

Michael Reichert
Xxxxxxstraße 00
76000 Karlsruhe
Telefon: +49 (000) 0000000
info@example.com

Michael Reichert · Xxxxxxstraße 00 · 76000 Karlsruhe

EINSCHREIBEN EINWURF
Stadt Offenburg
Straßenverkehrsbehörde
Hauptstraße 90
77652 Offenburg

Karlsruhe, 11. Juni 2025

Radwegbenutzungspflicht in der Okenstraße und Bundesstraße in Offenburg Widerspruch gegen die verkehrsrechtlichen Anordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich Widerspruch gegen die folgenden angeordneten Radwegbenutzungspflichten in Offenburg ein:

1. in der Bundesstraße zwischen Gewerbestraße und Okenstraße in Fahrtrichtung Süden durch Verkehrszeichen 240,
2. in der Bundesstraße zwischen der Zufahrt zu Am Güterbahnhof 2 und Kolonie in Fahrtrichtung Norden durch Verkehrszeichen 240,
3. in der Bundesstraße zwischen der Okenstraße und der Zufahrt zu Am Güterbahnhof 2 in Fahrtrichtung Norden durch Verkehrszeichen 237,
4. in der Okenstraße auf Höhe der Bushaltestelle Martin in Fahrtrichtung Norden durch Verkehrszeichen 241,
5. in der Okenstraße zwischen Am Güterbahnhof und der Bushaltestelle Martin in Fahrtrichtung Norden durch Verkehrszeichen 237,
6. in der Okenstraße zwischen Güterstraße und Maria-und-Georg-Dietrich-Straße in beiden Fahrtrichtungen durch Verkehrszeichen 240¹,

¹Der Geh- und Radweg auf der Ostseite ist dort in beiden Richtungen mit Verkehrszeichen 240 beschildert.

7. in der Okenstraße zwischen Maria-und-Georg-Dietrich-Straße und Am Güterbahnhof in Fahrtrichtung Norden durch Verkehrszeichen 240,
8. in der Okenstraße zwischen Rheinstraße und Güterstraße in Fahrtrichtung Norden durch Verkehrszeichen 241,
9. in der Okenstraße zwischen Bundesstraße und Rheinstraße in Fahrtrichtung Süden durch Verkehrszeichen 241,
10. in der Okenstraße zwischen Rheinstraße und Franz-Volk-Straße in Fahrtrichtung Süden durch Verkehrszeichen 240,
11. in der Okenstraße zwischen Franz-Volk-Straße und Freiburger Straße in Fahrtrichtung Süden durch Verkehrszeichen 237,
12. in der Okenstraße zwischen Freiburger Straße und Seestraße in Fahrtrichtung Süden durch Verkehrszeichen 241,

Ich bitte um Erstattung der Auslagen für das Porto in Höhe von 4,15 Euro (1,80 Euro Porto, 2,35 Euro Einwurf-Einschreiben) per Überweisung auf mein Girokonto bei der Sparkasse XXXXXXXXX mit der IBAN DE00 0000 0000 0000 0000 00.

Sachverhalt

An den genannten Straßenabschnitten ist eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet.

Die Wege weisen laut meiner Messung vom 18. Januar 2025 folgende Breiten (exklusive Markierungen, Bord- und Rabattensteine) auf:

Abschnitt 1 vor der Aral-Tankstelle: 2,26 m (gemeinsamer Geh- und Radweg, Bild 1)

Abschnitt 2 (gemeinsamer Geh- und Radweg):

- bei Hausnummer 21: 1,92 m (Bild 23)
- von Süden kommend am Rechtsabbieger-Fahrstreifen des Knotens Bundesstraße/Kolonie: erst 1,41 m, dann auf 1,25 m verengend (Bild 24)

Abschnitt 3: gegenüber Bundesstraße 1 1,35 m Radweg (reine Radweg ohne Gehweg, Bild 22)

Abschnitt 4: 1,32 m Radweg + 1,14 m Gehweg (Bild 20); zwischen Haltestelle und Einmündung Okenstraße/Bundesstraße 2,13 m für den gemeinsamen Geh- und Radweg (Bild 21)

Abschnitt 5: 1,28 m (am südlichen Ende des Abschnitts noch weniger, vgl. Bild 19)

Abschnitt 6:

- auf Höhe Kaufland-Parkplatz: 2,55 m
- auf Höhe Jet-Tankstelle: 2,88 m

Abschnitt 8: bei Hausnummer 50 (auf Höhe Bürklinstraße): 1,26 m Radweg + 1,13 m Gehweg (getrennter Geh- und Radweg)

Abschnitt 9:

- Ortstafel Offenburg an der Haltestelle Martin: 1,22 m Radweg + 1,56 m Gehweg
- ab Am Holderstock: 1,15 m Radweg + 1,59 m Gehweg
- ab Englerstraße: 1,20 m Radweg + 1,45 m Gehweg
- ab Helmholtzstraße: 1,17 m Radweg + 1,44 m Gehweg
- ab Bunsenstraße (gemessen vor Okenstraße 71): 1,30 m Radweg + 1,22 m Gehweg
- ab Tullastraße (gemessen vor Okenstraße 59): 1,43 m Radweg + 1,25 m Gehweg (Gehweg inkl. Fallrohre)
- zwischen Bürklinstraße und Rheinstraße (gemessen vor Okenstraße 49): 1,26 m Radweg + 1,72 m Gehweg (Gehweg inkl. Fallrohre)

Abschnitt 10 (gemessen vor Okenstraße 47): 2,18 m gemeinsamer Geh- und Radweg; Hauseingänge münden unmittelbar auf den Geh- und Radweg

Abschnitt 11: 1,35 m reiner Radweg

Abschnitt 12:

- Okenstraße zwischen Freiburger Straße und Saarlandstraße (vor Nr. 30): 1,23 m Radweg + 1,81 m Gehweg
- Okenstraße auf Höhe Einmündung Im Pfählerpark: 1,29 m Radweg + 0,20 m Pflasterstreifen + 1,81 m Gehweg
- Okenstraße vor Nr. 25a: 1,25 m Radweg + 0,12 m Pflasterstreifen + 1,89 m Gehweg
- Okenstraße vor Nr. 15 (Hotel Ibis, zwischen Ochsensteg und Seestraße): 1,23 m Radweg + 1,50 m Gehweg
- Okenstraße vor Nr. 15 (Hotel Ibis, zwischen Ochsensteg und Seestraße): 1,23 m Radweg + 1,50 m Gehweg
- Okenstraße : 1,23 m Radweg + 1,50 m Gehweg

Keiner der Radwege verfügt über einen Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen oder der Fahrbahn. Mit Ausnahme von Abschnitt 2 liegen alle Abschnitte innerhalb geschlossener Ortschaft.

Begründung

Der Widerspruch ist zulässig. Von meinem Wohnsitz in Karlsruhe aus unternehme ich regelmäßig Radtouren, meist mit einer Länge von 30 bis 150 km. Meine Wege führen mich immer wieder mal auch nach Offenburg. Meine erste Befahrungen mit dem Fahrrad und somit die erste Betroffenheiten von der Anordnung waren in Fahrtrichtung Süden am 16. Juni 2024 und in Fahrtrichtung Norden am 18. Januar 2025.

Verkehrsrechtliche Anordnungen sind Allgemeinverfügungen in Form von Verkehrszeichen, die die Straßenverkehrsbehörde anordnet. Da Verkehrszeichen keine Rechtsbelehrung mit Angabe einer Widerspruchsfrist beigefügt ist, beträgt die Widerspruchsfrist ein Jahr. Die Frist beginnt mit der ersten Begegnung mit den Verkehrszeichen zu laufen (BVerwG, Urteil vom 23. 09. 2010, Az. 3 C 37.09; BVerfG, Beschluss vom vom 10. 09. 2009, Az. 1 BvR 814/09). Der Widerspruch ist also für die angeordneten Verkehrszeichen zweifelslos fristgerecht.

Die Radwegbenutzungspflichten schränkt meine Handlungsfreiheit ein und verletzt mich in meinen Rechten.

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 müssen Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen. Fahrräder sind Fahrzeuge. Laut § 2 Abs. 4 Satz 2 müssen Radfahrende Radwege benutzen, wenn dies durch Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Geh- und Radweg) angeordnet sind. In diesem Fall dürfen Radfahrende die Fahrbahn nicht benutzen. Somit ist eine Radwegbenutzungspflicht eine Beschränkung des fließenden Verkehrs, zu dem auch der Radverkehr zählt.

Zwar können Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Jedoch sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach Abs. 9 Satz 1 nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wo auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (Satz 3). Lediglich außerhalb geschlossener Ortschaft sind Radwegbenutzungspflichten durch Satz 4 Nr. 3 von der Anwendung des Satz 3 ausgenommen.

Eine besondere örtliche Gefahrenlage besteht auf den innerorts gelegenen Abschnitten nicht.

Selbst wenn sie bestünde sowie im Fall von des außerorts gelegenen Abschnitts 2, kann nicht jeder beliebige nach VwV-StVO und den anerkannten Regeln der Technik ungeeignete Radwege (siehe unten) benutzungspflichtig gemacht werden.

Auch eine andere Anordnungsgrundlage nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 bis 7 StVO kommt aufgrund der Umstände nicht in Betracht.

Die Führung des Radverkehrs auf Radwegen anstelle auf der Fahrbahn oder markierten Radverkehrsführungen ist mit erhöhten Gefahren an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstücksausfahrten verbunden, da Kraftfahrzeugführende häufig nicht auf den Radverkehr im Seitenraum, sondern nur auf den Fahrbahnverkehr achten. Das heißt, eine Benutzungspflicht eines Radwegs muss mehr Gefahren des Mischverkehrs eliminieren, als sie selbst durch ihre Existenz generiert.

Im Übrigen entsprechen die Radwege nicht den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Gemäß VwV-StVO zu § 2 StVO Rn. 20 soll die lichte Breite gemeinsamer Geh- und Radwege in der Regel durchgehend mindestens 2,50 m betragen. Diese Anforderung wird mit einer Ausnahme von allen Geh- und Radwegen in kompletter Länge unterschritten. Gemäß VwV-StVO zu § 2 StVO Rn. 18 soll die lichte Breite reiner Radwege in der Regeln durchgehend möglichst 2,00 m, mindestens aber 1,50 m betragen. Diese Breite wird von allen getrennten und reinen Radwegen unterschritten. Zudem sind die reinen Radwege (Abschnitte 3, 5 und 11) tatsächlich gemeinsame Geh- und Radwege. Zwar sind sie in Regelfahrtrichtung mit Zeichen 237 beschildert sind, in die entgegengesetzte Richtung können zu Fuß Gehende jedoch nicht erkennen, dass sie einen Radweg betreten. Es wird ihnen auch nicht durch ein Verkehrszeichen (z. B. Verkehrszeichen 259) verboten und die Beschaffenheit der Radwege ist für sie von gewöhnlichen Gehwegen nicht unterscheidbar. Also sind die Maße für gemeinsame Geh- und Radwege anzusetzen.

VwV-StVO zu § 2 Rn. 13 verweist auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Sie gelten – auch unabhängig davon, dass die VwV-StVO auf sie verweist – als anerkannte Regeln der Technik. Die Straßenverkehrsbehörde muss sich mit ihnen auseinandersetzen und für Abweichungen gute Gründe haben.

In Tabelle 5 nennt die ERA 2010 für Einrichtungsradwege ohne Fußverkehr eine Regelbreite von 2,00 m und ein Mindestmaß („Klammerwert“) von 1,60 m. Für gemeinsame Geh- und Radwege nennt sie innerorts eine Breite von 2,50 m als Mindestbreite– je nach Fußverkehrsaufkommen (vgl. ERA 2010, Abschnitt 3.6) noch mehr – und außerorts als Regelbreite. Dasselbe steht für Innerortsstraßen auch in Tabelle 28 der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt06) der FGSV aus dem Jahr 2006. Jedoch werden die Klammermaße durch das im Februar 2024 von der FGSV herausgegebene *Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASSt 06* nicht mehr zur Anwendung empfohlen.

Ferner schreibt die RASSt06 für straßenbegleitende Radwege einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (Klammermaß 0,50 m) zu Parkständen und der Fahrbahn vor. Ein solcher Sicherheitstrennstreifen soll bei Parkständen Radfahrende vor unachtsam geöffneten Fahrzeugtüren (sogenanntes

Dooring) schützen, die sonst zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Entlang von Fahrbahnen stellt er den Sicherheitsabstand her, der sonst bei der Führung auf der Fahrbahn von den überholenden Kfz-Führenden eingehalten wird oder werden sollte.

In der Okenstraße südlich der Freiburger Straße existieren Längsparkstände neben dem Radweg, ohne dass es einen Sicherheitstrennstreifen gibt. Radfahrende müssen dort durch die angeordnete Radwegbenutzungspflicht in der *Dooring*-Zone fahren, obwohl ihnen die Rechtsprechung beim engen Vorbeifahren an haltenden oder parkenden Kraftfahrzeugen eine Mitschuld im Fall von *Dooring*-Unfällen gibt. Um solche Unfälle zu vermeiden, empfiehlt es sich für Radfahrende, einen ganzen Meter Abstand zu parkenden oder haltenden Kfz einzuhalten. In der südlichen Okenstraße hieße das, mindestens den Luftraum über dem Gehweg mitzubedenken, was ordnungswidrig ist.

In Kapitel 3.6 nennt die ERA 2010 Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr. Dazu gehören u. a. unmittelbar auf den Weg mündenden Hauseingänge und gewisse Fußverkehrsmengen in der Spitzenstunde. Zwischen Rheinstraße und Franz-Volk-Straße ist in Fahrtrichtung Süden ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 angeordnet, der nur 2,18 m breit ist. Dort münden Hauseingänge ohne Sicherheitsräume in diesen Wege. Beim Verlassen der Gebäude müssen Bewohner:innen sich auf den Weg vortasten (siehe Bild 10).

Mit der 57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 2. Oktober 2024 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BGBl. I 2024, Nr. 299) wurden in Anlage 2 zu Nr. 19 Spalte 3 Nr. 1 die Sätze 2 bis 4 angefügt. Sie schreiben, anders als zuvor, bei Verkehrszeichen 240 für Radfahrende gegenüber zu Fuß Gehender ein besonderes Rücksichtnahmegebot vor. Der Fußverkehr dürfe weder gefährdet noch behindert werden und die Geschwindigkeit sei erforderlichenfalls an die des Fußverkehrs anzupassen. Da das Gebot der Rücksichtnahme, das Verbot der Nichtgefährdung und – den Umständen entsprechend – der Nichtbehinderung bereits in § 1 Abs. 1 StVO als Grundregel verankert ist, wurde dadurch die bisherige Gleichberechtigung dieser beiden Verkehrsarten auf dieser Verkehrsfläche abgeschafft und ein besonderes Gefährdungs- und Behinderungsverbot zulasten zu Fuß Gehender eingeführt. Ein ähnliches besonderes Gefährdungsverbot ist bereits seit Langem in § 10 StVO für das Einfahren in die Fahrbahn enthalten. Das heißt, dass Radfahrende im Abschnitt zwischen Rheinstraße und Franz-Volk-Straße mit Schrittgeschwindigkeit fahren müssen, um Kollisionen mit zu Fuß Gehenden, die aus den Häusern heraus auf den Gehweg treten, zu vermeiden. Ferner müssen sie dort hinter zu Fuß Gehenden, die nicht Platz machen möchten oder können (z. B. wegen Mülltonnen auf dem Weg), hinterherfahren.

Schlussbemerkung

Es gibt in der StVO die Möglichkeit, Radwege ohne Benutzungspflicht existieren zu lassen. Dazu genügt es, die Furten zu markieren und ggf. durch markierte Sinnbilder die Zweckbestimmung der jeweiligen Verkehrsfläche zu kennzeichnen. Lediglich für linksseitige Radwege mit Benutzungsrecht bedarf es des Verkehrszeichens 1022-10.

Für den Fall, dass meinem Widerspruch keine Abhilfe erfolgen sollte, bitte ich darum, im Bescheid insbesondere darzustellen:

- Unfallgeschehen,
- Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde und
- für die gemeinsamen Geh- und Radwege das Fuß- und Radverkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (vgl. ERA 2010 Kapitel 3.6, RASSt06 Tabelle 27)

Mir ist bewusst, dass die Abweisung des Widerspruchs durch das Regierungspräsidium kostenpflichtig ist.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen
24 Lichtbilder



Bild 1: Abschnitt 1, Blick Richtung Süden



Bild 2: ebenfalls Abschnitt 1, eine der vielen schlecht einsehbaren Grundstücksausfahrten, Blick Richtung Süden



Bild 3: Abschnitt 9 unmittelbar südlich der Einmündung Okenstraße/Bundesstraße, Blick Richtung Süden



Bild 4: Abschnitt 9 unmittelbar südlich der Englerstraße, Blick Richtung Süden



Bild 5: Abschnitt 9, Einmündung Okenstraße/Helmholtzstraße, Blick Richtung Süden



Bild 6: Abschnitt 9, Einmündung Okenstraße/Bunsenstraße, Blick Richtung Süden



Bild 7: Abschnitt 9, unmittelbar südlich der Einmündung Okenstraße/Tullastraße, Blick Richtung Süden



Bild 8: Abschnitt 9, unmittelbar südlich der Einmündung Okenstraße/Bürklinstraße, Blick Richtung Süden



Bild 9: Blick von Norden auf die Kreuzung Okenstraße/Rheinstraße und auf den Abschnitt 10



Bild 10: Hauseingang in Abschnitt 10, Blick Richtung Süden



Bild 11: Blick Richtung Süden auf die Kreuzung Okenstraße/Franz-Volk-Straße auf den Abschnitt 11



Bild 12: Abschnitt 12, Blick von der Kreuzung Okenstraße/Freiburger Straße Richtung Süden



Bild 13: Abschnitt 12, Blick von der Einmündung Okenstraße/Philipp-Reis-Straße Richtung Süden



Bild 14: Abschnitt 12, Blick nach Süden auf die Einmündung Okenstraße/Seestraße



Bild 15: Abschnitt 8, Blick nach Norden



Bild 16: Abschnitt 6 auf Höhe des Kaufland-Parkplatz, Blick nach Nordosten



Bild 17: Abschnitt 6 auf Höhe des Kaufland-Parkplatz, Blick nach Süden



Bild 18: Abschnitt 6 auf Höhe der Jet-Tankstell, Blick nach Norden



Bild 19: Abschnitt 5, Blick nach Norden



Bild 20: Abschnitt 4, Blick nach Norden



Bild 21: Abschnitt 3, Blick nach Norden



Bild 22: ebenfalls Abschnitt 3, Blick nach Norden



Bild 23: südlicher Anfang von Abschnitt 2, Blick nach Norden



Bild 24: nördliches Ende von Abschnitt 2 mit sich konisch verengendem Querschnitt, Blick nach Norden – eine Vorbeifahrt mit dem Fahrrad an eine:r Fußgänger:in ist dort nicht möglich