

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner,  
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/8661 –**

### **Ergebnis des Modellversuchs „Fahrradschutzstreifen außerorts“**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) von 1997 führte den Schutzstreifen als Radverkehrsanlage ein. Ein Schutzstreifen ist eine auf der Fahrbahn mit unterbrochenen Linien markierte Radverkehrsanlage, die für Radfahrer nicht benutzungspflichtig ist (§ 2 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO – VwV-StVO).

Bislang sind Schutzstreifen lediglich innerorts erlaubt. Da separierte Radwege aus technischen oder umweltrechtlichen Gründen außerorts an vielen Straßen keine Option sind und Schutzstreifen günstiger sind als separierte Radwege, könnten Schutzstreifen auch außerorts eine Möglichkeit darstellen, die Radinfrastruktur zeitnah zu verbessern.

Aktuell sind Schutzstreifen außerorts (sowie in Kreisverkehren) aus Gründen der Verkehrssicherheit verboten. Bei den Außerortsstrecken erfolgte dies jedoch ohne umfassende wissenschaftliche Erkenntnisse (vgl. [www.agfk-niedersachsen.de/arbeitsgruppen/schutzstreifen-ausserorts.html](http://www.agfk-niedersachsen.de/arbeitsgruppen/schutzstreifen-ausserorts.html)).

Um diese Forschungslücke zu schließen und zu eruieren, ob Schutzstreifen auch außerorts ein probates Mittel zur Verbesserung von Radinfrastruktur und Rad-sicherheit sind, hat die Bundesregierung im Jahr 2013 den bundesweiten „Mo-dellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersu-chung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radver-kehrsnetz“ angestoßen. Das Projekt wird im Rahmen des nationalen Radver-kehrsplans und mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an sieben Standorten in fünf Bundesländern durchgeführt.

Durch die vorliegende Anfrage möchten sich die Fragesteller über durch das Projekt gewonnene Erkenntnisse informieren. Obwohl der Modellversuch nach Kenntnis der Fragesteller bereits im Dezember 2014 abgeschlossen wurde, liegen weder ein Abschlussbericht noch anderweitige Informationen über die Er-gebnisse oder die Konsequenzen vor, die die Bundesregierung aus dem Projekt zieht.

1. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus dem bundesweiten Modellprojekt „Fahrradschutzstreifen außerorts“ gewonnen, und mit welchem Ergebnis wurde das Projekt abgeschlossen?

Der Entwurf des Schlussberichtes zum Projekt „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ (Phase 2) liegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Prüfung vor. Das Prüfverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Erst nach Ende des Verfahrens können die Ergebnisse abschließend bewertet werden.

2. Wer ist bzw. war an der Auswertung des Modellprojekts beteiligt, und wann ist mit der Vorstellung eines Abschlussberichts zu rechnen?

An der Auswertung des Projekts „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ sind folgende Institutionen beteiligt:

- Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern leitete federführend das Projekt (Zuwendungsnehmer des Dachantrages).
- Insgesamt gibt es sieben Teilprojekte, die in der Verantwortung der nachfolgend genannten kommunalen Gebietskörperschaften durchgeführt wurden:
  - Mecklenburg-Vorpommern (für das Amt Dömitz-Malliß),
  - Landkreis Northeim (Niedersachsen),
  - Landkreis Grafschaft Bentheim (Niedersachsen),
  - Fontanestadt Neuruppin/Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Brandenburg),
  - Rhein-Erft-Kreis (Nordrhein-Westfalen),
  - Stadt Köln (Nordrhein-Westfalen),
  - Landkreis Stormarn (Schleswig-Holstein).
- Die fachliche Begleitung erfolgte durch eine Lenkungsgruppe, bestehend aus den Vertreterinnen und Vertretern der o.g. Gebietskörperschaften sowie
  - des BMVI,
  - der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt),
  - des Umweltbundesamtes (UBA),
  - des Landkreistages und
  - der beauftragten Sachverständigenbüros (Planungsgemeinschaft Verkehr GbR, AB Stadtverkehr, Urbanus GbR).

Es ist geplant, den Bericht nach Abschluss des Prüfverfahrens im Fahrradportal <https://nationaler-radverkehrsplan.de/> einzustellen.

3. Auf welche Weise und wann wird die Bundesregierung die Öffentlichkeit, den Deutschen Bundestag und die Bundesländer über die Ergebnisse des Projektes informieren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Welche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat die Markierung von Schutzstreifen außerorts nach den Erfahrungen des Modellversuchs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat die mit den Schutzstreifen verbundene Einrichtung einer „Kernfahrbahn“ sowie die Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h nach den Erfahrungen des Modellversuchs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Welche Erkenntnisse und Ergebnisse brachte das Modellprojekt für die einzelnen beteiligten Landkreise und Städte:
  - a) Dömitz-Malliß (Mecklenburg-Vorpommern),
  - b) Landkreis Northeim (Niedersachsen),
  - c) Landkreis Grafschaft Bentheim (Niedersachsen),
  - d) Fontanestadt Neuruppin/Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Brandenburg),
  - e) Rhein-Erft-Kreis (Nordrhein-Westfalen),
  - f) Stadt Köln (Nordrhein-Westfalen),
  - g) Kreis Stormarn (Schleswig-Holstein)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Modellprojekt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Inwieweit und wann ist mit gesetzlichen Neuregelungen auf Grundlage des Modellversuchs zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Inwiefern ist es den Bundesländern nach Einschätzung der Bundesregierung ohne vorherige Gesetzesänderungen gestattet, im Rahmen der bestehenden Rechtslage Schutzstreifen außerorts einzurichten, wenn die dafür vorgesehenen Straßen eine verhältnismäßig geringe Verkehrsdichte aufweisen, und sind hierzu nach Kenntnis der Bundesregierung beispielsweise landeseigene Modellprojekte möglich?

Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 (Leitlinie) der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) markierter und mit dem Sinnbild „Radverkehr“ gekennzeichnete Teil der Fahrbahn, auf dem ein generelles Parkverbot für Fahrzeuge gilt. Fahrzeuge dürfen die Leitlinie zudem nur bei Bedarf (z. B. Ausweichen vor dem Gegenverkehr) überfahren.

Die Straßenverkehrsbehörden können nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder der Ordnung des Verkehrs beschränken. Dabei dürfen beschränkende Verkehrszeichen nach Absatz 9 dieser Vorschrift nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Das gleiche Recht haben sie nach § 45 Absatz 1 Nummer 6 StVO zur Erforschung des Unfallgeschehens,

des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. Für die Anordnung eines Schutzstreifens wäre auch in diesem Fall zunächst das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage (Unfallschwerpunkt, besonderes Gefälle, Steigung, scharfe Kurven etc.) Voraussetzung. Nicht insoweit dürfen Zweifel bestehen, sondern nur in Bezug auf die Geeignetheit/Wirksamkeit der Maßnahmen, mit welchen der bestehenden Gefahr begegnet werden soll. Für die Erprobungsregelung wäre zudem die rechtliche Zulässigkeit der zur Erprobung getroffenen Maßnahmen als endgültige Regelung erforderlich. Außerdem darf es sich nur um zeitlich kurz befristete Maßnahmen handeln.

Zu den Schutzstreifen für Radfahrer sind in der StVO selbst keinerlei Ortsangaben enthalten. Nach der das Zeichen 340 und § 2 Absatz 4 Satz 2 begleitenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) kann der Schutzstreifen nur innerorts auf Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss zudem so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrenden bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss dabei so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.

Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen können nach der VwV-StVO zu § 46 Absatz 2 von allen Bestimmungen dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift in begründeten Fällen Abweichungen zulassen. Im Rahmen der Entscheidung dürfen die in der StVO festgelegten allgemeinen Verhaltensanforderungen (Überfahren der Leitlinie durch Kraftfahrzeugverkehr nur bei Bedarf in seltenen Fällen, Parkverbot) und Festlegungen zum § 45 Absatz 9 StVO (besondere Örtlichkeit und Gefahrenlage, für die die allgemeinen Regeln der StVO nicht ausreichen, so dass ein beschränkendes Verkehrszeichen zwingend geboten ist) allerdings nicht in Frage gestellt werden. Dabei muss im Rahmen der Entscheidung insbesondere berücksichtigt werden, dass das Straßenverkehrsrecht besonderes Polizei- und Ordnungsrecht und damit Gefahrenabwehrrecht ist.