

## Anregung

Es wird angeregt, auf das Markieren eines Schutzstreifens dann zu verzichten, wenn die Fahrbahnbreite abzüglich des Schutzstreifens weniger als 3,00 Meter beträgt.

## Begründung



Unabhängig von der Frage, daß und ob Schutzstreifen für Radverkehr Teil der Fahrbahn sind oder nicht, erlaubt die Straßenverkehrs-Ordnung das Überfahren eines Schutzstreifens (vgl. Foto Hainstraße oben) nur „bei Bedarf“. Das Rechtsgutachten der Unfallforscher der Versicherer (*Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen, vorgelegt von Prof. Dr. jur. Dieter Müller*) kommt zu dem Fazit (S. 14):

»Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „bei Bedarf“: 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.**«

Der Petent würde gerne vom Ressort 104 wissen, ob es diese Auffassung teilt. Dann nämlich müßten die Verkehrsteilnehmer, sofern die eigene (Rest-) Fahrbahnbreite nicht ausreicht, wie der Busfahrer im obigen Foto solange die Gegenfahrbahn benutzen, bis tatsächlich Gegenverkehr vorhanden ist.

Weitergedacht würde es ferner bedeuten, daß ein Schutzstreifen in Gegenrichtung, das heißt auf der linken Fahrbahnseite zum Beispiel in Einbahnstraßen, überhaupt nicht überfahren werden darf. Denn außer Radverkehr, den der Schutzstreifen schützen soll, ist dann kein Gegenverkehr vorhanden.

Falls die Fachverwaltung die Auffassung des Gutachters nicht folgt, bzw. ein Schutzstreifen auf Fahrbahnen mit ständigem Gegenverkehr angeordnet wird, und damit der Kraftfahrer zu dauerhaftem Überfahren des Schutzstreifens genötigt wird, stellt sich die Frage, ob der Mobbing-/Schutzstreifen dann noch seine Funktion (die Sicherheit des Radverkehrs) erfüllen kann, wenn er durch ständiges Überfahrenwerden durch Kfz vielmehr ein „normaler Teil“ der Fahrbahn geworden ist.

Mobbingstreifen mit 1,50 m plus Restfahrbahn von 2,25 m mag gesetzliches Minimum sein – man darf aber nicht verschweigen, daß der Verordnungsgeber dabei völlig praxisfremd davon ausgeht, ein hinter einem Radler fahrender Kraftfahrer würde geduldig hinter dem Radfahrer folgen. (Versuchen Sie mal am Hardtufer, mit dem Rad zu fahren, ohne überholt zu werden.)