

XXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Absenderadresse und Name

**Stadt Halle/Saale**  
Marktplatz 1

06100 Halle/Saale

Halle, den 04.07.2017

**Widerspruch zum ablehnenden Bescheid bezüglich der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht vom 19.06.2017 bezüglich des Abschnitts der Paracelsusstraße zwischen Lessingstraße und Gudrun-Goeseke-Straße**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

am 24. Februar diesen Jahres habe ich beim Fachbereich Sicherheit, Abteilung Stadtordnung der Stadt Halle/Saale einen **Antrag auf Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht** in der Paracelsusstraße stadteinwärts zwischen Lessingstraße und Gudrun-Goeseke-Straße eingereicht. Dieser Antrag wurde mit Bescheid vom 19.06.2017 abgelehnt.

Gegen diesen ablehnenden Bescheid erhebe ich hiermit Widerspruch.

**Begründung:**

Die Gefährdung auf dem betreffenden Straßenabschnitt übersteigt die allgemeine Gefährdung im Straßenverkehr für Fahrradfahrer nicht in einem Maß, welches die erhebliche Einschränkung des fließenden Verkehrs rechtfertigt. Die aufgezeigte besondere örtliche Situation, also die Kurve und das Vorhandensein eines linksseitigen sowie eines rechtsseitigen Parkstreifens, stellt keine spezifische Unfallgefahr für Radfahrer dar, sondern eine allgemein erhöhte Unfallgefahr für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer: die querenden Fußgänger vom und zum linksseitigen Parkstreifen, die ausparkenden Kraftfahrzeuge, die Kraftfahrzeugführer auf der Suche nach einer Parklücke, die einparkenden Fahrzeuge sowie die durchfahrenden Fahrzeuge aller Art. Fahrzeugführer sind in dieser Straße also zu besonderer Aufmerksamkeit gezwungen, ganz unabhängig von der Führung des Radverkehrs.

Eine separate Führung des Radverkehrs würde, selbst wenn sie zur Gefahrenvermeidung geeignet wäre, nur selektiv eine einzige dieser Gefährdungen behandeln.

Weiterhin ist in diesem Fall die ergriffene Maßnahme, also die benutzungspflichtige Führung des Radverkehrs im Seitenraum, nicht geeignet, die besondere Gefährdung zu vermeiden.

Es werden im Ablehnungsbescheid mehrere Gefährdungen genannt. Eine davon ist die

Türöffnung aus KFZ des rechten Parkstreifens heraus. Plötzlich geöffnete Fahrzeugtüren sind unbestritten eine Gefahr und eine Ursache für schwere Unfälle. Deshalb sollen Radfahrer einen

Abstand von 1m zu parkenden KFZ einhalten. Diese Vorgabe kann auf dem bisherigen, benutzungspflichtigen Radweg nicht eingehalten werden, da dessen Gesamtbreite inklusive Bordkante nur 1,80m beträgt und die Kraftfahrzeuge unmittelbar an der Bordkante parken. Demgegenüber kann der Radverkehr auf der Fahrbahn diesen Mindestabstand einhalten, durch zusätzliche Maßnahmen kann das sogar unterstützt werden (Beispiel: Fahrradsymbole auf der Fahrbahn<sup>1</sup>).

Eine geeignete und wirksame Maßnahme, um alle aufgezeigten Gefährdungen zu reduzieren, wäre eine Verringerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für den Streckenabschnitt.

Als weiterer Grund für eine Führung im Seitenstreifen wird das Gefälle und die damit verbundene höhere Geschwindigkeit des Radfahrers aufgeführt. Bei Gefälle kann von einer erhöhten Geschwindigkeit des Radfahrers ausgegangen werden, das ist unstrittig. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) kommt in der ERA 2010 zum Ergebnis, dass ein Gefälle gegen die Führung im Seitenraum spricht: Kapitel 2.3.5, *Vergleich geeigneter Führungsformen*, Kriterium Längsneigung. In Kapitel 3.8, *Radverkehrsführung bei Steigung und Gefälle*, wird explizit der erhöhte Platzbedarf festgestellt: "Bergab ist in Kurven der Lichtraumbedarf des Radverkehrs deutlich größer als in der Geraden. [ ... ] Daher ist bergauf eher die Trennung vom Kraftfahrzeugverkehr bergab eher eine Führung auf Fahrbahnniveau zu bevorzugen."

In der Ablehnung meines Änderungsantrages auf Abordnung der Benutzungspflicht durch den Fachbereich Sicherheit wird nicht dargelegt, warum sich die allgemeinen Erkenntnisse der Fachkräfte der FGSV für den Fall der halleschen Paracelsusstraße durch besondere lokale Umstände in ihr Gegenteil verkehren.

Für den nachfolgenden Verkehr stellt ein schnelleres Fahrzeug ein geringeres Hindernis dar, welches länger im Sichtbereich ist und eine geringere Anpassung der Geschwindigkeit erfordert.

Zum Überholen sagt § 5 Absatz 4 der StVO: Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden. [...]

Wenn der Rad Fahrende den Sicherheitsabstand von 1m zu den parkenden Fahrzeugen und das überholende Kraftfahrzeug den Richtabstand von 1,50m zum fahrenden Fahrrad (mit dessen Eigenbreite, meist 0,80m) einhält, fährt es teilweise auf der verbliebenen schmalen linken Fahrspur. Die aktuelle Markierung dieser Spur gestattet das Fahren, so lange man nicht die gekennzeichneten verlängerten Parkbuchten überfährt (Foto 2). Falls das Fahren auf dieser linken Spur als problematisch eingestuft wird, ist diese Problematik unabhängig von der erzwungenen Führung des Radverkehrs im Seitenstreifen. Aufgrund der im Vergleich zum Radweg guten Qualität der Fahrbahn und des Gefälles ist allerdings mit hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs und dementsprechend geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zum Kraftfahrverkehr zu rechnen.

In der Begründung zur Ablehnung des Antrages steht: "*Hier ist dann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass dann Überholmanöver eingeleitet werden, die zu Gefahrenmomenten führen.*" Die vorgenommene Beschränkung des fließenden Verkehrs kann nicht mit einem antizipierten Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer oder mit einem empfundenen Recht auf Überholen begründet werden. So ein "Anrecht auf Höchstgeschwindigkeit" oder "Anrecht auf sofortiges Überholen" ist nicht existent.

---

<sup>1</sup> <https://www.adfc-bw.de/boeblingen/rss-feed-newsbeitrag/article/symbole-die-helfen/> (Foto 1)

Wenn man für die Verkehrsplanung das Ziel einer möglichst geringen Behinderung der Verkehrsteilnehmer ansetzt, wird die Begegnung zweier verschieden schneller Radfahrer auf dem Radweg zum wichtigen Argument für die Entzerrung dieser Verkehrsteilnehmer (erlaubte Fahrbahn und freiwilliger Radweg). Auf dem aktuell benutzungspflichtigen Radweg ist ein Überholvorgang auf jeden Fall unmöglich und der schnellere Radfahrer wird erheblich behindert<sup>2</sup>

Zur Stetigkeit der Radverkehrsführung:

Ab der Kreuzung mit der Lessingstraße (bzw. für die beiden rechten Fahrspuren schon ab der Ampelkreuzung Paracelsusstraße / Humboldtstraße) gibt es in der Paracelsusstraße in den Kriterien Verkehrsstärke, Schwerverkehrsanteil und Gefälle starke Änderungen, so dass beide Straßenabschnitte unterschiedlichen Kategorien zugehören und außer dem Straßennamen<sup>3</sup> wenig gemeinsam haben. Außerdem wird an der Ampelkreuzung mit der Humboldtstraße der vorher straßenbegleitende Radweg nach rechts verschwenkt (Foto 3), um neben die parkenden Kraftfahrzeuge geführt zu werden. Der Radweg ändert nach der Kreuzung mit der Lessingstraße Farbe und Belag. Bis zur Gudrun-Goeseke-Straße wechseln der Belag und die Farbe sogar noch mehrfach. Eine Stetigkeit ist in der aktuellen Lösung nur eingeschränkt gegeben. Dennoch ist für die Verschwenkung auf die Fahrbahn bei erlaubter Fahrbahnnutzung ein (geführter) Spurwechsel notwendig, es würde also ein größerer Wechsel in der Führung entstehen. Dieser Nachteil muss abgewogen werden gegen die Art des benutzungspflichtig ausgewiesenen Radweges.

Ich zitiere zur Einordnung eines Radweges rechts vom Parkstreifen aus dem Stadtratsbeschluss vom 28.09.2016, VI/2016/01621, *„Kriterien zur Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Halle (Saale)“*, Abschnitt 3.2,

Wie im Punkt 3.1 beschrieben, gibt es auch Argumente, die in bestimmten Situationen gegen den Einsatz von Radfahrstreifen sprechen. Hier gilt es abzuwägen, ob der Radverkehr stattdessen auf baulich abgetrennten Radwegen (sogenannte „Bordsteinradwege“) geführt wird. Allerdings sollte dies nur dann erfolgen, wenn sichergestellt werden kann, dass Radfahrer an Knotenpunkten und stärker frequentierten Grundstückszufahrten für abbiegende Kraftfahrer gut sichtbar sind (z. B. entsprechend Bild 3). **Sofern dies z. B. aufgrund eines zwischen Fahrbahn und Radweg liegenden Parkstreifens nicht gewährleistet werden kann, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit von dieser Führungsform unbedingt Abstand zu nehmen.** [Hervorgehoben vom Antragsteller]

Natürlich hat dieser Stadtratsbeschluss keine gesetzlich verpflichtende Wirkung und ist auch keine unmittelbare Anforderung an vorhandene Radwege, doch die Ablehnung dieser Führungsform ist deutlich, gut begründet und deckt sich mit der Einschätzung der FGSV.

---

<sup>2</sup> Zur Einstufung der Fahrzeiten: Zeit für eine Strecke von 350m bei

- 45 km/h (Auto): **28** Sekunden
- 35 km/h (zügiges Rad bergab): **36** Sekunden (8s länger)
- 15 km/h (langsames Rad): **84** Sekunden (48s länger als das schnelle Rad)

<sup>3</sup> Zur Hinfälligkeit einer Stetigkeit der Radwegeführung bezüglich des fortgesetzten Straßennamens sei das nahe liegende Beispiel Paracelsusstraße angeführt, Abschnitt stadtauswärts zwischen Dessauer Platz und Trothaer Straße. Dort wird aus einem benutzungspflichtigen Radweg hinter der Kreuzung Äußere Hordorfer Straße ein Fahrverbot für Fahrräder, die dadurch auf deutlich längere Ausweichrouten mit deutlich schlechterem Pflaster gezwungen werden.

Im mit diesem Widerspruch angefochtenen Ablehnungsbescheid werden die Gefährdungen einer Führung auf der Fahrbahn besonders hervorgehoben. Eine Einschränkung des fließenden Verkehrs durch Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist aber nur angemessen, wenn die dadurch erzwungene Führung im Seitenraum sicherer ist. Der in diesem Abschnitt angebotene Radweg erreicht in vielen Beziehungen nicht die Anforderungen an einen sicheren Radweg, wie sie von aktuellen, fachlich anerkannten Regelwerken wie der RaSt 06 und den ERA 2010 aufgelistet werden. Straßenbaubehörde und Polizei sind regelmäßig zu einer Überprüfung des Straßenzustandes, der Beschilderung und der Notwendigkeit von Anordnungen verpflichtet (VwV StVO, Zu Paragraph 45, Absatz 2, "Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" [Zeilen 56-58]), daher ist davon auszugehen, dass die Problemstellen (Breite, Sichtdreieck, Abstand Parkstreifen) erfasst und bekannt sind und hier nicht im Einzelnen aufgeführt werden brauchen. Sollte für die Bearbeitung des Widerspruchs weitere Zuarbeit zu diesen Details hilfreich sein, kann die bearbeitende Behörde mich gern kontaktieren.

Darüber hinaus ist der bauliche Zustand des Radweges mangelhaft. Es gibt zwischen der Ampel- kreuzung Paracelsusstraße/Humboldtstraße und der Ampelkreuzung Gudrun-Goeseke-Straße vier kreuzende Fahrbahnen (zwei getrennte Fahrstreifen der Lessingstraße, die Dittenberger- straße und die Hollystraße) mit acht deutlich unzureichend abgesenkten Bordkanten sowie vier Ausfahrten mit rillenbehaftetem Kopfsteinpflaster (Rillen in Fahrtrichtung), die den vorfahrtsberechtigten Radweg überqueren und jeweils Gefahrstellen sind. Zusätzlich gibt es eine große Zahl erheblicher Aufwerfungen, Unebenheiten und Schäden im Belag, die seit langer Zeit nicht behoben werden.

Im Winter bei Schnee oder Eisglätte wird der Radweg nicht geräumt. Unter diesen besonders schwierigen Bedingungen werden also alle Radfahrer (schnelle und langsame) auf das sonst verbotene Fahren auf der Fahrbahn verwiesen, womit demonstriert wird, dass das Radfahren auf dieser Fahrbahn nicht als generell gefährlich eingestuft wird.

Die mit diesem Widerspruch geforderte Abordnung der Radwegebenutzungspflicht würde den Radfahrern, die langsam fahren wollen oder sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, das Fahren auf dem Radweg weiterhin ermöglichen und nur den Radfahrern, die unter Vermeidung der gefährlichen Knotenpunkte des Radweges zügig auf der Fahrbahn fahren wollen, die Wahlfreiheit lassen. Der Konflikt zwischen sehr unterschiedlich schnellen Radfahrern auf dem schmalen, links und rechts durch feste Hindernisse eingefassten Streifen würde dadurch auch entfallen.

**Zusammenfassend:** Die *Erforderlichkeit* durch eine erheblich erhöhte Gefahr ist zweifelhaft. Die *Geeignetheit* der Benutzungspflicht zur Reduzierung der Gefahr ist nicht gegeben. Die *Angemessenheit* der Benutzungspflicht ist nicht gegeben.

Mit freundlichen Grüßen

**Anhänge:** 1) Beispielbild Fahrradsymbole auf der Fahrbahn (Böblingen), 2) breiter und schmaler Fahrstreifen, 3) Verschwenkung des Radweges nach der Kreuzung Humboldtstraße