

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

lassen Sie mich im Zuge der anstehenden StVO-Novellierung, parallel zu den zur Novellierung dargestellten Punkten, suchen, für die Gelegenheit zu werben, hiermit auch einer empfindlichen Auslassung im Gesetzestext beizukommen zu suchen.

\*\*\*\*

Das Anliegen in Kürze:

--> Frage nach einer Stetigkeit der Streckenführung

und hernach Konsequenzen für:

--> Begegnung an Überquerungsfurten--> Unsitte der Häufung von "Radweg Beginn", "Radweg Ende"

--> Zumutbarkeit von separierter Streckenführung

Schließlich:

--> Effiziente Nutzung per "schnellem" Radverkehr--> Argumente zur Vermeidung von Benutzungspflicht

--> besonders in "linksseitiger" Führung

\*\*\*\*

In zusammenfassender Formulierung:

--> Dass zu prüfen sei, auf welche Art im Gesetzestext zur Nutzung des Fahrrads im Straßenverkehr Erwägungen prinzipieller Natur festzuschreiben seien, von welchen grundlegenden Prinzipien sich in einigen Details Rechtssicherheit ableiten ließe, die nun so nicht gegeben ist.

\*\*\*\*

Vor allem soll hierzu, den jeweiligen Umständen entsprechend, vom Grundsatz her ein Recht

--> auf eine Stetigkeit der Streckenführung einzuräumen sein, das für den Betrieb des kleinen, spurgebundenen Verkehrsgeräts von zentraler Wichtigkeit ist, was sich schon bei einfacher Betrachtung der physikalischen Gegebenheiten leicht erschließt.

Eine ausdrückliche Rechtssicherheit in diesem Punkt hätte Konsequenzen in weiteren Punkten:

\*\*\*\*

--> Die Begegnung an Überquerungsfurten wäre zu entschärfen. Die vorgeschriebene Reduktion der Geschwindigkeit auf 10 km/h wird, so sie überhaupt bekannt ist, als Schikane empfunden, besonders, wenn dies zusammen mit den Rechten des querenden Fahrbahnverkehrs betrachtet wird, der wiewohl wartepflichtig, diese seine Pflicht zugleich in ein einseitig bevorzugendes "Wenn" und "Aber" verpackt sehen darf.

Es darf für diesen Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass dort, wo Radverkehr als Selbstverständlichkeit stärker angenommen wird, zugleich bessere Verkehrssicherheit durch die höhere Zahl der Verkehrsteilnehmer erreicht wird (wie unter dem Stichwort einer "Safety by Numbers" geläufig).

Einer Rechtsunsicherheit in einem zentralen Punkt hingegen, die dem Nutzer besonders im urbanen Bereich alltäglich widerfährt, wird man kaum eine Förderung zugunsten einer vergrößerten Zahl von Nutzern zuschreiben können.

Wenn gesucht würde, analog dementsprechende Einschränkungen, stattdessen, für den Kraftfahrzeugverkehr durchzusetzen, auch nur in Ansätzen, würde dies von den Betroffenen mit wohl berechtigter Vehemenz als Unverschämtheit aufgefasst.

\*\*\*\*

--> Für Radverkehr auf separierten Strecken ist für außerorts, im selben Zusammenhang, mit einer vernünftig abgesicherten Nutzung des Verkehrsgeräts schwerlich vermittelbar, dass an so gut wie jeder Querung von Einmündungen, Seitenstraßen, usw. vor der Querung ein Verkehrszeichen "Radweg Ende" aufgestellt wird, nach der Querung dann ein "Radweg Beginn".

Diese landläufig viel zu häufig verbreitete Unsitte weist darauf hin, dass der Gesetzgeber das Dilemma nicht aufgelöst hat, die durchgehende Nutzung des Verkehrsgeräts vom Grundsatz her auf einer stetig durchgeführten Strecke nahelegen.

\*\*\*\*

--> An diesen Punkt schließt sich nun unmittelbar das Detail an, dass nicht für jede separiert

geführte Spur die Benutzungspflicht als durchsetzbar anzusehen sein sollte, dass vielmehr eine Zumutbarkeit für die Nutzungspflicht zu thematisieren sei. Erfahrungen hierzu liegen im benachbarten EU-Ausland vor - wohl auch im Sinn der einfachen Feststellung von Selbstverständlichkeiten.

Tatsächlich sind separierte Radwege besonders anfällig für Laubbefall, Rollsplitt oder Vereisung, aus prinzipiellen Erwägungen viel mehr als die begleitende Fahrbahn, besonders aber für Schmutz, der von der benachbarten Fahrbahn seinen Weg automatisch hierher findet, als Folge des Verkehrs auf der Fahrbahn nebenan.

So kann man nicht in allen Fällen der Anordnung einer Benutzungspflicht davon ausgehen, dass die separierte Fahrradspur überhaupt in einem Zustand ist, der ohne Gefährdung eine Benutzung gestattet.

Zum Selbstverständnis der Stetigkeit der Streckenführung gehört natürlich als grundlegendes Detail, dass ein Fahrradverkehr nur dann ein solcher ist, wenn das spurgebundene Vehikel mit Kraffteinbringung im Sinn eines spurgebundenen Vehikels bedient wird. Jemand der absteigt und schiebt, ist hingegen nicht mehr Teil des Verkehrs von spurgebundenen Geräten untereinander, sondern ein Fußgänger mit einem rollenden Gepäckstück.

Es muss dieses einfache Selbstverständnis ausdrücklich betont werden, als da das Prinzip einer Stetigkeit der Streckenführung, im Angebot der Verkehrsstrecken, mit eklatanter Regelmäßigkeit missachtet wird.

Eine Formulierung von Rechtssicherheit auf grundlegender Ebene, zusammen mit der sich damit ergebenden Klärung einfacher Selbstverständlichkeiten würde zugunsten von Radverkehrsförderung zweifellos auf Anhieb positiv ins Gewicht fallen, leicht mehr womöglich, als isolierte Spezialvorhaben. Trivialerweise: Grundsätze merkt man sich leichter.

\*\*\*\*

Es darf letztlich noch das Detail angeführt werden, dass unter dem Begriff Fahrradverkehr viele unterschiedliche Fortbewegungsmöglichkeiten zusammengefasst sind, die zumindest auch die elementare Unterscheidung dementsprechend nahelegen, dass erfahrene Alltagsnutzer recht hohe Geschwindigkeiten erreichen - deshalb ist ja der Name "Velo"

(quasi: "das Schnelle") zu Recht gebräuchlich. Zur Förderung des Fahrradverkehrs gehört vor allem auch, dieser effizienten Nutzungsart entgegenzukommen, was am besten im Mischverkehr von Verantwortungsbewussten Teilnehmern geschieht - wie ich es z.B. auch auf einer Bundesstraßenstrecke für meinen Alltag praktiziere.

In Konsequenz der obigen Punkte kann ich die Vergewisserung aussprechen, dass jede Art von erzwungener Separierung solche Alltagsnutzung unmittelbar in eine höhere Gefährdungsklasse münden lässt - was sich für Nutzer vorwiegend von Kraftfahrzeugen erst bei näherem Hinsehen auf die wesentlichen Details erschließt.

Zwar ist das Empfinden durch die nennenswerteren Geschwindigkeitsdifferenzen durchaus ungemütlich, allerdings heißt dies keinesfalls auch "gefährlich", als da der Verkehrsteilnehmer sich dort aufhält, wo der schnellere Nachbar tatsächlich Verkehrsteilnehmer erwartet, nämlich da, wo er beständig hinschaut, vor sich auf der Fahrbahn.

Die separierende Führung könnte sich beim ersten Hinsehen als gemüthlicher darstellen, allerdings ist dies ein Schein, der von Heimtücke geprägt ist, als da in der Separierung rollende Verkehrsteilnehmer viel zu oft noch nicht einmal als Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden, als da sie sich quasi irgendwo anders befinden, jedenfalls aber nicht im Verkehrsfluss. In der Folge häufen sich besonders Abbiegeunfälle so eklatant, dass der Vorteil einer Unzahl von kleinen separierten Segmenten hinfällig wird. Es ist im spurgeführten Straßenverkehr schlichtweg ein Unding, wenn rechts von Rechtsabbiegern eine Geradeaus-Spur geführt wird.

Die Gefährdung steigt sonderlich noch immens an für "linksseitig" auf einer separierten Spur rollende Radfahrer. Es ist ein gefährliches Unding, anzunehmen, jemand, der von einer Seitenstrecke eine separierte Fahrradspur kreuzt, sei intuitiv in der Lage, gegen alle Prinzipien von Rechtsverkehr auf der "falschen Seite" Verkehr zu vermuten. Wohl gibt es auch in diesem Punkt Verbesserungsbedarf, so vor allem, zu bedenken, dass bei separiert geführten Radwegen bei haarsträubender Gefährlichkeit in diesem Punkt die Pflicht zu "linksseitiger" Nutzung zumindest zu überdenken wäre.

\*\*\*\*

In der Hoffnung, mit diesen Festhaltungen auf Interesse und allfällig wohlwollende Aufnahme zu stoßen, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen,  
Ewald Pfau  
(Passail)