

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club e.V.  
Ansbach  
Klaus Riedel

Oberer Weinberg 55  
91522 Ansbach

0981 66963  
[klaus\\_riedel@adfc-ansbach.de](mailto:klaus_riedel@adfc-ansbach.de)  
[www.adfc-ansbach.de](http://www.adfc-ansbach.de)

ADFC Klaus Riedel – Oberer Weinberg 55 – 91522 Ansbach

An die Stadt Ansbach  
Nürnberger Str. 32  
91522 Ansbach

06.01.2018

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,  
sehr geehrte Frau Stöhr,  
sehr geehrter Herr Soldner,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten im nächsten Verkehrsausschuss zu beschließen:

1.  
**Entlang der Schalkhäuser Straße und der Schalkhäuser Landstraße wird im Bereich zwischen den Einmündungen Am Onolzbach und Feldwiesenstraße an Stelle eines für den Radverkehr freigegebenen Gehwegs (Z 239 Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“) ein nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen, § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 StVO. Zu diesem Zweck sind die Verkehrszeichen Z 239 Gehweg und in Fahrtrichtung Ansbach auch die Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ zu entfernen; in Fahrtrichtung Schalkhausen bleibt die Beschilderung allein mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ bestehen.**
2.  
**Die Straßenverkehrsbehörde möge auf dem o. a. nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg durch geeignete Maßnahmen**
  - a) **im Bereich der Obi-Einmündung die Sicherheit der Radfahrer erhöhen**
  - und
  - b) **es den Radfahrern erleichtern, die Straße zu benutzen.**

Zunächst war entlang der Schalkhäuser Straße und der Schalkhäuser Landstraße ein gemeinsamer Fuß- und Radweg mit Z 240 ausgeschildert gewesen. Bei dieser Beschilderung hatte für den Radverkehr eine Benutzungspflicht bestanden, also das Verbot, die Straße zu benutzen.



Gehsteigradwege sind jedoch wegen der schlechteren Sichtbeziehungen im Einmündungsbereich nicht durchwegs ein Sicherheitsgewinn für den Radverkehr. Schneller Radverkehr stellt zudem eine Gefahr

für Fußgänger dar. Deshalb darf seit 1997 eine Radwegebenutzungspflicht u. a. nur dann angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse auf der Straße eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko eines Unfalls erheblich übersteigt, § 45 Abs. 9, Satz 2 StVO<sup>1</sup>. In die StVO wurde daher ein nicht benutzungspflichtiger Radweg aufgenommen, § 2 Abs. 4, Satz 2 und 3 StVO. Auch wurden Fußgängerrechte stärker betont. Eingeführt wurde der für den Radverkehr freigegebene Gehweg auf dem stets Schrittgeschwindigkeit gilt<sup>2</sup>.

Vor einigen Jahren wurde dann die Benutzungspflicht abgeschafft indem die Beschilderung durch die Zeichen 239 Fußweg und dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ersetzt wurde.

**Bild 1 – Schalkhäuser Str.** – Aus den Hauseingängen können unvermittelt Fußgänger heraustreten; Radfahrer müssen damit rechnen und langsam fahren, denn sie treffen die höheren Sorgfaltspflichten. Das würde auch gelten, wenn hier ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschildert wäre<sup>3</sup>. Bei der Beschilderung hier - Fußweg „Radfahrer frei“ – gilt es ausdrücklich: Schrittgeschwindigkeit.



Die Radfahrer machen von dem Recht, selbst zu entscheiden, ob sie die Straße oder den Fußweg benutzen, unterschiedlich Gebrauch. Während man im stadtnäheren, stärker bebauten Bereich (Schalkhäuser Straße) durchaus ein Gutteil der Radfahrer auf der Straße sieht, sind es im äußeren Bereich (Schalkhäuser Landstraße) wenige; die meisten fühlen sich auf der Straße unwohl.

Nicht abreißen wollen die Klagen von Radfahrern, dass es im Bereich der Obi-Einmündung häufig zu Vorfahrtsmissachtungen durch Autofahrer kommt und fordern Sicherungsmaßnahmen, z. Bsp. deutlichere Markierungen, die auf den Vorrang der Radler auf dem Gehweg hinweisen<sup>4</sup>. In der Presse wurde aber auch diskutiert, ob Vorrangverletzungen überhaupt gefährlich sein könnten, wo die Radfahrer auf dem Gehweg nach Gesetz doch langsam – nämlich Schrittgeschwindigkeit – fahren müssten<sup>5</sup>. Dagegen wiederum hielten Radfahrer, es sei unzumutbar auf dem Gehweg nur mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren; in dem Tempo bräuchten sie eine Stunde in die Stadt.

Vorfahrtsverletzungen gefährden auch den langsam fahrenden Radverkehr. Aus diesem Grund wäre auch der Radverkehr, der auf frei gegebenen Gehwegen fährt, genau so vor den gewöhnlichen Gefahren, die vom Autoverkehr ausgehen, zu schützen wie der Radverkehr auf einem verpflichtenden oder nicht verpflichtenden Radweg<sup>6</sup>. Allerdings ist es nicht

erforderlich, den Radverkehr in dem überwiegend wenig bebauten Gebiet (Am Onolzbach – Feldwiesenstraße) auf Schrittgeschwindigkeit zu drosseln.

Die Temporegelung auf frei gegebenen Gehwegen dient allein dem Schutz der Fußgänger (vgl. Erläuterung zu Bild 1). Im o. a. Abschnitt aber sind nur wenige Fußgänger unterwegs, sie können kaum unerwartet auftauchen, sind frühzeitig erkennbar. Der Radfahrer kann also rechtzeitig abbremsen, evtl. klingeln und langsam am Fußgänger vorbeifahren. Auch auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg muss der Radfahrer einen ausreichenden Seitenabstand (ca. 1 Meter) und angemessenes Tempo einhalten, das bedeutet beim Vorbeifahren an Fußgängern je nach Situation 10 – 15 km/h, Schrittgeschwindigkeit oder sogar Anhalten z. Bsp. wenn auf Klingeln erkennbar nicht reagiert wird – weil der Fußgänger vielleicht schwer hört oder durch sein Handy abgelenkt ist<sup>7</sup>.



**Bild 2 – Schalkhäuser Landstr.** Die Beschilderung Fußweg „Radfahrer frei“ gebietet auch hier Schrittgeschwindigkeit, selbst wenn die Situation flottes Radfahren gestatten würde.

Zusammenfassend sollte daher der für den Radverkehr frei gegebene Gehweg wieder in einen gemeinsamen Geh- und Radweg - ohne Benutzungspflicht - umgewandelt werden.

Ein nicht benutzungspflichtiger Geh- und Radweg ist für den Radverkehr als solcher nicht durch Beschilderung, sondern allein durch seine Beschaffenheit und evtl. Piktogramme erkennbar. In Fahrtrichtung links (nach Schalkhausen) muss er durch die Beschilderung „Radfahrer frei“ ausdrücklich für den Radverkehr frei gegeben werden<sup>8</sup>.



**Bild 3 – Schalkhäuser Landstr.** Viele Autofahrer, die hier beim Obi rechts abbiegen und stadteinwärts weiter fahren, werfen nur einen hektischen Blick nach links – so gefährden sie die stadtauswärts fahrenden Radfahrer - sogar die langsamen.

Radfahrer berichteten dem ADFC, dass sie in Richtung Schalkhausen wegen der leichten Steigung langsam unterwegs seien; trotzdem komme es bei der Obi-Einmündung oft zu Vorrangsverletzungen.

Es ist daher erforderlich, dass – z. Bsp. bei einer Verkehrsschau – geprüft werde, welche Verbesserungen erforderlich und möglich sind<sup>9</sup>.

In Frage kommen folgende Maßnahmen:

- die Wartepflicht des Kfz.-Verkehrs wird verdeutlicht indem eine gestrichelte **Wartelinie Z 341** angebracht wird – etwa dort wo das Auto auf Bild 3 anhält
- die **Fahrrad-Piktogramme** auf dem roten Belag im Einmündungsbereich werden **erneuert**
- durch verkleinerte Verkehrszeichen **Z 101 Gefahrstelle mit einem individuellen Zusatz „Vorfahrt nicht erzwingen!“** wird der Radverkehr vor der Einmündung an die Gefahr durch häufige Vorrangsverletzungen erinnert.



Parallel dazu sollte man auch überlegen, wie man es dem Radverkehr leichter machen kann, die Straße zu benutzen. Vielfach hat sich der Gedanke noch nicht durchgesetzt, dass Radfahren auf der Straße – wegen der besseren Sichtbeziehungen – dort meistens tatsächlich sicherer ist (siehe hierzu auch die Erläuterungen und wissenschaftlichen Verweise im Radverkehrskonzept der Stadt Ansbach<sup>10</sup>).



**Bild 4 – Piktogrammreihe in Mainz.** Damit gelang es allen zu signalisieren, dass man auf dem Radweg und der Straße radeln darf – jeder, wo er sich am sichersten fühlt.

Bildnachweis:

<http://www.mainzund.de/mainz-gewinnt-deutschen-fahrradpreis-fuer-piktogrammreihe-auf-strasse-statt-radweg/>

Oftmals sind die Erfahrungen mit einigen wenigen rüden Autofahrern daran schuld, dass Radfahrer auf den Seitenraum ausweichen, oft sogar verbotswidrig auf die Gehwege – zum Nachteil der Fußgänger. Auch wissen viele Autofahrer noch nicht, dass man auf der Straße wieder verstärkt radeln darf. Manche drängeln Radfahrer deswegen sogar gezielt ab oder öffnen das Seitenfenster und schreien Radfahrer lauthals an, dass sie doch gefälligst von der Straße runter sollen. Um solchen Verhalten entgegen zu wirken, haben einige Städte die Piktogrammreihe ersonnen, eine

Reihe von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn. Die Stadt Mainz bekam dafür sogar den Deutschen Fahrradpreis 2017<sup>11</sup>. In der Jury des Gremiums ist auch das Bundesverkehrsministerium vertreten<sup>12</sup>.

Die Piktogrammkette könnte an vielen Stellen im Stadtgebiet helfen, es dem Radverkehr auf der Straße wieder leichter zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Riedel

---

<sup>1</sup> Einen Musterfall, der mit der Schalkhäuser Landstraße vergleichbar ist (Tempo 60 und überwiegend unbebautes Gelände), brachte ein ADFC-Mitglied aus Regensburg vor Gericht; in dem wegbereitenden Rechtsstreit bekam er in den höheren Instanzen Recht – die Straßenverkehrsbehörde musste die Radwegebenutzungspflicht zurück nehmen, VGH München, 11.08.2009, 11 B 08.186, BVerwG, 11.08.2010, 3 C 42/09

<sup>2</sup> 2. zu Z 239 Anlage 2 (zu § 41 Abs. 1) StVO

<sup>3</sup> OLG Düsseldorf 12.07.2011, 1 U 242/10

<sup>4</sup> FLZ vom 14.12.2017: **Die Bürger sehen eine Gefahr für Radler – die Polizei nicht** - Oberbürgermeisterin „Dann gibt's halt ein Piktogramm“

<sup>5</sup> Manfred Stephan (BAP) in FLZ vom 19.12.2017: **„Kein Radweg mehr“** Obi-Einmündung nur Schritttempo erlaubt

<sup>6</sup> **Dies ist in der VwV-StVO teilweise ausdrücklich auch so geregelt:**

**Zum frei gegebenen Gehweg:**

„Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges sollen ... den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z. B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen.“ III. zu Z 239 VwV-StVO = RdNr. 3

**Zum nicht benutzungspflichtigen Radweg:**

„Dabei ist zu beachten, dass 1. der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird ...“ I. zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 VwV-StVO (=RdNr. 31)

<sup>7</sup> Für viele z. Bsp. OLG Düsseldorf 12.07.2011, 1 U 242/10

<sup>8</sup> § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 StVO

<sup>9</sup> „Die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen.“, IV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 VwV-StVO = RdNr. 29

<sup>10</sup> Abschnitt 2.1 des Radverkehrskonzepts der Stadt Ansbach

<https://www.ansbach.de/?ffmod=suche&opt3=&NavID=2595.522&such=Radverkehrskonzept>

<sup>11</sup> Die Bewerbung/Begründung der Stadt Mainz kann unter diesem Link herunter geladen werden: [www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb\\_dateien/Download\\_2017/Nominierte\\_2017/20\\_Piktogrammkette.pdf](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2017/Nominierte_2017/20_Piktogrammkette.pdf)

<sup>12</sup> Die offizielle Jury-Begründung zur Preisverleihung kann unter diesem Link herunter geladen werden: <http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/preistraeger/fachpreis.html> Der Download-Button befindet sich unter der Überschrift „Die Gewinner aus dem Jahr 2017 im Überblick“ in der „Kategorie Infrastruktur“ „1.Platz...“