Unfallforschung kommunal
Nr 34

Rechtsgutachten – markierte Radverkehrsanlagen

Auch zu Radfahrenden auf Schutz- und Radfahrstreifen ist ein Überholabstand von 1,5 m einzuhalten und Schutzstreifen dürfen nur zum Ausweichen im Begegnungsfall durch Kraftfahrzeuge mitgenutzt werden. Das zeigt ein Rechtsgutachten der UDV.

Aufgabenstellung

In den letzten Jahren wurden für den Radverkehr immer häufiger Führungen auf der Straße markiert. Dabei unterscheiden sich Radfahrstreifen und Schutzstreifen in der Markierung und von ihrer verkehrsrechtlichen Bedeutung.

Ein Radfahrstreifen ist laut VwV-StVO ein mit Zeichen 237 (Radweg) gekennzeichneter und durch Zeichen 295 (Fahrstreifen-/Fahrbahnbegrenzung in der Regel als nicht unterbrochener Breitstrich) von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Radfahrstreifen können inner- und außerorts angelegt werden. Gemäß StVO darf der Radfahrstreifen wie ein baulicher Radweg grundsätzlich nur vom Radverkehr (einschließlich Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeugen) genutzt werden. Halten und Parken ist nicht gestattet.

Ein Schutzstreifen ist nach VwV-StVO ein durch Zeichen 340 (Leitlinie, in der Regel Schmalstrich mit 1 m Strich und 1 m Lücke) gekennzeichneter und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Schutztreifen können nur innerorts angelegt werden. Wer ein Fahrzeug führt, darf gemäß StVO auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden. Auf Schutzstreifen darf gehalten aber nicht geparkt werden.

Markierter Schutzstreifen

Markierter Radfahrstreifen

Im Rahmen einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen stellten sich hinsichtlich des richtigen Verkehrsverhaltens an markierten Radverkehrsanlagen zwei wesentliche Fragen, die in einem →

separaten Rechtsgutachten durch Prof. Dr. jur. Dieter Müller beantwortet wurden.
Zum einen sollte der unbestimmte Rechtsbegriff „bei Bedarf“ erläutert werden, der das Befahren von Schutzstreifen für den Radverkehr durch andere Fahrzeuge rechtfertigt. Zum anderen sollte geklärt werden, welcher Überholabstand zu Radfahrenden auf Schutztreifen oder Radfahrstreifen einzuhalten ist. In der StVO wird in § 5 Abs. 4 gefordert: „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden.“

Was bedeutet „bei Bedarf“

Dem Rechtsgutachten lagen häufig zu beobachtende Situationen im Verkehr zugrunde. So werden Schutzstreifen oft dazu genutzt, um zum Beispiel an Linksabbiegern vorbeizufahren oder um vor Lichtsignalanlagen rechts an wartenden Fahrzeugen vorbeizufahren um dann rechts abzubiegen. Es sollte geprüft werden, ob dieses Verhalten durch die Formulierung „bei Bedarf“ in der StVO gerechtfertigt und damit zulässig ist.

Grundsätzlich sind bei unbestimmten Rechtsbegriffen eine weite (extensive) und eine enge (restriktive) Rechtsauslegung möglich. Jede Auslegung muss sich jedoch an Sinn und Zweck (teleologische Auslegung) der StVO orientieren, im Lichte der Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit gemäß Art. 2 Abs. 2 Satz 2 GG die Verkehrssicherheit in jeglicher Verkehrssituation zu gewährleisten. Zudem müssen als weitere unterstützende Auslegungsmethoden die systematische Auslegung, die historische Auslegung sowie die Auslegung dem Wortsinn nach berücksichtigt werden. Aufgrund dieser vier Auslegungsmethoden ist der Gutachter zu folgender Auslegung gekommen: Im Einklang mit dem Willen des Verordnungsgebers, dem Grundprinzip der Verkehrssicherheit als oberster Auslegungsmaxime sämtlicher Verhaltensvorschriften der StVO und nach sämtlichen juristischen Auslegungsmethoden besteht ein Bedarf zum Überfahren eines auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierten Schutzstreifens für den Radverkehr ausschließlich bei der Begegnung mit Fahrzeugen im Gegenverkehr.

Was ist ein „ausreichender Seitenabstand“?

Da Radfahrstreifen nicht zur Fahrbahn gehören, werden dort fahrende Radfahrer im eigentlichen Sinne auch nicht überholt. Daher sollte geprüft werden, ob die in mehreren Urteilen festgelegten Mindestabstände beim Überholen von Radfahrenden, die auf der Fahrbahn im Mischverkehr gelten, auch für Radfahrende gelten, die markierte Radverkehrsführungen befahren. Auch war zu klären, ob es einen Unterschied macht, ob Radfahrende einen Schutzstreifen oder einen Radfahrstreifen befahren.

Der Gutachter kommt zu folgendem Ergebnis: Im Einklang mit der bislang einschlägig ergangenen Rechtsprechung sowie dem Grundprinzip der Verkehrssicherheit als oberster Auslegungsmaxime sämtlicher Verhaltensvorschriften der StVO bedarf es bei Überholvorgängen sowie Vorgängen des Vorbeifahrens an Radfahrenden unabhängig von der angeordneten Art der Radverkehrsführung eines Mindestseitenabstandes von 1,5 m. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein so genanntes „faktisches Überholverbot“.

Das Rechtsgutachten sowie die gesamte Studie zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsanlagen stehen auf der Homepage der UDV zum Download zur Verfügung: www.udv.de/radfahrstreifen

Impressum

Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin · Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020-5000 · Fax 030 2020-6000
www.udv.de, unfallforschung@gdv.de

Verantwortlich
Jörg Ortlepp
Leiter Fachbereich Verkehrsinfrastruktur
Tel. 030 2020-5829
E-Mail: j.ortlepp@gdv.de

Unfallforschung der Versicherer GDV