

Recht für Radfahrer

Ein Rechtsberater

Bearbeitet von
Dietmar Kettler

3. überarbeitete, erweiterte und aktualisierte Auflage 2013. Buch. 274 S. Kartoniert
ISBN 978 3 944101 07 1

[Recht > Zivilrecht > Zivilrecht allgemein, Gesamtdarstellungen](#)

Zu [Inhaltsverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

**beck-shop.de**
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

RECHT FÜR RADFAHRER

RHOMBOS

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar

Umschlagfoto Vorderseite: F. Gopp_pixelio.de

Umschlaggestaltung und Satz : Rhombos-Verlag, Bernhard Reiser, Berlin

Verlag:

RHOMBOS-VERLAG

Kurfürstenstr. 17

D-10785 Berlin

www.rhombos.de

verlag@rhombos.de

Verkehrsnummer: 13597

Autor:

Dr. jur. Dietmar Kettler

Knooper Weg 10, D-24103 Kiel

Internet: <http://www.recht-für-radfahrer.de/>

eMail: email@Dietmar-Kettler.de

© 2013 RHOMBOS-VERLAG, Berlin, ISBN 978-3-944101-07-1 (3., überarbeitete, erweiterte u. aktualisierte Auflage)

© 2007 RHOMBOS-VERLAG, Berlin, ISBN 978-3-938807-99-6 (2., überarbeitete u. aktualisierte Auflage)

© 1998 BLV Verlagsgesellschaft mbH, München, ISBN 3-405-15174-0 (1. Auflage)

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

Kein Teil dieses Werkes darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Einwilligung des Verlages in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Der Inhalt dieses Buches wurde sorgfältig recherchiert, überprüft und bearbeitet. Trotzdem übernimmt weder der Autor noch der Verlag eine Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der verwendeten und zugrunde liegenden Informationen, für die Angemessenheit der herangezogenen Einschätzungen oder für Prognosen, es sei denn, es liegt eine grob fahrlässige oder vorsätzliche Pflichtverletzung zugrunde, die der Autor zu vertreten hat. Haftungsansprüche gegen den Verlag, die sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, welche durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen beziehungsweise durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, soweit diese nicht auf einem nachweislich vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verschulden beruhen.

Druck: PRINT GROUP Sp. z o.o.

Printed in Poland

ISBN 978-3-944101-07-1

Dietmar Kettler

RECHT FÜR RADFAHRER

– EIN RECHTSBERATER –

3., überarbeitete, erweiterte u. aktualisierte Auflage, 2013

RHOMBOS

Der Verfasser

Dr. Dietmar Kettler ist Rechtsanwalt in Kiel und seit Jahren als Kenner der Materie ausgewiesen. Er versteht es, die praktisch wichtigen Rechtsfragen lebendig zu erörtern und abgewogen zu beantworten.

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	9	Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit (§ 13 StVO)	69
Einleitung	11	Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen (§ 14 StVO)	70
Wie funktioniert Recht?	16	Warnzeichen (§ 16 StVO)	71
A. Verkehrsregeln	19	Beleuchtung (§ 17 StVO)	71
Grundregeln (§ 1 StVO)	19	Autobahnen und Kraftfahrstraßen (§ 18 StVO)	72
Straßenbenutzung (§ 2 StVO)	20	Bahnübergänge (§ 19 StVO)	72
<i>Fahrbahnbenutzung und Rechtsfahrgebot</i>	20	Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse (§ 20 StVO)	73
<i>Einordnungsspuren</i>	26	Personenbeförderung (§ 21 StVO und Personenbeförderungsgesetz)	74
<i>Hintereinander fahren</i>	27	<i>StVO</i>	74
<i>Radwegebenutzungspflicht</i>	29	<i>Personenbeförderungsgesetz</i>	76
<i>Kinder als Radfahrer</i>	36	Ladung (§ 22 StVO)	76
Geschwindigkeit (§ 3 StVO)	38	Sonstige Pflichten (§ 23 StVO)	77
Abstand (§ 4 StVO)	42	Besondere Fortbewegungsmittel (§ 24 StVO)	80
Überholen (§ 5 StVO)	42	Fußgänger (§ 25 StVO)	81
<i>Rechts überholen (§ 5 Abs. 8 StVO)</i>	47	Fußgängerüberwege (§ 26 StVO)	82
<i>Überholen ermöglichen</i>	49	Verbände (§ 27 StVO)	83
<i>Überholverbot</i>	49	Tiere (§ 28 StVO)	83
<i>Fahrtrichtungsanzeige (§ 5 Abs. 4a StVO)</i>	49	Übermäßige Straßenbenutzung (§ 29 StVO)	84
Vorbeifahren (§ 6 StVO)	50	Sport und Spiel (§ 31 StVO)	84
Vorfahrt (§ 8 StVO)	51	Verkehrshindernisse (§ 32 StVO)	86
Abbiegen, Wenden (§ 9 StVO)	56	Unfall (§ 34 StVO)	86
Einfahren und Anfahren (§ 10 StVO)	62	Sonderrechte (§ 35 StVO)	87
Besondere Verkehrslagen (§ 11 StVO)	64	Wechsellichtzeichen und Dauerlichtzeichen (§ 37 StVO)	88
Halten und Parken (§ 12 StVO)	65	Blaues Blinklicht (§ 38 StVO)	93
		Verkehrszeichen (§ 39 StVO)	93
		Gefahrzeichen (§ 40 StVO)	94
		Vorschriftszeichen (§ 41 StVO)	95

„Vorfahrt gewähren“ mit Zusatzschild „Radverkehr kreuzen“	95	Mehrspurige Fahrräder	129
Einbahnstraßen	95	Einschränkung und Entziehung	
Sonderwege	98	der Zulassung	130
Verkehrsverbote und Streckenverbote	105	C. Transport von Fahrrädern	131
Richtzeichen (§ 42 StVO)	106	D. Recht gegenüber Behörden: Wegerecht, Baurecht, Sozialrecht, Abfallrecht, Fahrerlaubnisrecht, Sonstiges	132
Verkehrseinrichtungen (§ 43 StVO)	109	Recht gegenüber Behörden	132
Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen (§ 45 StVO)	110	Straßenverkehrsrecht	132
Ausnahmegenehmigungen (§ 46 StVO)	113	Wegerecht	144
Ordnungswidrigkeiten (§ 49 StVO)	114	Kommunalabgabengesetze	149
Sonderregelung für die Insel Helgoland (§ 50 StVO)	114	Radfahren im Wald und in freier Landschaft	150
B. Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Verkehr	117	Baurecht	150
Eignungsvorschriften	117	Sozialrecht	153
Zulassung von Fahrrädern und Allgemeine Betriebserlaubnis	117	Abfallrecht	153
Ausrüstungsvorschriften (§ § 63-67 StVZO)	118	Fahrerlaubnisrecht	154
Anwendung der für Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften (§ 63 StVZO)	118	Sonstiges	157
Einrichtungen für Schallzeichen (§ 64a StVZO)	120	E. Zivilrecht für Radfahrer	158
Bremsen (§ 65 StVZO)	121	Haftung	158
Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern (§ 67 StVZO)	123	Haftung im Allgemeinen	158
Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile (§ 22a StVZO)	128	Haftung für Unfallfolgen	158
		Versicherungsschutz	185
		Haftung Minderjähriger	185
		Verkehrssicherungspflichten	193
		Kaufrecht	216
		Produkthaftung	218
		Werkverträge	220

<i>Reparaturverträge</i>	220	G. Steuerliches	243
<i>Beförderungsverträge</i>	221		
Mietverträge	222		
Fund und herrenlose Sachen	223		
F. Strafrecht und das Recht der Ordnungswidrigkeiten für Radfahrer	224	Einkommen und Dienstadprivileg (§ 8 Einkommensteuergesetz)	243
Strafrecht	224	Werbungskosten (§ 9 Einkommensteuergesetz)	243
<i>Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB)</i>	224	H. Richtiges Verhalten nach einem Unfall	245
<i>Beleidigung (§ 185 StGB)</i>	225	Verhalten am Unfallort	245
<i>Fahrlässige Tötung (§ 222 StGB)</i>	226	Ansprüche sichern und geltendmachen	245
<i>Nötigung (§ 240 StGB)</i>	226	<i>Sach- und Vermögensschäden</i>	246
<i>Unbefugter Gebrauch eines Fahrzeugs (§ 248b StGB)</i>	227	<i>Personenschaden</i>	246
<i>Betrug (§ 263 StGB)</i>	228	I. Versicherungen	250
<i>Sachbeschädigung (§ 303 StGB)</i>	229	Haftpflichtversicherungen	250
<i>Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr (§ 315b StGB)</i>	231	Diebstahlversicherungen	250
<i>Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB)</i>	233	Rechtsschutzversicherungen	252
<i>Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB)</i>	235	Krankenversicherungen	252
<i>Trunkenheitsfahrt auf dem Rad und Fahrerlaubnis</i>	236	J. Ausland	254
<i>Unterlassene Hilfeleistung (§ 323c StGB)</i>	238	Sachverzeichnis	255
<i>Strafantrag (§ 158 StPO)</i>	239		
Das Recht der Ordnungswidrigkeiten	239		
Die Anzeige	240		

Abkürzungsverzeichnis

a.A.	anderer Ansicht
Abs.	Absatz
AG	Amtsgericht
Az.	Aktenzeichen
Art.	Artikel
BA	Blutalkohol
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BGHSt	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Strafsachen
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BR-Drucks.	Bundesrats-Drucksache
BSHG	Bundessozialhilfegesetz
DAR	Deutsches Autorecht
DStZ	Deutsche Steuer-Zeitung
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
EStG	Einkommensteuergesetz
FAusrüstV	Fahrrad-Ausrüstungs-Verordnung
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
GewArch	Gewerbe-Archiv
JW	Juristische Wochenschrift
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kammergericht
LG	Landgericht
LKW	Lastkraftwagen
LSG	Landessozialgericht
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
MIV	Motorisierter Individual-Verkehr
MPU	Medizinisch-psychologische Untersuchung
NJ	Neue Justiz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift

NJW-RR	NJW-Rechtsprechungsreport Zivilrecht
NJW-Spezial	NJW-Spezial
NordÖR	Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NStZ-RR	NStZ-Rechtsprechungs-Report Strafrecht
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report
NZM	Neue Zeitschrift für Miet- und Wohnungsrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OLG	Oberlandesgericht
OLGR	OLGReport
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Ordnungswidrigkeitengesetz
PKW	Personenkraftwagen
Polizei	Die Polizei, Fachzeitschrift für die öffentliche Sicherheit
ProdHaftG	Produkthaftungsgesetz
Rz	Randziffer
S.	Satz, Seite
SchlAnz	Schleswig-Holsteinische Anzeigen
SGB	Sozialgesetzbuch
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozessordnung
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVR	Straßenverkehrsrecht
VkBl	Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr
VerkMitt	Verkehrsrechtliche Mitteilungen
VersR	Versicherungsrecht
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO
Z.	Zeichen
z.B.	zum Beispiel
ZfS	Zeitschrift für Schadensrecht

Einleitung

Radfahren wird immer populärer – im alltäglichen Berufsverkehr und auch in der Freizeit. Radfahren ist auch vernünftig: einfach, bequem, schnell, obendrein preiswert und gesund. Radfahren ist alltäglich und ungefährlich.

Radfahrerinnen und Radfahrer unterliegen Regeln – insbesondere Verkehrsregeln –, weil sie allesamt keine Robinsone auf der Insel sind. Solche Regeln sind im zwischenmenschlichen Miteinander und insbesondere in dichtem Verkehr unumgänglich. Zum allergrößten Teil sind sie rechtlicher Natur. Sie sollen das Miteinander erleichtern und vor Verkehrsunfällen schützen.

Einige Rechtsregeln sind anti-quiet und wirken sich als Schikane für Radfahrer aus. Aber weder die Rechtsregeln selber noch die ergangene Rechtsprechung und die juristische Literatur sind durchweg fahrradfahrerfeindlich. Hell-drivern auf Stahlrössern werden jedoch Schranken gesetzt. Schikaniert wird der rechtstreue Radfahrer mehr von den realen Verhältnissen auf der Straße als von der Rechtsordnung.

So sind es etwa Tiefbauämter und Ordnungsämter, die den Radverkehr auf Pseudo-Radwege verla-

gern, die man zu Lasten der früheren Gehwege angelegt hat. Tiefbauämter muten Radfahrern halsbrecherische Slalomfahrten um Poller, Bushaltestellen und reichlich verteiltes „Straßenmobiliar“ und krass untermaßige Radwege zu und erzwingen mit skurrilen Radwegeführungen Umwege. Das Tiefbauamt ist es, das bei neu gebauten Radwegen oft erst gar keine Bauabnahme durchführt, sodass Radfahrer schon am Tage der Eröffnung baufällige Buckelpisten hinnehmen müssen. Die Straßenverkehrsbehörden unterlassen jahrzehntelang die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen der Radwege mit der ausdrücklichen Begründung, dergleichen könne man nicht leisten. Tiefbauämter und Ordnungsämter machen auch übelste Radwege entgegen dem geltenden Recht benutzungspflichtig, weil dem Sachbearbeiter der zuständigen Behörde das aus einem Bauchgefühl heraus entgegen jahrzehntelanger Unfallforschung sicherer erscheint als die Einhaltung des geltenden Rechts oder weil irgendwelche angeblichen Sachzwänge gegen die Einhaltung des Rechts sprächen. Tiefbauämter und Ordnungsämter schalten absichtlich Rote Wellen für Radfahrer und installieren zu ihren Lasten Bettelampeln. Sie sind es, die Induktionsschleifen verlegen, die auf Radfahrer

schlechterdings nicht ansprechen. Tiefbauämter und Ordnungsämter richten ausgeklügelte, aber rechtswidrige Einbahnstraßensysteme ein, nur um Kraftfahrern mehr (kostenlosen) Parkraum zur Verfügung zu stellen. Bau- und Ordnungsämter betrachten Radverkehrsanlagen bei der Baustellenplanung allzu oft als Verfügungsmasse, die selbstverständlich in Anspruch genommen wird und missachten dann auch noch die Regeln der Baustellenabsicherung. Tiefbauämter und Ordnungsämter dulden es, dass temporäre oder gar dauerhafte Verkehrszeichen auf Radwegen aufgestellt werden oder veranlassen das. Der Bauhof ist es, der erst gar keinen Winterdienst auf Radwegen einrichtet und die Polizei lässt auch noch zu, dass Schneeberge entgegen dem geltendem Recht von der allgemeinen Fahrbahn und den Gehwegen auf die Radwege geschaufelt werden. Grünflächenämter lassen Radwege von Büschen, Bäumen, Brombeersträuchern und Rosen zuwuchern. Polizei und Politessen vernachlässigen den Schutz der Radfahrer, wenn sie gegen Raser, Drängler, Oberlehrer und Falschparker unter den Kraftfahrern kaum etwas unternehmen und Ordnungswidrigkeiten und Straftaten zu Lasten von Radfahrern kaum verfolgen.

Bei Regelverletzungen bedauern sich Radfahrer häufig genug als

die neben Fußgängern schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmer. Es dürfte jedoch in jeder Gruppe Rücksichtsvolle und Rücksichtslose geben – zumal sich viele Bürger mal so und mal anders fortbewegen. Natürlich ist der Radfahrer im Falle eines Unfalles schwächer als der durch ein bis zwei Tonnen Stahl geschützte Autofahrer. Doch der parkt ungerührt auf Radwegen, weil er Radfahrer gesehen hat, die sich ja auch durch Rotlichtverstöße oder auf dem Gehweg „ihr Recht nehmen“.

Aber auch ganz andere Bereiche des Rechts interessieren den Radfahrer: Im Falle eines Unfalles interessiert die Haftungsfolge des eigenen Tuns, der engagierte Radfahrer fragt nach Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Stadtplanung, und wenn man dann das Rad noch steuerlich absetzen kann, ist das Rad eine „runde Sache“.

Die Vielfalt der behandelten Themen spiegelt das Bild der Radfahrerinnen und Radfahrer wider. Sie sind eine wenig homogene Gruppe: Anfänger, Kinder, Ältere, Durchschnittsfahrer, Gruppen, aber auch schnelle Alltagsradfahrer, Kurierre, Sportler. Der Bürger, der sein Hollandrad an fünf Sonntagen des Jahres aus dem Keller holt und gemütlich durch die Lande radelt, hat wenig gemein mit der Bikerin, die ihr 2.500-Euro-Rad täg-

lich durch den Großstadtschun- gel lenkt. Der körperlich vielleicht unsicher gewordene Radfahrer höheren Alters, der in der Kleinstadt zum Einkaufen fährt und bei jeder Annäherung eines Kfz bremst oder gar absteigt, hat andere Interessen als die verkehrsgewandte Radfahrerin, die ein schnelles Fortkommen sucht. Aber allen kann ihr Rad gestohlen werden, und alle haben eventuell schon einmal beim Rad- oder Teilekauf „fabrikneuen Schrott“ gekauft und es erst nachher gemerkt.

Durch das vorliegende Buch möchte ich beim juristischen Laien die Kenntnis über die Rechtsregeln mehren und um Verständnis dafür werben. Es ist für ihn verständlich geschrieben. Manchem Leser, der mit wissenschaftlicher Literatur gar nicht vertraut ist, werden vielleicht die Urteils- und Literaturzitate lästig sein. Sie sollen dem Interessierten eine Vertiefung ermöglichen. Dadurch dient das Buch auch dem mit der Materie befassten Juristen als zuverlässiger Leitfaden durch die verschiedenen betroffenen Gesetze. Es enthält vor Gericht verwertbare Auslegungshilfen, Argumente und weiterführende Hinweise.

Der gezielte Zugang auf bestimmte Information findet sich über das Inhaltsverzeichnis und über das detaillierte Sachverzeichnis. Der

überdurchschnittlich interessierte Laie sei darauf hingewiesen, dass die einschlägige juristische Literatur in manchen größeren öffentlichen Bibliotheken (und in Universitätsbibliotheken) zur Einsichtnahme vorhanden ist. Gesetzestexte können in Buchhandlungen gekauft werden.

Das Buch soll praxisnah sein. Für Anregungen und Kritik bin ich daher dankbar. Das Buch erscheint nun in dritter Auflage. Das gibt mir Gelegenheit, mich an dieser Stelle zu bedanken für die Rückmeldungen zur vorangegangenen Auflage.

Seit der Voraufgabe gab es zahlreiche Gesetzesänderungen. Verkehrsrecht und Steuerrecht sind weiterhin eine Spielwiese der Gesetzgeber. Im Zivilrecht und Strafrecht hat es hingegen nur wenige Änderungen gegeben. Die StVO ist seit der zweiten Auflage von „Recht für Radfahrer“ mehrere mal geändert worden, die Änderungen betrafen größtenteils jedoch nur den Autoverkehr und die Befugnisse der Behörden. Größere Änderungen in Bezug auf die Rechte und Pflichten der Radfahrer hat es nicht gegeben. Wie wichtig dem Bundesverkehrsministerium der Radverkehr ist, zeigt eine Posse aus der Welt der Ministerien: Die vom Bundesverkehrsministerium seit 2002 immer wieder

angekündigte radverkehrsrelevante StVO-Novelle wurde 2009 verkündet und war seit dem 1. September 2009 in Kraft. Seit dem 13. April 2010 meinte der Bundesverkehrsminister aber, diese Novelle sei wegen eines Formfehlers nichtig. Das Verkehrsministerium stellte seither wieder die alte Fassung der StVO auf seiner Webseite als die gültige dar, während das Justizministerium weiterhin davon ausging, dass die neue Fassung galt und diese als die gültige präsentierte. Welche Fassung galt, mussten sich die Verkehrsteilnehmer selbst aussuchen. Viele Verkehrsbehörden ließen sich durch die Unsicherheit bremsen: Insbesondere bei der Anordnung von Schutzstreifen für Radfahrer herrschte große Unsicherheit, was nun galt, die Anordnung unterblieb dann gleich ganz. Auch, ob und wie man freiwilligen Radverkehr auf links gelegenen Radwegen erlauben kann, war manchen Behörden wegen der ministerialen Ansage unklar; die Aufhebung illegaler linker Radwegebenutzungspflichten unterblieb, unnötige wurden neu angeordnet. Und manche Verkehrsbehörde hoffte gar darauf, dass mit der Bereinigung des Formfehlers auch gleich die Anordnung von Radwegebenutzungspflichten erleichtert werde. Sie verweigerten unter Hinweis auf die seit April 2010 herrschende

Rechtsunsicherheit die Aufhebung von (schon 1997/98 mit der damaligen StVO-Novelle) rechtswidrig gewordenen Benutzungspflichten. Bestrebungen des Verkehrsministeriums, den Formfehler zeitnah zu beheben, waren über lange Zeit für die Normadressaten nicht erkennbar; statt dessen gab der Verkehrsminister inhaltliche Änderungsentwürfe in eine Verbändeanhörung. Erst zum 1. April 2013 hat das Bundesverkehrsministerium die von ihm verursachte totale Rechtsunsicherheit durch eine neue Novelle beseitigt. Auf diesem Stand ist daher auch die 3. Auflage von „Recht für Radfahrer“.

Mit der Novelle zum 1. April 2013 wollte der Verkehrsminister Verkehrszeichen in der bis zum 30. Juni 1992 geltenden Fassung wiederbeleben, die allenfalls von sehr gut sortierten Verkehrsrechtsanwälten und einigen wenigen Antiquariaten recherchiert werden können. Das Vorhaben ist jedoch misslungen; die in ihrer Gültigkeit abgelaufenen Schilder bleiben daher ungültig. Das betrifft auch zahlreiche Radwegbeschilderungen.

Im Juli 2013 gab es dann nach jahrelanger Diskussion um die Dynamopflicht noch plötzlichen Tätigkeitsdrang bei Bundesrat und Bundesverkehrsministerium, die längst veraltete Pflicht wurde abgeschafft. Aber es wurde eine

Regelung verabschiedet, die weder die bisher üblichen Batterie- und Akku-Lichter legalisiert noch technisch sauber definiert, was künftig erlaubt sein soll. Die Neuregelung gilt seit dem 1. August 2013.

Vor allem gab es in großem Umfang neue Rechtsprechung

einzuarbeiten. Die Gerichte arbeiten unablässig an einer Art Strickliesel und produzieren und veröffentlichen Urteile zu (fast) allen Themen rund um das Rad. Seit der Voraufgabe konnten so auch einige Grundsatzfragen zum Radverkehr gerichtlich geklärt werden. ♦

Wie funktioniert Recht?

Juristische Laien meinen oft, wenn sie eine Gerichtsentscheidung in einer Tageszeitung, einer Zeitschrift oder einem Buch gefunden haben, die dort wiedergegebene Aussage sei „Recht“, „ihr Fall“ müsse genauso entschieden werden. Vor dieser Annahme kann ich nur warnen. Es sei hier deutlich gesagt: Dass eine Frage irgendwann irgendwo mal in einer bestimmten Weise entschieden worden ist, bedeutet nicht, dass der eigene — ähnliche — Fall genauso entschieden werden muss. Erstens ist das Leben viel zu vielgestaltig, als dass der eigene Fall einem anderen, schon entschiedenen, gleichen könnte. Zweitens sind sich Gerichte durchaus uneinig in der Auslegung von Gesetzen — was sich auch bei guten Gesetzen nicht vermeiden lässt. Wie weit rechts man fahren muss, um dem Rechtsfahrgebot zu genügen: Darauf gibt es keine allgemein gültige und immer richtige Antwort. Urteile — auch von Obergerichten — bieten also für spätere Fälle nur Argumente, kein bindendes Präjudiz (zu deutsch: Vorentscheidung). Und letztlich erfolgt

die Wiedergabe eines Urteils in den nichtjuristischen Medien sehr oft missverständlich oder gar falsch.

Das führt zu der Frage: Wie funktioniert Recht?

Grundlegend ist die Unterscheidung zwischen Normen einerseits und Sachverhalten andererseits.

Normen (Regeln, Vorschriften) sind allgemein gehalten und enthalten u.a. Gebote und Verbote. Sie sind von einem Normgeber im vorhinein für die Zukunft und für eine unbestimmte Vielzahl von Sachverhalten gesetzt (daher auch: „Gesetz“).

Sachverhalte sind hingegen ganz konkret: Das Geschehen, das sich zu einem bestimmten Zeitpunkt und an einem bestimmten Ort zugetragen hat, bildet einen Sachverhalt.

Normen haben einen Geltungsanspruch; sie sollen auf möglichst jeden Sachverhalt der darin benannten Art angewendet werden. (Rechts-) Normen beinhalten zwar Recht, ohne Rechtsanwendung stehen sie aber „bloß auf dem Papier“. Das bringt Schwierigkeiten mit sich: Hat niemand den Sachverhalt bemerkt, bleibt jede Rechtsanwendung aus. Beispiel: Hat niemand den Rotlichtverstoß nachts um drei Uhr gesehen, wird er nicht geahndet. Hat aber jemand den Sachverhalt bemerkt, muss für diesen konkreten Sachverhalt das Recht noch gefunden werden;

hier fängt die eigentliche Rechtsanwendung an. Der Polizist, der Unfallgegner, man selbst und später das Gericht prüfen: Passt die Norm auf den Sachverhalt? Oder umgekehrt: Ist dieser Sachverhalt in der Norm benannt? Bei dieser Prüfung gibt es wiederum zwei Arten von Schwierigkeiten: Erstens die des Beweises; vor Gericht wird sehr oft darum gestritten, ob sich der Sachverhalt wirklich so zugetragen hat, wie die eine Seite behauptet. Ist aber der Sachverhalt unstreitig oder steht er durch gerichtliche Entscheidung fest, gehen die Schwierigkeiten weiter: Gerade weil die Norm sehr allgemein formuliert ist, sind sich z.B. Polizist und Verkehrsteilnehmer uneinig darüber, ob sie auf den Sachverhalt anwendbar ist. Beide Seiten legen die Norm verschieden aus. Zwei Beispiele sollen das verdeutlichen: Eine rote Ampel bedeutet nach § 37 StVO „Halt vor der Kreuzung“. Da Radfahrerampeln zumeist keine Gelbphase haben und nur Rot oder Grün zeigen, kommt es notwendigerweise immer wieder vor, dass Radfahrer bei Rot noch über die Kreuzung fahren. Rot kann sinnvoll also nur bedeuten: „Halt vor der Kreuzung, wenn das noch möglich ist“. Je nach Geschwindigkeit kann bzgl. der ersten Sekunden der Rotphase Streit darüber entstehen, ob ein Halt noch möglich

war oder nicht und damit auch, ob das Verhalten als Rotlichtverstoß zu ahnden ist oder nicht. Ein ebenso deutliches Beispiel ist die Radwegebenutzungspflicht. Die Radfahrer müssen Radwege benutzen, wenn dies für die jeweilige Fahrtrichtung „durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist“, heißt es u.a. in § 2 StVO. Vom konkreten Zustand des Radweges steht nichts in der StVO. So gibt es immer wieder Polizisten, die im Winter Radfahrer unter Verweis auf diese Norm verwarren, weil diese den schnee- oder eisglatten Radweg für nicht benutzbar halten und auf der Fahrbahn fahren. Tatsächlich ist die Rechtsprechung sich einig, dass sich die Radwegebenutzungspflicht trotz ihrer weiten Formulierung nur auf zumutbare Radwege bezieht. War der Zustand des Radweges noch zumutbar oder nicht, wird sich der Rechtsanwender fragen müssen.

Hier kommt es auf Argumente an. Dem Polizisten und auch später dem Gericht gegenüber kommt in dieser Situation den irgendwo gefundenen Urteilen für die eigene Rechtsfrage nur ein zweitrangiger Wert zu. Gleiches gilt für die vermeintliche Rechtsautorität bekannter Wissenschaftler. Viel wichtiger ist es, überzeugend zu argumentieren, warum das Gesetz so und nicht anders auszulegen ist. Denn es gilt in dieser eigenen Sache nicht

das Urteil XYZ, sondern nur das Gesetz. Allerdings sollte es den Rechtsanwender nachdenklich stimmen, dass „alle anderen“ oder

auch nur ein Urteil eines Obergerichts eine Frage so und nicht anders gesehen und beantwortet haben. ♦

A.

VERKEHRSREGELN

□ Grundregeln (§ 1 StVO)

Alle Radfahrer und Radfahrerinnen, die sich in unterschiedlicher Weise am Verkehr beteiligen, sollen dies sicher und angstfrei tun können. Damit das klappt, muss der Radfahrer, wie jeder andere Teilnehmer am Straßenverkehr, die Verkehrsregeln einhalten. Nach der Grundregel des § 1 Abs. 1 StVO erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Nach Abs. 2 hat sich auch der Radfahrer so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Das bedeutet, dass Sicherheit stets vorgeht. Eigene Wünsche treten ihr gegenüber stets zurück. Was der Radfahrer insbesondere von den Autofahrern erwartet, schuldet er selbst auch allen anderen Verkehrsteilnehmern. Auch Rechthaberei, das Erzwingen einer Befugnis und beherrschendes Verhalten widersprechen dem Rücksichtnahmegebot.

Vorausgesetzt werden also aufmerksame Verkehrs- und Fahr-

bahnbeobachtung (OLG Koblenz, MDR 2013, 335) und in der Regel beidhändige Lenkung. Ablenkung durch lebhaftes Gespräch, Gestikulieren, Walkman oder anderes sind daher zu vermeiden.

Die Regeln der StVO erfassen den gesamten Verkehr im öffentlichen Straßenraum. Dazu gehören alle Flächen, die der Allgemeinheit (und nicht nur einem geschlossenen Benutzerkreis) zu Verkehrszwecken offenstehen. Voraussetzung ist also nur die ausdrückliche oder stillschweigende Freigabe des Berechtigten. Wer Eigentümer der Fläche ist, ist hingegen egal (LG Dessau-Roßlau, NJW-RR 2012, 1306). An die Regeln muss man sich also auch auf dem Parkplatz am Supermarkt und auf privaten Plätzen, Wegen und Zufahrten und auf Feld- und Waldwegen halten.

Für den Verkehr außerhalb dieser öffentlichen Flächen gilt die StVO nicht, sondern eine allgemeine Pflicht zu verkehrsublicher Sorgfalt. Ihr Inhalt ist in weiten Teilen mit der Grundregel des § 1 StVO identisch, ohne allerdings konkret normiert zu sein.

Die allgemeine Sorgfaltsnorm aus § 1 Abs. 2 StVO wird an verschiedenen Stellen der StVO für bestimmte Verkehrsvorgänge konkretisiert. Diese Gefährdungsausschlussgebote stellen hohe Anforderungen an den Verkehrsteilnehmer. Wohl deshalb wird von inte-

ressierter Seite behauptet, diese Normen würden dem Kraftfahrer Unmögliches abverlangen, die Normen seien deshalb schlicht nichtig oder jedenfalls den Bedürfnissen der Kraftfahrer anzupassen (vgl. Greger, NJW 1992, 3267-3274). Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer sollen offenbar auch rechtlich betrachtet wieder zum Freiwild werden. Der Radfahrer muss wissen, dass er bei jedem verkehrsrechtlichen Konflikt an einen Richter mit solchen Auffassungen geraten kann.

□ **Straßenbenutzung** (§ 2 StVO)

Die Straßenbenutzungsvorschrift enthält mehrere sich überschneidende Regelungsbereiche: das Gebot, die Fahrbahn zu benutzen, sie rechts zu benutzen, hintereinander zu fahren und unter bestimmten Umständen Sonderwege zu benutzen.

Fahrbahnbenutzung und Rechtsfahrgebot

Nach § 2 Absatz 1 der StVO müssen Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen, auf dem Gehweg hat der Radfahrer also nichts zu suchen. Radfahren auf Gehwegen kann grob verkehrswidrig und rücksichtslos sein (OLG Düsseldorf, VersR 1978, 768; OLG Hamm,

VersR 1987, 1246; OLG Karlsruhe, NZV 1991, 154; AG Darmstadt, NZV 1992, 369; LG Erfurt, NZV 2007, 522).

An dieser Stelle ist die Frage aufzuwerfen: Was ist überhaupt „Radfahren“? Diese Tätigkeit und das Fahrrad als Verkehrsmittel sind nur schwer zu definieren. Führt jemand Rad, der sein Fahrrad nicht mit den Pedalen antreibt, sondern als Roller benutzt? Wegen des hohen Tempos wird der davon belästigte Fußgänger die Frage bejahen. Dass das Tempo aber kein Kriterium für die Beantwortung der Frage sein darf, zeigt schon § 24 StVO, der Roller ganz deutlich von Fahrrädern scheidet. Radfahrer soll nach einer älteren Gerichtsentscheidung auch sein, wer auf dem Fahrrad sitzt und es lenkt, sich jedoch schieben lässt, ohne die Tretteile zu benutzen (OLG Celle, VRS 25, 471). Das Lenken sei das entscheidende Kriterium, wird in dieser Entscheidung ausgeführt. In der Umgangssprache wird unter dem Radfahrer wohl jemand verstanden, der ein zur Ortsveränderung durch Tretbewegungen bestimmtes, nicht an Schienen gebundenes zwei- oder mehrrädriertes Landfahrzeug ohne Motorkraft fortbewegt. Auch das Rollenlassen mittels Freilauf nach dem Treten wird noch als Radfahren zu verstehen sein, vielleicht auch das Bergabrollenlassen ohne

die Antriebseinrichtung des Rades zu nutzen (vgl. die Argumente des BayObLG, NJW 1959, 111: Die Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer sei die Gleiche).

Eine internationale Übereinkunft versteht unter „Fahrrad“ „jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird“ (Gesetz zu den Übereinkommen über den Straßenverkehr, BGBl II 1977, S. 809 (813)). Diese Begriffsbestimmung gilt zwar nur für dieses Übereinkommen und nicht etwa für die StVO (OLG Dresden, NJW 2005, 452), verschiedene Gerichte übernehmen sie jedoch für die StVO (VGH Baden-Württemberg, VerkMitt 2001, 13; BVerwG, NZV 2001, 493). Danach dürfte derjenige, der sein Rad als Tretroller benutzt, kein Radfahrer sein, weil er sich bei dieser Fortbewegungsart nicht auf dem Rad befindet. Aber auch derjenige, der sich auf dem Rad sitzend schieben lässt, ist danach kein Radfahrer: Seine Muskelkraft trägt nicht zur Fortbewegung bei. Auch der Faulpelz, der hinten auf dem Tandem die Füße hochlegt, ist danach kein Radfahrer (der Sozius kann aber allgemeine Verkehrsteilnehmerpflichten haben, vgl. BGH, VRS 7, 68; BayObLG, VerkMitt 1964,

5). Und der fleißig mitretende Stoker auf dem Tandem ist wiederum kein Fahrzeugführer, weil er weder Lenker noch Bremsen hat und damit keine Gelegenheit, das Fahrzeug zu „führen“: Nach der Rechtsprechung kann nur derjenige Führer eines Fahrzeugs sein, der selbst alle oder mindestens einen wesentlichen Teil der technischen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, die für seine Fortbewegung und Lenkung bestimmt sind (OLG Dresden, NJW 2006, 1013 zu einem stark alkoholisierten Fahrlehrer, der seine Pedale für Gas, Bremse und Kupplung nicht benutzte und die Fahrt nur durch Anweisungen an die Fahrschülerin lenkte). Nur unter engen Voraussetzungen können bei einer Aufgabenteilung zwischen den Fahrzeuginsassen beide als Fahrzeugführer anzusehen sein (BGH, NJW 1990, 1245 für die Fahrer von schleppendem und abgeschlepptem Kfz). Entscheidend sei, ob die übernommenen Funktionen eigenverantwortlich, nämlich innerhalb eines vorhandenen Entscheidungsspielraums, ausgeführt werden oder in Form eines bloßen Hilfsdienstes (BGH, NJW 1990, 1245). Dass Soziusfahrer durch aktive Mitarbeit beim Kurvenfahren zur Sicherheit des Zweirades beitragen müssen, ist an diesem Maßstab gemessen keine eigenverantwortliche Übernahme einer

notwendigen Teilfunktion (BGH, NJW 1990, 1245).

Liegeradfahrer sind Radfahrer im Sinne der StVO (BVerwG, NZV 2001, 493).

Ob jemand als Fahrradfahrer anzusehen ist, wird unter Berücksichtigung dieser Aspekte und nach Sinn und Zweck der jeweilig zu benutzenden Norm zu beantworten sein. Wer sein Rad schiebt, ist Fußgänger (BGH, VerkMitt1963, 3; BayObLG, VRS 25, 452; OLG Bamberg, NJW 2012, 1820).

Radfahrer müssen von zwei Fahrbahnen die rechte benutzen. Es ist möglichst weit rechts zu fahren, insbesondere bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder an unübersichtlichen Stellen. Dieses Gebot ist vom Gesetzgeber vielleicht in erster Linie geschaffen worden, um die Schnelligkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zu erhöhen und die Radfahrer abzudrängen. Das Gebot liegt aber – wenn es nicht überspannt wird – durchaus auch im eigenen Interesse des Radfahrers, da er zu den Langsamfahrern gehört. Aus Angst um sein Leben wird er sich nahezu immer von allein daran halten. Folgerichtig sind die Worte „möglichst weit rechts“ nach der Begründung des Bundesverkehrsministers zur StVO und nach ständiger Rechtsprechung „nicht starr“ (BGH,

NZV 1996, 444; OLG Düsseldorf, NZV 1997, 321).

Es stellt sich also die Frage, wie weit rechts denn rechts ist. Ein starres Maß für jeden Radverkehr sieht die Rechtsordnung nicht vor. Das Rechtsfahrgebot wird von der Rechtsprechung denn auch großzügig im Sinne eines verkehrsgerechten Verhaltens ausgelegt (OLG Köln, VRS 26, 133). Der Verkehrsteilnehmer hat einen gewissen Beurteilungsfreiraum, solange er sich so weit rechts hält, wie es im konkreten Fall im Straßenverkehr „vernünftig“ ist (BGH, NZV 1996, 444). Bei der Auslegung sind unter anderem die jeweilige Örtlichkeit, die Fahrbahnart und -beschaffenheit, die Verkehrslage, die eigene Geschwindigkeit des Radfahrers und die der Kraftfahrer und die Sicht zu berücksichtigen (OLG Zweibrücken, VRS 74, 420; BGH, NJW 1996, 3003 (3004); OLG Hamm, DAR 2000, 265). Ersichtlich ist das Sicherheitsinteresse auf einer hochbelasteten und schnell befahrenen Hauptverkehrsstraße ein anderes als auf einer gering belasteten und langsam befahrenen innerörtlichen Straße.

Als noch zulässig wird oft ein Abstand von 0,8 bis 1 m zum Fahrbahnrand angesehen (BGH, VersR 1964, 653). Doch erweitert sich der zulässige Abstand bei Straßenbahnschienen, bei hohen Bordsteinen (BGH, VersR 1955,

764), tiefen Gullydeckeln (KG, MDR 1999, 865), bei gefährlichem Kopfsteinpflaster, und anderen Hindernissen, denen aufgrund der Instabilität des Rades und den damit einhergehenden unvermeidbaren Schwankungen nicht anders ausgewichen werden kann. Da der Radfahrer bei erkennbaren Gefahrenquellen im Falle des Sturzes unter Umständen selbst und allein für seinen Schaden aufkommen muss (OLG Stuttgart, VersR 2003, 876: Gullydeckel), ist auch dringend anzuraten, solche Hindernisse mit hinreichendem Abstand zu umfahren. Ein straßenverkehrsrechtlicher Vorwurf kann daraus nicht gemacht werden.

Wie weit rechts „rechts“ ist, bestimmt sich auch nach der Abgrenzung der Fahrbahn nach rechts. Fährt der Radfahrer neben einem Parkstreifen, auf dem die Kraftfahrzeuge in Längsrichtung stehen, muss er der Lebenserfahrung nach jederzeit mit sich öffnenden Türen rechnen und darf daher weiter links fahren. Das Bundesministerium für Verkehr empfiehlt für solche Situationen ausdrücklich, mindestens einen Meter Sicherheitsabstand von den parkenden Fahrzeugen einzuhalten. Da dem Radfahrer in Einzelfällen sogar eine Mitschuld am Unfall durch Türöffnen angerechnet werden kann (OLG Oldenburg, VersR 1963, 490; KG, VersR 1972,

1143; vgl. OLG Bremen, MDR 2008, 1096; OLG Jena, NJW-RR 2009, 1248; BGH, NZV 2010, 24; KG, DAR 11/2011, IV), sollte er das auch tunlichst einhalten. Stehen die parkenden Kraftfahrzeuge schräg zur Fahrbahn, ist mit schnellem und unachtsamem Ausparken zu rechnen und gleichfalls ein genügender Sicherheitsabstand erlaubt – auch wenn dann nicht mehr scharf rechts gefahren wird.

Befindet sich ein Gehweg neben der Fahrbahn, hat der Seitenabstand in der Regel etwa 1 m zu betragen, bei lebhaftem Fußgängerverkehr ist ein noch größerer Abstand zum Gehweg geboten (OLG München, VRS 65, 331; OLG Düsseldorf, NZV 1992, 232). Kann man den Gehweg zum Beispiel wegen eines dort stehenden Baugerüsts nicht einsehen und muss man damit rechnen, dass von dorthin Fußgänger auf die Fahrbahn treten, um sich über die Verkehrslage zu orientieren, darf man auch deutlich größeren Abstand vom rechten Fahrbahnrand als normal halten (OLG Köln, VRS 26, 133).

Auch wenn es Grundstückszufahrten oder Einmündungen gibt, soll sich aus § 1 StVO ergeben, dass ein gehöriger Abstand zum rechten Fahrbahnrand gehalten werden muss. Denn an solchen Stellen muss man damit rechnen, dass andere Verkehrsteilnehmer

von der Seite her in den Fahrbahnraum eindringen, sei es zur notwendigen Sichtgewinnung oder weil sie aus Unaufmerksamkeit die Fahrbahnbegrenzung nicht genau einhalten. Hält man dort nicht mindestens einen halben Meter Abstand zum rechten Fahrbahnrand, kann darin eine Mit- oder Alleinschuld am Unfall gesehen werden (OLG München, VersR 1974, 676).

Parken am rechten Fahrbahnrand in unregelmäßigen Abständen Fahrzeuge, wird der Radfahrer durch eine angemessene Auslegung des Rechtsfahrgebotes auch nicht zu einer gefährlichen Slalomroute gezwungen. Für solche Fälle empfiehlt mittlerweile sogar die Polizei, nicht in jede Parklücke auszuschwenken, sondern mit einer weitgehend geraden Route im Blickfeld der nachfolgenden Kraftfahrer zu verbleiben. Auch beim Überholen von in Abständen fahrenden Fahrzeugen kann vom Fahrzeugführer nicht verlangt werden, dass er schlangenlinienartig fährt, um dem Gebot des Rechtsfahrens zu genügen (vgl. BGH, VRS 6, 200; BayObLG, VRS 27, 227). Auch wenn sich am Fahrbahnrand Fußgänger befinden, ist es verkehrsgerecht, die Fahrlinie gleichmäßig beizubehalten und keine Schlangenlinien zu fahren.

Liegt neben der Fahrbahn etwas tiefer ein Bankett, hat der Radfah-

rer das Recht und die Pflicht, nur die eigentliche Fahrbahn zu benutzen. Dem Rechtsfahrgebot wird genügt, wenn die eigentliche Fahrbahn in einem Abstand zur Kante befahren wird, der unter Einbeziehung der normalen Fahrradpendelbewegungen ein sicheres Verbleiben auf der Fahrbahn erlaubt. Dies gilt auch im Fall des Überholtwerdens durch Kfz und auch bei gleichzeitigem Gegenverkehr (OLG Hamm, VersR 1983, 466 zu einer Fahrbahnkante von 6 cm). Ein Radfahrer dürfe darauf vertrauen, dass der ihn überholende Kraftfahrer seiner Verpflichtung, einen hinreichenden Sicherheitsabstand zu halten, nachkommt und nötigenfalls den Überholvorgang zurückstellt, so das Gericht. Das Scharf-rechts-fahren sollte man daher auch aus diesem Grunde vermeiden.

Selbst Kraftfahrern wird durch das Rechtsfahrgebot nicht abverlangt, dass sie sich „kaum zu bewältigenden Anforderungen in rein fahrtechnischer Hinsicht“ ausgesetzt sehen (OLG Zweibrücken, NZV 1988, 22). Um so mehr gilt für Radfahrer, dass sie einen Abstand zum Fahrbahnrand halten dürfen, der ihrer unvermeidlich schwankenden Fahrspur gerecht wird (BGH, VersR 1964, 653). Bietet die Abgrenzung der Fahrbahn nach rechts aber keinen Grund für einen größeren

Abstand zum Fahrbahnrand, darf der Abstand auch in Zentimetern gemessen nicht gar zu groß sein: Liegt neben der nur 4,70 m breiten Fahrbahn einer kurvenreichen Bundesstraße ein 1,90 m breiter befestigter Seitenstreifen, soll ein Abstand von 1,40 m zum rechten Fahrbahnrand zu weit links sein (BGH, VersR 1967, 880). Ist die Fahrbahn hingegen von einem Bordstein begrenzt, so darf und muss der Radfahrer darauf achten, dass er sich diesem beim Treten mit seinem Fuß oder dem Pedal nicht zu sehr nähert und seine Fahrlinie entsprechend weit davon absetzen (BGH, VRS 18, 203).

Auch die Witterung hat Einfluss darauf, wieweit rechts gefahren werden muss. Pfützen darf mit ruhigem Gewissen ausgewichen werden, denn es droht bei ihnen nicht nur eine Fußdusche, sondern auch verborgene Schlaglöcher, Kanaldeckel und andere Unebenheiten weit unangenehmeren Ausmaßes. Bei Fahrbahn glätte und insbesondere bei nur schwer befahrbarem Schneematsch darf mehr Abstand gehalten werden zu anderen Verkehrsteilnehmern, parkenden Autos und auch zum Straßenrand (KG, MDR 1999, 865).

Gelegentlich wird behauptet, jedenfalls scharf rechts sei aber bei schlechten Sichtverhältnissen zu fahren. Dieses Gebot kennt die Rechtsordnung nicht; denn es

wäre unzumutbar, den Radfahrer mit hoher Wahrscheinlichkeit in die Straßenbahnschienen zu schicken oder in Gefahren und Hindernisse im Bereich des rechten Fahrbahnrandes, statt den möglichen Überholer weniger Platz als erwartet vorfinden zu lassen. Selbst bei Dunkelheit und Regen auf einer stark befahrenen Straße innerorts wurde schon von der älteren Rechtsprechung ein Abstand von bis zu 1 m für rechtens erklärt (OLG Saarbrücken, VerkMitt 1980, 40). Auch der Bundesgerichtshof betont, gerade im Hinblick auf Dunkelheit sei es verkehrsgerecht und entspreche dem Rechtsfahrgebot, einen angemessenen Sicherheitsabstand vom rechten Fahrbahnrand einzuhalten (BGH, VersR 1964, 653: ca. 80 cm; BGH, VRS 27, 335: ohne Zentimeterangaben). Denn in der Dunkelheit könne Radfahrern nicht zugemutet werden, dicht am Fahrbahnrand zu fahren oder gar darauf. Bei schlecht erkennbarer rechter Fahrbahnbegrenzung und Nebel darf auch ein wesentlich größerer Abstand als 1 m zum rechten Fahrbahnrand gehalten werden (BayObLG, VRS 62, 377).

Ein besonderes Problem besteht bei schnell befahrenen innerörtlichen (meist vierspurigen) Straßen ohne Radweg. Die äußere Fahrspur ist regelmäßig zu schmal, als dass ein Kfz den äußerst rechts

fahrenden Radfahrer unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes überholen könnte, ohne auf die mittlere Fahrspur auszuweichen. Gleichwohl werden der Erfahrung nach gerade ganz rechts fahrende Radfahrer auf solchen Straßen zweispurig von Autos überholt, wobei — zur Mitte ist ja meist kein Platz und außerdem das kostbare Blech gefährdet — der Überholvorgang ohne Verminderung der Geschwindigkeit allein zu Lasten des Abstandes zum Radfahrer vorgenommen wird. Abstände von Handbreite sind leider keine Seltenheit. Selbst bei Tempo 50 entstehen so außerordentlich gefährliche Situationen für den Radfahrer — bei auf solchen Strecken üblichen Geschwindigkeitsübertretungen erst recht. Hier kann zum eigenen Schutz nur empfohlen werden, in der Mitte der rechten Spur zu fahren. Ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot liegt hierin nicht, denn dieses verletzt nur, wer sich ohne vernünftigen Grund nicht auf seiner Seite rechts hält. Der Schutz des eigenen Lebens — und anders ist hier kein Schutz möglich — ist aber allemal ein vernünftiger Grund. Das genannte Vorgehen trägt dem Radfahrer allerdings oft wütendes Hupen und gelegentlich ein „Schneiden“ nach dem Überholvorgang ein. Der Überholvorgang kann vom Kfz so aber nur unter Inanspruchnahme der mitt-

leren Spur erfolgen, das gefährliche „Vorbeiquetschen“ ist nicht möglich.

Das Rechtsfahrgebot gilt auch im einspurigen Kreisverkehr (OLG Hamm, NZV 2004, 574). Auch hier muss jedoch niemand so scharf rechts am Bordstein fahren, dass der nachfolgende Kraftverkehr zum Überholen innerhalb des Kreises verlockt wird: Ohne Missachtung des notwendigen seitlichen Überholabstandes wird das kaum jemals möglich sein und deshalb fehlt es an der Behinderung des nachfolgenden Verkehrs, wenn man so fährt, dass man erst gar nicht überholt werden kann.

Übrigens hat der Radfahrer nicht nur die Pflicht, möglichst weit rechts zu fahren, er hat bei einem unmittelbar neben der Fahrbahn verlaufenden Gehweg gegenüber dessen Benutzern aus § 1 StVO auch die Pflicht, einen Sicherheitsabstand einzuhalten. Diese Pflicht verbietet es in entsprechenden Fällen, sehr scharf rechts zu fahren. Der BGH sieht diese Pflicht bei einem Abstand von 75 bis 80 cm als in aller Regel erfüllt an (BGH, DAR 1957, 211). Einen geringeren Abstand kann das Rechtsfahrgebot dem Radfahrer in diesen Fällen also nicht abverlangen.

Einordnungsspuren

Einordnungsspuren dürfen zum Abbiegen ohne weiteres benutzt

werden, auch wenn der weiterführende Radweg dafür verlassen wird. Die Regelung über das Abbiegen (§ 9 StVO) geht dem Radwegebenutzungsgebot vor. Eine Ausnahme davon gilt, wenn die Radverkehrsführung eindeutig das indirekte Linksabbiegen erzwingt (§ 9 Abs. 2 S. 3 StVO).

Zu den Radverkehrsführungen gehören nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO nur Markierungen auf dem Boden, die die Linieneinführung eines Radweges über Kreuzungen und Einmündungen hinwegführen. Bloße Wegweiser und Vorwegweiser als Schild (Verkehrszeichen 442) gehören nicht zu den Radverkehrsführungen. Sie ziehen keinerlei Verhaltenspflicht für Radfahrer nach sich.

Hintereinander fahren

Radfahrer müssen nach der dringend reformbedürftigen Vorschrift des § 2 Abs. 4 StVO einzeln hintereinander fahren. Nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird und in Fahrradstraßen uneingeschränkt. Die Begründung des Bundesverkehrsministers zur StVO erläutert unter Bezugnahme auf die Sondervorschriften für das Fahren in geschlossenen Verbänden (die auch nur das „zu zweit nebeneinander“ erlauben), dass das Nebeneinanderfahren schon dann verboten ist, wenn dadurch der üb-

rige Verkehr auch nur behindert wird. Eine Behinderung wird teilweise schon dann gesehen, wenn durch das Nebeneinanderfahren das Überholen oder Ausweichen erschwert wird (BayObLG, NJW 1955, 1767). Beschämend wirkt es, sehen zu müssen, wie ganze Familien (und andere Gruppen) einzeln hintereinander herfahren müssen, doch die StVO will es seit 1937 so und die Vorschrift atmet bis heute den Geist der damaligen Zeit unbedingter Automobilförderung.

Das Problem lässt sich jedoch auch bei der geltenden Rechtslage lösen. Danach ist das Nebeneinanderfahren auf den meisten Straßen zu den meisten Zeiten erlaubt. Denn die meisten Straßen sind zu schmal, als dass ein korrekt fahrender Autofahrer auch nur einen einzelnen Radfahrer überholen dürfte: Der erlaubte Abstand des Radfahrers zum Fahrbahnrand plus die Breite des Radfahrers plus den Mindestseitenabstand ergibt zumeist mehr als 3 m. Für den Überholvorgang ist darüber hinaus die Breite des überholenden Autos nötig (meist etwa 1,7 m). In der Summe werden also mindestens 4,5 bis 5,5 m Straßenbreite benötigt. Breiter als 3,5 m sind aber nur wenige Fahrspuren. Die Inanspruchnahme des zweiten Fahrstreifens durch den Autofahrer zum Überholen ist also zumeist unabdingbar (Berechnungen auch

bei BayVGH, VRS 117, 360). Ist diese aber gefahrlos möglich, ist schon begrifflich die Behinderung durch die nebeneinanderfahrenden Radfahrer ausgeschlossen. Kann wegen des Gegenverkehrs nicht überholt werden, fehlt es auch an der Behinderung durch die Radfahrer (BayVGH, VRS 117, 360).

Die hier skizzierte Auslegung ist vor Gericht aber noch die Ausnahme und keineswegs allgemeine Erkenntnis. Hier wird oft schon der einzelne Radfahrer als Behinderer des Kfz-Verkehrs angesehen und deshalb so weit als möglich ausgegrenzt. So erklärte das OLG Schleswig noch vor kurzem, Radfahrer würden oftmals „nur als störende Hindernisse im frei fließenden Verkehr empfunden“ (OLG Schleswig, Urteil 7 U 11/12 vom 05.06.2013). Es herrscht häufig noch ein Denken, das den Grundsatz von der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ allein aus der Windschutzscheibenperspektive und zur Beschleunigung des motorisierten Verkehrs betrachtet, obwohl dieser von der StVO dem nichtmotorisierten Verkehr nicht per se bevorzugt wird.

Rechtsunsicherheit gibt es auch bei Massenverkehr von Radfahrern. Tritt ein solcher bei Betriebschluss oder Schichtwechsel eines größeren Betriebes auf und ist ein Hintereinanderfahren nicht möglich, so sollte die Verwaltung jahr-

zehntelang nach der gültigen Verwaltungsvorschrift zu § 2 StVO darauf hinwirken, dass sich die Radfahrer möglichst gut in die Ordnung des Verkehrs einfügen. Diese Verwaltungsvorschrift wurde gestrichen, das Problem aber blieb. Unklar ist auch die Behandlung der geschlossenen Verbände. Während die Sonderregel des § 27 Abs. 1 StVO geschlossenen Verbänden das Nebeneinanderfahren zu zweit ohne Einschränkung erlaubt, will die Begründung des Bundesverkehrsministers zur StVO auch diesen das Nebeneinanderfahren verbieten, sobald eine Behinderung des übrigen Verkehrs eintritt.

Dass der Massenverkehr von Radfahrern in vielen Städten und im Naherholungs- und Urlaubsverkehr schon längst zum normalen Alltag gehört, ignoriert die Vorschrift völlig. Warum ein allein im Auto sitzender Verkehrsteilnehmer mehr Breite des Straßenraums beanspruchen darf als zwei oder drei Radfahrer, bleibt ungeklärt. Auch die Kommunikationsbedürfnisse werden ignoriert: Es ist völlig unerklärlich, warum zwei Bürger, die zusammen zu einem Ziel fahren, nur dann miteinander sollen reden dürfen, wenn sie im Auto nebeneinander sitzen. Nicht zuletzt werden mit dem Verbot des Nebeneinanderfahrens Sicherheitsaspekte völlig ignoriert. Denn Autofah-

rer reagieren besser auf das sich breiter darstellende Bild zweier Radfahrer; das geltende Verbot fördert geradezu das Überholen unter Missachtung des notwendigen Sicherheitsabstandes und schafft damit erst unfallträchtige Situationen. Diese Aspekte ändern jedoch nichts an der derzeit (noch) gültigen Rechtslage.

Radwegebenutzungspflicht

Die allgemeine Radwegebenutzungspflicht ist zum 01.10.1998 abgeschafft worden. Radfahrer müssen seither nur noch dann Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237 (Radfahrer), 240 (Gemeinsamer Fuß- und Radweg) oder 241 (Getrennter Rad- und Fußweg) gekennzeichnet ist. Andere rechte Radwege dürfen sie benutzen. Die frühere „allgemeine Radwegebenutzungspflicht“, die mancher Autofahrer noch aus seiner Fahrschulzeit kennt (es gab sie ab 1976 im Interesse des schnellen Autoverkehrs), ist seit dem 01.10.1998 im Interesse der Verkehrssicherheit abgeschafft. Sie hatte zunehmend zu Verletzten und Toten geführt.

Die StVO unterscheidet seither zwischen benutzungspflichtigen und nicht-benutzungspflichtigen, anderen Radwegen. Radwege, die sich in einem baulich unzureichenden Zustand befinden oder sonst nicht den Erfordernis-

sen des modernen Radverkehrs entsprechen, dürfen nach der Verwaltungsvorschrift zu § 2 StVO nicht mit den genannten Verkehrszeichen beschildert werden und sind dann nicht mehr benutzungspflichtig.

Die Benutzungspflicht eines mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichneten Radweges wirkt sich aber nur dann als Benutzungsverbot für eine daneben verlaufende Straße aus, wenn der Radweg dieser Straße baulich und straßenverkehrsrechtlich zuzuordnen ist. So hatte das OLG Hamm über einen Fall zu entscheiden, in dem ein benutzungspflichtig ausgeschilderter Radweg entlang einer Vorfahrtstraße verlief, an der Einmündung einer untergeordneten Straße jedoch um „wenige Meter“ verschwenkt war. Der Bordstein war erst an dieser versetzten Stelle für den Radverkehr abgeflacht. Auf Grund dieses „äußeren Gepräges“ sei der Radweg nicht mehr der daneben verlaufenden Straße „zuzuordnen“, stellt das Gericht ausdrücklich fest (OLG Hamm, NZV 2000, 468). Die Verkehrsregelungen auf dem Radweg sind dann unabhängig von denen auf der parallel verlaufenden Straße. Der Radweg teilt in diesem Falle nicht das rechtliche Schicksal der Straße. Die auf dem an der Vorfahrtstraße entlangführenden Radweg fahrenden Radfahrer sollten

nach Ansicht des Gerichts nicht an dem Vorfahrtrecht der Hauptstraße teilnehmen. Handelt es sich bei dem ausgeschilderten Radweg aber um einen von der danebenliegenden Straße unabhängigen, ihr nicht zuzuordnenden, kann das an ihm aufgestellte Zeichen 237, 240 oder 241 auch nicht zu einem Benutzungsverbot der Straße führen. Ob ein Radweg noch der daneben verlaufenden Straße zuzuordnen ist, ist von Fall zu Fall zu entscheiden und hängt ganz wesentlich von der Verkehrsfunktion ab. Wird dem straßenbegleitenden Radweg an Einmündungen die Vorfahrt gegenüber abfließendem und/oder zufließendem Kfz-Verkehr genommen — etwa durch Vorfahrt-achten-Schilder — kann der Radweg nicht mehr der Vorfahrtstraße zugeordnet werden.

Radwegschilder ordnen auch nur dann wirksam eine Benutzungspflicht für den Radweg an, wenn sie deutlich sichtbar angebracht worden sind und wenn sie nicht nichtig sind. Vielfach sind sie jedoch nicht sichtbar, verdreht oder unklar angebracht oder gar ihrem Inhalt nach nichtig. Dann brauchen sie nicht beachtet zu werden (vgl. das Kapitel zu Verkehrszeichen und das Kapitel zu Vorschriftszeichen, Sonderwege, Zeichen 237).

Die anderen Radwege bleiben ungeachtet der Regelung über die

Benutzungspflicht weiterhin ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten. Es darf also nicht darauf geparkt oder zu Fuß gegangen werden. Auch die Verkehrssicherungspflicht wird vom Wegfall der Benutzungspflicht nicht berührt. Damit wird dem Gedanken Rechnung getragen, dass es einem Teil der Radfahrer — insbesondere den weniger verkehrsgewandten — trotz der Mängel des Radweges vorteilhaft erscheinen mag, diesen — freiwillig — zu benutzen.

Auch in Zukunft gilt auch für beschilderte und damit eigentlich benutzungspflichtige Radwege: Zugeparkte, mit Hindernissen aller Art (z.B. Mülltonnen, Schuttcontainer, Sperrmüll, Falschparker: OLG Köln, VRS 73, 144 und OVG Hamburg, NZV 2001, 52) verstellte oder (z.B. zu Marktzeiten) von Fußgängern „überlaufene“ Wege sind nicht benutzungspflichtig. Ein Ausweichen auf die Fahrbahn ist in solchen Fällen zulässig (ausführlich: Kettler, NZV 2006, 347ff).

Auch fehlt es an der Benutzungspflicht, wenn man den Radweg nicht erreichen kann (mit einer Rikscha, einem Trike oder mit Anhänger einen dicht abgepollerten Radweg) oder wenn der Radweg zu schmal für das Rad (Rikscha, Trike, Rad mit Anhänger) ist. Das Fahrbahnnutzungsrecht einer Rikscha sei „unstreitig“, meint das OLG Dresden (OLG Dres-