

Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrs- führungen

vorgelegt von Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Unfallforschung
der Versicherer



Inhalt

Vorwort	5
Einleitung	6
Rechtsgutachten zur Sicherheit markierter Radverkehrsführungen	7
Auslegung des Regelungsinhaltes des unbestimmten Rechtsbegriffs „bei Bedarf“	9
Überholen von/ Vorbeifahren an Radfahrern, die auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen fahren	12
Fazit	14

Vorwort



Siegfried Brockmann

Sehr geehrte Damen und Herren,

In den letzten Jahren wurden für den Radverkehr immer häufiger Radfahrstreifen und Schutzstreifen markiert. Wie sich die Verkehrsteilnehmer auf Straßen mit solchen Anlagen verhalten sollen, regelt die Straßenverkehrsordnung (StVO).

Einmal abgesehen davon, dass den meisten Verkehrsteilnehmern die einschlägigen Bestimmungen nicht oder nicht vollständig bekannt sein dürften, ergeben sich selbst für fachkundige Betrachter einige Fragen. Zunächst unterscheiden sich Radfahrstreifen und Schutzstreifen dadurch, dass ersterer nicht Teil der Fahrbahn ist. Bedeutet dies aber, dass zu einem auf dem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer ein ausreichender Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden muss, ähnlich dem Verhalten auf zwei Fahrstreifen in die gleiche Richtung? Zweites Problem: Bei der Überfahrbarkeit ist es rechtlich so, dass der Radfahrstreifen in der Regel nicht von Kraftfahrzeugen überfahren werden darf, der Schutzstreifen jedoch bei Bedarf.

Daraus ergeben sich folgende Fragestellungen, die wir in einem Rechtsgutachten haben klären lassen:

1. Welcher „Bedarf“ rechtfertigt das Befahren von Schutzstreifen für den Radverkehr durch andere Fahrzeuge?
- und
2. Wie groß muss der seitliche Abstand beim Überholen von Radfahrern auf markierten Radfahr- und Schutzstreifen sein?

Wir legen das Gutachten in dieser Broschüre ungekürzt zur Diskussion vor. Soweit die juristische Diskussion der hier vorgelegten Auslegung folgt, hat dies zur Konsequenz, dass die Verkehrsteilnehmer darüber wesentlich besser informiert werden müssen und die Ordnungsbehörden der weitgehend üblichen Missachtung klarere Grenzen setzen müssen.



Siegfried Brockmann
Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Einleitung

Einleitung

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) führt ein Forschungsprojekt zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen durch. Hierbei fanden unter anderem umfangreiche Verhaltensbeobachtungen der Verkehrsteilnehmer sowie Abstandsmessungen beim Überholen von Radfahrern statt. Die detaillierten Ergebnisse des Projektes werden entsprechend gesondert veröffentlicht. In diesem Zusammenhang ergaben sich jedoch zwei offene rechtliche Fragestellungen, welche durch das im Folgenden dargestellte Rechtsgutachten beantwortet werden sollen.

Welcher „Bedarf“ rechtfertigt das Befahren von Schutzstreifen für den Radverkehr durch andere Fahrzeuge?

Bei den oben genannten Verhaltensbeobachtungen zeigte sich, dass vor allem Schutzstreifen (aber auch Radfahrstreifen) aus den verschiedensten Gründen sehr häufig von motorisierten Verkehrsteilnehmern überfahren werden.

Für Radfahrstreifen ist die Rechtslage hierzu vergleichsweise eindeutig. Ein Radfahrstreifen ist gemäß VwV-StVO zu §2 Absatz 4 Satz 2 ein mit Zeichen 237 „Radweg“ gekennzeichnete und durch Zeichen 295 „Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung“ (in der Regel als Breitstrich) von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Diese Begrenzungslinie darf nach Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der StVO grundsätzlich nicht überfahren werden (auch nicht teilweise). Eine Ausnahme besteht ausschließlich für den Fall, dass dahinter liegende Parkstände angelegt sind, die anders nicht erreichbar sind.

Die entsprechenden Formulierungen in der StVO zum Schutzstreifen lassen dagegen einen Interpretationsspielraum zu, in welchen Fällen dieser überfahren werden darf. Ein Schutzstreifen ist laut StVO ein mittels einer Leitlinie auf der Fahrbahn markierter Fahrstreifen für den Radverkehr. Gemäß Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO darf dieser vom übrigen Verkehr nur „bei Bedarf“ überfahren werden, wenn der Radverkehr dabei nicht gefährdet wird. Was unter dem unbestimmten Rechtsbegriff „bei Bedarf“ zu verstehen ist, wird in der StVO nicht genannt.

Bei welchem „Bedarf“ darf also ein Schutzstreifen von Kraftfahrzeugen befahren werden?

Wie groß muss der seitliche Abstand beim Überholen von Radfahrern auf markierten Radfahr- und Schutzstreifen sein?

Die im oben genannten Forschungsprojekt durchgeführten Abstandsmessungen beim Überholen von Radfahrern zeigten, dass andere Verkehrsteilnehmer Radfahrer auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen oft mit sehr geringem Abstand überholen. Meist orientierten sich die überholenden Kraftfahrer an den vorhandenen Markierungen.

Zum einzuhaltenden Abstand beim Überholen von Radfahrern nennt die StVO keine konkreten Zahlen. Verschiedene Urteile zum einzuhaltenden seitlichen Abstand beim Überholen von Radfahrern nennen entsprechende Mindestabstände. Für die Überholung von Radfahrern auf markierten Radfahr- und Schutzstreifen liegen explizit jedoch keine Urteile vor.

Welcher seitliche Abstand muss also beim Überholen von Radfahrern auf markierten Radfahr- und Schutzstreifen eingehalten werden?

Zur Klärung der beiden oben genannten Fragen hat die UDV ein Rechtsgutachten bei Herrn Prof. Dr. jur. Dieter Müller in Auftrag gegeben.

Rechtsgutachten zur Sicherheit markierter Radverkehrsführungen

Rechtsgutachten vom 7. November 2018
im Wortlaut von Herrn Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Auslegung des Regelungsinhaltes des unbestimmten Rechtsbegriffs „bei Bedarf“

(aus Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO Abschnitt 8 lfd. Nr. 22 Zeichen 340 (Leitlinie) als markierter Schutzstreifen)

Die Vorschrift der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO Abschnitt 8 Spalte 3 Nr. 2 zur lfd. Nr. 22 Zeichen 340 (Leitlinie) lautet: „Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.“

Diese in der Spalte 3 unter der Überschrift „Ge- oder Verbot“ platzierte Regelung verbietet für Fahrzeuge das Überfahren markierter Schutzstreifen für den Fall, dass kein „Bedarf“ besteht. Dabei richtet sich die Regelung an alle Fahrzeugführer und ist damit nicht spezifisch an Kraftfahrzeugführer oder die Führer mehrspuriger Fahrzeuge gerichtet. Der Ordnungsgeber erreicht dadurch, dass auch andere Fahrzeuge wie z. B. Kutschen oder Motorräder unter diese Regelung fallen.

Die Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „Bedarf“ ist streitig bzw. weitestgehend ungeklärt.

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 gem. 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 juristische Inhalt zu bewerten.

Das Sächsische OVG hat grundsätzlich zur Bedeutung von Schutzstreifen Stellung bezogen, indem es argumentierte, auch ein Schutzstreifen entfalte seine Wirkung nur durch seine Akzeptanz durch die motorisierten Verkehrsteilnehmer (Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 03. März 2015 – 3 B 275/14, Rn. 12, juris, auch zum Folgenden). Er sei ohne weiteres überfahrbar und biete keinen körperlichen Schutz – wie etwa eine Leitplanke – vor der Missachtung dieses für Radfahrer bevorzugt vorgesehenen Straßenraums. Eine Gefährdungslage für Radfahrer schließe er nicht aus; er könne sie lediglich – in vergleichbarer Weise wie eine Tempo-30-Anordnung – mindern, ohne notwendigerweise einen signifikant höheren Schutz für Radfahrer zu bilden.

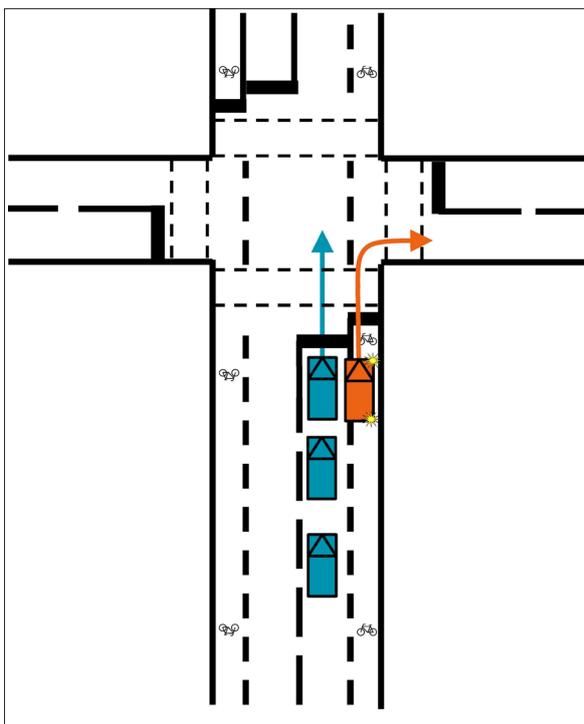
Diese Auffassung wird bestätigt durch das OVG Lüneburg, das einem durch Leitlinien (Zeichen 340) markierten Schutzstreifen für Radfahrer keine rechtlichen Verhaltenspflichten für Radfahrer zubilligt (OVG Lüneburg, Beschluss vom 25. Juli 2018 – 12 LC 150/16, juris).

Für Radfahrer besteht bei Vorhandensein von Schutzstreifen lediglich eine indirekte Benutzungspflicht, die sich an der Pflicht orientiert, das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO einzuhalten (ebenso König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVO, Rn. 69, m. w. N.).

Vor dem Hintergrund der Regelung und des Schutzgedankens für die Verkehrssicherheit sollen die drei nachfolgend geschilderten Verkehrssituationen bewertet werden.

Auslegung des Regelungsinhaltes des unbestimmten Rechtsbegriffs „bei Bedarf“

Situation1: Benutzung des Schutzstreifens zum Rechtsabbiegen neben geradeausfahrenden Fahrzeugen.



Prinzipialskizze 1:
Benutzung des Schutzstreifens
zum Rechtsabbiegen

Eine Fahrbahn, auf der ein Schutzstreifen markiert ist, muss von allen Fahrzeugführern stets mit gesteigerter Aufmerksamkeit befahren werden, weil ein Fahrradschutzstreifen nur „bei Bedarf“ befahren werden darf und Autofahrer daher ohnehin auf mögliche Fahrradfahrer achten und die durch die unterbrochene Leitlinie markierte Fahrspur einhalten müssen (AG Köln, Urteil vom 20. Mai 2014 – 272 C 20/14, Rn. 24, juris). Diese Schilderung des geltenden Verhaltensrechts auf Fahrbahnen mit markierten Schutzstreifen erläutert den Begriff des Bedarfs nicht, sondern stellt die Regel auf, dass ein Überfahren der unterbrochenen Linie einen Ausnahmefall darstellt. Dieser Ausnahmefall bedarf einer juristischen Klärung anhand der üblichen juristischen Methodik.

Die methodisch schwächste Form der Auslegung eines „Bedarfs“ nach dem reinen Wortsinn legt eine weit gefasste situationsbezogene Auslegung nahe, die es erlauben würde, jeden in gleicher Richtung fahrenden Verkehr, der den eigenen Fahrweg eines Kraftfahrzeugführers behindern würde, unter Nutzung von Teilen des Schutzstreifens z. B. gem. § 5 Abs. 7 Satz 1 StVO erlaubterweise rechts zu überholen (als Auslegungsmöglichkeit benannt von Müller, in: Bachmeier/Müller/Rebler, Straßenverkehrsordnung Kommentar, § 42 StVO Rn. 15).

Der in der weit bedeutenderen historischen Auslegung ins Auge zu fassende Ordnungsgeber ging bei der Möglichkeit, Schutzstreifen anzuordnen, davon aus, dass der Kraftfahrzeugverkehr „solche Schutzstreifen von sich aus meiden und sich mehr auf den Fahrstreifen bewegen“ werde [Bundratsdrucksache 374/97, S. 11]. Eine Auslegung nach dem Willen des Ordnungsgebers sieht den „Bedarf“ allerdings ausschließlich „für Ausweichvorgänge im Begegnungsverkehr“ vor [Bundratsdrucksache 374/97, S. 11; Bundratsdrucksache 375/97, S. 30].

Diese Auslegung wird gestützt durch eine systematische Auslegung der Rechtsprechung.

Nach VwV-StVO zu § 2 StVO zu Abs. 4 Satz 2 unter I. 5. muss „der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnanteil“ ... „so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.“ Das OVG Lüneburg schließt aus dieser lediglich auf den Begegnungsverkehr fokussierenden Formulierung, dass „nicht aber noch weiter gehend auch ein Überholen von Radfahrern trotz Gegenverkehrs möglich sei“ [OVG Lüneburg, Beschluss vom 25. Juli 2018 – 12 LC 150/16, Rn. 45, juris, auch zum Folgenden]. Der Normgeber gehe also davon aus, dass PKW-Fahrer bei der Markierung eines Schutzstreifens ggf. länger als ohne einen solchen mit dem Überholen von Radfahrern warten.

Auslegung des Regelungsinhaltes des unbestimmten Rechtsbegriffs „bei Bedarf“

Nach dieser Rechtsprechung wird der in gleicher Richtung verlaufende und einen nachfolgenden Kraftfahrzeugführer behindernde fließende Verkehr für einen „Bedarf“ nicht zu berücksichtigen sein.

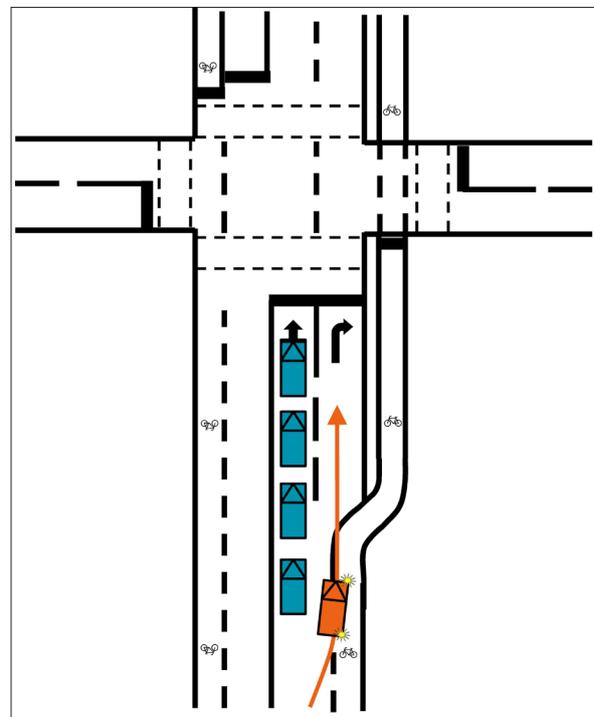
Die den Gedanken der Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellende teleologische Auslegung kommt zu demselben Schluss, dass der fließende Kraftfahrzeugverkehr bei möglichen Begegnungen mit auf dem Schutzstreifen fahrendem Radverkehr dann zurückstehen muss und den Schutzstreifen nicht befahren darf, wenn lediglich behindernde Fahrzeuge in gleicher Richtung zu verzeichnen sind.

Auch eine allerdings methodisch nicht näher begründete Ansicht aus der Kommentarliteratur meint hierzu, dass als Bedarf z.B. ein notwendiges Ausweichen vor dem Gegenverkehr zu verstehen ist. Keinen Bedarf begründet demgegenüber der Wunsch, bei einer Stockung „voranzukommen“ [Bouska/Leue, StVO, 25. Auflage; Erläuterung 19 zur Anlage 3 StVO, „Leitlinie“].

In konsequenter Fortführung dieser Auslegung darf der Schutzstreifen auch dann nicht von Kraftfahrzeugen befahren werden, wenn sich auf dem Schutzstreifen kein Radfahrer befindet. Der Schutzstreifen kann seinen Zweck, eine besondere Schutzzone für alle Radfahrer zu gewährleisten, nur dann erfüllen, wenn er selbst dann freigehalten wird, wenn aktuell keine Radfahrer sichtbar sind, theoretisch aber jederzeit aus rückwärtiger Richtung aufschließen könnten. Der Bedarf ist also auch dann nicht gegeben, wenn sich aktuell kein Radfahrer auf dem Schutzstreifen befindet.

Die Benutzung des Schutzstreifens zum Rechtsabbiegen neben geradeausfahrenden Fahrzeugen scheidet demnach in jeder Hinsicht aus. Entgegenstehende Rechtsansichten sind weder in der Rechtsprechung, noch in der Kommentarliteratur erkennbar.

Situation 2: Benutzung des Schutzstreifens zum Erreichen eines Rechtsabbiegerstreifens (oder eines Mischfahrstreifens zum Rechtsabbiegen), wenn sich auf dem neben dem Schutzstreifen gelegenen Geradeausfahrstreifen ein Rückstau gebildet hat.



Prinzipische Skizze:
Erreichen eines Fahrstreifens
zum Rechtsabbiegen

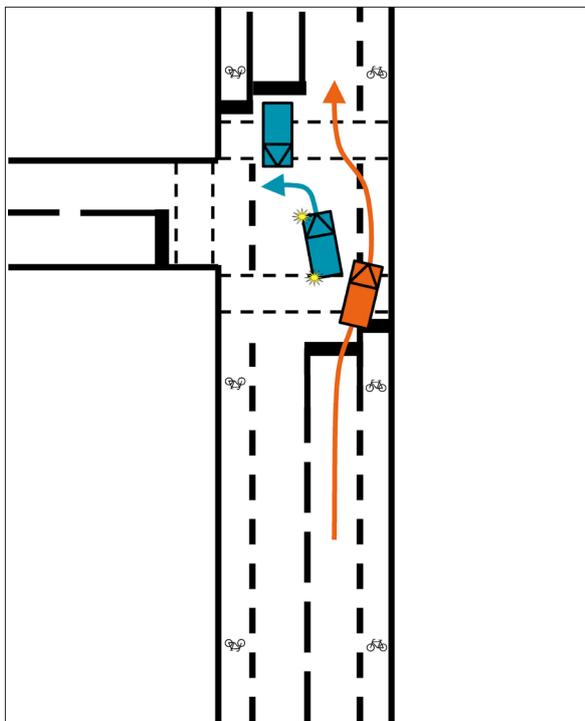
Zu dieser Frage argumentiert eine vereinzelte Auffassung in der Kommentarliteratur, die Benutzung des Schutzstreifens sei in den Fällen zulässig, „um an verkehrsbedingt haltenden Verkehrsteilnehmern zum Erreichen einer weiter vorne befindlichen Rechtsabbiegespur vorbeizugelangen, sofern der Schutzstreifen nicht von Radfahrern genutzt wird“ [Burmman/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, S. 628 Fn. 21]. Diese Ansicht orientiert sich allein an dem Wortsinn, nutzt also lediglich die schwächste Auslegungsmethode.

Überholen von/ Vorbeifahren an Radfahrern, die auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen fahren

Nach den zur Beantwortung der ersten Frage angewandten historischen, systematischen und teleologischen Auslegungsmethoden ist die eben genannte Ansicht abzulehnen.

Die Benutzung des Schutzstreifens zum Erreichen eines Rechtsabbiegerstreifens (oder eines Mischfahrstreifens zum Rechtsabbiegen), wenn sich auf dem neben dem Schutzstreifen gelegenen Geradeausfahrstreifen ein Rückstau gebildet hat, ist demnach rechtswidrig (siehe dazu Müller, in: Bachmeier/Müller/Rebler, Straßenverkehrsordnung Kommentar, § 42 StVO Rn. 15).

.....
Situation 3: Vorbeifahren an einem in der Knotenpunktmittelpunkt aufgestellten Linksabbieger, der auf Lücken im Gegenverkehr wartet.



Prinzipische Skizze 3:
 Vorbeifahren an einem aufgestellten Linksabbieger

Nach den in der ersten und zweiten Frage angewandten historischen, systematischen und teleologischen Auslegungsmethoden ist die Benutzung des Schutzstreifens zum Zweck des Vorbeifahrens an einem in der Knotenpunktmittelpunkt aufgestellten Linksabbieger, der auf Lücken im Gegenverkehr wartet, verboten.

Überholen von/ Vorbeifahren an Radfahrern, die auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen fahren

Bezüglich des Überholens von Radfahrern wird mit Bezug auf § 5 Abs. (4) StVO oft das Urteil des OLG Hamm, Az. 9 U 66/92 zitiert, wonach beim Überholen von Radfahrern durch Kfz ein seitlicher Abstand von 150 cm einzuhalten ist. (u.a. in Bouska/Leue, StVO, 25. Auflage, Erläuterung 9a zu § 5 Abs. (4) StVO. Es stellt sich die Frage, ob auch beim Überholen von/ Vorbeifahren an Radfahrern, die auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen fahren, ein solcher Abstand eingehalten werden muss.

Ein Schutzstreifen ist nach der für die Auslegung verbindlichen amtlichen Definition der VwV-StVO zu § 2 StVO zu Abs. 4 Satz 2 unter I. 5. „ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn“. Wenn ein Kraftfahrzeugführer einen auf einem Schutzstreifen fahrenden Radfahrer überholt, muss in Auslegung der Vorschrift des § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO daher ein nach der Rechtsprechung einzuhaltender Seitenabstand von mindestens 150 cm eingehalten werden.

Ein Radfahrstreifen ist nach der für die Auslegung verbindlichen amtlichen Definition der VwV-StVO zu § 2 StVO zu Abs. 4 Satz 2 unter I. 3. „ein mit Zeichen 237 gekennzeichnete und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg“. Ein Sonderweg ist zwar ein Teil der Straße, aber nicht der Fahrbahn, weil er durch Zei-

Überholen von/ Vorbeifahren an Radfahrern, die auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen fahren

chen 295 juristisch abgetrennt ist. Nach Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO Abschnitt 9 Spalte 3 Nr. 1a zur lfd. Nr. 68 Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung) lautet das betreffende Verbot: „Wer ein Fahrzeug führt, darf die durchgehende Linie auch nicht teilweise überfahren.“ Die Erläuterung dazu lautet: „Als Fahrstreifenbegrenzung trennt das Zeichen den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn oder mehrere Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr voneinander ab.“

Juristisch gesehen werden Fahrzeuge, die in gleicher Richtung einen Sonderweg befahren, nicht überholt, sondern es wird an ihnen vorbeigefahren. Allerdings bedeutet eine juristische Abtrennung nicht per se, dass der aus Sicherheitsgründen notwendige Seitenabstand beim Vorbeifahren geringer sein darf, als es beim Überholen der Fall ist. Der Seitenabstand muss daher beim Vorbeifahren gemäß § 1 Abs. 2 StVO ebenfalls mindestens 150 cm betragen, damit kein Radfahrer konkret gefährdet werden kann.

Diese Auffassung wird gestützt durch eine Argumentation des BGH, wonach bei der notwendigen Gesamtbeurteilung der das Aneinandervorbei- bzw. das Nebeneinanderfahren regelnden gesetzlichen Bestimmungen nicht zweifelhaft sein kann, dass auch beim Nebeneinanderfahren überholt werden kann, und zwar rechts oder links (BGH, Beschluss vom 13. Februar 1975 – 4 StR 508/74, BGHSt 26, 73-79, Rn. 10). Daher gilt auch ein Vorbeifahren an einem sich auf dem Radfahrstreifen befindendem Radfahrer de facto als ein Überholvorgang, bei dem im Ergebnis der notwendige Seitenabstand von mindestens 150 cm einzuhalten ist.

Weitere Fragestellung: Gibt es beim Vorbeifahren an Radfahrern auf Radfahrstreifen/Radwegen oder Schutzstreifen Unterschiede in Bezug auf einen „ausreichenden“ Seitenabstand, der einzuhalten wäre?

Hinsichtlich sämtlicher Überholvorgänge und dem Vorbeifahren an Hindernissen gilt stets die übergreifende Vorschrift des § 1 StVO, also die Grundregeln des Verkehrsverhaltens. D. h. ein Seitenabstand muss immer so ausreichend gewählt werden, dass keine Belästigung, Behinderung, Gefährdung oder Schädigung möglich ist.

Jeder Überholende muss in seinen Verkehrsvorgang das mögliche Verkehrsverhalten des zu überholenden Verkehrsteilnehmers einbeziehen. Ergibt sich ein möglicher Konflikt, muss konsequent auf den Überholvorgang so lange verzichtet werden, bis ein gefahrloses Überholen möglich ist. Welcher seitliche Sicherheitsabstand gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO beim Überholen anderer Verkehrsteilnehmer einzuhalten ist, hängt vor diesem Hintergrund nach einer Grundsatzentscheidung des Bayerischen Obersten Landesgerichts „von den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles ab und richtet sich insbesondere nach der Fahrzeugart und Fahrgeschwindigkeit des Überholenden, den Fahrbahnverhältnissen dem Wetter und der Person oder dem Verhalten des Eingeholten“ (Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 13. März 1987 – RReg 2 St 52/87, juris). Im Regelfall reicht zwar beim Überholvorgang zwischen zwei Kraftfahrzeugen ein Seitenabstand von einem Meter beim Überholen aus, aber besondere Vorsicht ist beim Überholen von Reitern oder Radfahrern geboten, so dass ein Seitenabstand von mindestens 1,5 – 2 m einzuhalten ist (Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 07. April 2011 – 12 U 6/11, juris).

Als Grund für den breiteren Seitenabstand gegenüber Radfahrern ist stets deren mögliches Ausschwenken zu berücksichtigen, vor allem falls die Umstände der Verkehrssituation auf eine solche Möglichkeit hindeuten (OLG Hamm, Urteil vom 10. November 1992 – 9 U 66/92, juris). Auf ansteigender Straße kann beim Überholen von radfahrenden Kindern den Umständen nach sogar ein Seitenabstand von 2 m erforderlich sein (OLG Frankfurt, Beschluss vom 30. September 1980 – 2 Ss 478/80, juris).

Vor dem Hintergrund des Schutzgedankens aus § 1 StVO spielt es juristisch keine Rolle, ob ein Radfahrer auf einem Radfahrstreifen oder auf einem Schutzstreifen überholt wird. Bei beiden überholten Radfahrern muss stets der gleiche, die Sicherheit wahrende Seitenabstand eingehalten werden. Jede andere Auslegung würde den Grundgedanken der Verkehrssicherheit, also den Hauptregelungszweck der gesamten StVO, ins Gegenteil verkehren.

Fazit

Beim Überholen von Fußgängern haben Radfahrer die Belange der Fußgänger auf gemeinsamen bzw. getrennten Fuß- und Gehweg besonders zu berücksichtigen (OLG Oldenburg (Oldenburg), Beschluss vom 9. März 2004 – 8 U 19/04, Rn. 6, juris, auch zum Folgenden). Selbstverständlich haben in diesem Begegnungsverkehr auch die Fußgänger auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen und diesen die Möglichkeit zum Passieren zu geben; den Radfahrer treffen aber in erhöhtem Maße Sorgfaltspflichten, weil sie mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs sind und dadurch ein höheres Verletzungspotenzial zu berücksichtigen haben.

Auch für Lkw-Fahrer, die in ihrem Fahrstreifen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO einhalten müssen, gilt das Gebot der Vorsicht und Rücksichtnahme aus § 1 Abs. 1 StVO, wenn sie z. B. erkennen, dass auf dem direkt angrenzenden, nur durch einen Bordstein baulich getrennten Gehweg Fußgänger am Rand gehen. In diesem Fall muss beim Überholvorgang ein ausreichend bemessener Seitenabstand eingehalten werden, damit keine Gefährdung eintreten kann. Ggf. muss daher zum Schutz des schwächeren Verkehrsteilnehmers vom Rechtsfahrgebot abgewichen und notfalls sogar auf den Überholvorgang vorerst verzichtet werden.

Fazit

.....
Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „bei Bedarf“
.....

Im Einklang mit dem Willen des Ordnungsgebers, 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.

.....
Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs
„Ausreichender Seitenabstand“ (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO)
beim Überholen/Vorbeifahren von/an Radfahrern
.....

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 Radfahrern unabhängig von der angeordneten Art der Radverkehrsführung eines Mindestseitenabstandes von 1,5 Metern. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer gem. § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein so genanntes „faktisches Überholverbot“.



Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Telefon 030 . 20 20 - 58 21
Fax 030 . 20 20 - 66 33

unfallforschung@gdv.de
www.udv.de
www.gdv.de

Facebook: facebook.com/unfallforschung
Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
YouTube: youtube.com/unfallforschung
Instagram: instagram.com/udv_unfallforschung

Redaktion:
Dipl.-Ing. Marcel Schreiber

Gestaltung:
pensiero KG, www.pensiero.eu

Bildquellen:
Titelseite: Stadler – pensiero

Erschienen: 12/2018



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/20 20 - 50 00, Fax: 030/20 20 - 60 00
www.gdv.de, www.udv.de