

(HMWEVW)

Von: (HMWEVW)
Gesendet: Montag, 27. Dezember 2021 14:46
An: (RPKS)
Cc: (RPKS); (RPGI); Poststelle, (RPGI); (RPDA); (RPDA); Poststelle (RPDA); (HMWEVW); (HMWEVW); (HMWEVW)
Betreff: WG: Änderung der VwV zur StVO / Schutzstreifen für den Radverkehr

Sehr geehrter Herr
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Anfrage zum Umgang mit bestehenden Schutzstreifen für den Radverkehr ohne zusätzlichen Sicherheitsraum, bei denen sich rechts davon ein Seitenstreifen befindet, auf Grundlage der Änderungsfassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 08.11.2021. Darin wird das HMWEVW um Auskunft gebeten, ob diese Schutzstreifen Bestandsschutz genießen oder zwingend zu entfernen sind.

Hierzu teile ich Ihnen gerne Folgendes mit:

Auch wenn vor Inkrafttreten der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 08.11.2021, welche am 16.11.2021 in Kraft getreten ist (sog. VwV-StVO-Novelle), explizit kein Sicherheitsraum zwischen dem Schutzstreifen für Radfahrende und dem Seitenstreifen vorgeschrieben war, ergibt sich dieses Erfordernis im Einzelfall aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Unfallforschung der Versicherer und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat weisen seit Jahren im Rahmen von Veröffentlichungen und Kampagnen sehr eindringlich auf die Gefährlichkeit von sog. Dooring-Unfällen zwischen Radverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr hin. Auch die in der VwV-StVO-Novelle aufgenommenen Vorgaben zu Sicherheitsräumen neben Schutzstreifen entsprechen im Kern den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Ausgabe 2010; vgl. Kapitel 2.2.1, Tabelle 5). Die Möglichkeit von sog. Dooring-Unfällen hätte seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde insoweit auch nach der bisherigen Rechtslage in die Ermessenserwägungen eingestellt werden müssen, ob ein Schutzstreifen am jeweiligen Streckenabschnitt zum Schutz der Rad Fahrenden in Betracht kommt.

Die VwV-StVO-Novelle vom 08.11.2021 regelt nunmehr, dass sofern sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen befindet, die Anordnung eines Schutzstreifens für den Radverkehr in der Regel nicht in Betracht kommt, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen (vgl. Abschnitt I, Ziffer 5, Rn. 12 zu Absatz 4 Satz 2 zu § 2 der VwV-StVO).

Da Schutzstreifen als Verkehrszeichen einen Dauerverwaltungsakt in Form der Allgemeinverfügung darstellen, kommt es für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit nicht auf den Anordnungszeitpunkt, sondern den aktuellen Zeitpunkt an. Gerichtlich wäre dies der Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung.

Es gibt insoweit keinen Bestandsschutz für bereits markierte Schutzstreifen.

In den Fällen, wo neben dem Schutzstreifen für den Radverkehr kein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Kfz-Verkehr geschaffen worden ist, dürfte die Anordnung jedenfalls dann rechtswidrig sein (-> VwV-StVO: „in der Regel“), wenn aufgrund der Zahl der Parkstände und deren direkten Ausrichtung zum Schutzstreifen, bei vielen Parkvorgängen sowie einer relevanten Radverkehrsdichte von einer erhöhten Gefahr an Dooring-Unfällen auszugehen ist.

Aus der Rechtswidrigkeit der verkehrsrechtlichen Anordnung folgt nicht zwingend die Verpflichtung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die Anordnung aufzuheben. Die Rechtswidrigkeit der Anordnung ist lediglich eine Voraussetzung für die Ermessensentscheidung. Trotz Rechtswidrigkeit einer Entscheidung stellt § 48 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) deren Aufhebung in das Ermessen der

Behörde. Auch aus dem Grundgesetz ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts keine allgemeine Verpflichtung der Behörden zu entnehmen, rechtswidrige belastende Verwaltungsakte unbeschadet des Eintritts ihrer Bestandskraft von Amts wegen oder auf Antrag des Adressaten aufzuheben. Aus dem Straßenverkehrsrecht folgt nicht eine abweichende Wertung, dass bestandskräftige Entscheidungen zwingend aufzuheben wären.

Hierbei kann offen bleiben, ob die Rücknahme auf § 48 HVwVfG zu stützen ist oder auf § 45 StVO („actus contrarius“). Auch § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO bindet die Straßenverkehrsbehörden nicht an strikte Regeln, sondern ermächtigt sie zu Ermessensentscheidungen („können“).

Es bleibt mithin der Einzelfallentscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen, ob die Schutzstreifen zu entfernen oder anzupassen sind oder ausnahmsweise (!) in der bestehenden Form belassen werden können.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Bund als Verordnungs- und Vorschriftengeber mit der Änderungsfassung der VwV-StVO vom 08.11.2021 die klare Wertung vorgegeben hat, dass aus Verkehrssicherheitsgründen in den Fällen, wo sich rechts vom Schutzstreifen ein Seitenstreifen befindet, grundsätzlich ein Schutzstreifen ohne zusätzlichen Sicherheitsraum nicht in Betracht kommt. Diese Bundesvorgabe schränkt das Ermessen deutlich ein (-> nahezu auf Null).

In den Fällen, wo aufgrund eines fehlenden Sicherheitsraums zum ruhenden Kfz-Verkehr mit einer erhöhten Gefahr an Dooring-Unfällen zu rechnen ist, wäre aufgrund der Bedeutung der bedrohten bzw. betroffenen Rechtsgüter (Leib und Leben der Rad Fahrenden) danach von einer entsprechenden Ermessensreduzierung auszugehen, so dass die Schutzstreifen anzupassen oder zu entfernen wären.

Nur in besonders gelagerten Einzelfällen, wo nach den besonderen Umständen das Risiko an Dooring-Unfällen nicht erhöht ist oder der Nutzen des Schutzstreifens insgesamt die kalkulierbaren Gefahren von Dooring-Unfällen überwiegt, kann von einer Demarkierung der Schutzstreifen abgesehen werden. Dies bedarf jedoch einer gesonderten und konkreten Begründung im Einzelfall. Der bloße Hinweis auf die geringe oder fehlende Zahl an Dooring-Unfällen in der Vergangenheit genügt hierfür nicht. Gerade wegen des (anzunehmenden) Aufwachsens des Radverkehrs im Rahmen der Mobilitätswende kann nicht auf die Erfahrungen der vergangenen Jahre auf Grundlage einer geringeren Radverkehrsdichte abgestellt werden. Im Übrigen muss die der Entscheidung zugrunde liegende Gefahrenprognose von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde stets im Blick behalten und bei Bedarf erneuert werden.

Ungeachtet der vorstehenden Ausführungen ergeben sich auf Grundlage der ERA Spielräume bei der Einrichtung von Schutzstreifen und der Markierung von Sicherheitstrennstreifen. Für den Schutzstreifen wird nach der ERA ein Regelmaß von 1,50 m und ein Mindestmaß von 1,25 m gefordert. Als Abstand zwischen Schutzstreifen und angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m berücksichtigt werden (vgl. hierzu Kapitel 3.2 der ERA). Nach der ERA kann bei wenigen Parkvorgängen und beengten straßenräumlichen Situationen ein Schutzstreifen einschließlich Sicherheitsraum 1,50 m breit sein. Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen verweist die VwV-StVO in Abschnitt I, Ziffer 5, Rn. 13 zu Absatz 4 Satz 2 zu § 2 auf die ERA.

Da sich Rad Fahrende und Kfz-Führende in ihrer Fahrweise an den Markierungen orientieren, ist die Einhaltung der Mindestmaße sicherheitsrelevant.

Ich bitte Sie um entsprechende Unterrichtung der nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden.

Das Regierungspräsidium Gießen und das Regierungspräsidium Darmstadt bitte ich ebenfalls um Kenntnisnahme und entsprechende Weitergabe an den jeweils nachgeordneten Bereich.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Referatsleiter
VI 3 – Lärmschutz Straße, Verkehrssicherheit