



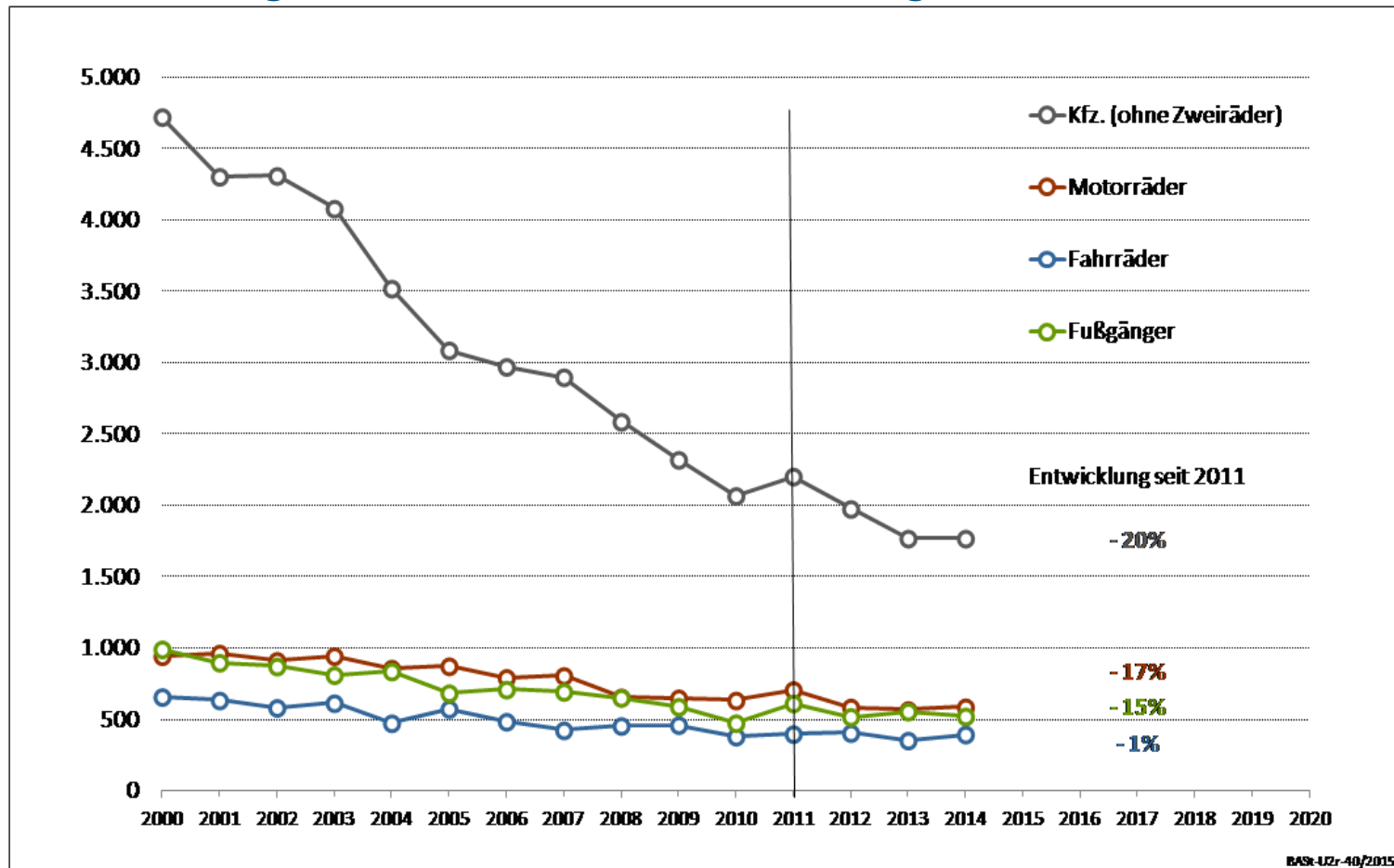
Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

„Schutz von Kindern und Radfahrern mittels verhaltensrechtlicher Regelungen der StVO“

Ministerialrätin Anke Leue
Leiterin des Referates LA 22
Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)

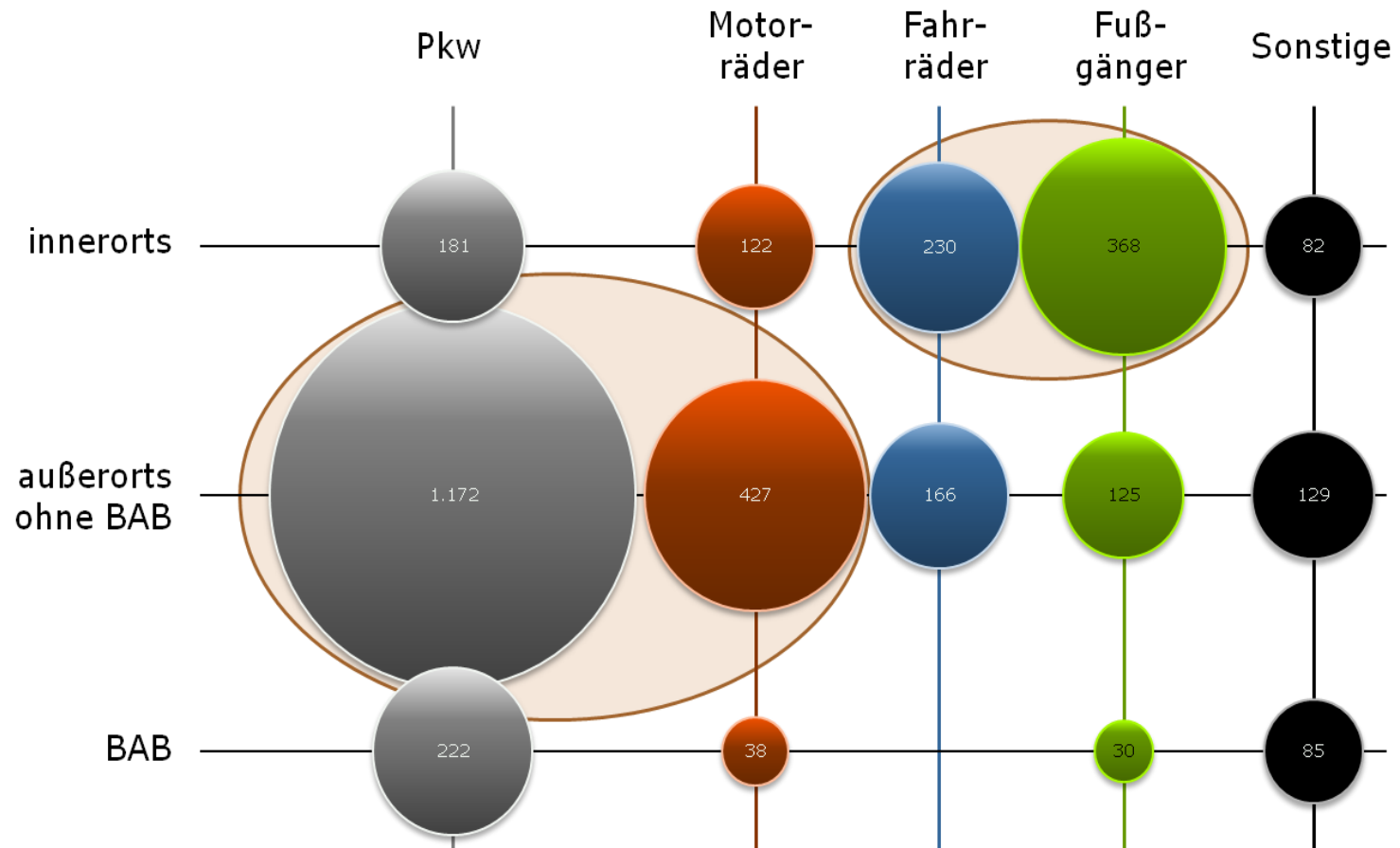


Unfallgeschehen – Entwicklung der Getöteten





Unfallgeschehen – Getötete nach Verkehrsteilnehmergruppen

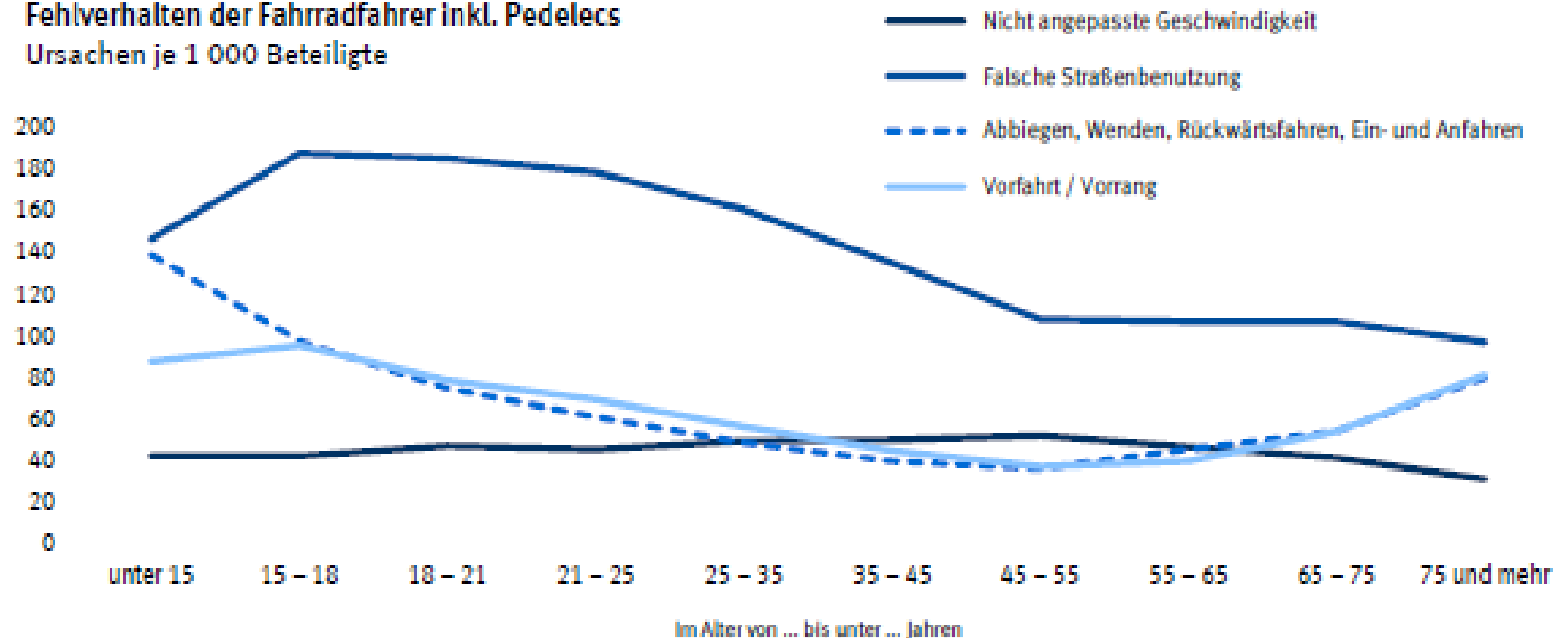




Unfallgeschehen – Radverkehr

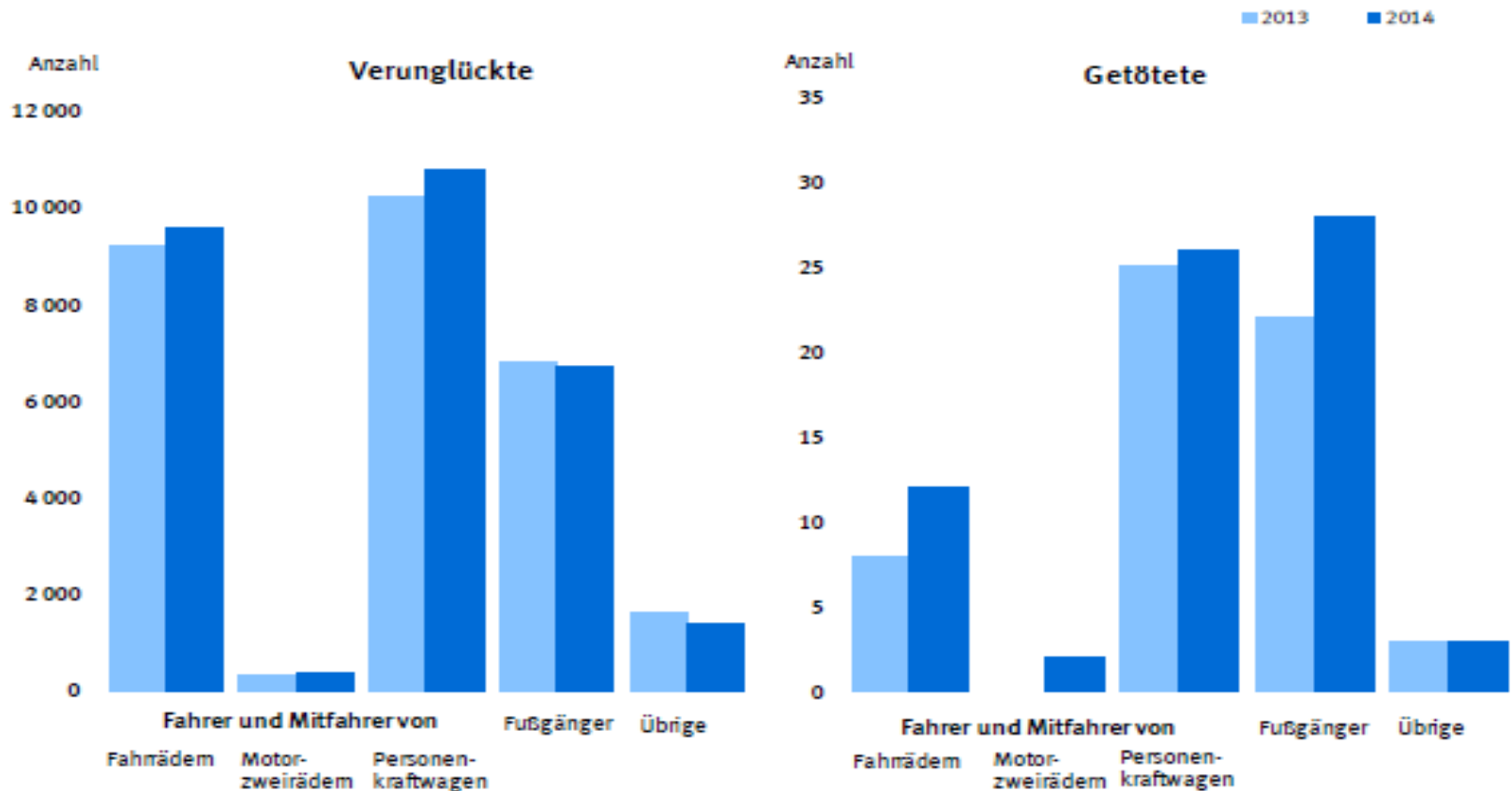
- Getötete – 2014: 396; 2013: 354
- Schwerverletzte – 2014: 14.522, 2013: 13.206

Fehlverhalten der Fahrradfahrer inkl. Pedelecs
Ursachen je 1 000 Beteiligte






Verunglückte Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung





Was bleibt für den Radverkehr nach dem Neuerlass der StVO in 2013 gleich?

- Radverkehr gehört als Fahrzeugverkehr auf die Fahrbahn (§ 2 Abs.1 StVO),
- Radfahrer müssen grds. einzeln hintereinander fahren (§ 2 Abs. 4 S. 1 StVO),
- Benutzungspflicht der Radwege nur, wenn Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet sind, 
- rechte Radwege ohne diese Zeichen dürfen genutzt werden,



Was bleibt für den Radverkehr nach dem Neuerlass der StVO in 2013 gleich?

- rechte Seitenstreifen dürfen genutzt werden, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden,
- Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens bleibt bestehen – davon zu unterscheiden ist das Abbiegen über Radverkehrsführungen,
- Möglichkeit an der Kreuzung an wartenden Fahrzeugen rechts vorbeizufahren, um sich weiter vorn aufzustellen,
- Abstellen der Räder ist nicht explizit geregelt,
- keine rechtliche Verpflichtung zum Tragen eines Fahrradhelms.



Was hat sich für den Radverkehr durch den Neuerlass der StVO in 2013 geändert?

Im Wesentlichen Regelungen zu

- Fahrradstraßen
- Schutzstreifen
- Lichtzeichen (§ 37 StVO)
- Radwegebenutzungspflicht
- Fahrradanhänger (§ 21 Abs. 3 StVO)



Fahrradstraßen

- Die Regelungen zu den Fahrradstraßen sind radverkehrsfreundlicher gestaltet worden.
- In Fahrradstraßen darf nicht mehr schneller als **30 km/h** gefahren werden.
- Damit wurde der bisherige, unbestimmte Rechtsbegriff „mäßige Geschwindigkeit“ ersetzt.
- Radfahrer dürfen hier weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen Kraftfahrzeugführer, die wegen angeordneter Zusatzzeichen diese Straße mitbenutzen dürfen, ihre Geschwindigkeit zugunsten des Radverkehrs weiter verringern.





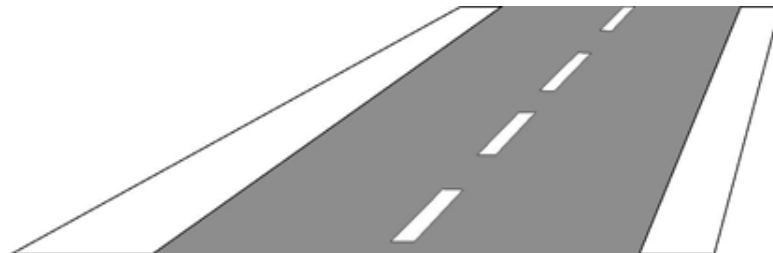
Probleme bei der Anordnung von Fahrradstraßen

- Bei der Einrichtung gilt das Prinzip der selbsterklärenden Straße.
- Zur Verdeutlichung der Rechtssituation sollte eine parallele Vorhaltung von Radweg und Fahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen möglichst vermieden werden.
- Bei Vorhandensein eines baulich abgetrennten Radweges – Anordnung des Zeichens 239 StVO zur Verdeutlichung des Gehweges möglich.
- Anordnung einer Fahrradstraße (streckenbezogene Anordnung) ist nicht geeignet, in eine Tempo 30-Zone (Maßnahme der Verkehrsberuhigung) integriert zu werden.
- Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist in beiden Richtungen grundsätzlich erlaubt, setzt aber pro Fahrtrichtung eine Mindestbreite von 2,50 m voraus.



Schutzstreifen für Radfahrer

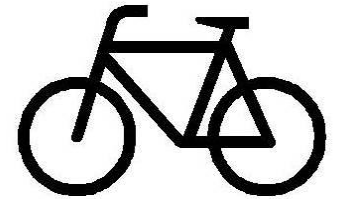
- Bei Zeichen 340 wurde ein generelles Parkverbot für Schutzstreifen verankert; dies macht entsprechende Verkehrszeichen entbehrlich. Auf dahinter befindliche Stellflächen für Pkw (z. B. auf Bürgersteigen) darf über den Schutzstreifen gefahren werden.
- Anordnung nur dann sicher und sinnvoll, wenn nicht ständig über den Schutzstreifen gefahren werden muss. Die Schutzstreifen dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern nur noch befahren werden, wenn dies z. B. zum Ausweichen bei Gegenverkehr unabdingbar ist.





Schutzstreifen für Radfahrer

- Schutzstreifen sind stets mit dem **Radpiktogramm** zu versehen. Dies erleichtert die Erkennbarkeit.
- Es besteht keine Benutzungspflicht, daher auch keine Aufbringung des Symbols „blauer Kreis mit Fahrrad“ (analog Zeichen 237).
- Anordnung der Schutzstreifen wurde von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO ausgenommen, eine Anordnung damit leichter möglich
- VwV-StVO: Kfz-Verkehrsstärken als Einsatzgrenzen sind entfallen





Lichtzeichen (§ 37)

- Radfahrer haben generell die Lichtzeichen für den Fahrzeugverkehr zu beachten, es sei denn, es sind gesonderte Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden. Es bestehen Übergangsvorschriften (für nebeneinander liegende Fußgänger- und Radfahrerfurten). Eine Umrüstung der Lichtzeichenanlagen ist erforderlich.
- Radverkehr ist auch auf Busspuren per Zusatzzeichen möglich.
- Hier musste § 37 StVO an die Regelungen in Zeichen 245 angepasst werden. Übergangszeit bis 31.12.2016.



BVerwG zur Radwegebenutzungspflicht

- Der Radwegebenutzungspflicht ist stets ein Benutzungsverbot der Fahrbahn immanent.
- Anordnung ist an § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zu messen.
- D. h.: es muss infolge der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z. B. der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs oder der geordneten städtebaulichen Entwicklung erheblich übersteigt.



Benutzungspflichtige Radwege

- Benutzungspflichtiger Radweg (Zeichen 237)



- Bei (benutzungspflichtigen) **getrennten** (Zeichen 241) und **gemeinsamen** (Zeichen 240) Radwegen wird die Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer aufgegeben.



- Hier muss der Fahrzeugverkehr auf Fußgänger Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit nötigenfalls an die des Fußgängerverkehrs anpassen.



Nicht benutzungspflichtige Radwege

- Für die Zulassung auf **Gehwegen** (Zeichen 239) verbleibt es bei der Schrittgeschwindigkeit zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger).
- Genauso verbleibt es in **Fußgängerzonen** (Zeichen 242) bei dieser Geschwindigkeitsvorgabe.
- Möglichkeit der Freigabe linker Radwege durch Kennzeichnung nur mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“.





Problem der „beidseitigen Radwegbenutzungspflicht“

- Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht ist ein belastender Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung. Die Anordnung der Benutzungspflicht unterliegt somit §§ 35 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).
- Gem. § 44 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG ist ein Verwaltungsakt nichtig, *„den aus tatsächlichen Gründen niemand ausführen kann“*.
- Bei baulich nicht getrennten Fahrbahnen ist daher die Anordnung einer beidseitigen Benutzungspflicht unzulässig.
- Folge: Radfahrer könnten hier sogar die Fahrbahn nutzen mit dem Folgeproblem, dass bei Unfällen die Behörden evtl. ihre Verkehrssicherungspflicht unzureichend erfüllt haben.



Abbiegen (§ 9 Abs. 2 StVO)

- Radfahrer brauchen sich beim links Abbiegen nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll (sog. indirektes Linksabbiegen). Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten.
- Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- und Einmündungsbereich folgen.



Fahrradanhänger (§ 21 Abs. 3 StVO)

- In § 21 Abs. 3 StVO wurde die Beförderung von bis zu 2 Kindern in Fahrradanhängern explizit aufgenommen.
- Bis zum vollendeten 7 Lebensjahr (es sei denn, das Kind ist behindert).
- Von mindestens 16 Jahre alten Personen.

Ende der Neuregelungen im Rahmen des Neuerlasses der
StVO!



Kinderrückhalteeinrichtungen „IsoFix“ & „iSize“



- Anpassung der StVO, StVZO und BKatV sowie Verwaltungsvorschriften zur StVO im September 2014
- Umsetzung europäischer Vorgaben in nationales Recht
- Erarbeitung neuer UNECE-Regelung Nr. 129 für verbesserte Kinderrückhalteeinrichtungen. Damit wird die Anwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen vereinfacht.
- Dazu werden sog. Universal-IsoFix-Systeme (genannt „iSize“) eingeführt. Damit wird Kindern im Auto mehr Sicherheit geboten (z. B. Anforderungen an Seitenaufprallschutz; Größe des Kindes statt Gewicht wird Referenzwert; ausschließlich für sog. IsoFix-Befestigungssystem entwickelt.)
- Zukünftig dürfen sowohl nach der UNECE-Regelung Nr. 44 , als auch nach der UNECE-Regelung Nr. 129 genehmigte Systeme verwendet werden.



Weitere Forderungen für den Fuß- und Radverkehr

- Qualität der Gehwege verbessern (z. B. Abstellen von Fahrrädern außerhalb der Gehwege vorgeben)
- Identifizierung nicht benutzungspflichtiger Radwege
- Beim Abbiegen gleiche Vorrechte für Radverkehr und Fußgänger schaffen
- Fußgängervorrechte im Haltestellenbereich
- Shared Space



Ausblick

- Wo reichen Kampagnen?
- Wo besteht Reformbedarf?
- Welche Novellen folgen?
- Was sagt die Halbzeitbilanz-VSP?



BMVI: Förderung des freiwilligen Helmtragens

- Helme können Kopfverletzungen verringern oder verhindern – Förderung des Helmtragens sinnvoll, ungeachtet des Alters.
- Kinder tragen vergleichsweise häufig einen Fahrradhelm. Insbesondere Erwachsene sollten sich an ihre Vorbildfunktion erinnern.
- Helmtragequoten jährlich von der BASt nach Altersgruppen im Innerortsverkehr erhoben – Tragequoten sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen.
- 2014 trugen über alle Altersgruppen hinweg 17 % der Radfahrer einen Schutzhelm (2013: 15 %).
- Mehr als zwei Drittel aller Kinder zwischen 6 und 10 Jahren tragen Helm, 31 % der 11- bis 16-jährigen, ab 17 Jahren in den jeweiligen Altersgruppen liegt die Tragequote zwischen 7 % und 16 %.



Geeignete Schutzhelme, § 21a Abs. 2 StVO

- Wer Krafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf ihnen mitfährt, muss während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen. Dabei muss es sich um einen geeigneten Schutzhelm handeln.
- Geeignet sind amtlich genehmigte Schutzhelme sowie Kraftrad-Schutzhelme mit ausreichender Schutzwirkung. Amtlich genehmigt sind Schutzhelme, die entsprechend der Regelung Nr. 22 der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) gebaut, geprüft, genehmigt und mit dem nach ECE-Regelung Nr. 22 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind (z. B. Integralhelme).
- Geeignet sind zudem Kraftrad-Schutzhelme mit ausreichender Schutzwirkung. Diese ist jedoch nicht gegeben z. B. bei Bauarbeiter-, Feuerwehr, Radfahr- oder Stahlhelmen der Bundeswehr.



Problematik „Bürgerbusse“ – liegende Beförderung von Kleinkindern & Babys in Kinderwagen

- Nach § 21 Abs. 1 StVO dürfen in Kraftfahrzeugen nicht mehr Personen befördert werden, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind (allgemeine Gurtpflicht).
- Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn amtlich genehmigte und für Kinder geeignete Rückhalteeinrichtungen benutzt werden (§ 21 Abs.1a Satz 1 StVO).
- Dies gilt nicht in Kraftomnibussen über 3,5 t, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist.
- In Bürgerbussen (i.d.R. Fahrzeugklasse M1), die nicht der Beförderungspflicht unterliegen, ist die stehende Beförderung von Fahrgästen und die Beförderung von Kindern in Kinderwagen oder Buggys auf der Ladefläche aus Gründen der Sicherheit verboten.



Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020

- Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms veröffentlicht u. a.
 - Rücksichtnahme von und gegenüber Radfahrern verbessern
 - Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen/ Förderung des freiwilligen Helmtragens (altersunabhängig)
 - Ermöglichung der Begleitung junger radfahrender Kinder auf Gehwegen
 - Verbesserung der Sicherheit bei der Nutzung von E-Bikes
 - Erleichterte Tempoabsenkungen vor besonders sensiblen Einrichtungen



bevorstehende Änderungen in der StVO

- Ermöglichung der Begleitung junger radfahrender Kinder auf Gehwegen – Änderung des § 2 Abs. 5 StVO
 - Einer erwachsenen Aufsichtsperson soll künftig die sachgerechte Begleitung junger radfahrender Kinder mit dem Fahrrad auf dem Gehweg ermöglicht werden.
 - Erhöhung der Sicherheit der Kinder auf dem Fahrrad, Erleichterung der Ausübung der Aufsichtspflicht
 - Erwachsene dürfen Kinder bislang auf dem Gehweg nicht begleiten. Derzeit müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr, ältere Kinder bis zum zehnten vollendeten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.



bevorstehende Änderungen in der StVO

- Verbesserung der Sicherheit bei der Nutzung von E-Bikes
 - Freigabe geeigneter Radwege für E-Bikes innerorts, außerorts sollen diese Fahrzeuge zukünftig generell auf Radwegen fahren dürfen.
 - E-Bikes im Sinne der geplanten Änderung sind Fahrzeuge, die sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren lassen, auch ohne dass der Fahrer gleichzeitig in die Pedale tritt (vergleichbar mit Mofas).
 - Die Trennung des schnellen Kfz-Verkehrs von E-Bikes wegen zu hoher Differenzgeschwindigkeiten unterstützt die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt.



bevorstehende Änderungen in der StVO

- Erleichterte Tempoabsenkung vor besonders sensiblen Einrichtungen
 - Zur streckenbezogenen Absenkung der Geschwindigkeit vor sozialen Einrichtungen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Grundschulen oder Kindergärten), müssen die Straßenverkehrsbehörden bislang eine besondere örtliche Gefahrenlage (z. B. Unfallschwerpunkt) nachweisen (§ 45 Abs. 9 StVO).
 - Hohe Schwelle für die Anordnung
 - Eine gesetzliche Änderung zur erleichterten Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 vor entsprechenden Einrichtungen ist zum Schutze der Kinder als schwächste Verkehrsteilnehmer geboten.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat LA 22
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

ref-la22@bmvi.bund.de
www.bmvi.de