



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Inneres

Behörde für Inneres, Johanniswall 4, D-20095 Hamburg

Straßenverkehrsbehörden

- Polizei

nachrichtlich:

Straßenbaubehörden

- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Behörde für Wirtschaft und Arbeit
- Bezirksämter

Amt für Innere Verwaltung und Planung
Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs

Referat: Straßenverkehrsordnung und straßenverkehrsbehördliche Planung

Johanniswall 4

D - 20095 Hamburg

Telefon 040 - 4 28 39 - 2866

Telefax 040 - 4 28 39 - 1908

Ansprechpartner: Rupert Schubert
Zimmer: 503

eMail: Rupert.Schubert@bf-i.hamburg.de

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)
A 320/641.30-3/03 -

Hamburg, 25. Mai 2007

Radwegebenutzungspflicht

- Radfahrstreifen

Schreiben der Behörde für Inneres vom 22. März 2005

Anlage: Ablichtung eines Radfahrstreifens in Hamburg (Beethovenstraße)

Ergänzend zum Bezugsschreiben zur Umsetzung der Rechtsprechung zur so genannten Radwegebenutzungspflicht bei Radwegen wird darauf hingewiesen, dass die dort getroffenen Festlegungen für Radfahrstreifen keine Anwendung finden. Diese Rechtsprechung zur Anwendung von § 45 Absatz 9 StVO bei der Anordnung von Zeichen 237 bezieht sich ausschließlich auf bauliche Radwege und ist nicht auf Radfahrstreifen übertragbar.

Ausgangsgedanke der überwiegenden Rechtsprechung zur Radwegebenutzungspflicht ist, dass die straßenverkehrsbehördlich durch Zeichen 237 angeordnete Pflicht zur Radwegbenutzung zugleich das Verbot beinhaltet, die Fahrbahn zu benutzen. Dieses mit der Benutzungspflicht bei Radwegen verknüpfte Fahrbahnbenutzungsverbot ist das entscheidende rechtliche Element, das zur Anwendung von § 45 Absatz 9 StVO führt, weil die Rechtsprechung dieses Verbot als Verkehrsbeschränkung für Radfahrer einstuft. Dieses Verbot wirkt umfassend, weil es das ansonsten vorgeschriebene und erlaubte Fahren auf der Fahrbahn generell ausschließt, und stellt deshalb eine weit reichende und als tiefgreifend erachtete Verkehrsbeschränkung für Radfahrer dar. Die in diesem Sinne hohe Eingriffsintensität des durch die Radwegebenutzungspflicht angeordneten Fahrbahnbenutzungsverbot bedingt zugleich die in der Rechtsprechung entwickelten hohen Anforderungen an die Voraussetzungen nach § 45 Absatz 9 bei der Anordnung eines solchen besonderen Fahrbahnbenutzungsverbot für Radfahrer.

Demgegenüber fehlt es bei der Anordnung eines Radfahrstreifens, wie er (nur) in der VwV-StVO geregelt ist, an einer vergleichbaren Verkehrsbeschränkung für Radfahrer. Beim Radfahr-

streifen als einem Sonderfahrstreifen für den Radverkehr bleiben die Pflicht und das Recht der Radfahrer zur Fahrbahnbenutzung nicht nur unangetastet, sondern der Radverkehr wird darüber hinaus privilegiert, indem ihm zulasten des übrigen Verkehrs ein Teil der Fahrbahn zur alleinigen Nutzung zur Verfügung gestellt wird. Einschränkende Wirkung entfaltet der Radfahrstreifen insoweit allein in Bezug auf den übrigen gleichgerichteten Verkehr, weil dieser die Fahrbahn im Bereich des Radfahrstreifens nicht befahren darf und so die ihm zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen verringert werden.

Durch die Anordnung eines Radfahrstreifens wird das gegebene Fahrbahnmitbenutzungsgebot des Radverkehrs somit zu einem Alleinbenutzungsrecht eines Fahrbahnteils für den Radverkehr. Diese Privilegierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist das wesentliche rechtliche Element von Radfahrstreifen. Sie ist die Grundlage dafür, dass durch die Anordnung von Radfahrstreifen die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs in ähnlicher Weise wie durch bauliche Radwege verbessert werden kann. Der Radverkehr kann ggf. stauunabhängig und ohne Behinderungen durch am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge fließen und Überholvorgänge zwischen Radfahrern werden erleichtert. Die Schaffung von ausreichend breiten Radfahrstreifen kann daher wesentlich zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen.

Über die beschriebene Rechtsverbesserung für den Radverkehr hinaus begründet die Anordnung eines Radfahrstreifens für Radfahrer eine Benutzungspflicht. Sie ergibt sich ebenso wie bei Schutzstreifen bereits aus dem Rechtsfahrgebot. Eine zusätzliche Kennzeichnung durch Zeichen 237 ist daher abweichend von der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2, Abschnitt I Nr. 3 und zu Zeichen 237 entbehrlich, eine Verdeutlichung durch Piktogramme ist ausreichend (vgl. Anlage). Die durchgehende Linie Zeichen 295 darf (auch) beim Radfahrstreifen nur überfahren werden, wenn dies notwendig und eine Gefährdung ausgeschlossen ist, durch Radfahrer z. B., um einem Hindernis auf dem Radfahrstreifen (parkender Pkw) auszuweichen, und durch Kraftfahrer z. B., um einen Parkplatz rechts vom Radfahrstreifen zu erreichen oder zu verlassen.

Auf Grundlage dieser Überlegungen haben die Vertreterinnen und Vertreter der für die StVO zuständigen obersten Landesbehörden auf ihrer letzten Sitzung am 9./10. Mai 2007 (BLFA-StVO) beschlossen, dass die VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 hinsichtlich der Voraussetzungen für die Anordnung von Radfahrstreifen zu ändern ist. Darüber hinaus hat sich der BLFA-StVO in dem Beschluss für eine zukünftige Regelung der Verhaltens- und Benutzungspflichten beim Radfahrstreifen in der StVO ausgesprochen.



Schubert