lässt. Jeder, der sich gegen die Straßenverkehrsordnung stemmt, ist eingeladen, an unseren Aufsätzen und Broschüren mitzuarbeiten.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., Berlin, vertritt seit 1985 die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland. Bei allen Fragen zum Fußverkehr ist der Verband Ansprechpartner für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit, erarbeitet Stellungnahmen und schlägt Änderungen für Gesetze und Richtlinien vor. Weil Gehen als wichtigster Baustein nachhaltiger Mobilität nicht isoliert betrachtet werden kann, arbeitet der Verein mit vielen Verbänden und Organisationen zusammen, die sich mit Rad-, Bus- und Bahnverkehr befassen.

Impressum

Titel: Radfahrer auf dem Gehweg, Fußgänger auf dem Radweg – Regeln, Konflikte, Verbesserungspotential

Stand: 10. Januar 2025

Autor: Dietmar Rudolph

Mitarbeit: Bernd Sluka (Verkehrsclub Deutschland VCD), Roland Stimpel (Fachverband Fußverkehr FUSS e.V.)

V.i.S.d.P.: Dietmar Rudolph

StVU.info

Obere Fuhr 27

45136 Essen

<http://www.stvu.info/>

E-Mail redaktion@stvu.info

Herausgeber: FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstr. 20

D-13357 Berlin

<https://www.fuss-ev.de/>

Telefon 030/4927473

E-Mail info@fuss-ev.de

Danksagung: Die Autoren bedanken sich bei allen, die durch Korrekturlesen, Recherche, Bildmaterial und Vorschläge am Entstehen dieser Veröffentlichung Anteil hatten. Besonders nennen möchten wir:

D. Alrutz, C. Hämmerling, R. Huhn, K. Klee, Th. Kohler, Th. Lenz, P. de Leuw, S. Lieb, F. Müller, B. Nake, R. Neubauer, W. Packmohr, H. Reichert, C. Rudolph, S. Rudolph, U. Scharfenort, T. Schlüter, A. Schmitz, B. Weishaar

Sprache: Die Begriffe „Fußgänger“, „Radfahrer“ und „Kind“ kommen in fast jedem Satz dieses Texts vor. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden diese Begriffe generisch benutzt und sind selbstverständlich ungeschlechtlich. Wir halten unsere Leserinnen und Leser für fähig, situativ das jeweilige Geschlecht einzusetzen.

Bildquellen: Abbildungen von Verkehrszeichen sind gemeinfrei. Digitalisierung: wikipedia.org

Bilder 3, 9, 11, 12 und 28: R. Stimpel; Bild 22: S. Lieb; Bild 27: H. Reichert;

Bilder 26, 45, 48, 53, 56, 105 und 108: C. Rudolph, Bild 47: B. Nake; Bild 87: C. Hämmerling;

Bild 89: K. Klee; Bild 96: R. Neubauer; Bild 97: F. Müller; Bild 101: Th. Kohler;

Bild 102: S. Rudolph; Bild 110: H. Schiffer, © ELTIS

alle anderen Bilder: Dietmar Rudolph

Diese Veröffentlichung ist Teil der Werkstatt-Reihe des FUSS e.V., in deren Rahmen Autoren und Autorinnen ihre Recherchearbeiten und Diskussionsstände veröffentlichen können. Die hierin dargestellten Inhalte entsprechen aber nicht zwangsläufig einer abschließend abgestimmten Meinung oder Position des Bundesverbands FUSS e.V., sondern bilden lediglich zusammengetragene Erkenntnisse oder Meinungen der Autoren und Autorinnen ab.

Dieses Dokument darf in elektronischer Form beliebig kopiert und weitergereicht werden, solange der Text einschließlich dieses Impressums unverändert bleibt. Die jeweils aktuellste Version des Originals befindet sich auf:

<http://www.stvu.info> und <https://www.fuss-ev.de/verein/unsere-publikationen>

Wir sind an einer möglichst weiten Verbreitung interessiert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Die Autoren beschreiben in diesem Text ihre persönliche Interpretation von Regelwerken, Urteilen und rechtlichen Vorgaben. Es handelt sich um keine Rechtsberatung. Für Ergänzungen, Korrekturen oder hilfreiche Kommentare sind wir dankbar.

© 2025 Dietmar Rudolph, StVU.info – All rights reserved.

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort.....	4
Über diese Broschüre.....	5
Gehwege, Radwege und Mischflächen.....	7
Seitenräume von Straßen	7
Gehwege als Schutzraum	8
Radwege als Schutzraum	10
Mischflächen mit Fußverkehr	12
Verkehrsregeln und Verkehrszeichen	13
Reine Gehwege ohne Beschilderung.....	15
Reine Gehwege mit Beschilderung.....	23
Gehwege mit Radverkehrsfreigabe.....	25
Fußgängerzonen mit Radverkehrsfreigabe.....	37
Gehwege neben benutzungspflichtigen Radwegen.....	41
Gehwege neben nicht benutzungspflichtigen Radwegen.....	52
Gehwege auf ehemaligen Radwegen.....	57
Landstraßen mit benutzungspflichtigen Mischwegen.....	59
Landstraßen mit nicht benutzungspflichtigen Mischwegen.....	71
Selbstständig geführte Mischwege.....	74
Stadtstraßen mit benutzungspflichtigen Mischwegen.....	80
Stadtstraßen mit nicht benutzungspflichtigen Mischwegen.....	85
Verkehrsberuhigte Bereiche als Mischflächen.....	89
Radschnellwege.....	91
Besondere Situationen.....	93
ÖPNV-Haltstellen	93
Warteflächen an Ampeln	94
Freies Rechtsabbiegen	96
Parken von Fahrrädern im Seitenraum	97
Wald-und Feldwege	99
Freigabe von Radwegen	99
Problematische Wegweisung	100
Stichwortverzeichnis.....	102

Geleitwort

Mal ehrlich: Können Sie den „gemeinsamen Geh- und Radweg“ vom „Gehweg mit Radfreigabe“ unterscheiden? Oder den Radschnellweg von der Fahrradstraße? Und wissen Sie, in welchem Alter Kinder auf dem Gehweg radeln müssen, in welchem sie es noch dürfen, wann Erwachsene mit ihnen fahren können und welche Verkehrsregeln dabei gelten? Wenn Sie da Lücken haben, sind Sie vermutlich in bester Gesellschaft: Nicht einmal die 17 Verkehrsministerrinnen und -minister in Bund und Ländern dürften den Vorschriftenschungel komplett durchblicken.

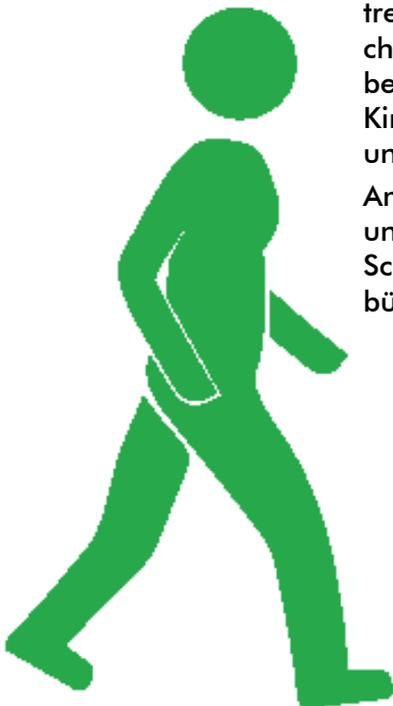
Noch komplizierter sind die Regeln für Verkehrsbehörden dafür, wann sie den Menschen im Auto, auf dem Fahrrad und zu Fuß getrennte oder gemeinsame Wege und Spuren verordnen dürfen oder müssen. Hier sehen wir jeden Tag, dass das oft nicht nach den Regeln geschieht. Am häufigsten werden Fehler beim Zulassen oder gar Erzwingen von Radverkehr auf Wegen gemacht, auf denen Menschen zu Fuß gehen dürfen und müssen. Diese werden dann oft bedrängt und gefährdet. Die Menschen auf dem Rad werden ausgebremst und ebenfalls gefährdet, weil Autofahrer sie an Kreuzungen und Einfahrten häufiger „übersehen“.

Auch wenn die Regeln für den Verkehr und seine Behörden kompliziert und oft praxisfremd sind, sollten alle sie nach besten Kräften einhalten. Bequemlichkeit darf keine Ausrede sein: nicht auf dem Rad, auch wenn der Gehweg gerade günstiger erscheint. Nicht im Amt, wenn man dort den gewachsenen Radverkehr als Hemmnis für Autofahrer sieht und ihn dann plump den Gehenden aufdrücken will. Und wir zu Fuß müssen auf Radverkehr und seinen legitimen Raum verstärkt achten.

Wir wollen auch zeigen, was sich ändern muss: Die Regeln müssen stark vereinfacht und an den Verletzlichsten orientiert werden. Ebenso die Straßen: Wann immer es geht, gehören Wege für Fuß und Rad getrennt. Wenn sich dann alle Fahrzeuge eine Spur teilen, muss die Sicherheit auf dem Rad Vorrang vor hohem Tempo der Motorisierten haben. Und wo sich die Wege zu Fuß und zu Rad kreuzen, müssen auch Kinder, Ältere, Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen ohne Angst und Verzug vorankommen können.

Am wichtigsten ist aber, dass alle im Verkehr die jeweils Langsameren und weniger Geschützten nicht als Hindernisse sehen, sondern als Schutzbedürftige, denen von Schnelleren und Stärkeren Respekt gebührt.

Roland Stimpel, Vorstand FUSS e.V.



Über diese Broschüre

Spricht man mit Fußgängern und Radfahrern über Ärgernisse im Straßenverkehr, so liegt auf der Spitzenposition die missbräuchliche Nutzung ihrer Verkehrswege durch parkende oder fahrende Kraftfahrzeuge. Direkt dahinter folgt der Ärger übereinander: Radfahrer schimpfen über Fußgänger, Fußgänger über Radfahrer. Der Grund hierfür liegt darin, dass in der modernen, autozentrierten Verkehrswelt Fußgänger und Radfahrer in die Seitenräume der Straßen verdrängt werden, oft sogar auf dieselbe Verkehrsfläche.

Deshalb schimpfen Radfahrer über falsch oder unaufmerksam laufende Fußgänger, diese wiederum über falsch oder rücksichtslos fahrende Radfahrer. In der Diskussion stellt man dann oft fest, dass es vielen Radfahrern und Fußgängern nicht bewusst ist, dass auch auf Geh- und Radwegen Verkehrsregeln gelten; und nicht jeder weiß, wie diese lauten. Diese Broschüre will solche Wissenslücken stopfen und beschreibt deshalb das Zusammenspiel von Fußverkehr und Radverkehr im Seitenraum und auf Mischflächen, insbesondere die geltenden Regeln und die typischen Konflikte.

Mindestens genau so große Kenntnislücken begegnen einem in der Diskussion mit Politikern, Ordnungs- und Straßenverkehrsbehörden. Geh- und Radwege sind nicht naturgegeben. Sie werden geplant, beschlossen, gebaut und angeordnet. Auch hierfür gibt es Regeln, die in Gesetzen, Vorschriften, Verordnungen, Richtlinien und anderen Regelwerken niedergelegt sind. Ein zweites Ziel dieser Broschüre ist deshalb, diese Regeln allgemeiner bekannt zu machen, so dass Entscheider und Ausführende einen schnellen Überblick bekommen, wie Rad- und Gehwege aussehen müssen, wo man Standardverfahren einsetzen kann und wo es im Einzelfall Speziallösungen bedarf. Engagierten Radfahrern und Fußgängern wollen wir damit gleichzeitig ein Instrument an die Hand geben, bei falsch geplanten oder falsch beschilderten Wegen Korrekturen einzufordern.

Regeln, Verordnungen und Richtlinien sind nicht in Stein gemeißelt. Sie entstehen durch gesellschaftlichen Konsens und technische Rahmenbedingungen. Genauso können sie durch gesellschaftlichen Konsens verändert werden, gerade wenn sich technische Rahmenbedingungen ändern. Wir nutzen diese Broschüre deshalb auch zu dem Zweck, auf Schwachstellen in den aktuellen Regelwerken aufmerksam zu machen und Verbesserungen vorzuschlagen. Wir hoffen, dass Politik, Verwaltung und Gremien daran erkennen können, mit welchen Veränderungen, beispielsweise durch Verkehrsplaner oder durch den Gesetzgeber, sich Konflikte vermindern oder ausschließen lassen.

Alles einfach?

Eigentlich könnte alles ganz einfach und problemlos gehen: Wenn es im Seitenraum ausreichend Platz gibt für einen guten Gehweg als exklusiven Verkehrsraum für Fußgänger und für einen guten Radweg als exklusiven Verkehrsraum für Radfahrer, wären alle zufrieden. Wenn der Platz nicht ausreicht, baut man eben nur einen guten Gehweg und der Radverkehr benutzt die Fahrbahn – wie jedes andere Fahrzeug auch.

Leider ist es nicht so einfach. Deshalb gibt es Radfahrer auf dem Gehweg und Fußgänger auf dem Radweg – beides in Ausnahmefällen sogar erlaubt. Nach einer kurzen Einführung über den Sinn und Zweck exklusiver Verkehrs- und Schutzräume stellen wir in dieser Broschüre zwölf typische Situationen vor, in denen Fußgänger und Radfahrer teilweise denselben Verkehrsraum nutzen (müssen):

Wir beginnen mit dem Standard, reinen Gehwegen ohne Beschilderung (Seite 15) sowie den sehr ähnlichen reinen Gehwegen und Fußgängerzonen mit Beschilderung (Seite 23). Hier ergeben sich Konflikte vor allem dadurch, dass Radfahrer diese für sie verbotenen Wege nutzen.

Sowohl Gehwege (Seite 25) als auch Fußgängerzonen (Seite 37) können für den Radverkehr oder auch für andere Verkehrsarten freigegeben

sein. Hier ergeben sich Konflikte, wenn zu große Verkehrsmengen aufeinander stoßen und wenn sich Radfahrer nicht an die strengen Regeln für derartige Fußgängerbereiche halten.

Wesentlich konfliktärmer geht es zu, wenn Gehweg und Radweg getrennt nebeneinander verlaufen. Radfahrer müssen zwischen benutzungspflichtigen (Seite 41) und nicht benutzungspflichtigen Radwegen (Seite 52) unterscheiden. Zu schmale Radwege werden vermehrt wieder dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt (Seite 57).

Bei Mischflächen wird Fuß- und Radverkehr dieselbe Verkehrsfläche zugewiesen. Nützlich sind gemeinsame Wege vor allem entlang von Landstraßen, wo wenig Fußverkehr herrscht. Neben solchen mit Benutzungspflicht (Seite 59), gibt es an Landstraßen auch gemeinsame Wege ohne Benutzungspflicht (Seite 71).

Oft sinnvoll, aber leider auch deutlich konfliktträchtiger sind Mischwege, die beispielsweise durch Grünanlagen oder entlang von Gewässern führen (Seite 74). Hier treffen sehr unterschiedliche Ansprüche von Fußgängern und Radfahrern aufeinander, die nicht immer verträglich sind.

Entlang von Stadtstraßen sind Mischwege für den Fuß- und Radverkehr die schlechteste aller Lösungen, da sie sämtliche Probleme und Konflikte vereint. Dies gilt sowohl für benutzungspflichtige (Seite 80) als auch für nicht benutzungspflichtige Wege (Seite 85).

Regeln, Probleme, Konflikte

Rücksichtslose Verkehrsteilnehmer führen natürlich immer zu Konflikten, egal in welcher der vorgestellten zwölf Verkehrssituationen. Andere Konflikte ergeben sich aber ursächlich aus der Gestaltung der Verkehrsanlagen sowie durch unbekannt oder nicht befolgte Regeln.

Wir unterscheiden die vorgestellten Verkehrssituationen, weil für sie unterschiedliche Regeln gelten, mal für die Benutzung, mal für Planung und Bau. Die Reihenfolge der Verkehrssituationen entspricht ihrer Komplexität: zuerst einfache, reine Gehwege, zum Schluss Mischwege mit dem größten Konfliktpotential.

Manche Probleme tauchen in unterschiedlichen Situationen, aber in ähnlicher Form immer wieder auf. Deshalb werden manche Konflikte und

Verbesserungsvorschläge in dieser Broschüre an unterschiedlichen Stellen mehrfach angesprochen.

Wir haben versucht, Doppelungen möglichst zu vermeiden, damit Leser, die den Text von vorn nach hinten lesen, nur wenige Wiederholungen finden. Trotzdem aber ist der Text so gehalten, dass Leser, die sich für eine spezielle Verkehrssituation interessieren, alles Wichtige zum jeweiligen Thema erfassen können, ohne sich an Querverweisen entlang hangeln zu müssen.

Ähnliche Verkehrssituationen

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr treten vor allem dort auf, wo wie in den vorgestellten zwölf Verkehrssituationen Fußgänger und Radfahrer gleiche oder eng nebeneinander liegende Wege benutzen.

Der Vollständigkeit halber betrachten wir zum Ende der Broschüre noch verkehrsberuhigte Bereiche (Seite 89) als typische Mischfläche für alle Verkehrsarten, und wir sehen uns die Konflikte bei Radschnellwegen (Seite 91) an.

Im abschließenden Kapitel werden kurz besondere Situationen wie Haltestellen, Grünpfeile, geparkte Fahrräder, Waldwege und für andere Verkehrsarten freigegebene Radwege analysiert.

Die Autoren sind dankbar für jeden Hinweis auf Auslassungen, Fehler oder unverständliche Erklärungen. Sprechen Sie mit uns, damit auch wir Schwachstellen dieser Broschüre in Zukunft ausmerzen können.



Bild 1: Auf manchen Gehwegen ist Mischverkehr erlaubt, aber langsam und vorsichtig!

Gehwege, Radwege und Mischflächen

Straßen bestehen nicht nur aus der Fahrbahn. Die so genannten „Seitenräume“ rechts und links davon gehören ebenfalls zur Straße. Im einfachsten Fall sind das die Gehwege, bei genügend Platz besteht ein Seitenraum aber auch aus vielen anderen Verkehrsflächen. Manchmal ist ein Seitenraum auch nur ein befestigter oder unbefestigter Seitenstreifen oder schlicht eine Entwässerungsrinne.

Wie sich der Verkehr auf einer Straße verteilt, ist von Ausnahmen abgesehen eigentlich ganz einfach: Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen¹; wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen² und hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten³. Kurz gesagt: Alle Fahrzeuge gehören auf die Fahrbahn, Fußgänger gehören in den Seitenraum.

**Fahrzeuge müssen die
Fahrbahnen benutzen.**

StVO

Innerhalb der Seitenräume kann es Verkehrsflächen geben, die für bestimmte Fahrzeuge oder Verkehrsarten reserviert sind. In der Straßenverkehrs-Ordnung werden diese Verkehrsflächen als „Sonderwege“⁴ bezeichnet, weil sie exklusive, gesonderte Wege für bestimmte Fahrzeuge oder Verkehrsarten sind. Hier darf dann eben nur der Reiter unterwegs sein – oder nur der Bus.

Die häufigsten und wichtigsten Bestandteile des Seitenraums sind der Gehweg für den Fußverkehr und eventuell ein Radweg für den Radverkehr. Beide dienen als Schutzraum gegenüber dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn.

¹ §2 Abs. 1 StVO

² §25 Abs. 1 StVO

³ §25 Abs. 3 StVO

⁴ Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1), Abschnitt 5 StVO

Neben speziellen Sonderwegen, die einzelnen Verkehrsgruppen exklusiv zugeordnet sind, gibt es im öffentlichen Raum auch Mischflächen, die unterschiedliche Verkehrsarten gemeinsam nutzen dürfen. Die Fahrbahn selbst ist solch eine Mischfläche für den Kraftfahrzeugverkehr und den Radverkehr.

Eine Mischfläche, die auch Fußverkehr umfasst, ist beispielsweise der verkehrsberuhigte Bereich. Hier dürfen Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge unterwegs sein. Andere Mischflächen sind beispielsweise ein gemeinsamer Geh- und Radweg oder auch eine Fußgängerzone mit Freigabe für Lieferverkehr.

Seitenräume von Straßen

Redet ein Fußgänger von einer „Straße“, so meint er die Fahrbahn, auf der die Autos fahren: „Vorsicht, Kind, erst gucken, bevor du über die Straße läufst!“

Dabei ist die „Straße“ viel mehr als nur die Fahrbahn. Zur Straße gehören auch Grünstreifen und Baumbeete, Haltestellenbuchten und Parkstreifen, Geschäftsauslagen und Außengastronomie sowie natürlich Geh- und Radwege. Eine Straße ist nämlich alles zwischen den angrenzenden Grundstücken.

Innerorts

Im einfachsten Fall besteht der Seitenraum aus einer gepflasterten, asphaltierten oder auch unbefestigten Fläche, die zur Fahrbahn mit einem Bordstein abgegrenzt ist und bis zur Hauswand oder Einfriedung (Hecke, Zaun, ...) reicht. Umgangssprachlich ist dies der „Bürgersteig“.

Bürgersteige, offiziell „Gehwege“, gibt es in fast allen „angebauten“ Straßen, also Straßen, in denen rechts und/oder links Häuser stehen.

Neben dem Gehen dient der Bürgersteig auch als Aufenthaltsraum, in dem es Ruhebänke, Spielgeräte, Geschäftsauslagen oder Schaufenster geben kann. Hier findet man Laternen- oder Schilderpfähle, Abfalleimer, teilweise auch Parkautomaten oder Ladesäulen.

Zwischen Fahrbahn und Gehweg können bei ausreichendem Platz weitere Funktionsräume liegen. Direkt an der Fahrbahn sind dies Radfahrstreifen, Parkstreifen, Busfahrstreifen und Haltestellenbuchten. Als Trennung zur Fahrbahn gibt es Grünstreifen und Baumbeete. Wo Radwege baulich von der Fahrbahn getrennt sind, findet man diese Sonderwege normalerweise zwischen Fahrbahn und Gehfläche, zwischen Parkstreifen und Gehfläche oder zwischen Grünstreifen und Gehfläche.

Die Abfolge dieser Funktionsräume zwischen Fahrbahn und Grundstücken kann unterschiedlich sein. Sie richtet sich nach der baulich vorgegebenen Breite der Straße und der städtebaulichen Gestaltung. So findet man auch Seitenräume, in denen Rad- und Gehweg durch einen Grünstreifen getrennt sind oder in denen (Quer-)Parkstände erst auf der Gebäudeseite des Gehwegs angelegt sind. Stadtplaner haben bei ausreichender Breite Spielräume, mit denen sie eine Straße so aufteilen können, dass sie den verkehrlichen und den städtebaulichen Anforderungen möglichst gut gerecht wird.

Außerorts

An Straßen ohne Bebauung, also normalerweise außerhalb von geschlossenen Ortschaften, werden zumeist keine Bürgersteige angelegt. Häufig findet man hier einen Weg für den Fußverkehr, der gleichzeitig oft ein Weg für den Radverkehr ist. Dieser ist von der Fahrbahn normalerweise durch einen Grünstreifen getrennt.

Das soll ausreichenden Abstand beim Überholen und Entgegenkommen garantieren. Insbesondere bei Auto-Geschwindigkeiten von 70 km/h oder 100 km/h verringert der abgesetzte Geh- oder Radweg die Gefahr von Unfällen durch von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge, durch Fahrtwind und durch Sog.

In vielen Fällen werden Rad- und Gehweg zusammen und nur einseitig angelegt, so dass der Seitenraum an der anderen Fahrbahnseite lediglich aus einem Seitenstreifen besteht (für Verkehrszeichen, Leitpfosten, Entwässerung usw.).

Gehwege als Schutzraum

Gehwege sind Verkehrs- und Aufenthaltsfläche für den Fußverkehr. Vor allem aber sind sie ein Schutzraum.

Zu Fuß sind nicht nur mobile und fitte Menschen unterwegs, sondern auch all jene mit eingeschränkter Mobilität. Das sind Senioren, kleine Kinder, Menschen mit einer Behinderung, Personen mit Gepäck wie Taschen, Schirme oder Pakete und alle Personen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Rollkoffer oder Einkaufstrolley. Sie können oft nur beschränkt das Verkehrsgeschehen wahrnehmen und überblicken, Informationen verarbeiten, reagieren und sich schnell bewegen.

Gestaltung

Flächen für den Fußverkehr müssen so gestaltet sein, dass sie dieser Schutzfunktion gerecht werden. Fußgänger, insbesondere solche mit Einschränkungen, müssen sich auf Gehwegen sicher bewegen können.

Hierzu gehören eine ausreichende Breite und sichere Oberflächen, aber auch die Vermeidung von Hindernissen und Gefahren. Zu einer komfortablen Nutzung gehört auch die Bereitstellung von Aufenthaltsflächen.

Technische Regelwerke

Für die Gestaltung von Gehwegen gibt es technische Regelwerke wie die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA)⁵, die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt)⁶ und die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA)⁷.

Auch für die Gestaltung von Radwegen gibt es vergleichbare Regelwerke wie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)⁸ oder die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV)⁹.

Anders als rechtliche Normen wie das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) oder die Straßengesetze der Länder haben solche technischen Regelwerke keine Gesetzeskraft. Sie

⁵ FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, aktueller Stand: EFA 2002

⁶ FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, aktueller Stand: RASt 06, 2006

⁷ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, aktueller Stand: H BVA 2011

⁸ FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, aktueller Stand: ERA 2010

⁹ FGSV: Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, aktueller Stand: H RSV 2021

sind auch nicht kostenfrei im Internet verfügbar, sondern müssen ähnlich wie DIN-Normen gekauft werden.

Die genannten Regelwerke werden im Rahmen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durch Arbeitskreise entwickelt, in denen Fachleute aus Wissenschaft und Forschung, öffentlicher Hand, Planungsbüros und Industrie gemeinsam den „aktuellen Stand der Technik“ erarbeiten und dokumentieren.

In der öffentlichen Verwaltung sind diese Regelwerke offiziell „eingeführt“ oder zumindest bekannt. Sie sollen bei der Planung berücksichtigt werden. Selbst dort, wo ihnen keine Verbindlichkeit zukommt, kann diesen Richtlinien als fachlich anerkannten Regelwerken entsprechender Sachverstand bzw. Erfahrungswissen entnommen werden.¹⁰ Hält sich eine Behörde nicht an diesen „aktuellen Stand der Technik“, so kann dies rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen, beispielsweise bei der Aufarbeitung eines Unfalls. Aus diesem Grund stellen die in dieser Dokumentation zitierten Regelwerke den Mindeststandard für Geh- und Radwege dar. Abweichungen sind möglich, müssen aber in jedem Fall gründlich analysiert und begründet werden.

Mindestbreiten

Ein Gehweg muss so breit sein, dass er dem erwarteten Fußverkehrsaufkommen gerecht wird. Da es anders als bei Radwegen keine vorgeschriebene Fahrtrichtung gibt, herrscht auf Gehwegen immer Gegenverkehr.

Die technischen Regelwerke geben deshalb vor, dass Gehwege immer mindestens so auszulegen sind, dass ungehinderter Begegnungsverkehr möglich ist. Dies entspricht einer reinen Lauffläche von 1,80 m Breite. Hinzu kommen Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und zu Hecken/Fassaden. Der normale Gehweg in einer typischen Wohnstraße muss deshalb 2,50 m breit sein.¹¹

¹⁰ VGH Baden-Württemberg, 10. 2. 2011 - 5 S 2285/09

¹¹ Siehe hierzu FUSS e.V.: „Wie breit müssen Gehwege sein?“ (2022)

Mindestbreite eines Gehwegs: 1,80 m plus Sicherheitsräume

RASt

Ist die Bebauung höher als zwei Etagen oder kommen Geschäfte, Haltestellen und Gastronomie hinzu, gibt es zwangsläufig mehr Fußverkehr, weshalb dann auch breitere Gehwege gefordert werden. Die Regelwerke verlangen bei viel begangenen Straßen teilweise Gehwege von mindestens 5 m Breite.

Oberflächen

Für Gehwege kann es viele verschiedene Materialien geben: Betonpflaster oder Naturstein in vielen Farben, Strukturen und Formaten, Asphalt, selbst unbefestigte Wege sind möglich.

Aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht sollen Gehwege eben, rutschfest und ohne Stolperkanten sein. Neu geplante Wege müssen barrierefrei sein. Dadurch kommen noch weitere Anforderungen hinzu wie der Verzicht auf Stufen, gute Berollbarkeit und deutliche Kontraste.

Insbesondere sehbehinderte und blinde Personen brauchen eine eindeutige Erkennbarkeit von Laufflächen, Sicherheitsräumen und Gefahrstellen. Dies geschieht durch Kontraste zwischen den unterschiedlichen Flächen, abweichende Oberflächenstrukturen, fühlbare Warn-elemente und deutlich wahrnehmbare Kanten.

Hindernisfreiheit

Insbesondere für neue barrierefreie Gehwege, aber auch für jeden älteren Gehweg ist es wichtig, dass die reine Lauffläche von Hindernissen jeglicher Art weitgehend frei gehalten wird. Wer nicht gut sehen kann, läuft sonst gegen Abfalleimer, Briefkästen, Pfosten oder Schilder. Solche Hindernisse sollten immer außerhalb der Lauffläche angebracht oder aufgestellt werden.

Während es für Hinweistafeln oder Absperrgitter technische Lösungen gibt, damit diese auch von sehbehinderten oder blinden Personen sicher erkannt werden, stellen bewegliche Hindernisse ein großes Problem dar. Dies gilt für Mülltonnen, Rollbehälter oder Gitterwagen, vor allem aber für geparkte Fahrzeuge wie E-Scooter, Fahrräder und Autos.

Aufenthaltsflächen

Fußgänger laufen nicht nur. Fußgänger bleiben stehen, treffen und unterhalten sich. Kinder rennen kreuz und quer und spielen miteinander. Wo sich die Gelegenheit bietet, sitzen Fußgänger auf einer Bank oder vor der Bäckerei. Vor dem Eingang einer Kneipe sammeln sich Raucher, vor dem Kino wird auf Freunde gewartet. Mehrere Schulklassen stehen an der Haltestelle, potentielle Kunden vor dem Schaufenster.

Die technischen Richtlinien tragen solchen Anforderungen Rechnung. Neben der eigentlichen Lauffläche werden deshalb je nach Nutzung weitere Flächen im Seitenraum verlangt, um diese Aufenthaltsfunktion zu ermöglichen.



Bild 2: Radwege und Gehwege sind exklusive Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger. Deshalb ist hier das Parken verboten.

Radwege als Schutzraum

Fahrräder sind Fahrzeuge, und Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen. Der natürliche Verkehrsraum eines Radfahrers ist deshalb die Fahrbahn, auch wenn Autofahrer das nicht immer wahrhaben wollen.

Im Idealfall fahren alle Fahrzeuge auf der Fahrbahn gleich schnell, also Fahrräder, E-Scooter, Motorräder und Autos. Es sind dann keinerlei Überholmanöver nötig. Leider gibt es diesen Idealfall nur in wenig befahrenen Wohnstraßen, Fahrradstraßen oder engen Tempo-30-Zonen.

Bei zu großen Geschwindigkeitsunterschieden oder unzureichenden Überholmöglichkeiten wird oft gewünscht, die Verkehrsarten zu trennen. So bekommt der Radverkehr einen eigenen Verkehrsraum, in dem er sicher unterwegs sein kann.

Radverkehrsanlagen können auf der Fahrbahn markiert oder von ihr abgetrennt werden (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Protected Bike Lanes). Sie können auch baulich getrennt im Seitenraum als „Sonderweg“ für den Radverkehr angelegt sein, meist dann auf dem Höhenniveau des Gehwegs.

Radwege dienen so dem Radverkehr als Schutzraum gegenüber dem Autoverkehr. Neben dem Schutz vor fahrenden und parkenden Fahrzeugen beinhalten Sonderwege für den Radverkehr aber auch den Schutz vor Fußgängern, da diese einen Radweg genau wie eine Fahrbahn nur zum Queren und nur vorsichtig betreten dürfen.

Fahrräder und Motorunterstützung

„Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird.“ (§63a Straßenverkehrszulassungsordnung)

Wird ein Fahrrad von einem Motor angetrieben, ist es kein Fahrrad mehr. Je nach Motor und Motorsteuerung muss man verschiedene Typen fahrradähnlicher Motorräder unterscheiden.

Dient ein Elektromotor ausschließlich als Trethilfe, dessen Unterstützung sofort abbricht, sobald der Fahrer mit dem Treten aufhört, liegt die Nenndauerleistung unter 250 Watt und schaltet der Motor ab, sobald eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreicht ist, gilt das Fahrzeug als „Fahrrad“ im Sinne der Straßenverkehrszulassungsordnung. Nach dem Straßenverkehrsgesetz gelten derartige Räder nicht als Kraftfahrzeuge und sind in den Vorschriften für Fahrräder gleichgestellt. Sie werden als „Pedelec“ bezeichnet. Zur umgangssprachlichen Bezeichnung „E-Bike“ später mehr.

Verfügt das Fahrzeug über eine Tretunterstützung, die nicht bei 25 km/h aufhört oder über eine höhere Motorleistung, handelt es sich um ein Kraftfahrzeug. Bei einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h ist es ein „zweirädriges Kleinkraftfahrzeug“, für das unter anderem Führerschein- und Helmpflicht gelten sowie eine KFZ-Haftpflichtversicherung nötig ist. Diese fahrradähnlichen Motorräder werden als „S-Pedelec“ bezeichnet.

Kann ein zweirädriges Fahrzeug mit Elektromotor ganz ohne Treten gefahren werden, ist es ein Motorrad. Schaltet sich die Motorunterstützung selbsttätig ab, sobald auf ebener Strecke eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreicht ist, wird ein solches Motorrad von der Straßenverkehrsordnung als „E-Bike“ bezeichnet. Dies entspricht nicht der umgangssprachlichen Verwendung des Begriffs. Ein solches Fahrzeug ist einem Mofa gleichgestellt.

Gestaltung

Radwege im Seitenraum müssen so gestaltet werden, dass sie ihrer Schutzfunktion gerecht werden. Sie müssen komfortabel und sicher befahren werden können.

An allen Einmündungen, Grundstückszufahrten und Kreuzungen muss der Radweg im Sichtfeld eventueller Abbieger liegen und darf nicht hinter Hecken oder parkenden Fahrzeugen versteckt sein. So können kreuzende Verkehrsteilnehmer auch schnelle Radfahrer jederzeit sehen und fahren entsprechend vorsichtig.¹²

Radwege müssen übliche Radfahrgeschwindigkeiten zulassen. Dies erfordert ausreichende Breiten und Sicherheitsabstände, aber auch eine ebene und gut berollbare Oberfläche.

Mindestbreiten

Radwege im Seitenraum innerstädtischer Straßen sind üblicherweise Einbahnstraßen. Auf jeder Straßenseite gibt es einen separaten Radweg für die entsprechende Richtung. Manchmal gibt es auch nur auf einer Straßenseite einen Radweg. Dieser kann dann Einbahnstraße sein oder Gegenverkehr erlauben.

Einrichtungsradswege sollen laut Richtlinien mindestens so breit sein, dass ein problemloser Überholverkehr möglich ist, also 2,0 m.¹³ Ein in den Richtlinien noch genanntes kleineres Maß von 1,60 m bei beengten Platzverhältnissen, wenn wenig Radverkehr – und damit auch wenig Überholverkehr – zu erwarten ist, soll nicht mehr angewandt werden.¹⁴

Mindestbreite Einrichtungsradsweg: 2,0 m RASt

Radwege mit Gegenverkehr sollen im Regelfall 3,0 m breit sein. Gibt es auf jeder Straßenseite einen Radweg mit Gegenverkehr, reichen laut Richtlinien 2,5 m auf jeder Seite aus.¹⁵ Auch hier sind die in den technischen Regeln bei wenig Radverkehr noch erlaubten etwas schmalere Wege von 2,5 m (einseitig) bzw. 2,0 m (beidseitig) nicht mehr anzuwenden.¹⁶

Radwege außerhalb geschlossener Ortschaften sollen im Regelfall 2,5 m breit sein.¹⁷ Ein Regelfall bedeutet, dass nur in besonderen Situationen nach ausführlicher Prüfung und Begründung davon abgewichen werden darf.

Bei den angegebenen Breiten handelt es sich jeweils um Mindestmaße. Je nach Bedeutung der Radverkehrsverbindung und der erwarteten Verkehrsstärke sind auch erheblich breitere Radwege nötig.

Oberflächen

Radfahrer sollen auf einem Radweg komfortabel, vor allem aber verkehrssicher unterwegs sein. Deshalb verlangen die technischen Regeln eine bauliche Ausführung, welche Sturz- und andere Gefahren minimiert.

Insbesondere sollen Radwege keine Rillen oder Kanten aufweisen.¹⁸ Neben Böschungen sind Absturzsicherungen notwendig.¹⁹ Die Oberfläche muss dauerhaft eben und ausreichend entwässert sein. Regen soll ablaufen und keine Pfützen bilden, Schnee muss sich maschinell gut räumen lassen.²⁰

Für den Fahrkomfort ist eine Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand gefordert, die auch bei Nässe ausreichend griffig ist. Die Richtlinien raten zu Asphaltdecken oder großformatigen Betonplatten. Ungebundene Ober-

¹² ERA 4.3.2 und 4.4.8, vgl. auch RAS 6.3.9.3

¹³ RAS 6.1.7.5, Tabelle 28, ERA 2.2.1, Tabelle 5

¹⁴ FGSV: „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“

¹⁵ RAS 6.1.7.5, Tabelle 28, ERA 2.2.1, Tabelle 5

¹⁶ FGSV: „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“

¹⁷ ERA 2.2.1, Tabelle 5

¹⁸ ERA 2.1, Tabelle 4

¹⁹ ERA 11.1.11

²⁰ ERA 11.1.2

flächen haben einen mehr als doppelt so hohen Rollwiderstand und sollten deshalb nur auf Freizeitlegen in Grünanlagen eingesetzt werden.²¹

Hindernisfreiheit

Aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit stellen Hindernisse auf einem Radweg eine deutliche Gefahrenquelle dar. Nicht nur der eigentliche Verkehrsraum muss frei von Hindernissen sein. Auch die Sicherheitsräume rechts und links davon müssen so gestaltet sein, dass Radfahrer im Notfall darauf ausweichen können.

Dies gilt für fest eingebaute Elemente wie Laternen, Schilder oder Pfosten, aber auch für nachwachsende Hindernisse wie Hecken oder Bäume. Insbesondere herabhängende Äste dürfen nicht tiefer als 2,5 m über den Radweg reichen.

Zu längs parkenden Fahrzeugen ist ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m freizuhalten, damit Radfahrer nicht durch sich öffnende Fahrzeurtüren gefährdet werden. Bei Schräg- und Senkrechtparkständen muss dieser Sicherheitsraum mindestens 1,10 m breit sein²², da Fahrzeuge vorn und hinten einen Überstand haben, der in den Radweg hineinragen kann.

Schranken, Poller, Sperrpfosten und Geländer sollen vermieden werden und sind auf Einzelfälle zu beschränken.

Aufenthalts-/Parkflächen

Radfahrer als solche halten sich nicht auf. Bevor sie dies tun, steigen sie ab und sind dann Fußgänger mit Gepäck.

Für das Abstellen und Parken eines Fahrrades wird Platz benötigt. Bei Bedarf und bei ausreichender Flächenverfügbarkeit können Parkflächen für Fahrräder genau wie Parkflächen für Autos vorgesehen werden. Den Richtlinien folgend sollen Fahrradabstellanlagen (Fahrradstände) an allen Zielen geschaffen werden, die für den Radverkehr wichtig sind. Sie können am Fahrbahnrand oder im Seitenraum angelegt werden.²³

Im Seitenraum eignen sich Parkstreifen, in die Fahrbahn vorgezogene Seitenraumflächen in Einmündungsbereichen sowie freie Flächen ne-

ben Rad- oder Gehwegen zum Aufbau von Fahrradständern. Solche Flächen müssen mindestens 2,0 m breit sein, wenn die Fahrradstände senkrecht zur Straße stehen. Werden die Fahrradstände im 45°-Winkel angeordnet, reicht eine zusätzliche Seitenraumbreite von 1,5 m.²⁴ Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern und bestimmte andere Fahrradtypen brauchen größere Parkplätze mit einer Länge von 3 bis 3,5 m.²⁵



Bild 3: Auf einem Radweg geparktes Lastenrad

Abstellflächen für Fahrräder müssen immer außerhalb der Rad- und Gehwege angelegt werden. Fehlen diese, kann es vorkommen, dass Nutzer ihre Räder im Verlauf von Radwegen oder auf Gehwegen abstellen. Hier behindern und gefährden sie den Rad- bzw. Fußverkehr. Mehr zu geparkten Fahrrädern auf Gehwegen finden Sie im Abschnitt „Parken von Fahrrädern im Seitenraum“ (Seite 97).

Mischflächen mit Fußverkehr

Während Gehwege einen exklusiven Verkehrsraum für den Fußverkehr und Radwege einen exklusiven Verkehrsraum für den Radverkehr darstellen, fungieren manche anderen öffentlichen Räume als Mischflächen, in denen neben dem Fuß- oder Radverkehr noch andere Verkehrsarten erlaubt sind.

²¹ ERA 11.1.2

²² RAS 6.1.7.5, Tabelle 28 und ERA 2.2.1, Tabelle 5

²³ RAS 6.1.7.9

²⁴ RAS 6.1.6.1, Tabelle 25

²⁵ ERA 2.2.5

Die wichtigsten dieser Mischflächen sind der verkehrsberuhigte Bereich, der gemeinsame Geh- und Radweg sowie Fußgängerzonen oder Gehwege mit zusätzlich erlaubtem Liefer- oder Radverkehr.

Auf diesen Mischflächen gibt es keinen exklusiven Schutzraum für Fußgänger oder für Radfahrer. Aber es gibt für Fußgänger einen besonderen Schutz: Da Fußgänger die am stärksten gefährdete Gruppe im Verkehr bilden, muss sich jeder andere Verkehrsteilnehmer, ob mit Kraftfahrzeug oder Fahrrad, besonders vorsichtig verhalten. So ist beispielsweise nur eine besonders niedrige Fahrgeschwindigkeit erlaubt.

Verkehrsregeln und Verkehrszeichen

Verkehrsregeln gelten nicht nur auf der Fahrbahn. Auch im Seitenraum, also auch auf Gehwegen und Radwegen gelten Verkehrsregeln.

Weil Radfahrer und Fußgänger keine Fahrprüfung machen müssen, scheint es erstaunlich große Wissenslücken zu geben, was die Verkehrsregeln im Seitenraum angeht. Wann darf ich mit dem Fahrrad auf einem Gehweg fahren? Gibt es dafür überhaupt Einschränkungen? Wie muss ich auf einem Gehweg Fahrrad fahren, dort wo es erlaubt ist? Wie muss ich mich als Fußgänger gegenüber Radfahrern benehmen? Wo darf ich laufen – und wo nicht? All dies sind Fragen, mit denen wir uns auf den folgenden Seiten ausführlich befassen werden.

Die Antworten auf diese Fragen sind zu einem großen Teil davon abhängig, welche Verkehrszeichen auf dem Radweg oder Gehweg stehen. Auch Fußgänger und Radfahrer müssen auf Verkehrszeichen achten und ihr Verhalten entsprechend anpassen.

Akzeptanz von Regeln

Dass Verkehrsregeln existieren und dass sie den Verkehrsteilnehmern bekannt sind, bedeutet noch lange nicht, dass sie auch akzeptiert werden.

Nicht nur Autofahrer, sondern auch Radfahrer und Fußgänger fallen immer wieder dadurch auf, dass sie Verkehrsregeln ignorieren – oft aus Angst, oft aus mangelnder Einsicht, oft aus Ungeduld, Dominanzstreben oder Bequemlichkeit.

Fußgänger sind hier noch am ehesten regelkonform. Zum einen ist es den meisten Fußgängern klar, dass sie im Straßenverkehr die körperlich anfälligste Gruppe bilden und man deshalb Gefahren möglichst aus dem Weg geht. Zum anderen gibt es für Fußgänger relativ wenige Verkehrsregeln, gegen die sie verstoßen können. Fußverkehr ist unorganisiert, hat im Normalfall keine festen Spuren und funktioniert mit sehr variablen Geschwindigkeiten.

Die meisten Fußgänger wissen, dass sie auf Fahrbahnen und Radwegen nicht entlang laufen und diese möglichst vorsichtig und schnell queren sollen. Allerdings reagieren Fußgänger sensibel auf Wartezeiten: Wenn eine Fußgängerampel zu lange Rot zeigt (und kein Querverkehr in Sicht ist), wird auch bei Rot gegangen. Trampelpfade in Grünanlagen beweisen zudem, dass Fußgänger extrem empfindlich sind, wenn ihnen Umwege aufgezwungen werden.

Auch Radfahrer reagieren sensibel sowohl auf Wartezeiten als auch auf Umwege. Kennt ein Radfahrer eine Abkürzung, wird diese genommen, egal ob erlaubt oder nicht. Schließlich kommt man mit einem Fahrrad fast überall durch, wo ein Fußgänger laufen kann. So fährt man auch verboten über einen Gehweg oder durch eine Fußgängerzone.

Hat ein Radfahrer abzubremsen, muss er anschließend mit hohem Kraftaufwand wieder beschleunigen. Hat er zu warten, ist er gezwungen, langsam fahrend zu balancieren, abzustiegen oder sogar zu schieben. Diese Manöver versucht ein Radfahrer nach Möglichkeit zu vermeiden. Deshalb wird bei roter Ampel schon einmal über den Gehweg abgekürzt. Radfahrer nehmen lieber den Gehweg, als im Autoverkehr regelkonform abzubiegen, Abbiegende ignorieren oft den Vorrang querender Fußgänger. Statt durch Fußgängergruppen das Rad zu schieben, wird mühsam durch engste Lücken gerollt. Und parken möchten Radfahrer (wie auch Autofahrer) am liebsten direkt vor der Tür.



Bild 4: Am liebsten parkt man das Fahrrad direkt vor der Ladentür.

Nicht wenige Fahrradfahrer haben Schwierigkeiten damit, ihr Fahrzeug als gleichberechtigt mit dem Autoverkehr anzuerkennen. Statt selbstbewusst eine Fahrspur in Beschlag zu nehmen, lässt man sich an den Rand quetschen oder weicht auf den Gehweg aus, nur um den Autoverkehr nicht zu behindern. Dabei wäre genau das der richtige Weg. Zitat eines Polizisten: „Fahren Sie dort, wo Sie den Autofahrern lästig sind – dann werden Sie auch gesehen.“

Reine Gehwege ohne Beschilderung

Es gibt keine gesetzliche Definition von Gehwegen, sondern nur Gerichtsurteile. So führt das OLG Hamm aus: „Bei einem ‚Gehweg‘ handelt es sich um einen Weg, der für Fußgänger eingerichtet und bestimmt ist, von der Fahrbahn räumlich getrennt und als Gehweg – durch Pflasterung, Plattenbelag oder auf sonstige Weise – äußerlich erkennbar ist.“²⁶

Gehwege sind selbsterklärend und brauchen keine Verkehrszeichen. Wo kein Verkehrszeichen steht, ist jeder Bürgersteig ein Gehweg ausschließlich für den Fußverkehr.

Wo kein Verkehrszeichen steht, ist jeder Bürgersteig ein Gehweg ausschließlich für den Fußverkehr.

Gehwege können mit einem Verkehrszeichen „Gehweg“ versehen sein (siehe Seite 23) und sie können mit weiteren Verkehrszeichen für andere Verkehrsarten wie den Radverkehr freigegeben sein (siehe Seite 25). Mit diesen Spezialfällen beschäftigen wir uns in den folgenden Kapiteln. Zunächst beginnen wir mit dem einfachsten Fall, dem reinen, unbeschilderten Gehweg.

Sinn und Zweck

Der Gehweg ist eine exklusive Schutzzone für den Fußverkehr. Hier sollen sich Fußgänger sicher und unbedrängt aufhalten und bewegen.

Fußverkehr ist sehr unterschiedlich: Es gibt dicke und dünne Fußgänger, kleine und große, alte und junge, langsame und schnelle. Fußgänger tragen Taschen, Schirme und Pakete. Manche ziehen einen Rollkoffer oder Einkaufstrolley. Manche schieben einen Kinderwagen, andere einen Rollator und wieder andere eine Sackkar-

re. Sportliche Fußgänger rennen, Jugendliche nutzen Skateboards und Rollschuhe, Kinder spielen mit Tretroller und Bobbycar. Auch Rollstuhlfahrer zählen zu den Fußgängern, genau wie Hör- oder Sehbehinderte oder Blinde.

Fußverkehr ist unorganisiert. Fußgänger gehen rechts oder links, auf dieser Straßenseite oder der anderen, in Gruppen oder paarweise. Fußgänger bleiben plötzlich stehen, um sich zu unterhalten oder ein Schaufenster zu betrachten. Sie wechseln abrupt die Richtung und nutzen jede Lücke im Verkehrsstrom. Das alles ist zulässig: Auf reinen Gehwegen gibt es für ihre Bewegung keine Verkehrsregeln.

Fahrzeuge würden den Fußverkehr gefährden und dürfen Gehwege deshalb nicht benutzen. Zu diesen verbotenen Fahrzeugen gehört praktisch alles, was Räder hat, also Autos, Motorräder, aber auch E-Scooter und Fahrräder.

Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates und Rollschuhe sind keine Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung.

StVO

Keine „Fahrzeuge“ im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung sind Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, (Tret-)Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel.²⁷ Die hier genannten Kinderfahrräder sind solche, die üblicherweise zum spielerischen Umherfahren im Vorschulalter verwendet werden,²⁸ und für die Körpermaße von

²⁶ OLG Hamm, 08.02.1994 – 3 Ss OWi 1215/93, mit Verweis auf BGH VRS 4, 388; OLG Düsseldorf VM 1992, 70/71

²⁷ §24 Abs. 1 StVO

²⁸ VwV-StVO zu §24

Vorschulkindern gebaut sind.²⁹ Von allen Fahrrädern mit größeren Baumaßen, gleich wer sie benutzt, geht höhere Gefahr aus, weswegen sie als Fahrzeuge einzustufen sind.³⁰ Dies gilt auch für BMX-Räder.



Bild 5: Dieses Hinweisschild an einem Gehweg ist nur teilweise korrekt: Rollschuhfahrer sind Fußgänger – sie müssen den Gehweg benutzen.

Einige wenige Fahrzeuge sind vom Verbot der Gehwegnutzung ausgenommen. Vor allem sind dies Hilfsmittel für mobilitätseingeschränkte Personen wie z.B. motorisierte Krankenfahrstühle. Diese müssen dann aber Schrittgeschwindigkeit fahren.³¹ Auch für kleine Kinder auf Fahrrädern gibt es eine Ausnahme, dazu ab Seite 17 mehr.

Regeln

Auf einem Gehweg gibt es keine speziellen Verkehrsregeln. Fußgänger dürfen den Gehweg in jeder Richtung und jeder Geschwindigkeit beliebig benutzen, solange sie andere Fußgänger nicht behindern oder gefährden. Eventuell zugelassene Fahrzeuge wie motorisierte Krankenfahrstühle müssen sich sehr vorsichtig im Fußverkehr bewegen, so dass auch hier kein Fußgänger behindert oder gefährdet wird.

Radfahrer sind auf einem Gehweg verboten. Eine explizite Ausnahme hiervon gibt es nur für kleine Kinder und eventuelle Begleitpersonen.

Radfahrer sind auf dem Gehweg verboten.

StVO

Verbot für Radfahrer und E-Scooter-Fahrer

Fahrräder sind Fahrzeuge, und Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen.³² Sofern es also keine ausdrückliche Erlaubnis gibt, dürfen Fahrräder nicht auf einem Gehweg fahren – nie!



Bild 6: Auf den allermeisten Fußgängerflächen ist Radfahren verboten.

Das Bußgeld für das verbotene Fahren auf einem Gehweg beträgt eigentlich 55 €³³. Nach dem aktuellen Bußgeldkatalog kann es für Radfahrer auf 15 € reduziert werden.³⁴ Dieser Rabatt für Radfahrer steht allerdings in direktem Widerspruch zur Intention des Gesetzgebers bei der Erhöhung des Bußgelds auf 55 €.

Aus der Gesetzesbegründung: „Die Änderung beinhaltet vor allem im Interesse des Fußgängerschutzes auf Gehwegen eine deutliche Anhebung der Regelsanktionen beim vorschriftswidrigen Befahren von Gehwegen [...]. Beson-

²⁹ OLG Karlsruhe, 03.08.1990 - 10 U 264/89

³⁰ OLG Düsseldorf VersR 1975, 863

³¹ §24 Abs. 2 StVO

³² §2 Abs. 1 StVO

³³ Bußgeldkatalog (BKat), Nr. 2

³⁴ Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) §2 Abs. 4

ders das weithin verbreitete und – nicht zuletzt wegen der geringfügigen drohenden Sanktion in Höhe von 10 Euro – im Bewusstsein vieler Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen und vieler Radfahrenden jeden Alters als nahezu selbstverständlich angesehene Fahren auf Gehwegen ist für Fußgänger jeden Alters nicht weniger störend und gegebenenfalls sogar stärker behindernd oder gefährdend als das unzulässige Parken auf Gehwegen; die Beeinträchtigung der Fußgänger durch Fahrzeugverkehr auf Gehwegen ist keineswegs geringer als die Beeinträchtigung von Radfahrern beim unzulässigen Halten auf Schutzstreifen oder die Beeinträchtigung von Fahrzeugführern beim Halten in „zweiter Reihe“. [...] Die Angleichung der Sanktionen beseitigt ein ansonsten drohendes gesetzliches Schutzdefizit zulasten der Fußgänger und soll einen zumindest gleichwertigen Schutz der Fußgänger [...] bei der Ausgestaltung des Sanktionsrahmens gewährleisten und damit auch zu einer Änderung des Bewusstseins der Verkehrsteilnehmer beitragen.³⁵

Nach dem Willen des Gesetzgebers soll das Bußgeld auch für Radfahrer und E-Scooter-Fahrer 55 € betragen. Die aktuell noch gültige Rabattregelung sowie unterschiedliche Bußgeldhöhen bei unbeschilderten Gehwegen, beschilderten Gehwegen und Fußgängerzonen sind schwerwiegende handwerklicher Fehler bei der Formulierung des Bußgeldkatalogs, die umgehend korrigiert werden müssen.³⁶

Werden Fußgänger behindert, sind es für Auto- und Motorradfahrer 70 €, werden sie gefährdet, sind 80 € fällig. Bei nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern darf der Regelsatz aber halbiert werden.³⁷ So ergeben sich für Radfahrer 35 € bzw. 40 €. Kommt es zu einem Unfall, weil man mit dem Fahrrad verbotenerweise auf dem Gehweg unterwegs war, sind es sogar 50 € (motorisierte Verkehrsteilnehmer: 100 €). Das Verbot des Gehwegfahrens gilt auch für E-Scooter. Dies sind nicht nur Fahrzeuge, sondern sogar Kraftfahrzeuge, wie ein Auto.³⁸

E-Scooter dürfen nicht auf einem Gehweg fahren, wenn es keine explizite Erlaubnis dazu gibt.³⁹

E-Scooter dürfen nicht auf dem Gehweg fahren.

eKFV

Unverständlicherweise sind die Bußgelder für E-Scooter-Fahrer niedriger als für Radfahrer. Selbst bei einem Unfall wird hier nur ein Verwarngeld von 30 € angesetzt. Die restlichen Beträge liegen bei 15 €, 20 € und 25 €. ⁴⁰

Ausnahme für Kinder bis zum 10. Geburtstag

Eine explizite Ausnahme vom Fahrverbot auf Gehwegen gilt für radfahrende Kinder im Grundschulalter. Hier wird angenommen, dass Kinder in diesem Alter sich noch nicht sicher auf der (Auto-)Fahrbahn bewegen können.

Bis zum 8. Geburtstag muss ein Kind mit seinem Rad auf dem Gehweg fahren.⁴¹ 8- und 9-jährige Kinder dürfen auf dem Gehweg Rad fahren, dürfen aber auch den Radweg oder die Fahrbahn benutzen. Ab dem 10. Geburtstag ist Radfahren auf dem Gehweg auch für Kinder tabu.

Kinder bis zu ihrem 8. Geburtstag müssen, Kinder bis zum 10. Geburtstag dürfen auf dem Gehweg Rad fahren.

StVO

Das Kind darf Fußgängern entgegen fahren oder sie überholen, beides aber nur mit besonderer Rücksicht, also langsam und nur, wenn der Fußgänger damit rechnet. Da Kinder, gerade kleine Kinder bis sieben Jahre und solche mit Bewegungsdrang, eine solche Verkehrsregel nicht eigenständig verstehen, richtet sich die Straßenverkehrs-Ordnung hier an die Eltern oder sonstigen Aufsichtspersonen. Wenn ein

³⁵ Bundesrats-Drucksache 591/1/19

³⁶ detailliert dazu: Dilling/Rudolph, „Unzulässiger Fahrverkehr auf Fußgängerverkehrsflächen“, NZV 11/2024, 532

³⁷ §3 Abs. 6 BKatV

³⁸ Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) §1 Abs. 1

³⁹ §10 eKFV

⁴⁰ BKat, Nr. 238

⁴¹ §2 Abs. 5 StVO

Kind noch nicht vorsichtig genug auf dem Gehweg Rad fahren kann, sollten Eltern aufgrund ihrer Aufsichtspflicht dem Kind das Fahren zwischen Fußgängern nicht erlauben.

Ausnahme für Begleitung

Kinder bis zum 8. Geburtstag sind selten allein unterwegs, sondern werden häufig von Älteren begleitet.

Wer ein solches, bis zu 7-jähriges Kind mit Kinderrad auf dem Gehweg begleitet, muss flott zu Fuß sein. Weil aber auch in diesem Alter Kinder schon bis zur Schule, zum Spielplatz oder zum Laden Rad fahren wollen (und können), ist man als Begleiter geneigt, ebenfalls das Fahrrad zu nehmen.



Bild 7: Kinder bis zum 8. Geburtstag dürfen beim Fahren auf dem Gehweg von einer Begleitperson auf dem Fahrrad beaufsichtigt werden.

Eigentlich müsste jetzt der Erwachsene auf der Fahrbahn, das Kind auf dem Gehweg fahren. Das ist oft nicht praktikabel. Der Gesetzgeber hätte jetzt festlegen können, dass auch kleinere Kinder unter Aufsicht auf der Fahrbahn Rad fahren dürfen. Stattdessen hat er erlaubt, dass in diesem Fall (und nur in diesem Fall) auch ein (und nur ein) begleitender Erwachsener auf dem Gehweg fahren darf.

Radfahrende Kinder bis zu ihrem 8. Geburtstag dürfen von einer radfahrenden Aufsichtsperson auf dem Gehweg begleitet werden.

StVO



Bild 8: Die Begleitung darf auch auf der Fahrbahn fahren.

Einziger Grund für diese Sondererlaubnis ist es, dass das Kind beaufsichtigt wird. Die Begleitperson muss also so fahren, dass sie das Kind immer im Blick hat – in jedem Fall hinter dem Kind.

Wer ein Kind mit dem Rad auf dem Gehweg begleitet, sollte mindestens 16 Jahre alt sein.⁴² Dann kann davon ausgegangen werden, dass die Person über die körperliche und geistige Reife zur Teilnahme am Straßenverkehr verfügt. Sie sollte zudem eine Garantenstellung (Familie, Freunde oder aus Aufsichtspflicht) gegenüber dem zu begleitenden Kind innehaben.⁴³ Fußgängerverkehr darf durch Kind und Begleitung weder gefährdet noch behindert werden, wenn nötig, muss Fußgängergeschwindigkeit gefahren oder abgestiegen werden.⁴⁴

Bei jeder Einmündung und bei jeder sonstigen Querung einer Fahrbahn müssen die Begleitperson und das Kind anhalten, absteigen und über die zu kreuzende Straße schieben.⁴⁵

Die Ausnahme für die Begleitperson endet, sobald das Kind 8 Jahre alt ist. Dann darf es sogar allein auf der Fahrbahn fahren, in Begleitung natürlich erst recht. Selbst wenn das Kind noch auf dem Gehweg fährt, was es bis zum 10. Geburtstag darf, muss der Begleiter auf der Fahrbahn fahren.

Es darf pro Kind nur eine Begleitperson sein, und das Kind muss selbst fahren. Das Mitnehmen auf Kindersitzen oder Anhängern ist kein

⁴² §2 Abs. 5 StVO

⁴³ Bundesrat-Drucksache 332/16 vom 15.06.2016

⁴⁴ §2 Abs. 5 StVO

⁴⁵ §2 Abs. 5 StVO

„Begleiten“, das zum Fahren auf dem Gehweg berechtigt. Auch darf ein Kind nicht mit dem Fahrrad auf dem Gehweg begleitet werden, wenn es selbst gar nicht Rad, sondern z.B. Tretroller fährt.



Bild 9: An jeder Querung müssen Kind und Begleiter absteigen und schieben, lieber Vater!

Aus der Begründung für diese Sonderregel: „Die Erlaubnis für eine Begleitperson soll „die Sicherheit der Kinder bis acht Jahren auf dem Fahrrad erhöhen und die Ausübung der Aufsichtspflicht erleichtern. Es ist ausdrücklich nicht das Ziel, dass auch ältere unsichere Radfahrer den Gehweg nutzen dürfen. Unsichere ältere Radfahrer sollten dann das Fahrrad ggfs. schieben oder auf eine Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad verzichten.“⁴⁶

Probleme bei reinen Gehwegen

Die Regeln für das Radfahren auf einem reinen Gehweg sind einfach: Erlaubt ist es nur für Kinder, die maximal 9 Jahre alt sind. Vorgeschrieben ist es für Kinder, die maximal 7 Jahre alt sind. Letztere dürfen von einer Aufsichtsperson auf dem Fahrrad begleitet werden, wobei hierfür strenge Regeln gelten.

Trotzdem ergeben sich immer wieder Konflikte, die sich teilweise durch diese Regeln ergeben, teilweise auch dadurch, dass diese Regeln missachtet werden.

In diesem Abschnitt werden die wichtigsten Probleme geschildert, die sich aus den aktuellen Regeln zur Gehwegbenutzung ergeben. Zusätzlich betrachten wir die am häufigsten beobach-

teten Konflikte auf reinen Gehwegen. Im nachfolgenden Abschnitt werden Lösungsstrategien aufgezeigt, mit denen sich diese Probleme und Konflikte vermindern lassen.

Radfahren lernen in Wohnstraßen

Kinder bis zum 8. Geburtstag dürfen selbst in ruhigen Wohnstraßen nicht auf der Fahrbahn Rad fahren, sogar wenn Eltern aufpassen und keine Autos kommen. Stattdessen müssen sie auf dem oft schmalen Gehweg balancieren. Nicht nur an Hauseingängen besteht dann die Gefahr, dass Fußgänger und „Mini-Rennradfahrer“ kollidieren.

Das früher übliche Spielen „auf der Straße“ ist eigentlich verboten.⁴⁷ Gerade eine ruhige Wohnstraße wäre aber der ideale Ort, das Fahren auf dem Rad – auch in engen Kurven – sicher zu üben.

Aus diesem Grund wird das Fahrverbot auf der Fahrbahn gerade in ruhigen Wohnstraßen gern ignoriert – nicht nur von kleinen Radfahrern, sondern auch von Kindern mit Rollschuhen, Skateboards, Tretrollern und Bobbycars. Kommt nur selten ein Auto, wird auch auf der Fahrbahn gemalt oder Ball gespielt.



Bild 10: Eigentlich verboten: Fahrradfahren lernen auf der Fahrbahn.

Ältere Schüler auf dem Gehweg

Spätestens ab dem 10. Geburtstag müssen Kinder mit dem Rad die Fahrbahn benutzen. Ein zehnjähriges Kind muss deshalb in der Lage sein, sicher am Straßenverkehr, insbesondere sicher am Fahrbahnverkehr teilnehmen zu kön-

⁴⁶ Bundesrat-Drucksache 332/16 vom 15.06.2016

⁴⁷ §31 Abs. 1 StVO

nen. Zu diesem Zweck gibt es auch die Fahrradprüfung in der 4. Klasse der Grundschule, also normalerweise um den 10. Geburtstag herum.

Weil diese Sicherheit noch nicht bei allen gegeben ist, weil die Altersgrenzen nicht bekannt sind oder weil (über-)vorsichtige Eltern das Fahren auf der Fahrbahn verbieten, sieht man häufig auch ältere Schüler weiterhin den Gehweg nutzen, um per Rad zur Schule oder zu Freunden zu kommen.

Familien mit Kindern über und unter der Altersgrenze

Wer eine Familie mit unterschiedlich alten Kindern hat, die teils auf dem Gehweg, teils auf der Fahrbahn fahren müssen, kann seiner Aufsichtspflicht kaum nachkommen.

Berechtigte, aber konfliktrichtige Nutzung

Je geschickter Kinder auf dem Rad werden, desto besser können sie schnell fahren. Langsam fahren hingegen ist deutlich schwieriger. Kleine „Rennradfahrer“ sind auf dem Gehweg eine Gefahrenquelle für sich selbst und für andere. Eltern müssen deshalb dafür sorgen, dass auch kleine Kinder Gefahren erkennen und sich entsprechend vorsichtig und rücksichtsvoll benehmen.

Fährt eine Begleitperson mit, haben wir ein zu beaufsichtigtes Kind und einen Radfahrer auf einem Erwachsenenrad, die sich beide im Fußverkehr bewegen. Selbst ein vorsichtiger Begleiter auf einem Erwachsenenrad kann Fußgänger belästigen, wenn die Aufmerksamkeit auf dem Kind liegt. Dies gilt besonders, wenn die Aufsichtsperson ein Lastenrad oder einen Anhänger mit weiteren Kindern fährt.

Unberechtigte Nutzung durch Radfahrer oder E-Scooter

Das größte Konfliktpotential liegt natürlich dort, wo sich Personen nicht an die Verkehrsregeln halten. Weder jugendliche oder erwachsene Radfahrer noch E-Scooter-Fahrer haben auf einem reinen Gehweg etwas zu suchen. Was aber leider nicht heißt, dass es auch keiner macht. Selbst wenn es daneben einen höhengleichen

Radweg gibt, befahren immer noch etwa 6 % bis 8 % aller erwachsenen Radfahrer den Gehweg, Jugendliche noch deutlich öfter.⁴⁸

Da Radfahrer auf einem Gehweg nichts zu suchen haben, kann im Falle eines Unfalls die Haftung vollständig beim Radfahrer liegen. So urteilte beispielsweise das Landgericht Erfurt 2007 gegen einen Radfahrer, der auf dem Gehweg einen Zusammenstoß mit einem in eine Einfahrt abbiegenden Auto hatte.⁴⁹ Laut Amtsgericht Köln handelt grob verkehrswidrig, wer als Erwachsener verbotswidrig auf einem Gehweg Rad fährt und dabei noch schneller als mit Schrittgeschwindigkeit unterwegs ist.⁵⁰



Bild 11: Radfahrer haben auf einem reinen Gehweg nichts zu suchen

Noch deutlicher wird das OLG Celle in einem ähnlichen Fall, bei dem eine Radfahrerin auf dem Gehweg mit einem vorsichtig aus einer Hofeinfahrt rangierenden Autofahrer zusammenstieß: „Die Klägerin hatte, um es klar auszudrücken, als Radfahrerin auf dem Bürgersteig nichts zu suchen. Bürgersteige sind für Fußgänger und Fahrrad fahrende Kinder bis 10 Jahre bestimmt, aber nicht für erwachsene Radfahrer. Es geht auch nicht darum, dass sehr oft zu beobachten ist, dass nicht nur in [...] Erwachsene auf Bürgersteigen Rad fahren. Damit wird dieses noch nicht zulässig, sondern stellt einen vorsätzlichen Verkehrsverstoß dar. Deshalb handelte die Klägerin auch grob schuldhaft. Völlig unverstänglich ist im Übrigen die Tatsache, dass die

⁴⁸ D. Alrutz et al.: Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2015)

⁴⁹ LG Erfurt, 14.03.2007 - 8 O 1790/06

⁵⁰ AG Köln, 02.07.1993 - 266 C 481/92

Klägerin vollen Schadensersatz begehrt und meint, dass sie gar kein Haftungsanteil treffe. Hier tritt ganz offensichtlich eine Uneinsichtigkeit darüber zu Tage, dass Verkehrsvorschriften einzuhalten sind und es nicht darum geht, ob dagegen laufend verstoßen wird; ganz abgesehen davon, dass solches Verhalten von Erwachsenen ein schlechtes Vorbild für jugendliche Radfahrer ist!⁵¹

Verbesserungspotential

Bessere Schulung, bessere Überwachung, bessere Radwege, aber auch bessere Verkehrsregeln können dafür sorgen, dass die genannten Konflikte auf reinen Gehwegen weniger werden.

Bessere Aufklärung und Schulung

Wenn verlangt wird, dass Kinder ab ihrem 10. Geburtstag ausschließlich auf der Fahrbahn (und Radwegen) Fahrrad fahren dürfen, muss auch dafür gesorgt sein, dass Kinder in diesem Alter verkehrstüchtig sind.

Dies ist natürlich zuallererst Aufgabe der Eltern, aber auch Schulen und Vereine können helfen, Kinder fit für den Straßenverkehr zu machen.

Kinder müssen von ihren Eltern zu zunehmend eigenständiger, sicherer Verkehrsteilnahme angeleitet werden. Der Verkehrsunterricht an Grundschulen kann dies nur ergänzen. Bis zur Fahrradprüfung im vierten Schuljahr (und darüber hinaus) müssen Eltern dafür sorgen, dass ihre Kinder zu Fuß und mit dem Rad verkehrssicher werden.

Bei ausreichender Ausbildung sollte es einem Zehnjährigen möglich sein, sicher mit dem Fahrrad in Wohnstraßen und Tempo-30-Zonen unterwegs zu sein. Dazu gehört eine sichere Beherrschung des Fahrrads, Aufmerksamkeit für den restlichen Verkehr sowie Kenntnis der wichtigsten Verkehrsregeln.

Eine gründliche Kenntnis der Verkehrsregeln, z.B. dass man auf einem Gehweg nicht Rad fahren darf, fehlt leider auch vielen älteren Kindern oder Erwachsenen. Hier ist es notwendig, über Öffentlichkeitsarbeit, Beiträge in Medien oder auch Nachschulungen für ausreichende Verkehrskennntnis und Verkehrssicherheit zu sorgen. Auch diese Broschüre soll hierbei helfen.

Maximal Tempo 30 auf Schulwegen

Da Kinder ab dem 10. Geburtstag „auf der Straße“ fahren müssen (und acht- und neunjährige Kinder es dürfen), müssen die von diesen Kindern benutzten Straßen kindgerecht und sicher sein.

Um den Schulweg zur Grund- oder weiterführenden Schule sicher mit dem Rad zurücklegen zu können, sollten die Straßen im Umfeld einer Schule auf den Schülerverkehr ausgerichtet sein. Dazu braucht es wenig Autoverkehr (Fahrradstraßen) und geringe Geschwindigkeiten, am besten Tempo 10 oder 20. Tempo 30 ist schon zu schnell, da es Überholmanöver provoziert. Schülergerechte Straßen umfassen aber auch freie Sicht an Einmündungen und Kreuzungen sowie wenig Parkverkehr.

Wo Schulwege entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen, braucht es sichere und breite Radwege, die auch von kleinen Radfahrern gefahrlos benutzt werden können.

Schrittgeschwindigkeit für Begleiter

Im Wortlaut der Straßenverkehrs-Ordnung wird lediglich festgelegt, dass die begleitende Aufsichtsperson (und das Kind selbst) ihre Geschwindigkeit erforderlichenfalls an die Geschwindigkeit des Fußverkehrs anpassen muss.⁵²

Hier fehlt die Festlegung auf Schrittgeschwindigkeit bei jeglicher Art von Mischverkehr mit Fußgängern, so wie es bei Gehwegen mit Radverkehrsfreigabe (Seite 25) der Fall ist. Da es gerade kleinen Kindern noch schwer fällt, in langsamer Fahrt zu balancieren, ist es besonders wichtig, dies erst außerhalb des Fußverkehrs zu erlernen. Ein radfahrender Begleiter sollte anleiten, dem Fußverkehr gegenüber vorsichtig und rücksichtsvoll zu sein. Im Endeffekt sollten Begleiter und radfahrendes Kind auf dem Gehweg maximal Schrittgeschwindigkeit fahren.

Spielstraßen und Begegnungszonen

Damit kleine wie größere Kinder „auf der Straße“ spielen können und dort beispielsweise die sichere Beherrschung ihres Fahrrads erlernen, sollte das Spielverbot auf Fahrbahnen gelockert werden.

⁵¹ OLG Celle, 23.12.2002 - 14 U 222/02

⁵² §2 Abs. 5 StVO

Gerade in ruhigen Wohnstraßen ohne Durchgangsverkehr sollte es selbstverständlich und erlaubt sein, dass Kinder mit und ohne Fahrrad auf der Fahrbahn spielen. Eine solche Straße muss bei schönem Wetter jederzeit zum Spielen genutzt werden dürfen, nicht nur an einzelnen Wochenenden oder zu bestimmten Stunden. Noch 1986 war es laut Verwaltungsvorschrift nicht notwendig Wohnstraßen und auch andere Straßen ohne Verkehrsbedeutung, auf denen der Kraftfahrer mit spielenden Kindern rechnen muss, als „Spielstraßen“ auszuweisen.

Der Autoverkehr in Wohnstraßen muss nicht ausgesperrt werden. Es reicht, wenn es nur wenige Autos sind, also die der Anwohner und wirklichen Anlieger, und wenn diese entsprechend heruntergebremst werden. Schrittgeschwindigkeit wie in verkehrsberuhigten Bereichen ist schnell genug, um von der Verbindungsstraße bis vor die eigene Haustür zu kommen.

„Begegnungszonen“ nach ausländischem Vorbild, die es in Deutschland nicht gibt, sind ebenfalls Straßen, in denen Autos langsam fahren müssen, Fußgänger und spielende Kinder aber immer „Vorfahrt“ haben.

Angleichung der Bußgelder

Bei der letzten Überarbeitung des Bußgeldkatalogs wurden die Bußgelder für das Fahren auf Gehwegen massiv erhöht. Dies sollte nach Intention des Gesetzgebers auch für Radfahrer und E-Scooter-Fahrer gelten. Allerdings hat man bei dieser Überarbeitung handwerkliche Fehler gemacht, so dass die geplante Erhöhung für diese Verkehrsgruppen aktuell zweifelhaft ist. Hier muss der Bußgeldkatalog unbedingt korrigiert und eindeutig gemacht werden.⁵³

Die Bußgelder für E-Scooter sollten baldmöglichst denen für andere Kraftfahrzeuge (oder zumindest denen für Fahrräder) angeglichen werden.

Zählen, befragen, Alternativen bieten

Wenn Radfahrer und E-Scooter verbotenerweise einen Gehweg nutzen, liegt dies oft daran, dass sie sich nicht trauen, auf der Fahrbahn zu fahren. Manchmal aber liegt es auch an der Wegeführung. So wurde beispielsweise vergessen, ei-

ne Radverkehrsverbindung zwischen einem Radweg und einem attraktiven Ziel zu bauen oder man schickt Radfahrer über einen Umweg (und Ampelkreuzungen).

Wird festgestellt, dass sich an bestimmten Stellen Verstöße gegen das Radfahrverbot auf Gehwegen häufen, sollte die Verwaltung herausfinden, warum dies so ist. Hierzu kann man die Radfahrer auf dem Gehweg zählen und/oder befragen. Im Anschluss sollte eine (für Radfahrer attraktive) Alternative gebaut, markiert oder ausgeschildert werden. Wenn dies nicht möglich ist, müssen die Radfahrer zur Wahl eines anderen Weges oder zum Schieben angehalten werden.

Kontrolle und Ahndung

Wer sich nicht an Verkehrsregeln halten will und diese trotz Kenntnis bewusst übertritt, kann offensichtlich nur durch Strafen davon abgehalten werden. Wer mit Fahrrad oder E-Scooter verbotenerweise auf einem Gehweg unterwegs ist, gefährdet dort die Sicherheit des Fußverkehrs.

Es ist Aufgabe der Polizei, Verstöße gegen die Sicherheit des Fußverkehrs zu ahnden. Dafür ist es notwendig, dass Polizisten und Polizistinnen entsprechend geschult sind und dass sie zum Eingreifen angehalten werden, wenn Fußverkehr durch Radfahrer oder E-Scooter gefährdet wird. Hier ist häufiges Eingreifen wahrscheinlich wichtiger als hohe Bußgelder, deren Abschreckungseffekt nur wirkt, wenn die Wahrscheinlichkeit hoch ist, erwischt zu werden.



Bild 12: Gefährdendes Gehwegradeln zu ahnden, ist Aufgabe der Polizei

⁵³ Dilling/Rudolph: „Unzulässiger Fahrverkehr auf Fußgängerverkehrsflächen“, NZV 11/2024, 532

Reine Gehwege mit Beschilderung

Gehwege sind normalerweise nicht mit einem Verkehrszeichen beschildert. Nur in Fällen, in denen es unklar sein könnte, ob es sich um einen Gehweg handelt, wird zur Verdeutlichung das Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ aufgestellt.⁵⁴



Bild 13: Verkehrszeichen 239 „Gehweg“

Das Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ begegnet uns außerdem mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Dann hat es, insbesondere für den Radverkehr, eine zusätzliche Bedeutung, mit der wir uns im nächsten Kapitel ausführlich beschäftigen werden (Seite 25).



Bild 14: Verkehrszeichen 242.1 „Fußgängerzone“

Bei größeren Gehwegflächen oder straßenbreiten Gehwegen spricht man von einer Fußgängerzone. Diese gehören dann nicht mehr zum Seitenraum einer Straße, sondern sind selbst die Straße – eventuell mit eigenen Seitenräumen. Das zugehörige Verkehrszeichen 242.1 steht am Eingang des Fußgängerbereichs. Ab hier ist die gesamte Verkehrsfläche dem Fußverkehr vorbehalten, bis die Fußgängerzone explizit per Verkehrszeichen 242.2 beendet wird.⁵⁵

Vorsichtiger Fahrzeugverkehr in Fußgängerzonen kann, muss aber nicht, erlaubt werden. Dazu dienen Zusatzzeichen, die Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten oder andere Ausnahmen für Fahrzeugverkehr gestatten. Die hiermit verbundenen Regeln, Probleme und Konflikte werden in einem der nächsten Kapitel ausführlich behandelt (Seite 37).

Ohne irgendwelche Zusatzzeichen ist Fahrzeugverkehr in Fußgängerzonen verboten. Eine Ausnahme gilt dann nur zur Briefkastenleerung⁵⁶ sowie für Fahrzeuge mit Sonderrechten.



Bild 15: Reine Fußgängerzone ohne Erlaubnis für anderen Verkehr

⁵⁴ StVO zu Zeichen 239, Erläuterung

⁵⁵ StVO zu Zeichen 242.1

⁵⁶ §35 Abs. 7a StVO

Sinn von Fußgängerbereichen

Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) erklären den Sinn von Fußgängerzonen sehr schön. Insbesondere wird klargestellt, dass in Fußgängerbereichen Fahrräder normalerweise nichts zu suchen haben.

„Fußgängerbereiche dienen der freien und ungestörten Bewegungsfreiheit zu Fuß. Die Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen stellt den Ausnahmefall dar und sollte nur in Betracht kommen, wenn dort wichtige Ziele des Radverkehrs liegen oder eine Umfahrung der Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt oder stark umwegig ist. Für den Ausschluss bzw. die Einschränkung des Radverkehrs in Bereichen des Fußgängerverkehrs spricht in der Abwägung besonders, wenn es sich um dauerhaft sehr stark frequentierte Einkaufsstraßen handelt, andere Routen die Durchfahrung des Gebietes erleichtern und die Erreichbarkeit der Ziele mit kurzen Fußwegen möglich ist. Generell dürfen Fahrräder in Fußgängerbereichen geschoben werden.“⁵⁷

Regeln

Für Gehwege mit Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) ohne Zusatzzeichen genauso wie für Fußgängerzonen ohne Zusatzzeichen gelten exakt dieselben Regeln wie für reine Gehwege ohne Beschilderung: Radfahren ist außer für kleine Kinder und eventuelle Begleitpersonen verboten. Auch E-Scooter dürfen hier nicht benutzt werden. Die StVO zu den Verkehrszeichen 239 und 242.1 sagt klar und eindeutig: „Anderer als Fußgängerverkehr darf den Gehweg nicht nutzen/die Fußgängerzone nicht benutzen.“⁵⁸

**Anderer als
Fußgängerverkehr darf den
Gehweg nicht nutzen/die
Fußgängerzone nicht
benutzen.**

StVO



Bild 16: Dies ist keine Fahrbahn und kein Radweg, sondern ganz explizit und ausschließlich ein Gehweg.

Trotzdem gibt es einen kleinen Unterschied. Aus irgendeinem, nicht einsichtigen Grund gibt es unterschiedlich hohe Bußgelder für das verbotene Radfahren auf dem Gehweg: statt 55 € (reduziert auf 15 €) kostet es 25 € (explizit für Radfahrer), wenn dort ein Schild „Hier ist ein Gehweg“ steht. Die qualifizierten Verstöße (Behinderung, Gefährdung, Unfall) sind für Radfahrer bei der Bußgeldkatalognummer 141 billiger als bei der Bußgeldkatalognummer 2. Die Gefährdung eines Fußgängers kostet in einer Fußgängerzone 70 € (für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer reduziert auf 35 €), auf dem unbeschilderten Gehweg 80 € (reduziert 40 €) und auf dem beschilderten Gehweg für Radfahrer explizit 35€. Logik? Fehlannonce.⁵⁹

Verbesserungspotential

In einer zukünftigen Überarbeitung der Bußgeldkatalogverordnung sollten die Regelbußgelder für das unerlaubte Befahren von Fußgängeranlagen angeglichen werden. Dies vereinfacht das Verständnis, aber auch die Arbeit der Ordnungsbehörden.

⁵⁷ EFA 8.1

⁵⁸ StVO zu Zeichen 239, Nr. 1; StVO zu Zeichen 242.1, Nr. 1

⁵⁹ BKat, Nr. 151.2, Nr. 2.2 und Nr. 141.4.2 in Verbindung mit §3 Abs. 6 BKatV

Gehwege mit Radverkehrsfreigabe

Jeder Radfahrer darf mit seinem Fahrrad auf einem Gehweg unterwegs sein. Er darf dort aber nicht fahren, sondern muss schieben. Allerdings darf er das Fahrrad nur dann auf einem Gehweg schieben, wenn Fußgänger nicht erheblich behindert werden. Sonst nämlich muss auf der Fahrbahn geschoben werden.⁶⁰



Bild 17: Fahrräder darf man schieben.

Verkehrsbehörden können es unter bestimmten Voraussetzungen erlauben, dass Radfahrer auf einem Gehweg nicht schieben müssen, sondern ganz vorsichtig fahren dürfen.

Sinn und Zweck

Werden Gehwege für den Radverkehr freigegeben, so erlaubt man dem Radverkehr, einen eigentlich verbotenen Weg zu benutzen. Gleichzeitig schränkt man den Fußverkehr ein, weil man ihm eine exklusive, sichere Verkehrsfläche nimmt.

Einsatzbereich

Ein typisches Beispiel, in dem es sinnvoll sein kann, Radverkehr zuzulassen, ist ein wenig begangener Gehweg, der benachbarte Wohnstraßen verbindet. Man kann es Radfahrern deshalb erlauben, den Weg auch fahrend zu benutzen, solange sie rücksichtsvoll unterwegs sind. Dann beschildert man den Weg mit dem Verkehrszei-

chen 239 („Gehweg“) und dem Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“).

Oft begegnet uns die Kombination der beiden Verkehrszeichen aber auch im Seitenraum. Sie stehen dann auf ganz normalen Bürgersteigen, die eigentlich reine Gehwege mit Fahrradverbot sein müssten. Auch hier dürfen Radfahrer den Gehweg dann vorsichtig fahrend benutzen.

Einen ganz normalen Bürgersteig für Radverkehr freizugeben, ist, wie wir im Folgenden sehen werden, in den wenigsten Fällen sinnvoll und zudem rechtlich fragwürdig.



Bild 18: Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“

Freigegebene Gehwege im Seitenraum

Wenn uns die Kombination „Gehweg, Radverkehr frei“ im Seitenraum begegnet, ist die Ursache meist ein Planungsfehler.

So wird beispielsweise eine ordentliche Radverkehrsanlage geplant, also ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder ein Radweg im Seitenraum, und dann reicht irgendwann die verfügbare Breite nicht aus. Statt nun die Fahrbahnfläche zugunsten eines Radwegs zu verringern,

⁶⁰ §25 Abs. 2 StVO

wird der Radverkehr in den Seitenraum gelenkt. Dann wird der Gehweg einfach für den Radverkehr freigegeben, und Radfahrer landen mit dem Rad z.B. zwischen wartenden Fahrgästen einer Haltestelle.

Oder eine Einbahnstraße wird für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, aber man findet keine Lösung für das Straßenende, um „falsch“ fahrende Radfahrer sauber in den Verkehr einzufädeln.



Bild 19: Ableitung des Radverkehrs auf den Gehweg

Gern wird auch ein angeblicher Schutz der Radfahrer angeführt, um das Fahren auf dem Gehweg zu erlauben. Übersehen wird dabei, dass eine solche Lösung den Schutz des Fußverkehrs vermindert – und auch für Radfahrer nicht unbedingt sicherer ist. Diese Lösung wird beispielsweise bei Straßenbahnschienen oder viel Autoverkehr gern gewählt. Auch dies sind Planungsfehler, denn Straßenbahnschienen lassen sich fahrradsicher gestalten und Autoverkehr fahrradgerecht ordnen. Radverkehr in den Wartebereich einer Haltestelle oder einer Ampel zu leiten, ist nicht nur ungeschickt, sondern gefährlich.

Einen regelrechten Boom dieser Beschilderung gab es, als die Regeln für die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege verschärft wurden. Hier wurden aus vielen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen einfache Gehwege mit Radverkehrsfreigabe.

Radfahrer auf einem Gehweg sind nur dann verträglich, wenn wenige Fußgänger und noch weniger Radfahrer den Weg benutzen möchten. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) fassen zusammen: „Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerver-

kehr ist [...] nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist.“⁶¹



Bild 20: Zum „Schutz“ vor Straßenbahnschienen wird der Radverkehr eng hinter dem Wartehäuschen über den Gehweg geführt.

Regeln

Ein Gehweg mit Radfahrerfreigabe ist immer noch ein Gehweg. Radfahrer sind hier zu Gast und müssen sich an den Fußverkehr anpassen. Dies bedeutet Rücksicht und langsames Fahren.

Anfang und Ende

Die Erlaubnis, mit dem Fahrrad auf dem Gehweg zu fahren, beginnt dort, wo die Verkehrszeichen „Gehweg, Radverkehr frei“ aufgestellt sind. Sie gilt nur in der Richtung, in der das Zeichen aufgestellt ist.

**Die Freigabe für den
Radverkehr endet an der
nächsten Querstraße oder
Einmündung.**

Die Freigabe für den Radverkehr endet an der nächsten Querstraße oder Einmündung. Sie setzt sich nicht um die Ecke in der Querstraße fort, obwohl der Gehweg in der Querstraße weitergeht. Jeder Gehweg ohne entsprechende Beschilderung ist für Radfahrer verboten.

⁶¹ ERA 3.6

Jeder Gehweg ohne entsprechende Beschilderung ist für Radfahrer verboten.

Die Zeichenkombination muss wiederholt werden, falls der Gehweg hinter der Einmündung oder entlang der Querstraße ebenfalls für den Radverkehr freigegeben sein soll.

Die Freigabe kann aber auch zwischendurch enden, weil z.B. Radverkehr auf die Fahrbahn oder auf einen expliziten Radweg gelenkt werden soll. Um die Freigabe zu beenden, wird entweder das Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) ohne Zusatzzeichen aufgestellt oder eine Beschilderung für einen echten Radweg.



Bild 21: Die Gehwegfreigabe endet, Radverkehr muss auf die Fahrbahn, hier mit Schutzstreifen.

Keine Benutzungspflicht

Ist ein Gehweg für den Radverkehr freigegeben und verläuft daneben eine ganz normale Fahrbahn, so gibt es keine Verpflichtung, auf dem Gehweg Rad zu fahren.

Die normale und vorgesehene Verkehrsfläche für den Radverkehr ist die Fahrbahn. Radfahrer dürfen nicht nur, sondern sollten auf der Fahrbahn unterwegs sein. Autofahrer müssen dort auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.

Vorrang für Fußverkehr

Wenn ein Zusatzzeichen erlaubt, dass eine oder mehrere Fahrzeugarten auf einem eigentlich reservierten Sonderweg (Gehweg, Radweg, Busspur, Reitweg) zusätzlich zur eigentlichen Verkehrsart erlaubt sind, ist dies kein Freibrief.

Es handelt sich immer noch um eine reservierte Verkehrsfläche. Jeder andere Verkehrsteilnehmer ist nur zu Gast und muss auf diese eigentliche Bestimmung Rücksicht nehmen.⁶²

Bei einem für Radverkehr freigegebenen Gehweg muss also der Radverkehr auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden. Wenn es nicht anders geht, muss ein Radfahrer absteigen.⁶³

Der Fußverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden.

StVO

Das bedeutet auch, dass Radfahrer mit deutlichem Abstand an Fußgängern vorbei fahren müssen. Eine Behinderung wäre schon, wenn Fußgänger ausweichen oder anhalten müssten.



Bild 22: Gehwege sind Aufenthaltsflächen, auf denen auch Ball gespielt werden darf.

Wer mit dem Fahrrad auf einem freigegebenen Gehweg unterwegs ist, muss daran denken, dass Fußgänger unmotiviert stehenbleiben oder

⁶² Dilling/Rudolph: „Fahrverkehr auf Fußgängerverkehrsflächen“, NZV 2023, 505

⁶³ StVO zu Zeichen 239, Nr. 2

die Richtung wechseln. Da nicht wenige Fußgänger schlecht oder gar nicht hören können, hilft auch kein Klingeln. Man muss einfach vorsichtig fahren und gegebenenfalls warten.

Die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) verdeutlichen dieses Problem: „Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen.“⁶⁴

Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrer

Auf einem für Radverkehr freigegebenen Gehweg gilt Schrittgeschwindigkeit.⁶⁵

**Auf einem für Radverkehr
freigegebenen Gehweg gilt
Schrittgeschwindigkeit.**

StVO

Da Schrittgeschwindigkeit durch den Gesetzgeber nicht exakt definiert ist, mussten sich immer wieder Gerichte mit der Frage beschäftigen, wie schnell Schrittgeschwindigkeit genau ist. Im Laufe der Jahre wurde mal eine äußerste Grenze von deutlich unter 20 km/h, mal eine von 10 km/h genannt.⁶⁶ Nach einem aktuellen Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe von 2018 beträgt Schrittgeschwindigkeit maximal 7 km/h⁶⁷. Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) nennen sogar maximal 4-7 km/h.⁶⁸ Wer keinen Tacho am Fahrrad hat: Schrittgeschwindigkeit ist nicht schneller, als flotte Fußgänger gehen.⁶⁹

Diese Maximalgeschwindigkeit ist deutlich niedriger als die übliche Radfahrgeschwindigkeit. Manche Radfahrer meinen sogar, bei so langsamem Fahren würde man umfallen. Das ist aber nicht der Fall. Jeder Radfahrer kann bei Schrittgeschwindigkeit noch gut balancieren. Wer das

nicht beherrscht, muss üben oder schieben. Das Fahren mit Schrittgeschwindigkeit ist selbst mit schweren Motorrädern möglich und Teil jeder Fahrprüfung.

In der Begründung zu dieser Regelung führt der Bundesrat explizit aus: „Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen muss stets (z. B. nachts im Bereich von Gaststätten) mit plötzlich auftretendem Fußverkehr gerechnet werden. Hinzu kommt, dass Bund und Länder z. B. eine Flanierzone nach Schweizer Vorbild mit der Begründung abgelehnt haben, dass eine damit einhergehende Geschwindigkeit von 20 km/h sich aus Verkehrssicherheitsgründen nicht mit einem Vortrittsrecht für Fußgänger vereinbaren lasse. Gleiches gilt für die Ausübung von Sport und Spiel, die dort nicht verboten sind. Zumindest für Fußgängerverkehrsflächen wird deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit zum Schutze der Fußgänger an der Schrittgeschwindigkeit festgehalten. Gehwege und Fußgängerbereiche sind in erster Linie für den Fußgängerverkehr bestimmt. Die ausnahmsweise Zulassung von Fahrzeugen rechtfertigt es, den Fahrzeugführerinnen und -führern besondere Verpflichtungen zum Schutz der Fußgänger aufzuerlegen, dies gilt auch für eine unter allen Umständen zu beachtende Höchstgeschwindigkeit. Radfahrer können entscheiden, ob sie diese Alternative dem Fahren auf der Fahrbahn vorziehen.“⁷⁰



Bild 23: Hier war offensichtlich eine Erinnerung nötig.

Die Schrittgeschwindigkeit ist nicht nur ein unverbindlicher Vorschlag. Nimmt man die Definition des OLG Karlsruhe von 7 km/h, heißt dies: Wer mit dem Fahrrad auf dem Gehweg

⁶⁴ H BVA 3.3.1

⁶⁵ StVO zu Zeichen 239, Nr. 2

⁶⁶ vgl. König in Hentschel/König/Dauer: „Straßenverkehrsrecht“, zu StVO §42, Rd.Nr. 181

⁶⁷ OLG Karlsruhe, 08.01.2018 – 2 Rb 9 Ss 794/17

⁶⁸ EFA 3.5.1

⁶⁹ detailliert hierzu: Dilling/Rudolph, „Fahrverkehr auf Fußgängerverkehrsflächen“, NZV 2023, 505

⁷⁰ Bundesrat-Drucksache 428/12 vom 26.07.2012

20 km/h fährt, zahlt 15 €, wer mit einem E-Scooter – sofern ebenfalls zugelassen – 20 km/h fährt (13 km/h zu schnell), zahlt 50 €. ⁷¹

Die Pflicht zur Schrittgeschwindigkeit gilt auch, wenn gar keine Fußgänger in der Nähe sind. So entschied das OLG Schleswig, dass ein Rennradfahrer, der auf einem freigegebenen Gehweg mit einem in ein Grundstück einbiegenden Auto kollidiert war, eine Mitschuld von 30% trägt. ⁷²

Verträglichkeit von Fuß- und Radverkehr

Die technischen Richtlinien sowie die Verwaltungsvorschriften des Bundes geben vor, unter welchen Umständen Gehwege für den Radverkehr freigegeben werden dürfen.

Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ (VwV-StVO) sagt eindeutig: Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. ⁷³

Die Freigabe des Gehweges kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

VwV-StVO

Diese an sich unbestimmte Vorschrift wird durch die geltenden Richtlinien konkretisiert. Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) und die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) nennen fast wortgleich folgende Ausschlusskriterien. ⁷⁴

Gehwege dürfen für den Radverkehr nicht freigegeben werden:

1. in Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung

2. bei überdurchschnittlich hoher Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
3. auf Hauptverbindungen des Radverkehrs (und auf Hauptverbindungen des Fußverkehrs) ⁷⁵,
4. bei starkem Gefälle (mehr als 3 %),
5. bei einer dichten Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzenden Hauseingänge,
6. bei zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei engen Verhältnissen,
7. an stärker frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
8. bei einer Gehwegbreite kleiner als 2,5 m,
9. bei mehr als 70 Fußgängern und Radfahrern (in Summe) in der Spitzenstunde (bei 2,5 m Gehwegbreite), davon nicht mehr als ein Drittel Radfahrer. Die verträgliche Verkehrsmenge steigt auf bis zu 150 Fußgänger und Radfahrer (in Summe, davon maximal 50 Radfahrer) bei mehr als 4,0 m Gehwegbreite.

Mindestbreite freigegebener Gehweg: 2,5 m, maximale Verkehrsbelastung: 70 Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde.

EFA/ERA

Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung ist zu berücksichtigen, dass die Stunde mit den meisten Fußgängern und Radfahrern gezählt werden muss. Dies ist stark abhängig vom Umfeld und den typischen Verkehren. Die Spitzenstunde kann im Berufsverkehr liegen, im Schülerverkehr, im Einkaufsverkehr oder sogar im Freizeitverkehr.

⁷¹ BKat, Nr. 146 in Verbindung mit §3 Abs. 6 BKatV (15 €) sowie Nr. 11.3 in Verbindung mit Tabelle 1 Buchstabe c (50 €, da Kraftfahrzeug)

⁷² OLG Schleswig, 14.11.2022 – 7 U 113/22

⁷³ VwV-StVO zu Zeichen 239, Rd.Nr. 2

⁷⁴ EFA 3.1.2.5 und ERA 3.6

⁷⁵ FGSV: „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“



Bild 24: Gehwege mit intensiver Geschäftsnutzung dürfen für den Radverkehr nicht freigegeben werden.

Zudem dürfen nur solche Gehwege für Radverkehr freigegeben werden, die auch den Anforderungen des Radverkehrs genügen: Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges sollen dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z. B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen.⁷⁶

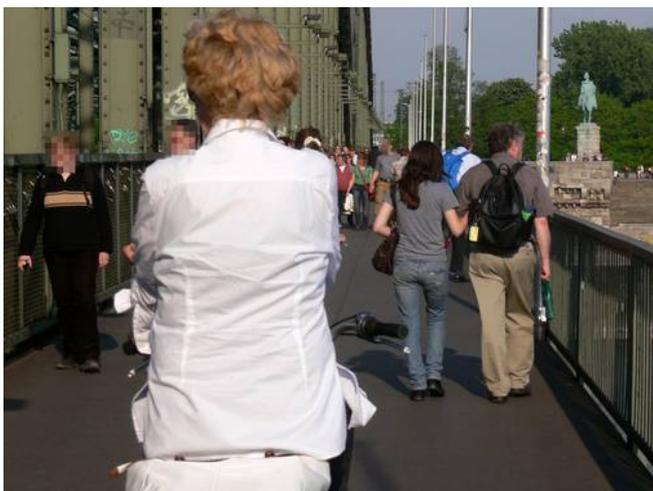


Bild 25: Auch zu viel Fußverkehr widerspricht einer Freigabe des Gehwegs für Radfahrer.

Auch wenn sich die ERA vorrangig mit dem Neubau und der Änderung von Straßen beschäftigt, lassen ihre Aussagen zu Faktoren und Bedingungen der Verkehrssicherheit auch Schlüsse auf das Vorliegen von qualifizierten Gefahren im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung zu. Gefahrträchtige Umstände, die bei der Planung von Straßen vermieden werden sollen,

verlieren ihre Gefährlichkeit nicht dadurch, dass die Straße nicht erst geplant, sondern bereits gebaut ist.⁷⁷

Mindestbreiten

Während EFA und ERA von einer Mindestbreite von 2,5 m ausgehen, unter der eine Freigabe des Gehwegs ausgeschlossen ist, gehen die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) weiter: „Der Verkehrsraum innerhalb des Seitenraumes muss in diesen Fällen so breit sein, dass zumindest die Begegnung zwischen einer fahrradfahrenden und einer rollstuhlnutzenden Person möglich ist (mindestens 2,10 m). Hinzu kommen die notwendigen Sicherheitsräume.“⁷⁸

Bei den üblichen Sicherheitsräumen von 0,5 m zur Fahrbahn und 0,2 m zu Hecken/Fassaden verlangen die H BVA deshalb eine absolute Mindestbreite des Seitenraumes von 2,8 m.

Verbot für E-Scooter

Das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erlaubt es nur einem Fahrradfahrer, ausnahmsweise den Gehweg mitzubedenutzen.



Bild 26: E-Scooter sind weder Fußgänger noch Radfahrer. Sie müssen deshalb hier einen Umweg fahren.

E-Scooter sind keine Fahrräder, sondern Kraftfahrzeuge. E-Scooter sind deshalb auf einem für Fahrräder freigegebenen Gehweg verboten. Sie

⁷⁶ VwV-StVO zu Zeichen 239, Rd.Nr. 3

⁷⁷ OVG Greifswald, 29.10.2019 - 1 LB 505/15

⁷⁸ H BVA 3.3.1

müssen in jedem Fall die Fahrbahn benutzen, außer der Gehweg ist mit dem Zusatzzeichen 1022-16 („Elektrokleinstfahrzeuge frei“) beschildert.

Probleme bei freigegebenen Gehwegen

Radfahrer auf einem Gehweg sind für viele Fußgänger ein Ärgernis, selbst wenn sie wie auf den hier beschriebenen Wegen erlaubt sind. Der Grund liegt meist darin, dass die Regeln auf einem freigegebenen Gehweg entweder unbekannt sind oder bewusst ignoriert werden. Viele so beschilderte Gehwege hätten auch gar nicht für den Radverkehr freigegeben werden dürfen.

Erkennbarkeit

Radfahrer dürfen einen freigegebenen Gehweg in der Richtung benutzen, in der das zugehörige Verkehrszeichen aufgestellt ist – und nur in dieser Richtung.

Fußgänger jedoch dürfen einen freigegebenen Gehweg in beiden Richtungen nutzen. Kommen Fußgänger aus der Richtung, in der Radverkehr verboten ist – also kein Verkehrszeichen steht –, so können sie nicht erkennen, dass Radfahrer entgegenkommen dürfen. Hier sind Konflikte, insbesondere Streit über die rechtmäßige Nutzung, vorprogrammiert.

Zu schnelle Radfahrer

Radfahrer dürfen auf einem freigegebenen Gehweg maximal Schrittgeschwindigkeit fahren, auch wenn das für Radfahrer genauso lästig ist wie eine Tempo-30-Zone für einen Sportwagenfahrer.

Dies führt dazu, dass Radfahrer auf einem freigegebenen Gehweg oft zu schnell unterwegs sind. Hinzu kommen geschätzt mindestens genau so viele Radfahrer, denen diese Geschwindigkeitsbegrenzung schlicht unbekannt ist.

Wo Radfahrer auf freigegebenen Gehwegen unterwegs sind, fahren sie meist nicht anders als auf Radwegen. Im Durchschnitt liegt die Fahrgeschwindigkeit bei etwa 18 km/h.⁷⁹ Schnelle

Radfahrer fahren laut einer Untersuchung zum Unfallgeschehen auf freigegebenen Gehwegen bis zu 30 km/h.⁸⁰

Zu schnelle Radfahrer gefährden Fußgänger. Sie sind dann nicht mehr in der Lage, einem Fußgänger auszuweichen, der plötzlich seine Richtung wechselt oder stehen bleibt. Gerade schlecht hörende oder schlecht sehende Fußgänger erschrecken sich, wenn Radfahrer zu schnell an ihnen vorbei fahren. Kinder und Senioren sind oft nicht in der Lage, die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Radfahrers korrekt einzuschätzen.

Das OLG Oldenburg schreibt: „Radfahrer haben demnach die Belange der Fußgänger auf solchen Wegen besonders zu berücksichtigen. Selbstverständlich haben auch Fußgänger auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen und diesen die Möglichkeit zum Passieren zu geben; den Radfahrer treffen aber in erhöhtem Maße Sorgfaltspflichten. Insbesondere bei einer unklaren Verkehrslage muss gegebenenfalls per Blickkontakt eine Verständigung mit dem Fußgänger gesucht werden [...], [und] muss Schrittgeschwindigkeit gefahren werden, damit ein sofortiges Anhalten möglich ist. Auf betagte oder unachtsame Fußgänger muss der Radfahrer besondere Rücksicht nehmen; mit Unaufmerksamkeiten oder Schreckreaktionen muss er rechnen.“⁸¹

Fehlende Ahndung

Dass Radfahrer die geforderte Höchstgeschwindigkeit ignorieren und oft um ein Vielfaches überschreiten, scheint von den Ordnungsbehörden stillschweigend akzeptiert zu werden.

Da die Fahrerfeststellung mangels Kennzeichen schwierig ist, fällt die Geschwindigkeitskontrolle durch stationäre Anlagen meist aus. Es ist jedoch Kernaufgabe der Polizei, Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren. Dazu gehört insbesondere auch die Sicherheit im Verkehr.

Wo die Sicherheit des Fußverkehrs gefährdet ist, beispielsweise durch zu schnelle Radfahrer, muss die Polizei diese Gefahr abwehren. Die Polizei muss deshalb Gefahrenpunkte mit deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen fest-

⁷⁹ LISt (Hrsg.): NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen (Leitfaden für Planer*innen, 2020)

⁸⁰ D. Alrutz et al.: Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2015)

⁸¹ OLG Oldenburg, 09.03.2004 - 8 U 19/04

stellen, gegen diese Verstöße einschreiten und die Gefahr für die Verkehrssicherheit vermindern.

Insbesondere sollten Unfallmeldungen sowie Beschwerden dazu führen, dass entsprechende Gehwegabschnitte regelmäßig kontrolliert und sich falsch verhaltende Radfahrer sanktioniert werden. Gegebenenfalls muss auch die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr zurückgenommen werden – was dann wiederum Kontrolle und Ahndung nach sich zieht.

Stationäre, auch temporäre Messstellen können helfen, Problemstellen mit zu hohen Geschwindigkeiten zu identifizieren und die Dringlichkeit von Maßnahmen zu belegen.

Zu viele Radfahrer auf dem Gehweg

Die technischen Regelwerke besagen, dass Gehwege nur dann für den Radverkehr freigegeben werden dürfen, wenn sich die Verkehrsstärken von Fußgängern und Radfahrern vertragen.

Die oben genannten Grenzen sind ziemlich niedrig: Bei einem normalen Gehweg von 2,5 m Breite liegt eine verträgliche Belastung nur vor, wenn es in der Spitzenstunde maximal 70 Personen sind, die diesen Weg nutzen wollen. Davon darf höchstens ein Drittel Radfahrer sein.⁸² 25 Radfahrer in einer Stunde heißt ein Radfahrer alle zwei Minuten, also selten.

Sind mehr als diese Anzahl Fußgänger unterwegs – oder mehr als diese Anzahl Radfahrer –, kommt es zu deutlich mehr Begegnungen und deutlich mehr Überholvorgängen. Jede derartige Begegnung ist mindestens störend, oft behindernd oder sogar gefährdend.

Zu dichtes Überholen

Enge Überholvorgänge haben durch die teilweise hohen Geschwindigkeitsunterschiede das Potenzial für schwere Unfälle. Die letzte Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung hat deshalb zuvor nur in Gerichtsverfahren festgelegte Mindestabstände für das Überholen von Radfahrern und Fußgängern festgeschrieben. Außerorts müssen es nun mindestens 2,0 m Abstand sein, innerorts mindestens 1,5 m.⁸³

Radfahrer wissen, wie unangenehm es ist, wenn ein Autofahrer sie zu eng überholt. Dass es Fußgängern genauso geht, wird von Radfahrern leider oft übersehen.

Auch einem Fußgänger ist es mindestens unangenehm, wenn ein Radfahrer eng überholt. Radfahrer übersehen zudem, dass Fußgänger anders als Fahrräder oder Autos nicht unbedingt die Spur halten. Sie weichen auch schon einmal plötzlich einem Hundehaufen oder einer Pfütze aus. Kinder gehen meist ohnehin keine geraden Linien.



Bild 27: Zu enges Überholen erschreckt und gefährdet.

Fußgänger mit körperlichen Einschränkungen, die beispielsweise schlecht hören oder schlecht sehen, werden durch enges Überholen erschreckt und gefährdet.

Fehlnutzung

Fahren von E-Scootern ist häufig nicht bewusst, dass sie ein Kraftfahrzeug bewegen. Sie vergleichen sich oft mit einem Radfahrer, der auf einem freigegebenen Gehweg radeln darf, oder einem Kindertretroller, der sogar auf einem reinen Gehweg fahren darf.

Ein Befahrverbot freigegebener Gehwege gilt generell für Kleinkraftfahrzeuge mit Benzin- oder Elektroantrieb (Mofas und E-Bikes) sowie für S-Pedelecs. Nur normale Pedelecs (unterstützender Antrieb bis 25 km/h) sind Fahrrädern gleichgestellt und dürfen auf freigegebenen Gehwegen fahren, natürlich aber nicht mit 25 km/h.

⁸² EFA 3.1.2.5 und ERA 3.6

⁸³ §5 Abs. 4 StVO

Widerspruch zu §45 Abs. 9 (Gefahrenlage)

Die Kombination „Gehweg, Radverkehr frei“ ist ein Verkehrszeichen. Für das Aufstellen von Verkehrszeichen gibt es Regeln, die in der Straßenverkehrs-Ordnung stehen. Sie legen fest, wer für die Aufstellung von Verkehrszeichen verantwortlich ist sowie wo und wann Verkehrszeichen aufgestellt werden dürfen.

Insbesondere dürfen Verkehrszeichen nur dann aufgestellt werden, wenn es hierfür einen besonderen Grund gibt. Das Verwaltungsgericht Hannover erklärt die nötigen Gründe in einfacher Sprache:⁸⁴

1. Ein rechtmäßiges Verkehrszeichen nach der StVO setzt voraus, dass erstens eine besondere örtliche, das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage vorliegt und zweitens die einschlägigen Vorgaben der VwV-StVO eingehalten sind.
2. Eine Ermessensentscheidung für ein Verkehrszeichen setzt voraus, dass sich die Behörde erkennbar mit den bestehenden Gefahrenpotenzialen, den Vorgaben der VwV-StVO sowie der technischen Regelwerke auseinandergesetzt und auf dieser Grundlage abgewogen hat, ob die von ihr angenommene besondere Gefahrenlage mit dem Verkehrszeichen vermindert wird.

Die vom Gericht geforderte besondere Gefahrenlage gilt insbesondere (aber nicht nur) bei der Beschränkung des fließenden Verkehrs.⁸⁵ Auch Fußverkehr ist fließender Verkehr, der durch die Zulassung von Fahrzeugen in seiner Leichtigkeit und Sicherheit beschränkt wird.⁸⁶ Die von der Straßenverkehrs-Ordnung zwingend geforderten besonderen Umstände gelten für alle gebietenden und verbotenden Verkehrszeichen. Im angesprochenen Urteil ging es darum, dass durch ein Verkehrszeichen eine zusätzliche Gefahr erzeugt wurde⁸⁷, so wie es auch bei der Zulassung von Radfahrern im Schutzraum der Fußgänger der Fall ist.

Angesichts der Feststellung des Gerichts ist deshalb sehr fragwürdig, ob es überhaupt eine Situation gibt, in der die Kombination der Verkehrszeichen 239/1022-10 („Gehweg, Radverkehr frei“) im Seitenraum einer Straße rechtlich korrekt angeordnet werden kann. Verkehrszeichenanordnungen müssen straßenstreckenbezogen konkret begründet sein. Ist dies nicht möglich, darf eine Verkehrszeichenanordnung – gleich welcher Art – nicht erfolgen und bereits aufgestellte Verkehrszeichen müssen aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernt werden.⁸⁸

Wer das Schild „Radverkehr frei“ aufstellt, begibt sich in einen Widerspruch: Einerseits beschränkt er die Leichtigkeit und Sicherheit des Fußverkehrs. Andererseits gesteht er zu, dass die hierfür erforderliche Gefahrenlage für Radfahrer auf der Fahrbahn gar nicht besteht. Denn das Radfahren auf dem Gehweg ist ja nur ein durch die Beschilderung ausgedrücktes Angebot, keine Pflicht. Jeder Radfahrer ab dem Alter von acht Jahren darf auf der Fahrbahn fahren.

Bei der Behördenentscheidung, ob ein Verkehrszeichen angeordnet wird, sind – wie das Gericht ausführt – insbesondere die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung sowie die oben genannten technischen Regelwerke eingehend zu berücksichtigen. Dazu gehört auch eine intensive Beschäftigung mit der Frage, ob und wie die Sicherheit des Fußverkehrs vermindert wird, wenn man Radfahrer auf diesem Gehweg zulässt.

Mehrspurige Fahrräder (VZKat zu Zeichen 1022-10)

Fahrräder gibt es in allen möglichen Größen und Formen. Sie können bis 4,0 m lang und mit Anhänger oder dreirädrig bis 2,0 m breit sein und heißen immer noch „Fahrrad“.⁸⁹

⁸⁴ VG Hannover, 14.6.2016 – 7 A 13494/14

⁸⁵ §45 Abs. 9 StVO

⁸⁶ BVerwG, 06.06.2024 - 3 C 5.23

⁸⁷ D. Kettler: „Abwägung zur Gefahrenlage bei Anbringung von Verkehrszeichen – Radwegbenutzungspflicht“ (NZV 2017, 42)

⁸⁸ Der Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, 08..07.1998 – 6 R 110. 98 zu BVerwG 3 C 9.98, <https://www.frank-bokelmann.de/oberbund.htm>

⁸⁹ StVZO §§ 63, 63a, 32 Abs. 9



Bild 28: Auch dieses Gefährt ist offiziell ein „Fahrrad“.

Das Zusatzzeichen 1022-10 hingegen erlaubt nur einspurige Fahrzeuge. Zumindest steht es so im Verkehrszeichenkatalog als Teil der VwV-StVO.⁹⁰ Ein dreirädriges Fahrrad oder ein Fahrrad mit Anhänger darf deshalb auf einem freigegebenen Gehweg nicht fahren.

Missverständliche Richtlinien

Obwohl es in den technischen Richtlinien klare Ausschlusskriterien für die Freigabe von Radverkehr gibt, findet man trotzdem irritierende Angaben in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt). In den dort angegebenen „empfohlenen Lösungen für typische Entwurfsituationen“⁹¹, die viele Planer als Grundlage verwenden, werden Radfahrer ganz einfach in Abhängigkeit der KFZ-Verkehrsstärke auf den Gehweg verbannt.

„Sind bei Verkehrsstärken von 400 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h keine Radverkehrsanlagen vorgesehen und beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h, wird der Gehweg für Radverkehr freigegeben.“ „Sind bei Verkehrsstärken von 800 Kfz/h bis 1.800 Kfz/h Schutzstreifen vorgesehen, wird der Gehweg zusätzlich für Radverkehr freigegeben.“⁹²

Zwar handelt es sich bei den empfohlenen Lösungen nur um Beispiele, die entsprechend der aktuellen gesetzlichen Vorgaben auf den Einzelfall angepasst werden müssen, aber diese Einschränkung lässt sich leicht übersehen.

Auch in den von der RASt genannten Beispielfällen ist es aufgrund der Ausschlusskriterien und der prioritären Belange des Fußverkehrs normalerweise nicht möglich, Radverkehr auf einem Gehweg zuzulassen.

Verbesserungspotential

Die rechtlichen Regelungen für freigegebene Gehwege sind teilweise unspezifisch und sollten exakter festgelegt werden.

StVO: Schrittgeschwindigkeit definieren

Sowohl beim Radfahren auf einem freigegebenen Gehweg als auch beim Auto- und Radfahren in einem verkehrsberuhigten Bereich schreibt die Straßenverkehrs-Ordnung Schrittgeschwindigkeit vor.

Schrittgeschwindigkeit ist allerdings in der Verordnung oder in anderen gesetzlichen Regelungen nicht exakt spezifiziert. Unterschiedliche Gerichte mussten deshalb darüber entscheiden, wie schnell Schrittgeschwindigkeit ist.

Für die rechtliche Handhabung, z.B. bei der Radarkontrolle durch Polizei oder Ordnungsamt oder bei der Bestimmung einer zu zahlenden Geldbuße, wäre es sinnvoll, wenn in der Straßenverkehrs-Ordnung ein exaktes Maß für Schrittgeschwindigkeit festgeschrieben wäre, z.B. 7 km/h. Wie bei anderen Geschwindigkeitsmessungen im Verkehr ließe sich dann über eine Toleranzangabe eine rechtssichere Feststellung treffen.⁹³

Formulierung: Gebot der Schrittgeschwindigkeit

Die aktuelle Formulierung in der StVO, nach der auf einem freigegebenen Gehweg maximal Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist, lautet: „Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“⁹⁴

Diese Formulierung erweckt durch die Einschränkung „wenn nötig“ den Eindruck, Schrittgeschwindigkeit sei nur manchmal vorgeschrieben. Die deutsche Sprache ist hier aber eindeutig: Das Semikolon trennt grammatikalisch zwei Hauptsätze. „Wenn nötig“ bezieht sich also nur

⁹⁰ VwV-StVO, Anlage 7: Katalog der Verkehrszeichen (VzKat), Teil 7: Zusatzzeichen nach §41 Abs. 2 StVO, Zeichen 1022

⁹¹ RASt 5

⁹² RASt 5.1.2

⁹³ Dilling/Rudolph: „Fahrverkehr auf Fußgängerverkehrsflächen“, NZV 2023, 505

⁹⁴ StVO zu Zeichen 239

auf „muss der Fahrverkehr warten“. Eindeutiger wäre es jedoch, wenn statt des Semikolons hier ein Punkt gesetzt würde: „Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten. Jeglicher Fahrverkehr darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Überholabstand rechtlich definieren

Für das Überholen eines Radfahrers oder Fußgängers mit einem Kraftfahrzeug schreibt die StVO inzwischen einen Mindestabstand vor, der in Metern angegeben ist.

Für das Überholen eines Fußgängers mit einem Fahrrad wird dagegen unspezifisch ein „ausreichender Sicherheitsabstand“ vorgeschrieben.⁹⁵ Auch hierfür wäre eine Maßangabe sinnvoll, um zu enges Überholen zu vermeiden. Für E-Scooter, Mofas und alle anderen Kraftfahrzeuge ist beim Überholen von Fußgängern ein Mindestabstand von 1,5 m vorgeschrieben.⁹⁶ Dies dürfte auch für Radfahrer auf einem Gehweg ein „ausreichender Sicherheitsabstand“ sein. Ein kleinerer Pflichtabstand wäre denkbar, weil die Geschwindigkeitsunterschiede bei der Begegnung von Radfahrern in Schrittgeschwindigkeit und Fußgängern geringer sind. Umgekehrt aber sind beide Verkehrsteilnehmer wesentlich weniger „spurtreu“ als Kraftfahrzeuge. Der Bundesgerichtshof hielt schon 1957 einen Mindestabstand von 75 bis 80 cm für erforderlich.⁹⁷



Bild 29: Auch der Seitenstreifen einer Straße kann ein Gehweg mit Radverkehrsfreigabe sein.

Die StVO spricht in diesem Zusammenhang immer vom „Überholen“, was aber eigentlich nur Verkehrsteilnehmer betrifft, die in derselben Richtung unterwegs sind. Fußverkehr kommt aber genauso häufig im Gegenverkehr vor, sowohl auf einem Gehweg als auch vorgeschriebenermaßen auf einer Landstraße ohne Gehweg.

Zwar haben Gerichte klargestellt, dass der ausreichende Sicherheitsabstand bei solchen Begegnungen nicht kleiner sein darf als beim Überholen.⁹⁸ Es wäre aber sinnvoll, die StVO um eine entsprechende Formulierung zu erweitern.

Längenbegrenzung für Radverkehrsfreigaben

Verkehrsbehörden nutzen die Kombination „Gehweg“/„Radverkehr frei“ teilweise, um Radfahrern auch auf langen Strecken zu ermöglichen, statt auf der Fahrbahn auf dem Gehweg zu fahren.

So führt der Rheinradweg an manchen Stellen über viele Kilometer auf einem Gehweg mit Radverkehrsfreigabe. Es ist den anordnenden Behörden offensichtlich unbekannt oder egal, dass sie von den Radfahrern damit verlangen, eine Stunde lang nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Ganz abgesehen davon, dass sich genau null Radfahrer an diese Vorschrift halten.



Bild 30: Wer glaubt, dass hier auch nur ein Radfahrer Schrittgeschwindigkeit fährt?

⁹⁵ §5 Abs. 4 StVO

⁹⁶ §5 Abs. 4 StVO

⁹⁷ BGH, 26.04.1957 - VI ZR 66/56

⁹⁸ Siehe hierzu u.a. Prof. Dr. jur. Dieter Müller: Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen (GDV, 2018) mit Verweis u.a. auf BGH, 13.02.1975 - 4 StR 508/74 (Vorbeifahren und Überholen),

In die Verwaltungsvorschriften sollte deshalb eine Vorgabe eingearbeitet werden, dass Gehwege - wenn überhaupt - nur auf kurzen Strecken für den Radverkehr freigegeben werden dürfen. Radfernwege dürfen, schon aufgrund der unverträglichen Verkehrsstärken, nicht über Gehwege geführt werden.

Einsatz- und Ausschlusskriterien

Nach dem Wortlaut des §45 StVO dürfte, wie oben beschrieben, mangels besonderer Gefahrenlage die Verkehrszeichenkombination „Gehweg, Radverkehr frei“ gar nicht angeordnet werden. Nach der Verwaltungsvorschrift und nach den technischen Regelwerken gibt es lediglich Vorgaben, die das Ermessen einer Behörde lenken sollen.

Es wäre sinnvoll, wenn es klar definierte Einsatz- und Ausschlusskriterien für freigegebene Gehwege geben würde, an die sich Behörden halten müssen.

Fußgängerzonen mit Radverkehrsfreigabe

Fußgängerzonen sind straßenbreite Gehwege, normalerweise außerhalb des Seitenraums. Auch sie können für den Radverkehr – oder sogar für andere Verkehre – freigegeben sein. Trotzdem bleiben es Gehwege mit den für Gehwege gültigen Verkehrsregeln.

Regeln

Eine Fußgängerzone ist ein dem Fußverkehr vorbehalten Bereich, ein straßenbreiter Gehweg. Deshalb gelten in Fußgängerzonen dieselben Regeln wie auf einem Gehweg.

Aufgrund ihrer Breite sind viele – aber nicht alle – Fußgängerzonen mit dem Zusatzzeichen 1022-10 zumindest zeitweise für den Radverkehr freigegeben.



Bild 31: Vorbildlich: Der E-Scooter wird geschoben, weil die Fußgängerzone nur für den Radverkehr freigegeben ist.

Auch eine Freigabe für E-Scooter kommt vor. Diese muss jedoch explizit mit dem Zusatzzeichen 1022-16 angezeigt sein.



Bild 32: Zusatzzeichen 1022-16 „Elektrokleinstfahrzeuge frei“

In manchen Fußgängerzonen fahren Linienbusse oder Straßenbahnen. Auch Lieferverkehr ist teilweise zugelassen, normalerweise in Randzeiten. Schließlich gibt es sogar Fußgängerzonen, in denen Anwohner Auto fahren dürfen. All diese Nutzungen müssen durch ein passendes Verkehrszeichen erlaubt werden. (Zusatzzeichen 1026-32, 1026-35, 1020-30)



Bild 33: Freigabe einer Fußgängerzone für Lieferverkehr, Radfahrer, E-Scooter und Anlieger

Schrittgeschwindigkeit und Rücksicht

Egal welcher Fahrverkehr mit einem Zusatzzeichen in einer Fußgängerzone erlaubt ist, er muss sich an dieselben Regeln halten, die auch für den freigegebenen Radverkehr gelten: Fuß-

gänger haben Vorrang. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten. Fahrzeuge dürfen nie schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren.⁹⁹

In einer Fußgängerzone
dürfen Fahrzeuge nie
schneller als
Schrittgeschwindigkeit
fahren.

StVO

Schrittgeschwindigkeit gilt für jeden beliebigen Fahrverkehr, also auch für Taxis oder Linienbusse. Insbesondere dürfen weder Radfahrer noch E-Scooter schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren.



Bild 34: Radverkehr frei, mit Schrittgeschwindigkeit!

Verträglichkeit von Rad- und Fußverkehr

Eigentlich sollen Fußgängerzonen für den Fußverkehr reserviert sein. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) drücken dies so aus: „Die Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen stellt den Ausnahmefall dar und sollte nur in Betracht gezogen werden, wenn dort wichtige Ziele des Radverkehrs liegen oder eine Umfahrung der Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt oder stark umwegig ist.“¹⁰⁰



Bild 35: Einzelne Radfahrer sind in einer Fußgängerzone verträglich, wenn sie Abstand halten.

Nicht jedes Geschäft oder jede Arztpraxis ist dabei ein „wichtiges Ziel“ des Radverkehrs. Fußgängerzonen sind eben Zonen für Fußgänger, in denen alle Ziele problemlos zu Fuß erreichbar sein sollen. Radverkehr sollte deshalb grundsätzlich nicht durch eine Fußgängerzone geführt werden, sondern drum herum. Wichtige Ziele wie Abstellanlagen oder Fahrradparkhäuser gehören an den Außenrand der Fußgängerzone.

Weil eine Fußgängerzone normalerweise deutlich breiter ist als ein Gehweg, können sich Radfahrer und Fußgänger leichter aus dem Weg gehen. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ halten deshalb deutlich erhöhte Verkehrsstärken noch für verträglich.

Während bei einem 4,0 m breiten Gehweg laut ERA eine verträgliche Verkehrsstärke bei maximal 50 Radfahrern und ca. 100 Fußgängern in der Spitzenstunde liegt¹⁰¹, nennt dieselbe Richtlinie für eine 4,0 m breite Fußgängerzone 400 Fußgänger (und beliebig viele Radfahrer) pro Stunde als Anhaltspunkt für eine Einschätzung der Verträglichkeit.¹⁰²

Laut ERA können sich Fuß- und Radverkehr problemlos mischen, wenn die Fußverkehrsstärke maximal 100 Fußgänger pro Stunde und Meter Wegbreite beträgt. Wenn der Radverkehr durch Möblierung und Oberflächengestaltung innerhalb des Fußverkehrs kanalisiert wird, hält die ERA sogar bis 200 Fußgänger pro Stunde und Meter für regelbar. Allerdings darf hierdurch

⁹⁹ StVO zu Zeichen 242.1 Abs. 2

¹⁰⁰ ERA 8.1

¹⁰¹ ERA 3.6, Bild 15

¹⁰² ERA 8.1

nicht der Eindruck erweckt werden, der Radverkehr hätte an diesen Stellen Vorrang vor dem Fußverkehr.

Die ERA zählt allerdings auch Kriterien auf, die gegebenenfalls eine Freigabe für den Radverkehr ausschließen: Nutzung und Möblierung des Straßenraums, Aufenthaltsnutzung, Gestaltung und Belag sowie bestimmte Arten und Häufigkeiten des Radverkehrs.¹⁰³

Probleme bei freigegebenen Fußgängerzonen

Die schon für freigegebene Gehwege aufgezählten Probleme wie zu schnelle Radfahrer, zu viele Radfahrer, zu dichtes Überholen sowie Fehlnutzung durch nicht erlaubte Fahrzeuge gibt es in freigegebenen Fußgängerzonen in ähnlicher Weise. Zusätzlich sind noch folgende Punkte zu nennen.

Widersprüchliche Richtlinien

Die oben genannten unterschiedlichen Berechnungsverfahren der ERA für Gehwege und Fußgängerzonen führen zu keinem sinnvollen Ergebnis.

Während die Belastungsgrenzen für freigegebene Gehwege logisch und fußgängerfreundlich sind, lässt sich mit den Zahlen für Fußgängerbereiche fast jede Freigabe einer Fußgängerzone verargumentieren.

Es ist weder logisch noch zielführend, wenn angenommen wird, in einer Fußgängerzone würde selbst ein Vielfaches von Fußverkehr und eine fast unbeschränkte Anzahl von Radfahrern noch zu vertraglichem Verhalten führen.

Fehlende Beschilderung

Fußgängerzonen haben meist sehr viele Zugänge. Dazu können auch Zugänge durch enge Gassen oder durch Parkanlagen gehören.

Für eine korrekte Verkehrsregelung ist es wichtig, dass sämtliche Zugänge mit einer entsprechenden Beschilderung versehen sind. Und es ist wesentlich, dass sämtliche Schilder dieselben Regeln für die Fußgängerzone beinhalten.

Verbesserungspotential

Neben der Auflösung der Widersprüche in den einschlägigen Richtlinien sollte auch eine ausreichende Kontrolle des zugelassenen Fahrverkehrs erfolgen.

Ausschluss- und Einsatzkriterien

Es ist dringend notwendig, in den Richtlinien (oder in einer gesetzlichen Vorgabe) eindeutige Kriterien vorzugeben, wann eine Fußgängerzone für welche Art von Fahrverkehr zusätzlich freigegeben werden darf.

Die aktuellen Hinweise in den technischen Richtlinien weisen mehrere Probleme auf: die vertraglichen Verkehrsstärken für Fußgängerbereiche unterscheiden sich sehr stark von den in den gleichen Richtlinien angegebenen Verträglichkeiten für Gehwege, vertragliche Radverkehrsstärken sind für Fußgängerbereiche gar nicht angegeben, es fehlen Angaben über die Bestimmung der Verkehrsstärken, insbesondere in Bezug auf eine Spitzenbelastung („Spitzenstunde“) und eine Durchschnittsbelastung („pro Stunde“).

In die Betrachtung einfließen dürfen dabei nur Wegbreiten, die nicht durch Aufenthalt oder Möblierung belegt sind, also frei fließenden Verkehr erlauben. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass auf freien Verkehrsflächen weiterhin der Vorrang des Fußverkehrs gilt und Wege nicht den Eindruck erwecken, ein Radweg oder sogar eine Fahrbahn zu sein.

Kontrolle und Ahndung

Werden breite Fußgängerzonen für Radfahrer (und eventuell E-Scooter) freigegeben, wird die zum Schutz der Fußgänger nötige Schrittgeschwindigkeit schnell übersehen. Dies ist verständlich, wenn sich in einem Bereich der Fußgängerzone gerade wenige Fußgänger befinden, führt aber zu gefährlichen Situationen, sobald der Fußverkehr dichter wird.

Nur eine relativ hohe Kontrolldichte durch Polizei und Ordnungsbehörden kann dafür sorgen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten, Wege und Abstände für Fußgänger sicher bleiben. Wenn die Gefahr, für Fehlverhalten angehalten und zur Kasse gebeten zu werden, in der Praxis bei Null liegt, muss man sich nicht wundern, wenn Radfahrer oder E-Scooter durch Fußgängerzonen rasen.

¹⁰³ ERA 8.1

Neben Ermahnungen und Bußgeldern bietet die StVO gerade für Radfahrer und E-Scooter-Fahrer, die keinen Führerschein haben, die Option, verpflichtenden Verkehrsunterricht anzunehmen.¹⁰⁴



Bild 36: Werden Fußgängerzonen für einzelne Verkehrsarten freigegeben, zieht dies unberechtigten Verkehr nach sich.

Wird Linienverkehr in einer Fußgängerzone erlaubt, ist ebenfalls eine engmaschige Kontrolle erforderlich. Viele Autofahrer achten dann nicht auf die Verkehrsschilder, sondern fahren dem Linienbus einfach hinterher. Auch Lieferverkehre, Taxis oder Anwohner außerhalb erlaubter Zeiten sollten kontrolliert und Fehlverhalten geahndet werden.



Bild 37: Wenn's eng wird, steigen wir ab!

Messen und steuern

Wird eine Fußgängerzone von zu vielen oder zu schnellen Fahrzeugen genutzt, ist die Freigabe zu überdenken. Wünschenswert wären deshalb verbindliche Messverfahren und Auswertungen, welche standardisierte Maßnahmen wie Kontrollen oder Rücknahme der Befahrerlaubnis nach sich ziehen.

Beispielsweise könnte festgelegt werden, dass die Freigabe für Fahrzeugverkehr (einschließlich Radverkehr) zurückgenommen werden soll, wenn V_{85} über Schrittgeschwindigkeit liegt. V_{85} ist eine standardisierte Messgröße, die sich aus der Geschwindigkeitsüberwachung einer großen Zahl von Fahrzeugen ergibt. Es handelt sich um die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge unter- und von 15% überschritten wurde.

Ein V_{85} -Wert über Schrittgeschwindigkeit besagt also, dass sich jeder siebte Verkehrsteilnehmer nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit hält. Liegt V_{85} über 7 km/h, könnte man strengere Kontrollen einrichten; liegt V_{85} sogar über 10 km/h, könnte man zum Schutz der Fußgänger eine Aufhebung der Fahrzeugfreigabe fordern.

¹⁰⁴ §48 StVO

Gehwege neben benutzungspflichtigen Radwegen

Will man Radfahrer aus dem Autoverkehr nehmen, sei es um sie zu schützen oder um den Autoverkehr zu beschleunigen, kann im Seitenraum ein (benutzungspflichtiger) Radweg sinnvoll sein.

Voraussetzung dafür ist, dass sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr ausreichend Platz zur Verfügung steht. Zusätzlicher Platz wird für eine Sicherheitszone zwischen den beiden Verkehrsflächen gebraucht.



Bild 38: Ein Rad- und ein Gehweg, durch Grünstreifen getrennt und separat oder gemeinsam beschildert

Benutzungspflichtige Rad- und parallele Gehwege im Seitenraum werden üblicherweise mit dem Verkehrszeichen 241 („Getrennter Rad- und Gehweg“) beschildert. Befindet sich zwischen Rad- und Gehweg ein Grünstreifen, findet man auch die Beschilderung des Radwegs mit

Verkehrszeichen 237 („Radweg“). Der Gehweg wird dann normalerweise nicht separat beschildert, kann aber zur Verdeutlichung mit dem Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) gekennzeichnet sein.

Das Verkehrszeichen 241 ist eine Kombination der beiden Zeichen 237 und 239. Es hat dieselbe Bedeutung wie zwei nebeneinander stehende Verkehrszeichen.



Bild 39: Verkehrszeichen 241 „Getrennter Rad- und Gehweg“

Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen

Bestimmte Verbindungen haben für den Radverkehr eine besonders hohe Bedeutung. Für solche Verbindungen sollten deshalb höhere Standards gelten als für einen normalen Radweg zum Bäcker.

Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der FGSV formulieren Mindestmaße und -ausstattungen für diese Radverbindungen.

Es ist allerdings eine regionale Entscheidung, welche Radverbindungen Schnell- oder Vorrangwege sein sollen. Insofern haben die Behörden vor Ort weitgehend freie Hand, wie sie einen Radweg klassifizieren und welches Regelwerk sie anwenden. In Hessen wird beispielsweise empfohlen, bei einer erwarteten Verkehrsstärke von mehr als 2.000 Radfahrern am Tag eine Radschnellverbindung zu

bauen, bei 1.500 bis 2.000 Radfahrern/Tag eine Radvorrangroute – die dort Raddirektverbindung heißt.¹⁰⁵

Sinn und Zweck

Ein Radweg ist eine exklusive Verkehrs- und Schutzzone für den Radverkehr, genauso wie ein Gehweg eine exklusive Verkehrs- und Schutzzone für den Fußverkehr ist.

Flächenverfügbarkeit und Planung

Gibt es im Seitenraum einer Straße ausreichend Platz, können dort parallel ein Radweg und ein Gehweg untergebracht werden. Üblicherweise lautet die Reihenfolge von innen nach außen: Fahrbahn, eventuell Parkflächen für Autos und/oder Zweiräder, eventuell Grünstreifen, Radweg, eventuell Grünstreifen, Gehweg, Aufenthaltsflächen, Grundstücke.

Die Planung muss umgekehrt erfolgen: von außen nach innen. Bei dieser von den „Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen“ (RAS_t) geforderten „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“¹⁰⁶ ist zuerst am äußersten Rand ein der baulichen Nutzung angemessener Bereich mit beispielsweise Verweil- und Wirtschaftsflächen zu planen. Anschließend werden Flächen für den (fließenden) Fußverkehr in ausreichender Breite festgelegt. Dann kommen Flächen für den Radverkehr in ausreichender Breite. Der dann noch verbleibende Raum kann dann dem Autoverkehr zugeordnet werden.

Reichen die verfügbaren Flächen nicht aus, muss der Verkehrsplaner zuerst Flächen für den „ruhenden Verkehr“ aufgeben.¹⁰⁷ Reicht das nicht, sind alternative Möglichkeiten zu finden, Radverkehr sicher zu führen. Schon lediglich Mindestbreiten zu kombinieren, ist nach den Regelwerken ausgeschlossen.¹⁰⁸ Radverkehr gehört nicht in den Fußgängerbereich. Stattdessen ist die Fahrbahn so zu gestalten, dass Radverkehr und KFZ-Verkehr dort sicher nebeneinander existieren können.

Regeln

Die Verkehrszeichen 241 („Getrennter Rad- und Gehweg“) bzw. 237 („Radweg“) haben eine doppelte Bedeutung. Zum einen reservieren diese Verkehrszeichen die entsprechende Verkehrsfläche als Sonderweg ausschließlich für den Radverkehr.

Zum anderen jedoch verbieten sie es Radfahrern, die daneben verlaufende Fahrbahn zu benutzen – fast unabhängig davon, welchen Zustand der Radweg hat und welcher Verkehr dort herrscht. An schlechten Radwegen darf das Verkehrszeichen zwar eigentlich nicht stehen¹⁰⁹, wenn es dort aber steht, ist es zu beachten.

Betretungsverbot des Radwegs für Fußgänger

Ein Radweg ist ein exklusiver Verkehrsraum für Radfahrer. Autos dürfen auf einem Radweg nicht halten, nicht parken und nicht fahren. Aber auch Fußgänger dürfen auf einem Radweg nicht laufen.¹¹⁰ Lediglich gequert werden darf ein Radweg, sowohl von Autos als auch von Fußgängern. Dabei muss genau wie beim Queren einer Fahrbahn dem Hauptverkehr Vorrang gewährt werden. Ein Radweg, auch wenn er parallel zum Gehweg im Seitenraum verläuft, darf wie eine Fahrbahn nur vorsichtig gequert werden.

Fußgänger dürfen einen Radweg nur vorsichtig und nur zum Queren betreten.

StVO

Läuft ein Fußgänger auf einen Radweg, ohne auf die vorfahrtsberechtigten Radfahrer zu achten, muss er bei einem Unfall gegebenenfalls vollständig haften.¹¹¹

Sollte der Gehweg blockiert sein oder anderweitig unpassierbar, darf ein Fußgänger vorsichtig auf dem Radweg oder der Fahrbahn am Hindernis vorbeigehen.

¹⁰⁵ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen, 2020

¹⁰⁶ RAS_t 3.4

¹⁰⁷ FGSV: „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 2023)

¹⁰⁸ ERA 3.4

¹⁰⁹ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 16

¹¹⁰ §25 Abs. 3 StVO

¹¹¹ OLG Hamm, 16. 9. 1998 - 13 U 76/98



Bild 40: Fußgänger auf dem Radweg

Getrennte Rad- und Gehwege werden im Normalfall nur am jeweiligen Anfang mit dem Verkehrszeichen 241 beschildert. Trotzdem muss der Radwegteil auf seiner gesamten Strecke als Radweg zu erkennen sein. Insbesondere müssen Fußgänger, die dem Radverkehr entgegenlaufen, jederzeit erkennen können, dass sie diesen Teil des Seitenraums nicht betreten dürfen.

Zebrastrifen

Damit Fußgänger einen parallelen Radweg bequem überqueren können, um vom Gehweg zur Fahrbahn oder umgekehrt zu kommen, können Verkehrsbehörden auch auf dem Radweg Fußgängerüberwege, sprich Zebrastrifen schaffen.



Bild 41: Zebrastrifen über angrenzenden Radweg

Für einen Zebrastrifen über einen Radweg gelten dieselben Regeln wie für einen Zebrastrifen auf der Fahrbahn: Fußgänger haben absoluten Vorrang. Radfahrer müssen einen Fußgänger queren lassen. Sie müssen schon halten (oder

vorsichtig an den Zebrastrifen heranrollen), wenn ein Fußgänger auf den Überweg zugeht und den Anschein erweckt, queren zu wollen.¹¹²

Hält man sich nicht daran und lässt einen Fußgänger nicht durch, kann dies ein Bußgeld von 80 € (bei nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern 40 €) kosten.¹¹³

Befahrverbot des Gehwegs für Radfahrer

Der neben dem Radweg parallel verlaufende Gehweg ist für Radfahrer tabu – genau wie jeder andere beschilderte oder unbeschilderte Gehweg. Die Ausnahme für Kinder unter zehn gilt auch hier, jedoch darf das Kind wahlweise auf dem Gehweg oder auf dem Radweg fahren.¹¹⁴

Ist der Radweg durch ein Hindernis blockiert, beispielsweise durch Mülltonnen, Sperrmüll oder ein Auto, darf ein Radfahrer nicht auf den Gehweg ausweichen, sondern muss die Fahrbahn benutzen, sofern diese gefahrlos erreichbar ist.¹¹⁵ Wird auf den Gehweg ausgewichen, muss abgestiegen und geschoben werden.

Zum Befahrverbot gehört auch, dass vom Gehwegteil so viel Abstand gehalten werden muss, dass weder Lenker noch andere Fahrradteile über den Gehweg ragen.¹¹⁶

Befahrverbot der Fahrbahn für Radfahrer

Wird ein Radweg mit dem Verkehrszeichen 241 („Getrennter Rad- und Gehweg“) oder dem Verkehrszeichen 237 („Radweg“) beschildert, so ist er benutzungspflichtig. Radfahrer dürfen dann auf der daneben verlaufenden Fahrbahn nicht mehr fahren. Sie müssen den Radweg benutzen.¹¹⁷

Das Befahrverbot der Fahrbahn entfällt, wenn der Radweg nicht nutzbar ist, beispielsweise bei Schnee, Laubhaufen oder Oberflächenschäden.

¹¹² §26 Abs. 1 StVO

¹¹³ BKat Nr. 113 in Verbindung mit §3 Abs. 6 BKatV

¹¹⁴ §2 Abs. 5 StVO

¹¹⁵ Siehe OLG Düsseldorf, 26.04.1995 - 15 U 53/94

¹¹⁶ OLG Celle, 21. 3. 2001 - 9 U 190/00

¹¹⁷ StVO zu Zeichen 241, Nr. 1

Radwege sind Einbahnstraßen. Es ist immer der Radweg im rechten Seitenraum zu benutzen. Ein linker Radweg muss nur dann befahren werden, wenn in Fahrtrichtung an diesem Weg ein blaues Radwegeschild steht.¹¹⁸



Bild 42: Zweirichtungs-Radweg links

Damit sich Radfahrer auf zugelassenen Gegenverkehr einstellen können, sollten Zweirichtungsradwege an beiden Enden mit einem entsprechenden Zusatzzeichen 1000-31 („Beide Richtungen, zwei gegengerichtete senkrechte Pfeile“) beschildert werden.¹¹⁹

Benutzungspflicht für E-Scooter

Obwohl E-Scooter Kraftfahrzeuge sind, müssen sie einen Radweg benutzen, wenn ein solcher vorhanden ist.¹²⁰ Sie dürfen dann auf der parallelen Fahrbahn nicht fahren – und auf dem Gehweg natürlich erst recht nicht.

Einsatz- und Ausschlusskriterien

Wie jedes den Verkehr beschränkende Verkehrszeichen darf das blaue Radwegeschild, welches ja die Benutzung der Fahrbahn verbietet, nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.¹²¹

Die VwV-StVO legt darüber hinaus fest, dass benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege nur angeordnet werden dürfen, „wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur

Verfügung stehen“.¹²² Was eine „ausreichende Fläche“ für den Fußverkehr darstellt, ergibt sich aus den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) und den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt).¹²³

Benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.

VwV-StVO

Neben den Anforderungen des Fußverkehrs gilt es auch, die Bedürfnisse des Radverkehrs zu berücksichtigen. Hier verweist die VwV-StVO auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)¹²⁴, legt aber zusätzlich noch eigene Kriterien fest.

So muss „die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher“ sein.¹²⁵ Dazu ist es erforderlich, dass der Radwegteil „unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen“ ist.¹²⁶

Mindestbreite des Radwegs

Ein Radweg im Seitenraum, der parallel zu einem Gehweg verläuft, muss nach den technischen Richtlinien eine Mindestbreite haben, die auch Überholvorgänge ermöglicht.

Bei Radwegen für eine Richtung, also dem Normalfall, ist hierfür eine Breite von 2,0 m erforderlich.¹²⁷ Dies reicht für das Überholen normaler Fahrräder. Breite Lastenräder und Räder mit Anhängern brauchen zusätzliche Fläche, so dass beim Überholen selbst bei 2,0 m Radwegbreite in die Sicherheitsräume rechts und links des

¹¹⁸ §2 Abs. 4 StVO

¹¹⁹ ERA 3.5

¹²⁰ §10 eKFV

¹²¹ §45 Abs. 9 StVO

¹²² VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 9

¹²³ Siehe hierzu FUSS e.V.: Wie breit müssen Gehwege sein? (2022)

¹²⁴ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 13

¹²⁵ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 16

¹²⁶ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 17

¹²⁷ RASt 6.1.7.5, Tabelle 28 und ERA 2.2.1, Tabelle 5

Radwegs ausgewichen werden muss. Bei häufiger Nutzung durch mehrspurige Fahrräder sind größere Breiten zweckmäßig.¹²⁸

Ein guter Radweg hat je Fahrtrichtung eine Breite von 2,5 m, schreibt das Bundesverkehrsministerium. „Damit können sich zwei Radfahrer in jeder Situation sicher überholen.“¹²⁹

In den technischen Regelwerken steht noch, dass, wo Überholverkehr ausgeschlossen ist, weil auf einer Strecke sehr wenig Radverkehr stattfindet, ein Radweg im Seitenraum ausnahmsweise mit einer Mindestbreite von 1,6 m gebaut werden darf.¹³⁰ Diese geringeren Breiten sind jedoch gemäß der neueren „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“ nicht mehr zulässig.¹³¹

Wo viel Radverkehr zu erwarten ist oder viel Verkehr mit Lastenrädern oder Anhängern, muss ein Radweg breiter geplant und gebaut werden. Gleiches gilt, wenn ausnahmsweise ein Zweirichtungsradweg mit Gegenverkehr geplant wird. Beim Zweirichtungsradweg beträgt die Mindestbreite 2,5 m.¹³² Zweirichtungsradwege sind gefährlich, weil Radfahrer für einbiegende oder kreuzende Kraftfahrzeuge aus der „falschen“ Richtung kommen. Eine solche Konstruktion stellt deshalb erhebliche Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Beschilderung¹³³ und sollte vermieden werden.

Handelt es sich bei einem Radweg um eine Radvorrangroute, beträgt die Mindestbreite auch im Einrichtungsverkehr nach den „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) 2,5 m, bei einem Radschnellweg 3,0 m. Ist es ein Zweirichtungsradweg mit Gegenverkehr, erhöhen sich diese Mindestbreiten auf 3,0 m bzw. 4,0 m.¹³⁴

Alle angegebenen Werte sind Mindestbreiten. Größere Breiten sind überall dort erforderlich, wo höhere Radverkehrsbelastungen vorkommen, z.B. an Schulen. Weitere Indikatoren für

größeren Breitenbedarf sind beispielsweise häufige Belastungsspitzen, intensive Seitenraumnutzung oder starkes Gefälle.¹³⁵

Vorgaben durch die Verwaltungsvorschrift

Die von den technischen Regelwerken genannte Mindestbreite von 2,0 m jeweils zuzüglich Sicherheitsräumen, entspricht nicht der Mindestbreite, die in ähnlichem Zusammenhang in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung genannt wird. Dort steht das Maß 1,5 m¹³⁶ - und dieses schließt sogar schon die zusätzlichen Sicherheitsräume ein.¹³⁷

Diese Mindestbreite ist völlig unzureichend und erlaubt noch nicht einmal das sichere Vorbeifahren an einem Fußgänger.

Das in den Verwaltungsvorschriften genannte Maß gibt allerdings lediglich vor, wann eine Behörde überhaupt erwägen darf, das Verkehrszeichen 241 aufzustellen. Dies ist nur bei alten Radwegen relevant, die nicht nach den aktuellen Regelwerken gebaut wurden. Unter 1,5 m Breite (einschließlich der Sicherheitsräume) darf ein Radweg nicht benutzungspflichtig gemacht werden. Einzige Ausnahme bilden kurze Engstellen, wenn dies nach sorgfältiger Überprüfung unter Wahrung der Verkehrssicherheit möglich ist.¹³⁸

Das Verkehrszeichen 241 darf laut VwV-StVO außerdem 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.“¹³⁹

Zusätzlich gibt die Verwaltungsvorschrift vor, dass Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde sowie die Polizei gehalten sind, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen. Erforderlichenfalls sind von der Straßen-

¹²⁸ ERA 2.2.1

¹²⁹ BMDV: „Einladende Radverkehrsnetze“ (2022)

¹³⁰ RAS 6.1.7.5, Tabelle 28 und ERA 2.2.1, Tabelle 5

¹³¹ FGSV: „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“

¹³² RAS 6.1.7.5, Tabelle 28; ERA 2.2.1, Tabelle 5; Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06

¹³³ RAS 6.1.7.5

¹³⁴ H RSV 4.2, Tabelle 6

¹³⁵ RAS 6.1.7.5

¹³⁶ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 21

¹³⁷ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 17

¹³⁸ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 22

¹³⁹ VwV-StVO zu Zeichen 241, Rd.Nr. 1

verkehrsbehörde sowie der Polizei bauliche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuzeigen.¹⁴⁰

Mindestbreite des Gehwegs

Ein Gehweg im Seitenraum muss nach den technischen Richtlinien in jedem Fall ungehinderten Begegnungsverkehr von gegenläufigen Fußgängerströmen ermöglichen. Das sind mindestens 1,8 m freie Gehwegbreite zuzüglich Sicherheitsräumen und Trennflächen. Berücksichtigt man auch den Begegnungsverkehr von zwei Rollstuhlfahrern, braucht man für einen barrierefreien Gehweg eine freie Mindestbreite von 2,0 m zuzüglich Sicherheitsräumen und Trennflächen.¹⁴¹



Bild 43: Ist der Gehweg zu schmal, gehen Fußgänger dicht am oder auf dem Radweg.

Bei entsprechend mehr Fußverkehr, beispielsweise bei höherer Bebauung, Geschäften oder Haltestellen, rechnen die technischen Richtlinien mit breiteren Gehwegen. Dies kann samt Radweg bis zu einer geforderten Mindestbreite von 8,0 m im Seitenraum gehen.

Sicherheitsraum zwischen Rad- und Gehweg

Werden im Seitenraum Radweg und Gehweg parallel zueinander gebaut, dürfen die beiden Verkehrsflächen nicht direkt aneinander stoßen. Zwischen den Verkehrsräumen für Fuß- und Radverkehr muss ein Sicherheitsraum vorhanden sein.¹⁴²

Dieser Sicherheitsraum dient dazu, dass die Verkehrsströme einen ausreichenden Abstand halten und schlenkernde Taschen, Schirme oder ausladendes Gepäck nicht mit dem Gegenverkehr kollidieren.

Nominell gehört dieser Sicherheitsraum zum Gehweg und muss nach den technischen Richtlinien mindestens 30 cm breit sein.¹⁴³ Er nimmt den Begrenzungsstreifen zwischen den Verkehrsflächen auf.¹⁴⁴ Nach den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) soll die Breite von Begrenzungsstreifen mindestens 30 cm, bei ausreichender Flächenverfügbarkeit vorzugsweise 60 cm betragen.¹⁴⁵ Grünstreifen als Trennung sollen nach H RSV mindestens 1,0 m breit sein.¹⁴⁶

Optische und taktile Trennung

Der Begrenzungsstreifen zwischen Radweg und Gehweg muss so gestaltet sein, dass er für Radfahrer und Fußgänger eindeutig als Trennung der Wege zu erkennen ist. Er gehört weder zur Gehfläche noch zur Fahrfläche, sondern soll im Normalfall weder begangen noch befahren werden. Rechtlich handelt es sich um eine durchgezogene Linie, die von Radfahrern nicht überfahren werden darf.¹⁴⁷

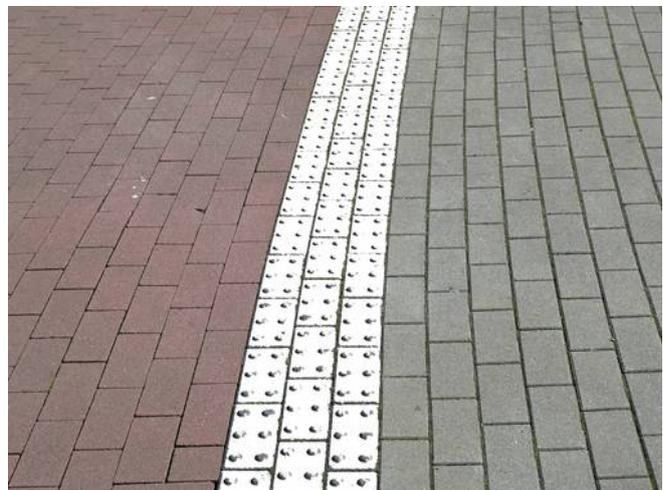


Bild 44: Optische und taktile Trennung zwischen Radweg und Gehweg

Diese Trennung der beiden Wege muss insbesondere für Fußgänger zu erkennen sein, die schlecht oder gar nicht sehen können. Andern-

¹⁴⁰ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 29

¹⁴¹ Siehe hierzu FUSS e.V.: Wie breit müssen Gehwege sein? (2022)

¹⁴² RASf 4.1, Bild 12

¹⁴³ RASf 6.1.7.5, Bild 73; EFA 3.2.1, Bild 4

¹⁴⁴ ERA 3.4, RASf 6.1.7.5, Bild 74

¹⁴⁵ H BVA 3.2.4.1

¹⁴⁶ H RSV 4.4

¹⁴⁷ OLG Hamm, 15.02.1995 - 13 U 111/94

falls könnte es passieren, dass ein Sehbehinderter oder Blinder versehentlich auf den Radweg läuft.

Die Trennzone muss deshalb sowohl optisch durch einen geeigneten Kontrast der Oberflächen erkennbar sein als auch durch eine unterschiedliche Oberflächenstruktur, die sich mit den Füßen oder dem Langstock leicht fühlen lässt. Eine Trennung lediglich durch Markierung reicht nicht aus.¹⁴⁸

Auch für Radfahrer muss eindeutig erkennbar sein, wo der Radweg endet und die Sicherheitszone beginnt. Radfahrer sollen nicht versehentlich auf den Gehweg fahren. Auch hier eignet sich als Anzeiger eine unterschiedliche Oberflächenstruktur, beispielsweise Noppenplatten. Ungeeignet ist hingegen eine Kante, die zwar Blinden die Orientierung erleichtert, Radfahrern jedoch ein Sturzrisiko bietet. In Ausnahmefällen kann bei beengten Platzverhältnissen ein sicher zu überfahrendes Flachbord von 3-4 cm Höhe verwendet werden.¹⁴⁹

Weitere Sicherheitsräume

Zusätzlich zum Sicherheitsraum auf der Gehwegseite braucht der Radweg auch einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Fahrzeugen.

Die technischen Richtlinien verlangen einen Sicherheitsabstand von mindestens 50 cm zur Fahrbahn, empfohlen sind 75 cm¹⁵⁰. In diesem Bereich befindet sich der Bordstein. Sollen hier auch Verkehrszeichen untergebracht sein oder auf Fahrbahn oder Radweg viel Verkehr herrschen, beträgt das Mindestmaß 75 cm.¹⁵¹ Dieser Sicherheitstrennstreifen gehört nicht zum Radweg, sondern ist eine zusätzliche Schutzzone, die baulich oder verkehrstechnisch hervorzuheben ist.¹⁵²

Auch zu parkenden Fahrzeugen ist ein entsprechender Abstand vorzusehen. Bei längs parkenden Fahrzeugen verlangen die technischen Richtlinien einen Sicherheitsraum von 75 cm, bei schräg oder senkrecht parkenden Fahrzeugen

gen 110 cm, eingeschlossen hierbei ein Überhang der Fahrzeuge über die Begrenzungssteine des Parkstreifens.¹⁵³

Für Fußgänger wichtig ist ein weiterer Sicherheitsraum zwischen der Gehfläche und der angrenzenden Bebauung. Er verhindert, dass man sich die Ellbogen an einem Vorsprung oder Briefkasten stößt. Die Breite dieser Sicherheitszone beträgt 20 cm zu Hauswänden, Zäunen und Hecken. Grenzt der Gehweg an eine Rasenfläche, darf dieser Sicherheitsraum entfallen.¹⁵⁴

Mindestbreite des Seitenraums

Aus den Mindestbreiten der einzelnen Komponenten lässt sich zusammenfassen, unter welchen Bedingungen ein getrennter Rad- und Gehweg von den technischen Richtlinien ermöglicht werden kann.



Bild 45: Komfortabel breiter Seitenraum mit Rad- und Gehweg

Von der Fahrbahn aus gerechnet, summieren sich die Sicherheitsräume und Verkehrsflächen folgendermaßen: 0,50-0,75 m (Sicherheitsraum zur Fahrbahn), 2,0 m (Mindestbreite Radweg), 0,3 m (Mindestbreite Trennstreifen), 1,8 m (Mindestbreite Gehfläche) und 0,2 m (Sicherheitsraum zur Bebauung). Der Seitenraum muss also mindestens 5 m breit sein, damit Platz für einen Radweg und einen parallelen Gehweg vorhanden ist. Allerdings sagen die technischen Richtlinien auch klar, dass vermieden werden soll, in dieser Weise nur Mindestmaße zu kombinieren. Man braucht also deut-

¹⁴⁸ RASt 6.1.7.5

¹⁴⁹ H RSV 4.4

¹⁵⁰ FGSV: „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06“

¹⁵¹ ERA 2.2.1, Tabelle 5

¹⁵² ERA 2.2.1

¹⁵³ ERA 2.2.1, Tabelle 5

¹⁵⁴ EFA 3.2.1, Tabelle 2

lich mehr als 5 m Platz im Seitenraum, um richtlinienkonform parallele Rad- und Gehwege bauen zu können.

Für fahrbahnferne, selbstständige parallele Rad- und Gehwege empfiehlt der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 entwickelte „Leitfaden für Planer*innen“ sowohl für den Radwegteil als auch für den Gehwegteil eine Mindestbreite von je 3,0 m.¹⁵⁵

Probleme bei parallelen Rad- und Gehwegen

Werden im Seitenraum ein Radweg und ein Gehweg parallel angeordnet, treten insbesondere an der Schnittstelle zwischen den beiden oft Konflikte auf. Sofern schmale Wege nicht physisch, z.B. durch einen Grünstreifen getrennt sind, kommt es zur Fehlnutzung des jeweils anderen Verkehrswegs.

Zu enge Wege

Das größte Problem bei der parallelen Führung eines Rad- und eines Gehwegs liegt darin, dass die von den technischen Regelwerken verlangten Mindestbreiten in den seltensten Fällen erfüllt sind.



Bild 46: Hier entspricht weder der Radweg noch der Gehweg den Mindestbreiten.

Weder wird die Mindestbreite des Radwegs von 2,0 m erreicht, noch die Mindestbreite der Gehfläche von 1,8 m (im einfachsten Fall, je nach Straßenbedeutung bis über 5,0 m).

Selbst die 1,5 m Mindestbreite, ohne die laut der Verwaltungsvorschriften das Verkehrszeichen 241 („Getrennter Rad- und Gehweg“) gar nicht aufgestellt werden dürfte, werden teilweise nicht erreicht.

Ebenfalls fehlen oft die verlangten Sicherheitsräume oder sind viel zu schmal. Die geforderten 0,75 m zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Autos beschränken sich häufig auf die Breite des Bordsteins. Der Sicherheitsraum zwischen Rad- und Gehweg ist oft auf eine weiße Linie reduziert – oder nur einen Pflasterwechsel.

Zu viele Fußgänger – Ausweichen auf den Radweg

Die für Fußgänger geplante Gehfläche muss ausreichend breit sein, um den kompletten Fußverkehr aufnehmen zu können. Dies gilt auch in Stoßzeiten, wenn beispielsweise Schülergruppen oder Marktgänger unterwegs sind.

Reicht die Gehfläche nicht aus, weichen Fußgänger zunächst auf den Sicherheitstrennstreifen aus, dann auch verbotenerweise auf den Radweg. Hier kommt es zu Gefahrensituationen sowohl für die Fußgänger als auch für die Radfahrer.



Bild 47: Ist der Gehweg zu schmal, gehen Fußgänger auf dem Radweg.

Die Gehfläche muss deshalb nicht nur ausreichend breit geplant und gebaut werden, sie muss auch von Hindernissen frei gehalten werden. Jedes Hindernis wie eine Werbetafel, eine Mülltonne, ein Altglas- oder Altpapiercontainer, ein abgestelltes Fahrrad oder Tische und Stühle eines Lokals engt die Gehfläche ein. Gleiches gilt für Menschengruppen, z.B. vor einem Kino oder einer Bar.

¹⁵⁵ LIST (Hrsg.): NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen (Leitfaden für Planer*innen, 2020)

Zu viele Radfahrer – Ausweichen auf den Gehweg

Das gleiche Problem mit zu viel Verkehr stellt sich natürlich auch auf dem Radweg. Die technischen Richtlinien verlangen eine Radwegbreite, die problemloses Überholen erlaubt. Sind Radwege zu schmal oder werden Radwege so intensiv genutzt, dass auch zwei Fahrradspuren nicht ausreichen, weichen Radfahrer ebenfalls auf angrenzende Verkehrsflächen aus.

Da auf der Fahrbahnseite meist nur ein Bordstein und ein schmaler Sicherheitsstreifen vorhanden ist, also ein Ausweichen zur Fahrbahn nicht möglich ist, weichen langsame Radfahrer oder auch Überholer auf den Gehweg aus.

Wie der Gehweg muss auch der Radweg von Hindernissen freigehalten werden, damit er auf ganzer Breite genutzt werden kann. Mülltonnen, Wahlplakate oder falsch geparkte Autos blockieren den Radweg und führen zu Konflikten bei Ausweichmanövern.

Geisterfahrer

Radwege im innerstädtischen Bereich sind fast immer Einbahnstraßen. Es muss immer der Radweg genutzt werden, der in Fahrtrichtung auf der rechten Straßenseite liegt.¹⁵⁶

Radwege auf der falschen, linken Straßenseite dürfen nicht benutzt werden. Selbst wenn sich links ein Radweg befindet, darf dort nicht gefahren werden.

Einzige Ausnahme ist, dass der in Fahrtrichtung linke Radweg explizit mit einem blauen Radwegeschild oder, bei Radwegen ohne Benutzungspflicht, mit einem allein stehenden Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“)¹⁵⁷ beschildert ist, und zwar in der Richtung, in die man fahren möchte.

Gibt es nur links einen Radweg und ist dieser nicht entsprechend beschildert, darf und muss auf der Fahrbahn gefahren werden.

Auf einem linksseitigen Radweg zu fahren, ist extrem gefährlich. Weder rechnen querende Autofahrer mit einem Radfahrer aus der falschen Richtung, noch Fußgänger oder korrekt fahrenden

de Radfahrer.¹⁵⁸ Falschfahren auf einem Radweg führt zu deutlich mehr Unfällen als richtiges Fahren auf der Fahrbahn.

Weil viele Radwege nicht für Gegenverkehr gebaut sind, weichen Geisterfahrer im Begegnungsfall gern auf den parallelen Gehweg aus. Das ist nicht nur verboten, sondern auch noch unfallträchtig.

Um Geisterradler zu verhindern, versuchen manche Kommunen, an kritischen Stellen Radwege mit Hinweisen oder Richtungspfeilen zu versehen. Gelegentlich steht auch das Verkehrszeichen 254 („Verbot für Radverkehr“), auch wenn dieses eigentlich dem Sinn eines Radwegs widerspricht.



Bild 48: Hinweismarkierung für Radfahrer, die in falscher Richtung unterwegs sind.

Erkennbarkeit

Umgekehrt gibt es für den Fußverkehr keine vorgeschriebene Gehrichtung. Problematisch ist es deshalb, wenn der Fußverkehr nicht erkennen kann, dass ein Teil des Seitenraums als Radweg gedacht ist und deshalb nicht betreten werden darf.

Werden Radweg und Gehweg nur durch eine leicht abweichende Pflasterung unterschieden, ist es selbst für aufmerksame Fußgänger oft nicht erkennbar, dass es sich hier um eine „verbotene“ Verkehrsfläche handelt. Wer nicht oder nicht mehr gut sehen kann, erkennt solche Unterschiede gar nicht. Auch weiße Linien oder weiße Pflastersteine als Trennung helfen dann nur bedingt.

¹⁵⁶ §2 Abs. 4 StVO

¹⁵⁷ §2 Abs. 4 StVO

¹⁵⁸ Siehe z.B. LG Nürnberg-Fürth, 28.11.1990 - 2 S 6548/90



Bild 49: Hier unterscheiden sich Gehweg und Radweg nur in der Lage der Pflastersteine.

Zu schnelle Radfahrer

Auf einem Radweg gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Theoretisch kann ein Rennradfahrer mit 60 km/h über einen Radweg rasen. Ist der Radweg frei, werden gerade mit Pedelecs leicht Geschwindigkeiten jenseits der 20 km/h gefahren.

Es gilt allerdings das Gebot, dass nur so schnell gefahren werden darf, dass man innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann.¹⁵⁹ Bei einem schmalen Radweg mit möglichem Gegenverkehr darf nur so schnell gefahren werden, dass man auf der Hälfte der übersehbaren Strecke halten kann. Das OLG Celle sah die volle Haftung bei einem Radfahrer, der den Streckenverlauf wegen Kurven und dichter Randbepflanzung nicht weit einsehen konnte und wegen der Kreuzungen des Radweges mit dem Gehweg mit Querverkehr rechnen musste.¹⁶⁰

Problematisch sind hohe Fahrradgeschwindigkeiten nicht nur in Bezug auf andere, überholte Radfahrer. Bei einem parallel verlaufenden Gehweg, der nur durch einen 30 cm schmalen Sicherheitsstreifen vom Radweg getrennt ist, führen hohe Fahrradgeschwindigkeiten auch zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

Ein Problem haben Fußgänger, die den Radweg kreuzen müssen und nicht mit schnell fahrenden Radlern rechnen. Sie treten auf den Radweg, weil sie die Geschwindigkeit des Radfahrers falsch einschätzen. Ein anderes Problem haben Fußgänger, die dicht am Trennstreifen laufen.

Rast ein Radfahrer an diesem Fußgänger vorbei, kann der Fußgänger erschrecken und unvorhergesehene Bewegungen machen.

Zu dichtes Vorbeifahren

Kritisch ist auch ein mangelnder Seitenabstand – sowohl beim Überholen als auch im Begegnungsverkehr. Beträgt dieser nur die minimalen 30 cm (oder noch weniger), kann es auf beiden Seiten zu Unfällen kommen. Geht ein Fußgänger zu dicht am Radweg oder fährt ein Radfahrer zu dicht am Gehweg, entstehen kritische Situationen.

Ein Fußgänger, der mit einer Tasche oder einem Schirm herumfuchtelt, zwingt einen Radfahrer zu plötzlichem Ausweichen. Ein solcher unvorhergesehener Schlenker kann zu Kollisionen oder zu einem Sturz führen.

Ein Radfahrer, der dicht an einem Fußgänger vorbei fährt, provoziert ebenfalls Ausweichbewegungen. Diese können bei gangunsicheren Personen ebenfalls zum Sturz führen.



Bild 50: Dicht am und sogar auf dem Radweg gehende Fußgänger

Breite und lange „Fahrräder“

Lastenräder oder Räder zum Kindertransport sowie Tandems, Triplets oder Quads müssen auf einem benutzungspflichtigen Radweg fahren. Dazu jedoch müssen diese Radwege auch geeignet sein.

Dies betrifft nicht nur die Radwegbreite, selbst wenn sie für das Überholen „normaler“ Fahrräder ausreicht. Wo viel Verkehr mit Lastenrädern oder Kinderanhängern herrscht, muss die Radwegbreite auch das problemlose Überholen dieser Gefährte ermöglichen.

¹⁵⁹ §3 Abs. 1 StVO

¹⁶⁰ OLG Celle, 5. 2. 2002 - 14 U 53/02



Bild 51: Breite Fahrräder können auch auf guten Radwegen nicht überholt werden.

Lange Fahrräder wie Tandems oder Lastenräder haben erhebliche Wendekreise. Radwege müssen deshalb mit entsprechend großen Kurvenradien gestaltet sein, wenn sie auch von solchen Fahrrädern genutzt werden sollen.

Verbesserungspotential

Sind Geh- und Radweg jeweils ausreichend breit und sind beide Wege deutlich voneinander getrennt, gibt es kaum Verbesserungspotential. Gibt es jedoch nur den minimalen Trennstreifen von 30 cm Breite, kann es eng werden.

Überholabstand festlegen

Verläuft ein Radweg dicht neben einem Gehweg, sollte der Gesetzgeber einen Mindestüberholabstand festlegen.

Wenn beim Überholen mit Kraftfahrzeugen ein Mindestabstand von 1,5 m zu Fußgängern und zu Radfahrern verlangt wird, sollte der Sicherheitsabstand zwischen einem überholenden Radfahrer und einem Fußgänger nicht wesentlich kleiner sein – und das unabhängig von der Gestaltung des Trennbereichs zwischen den Wegen. Überholen ist in diesem Zusammenhang richtungsunabhängig gemeint und schließt Begegnungen beim Entgegenkommen ein.

Maximalgeschwindigkeit beim Überholen

Auf Radwegen gibt es keine explizite Geschwindigkeitsbegrenzung. Die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr¹⁶¹, die Pflicht, innerhalb der

überschaubaren Strecke zum Stehen zu kommen¹⁶², sowie die Pflicht, bei Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen besonders langsam zu fahren¹⁶³, limitieren die Maximalgeschwindigkeit. Diese Vorschriften sind Radfahrern aber mitunter unbekannt, oder sie werden gerne vergessen. Hilfreich wäre deshalb eine Maximalgeschwindigkeit von z.B. 15 km/h, mit der Fußgänger überholt werden dürfen.

Mindestbreiten festschreiben

Die von den technischen Richtlinien vorgegebenen Mindestbreiten, ja selbst die Mindestbreiten aus den Verwaltungsvorschriften, werden von vielen Verwaltungen als unverbindliche Empfehlungen betrachtet.

Auch wenn Gerichte im Streitfall immer wieder auf die Verbindlichkeit von Richtlinien verwiesen haben, wäre es hilfreich, wenn exakt spezifizierte Mindestbreiten vom Gesetzgeber vorgegeben oder zumindest die Verbindlichkeit bestimmter Richtlinien explizit genannt würde. Es sollte auch festgeschrieben werden, welche Maßnahmen auf der Fahrbahn erfolgen müssen, wenn die Seitenraumbreiten für getrennte Rad- und Gehwege nicht ausreichen.

Mehrspurige „Fahrräder“ auf die Fahrbahn

Mehrspurige Lastenräder sowie breite Anhänger können auf Radwegen mit Mindestbreiten nicht überholt werden oder selbst nicht überholen. Eine Benutzungspflicht ist für solche Fahrzeuge nicht sinnvoll. Insbesondere sollte Fahrrädern, welche die Maße eines Kleinwagens haben, erlaubt werden, grundsätzlich die Fahrbahn benutzen zu dürfen.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung empfiehlt bereits heute, Führer von solchen „anderen“ Fahrrädern nicht zu belangen, wenn sie einen unzumutbaren Radweg nicht benutzen. Eine Formulierung in der Straßenverkehrs-Ordnung an Stelle einer Empfehlung wäre angebracht.¹⁶⁴

¹⁶¹ §1 StVO

¹⁶² §3 Abs. 1 StVO

¹⁶³ §3 Abs. 2a StVO

¹⁶⁴ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 23

Gehwege neben nicht benutzungspflichtigen Radwegen

Als sich die Erkenntnis durchsetzte, dass die über viele Jahre gebauten, oft schmalen Radwege zwischen Fahrbahn und Gehweg unsicher und gefahrenträchtig sind, wurde die Benutzungspflicht für solche Wege intensiv diskutiert. Als Kompromiss wurde festgelegt, dass für benutzungspflichtige Radwege Mindestbreiten notwendig sind. So verschwand das Verkehrszeichen 241 von vielen Radwegen, wenn auch häufig erst nach Initiative von Privatpersonen oder Verbänden, nicht selten auf dem Rechtsweg.

Übrig blieb ein Weg, der offensichtlich zum Radfahren zu unsicher war. Trotzdem wollte man ihn den Radfahrern nicht wegnehmen und erfand den „Radweg ohne Benutzungspflicht“, ursprünglich schlicht als „anderer Radweg“ bezeichnet.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind ein Angebot an Radfahrer, diese freiwillig zu benutzen. Unsichere Radfahrer dürfen sie nutzen, sichere fahren auf der Fahrbahn.

Unsichere Radfahrer auf einem zu schmalen Radweg jedoch potenzieren die Konflikte mit dem Fußverkehr.



Bild 52: Nicht benutzungspflichtiger, viel zu schmaler Radweg zwischen Sicherheitsstreifen und Gehweg – Die kaum erkennbaren Pflasterunterschiede wurden im Bild verdeutlicht (schwarze Linien).

Auch neu gebaute, gute Radwege können ohne Benutzungspflicht sein. Bei ausreichender Breite, guter Oberfläche und einer auch für Sehbehin-

derte gut erkennbaren Trennung werden sie dann auch von sicheren Radfahrern gern genutzt und führen zu relativ wenig Konfliktpotential.

In diesem Kapitel befassen wir uns vor allem mit den weit verbreiteten zu schmalen „anderen“ Radwegen.

Sinn und Zweck

Zu schmale, nicht benutzungspflichtige, „andere“ Radwege sind Überbleibsel einer Zeit, in der die autogerechte Stadt im Vordergrund stand und Radfahrer in den Seitenraum verdrängt werden sollten.

Historische Entwicklung

Ab der Wirtschaftswunderzeit wurde der persönliche PKW für alle erschwinglich. Verkehrsplaner gingen davon aus, dass zukünftig jeder mit dem Auto unterwegs sein würde. Die Randgruppe der wenigen Radfahrer – also derjenigen, die sich kein Auto leisten konnten – wurde von der Fahrbahn in den Randbereich der Straße verdrängt.

Zu diesem Zweck wurden in vielen Straßen Teile des Gehwegs zu Radwegen umfunktioniert, oft mit dem Argument erhöhter Sicherheit für den Radverkehr. Teilweise malte man einfach einen Trennstrich auf den Gehweg, teilweise gab man der Radspur ein anderes Pflaster oder eine andere Farbe. Sicherheitsräume zur Fahrbahn oder zum Rest-Gehweg spielten damals genauso wenig eine Rolle wie Mindestbreiten.

Derartige parallele Rad- und Gehwege wurden teilweise nicht mit dem Verkehrszeichen 241 („Getrennter Rad- und Gehweg“) versehen, sondern waren, wenn baulich von der Fahrbahn und vom Gehweg getrennt, auch so für Radfahrer benutzungspflichtig – selbst wenn sie weniger als einen Meter breit waren. Die zugehörige Fahrbahn durfte nicht benutzt werden.

In den 1990er Jahren setzte sich die Erkenntnis durch, dass unsichere Radwege vielleicht doch keine so gute Idee waren. Eine Benutzungspflicht gilt seither nur noch, wenn ein blaues

Radwegeschild aufgestellt ist. Für dieses muss eine besondere Gefahrenlage auf der Fahrbahn vorliegen.¹⁶⁵ Zusätzlich wurde in die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ein Passus eingefügt, dass Radwege nur dann benutzungspflichtig gemacht werden können, wenn sie „nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher“¹⁶⁶ sind.

Dazu gehört auch, dass solche Wege eine Mindestbreite haben. Für das Verkehrszeichen 241 lautet die Regel, dass der Radwegteil mindestens 1,5 m breit sein muss, damit das Verkehrszeichen aufgestellt – und der Radweg benutzungspflichtig gemacht – werden darf.¹⁶⁷

Zusätzlich zu schon vorher nicht benutzungspflichtigen Radwegen wurde bei tausenden Radwegen die Benutzungspflicht aufgehoben. Übrig blieben Radwege, auf denen jahrelang gefahren wurde – aber nun nicht mehr gefahren werden musste.



Bild 53: Manchmal muss man es explizit sagen: Fahrräder sind auf der Fahrbahn erlaubt, wenn es keinen benutzungspflichtigen Radweg daneben gibt.

Einsatzbereich

Zu schmale Radwege im Seitenraum sind oft ein Überbleibsel einer Auto-zentrierten Verkehrspolitik. Sie sind zum Radfahren eigentlich nicht geeignet, da zu gefährlich. Neu gebaut werden solche Radwege kaum noch.

Trotzdem findet man sie noch in vielen Städten, denn sie sind schwer zu entfernen. Wurde beispielsweise der Radwegteil asphaltiert und der Gehwegteil gepflastert, oder wurden unterschiedliche Pflasterungen verwendet, so müsste man den gesamten Seitenraum neu pflastern, um den Eindruck eines Radwegs zu entfernen.

Vielfach möchte man diese zu schmalen Radwege aber auch gar nicht entfernen. Es bleiben schließlich immer noch Radwege, wenn auch ohne Benutzungspflicht. So bekommt man Radfahrer von der Fahrbahn, und sie bremsen nicht so stark den Autoverkehr aus. Oder man bekommt ängstliche Radfahrer in den Seitenraum, den sie subjektiv für „sicherer“ halten.

Regeln

Für einen parallelen Rad- und Gehweg im Seitenraum gelten im Wesentlichen dieselben Regeln, egal ob das Verkehrszeichen 241 aufgestellt ist oder nicht.

Betretungsverbot des Radwegs für Fußgänger

Auch ein nicht benutzungspflichtiger, „anderer“ Radweg ist weiterhin ein Radweg. Fußgänger dürfen ihn nicht benutzen, außer um ihn vorsichtig zu queren. Und Autos natürlich auch nicht, weder befahren noch darauf parken.

Befahrverbot des Gehwegs für Radfahrer

Der neben einem nicht benutzungspflichtigen Radweg verlaufende Gehweg ist weiterhin ein Gehweg, darf also von Radfahrern nicht benutzt werden. Kinder und ihre Begleitpersonen sollten in jedem Fall den Radweg und nicht den Gehweg benutzen.

Einrichtungsverkehr

Auch nicht benutzungspflichtige Radwege sind Einbahnstraßen. Nur der Radweg im rechten Seitenraum darf benutzt werden.

Im linken Seitenraum vorhandene nicht benutzungspflichtige Radwege dürfen nur dann benutzt werden, wenn dort das Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) einzeln, also ohne zugehöriges Verkehrszeichen, aufgestellt ist.¹⁶⁸

¹⁶⁵ §45 Abs. 9 StVO

¹⁶⁶ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 16

¹⁶⁷ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 21

¹⁶⁸ §2 Abs. 4 StVO



Bild 54: Ein einzeln stehendes Zusatzzeichen 1022-10 erlaubt die Benutzung eines linken Radwegs.

Benutzungspflicht für E-Scooter

E-Scooter müssen Radwege benutzen, wenn sie vorhanden sind.¹⁶⁹ Anders als ein Radfahrer hat also der E-Scooter-Fahrer nicht die freie Wahl. Auch wenn Radfahrer auf der Fahrbahn fahren dürfen, müssen E-Scooter-Fahrer einen nicht benutzungspflichtigen, „anderen“ Radweg benutzen.

Kennzeichnung („baulich angelegt“)

Es gibt kein Verkehrsschild, das einen nicht benutzungspflichtigen Radweg kennzeichnet. Gerade im Gegenteil ist ein solcher Radweg dadurch gekennzeichnet, dass dort eben kein Zeichen 237, 240 oder 241 steht.

Wie also erkennt man einen nicht benutzungspflichtigen Radweg? Er muss „baulich angelegt“ und „als eindeutig für den Radverkehr erkennbar“ sein. Beide Aussagen sind schwammig („rechtlich unbestimmt“), weshalb es immer wieder zu Definitionsfragen kommt. Laut ERA ist ein baulich angelegter Radweg „durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.“¹⁷⁰ Als Abgrenzung zum Gehweg sollte ein höhengleicher, optisch und taktil wahrnehmbarer Trennstreifen die Regel¹⁷¹ sein, den findet man allerdings nur bei neuen Radwegen.

Manche Verkehrsbehörden versuchen, mit aufgemalten Piktogrammen, speziellen Farben oder eingelassenen Pflastersteinen mit Fahrrad-

symbol eine Erkennbarkeit zu erzeugen. In einigen Kommunen sind Radwege rot markiert, in anderen grün, in wieder anderen blau.



Bild 55: Kennzeichnung des Radwegs mit Fahrradpiktogramm

Probleme bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen

Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bei parallelen Rad- und Gehwegen ändern sich kaum, wenn der Radweg nicht mehr benutzungspflichtig ist. Im Gegenteil erhöht die oft geringe Radwegbreite das Konfliktrisiko mit Fußgängern.

Zusätzlich kommt beim nicht benutzungspflichtigen Radweg das Problem hinzu, dass eine eindeutige Kennzeichnung fehlt.

Erkennbarkeit

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind immer noch Radwege, auf denen Fußgänger nicht laufen und Autos nicht parken dürfen. Wie aber erkennt man einen solchen Weg?

Diese alten, meist schmalen Radwege wurden früher oft lediglich durch eine leicht abweichende Pflasterung vom Gehweg abgehoben. Da wurden die Steine dann längs statt quer verlegt. Oder die Radwegsteine waren aus einem anderen Material oder anders eingefärbt. In den Jahrzehnten haben sich Farbunterschiede oft angeglichen.

Die abweichende Pflasterung eines Streifens im Seitenraum kann allerdings viele Bedeutungen haben. Mal werden Sicherheitsräume so behindertengerecht hervorgehoben, mal soll es ein Parkstreifen sein, mal auch nur eine robustere

¹⁶⁹ §20 eKfV

¹⁷⁰ ERA 3.4

¹⁷¹ ERA 11.1.5

Fläche, die beim Überfahren nicht so leicht bricht. Manchmal geht es auch einfach nur um eine optische Gestaltung des Straßenraums.

Eine andere Art der Trennung in Geh- und Radweg war der über viele Jahre übliche weiße Strich. Eine durchgezogene Linie sollte zeigen, wo sich der Gehweg und wo sich der Radweg befand. Dass über die Bedeutung einer solchen Linie Klarheit herrscht und dass selbstverständlich zweifelsfrei der auf Fahrbahnseite liegende Teil des Seitenraums der Radweg sei, war bis in die 1970er Jahre gerichtlich anerkannt.¹⁷² Weiße, inzwischen ausgeblichene Linien können heute nicht mehr als „bauliche Trennung“ gelten. Sie kommen auch in den Verwaltungsvorschriften nicht mehr als zulässige Trennung vor.

Da ein nicht benutzungspflichtiger Radweg erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen hat, beispielsweise zur Verträglichkeit von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum, muss eine deutliche Erkennbarkeit – insbesondere auch für sehbehinderte Personen – gewährleistet sein. Für eine Erkennbarkeit reicht definitiv nicht aus, was das Verkehrsministerium NRW lapidar feststellt: „Häufig verlaufen sie direkt neben einem Gehweg.“¹⁷³



Bild 56: Endet die Benutzungspflicht, darf auf der Fahrbahn – hier wahlweise auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg – gefahren werden.

Wichtig ist eine gute Erkennbarkeit auch für Autofahrer auf der Fahrbahn. Vielfach werden Radfahrer gemäßregelt, bedrängt oder geschnitten, wenn sie nicht „auf dem Radweg fahren“. Nicht wenigen Autofahrern ist unbekannt,

dass ein großer Teil der Radwege nicht benutzt werden muss und Radfahrer deshalb auf der Fahrbahn fahren dürfen und sollen.

Zu bedenken ist auch, dass Fußverkehr entlang dieses Radwegs in beiden Richtungen stattfindet, eine Erkennbarkeit also aus beiden Gehrichtungen gewährleistet sein muss.

Bauliche Anlage

Eine vernünftige Erkennbarkeit ist vorhanden, wenn der nicht benutzungspflichtige Radweg deutlich vom Gehweg getrennt, also baulich als separater Weg angelegt ist. Hierzu reicht eine höhengleiche, unterschiedliche Pflasterung nicht aus. Zumindest muss es eine eindeutige Trennung zwischen Gehweg und Radweg geben.

Oberflächenbeschaffenheit

Während die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vorschreibt, dass benutzungspflichtige Radwege „nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügender Zustand gebaut und unterhalten“¹⁷⁴ werden müssen, ergeben sich solche Qualitätsvorgaben für nicht benutzungspflichtige Radwege nur aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht.

Dies hat an vielen Stellen dazu geführt, dass seit dem Entfernen der Verkehrszeichen häufig der Unterhalt vernachlässigt wird. Nicht benutzungspflichtige Radwege haben daher oft beschädigte Oberflächen, was die Unfallgefahr erhöht. Stürze von Radfahrern machen einen großen Teil der Unfälle von Radfahrern aus. Problematisch ist auch, dass Radfahrer an diesen Schadstellen dazu verleitet werden, über den Gehweg auszuweichen. Auch Radwege ohne Benutzungspflicht müssen an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten sicher geführt sein.

Das Vernachlässigen der Pflicht, benutzungspflichtige Radwege in einem tauglichen Zustand zu halten, führt teilweise sogar dazu, dass benutzungspflichtige Radweg zu nicht benutzungspflichtigen herabgestuft werden.

¹⁷² BayObLG, 21.06.1978 - 1 Ob OWi 343/77

¹⁷³ Ministerium für Verkehr des Landes NRW: „Radfahren in Nordrhein-Westfalen“ (2018)

¹⁷⁴ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 24

Verbesserungspotential

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind in sehr vielen Fällen überflüssig, wenn nicht sogar gefährlich. Es sind oft zu schmale Wege, die zudem schlecht erkennbar sind. Meist sind auch die parallel verlaufenden Gehwegflächen ebenfalls viel zu schmal.

Übergangsregelung

Zu schmale, nicht benutzungspflichtige Radwege gibt es nur, weil es den Verkehrsbehörden verboten wurde, unsichere Radwege benutzungspflichtig zu machen. Diese verbleibenden Radwege sind aber immer noch unsicher, denn sie wurden durch die Aufhebung der Benutzungspflicht nicht sicherer und befinden sich oft in einem schlechten baulichen Zustand.

Meist gibt es wenig Anreiz, diese unerfreuliche Situation zu verändern. Immer noch wird Verkehr oft vom Auto her gedacht. Jeder Radfahrer, der nicht auf der Fahrbahn unterwegs ist, wird deshalb als positiv betrachtet. Und statt das Radfahren auf der Fahrbahn sicherer zu machen, schickt man ängstliche Radfahrer in den Seitenraum, wo sie auf einem viel zu schmalen Weg neben den Fußgängern balancieren müssen.

Den Verkehrsbehörden sollte deshalb aufgetragen werden, nicht benutzungspflichtige Radwege entweder so umzubauen, dass sie sicher sind, also verpflichtend gemacht werden könnten, und dass sie eindeutig erkennbar sind. Oder den Verkehrsbehörden sollte aufgetragen werden, den Fahrbahnverkehr so steuern, dass auch ängstliche Radfahrer dort sicher unterwegs sein können. Zu einem Stichtag sollte dann in der StVO die Regelung entfallen, dass zu schmale, nicht gekennzeichnete Wege im Seitenraum als Radweg gelten, nur weil sie neben einem Gehweg verlaufen.

Eigenes Verkehrszeichen

Will man nicht benutzungspflichtige Radwege erhalten, kann sich der Gesetzgeber auch eine Regelung ausdenken, wie zumindest die verkehrssicheren dieser Wege gekennzeichnet werden dürfen.

Man bräuchte hierfür ein eigenes Verkehrszeichen für nicht benutzungspflichtige Radwege. In anderen Ländern gibt es diese Unterscheidung bereits: In Frankreich beispielsweise zeigt das runde blaue Radwegzeichen B22a einen benut-

zungspflichtigen Radweg an, das quadratische blaue Radwegzeichen C113 einen nicht benutzungspflichtigen Radweg.¹⁷⁵



Bild 57: Französische Verkehrszeichen B22a und C113 „Benutzungspflichtiger bzw. nicht benutzungspflichtiger Radweg“

Zurückbauen

Da in den meisten Fällen nicht nur der nicht benutzungspflichtige Radweg zu schmal ist, sondern auch der verbleibende Gehweg im Seitenraum, sollten diese Wege zurückgebaut und komplett dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Verbleiben ohne den zurückgebauten Radweg – bei sicherer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (eventuell Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) – ausreichend breite Verkehrsflächen für Fußgänger, ist sogar denkbar, den ehemaligen Radweg als Parkraum für Kraftfahrzeuge, Fahrräder oder E-Scooter zu nutzen.

Wenn nötig, Ersatz durch „Radverkehr frei“

Sollte es im Ausnahmefall sinnvoll sein, Radfahrer weiterhin im Seitenraum zu erlauben, obwohl die vorhandenen Flächen nicht für getrennte Wege ausreichen, so kann dem Radverkehr die Mitbenutzung des Gehwegs erlaubt werden („Radverkehr frei“). Es ist dann eindeutig, dass es sich um eine Verkehrsfläche für Fußgänger handelt und dass Radfahrer hier nur zu Gast sind. Auch wird so automatisch eine Fußgänger-kompatible Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben.

¹⁷⁵ Code de la route, L'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, Annexe: Les signaux routiers, B22a, C113

Gehwege auf ehemaligen Radwegen

Verkehrsbehörden haben erkannt, dass es in einem schmalen Seitenraum keinen Platz für parallele Rad- und Gehwege gibt. Nicht mehr benötigte „andere“ Radwege werden aufgehoben. Die gewonnene Fläche wird dann dem Gehweg zugeschlagen. Meist wird gleichzeitig die Fahrbahn fahrradtauglicher gemacht, beispielsweise durch Einrichtung einer Fahrradstraße, durch Tempobeschränkungen oder Überholverbote.



Bild 58: Hier wurde der Beginn des ehemaligen Radwegs neu gepflastert und mit einem Fußgängersymbol versehen.

Weil es aufwändig ist, eine bauliche Trennung zurückzubauen, kommen Zwischenlösungen zum Einsatz, mit denen die neuen Verkehrsregeln deutlich gemacht werden.

Sinn und Zweck

Im Idealfall wird die Trennung des Seitenraums in nicht benutzungspflichtigen, „anderen“ Radweg und Gehweg dadurch aufgehoben, dass der Seitenraum umgestaltet wird. Das heißt dann, dass der Seitenraum komplett als Gehweg gepflastert wird.

Ein solcher Umbau ist allerdings aufwändig. Pflasterarbeiten werden normalerweise nur vorgenommen, wenn am Leitungsnetz gearbeitet oder eine städtebauliche Umgestaltung vorgenommen wird.

Schneller geht es, wenn in anderer Weise deutlich gemacht wird, dass ein ehemals „anderer“ Radweg kein Radweg mehr ist. So wird beispielsweise nur der jeweilige Beginn des Gehwegs neu gepflastert, was im Zuge eines barrierefreien Umbaus sowieso oft vorkommt. Oder es werden Piktogramme oder Verkehrszeichen auf die ehemalige Radwegfläche gemalt, die deutlich machen, dass hier nun ein Gehweg ist. Ganz gründliche Straßenverkehrsbehörden ordnen sogar explizit das Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) an, um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen.



Bild 59: Bodenmarkierung Verkehrszeichen 239 und zugehöriges Schild

Regeln

Wenn der nicht benutzungspflichtige, „andere“ Radweg zurückgebaut oder als Gehweg beschildert ist, entfällt die Erlaubnis, dort Rad zu fahren.

Wie reinen Gehweg

Auf einem zurückgebauten „anderen“ Radweg gelten wieder die Grundregeln für einen normalen reinen Gehweg.

Auch eine entsprechende Markierung auf dem ehemaligen Radweg sorgt dafür, dass wieder die Regeln für einen reinen Gehweg gelten: absolutes Radfahrverbot, ausgenommen kleine Kinder samt Begleitung.

Probleme bei zurückgebauten Radwegen

Sofern nicht der komplette Seitenraum neu gestaltet wird, kann es immer noch dazu kommen, dass Radfahrer unberechtigt den ehemaligen Radweg weiter nutzen.

Erkennbarkeit

Werden nur an den Einfahrten des ehemaligen Radwegs entsprechende Markierungen vorgenommen oder nur dort das Pflaster ausgetauscht, so bleibt zwischendurch der ehemalige Radweg als solcher erkennbar.

Dies gilt insbesondere, wenn ehemalige Furtmarkierungen nicht komplett entfernt werden. Es ist dann unlogisch, dass eine Radwegmarkierung quer zur einmündenden Straße existiert, dann aber nicht als Radweg im Seitenraum fortgeführt wird.

Hatte sich eine Verwaltung früher größte Mühe gegeben, Radwege im Seitenraum gut erkennbar zu machen, so führt dies beim Rückbau zu erheblichen Problemen. Hier haben Radfahrer weiterhin den Eindruck, dass sie auf dem farbigen Weg fahren dürfen oder gar sollen.



Bild 60: Dass dies kein Radweg mehr ist, erschließt sich nur durch das Verkehrszeichen.

Auch jede Einfahrt mit Bordsteinabsenkung erlaubt es Radfahrern, von der Fahrbahn zurück auf den ehemaligen Radweg zu fahren. Hier glauben sie dann, sich auf einem exklusiv für sie gedachten Verkehrsweg zu befinden.

Uneinheitliche Markierung

Fehlende Vorgaben führen dazu, dass jede Verkehrsbehörde selbst kreativ werden muss, wie sie einen aufgehobenen Radweg markiert oder

beschildert. Üblich sind zumeist Fußgänger-Piktogramme, die in weißer Farbe auf den ehemaligen Radweg aufgetragen werden. Aufwändiger, aber auch einleuchtender ist es, das Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) in blau und weiß auf dem Boden zu wiederholen. Damit ein aufgemaltes Verkehrszeichen rechtlich verbindlich ist, muss es allerdings von einem gleichlautenden, aufgestellten Verkehrsschild begleitet sein.¹⁷⁶

Verbesserungspotential

Der Rückbau ehemaliger Radwege gibt dem Fußverkehr benötigte Flächen zurück. Diese Maßnahme sollte (gemeinsam mit einem fahrradgerechten Umbau der Fahrbahn) öffentlich gefördert und unterstützt werden.



Bild 61: Hier wurde ein Seitenstreifen ohne Bordstein zu einem Gehweg gemacht.

Bauliche Trennung aufheben

Im Idealfall wird die bisherige Trennung in Rad- und Gehweg aufgehoben. Die vorhandene Oberfläche sollte durch die in der Kommune übliche Pflasterung für Gehwege ausgetauscht werden. Insbesondere müssen Trennlinien oder Kanten verschwinden.

Einheitliche Markierung

Damit sich nicht jede Verkehrsbehörde selbst überlegen muss, wie man bis zu einer baulichen Umgestaltung den ehemaligen Radweg für den Fußverkehr reserviert, wäre es sinnvoll, eine einheitliche Markierung vorzugeben.

¹⁷⁶ §39 Abs. 5 StVO

Landstraßen mit benutzungspflichtigen Mischwegen

Mischflächen für unterschiedliche Verkehrsarten sind nur dann zweckmäßig und sicher, wenn sich die Verkehrsstärken vertragen und die jeweiligen Geschwindigkeiten ähnlich sind. Deshalb gilt für Gehwege mit Radverkehrsfreigabe (Seite 25), dass nur wenige Radfahrer und wenige Fußgänger unterwegs sein dürfen und dass der Radverkehr Schrittgeschwindigkeit fährt.

Der meist mit dem Verkehrszeichen 240 beschilderte „gemeinsame Geh- und Radweg“ widerspricht diesem Prinzip, denn er wird häufig angeordnet, wo nicht verträgliche Verkehrsstärken oder nicht verträgliche Geschwindigkeiten aufeinandertreffen.



Bild 62: Gemeinsamer Geh- und Radweg an einer Landstraße

Am sinnvollsten ist der „gemeinsame Geh- und Radweg“ noch entlang von Landstraßen jenseits der Bebauung. Diese Anwendung ist auch am häufigsten, da an Fernstraßen die Anlage von unselbstständigen Radwegen bei Neu-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen weitgehend verpflichtend ist.¹⁷⁷ Die Längensstatistik des Bundesverkehrsministeriums¹⁷⁸ für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen liefert über 35.000 km freie Strecke mit Radwegen, die auch vom Fußverkehr mitbenutzt werden.

¹⁷⁷ Siehe z.B. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ (2020), Abs. 2.4

¹⁷⁸ BMDV: „Längensstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs“, Tabellen 4a-4c, Stand: 1. Januar 2022

Aus diesem Grund erklären wir die Regeln und Probleme von Mischwegen zunächst anhand dieser häufigen Verkehrssituation.

In den folgenden Kapiteln betrachten wir zusätzlich Mischwege als fahrbahnunabhängige, selbstständige Wege in der freien Landschaft (Seite 74) und die seltenen Fälle, in denen Mischwege – meist unzulässiger Weise – entlang von Stadtstraßen angeordnet wurden (Seite 80).

Beginnen wir mit Landstraßen. Außerhalb der Bebauung von Städten und Dörfern verfügen viele Straßen überhaupt nicht über Verkehrsflächen im Seitenraum. Da gilt Mischverkehr für alle. Die Fahrbahn ist dann gleichzeitig auch Gehweg. Wo hingegen viel Autoverkehr herrscht oder hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, wird zur Sicherheit des Fußverkehrs, oft auch zur Sicherheit des Radverkehrs, ein von der Fahrbahn getrennter Weg angelegt.

Sinn und Zweck

Solange die Verkehrsstärken von Fuß- und Radverkehr verträglich bleiben, kann man beiden Verkehrsgruppen einen komfortablen, aber gemeinsamen Weg zur Verfügung stellen.

Einsatzbereich

Gerade an Landstraßen, auf denen der Autoverkehr bis zu 100 km/h schnell ist, wird es bei genügend KFZ-Verkehr sinnvoll, langsameren Verkehrsteilnehmern einen eigenen Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen.

Außerhalb bebauter Gebiete ist es meist unnötig, parallele Wege getrennt für Fußgänger und für Radfahrer zu bauen. Außer in Ausnahmefällen sind die Verkehrsstärken dieser beiden Gruppen relativ niedrig.

Verträgliche Verkehrsstärken und der Schutz vor schnellem Autoverkehr führen dazu, dass im Seitenraum viel befahrener Landstraßen – wobei dieser Begriff hier nicht im rechtlichen Sinn als Unterscheidung der Zuständigkeiten gemeint ist – eine eigene, gemeinsame „Fahrspur“ für den Langsamverkehr gebaut wird.

Üblicherweise wird eine solche „Fahrspur“ mit dem Verkehrszeichen 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) beschildert.



Bild 63: Verkehrszeichen 240
„Gemeinsamer Geh- und Radweg“

Regeln

Der gemeinsame Geh- und Radweg ist ein exklusiver Verkehrsraum für die langsameren Verkehrsarten. Neben dem Fuß- und Radverkehr gehören hierzu auch Mofas und E-Scooter. Über Zusatzzeichen kann auch landwirtschaftlichem Verkehr und anderen Fahrzeugen die Mitnutzung erlaubt werden.

Vorrang für den Fußverkehr

Die langsamsten Verkehrsteilnehmer sind die Fußgänger. Sie sind auch am meisten gefährdet und deshalb zu schützen.

Da außerhalb der Bebauung Wege im Seitenraum von Fußgängern aber nur zu bestimmten Zeiten oder Anlässen und nur in bestimmten Teilstrecken stark in Anspruch genommen werden und zu den meisten Zeiten Fußverkehr selten oder gar nicht vorhanden ist, ist es wenig sinnvoll, anderen Langsamverkehr, insbesondere den Radverkehr, auf die für Gehwege eigentlich vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit zu bremsen.

Radfahrer haben auf einem mit Verkehrszeichen 240 beschilderten gemeinsamen Weg keinen Vorrang. Fußgänger müssen sich rücksichtsvoll verhalten, haben aber eindeutig Vorrang¹⁷⁹ gegenüber dem Radverkehr, E-Scootern, Mofas

und anderen Kraftfahrzeugen. „Es erscheint geboten, dem Fußgänger auf einem gemeinsamen Rad- und Gehweg als schwächerem Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Fahrrad und dem motorisierten Zweiradfahrer den Vorrang einzuräumen.“¹⁸⁰

Fußgänger haben auf einem gemeinsamen Weg Vorrang.

Begründung StVO

Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.¹⁸¹ Fahrverkehr sind alle eventuell durch Zusatzzeichen zugelassenen Kraftfahrzeuge, aber natürlich auch der Radfahrverkehr selbst.

Um dies klar zu stellen, wurde 2024 die Straßenverkehrsordnung zum gemeinsamen Geh- und Radweg in Bezug auf den Radverkehr ergänzt: „Der Fußverkehr darf [vom Radverkehr] weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen.“¹⁸²

Dies bedeutet, dass Radfahrer auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg beliebig schnell fahren dürfen, bei der Begegnung mit Fußgängergruppen und einzelnen Fußgängern jedoch Rücksicht nehmen, gegebenenfalls auf Schrittgeschwindigkeit herunter bremsen oder sogar warten müssen.

Viele Radfahrer und Fußgänger haben ausreichend Verkehrserfahrung und zeigen bei einer Begegnung korrektes Verhalten. Im Fußverkehr sind jedoch auch Personen unterwegs, die erkennbar verkehrsschwach sind. Gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen müssen sich Radfahrer, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.¹⁸³ Hier ist also äußerste Sorgfalt gefordert.

Der Vorrang des Fußverkehrs ist sogar auf dem Verkehrszeichen selbst zu erkennen: die beiden Fußgänger stehen oben, das Fahrrad unten.

¹⁷⁹ P. Dauer schreibt in Hentschel/König/Dauer: „Straßenverkehrsrecht“ in Zusammenhang mit §12 eKFV, Rd.Nr. 11 sogar von „absolutem Vorrang“

¹⁸⁰ Begründung zum Verkehrszeichen 240, Verkehrsblatt 1980, Seite 518

¹⁸¹ StVO zu Zeichen 240, Nr. 3

¹⁸² StVO zu Zeichen 240, Nr. 1

¹⁸³ §3 Abs. 2a StVO

Fußgänger müssen darauf achten, dass sie den Radverkehr nicht mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindern oder belästigen.¹⁸⁴ Ein bewusstes Blockieren des gemeinsamen Geh- und Radwegs, beispielsweise durch eine pausierende Wandergruppe, ist deshalb nicht erlaubt.

Verursacht ein Fußgänger einen Unfall, weil er unvermittelt und ohne Rücksicht auf nachfolgende Radfahrer die Wegseite wechselt, trägt der Fußgänger trotz Vorrangs eine Mitschuld, die das LG Münster in einem dort verhandelten Fall auf 50 % der Schadenssumme festlegte.¹⁸⁵

Umgekehrt trifft den Radfahrer eine besondere Vorsichtspflicht. Im Fall eines plötzlich wendenden Joggers sah das LG Wiesbaden deshalb die Hauptschuld beim Radfahrer: „Bei einem gemeinsamen Fuß- und Radweg treffen den Radfahrer grundsätzlich höhere Sorgfaltspflichten als den Fußgänger. Für den Radfahrer gilt das Rechtsfahrgebot, während Fußgänger den Weg auf der gesamten Breite benutzen und dort auch stehenbleiben dürfen. Sie brauchen, da dort Radfahrer keinen Vorrang haben, nicht fortwährend nach Radfahrern, die etwa von hinten herankommen könnten, Umschau zu halten, sondern dürfen darauf vertrauen, daß Radfahrer rechtzeitig durch Glockenzeichen auf sich aufmerksam machen, um dann aber eine Passage freizugeben. Radfahrer haben die Belange der Fußgänger auf solchen Wegen besonders zu berücksichtigen und insbesondere bei unklaren Verkehrslagen gegebenenfalls Schrittgeschwindigkeit zu fahren, um ein sofortiges Anhalten sicherzustellen; mit Unaufmerksamkeiten oder Schreckreaktionen muß der Radfahrer rechnen. Die den Radfahrer hiernach treffenden höheren Sorgfaltspflichten können ihn dazu zwingen, Blickkontakt aufzunehmen, eine Verständigung zu suchen und solange eine solche nicht zustande gekommen ist, die eigene Geschwindigkeit zwecks Sicherstellung jederzeitiger Bremsbereitschaft auf Schrittgeschwindigkeit zu reduzieren.“¹⁸⁶

Rechtsfahrgebot

Für alle Fahrzeuge gilt, dass möglichst weit rechts zu fahren ist.¹⁸⁷ Dies gilt auch auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Ist auf einem solchen Weg, wie an Landstraßen üblich, Zweirichtungsverkehr erlaubt, so fahren Radfahrer rechts, der Rad fahrende Gegenverkehr kommt links entgegen.

Für Fußgänger gibt es keine Vorschrift, dass sie die eine oder andere Gehwegseite benutzen müssen. Fußgänger dürfen rechts oder links laufen, in Gruppen, nebeneinander, kreuz und quer. Es gibt allerdings eine Regel für Landstraßen ohne Gehweg außerhalb geschlossener Ortschaften. Dort verlangt die StVO, dass am linken Fahrbahnrand zu gehen ist,¹⁸⁸ sofern das zumutbar ist, nicht also beispielsweise in nicht einsehbaren Linkskurven. Diese Regelung sorgt dafür, dass Fußgänger und Fahrzeugführer sich gegenseitig gut sehen, da sie sich auf derselben Fahrspur entgegen kommen. So sieht der Fahrzeugführer frühzeitig einen Fußgänger auf der Fahrbahn, muss vorausschauend auf den Gegenverkehr achten und mit einem Schwenk auf die Gegenfahrbahn am Fußgänger vorbei fahren. Der Fußgänger wiederum sieht das Fahrzeug und wird nicht überrascht. Auch erkennt der Fußgänger, dass er vom Fahrzeugführer bemerkt wurde.

Da diese Regelung sinnvoll ist, spricht wenig dagegen, sie auch auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg anzuwenden.

Für das Linksgehen spricht, dass einander entgegenkommende Fußgänger und Radfahrer sich meist eher sehen und Blickkontakt aufnehmen können. Radfahrer können ihr Tempo entsprechend anpassen und weiträumig vorbei fahren. Von hinten kommende Überholer haben eine freie Spur und werden nicht dazu animiert, knapp am Fußgänger vorbei zu fahren.

Ein erhöhtes Risiko sind die erwähnten Linkskurven sowie rücksichtslose Radfahrer, die links gehende Fußgänger schnell und eng schneiden. Fehlt ein ausreichender Abstand zur Fahrbahn, kann das Linkslaufen bei rechts verlaufenden Wegen unangenehm sein, wenn man dann dicht von schnellen Kraftfahrzeugen überholt

¹⁸⁴ §1 Abs. 2 StVO

¹⁸⁵ LG Münster, 07.11.2018 – 14 O 202/18

¹⁸⁶ LG Wiesbaden, 02.07.2024 – 9 S 3/24, Zitat gekürzt

¹⁸⁷ §2 Abs. 2 StVO

¹⁸⁸ §25 Abs. 1 StVO

wird. Wobei ein ausreichender Abstand zur Landstraße wie auch ein Überholabstand von mindestens 2 m eigentlich vorgeschrieben ist.

Konflikträchtig ist, dass manche Radfahrer glauben, es gebe auch für Fußgänger ein Rechtslauf-Gebot. Sie verhalten sich dann unfreundlich bis gefährlich gegenüber links Gehenden.



Bild 64: Links gehende Fußgänger haben den Gegenverkehr im Blick und keine Radfahrer im Rücken.

Zusammenfassend ist es sinnvoll, jedoch nicht vorgeschrieben, auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg links zu laufen.

Befahrverbot der Fahrbahn für Radfahrer

Befindet sich im Seitenraum einer Straße ein blaues Radwegeschild, so muss der Radverkehr diesen Radweg benutzen.¹⁸⁹ Die Fahrbahn darf dann mit Fahrrädern nicht befahren werden. Die Benutzungspflicht gilt auch für Fußgänger, denn Verkehrszeichen 240 kennzeichnet den Gehweg, der benutzt werden muss.¹⁹⁰

Die Benutzungspflicht des Radwegs führt dazu, dass bei Landstraßen mit begleitendem Geh- und Radweg Radverkehr auf der Fahrbahn verboten ist. Auch schnelle Radfahrer müssen, unabhängig vom Zustand des Seitenraums, den mit Verkehrszeichen 240 beschilderten Weg benutzen.

Will oder darf eine Straßenverkehrsbehörde diese Benutzungspflicht – also das Fahrradverbot auf der Fahrbahn – nicht anordnen, kommt als

Alternative eine Beschilderung des Geh- und Radwegs mit dem Verkehrszeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) infrage (siehe Seite 71). Es gibt auch nicht benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege, die mit einer Bodenmarkierung gekennzeichnet sind (siehe Seite 85).

Normalerweise gibt es an Landstraßen nur auf einer Seite einen Geh- und Radweg. Nur wo häufige Querungen der Fahrbahn erforderlich sind, werden Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten gebaut. Einseitige gemeinsame Geh- und Radwege, die außerorts in beiden Fahrtrichtungen benutzt werden, erfordern am Beginn und Ende von Ortsdurchfahrten eine Möglichkeit zur sicheren Querung der Fahrbahn.¹⁹¹



Bild 65: Linker Radweg an Landstraße, der in dieser Richtung befahren werden darf, aber nicht muss

Ein in Fahrtrichtung links verlaufender Radweg muss nur benutzt werden, wenn er auch in dieser Richtung mit einem blauen Radwegeschild gekennzeichnet ist.¹⁹² Er darf benutzt werden, wenn rechts kein benutzungspflichtiger Radweg ist und in Fahrtrichtung ein einzeln stehendes Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) angebracht ist. Fehlt eine solche Beschilderung, darf ein links laufender Radweg nicht benutzt werden. Fußgänger, die den links verlaufenden Geh- und Radweg benutzen dürfen, können oh-

¹⁸⁹ StVO zu Zeichen 240, Nr. 1

¹⁹⁰ StVO zu Zeichen 240, Erläuterung; §25 Abs. 1 StVO

¹⁹¹ RAL 6.4.10

¹⁹² §2 Abs. 4 StVO

ne Beschilderung nicht erkennen, dass es sich überhaupt um einen Weg mit zugelassenem Radverkehr handelt.

Man findet häufig Einmündungen in Geh- und Radwege an Landstraßen, bei denen das Verkehrszeichen 240 längs des Wegs angeordnet ist, also mit der Aufschrift quer zur Geh- und Fahrtrichtung. Dies ist nicht nur unzulässig, da Verkehrszeichen aus Gründen der Sichtbarkeit quer zur Bewegungsrichtung aufgestellt werden müssen¹⁹³, es ist auch fraglich, für welche Fahrtrichtung ein derart aufgestelltes Verkehrszeichen gelten soll. An einer solchen Einmündung stoßen drei Wege aufeinander, und jeder Weg ohne explizite Radverkehrsfreigabe ist ein reiner Gehweg.



Bild 66: Quer stehendes VZ 240

Benutzungspflicht für E-Scooter

Wo ein fahrbahnbegleitender Radweg vorhanden und in ihrer Richtung freigegeben ist, müssen E-Scooter diesen benutzen.¹⁹⁴ Obwohl sie Kraftfahrzeuge sind, dürfen E-Scooter auf einer Landstraße nicht fahren, sofern in ihrer Fahrtrichtung im Seitenraum ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit Verkehrszeichen 240 beschildert ist.

Benutzungsrecht für Mofas und E-Bikes

Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas und E-Bikes einen fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg mitbenutzen.¹⁹⁵

Mofas sind Kleinkrafträder, deren Motor keine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h unterstützt. Mit Tretkurbeln können sie auch ohne Motorunterstützung gefahren werden. E-Bikes (im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung) sind „einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich auf eine bauartbedingte Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h selbsttätig abregelt“¹⁹⁶. Beide fahren also bis zu dieser Geschwindigkeit ohne Trittleistung, sind deshalb keine Fahrräder. Man braucht auch für beide die „Prüfbescheinigung zum Führen von Mofas und zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen bis 25 km/h“, umgangssprachlich den „Mofa-Führerschein“.

Die Erlaubnis, den Geh- und Radweg mit zu benutzen, gilt also für Motorräder mit Verbrenner- oder Elektromotor, der bei 25 km/h gedeckelt ist. Sie ist nur eine Erlaubnis, keine Pflicht. Diese Kleinkrafträder dürfen auch auf der Fahrbahn fahren.

Kleinkrafträder, die schneller als 25 km/h fahren können, also z.B. auf 45 km/h gedeckelte Elektroroller, sind in diese Erlaubnis nicht eingeschlossen. Sie dürfen den Geh- und Radweg nur dann benutzen, wenn dies durch ein Zusatzzeichen erlaubt ist. Gleiches gilt für Fahrräder, deren elektrischer Hilfsmotor nicht bei 25 km/h seine Arbeit einstellt – also S-Pedelecs.

Zu unterscheiden ist weiterhin zwischen „außerhalb der Bebauung“ und „außerhalb geschlossener Ortschaften“. Eine „geschlossene Ortschaft“ endet nicht am letzten Haus, sondern dort, wo die gelbe Ortstafel (Verkehrszeichen 310/311) steht. Hinter dem Ortsende-Schild können noch weitere Häuser stehen. Das Benutzungsrecht für Mofas und E-Bikes beginnt und endet an der gelben Ortstafel.

¹⁹³ VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43, Rd.Nr. 28

¹⁹⁴ §10 eKFV

¹⁹⁵ §2 Abs. 4 StVO

¹⁹⁶ §39 Abs. 7 StVO

Reitverbot

Außerhalb bebauter Gebiete nutzen Reiter gelegentlich Rad- oder Gehwege, insbesondere wenn diese nur geschottert oder unbefestigt sind.

Eine solche Nutzung ist jedoch verboten. Das Verkehrszeichen 240 weist wie jedes runde blaue Verkehrszeichen eine exklusive Verkehrsfläche zu. Von den genannten Ausnahmen abgesehen, dürfen nur Fahrräder und Fußgänger einen gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen. Schließlich darf auf einem Reitweg (Verkehrszeichen 238) auch kein Fußgänger oder Radfahrer unterwegs sein.



Bild 67: Zusatzzeichen für Reiter, welche die Straßenverkehrs-Ordnung nicht kennen

Mit Zusatzzeichen kann ein gemeinsamer Geh- und Radweg für andere Verkehrsarten freigegeben werden, z.B. für land- oder forstwirtschaftliche Geräte oder sogar für PKW. Derartiger Zusatzverkehr ist nur zu Gast und muss auf den Fuß- und Radverkehr Rücksicht nehmen.

Ein Zusatzzeichen für „Reiter frei“ ist im Verkehrszeichenkatalog allerdings nicht vorgesehen. Man sieht deshalb gern auch die unsinnige Kombination der beiden sich eigentlich ausschließenden Verkehrszeichen 238 (exklusiver Verkehrsraum für Reiter) und 240 (exklusiver Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer).

Ganz kreative Behörden denken sich sogar eigene Verkehrszeichen aus, um diese Regelungslücke zu beheben. Gültig sind sie natürlich nicht.



Bild 68: Phantasiezeichen für einen gemeinsamen Geh-, Rad- und Reitweg

Einsatz- und Ausschlusskriterien

Landstraßen werden gemäß ihrer Verkehrsbedeutung in Entwurfsklassen eingeteilt. Die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL)¹⁹⁷ unterscheiden dabei im Wesentlichen nach Fernstraßen (EKL 1), Überregionalstraßen (EKL 2), Regionalstraßen (EKL 3) und Nahbereichsstraßen (EKL 4). Diese Klassen bestimmen u.a. die Anzahl der Fahrspuren, deren Breite, ihren Abstand und die Gestaltung von Überholmöglichkeiten.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) greifen diese Entwurfsklassen auf.¹⁹⁸ In der Entwurfsklasse 4 soll Radverkehr normalerweise auf der Fahrbahn geführt werden, in den Entwurfsklassen 1 und 2 normalerweise abseits und unabhängig der Straße.

Fahrbahnbegleitende Radwege hält die ERA für sinnvoll, wo die Maximalgeschwindigkeit 100 km/h gilt und täglich mehr als 2.500 KFZ unterwegs sind. Bei einer Maximalgeschwindigkeit von 70 km/h empfiehlt die ERA einen Radweg im Seitenraum bei mehr als 4.000 KFZ täglich.

Neben diesen, als Anhaltspunkte zu verstehenden Verkehrsstärken des Kraftverkehrs, sollen laut ERA aber auch die Verkehrsstärke des Radverkehrs und die Verkehrsstärke des Schwerlast-

¹⁹⁷ FGSV: „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“, Stand 2012

¹⁹⁸ ERA 9.1.3

verkehrs berücksichtigt werden, die Kurvigkeit der Straße und das Auftreten besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer. Insbesondere bei Schülerverkehr, starkem Freizeitverkehr, Steigungen über 4%, vielen LKW, ungünstigen Fahrbahnbreiten oder einer unübersichtlichen Linienführung sollten fahrbahnbegleitende Radwege auch bei niedrigeren KFZ-Zahlen gebaut werden.¹⁹⁹

Die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) nennen Richtwerte für die Zweckmäßigkeit eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang einer Landstraße. Demnach sind schon zusammen 50 Radfahrer und Fußgänger am Tag ein gewichtiger Grund, einen gemeinsamen Geh- und Radweg neben einer Landstraße anzulegen. Dieser Wert gilt für Straßen mit täglich mehr als 7.000 KFZ, Tempo 100 km/h, gerader Strecke, etwa 10% LKW-Anteil sowie wenigen besonders schutzbedürftigen Radfahrern und Fußgängern. Bei 4.000 bis 7.000 KFZ am Tag erhöht sich die Grenze auf 100 Radfahrer und Fußgänger, bei 2.500 bis 4.000 KFZ am Tag sind zusammen 200 Radfahrer und Fußgänger am Tag ein ausreichender Grund für einen von der Fahrbahn getrennten Weg.²⁰⁰

Fußverkehr an einer Landstraße kommt in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) nicht vor. Allerdings legt die VwV-StVO fest, dass Verkehrszeichen 240 nur dort angeordnet werden darf, wo 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“.²⁰¹

Zu berücksichtigen sind auch die Ausschlusskriterien für Mischverkehr innerorts (Seite 82). Einige der dort als problematisch genannten Eigenschaften können auch außerorts eine Rolle spielen, beispielsweise ein starkes Gefälle oder stark frequentierte Haltestellen.

Mindestbreite

Gemeinsame Geh- und Radwege entlang einer Landstraße sollen laut ERA in der Regel 2,5 m breit sein.²⁰² Die „Richtlinien für die Anlage von

Landstraßen“ (RAL) nennen das Maß 2,5 m nicht nur als Regelfall, sondern als Festmaß²⁰³ - unabhängig von Verkehrsstärken.

Eine Wegbreite von 2,5 m zuzüglich Sicherheitsräumen erlaubt nicht nur das problemlose Überholen und die Begegnung von Radfahrern auch bei höheren Geschwindigkeiten, sondern auch das Befahren mit Maschinen zur Reinigung oder zum Schneeräumen. Wie alle Regelbreiten kann dieser Wert in begründeten Ausnahmefällen oder bei kurzen Engstellen unterschritten werden.

Handelt es sich um eine Radvorrangroute oder eine Radschnellverbindung, geben die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangroute“ (H RSV) größere Mindest- und Regelbreiten vor. Es wird davon ausgegangen, dass auch nebeneinander fahrende Radfahrer häufig vorkommen, und zwar im Gegenverkehr (also vier Fahrräder nebeneinander) oder beim Überholen (also drei Fahrräder nebeneinander). Auch sind hier mehrspurige Lastenräder und solche mit Anhängern häufig.

Für gemeinsame Geh- und Radwege mit Gegenverkehr entlang von Landstraßen beträgt die Regelbreite laut H RSV bei Radvorrangrouten mindestens 3,5 m, bei Radschnellverbindungen mindestens 5,0 m (absolute Untergrenze 3,5 m).²⁰⁴ Diese 5,0 m gelten bei einer Radverkehrsstärke von ca. 500 Radfahrern in der Spitzenstunde, also ca. 5.000 Radfahrern/Tag. Für jeweils 500 weitere Radfahrer pro Stunde ist ein weiterer Meter Mindestbreite (bei Gegenverkehr) vorzusehen.²⁰⁵

Die Verwaltungsvorschriften setzen wieder eine geringere Mindestbreite an und legen fest, dass Verkehrszeichen 240 außerorts nur angeordnet werden darf, wenn beidseitig Wege angelegt sind, die eine lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) von durchgehend 2,0 m haben,²⁰⁶ einzelne Engstellen ausgenommen.²⁰⁷ Bei einem nur einseitigen Radweg soll auch nach den VwV-StVO die Regelbreite möglichst mindestens 2,4 m betragen.²⁰⁸

¹⁹⁹ ERA 9.1.4

²⁰⁰ RAL 4.7, Tabelle 11

²⁰¹ VwV-StVO zu Zeichen 240, Rd.Nr. 1

²⁰² ERA 2.2.1, Tabelle 5

²⁰³ RAL 4.2.4

²⁰⁴ H RSV 4.5.3, Tabelle 11

²⁰⁵ H RSV 4.2

²⁰⁶ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 20

²⁰⁷ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 22

²⁰⁸ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 37

Die Sicherheitsräume am rechten und linken Rand des Radwegs müssen so beschaffen sein, dass ein Radfahrer, der kurzfristig darauf ausweicht, nicht stürzt.²⁰⁹ Um ihrer Funktion als Sicherheitsraum zu entsprechen, müssen diese Seitenstreifen frei von Hindernissen und niveaugleich überfahrbar sein. Nur dann kann bedarfsweise darauf ausgewichen werden und „genügt die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs“.²¹⁰ Die Sicherheitsräume müssen jeweils mindestens 0,5 m breit sein.²¹¹

Zur Fahrbahn der Landstraße ist in jedem Fall ein (normalerweise begrünter) Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m Breite anzulegen.²¹² Es kann nötig sein, auf diesem Trennstreifen Schutzeinrichtungen (Leitplanken) zu bauen, um den Langsamverkehr gegen verunfallende Kraftfahrzeuge zu schützen.²¹³

Sollten regelmäßig größere Fußgängermengen zu erwarten sein, raten die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) auch entlang von Landstraßen zur Trennung in separate Rad- und Gehwege mit jeweils mindestens 2,0 m Breite.²¹⁴

Probleme bei Mischwegen an Landstraßen

Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Seitenraum von Landstraßen ergeben sich meist aus unverträglichen Verkehrsstärken und aus fehlender Rücksichtnahme.

Zu schnelle Radfahrer

Anders als die Kombination „Gehweg“ mit „Radverkehr frei“ verlangt die Beschilderung mit dem Zeichen 240 wegen der meist geringen Fußgängerzahl vom Radfahrer keine Schrittgeschwindigkeit.

Auf einem gut ausgebauten Radweg wird – außer im Freizeitverkehr – relativ flott gefahren. Die meisten Radfahrer möchten schnell von A

nach B kommen. Die 25 km/h von Pedelecs sind üblich, geübte Radfahrer sind oft auch deutlich schneller.

Fußgänger sind jedoch auf solchen Wegen nicht schneller als in der Stadt. Deshalb wird der Geschwindigkeitsunterschied relativ hoch. Unfälle enden dann oft schlimmer.

Die wichtigste Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrer ergibt sich aus dem Sichtfahrgebot. Innerhalb der Sichtweite, bei Gegenverkehr innerhalb der halben Sichtweite muss man zum Stehen kommen können.²¹⁵ Dies gilt insbesondere bei Dunkelheit, wenn ein dunkel gekleideter Fußgänger auf dem Weg unterwegs sein kann.²¹⁶

Radfahrer wie Fußgänger müssen sich rücksichtsvoll verhalten. Im Begegnungsfall müssen Radfahrer ihre Geschwindigkeit anpassen, erforderlichenfalls sogar bis auf Fußverkehrsgeschwindigkeit abbremsen. Gerade bei Begegnungen kann man sich arrangieren und die Fußgänger reagieren in der Regel auch rechtzeitig, wenn man ihnen ausreichend Zeit dafür gibt.

Bei Überholvorgängen ist immer zu bedenken, dass Radfahrer sich den Fußgängern von hinten und leise nähern. Hier ist mäßige Geschwindigkeit und ausreichender Abstand angemessen, so dass der Radfahrer noch rechtzeitig anhalten kann, wenn sich der Fußgänger anders als erwartet verhält.

Hilfreich und freundlich ist übrigens Kommunikation: Ansprechen der Fußgänger bei Annäherung von hinten und Nennung der Seite, auf der man passieren will, bringt sie meist dazu, auf eine und überwiegend auf die richtige Seite zu gehen.

Zu viele Radfahrer

Auch gemeinsame Geh- und Radwege müssen für die erwarteten Verkehrsstärken ausgelegt sein. Ganz unabhängig vom Fußverkehr kann es nötig sein, deutlich über die Mindestbreite hinaus zu gehen.

Bei viel Radverkehr kommt es häufig zu Überholvorgängen. Da auf den meisten Radwegen entlang von Landstraßen Gegenverkehr herrscht, kommt es auch häufig zu Begegnungs-

²⁰⁹ OLG Celle, VersR 1988, 857

²¹⁰ VwV-StVO zu Zeichen 240, Rd.Nr. 1

²¹¹ RAL 4.2.4; ERA 9.2.2, Bild 73

²¹² ERA 9.2.2

²¹³ RAL 4.2.4; ERA 9.2.2; bindend geregelt in FGSV: „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS)

²¹⁴ EFA 5.4

²¹⁵ §3 Abs. 1 StVO

²¹⁶ LG Hannover, 15. 3. 2006 - 11 S 84/05

verkehr. Hinzu kommt noch, dass Radfahrer oft in Gruppen unterwegs sind, in denen nebeneinander gefahren wird.

Die von der ERA empfohlene Mindestbreite von 2,5 m, reicht gerade für das Nebeneinanderfahren zweier Radfahrer, für das Überholen oder für Gegenverkehr aus, nicht aber für eine Kombination daraus – also die Begegnung mit oder das Überholen von einer Gruppe.

Sobald also davon ausgegangen werden muss, dass der Radverkehr mehr erfordert als gelegentliche Begegnungen, muss unabhängig von einer Einstufung als Radvorrangroute der Radweg mindestens dreispurig ausgebaut sein. Dies ist beispielsweise dort der Fall, wo Schulverkehr herrscht oder Freizeiteinrichtungen liegen.

Bei der Betrachtung der zu erwartenden Verkehrsstärke auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg ist dann die zu erwartende Fußverkehrsstärke mit einzubeziehen.

Zu dichtes Überholen

Gerade wenn Radfahrer deutlich schneller unterwegs sind als Fußgänger, muss beim Überholen vorsichtig und rücksichtsvoll vorgegangen werden. Radfahrer sind leise. Beim Überholen „schleichen“ sie sich von hinten an. Wird dann zu eng überholt, erschrecken sich Fußgänger und machen eventuell Ausweichbewegungen.

Radfahrer verhalten sich rücksichtsvoll, wenn sie ihr Nahen ankündigen. Frühzeitiges Klingeln hilft. Manche Radfahrer sprechen Fußgänger auch an oder singen vor sich hin.

Frühzeitiges Klingeln hilft jedoch nicht, wenn der Wind ungünstig steht oder der Fußgänger schlecht hört. Auch muss dem Fußgänger eine Reaktionszeit zugestanden werden. Ein mit 25 km/h fahrender Radler legt in jeder Sekunde 7 m zurück.

Fußgänger sind deshalb gut beraten, auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg am linken Rand zu laufen, damit auf ihrer Gehspur kein Verkehr unbemerkt von hinten kommt. Die rechte Spur bleibt dann frei und kann problemlos zum vorsichtigen Vorbeifahren verwendet werden.

Es sollte in möglichst großem Abstand überholt werden. Der beim Überholen für Kraftfahrzeuge geltende Mindestabstand von 2,0 m außerorts²¹⁷ ist auf einem nur 2,5 m breiten Geh-

²¹⁷ §5 Abs. 4 StVO

und Radweg nicht einzuhalten. Die hier zugelassenen Mofas, E-Bikes und E-Scooter sind Kraftfahrzeuge, für die dieser Abstand zwingend gilt. Sie können deshalb Fußgänger (und langsame Radfahrer) nicht regelgerecht überholen und müssen bis zur nächsten genügend breiten Stelle hinter den Fußgängern bleiben.

Der Sinn hinter dieser Abstandsforderung steckt in der Sicherheit des Überholens. Deshalb sollte mit so großem Abstand wie möglich vorbeigefahren werden. Dies gilt sowohl für Radfahrer wie für hier zugelassene Kraftfahrzeuge und sowohl beim Überholen als auch im Gegenverkehr.

Der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 entwickelte „Leitfaden für Planer*innen“ zu selbstständigen Geh- und Radwegen nennt 1,0 m als geringsten Überholabstand, damit für Fußgänger ein Mindestmaß an Nutzungsqualität vorhanden ist. Bei einem durchschnittlichen Überholabstand von 1,25 m spricht der Leitfaden von „mittlerer Aufenthaltsqualität“. Trotzdem überholen 15 % der Radfahrer mit einem Seitenabstand von weniger als 30 cm.²¹⁸

Zu viele Fußgänger

Gemeinsame Wege für Fußgänger und Radfahrer funktionieren nur, wenn die Verkehrsstärken verträglich sind. Sobald größere Fußgängergruppen unterwegs sind oder sobald alle paar Meter ein Fußgänger überholt werden muss, kann ein flüssiger, schneller Radverkehr nicht mehr funktionieren.

Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) geben deshalb vor, dass für solche Haupttradwege eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr nur bei sehr geringen Fußverkehrsstärken in Betracht kommen. Konkret nennen die H RSV auf Radschnellverbindungen maximal 25 Fußgänger pro Stunde und auf Radvorrangrouten maximal 40 Fußgänger pro Stunde als Grenze.²¹⁹

Auf die Pflicht zur Schrittgeschwindigkeit wird deshalb verzichtet, weil entlang einer Landstraße außerhalb bebauter Gebiete nur wenige Spaziergänger oder Wanderer unterwegs sind.

²¹⁸ LISt (Hrsg.): NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen (Leitfaden für Planer*innen, 2020)

²¹⁹ H RSV 4.5.1

Gerade in der Nähe von Freizeitanlagen, Wanderparkplätzen o.Ä. ist aber zu bestimmten Zeiten mit viel Fußverkehr zu rechnen. Gleiches gilt für Fußgänger im Alltagsverkehr in der Nähe von Haltestellen, zu Schulzeiten oder beispielsweise in der Umgebung von Hofläden. Hier sollten gemeinsame Wege deshalb ausreichend dimensioniert sein. Besser ist es, Fuß- und Radverkehr durch einen Sicherheitsstreifen zu trennen und eigene Verkehrsflächen vorzusehen.

Mitnutzung durch Leichtkrafträder und S-Pedelecs

Wird auf der Fahrbahn von PKW und LKW schnell gefahren, so weichen auch Fahrzeuge auf den Radweg aus, die dort verboten sind. Besonders oft findet man hier Fahrräder mit Hilfsmotor.

Sofern keine explizite Erlaubnis durch Zusatzzeichen vorliegt, sind hier lediglich Pedelecs erlaubt, bei denen der Hilfsmotor ab 25 km/h mit der Unterstützung aufhören muss. Sie gelten als Fahrräder.

Bei S-Pedelecs wird der Motor erst bei 45 km/h abgeschaltet. Sie sind Motorräder. Trotzdem sieht man S-Pedelecs häufig auf Radwegen. Gleiches gilt für Kleinkrafträder/Motorroller mit Elektro- oder Verbrennerantrieb, die auf 45 km/h gedeckelt sind.

Gerade S-Pedelecs sind optisch kaum von normalen Pedelecs, also Fahrrädern, zu unterscheiden. Deshalb ärgern sich Autofahrer über S-Pedelecs auf der Fahrbahn, die ihrer Meinung nach da gar nicht hingehören. Fußgänger und Radfahrer ärgern sich über S-Pedelecs auf dem Radweg, weil deren Relativgeschwindigkeit viel zu groß ist, um rechtzeitig reagieren zu können. Unangenehm und teilweise auch gefährlich ist die schnelle Annäherung von hinten, selbst für andere Radfahrer: Wer mit dem Fahrrad flott unterwegs ist und selbst 25 km/h oder mehr fährt, rechnet nicht mit einem noch schnelleren Überholer.

In Nordrhein-Westfalen können Mischwege an Landstraßen für S-Pedelecs freigegeben werden. Dies gilt jedoch nicht auf Verkehrsflächen, auf denen starker Fußverkehr herrscht, und nur in besonderen Ausnahmefällen innerhalb geschlossener Ortschaften. Auch im Zuge von linksseitigen Radwegen bzw. Zweirichtungsradwegen, die häufig von Einmündungen oder

Grundstückszufahrten gekreuzt werden, scheidet die Anordnung des Zusatzzeichens aus Verkehrssicherheitsgründen aus.²²⁰



Bild 69: Zusatzzeichen „S-Pedelecs frei“ (nicht bundesweit gültig)

Mitnutzung durch landwirtschaftliche Geräte

Entlang von Landstraßen außerhalb bebauter Gebiete befindet sich im Normalfall eine land- oder forstwirtschaftlich genutzte Fläche (Feld, Wald, Wiese). Zur Bewirtschaftung müssen diese Flächen auch mit schwerem Gerät erreichbar sein.

Sofern keine anderen Zuwege möglich sind, nutzen land- und forstwirtschaftliche Geräte auch einen straßenbegleitenden Radweg – manchmal auch nur, um den Autoverkehr auf der Fahrbahn nicht zu behindern. Auch zum Rangieren auf angrenzenden Feldern weichen landwirtschaftliche Geräte oft auf angrenzende Geh- und Radwege aus.



Bild 70: Zusatzzeichen 1026-38 „Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei“

Trecker und ähnliche Landmaschinen sind auf einem Radweg nur erlaubt, wenn dieser hierfür freigegeben ist. Dann ist aber auch wichtig, dass die Struktur des Weges auf derart hohe Lasten ausgelegt ist. Und es muss möglich bleiben, dass Radfahrer, Fußgänger und Trecker aneinander vorbei kommen, also entweder die Wegbreite deutlich über dem Mindestmaß liegt oder die Randbereiche neben dem Weg entsprechend tragfähig sind. Da landwirtschaftliche Fahrzeuge oft die volle Breite des Radwegs aus-

²²⁰ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW, Erlass vom 18.07.2023 – VII C 4 - 58.91.26

schöpfen, brechen häufig die Ränder der Radwege ein und verringern – genauso wie einwachsende Randbegrünung – die nutzbare Breite durch den Radverkehr.

Landmaschinen hinterlassen oft verschmutzte Wege, sei es bei Fahren auf dem Geh- und Radweg oder auch nur beim Queren. Es ist jedoch verboten, die Straße zu beschmutzen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen und diese bis dahin ausreichend kenntlich zu machen.²²¹

Blendung durch Autoverkehr

Asymmetrisches Abblendlicht²²² und Fernlicht an Kraftfahrzeugen sorgt im Dunkeln für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn, insbesondere des rechten Fahrbahnrandes. Gegenverkehr durch andere Kraftfahrzeuge wird so weniger geblendet.

Dieser Nutzen verkehrt sich allerdings ins Gegenteil, wenn Gegenverkehr rechts neben der Fahrbahn stattfindet. Wer auf einem fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg dem Autoverkehr rechts entgegen kommt, wird durch diese Art der Beleuchtung stark geblendet. Während Fußgänger im Zweifelsfall dann die Augen schließen können, fahren geblendete Radfahrer unkontrolliert weiter.

Autofahrer müssen rechtzeitig abblenden, wenn ein Fahrzeug – und damit ist auch ein Radfahrer auf dem Radweg gemeint – entgegen kommt oder wenn es sonst die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße erfordert.²²³ Gegen die Blendung durch asymmetrisches Abblendlicht, insbesondere wenn der Radweg im Gelände liegt tiefer als die Fahrbahn, hilft diese Regel wenig. Die Lage des Geh- und Radwegs soll deshalb so gewählt werden, dass Radfahrer durch den Kfz-Verkehr nicht unzumutbar geblendet werden.²²⁴ Bei Bedarf ist hier ein zusätzlicher Blendschutz in Form von Bewuchs oder Lamellen notwendig.

²²¹ §32 Abs. 1 StVO

²²² §50 StVZO

²²³ §17 Abs. 2 StVO

²²⁴ RAL 4.2.4

Verbesserungspotential

Mit Änderungen an der Straßenverkehrs-Ordnung können einige Uneindeutigkeiten aufgelöst werden, so dass die vorgestellten Probleme entfallen, solange sich die Verkehrsteilnehmer an die Regeln halten. Außerdem fehlt eine Vorgabe für Mindestbreiten in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen.

Mindestbreiten festschreiben

Anders als für innerstädtische Geh- und Radwege wird in den technischen Richtlinien (und allen anderen Regelwerken) nur eine einzige Mindestbreite (von 2,5 m) für einen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang einer Landstraße genannt. Lediglich die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) gehen hier etwas mehr ins Detail, beziehen sich aber nur auf rechtlich nicht spezifizierte Radwegkategorien.

Hier sollten die Regelwerke oder die Verwaltungsvorschriften deutlich machen, dass bei höherem Verkehrsaufkommen an Radfahrern oder Fußgängern auch breitere Wege notwendig sind. Eine entsprechende Formel, Grafik oder Tabelle sollte angeben, bei welchen Verkehrsstärken welche Mindestbreiten zwingend erforderlich sind.

Auch können weitere Gründe es nötig machen, Wege breiter zu bauen, beispielsweise starkes Gefälle, schlechte Sicht oder enge Kurven.

Überholabstand festlegen

Während es für das Überholen mit Kraftfahrzeugen endlich ein verpflichtender Mindestabstand in die Straßenverkehrs-Ordnung geschafft hat, gibt es eine vergleichbare Regelung für andere Fahrzeuge, z.B. Fahrräder, nicht. Hier ist zwar von „ausreichendem Seitenabstand“²²⁵ die Rede, dieser ist aber für Fußgänger subjektiv anders als für überholende Radfahrer. Auch ein überholter, langsamer Radfahrer wird ein anderes Maß für ausreichend halten als ein erfahrener, flotter Überholer.

Eine festgeschriebene Maßgabe würde nicht nur die Haftungsfrage im Falle eines Unfalls vereinfachen, sie würde auch regeltreue Verkehrsteilnehmer zu vorsichtigerem Verhalten anleiten.

²²⁵ §5 Abs. 4 StVO

Nutzerkreis erweitern, bei Geschwindigkeitsbegrenzung

Außerhalb geschlossener Ortschaften ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg kein exklusiver Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer. Ganz offiziell dürfen hier auch Kleinkraftfahrzeuge fahren, wenn sie mit Motorkraft nicht schneller als 25 km/h fahren können, also Mofas und E-Bikes.

Schnellere Motorräder sind hingegen ausgeschlossen, selbst solche, die maximal 45 km/h fahren dürfen. Ebenso ausgeschlossen sind S-Pedelecs, bei denen der Motor ebenfalls eine Geschwindigkeit von 45 km/h erreicht.

Wird ein S-Pedelec so gefahren, dass 25 km/h nicht überschritten werden, unterscheidet es sich in nichts von einem normalen Pedelec, welches auf einem Radweg erlaubt ist. Gleiches gilt für Elektroroller oder andere Kleinkraftfahrzeuge: Wenn sie weniger als 25 km/h fahren, unterscheiden sie sich nicht von einem Mofa oder E-Bike.

Sofern man für diese Fahrzeuge auf einem Radweg, der außerorts an einer Landstraße entlang führt, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h einführt, könnte man sie auf dem Radweg zulassen. Allerdings müsste eine solche Beschränkung dann auch überwacht werden. Und es stellt sich die Frage, warum Rennradler dann schneller als 25 km/h auf dem Geh-/Radweg fahren dürfen.

Maximalgeschwindigkeit beim Überholen

Die kritischste Situation beim gemeinsamen Geh- und Radweg ist das Überholen von Fußgängern bzw. das Vorbeifahren im Gegenverkehr. Dies ist besonders gefährlich, wenn der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Verkehrsteilnehmern hoch ist.

Für Fahrzeuge gilt zwar gemeinhin, dass der Überholer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der Überholte vorbeifahren muss.²²⁶ Gerade das ist aber beim Überholen von Fußgängern nicht sinnvoll. Dazu sind die Laufwege von Fußgängern, insbesondere solchen mit Kindern oder Hunden, zu unvorhersehbar.

Es wäre deshalb sinnvoll, beim Überholen oder Vorbeifahren an Fußgängern auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg nicht nur Bremsbereitschaft und sofortiges Anhalten vorzuschreiben, sondern auch eine maximale Geschwindigkeit, die nicht überschritten werden darf.



Bild 71: Rücksicht ist auf Mischwegen zwingend notwendig.

²²⁶ §5 Abs. 2 StVO

Landstraßen mit nicht benutzungspflichtigen Mischwegen

Die mit dem Verkehrszeichen 240 ausgedrückte Benutzungspflicht stellt eine Beschränkung des fließenden (Rad-)Verkehrs dar. Deshalb muss nicht nur eine ausreichende Qualität des Radwegs vorliegen, sondern auch eine außergewöhnliche Gefahrenlage.²²⁷ Diese ist selten gegeben, weshalb gemeinsame Geh- und Radwege an Landstraßen normalerweise nicht benutzungspflichtig gemacht werden dürfen.

Für den Fuß- und Radverkehr geeignete Wege entlang von Landstraßen, die nicht benutzungspflichtig sind, müssen als solche aber zu erkennen sein. Ein Weg ohne Beschilderung ist ein reiner Gehweg ohne Radfahrerlaubnis.

Kreative Straßenverkehrsbehörden haben unterschiedliche Lösungen ausprobiert. Mal wurde das Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) an solchen Wegen aufgestellt, allerdings ohne das Verkehrszeichen 239 („Gehweg“), denn dieses hätte ja Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. Mal wurde auch das eigentlich für Einbahnstraßen gedachte und seit 2017 nicht mehr zulässige Zusatzzeichen 1000-33 („Radverkehr im Gegenverkehr“) benutzt.

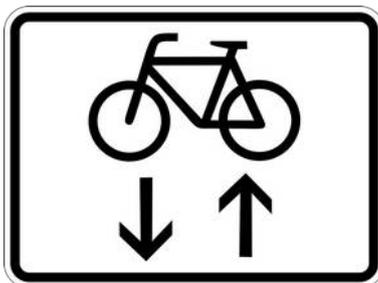


Bild 72: Nicht mehr zulässiges Zusatzzeichen 1000-33 „Radverkehr im Gegenverkehr“

Immer häufiger findet man als korrekte rechtssichere Beschilderung an den typischen Radwegen entlang von Landstraßen das Verkehrszeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“). Die Regelungen sind dann ähnlich wie beim Verkehrszeichen 240, aber die Benutzungspflicht für Radfahrer entfällt.

Sinn und Zweck



Bild 73: Verkehrszeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“

Einsatzbereich

Ein fahrbahnbegleitend angelegter, mit dem blauen Verkehrszeichen 240 beschilderter gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts bietet nicht nur Schutz vor dem Autoverkehr. Gleichzeitig verbietet die Beschilderung jedem Radfahrer, die (Auto-)Fahrbahn zu benutzen.

Gerade für sportliche Radfahrer und bei wenig Autoverkehr bildet jedoch die Fahrbahn oft einen angemesseneren Verkehrsraum als ein Weg im Seitenraum. Dies gilt besonders, wenn die Wegoberfläche ungünstig gestaltet ist, der Weg um viele Kurven verläuft, Einmündungen mit unklarer oder nachteiliger Vorfahrtsregelung zu kreuzen sind oder auf dem Weg langsame Radfahrer und Fußgänger unterwegs sind.

An immer mehr Stellen wird deshalb eine alternative Beschilderung angebracht. Das Verkehrszeichen 260 verbietet Motorrädern und Autos die Fahrt auf diesem Nebenweg, so dass es einen geschützten Verkehrsraum für den Langsamverkehr erzeugt. Gleichzeitig bleibt es Radfahrern aber erlaubt, die Fahrbahn zu nutzen.

²²⁷ §45 Abs. 9 StVO



Bild 74: Mit Verkehrszeichen 260 versehene Nebenfahrbahn für Rad-, Reit- und Fußverkehr

Regeln

Die Regeln auf einem mit dem Verkehrszeichen 260 beschilderten Weg im Seitenraum der Straße sind sehr ähnlich zu den Regeln auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Es gibt aber ein paar kleine Unterschiede.

Weniger Vorrang für den Fußverkehr

Ein mit Verkehrszeichen 260 beschildertes Nebenweg ist kein Sonderweg im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung, sondern eigentlich eine weitere Fahrbahn ohne Gehwege. Fußgänger dürfen hier laufen. Sie müssen aber, zumindest außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst am (linken) Fahrbahnrand gehen.²²⁸

Eine Rücksichtnahme des restlichen Verkehrs auf Fußgänger ergibt sich immer noch aus den Paragraphen 1 und 3 der Straßenverkehrs-Ordnung. „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“²²⁹ „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“²³⁰

Die vom Verkehrszeichen 240 geforderte Anpassung der Geschwindigkeit an den Fußverkehr ist nicht mehr zwangsläufig gegeben. Radfahrer müssen nur vorsichtig fahren und brems-

bereit sein. Fußgänger müssen sich ebenfalls vorsichtig und rücksichtsvoll benehmen, insbesondere bei Richtungs- oder Seitenwechseln.

Kein Befahrverbot der Fahrbahn für Radfahrer

Anders als beim blauen Radwegeschild herrscht hier keine Benutzungspflicht. Radfahrer können frei wählen, ob sie die Fahrbahn oder den Nebenweg benutzen wollen.



Bild 75: Landwirtschaftlicher Verkehr kann wie beim Verkehrszeichen 240 zusätzlich erlaubt werden.

Benutzungsrecht für Reiter

Beim Verbot für Kraftfahrzeuge sind Reiter und auch Fuhrwerke erlaubt. Es ist also keine Zusatzbeschilderung nötig, um diesen Gruppen die Benutzung des Nebenwegs zu erlauben.

Verbot für E-Scooter, Mofas, E-Bikes

Andererseits gilt ein durch das Verkehrszeichen 260 ausgesprochenes Verbot für alle Kraftfahrzeuge. Dies schließt E-Scooter²³¹, Mofas und E-Bikes ein, die einen gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts sonst mitbenutzen dürften.²³²

Damit diese langsamen Fahrzeuge nicht zwangsweise die Hauptfahrbahn benutzen müssen, kann mit einer Kombination der Zusatzzeichen 1022-15 („Mofas und E-Bikes frei“) und 1022-16 („Elektrokleinstfahrzeuge frei“) die Erlaubnis erteilt werden, auch auf der eigentlich für sie gesperrten Nebenfahrbahn fahren zu dürfen – aber nicht zu müssen.

²²⁸ §25 Abs. 1 StVO

²²⁹ §1 Abs. 1 StVO

²³⁰ §3 Abs. 2a StVO

²³¹ §12 Abs. 2 eKFV

²³² StVO zu Zeichen 260, Nr. 1



Bild 76: Zusatzzeichen 1022-15 „Mofas und E-Bikes frei“ und Zusatzzeichen 1022-16 „Elektrokleinstfahrzeuge frei“

Mindestbreite

Eine mit dem Verkehrszeichen 260 gekennzeichnete Verkehrsfläche wird, genauso wie eine mit der Kombination 250/1022-10 („Verbot für Fahrzeuge aller Art/Radverkehr frei“) gekennzeichnete Verkehrsfläche, in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) als Möglichkeit der gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr genannt, allerdings ohne exakte Vorgaben.²³³

Betrachtet man eine für KFZ gesperrte Nebenfahrbahn als Radverkehrsanlage, so sollten bei der Mindestbreite die gleichen Regeln wie beim gemeinsamen Geh- und Radweg gelten. Wie dort fehlen Angaben und Regelungen für Breiten bei erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Verbesserungspotential

Dieser letzte Konfliktpunkt, eine fehlende Vorgabe für Mindestbreiten in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen, sollte in der Verwaltungsvorschrift oder den technischen Regelwerken behoben werden.

Breitenvorgaben festlegen

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung kommt eine solche Nebenfahrbahn mit Verkehrszeichen 260 nicht vor. Aktuell findet man diese Beschilderung deshalb auch an Wegen, die nur sehr schmal sind und Radverkehr überhaupt nicht erlauben – also eigentlich reine Gehwege sind.



Bild 77: Zu enger Mischweg, der als reiner Gehweg beschildert sein müsste.

Es wäre sinnvoll, detailliertere Regeln zu nötigen Mindestbreiten entweder in der Verwaltungsvorschrift oder in den einschlägigen Regelwerken vorzusehen.

²³³ ERA 8.3, Tabelle 17

Selbstständig geführte Mischwege

Mit dem Verkehrszeichen 240 beschilderte gemeinsame Geh- und Radwege findet man nicht nur entlang von Landstraßen. Auch Wege entlang von Flüssen oder Bahnlinien werden so beschildert, genau wie Wege quer durch die Natur, beispielsweise auf alten Bahntrassen oder durch Wälder.

Sinn und Zweck

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg unabhängig von einer Fahrbahn soll den Verkehrsgruppen Fußgänger und Radfahrer einen exklusiven Weg bieten, wo Kraftfahrzeuge nicht hinkommen.

Einsatzbereich

Die Frage, welche Regeln auf einem fahrbahnunabhängigen Weg gelten, der mit dem Verkehrszeichen 240 beschildert ist, führt immer wieder zu Diskussionen, selbst mit Vertretern der Ordnungsbehörden.

Das beginnt mit der Frage, ob eine solche Verkehrsfläche überhaupt eine „Straße“ ist. Selbst die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) sprechen in diesem Zusammenhang von „straßenunabhängiger“ Führung des Radverkehrs.²³⁴ Hier waren die Autoren der ERA offensichtlich dem Missverständnis „Straße = Fahrbahn“ aufgesessen.

Straßen bestehen aus Fahrbahnen und/oder Sonderwegen und/oder weiteren Verkehrsflächen. Ein selbstständig geführter Geh- und Radweg ist eine öffentliche Verkehrsfläche und durch die Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 240 ein Sonderweg entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung.²³⁵

Noch deutlicher wird dies beispielsweise im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen: „Zu den sonstigen öffentlichen Straßen gehören insbesondere Rad- und Gehwege, soweit sie nicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b. zu einer Straße gehören

(selbständige Rad- und Gehwege).“²³⁶ „§ 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b“ sind entsprechend die fahrbahnbegleitenden Rad- und Gehwege.

Regeln

Da die Verkehrsregeln über das aufgestellte Verkehrszeichen festgelegt sind, gilt auf einem fahrbahnunabhängigen Geh- und Radweg genau dasselbe wie auf einem fahrbahnbegleitenden. Die Regeln wurden dort (ab Seite 59) beschrieben und werden hier deshalb nur noch einmal kurz zusammengefasst.

Es handelt sich um eine exklusive Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer. Kraftfahrzeuge und Reiter sind hier verboten. Radverkehr muss auf Fußverkehr Rücksicht nehmen und gegebenenfalls die Geschwindigkeit der des Fußverkehrs anpassen. Eine Benutzungspflicht gibt es natürlich nicht, da es keine begleitende Fahrbahn als Alternative gibt.

Rechtsfahrgebot

Wie beim gemeinsamen Geh- und Radweg entlang einer Landstraße gilt für Radfahrer das Gebot, rechts zu fahren und links zu überholen.

Aus den oben genannten Gründen ist es für Fußgänger sicherer und angenehmer, dem Gegenverkehr auf dessen Spur zu begegnen, also links zu gehen. Man sieht sich gegenseitig. Überholer haben eine freie Spur und müssen sich nicht von hinten „anschleichen“ und auffahren.

E-Scooter, E-Bikes und Mofas

Wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang von Landstraßen dürfen E-Scooter einen mit Verkehrszeichen 240 beschilderten Weg benutzen. Allerdings müssen Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen Rücksicht auf den Radverkehr nehmen und erforderlichenfalls ihre Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Eine

²³⁴ ERA 9.1.3, Tabelle 19

²³⁵ StVO, Anlage 1, Abschnitt 5

²³⁶ §3 Abs. 5 StrWG NRW

gleichzeitige Rücksichtnahme auf Fußgänger ist zwingend erforderlich. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen ist erforderlichenfalls auf Schrittgeschwindigkeit abzubremesen.²³⁷ Die Führer von Elektrokleinstfahrzeugen müssen durch Warnsignale rechtzeitig auf sich aufmerksam machen und sicherstellen, dass sie vom Fußgänger wahrgenommen und verstanden wurden. Reagiert ein Fußgänger nicht, muss angehalten werden.²³⁸

Gleiches gilt für die auf 25 km/h gedeckelten Kleinkrafträder mit Elektro- oder Verbrennerantrieb, also E-Bikes und Mofas. Auch sie dürfen einen gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen, allerdings nur außerhalb geschlossener Ortschaften.

Mindestbreiten

Fahrbahnferne, selbstständige Geh- und Radwege können innerhalb und außerhalb von geschlossenen Ortschaften vorkommen. Manche Verbindungswege oder Radrouten wechseln auch zwischen innerorts und außerorts.

Die Regel- und Mindestmaße außerhalb geschlossener Ortschaften wurden im Rahmen der fahrbahnbegleitenden Wege an Landstraßen erklärt. (Seite 59)

Innerhalb geschlossener Ortschaften verlangen sowohl die technischen Regelwerke als auch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung eine größere Mindestbreite als außerorts.

Sowohl im planerischen Entwurf²³⁹ als auch für die Zulässigkeit des Verkehrszeichens 240²⁴⁰ wird für gemeinsame Geh- und Radwege innerhalb geschlossener Ortschaften eine Mindestbreite von 2,5 m vorgegeben.

Im „Leitfaden für Planer*innen“ zu selbstständigen Geh- und Radwegen, der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 entwickelt wurde, wird die erforderliche Wegbreite durch die zu erzielende Aufenthaltsqualität bestimmt.²⁴¹ Eine Wegbreite von 3,25 m genügt nach diesem Leitfaden, bedingt aber eine geringe Aufenthaltsqualität. Dies bedeutet, dass Nebeneinandergehen kaum und Stehenbleiben

gar nicht möglich ist. Eine Wegbreite von 3,9 m sorgt für eine mittlere Aufenthaltsqualität, das heißt freies Flanieren mit gelegentlichen Störungen und ausreichendem Überholabstand.

Der Leitfaden empfiehlt außerdem, wo immer es geht, getrennte Wege für den Fuß- und Radverkehr zu planen. Dabei sollte jeweils eine Breite von 3 m für jede Verkehrsart vorgesehen werden.

Verträgliche Verkehrsstärken

Die technischen Richtlinien geben für fahrbahnferne gemeinsame Geh- und Radwege zwar verträgliche Verkehrsstärken an, diese werden jedoch nur in den seltensten Fällen eingehalten.

So schreiben die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) lapidar: „Die Anordnung selbständig geführter gemeinsamer Geh- und Radwege kommt auf Hauptverbindungen des Radverkehrs nur bei geringem Fußgängerverkehr in Frage.“²⁴² Verwiesen wird dabei auf die Verträglichkeitsgrenzen, die für sämtliche Formen gemeinsamer Führung von Rad- und Fußverkehr gelten. Bei einem 2,5 m breiten Weg wären das maximal 25 Radfahrer in der Spitzenstunde, selbst bei einem 4,0 m breiten gemeinsamen Weg höchsten 50 Radfahrer.²⁴³

Die Anordnung selbständig geführter gemeinsamer Geh- und Radwege kommt auf Hauptverbindungen des Radverkehrs nur bei geringem Fußgängerverkehr in Frage.

ERA

Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) halten ebenfalls wenig davon, Rad- und Fußverkehr auf einem Weg zu mischen: „Gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr auf selbstständig geführten Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten kommen nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn die Fußverkehrsstärke ein verträgliches Miteinander der beiden Verkehrsarten er-

²³⁷ Bundesrats-Drucksache 158/19

²³⁸ OLG Koblenz SVR 2019, 454

²³⁹ ERA 2.2.1

²⁴⁰ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 20

²⁴¹ LfSt (Hrsg.): NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen (Leitfaden für Planer*innen, 2020)

²⁴² ERA 10.2

²⁴³ ERA 3.6, Bild 15

möglichst.²⁴⁴ Als Verträglichkeitsgrenzen stehen hier maximal 25 Fußgänger pro Stunde bei Rad-schnellverbindungen, 40 Fußgänger/Stunde bei Radvorrangrouten.

Im „Leitfaden für Planer*innen“ zu selbstständigen Geh- und Radwegen werden 400 Verkehrsteilnehmer in der Spitzenstunde, davon 70% Radfahrer, als verträgliche Verkehrsstärke genannt, sofern die Wegbreite ausreichend ist.²⁴⁵

Probleme bei selbstständig geführten Geh- und Radwegen

Während entlang von Landstraßen der Fußverkehr normalerweise sehr gering ist, kommen gemeinsame Geh- und Radwege durch Grünanlagen und Stadtwälder schnell an ihre Kapazitätsgrenzen.

Verständnis- und Definitionsprobleme

Gerade im Umfeld von Siedlungen haben Fußgänger und Radfahrer völlig unterschiedliche Ansprüche an und auch ein völlig unterschiedliches Verständnis von Wegen durch Grünanlagen.



Bild 78: Zur Definition eines guten Radwegs gehört auch eine ausreichende Oberflächenqualität – und nicht Gras.

Fußgänger nutzen derartige Wege zum Spazieren, Erholen oder zum Ausführen der Hunde. Radfahrer sehen dieselben Wege als autofreie, komfortable Alternative, um schnell von einem

Ort zu einem anderen zu gelangen. Der Fußgänger sucht Erholung, der Radfahrer eine Abkürzung.

Unverträgliche Verkehrsstärken

Entlang von Gewässern oder auf ehemaligen Bahntrassen führen nicht nur diese unterschiedlichen Ansprüche, sondern auch die unverträglichen Verkehrsstärken regelmäßig zu Konflikten. Besonders an Wochenenden oder bei schönem Wetter stoßen hier sehr langsame und sehr schnelle Verkehrsgruppen in großer Stärke aufeinander.

Je schöner ein Weg ist, desto stärker wird er auch genutzt. Nicht nur zu Spitzenzeiten kommt es deshalb auf attraktiven Wegen zu Verkehrsstärken, die den beiden Ansprüchen „gemütlicher Spaziergang“ und „schnelle Abkürzung“ entgegen stehen. Bei zu viel Radverkehr kann ein Weg nicht mehr zur entspannten Erholung genutzt werden, bei zu viel Fußverkehr ist ein schnelles Vorankommen für Radfahrer unmöglich.

Zu viele Fußgänger

Bei schönem Wetter, insbesondere am Wochenende werden autofreie Wege entlang von Gewässern oder durch Grünflächen von Fußgängern gern genutzt. Am Bodensee kommt es deshalb immer wieder zu Staus auf dem Seeradweg, vor denen sogar im Radio gewarnt wird.



Bild 79: Eine Wandergruppe nimmt den Weg in ganzer Breite ein.

Schon wenn in jeder Richtung nur alle 100 m ein Fußgänger(-paar) unterwegs ist, ist ein flüssiges Radfahren aufgrund der ständigen Überhol- und Begegnungsfälle nicht mehr möglich. Auch Fußgängergruppen oder Fußgänger mit

²⁴⁴ H RSV 4.5.1

²⁴⁵ LIST (Hrsg.): NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen (Leitfaden für Planer*innen, 2020)

Kindern oder Hunden lassen ein flüssiges Durchkommen für Radfahrer kaum zu – zumindest wenn man sich als Radfahrer regelgerecht, vorsichtig und rücksichtsvoll verhält.

Regelkunde und Rücksicht

Je größer die Anzahl von Verkehrsteilnehmern, desto größer ist auch die Anzahl derer, welche die Verkehrsregeln nicht kennen oder bewusst ignorieren. Gerade die wichtigste Regel auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, nämlich der Vorrang des Fußverkehrs, wird gern ignoriert.

Fußgänger müssen sich zwar so verhalten, dass sie den übrigen Verkehr nicht über Gebühr behindern oder sogar gefährden,²⁴⁶ haben aber ansonsten beliebige Freiheit in der Wahl ihres Wegs und ihrer Geschwindigkeit. Fußgänger sollten also keine abrupten Richtungswechsel machen, sich beim Spurwechsel umgucken und ausreichend Platz für andere lassen.



Bild 80: Plakataktion der Stadt Essen.

Radfahrer sind hier deutlich stärker reglementiert. Sie müssen auf der rechten Seite fahren und andere Radfahrer links überholen. Insbesondere aber müssen sie immer bremsbereit sein und ihre Geschwindigkeit gegebenenfalls der des Fußverkehrs anpassen. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.²⁴⁷

²⁴⁶ § 1 Abs. 2 StVO

²⁴⁷ StVO zu Zeichen 240, Nr. 1

Wenn man nicht (oder nur eng) überholen kann, muss man eben hinter dem Langsamen bleiben.

Hunde

Gerade Freizeitwege werden oft von Fußgängern dazu genutzt, Hunde auszuführen. Die Kollision eines Radfahrers mit einem Hund kann für beide schwere Folgen haben. Bei der Analyse typischer Unfallkonstellationen auf gemeinsamen genutzten Wegen im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 wird die Kollision mit Hunden auffallend häufig genannt.²⁴⁸

Aus diesem Grund darf ein Hund auf einer Straße oder einem öffentlichen Weg nur dann ausgeführt werden, wenn der Mensch geeignet ist, ausreichend auf den Hund einzuwirken.²⁴⁹ Eine Leine ist nicht zwangsläufig erforderlich²⁵⁰, kann aber durch die Gemeinde oder das Bundesland vorgeschrieben sein. Auch darf auf eine Leine nur verzichtet werden, wenn der Hund aufs Wort hört, insbesondere auf Zuruf sofort stehen bleibt oder sich hinlegt.

Wird der Hund an einer Leine geführt, so muss der Mensch verhindern, dass die Leine selbst zur Unfallgefahr wird. Es muss also immer auf der Wegeseite gegangen werden, auf der auch der Hund läuft.

Zu viele und zu schnelle Radfahrer

Nicht nur im Alltags-, sondern auch im Freizeitverkehr ziehen autofreie und geradlinige Wege Radfahrer an. Wenn Fußgänger ständig auf den Radverkehr achten müssen, um nicht zu behindern oder um nicht angefahren zu werden, sinkt der Verkehrswert eines solchen Wegs rapide.

²⁴⁸ Hantschel/Gerike/Enke: „NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen – Verträglichkeit, Verkehrsablauf und Gestaltung; Schlussbericht“ (2020)

²⁴⁹ § 28 Abs. 1 StVO

²⁵⁰ VwV-StVO zu § 28, Rd.Nr. 2



Bild 81: Gerade Liege- und Rennräder werden auf autofreien Wegen gern schnell gefahren.

Dies gilt umso mehr, je schneller die Radfahrer unterwegs sind. Schon ein leichtes Gefälle sorgt dafür, dass Radfahrer die zehnfache Geschwindigkeit des Fußverkehrs erreichen. Dies provoziert nicht nur Konflikte, sondern auch gefährliche Situationen, die zu Unfällen führen können.



Bild 82: Aufwändig, aber effektiv ist es, schnelle Radfahrer durch unkomfortable „Bremsschwellen“ zu langsamerem Tempo zu animieren.

Ortsgrenzen

Mofas und E-Bikes dürfen einen mit Verkehrszeichen 240 beschilderten Weg nur außerhalb geschlossener Ortschaften benutzen.²⁵¹

Fahrbahnferne Geh- und Radwege entlang von Gewässern oder auf alten Bahntrassen verbinden Ortschaften, gehen aber auch durch sie hindurch. Eine Beschilderung von Ortsein- und Ortsausgängen ist auf gemeinsamen Geh- und

Radwegen selten vorhanden. Für die Fahrer von Kleinkraftfahrzeugen ist es deshalb nicht zu erkennen, ob sie einen Weg nutzen dürfen – oder ob ein Bußgeld von 20€ droht.²⁵²



Bild 83: Kein Verkehrszeichen, aber zumindest ein Hinweis auf den Ortsanfang

Verbesserungspotential

Das Problem der unverträglichen Verkehrsstärken lässt sich nur baulich lösen, verlangt dann aber verfügbare Flächen und Investitionsmittel.

Die schon bei gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang von Landstraßen genannten Verbesserungsvorschläge wie Mindestabstand und Maximalgeschwindigkeit beim Überholen/Vorbeifahren an Fußgängern gelten für fahrbahnferne Wege entsprechend. Zusätzlich ist für den erweiterten Nutzerkreis eine ergänzende Beschilderung notwendig.

Radwege und Fußgängerwege trennen

Es reicht nicht, einen Freizeit-, Alltags- oder Erholungsweg mit dem Verkehrszeichen 240 zu beschildern und dann zu hoffen, dass er nur so wenig genutzt wird, dass die Verkehrsstärken verträglich bleiben.

Verkehrsstärken müssen gemessen und prognostiziert werden, damit die Verkehrswege korrekt bemessen werden können. Dies gilt sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr. Insbesondere braucht man Messungen zu den Spitzenzeiten, die beim Fußverkehr ganz anders liegen können als beim Radverkehr.

²⁵¹ §2 Abs. 4 StVO

²⁵² Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten, Tbnr. 102018

Werden die verträglichen Verkehrsstärken überschritten, muss baulich oder organisatorisch nachgebessert werden. Baulich können Wege auf die erforderlichen Breitenmaße erweitert werden oder man muss, wie von den Regelwerken vorgegeben, Radweg und Gehweg voneinander trennen. Getrennte Wege werden allerdings nur dann von den Nutzern angenommen, wenn sie der jeweiligen Verkehrsart angemessen sind.



Bild 84: Die Stadt Freiburg baut einen gemeinsamen Geh- und Radweg – und bittet die Fußgänger, ihn nicht zu benutzen.

Organisatorisch ist zu prüfen, die gemeinsame Führung der beiden Verkehrsarten aufzuheben. So kann der Weg zu einem reinen Gehweg – oder zu einem reinen Radweg – werden. Für die andere Verkehrsart muss dann eine geeignete, am besten attraktivere Verkehrsführung gesucht, beschildert oder auch gebaut werden.

Kennzeichnung von geschlossenen Ortschaften

Auf fahrbahnfernen, selbstständigen Geh- und Radwegen muss eindeutig erkennbar sein, ob ein Teilstück innerhalb oder außerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegt, weil die Bedeutung des Verkehrszeichens 240 dann wechselt.

Die zuständigen Behörden müssen deshalb Ortseingänge und Ortsausgänge kennzeichnen. Die Straßenverkehrs-Ordnung sieht hierfür das Verkehrszeichen 310/311 vor. Die Kennzeichnung muss natürlich frühzeitig und an sinnvoller Stelle erfolgen, damit Mofafahrer den zulässigen Weg wählen.

Stadtstraßen mit benutzungspflichtigen Mischwegen

Mit dem Verkehrszeichen 240 beschilderte gemeinsame Geh- und Radwege findet man nicht nur entlang von Landstraßen oder als fahrbahnerne selbstständige Wege, sondern leider auch innerstädtisch entlang von Häuserreihen.

Diese Lösung ist fast nie geeignet, weil sie alle bisher beschriebenen Konflikte potenziert.

Sinn und Zweck

Reicht die Breite des Seitenraums für parallele Geh- und Radwege nicht aus, kommen Verkehrsplaner manchmal auf die Idee, Fußverkehr und Radverkehr auf dieselbe Verkehrsfläche zu legen und dazu noch den Radweg benutzungspflichtig zu machen.

Innerstädtisch, also an angebauten Straßen, verbindet diese Lösung sämtliche Konflikte, die man zwischen Fußgängern und Radfahrern beobachten kann. Entlang von Häuserreihen ist der gemeinsame Geh- und Radweg die schlechteste Idee.

Das Bundesverkehrsministerium schreibt deshalb eindeutig vor: „Die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege ist in Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken.“²⁵³

**Die Anlage gemeinsamer
Geh- und Radwege ist in
Ortsdurchfahrten aus
Gründen der
Verkehrssicherheit auf
Ausnahmefälle zu
beschränken.**

ODR

Gleiches besagen auch die technischen Richtlinien²⁵⁴ sowie Ländergesetze wie das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz von Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW): „Bei dem Neu-, Aus- und Umbau von Straßen sollen Radverkehr und Fußverkehr innerhalb der Ortstagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen nur nachrangig gegenüber anderen Führungsformen für den Radverkehr vorgesehen werden.“²⁵⁵

**Bei dem Neu-, Aus- und
Umbau von Straßen sollen
Radverkehr und Fußverkehr
innerhalb der Ortstagen
grundsätzlich getrennt
geführt werden.**

FaNaG NRW

Gemeinsame Geh- und Radwege sind für den Radverkehr per se Radwege deutlich minderer Qualität.²⁵⁶ Radwege sind Räume für den Radverkehr, wo er sicher und komfortabel geführt werden kann.²⁵⁷ Gemeinsame Geh- und Radwege sind grundsätzlich nicht geeignet, die Attraktivität des Radverkehrs zu fördern, da sie fast nie eine sichere und komfortable Radverkehrsführung und erst recht kein zügiges Vorankommen ermöglichen, zugleich beeinträchtigen sie immer auch die Attraktivität des Zufußgehens.²⁵⁸

²⁵³ BMDV: „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen“ (Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR), §12a Abs. 3

²⁵⁴ FGSV, „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“

²⁵⁵ §13 Abs. 3 FaNaG NRW

²⁵⁶ Schubert: „Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht wegen bestehender Gefahrenlage für die Flüssigkeit des Verkehrs“, NZV 10/2024, 490

²⁵⁷ Bundesrats-Drucksache 153/09, S. 84

²⁵⁸ Schubert a.a.O.



Bild 85: Gemeinsame Geh- und Radwege entlang von Fassaden provozieren Unfälle an den Hauseingängen.

Einsatzbereich

Ein benutzungspflichtiger Radweg, der mit dem Fußverkehr geteilt werden muss, weil der Seitenraum der Straße für parallele Wege zu schmal ist, kann nur in extremen Ausnahmefällen gerechtfertigt sein. Dazu muss es auf der Fahrbahn besonders gefährlich sein und es darf praktisch kein Fußverkehr vorkommen.

Die „Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) sagen klar: „Gemeinsame Geh- und Radwege kommen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen infrage, wenn getrennte Führungen in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitsgründen für nicht vertretbar gehalten wird.“²⁵⁹

Insbesondere ist der Auffassung zu widersprechen, Radfahrer müssten von der Fahrbahn in den Seitenraum verbannt werden, um die Leichtigkeit des Autoverkehrs zu gewährleisten. Der gesetzliche Regelfall ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn, zu dem Radfahrer aller Art einschließlich der Fahrer und Fahrerinnen von

zweispurigen Fahrrädern, von Pedelecs und von Lastenrädern bis hin zu autoähnlichen Fahrrädern ebenso wie die Führer motorisierter Fahrzeuge einschließlich der Führer langsam fahrender zwei- und vierrädriger Kraftfahrzeuge wie z.B. Mofas oder motorisierter Krankenfahrstühle gehören.²⁶⁰ Rechtlich ist der Radverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr eine zumindest gleichberechtigte und gleichwertige Verkehrsart.²⁶¹

Gemeinsame Geh- und Radwege kommen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen infrage.

RASt

Regeln

Die Regeln bei innerstädtischen, angebauten Wegen mit Verkehrszeichen 240 entsprechen denen an Landstraßen und selbstständigen Wegen, weil sie durch das Verkehrszeichen vorgegeben werden.

Auch hier gilt also eine Benutzungspflicht für Radfahrer und E-Scooter. Mit Ausnahme der Gebote zur Rücksichtnahme und Bremsbereitschaft gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Sobald Fußverkehr unterwegs ist, gilt der Vorrang der Fußgänger sowie die Pflicht, erforderlichenfalls die Geschwindigkeit der des Fußverkehrs anzupassen.

Einrichtungsverkehr

Wie bei den innerstädtischen getrennten Rad- und Gehwegen sind auch fahrbahnbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege in der Regel nur in einer Richtung zu befahren. Fußgänger dürfen auf ihnen in beiden Richtungen gehen.

²⁵⁹ RASt 6.1.6.4

²⁶⁰ Schubert: „Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht wegen bestehender Gefahrenlage für die Flüssigkeit des Verkehrs“, NZV 10/2024, 490

²⁶¹ Schubert, a.a.O.

Es ist immer der Radweg im in Fahrtrichtung rechten Seitenraum zu benutzen. Ein Radweg auf der in Fahrtrichtung linken Seite, egal ob gemeinsam oder getrennt, darf nicht benutzt werden.

Einzige Ausnahme hiervon ist, wenn der linke Weg explizit in Fahrtrichtung mit einem blauen Radwegeschild als benutzungspflichtiger Radweg, mit einem einzelnen Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) als „anderer“ Radweg oder mit der Kombination 239/1022-10 („Gehweg“/„Radverkehr frei“) beschil­dert ist. Dann muss bzw. darf man den linken Radweg befahren. Eine doppelte Benutzungspflicht, also blaue Radwegeschilder rechts und links der Fahrbahn, darf es aufgrund der verlangten Eindeutigkeit nicht geben.

Für den Fußverkehr hingegen gibt es keine vorgeschriebene Gehrichtung. Problematisch ist es deshalb bei einem Einrichtungsweg, dass Fußverkehr aus der nicht für den Radverkehr freigegebenen Richtung nicht erkennen kann, dass dieser Teil des Seitenraums auch einen Radweg darstellt.

Ausnahmefälle

Wie das oben aufgeführte Zitat des Bundesverkehrsministeriums und die weiteren Vorschriften klar machen, dürfen gemeinsame Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten nur in Ausnahmefällen gebaut werden. Diese Konstruktion ist aus Gründen der Verkehrssicherheit zu vermeiden.

Auch wenn die „Ortsdurchfahrtsrichtlinie“ (ODR) in erste Linie für durch Ortschaften führende Bundesstraßen gilt, ist sie in Ländern wie Nordrhein-Westfalen sinngemäß auch auf Landesstraßen anzuwenden und wird für Kreisstraßen empfohlen.²⁶² Die technischen Richtlinien sowie Landesgesetze wie das FaNaG NRW gelten auch für kleine Gemeindestraßen.

Mindestbreite

Innerhalb geschlossener Ortschaften entlang von Häuserreihen und Gärten müssen entsprechend der technischen Regelwerke gemeinsame Geh- und Radwege eine Mindestbreite von

2,5 m aufweisen.²⁶³ Nach den Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ist es auch nur dann erlaubt, Verkehrszeichen 240 aufzustellen und damit eine Benutzungspflicht anzuordnen.²⁶⁴ Im Unterschied zum technischen Regelwerk schließt die VwV-StVO allerdings die notwendigen Sicherheitsräume in diesen 2,5 m bereits ein.

Verträglichkeit von Fuß- und Radverkehr

Die technischen Richtlinien machen keine Unterschiede zwischen Gehwegen, die mit dem Verkehrszeichen 240 für den Radverkehr freigegeben sind und solchen mit der Zeichenkombination „Gehweg“/„Radverkehr frei“.

Insbesondere gelten die schon für Gehwege mit Radverkehrsfreigabe genannten Ausschlusskriterien für solche Wege, die fast wortgleich in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) und den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) aufgeführt werden.²⁶⁵

1. Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung
2. überdurchschnittlich hohe Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
3. Hauptverbindungen des Radverkehrs (und Hauptverbindungen des Fußverkehrs)²⁶⁶,
4. starkes Gefälle (mehr als 3 %),
5. dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
6. zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
7. stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
8. Gehwegbreite kleiner als 2,5 m,
9. mehr als 70 Fußgänger und Radfahrer (in Summe) in der Spitzenstunde (bei 2,5 m Gehwegbreite), davon nicht mehr als ein

²⁶² „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR)“, Runderlass des Ministeriums für Verkehr NRW, III B 1 – 51-80/5

²⁶³ ERA 2.2.1

²⁶⁴ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 20

²⁶⁵ RASt 6.1.6.4, EFA 3.1.2.5 und ERA 3.6

²⁶⁶ FGSV, „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06“

Drittel Radfahrer. Die verträgliche Verkehrsmenge steigt auf bis zu 150 Fußgänger und Radfahrer (in Summe, davon maximal 50 Radfahrer) bei 4,0 m Gehwegbreite.

Mindestbreite: 2,5 m,
maximale Verkehrsstärke:
70 Fußgänger und
Radfahrer in der
Spitzenstunde.

RASt

Probleme bei Mischwegen entlang von Häuserreihen

Neben den schon aufgeführten Problemen gemeinsamer Wege kommt in der innerstädtischen Situation noch die Gefahr hinzu, die von Einfahrten und Hauseingängen ausgeht.

Hauseingänge

Innerstädtische Radwege sind normalerweise Einbahnstraßen auf der jeweils rechten Straßenseite, da linke Radwege bekanntlich sehr gefährlich sind. Auf einem Radweg herrscht wie auf der Fahrbahn das Rechtsfahrgebot.²⁶⁷

Korrekt fahrende Radfahrer müssten deshalb eigentlich möglichst weit rechts auf dem gemeinsamen Weg fahren. Genau auf dieser, der Fahrbahn abgewandten Seite befinden sich aber an einer angebauten Straße die Gartentore, Garageneinfahrten oder im schlimmsten Fall direkt die Hauseingänge.

Hier ist die Gefahr eines Zusammenstoßes besonders groß.²⁶⁸ Vorsichtige Radfahrer nutzen deshalb die linke, der Fahrbahn zugewandte Seite und lassen den langsameren Fußgängern die rechte „Spur“.

Aber auch so ist bei einem engen Seitenraum – bei ausreichend Platz hätte man schließlich parallele, getrennte Wege gebaut – die Gefahr groß, dass aus einer Haustür oder Gartenpforte ein Kind herausrennt oder dass ein Auto unvorsichtig in eine Einfahrt biegt.



Bild 86: Auch bei Grün kann hier ein Fußgänger aus der Haustür kommen.

Bei einem Radweg direkt entlang von Gärten oder Hausfassaden ist es deshalb besonders wichtig, dass Radfahrer langsam fahren und bremsbereit sind.

Geisterfahrer

Radwege an angebauten Straßen sind im Normalfall Einbahnstraßen. Es muss immer der Radweg genutzt werden, der in Fahrtrichtung auf der rechten Straßenseite liegt.²⁶⁹

Geisterfahrer auf einem Radweg sind extrem gefährlich, da querende Autofahrer und Fußgänger nicht mit einem Radfahrer aus der falschen Richtung rechnen. Auch werden durch das Falschfahren Fußgänger und korrekt fahrende Radfahrer gefährdet.

Verbesserungspotential

Mit Verkehrszeichen 240 beschilderte gemeinsame Geh- und Radwege entlang von Häuserreihen entsprechen fast nie der Straßenverkehrs-Ordnung („außergewöhnliche Gefahrenlage“), den Richtlinien (ODR), Ländergesetzen (wie FaNaG NRW) und den technischen Regelwerken (RASt, ERA, EFA). Außerdem sind sie besonders gefährlich. Diese Art der Verkehrsführung sollte deshalb unbedingt vermieden und, wie vom Bundesverkehrsministerium und der FGSV vorgegeben, auf Einzelfälle beschränkt werden.

²⁶⁷ §2 Abs. 2 StVO

²⁶⁸ Siehe z.B. OLG Frankfurt am Main, 09.10.2012 - 22 U 10/11

²⁶⁹ §2 Abs. 4 StVO

Verbot an angebauten Straßen

Wenn der Seitenraum einer Straße zu schmal für eine verkehrssichere Gestaltung ist, kann es nur einen Grund geben, Radfahrer trotzdem auf den Gehweg zu verbannen: eine gefährliche Fahrbahn.



Bild 87: Innerorts sind Mischwege gefährlich und gehören verboten.

Gefährliche Fahrbahnen dürfen aber innerstädtisch überhaupt nicht vorkommen. Wo der Verkehr auf der Fahrbahn so gefährlich ist, dass man Radfahrer dort nicht führen kann, muss die Ursache behoben werden.

Es muss dann oberste Priorität der Verkehrsplaner sein, die Fahrbahn an diesen Stellen sicher zu machen. Und zwar so sicher, dass Radfahrer hier gefahrlos fahren können.

Möglichkeiten dazu gibt es viele, von Tempobeschränkungen über Verbote bestimmter Verkehrsarten (Schwerlastverkehr, Durchgangsverkehr) bis zu abgesperrten Fahrspuren.

Gemeinsame Geh- und Radwege entlang von Häuserreihen sollten deshalb verboten werden.

Ersatz durch getrennte Wege

Sollte es nicht möglich oder sinnvoll sein, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu überführen, muss der Seitenraum anders aufgeteilt werden.

Es sollten dann Parkflächen oder auch Grünflächen eingezogen und durch einen separaten, getrennten Radweg mit ausreichend großer Breite ersetzt werden. Gegebenenfalls kann und muss die Fahrbahn schmaler gemacht werden, soweit es die Verkehrssituation und die technischen Regelwerke zulassen.

Alternativ kann dem Radverkehr eine Ausweichroute, z.B. durch eine parallele Wohnstraße, angeboten werden, die gut ausgeschildert, sicher und komfortabel sein muss.

Ersatz durch „Radverkehr frei“

Bleibt als einzige Möglichkeit, den Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg zu führen, sollte das Verkehrszeichen 240 durch die Kombination 239/1022-10 („Gehweg“, „Radverkehr frei“) ersetzt werden.

Diese Beschilderung schreibt Schrittgeschwindigkeit vor und ist von allen schlechten die sicherste Maßnahme im innerstädtischen Bereich.

Stadtstraßen mit nicht benutzungspflichtigen Mischwegen

Jeder mit einem blauen Verkehrszeichen gekennzeichnete Radweg ist nicht nur ein Angebot an den Radverkehr. Die Verkehrszeichen sprechen auch jeweils das Verbot aus, eine parallel verlaufende Fahrbahn zu benutzen.

Damit Radwege benutzungspflichtig gemacht werden dürfen, muss dies aus Verkehrssicherheitsgründen²⁷⁰ zwingend²⁷¹ erforderlich sein. Außerdem sind Mindestbreiten und eine geeignete Oberfläche vorgeschrieben. Diese Anforderungen sind selten erfüllt.

Bei den getrennten Rad- und Gehwegen im Seitenraum gibt es deshalb die benutzungspflichtige (siehe Seite 41) und die nicht benutzungspflichtige Variante (siehe Seite 52). Sie unterscheiden sich nur dadurch, dass einmal das blaue Verkehrszeichen steht und einmal nicht.

Wo kein Verkehrszeichen steht, deuten oft Pflaster, Bordsteinabsenkungen und Begrenzungen darauf, dass hier auch geradelt werden darf. Manchmal ist das aber nicht eindeutig. Dann ist dies ein Gehweg ohne Radfahrerlaubnis.

Sinn und Zweck

Bei vielen ehemals benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen wurde die Benutzungspflicht aufgehoben, weil sie nicht sicher waren oder nicht mehr den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung und der Verwaltungsvorschrift entsprachen.

Wo man weiterhin Radverkehr auf diesem Weg zulassen wollte, wurde die Verkehrszeichenkombination 239/1022-10 („Gehweg, Radverkehr frei“) aufgestellt. Dies führte dazu, dass sich aufgrund der Menge solcher Wege Radfahrer daran gewöhnten, grundsätzlich auf Gehwegen zu fahren – auch wenn dort kein „Radverkehr frei“ stand. Und es führte dazu, dass zeitweise sogar die Pflicht zur Schrittgeschwindigkeit aus der Straßenverkehrs-Ordnung verschwand, damit flüssiger Radverkehr auf diesen Wegen möglich war.

Als Alternative wünschte man sich den „gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“ und ohne die Pflicht zur Schrittgeschwindigkeit.

Anwendungsfälle

Eigentlich gibt es genügend Möglichkeiten, Fußverkehr und Radverkehr sicher, normgerecht und sogar im Seitenraum zu führen. Warum es also mit dem „gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“ noch einer weiteren Verkehrsführung bedurfte, erschließt sich nicht unbedingt.

In den vorausgegangenen Kapitel wurden die drei wesentlichen Anwendungsfälle für das Verkehrszeichen 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) beschrieben: entlang von Landstraßen (Seite 59), auf selbstständigen Wegen (Seite 74) und entlang von Stadtstraßen (Seite 80).

Entlang von Landstraßen, wo der Geh- und Radweg deutlich von der Fahrbahn abgesetzt ist, bietet das Verkehrszeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) genau den gewünschten Zustand, nämlich einen gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht und ohne die Pflicht zur Schrittgeschwindigkeit (siehe Seite 71).

Bei selbstständig geführten Wegen stellt sich die Frage nach der Benutzungspflicht gar nicht, da es keine begleitende Fahrbahn gibt, auf der Radfahren verboten wäre. Hier kann man das Verkehrszeichen 240 also einfach stehen lassen.

Relevant ist deshalb nur der Fall, in dem der gemeinsame Geh- und Radweg innerhalb von Ortschaften dicht neben einer Fahrbahn verläuft, beispielsweise nur durch einen Bordstein getrennt. Also das, was laut Bundesverkehrsministerium „aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken“²⁷² ist.

²⁷⁰ VwV-StVO zu §2, Rd.Nr. 9

²⁷¹ §45 Abs. 9 StVO

²⁷² BMDV: „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen“ (Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR), §12a Abs. 3

Radfahrerlaubnis erteilen

Wird von einem gemeinsamen Geh- und Radweg das blaue Schild entfernt, bleibt ein Weg ohne Verkehrszeichen. Das ist dann ein reiner Gehweg, auf dem Radfahren selbstverständlich verboten ist.

Straßenverkehrsbehörden suchten deshalb individuell oder auf Länderebene nach Möglichkeiten, einen gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht so zu kennzeichnen, dass Fußgänger und Radfahrer erkennen können, dass hier Radverkehr auf dem Gehweg erlaubt ist.

Schließlich fand man im Bund-Länder-Fachausschuss StVO eine bundeseinheitliche Lösung zur Kennzeichnung: „Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder ‚Fußgänger‘ und ‚Radverkehr‘ gekennzeichnet werden.“²⁷³



Bild 88: Markierung eines nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegs

Einsatzbereich

Der „gemeinsame Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“ soll eine Mischfläche von Fuß- und Radverkehr erzeugen, allerdings ohne die zum Schutz der Fußgänger verlangte Schrittgeschwindigkeit.

Selbstverständlich greifen auch hier die Vorgaben zu Mindestbreiten und verträglichen Verkehrsstärken.²⁷⁴ Innerhalb geschlossener Orts-

chaften dürften diese, genau wie für benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege, nur in Ausnahmefällen erfüllt sein.

Ob es daher sinnvolle und zulässige Anwendungsfälle für diese Art von Geh- und Radwegen gibt, dürfte zweifelhaft bleiben.

Regeln

Markierungen sind Verkehrszeichen. Ihre Bedeutung ist in den Anlagen der Straßenverkehrs-Ordnung aufgeführt. Die Markierung Fußgänger+Radverkehr kommt in der Straßenverkehrs-Ordnung nicht vor, sondern nur in der zugehörigen Verwaltungsvorschrift.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung richtet sich allerdings nur an die zuständigen Behörden, nicht an die Verkehrsteilnehmer selbst. Es ist deshalb unklar, welche Verkehrsregeln auf einem so markierten Weg gelten sollen.

Nicht in StVO festgelegt

Die Straßenverkehrs-Ordnung kennt „Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241“, die benutzt werden dürfen, aber nicht müssen.²⁷⁵ Ob ein solcher Radweg auch gleichzeitig ein Gehweg sein darf, steht in der Straßenverkehrs-Ordnung nicht. Es ist nicht explizit verboten, aber auch nicht explizit erlaubt. Bei den Verkehrszeichen 240 und 241 steht in der Straßenverkehrs-Ordnung explizit, dass so gekennzeichnete Wege auch Gehwege sind. Beim „gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“ steht dies nicht.

Im Gegensatz zur zulässigen Kennzeichnung „Gehweg, Radverkehr frei“ will man auf dem „gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“ keine Schrittgeschwindigkeit. Wie auf einem baulich angelegten Radweg ohne Benutzungspflicht neben einem Gehweg würde dies heißen, dass keine Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrer gilt – abgesehen von den Geboten zu Rücksichtnahme und Bremsbereitschaft.

Andererseits gelten aber auch nicht die Regeln, die sich aus dem Verkehrszeichen 240 ergeben, denn genau dies steht ja an diesem Weg nicht. In den (hier nicht geltenden) Regeln steht beispielsweise, dass es ein Gehweg ist, dass ande-

²⁷³ VwV-StVO zu § 2, Rd.Nr. 38a

²⁷⁴ ERA 3.6

²⁷⁵ §2 Abs. 4 StVO

rer Verkehr diesen Weg nicht nutzen darf und dass Fahrverkehr seine Geschwindigkeit erforderlichenfalls an den Fußverkehr anpassen muss. Gilt offensichtlich alles hier nicht.



Bild 89: Was soll diese Markierung sagen? Fahrräder rechts, Fußgänger links?

Darf man auf einem solchen Weg also reiten oder Mofa fahren – und will man das? Darf man mit „voller Geschwindigkeit“ an einem Fußgänger vorbeirauschen? Ist dies eine zulässige Verkehrsfläche für E-Scooter nach §10 eKFV, wenn darin nur von baulich angelegten Radwegen und vom Zeichen 240 die Rede ist? In welcher Richtung dürfen Radfahrer den Weg benutzen und wie erkennt man das, wenn nach §2 Abs. 4 StVO Radwege ohne blaues Verkehrszeichen nur benutzt werden dürfen, wenn sie sich rechts der Fahrbahn befinden – links nur, wenn dort zusätzlich ein einzeln stehendes Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) steht?²⁷⁶

Probleme bei Mischwegen ohne Benutzungspflicht

„Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht“ existieren nur, weil hier keine Benutzungspflicht angeordnet werden soll oder kann. Sie sollen langsamen oder unsicheren Radfahrern einen Verkehrsraum schaffen, ohne dass schnelleren und sicheren Radfahrern die Benutzung der Fahrbahn verboten wird.

Gleichzeitig erzeugen sie genauso wie gemeinsame Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht (Verkehrszeichen 240) eine Mischfläche, in der Fuß- und Radverkehr aufeinander treffen, aber

die Hauptregel zum Schutz des Fußverkehrs – die Schrittgeschwindigkeit – außer Kraft gesetzt ist.

Egal ob mit oder ohne Benutzungspflicht ist eine solche Mischfläche ausschließlich dort akzeptabel, wo Fußverkehr extrem selten ist.

Wie bei reinen Radwegen ohne Benutzungspflicht stellt sich auch hier die Frage, wie Fußgänger, Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennen können, um was für einen Weg es sich handelt und welche Regeln hier gelten.

Uneindeutige Verkehrssituationen dürfen nicht vorkommen. Dies gilt insbesondere für Markierungen oder Verkehrszeichen, deren Bedeutung in der Straßenverkehrs-Ordnung nicht definiert ist.

Solange also in der StVO der „gemeinsame Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“ und insbesondere seine eindeutige Kennzeichnung und die mit ihm verbundenen Regeln nicht explizit benannt werden, bleibt diese Bodenmarkierung nebulös.

Verbesserungspotential

Auf selbstständig geführten Wegen ist der „gemeinsame Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht“ überflüssig, da es sowieso keine Benutzungspflicht gibt. Entlang von Landstraßen gibt es mit dem Verkehrszeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) bereits eine geeignete Lösung. An angebauten Straßen entlang von Hauseingängen oder Gartentoren ist jeder Weg zu vermeiden, auf dem schneller als Schrittgeschwindigkeit gefahren wird.

Verbot an angebauten Straßen

Innerhalb bebauter Gebiete, z.B. entlang von Gärten und Hausfassaden gibt es mit der Verkehrszeichenkombination 239/1022-10 („Gehweg, Radverkehr frei“) bereits eine ausreichende und eindeutige Verkehrsregelung. Sie kann überall dort eingesetzt werden, wo Mischverkehr im Seitenraum nach den Kriterien der technischen Regelwerke verträglich ist.

Insbesondere verlangen die Richtlinien eine Mindestbreite von 2,5 m sowie eine niedrige Fußverkehrsstärke und eine noch viel niedrigere Radverkehrsstärke.

²⁷⁶ §2 Abs. 4 StVO

Wo nach den technischen Richtlinien Mischverkehr im Seitenraum nicht verträglich organisiert werden kann, müssen Fahrräder auf der Fahrbahn fahren.

Zur Verminderung des Risikos gibt es genügend Maßnahmen, den Verkehr auf der Fahrbahn fahrradgerecht zu gestalten. Gegebenenfalls muss dann aus Verkehrssicherheitsgründen der Autoverkehr fahrradverträglich organisiert werden. Ganz besonders gilt hier, dass die Vorgaben aus der E Klima 2022 zu beachten sind, nämlich die Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – Öffentlicher Verkehr – fließender motorisierter Individualverkehr – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)²⁷⁷. Fehlt es also an Platz für eine sichere Führung des Radverkehrs außerhalb der Gehwege, müssen parkende Fahrzeuge weichen und eventuell Autospuren vermindert werden.

Verbot an nicht angebauten Straßen

Auch außerhalb bebauter Gebiete gibt es keinen Bedarf für eine Neuregelung. Zum einen sind hier die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift einfacher zu erfüllen, zum anderen gibt es meist sehr geringe Fußverkehrsstärken.

Bei einem von der Fahrbahn deutlich mit einem breiten Sicherheitsstreifen abgetrennten Nebenweg erfüllt die Kennzeichnung mit Verkehrszeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) fast zu 100% den Bedarf, den der Bund-Länder-Fachausschuss StVO meinte, erfüllen zu müssen.

Neues Verkehrszeichen

Sollte es wirklich Verkehrssituationen geben, bei denen die Ausweisung eines „gemeinsamen Geh- und Radwegs ohne Benutzungspflicht“ sinnvoll und notwendig ist, ist es zwingend erforderlich, diesen Weg eindeutig zu kennzeichnen und eindeutige Verkehrsregeln hierfür festzulegen. Zu diesem Zweck wäre es dann erforderlich, ähnlich wie in anderen Ländern ein neues Verkehrszeichen für nicht benutzungspflichtige Mischwege einzuführen.

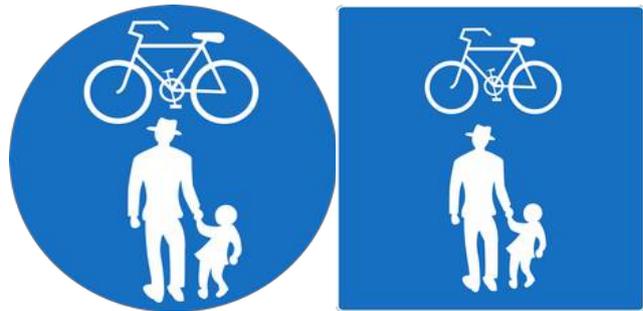


Bild 90: Österreichische Verkehrszeichen 17a und 28a für benutzungspflichtige bzw. nicht benutzungspflichtige Geh- und Radwege

²⁷⁷ FGSV: „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (E Klima 2022), S. 21

Verkehrsberuhigte Bereiche als Mischflächen

Ein verkehrsberuhigter Bereich, aufgrund der Grafik im Verkehrszeichen 325 vom Volksmund auch als „Spielstraße“ bezeichnet, ist eine Straße ohne Fahrbahn und Seitenräume. Es handelt sich um eine Verkehrsfläche, in der alle Verkehrsarten zugelassen sind. Neben Fußgängern und Radfahrern sind hier also auch Kraftfahrzeuge erlaubt.

Allerdings sind die Verkehrsarten nicht gleichberechtigt. Fußgänger haben den Vortritt.

Die gesamte Fläche steht nicht nur dem Verkehr, sondern auch dem Aufenthalt und spielen den Kindern zur Verfügung. Kinder dürfen im gesamten Bereich rennen, Ball spielen oder mit Bobbycar und Roller herumfahren.



Bild 91: Verkehrszeichen 325.1
„Verkehrsberuhigter Bereich“

Regeln

Es gibt in einem verkehrsberuhigten Bereich keine festgelegten Gehwege, Radwege oder Fahrbahnen. Jeder darf überall unterwegs sein – längs, quer oder im Zickzack. Laut VwV-StVO darf es nur geringen Verkehr (gemeint ist wohl Fahrverkehr) geben und der Bereich soll über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen.²⁷⁸

Die optische Gestaltung sollte das Mischprinzip deutlich machen. Eine reine Freifläche ist jedoch ungeeignet, da sie Blinden und Sehbehinderten keinerlei Orientierung bietet.

Schrittgeschwindigkeit

Damit der Mischverkehr funktioniert, muss jeder, der mit einem Fahrzeug unterwegs ist, Schrittgeschwindigkeit einhalten.²⁷⁹ Der Fußverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden, wenn nötig, muss man mit dem Fahrzeug warten.²⁸⁰ Umgekehrt darf aber auch ein Fußgänger den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.²⁸¹

Schrittgeschwindigkeit gilt auch für Radfahrer, E-Scooter und Kleinkraftträder. Sie gilt nicht für Kinder auf Roller, Rollschuh oder Kinderfahrrad²⁸² und erst recht nicht für herumrennende oder Ball spielende Kinder.



Bild 92: Bei Schrittgeschwindigkeit vertragen sich Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

Da überhöhte Geschwindigkeit gerade auf solchen Mischflächen besonders gefährlich ist, ist eine regelmäßige Überwachung sinnvoll und notwendig. Manche Kommunen haben in verkehrsberuhigten Bereichen sogar feste Radaranlagen installiert.

Parken nur in ausgewiesenen Flächen

Weil der gesamte verkehrsberuhigte Bereich als Verkehrs-, Aufenthalts- und Spielfläche genutzt werden soll, gilt hier ein Parkverbot. Ein- und

²⁷⁸ VwV-StVO zu Zeichen 325.1 und 325.2, Rd.Nr. 1

²⁷⁹ StVO zu Zeichen 325.1, Nr. 1

²⁸⁰ StVO zu Zeichen 325.1, Nr. 2

²⁸¹ StVO zu Zeichen 325.1, Nr. 3

²⁸² Zur Definition eines Kinderfahrrads siehe Seite 15

Ausladen sowie das Ein- und Aussteigen ist auf der gesamten Mischfläche gestattet. Das Parken von Fahrzeugen (einschließlich Motorrädern und Fahrrädern) ist jedoch nur dort erlaubt, wo eine Parkfläche explizit markiert ist.²⁸³

Keine Radhauptverbindungen

Verkehrsberuhigte Bereiche sind Aufenthaltsflächen und nicht als Durchgangsstraßen gedacht. Dies gilt sowohl für den Auto- als auch für den Radverkehr.

Vielbefahrene Radrouten sollten deshalb nicht durch verkehrsberuhigte Bereiche verlaufen.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) raten dazu, bei hoch frequentierten Hauptverbindungen sorgfältig andere Verkehrswege in Betracht zu ziehen.²⁸⁴ Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) geben klar vor, dass eine Führung dieser Radrouten durch verkehrsberuhigte Bereiche nicht in Betracht kommt.²⁸⁵

Probleme zwischen Rad- und Fußverkehr im verkehrsberuhigten Bereich

Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entzünden sich in verkehrsberuhigten Bereichen vor allem an nicht angepasster Geschwindigkeit.

Zu schnelle Radfahrer

In einem verkehrsberuhigten Bereich gilt Schrittgeschwindigkeit – für alle Fahrzeuge. Ähnlich wie bei freigegebenen Gehwegen sind jedoch viele Radfahrer nicht in der Lage oder nicht bereit, so langsam zu fahren.

Da gerade in einer „Spielstraße“ jederzeit damit gerechnet werden muss, dass Kinder Verstecken oder Fangen spielen, ist eine zu hohe Geschwindigkeit nicht nur beim Autoverkehr gerade für Kinder lebensgefährlich.

Zu viele Radfahrer

Auch wenn die technischen Richtlinien mit aller Deutlichkeit sagen, dass Radhaupttrouten nicht durch verkehrsberuhigte Bereiche geführt wer-

den sollen, findet man immer wieder Beschilderungen, die den Radverkehr durch eine „Spielstraße“ schicken.

Hier sehen Planer oft eine günstige Gelegenheit, dem Radverkehr eine autoarme Abkürzung zu bieten. So wird die Hauptfunktion eines verkehrsberuhigten Bereichs – wenig Verkehr – konterkariert. Auch führt dies zwangsläufig dazu, dass sich zu viele Radfahrer nicht an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten.

Fahrzeugführer ohne Regelkenntnis

Ein größerer Teil der Radfahrer (wie auch der Kfz-Fahrer) kennt zwei Regeln für den verkehrsberuhigten Bereich nicht oder ignoriert sie: das Gebot der Schrittgeschwindigkeit und das Recht anderer, im gesamten Straßenraum zu gehen. Hier bräuchte es weitere Aufklärung und eine konsequente bauliche Umsetzung des Verkehrsberuhigungs-Prinzips z.B. durch Blumenkübel und durch Fahrbahnbeläge, die den Charakter als begehbaren Raum hervorheben.

²⁸³ StVO zu Zeichen 325.1, Nr. 4

²⁸⁴ ERA 6.1

²⁸⁵ H RSV 4.2

Radschnellwege

Radschnellwege sind die neueste Form der Radverkehrsführung. Gerade in diesem Bereich ist die Planung noch im Fluss. Sowohl bei Planern und Planerinnen als auch bei den Verkehrsteilnehmern sind hier noch viele Lernschritte zu beobachten.

Verkehrsrechtlich sind Radschnellwege keine eigene Kategorie. Es sind selbstständig geführte, reine Radwege. Es soll auf Radschnellwegen keinen Fußgängerverkehr geben. Sie sind deshalb mit dem Verkehrszeichen 237 („Radweg“) zu beschildern.

Radschnellverbindungen können – müssen aber nicht – mit dem Verkehrszeichen 350.1 („Radschnellweg“) beschildert sein. Verkehrszeichen 350.1 ist ein reines Hinweiszeichen, gibt also keinerlei Benutzungspflichten oder Benutzungsverbote vor.²⁸⁶



Bild 93: Verkehrszeichen 350.1 „Radschnellweg“ zusätzlich zum Verkehrszeichen 237 „Radweg“

Radfahrer sollen hier mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sein können. Radschnellverbindungen sollen laut H RSV für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20-25 km/h ausgelegt und bei 30 km/h sicher befahrbar sein.²⁸⁷

²⁸⁶ StVO zu Zeichen 350.1

²⁸⁷ H RSV 2.3, Tabelle 1

Dies kann nur mit einer ausreichenden Wegbreite und einer vollständigen Trennung vom Fußverkehr erreicht werden.



Bild 94: Radschnellweg und Gehweg durch Grünstreifen getrennt

Es ist deshalb sinnvoll, den Fußverkehr auf einem begleitenden Gehweg zu führen. Es gibt dann dieselbe Konstruktion wie bei parallelen Rad- und Gehwegen (Seite 41). Wieder ist vor allem auf einen optisch und taktil gut wahrnehmbaren Trennbereich zwischen Rad- und Gehweg zu achten.



Bild 95: Radschnellweg und Gehweg durch optisch und taktil gut wahrnehmbaren Sicherheitsstreifen getrennt

Normalerweise sollte es bei dieser Wegeführung keine Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern geben. Dies ist aber leider nicht immer der Fall.

Probleme bei Radschnellwegen mit begleitendem Gehweg

Die Ursache für die Probleme auf Radschnellwegen liegt meist in nicht eindeutigen Beschilderungen und vor allem in unterschiedlichen Oberflächenstrukturen.



Bild 96: Noch sind Radschnellwege selten. Hier gibt es aber zumindest schon einmal die passenden Verkehrsschilder.

Fußverkehr nicht vergessen

Radschnellwege sollen eine schnelle Direktverbindung bieten. Direktverbindungen sind aber auch für den Fußverkehr wesentlich.

Neben oder parallel zu einem Radschnellweg muss deshalb immer auch ein geeigneter und möglichst attraktiver Weg für den Fußverkehr geplant und gebaut werden. Andernfalls besteht die Gefahr, dass zu viele Fußgänger verbotenerweise den Radschnellweg als Gehweg benutzen.

Fußgänger auf dem Radweg

Radschnellwege werden asphaltiert, damit die Räder gut und eben rollen. Begleitende Gehwege werden entweder ebenfalls asphaltiert, gepflastert, teilweise auch nur geschottert.

Gerade bei geschotterten Begleitwegen kommt es häufig dazu, dass Fußgänger verbotenerweise auf dem Radschnellweg laufen.

Die Räder von Fußgängern rollen nämlich auf Schotter genauso schlecht wie die Räder von Fahrrädern. Es gibt eine ganze Reihe von „Fußgängern“ mit Rädern: Rollstuhlfahrer, Inline-Skater, Kinderwagen- oder Rollatorschieber.

Um zu vermeiden, dass auf den Radweg ausgewichen wird, muss der Gehweg neben einem Radschnellweg mindestens gepflastert, am besten auch asphaltiert sein.

Ebenfalls auf dem Radweg findet man sehr häufig Jogger. Aus irgendeinem Grund halten sich Jogger für Fahrzeuge. Ihre Geschwindigkeit ist zwar eher mit der eines Fahrrads vergleichbar als mit der eines Wanderers, trotzdem bleiben sie Fußgänger. Bei viel Fußverkehr darf ein Jogger kurzzeitig zum Überholen auf den Radweg ausweichen, sofern er keinen Radfahrer behindert. Im Normalfall jedoch muss ein Jogger genau wie ein Inline-Skater außerhalb des Radschnellwegs unterwegs sein.

Besondere Situationen

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr treten auch in besonderen Verkehrssituationen auf, unabhängig von der Art, wie die Verkehrsarten im Seitenraum geführt werden.

In diesem Kapitel sind solche konfliktträchtigen Verkehrssituationen deshalb unabhängig von der Wegeführung beschrieben.

ÖPNV-Haltestellen

Sehr häufig ist die Situation, dass sich am Fahrbahnrand eine Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs befindet, der Radverkehr aber im Seitenraum geführt wird. An einer Haltestelle gibt es Gruppen wartender Fußgänger, einsteigende und aussteigende Personen. Diese Situation erfordert besondere Aufmerksamkeit.

Regeln

Wenn an einer Haltestelle Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist.²⁸⁸



Bild 97: Konfliktträchtiger Radweg an einer Haltestelle

Diese Regelung gilt nicht nur für Fahrzeuge, die rechts an einer auf der Fahrbahn haltenden Straßenbahn vorbeifahren wollen. Sie gilt auch für Radwege, die im Seitenraum rechts an Haltestellen vorbei führen.

Solange eine Bahn oder ein Bus hält und Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf ein Radfahrer also nur in Schrittgeschwindigkeit an der Haltestelle vorbeifahren. Dies ist unabhängig davon, ob es sich um einen eigenständigen Radweg oder um eine Mischfläche handelt. Es muss ein großer Abstand zu den Fußgängern gehalten werden, wobei ein eventueller Radweg nicht verlassen werden darf. Eine Behinderung von Fußgängern – auch solchen, die den ÖPNV nicht nutzen wollen²⁸⁹ – muss ausgeschlossen sein. Nötigenfalls ist anzuhalten und zu warten.

Umgekehrt dürfen Fußgänger nicht auf dem Radweg bzw. dem Radwegteil eines getrennten Rad- und Gehwegs herumstehen, während sie auf den Bus warten. „Personen, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen wollen, müssen sie auf den Gehwegen, den Seitenstreifen oder einer Haltestelleninsel, sonst am Rand der Fahrbahn erwarten.“²⁹⁰



Bild 98: An Haltestellen gibt es meist keinen Platz, auch noch Radverkehr zu führen.

²⁸⁸ §20 Abs. 2 StVO

²⁸⁹ BGH, 28.03.2006 - VI ZR 50/05

²⁹⁰ §20 Abs. 6 StVO

Das Führen von Radwegen durch Haltestellen provoziert Konflikte geradezu und sollte möglichst vermieden werden. Ungünstig ist auch die Lösung, Radverkehr hinter dem Wartebereich entlang zu führen. Das verschmälert den Gehweg noch weiter, der oft gerade in der Nähe von Haltestellen stark frequentiert und durch Schilder, Wartehäuschen, Fahrkartenautomaten usw. sowieso schon eingeschränkt ist.

Radwege erschweren das Erreichen und Verlassen des Haltestellenbereichs. Hält dort ein Fahrzeug, achten eilige Fußgänger oft zu wenig auf den Radverkehr. Steigen viele Fahrgäste aus, bilden sie Pulks auf dem Radweg oder kreuzen ihn hinter Wartehäuschen, wo sie von Radlern erst im letzten Moment gesehen werden. Besser als durch die Haltestelle und über den Gehweg wird Radverkehr auf der Fahrbahn geführt und z. B. durch Tempolimits gesichert.



Bild 99: Suchbild: Finden Sie den Radweg?

Warteflächen an Ampeln

Warten Fußgänger an einer Ampel, um eine Fahrbahn überqueren zu können, gibt es häufig Konflikte mit Radfahrern auf dem fahrbahnbegleitenden Radweg.

Regeln

Ein fahrbahnbegleitender Radweg zwischen Fahrbahn und Gehweg wird üblicherweise genauso signalisiert wie die Fahrbahn, entweder mit einer eigenen Fahrradampel oder mit der allgemeinen Fahrverkehrsampel. Wartet ein Fußgänger vor einer roten Fußgängerampel, hat also der vor ihm verlaufende Autoverkehr, aber auch der vor ihm verlaufende Radverkehr Grün.

In manchen Fällen führt der fahrbahnbegleitende Radweg auch rechts an einer Ampel vorbei. Hier kommt es vor, dass Radfahrer meinen, die Ampel würde für sie nicht gelten. Fußgänger nehmen dann bei Grün an, sie hätten auch vor Radfahrern Vorrang. Radfahrer beziehen die rote Fahrbahnampel nicht auf sich und reklamieren Vorrang auf dem Radweg.

Fußgänger brauchen eine Wartefläche, auf der sie warten können. Sie dürfen nicht auf der Fahrbahn, aber auch nicht auf dem Radweg warten. Der Radweg ist frei zu halten, damit Radfahrer auch mit hoher Geschwindigkeit ihre Grünphase nutzen können. Wartende Fußgänger sollten einen Abstand vom Radweg halten, der mindestens so groß ist wie der zwischen Rad- und Gehweg vorgeschriebene Begrenzungsstreifen (30 cm).



Bild 100: Führung des Radwegs am Fahrbahnrand mit ausreichender und barrierefrei gestalteter Wartefläche

Warteflächen sollten niemals zwischen Fahrbahn und Radweg liegen. Fußgänger sind dann zwischen zwei bevorrechtigten Gruppen quasi gefangen. Besonders kritisch ist das, wenn größere Fußgängergruppen – zum Beispiel Schulklassen – eine mehrspurige Straße mit bevorrechtigten Radwegen queren müssen. Hier müssen sie eventuell viermal warten: vor dem ersten Radweg, vor der Fahrbahn, auf einer Mittelinsel und noch einmal vor dem gegenüberliegenden Radweg.



Bild 101: Wartende und querende Radfahrer an einem Überweg

Darum sollte an solchen Furten der Vorrang stets klar sein – entweder durch separate Zebrastrifen über den Radweg oder durch Signalisierungen, die bei Fußgängergrün der Fahrbahn und dem Radweg zugleich Rot geben.

Umgekehrt gilt für Radfahrer, dass sie bei Rot nicht auf die Fußgängerfurt – und damit in den Bereich querender Fußgänger – fahren dürfen. Befindet sich auf dem Radweg eine Haltelinie (breiter Querstrich), ist vor dieser anzuhalten.²⁹¹

Auch wenn der Radverkehr eine eigene Ampel oder eine gemeinsame Radfahrer/Fußgängerampel hat, muss beim Warten auf Grün ausreichend Platz für querende Fußgänger oder querende Radfahrer gelassen werden.



Bild 102: Separate Ampeln für die Fußgängerfurt und für den Radverkehr

Wo Fußgänger und Radfahrer sich nicht queren, sondern parallel über eine Fahrbahn gehen bzw. fahren, sollte Radverkehr nach Möglichkeit getrennt vom Fußverkehr signalisiert werden. Da Fußgänger deutlich langsamer eine Straße überqueren als Radfahrer und deshalb eine viel längere Räumphase brauchen, schalten Fußgängerampeln viel früher auf Rot, als es für eine Fahrradampel nötig wäre. Radfahrer müssen bei einer gemeinsamen Signalisierung deshalb schon früh anhalten, auch wenn reichlich Zeit zum gefahrlosen Queren bliebe.

²⁹¹ StVO zu Zeichen 294

Freies Rechtsabbiegen

Abbiegen ist immer eine kritische Situation, weil sich hierbei Verkehrsströme kreuzen. Aus diesem Grund hat ein abbiegender Kraftfahrer, aber auch ein abbiegender Radfahrer besonders auf Fußgänger (und Radfahrer) zu achten, deren Weg er kreuzen muss.²⁹²

Es ist deshalb bedenklich, wenn abbiegendem Verkehr ein scheinbarer Vorrang gegeben wird.

Freies Rechtsabbiegen mit Kraftfahrzeugen

„Freie Rechtsabbieger“ sind Teilfahrbahnen, die den rechts abbiegenden Verkehr an einer Ampelkreuzung vorbei führen, ohne dass ihn eine Ampelphase zum Halten zwingt. Diese Form der Kreuzungsgestaltung hat für den Autoverkehr den Vorteil verminderter Wartezeiten. Gleichzeitig ist diese Verkehrsführung für Fußgänger und für im Seitenraum geführte Radfahrer ausgesprochen gefährlich, da Autofahrer vor allem nach links blicken und auf Lücken im Querverkehr achten. Gleichzeitig erlaubt eine eigene Verkehrsführung deutlich zu hohe Geschwindigkeiten.

Die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW fasst es treffend zusammen: „Rechtsabbiegefahrbahnen neben Dreiecksinseln zur freien Führung und beschleunigten Abwicklung der rechts abbiegenden Kfz-Verkehre sind für die querenden zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ein permanentes Sicherheitsrisiko. Insofern ist die aus Kapazitätsgründen bauliche Anlage eines frei laufenden Rechtsabbiegers aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.“²⁹³

Die Vorfahrtsregelung bei freien Rechtsabbiegern ist manchmal strittig. Grundsätzlich hat jeder, der abbiegen will, Fahrräder durchfahren zu lassen, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in die gleiche Richtung fahren oder entgegen kommen.²⁹⁴ Auch auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.²⁹⁵ Rechtsabbieger haben hier also Nachrang, Lieferwagen und LKW müssen sogar

Schrittgeschwindigkeit fahren.²⁹⁶ Je nach Ausgestaltung der Kreuzung ist aber strittig, ob es sich beim Fahren vor einer (großen) Dreiecksinsel überhaupt um „Abbiegen“ handelt oder ob ein Verschwenken des Radwegs ausreicht, die Vorfahrt des Radverkehrs aufzuheben.

Freies Rechtsabbiegen mit Fahrrädern

Trotz der nachgewiesenermaßen problematischen Verkehrsführung bei freien (Auto-)Rechtsabbiegern gegenüber Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum, findet man immer mehr Kreuzungen, an denen auch Radfahrern das freie Rechtsabbiegen ermöglicht werden soll. Hierzu gehört der grüne Pfeil für Radfahrer (Verkehrszeichen 721) oder das Anlegen von Kreuzungen „nach niederländischem Vorbild“.



Bild 103: Verkehrszeichen 721 „Grünpfeil für Radverkehr“

Der grüne Pfeil für Radfahrer erlaubt es, rechts abzubiegen, obwohl die Ampel Rot zeigt. Es ist dabei in jedem Fall zunächst anzuhalten. Querende Fußgänger, aber auch Fußgänger in derselben Richtung, die Grün haben oder auf eine Wartefläche wollen, dürfen weder behindert noch gefährdet werden.²⁹⁷

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung gibt mit Rücksicht auf den Fußverkehr vor, dass Warteflächen für Fußgänger über eine hinreichende Größe verfügen müssen²⁹⁸, dass freies Rechtsabbiegen auf einen gemeinsamen

²⁹² §9 Abs. 3 StVO

²⁹³ AGFS: „Querungsstellen für die Nahmobilität“ (2021)

²⁹⁴ §9 Abs. 3 StVO

²⁹⁵ §9 Abs. 3 StVO

²⁹⁶ §9 Abs. 6 StVO: Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t

²⁹⁷ §37 Abs. 2 StVO

²⁹⁸ VwV-StVO zu §37, Rd.Nr. 43

oder freigegebenen Gehweg nicht zulässig ist²⁹⁹ und dass an Kreuzungen und Einmündungen, die häufig von seh- oder gehbehinderten Personen überquert werden, keine Grünpeile stehen dürfen.³⁰⁰

Auch die hoch gelobten Kreuzungen „nach niederländischem Vorbild“³⁰¹, bei denen der Radweg ähnlich einem Kreisverkehr um den Kreuzungsbereich herum geführt wird, brauchen ausreichende Warteflächen für den Fußverkehr. Sie brauchen zusätzlich ausreichende Warteflächen für den Radverkehr, da dieser als Linksabbieger immer wieder vor roten Ampeln steht und dort den Radweg für Geradeausfahrer und Rechtsabbieger blockieren würde.

Problematisch ist in dieser Kreisverkehrlösung das freie Rechtsabbiegen des Radverkehrs, der dann Wege des bevorrechtigten Fußverkehrs kreuzt. Bezeichnend ist, dass in Musterzeichnungen für geschützte Kreuzungen „nach niederländischem Vorbild“ immer wieder Zebrasteifen auftauchen, um dem Fußverkehr Vorrang beim Queren der Radwege zu geben – genau wie auch bei freien Rechtsabbiegern für den Autoverkehr häufig Zebrastreifen zur Verdeutlichung nötig sind.

Parken von Fahrrädern im Seitenraum

Nicht nur sich bewegende, sondern auch parkende Fahrräder stellen für Fußgänger, insbesondere für Fußgänger mit Einschränkungen, ein Problem dar.

Radfahrer haben genau wie Autofahrer ein Interesse, ihre Gefährte ortsnah zu parken, wenn sie nicht benutzt werden. Bei Fahrrädern kommt hinzu, dass diese an festen Gegenständen angeschlossen werden sollen, damit sie diebstahl-sicher abgestellt werden.

Regeln

Die Straßenverkehrs-Ordnung schreibt vor, dass Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand zu parken sind.³⁰² Falls vorhanden, muss auf dem rechten Park- oder Seitenstreifen geparkt werden. Parken auf dem Gehweg ist nur gestattet, wenn es mit Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) oder einer Parkflächenmarkierung gestattet ist.³⁰³

Dem Wortlaut nach gilt dies für sämtliche Fahrzeuge, also auch für Fahrräder. Trotzdem kommen Gerichte zu dem Ergebnis, dass diese Regelung auf Fahrräder nicht anzuwenden sei.³⁰⁴ Argumentiert wird dann mit dem „Sinn und Zweck“ der Regelung, dabei aber außer Acht lassend, dass es Sinn und Zweck des Parkverbots auf Gehwegen ist, einen ungehinderten Fußgängerverkehr zu ermöglichen.³⁰⁵ Gehwege sind exklusive Verkehrsflächen für Fußgänger und dürfen deshalb grundsätzlich von anderen Verkehrsteilnehmern nicht benutzt werden.

Umgekehrt darf jeder öffentliche Straßen im Rahmen ihrer Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gebrauchen.³⁰⁶ Dies nennt man „Gemeingebrauch“. Nach Ansicht der genannten Gerichtsentscheidungen unterliegt das Parken von Fahrrädern dem Gemeingebrauch. Der grundlegende Gedanke dahinter ist wohl, dass schiebende Radfahrer dasselbe sind wie Fußgänger mit einem Kinderwagen. Wobei we-

²⁹⁹ VwV-StVO zu §37, Rd.Nr. 42

³⁰⁰ VwV-StVO zu §37, Rd.Nr. 36

³⁰¹ Siehe hierzu z.B. ADFC: „InnoRAD-Factsheet Kreuzungen“ (2020); Arndt Schwab: „Radwege und niederländische Kreuzungen: Keine Wunderlösung“ (2019)

³⁰² §12 Abs. 4 StVO

³⁰³ §12 Abs. 4a StVO

³⁰⁴ z.B. Hamburgisches OVG, 19.06.2009 - 2 Bs 82/09; OVG Nordrhein-Westfalen, 20.11.2020 - 11 B 1459/20

³⁰⁵ Siehe hierzu FUSS e.V.: Parken auf Gehwegen – Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf (2022)

³⁰⁶ z.B. §14 Abs. 1 StrWG NRW

nige auf die Idee kämen, ihren Kinderwagen nachts an eine Laterne zu ketten. Selbst geschoben werden darf ein Fahrrad nur dort, wo Fußverkehr nicht behindert wird.³⁰⁷ Dass dies auch für ein abgestelltes Fahrrad gelten muss, sollte logisch sein.

Fahrräder dürfen nach Entscheidung der zitierten Gerichte auf dem Gehweg geparkt werden, aber auch – wie jedes andere Fahrzeug – am rechten Fahrbahnrand oder auf einem Parkstreifen. In beiden Fällen gilt, dass platzsparend zu parken ist³⁰⁸ und dass kein Anderer mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.³⁰⁹



Bild 104: Gut genutzte Parkfläche für Fahrräder zwischen Radweg und Gehweg

Werden Fahrräder über Nacht auf der Fahrbahn geparkt, ist auf ausreichende Beleuchtung zu achten. Außerorts muss das Fahrrad mit einer eigenen Lichtquelle wie beispielsweise einem Standlicht beleuchtet sein. Innerorts ist eigene Beleuchtung entbehrlich, wenn die Straßenbeleuchtung das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar macht.³¹⁰ Dies dürfte auf allen Stadtstraßen der Fall sein.³¹¹ Wenn nicht, darf ein Fahrzeug, das ohne Schwierigkeiten von der Fahrbahn entfernt werden kann, wie z.B. ein Fahrrad, bei Dunkelheit dort nicht unbeleuchtet stehen gelassen werden.³¹²

Wird auf dem Gehweg geparkt, muss ausreichend Platz gelassen werden, damit Fußverkehr nicht behindert wird. Insbesondere ist die Gehfläche frei zu halten, so dass sich immer noch ein Rollstuhl und ein Kinderwagen problemlos begegnen können.³¹³ Das Fahrrad sollte also außerhalb der Gehfläche, beispielsweise in den Sicherheitsstreifen links und rechts, z.B. an einem Schilderpfosten auf der Fahrbahnseite oder nahe an einer Hauswand, angeschlossen werden.

Am sinnvollsten parkt man Fahrräder (wie Autos) auf privaten Flächen, also auf dem eigenen Grundstück oder in einem Parkhaus. Fahrradabstellanlagen (Fahrradständer) sollen im Seitenraum auf separaten Flächen außerhalb der Gehwege gebaut werden. Auch deren Nutzung ist deshalb für den Fußverkehr unproblematisch. Reichen die verfügbaren Fahrradständer nicht aus, können Autoparkplätze mit Fahrradbügeln versehen werden. Auf dem Parkplatz eines PKW lassen sich bequem viele Fahrräder parken.



Bild 105: Zu Parkflächen für Fahrräder und Lastenräder umgewandelte PKW-Stellplätze

Gerade größere Fahrräder wie z.B. Lastenräder sollten nach Möglichkeit am Fahrbahnrand oder auf Parkstreifen geparkt werden. Die Straßenverkehrs-Ordnung bietet die Möglichkeit, Parkflächen speziell für Lastenfahrräder auszuweisen.³¹⁴

³⁰⁷ §25 Abs. 2 StVO

³⁰⁸ §12 Abs. 6 StVO

³⁰⁹ §1 Abs. 2 StVO

³¹⁰ §17 Abs. 4 StVO

³¹¹ anderer Meinung: OLG Zweibrücken VRS 48,198

³¹² §17 Abs. 4 StVO

³¹³ OVG NRW, 20.12.2012 – 5 A 2802/11

³¹⁴ Zusatzzeichen 1010-69

Wald-und Feldwege

Felder und Wälder sind zu einem großen Teil Privatbesitz. Dies gilt auch für die meisten Wege, die abseits von Straßen durch Wälder oder Felder führen.

Solche Wege können durch Grünanlagen und Wälder führen, als Wirtschaftswege, Deichwege oder weitere Wegetypen bezeichnet sein und auch Flächen ohne Wege, z.B. Wiesen oder Strände, umfassen. Die genauen Regeln ergeben sich aus unterschiedlichen Vorschriften – teils die Waldgesetze der Länder und das Bundeswaldgesetz, teils kommunale Satzungen, teils auch die privaten Regeln des Eigentümers. Sie können also von Bundesland zu Bundesland, von Gemeinde zu Gemeinde und von Wald zu Wald unterschiedlich sein.

Von Fußgängern dürfen solche Wege normalerweise uneingeschränkt betreten werden. Das Radfahren und die Benutzung mit Krankenfahrstühlen sind ebenfalls meist erlaubt, allerdings nur auf befestigten Wegen und Straßen.³¹⁵ Das Befahren mit motorisierten Fahrzeugen ist üblicherweise nur mit einer Sondererlaubnis gestattet.

Feld- und Waldwege sind öffentliche Verkehrsflächen, auf denen die Straßenverkehrs-Ordnung gilt³¹⁶, selbst wenn keine Verkehrszeichen stehen. Wo Radverkehr auf befestigten Wegen verboten oder auf unbefestigten Wegen erlaubt sein soll, sollte dies stets deutlich mit Schildern vermittelt werden, da die jeweiligen Regeln oft nicht bekannt sind.

Treffen Radfahrer und Fußgänger auf Feld- und Waldwegen zusammen, ist gegenseitige Rücksichtnahme zwingend erforderlich. Dazu gehört eine frühzeitige Ankündigung durch den Radfahrer, ein Platzmachen des Fußgängers und ein sehr vorsichtiges Vorbeifahren. Wo dies nicht geht, muss abgestiegen und geschoben werden.

³¹⁵ z.B. §14 Abs. 2 BWaldG

³¹⁶ Vgl. BGH, 01.12.2020 - 4 StR 519/19

Freigabe von Radwegen

Nicht nur Gehwege, auch Radwege können mit einem Zusatzzeichen für anderen Verkehr freigegeben werden.

So wird gelegentlich ein gemeinsamer Geh- und Radweg für Autos freigegeben. Da steht dann das Zusatzzeichen 1020-30 („Anlieger frei“) oder 1024-10 („Personenkraftwagen frei“), um Anwohnern zu ermöglichen, ihr Grundstück zu erreichen. Auch hier gilt die Regelung, dass zusätzlich freigegebener Verkehr lediglich zu Gast ist. Er muss sich extrem vorsichtig verhalten und seine Geschwindigkeit dem Rad- bzw. Fußverkehr anpassen.



Bild 106: Verkehrszeichen 237 „Radweg“ mit Zusatzzeichen 1020-13 „Inline-Skaten und Rollschuhfahren frei“

Regeln

Auch reine Radwege können für anderen Verkehr freigegeben werden. Üblich ist beispielsweise die Kombination VZ 237 mit Zusatzzeichen 1020-13 („Radweg“, „Inline-Skaten und Rollschuhfahren zugelassen“). Es gibt sogar Stellen, in denen das Verkehrszeichen 237 („Radweg“) mit einem Zusatzzeichen „Fußgänger frei“ kombiniert wird. Dass Inline-Skater bei einer Freigabe auf Radfahrer Rücksicht nehmen und am in Fahrtrichtung rechten Rand fahren müssen³¹⁷, ist noch einsichtig, da ähnliche Ge-

³¹⁷ §31 Abs. 2 StVO

schwindigkeiten gefahren werden. Wie jedoch der Vorrang von Radfahrern gegenüber Fußgängern funktionieren soll, bleibt rätselhaft. Aus diesem Grund kommt das Zusatzzeichen „Fußgänger frei“ im Verkehrszeichenkatalog auch nicht vor.

Fahrradstraßen sind straßenbreite Radwege mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Sie können, insbesondere bei Umwidmung vorhandener Straßen, begleitende Gehwege haben. Es gibt auch Fahrradstraßen, die keine Gehwege haben.



Bild 107: Fahrradstraße ohne Gehweg

Sind Gehwege vorhanden, müssen Fußgänger diese benutzen. Die Fahrbahn ist dann ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten – und eventuellen, als Gast zugelassenen anderen Fahrzeugarten.

Bei Fahrradstraßen ohne Gehweg dürfen Fußgänger auf der Fahrbahn laufen, genauso wie sie es bei anderen Straßen ohne Gehwege dürfen.³¹⁸

Problematische Wegweisung

Jeder Wanderer kennt Wanderzeichen und Wegweiser entlang aller wichtigen Wege. Fußgänger in Städten finden zumindest gelegentlich eine Wegweisung zu wichtigen Zielen.

Die Wegweisung für Radfahrer war viele Jahre auf kleine Hinweise für touristische Fernradrouten oder Ausflugsrunden beschränkt. Inzwischen ist die Radwegweisung ein zentraler Baustein der Radverkehrsförderung, bei der sowohl Wege zu innerstädtischen Zielen als auch Überlandrouten auf fahrradtauglichen Wegen mit wenig Autoverkehr geführt werden.

Nicht immer sind die Wegweiser für Radfahrer oder Fußgänger so aufgestellt, dass ihre Befolgung der Straßenverkehrs-Ordnung entspricht. So findet man Radwegweiser, die in Einbahnstraßen zeigen oder die in Straßen weisen, in denen Fahrzeugverkehr einschließlich Radverkehr komplett verboten ist. Wegweiser für Fußgänger hingegen zeigen gelegentlich auch einfach in Radwege, obwohl man dort gar nicht laufen darf.



Bild 108: Radwegweisung über einen nicht für Radfahrer freigegebenen Gehweg

Besonders ärgerlich ist es, wenn Radwegweiser auf Gehwege führen, auf denen Radfahren verboten ist. Nur wenige Radfahrer werden in einem solchen Fall verstehen oder bereit dazu sein, ihr Fahrrad zu schieben.

Radwegweiser und die Bezeichnung von Wegen z.B. als „Fernradweg“ oder „Flussradweg“ führen oft dazu, dass Radfahrer hier gleiche Rechts-

³¹⁸ StVO zu Zeichen 244.1, Nr. 1 und 4

verhältnisse wie für Radwege annehmen, die nach der Straßenverkehrs-Ordnung beschildert sind. Das ist jedoch nicht so. Die StVO-Regel hat immer Vorrang vor einer Wegweisung.



Bild 109: Hier dürfen Radfahrer nur durch, wenn sie Anlieger sind – alle anderen nicht!

Wer Wegweiser aufstellt, sollte darauf achten, dass der vorgeschlagene Weg für den Radfahrer oder Fußgänger auch zur Verfügung steht. Wo dies nicht der Fall ist, muss man sich als Radfahrer oder Fußgänger an die Straßenverkehrs-Ordnung halten – und nicht an die Wegweisung.

Stichwortverzeichnis

Abbiegen.....	96	Fahrrad.....	
Abblendlicht.....	69	als Fahrzeug.....	10
Ahndung.....	32	anderes.....	51
Akzeptanz von Regeln.....	13	Definition.....	10
Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßen-		Maße.....	33
verkehrs-Ordnung.....	29	parken.....	97
Ampeln.....	94	schieben.....	25
Aufenthaltsflächen.....	10, 90	Fahrradabstellanlagen.....	12, 98
Aufenthaltsqualität.....	67, 75	Fahrradampel.....	94
Aufsichtspflicht.....	18	Fahrradprüfung.....	21
Ausschlusskriterien.....	29, 82	Fahrradständer.....	12, 98
barrierefrei.....	9	Fahrradstraßen.....	100
Begegnungsverkehr.....	9	Fahrradsymbol.....	54
Begegnungszone.....	22	Fahrverkehr.....	60
Begleitperson.....	18	Fahrzeughtüren.....	12
Begrenzungsstreifen.....	46	Falschfahrer.....	49
Behindertengleichstellungsgesetz.....	8	FaNaG NRW.....	80
Behinderung.....	27	Farbunterschiede.....	54
Benutzungspflicht.....	43, 62	Feldwege.....	99
Berollbarkeit.....	9	Fernlicht.....	69
BGG.....	8	Fernstraße.....	59
Blendschutz.....	69	FGSV.....	9
Blinde.....	47	Flachbord.....	47
BMX-Räder.....	16	Flanierzone.....	28
Bremsbereitschaft.....	60	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Ver-	
Bürgersteig.....	7	kehrswesen.....	9
Bußgelder.....	22, 24	Freie Rechtsabbieger.....	96
Deichwege.....	99	Fuhrwerke.....	72
Direktverbindung.....	92	FUSS e.V.....	2
Durchgangsverkehr.....	22	Fußgänger mit Rädern.....	92
Durchschnittsbelastung.....	39	Fußgängerampel.....	94
E Klima 2022.....	88	Fußgängerfurt.....	95
E-Bike.....	11, 63, 72	Fußgängergruppen.....	67
E-Scooter.....	17, 30, 44, 54, 72	Fußgängerüberweg.....	43
EFA.....	8	Fußgängerzone.....	23, 37
Einfahrten.....	83	Fußverkehrsaufkommen.....	9
eingeschränkte Mobilität.....	8	Garantenstellung.....	18
Einrichtungsradwege.....	11	Gefahrenlage.....	33, 44, 71
einspurige Fahrzeuge.....	34	Gefährlichkeit.....	30
EKL.....	64	Gefälle.....	29, 82
Elektromotor.....	10	Gegenverkehr.....	9, 11, 49
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen.....	8	Gehweg.....	7
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.....	8	Definition.....	15
Entwurfsklasse.....	64	Mindestbreite.....	9, 46
Entwurfssituationen.....	34	Oberfläche.....	9
ERA.....	8	Gehwegbreite.....	46
Erkennbarkeit.....	31, 49	Gehwegseite.....	61
Ermessensentscheidung.....	33	Geisterfahrer.....	49, 83
Fachverband Fußverkehr Deutschland.....	2	Geländer.....	12
Fahrbahn.....	7	Gemeingebrauch.....	97
fahrbahnunabhängig.....	74	Geschäftsnutzung.....	29, 82
		geschlossene Ortschaft.....	63
		Geschwindigkeitskontrolle.....	31

Geschwindigkeitsmessung.....	34	Mischflächen.....	7, 12
Geschwindigkeitsunterschied.....	66	Mischprinzip.....	89
Greifreifenrollstuhl.....	15	Mischverkehr.....	81
Grundstückszufahrten.....	29	Mischwege.....	59, 74
Grünpfeil.....	96	Mobilität.....	
Grünstreifen.....	46	eingeschränkte.....	8
H BVA.....	8	Mofa.....	63, 72
Haltelinie.....	95	Motorroller.....	68
Haltstellen.....	29, 82, 93	Nationaler Radverkehrsplan.....	48
Hauptverbindungen des Radverkehrs.....	29	Nebenweg.....	71
Hauseingänge.....	29, 82f.	Noppenplatten.....	47
Hindernisse.....	9, 12, 48	Nutzungsqualität.....	67
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen.....	8	Oberfläche.....	55
Hinweise zu Radschnellverbindungen und Rad-		Gehweg.....	9
vorrangrouten.....	8, 41	Radweg.....	11
Höchstgeschwindigkeit.....	28, 40	ungebundene.....	11
Hörbehinderte.....	28	Oberflächenstruktur.....	47
Hunde.....	77	ODR.....	80
Inline-Skater.....	15, 92, 99	Ordnungsbehörden.....	39
Jogger.....	92	Ortsdurchfahrtenrichtlinie.....	80
Keine Fahrzeuge.....	15	Ortsgrenzen.....	78
Kinder.....	17	Parken von Fahrrädern.....	97
Kinderfahrräder.....	15	parkende Fahrzeuge.....	47
Kinderwagen.....	15	Parkfläche.....	90
Kleinkrafträder.....	63, 68, 70	Parkverbot auf Gehwegen.....	97
Kontrast.....	9, 47	Pedelec.....	10, 68
Kontrolldichte.....	39	Pflasterung.....	54
Krankenfahrstühle.....	16	Pflasterwechsel.....	48
Kreuzungen nach niederländischem Vorbild...	97	Piktogramme.....	54, 58
Kurvenradien.....	51	Planungsfehler.....	25
Lamellen.....	69	Polizei.....	22, 31, 39
Landstraße.....	59	Poller.....	12
landwirtschaftliche Geräte.....	68	Priorisierung der Verkehrsteilsysteme.....	88
Längenstatistik.....	59	Protected Bike Lanes.....	10
Langsamverkehr.....	59	Querung.....	42, 62
Langstock.....	47	Radarkontrolle.....	34
Lastenräder.....	12, 50f., 98	Raddirektverbindung.....	42
Lauffläche.....	9	Radfahrstreifen.....	10
Leichtkrafträder.....	68	Radschnellverbindungen.....	41, 65, 91
Leitplanken.....	66	Radschnellwege.....	91
Linienführung.....	44	Radverkehrsanlagen.....	10
Linienverkehr.....	40	Radverkehrsfreigabe.....	25
Linksgehen.....	61	Ausschlusskriterien.....	29
Maximalgeschwindigkeit.....	28, 51	Fußgängerzone.....	37
Messverfahren.....	40	Radvorrangrouten.....	41, 65
Mindestabstand.....	32, 35, 51, 67, 69	Radweg.....	
Mindestbreite.....	42, 69	als Schutzraum.....	10
Gehweg.....	9	anderer.....	52
Mischwege.....	65	aufgehoben.....	57
Radverkehrsfreigabe.....	30	Gestaltung.....	11
Radweg.....	11	Mindestbreite.....	11, 44
Seitenraum.....	47	nicht benutzungspflichtiger.....	52, 85
Selbstständige Wege.....	75	Oberfläche.....	11

RAL.....	64	§63a.....	10
RASt.....	8	Tandems.....	50
Räumphase.....	95	Trecker.....	68
Rechtsabbiegefahrbahnen.....	96	Trennung.....	46
Rechtsfahrgebot.....	61	Tretroller.....	15
Regelwerke.....	8	Überhang.....	47
Reiter.....	64, 72	Überholabstand.....	35, 67, 69
Richtlinien für die Anlage von Landstraßen.....	64	Überholen.....	44, 67
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.....	8	Überholverkehr.....	11
Rodelschlitten.....	15	Überholvorgänge.....	32
Roller.....	15	Unfallmeldungen.....	32
Rollschuhe.....	15	Unterhalt.....	55
Rückbau.....	58	V85.....	40
ruhender Verkehr.....	42	Verkehrsbelastung:.....	29
S-Pedelec.....	10, 63, 68, 70	verkehrsberuhigter Bereich.....	89
Schieberollstuhl.....	15	Verkehrsberuhigung.....	90
Schranken.....	12	Verkehrsregeln.....	13
Schrittgeschwindigkeit.....	28, 31, 34, 38, 89, 93	Verkehrssicherheit.....	30
Schüler.....	20	Verkehrssicherungspflicht.....	9, 55
Schülergruppen.....	48	Verkehrsunterricht.....	21
Schulweg.....	21	verpflichtender.....	40
Schutzbedürftige.....	29, 82	Verkehrszeichen.....	13, 47
Schutzeinrichtungen.....	66	237.....	41
Schutzraum.....	8	238.....	64
Schutzstreifen.....	10	239.....	23, 25, 41, 57
Sehbehinderte.....	47	240.....	60
Seitenabstand.....	50, 67, 69	241.....	41
Seitenraum.....	7	242.1.....	23
Selbstständige Wege.....	74	250.....	73
Sicherheitsabstand.....	9, 35, 51	254.....	49
Sicherheitsraum.....	46, 66	260.....	71
Sicherheitstrennstreifen.....	12, 47, 66	310/311.....	63
Sichtfahrgebot.....	66	315.....	97
Sichtfeld.....	11	325.....	89
Signalisierung.....	94	350.1.....	91
Sinnbilder.....	86	721.....	96
Sonderweg.....	7, 42	Frankreich.....	56
Sorgfaltspflicht.....	61	Österreichische.....	88
Sperrpfosten.....	12	Verkehrszeichenkatalog.....	34
Spielstraße.....	22, 89	Verschmutzung.....	69
Spitzenstunde.....	29, 39, 82	verträgliche Verkehrsstärke.....	29, 38, 83
Stand der Technik.....	9	Verwaltungsvorschrift.....	29
Stoßzeiten.....	48	VwV-StVO.....	29
Straße.....	7, 74	Waldwege.....	99
angebaut.....	7	Warteflächen.....	94
schülergerechte.....	21	Wegweiser.....	100
Straßenraumgestaltung vom Rand aus.....	42	Wirtschaftswege.....	99
Straßenverkehrs-Ordnung.....	8	Wohnstraße.....	22
Straßenverkehrsgesetz.....	10	Zebrastrifen.....	43
Straßenverkehrszulassungsordnung.....	10	Zusatzzeichen.....	23
Stufen.....	9	1000-31.....	44
StVO.....	8	1000-33.....	71
StZVO.....		1020-13.....	99

1020-30.....	37, 99
1022-10.....	25, 37, 49, 53, 62
1022-15.....	72
1022-16.....	31, 37, 72
1024-10.....	99
1026-32.....	37
1026-35.....	37
1026-38.....	68
Zweirichtungsweg.....	45

In aller Kürze

- Ein Gehweg ist exklusiver Verkehrs-, Aufenthalts- und Schutzraum für Fußgänger, ein Radweg ein exklusiver Verkehrs- und Schutzraum für Radfahrer.
- Aus diesem Grund dürfen Fußgänger nicht auf einem Radweg laufen und Radfahrer nicht auf einem Gehweg fahren. Lediglich zum Queren und für kleine Kinder gibt es hiervon Ausnahmen.
- Mischflächen für Fußgänger und Radfahrer sind nur dort zulässig, wo Verkehrsstärken gering und verträglich sind. Sowohl zu viel Fußverkehr als auch zu viel Radverkehr verbieten Mischverkehr.
- Sind andere Verkehrsarten auf Flächen erlaubt, auf denen Fußverkehr unterwegs ist, so müssen diese besonders vorsichtig und rücksichtsvoll fahren. Dazu gehört auch eine dem Fußverkehr angemessene Geschwindigkeit: Schritttempo.
- Innerhalb geschlossener Ortschaften führt Mischverkehr von Fußgängern und Radfahrern immer wieder zu Konflikten. Deshalb sollte es dort keine Verkehrsräume geben, in denen Fuß- und Radverkehr aneinander geraten.
- Außerhalb geschlossener Ortschaften können dort, wo wenige Fußgänger und wenige Radfahrer unterwegs sind, gemeinsame Geh- und Radwege eine für beide Seiten komfortable Verkehrsführung bilden.



Bild 110: Nicht so, ...



Bild 111: ... besser so!