



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Behörde für Inneres und Sport

Behörde für Inneres und Sport, Johanniswall 4, D-20095 Hamburg

Amt für Innere Verwaltung und Planung  
Grundsatzangelegenheiten des  
Straßenverkehrs  
Referat: Straßenverkehrs-Ordnung und  
straßenverkehrsbehördliche Planung

Johanniswall 4  
D - 20095 Hamburg  
Telefon 040 - 4 28 39 - 2477  
Telefax 040 - 4 27 31 - 3390  
eMail: [REDACTED]@bis.hamburg.de

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)  
A 322/058.80-90

Hamburg, den 04. Mai 2020

### Anfrage nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz

Sehr geehrter Herr Harders,

Ihre Anfragen beantworte ich wie folgt:

- Zu 1: Die Anordnung von Kraftfahrstraßen ist in § 18 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), sowie der dazu erlassenen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) geregelt. Darüber hinausgehende Anweisungen gibt es nicht.
- Zu 2-5: Keine Unterlagen vorhanden
- Zu 6 und 8: Siehe Anlagen
- Zu 7: Keine Unterlagen vorhanden
- Zu 9: Bereits am 03.04.2020 beantwortet.
- Zu 10: Keine Unterlagen vorhanden. Siehe hierzu die Bürgerschaftsdrucksachen 21/10497 und 21/15572

Für die Beantwortung der Fragen wird keine Gebühr erhoben.

Mit freundlichen Grüßen.





# Freie und Hansestadt Hamburg

## Behörde für Inneres

Behörde für Inneres, Johannismwall 4, D-20095 Hamburg

Bezirksamt Hamburg-Nord  
- Bezirksversammlung

### Nachrichtlich:

- zentrale Straßenverkehrsbehörde (P/VD5)
- Bezirksamt – Straßenbaubehörde (N/MR 2)
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (V)

Amt für Innere Verwaltung und Planung  
Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs  
Referat: Straßenverkehrsordnung und straßenverkehrsbehördliche Planung

Johannismwall 4  
D - 20095 Hamburg  
Telefon 040 - [REDACTED]  
Telefax 040 - [REDACTED]

Ansprechpartner: [REDACTED]  
Zimmer: [REDACTED]

eMail: [REDACTED]

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)

[REDACTED]  
Hamburg, 04.03.2014

### **„Sicher mit dem Rad unterwegs –gemeinsame Nutzung der Straße mit Kraftfahrzeugen verdeutlichen“**

Beschluss vom 7.1.2014

Die Behörde für Inneres und Sport teilt zu der nach § 27 Absatz 1 Satz 1 BezVG beschlossenen Empfehlung nach § 27 Absatz 2 Satz 2 BezVG Folgendes mit:

Gegen die Information über die lokale Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht an einer Straße im Wege der Sondernutzung mithilfe eines temporär gezeigten Banners oder eines temporär aufgestellten nichtamtlichen Hinweisschildes nach „Oldenburger Muster“ mit dem Zusatz „Radwegebenutzungspflicht aufgehoben“ ist straßenverkehrsrechtlich nichts einzuwenden.



Sie kann die Bemühungen um eine im Rahmen der Hamburger Radverkehrsstrategie als notwendig erachtete Aufklärung zum Thema „Radwegebenutzungspflicht“ zur „Verbesserung des Fahrradklimas“ sinnvoll ergänzen.

Eine Hamburg weit einheitliche Handhabung im Bereich aller Bezirksamter wäre wünschenswert. Empfohlen wird eine Aufstelldauer von vier bis sechs Wochen bei zukünftiger Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten. Durch die Aufstellung der temporären Schilder dürfen andere Verkehrsteilnehmer einschließlich Fußgänger und Radfahrer nicht behindert und amtliche Verkehrszeichen nicht verdeckt werden.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



## Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Inneres

Behörde für Inneres, Johanniswall 4, D-20095 Hamburg

### **Straßenverkehrsbehörden**

- Polizei

### nachrichtlich:

### **Straßenbaubehörden**

- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Behörde für Wirtschaft und Arbeit
- Bezirksämter

• Amt für Innere Verwaltung und Planung  
Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs  
Referat: Straßenverkehrsordnung und straßenverkehrsbehördliche Planung

Johanniswall 4  
D - 20095 Hamburg  
Telefon 040 - [REDACTED]  
Telefax 040 - [REDACTED]

Ansprechpartner:  
Zimmer: [REDACTED]

eMail: [REDACTED]

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)  
A 320/641.30-3/03 -

Hamburg, 25. Mai 2007

### **Radwegebenutzungspflicht**

- Radfahrstreifen

Schreiben der Behörde für Inneres vom 22. März 2005

Anlage: Ablichtung eines Radfahrstreifens in Hamburg (Beethovenstraße)

Ergänzend zum Bezugsschreiben zur Umsetzung der Rechtsprechung zur so genannten Radwegebenutzungspflicht bei Radwegen wird darauf hingewiesen, dass die dort getroffenen Festlegungen für Radfahrstreifen keine Anwendung finden. Diese Rechtsprechung zur Anwendung von § 45 Absatz 9 StVO bei der Anordnung von Zeichen 237 bezieht sich ausschließlich auf bauliche Radwege und ist nicht auf Radfahrstreifen übertragbar.

Ausgangsgedanke der überwiegenden Rechtsprechung zur Radwegebenutzungspflicht ist, dass die straßenverkehrsbehördlich durch Zeichen 237 angeordnete Pflicht zur Radwegbenutzung zugleich das Verbot beinhaltet, die Fahrbahn zu benutzen. Dieses mit der Benutzungspflicht bei Radwegen verknüpfte Fahrbahnbenutzungsverbot ist das entscheidende rechtliche Element, das zur Anwendung von § 45 Absatz 9 StVO führt, weil die Rechtsprechung dieses Verbot als Verkehrsbeschränkung für Radfahrer einstuft. Dieses Verbot wirkt umfassend, weil es das ansonsten vorgeschriebene und erlaubte Fahren auf der Fahrbahn generell ausschließt, und stellt deshalb eine weit reichende und als tiefgreifend erachtete Verkehrsbeschränkung für Radfahrer dar. Die in diesem Sinne hohe Eingriffsintensität des durch die Radwegebenutzungspflicht angeordneten Fahrbahnbenutzungsverbot bedingt zugleich die in der Rechtsprechung entwickelten hohen Anforderungen an die Voraussetzungen nach § 45 Absatz 9 bei der Anordnung eines solchen besonderen Fahrbahnbenutzungsverbotes für Radfahrer.

Demgegenüber fehlt es bei der Anordnung eines Radfahrstreifens, wie er (nur) in der VwV-StVO geregelt ist, an einer vergleichbaren Verkehrsbeschränkung für Radfahrer. Beim Radfahr-

streifen als einem Sonderfahrstreifen für den Radverkehr bleiben die Pflicht und das Recht der Radfahrer zur Fahrbahnbenutzung nicht nur unangetastet, sondern der Radverkehr wird darüber hinaus privilegiert, indem ihm zulasten des übrigen Verkehrs ein Teil der Fahrbahn zur alleinigen Nutzung zur Verfügung gestellt wird. Einschränkende Wirkung entfaltet der Radfahrstreifen insoweit allein in Bezug auf den übrigen gleichgerichteten Verkehr, weil dieser die Fahrbahn im Bereich des Radfahrstreifens nicht befahren darf und so die ihm zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen verringert werden.

Durch die Anordnung eines Radfahrstreifens wird das gegebene Fahrbahnmitbenutzungsgebot des Radverkehrs somit zu einem Alleinbenutzungsrecht eines Fahrbahnteils für den Radverkehr. Diese Privilegierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist das wesentliche rechtliche Element von Radfahrstreifen. Sie ist die Grundlage dafür, dass durch die Anordnung von Radfahrstreifen die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs in ähnlicher Weise wie durch bauliche Radwege verbessert werden kann. Der Radverkehr kann ggf. stauunabhängig und ohne Behinderungen durch am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge fließen und Überholvorgänge zwischen Radfahrern werden erleichtert. Die Schaffung von ausreichend breiten Radfahrstreifen kann daher wesentlich zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen.

Über die beschriebene Rechtsverbesserung für den Radverkehr hinaus begründet die Anordnung eines Radfahrstreifens für Radfahrer eine Benutzungspflicht. Sie ergibt sich ebenso wie bei Schutzstreifen bereits aus dem Rechtsfahrgebot. Eine zusätzliche Kennzeichnung durch Zeichen 237 ist daher abweichend von der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2, Abschnitt I Nr. 3 und zu Zeichen 237 entbehrlich; eine Verdeutlichung durch Piktogramme ist ausreichend (vgl. Anlage). Die durchgehende Linie Zeichen 295 darf (auch) beim Radfahrstreifen nur überfahren werden, wenn dies notwendig und eine Gefährdung ausgeschlossen ist, durch Radfahrer z. B., um einem Hindernis auf dem Radfahrstreifen (parkender Pkw) auszuweichen, und durch Kraftfahrer z. B., um einen Parkplatz rechts vom Radfahrstreifen zu erreichen oder zu verlassen.

Auf Grundlage dieser Überlegungen haben die Vertreterinnen und Vertreter der für die StVO zuständigen obersten Landesbehörden auf ihrer letzten Sitzung am 9./10. Mai 2007 (BLFA-StVO) beschlossen, dass die VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 hinsichtlich der Voraussetzungen für die Anordnung von Radfahrstreifen zu ändern ist. Darüber hinaus hat sich der BLFA-StVO in dem Beschluss für eine zukünftige Regelung der Verhaltens- und Benutzungspflichten beim Radfahrstreifen in der StVO ausgesprochen.



## ReStra

ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010  
[Inhaltsverzeichnis ReStra](#) | [Inhaltsverzeichnis ERA](#)

Daher wird für die Breite von Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen folgende Regelung getroffen:

- zu Radwegen aller Art sowie gemeinsamen Geh- und Radwegen (innerorts)	Regelbreite: Mindestbreite:	0,90 m (bei Standardmaterialien, inkl. Bord) 0,75 m (bei abweichenden Materialien, inkl. Bord)
---	--------------------------------	---

### 2.2.2 Radien bei freier Trassierung

Tabelle 6 - Ergänzend gilt:

Radien von 10 m sollten zur guten Befahrbarkeit nicht unterschritten werden.

## 3 Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

### 3.3 Radfahrstreifen

Breite - Abweichend gilt:

Da bei hohen Geschwindigkeiten, starkem Radverkehrsaufkommen und der vermehrten Nutzung von Fahrrädern mit Anhängern ein größerer Verkehrsraum (insbesondere für Überholvorgänge) erforderlich ist, beträgt die Regelbreite für die Planung von Radfahrstreifen 2,25 m inkl. Markierung. Die Mindestbreite beträgt 1,85 m inkl. Markierung.

### 3.4 Baulich angelegte Radwege

Beispiele für Radwegauf- und -ableitungen können dem [Wissensdokument W 1](#) entnommen werden.

Ergänzend gilt:

Die bislang in Hamburg angewandte „Service-Lösung“ ist unter Beachtung der Voraussetzungen dieses Kapitels restriktiv zu behandeln.

### 3.7 Führung des Radverkehrs an Engstellen

Bild 17 - Abweichend gilt: