

Radwege in Schleswig

Seit vielen Jahren taucht die Stadt Schleswig mit Ihren Radwegen im Ranking des ADFC im untersten Bereich der Zufriedenen der Schleswiger Bevölkerung auf. Ehemalige Radwege wurden aufgehoben, da die Radwegebreiten nicht den Erfordernissen einer Benutzungspflicht entsprachen und die Stadt im Wesentlichen auf Nichtpflege gesetzt hat. Hier und da wurde mal etwas angepasst.

Aber viele Radwege enden im Nichts, wo es eigentlich nötig wäre klare erkennbare Radwege vorzuhalten. Die letzte größere sinnvolle Änderung gab es vor gut 20 Jahren mit der Freigabe von Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für den Radverkehr. Das aber auch nicht für alle Einbahnstraßen. Das führt dann z.B. zu dem Kuriosum, dass die Lange Str. zwar Radwegeschilder am Ende des Gallbergs in Richtung Rathaus stehen aber die Gegenrichtung in die Lange Str. nicht frei gegeben ist.

Radwegeschutzstreifen wie in der Bismarckstr. oder St. Jürgenstr. enden oder beginnen immer ein ganzes Ende vor den Kreuzungen. Oder wie auf dem Bild erkennbar in der Flensburger Str. vor der Lollfußeinmündung. Für die Flensburger Str. gibt es keinen Radweg mehr.



Bild: Lollfuß Richtung Flensburger Str. und ist ein Radweg vorhanden wie in der Schleistr. wird er als Parkplatz genutzt.

Nach der jetzt gültigen Straßenverkehrsordnung kann es teuer werden für das Befahren auf ehemaligen Radwegen wie in der Moltkestr., Schubstr., St. Jürgener Str. usw. Diese ehemaligen Radwege sind schon seit Jahren nicht mehr als Radwege zu benutzen. Kommt es infolge der unklaren Regelung zur Benutzung als Radweg kann der Radfahrer zur Strafzahlung wegen Ordnungswidrigkeit heran gezogen werden. Nur bei Benutzung ist ein Ordnungsgeld von 55,- € zu zahlen und falls es zu Behinderungen oder Zusammenstößen kommt werden 100,- € fällig.



Hier ein Auszug aus zur Gesetzgebung: „Radwegebenutzungspflicht

Wann besteht eine Radwegebenutzungspflicht?

Die Pflicht zur Benutzung des Radweges mit dem [Fahrrad](#) besteht nur dann, wenn dies durch ein [Verkehrszeichen](#) angezeigt wird. Radfahrer müssen hier fahren, für andere Verkehrsteilnehmer ist der Radweg tabu.

Was gilt bezüglich der Benutzungspflicht bei kombinierten und getrennten Geh- und Radwegen?
Handelt es sich um einen kombinierten Geh- und [Radweg](#), müssen Radfahrer hier fahren und auf Fußgänger achten. Auf einem getrennten Geh- und Radweg müssen Fahrradfahrer auf dem Radweg bleiben.

Welcher Radweg muss benutzt werden?

Sind zwei Radwege auf jeder Straßenseite vorhanden, muss der rechte Radweg in Fahrtrichtung benutzt werden. Auf dem linken Radweg darf nur gefahren werden, wenn dies durch [Verkehrszeichen](#) erlaubt wird.

Ein **benutzungspflichtiger Radweg** ist daran zu erkennen, dass ein blaues [Schild](#) mit weißem Fahrradsymbol (mitunter in Kombination mit einem Fußgängersymbol) vorhanden ist. Fehlt ein solches Schild, ist der Radweg nicht benutzungspflichtig und es steht den Radfahrern frei, auf dem Radweg oder der Straße zu fahren. **In jedem Fall ist das Fahrradfahren auf dem Gehweg tabu. Wer sich nicht daran hält, muss seit der Einführung der StVO-Novelle am 28. April 2020 mit einem Bußgeld von 55 bis 100 Euro rechnen.**

Dieses Verbot gilt lediglich in zwei Situationen nicht: So dürfen bis zu einem bestimmten Alter Kinder mit ihrem Fahrrad auf dem [Bürgersteig](#) fahren. Des Weiteren gibt es Gehwege, die zusätzlich für den Radverkehr freigegeben sind. Beide Fälle erläutern wir im Folgenden“. Auszug aus:
<https://www.bussgeldkatalog.org/fahrradfahren-auf-dem-gehweg/>

Neue Möglichkeiten für die Stadt Schleswig an der Radwegesituation etwas zum positiven verändern

Grünpfeil, Fahrradzonen, Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t und weitere Maßnahmen: Stärkung des Radverkehrs

Mindestüberholabstand für Kfz

- Es wird ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge festgeschrieben. Bisher schreibt die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor.

Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t

- Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t soll aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (7 bis 11 km/h) vorgeschrieben werden. Verstöße können künftig mit einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro sanktioniert werden. Zudem wird ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen.

Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer

- Mit der StVO-Novelle wird die bestehende Grünpfeilregelung auch auf Radfahrer ausgedehnt, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Außerdem wird ein gesonderter Grünpfeil, der allein für Radfahrer gilt, eingeführt.

Verkehrszeichen Grünpfeil für Radfahrer:



Quelle: BMVI

Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen

- Schutzstreifen für den Radverkehr trennen den Rad- und den Autoverkehr mit einer gestrichelten weißen Linie (Zeichen 340 der StVO). Autos dürfen dort zwar nicht parken, aber bislang noch bis zu drei Minuten halten. Dies führt vielfach dazu, dass die Radfahrenden Schutzstreifen nicht durchgängig nutzen können, weil ihnen haltende Autos den Weg versperren. Deshalb wollen wir dort ein generelles Haltverbot einführen.

Einrichtung von Fahrradzonen

- Analog zu den Tempo 30-Zonen sollen in Zukunft auch Fahrradzonen angeordnet werden können. Die Regelung soll sich an den Regeln für Fahrradstraßen orientieren: Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Auch Elektrokleinstfahrzeuge sollen hier künftig fahren dürfen.

Verkehrszeichen Beginn einer Fahrradzone:



Quelle: BMVI

Klarstellung zum Nebeneinanderfahren von Radfahrenden

- Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt, wenn der Verkehr dadurch nicht behindert wird. Die bisherige Formulierung in der StVO stellt das Hintereinanderfahren in den Vordergrund und kann daher missverstanden werden.

Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen

- Das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen soll in einem Abstand von bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder bis zu je 5 m vom Beginn der Eckausrundung verboten werden, wenn ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden ist, der als benutzungspflichtig oder mit Radsinnbild gekennzeichnet ist. Hierdurch soll die Sicht zwischen Straße und Radweg verbessert und dadurch die Sicherheit von Radfahrenden erhöht werden.

Vereinfachung für Lastenfahrräder

- Um speziell für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen vorhalten zu können, führen wir ein spezielles Sinnbild „Lastenfahrrad“ ein, das die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nutzen können:

Sinnbild Lastenfahrrad:



Quelle: BMVI

Von der neu geschaffenen Regelung zum Abstellen von Fahrrädern außerhalb von Fahrbahnen und Seitenstreifen werden Lastenfahrräder und Räder mit Anhänger ausgenommen.

Verkehrszeichen Radschnellwege

- Das Verkehrszeichen „Radschnellweg“ soll in die StVO aufgenommen werden, um die Kennzeichnung von Radschnellwegen auch unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit wie z. B. auf sandigem Untergrund möglich zu machen.

Verkehrszeichen Radschnellweg:



Quelle: BMVI

Überholverbot von Radfahrenden

- Mit der Einführung eines neuen Verkehrszeichens sollen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Zukunft ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (u. a. Fahrrädern) für mehrspurige Kraftfahrzeuge z. B. an Engstellen anordnen können.

Verkehrszeichen Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen:



Quelle: BMVI

Erweiterung der Erprobungsklausel

- Die bestehende Klausel für zeitlich und örtlich begrenzte Anordnungen zur Erprobung verkehrsregelnder oder sichernder Maßnahmen soll künftig unabhängig von einer qualifizierten Gefahrenlage Modellversuche ermöglichen, um den Handlungsspielraum der zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu erweitern. Solche Modellversuche sollen im Einvernehmen mit den Kommunen angeordnet werden. Damit wird auch die Mitbestimmung der Kommunen gestärkt. Eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für Verkehrsversuche bedarf einer Änderung auf Gesetzesebene, die in einem weiteren Schritt im nächsten Jahr angegangen werden soll.

Vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

- Durch die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO sollen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende veranlasst und die Zahl der in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen dadurch vergrößert werden.

Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/stvo-novelle.html>