Landesverband Bayern e.V.

Geschäftsstelle:
Enderleinstraße 11
90478 Nürnberg
Tel. (0911) 471743
Fax (0911) 476473
landesbuero@vcd-bayern.de
http://www.vcd-bayern.de/

Bernd Sluka
Dr.-Karl-Fuchs-Straße 25
94034 Passau
Tel. 0160/1704696
bernd.sluka@vcd-bayern.de

VCD · Bernd Sluka·Dr-Karl-Fuchs-Str 25·94034 Passau

Stadt

Radverkehr in der Fußgängerzone ...

Passau, 7. März 2001

Sehr geehrte Frau ,

lassen Sie mich bitte zwei Umstände vorausschicken:

1. Ich bin kein ausgebildeter Jurist, aber beschäftige mich seit Jahren mit (Verkehrs-)Recht und dem zugehörigen Verwaltungsrecht.
2. Das Rechtsberatungsgesetz verbietet es mir, in einem konkreten Fall eine rechtliche Beratung vorzunehmen.

Ich möchte daher klarstellen, daß es ich im folgenden nur meine Meinung für einen möglichst allgemeinen Fall darlegen kann. Wenn Sie daraus Argumente für Ihre Situation entnehmen können, würde mich das freuen. Eine konkrete und verbindliche Rechtsberatung können sie jedoch nur von einem Anwalt erhalten, der dafür auch entsprechend bezahlt werden müßte. Was sagt Ihre Rechtaufsichtsbehörde zu Ihrem Problem?

Meiner Meinung nach stellt sich die Anordnung von Fußgängerzonen und ihre Freigabe für verschiedene Verkehrsarten wie folgt dar:

Die Straßenverkehrsbehörde (StVB) als nach § 45 Abs. 1b StVO zuständige Behörde kann einen Fußgängerbereich als reinen Fußgängerbereich anordnen oder darin bestimmte Verkehrsarten zulassen. Grundsätzlich kann jedes Vorschriftszeichen durch Zusatzzeichen beschränkt oder Ausnamen davon festgelegt werden (§ 41 Abs. 2 Satz 4 StVO), so auch Zeichen 242/243.

Da die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nichts näheres dazu festlegen, trifft die StVB dabei eine reine Ermessensentscheidung aufgrund der ihr obligenden Verpflichtung aus § 45 Abs. 1 StVO („Sicherheit und Ordnung des Verkehrs“) und 1b („Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“). Sie steht auch unter dem Diktat von Abs. 9, der Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur zuläßt, wenn die vorgenannten Ziele **erheblich** beeinträchtigt wären.

In dieser Ermessensentscheidung sind die Interessen aller Verkehrsteilnehmer, auch der Radfahrer, abzuwägen. Dabei sind auch örtliche Besonderheiten, wie beispielsweise Schulwegsicherung angemessen zu berücksichtigen. Wenn nun die Führung des Radverkehrs auf Straßen um die Fußgängerzone wesentlich schwieriger und gefährlicher ist, als durch die Zone, ist die Freigabe sogar geboten. Umgekehrt ist die Beschränkung des Fahrradverkehrs durch Sperrung der Fußgängerzone nur dann zulässig, wenn die Freigabe **erhebliche** Sicherheits- oder Ordnungsprobleme schaffen würde.

Einen weiteren Aspekt bringen Kinder bis 10 Jahre ins Spiel. Sie müssen (bis 8 Jahre) und dürfen gemäß § 2 Abs. 5 auf Gehwegen und damit auch ohne Freigabe in Fußgängerbereichen fahren. Sie sind durch ein Verbot des Radfahrens gar nicht zu erfassen.

Wollte man sich bei der Entscheidung orientieren, bieten sich dazu die VwV-StVO zu Zeichen 239 (Fußgänger) an, die Kriterien für die Freigabe von Gehwegen für das Radfahren enthalten. Sie wird darin gutgeheißen, *„wenn dem straßenrechtliche Bestimmungen nicht entgegenstehen, die Interessen der vorgenannten Radfahrer dies notwendig machen und wenn die Freigabe nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Menschen, der Kinder und der radfahrenden Kinder, im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar erscheint."* Also auch hier die schon eingangs erwähnte Interessenabwägung unter Bezugnahme auf die Verkehrssicherheit **aller** Beteiligten, einschließlich Radfahrer. Bei einer Übertragung wäre zu berücksichtigen, daß ein Fußgängerbereich i.a. wesentlich breiter als ein Gehweg ist, damit weniger Konflikte drohen und die Entscheidung wesentlich einfacher zugunsten der Freigabe erfolgen kann.

Für die vorzunehmende Abwägung spielt es keine Rolle, inwieweit die Schrittgeschwindigkeit tatsächlich eingehalten wird. Ausschlaggebend kann nur die zu erwartende Unfallgefahr aufgrund allgemeiner Überlegungen und Erkenntnisse sein, die auf den Einzelfall anzuwenden sind. Wenn sich im Lauf der Zeit neue Erkenntnisse ergeben, wäre die Freigabe eventuell auch zu widerufen. Nur kann man aus der ursprünglichen Ermessensentscheidung keinem der Verantwortlichen einen Vorwurf machen, wenn er sie fachlich richtig getroffen hat. Fachlich liegt jedoch die Erfahrung vor, daß Radverkehr in Fußgängerzonen kaum zu Unfällen führt.

Wäre die Entscheidung bereits unzulässig, nur weil Verstöße vorkommen könnten oder können, wären auch viele andere Entscheidungen der StVB unhaltbar, wie z.B. die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen. Auch dort wird erfahrungsgmäß häufig gegen diese Anordnungen verstoßen. Oder auch die Einrichtung von Radwegen wäre unzulässig, weil sie immer wieder (illegal) in Gegenrichtung befahren werden, was die Unfallgefahr erheblich erhöht.

Ein gegen die mit der Freigabe verbundene Anordnung der Schrittgeschwindigkeit (§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Ziffer 2 StVO) verstoßender Radfahrer wäre bei einem Unfall selbst für sein Verhalten haftbar zu machen, nicht jedoch die Stadt oder die ihr unterstellte anordnende StVB.

Andererseits kann es sich aus politischen Gründen natürlich empfehlen, die Einhaltung der Verkersregeln in der Fußgängerzone gelegentlich kontrollieren zu lassen. Besonders dann, wenn konkrete Sicherheitsprobleme aufgetreten sind, z.B. ein großer Teil der Radfahrer zu schnell fährt **und** dabei die Verkehrssicherheit gefährdet, empfiehlt sich dies m.E. auch aus rechtlichen Gründen. Dabei sollte jedoch den jeweiligen Verstößen und ihrem Gefährdungsgrad angemessen reagiert werden. Die Polizei kann in minder wichtigen Fällen auch mündliche Verwarnungen aussprechen, ohne Geldbußen zu verlangen. Außerdem sollten nicht nur Radfahrer, sondern der gesamte Verkehr im Fußgängerbereich dabei überwacht werden.

Ein Nebenaspekt zu der Sache: „Schrittgeschwindigkeit" ist nicht, wie vielfach gemeint, konkret auf 4 bis 7 km/h festgelegt. Vielmehr ist darunter eine Geschwindigkeit zu verstehen, die wesentlich unter 20 km/h liegt (vgl. Begründung zu Zeichen 325/326 StVO). Siehe auch Jagusch/Hentschel zu § 42 Zeichen 325/326:

> *„Nach dem Sprachgebrauch wäre unter Schrittgeschwindigkeit die durchschnittliche Fußgängergeschwindigkeit zu verstehen, so OLG Köln VRS 68, 382 (4 bis 7 km/h), OLG Stuttgart VRS 70, 40, siehe Berr DAR 82, 138. OLG Hamm VRS 6, 222 erachtet den Begriff als nicht eindeutig und zieht die Grenze bei 10 km/h. Man wird jedoch nicht auf eine bestimmte km/h-Größe zwischen 4 und 10 km/h oder gar 4 bis 7 km/h abstellen dürfen, weil eine solche nämlich mittels Tacho gar nicht zuverlässig meßbar wären und z.B. Radfahrer mit Fußgängergeschwindigkeit unsicher werden und zu schwanken beginnen, sondern unter Schrittgeschwindigkeit eine Geschwindigkeit zu verstehen haben, die jedenfalls deutlich unter 20 km/h liegt, LG Aachen ZfS 93, 114, siehe Begr. (Rz 160-162), Händel DNP 82, 255, zumal solche Geschwindigkeiten vom Kraftfahrer als ‚Schrittgeschwindigkeit' empfunden werden, siehe OLG Hamm NZV 92, 484."*

Hinzu kommt, daß ein Radfahrer bei 7 km/h instabiler fährt und mehr Platz benötigt, als bei höherer Geschwindigkeit, z.B. knapp über 10 km/h. Ganz zu schweigen davon, daß ein abgestiegener Radfahrer noch mehr Platz braucht. Abzustellen wäre m.E. also auf die jeweilige Situation, wobei auch schnelleres Fahren bei wenig Fußgängerverkehr ohne Gefährdung (also in Entfernung von Fußgängern, Hauseingängen und nicht um unübersichtliche Kurven) duldbar wäre.

In der Praxis führt die Freigabe von Fußgängerzonen für Radfahrer i.a. zu einem verträglichen Miteinander. Radfahrer verhalten sich der jeweiligen Situation angepaßt und sind bei hohen Fußgängerdichten vorsichtiger oder steigen ab. Unfälle treten so gut wie keine auf und wenn, dann fast ausschließlich mit leichten Folgen.

Die Sperrung für den Radverkehr verhindert dagegen nach vielfältigen Berichten nicht, daß weiterhin mit dem Rad durchgefahren wird. Es werden höchstens diejenigen ausgesperrt, die sich an Verkehrsregeln halten, also diejenigen die tendenziell auch vorsichtiger durchgefahren wären. Schnelle Fahrer oder gar unvorsichtige „Rowdies“ (um dieses beliebte Schimpfwort in den Mund zu nehmen) schreckt man damit nicht ab.

Zu Ihrer Frage nach Erfahrungen in anderen Städten:

- In Frankfurt am Main sind seit 1991 alle Fußgängerzonen ohne zeitliche Beschränkung für den Radverkehr im Schrittempo freigegeben. Das ist nicht ohne Widerstand. Die örtliche CDU tritt immer wieder dagegen auf, hat aber in allen Jahren keinen rechtlichen Angriffspunkt gefunden. Sogar auf der „Zeil“ mit täglich bis zu 80000 Fußgängern und 5000 Radfahrern funktioniert die Freigabe problemlos. Der örtliche ADFC führt akzeptanzsteigernde Aktionen durch, wie z.B. die *„Zeil-Aktionswoche 1998“*. Einige Unterlagen darüber habe ich diesem Brief beigelegt.
- In Erkrath ist die Fußgängerzone freigegeben, wobei auch diese Freigabe auf Vorstoß der örtlichen CDU aufgehoben werden sollte. Dem ADFC gelang es dort, durch Mobilisierung einer breiten Koalition vom Kindergarten bis zum Einzelhändlerverband dies abzuwenden. Im Nachhinein stellte sich dabei heraus, daß ein Einzelner seine Meinung gegen die Freigabe durchsetzen wollte.
- In Cottbus sind Teile der Fußgängerzone ganztägig für das Radfahren freigegeben.
- Ebenso in Brandenburg/Havel, wobei hier die Straßenbahn auch durchfährt. Auch dort bestehen keine Probleme mit Unfällen zwischen Fußgängern und Radfahrern, wobei auch davon berichtet wird, daß Radfahrer abends auch schneller fahren.
- Göttingen hat eine in verschiedenen Staffelungen für das Radfahren freigegebene Fußgängerzone, einen Teil davon auch ganztägig freigegeben, ohne daß Probleme bekannt wurden.
- Zuletzt: Passau hat Fußgängerzone, die für das Radfahren in Tagesrandzeiten freigegeben ist, die sich aber mit den verlängerten Ladensschlußzeiten überschneiden. Teilweise ist diese Fußgängerzone sehr eng (6 Meter). Dennoch gibt es zwar gegelegentliche Beschwerden (wenn das Thema aufflammt), aber keine mir bekannt gewordnen tatsächlichen Unfallprobleme.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen mit diesen Hinweisen weiterhelfen. Wenn Fragen verblieben sind oder neue auftauchen, können Sie mich unter o.g. Rufnummer oder e-mail erreichen.

Mit freundlichen Grüßen