

Stadt Beckum

Empfehlungen zu benutzungspflichtigen Radwegen im Bestand

Bericht



Stadt Beckum

Empfehlungen zu benutzungspflichtigen Radwegen im Bestand

- Bericht -

Auftraggeber:in

Stadt Beckum

Fachdienst Recht und Ordnung

Weststraße 46

59269 Beckum

Auftragnehmer:in

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

0561 - 953 79-677

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc. (Projektleiter)

Moritz Strömich, B.Sc.

Hendrik Hartmann

Kassel, den 12. September 2022

© IKS Mobilitätsplanung, 2022

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung / Anlass	1
2	Ausgangslage mit rechtlicher Einordnung	2
3	Handlungserfordernisse	5
3.1	Kartierung der Schildstandorte mit benutzungspflichtigen Radwegen	6
3.2	Umsetzungsempfehlungen und Kataster	6
3.3	Textbausteine zur Öffentlichkeitsarbeit.....	8
4	Anhang.....	11

1 Einleitung / Anlass

Das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung war von der Stadt Beckum beauftragt, ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept zu erarbeiten. Dieses wurde mit dem Schlussbericht in der Sitzung am 17.05.2022 vom Rat der Stadt Beckum beschlossen.

Darauf aufbauend sollen dort entwickelte Maßnahmenempfehlungen durch die Verwaltung in die Umsetzung übertragen werden.

Unter dem „Themenfeld G: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder“ ist unter anderem die Maßnahmenempfehlung „Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege“ aufgeführt und begründet.¹

Mit der Umsetzung sollen folgende übergeordnete Zielsetzung angestrebt werden, die im Rahmen der Beteiligung des Radverkehrskonzeptes abgestimmt wurde:²

- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Radkultur etablieren und ausbauen

Die Aufhebung der Benutzungspflicht soll dazu beitragen, dem Radverkehr möglichst komfortable, sichere und kontinuierliche Führungsformen anzubieten und die Empfehlungen der einschlägigen Regelwerke sowie gültiger Rechtsprechung umzusetzen.

In diesem Rahmen ist IKS Mobilitätsplanung beauftragt, konkrete Empfehlungen zur Umsetzung der Maßnahmenempfehlung „Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege“ für die einzelnen Schildstandorte in der Kernstadt Beckum zu entwickeln.

¹ IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept Stadt Beckum. Kassel 2021, S. 52 und S. 94 ff

² Ebenda, S. 14

2 Ausgangslage mit rechtlicher Einordnung

Im Rahmen der Bestandsanalyse zum Radverkehrskonzept Beckum wurde festgestellt, dass entlang des Radverkehrsnetzes, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, viele Abschnitte als getrennte Geh- und Radwege (Z 241 StVO) und auch gemeinsame Geh- und Radwege (Z240 StVO) innerhalb des Radverkehrsnetzes ausgewiesen sind.

Für Wege, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 StVO beschildert sind (vgl. Abbildung 1) besteht eine Benutzungspflicht für Radfahrende.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 237, 240, 241 Straßenverkehrs-Ordnung



Es müssen allerdings verschiedene Anforderungen erfüllt werden, um eine Benutzungspflicht anordnen zu dürfen.

Anforderungen an besondere Gefahrenlage

Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.³

Dazu ist im Radverkehrskonzept Beckum ausgeführt:

„Im gesamten Radverkehrsnetz konnte im Rahmen der Bestandserhebung kein Abschnitt erkannt werden, wo aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Aufgrund der bestehenden Belastung durch Kfz Verkehr und der teils unübersichtlichen Linienführung in der Neubeckumer Straße, Sternstraße, Zementstraße und Stromberger Straße, befinden sich diese Straßen im Grenzbereich.“⁴

³ Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

⁴ IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept Stadt Beckum. Kassel 2021, S. 38

Anforderungen an Anlage und bauliche Ausführung

Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (zum Beispiel ausreichender Zustand und Breite), um eine Benutzungspflicht anordnen zu dürfen.⁵ Diese Anforderungen werden insbesondere durch die VwV-StVO und die ERA bestimmt, die in NRW durch ministerialen Erlass zur Anwendung empfohlen ist.⁶

Daraus ergeben sich folgende Anforderungen an Breiten, die für getrennte Geh- und Radwege (Z 241 StVO) maßgeblich sind:

- VwV-StVO: mindestens: 1,50 m⁷
- ERA: 2,00 m (bei geringem Radverkehrsaufkommen: 1,60 m) zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen von 0,50 m (Längsparken) beziehungsweise 0,75 m (Schräg- oder Senkrechtparken)

Für gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240 StVO) sind in der VwV-StVO innerorts Mindestbreiten von 2,50 m angegeben.⁸ In der ERA sind zudem mehrere Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr beschrieben:⁹

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung
- Überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums
- Durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder)
- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Starkes Gefälle (> 3 %)

⁵ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

⁶ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010). Düsseldorf 2011

⁷ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht 2. a) cc)

⁸ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht 2. a) bb)

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 27 (Auswahl)

- Dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge
- Zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen

Die Erhebung der Breiten der Radwege war Teil der Bestandsanalyse zum Radverkehrskonzept. Die mit Z241 StVO beschilderten getrennten Geh- und Radwege in Beckum sind in der Regel mit Breiten unter 1,50 m ausgeführt (größtenteils mit Breiten zwischen 1,00 m und 1,20 m) und entsprechen damit weder den Anforderungen nach VwV-StVO noch nach der ERA.

Auch die Abschnitte mit gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) entsprechen entweder nicht der geforderten Breite oder unterliegen anderen Ausschlusskriterien.

Im Radverkehrskonzept ist dazu ausgeführt: *„Die vorhandenen Radwege entsprechen zusätzlich in mehreren Abschnitten nicht den baulichen Anforderungen entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beziehungsweise der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Beispielsweise sind diese oft zu schmal, die Sichtbeziehungen an Grundstücksein- und -ausfahrten sind mangelhaft oder die Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen werden nicht eingehalten.“*¹⁰

Zweirichtungsradswege

Die Anlage von Zweirichtungsradswegen sind innerorts zu vermeiden. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung steht zu dem Thema:

*„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“*¹¹

¹⁰ IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept Stadt Beckum. Kassel 2021, S. 39

¹¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

Außerorts - Andere Anforderungen als innerorts

Die gemeinsame benutzungspflichtige Führung außerorts im Zweirichtungsverkehr ist, im Gegensatz zu innerorts, in den meisten Fällen auch in den Regelwerken angestrebter Standard.¹²

Zusammenfassung

Die benutzungspflichtigen Radwege in der Beckumer Kernstadt entsprechen in der Regel entweder nicht der Anforderung, dass eine besondere Gefahrenlage vorliegt und/oder nicht den baulichen Anforderungen, um eine Benutzungspflicht für den Radverkehr zu rechtfertigen.

Daraus ergibt sich das Handlungserfordernis, die Benutzungspflicht in der Beckumer Kernstadt flächendeckend, mit einzelnen begründeten Ausnahmen, aufzuheben.

3 Handlungserfordernisse

Die Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr gehen mit folgenden Handlungserfordernissen einher. Neben der baulichen Umsetzung (Abbau Beschilderung/ Ergänzung Markierungen) wird eine Erläuterung der Maßnahme in der Öffentlichkeit unbedingt empfohlen.

Ohne eine Erläuterung kann der Abbau von Beschilderungen für den Radverkehr missgedeutet werden. Der Mehrwert für Radfahrer:innen und Auswirkungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen durch die geänderte Beschilderung, müssen daher öffentlichkeitswirksam erklärt werden.

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 67

3.1 Kartierung der Schildstandorte mit benutzungspflichtigen Radwegen

Zur Entfernung der Beschilderung, müssen zunächst die konkreten Standorte der Schilder ermittelt werden. In der Beckumer Kernstadt wurden dazu sämtliche Schildstandorte, die eine Benutzungspflicht implizieren, erfasst und in GIS inklusive Zeichenerläuterung verortet. Die Ergebnisse sind in Karte 1 (siehe Anhang) dargestellt.

3.2 Umsetzungsempfehlungen und Kataster

Auf Grundlage der erhobenen Schildstandorte wurden konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet, die zu dem jeweiligen Schild in einem Kataster, inklusive Foto des Standortes, beschrieben sind (siehe Anhang: Kataster mit Handlungsempfehlungen).

Das Kataster ist zur besseren Lesbarkeit straßenweise aufgebaut. Die Schildstandorte sind immer vom ersten Schild aus in eine Richtung aufgelistet, unabhängig der Fahrtrichtung. Wenn Schildstandorte an Straßen stehen, diese aber für kreuzende Wege gelten, wurden diese der Einfachheit halber trotzdem im Verlauf der Straßen aufgelistet. So müssen die Standorte nicht mehrfach angefahren werden.

Das Kataster besteht aus folgenden Inhalten:

- Straßenname
- Abschnitt / Knoten
- Richtung (stadteinwärts / stadtauswärts)
- Zeichen-Nr
- Foto Schildstandort
- Empfehlung
- Begründung

Zusätzlich zum Kataster sind die abzubauenen Schildstandorte in Karte 2 (siehe Anhang) verortet. Eine Musterlösung für Übergangsbereiche innerorts - außerorts ist ebenfalls im Anhang dort dargestellt.

Aus dem Bestand ergeben sich unterschiedliche Handlungsempfehlungen, die in der Regel mit folgenden Begründungen und Auswirkungen einhergehen (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Musterhafte Empfehlungen, Begründungen und Auswirkungen zu den Schildstandorten

Empfehlung	Begründung	Auswirkung
Beschilderung abbauen (ersatzlos)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine besondere Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko, aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse, erheblich übersteigt. ▪ Führung entspricht in Zustand und Breite nicht den Anforderungen ▪ Örtliche Verhältnisse entsprechen nicht den Voraussetzungen für eine Freigabe in Gegenrichtung (Zweirichtungsradweg). 	<p>Radverkehr darf die Fahrbahn nutzen.</p> <p>Sofern Radwege am Gehweg gekennzeichnet sind (zum Beispiel durch abgesenkte Bordsteine, Rotfärbung, Furten an Einmündungen) werden diese zu „nicht benutzungspflichtigen Radwegen“. Diese dürfen vom Radverkehr weiterhin genutzt werden, müssen aber nicht genutzt werden.</p>
Beschilderung beibehalten (optional ersetzen durch Gehweg, Radverkehr frei [Z 239 mit Zusatzzeichen 1022-10])	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßenunabhängig geführter gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO), gegebenenfalls mit touristischer Bedeutung. ▪ Außerorts-Charakter (Übergangsbereich innerorts - außerorts) 	<p>Keine</p> <p>Bei der Beschilderung „Gehweg, Radverkehr frei“ haben Fußgänger:innen Vorrang. Radfahrende müssen Schrittgeschwindigkeit fahren und absteigen, wenn nötig.</p>
Markierungen ergänzen, Mittelinsel anlegen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beim Übergang vom Einrichtungsverkehr (innerorts) zum Zweirichtungsverkehr (außerorts) soll dem Radverkehr eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglicht werden. 	<p>Bessere Sichtbarkeit und eindeutige Wegführung des Radverkehrs.</p>

Wie im Kataster und in Karte 2 (siehe Anhang) dargestellt und in Tabelle 1 zusammengefasst, ergibt sich die Handlungserfordernis, einen Großteil der Beschilderung zu benutzungspflichtigen Radwegen ersatzlos abzubauen.

Lediglich an straßenunabhängig geführten Wegen oder Abschnitten mit „Außerorts-Charakter“ (in der Regel in Straßenabschnitten im Übergangsbereich von innerorts - außerorts, mit wenigen Grundstückszufahrten und erwartetem Fußverkehr) kann die bestehende Beschilderung stehen bleiben.

Gegebenenfalls sollten erforderliche Fahrbahnquerungen (Übergang vom Ein- zum Zweirichtungsverkehr) mit Piktogrammen und einer Roteinfärbung verdeutlicht werden beziehungsweise die bauliche Anlage einer Mittelinsel geprüft werden.

3.3 Textbausteine zur Öffentlichkeitsarbeit

Zur Information der Öffentlichkeit können folgende Textbausteine genutzt werden, die zu Veröffentlichung mittels Presse beziehungsweise auf der Website der Stadt Beckum optimiert sind.

Presse: Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen

Die Stadt Beckum beginnt mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Ein Baustein ist die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen in der Kernstadt. Damit dürfen Radfahrende künftig in vielen Straßen wählen, ob Sie die Fahrbahn oder den Radweg nutzen möchten.

Hintergrund: Mit den Schildern „Radweg“ (Zeichen 237), „gemeinsamer Geh- und Radweg“ (240) oder „getrennter Geh- und Radweg“ (241) (Blaue Schilder mit Fahrrad darauf) geht eine Benutzungspflicht für Radfahrende einher. Die Anordnung einer Benutzungspflicht für Radwege ist allerdings bereits seit der Novellierung der StVO im Jahr 1997 und mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes im Jahr 2010 an mehrere Anforderungen geknüpft. Diese Anforderungen werden durch die Radwege auf Gehwegniveau in Beckum in den allermeisten Fällen nicht erfüllt.

Zum Beispiel ist die Anlage einer Benutzungspflicht für Radwege daran gebunden, dass bei Nutzung der Fahrbahn eine besondere Gefahrenlage vorliegt. Dies konnte in Beckum nicht festgestellt werden. Zudem sind die bestehenden Radwege zu schmal oder es bestehen Gefahrenbereiche mit schlechten Sichtbeziehungen durch Ein- und Ausfahrten an Grundstücken und an Einmündungen sowie durch aufgehende Fahrzeugtüren (siehe Foto).

Zu schmaler Radweg mit ungenügenden Sichtbeziehungen in der Hammer Straße - Hier wird die Aufhebung der Benutzungspflicht empfohlen



Mit der Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen wird auch den Ergebnissen der Unfallforschung Rechnung getragen. Schließlich ist eine der häufigsten Unfallursache mit Beteiligung von Radfahrenden, dass sie an Einmündungen und Zufahrten auf Radwegen auf Gehwegniveau übersehen werden. Das Fahren auf Fahrbahnniveau (dazu gehören auch markierte Radfahrstreifen) ist hingegen in der Regel deutlich sicherer.

Hinzu kommen die wachsenden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr durch die große Verbreitung von E-Bikes, da aufgrund hoher Geschwindigkeitsunterschiede die Führung auf gemeinsamen Flächen zunehmend unverträglich ist.

Die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen entspricht damit auch der Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes, kontinuierliche und sichere Führungsformen zu etablieren und damit eine moderne und nachhaltige Radkultur in Beckum zu entwickeln.

Für Radfahrende bringt die Wahlfreiheit insgesamt große Vorteile. Sie werden nicht mehr gezwungen, die unzureichenden Radwege im Seitenraum zu nutzen, sondern dürfen nun auch auf der Fahrbahn fahren. Bestehende Radwege im Seitenraum (bei-

spielsweise mit Bordsteinabsenkungen, markierten Furten und roten Flächen) werden zu „nicht benutzungspflichtigen Radwegen“ und dürfen weiterhin genutzt werden.

Kfz-Fahrende müssen damit rechnen, dass Radfahrende vermehrt die Fahrbahn nutzen. Sofern überholt werden soll, muss der gesetzlich festgelegte Mindestüberholabstand von 1,50 m eingehalten werden. Dies erfordert in der Regel einen Spurwechsel - Überholen bei Gegenverkehr ist damit in der Regel nicht möglich.

Auch für den Fußverkehr bringt die Regelung Entlastung, da insbesondere schnelle Radfahrende vermehrt die Fahrbahn nutzen werden.

Für radfahrende Kinder und die Begleitperson hat die Maßnahme übrigens keine Auswirkungen. Kinder unter 8 Jahren müssen weiterhin auf dem Gehweg oder einem baulich von der Fahrbahn getrennten Radweg fahren. Kinder zwischen 8 und 10 Jahren dürfen den Gehweg oder die Fahrbahn sowie vorhandene Radfahrstreifen und Schutzstreifen nutzen. Beim Fahren auf dem Gehweg darf eine mindestens 16 Jahre alte Begleitperson das Kind begleiten.

Website: Umsetzung der Maßnahme „Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen“

Die Stadt Beckum hat im „MONAT“ „JAHR“ begonnen, die Maßnahmenempfehlung „Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen“ aus dem Radverkehrskonzept umzusetzen. Bestehende Beschilderungen werden sukzessive an die gültigen Regelwerke und Rechtsprechung angepasst.

In den meisten Fällen bedeutet das, dass die bestehende Benutzungspflicht von Radwegen auf Gehwegniveau aufgehoben wird (Abbau der Beschilderung „Getrennter Geh- und Radweg“ sowie „Gemeinsamer Geh- und Radweg“). Die Abschnitte mit vorhandenen Radwegen (beispielsweise mit Bordsteinabsenkungen, markierten Furten und roten Flächen) werden zu „nicht benutzungspflichtigen Radwegen“ und dürfen weiterhin befahren werden. Zusätzlich darf in diesen Abschnitten nun auch die Fahrbahn zum Radfahren genutzt werden.

Weitere Erläuterungen zu diesem und weiteren Themen des Radverkehrs finden Sie im Radverkehrskonzept, dass am 17.05.2022 vom Rat der Stadt Beckum beschlossen wurde und nun in die Umsetzung überführt wird.

„LINK ZUM RADVERKEHRSKONZEPT“

4 Anhang

- Karte 1: Schildstandorte / benutzungspflichtige Radwege
- Karte 2: Umsetzungsempfehlungen
- Kataster mit Handlungsempfehlungen
- Musterlösung für Übergangsbereiche innerorts - außerorts
- Fotos der Schildstandorte (sortiert nach Straßennamen)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrszeichen 237, 240, 241 Straßenverkehrs-Ordnung..... 2

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Musterhafte Empfehlungen, Begründungen und Auswirkungen zu den Schildstandorten 7

Quellenangaben

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept Stadt Beckum. Kassel 2021

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010).

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

—

IKS

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de