

PANORAMA

FAHRRADWEGE IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

Radler auf den Straßen: Es war einmal...die Radwegebenutzungspflicht

28. März 2017

Land-Radwege in SH sind vielerorts kaum noch nutzbar. Doch wehe, wenn einer auf die Straße ausweicht.

Teilen 15

Twittern

1 von 1



Eine Kuhle in Angeln.

Foto: Götz Bonsen

1 von 1

1934 gab es eine Presseerklärung zur neuen Reichs-Straßenverkehrsordnung (RStVO), die über Generationen besiegelte, dass Radfahrer auf den Radweg müssen. Man wolle „dem staunenden Ausländer einen neuen Beweis für ein aufstrebendes Deutschland“ geben, „in dem der Kraftfahrer nicht nur auf den Autobahnen, sondern auf allen Straßen durch den Radfahrer freie, sichere Bahn findet“, hieß es. Radwege wurden in den Folgejahrzehnten reichlich gebaut – in der Regel für den Autoverkehr.

Fahrrad-Tourismus boomt durch die E-Bike-Invasion vor allem bei Menschen im Alter 50 Plus. Obwohl der Norden für Fahrradreisende das Traumziel ist, hat Schleswig-Holstein bislang aber nicht viel von dem Kuchen abbekommen. Positive Ausnahme bleibt der Nord-Ostsee-Kanal.

Wenn Kraftfahrzeuge heute einen Mofafahrer auf der Straße überholen, nehmen die Insassen dies als Norm hin, wenn hingegen ein unmotorisierter Verkehrsteilnehmer an der rechten Seitenlinie in ähnlicher Geschwindigkeit sein Dasein fristet, erntet dieser nicht selten wütende Hupkonzerte, aggressive Sicherheitsabstände oder wüste Beschimpfungen des Vorbeifahrenden. Er oder sie darf dort ja auch nicht hin, manchmal selbst dann nicht, wenn auf dem Abschnitt nur alle fünf Minuten mal ein Auto mit Tempo 60 vorbeirauscht.



Dieser holprige Radweg soll laut Vorschrift zwei Meter breit sein.
Foto: Götz Bosen

Die Substanz der motorisierten Fortschrittgläubigkeit in den Vor- und Nachkriegsjahren zeigt sich in Form der Radwege besonders in Schleswig-Holstein, wo es ein immenses straßenbegleitendes Netz gibt. Satte 80 Prozent der Bundesstraßen und über 60 Prozent der Landesstraßen sind mit Radwegen ausgestattet. Bundesweit spitze. Klingt wie ein Lockmittel, ist aber das Gegenteil.

Nun ist dieses Netz inzwischen so marode, dass die drei Millionen Euro Landesmittel für die Sanierung nur einen Puster auf den platten Schlauch darstellen. Der Zahn der Zeit, die Baumwurzeln, das Gras, Absackungen, und Erosionen nagen aber nicht nur an den Wegen selber, sondern auch an der Radwegebenutzungspflicht. Immerhin wurde letztere in Allgemeinform 1997 aufgehoben, Fahrräder gehören als Fahrzeuge somit auf die Straße, es sei denn ein blaues Radwegschild ordnet die obligatorische Radwegenutzung an.



Doch die Grauzonen werden auch aus technischen Gründen größer und damit wachsen die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Vielerorts müssen sich radfahwillige Bürger vor Gericht der blauen Schilder entledigen, die die Straße zur Auto-Bastion machen. Nicht selten bekommen Klagende Recht, wenn Sie ihr Recht auf Gleichberechtigung einfordern.





Hundehalter, Pferde, Fußgänger und Radfahrer teilen sich diesen Radweg in Angeln in beide Richtungen – auf einer Breite von teilweise unter einem Meter.
Foto: Götz Bosen

Viele Radfahrer – und beileibe nicht nur Rennradfahrer – meiden Radwegabschnitte trotz der geltenden Gesetze – und das mit gutem Gewissen. Sind die alle verrückt geworden? Wohl kaum. Eher fühlen sie sich auf den Radwegen im Lande nicht mehr zuhause, die vielleicht noch für gelegentliche Brötchenholer adäquat sind, aber nicht für Touristen, nicht für Pendler, nicht für Sportler und allgemein nicht für diejenigen, denen das moderne Rad ein schneidiger Autoersatz sein soll/muss. So nehmen einige dann häufig die Straße in Kauf, die sie laut Beschilderung eigentlich gar nicht benutzen dürfen. Vor allem deshalb, weil sie sich dort sicherer fühlen, sie Schlaglöchern ausweichen können und damit im Endeffekt deutlich schneller vorankommen.

Diese Schilder kennzeichnen die Radwegebenutzungspflicht:

	Zeichen 237, Radfahrstreifen: Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen. Im ländlichen SH so gut wie nicht anzutreffen.
	Zeichen 241, Getrennte Geh- und Radwege: Teilt eine weiße Linie das Schild, muss der Radfahrer die eine Seite und Fußgänger die andere Seite des Weges benutzen müssen. Die Mindestbreite für den Radweg beträgt auch hier 1,50 Meter.

	<p>Zeichen 240, Gemeinsame Geh- und Radwege: Zeigt ein blaues Schild Fußgängern und Radfahrern einen gemeinsamen Geh- und Radweg an, dann ist er auch für Radfahrer benutzungspflichtig. Die Mindestbreite beträgt 2,50 m innerorts und 2 m außerorts.</p>
	<p>Das Zeichen „Fahrrad frei“ kennzeichnet einen Gehweg, den Radfahrer in Schrittgeschwindigkeit mitbenutzen dürfen. Es besteht KEINE Benutzungspflicht, die Straße darf genutzt werden.</p>

Der gemeinsame Geh- und Fahrradweg, wie er ihn in ländlichen Regionen in SH häufig anzutreffen ist, hat außerorts laut der Novelle der Radwegebenutzungspflicht VwV-StVO 1997 eine Mindestbreite von 2,0 Metern. Selbst das ist in Betracht der Tatsache, dass Gegenverkehr bergabwärts entgegenrollt, dass Hundeführer mit langen Leinen dort spazieren und dass selbst Radfahrer mal andere überholen müssen, überaus eng. In Schleswig-Holstein werden die Mindestmaße entlang kleinerer Straßen trotzdem nur selten erreicht.

Das Foto zeigt einen mit Schild 240 als Nutzungspflichtig ausgewiesenen, einseitigen Radweg in der Nähe von Ausacker (Kreis Schleswig-Flensburg), der eine Breite von knapp über einem Meter hat. Bei 1,10 Meter beginnt das Gras, bei Breite 2,00 Meter herrscht bereits die Brombeerzone, in der Mitte will eine unausweichliche Buckelpiste mit gelegentlichen Pferdeäpfeln befahren werden. Ob die Nutzungspflicht trotzdem besteht? Ja, jedenfalls für die örtliche Polizei. Allerdings gibt es ein Zumutbarkeitsgebot, das die Nutzungspflicht einschränkt.



1,10 Meter statt Mindestmaß 2 Meter.



Bei 2 Meter wachsen die Brombeeren.

Doch was bedeutet zumutbar? Ein ungeräumter, vereister Weg fällt nicht nur subjektiv sondern auch juristisch in die Rubrik der Unzumutbarkeit. So viel steht fest. Dann ist die Nutzungspflicht nichtig, die Fahrbahn steht offen. Im Winter ist das Radverkehrsaufkommen auf dem Lande ohnehin verschwindend gering. Doch wie „zumutbar“ ist ein unbequemer Weg, der Speichen Melodien einflößt, der die Betriebsfähigkeit in Frage stellt, Stürze

begünstigt und das Fahren längerer Strecken zum Gelenkkiller macht? Ist ein blau beschilderter Radweg mit dem viel verwendeten Zusatzzeichen „Radwegschäden“ nicht ein Widerspruch in sich?

Das Schwierige in den ländlichen Regionen ist laut dem Kieler Rechtsanwalt und Autoren des Buches „Recht für Radfahrer“, Dr. Dietmar Kettler, dass es in vielen Fällen keine aktuelle Rechtsprechung gibt. Wenn jemand vor Gericht anführt, dass der Weg für den Gebrauch zu schmal war oder zu holprig, wird es daher eher nicht dafür reichen, dass die Radwegebenutzungspflicht für den Fall für nichtig erklärt wird. Das Argument einer möglichen Beschädigung des Rades könnte der zuständige Richter damit zurückweisen, dass der Widersprechende sich in dem Falle ein geeignetes Fahrzeug (zum Beispiel ein Mountainbike) anschaffen müsse.

Wenn ein Radwegeschild angebracht ist, gilt stand jetzt auch bei desolaten Wegen die Radwegebenutzungspflicht. Zuwiderhandlungen sind deshalb selbst bei den besten Argumenten im Angesicht eines Polizisten eine Ordnungswidrigkeit, die im Wiederholungsfall mit einem Verwarnungsgeld bestraft wird.

Viele Anordnungen zur Radwegebenutzung – und das zeigen einige Urteile – müssen aber eigentlich aufgehoben werden. Benutzungspflichten dürfen seit 1997 ausdrücklich nur aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufs fortbestehen (§ 2 Absatz 4 StVO). Das Problem: Viele Kommunen sitzen dies aus und lassen die Schilder stehen bis die Farbe abplatzt, obwohl sie eigentlich weggehören. Der Weg der mit unmöglichen Radwegen konfrontierten Fahrradfahrer sollte daher nicht über die Straße erfolgen, sondern über das Verwaltungsgericht.

Die Chancen, am Schleswiger Gericht eine Entfernung der blauen Schilder an verkehrstechnisch unsinnigen Punkten zu erwirken, stehen mancherorts nicht mal schlecht. So urteilte das Gericht jüngst maßgeblich, dass die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Tempo 100 fahrenden Kraftfahrern und Radfahrern kein Grund für eine Radwegebenutzungspflicht ist.



Kraterlandschaft.
Foto: Götz Bonsen

In den Kommunen, die den „blauen Lollis“ fallen ließen oder dazu gezwungen wurden, ist es bisher nicht zu einer erhöhten Unfallhäufigkeit mit Radfahrern gekommen, was das häufig hervorgebrachte Sicherheitsargument gegen Radfahrer auf der Straße entkräftet. Einbiegerwege an Landstraßen sind für Radwegs-Radler überdies Gefahrenschwerpunkte, die mit der Fahrt auf der Straße durch bessere Sichtbarkeit überwunden werden können. Für viele ist allein dies ein Grund, sich im Sinne ihrer Sicherheit ordnungswidrig auf die Straße zu mogeln. Möglicherweise wäre für SH angesichts der gigantischen anstehenden Sanierungskosten ein Radwegbenutzungs-Recht die geeignetere Variante. In dem Falle überließe man den Pedalkurblern selbst die Entscheidung über den aus ihrer Sicht sichereren und vernünftigeren Weg.

Derzeit bleibt Radfahrern aber auch die Möglichkeit, die Regelung ganz legal zu umgehen, indem sie sich ein Fahrzeug besorgen, das von ihr ausgenommen ist. Die Nutzungspflicht gilt nur für einspurige Räder. Ein Rad mit Kinder-Anhänger beispielsweise oder auch ein dreirädriges Lastenrad darf auf der Straße gefahren werden, genauso Rennräder. S-Pedelecs, die bis 45 km/h unterstützen, *müssen* sogar auf den Autoweg. Das kulturelle Gehupe dürfte aber auch mit diesen Fahrzeugen so schnell nicht verstummen. Für entspanntes Radfahren mit Zielrichtung, wie es sich Touristen und Pendler wünschen, ist in Schleswig-Holstein kein Platz.

MEHR ZUM THEMA

VERKEHRSREGELN

Kampfradler-Quiz: Was Fahrradfahrer dürfen und was nicht

[zur Startseite](#)

von **Götz Bonsen**
erstellt am 28.Mär.2017 | 17:52 Uhr

Melden Sie sich jetzt kostenlos und einfach
für unseren WhatsApp-Newsletter an: