



Leitfaden Radverkehr

Radverkehrsführung – Radwegebenutzungspflicht – Kostenträgerschaft –
Baulast für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Niedersachsen



Inhalt

1.	Ausgangslage und Zielsetzung des Leitfadens	1
2.	Grundsätzliche Aspekte der Radwegebenutzungspflicht	1
2.1	Erfordernis der Radwegebenutzungspflicht	1
2.2	Anforderungen an benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO	2
2.3	Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht	3
2.4	Fazit und Folgerungen	4
3.	Arten der Radverkehrsführung auf Bundes- und Landesstraßen mit und ohne Benutzungspflicht	4
3.1	Übersicht	4
3.2	Einsatzbereiche der Radverkehrsführungen	6
3.3	Hinweise zur Ausbildung der Radverkehrsführungen	6
3.3.1	Mischverkehr	6
3.3.2	Bauliche Radwege	7
3.3.3	Radfahrstreifen	7
3.3.4	Schutzstreifen	8
3.3.5	Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr	9
3.3.6	Besondere Aspekte Zweirichtungsradverkehr	10
3.3.7	Unzulässige Kombinationen	12
4.	Folgerungen für Baulast und Kostentragung bei Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen mit und ohne Benutzungspflicht	13
4.1	Rahmenbedingungen bzgl. straßenrechtlicher Vorgaben und der Bestimmungen zur Kostentragung und Finanzierung	13
4.1.1	Bundesfernstraßengesetz (FStrG) / Nds. Straßengesetz (NStrG)	13
4.1.2	Ortsdurchfahrtenrichtlinien (ODR)	13
4.1.3	Regelung zur Kostenteilung beim Bau gemeinsamer Geh- und Radwege	14
4.1.4	Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen	14
4.1.5	Finanzierung von Radwegen im Zuge von Landesstraßen	14
4.1.6	Förderung des Radwegebaus nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG)	15
4.1.7	Baulastträgerschaft für Radverkehrsanlagen bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht	15
4.2	Radverkehrsanlagen auf straßenrechtlich freier Strecke	16
4.2.1	Aufhebung der Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen	16
4.2.2	Neubau von Radverkehrsanlagen	16
4.3	Übergang freie Strecke - Ortsdurchfahrt	17
4.4	Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten	18
4.4.1	Aufhebung der Benutzungspflicht baulicher Radwege	18
4.4.2	Aufhebung der Benutzungspflicht bei Radfahrstreifen	18
4.4.3	Neubau nicht benutzungspflichtiger baulicher Radwege	18
4.4.4	Kennzeichnung baulich getrennter Führungen des Rad- und Fußverkehrs als gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr	19
4.4.5	Aufhebung der Benutzungspflicht bei gemeinsamen Geh- und Radwegen	19
4.4.6	Neubau einer gemeinsamen Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr	20
5.	Zusammenfassende Folgerungen und Hinweise	21
	Anlagen	
	Anlage 1: Übersicht häufig verwendeter Verkehrszeichen (StVO)	24
	Anlage 2: Übersicht Praxisbeispiele	25

1. Ausgangslage und Zielsetzung des Leitfadens

Mit der StVO-Novelle von 1997 (sogenannte „Radfahrer-Novelle“) traten wesentliche Änderungen zur Führung und Regelung des Radverkehrs in Kraft. Aufbauend auf den Erfahrungen mit dieser Novelle wurde 2009 die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) überarbeitet. Im April 2013 trat schließlich – nach einem zwischenzeitlichen Zurückziehen aus formalen Gründen – eine Neufassung der StVO in Kraft. Derzeit wird eine erneute Anpassung der VwV-StVO vorbereitet. Ziel der Änderungen seit 2009 ist eine Straffung und Vereinfachung der Bestimmungen. Den örtlichen Behörden sollte so mehr Klarheit in der Anwendung der Regelungen ermöglicht und eine größere Flexibilität zum Einsatz örtlich angepasster Lösungen eingeräumt werden. Insbesondere die Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht (RWB) haben dabei erhebliche Auswirkungen auf die baulichen und betrieblichen Regelungen zur Führung des Radverkehrs an klassifizierten Straßen sowie auf die Kostenträgerschaft und die Baulast der Radverkehrsanlagen. Fragestellungen und Praxisprobleme, die in diesem Kontext im Zusammenwirken von Straßenbaulastträger, Kommune und zuständiger Straßenverkehrsbehörde aufgetreten sind, haben auch im Bereich der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung teilweise zu Irritationen und einem unterschiedlichen Umgang mit der Regelung geführt. Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (November 2010) erfuhr das Thema eine neue Dynamik, die Tendenz zu einem Aufheben der Benutzungspflicht wurde dadurch vor allem innerorts weiter verstärkt.

Vor diesem Hintergrund ist es Zielsetzung des vorliegenden Leitfadens,

- über die Regelungen der StVO im Zusammenhang mit der Radwegebenutzungspflicht zu informieren (Kap. 2),
- die Anforderungen an Radverkehrsführungen mit und ohne Benutzungspflicht, die für klassifizierte Straßen in Betracht kommen, zusammenzustellen (Kap. 3),
- Folgerungen in Bezug auf den Bau, die Kostenträgerschaft und die Baulast für Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen in Niedersachsen aufzuzeigen (Kap. 4).

Mit dem Papier sollen bestehende Praxisfragen aufgegriffen, unter den verkehrs- und straßenrechtlichen Vorgaben bewertet und im Sinne sachgerechter Lö-

sungsansätze, die zu sicheren und nachvollziehbaren Radverkehrsführungen beitragen, weiter entwickelt werden. Inhaltlich berücksichtigt der Leitfaden deshalb auch die aktuellen technischen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010, RAL 2012). Darüber hinaus basiert er auf Fragestellungen und Praxisbeispielen, die die regionalen Geschäftsbereiche der NLStBV zusammen getragen haben. Eine Aufarbeitung ausgewählter Praxisbeispiele ist im Anhang enthalten.

2. Grundsätzliche Aspekte der Radwegebenutzungspflicht

2.1 Erfordernis der Radwegebenutzungspflicht

Seit 1997 dürfen Radwege nur noch als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes tatsächlich zwingend erforderlich ist und die in den VwV-StVO angegebenen Mindestanforderungen eingehalten sind. Als Begründung führte der Ordnungsgeber damals an: „Allerdings befinden sich heute zahlreiche Radwege entweder in einem baulich unzureichenden Zustand oder entsprechen nach Ausmaß oder Ausstattung nicht den Erfordernissen des modernen Radverkehrs. Die Benutzung solcher Radwege ist daher für den Radverkehr im Allgemeinen nicht ohne weiteres zumutbar.“

Das Bundesverwaltungsgericht hat im November 2010 in einem Grundsatzurteil diese Anforderungen bekräftigt und betont, dass für den Radverkehr die Fahrbahnutzung den Regelfall darstellt. Eine Radwegebenutzungspflicht stellt deshalb eine Beschränkung des fließenden Radverkehrs dar und darf demnach nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage (hier insbesondere für Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden sowie für Sacheigentum) besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt (vgl. hierzu § 45 Absatz 9 StVO). Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr gegeben. Außerorts wird dagegen auf Grund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten eine Benutzungspflicht der Regelfall bleiben können.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist deshalb unter Berücksichtigung dieser strengen Maßstäbe in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen. Die Anordnung ist als Dauerverwaltungsakt im Hinblick auf ggf. veränderte Sachverhalte (z.B. Änderung der Kfz-Verkehrsstärke) regelmäßig zu überprüfen.

2.2 Anforderungen an benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO

Voraussetzung für die Anordnung einer Benutzungspflicht ist gemäß VwV-StVO (zu §2 zu Absatz 4, Satz 2), dass die Radverkehrsanlage „unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist“. Dies ist in der Regel der Fall, wenn die Radverkehrsanlage entsprechend den anerkannten Regeln der Technik (z.B. RAST 06, RAL 2012, ERA 2010) angelegt ist. Für die erforderlichen lichten Breiten (befestigter Verkehrsraum zzgl. Sicherheitsraum) werden die in Bild 1 genannten Maße genannt¹. In kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) sind „ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung“ (u.a. Abwägung alternativer Möglichkeiten) auch geringere Breiten zulässig.

Hinsichtlich der Breiten ist zu beachten: Die lichten Breiten der VwV-StVO sind keine Planungsmaße, die für den Neu- oder Umbau von Radverkehrsanlagen heran zu ziehen sind. Sie spiegeln vielmehr als Vertretbarkeitsschwelle das Maß wider, das mindestens vorhanden sein muss, um bei einer entsprechenden Gefahrenlage auf der Fahrbahn eine Benutzungspflicht anordnen zu können. Die erforderlichen Richtmaße für die Planung von Radverkehrsanlagen finden sich demgegenüber im technischen Regelwerk (z.B. ERA 2010).

Dies ist insbesondere deshalb von Bedeutung, da mit der zu erwartenden weiteren starken Zunahme von Pedelecs das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr ansteigen und die Überholhäufigkeit zunehmen wird. Die Mindestanforderungen der VwV-StVO können diesen zukünftigen Anforderungen nicht gerecht werden. Weitere Anforderungen an eine Anordnung der Benutzungspflicht sind u.a.:

- Mit der VwV-StVO 2009 wird eine verstärkte Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs verlangt. Zusätzlich zu den o.a. Breiten für den Radweg müssen auch „ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen“.
- Die Verkehrsflächen sind in einem nach den Erfordernissen des Radverkehrs genügendem Zustand anzulegen und zu unterhalten.
- Die Linienführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten eindeutig erkennbar und stetig.

- Unter Sicherheitsaspekten besonders wichtig: Ausreichende Sicht zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten (z.B. Tankstellen, Einkaufsmärkte)..

Eine zulässige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit über 50 km (bis max. 70 km/h) kommt nur auf Straßen mit benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in Betracht.

Z 237 	Z 241 	Radweg / getrennter Geh- und Radweg Möglichst 2,00 m, mindestens 1,50 m (bei Z 241 nur für die Radverkehrsfläche)
Z 237  	Z 241  	Radweg / getrennter Geh- und Radweg für Zweirichtungsverkehr Möglichst 2,40 m, mindestens 2,00 m (nach vorgesehener Änderung VwV-StVO: mindestens 2,50 m) (bei Z 241 nur für die Radverkehrsfläche)
Z 237 		Radfahrstreifen Möglichst 1,85 m, mindestens 1,50 m
Z 240 		Gemeinsamer Geh- und Radweg Innerorts mindestens 2,50 m, außerorts mindestens 2,00 m (nach vorgesehener Änderung VwV-StVO bei Zweirichtungsradverkehr: innerorts mindestens 3,00 m, außerorts mindestens 2,50 m)

Bild 1: Für eine Benutzungspflicht erforderliche lichte Breiten (befestigte Verkehrsfläche zzgl. Sicherheitsraum nach VwV-StVO)

¹ Mit der aktuell vorgesehenen Anpassung der VwV-StVO entfallen die „Möglichst-Werte“. Für diese steht das technische Regelwerk zur Verfügung.

2.3 Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht

Fahrbahn begleitende Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht sind in erster Linie Radwege ohne die Zeichen 237 oder 241 StVO, die durch ihre bauliche Ausgestaltung erkennbar für die Nutzung durch den Radverkehr vorgesehen sind. Können Zweifel über die Zweckbestimmung aufkommen, z.B. weil sie sich nur wenig vom Gehweg unterscheiden, empfiehlt sich die Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf dem Radweg.

Bei einem baulichen Radweg kann für die Fahrtrichtung auf der linken Fahrbahnseite anstelle einer Benutzungspflicht ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (allein ohne Hauptverkehrszeichen) ausgesprochen werden. Zu möglichen Kombinationen von Radverkehrsführungen in diesem Zusammenhang vgl. Kap. 3.3.6.

Nicht benutzungspflichtig sind ferner Gehwege, bei denen durch Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ das Radfahren, falls notwendig nur mit Schrittgeschwindigkeit, zugelassen ist. Die Kennzeichnung kommt nur ausnahmsweise in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs vertretbar ist. In der Praxis wird die Ausweisung oft vorgenommen, wenn die Benutzungspflicht gemeinsamer Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) aufgehoben wird.

Auch Schutzstreifen sind im Sinne des §2 Absatz 4 der StVO nicht benutzungspflichtig. Hier ergibt sich allerdings für den Radverkehr eine Verpflichtung zur Benutzung des Schutzstreifens durch das Rechtsfahrgebot der StVO.

Bild 2 zeigt die Änderung der Beschilderung, wenn bei baulichen Radwegen die Benutzungspflicht (RWB) aufgehoben wird. Bild 3 zeigt dies entsprechend für den Fall einer Aufhebung der Benutzungspflicht gemeinsamer Geh- und Radwege, sofern weiterhin Radverkehr auf dem Gehweg zugelassen werden soll.

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht und Gehwege mit zugelassenem Radverkehr werden den Erfahrungen nach aus Gründen der subjektiven Sicherheit, oft aber auch aus Unkenntnis über die Wahlmöglichkeit, von Radfahrerinnen und Radfahrern weiterhin in hohem Maße genutzt. Auch nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen müssen deshalb alle Anforderungen an die Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllen.

Deshalb verlangt die VwV-StVO:

- sichere Führungen an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten,
- Furtmarkierungen wie auch bei benutzungspflichtigen Anlagen,
- Vorsorge gegen unerlaubtes Parken.

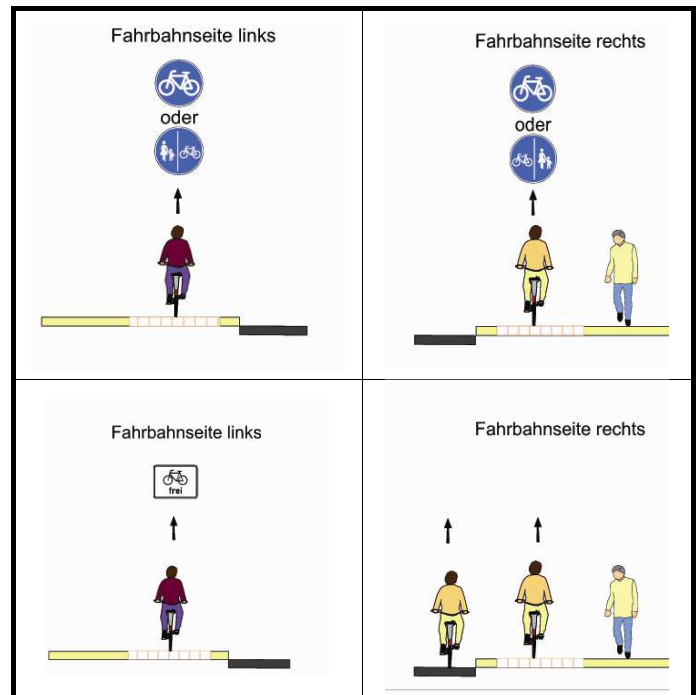


Bild 2: Bauliche Radwege mit RWB (oben) und ohne RWB (unten)

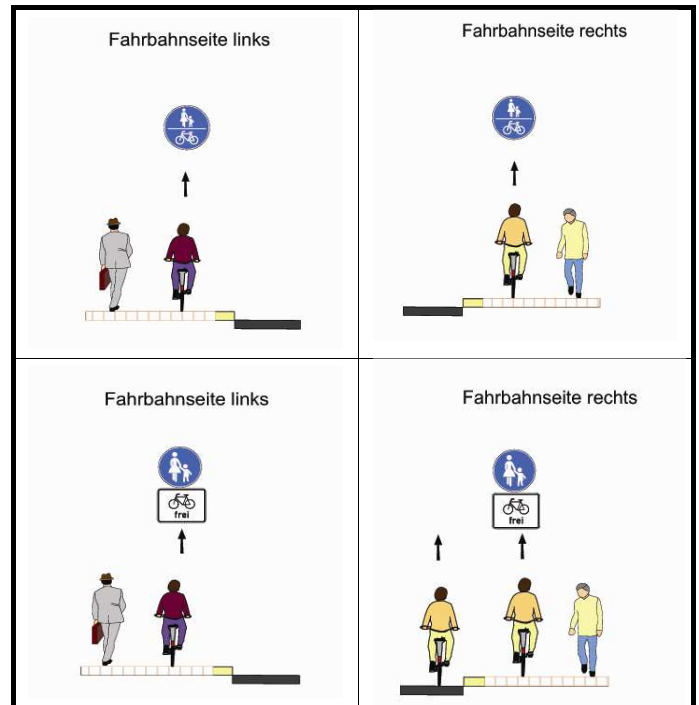


Bild 3: Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr mit RWB (oben) und ohne RWB (unten)

In den RAST o6 und den ERA 2010 wird hinsichtlich des verkehrsplanerisch erforderlichen Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Führungen differenziert.

Wichtiger Hinweis für Lichtsignalanlagen: Bei Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht sind signaltechnisch die Anforderungen des Radverkehrs sowohl im Seitenraum als auch auf der Fahrbahn zu berücksichtigen. Gegenüber zuvor benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist deshalb immer eine Prüfung der Signalsteuerung und ggf. eine entsprechende Anpassung erforderlich.

Auf Grund der rechtlich hohen Anforderungen an eine Anordnung der Benutzungspflicht werden benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen zukünftig vor allem innerorts nicht mehr so häufig zu realisieren sein. Vor diesem Hintergrund kann auch die Neuanlage eines Radweges ohne Benutzungspflicht aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll und erforderlich sein. Maßgeblich sind hierfür die Einsatzbereiche der Radverkehrsführungen nach den technischen Regelwerken. Ein solcher Radweg dient dann als Angebot für den weitaus gröſsten Teil der Radfahrenden, der diesen bei einem Standard entsprechend dem Stand der Technik auch nutzen wird.

Gründe für den Neubau eines Radweges ohne Benutzungspflicht können sein:

- Schutzbed rftigem Radverkehr soll trotz des Fehlens einer außergewöhnlichen Gefahrenlage auf der Fahrbahn ein Angebot geschaffen werden, z.B. auf Schulwegbeziehungen.
- Sicherung des Radverkehrs im Zuge einer Autobahn-Umleitungsstrecke, die nur sporadisch durch starken Umleitungsverkehr genutzt wird.
- Strecke mit starker Steigung, auf der mit dem Rad großenteils nur mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden kann.
- Radweg als besser nutzbares Angebot bei unebener Fahrbahn, z.B. Fahrbahn mit historischem Pflaster.
- Vermeidung mehrmaliger Fahrbahnquerungen, wenn Quelle und Ziel auf derselben Straßenseite liegen.

2.4 Fazit und Folgerungen

Innerorts werden Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht zukünftig eher die Ausnahme darstellen. Die Häufigkeit von Radverkehrsführungen ohne Benutzungspflicht wird weiter zunehmen.

Ein Radweg ohne Benutzungspflicht ist und bleibt verkehrs- und straßenrechtlich ein Radweg. Einziger Unterschied zu benutzungspflichtigen Radwegen: Er muss nicht von allen Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt werden. Radwege ohne Benutzungspflicht müssen deshalb sicher benutzbar sein und entsprechend unterhalten sowie ggf. erneuert werden. Auch ein Neubau nicht benutzungspflichtiger Radwege kann aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll sein.

Radwege dürfen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs tatsächlich zwingend erforderlich ist und die Mindestanforderungen nach VwV-StVO eingehalten sind. Daraus ergibt sich folgende Entscheidungsmatrix zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht (Bild 4).

RWB erforderlich aufgrund der Gefahrenlage	Mindestanforderungen (VwV-StVO) an RWB erfüllt	RWB möglich	Handlungsbedarf gegeben
ja	ja	ja	nein
ja	nein	nein (Ausnahmen möglich)	ja, Radverkehrsanlage verbessern oder alternative Lösung
nein	ja	nein	nein, bleibt Radweg ohne Benutzungspflicht
nein	nein	nein	ja, Radverkehrsanlage auflassen oder alternative Lösung

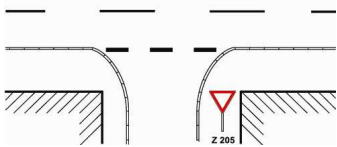
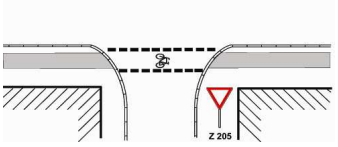
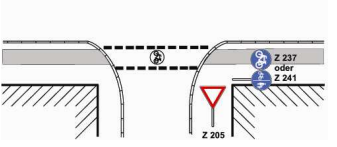
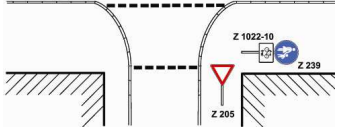
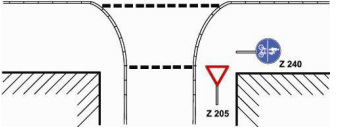
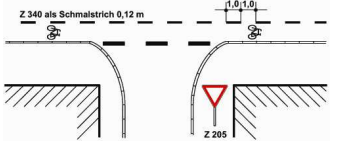
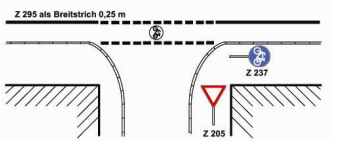
Bild 4: Entscheidungsmatrix zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht (RWB)

3. Arten der Radverkehrsführung auf Bundes- und Landesstraßen mit und ohne Benutzungspflicht

3.1 Übersicht

Die auf Bundes- und Landesstraßen im Zuge von Ortsdurchfahrten möglichen Radverkehrsführungen sind in Bild 5 zusammengestellt. Dabei steht der Mischverkehr (mit teilweiser Separation) für die Radverkehrsführungen ohne Benutzungspflicht (Bild 5, Spalte 2), die Radverkehrsführungen mit Trennen vom Kfz-Verkehr für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Bild 5, Spalte 3). Zu Radverkehrsführungen im Zweirichtungsverkehr vgl. Kap. 3.3.6.

Außerhalb verkehrsrechtlicher Ortsdurchfahrten ist der gemeinsame Geh- und Radweg mit Zweirichtungsradverkehr der Regelfall, vereinzelt kommen auch beidseitige Radwege und Radfahrstreifen vor (Bild 6). Schutzstreifen sind dagegen außerorts gemäß VwV-StVO nicht zulässig. Der Mischverkehr ohne Führungshilfe für den Radverkehr ist noch weit verbreitet.

Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr (mit teilweiser Separation)	Trennen vom Kfz-Verkehr
Mischverkehr auf der Fahrbahn 	Radweg ohne Benutzungspflicht 	Radweg mit Benutzungspflicht 
	Gehweg mit zugelassenem Radverkehr 	Gemeinsamer Geh- und Radweg 
	Schutzstreifen 	Radfahrstreifen 

Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr (mit teilweiser Separation)	Trennen vom Kfz-Verkehr
		
		
		

Bild 5: Übersicht der Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten

Mischverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Radfahrstreifen
		

Bild 6: Radverkehrsführungen auf der freien Strecke

3.2 Einsatzbereiche der Radverkehrsführungen

Die Einsatzbereiche der Radverkehrsführungen werden in den ERA 2010 näher erläutert (vgl. dort Kap. 2.3). Dabei dient die Grafik gemäß Bild 7 auf Grundlage der für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs wesentlichen Kriterien (Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde und Kfz-Geschwindigkeiten) zur Vorauswahl der Radverkehrsführung. Mit Hilfe weiterer Kriterien (Flächenbedarf und -verfügbarkeit, Schwerverkehr, Art und Häufigkeit von Knotenpunkten und stärker belasteten Grundstückszufahrten, ruhender Kfz-Verkehr, Längsneigung der Straße) kann die geeignete Radverkehrsführung der Straße bestimmt werden.

Die Einsatzbereiche der ERA können als Orientierung zur verkehrsbehördlichen Anordnung einer Benutzungspflicht heran gezogen werden. Die Anordnung ist jedoch darüber hinaus für jeden Einzelfall ortsspezifisch zu begründen. Innerhalb verkehrsrechtlicher Ortsdurchfahrten gilt darüber hinaus, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h (bis höchstens 70 km/h) grundsätzlich nur bei benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zulässig ist (VwV-StVO zu Zeichen 274, VIII).

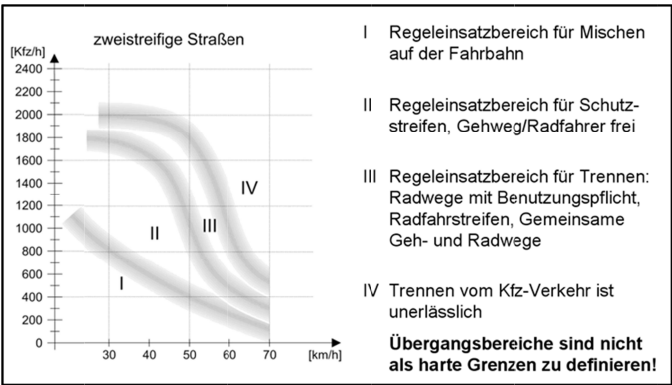


Bild 7: Vorauswahl der Radverkehrsführungen gemäß ERA 2010

Für die freie Strecke (außerhalb verkehrsrechtlicher Ortsdurchfahrten) werden die Einsatzbereiche in den RAL 2012 (vgl. dort Kap. 4.7²) und in den ERA 2010 (vgl. dort Kap. 9.1.3) in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen (EKL) gemäß RAL näher erläutert.

- Bei Straßen der EKL 1 und 2 soll der Radverkehr grundsätzlich separat geführt werden.
- Bei Straßen der EKL 3 ist zu prüfen, ob Geh- und Radwege unter Berücksichtigung der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, des Schwerver-

kehrsanteils, der Übersichtlichkeit der Straße und der Stärke des Radverkehrs aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich sind. In Bezug auf die Verkehrsstärken im Kfz- sowie im Rad- und Fußverkehr werden in den RAL Anhaltswerte gegeben (Bild 8).

- Bei Straßen der EKL 4 wird der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt. Gemäß ERA kommen fahrbahnbegleitende Geh- und Radwege bei einer besonderen Netzbedeutung der Straße für den Radverkehr (z.B. wichtige Schulverkehrsverbindung oder wichtiger Radwanderweg) in Frage.

Kfz-Verkehr/24 h und Vzul = 100 km/h	Rad- und Fußverkehr/24 h
2.500 – 4.000	> 200
4.000 – 7.000	> 100
7.000 – 10.000	> 50
> 10.000	grundsätzlich

Bild 8: Anhaltswerte für die Zweckmäßigkeit eines gemeinsamen Geh- und Radweges an Straßen der EKL 3 gemäß RAL 2012

3.3 Hinweise zur Ausbildung der Radverkehrsführungen

3.3.1 Mischverkehr

Soweit die Einsatzbereiche für Mischverkehr (vgl. Kap. 3.2) eingehalten sind, sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich. Bei Überschreiten der Einsatzgrenzen ist zu prüfen, ob verkehrsbehördliche Maßnahmen, z. B. Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, in Betracht kommen. Auf außerörtlichen Straßen soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h nicht übersteigen, „wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind“ (VwV-StVO zu Zeichen 274, II.3).

Zu beachten ist, dass innerhalb der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt der Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Fahrbahnbreiten von 6 bis 7 m und Kfz-Verkehrsstärken über 400 Kfz/h aus Sicherheitsgründen problematisch ist. Ist Mischverkehr in einer Ortsdurchfahrt vorgesehen, sollten diese Breiten möglichst vermieden werden. Sind sie nicht zu vermeiden, sollte der Einsatz von Schutzstreifen geprüft (mindestens 7,00 m Fahrbahnbreite erforderlich bei beidseitigen Schutzstreifen) bzw. ein Angebot für den Radverkehr im Seitenraum geschaffen werden. Ob benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen erforderlich sind, hängt von weiteren Gefährdungsfaktoren ab und ist nur im Einzelfall zu bewerten.

2 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln. Einführung durch BMVBS mit ARS 8/2013 vom 16.05.2013

3.3.2 Bauliche Radwege

Bauliche Radwege, die in anforderungsgerechter Qualität gemäß den technischen Regelwerken in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können, haben sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Dazu gehören insbesondere gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückzufahrten, Knotenpunkte).

Die Breite von Radweg und Gehweg soll für beide Verkehrsarten ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglichen (Regelbreite von Einrichtungsradwegen nach ERA 2,00 m bzw. 1,60 m bei geringerem Radverkehr zzgl. Sicherheitsraum). Unter Sicherheitsaspekten bewährt haben sich Rad- und Gehwegüberfahrten an den Einmündungen untergeordneter Straßen (Bild 9).



Bild 9: Baulicher Radweg mit Radwegüberfahrten und Rampensteinen

3.3.3 Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf Fahrbahnniveau durch Breitstrich abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für den Radverkehr. Gemäß ERA sollen sie incl. Markierung 1,85 m breit sein. Neben Radfahrstreifen soll insbesondere zu parkenden Fahrzeugen ein Sicherheitsraum vorhanden sein, um der Gefahr vor geöffneten Türen zu begegnen (Bild 10).

Auch Radfahrstreifen unterliegen den Anforderungen der StVO für die Anordnung einer Benutzungspflicht. Wird die Benutzungspflicht eines Radfahrstreifens aufgehoben, entsteht durch das Fehlen des Verkehrszeichens (Z 237 StVO) zunächst ein Seitenstreifen, der innerorts z.B. auch zum Parken von Kfz genutzt werden kann. Soll weiterhin eine Radverkehrsführung angeboten werden, ist die Ummarkierung in einen Schutzstreifen erforderlich (Bild 11 und Kap. 3.3.4).

Außerorts kommen Radfahrstreifen in Ausnahmefällen in Betracht, wenn eine bestehende Fahrbahn ausreichende Flächenreserven zu ihrer Abmarkierung besitzt (z.B. bei vorhandenen Mehrzweckstreifen, vgl. ERA Kap 9.2.3).



Bild 10: Radfahrstreifen in einer Ortsdurchfahrt neben Längsparkständen

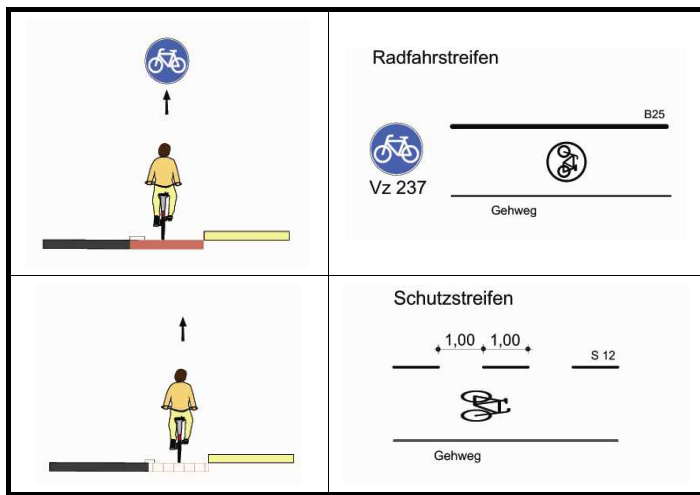


Bild 11: Bei Aufhebung der Benutzungspflicht eines Radfahrstreifens Ummarkierung in einen Schutzstreifen

3.3.4 Schutzstreifen

Schutzstreifen sind eine Führungsform, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung Teile der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Ihre Regelbreite beträgt gemäß ERA 1,50 m, mindestens aber 1,25 m. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr - z. B. im Begegnungsfall breiter Fahrzeuge wie Lkw oder Busse - ist im Bedarfsfall erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) soll jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden. Dies erfordert eine Breite der Fahrgasse von mindestens 4,50 m, die erforderliche Gesamtfahrbahnbreite beträgt bei beidseitigen Schutzstreifen damit mindestens 7,00 m. Sind angrenzende Parkstreifen vorhanden, sind noch zusätzliche Sicherheitsräume zu berücksichtigen.³

Parken ist gemäß StVO auf Schutzstreifen nicht erlaubt. Soll auch das kurzzeitige Halten unterbunden werden, ist ein absolutes Haltverbot (Z 283 StVO) auszuweisen.



Bild 12: Schutzstreifen mit Sicherheitsraum zu Parkständen

Die Anlage von Schutzstreifen ist nur innerorts (innerhalb der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt) zulässig. Die aktuelle VwV-StVO schließt eine Markierung außerorts aus, da hierzu noch keine Erfahrungen bzgl. der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit vorliegen. Ein laufendes bundesweites Modellvorhaben geht am Beispiel realisierter Untersuchungsfälle dieser Frage nach (Bild 13). Ergebnisse werden Ende 2014 vorliegen.



Bild 13: Teststrecke Schutzstreifen außerorts im Landkreis Nordheim

³ Näheres zu Schutzstreifen ist der Broschüre „Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten“ (NLStBV 2007) zu entnehmen.

3.3.5 Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Gemeinsame Führungen des Rad- und des Fußverkehrs kommen gemäß StVO und den aktuellen Regelwerken nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs vertretbar ist. Ihre Mindestbreite beträgt gemäß den Regelwerken 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen. Mit steigender Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nehmen die erforderlichen Breiten nach den ERA zu, um ein gefahrungs- und behinderungsfreies Miteinander beider Verkehrsarten zu gewährleisten.

Benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240 StVO) müssen gemäß VwV-StVO auch mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar sein. Der Radverkehr muss auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen.

Die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ eröffnet insbesondere unsicheren und unerfahrenen Radfahrerinnen und Radfahrern die Möglichkeit der Gehwegnutzung. Gemäß StVO dürfen sie, wenn nötig, nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Gleichwohl ist auch bei dieser Führungsform darauf zu achten, dass sie innerorts – analog benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radwege – nur in begründeten Ausnahmefällen anzuwenden ist. Der Zustand der Gehwege muss den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen. Eine Kombination der Regelung „Gehweg/Radverkehr frei“ mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn ist rechtlich möglich und kann bei höheren Kfz-Belastungen sinnvoll sein, um auch die Radfahrerinnen und Radfahrer, die legal auf der Fahrbahn fahren, besser zu sichern (Bild 14).

Außerorts, d. h. außerhalb der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrten, sind benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege der Regelfall. Wird bei diesen die Benutzungspflicht aufgehoben, kommt eine Ausweisung mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) in Betracht. Rad- und Fußverkehr darf dann diesen Weg ohne Einschränkung nutzen. Bei einer auch möglichen Ausweisung als Gehweg mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ muss der Radverkehr erforderlichenfalls Schrittgeschwindigkeit fahren (Bild 15).

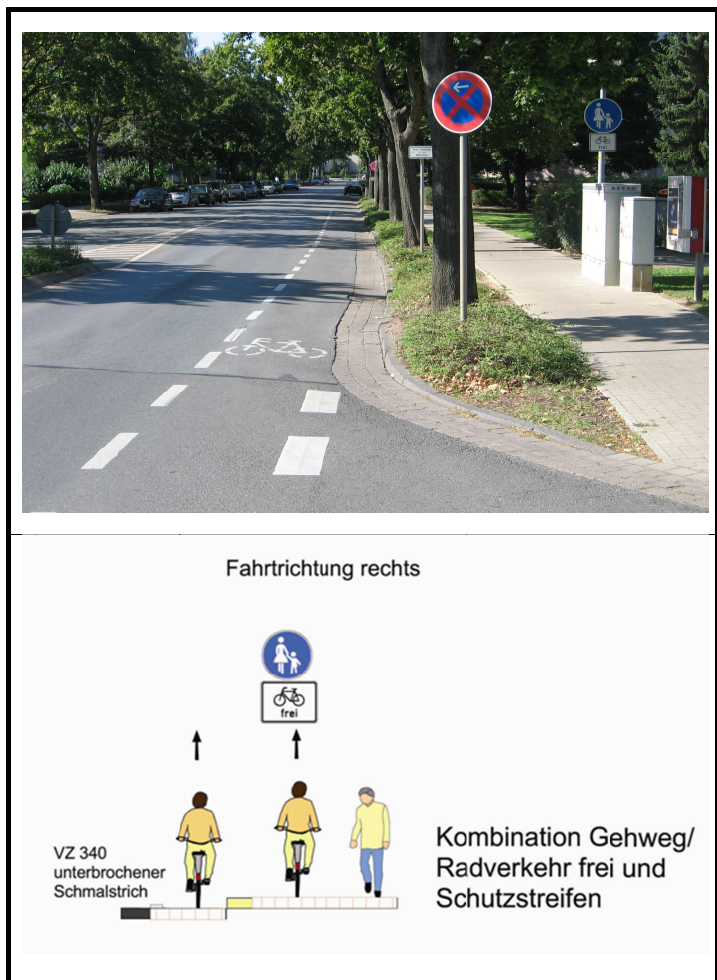


Bild 14: Kombination Gehweg/Radverkehr frei und Schutzstreifen



Bild 15: Zulassung des Radverkehrs auf einem außerörtlichen Gehweg

3.3.6 Besondere Aspekte Zweirichtungsradverkehr

Zweirichtungsradverkehrsanlagen sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Einseitige Zweirichtungsradwege sollen innerorts in der Regel gemäß ERA 3,00 m breit sein. Die Mindestbreite von Zweirichtungsradwegen beträgt 2,00 m. An Knotenpunkten ist eine besondere Kennzeichnung in der wartepflichtigen Zufahrt durch Zusatzzeichen „Radverkehr aus beiden Richtungen“ erforderlich. Zur wirksamen Sicherung des Radverkehrs empfiehlt sich die Anlage von Radwegüberfahrten⁴. Lassen sich diese nicht realisieren, ist eine deutlichere Markierung der Radverkehrsfurt (Roteinfärbung mit Piktogrammen und Richtungspfeilen) vorzusehen.

Gemäß VwV-StVO ist am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges eine sichere Überquerungsmöglichkeit erforderlich (Bild 16). Je nach Verkehrsbelastung und Kfz-Geschwindigkeiten können hier Fahrbahneinengungen, Mittelinseln oder auch Lichtsignalanlagen erforderlich werden, zumindest sind aber gute Sichtverhältnisse zu gewährleisten. Dadurch ergeben sich besonders für Ortsdurchfahrten erhöhte Anforderungen, da an den Ortseinfahrten die einseitigen Zweirichtungsradwege der freien Strecke häufig enden und in beidseitige Anlagen oder den Mischverkehr übergehen⁵.

Unter diesem Gesichtspunkt sollte auch der Übergang von einer benutzungspflichtigen Führung außerorts in eine nicht benutzungspflichtige Führung innerorts nicht vorrangig an dem Standort der Ortstafel orientiert sein, sondern so platziert werden, dass an dieser Stelle ein sicherer Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn und für die Gegenrichtung ein Wechsel der Fahrbahnseite gewährleistet werden kann.

Mit der StVO-Neufassung 2013 ist es möglich, dem Radverkehr ein Benutzungsrecht zum Linksfahren durch Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ einzuräumen (Bild 17). Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen dann zwischen dem links liegenden Radweg und dem Fahren auf der rechten Fahrbahnseite wählen. So können u.U. sonst erforderliche Überquerungen der Fahrbahn vermieden werden. Entsprechendes gilt bei gemeinsamer Führung des Rad- und Fußverkehrs bei der Beschilderung als „Gehweg / Radverkehr frei“. Diese Lösungen sind vor allem innerorts anzuwenden, während außerorts die Benutzungspflicht für beide Fahrtrichtungen auf einer einseitigen Anlage die Regel ist.



Bild 16: Mittelinsel an einer Ortseinfahrt zur Sicherung der Querung zu einem einseitigen Radweg auf der freien Strecke



Bild 17: Benutzungsrecht für das Fahren auf der linken Fahrbahnseite auf einem Zweirichtungsradweg

Eine Zusammenstellung möglicher Radverkehrsführungen auf der rechten und linken Fahrbahnseite unter Anwendung des Benutzungsrechtes auf der linken Fahrbahnseite zeigen die Bilder 18a und b. Bild 18a zeigt, dass für einen Radweg mit Benutzungsrecht auf der linken Fahrbahnseite auf derselben Seite in Gegenrichtung eine Radwegebenutzungspflicht (RWB) angeordnet sein kann.

⁴ Vgl. Broschüre „Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten im Zuge von Ortsdurchfahrten“, NLStBV 1992

⁵ Vgl. Broschüre „Mittelinseln in Ortseinfahrtbereichen“, NLStBV 2003

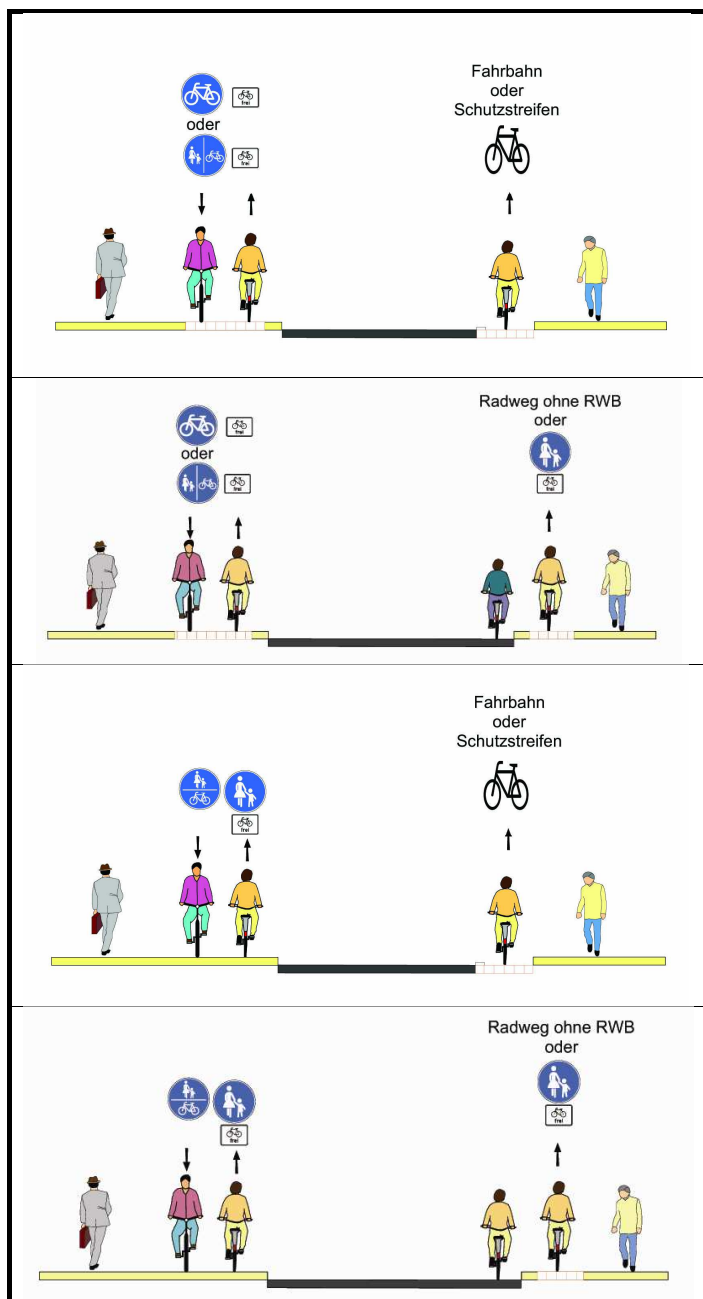


Bild 18a: Beidseitige Radverkehrsanlagen ohne RWB für in Blickrichtung fahrenden Radverkehr und mit RWB für entgegen Blickrichtung fahrenden Radverkehr auf der linken Fahrbahnseite

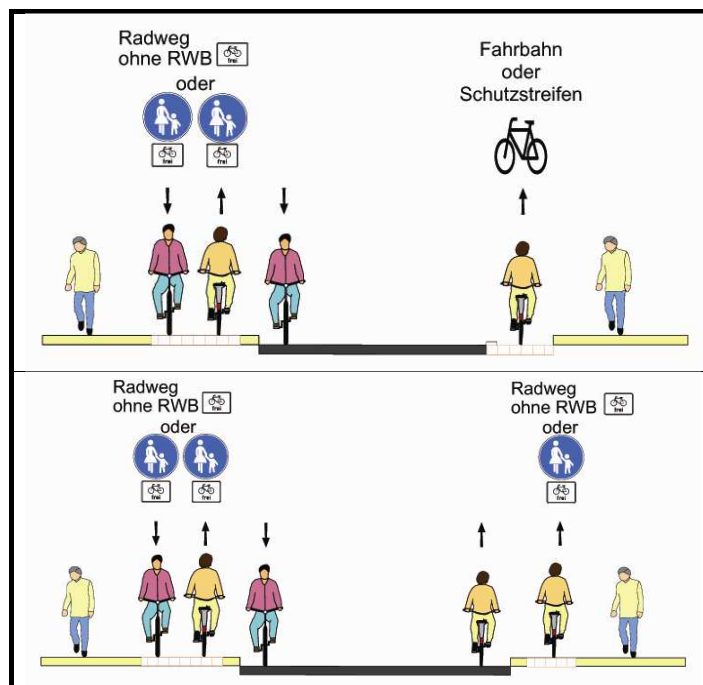


Bild 18b: Beispiel für beidseitige Radverkehrsanlagen ohne RWB in beiden Fahrtrichtungen

3.3.7 Unzulässige Kombinationen

Eine Radwegebenutzungspflicht für beidseitige Radverkehrsführungen in derselben Fahrtrichtung ist bei einbahnigen Fahrbahnen nicht zulässig, da Radfahrerinnen und Radfahrer dann nur eine der beiden verpflichtenden Anordnungen verfolgen können (Bild 19). Möglich ist eine solche Ausweisung der Radverkehrsanlagen nur bei Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen.

Unzulässig sind auch Radverkehrsführungen, bei denen eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung mit einer nicht benutzungspflichtigen Führung in derselben Fahrtrichtung kombiniert wird. Die Benutzungspflicht einer Führung nimmt dem Radverkehr die Wahlmöglichkeit zur Nutzung der nicht benutzungspflichtigen Führung. Beispiele zeigt Bild 20.

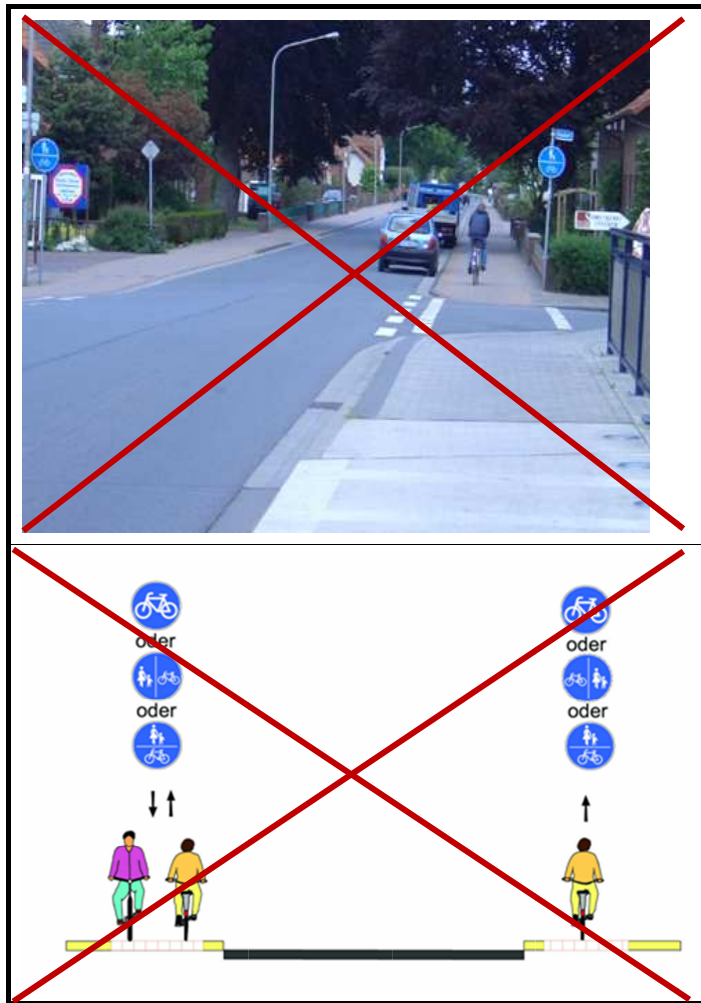


Bild 19: Unzulässige Kombination mit auf beiden Straßenseiten angeordneter Benutzungspflicht in derselben Fahrtrichtung

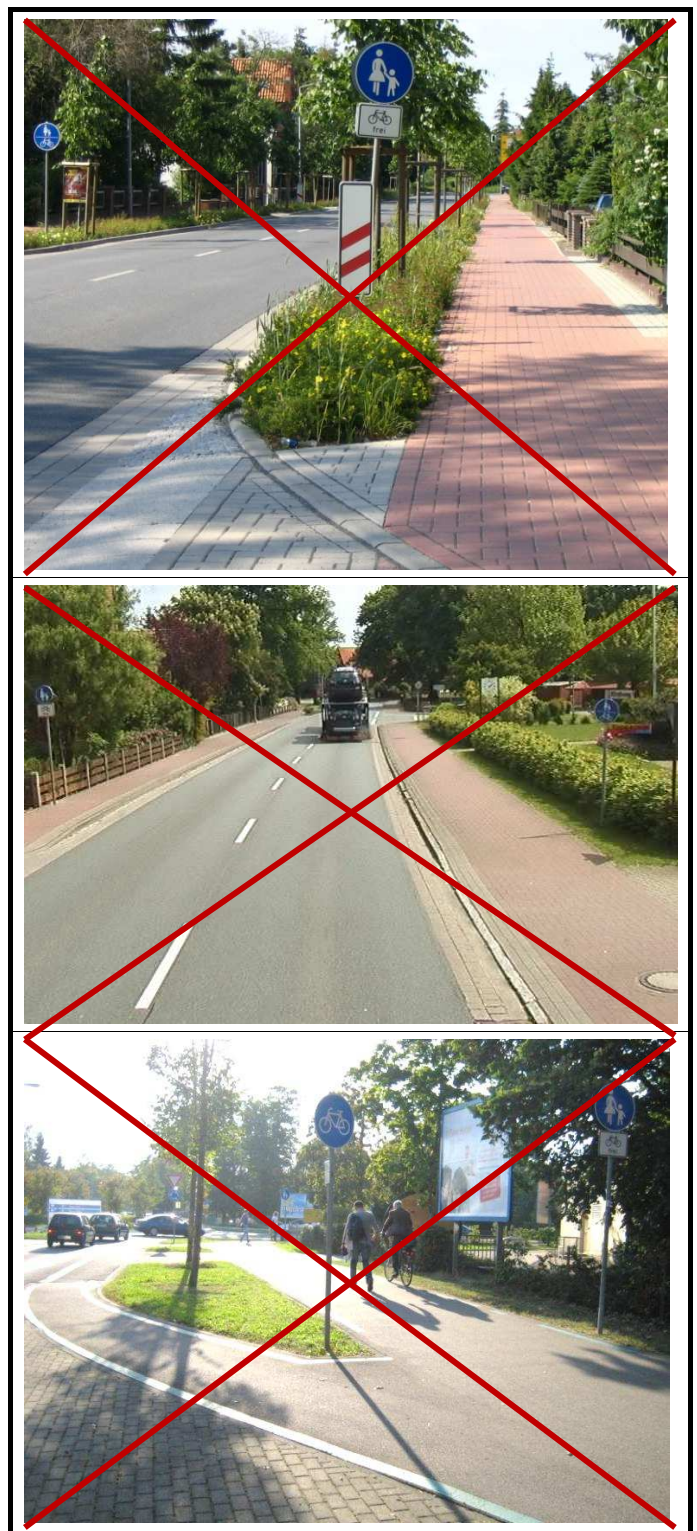


Bild 20: Unzulässige Kombinationen benutzungspflichtiger und nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsführungen in derselben Fahrtrichtung

4. Folgerungen für Baulast und Kostentragung bei Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen mit und ohne Benutzungspflicht

Die Aberkennung der Radwegebenutzungspflicht, die Änderung der Beschilderung einer Radverkehrsanlage oder die Einschätzung der Verkehrsbehörde, dass die Voraussetzungen für eine Anordnung der Benutzungspflicht nicht vorliegen, kann Auswirkungen auf Planung und Bau sowie Baulast und Kostentragung für Fahrbahn begleitende Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen haben. Die relevanten und in der Praxis auftretenden Fallkonstellationen werden differenziert behandelt nach

- Radverkehrsanlage an Bundes- oder Landesstraße
- Lage der Radverkehrsanlage (freie Strecke, straßenrechtliche OD, verkehrsrechtliche OD),
Hinweis: Die Grenzen der straßenrechtlich definierten Ortsdurchfahrten werden durch die Landkreise und kreisfreien Städte festgesetzt und mit den „OD-Steinen“ gekennzeichnet. Darauf beziehen sich die Vorgaben der Straßengesetze, wenn zwischen innerorts und außerorts unterschieden wird (vgl. Kap. 4.1.1). Hier gelten innerorts die ODR⁶ (vgl. Kap. 4.1.2).

Der Standort der Ortstafel (Z 310 StVO) ist maßgebend für die mit dem Verkehrszeichen verbundenen verkehrsrechtlichen Regelungen (z.B. Vorschriften zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit). Für die straßenrechtlichen Regelungen ist der Standort der Ortstafel unerheblich. Die technischen Regelwerke zum Entwurf von Verkehrsanlagen (RASt 06, RAL 2012, ERA 2010) beziehen sich bei der Differenzierung nach innerorts/außerorts auf die verkehrsrechtliche Definition.

Straßenrechtliche und verkehrsrechtliche Ortsdurchfahrt sind häufig weitgehend deckungsgleich, müssen es aber nicht. Es gibt beispielsweise Ortsdurchfahrten mit Ortstafeln, die keine straßenrechtliche Ortsdurchfahrt sind. Auch umgekehrte Fälle existieren.

- Art der Radverkehrsanlage
- Aufhebung der Benutzungspflicht für eine bestehende Radverkehrsanlage oder Neubau einer Radverkehrsanlage ohne Benutzungspflicht.

4.1 Rahmenbedingungen bzgl. straßenrechtlicher Vorgaben und der Bestimmungen zur Kostentragung und Finanzierung

Nachfolgend werden die rechtlichen Rahmenbedingungen und die für den Bereich der niedersächsischen Straßenbauverwaltung geltenden Regelungen dargestellt.

4.1.1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) / Nds. Straßengesetz (NStrG)

Gemäß den Straßengesetzen trägt der Straßenbaulastträger die Baulast auch für zum Straßenkörper gehörende (unselbstständige) Rad- und Gehwege. Innerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt (s.o.) liegt die Zuständigkeit für Gehwege und Parkstreifen bei der Gemeinde, für von Gehwegen baulich abgetrennte Radwege trägt der Baulastträger der Fahrbahn die Herstellungskosten und die mit der Unterhaltung des Radweges zusammenhängenden Aufgaben.

Größere Städte können ab bestimmten Einwohnergrenzen die Baulast der Straße auf Verlangen übernehmen bzw. sie geht grundsätzlich auf diese Städte über. Diese Fälle werden hier nicht behandelt.

4.1.2 Ortsdurchfahrtenrichtlinien (ODR)

Die „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen“ gelten sinngemäß auch für die Landesstraßen in Niedersachsen.

Nach den geltenden ODR (Ausgabe 2008) ist die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit nur auf Ausnahmefälle zu beschränken. Sie sollen ferner nur angelegt werden, wenn im Rahmen einer Vereinbarung mit der Gemeinde die Herstellungs- und Unterhaltungskosten hälftig zwischen dem Baulastträger der Fahrbahn und der Gemeinde geteilt werden. Zur Berücksichtigung vorhandener Gehwege vgl. Kap. 4.1.3.

Bei baulichen Radwegen und angrenzenden Gehwegen soll die Trennung von Baulast und Eigentum zwischen Straßenbaulastträger und Gemeinde durch Widmung oder eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung erfolgen. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen müssen in Einklang mit der Widmung stehen. In der Regel enthalten die Widmungsverfügungen klassifizierter Straßen allerdings keine Differenzierungen für die Fahrbahn und daneben befindliche Rad- oder Gehwege.

⁶ Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen – Ortsdurchfahrtenrichtlinien (ODR). Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ARS Nr. 14/2008

1984 wurden die ODR erstmals um eine Aussage zu gemeinsamen Geh- und Radwegen mit geteilter Baulast ergänzt. Danach lagen die Herstellungskosten für den Bau gemeinsamer Geh- und Radwege allein beim Baulastträger der Fahrbahn. Durch Vereinbarung war zu regeln, dass nach dem Bau die Baulast (Eigentum, Unterhaltung, Verkehrssicherungspflicht) auf die Gemeinde überging.

Ältere Ausgaben der ODR (z. B. Ausgabe 1976) differenzieren lediglich zwischen Gehwegen und Radwegen und enthalten keine speziellen Angaben zur Kostenteilung gemeinsamer Geh- und Radwege. Gemeinsame Geh- und Radwege galten als Radwege und blieben auch nach dem Bau in der Baulast des Straßenbaulastträgers, sofern durch Vereinbarung mit der Gemeinde nicht etwas anderes geregelt wurde. Eine Pflicht zu einer Vereinbarung bestand gemäß den damaligen ODR noch nicht.

4.1.3 Regelung zur Kostenteilung beim Bau gemeinsamer Geh- und Radwege

Die geltende ODR-Regelung der hälftigen Kostenteilung beim Bau gemeinsamer Geh- und Radwege kann eine Gemeinde benachteiligen, die bereits über einen Gehweg in der Lage des Planungsvorhabens verfügt. Seitens der NLStBV wurde deshalb eine Verfügung erlassen, nach der die Bausubstanz eines vorhandenen Gehweges im Rahmen einer Fiktivkostenrechnung berücksichtigt werden soll⁷. Je nach Breite und baulichem Zustand des Gehweges bewegt sich der Kostenanteil der Gemeinde damit bei neuen Anlagen zwischen 0 und 50 %. Im Einzelfall kann auch ein Guthaben für die Gemeinde entstehen, wenn der vorhandene Gehweg nach Breite und Zustand höher zu werten ist als die Hälfte des zukünftigen gemeinsamen Geh- und Radweges.

Diese Regelung soll entsprechend auch für die Anrechnung bereits vorhandener, vom Straßenbaulastträger angelegter baulicher Radwege angewandt werden und gilt in Niedersachsen für Bundes- und Landesstraßen.

Auf die hälftige Aufteilung der Unterhaltungskosten und entsprechender Ablösevereinbarungen hat diese Regelung keine Auswirkungen.

4.1.4 Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen

Die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bun-

des“⁸ regeln, wann ein Radweg an einer Straße in der Baulast des Bundes gebaut bzw. wie er finanziert werden kann. Danach dient die Anlage von Radwegen in der Baulast des Bundes vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr. Eine Entflechtung ist nach den „Grundsätzen“ insbesondere dort wichtig, wo hohe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr auftreten sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken und geringen Fahrbahnbreiten. Eine sichere Entflechtung ist nach dem Papier nur dann gewährleistet, wenn der Radweg benutzungspflichtig im Sinne der StVO ist.

Dementsprechend werden in Niedersachsen Radwege an Bundesstraßen mit Kostentragung des Bundes nur angelegt, wenn diese von den örtlichen Verkehrsbehörden auch als benutzungspflichtig ausgewiesen werden. Sind in Ortsdurchfahrten baulich getrennte Radwege oder Radfahrstreifen nicht realisierbar und Radverkehr auf der Fahrbahn noch vertretbar, so kommt auch die Anlage von Schutzstreifen in Betracht. Diese werden – trotz fehlender Benutzungspflicht – vom Bund vollständig finanziert.

Außerorts ermöglichen die „Grundsätze“ – anstelle Fahrbahn begleitender Radwege – die Einbeziehung z.B. von land- und forstwirtschaftlichen Wegen oder still gelegten Eisenbahntrassen, wenn diese der Bundesstraße so zugeordnet sind, dass sie vom Radverkehr im Zuge der Bundesstraße angenommen werden.

4.1.5 Finanzierung von Radwegen im Zuge von Landesstraßen

Für den Bau von Radwegen an Landesstraßen ist der Baulastträger Land Niedersachsen auf Grundlage des NStrG und der Ortsdurchfahrten-Richtlinien (incl. Verfügung gemäß Kap. 4.1.3) zuständig.

Auch wenn der Träger der Straßenbaulast für den Bau und den Betrieb der Radwege verantwortlich ist, hat sich die Zusammenarbeit mit Dritten gut bewährt. Kommunales Engagement wird daher vom Land Niedersachsen besonders begrüßt, sowohl wenn es um die Übernahme von Planungsleistungen, den Grunderwerb und die Baudurchführung geht, als auch bei der Beteiligung an den Baukosten. Das Land übernimmt die Baulast für den Radweg entsprechend den gesetzlichen Regelungen.

7 NLStBV vom 16.08.2010, Az. 2-24-22-21/31406/ODR

8 BMVBS vom 17.10.2008, Az S11/7123.10/6-1-891608

Der Bau von Radwegen an den niedersächsischen Landesstraßen ergibt sich aus dem nach den Vorgaben der Regelwerke ermittelten Bedarf. Dieser Bedarf ergibt sich vorrangig aus den Anforderungen der Verkehrssicherheit, wobei gerade außerorts die Funktion des Schutzes des Fußverkehrs berücksichtigt werden muss. Auch wenn die hohen Anforderungen an die Anordnung der Benutzungspflicht nicht erfüllt sind, kann danach ein Radweg aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll sein (vgl. Kap. 2.3). Grundsätzlich gilt aber auch bei Landesstraßen, dass die baulichen Voraussetzungen nach der VwV-StVO für eine spätere Anordnung einer Benutzungspflicht gegeben sein sollten. Die Planung ist im Vorfeld mit der zuständigen Verkehrsbehörde daraufhin zu überprüfen.

Der Bau von Radwegen erfolgt nach einem landesweit aufgestellten Radwegekonzept. In diesem Konzept sind die Kriterien Radverkehrspotential (Bedarf und Nachfrage), Schulwegsicherung, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz berücksichtigt. Die Wünsche nach Radwegen sind für jeden Regionalen Geschäftsbereich der NLStBV nach Prioritäten geordnet. Um die Ressourcen aller Beteiligten zu bündeln, ist das Konzept in zwei Gruppen gegliedert. Die Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“ werden von der Straßenbauverwaltung aktiv geplant, die des „weiteren Bedarfs“ enthalten alle weiteren Radweg-Vorhaben.

4.1.6 Förderung des Radwegebaus nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Bei der Realisierung von Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen können die Kommunen für die auf sie entfallenden Kostenanteile eine Förderung aus Mitteln des EntflechtG beantragen. Voraussetzung für eine Förderfähigkeit ist, dass der Nachweis des Bedarfes für die Radverkehrsanlage erbracht wird und deren Planung entsprechend den allgemeinen Regeln der Technik (ERA 2010, RAS 06) erfolgt.

Während sich bei Anordnung der Benutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen der Bedarf bereits aus der Anordnung selbst ableiten lässt, kann ein Bedarf für nicht benutzungspflichtige Anlagen für die freie Strecke nach RAL 2012 (Kap. 4.7) bzw. ERA 2010 (Kap. 9.1.3) und für innerörtliche Straßen nach ERA 2010 (Kap. 2.3) nachgewiesen werden. Kommunen können also auch für verkehrsplanerisch begründete und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen grundsätzlich Fördermittel erhalten.

Es ist nach dem derzeitigen Stand davon auszugehen, dass diese Regelung mit dem geplanten Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Nds. GVFG) in entsprechender Weise gilt.

4.1.7 Baulastträgerschaft für Radverkehrsanlagen bei Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht sind unterschiedliche Rechtsnormen mit unterschiedlichem Regelungsgehalt. Daraus ergibt sich, dass eine verkehrsbehördliche Anordnung unmittelbar keine Änderung der straßenrechtlichen Zuständigkeiten (Baulast, Unterhaltung, Verkehrssicherungspflicht) auslöst.

Eindeutig ist dies bei baulichen Radwegen, die durch Materialwahl, Bord oder Grünstreifen etc. vom Gehweg abgetrennt sind (vorher Zeichen 237 oder 241 StVO). Ein nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg bleibt (auch ohne Verkehrszeichen) straßenrechtlich ein „vollwertiger“ Radweg und damit in der Baulast des Straßenbaulastträgers. Anders wäre es zu bewerten, wenn ein straßenrechtlich innerörtlicher baulicher Radweg gänzlich aufgehoben und durch Umbau z.B. als Parkstreifen ausgebildet oder dem Gehweg zugeschlagen würde. In diesem Fall einer baulichen Umgestaltung wäre gemäß §2 Abs.6a FStrG und gemäß ODR (Nr.12a, Abs. 2 Ziffer 2.) der umgebaute Teil auch straßenrechtlich als Parkstreifen oder Gehweg zu behandeln. Außerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrten liegt die Baulast sowohl von Radwegen als auch von Gehwegen beim Baulastträger der Straße, sodass selbst eine vollständige Aufhebung eines Radweges und Ausweisung als Gehweg keine Änderung der Zuständigkeiten bewirken würden.

Auch bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (vorher Z 240 StVO) ändert eine Aufhebung der Benutzungspflicht nicht die jeweils geltenden straßenrechtlichen Zuständigkeiten. Dies gilt außerorts für den Fall einer Umwandlung in einen „reinen“ Gehweg (Z 239 StVO), in einen Gehweg mit zugelassenem Radverkehr (Z 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“) oder einen Verkehrsweg mit Zeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge).

Innerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrten sind allerdings differenziertere Betrachtungen anzustellen. Bei vielen älteren gemeinsamen Geh- und Radwegen ist gemäß den Regelungen der ODR 1984 die Baulast nach dem Bau durch Vereinbarung bereits auf die Kommune übergegangen. Hier entspricht dann bei Aufhebung der Benutzungspflicht der verkehrsrechtliche Status „Gehweg“ auch den straßenrechtlichen Zuständigkeiten. Liegt, z.B. wegen des Fehlens einer Vereinbarung (häufiger bei vor 1984 gebauten Radverkehrsanlagen), die Baulast ganz beim Fahrbahnbaulastträger oder gibt es bei nach Inkrafttreten der ODR 2008 gebauten gemeinsamen Geh- und Radwegen eine hälftig geteilte Baulast, so gelten diese Regelungen wie in den zuvor genannten

Fällen auch nach Aufhebung der Benutzungspflicht zunächst weiter. Es sind zwei Fälle zu unterscheiden:

- **Fall 1:** Der bisherige gemeinsame Geh- und Radweg wird weiter als Gehweg mit zugelassenem Radverkehr betrieben.

In diesem Fall steht dem Radverkehr, verbunden mit entsprechenden Verhaltensvorschriften, die Verkehrsfläche weiterhin zur Nutzung zur Verfügung. Eine hälftige Kostenteilung der Unterhaltungsaufgaben – wie sie die ODR 2008 vorsieht – kann hier als angemessen angesehen werden. Auch eine Ablöseregulierung der Unterhaltungskosten bleibt von der Änderung der verkehrsrechtlichen Ausweisung unberührt.

- **Fall 2:** Der bisherige gemeinsame Geh- und Radweg wird zum „reinen“ Gehweg.

In diesem Fall kann und sollte der Baulastträger der Straße einen Anspruch auf Übernahme der Baulast des gesamten Gehweges durch die Gemeinde geltend machen, da entsprechend den ODR straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in Einklang mit der Widmung stehen sollen. Straßenbaulastträger und Gemeinde sollten anstreben, im Rahmen einer Vereinbarung die Zuständigkeiten entsprechend den neuen Nutzungsbestimmungen zu regeln. Im Rahmen dieser Vereinbarung sollte auch geregelt werden, ob ein Ausgleich für bereits für einen längeren Zeitraum gezahlte Ablösebeträge vorgesehen werden soll.

Wird auf bestehenden Gehwegen nachträglich Radverkehr durch Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zugelassen, bleibt die Baulast für den Gehweg in vollem Umfang bei der Kommune.

4.2 Radverkehrsanlagen auf straßenrechtlich freier Strecke

Für bauliche Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege gelten auf der straßenrechtlich freien Strecke (vgl. Hinweise am Beginn von Kap. 4) bzgl. Baulast und Kostentragung identische Bestimmungen. Nachfolgend wird deshalb vom Standardfall des gemeinsamen Geh- und Radweges ausgegangen.

4.2.1 Aufhebung der Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen

- Außerorts liegt auch für Gehwege die Baulast beim Straßenbaulastträger. Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht einer bestehenden Radverkehrsanlage ergibt sich daher keine Änderung in der Zuständigkeit für deren Unterhaltung.

- Wurde die Radwegebenutzungspflicht wegen der gemäß StVO fehlenden zwingenden Erforderlichkeit aufgehoben (vgl. Kap. 2) und ist die Radverkehrsanlage weiterhin aus verkehrsplanerischer Sicht als sinnvolles Angebot einzustufen, sollte der Weg mit Zeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) oder als „Gehweg / Radverkehr frei“ ausgewiesen werden.
- Wurde die Benutzungspflicht wegen eines unzureichenden Standards aufgehoben, ist eine Erneuerung bzw. Ausbau entsprechend dem Stand der Technik anzustreben. Es sollte geprüft werden, ob die Regelung „Gehweg/Radverkehr frei“ oder die Anordnung von Zeichen 260 StVO für den Übergangszeitraum bis zum Ausbau zu vertreten ist.
- Ist die Radverkehrsanlage nach heutiger Bewertung als verkehrsplanerisch nicht mehr erforderlich anzusehen und besteht auch für den Fußverkehr kein Bedarf, sollte sie bei unzureichendem Standard durch Rückbau eingezogen werden. Solange sie benutzbar beibehalten wird, muss sie auch unterhalten werden.

4.2.2 Neubau von Radverkehrsanlagen

- Ein Neubau von Radverkehrsanlagen (mit bzw. ohne gemeinsamer Nutzung mit dem Fußverkehr) kommt auf der freien Strecke in Betracht, wenn eine entsprechender Bedarf gemäß der regionalen oder kommunalen Netzplanung sowie gemäß ERA (2010) nachgewiesen ist und die Anforderungen an die Ausbildung gemäß RAL (2012) und ERA eingehalten werden können (vgl. Kap. 2.3).
 - Für Landesstraßen kann in diesem Fall der Bau unabhängig von der Anordnung einer Benutzungspflicht erfolgen. Eine Kostenbeteiligung durch Dritte (z. B. Gemeinden) ist möglich.
 - Eine Kostentragung für Radwege an Bundesstraßen durch den Bund erfolgt gemäß den „Grundsätzen für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ nur, wenn eine Anordnung der Benutzungspflicht für die zu bauende Radverkehrsanlage vorgesehen und zu erwarten ist.
- Eine Markierung von Radfahrstreifen kann außerorts in Ausnahmefällen in Betracht kommen, wenn auf der Fahrbahn, z.B. durch ausreichend breite Seitenstreifen, entsprechende Flächen zur Verfügung stehen. Radfahrstreifen sind grundsätzlich benutzungspflichtig. Kostenträger ist der Bund bzw. das Land.

- Die Anlage von Schutzstreifen auf der straßenrechtlich freien Strecke ist gemäß derzeitiger VwV-StVO nur dann zulässig, wenn der betreffende Streckenabschnitt innerhalb der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt (gekennzeichnet durch den Standort der Ortstafeln) liegt. Kostenträger für Schutzstreifen ist der Bund bzw. das Land.

4.3 Übergang freie Strecke – Ortsdurchfahrt

Für die Bewertung von Kostentragung und Baulast bei Radverkehrsanlagen ist die durch den OD-Stein gekennzeichnete straßenrechtliche OD-Grenze von Bedeutung. Außerhalb gelten die Bestimmungen der freien Strecke gemäß Kap. 4.2, innerhalb die der Ortsdurchfahrt gemäß Kap. 4.4. Der Standort der Ortstafel kann vom Standort des OD-Steins abweichen, ohne dass dies Einfluss auf Kostentragung und Baulast hat.

Zu beachten ist für diese Bereiche:

- Der Übergang einer von der Fahrbahn abgesetzten Führung außerorts zu einer Radverkehrsführung ohne Benutzungspflicht innerorts sollte dort vorgesehen werden, wo ein verkehrssicherer Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn bzw. ein verkehrssicheres Überqueren zum Erreichen einer außerörtlichen einseitigen Zweirichtungsradverkehrsanlage gemäß VwV-StVO (vgl. Kap. 3.3.6) möglich ist. Ggf. ist eine Überquerungshilfe (z.B. Mittelinsel, Fahrbahneinengung, LSA) vorzusehen (Bilder 21, 22). Kostenträger dafür ist der Straßenbaulastträger.
- Schutzstreifen sind innerhalb der verkehrsrechtlichen OD (Ortstafel) zulässig. Dies gilt auch, wenn der Bereich noch zur straßenrechtlich freien Strecke gehört. Kostenträger für Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten ist der Baulastträger der Fahrbahn.



Bild 21: Übergang eines außerörtlichen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges in die Regelung „Gehweg /Radverkehr frei“ in Höhe der Ortstafel mit ungesichertem Einfahren auf die Fahrbahn ortseinwärts und ungesichertem Queren in der Gegenrichtung ortsauswärts zum Erreichen des benutzungspflichtigen Radweges



Bild 22: Übergang eines gemeinsamen Geh- und Radweges für Zweirichtungsradverkehr (auf der in Blickrichtung linken Fahrbahnseite hinter der Einmündung) in einen Schutzstreifen im Zuge der OD. In der Gegenrichtung (ortsauswärts) Möglichkeit zur gesicherten Querung im Schutz der Mittelinsel.

4.4 Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten

4.4.1 Aufhebung der Benutzungspflicht baulicher Radwege

Einrichtungsradswege

- Da die Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung der Benutzungspflicht keine Änderung der straßenrechtlichen Zuständigkeiten bewirkt, bleibt der Radweg in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers, der somit auch weiterhin für die Unterhaltung des Radweges zuständig ist. Ist der nicht benutzungspflichtige Radweg durch seine bauliche Ausgestaltung nicht eindeutig als Radweg zu erkennen (z.B. durch die Art der baulichen Unterscheidung vom Gehweg), sollte seine Zweckbestimmung durch Radpiktogramme kenntlich gemacht werden.
- Ist der Radweg weiterhin aus verkehrsplanerischer Sicht erforderlich, wird er bzgl. Erneuerungsbedarf und Unterhaltung ebenso behandelt, wie es auch für benutzungspflichtige Radwege erforderlich ist.
- Ist der Radweg nach heutigen Maßstäben verkehrsplanerisch nicht notwendig, kann er bestehen bleiben, soweit er den Anforderungen an die Verkehrssicherheit genügt und baulich in Ordnung ist. Er muss dann auch weiterhin betriebs sicher vom Straßenbaulastträger unterhalten werden. Eine bauliche Erneuerung soll dagegen nicht erfolgen.
- Weist er bereits Verkehrssicherheitsdefizite und/oder bauliche Mängel auf bzw. tritt dieser Zustand im Laufe der Zeit ein, soll er sofort oder später aufgehoben und ggf. durch eine andere Art der Radverkehrsführung (z. B. Schutzstreifen) ersetzt werden. Der bestehende Radweg sollte dann auf Kosten des Baulastträgers baulich so umgestaltet werden, dass er keinen Eindruck einer Benutzbarkeit für den Radverkehr mehr vermittelt. Anzustreben ist eine Vereinbarung mit der Gemeinde zur Übernahme des ehemaligen Radweges als Gehweg in ihre Baulast.

Zweirichtungsradswege

- Bei baulichen Zweirichtungsradswegen ergeben sich hinsichtlich der Baulast und Unterhaltungspflicht bei Aufhebung der Benutzungspflicht keine Unterschiede zu Einrichtungsradswegen. Die zulässigen Kombinationen gemäß Kap. 3.3.6 sind zu beachten.
- Bei Aufhebung der Benutzungspflicht für einen Zweirichtungsradsweg ist zu prüfen, ob die Möglichkeit des Linksfahrens durch Anordnung eines Benutzungsrechtes erhalten bleiben soll. Es ist dann darauf

zu achten, dass beim Wechsel von einer benutzungspflichtigen Zweirichtungsführung zu einem Benutzungsrecht und umgekehrt ein sicheres Überqueren der Fahrbahn möglich ist (vgl. Kap. 3.3.6 und 4.3).

Bestehen für das Fahren auf der linken Fahrbahnseite Sicherheitsdefizite oder ist die Breite für einen Zweirichtungsradsweg nicht ausreichend, sollte auch kein Benutzungsrecht zum Fahren in dieser Fahrtrichtung ausgesprochen werden. Das ist davon unabhängig, wie das Fahren auf demselben Radweg in Gegenrichtung – also in Fahrtrichtung auf der rechtlichen Seite – geregelt wird.

4.4.2 Aufhebung der Benutzungspflicht bei Radfahrstreifen

- Wird bei einem Radfahrstreifen die Benutzungspflicht aufgehoben, ergibt sich durch Wegnahme der Beschilderung (Z 237 StVO) verkehrsrechtlich ein Seitenstreifen (vgl. Kap. 3.3.3). Besteht aus verkehrsplanerischer Sicht ein Erfordernis für eine gesonderte Radverkehrsführung, ist die Ummarkierung des Radfahrstreifens in einen Schutzstreifen zu prüfen. In Ausnahmefällen kommt ergänzend oder alternativ die Nutzung der Gehwege durch Radverkehr infrage, soweit die Voraussetzungen dafür gegeben sind.
- Besteht keine verkehrsplanerische Erfordernis einer gesonderten Radverkehrsführung, müssen z. B. Piktogramme, die noch den Eindruck einer Radverkehrsanlage vermitteln können, beseitigt und das Parken oder andere Nutzungen auf dem ehemaligen Radfahrstreifen konfliktfrei geregelt werden.
- Die Zuständigkeiten bei der Straßenbaulast ändern sich nicht. Sowohl für Radfahrstreifen als auch für Schutzstreifen ist der Baulastträger der Fahrbahn zuständig.

4.4.3 Neubau nicht benutzungspflichtiger baulicher Radwege

- Für Radwege an Landesstraßen im Zuge von Ortsdurchfahrten, die aus verkehrsplanerischer Sicht begründet und sinnvoll sind und gemäß den Anforderungen der ERA 2010 angelegt werden können, erfolgt die Kostentragung unabhängig von der Anordnung der Benutzungspflicht durch das Land.
- Für den Bau von Radwegen ohne Benutzungspflicht an Bundesstraßen kann gemäß den Bestimmungen des Bundesverkehrsministeriums keine Kostentragung durch den Bund erfolgen. Bei Planungsaufnahme, spätestens während der Konzeptüberlegung

gen, ist eine diesbezügliche Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Ist absehbar, dass eine Benutzungspflicht nicht angeordnet wird und wird die Sicherung des Radverkehrs durch eine Radverkehrsführung verkehrsplanerisch gleichwohl als sinnvoll angesehen, sollte die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden.

- Für Zweirichtungsradwege im Zuge von Bundesstraßen übernimmt der Bund die Kosten auch dann, wenn für das Fahren in eine Richtung (z. B. auf der linken Fahrbahnseite) ein Benutzungsrecht (Zusatzzeichen „Radverkehr frei“) vorgesehen ist, sofern für dieselbe Anlage in entgegen gesetzter Fahrtrichtung eine Benutzungspflicht angeordnet wird (Z 237, 240 oder 241 StVO).

4.4.4 Kennzeichnung baulich getrennter Führungen des Rad- und Fußverkehrs als gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

- Wird ein baulicher Radweg zur Aufrechterhaltung einer erforderlichen Radwegebenutzungspflicht zusammen mit dem Gehweg als „gemeinsamer Geh- und Radweg“ beschildert – z.B. weil bei einer getrennten Führung die gemäß VwV-StVO geforderten Breiten nicht gegeben sind - ändert dies die straßenrechtlichen Zuständigkeiten nicht. Das gleiche gilt, wenn nach einer Aufhebung der Benutzungspflicht für den baulichen Radweg eine Ausweisung des gesamten Seitenraumes als „Gehweg/Radverkehr frei“ erfolgt.
- Nach Möglichkeit sollten derartige Ausweisungen vermieden werden, da die verkehrsrechtliche Anordnung dann dem baulichen Erscheinungsbild widerspricht (fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb, vgl. Bild 23). Zudem können sie der Anforderung der geltenden ODR 2008 widersprechen, dass verkehrsrechtliche Anordnungen im Einklang mit der straßenrechtlichen Widmung stehen müssen. Erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde eine entsprechende Anordnung, sollte deshalb angestrebt werden, im Rahmen einer Vereinbarung mit der Gemeinde die Zuständigkeit für die Unterhaltung der Gesamtanlage einheitlich zu regeln.



Bild 23: Ausweisung eines früher getrennten Rad- und Gehweges als „gemeinsamer Geh- und Radweg“ (oben) bzw. als „Gehweg / Radverkehr frei“ (unten) trotz weiterhin erkennbarer baulicher Trennung

4.4.5 Aufhebung der Benutzungspflicht bei gemeinsamen Geh- und Radwegen

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ist zu prüfen, ob unter den Randbedingungen der zum Bauzeitpunkt geltenden ODR Kostenteilungsvereinbarungen und Vereinbarungen über die Unterhaltung der Anlage erfolgten und wie diese inhaltlich ausgestaltet sind.

- Bei Anlagen nach den aktuellen ODR (2008) sind zwischen Straßenbaulastträger und Gemeinden Vereinbarungen erforderlich (ODR, Ziffer 12a Absatz 3 Ziffer 2.). In der Vereinbarung sollte geregelt werden, dass einer der Beteiligten gegen Kostenerstattung die Unterhaltung einschließlich der Verkehrssicherungspflicht für die gesamte Anlage übernimmt. Bei nachträglicher Aufhebung der Benutzungspflicht einer solchen – vergleichsweise noch neuen – Anlage regeln sich die Zuständigkeiten nach dieser Vereinbarung. Bei einer Neubeschilderung der Seitenanlage als „Gehweg/Radverkehr frei“ kann im Regelfall die getroffene Kostenregelung für den Unterhalt Be-

stand haben. Entsteht aus der früheren gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr ein reiner Gehweg vgl. Kap. 4.1.7. (Fall 2).

- Anlagen, die vor dem Inkrafttreten der aktuellen ODR 2008 und nach 1984 gebaut wurden, sind in der Regel durch den Straßenbaulastträger gebaut und finanziert worden. Sie gingen dann in die Baulast der Gemeinde über (gemäß ODR 1984 durch Vereinbarung zwischen Straßenbauverwaltung und Gemeinde), der damit auch die Unterhaltung oblag. Wird für diese Anlage die Benutzungspflicht aufgehoben, bleiben Baulast und Unterhaltung bei der Gemeinde, unabhängig davon, ob die Nutzung des Gehweges für den Radverkehr zugelassen wird oder nicht.
- Besteht für eine Altanlage (vor 1984) keine Vereinbarung mit der Gemeinde, werden Baulast und Unterhaltung im Regelfall weiter beim Baulastträger der Straße liegen. Dies ändert sich auch durch eine Aufhebung der Benutzungspflicht zunächst nicht. Es ist anzustreben, für diesen Fall eine neue Vereinbarung mit der Gemeinde zu treffen, in der nach ordnungsgemäßer Herrichtung des Weges diese die Anlage übernimmt.
- Wird eine grundlegende Erneuerung einer älteren Anlage oder der Umbau zu einer anderen Radverkehrsführung vorgesehen, gelten die Regelungen gemäß ODR (2008) für den Neubau (vgl. Kap. 4.1.2).

Zeitraum des Baus des gemeinsamen Geh- und Radweges	Kostenträger und Baulast / Unterhalt	Regelung nach Aufhebung der Benutzungspflicht	Änderung bei der Baulast
vor 1984	SBLT	Gehweg / Radverkehr frei	Änderung gemäß heutiger ODR anstreben (Teilung der Unterhaltungskosten 50:50)
		Gehweg	Übernahme der Baulast durch die Gemeinde (nach Herrichtung und Übergabe an die Gemeinde) anstreben
Geltungszeitraum ODR 1984	Baukosten SBLT; Baulast und Unterhaltung Gemeinde	Gehweg / Radverkehr frei	keine Änderung erforderlich
		Gehweg	keine Änderung erforderlich
Geltungszeitraum ODR 2008	Baukosten, Baulast und Unterhaltung im Verhältnis 50:50 zwischen SBLT und Gemeinde	Gehweg / Radverkehr frei	keine Änderung
		Gehweg	Übernahme der Baulast durch die Gemeinde anstreben

Bild 24: Übersicht der Auswirkungen einer Aufhebung der Benutzungspflicht gemeinsamer Geh- und Radwege gemäß ODR (SBLT: Straßenbaulastträger)

4.4.6 Neubau einer gemeinsamen Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr

- Bei Neuanlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges in einer Ortsdurchfahrt gemäß ODR (2008) ist eine Vereinbarung zwischen Straßenbaulastträger und Gemeinde erforderlich, in der die Kosten für Bau und Unterhaltung im Grundsatz hälftig geteilt werden. Zukünftige Vereinbarungen sollten von vornherein auch Regelungen für den Fall einer ggf. später

erfolgenden Aufhebung der Benutzungspflicht enthalten.

In Fällen, in denen bereits ein von der Gemeinde angelegter Gehweg vorhanden ist, wird dessen Bausubstanz (Breite und baulicher Zustand) im Rahmen einer Fiktivkostenrechnung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1.3).

- In der Regel erfolgt die Vereinbarung zur Unterhaltung der Anlage durch Ablösung der Unterhaltungskosten durch den Straßenbaulastträger und Übergabe der Unterhaltungsverpflichtung für die gesamte Anlage an die Gemeinde. Der Betrag wird zumeist in einer Summe an die Gemeinde ausbezahlt. Zukünftige Vereinbarungen zum Bau gemeinsamer Geh- und Radwege sollten auch regeln, ob und in welchem Umfang im Falle einer späteren verkehrsbehördlichen Aufhebung der Benutzbarkeit des Seitenraumes durch den Radverkehr („reiner“ Gehweg) eine Rückzahlung zu viel gezahlter Ablösebeträge erfolgen soll.
- Wird ein bestehender gemeinsamer Geh- und Radweg bei Aufrechterhaltung der Benutzungspflicht verbreitert, sollten die Umbaukosten gemäß aktueller ODR (2008) im Verhältnis 50:50 geteilt werden.
- In Ortsdurchfahrten, in denen eine benutzungspflichtige gemeinsame Geh-/Radwegführung nicht zwingend erforderlich ist, verkehrsplanerisch das Angebot eines Gehweges mit Zulassung des Radverkehrs aber als sinnvoll zu bewerten ist, kann in Ausnahmefällen auch planmäßig eine Führung mit der Regelung „Gehweg/Radverkehr frei“ geschaffen werden. Seitens des Bundes ist allerdings eine Kostentragung für den Bau nicht benutzungspflichtiger Anlagen generell nicht vorgesehen. Auch das Land Niedersachsen wird im Zuge von Landesstraßen in diesen Fällen keine Kostenbeteiligung übernehmen. Der Gehweg ist deshalb von der Gemeinde in einer für ein vertragliches Miteinander von Fuß- und Radverkehr erforderlichen Breite auf eigene Kosten zu bauen und zu unterhalten.

- Für die auf die Gemeinde anfallenden Kostenanteile können diese eine Förderung nach dem Entflechtungsgesetz beantragen. Bei nachgewiesenem Bedarf ist dies auch möglich bei Neuanlage eines Gehweges mit zugelassenem Radverkehr.
- Beim Bau von Geh- und Radwegen mit Zweirichtungsradsverkehr im Zuge von Bundesstraßen übernimmt der Bund die Kosten auch bei einem Benutzungsrecht für eine Fahrtrichtung (Kennzeichnung „Gehweg/Radverkehr frei“), wenn für die gleiche Anlage in entgegen gesetzter Richtung eine Benutzungspflicht (Zeichen 240 StVO) angeordnet wird.

5. Zusammenfassende Folgerungen und Hinweise

- Die StVO sieht als Regelfall für den Radverkehr das Fahren auf der Fahrbahn vor. Die Anforderungen der StVO an die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht sind gemäß § 45 Absatz 9 StVO hoch, sodass sie verkehrsrechtlich nur in Ausnahmefällen in Betracht kommt.
- Vor diesem Hintergrund gilt: Auch eine Radverkehrsanlage ohne Benutzungspflicht kann aus verkehrsplanerischer Sicht erforderlich und sinnvoll sein und damit auch eine dauerhafte Lösung darstellen. Eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht drückt nur aus, dass der Radweg nicht mehr zwingend von allen Radfahrerinnen und Radfahrern benutzt werden muss. Da den Erfahrungen nach aber der größte Teil (über 90 %) des Radverkehrs auch nicht benutzungspflichtige Anlagen weiterhin nutzt, müssen auch diese verkehrssicher befahrbar sein, regelmäßig unterhalten und bei Bedarf erneuert werden.
- Wurde die Benutzungspflicht aufgrund unzureichenden Standards der Anlage aufgehoben, ist zu prüfen, ob eine Verbesserung oder eine alternative Art der Radverkehrsführung zweckmäßig ist. So soll verstärkt der Einsatz von Schutzstreifen anstelle von Radwegen mit geringer Qualität geprüft werden.
- Die Mindestanforderungen der VwV-StVO sind als noch vertretbare „Zumutbarkeitsmaße“ für die Bewertung der Anordnungsmöglichkeit einer Benutzungspflicht im Falle einer besonderen Gefahrenlage zu verstehen. Sie sind keine „Planungsmaße“ für den Entwurf neuer Radverkehrsanlagen. Für die Neuanlage oder den Umbau sind vielmehr die aktuellen technischen Regelwerke (ERA 2010, RAST 06, RAL 2012) heran zu ziehen.
- Bei Aufhebung der Benutzungspflicht eines baulichen Radweges entfällt Z 237 oder Z 241 StVO. Der unbeschilderte Radweg bleibt aber verkehrsrechtlich ein Radweg im Sinne eines Sonderweges für den Radverkehr. Da er unbeschildert ist, muss er sich baulich oder durch Markierung vom Gehweg unterscheiden. Soll bei Aufhebung der Benutzungspflicht eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Zeichen 240 StVO) ausnahmsweise weiterhin Radverkehr im Seitenraum möglich sein, ist innerorts die Anlage als Gehweg mit zugelassenem Radverkehr zu beschil dern (Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“). Außerorts kommt auch eine Ausweisung mit Zeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) in Betracht.

- Die Notwendigkeit und Art einer neuen Radverkehrsanlage soll primär an den verkehrsplanerischen Entscheidungskriterien gemäß den aktuellen technischen Regelwerken orientiert sein und nicht an der Frage einer – ohnehin nicht längerfristig vorhersehbaren – Anordnung oder Nichtanordnung der Benutzungspflicht. In dieser Hinsicht kann auch der planmäßige Neubau einer Radverkehrsanlage ohne Benutzungspflicht in bestimmten Fällen sinnvoll und richtig sein, z. B. als Lückenschluss im Zuge einer Radverkehrsverbindung oder bei Umleitungsstrecken für Autobahnen, die nur sporadisch hohe Belastungen haben.

In diesem Sinne regelt das Land Niedersachsen in seinem Zuständigkeitsbereich sowohl den Neubau und die grundhafte Erneuerung von Radverkehrsanlagen an Landesstraßen als auch die Vergabe von Fördergeldern an die Kommunen. Für Radwege an Bundesstraßen sind die Vorgaben des Bundes zu beachten (Bild 25).

Art der Radverkehrs-anlage	SBLT	Kostentragung durch den SBLT
Baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht	Bund	nein
	Land	ja, bei verkehrsplanerisch begründetem Bedarf
Gehweg / Radverkehr frei (straßenrechtlich außerorts)	Bund	nein
	Land	ja, bei verkehrsplanerisch begründetem Bedarf
Gehweg / Radverkehr frei (straßenrechtlich innerorts)	Bund	nein
	Land	nein
Schutzstreifen (nur verkehrsrechtlich innerorts zulässig)	Bund	ja
	Land	ja

Bild 25: Kostentragung beim Neubau von Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht durch den Straßenbaulastträger (SBLT)

- Bei Zweirichtungsführungen kommen verschiedene Kombinationen benutzungspflichtiger und nicht benutzungspflichtiger Anlagen in Betracht. Im Zusammenhang mit Zweirichtungsführungen sind die Anforderungen an die Überquerbarkeit der Fahrbahn gemäß VwV-StVO zu beachten.

- Die verkehrsbehördliche Anordnung zur Aufhebung einer Benutzungspflicht bei einer bestehenden Radverkehrsanlage hat sowohl auf der freien Strecke als auch in Ortsdurchfahrten keine unmittelbaren Auswirkungen auf die straßenrechtlichen Zuständigkeiten bzgl. Baulast, Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht. Ein baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht bleibt deshalb straßenrechtlich ein „vollwertiger“ Radweg und demzufolge in der Baulast des Straßenbaulastträgers.
- In Ortslagen ist hinsichtlich der Zuständigkeiten und der verkehrlichen Anforderungen zu beachten, wo jeweils die straßenrechtlichen (OD-Stein) bzw. verkehrsrechtlichen Grenzen (Ortstafel) einer Ortsdurchfahrt liegen.
- Bei Aufhebung der Benutzungspflicht eines bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweges innerhalb der straßenrechtlichen Grenzen einer Ortsdurchfahrt ist zu prüfen, welche Zuständigkeiten bzgl. der Unterhaltung der Anlage bestehen (z. B. auf Grundlage von öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen zwischen Straßenbaulastträger und Gemeinde). Dies ist oft abhängig vom Baujahr der Anlage und der zum Bauzeitpunkt geltenden Ortsdurchfahrtrichtlinien (ODR).
Bleibt der Gehweg für den Radverkehr zugelassen und damit weiterhin eine Anlage, die der Radverkehr planmäßig nutzen kann, sind i.A. keine Änderungen notwendig.
Entsteht ein „reiner“ Gehweg kann zwischen straßenrechtlichen Zuständigkeiten und der verkehrsrechtlichen Ausweisung ein Widerspruch entstehen. Der Straßenbaulastträger kann daraus den Anspruch an die Kommune zur Übernahme der Baulast begründen. Anzustreben ist, diese Fragen durch Verhandlungen im Rahmen einer (ggf. zu ändernden) Vereinbarung zu lösen.
- Generell kommt bei Baumaßnahmen in Ortsdurchfahrten den Vereinbarungen zwischen Straßenbaulastträgern und Kommunen schon auf Grund der aktuellen ODR (2008) eine höhere Bedeutung zu. Bei neuen Anlagen in Ortsdurchfahrten sollten künftig bereits die möglichen Regelungen bzgl. Baulast und Unterhaltung für den Fall einer Aufhebung der Benutzungspflicht in die Vereinbarung aufgenommen werden.

Das Land Niedersachsen prüft, ob es für diese Fälle eine Mustervereinbarung entwickelt, die auch den Umgang mit den Ablösebeträgen bei Aufhebung einer Radverkehrsführung im Seitenraum regelt.
- Die Straßenverkehrsbehörden sind gehalten, bei ihren Entscheidungen in Bezug auf die Benutzungspflicht auch die straßenrechtlichen Auswirkungen zu berücksichtigen, da verkehrsbehördliche Anordnungen in Einklang mit den straßenrechtlichen Widmungen stehen sollen. Sie sollen ferner keine Ausweisungen vornehmen, bei denen die Einheit von Bau und Betrieb nicht mehr gegeben ist (z.B. Gehweg/Radverkehr frei trotz baulicher Trennung in einen Rad- und einen Gehweg). Bei der Aufhebung der Benutzungspflicht in Ortsdurchfahrten im Anschluss an einseitige Zweirichtungsradwege außerorts sollen sie gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger auf die Gewährleistung einer sicheren Querung der Fahrbahn achten.
- Der frühzeitigen intensiven Kommunikation und Abstimmung zwischen Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde und Kommune sowie der Information von Anliegern und kommunaler Politik kommt eine besondere Bedeutung zu. Ziel muss es sein, Irritationen zu vermeiden, um dadurch verständliche und sichere Radverkehrsführungen vorzuhalten, die rechtlich einwandfrei sind und für die es klare Regelungen bzgl. Baulast und Unterhaltung gibt.

Anlage 1: Übersicht häufig benutzter Verkehrszeichen (StVO)

Vorschriftzeichen - Sonderwege

			
Zeichen 237 Radweg	Zeichen 239 Gehweg	Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- / Radweg	Zeichen 241 Getrennter Rad-/ Gehweg

Vorschriftzeichen - Verkehrsverbote

		
Zeichen 250 Verbot für Fahrzeu- ge aller Art	Zeichen 254 Verbot für Radver- kehr	Zeichen 260 Verbot für Kraftfahr- zeuge

Allgemeine Gefahrzeichen


Zeichen 138 Radverkehr

Zusatzzeichen

		
1000-32 Radverkehr kreuzt	1000-33 Radverkehr im Gegenverkehr	1022-10 Radverkehr frei

					
1012-34	1020-12	1000-30	1000-31	1026-31	1022-11

Anlage 2: Praxisbeispiele

Übersicht der Praxisbeispiele

Nr.	Straße	Örtlichkeit	Ortslage	Anmerkung
1	B 3	Soltau	OD / OT	Aufhebung der Benutzungspflicht beidseitiger Einrichtungsradwege in einer Ortsdurchfahrt
2	B 243	Barbis (Bad Lauterberg)	OD / OT	Aufhebung der Benutzungspflicht eines baulichen Radweges in einer Ortsdurchfahrt
3	B 441	Münchehagen	OD / OT	Verschiedene Radverkehrsführungen ohne Benutzungspflicht in einer Ortsdurchfahrt
4	K 112	Heeßel (Burgdorf)	OD / OT	Einseitige Zweirichtungsradverkehrsanlage mit Benutzungsrecht auf der linken Straßenseite und Schutzstreifen in der gleichen Richtung
5	L 298	Winsen	OD / OT	Mischverkehr auf der Fahrbahn statt benutzungspflichtiger Radverkehrsanlage
6	B 247	Obernfeld	OD / OT	Neubau eines Geh-/Radweges mit Benutzungsrecht auf der linken Straßenseite
7	B 440	Dorfmark	OD / OT FS	Geplante Neuanlage einer Radverkehrsführung außerhalb und innerorts
8	B 27	Gieboldehausen	OT / FS	Aufhebung der Benutzungspflicht bei einem älteren gemeinsamen Geh- und Radweg
9	L 813	Jever	FS	Aufhebung der Benutzungspflicht eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der freien Strecke
10	B 27	Bad Lauterberg	FS	Benutzungsrecht für linken Geh- und Radweg bei Beibehaltung der Benutzungspflicht für die Gegenrichtung

Legende und Abkürzungserläuterungen (Übersicht und Grafiken):

OD:	Straßenrechtliche Ortsdurchfahrt („OD-Stein“)			Bundesstraße
OT:	Verkehrsrechtliche Ortsdurchfahrt (Ortstafel)			Landesstraße
FS:	Freie Strecke			Kreisstraße
Sts:	Seitentrennstreifen			straßenrechtliche OD
Sstr:	Schutzstreifen			Lagepläne und Fotos aus NWSIB online: 2008
SBLT:	Straßenbaulastträger			
RWB:	Radwegebenutzungspflicht			

B 3 – Soltau

DTV: 12.836 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 864 Kfz/24 h

Baujahr: 2002

Lage: Ortsdurchfahrt (straßen- und verkehrsrechtlich)

Aufhebung der Benutzungspflicht beidseitiger Einrichtungsradwege in einer Ortsdurchfahrt

Beschreibung

Anlässlich des kompletten Umbaus eines Teilabschnittes der Ortsdurchfahrt wurden auch die Seitenräume mit Radwegen, Gehwegen und Grünstreifen, sowie partiell Parkmöglichkeiten neu angelegt. Die Breite der Radwege beträgt 1,00 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen. An den Grundstückszufahrten und an einigen Einmündungen untergeordneter Straßen sind Radwegüberfahrten ausgebildet.

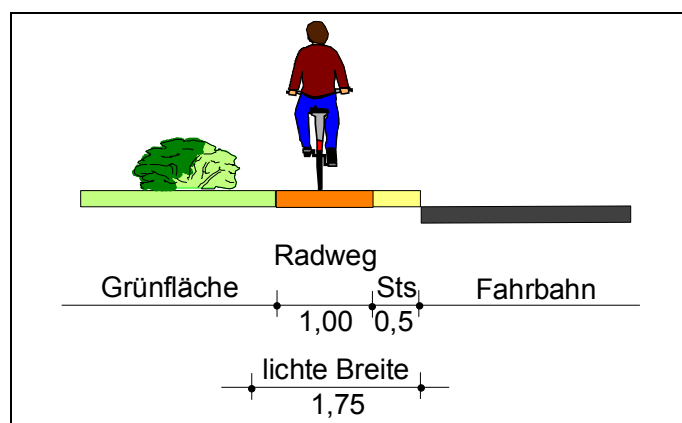
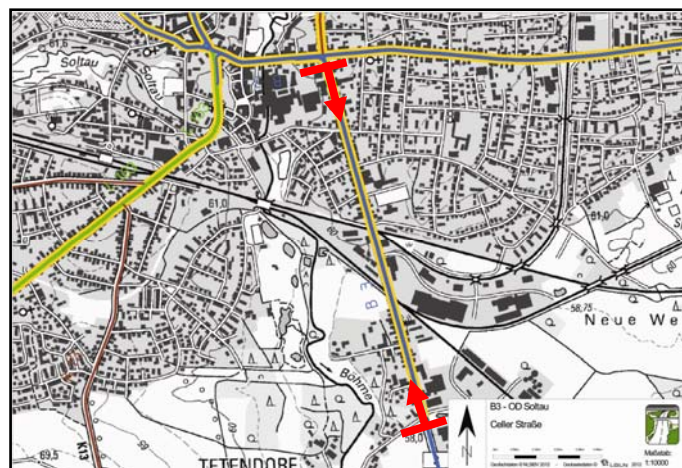
Die zunächst bestehende Radwegebenutzungspflicht (Z 241 StVO) wurde im Jahr 2008 durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde aufgehoben.

Bewertung

Die Breite des Radweges liegt unter den Regelmaßen der zur Bauzeit geltenden technischen Regelwerke. Die lichte Breite entspricht jedoch mit 1,50 bis 2,75 m lichtem Raum dem Mindestmaß der VwV-StVO für eine Anordnung der Benutzungspflicht, eine hinreichende Pflege (Grünschnitt) vorausgesetzt. Die Erfordernis einer Benutzungspflicht aufgrund einer besonderen Gefahrenlage war jedoch nach Auffassung der Verkehrsbehörde nicht gegeben.

Da der Radweg zunächst als benutzungspflichtige Anlage betrieben wurde, übernahm der Straßenbaulastträger Bund die Herstellungskosten und die Baulast.

Die nachträgliche Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht hat für diesen baulichen Radweg keine Auswirkungen auf die straßenrechtlichen Zuständigkeiten. Der nicht benutzungspflichtige Radweg bleibt in der Baulast des Bundes. Dem Radverkehr steht damit weiterhin ein verkehrssicher zu nutzendes Angebot zur Verfügung. Einer Vereinbarung mit der Stadt Soltau bedarf es nicht.



Radwegüberfahrten an Grundstückszufahrten



Radweg mit Furtmarkierung über Einmündung

B 243 – Barbis

DTV: 9.743 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 1.580 Kfz/24 h

Baujahr: 2000

Lage: Ortsdurchfahrt (straßen- und verkehrsrechtlich)

Aufhebung der Benutzungspflicht eines baulichen Radweges in einer Ortsdurchfahrt

Beschreibung

In der Ortsdurchfahrt war zunächst der Bau eines getrennten Rad- und Gehweges geplant. Zur Ausführung kam dann etwa vier Jahre später ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Dieser wurde aufgrund verkehrsbehördlicher Anordnung wegen unzureichender Breite aus der Benutzungspflicht herausgenommen und als Gehweg mit zugelassenem Radverkehr ausgewiesen.

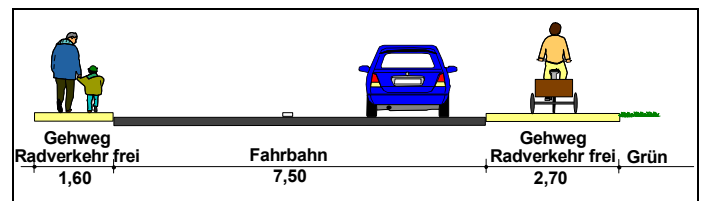
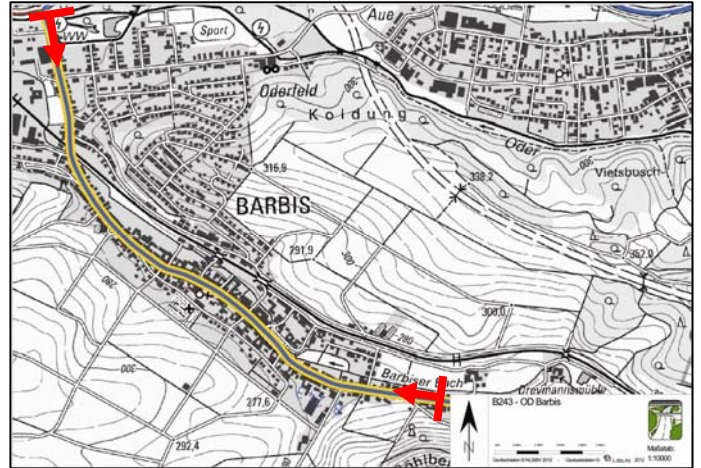
Zwischen Straßenbauverwaltung und Gemeinde wurde auf Grundlage der Ortsdurchfahrtsrichtlinie von 1984 eine Vereinbarung geschlossen, nach der der Straßenbaulastträger die Herstellungskosten für den Bau der Anlage übernimmt. Diese geht anschließend in die Baulast der Gemeinde über.

Bewertung

Die Kfz-Verkehrsstärke und der starke Schwerverkehr können durchaus eine Radwegebenutzungspflicht begründen. Die Radverkehrsanlage wurde jedoch, u. U. erklärbar durch den mehrjährigen Planungszeitraum, mit Breiten unterhalb der Mindestbreiten der StVO angelegt und konnte deshalb nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden.

Die derzeitige Situation ist aus Sicht des Radverkehrs wenig befriedigend. Einerseits weist der freigegebene Gehweg in Teilbereichen eine zu geringe Breite für ein vertretbares Miteinander von Rad- und Fußverkehr auf, und auch durch die zahlreichen Grundstückszufahrten können Gefährdungen auftreten. Andererseits kann auch die Fahrbahnnutzung insbesondere wegen des starken Schwerverkehrs kritisch sein. Geprüft werden sollte deshalb, ob Schutzstreifen ergänzend (oder alternativ) angelegt werden können. Kurzfristig sollten die ungünstigen Übergänge auf die Fahrbahn am Ende der für Radverkehr zugelassenen Gehwege entsprechend ERA verbessert werden.

Die Umbeschilderung hatte keine Auswirkungen auf die Baulast für den Seitenraum, da diese gemäß Vereinbarung ohnehin schon auf die Gemeinde übergegangen war. Auch wenn zukünftig „reine“ Gehwege ohne zugelassenen Radverkehr entstehen sollten, wäre keine Anpassung der Vereinbarung notwendig.



Typischer Querschnitt in der Ortsdurchfahrt



Südliche Ortseinfahrt mit nur einseitigem Geh- und Radweg



Furtmarkierung im Zuge der Radverkehrsführung auf dem Gehweg



Ungünstig ausgebildetes Ende der Seitenraumführung für den Radverkehr

B 441 – Müncheshagen

DTV: 6.600 Kfz/24 h
 Schwerverkehr: 600 Kfz/24 h
 Baujahr: geplante Maßnahme (2016)
 Lage: Ortsdurchfahrt (straßen- und verkehrsrechtlich)

Verschiedene Radverkehrsführungen ohne Benutzungspflicht in einer Ortsdurchfahrt

Beschreibung

Die bestehenden getrennten Geh- und Radwege mit Gesamtbreiten zwischen etwa 2,30 m und 3,00 m wurden in den 70er und 80er Jahren gebaut und genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Für große Teile der OD wurde zwischenzeitlich die Benutzungspflicht aufgehoben und eine Ausweisung als „Gehweg / Radverkehr frei“ vorgenommen bzw. der bauliche Radweg ohne Beschilderung belassen. In einem Teilabschnitt besteht die Benutzungspflicht (Z 241 StVO) weiterhin.

Die baulichen Radwege liegen unabhängig von der Beschilderung weiterhin in der Baulast des Fahrbahnbausträgers. Durch Vereinbarung wurde geregelt, dass der Winterdienst für die Radwege von der Gemeinde übernommen wird.

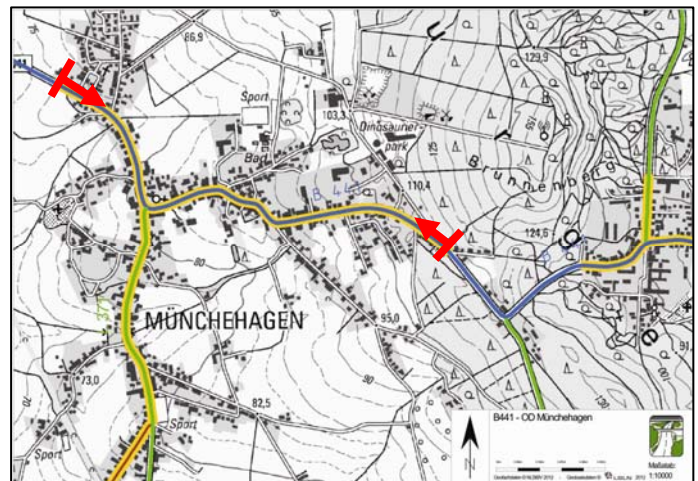
Im Zuge einer geplanten Deckenerneuerung wurde auch über die Neuordnung der Radverkehrsführung diskutiert. In der Abstimmung der Beteiligten verständigte man sich darauf, in der gesamten Ortsdurchfahrt eine Ausweisung der Seitenräume mit „Gehweg / Radverkehr frei“ vorzunehmen. Für die Fahrbahn soll ergänzend die Markierung von Schutzstreifen geprüft werden. An den Orteinfahrten sollen bauliche Querungshilfen angelegt werden, um den Übergang von der einseitigen Führung der freien Strecke auf die richtungsbezogene Führung in der OD zu sichern.

Bewertung

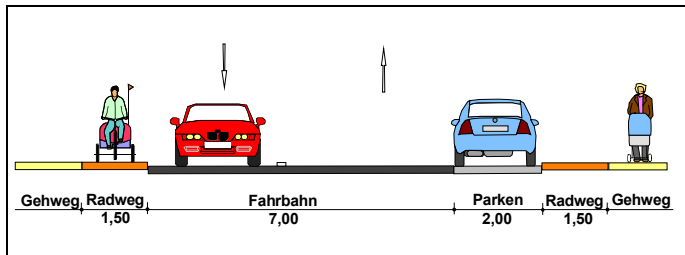
Aufgrund der verkehrlichen Situation und des geringen Standards der bestehenden Radverkehrsanlagen ist die geplante Aufhebung der Benutzungspflicht in der gesamten OD sinnvoll. Durch die einheitlich vorgesehene Beschilderung „Gehweg / Radverkehr frei“ anstelle der derzeit mehrfach wechselnden Art der Radverkehrsführung wird die Situation für die Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich besser nachvollziehbar. Zu begrüßen wäre die Anlage von Schutzstreifen, da sie zu einer Entlastung der für eine Radverkehrsführung ohne bauliche Änderungen nur bedingt geeigneten Seitenräume beitragen könnten.

Problematisch bleibt zunächst, dass die Radwege sich in Teilbereichen eindeutig baulich vom Gehweg unterscheiden. Hier entspricht zukünftig die bauliche Ausgestaltung nicht mehr der verkehrsrechtlichen Ausweisung als „Gehweg / Radverkehr frei“.

Straßenrechtlich bleibt der Fahrbahnbausträger auch nach der Umbeschilderung für den baulich ausgebildeten Radwegeteil zuständig. Um auch diese Differenz zur verkehrsrechtlichen Ausweisung zu vermeiden, sollte eine neue Vereinbarung geschlossen werden, die die Baulast des gesamten Seitenraumes entsprechend seiner Ausweisung als Gehweg der Gemeinde zuordnet und auf Dauer eine entsprechende einheitliche bauliche Ausgestaltung sicher stellt. Zu klären wäre, ob der Fahrbahnbausträger dabei eine Kostenbeteiligung zur Übergabe der ehemaligen Radwege an die Gemeinde übernimmt.



Benutzungspflichtiger getrennter Rad- und Gehweg



Der Radweg unterscheidet sich in Teilbereichen baulich deutlich vom Gehweg. Ein Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz fehlt.



Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg mit geringer Trennwirkung zum Gehweg



Beidseitig „Gehweg/Radverkehr frei“ in weiteren Teilabschnitten der Ortsdurchfahrt

K 112 – Heeßel

DTV: 7.500 Kfz/24 h
 Schwerverkehr: 500 Kfz/24 h
 Baujahr: 2011
 Lage: Ortsdurchfahrt (straßen- und verkehrsrechtlich)

Einseitige Zweirichtungsradverkehrsanlage mit Benutzungsrecht auf der linken Straßenseite und Schutzstreifen in der gleichen Richtung

Beschreibung

Ein Umbau der Ortsdurchfahrt mit einfachen Mitteln sollte Kfz-Verkehr von der Ortsdurchfahrt (B 188 alt) auf die neue Umgehungsstraße im Zuge der B 188 verlagern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Radverkehrsführung wurde neu geordnet.

Im vorherigen Zustand bestand auf der Nordseite der Straße ein einseitiger getrennter Rad- und Gehweg mit Benutzungspflicht für beide Fahrrichtungen (Z 241 StVO). Mit dem Teilumbau wurden geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Fahrbahneinengungen) vorgenommen. Im Ortskern wurde Tempo 30 angeordnet. Für die Radverkehrsführung im nördlichen Seitenraum wurde in Richtung Osten ein Benutzungsrecht mit der Beschilderung „Gehweg/Radverkehr frei“ vorgesehen. Die Benutzungspflicht für die Gegenrichtung blieb erhalten. In Fahrtrichtung Ost wurde zusätzlich ein 1,80 m breiter Schutzstreifen markiert.

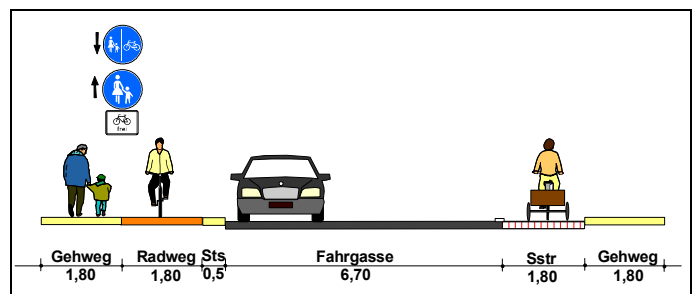
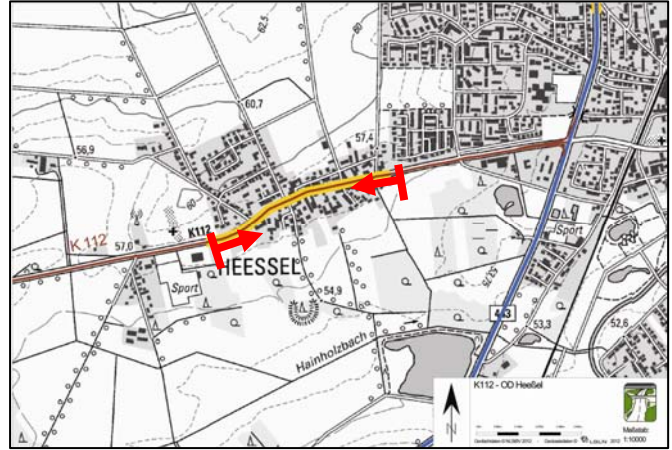
Die Kosten für den Umbau wurden von der Region Hannover als Straßenbaulastträger getragen. Veränderungen in der Vereinbarung mit der Gemeinde waren nicht erforderlich.

Bewertung

Mit der Aufhebung der Benutzungspflicht für den in Fahrtrichtung links liegenden Radweg und der Markierung des Schutzstreifens werden dem Radverkehr für die gleiche Fahrtrichtung zwei Radverkehrsführungen angeboten. Damit besteht für den Radverkehr in der Ortsdurchfahrt gegenüber der vorherigen benutzungspflichtigen Regelung die Möglichkeit, für zahlreiche Quelle-Ziel-Beziehungen Fahrbahnquerungen zu vermeiden oder vorhandene Überquerungsstellen legal und gesichert erreichen und nutzen zu können.

Gegenüber der Ausweisung „Gehweg/Radverkehr frei“ wäre die seit der StVO-Novelle 2013 bestehende Möglichkeit, ein Benutzungsrecht für einen bestehenden baulichen Radweg durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ auszusprechen, vorzuziehen, da dann für den

Radverkehr keine Schrittgeschwindigkeit gelten würde und die Einheit von Entwurf und Betrieb gewahrt wäre. Die ursprüngliche Fahrbahnbreite von 8,50 m hätte auch die Möglichkeit geboten, beidseitig Schutzstreifen zu markieren und damit die Benutzungspflicht des Radweges für beide Fahrrichtungen aufzuheben.



Gehweg / Radverkehr frei auf der in Fahrtrichtung linken Seite und Schutzstreifen in der gleichen Richtung



Getrennter Rad- und Gehweg mit Benutzungspflicht in Fahrtrichtung auf der rechten Seite

L 298 – OD Winsen (Poststraße)

DTV: 12.700 Kfz/24 h
 Schwerverkehr: 890 Kfz/24 h
 Baujahr: bis 2014 (im Bau)
 Lage: Ortsdurchfahrt (straßen- und verkehrsrechtlich)

Mischverkehr auf der Fahrbahn statt Benutzungspflichtiger Radverkehrsanlage

Beschreibung

Die sanierungsbedürftige Ortsdurchfahrt soll im Bereich des Ortskerns grundlegend erneuert werden. Der Umbau, der eine auf 6,30 m verschmälerte Fahrbahn, breitere Seitenräume und partiell Parkstände vorsieht, dient auch der Entwicklung und Aufwertung des Ortskerns. Radverkehr soll im Mischverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden. Die Gemeinde trägt unter Einbeziehung von Fördermitteln den Umbau für den 470 m langen Abschnitt der Ortsdurchfahrt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde seitens der zuständigen Behörde mit Verweis auf RAST 06 und ERA 2010 vorgebracht, dass ein Mischverkehr auf der Fahrbahn wegen der Fahrbahnbreite nicht zu vertreten sei. RAST und ERA werten bei den in Winsen vorhandenen Verkehrsbelastungen Fahrbahnbreiten von 6 bis 7 m als problematisch, da hier Überholungen des Radverkehrs bei Gegenverkehr mit zu geringen Seitenabständen stattfinden. Die Behörde regte deshalb die Prüfung einer benutzungspflichtigen Anlage oder von Schutzstreifen an. Eine Anordnung von Tempo 30 wurde wegen der Verbindungsfunktion der Straße für den Kfz-Verkehr und der nicht vorhandenen besonderen Gefahrenlage abgelehnt.

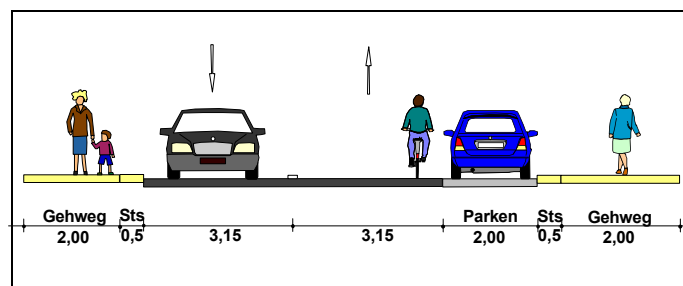
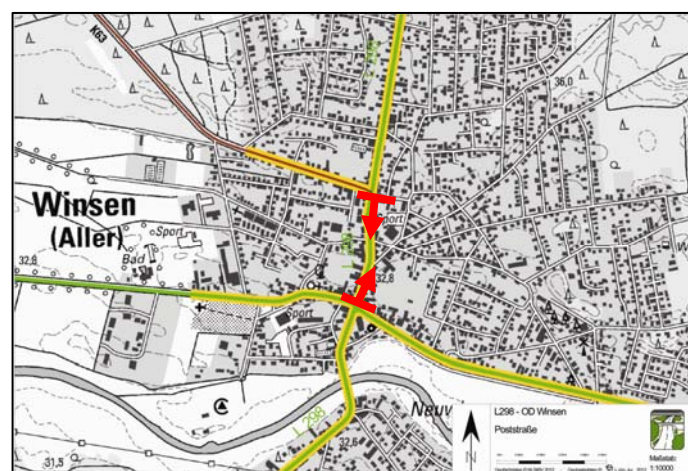
Da benutzungspflichtige Radverkehrsführungen mit ERA-konformen Abmessungen oder Schutzstreifen nur bei Verzicht auf Parkstände realisierbar wären, dies aber wegen des dichten Geschäftsbesatzes nicht durchzusetzen ist, gab die Behörde ihre Bedenken auf. Die Anlage wird nun wie geplant realisiert.

Bewertung

Der Hinweis der Behörde auf die kritischen Fahrbahnbreiten bei Mischverkehr ist grundsätzlich fachlich begründet und sollte bei zukünftigen Planungen von vornherein schon in die Überlegungen einbezogen werden. Allerdings ist fraglich, ob die diesbezüglich vorliegenden Erkenntnisse generell eine besondere Gefahrenlage begründen, die die Anlage benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen erfordert. Hier ist weiterhin eine Einzelfallprüfung erforderlich. In Winsen wären seitenraum-

orientierte Führungen wegen der zahlreichen Zufahrten und möglicher Konflikte mit dem Fußverkehr kritisch zu bewerten.

Schutzstreifen wären eine geeignete Lösung, sofern der Verzicht auf Parkstände im Straßenraum in dieser Geschäftsstraße durchsetzbar wäre. Der Mischverkehr kann hier jedoch als vertretbar angesehen werden, da im Planungsabschnitt wegen Abbiegestreifen, Fußgängerüberwegen etc. Überholen ohnehin nur auf kurzen Abschnitten möglich ist. Die Fahrbahnbreite liegt zudem im unteren (weniger problematischen) Bereich des als kritisch eingestuften Breitensegments. Eine spätere Anordnung von Tempo 30 wäre zu begrüßen.



Querschnitt der Ortsdurchfahrt nach dem Umbau



Zustand der Ortsdurchfahrt vor dem Umbau

B 247 – Obernfeld

DTV: 6.400 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 582 Kfz/24 h

Baujahr: ab 2014

Lage: Ortsdurchfahrt (straßen- und verkehrsrechtlich)

Neubau eines Geh-/Radweges mit Benutzungsrecht auf der linken Straßenseite

Beschreibung

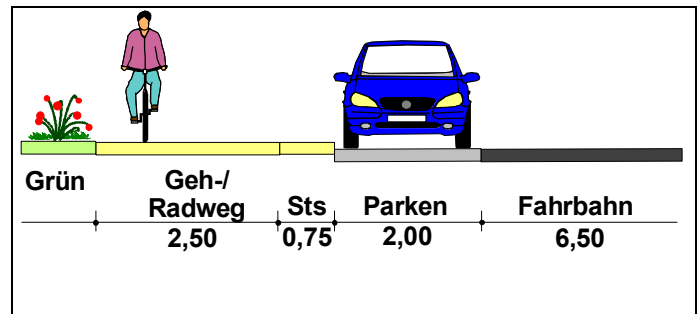
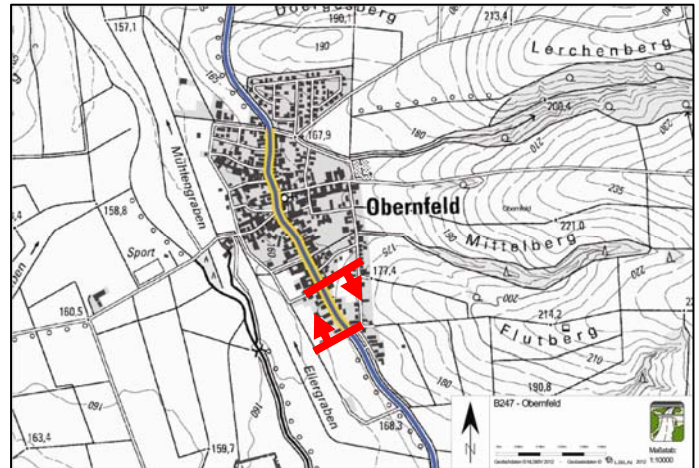
Ein einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg an der Ostseite der freien Strecke endet in der südlichen Ortseinfahrt Obernfeld auf Höhe einer Mittelinsel als Überquerungshilfe. Etwa 250 m weiter mündet innerorts auf der Westseite die Ellerstraße in die Ortsdurchfahrt. Auf der Ellerstraße wird ein Radwanderweg geführt. Zur Anbindung des Radwanderweges an den Radweg der freien Strecke ist geplant, zwischen der Einmündung Ellerstraße und der Mittelinsel an der Westseite der OD den vorhandenen Gehweg auszubauen. Vorgesehen ist eine Ausweisung als „gemeinsamer Geh-/Radweg“ in Fahrtrichtung Süd (ortsaußwärts auf der rechten Seite), in Gegenrichtung als „Gehweg / Radverkehr frei“ (ortseinwärts auf der linken Seite).

Für das geplante Vorhaben wurde eine Kostenteilung unter Anwendung der Verfügung der NLStBV zur Berücksichtigung vorhandener Bausubstanz ermittelt. Unter Einbeziehung des vorhandenen Gehweges ergab sich ein deutlich reduzierter Kostenanteil der Gemeinde. Gemäß der vorgesehenen Vereinbarung soll die Baulast für den neuen Geh- und Radweg bei der Gemeinde liegen. Die hälftig zu teilenden Unterhaltungskosten werden von der Straßenbauverwaltung durch einen an die Gemeinde zu zahlenden Betrag abgelöst.

Bewertung

Mit Fertigstellung der neuen einseitigen Radverkehrsanlage und Einräumung eines Benutzungsrechts in Fahrtrichtung auf der linken Straßenseite werden ein Netzschluss im Zuge der Radwanderroute erreicht und Überquerungen der Fahrbahn an einer vorhandenen Mittelinsel gebündelt. Radverkehr in Richtung Ortsmitte kann durch die beabsichtigte Ausweisung ohne Benutzungspflicht legal auf der Fahrbahn fahren.

Da die Radverkehrsanlage in einer Richtung benutzungspflichtig ist, werden die Herstellungskosten anteilig gemäß ODR 2008 vom Fahrbahnbausträger Bund mitgetragen. Durch die Anwendung der landesspezifischen Verfügung zur Kostenteilung reduziert sich der Kostenanteil der Gemeinde.



Bestehender zum Umbau vorgesehener Querschnitt



Bereits vorh. Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs auf den noch zu bauenden Geh- und Radweg

B 440 – Dorfmark

DTV: 3.633 Kfz/24 h
 Schwerverkehr: 492 Kfz/24 h
 Baujahr: 2014 (geplant)
 Lage: Ortsdurchfahrt / Freie Strecke

Geplante Neuanlage einer Radverkehrsführung außerorts und innerorts

Beschreibung

Die B 440 erfüllt in diesem Abschnitt die Funktion eines Autobahnzubringers und dient als Umleitungsstrecke für die A 7. Zum Schließen einer Netzlücke im Zuge einer Radwanderroute ist die Schaffung von Radverkehrsanlagen geplant, die zum Teil auf der freien Strecke, zum Teil in der Ortsdurchfahrt (straßenrechtlich und verkehrsrechtlich) liegen. Die ursprüngliche Planung sah für die gesamte Strecke einen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg vor. Dies ließ sich nicht realisieren, da die Verkehrsbehörde der Anordnung einer Benutzungspflicht für den innerörtlichen Abschnitt nicht zustimmte, der Bund als Baulastträger jedoch nur die Kosten für den Bau benutzungspflichtiger Anlagen übernimmt.

Vorgesehen ist nun, den Geh- und Radweg auf der freien Strecke wie geplant zu bauen. Der Radverkehr wird ortseinwärts ab Beginn der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt auf die Fahrbahn geleitet und kann etwa 150 m danach auf einen hier beginnenden, ca. 1,50 m breiten Gehweg wechseln (Beschilderung „Gehweg/Radverkehr frei“). Für die Gegenrichtung ist die Anlage eines Schutzstreifens vorgesehen, an dessen Ende in der Ortsausfahrt eine Aufstellfläche zur Sicherung der Querung zu dem hier beginnenden gemeinsamen Geh- und Radweg dient

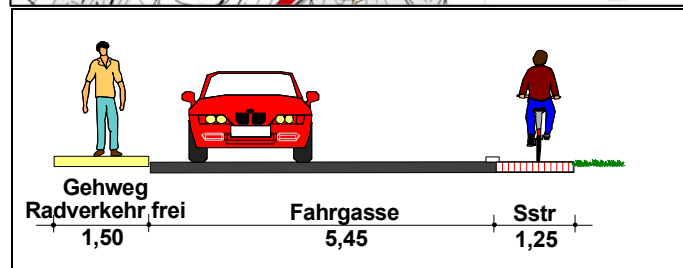
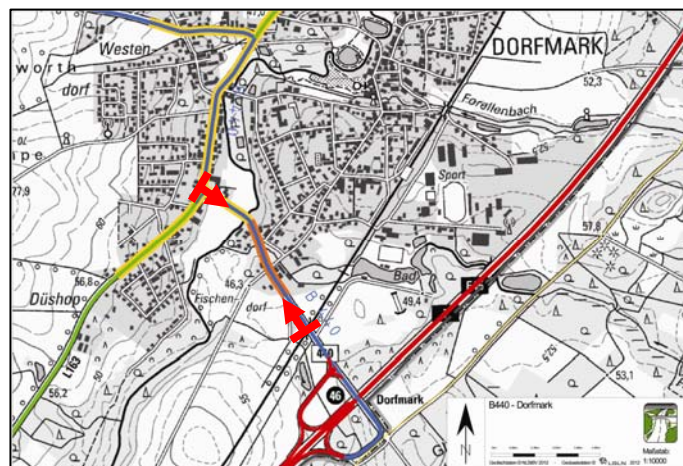
Bewertung

Der Verzicht auf eine Anordnung der Benutzungspflicht ist nachvollziehbar, da bei der vergleichsweise geringen Kfz-Belastung im Normalbetrieb innerorts keine außergewöhnliche Gefahrenlage besteht. Gleichwohl ist ein gesichertes Angebot für den nicht seltenen Fall der Funktion der B 440 als Autobahnumleitungsstrecke verkehrsplanerisch begründet und für den Fußverkehr zu bzw. von den Freizeiteinrichtungen sinnvoll.

Die formale Regelung des Bundes, nur die Kosten für den Bau benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen zu tragen, führt hier zu einer nicht optimalen Lösung für den Rad- und Fußverkehr. Im Bereich ohne Gehweg verbleibt eine Lücke in der Radverkehrsführung, und der

bestehende Gehweg ist für die gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nur bedingt geeignet.

Der geplante Schutzstreifen ist für die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten angemessen. Damit der Radverkehr in Fahrtrichtung ortsauswärts mit Ziel Radwanderweg (parallel zur Bahnlinie in südliche Richtung) nicht in dichter Folge zweimal die B440 queren muss, sollte der gemeinsame Geh-/Radweg an der Ostseite der freien Strecke in diese Richtung nicht benutzungspflichtig, sondern mit Benutzungsrecht („Gehweg / Radverkehr frei“) beschildert werden.



Ortsdurchfahrt mit schmalen einseitigen Gehweg



Beginn der Ortsdurchfahrt zunächst ohne Gehweg

B 27 – Gieboldehausen

DTV: 14.400 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 1.500 Kfz/24 h

Baujahr: 1978

Lage: straßenrechtlich freie Strecke, verkehrsrechtlich Ortsdurchfahrt

Aufhebung der Benutzungspflicht bei einem älteren gemeinsamen Geh- und Radweg

Beschreibung

Der Streckenabschnitt ist straßenrechtlich freie Strecke und verkehrsrechtlich Ortsdurchfahrt. Entsprechend beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Der in den 70er Jahren gebaute beidseitige gemeinsame Geh- und Radweg liegt seit dem in der Baulast des Straßenbaulastträgers. Nach der StVO-Novelle von 1997 wurden die beidseitigen Wege wegen zu geringer Breite aus der Benutzungspflicht heraus genommen und mit „Gehweg/Radverkehr frei“ beschildert.

Die Radverkehrsanlage weist bauliche Mängel auf, Furtmarkierungen an den Zufahrten untergeordneter Einmündungen fehlen zumeist. Am Ende der beidseitigen Anordnung befindet sich eine Mittellinse, die die Querung zum einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg im außerörtlichen Bereich sichert.

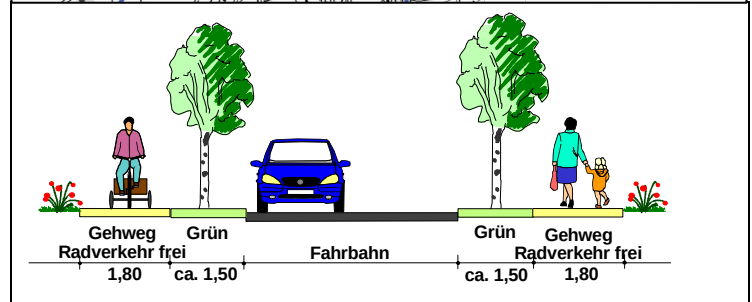
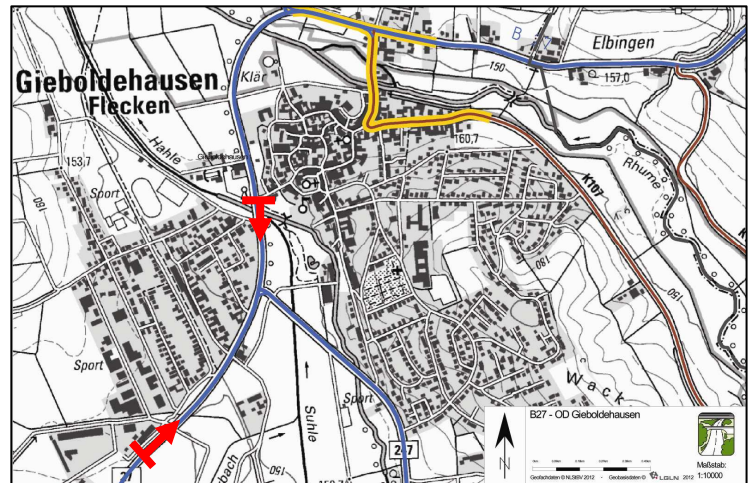
Bewertung

Die Aufhebung der Benutzungspflicht erklärt sich aus der Nichterfüllung der Anforderungen der VwV-StVO (z. B. lichte Breite unter 2,50 m). Unter Verkehrssicherheitsaspekten ließe sich jedoch eine Benutzungspflicht angesichts der hohen Kfz-Belastung, des hohen Schwerverkehrsanteils und der überwiegend eher außerörtlichen Charakteristik durchaus begründen.

Aufgrund der straßenrechtlichen Gegebenheiten (freie Strecke) hatte die Änderung der Beschilderung keine Auswirkungen auf die Zuständigkeiten für Baulast und Unterhaltung. Einer Vereinbarung mit der Gemeinde bedarf es deshalb nicht, sie wäre vermutlich selbst bei einer Lage innerhalb einer straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt nicht geschlossen worden, weil die im Bauzeitraum gültige ODR dies nicht vorsah.

Wegen ihrer Mängel sollten die Radverkehrsanlagen durch den Baulastträger so verbessert werden, dass sie verkehrssicher und behinderungsfrei be-

fahren werden können und die Voraussetzungen für eine Kennzeichnung als benutzungspflichtige Anlage wieder gegeben sind. Dabei ist wegen der großen Fahrbahnbreite auch die Anlage von Radfahrstreifen zu prüfen.



Bauliche Mängel im Zuge des Geh- und Radweges



Geringe Breite des Weges für Begegnungen mit Fußverkehr

L 813 – Jever

DTV: 1.800 Kfz/24 h
 Schwerverkehr: 130 Kfz/24 h
 Baujahr: 2009/2011
 Lage: Freie Strecke (auch verkehrsrechtlich keine OD)

Aufhebung der Benutzungspflicht eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der freien Strecke

Beschreibung

Für die L 813 gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, sie wird jedoch mit teilweise deutlich höheren Geschwindigkeiten befahren. Für den Radverkehr hat die Strecke überwiegend im Ausbildungs- und Freizeitverkehr Bedeutung. Zur Sicherung des nicht motorisierten Verkehrs wurde auf rund 2 km Länge ein einseitiger benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg von zumeist 2,00 m Breite für Zweirichtungsradverkehr angelegt. Die Herstellung erfolgte als Gemeinschaftsmaßnahme durch das Land Niedersachsen und die Stadt Jever.

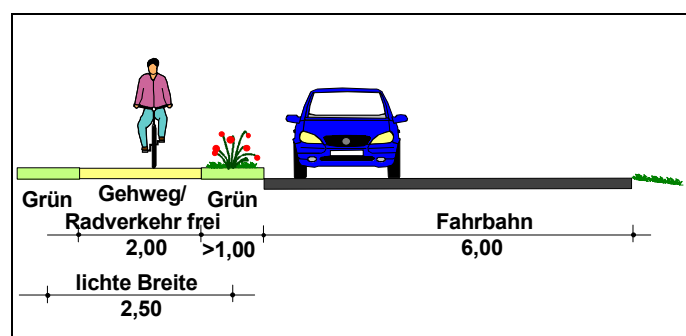
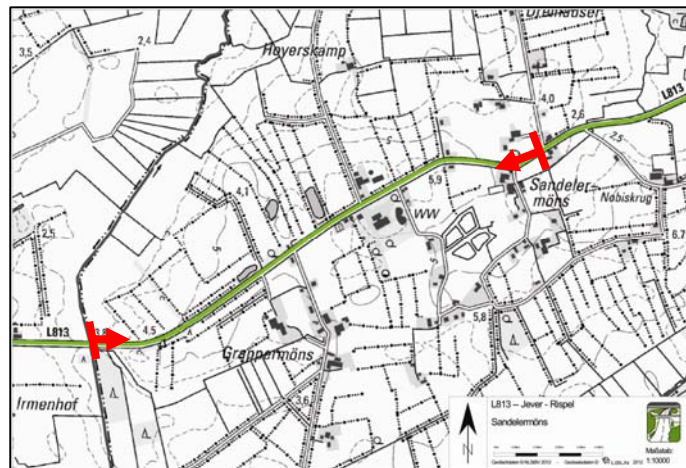
Auf Grund der Klage eines Radfahrers entschied das Verwaltungsgericht Oldenburg Anfang 2012 auf eine Aufhebung der Benutzungspflicht, da „eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurück gehende qualifizierte Gefahrenlage“ nicht gegeben sei. Daraufhin wurde der Weg von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde als Gehweg mit zugelassenem Radverkehr ausgewiesen.

Bewertung

Der Radweg entspricht bzgl. der Breite nicht den technischen Regelwerken, erfüllt aber die Anforderungen der VwV-StVO für außerörtliche Radwege. Angesichts der insgesamt geringen Kfz-Belastung, des geringen Schwerlastverkehrs und der beschränkten zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Wertung des Gerichts jedoch nachvollziehbar.

Gleichwohl ist der neue Geh- und Radweg verkehrsplannerisch durchaus begründet und bietet dem schutzbedürftigen Rad- und Fußverkehr ein sicheres Angebot, getrennt vom Kfz-Verkehr zu fahren. Die nach dem Urteil vollzogene Ausweisung als „Gehweg/Radverkehr frei“ ist deshalb folgerichtig.

Da auf der freien Strecke der Straßenbaulastträger auch für Gehwege zuständig ist, sind mit der geänderten Ausweisung keine Anpassungen bzgl. Baulast und Unterhalt verbunden.



Verlauf im Bereich von Einzelgehöften



Ausweisung „Gehweg /Radverkehr frei“

B 27 –Bad Lauterberg

DTV: 2.350 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 158 Kfz/24 h

Baujahr: 2000

Lage: freie Strecke (auch verkehrsrechtlich keine OD)

Benutzungsrecht für linken Geh- und Radweg bei Beibehaltung der Benutzungspflicht für die Gegenrichtung

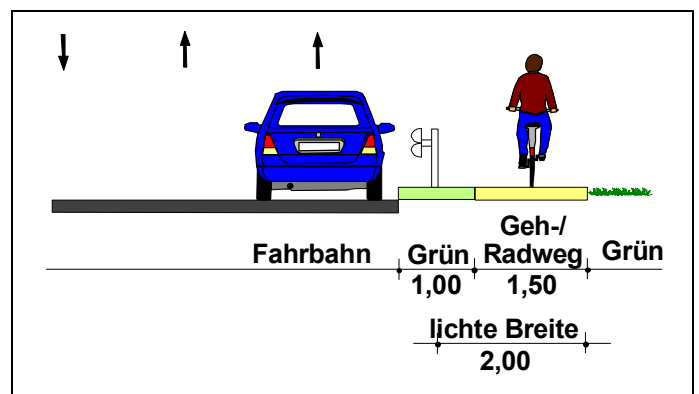
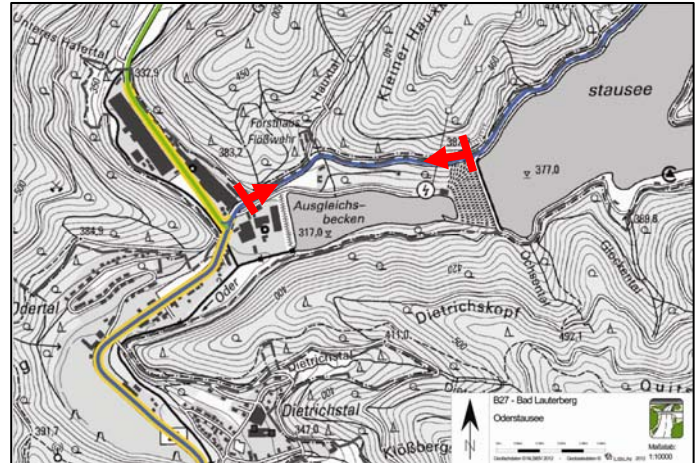
Beschreibung

Der etwa 1,2 km lange Abschnitt weist eine dreistreifige Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen in Richtung einer etwa 6%igen Steigungsstrecke auf. Der zunächst in beide Fahrtrichtungen als benutzungspflichtig ausgewiesene gemeinsame Geh- und Radweg verbindet die Staumauer des Odertalsees mit der Ortslage Bad Lauterberg und hat insbesondere für den Freizeitradverkehr Bedeutung. Er besitzt eine Breite von 1,50 m und einen Verbundpflasterbelag.

Die zuständige Verkehrsbehörde ordnete für die talwärtige Richtung auf der linken Straßenseite ein Benutzungsrecht mit der Beschilderung „Gehweg / Radverkehr frei“ an, die Benutzungspflicht für die Gegenrichtung blieb erhalten. Als Gründe wurden die für den Zweirichtungsverkehr geringe Breite, das starke Gefälle und der (bei Nässe) rutschige Radwegbelag genannt. Auch die notwendige Überquerung der dreistreifigen Fahrbahn zum Erreichen des auf der linken Straßenseite liegenden Radweges spielte dabei eine Rolle.

Bewertung

Die unterschiedliche Regelung für die beiden Fahrtrichtungen entspricht den örtlichen Gegebenheiten und ist rechtlich zulässig. In Gefällerrichtung wäre eine Benutzung des Weges mit relativ hohem Geschwindigkeitsniveau angesichts der geringen Breite und dem Belag risikobehaftet. Hier bietet eine Fahrbahnnutzung auch den Vorteil, dass an der Staumauer vorbei talwärts fahrender Radverkehr den dreistreifigen Querschnitt nicht ungesichert zum Erreichen der Radverkehrsanlage queren muss. Andererseits kann durch das Nutzungsrecht des Weges der Radverkehr, von der Staumauer kommend, ebenfalls ohne Fahrbahnquerung talwärts fahren. Gleichwohl bleibt der Weg für Zweirichtungsradverkehr grenzwertig schmal. Eine Verbreiterung und ein radfahrgerechter Belag sind zu empfehlen. Da es sich um eine außerörtliche Strecke handelt, sind und bleiben Baulast und Unterhaltung beim Straßenbaulastträger.



Querschnitt auf der Strecke



Querschnitt auf der Strecke

Auftraggeberin:
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Dezernat 21
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover
www.strassenbau.niedersachsen.de

Bearbeitung:
Dankmar Alrutz
Alexandra Böttcher
Planungsgemeinschaft Verkehr-Alrutz
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
www.pgv-hannover.de

November 2013

Gedruckt auf chlorfrei
gebleichtem Recyclingpapier
von

