

Die bereits im Juni 2021 vom Bundesrat beschlossene Novellierung der "Verwaltungsvorschrift zur Strassenverkehrsordnung" (VwV-StVO) wurde nun am 15.11.2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht und ist somit jetzt in Kraft.

Siehe LINK: <https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/JMVqeE1paZwm6oA28WT?0>

Für das **Thema "Fahrradstrasse"** ist diese Novellierung besonders interessant, unter Punkt 14.f) 1.I bis 4.IV im o.g. LINK finden sich die ausführlichen Details dazu.

Am wichtigsten ist der direkte Vergleich zwischen den bisher gültigen (alten) und den neuen Vorgaben bei 14.f)1.I.:

Braun und durchgestrichen: bisher / Blau = neu

~~I Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.~~

I. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.

Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.

... ..

Die grundlegende Veränderung ist also die, dass für die Anordnung einer Fahrradstrasse der Radverkehr nicht mehr zwingend "vorherrschende Verkehrsart" sein muss (was bisher i.d.R. so interpretiert wurde, dass der Radverkehr einen Anteil von >50% auf der betr. Strecke haben sollte). Neu genügt eine "hohe Radverkehrsdichte", was explizit jetzt nicht mehr voraussetzt, dass der Radverkehr vorherrschende Verkehrsart ist. Zudem wird neu die wichtige Bedeutung der betreffenden Strecke fürs Radverkehrsnetz hervorgehoben. Und schliesslich soll die Strecke nur untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr haben.

All diese Punkte eröffnen nun den zuständigen Behörden zusätzliche Möglichkeiten, für die Zielsetzung der Radverkehrsförderung solche Fahrradstrassen anzuordnen. Und genau das war auch die Intention des Gesetzgebers: Spannend und sehr erfreulich ist nämlich die **offizielle Begründung des Bundesrats für diese Änderungen**, welche zusammen mit der Beschlussfassung im Juni 2021 veröffentlicht wurde:

(farbige Hervorhebung: D. Hegele)

*Begründung des Bundesrates:*

Entscheidend ist nicht allein die schwer zu fassende Radverkehrsdichte, sondern die einfach zu erhebende Netzbedeutung. Gerade in Kommunen, die erst neu in die Radverkehrsförderung einsteigen, ist die Netzbedeutung nicht gleichbedeutend mit der zu erwartenden hohen Radverkehrsdichte.

Im Hinblick auf die mit der Vorschrift intendierten erleichterten Anordnung von Fahrradstraßen sollte klargestellt werden, dass Fahrradstraßen nicht nur bei einer hohen oder

zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte angeordnet werden können, sondern auch dann, wenn erst infolge beziehungsweise aufgrund deren Einrichtung mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte zu rechnen ist. Dies lässt sich damit begründen, dass durch die Einrichtung einer Fahrradstraße der Radverkehr auf diesem Abschnitt sicherer und attraktiver wird und es infolgedessen zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils kommt beziehungsweise kommen kann („Anstoßwirkung“).

Quelle, LINK: [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21\(B\).pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)

=====

Mindestens genauso wichtig ist auch die Neuerung im allgemeinen Teil der novellierten VwV-StVO: Bei **§1 (Grundregeln)** - und damit an sehr prominenter Stelle - wurde eine überaus wichtige Ergänzung betreffend **Verkehrssicherheit** vorgenommen:

**Braun:** bisher / neu ergänzter Text in Blau:

1. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.

Diese Vorgabe verpflichtet nun die Behörden, alle Massnahmen und Anordnungen mit oberster Priorität am Ziel der maximal möglichen Verkehrssicherheit zu messen. Die bisher oft argumentierte Vorgabe, nämlich den fließenden (motorisierten) Verkehr nicht behindern zu dürfen, tritt damit an die zweite Stelle. Das ist ein echter Paradigmenwechsel! Dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wird damit ein deutlich höheres Augenmerk gegeben.

Auch hier spannend die **offizielle Begründung des Bundesrates**

(farbige Hervorhebung: D. Hegele):

*Begründung des Bundesrates:*

Das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die gegenwärtige Formulierung zum Stellenwert der Verkehrssicherheit und deren Positionierung in „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ Nummer I Nummer 2 Satz 2 VwV-StVO (Verkehrssicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs) werden weder dem Rang noch dem Anspruch von Bund, Ländern und Gemeinden gerecht. Die Aufnahme in die Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO verdeutlicht die Priorität und mündet in der Benennung der gemeinsamen Strategie und Verpflichtung zur „Vision Zero“.

=====

für die "Aktionsgruppe Sichere B467-alt",  
Daniel Hegele / Dez. 2021

Tel. 07542 54331  
Handy 0041 79 278 3724  
Mail: daniel.hegele@posteo.de