

## **Statement zu den Berichten „Gericht verhindert Zuschuss für Radweg“ und „Stadt verliert Prozess“, Erdinger Anzeiger vom 27. und 29. 11. 2012**

Es ist kein Wunder, wenn Politik und Verkehrsteilnehmer nach den Urteilen zu Radwegen Unsicherheit und Verwunderung ausdrücken. Man glaubte, der Radweg sei das Maß aller Dinge, er sichere und fördere den Radverkehr und alle würden dort deutlich sicherer als auf der Straße fahren.

Das Sicherheitsgefühl hat aber nichts mit den blauen Schildern zu tun, die alle Radfahrerinnen und Radfahrer verpflichten, nur auf diesen Wegen und nicht mehr auf der Fahrbahn zu fahren. Wenn der Radweg Sicherheit und Komfort verspricht, wird er gerne benutzt, dies muss nicht durch eine Behörde angeordnet werden. Diese Erkenntnis war einer der Anlässe, dass seit 1997 die Behörden nur noch dann Verkehrszeichen aufstellen dürfen, wenn dies unbedingt erforderlich ist, um eine sonst nicht erkennbare Gefährdung zu verhüten. Dies gilt nicht nur für Radwegbeschilderungen, sondern auch für Gefahrzeichen, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Haltverbote.

Die Gerichtsurteile bekräftigen nur eine Rechtslage, die von Politikern, Planern und Behörden seit 15 Jahren konsequent ignoriert wird. Das Bundesverkehrsministerium hat anlässlich der Neufassung der StVO wiederum ausdrücklich auf deren Verpflichtung, den Schilderwald zu lichten, hingewiesen.

Der Bau von Radwegen zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer hat daher mit der Pflicht zur Benutzung dieser Wege nichts zu tun. Nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen tun dies 94 % der Rad fahrenden freiwillig. Die Kosten für Schilder, Masten und Arbeitszeit könnten besser in sichere Radwege investiert werden.

Wenn die Gemeinden glauben, jetzt keine Zuschüsse für Ihre Radwege mehr zu erhalten, liegt dies an den längst überholten Richtlinien. Zuschüsse werden nur gezahlt, wenn zur Gefahrenabwehr eine Benutzungspflicht des Radwegs angeordnet werden muss. Dies ist aber nur in seltenen Fällen zulässig, denn das Fahren auf der Fahrbahn ist nach wissenschaftlichen Untersuchungen nicht so gefährlich ist, wie es von vielen empfunden wird.

Statt eine überflüssige Benutzungspflicht zu fordern, sollten besser die falschen Zuschussrichtlinien geändert werden. Da Radwege den Radverkehr fördern sollen, muss ein Zuschuss zu einer nachweisbaren Steigerung des Radverkehrs führen, nicht nur den Radverkehr von der Straße auf den Radweg verlagern. Um statt eine gefühlte eine tatsächlichen Sicherheit auf Radwegen zu erreichen, muss es künftig möglich werden, mit Fördermitteln falsch angelegte Radwegführungen an Knotenpunkten umzubauen und einseitige Radwege am Ortsende mit einer sicheren Querungshilfe nachzurüsten.

Es ist daher falsch in einer Trotzreaktion den Radwegbau einzustellen, sondern jeder muss sich auf die veränderte Rechtslage einstellen. Es ist nicht mehr notwendig, den Radfahrern die Benutzung eines Weges vorzuschreiben, wenn diese Wege deren Erwartungen entsprechen.

Ist eine Fahrbahn nur wenig befahren, muss kein Radweg gebaut oder die Mitbenutzung eines Gehwegs vorgeschrieben werden, wie in Erding „Am Altwasser“. Die Fußgänger haben Anspruch auf eine sichere und angenehme Fortbewegung, daher müssen gemeinsame Geh- und Radwege die Ausnahme bleiben. Fahrräder sind Fahrzeuge, damit gehören sie im Regelfall auf die Fahrbahn. Ein eigener Radweg wird erst erforderlich, wenn es auf der Fahrbahn wegen zu vieler Kraftfahrer wirklich unangenehm wird. Das Radfahren auf der Fahrbahn wird angenehmer, wenn konsequent das Fehlverhalten nicht teamfähiger, insbesondere zu schneller Kraftfahrer unterbunden wird. Auch das ist Radverkehrsförderung.

Vor allem darf nicht vergessen werden, dass Radwege oft ein trügerisches Sicherheitsgefühl vermitteln. Unfälle passieren nicht auf der Fahrbahn oder dem Radweg, sondern am Ende des Radwegs an Kreuzungen und Einmündungen (Knotenpunkte). Die meisten Radfahrer werden bei Grün von abbiegenden Kraftfahrzeugen getötet oder schwer verletzt. Dies erklärt die Forderung, Radwege nur mehr dann anzulegen, wenn die Fahrbahn wirklich nicht mehr genutzt werden kann. Die damit eingesparten Mittel werden dringend für die Verbesserung der Sicherheit an Knotenpunkten und Radwegenden gebraucht. Nur wenn solche Problemstellen beseitigt werden, ist der Radweg tatsächlich so sicher, wie es sich die Radfahrer, Politiker und Verkehrsverantwortlichen wünschen.

Thomas Kirchhammer  
ADFC Fachreferent für Verkehrsrecht