



Aktuelles und künftiges zum Rechtsrahmen des Radverkehrs

Tilman Bracher
**VSVI-Seminar „Aktuelle Entwicklungen im
Fahrradverkehr“**

22.3.2007 in Stuttgart

Der Nationale Radverkehrsplan

Ziel: Radverkehrsförderung stärken (NRVP)

Beschluss durch das Bundeskabinett im April 2002

Bestätigung im Koalitionsvertrag von 2005

Aufgaben:

...

Überprüfung Rechtsrahmen

'''

Quelle: NRVP 2002



Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012

FahrRad!

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland



Bericht der Bundesregierung

1 Rechtsfelder

1. Haftungsrecht
2. Steuerrecht
3. Rechtsrahmen des öffentlichen Verkehrs
4. Gesundheitsrecht
5. Bau-, Planungs- und Straßenrecht
6. StVO
7. StVZO
8.





Beispiele

12.12.2006

[Tiefensee: Lkw müssen Zusatzspiegel gegen "Toten Winkel" nachrüsten](#)

Ab 2008 sollen innerhalb Europas alle im Verkehr befindlichen großen Lkw über 3,5 Tonnen Gewicht mit diesen Spiegeln nachgerüstet werden. Für neu zugelassene Lkw gilt die Ausrüstungspflicht bereits ab 26. Januar 2007.

21.09.2006

[BMVBS veröffentlicht "Rechtsexpertise Fahrradverkehr"](#)

Erarbeitung von Vorschlägen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen und durch Anpassungen des Planungs-, Bau- und Straßenrechts zum Download im Fahrradportal

07.04.2006

[Bundesrat lehnt Fahrrad-Ausrüstungsverordnung ab und fasst EntschlieÙung](#)

Der Bundesrat hat heute der Verordnung zur Änderung straÙenverkehrsrechtlicher Vorschriften seine Zustimmung verweigert.

31.08.2005

[Deutscher Städtetag zur Neuregelung des Fahrradparkens](#)

Mitteilung von der 108. Sitzung des Rechts- und Verfassungsausschusses des DST in Bremen (14.-15.4.2005)

24.8.2005

[ADFC: Kommunen sollen besser für Radfahrer sorgen](#)

Der Verband fordert die Überprüfung der Benutzungspflicht gefährlicher Radwege.

16.6.2005

[Wegstreckenentschädigung für Fahrradbenutzung im neuen Bundesreisekostengesetz](#)

Nach dem am 1. September 2005 in Kraft tretenden neuen Bundesreisekostengesetz stehen Bundesbediensteten, die aus dienstlichen Gründen regelmäßig ein Fahrrad benutzen, monatlich pauschal 5 Euro zu.

11.4.2005

[Fahrradmitnahme im Schienenpersonenfernverkehr ist möglich](#)

Fachgespräch im Bundestag am 11. April 2005 kam zu dem Ergebnis: "Das Mögliche ermöglichen!"

Stand

Systematisierung der
Rechtsprobleme durch den
BL-AK Fahrradverkehr

Die zweite „Fahrradnovelle wurde
zwischen 2001 und 2005 im
Bund-Länder-Arbeitskreis StVO
abgestimmt

Beschlussfassung BL-AK zur
Fahrradmitnahme im ICE

Sie liegt noch im zuständigen
Fachreferat im Bundesverkehrs-
ministerium, wurde also von der
Bundesregierung noch nicht in
den Bundesrat eingebracht

Sachexpertise zum Bau-,
Planungs- und Straßenrecht

Grundsätze für Radwege an
Bundesstraßen und ODR-
Richtlinien sind in
Überarbeitung

Die Fahrradausrüstungs-
verordnung wurde 2006 durch
den Bundesrat abgelehnt

Thema: Haftungsrecht, Aufsichtspflicht

Regelungsbedarf klären

- Praxisnahe Altersregelungen bezüglich Fahrbahnbenutzung und Gehwegbenutzung durch Kinder
- Aufsichtspflicht der Eltern beim Begleiten – auch auf Fußwegen
- Verantwortung der Eltern auf dem Schulweg / Radfahrverbot durch Schulen
- Komplex Tragen/Nichttragen von Helmen



Thema: Steuerrecht

Regelungsbedarf klären

Absetzbarkeit der Fahrradnutzung
durch Berufspendler und
Dienstreisende

Ermäßigte Umsatzsteuer auf
Reparaturen

Einfuhrzölle auf Fahrräder / Teile bei
Dumping

Steuerpflicht von Aufwandsent-
schädigungen und Gratisfahrrädern

....



2 Bau-, Planungs- und Straßenrecht



Aufgabenstellung Rechtsexpertise

Die Untersuchung soll im Bau-, Planungs- und Straßenrecht

- Erfahrungen und Praxisprobleme und ihren möglichen rechtlichen Hintergrund ermitteln,
- positive und übertragbare Lösungen von Praxisproblemen im Rechtsrahmen aufzeigen,
- den bestehenden Rechtsrahmen auf Hemmnisse für Radverkehrsinfrastrukturen überprüfen und ... einer Weiterentwicklung des Rechtsrahmen dienen.

Empfehlungen an Bund/Länder

- Erleichterungen einer Führung des Radverkehrs im Zusammenhang mit einer Bundesstraße über abgerückt liegende Straßen und Wege anderer Baulastträger,
- Beschränkung des Einsatzes gemeinsamer Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen auf Fälle, in denen dies im Hinblick auf Sicherheit und Leichtigkeit der Rad- und Fußverkehrs vertretbar ist,
- Vorbereitung einer Radverkehrsklausel für Straßen in den jeweiligen Straßengesetzen der Länder und des Bundes, soweit dies nicht Straßen betrifft, die nur dem weiträumigen Verkehr dienen,
- Verbindung von Zuwendungsregelungen und Qualitätssicherung für Radverkehrsanlagen: Förderfähigkeit nur bei Einhaltung des Stand der Technik,
- Verbesserung von Rahmenbedingungen der Koordination von Radverkehrsplanungen.

Handlungsmöglichkeiten

- Darstellung Radverkehrsverbindungen in Bauleitplänen und Regionalplänen (rechtliche Verfestigung einer Radverkehrsverbindung)
- Aufrechterhaltung einer Radverkehrsverbindung bei Neubau und Ausbau einer Bundes- oder Landesstraße, bei Neubau und Ausbau einer Eisenbahnstrecke und bei Bahnübergangsbeseitigung,
- Umgang mit den für den Radwegebau relevanten naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen,
- Regelungen zur Koordination baulastträgerübergreifender Planungen
- Querung einer bestehenden Bundes- oder Landesstraße durch eine geplante Radverkehrsverbindung,
- Bau eines Radweges in Zusammenhang mit einer Bundesstraße auf Straßen anderer Baulastträger.

Weiterer Forschungsbedarf

- Als wesentliches Hemmnis für baulastträgerübergreifende und privat-öffentliche Modelle zur Radverkehrsführung wurde angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen die Frage der Verkehrssicherungspflicht für Radrouten auf beschränkt öffentlichen Wegen, Eigentümerwegen und Privatwegen identifiziert.

Zusammenstellung rechtlicher Regelungen

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/>

Hauptkapitel

1 Unselbständige und selbständige Radwege

2 Radverkehrsnetze

3 Straßenbaulast und Radverkehr

4 Probleme im Längsverkehr (Radwege)

Bau zu schmaler Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege

Gemeinsame Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten

Aufhebung der Benutzungspflicht bei Radverkehrsanlagen in Ortsdurchfahrten

Unterhaltung von Radverkehrsanlagen in ehemaligen Ortsdurchfahrten

5 Kreuzungen von Radverkehrsanlagen mit Bundes- oder Landesstraßen

6 Kreuzungen von Radverkehrsanlagen mit Eisenbahnen

7 Regelungen über Fahrradstellplätze

8 Denkmalschutz als hemmender Faktor

9 Naturschutzrecht als Hemmnis für den Bau von Radwegen

10 UVP-Pflichtigkeit für den Bau unselbständiger und selbständiger Radwege

4 StVZO



Fahrradausrüstungsverordnung

Die Verordnung sah vor, die technischen Anforderungen an Fahrräder und Fahrradanhänger in eine eigene Fahrradausrüstungsverordnung zu übernehmen.

Inhalte u.a.

- Bremswegvorschriften bei Fahrrädern (§67a, Abs. 2)
- Leuchtweite von Scheinwerfern (§67c, Abs. 4), Standlicht (§67c, Abs. 7), paarweise Verkabelung (§ 67c Abs. 10), keine Dynamo-pflicht für Rennräder und Mountainbikes (§67c, Abs. 12)
- Kennzeichnung von Fahrrädern (§ 67f) mit einer unzerstörbaren Plakette
- Bremse und Lichttechnische Einrichtungen an Fahrradanhängern (§ 67g, h)
- Bauartgenehmigung für Anhängerkupplungen (§67j)

Entscheidung

Der Bundesrat hat seine Zustimmung am 7.4.2006 **verweigert**.

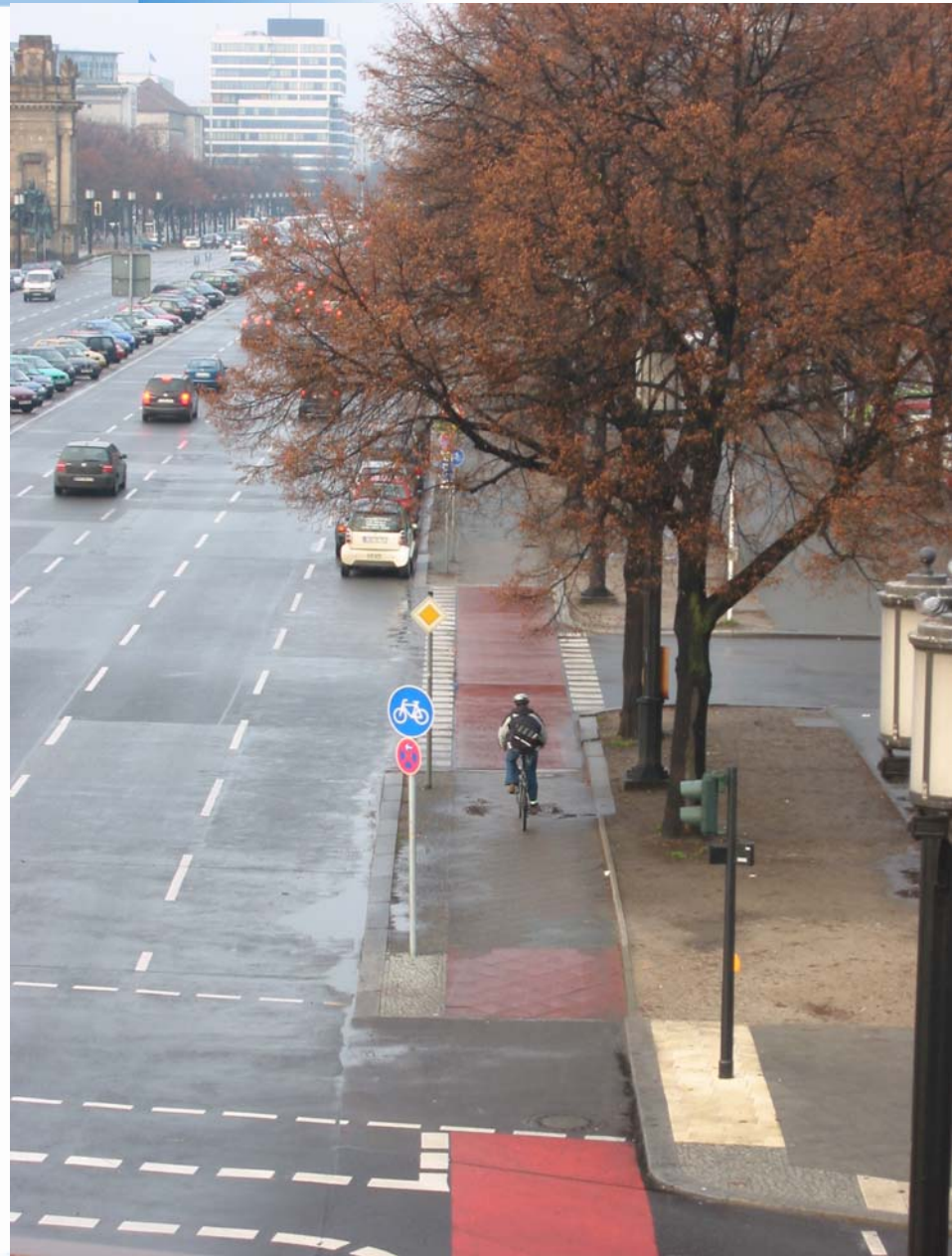
Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die Verordnung dem Grundsatz zum Abbau überflüssiger bürokratischer Regelungen widerspreche. Die Erhöhung der Sicherheitsanforderungen ... könne auch ohne zusätzliche Normsetzung erreicht werden.

Die Bundesregierung wurde daher vom Bundesrat aufgefordert, auf Zweiradhersteller und -handel sowie die betroffenen Interessen- und Verbraucherverbände dahingehend einzuwirken, dass **Verbesserungen** bei der Sicherheitsausrüstung von Fahrrädern auch **ohne Verordnung** vorgenommen werden.



5 StVO

Zweite „Fahrradnovelle“



Ausgangslage

„Radwege“ – Stand der Technik, Umsetzung

StVO-Novelle von 1997 benennt technische Standards (Breitenvorgaben) und bindet die Möglichkeit zur Anordnung der Radwegbenutzungspflicht daran.

Standards werden von der Fachwelt zunächst als großer Fortschritt erkannt, sind jetzt aber teilweise überholt.

Sie sind aber teilweise zu unkonkret („nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher“).

Umsetzung scheitert an Handlungsdruck/Zuständigkeit, Einsicht und Finanzmitteln.



Ausgangslage „Radwege“ – Rechtsprechung

Benutzungspflicht erfordert
„besondere Gefahrenlage“, die
das allgemeine Risiko übersteigt
(§ 45 (9) StVO) ...



Textauszug VwV-StVO

Zu Absatz 4 Satz 2

II. Radwegbenutzungspflicht

Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen.

Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, daß

1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. Das ist der Fall, wenn a) von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann oder b) der Gehweg von dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann,
2. die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Das ist der Fall, wenn a) er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist.

Dies bestimmt sich im allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung. Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend betragen: aa) Zeichen 237 - baulich angelegter Radweg mindestens 1,50 m möglichst 2,00 m - Radfahrstreifen (einschließlich Breite des Zeichens 295) mindestens 1,50 m möglichst 1,85 m, bb) Zeichen 240 - gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts/außerorts mindestens 2,50 m mindestens 2,00 m, cc) Zeichen 241 - getrennter Fuß- und Radweg für den Radweg mindestens 1,50 m. Zur lichten Breite bei der Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung vgl. Nummer II 3 zu § 2 Abs. 4 Satz 3; Rn. 37 ff.

Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.

Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Unplausibel restriktive
Einsatzkriterien in der VwV-StVO

Neuer Forschungsstand und
„Best Practice“: Gute
Erfahrungen mit den Einsatz von
Radfahrstreifen und Schutz-
streifen auf stark frequentierten
Straßen



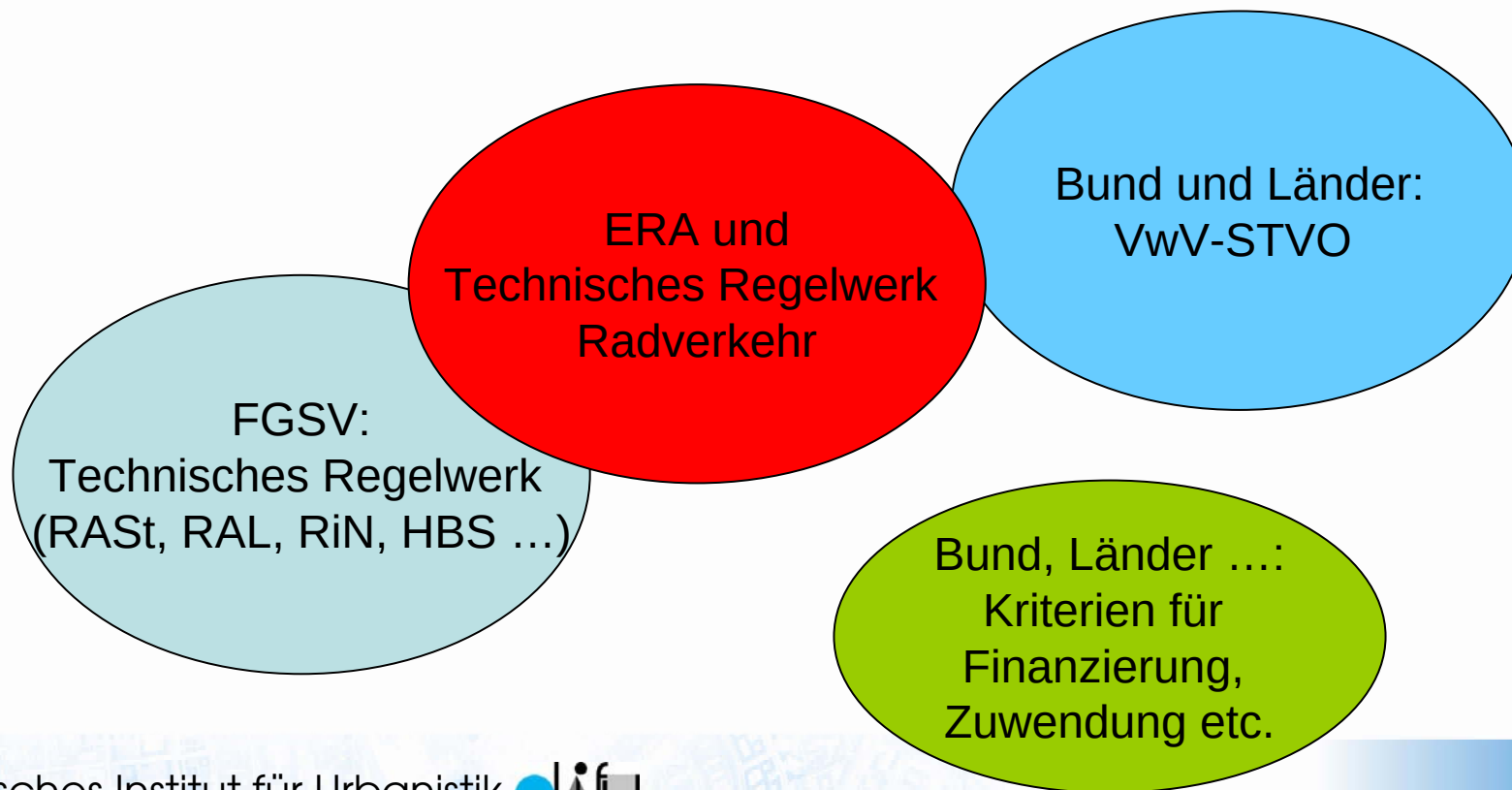
Abstimmung StVO / ERA / Förderbedingungen



- Verkehrsrecht StVO, StVO, StVZO, Rechtsprechung
- Technisches Regelwerk ERA, RAST ...
- Bau-, Planungs- und Straßenrecht mit Baulastträgerschaft, Haftung und Unterhalt
- Finanzierungs- und Förderbedingungen, Zuwendungsrecht,

Inkonsistente Regelwerke

- ERA 95, in einigen Bundesländern verbindlich eingeführt
- Differenzen ERA 95 – VwV-StVO von 1997
- Abweichende Finanzierungs- und Zuwendungskriterien



Ziele der Zweiten Fahrradnovelle

- **Förderung des Radverkehrs (NRVP)**
- **„Straffung und Vereinfachung der Vorschriften“**, Verzicht auf genaue Breitenvorgaben und DTV-Werte in der VwV-StVO, dafür Hinweis auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) i. d. jeweils gültigen Fassung
- **Reduzierung der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen**. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, **wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich erfordern**“,
- **„größere Flexibilität für die Planungs- und Straßenverkehrsbehörden vor Ort** bei der Anlage der Radverkehrsanlagen und der Anordnung der Benutzungspflicht durch Verkehrszeichen“.

Neuregelungen zu Radwegen ...

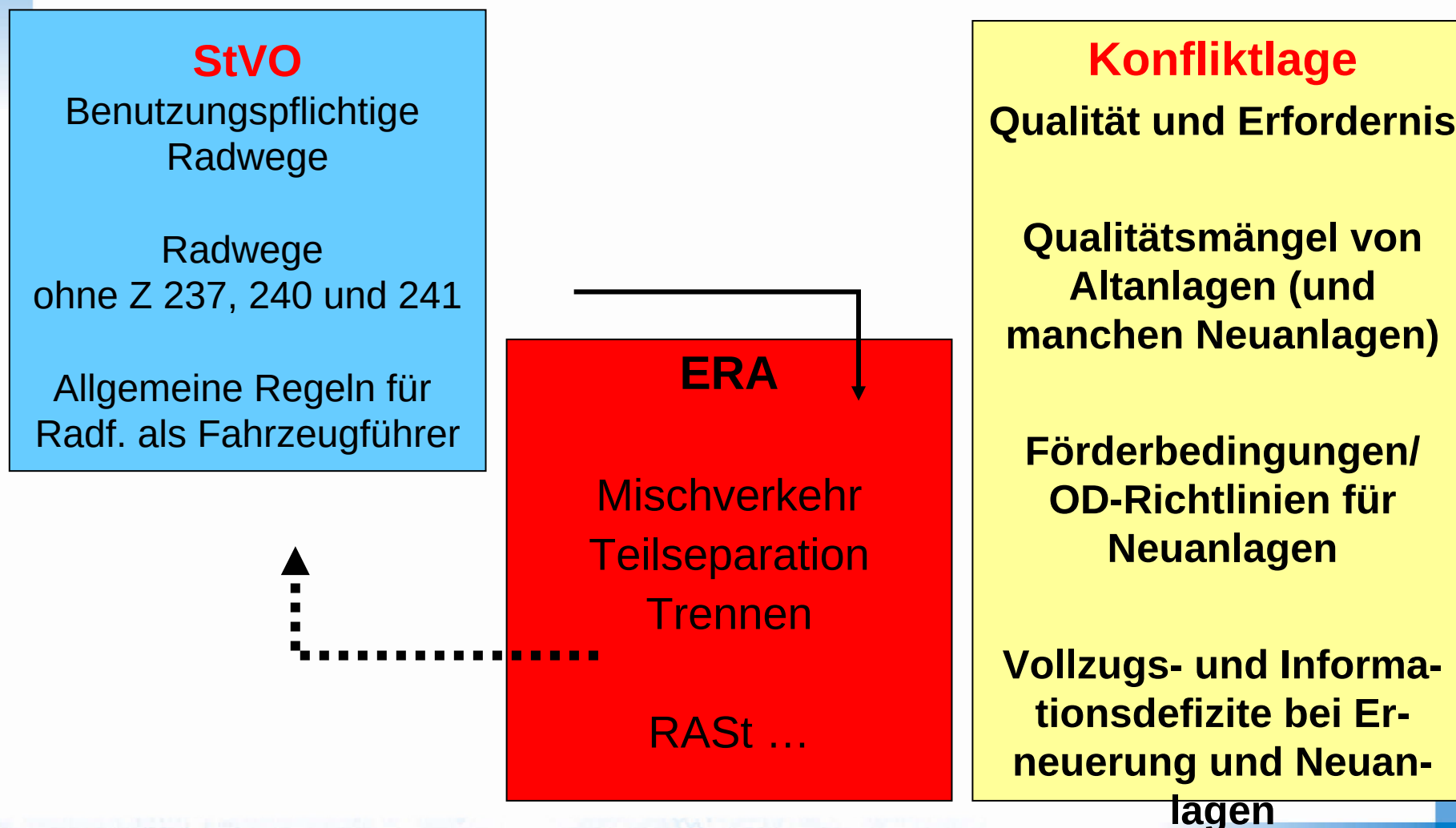
Herausnahme der technischen Standards aus der VwV-StVO

- Benutzungspflichtige Radwege müssen „Überholen“ ermöglichen
- In der VwV-StVO wird unter „Radwegbenutzungspflicht“ „auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.“

Klarstellung zu Radwegen ohne und mit Benutzungspflicht

- Die Radwegschilder Z 237, 240 und 241 kennzeichnen einen Radweg und begründen (weiterhin) die Benutzungspflicht.
- Umbenennung der bisherigen „anderen Radwege“ zu „Radwege ohne Zeichen 237, 240 oder 241“.

Abstimmungsproblematik

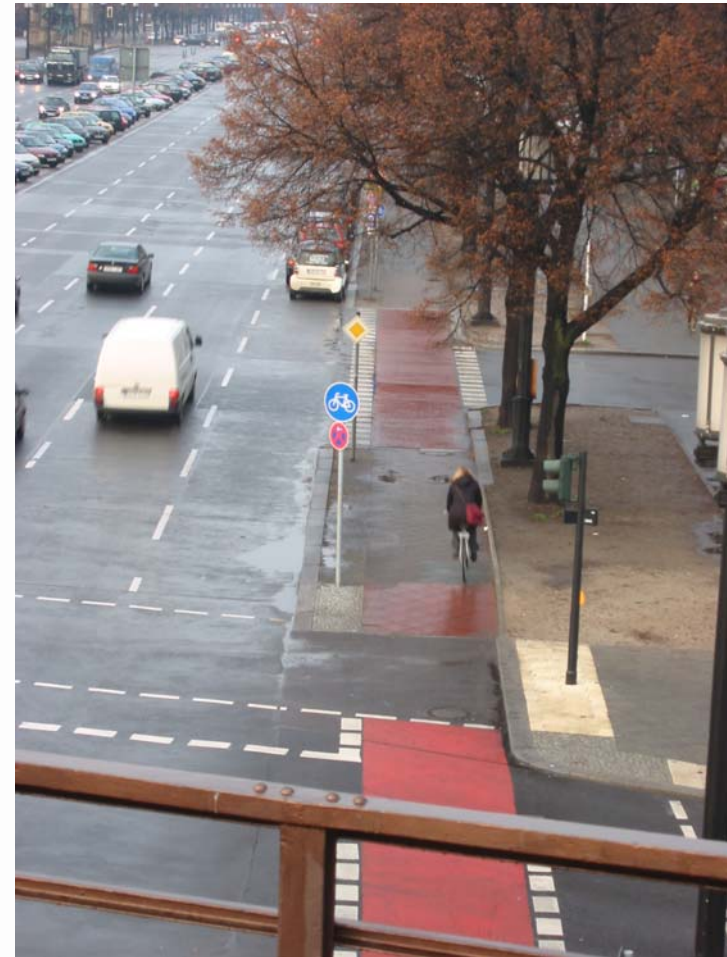


Klarstellung der Breiten

Anlage	Möglichst zu erreichen- des Maß / Regelmaß	Mindestmaß
Radweg (Z 237, 241)	2,00 m	1,60 m
Radweg ohne Z 237, 240, 241	2,00 m	-
<i>Gehweg</i>	<i>2,10 m – 6,00 m</i>	-
Radfahrstreifen (Z 237)	1,85 m	1,50 m
Gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts (mittlere/geringe Nutzungsintensität)	4,00 m / 3,00 m	3,00 m / 2,00 m
Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240) außerorts	2,50 m	2,00 m
Zweirichtungsradweg (Z237)	2,40 m	2,00 m
Schutzstreifen	1,60 m	1,25 m
Kernfahrbahn	-	4,25 m

Radfahrstreifen und Schutzstreifen

- „Schutzstreifen sind zulässig, wenn die Anlage eines benutzungspflichtigen Radwegs nicht möglich ist, aber erforderlich wäre“.
- Verweis zur Festlegung der Kriterien für Radfahrstreifen und der Ausführung von Schutzstreifen auf das technische Regelwerk (ERA).



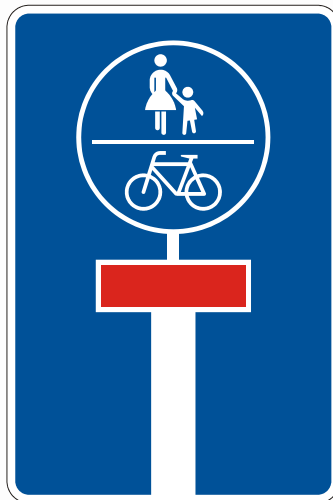
Fahrradstraße



Neue Geschwindigkeitsregelung

- Höchstgeschwindigkeit
Tempo 30 in Fahrradstraßen

Sackgasse



„Zeichen 357.2

Durchlässige Sackgasse

Das Zeichen weist auf die Durchlässigkeit der Sackgasse für den Radverkehr und den Fußgängerverkehr hin. Statt Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) kann Zeichen 239 (Gehweg) oder Zeichen 241 (Getrennter Rad- und Gehweg) gezeigt sein.

Einordnen / Abbiegen Einbahnstrasse



- Klarstellung der Wahlfreiheit direkt/indirekt beim links einordnen
- Änderung der Pfeilrichtung beim Zusatzzeichen zur Einbahnstraße

Inline-Skates



„(2) Durch das Zusatzzeichen wird das Inline-Skaten und Rollschuhfahren erlaubt. Wer sich dort mit Inline-Skates oder Rollschuhen fortbewegt, hat sich mit äußerster Vorsicht und unter besonderer Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr am rechten Rand in Fahrtrichtung zu bewegen und Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen.“

VwV-StVO

- ... unter bestimmten Bedingungen (Breiten, Rad- und Fußverkehrsmengen)
- in Tempo (max.) 30-Straßen, Fahrradstraßen und auf Radwegen ohne Benutzungspflicht

Was fehlt?

Kennzeichnung von
Radwegen ohne Z 237

(werden z.B. von Auto-
fahrern regelwidrig zu-
geparkt)

Lösung
Frankreich/Schweiz:



nicht im Entwurf der zweiten StVO-Novelle enthaltener Vorschlag

Stand StVO-Novelle

Der Bundesrat muss die zweite Fahrradnovelle auf der Basis eines Vorschlags der Bundesregierung beraten.

Die zweite Fahrradnovelle ist Teil eines umfassendes Änderungsvorschlags geworden.

Grund und Dauer der Verzögerungen sind mir nicht bekannt (Stand: 15.3.2007).





Aktuelle Informationen:
www.nationaler-radverkehrsplan.de