



# ***Leitfaden zur Einrichtung von Fahrradstraßen unter der Berücksichtigung der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO***

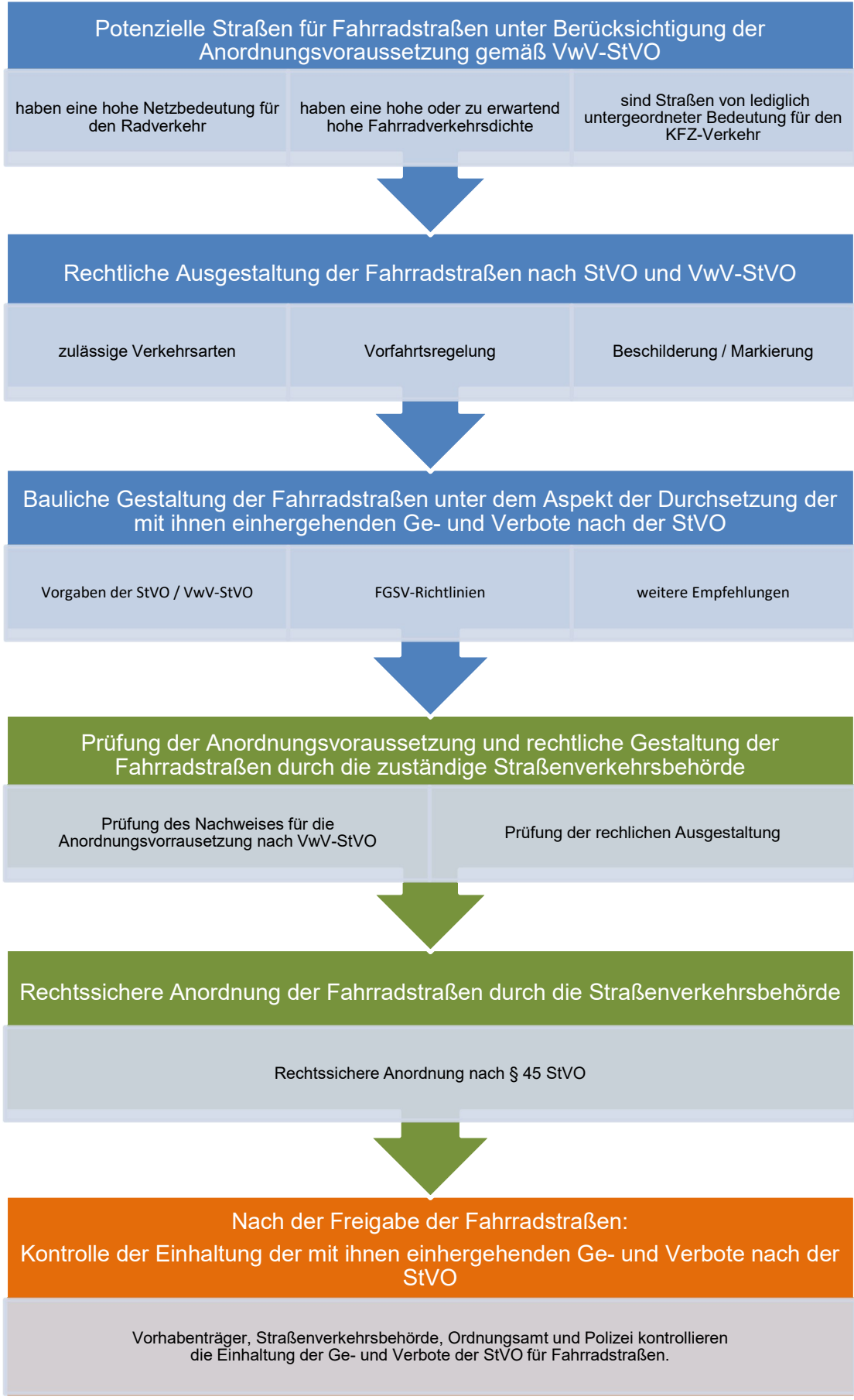
# Einführung

Dieses Arbeitspapier gibt Baulastträgern und Straßenverkehrsbehörden, welche sich mit der Einrichtung einer Fahrradstraße beschäftigen, eine kurze Übersicht, welche rechtlichen Belange bei der Anordnung einer Fahrradstraße beachtet werden müssen. Außerdem werden Empfehlungen aus Experteninterviews und Erfahrungen der Bezirksregierung Münster zum Prozess der Einrichtung einer Fahrradstraße erläutert. Für die bauliche Gestaltung werden neben den in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) niedergeschriebenen Vorgaben auch Literaturhinweise gegeben.

Der auf der Seite zwei zu findende Ablaufplan zeigt ein beispielhaftes Vorgehen von der Findung geeigneter Verkehrsflächen bis zur Anordnung einer Fahrradstraße mit anschließender Kontrolle der Ge- und Verbote. Während des Prozesses sollte der Baulastträger im Austausch mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen. Hierbei kann es sinnvoll sein, dass die Straßenverkehrsbehörde den kommunalen Mitarbeitenden bereits im Vorfeld ihre Anforderungen an die Einreichung der Anträge auf Anordnung einer Fahrradstraße darlegt. Außerdem sollten frühzeitig Bürgerbeteiligungen erfolgen, um die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger sowie der Anliegenden für die Umgestaltung des öffentlichen Raums zu gewinnen.

Generell ist eine Fahrradstraße zweckdienlich, wenn sie mehreren Fahrradfahrenden einen Vorteil verschafft, indem sie eine sichere und komfortable Straße mit einer hohen Reisegeschwindigkeit für den Radfahrenden darstellt. Dabei soll die Fahrradstraße den Radverkehr abseits von Hauptverkehrsstraßen bündeln. Bei der Überlegung zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind neben den rechtlichen Anordnungsvoraussetzungen auch die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs zu berücksichtigen und mögliche alternative Verkehrsführungen zu mit zu betrachten.

In der Anlage 1 befindet sich eine Checkliste zur Anordnung einer Fahrradstraße, welche als Arbeitstool zur rechtssicheren Anordnung von Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger verwendet werden kann.



Vorhabenträger

Straßenverkehrsbehörde

Vorhabenträger, Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt und Polizei kontrollieren die Einhaltung der Ge- und Verbote der StVO für Fahrradstraßen.

## Potenzielle Straßen für Fahrradstraßen unter Berücksichtigung der Anordnungsvoraussetzungen gemäß VwV-StVO

### Anordnungsvoraussetzungen nach VwV-StVO:

Aus der VwV-StVO ergeben sich die zu berücksichtigenden Anordnungsvoraussetzungen:

*„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.“ [VwV-StVO Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße, Rdnr. 1]*

### Eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr:

Die Anordnung einer Fahrradstraße auf Basis einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr ermöglicht den Kommunen Fahrradstraßen in eine Angebotsplanung aufzunehmen. Die Fahrradstraße stellt einen Teilabschnitt innerhalb eines von ihnen erstellten Netzplans oder einer Route für den Radverkehr dar. Dabei ist die Anbindung an die Fahrradstraße von hoher Bedeutung: Eine Fahrradstraße muss gut erreichbar sein und auch beim Verlassen muss eine adäquate Weiterführung des Radverkehrs vorhanden sein. *[Experten-Interviews]*

Die Aufstellung einer Netzplanung für den Radverkehr oder eine Radverkehrsrouten sollte nach den FGSV-Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ und „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ erfolgen.

### Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte

Die geforderte hohe oder zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte wird sowohl in der VwV-StVO als auch in einschlägigen Richtlinien nicht mit einem Grenzwert bzw. einer Kennzahl beziffert. Es wird lediglich erläutert, dass eine hohe Radverkehrsdichte jedenfalls nicht voraussetzt, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Daraus ergibt sich, dass für die Anordnung eine Ermessensentscheidung zu treffen ist, welche durch Verkehrszählungen und Verkehrsprognosen ausgefüllt werden kann. Die Anordnung einer Fahrradstraße nach diesem Kriterium ist jedoch häufig mit der einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr verknüpft. Ein hohe Radverkehrsdichte besteht häufig bei einer bereits vorhandenen hohen Netzbedeutung für den Radverkehr. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte ergibt sich in der Regel aus einer Angebotsplanung, welche im Zusammenhang mit der Aufstellung eines Netzplans für den Radverkehr bzw. einer Radverkehrsrouten steht. Des Weiteren ist auch hier eine gute Anbindung der Fahrradstraße bedeutsam, um eine sichere Erreichbarkeit und Weiterführung der Radfahrenden zu gewährleisten.

### Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr

Auch bei dieser Anordnungsvorraussetzung beziffert die VwV-StVO keine Grenzwerte bzw. Kennzahlen, welche eine Straße von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr kennzeichnen. Deshalb ist ebenfalls eine Ermessensentscheidung zu treffen. Eine Verkehrszählung kann hierbei einen Orientierungswert bieten. Für Außerortsstraßen können den „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RVS) sowie dem „Leitfaden für die Praxis“ vom Deutschen Institut für Urbanistik Angaben zur möglichen Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr entnommen werden, welche bei der Einschätzung berücksichtigt werden können.

### Empfohlene Obergrenzen der Kfz-Belastung in Fahrradstraßen

Durch die StVO bzw. die VwV-StVO werden keine verbindlichen Grenzwerte der Kfz-Belastung in Fahrradstraßen vorgegeben, da der Kfz-Verkehr hier grundsätzlich nur in Ausnahmefällen zugelassen werden soll. In der Praxis wird dieser Grundsatz jedoch umgekehrt, es werden regelmäßig auch andere Verkehrsarten zugelassen [Experten-Interviews]. Daher sehen einschlägige Richtlinien, Leitfäden und Hinweise Obergrenzen vor. Bei höheren Kfz-Belastungen und einem entsprechend starken Radverkehr wird die gegenseitige Beeinträchtigung und das damit verbundene Konfliktpotenzial steigen [H RVS – Kap. 4.5.2 – S.28]. In der nachstehenden Tabelle sind Obergrenzen von Richtlinien, Leitfäden und Hinweise genannt, wobei hier das jeweilige Herausgabedatum berücksichtigt werden sollten. Bezüglich der H RVS ist zu beachten, dass diese zwischenzeitlich durch das VM NRW für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes für verbindlich erklärt worden sind. Den Kommunen sind sie vom VM NRW generell zur Anwendung empfohlen, bei angestrebter Förderung jedoch ebenfalls verpflichtend zu berücksichtigen.

<b>Richtlinie / Leitfaden / Hinweise</b>	<b>Außerorts</b>	<b>Innerorts</b>
Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt 06 - Kap. 6.1.7.7 – S. 86 - FGSV]	-	ca. 4.000 Kfz/24h (Spitzenstunde ca. 400 Kfz/h)
Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten [H RVS – Kap. 4.5.2 – S.28 - FGSV]	ca. 1.500 Kfz/24h (Spitzenstunde ca. 150 Kfz/h)	ca. 2.500 Kfz/24h (Spitzenstunde ca. 250 Kfz/h)
Leitfaden für die Praxis [S. 19 – Deutsches Institut für Urbanistik]	ca. 1000 Kfz/24h (Spitzenstunde ca. 100 Kfz/h)	-

## Rechtliche Ausgestaltung der Fahrradstraße nach StVO und VwV-StVO

### Zulässige Verkehrsarten nach StVO

In der StVO bzw. der VwV-StVO werden folgende zulässige Verkehrsarten geschildert:

*„Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Damit müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“ [VwV-StVO Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße - Rdnr. 2]*

Die Fahrradstraße dient in erster Linie den Fahrradfahrenden. Durch die Ausnahmeklausel in der VwV-StVO können durch entsprechende Zusatzzeichen andere Verkehrsteilnehmende zugelassen werden. Die generelle Zulassung weiterer Verkehrsarten muss dabei aber mit den Bedürfnissen des Radverkehrs übereinstimmen (siehe auch „Empfohlene Obergrenzen der Kfz-Belastung in Fahrradstraßen“). Für die Freigabe des Kfz-Verkehrs ist das Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ [Erlass „Neues Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ und „Kfz-Anliegerverkehr frei“ vom 05.11.2018] anzuordnen. Alternativ dazu kann auch ZZ 1010-50 und/oder ZZ 1010-62 in Verbindung mit dem Wort „frei“ angeordnet werden.

In der Regel muss die Straße jedenfalls für Anliegende weiterhin mit anderen Verkehrsmitteln als dem Fahrrad befahrbar sein [*Experten-Interviews*]. Dafür muss das Zusatzzeichen „Kfz-Anliegerverkehr frei“ [Erlass „Neues Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ und „Kfz-Anliegerverkehr frei“ vom 05.11.2018] oder alternativ das ZZ 1020-30 angeordnet werden. Für Durchfahrtsverkehr muss bei dieser Anordnung der Fahrradstraße eine alternative Verkehrsführung vorhanden sein. Ein Problem der Freigabe für Anlieger liegt darin, dass die Regelung schwierig kontrollierbar und sanktionierbar für die Polizei ist, womit die Regelung den Durchfahrtsverkehr nicht generell unterbinden kann. Eine alternative Verkehrsführung und eine für den Kfz-Verkehr unattraktiv gestaltete Fahrradstraße sind deswegen zielführender [*Experten-Interviews*].

### Beschilderung

Fahrradstraßen sind am Beginn einer Fahrradstraße mit dem Zeichen 244.1 und am Ende einer Fahrradstraße mit dem Zeichen 244.2 zu beschildern. Zusätzlich muss ein Zusatzzeichen mit aufgestellt werden, wenn zusätzliche Verkehrsarten bzw. Benutzergruppe zugelassen werden sollen. Eine Ausnahme der Beschilderung mit dem Zeichen 244.2 ist in der VwV-StVO angegeben:

*„Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.“ [VwV-StVO Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße - Rdnr. 4]*

Nach einer Orteingangs/-ausgangstafel (VZ 310/311) ist das VZ 244.1 zu wiederholen, wenn die Fahrradstraße von außerhalb in die Ortschaft oder von innerhalb aus der Ortschaft weitergeführt wird. Die Orteingangs/-ausgangstafel überschreibe sonst die für die Fahrradstraße spezifischen Regelungen.

### Kreuzungen

Gemäß RAST sollte die Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen haben [RASt 06 - Kap. 6.1.7.7 – S. 86 – FGSV]. Die bevorrechtigte Führung der Fahrradstraße an Kreuzungen sollte nach dem VIB-Protokoll - VIB II/2016 Top 9. „Bevorrechtigung von Fahrradstraßen an Kreuzungen mit Tempo 30-Zonen“ ausgeführt werden. Das VIB-Protokoll ist auszugswise in Anlage 2 zu finden.

### Markierungen

Markierungen im Sinne des § 39 Abs. 5 StVO sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen. Sie ergeben sich durch die bauliche Gestaltung der Fahrradstraße und sollten gemäß Richtlinien für Markierung von Straßen (RMS) ausgestaltet werden. Bei Parkbuchten mit Längsaufstellung ist ein Sicherheitstrennstreifen grundsätzlich vorzusehen und anzuordnen, um Dooring-Unfälle zu vermeiden. Die Ausgestaltung der Sicherheitstrennstreifen sollte gemäß RAST bzw. ERA erfolgen. Nicht rechtsicher anzuordnen sind beidseitige Randmarkierungen mit Leitlinien (Zeichen 340) als Sicherheitstrennstreifen und Längsmarkierungen (teilweise doppelt) in blauer Farbe sowie „30“-Markierungen auf der Fahrbahn [VIB II/2022 Top 12.2, Anlage 5]. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden [VwV-StVO Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße - Rdnr. 3].

### Piktogramme

Gemäß dem Landeserlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalens vom 25 Januar 2023 ist die Anordnung von alleinstehenden Radverkehrs-Sinnbildern gemäß § 39 Absatz 7 StVO auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr erfolgt möglich. Damit können neben der Darstellung des Zeichen 244.1 als zusätzliche Bodenmarkierung auch alleinstehende Radverkehrs-Sinnbilder bzw. Piktogrammketten zum Einsatz kommen. [Erlass „Piktogrammketten auf der Fahrbahn öffentlicher Straßen“ vom 25. Januar 2023, Anlage 6]

# Bauliche Gestaltung der Fahrradstraßen unter dem Aspekt der Durchsetzung der mit ihnen einhergehenden Ge- und Verbote nach der StVO

## Allgemeines

Die bauliche Ausgestaltung der Fahrradstraße liegt in erster Linie im planerischen Ermessen des Baulastträgers der Straße. Dabei sind im Rahmen der Planung die dargestellten Vorgaben in der StVO / VwV-StVO zwingend zu beachten. Ebenfalls geben aktuelle FGSV-Richtlinien bisher nur wenige Rahmenbedingungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen vor, da dieses Thema erst in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. In den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten aus dem Jahre 2021 werden Einsatzbereiche sowie Gestaltungsmerkmale von Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten genannt. Diese lassen sich durchaus auf andere Fahrradstraßen übertragen. Neben den wenigen festen Bestimmungen gibt es mittlerweile viele Broschüren, Bücher sowie kommunale eigenständig auferlegte Ausbaustandards zum Thema Fahrradstraßen. Dies bilden eine Hilfestellung für die Ausgestaltung der Straße. Jedoch sind die Gestaltungsvorschläge nicht immer einheitlich, was zu ungleich gestalteten Fahrradstraßen in Deutschland führt. Eine Einheitlichkeit der Gestaltung würde allerdings zum Wiedererkennungswert der Straßenart beitragen und somit dem Verkehrsteilnehmenden helfen, die Ge- und Verbote nach der StVO direkt zu erkennen und umzusetzen. Eine einheitliche Gestaltung sollte daher (zumindest regional) forciert werden [*Experten-Interviews*].

## Vorgaben der StVO und der VwV-StVO:

Die Vorgaben der StVO zur baulichen Gestaltung gehen aus der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift hervor:

*„Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.“ [VwV-StVO Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße - Rdnr. 3]*

## Richtlinien, Merkblätter, Arbeitspapieren und Hinweise der FGSV:

In folgenden FGSV Dokumenten werden Gestaltungsmerkmale für Fahrradstraßen genannt:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für die Radverkehrsanlagen (ERA)
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)

## Weiterführende Literatur / Empfehlungen

Im Folgenden werden weiterführende Literatur / Empfehlungen aufgelistet:

- „Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis“ - AGFS
- „Fahrradstraßen und Fahrradzonen“ – Thiemo Graf
- „Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr“ - AGFS
- „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ – Deutsches Institut für Urbanistik

# Anordnung der Fahrradstraße durch die Straßenverkehrsbehörde

(Siehe auch VIB II/2021 Top 12, Anlage 4)

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Absatz 3 StVO ist die Straßenverkehrsbehörde für die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zuständig:

*„(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“ [§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO]*

Die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wird durch der § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO in ihrer Anzahl begrenzt:

*„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aus Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.“ [§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO]*

Die Fahrradstraße dient in erster Linie der Ordnung des Verkehrs, weshalb für die Fahrradstraße gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 StVO der § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht gilt. Somit muss als Tatbestandsvoraussetzung für die Anordnung nur eine „einfache“ und keine „besondere örtliche“ Gefahrenlage vorliegen:

*„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ [§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO]*

*„Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von:*

*..*

*2. Fahrradstraßen“*

*..*

*[§ 45 Abs. 9 Satz 4 StVO]*

Durch den § 45 Abs. 3 StVO wird die Aufgabe und die damit verbundene Anordnung der Straßenverkehrsbehörde konkretisiert:

*„(3) Im Übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, ...“ [§ 45 Abs. 3 StVO]*

Demnach ist die Straßenverkehrsbehörde für die rechtsichere Anordnung einer Fahrradstraße zuständig. Dafür ist die fachliche Prüfung der Anordnungsvoraussetzungen nach der VwV-StVO, der baulichen Vorgaben der VwV-StVO und der rechtlichen Ausgestaltung zwingend erforderlich.

## Nach der Freigabe der Fahrradstraßen: Kontrolle der Einhaltung der mit ihnen einhergehenden Ge- und Verbote nach der StVO

Folgende Ge- und Verbote gehen mit Zeichen 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ der StVO einher:

1. *Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.*
2. *Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.*
3. *Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.*
4. *Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.*

*[StVO zu Zeichen 244.1]*

Die Kontrolle der Einhaltung der einhergehenden Ge- und Verbote nach der StVO ist insbesondere direkt nach der Einrichtung bzw. Umgestaltung der Fahrradstraße zu empfehlen. Durch die frühzeitige Kontrolle werden den Verkehrsteilnehmenden die „neuen Regeln“ der Straße bewusst. Aus Kapazitätsgründen ist eine dauerhafte Kontrolle meist nicht möglich und nur temporär zu gewährleisten. Dennoch bietet es sich an, beispielsweise Aktionswochen durchzuführen, in denen auf Fahrradstraßen vermehrt kontrolliert, Fehlverhalten sanktioniert sowie auf die Ge- und Verbote hingewiesen wird. Hierbei bietet sich eine enge Abstimmung zwischen Polizei, Ordnungsamt und Geschwindigkeitsüberwachung an *[Experten-Interviews]*.

Die Neueinrichtung einer Fahrradstraße kann auch mit Öffentlichkeitsarbeit zur Aufklärung über die Ge- und Verbote einer Fahrradstraße begleitet werden (z. B. durch Plakate, Zeitungsberichterstattung oder Ausgabe von Broschüren) *[Experten Interviews]*. Der „Leitfaden für die Praxis“ vom Deutschen Institut für Urbanistik gibt Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit *[Leitfaden für die Praxis S.22-23]*.

## Quellen

- StVO - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2021). *Straßenverkehrs-Ordnung*. Von [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/BJNR036710013.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html), abgerufen am 15.03.2022
- VwV-StVO - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2021). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*. Von [https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_26012001\\_S3236420014.htm](https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm), abgerufen am 15.03.2022
- RASt (FGSV). (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*. Köln: FGSV Verlag.
- H RSV (FGSV). (2021). *Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*. Köln: FGSV Verlag.
- Klein, T., Hummel, S., Leven, T., Gerlach, J., Stein, T., & Bührmann, S. (2021). *Fahrradstraße - Leitfaden für die Praxis*. (J. Gerlach, Hrsg.) Wuppertal / Berlin: Bergische Universität Wuppertal / Deutsches Institut für Urbanistik GmbH.
- Vogelsang, C – Experten-Interviews zur „Erarbeitung eines Praxisleitfadens zur Einrichtung von Fahrradstraßen unter Berücksichtigung der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO“

## Anlage 1: Checkliste zur Anordnung einer Fahrradstraße

Ort:

Straße:

außerhalb geschlossener Ortschaft  innerhalb geschlossener Ortschaft

ggf. zusätzlich zulässige Verkehrsarten (Zusatzschild):

„Kfz-Anliegerverkehr frei“

„Kfz-Verkehr frei“

Aktuelle Funktion der Straße:  
(Erschließungsstraße, Wohnstraße etc.)

Aktueller Kfz-Verkehr: Kfz/h

Aktueller Radverkehr: Fahrräder/h

Ziel und Zweck der Anordnung:

### **Anordnung der Fahrradstraße durch folgende Anordnungsvoraussetzung**

Straße mit einer hohen Netzbedeutung

Strecke im Radverkehrsnetz (Darlegung des Radverkehrsnetzes)

Netzbezeichnung:

Strecke einer bestimmten Route (Darlegung der Route)

Routenbezeichnung:

Straße mit einer hohen oder zu erwartend hohen Fahrradverkehrsdichte

hohe Fahrradverkehrsdichte  
(Aktueller Radverkehr zwingend erforderlich)

Aktueller Radverkehr: Fahrräder/h

zu erwartend hohe Radverkehrsdichte  
(Darlegung des Verkehrsgutachten)

Prognosezahlen Radverkehr: Fahrräder/h

Straße von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr

Aktuelle Funktion der Straße:  
(Erschließungsstraße, Wohnstraße, etc.)

außerhalb geschlossener Ortschaft  innerhalb geschlossener Ortschaft

Aktueller Kfz-Verkehr: Kfz/h

Anlagen:

Beschilderung und Markierungsplan

Plan mit baulichen Maßnahmen

Verkehrszählung

Verkehrsgutachten / Prognose

Weitere Anlagen

## Anlage 2: VIB-Protokoll - VIB II/2016 Top 9.

### **9. Bevorrechtigung von Fahrradstraßen an Kreuzungen mit Tempo 30-Zonen**

Die Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) stellt eine flächenhafte Verkehrsberuhigung außerhalb von Hauptverkehrsstraßen dar, während Fahrradstraßen der streckenbezogenen Beschleunigung des Radverkehrs dienen. Deshalb sind Fahrradstraßen (Zeichen 244.1/244.2), insbesondere Radschnellwege, die durch Tempo 30-Zonen verlaufen bzw. diese durchschneiden, zu separieren und aus der Zonenregelung herauszulösen. Auf diese Weise kann die Fahrradstraße an den Kreuzungen mit den Zufahrten in die Tempo 30-Zone Vorrang erhalten, an denen sonst die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten würde (vgl. § 45 Absatz 1c StVO).

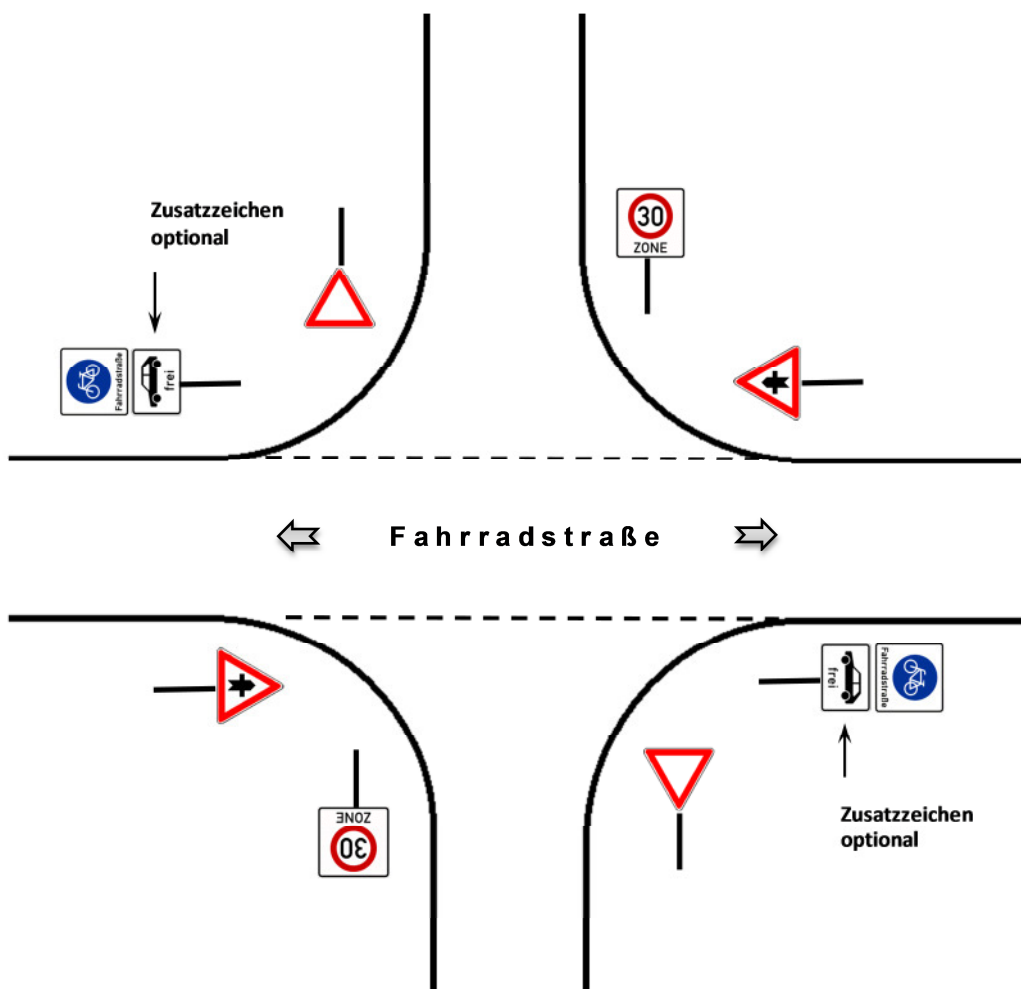
Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte bereits im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses (BLFA-StVO) am 22./23.09.2015 klargestellt, dass die Anordnung einer Fahrradstraße aufgrund ihres generellen Bedeutungs- und Regelungsgehalts nicht geeignet ist, in eine Tempo 30-Zone integriert zu werden. Da eine geschwindigkeitsbezogene Zonenbeschilderung nicht durch ein Fahrradstraßen-Zeichen aufgehoben werden kann, ist die Beschilderung einer Tempo 30-Zone stets aufzuheben, wo eine Fahrradstraße beginnt.

Diese Regelung gilt jedoch nicht für Abbiegevorgänge, da hier kein Übergang in gleicher Linienführung erfolgt. Daher kann beim Abbiegen aus einer Tempo 30-Zone in eine Fahrradstraße auf die Aufhebung der Zone (Zeichen 274.2) verzichtet werden, zumal die Verkehrsteilnehmenden hier jederzeit mit einer anderen Verkehrsregelung rechnen müssen. Gleiches gilt beim Abbiegen aus einer Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone; auch hier muss die Aufhebung der Fahrradstraße (Zeichen 244.2) nicht gesondert angezeigt werden.

Unter Berücksichtigung der Besprechungsergebnisse und nach interner Diskussion im MBWSV wird festgehalten, dass bevorrechtigte Fahrradstraßen an Kreuzungen mit Tempo 30-Zonen aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit wie folgt beschildert werden sollten:

- Im Zuge der Fahrradstraße wird in Fahrtrichtung jeweils vor der Kreuzung das Zeichen 301 (Vorfahrt) angeordnet; ggf. ist das Zeichen 306 zu verwenden (vgl. zu Zeichen 301, Nr. IV. VwV-StVO zu § 42).

- Im Zuge der Fahrradstraße wird in Fahrtrichtung jeweils hinter der Kreuzung das Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) angeordnet, ggf. in Kombination mit einem Zusatzzeichen, durch das anderer Fahrzeugverkehr zugelassen wird.
- An den Ausfahrten aus der Tempo 30-Zone wird in Fahrtrichtung jeweils vor der Kreuzung mit der Fahrradstraße das Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) in Kombination mit einer Fahrbahnrandmarkierung angeordnet.
- Im weiteren Verlauf der untergeordneten Straße ist in Fahrtrichtung jeweils hinter der Kreuzung mit der Fahrradstraße das Zeichen 274.1 (Beginn einer Tempo 30-Zone) anzuordnen, wenn die Zonenregelung fortgesetzt wird.



Sollte die Tempo 30-Zonenregelung nicht fortgesetzt werden oder aufgrund der baulichen Situation (T-Einmündung) an einer Fahrradstraße enden, so ist an der Ausfahrt aus der Tempo 30-Zone neben dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) auch das Zeichen 274.2 (Ende einer Tempo 30-Zone) anzuordnen.

Beim Übergang einer Tempo 30-Zone in eine Fahrradstraße in gleicher Linienführung ist gem. Beschluss des BLFA-StVO vom 22/23.09.2015 sowohl die Aufhebung der Zone mit Zeichen 274.2 als auch der Beginn der Fahrradstraße mit Zeichen 244.1 zu beschildern.

Darüber hinaus bleibt am Ende einer Fahrradstraße stets das Zeichen 244.2 anzuordnen. Dies gilt auch für den liniengleichen Übergang einer Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone. Hier muss zusätzlich Zeichen 274.1 angeordnet werden.

## Anlage 3: VIB-Protokoll - VIB II/2019 Top 8.

### **8. Markierungen und Piktogramme in Fahrradstraßen**

Die Bezirksregierung Köln bittet um Auskunft, ob in einer Fahrradstraße zusätzlich zur Anordnung der Zeichen 244.1 / 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße) Markierungen und Piktogramme auf die Fahrbahn aufgebracht werden dürfen, mit denen u. a. an die besonderen Verkehrsregeln in Fahrradstraßen erinnert werden soll. Nach Angaben der Bezirksregierung befürchten einzelne Kommunen, dass nicht allen Verkehrsteilnehmenden geläufig ist, dass in Fahrradstraßen der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf, das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern uneingeschränkt erlaubt ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge auf 30 km/h beschränkt ist.

Nach den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen sind spezielle Markierungen oder Piktogramme, die zusätzlich zur Beschilderung auf die Fahrbahnen von Fahrradstraßen aufgebracht werden, nicht vorgesehen. Die Verhaltensvorschriften des Zeichens 244.1 entfalten ihre Wirkung schon allein durch Anordnung des Zeichens und sind somit für alle Verkehrsteilnehmenden verpflichtend zu beachten. Eine Wiederholung des Regelungsgehalts des Zeichens 244.1 auf einem Zusatzzeichen oder durch Markierung auf der Fahrbahn wäre nicht regelkonform. Denn gemäß VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 Rn 2 dürfen Verkehrszeichen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird, nicht angeordnet werden.

Gleichwohl wäre es nach Auffassung des VM durchaus zweckdienlich, die Verkehrsteilnehmenden durch bundeseinheitliche - und somit wiedererkennbare - Piktogramme oder Markierungen daran zu erinnern, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden, in der besondere Verhaltensregeln gelten. Daher wurde dieses Thema auf Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 28.02./01.03.2018 unter TOP 2.2 behandelt. Hierbei hat das BMVI bestätigt, dass es Regelungsbedarf bei Bodenmarkierungen in Fahrradstraßen gibt und den BLFA-StVO darüber informiert, dass hierzu derzeit die bundesweite Untersuchung „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ durchgeführt werde. Im Rahmen dieses Projekts werden insbesondere Wirkung und Eignung verschiedenster Markierungen und Piktogramme in Fahrradstraßen untersucht. Die Betreuung des Projekts obliegt dem Referat RV 1 des BMVI (damals G 24),

die Ausführung der Bergischen Universität Wuppertal und dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu).

Sobald die Untersuchung abgeschlossen ist, sollen die Ergebnisse ausgewertet und die geeignetsten Markierungen und Piktogramme ggf. in die bundeseinheitlichen Regelwerke aufgenommen werden. Dies ist für Sommer 2020 vorgesehen und bliebe zunächst abzuwarten.

Bis dahin gelten die bestehende Rechtslage und der Beschluss des BLFA-StVO. Demnach werden Fahrradstraßen ausschließlich mit der Anordnung des Zeichens 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) gekennzeichnet. Eine zusätzliche Bodenmarkierung kann allenfalls durch Aufbringung des Zeichens 244.1 auf die Fahrbahn erfolgen (vgl. § 39 Absatz 5 StVO).

Zusätzliche Information:

Gemäß TOP 3 der Verkehrsingenieur-Besprechung am 03./04. April 2019 wurde das BMVI seitens des VM im Rahmen Sitzung des BLFA-StVO am 18./19.09.2019 gebeten, über den aktuellen Sach- und Erkenntnisstand zum bundesweiten Forschungsprojekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ zu berichten. Das BMVI (Referat StV 12) hat hierzu auf die fachliche Zuständigkeit des Referats RV 1 des BMVI verwiesen und gebeten, die Ergebnisse des Forschungsprojekts abzuwarten.

## Anlage 4: VIB-Protokoll - VIB II/2021 Top 12

### **12. Anordnungsvoraussetzungen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO**

Die Bezirksregierung Detmold bittet um Auskunft, ob das Vorliegen einer Gefahrenlage die Grundvoraussetzung für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO sei. Insbesondere soll geklärt werden, ob dies auch für die Anordnung von Fahrradstraßen und Erforschungs- und Erprobungsmaßnahmen (Verkehrsversuche) nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO gilt.

Das VM verweist hierzu auf die aktuelle deutsche Rechtsprechung, wonach unterschieden wird zwischen einer „einfachen“ oder „konkreten“ Gefahrenlage (§ 45 Absatz 1 Satz 1 i. V. m. § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO) und einer „qualifizierten“ oder „besonderen“ Gefahrenlage (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO). Insofern sieht die StVO eine hierarchische Einteilung der Gefahrenlagen vor.

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Hierzu muss eine einfache, konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegen. Ergänzend bestimmt § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Maßgebliche Anordnungsvoraussetzung für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs ist demnach das Vorhandensein einer qualifizierten, besonderen Gefahrenlage.

Eine einfache, konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO liegt vor, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO nicht ausreichen, um die mit der Anordnung bezweckte Wirkung zu erreichen. Zur Annahme einer solchen Gefahrenlage bedarf es nach aktueller Rechtsprechung jedoch nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist; es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können.

Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände - die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt (vgl. Beschlüsse des BVerwG vom 13.12.1979 - 7 C 46/78 und vom 03.04.1996 - 11 C 3/96 und Urteil des VG Berlin vom 05.12.2018 - 11 K 298.17). Gefahrenträchtige Umstände können z. B. eine hohe Verkehrsstärke, die Zusammenführung von Verkehrsströmen, ein unzureichender Ausbauzustand der Straße oder spezielle örtliche Gegebenheiten wie Kurven oder Längsneigungen sein (vgl. 26. Auflage der StVO von Bouska/Leue - Erläuterung Nr. 1 zu § 45 Absatz 1 StVO und Urteil des VG Berlin vom 05.12.2018 - 11 K 298.17).

Durch die Regelungen des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO sind u. a. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) und Erforschungs- und Erprobungsmaßnahmen (Verkehrsversuche) von der speziellen Vorschrift für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ausdrücklich ausgenommen. Daher ist bei der Anordnung dieser Maßnahmen der Nachweis einer qualifizierten, besonderen Gefahrenlage nicht erforderlich. Gleichwohl gilt auch hier die Generalklausel des § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO sowie die konkretisierende Maßgabe des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, weshalb auch für die Anordnung von Fahrradstraßen und Verkehrsversuchen eine einfache, konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegen muss und das zwingende Erfordernis der Anordnung aufgrund der besonderen Umstände nachzuweisen ist.

Weitere Informationen zur straßenverkehrsrechtlichen Anordnung von Fahrradstraßen können z. B. dem Sachstandsbericht „Straßenverkehrsordnungsrechtlicher Rahmen zur Anordnung von Fahrradstraßen“ der wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages vom 11.01.2021 - WD 7-3000-141/20 - oder dem Urteil des VG Berlin vom 05.12.2018 - 11 K 298.17 - entnommen werden. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Erforschungs- und Erprobungsmaßnahmen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ist z. B. im Beschluss des VG Minden vom 24.09.2021 - 2 L 450/21 - näher beschrieben. Zudem wird auf den Erlass des damaligen MBWSV zur Durchführung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO vom 27.06.2016 (Az: III B 3 - 78-45/1) hingewiesen.

## 12.2 Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis

Mit Bezug auf die Niederschrift zu TOP 8 der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) II/2019 am 14.11.2019 und zu TOP 8 der VIB II/2021 am 01./02.12.2021 unterrichtet das VM die Besprechungsteilnehmenden über den aktuellen Sachstand zu dem im Herbst 2021 veröffentlichten Abschlussbericht „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ zur inzwischen beendeten bundesweiten Untersuchung „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ der Bergischen Universität Wuppertal und dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu), die durch das für Verkehr zuständige Bundesministerium (damals: BMVI) gefördert wurde.

Gemäß Niederschrift zu TOP 8 der VIB II/2019 am 14.11.2019 (Markierungen und Piktogramme in Fahrradstraßen) sollte zunächst abgewartet werden, wie sich das BMVI zu den Ergebnissen der Untersuchung positioniert und ob es beabsichtigt, die im Leitfaden aufgeführten - aber z. T. nicht StVO-konformen - Maßnahmen zur bundesweiten Anwendung zu empfehlen bzw. in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Hierzu gehören z. B. beidseitige Randmarkierungen mit Leitlinien (Zeichen 340) als Sicherheitstrennstreifen, Längsmarkierungen (teilweise doppelt) in blauer Farbe, alleinstehende „Radverkehr“-Sinnbilder, Zeichen 237 oder „30“-Markierungen auf der Fahrbahn. Das VM weist darauf hin, dass es für diese Maßnahmen bislang keine Rechtsgrundlage gibt und sie daher nicht rechtssicher angeordnet werden können. Hierzu müsste zunächst eine Aufnahme in die StVO und die VwV-StVO erfolgen. Allein durch Veröffentlichung des Leitfadens wird eine solche Rechtsgrundlage nicht geschaffen.

Da es nach Auffassung des VM aber durchaus zweckdienlich ist, die Verkehrsteilnehmenden durch bundeseinheitliche - und somit wiedererkennbare - Piktogramme oder Markierungen daran zu erinnern, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden, in der besondere Verhaltensregeln gelten, hatte das VM den Bund am 12.10.2021 schriftlich um möglichst zeitnahe Positionierung zum Abschlussbericht „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ gebeten. Insbesondere wurde der Bund um Angabe gebeten, ob er beabsichtige, die im Leitfaden enthaltenen, nicht regelkonformen Maßnahmen künftig in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen.

Da hierauf eine Antwort des Bundesverkehrsministeriums ausblieb, hat das VM dieses Thema im Rahmen der Sitzung des BLFA-StVO am 30.03.2022 unter TOP 3.6 erneut angesprochen und die o. g. Fragestellungen an den Bund wiederholt, verbunden mit der dringlichen Bitte, kurzfristig eine bundeseinheitliche Lösung für die Kennzeichnung von Fahrradstraßen herbeizuführen, um eine weitere Ausbreitung unterschiedlichster singulärer Lösungen in ganz Deutschland („Wildwuchs“) zu verhindern. Dabei hat sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwar erneut nicht eindeutig positioniert; es hat jedoch in Aussicht gestellt, dass es im Rahmen der nächsten Änderung der StVO prüfen werde, ob ggf. einzelne Maßnahmen aus dem Leitfaden in die StVO aufgenommen werden könnten. Das VM hat das BMDV in diesem Zusammenhang nochmals gebeten, sich so früh wie möglich zu den einzelnen im Leitfaden aufgeführten Maßnahmen zu positionieren.

Aus diesen Gründen ist die derzeit bestehende Rechtslage zu beachten, wonach die oben aufgeführten, nicht regelkonformen Maßnahmen aus dem Leitfaden im öffentlichen Verkehrsraum nicht zum Einsatz kommen dürfen.

Die Besprechungsteilnehmenden erörtern die Möglichkeiten, wie Fahrradstraßen zusätzlich zu den straßenverkehrsrechtlich angeordneten Verkehrszeichen 244.1 / 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße) regelkonform gekennzeichnet werden könnten. Hierzu wird mit Bezug auf die Niederschrift zu TOP 8 der VIB II/2019 am 14.11.2019 festgehalten, dass das Zeichen 244.1 gemäß § 39 Absatz 5 StVO zusätzlich als Bodenmarkierung auf die Fahrbahn aufgebracht werden kann, was insbesondere am Beginn einer Fahrradstraße und nach Einmündungen und Kreuzungen zweckdienlich erscheint. Zudem könnte eine flächige Einfärbung der gesamten Fahrbahn (oder nur des Einfahrtbereiches, also in den ersten Metern der Straße) zur zusätzlichen Kennzeichnung einer Fahrradstraße zweckdienlich sein, sofern Verkehrssicherheitsdefizite durch solche Einfärbungen ausgeschlossen werden können.



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierungen  
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf  
Köln und Münster

- Dezernate 25 -

per E-Mail

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Betriebssitz Gelsenkirchen  
Wildenbruchplatz 1  
45888 Gelsenkirchen

per E-Mail

25. Januar 2023  
Seite 1 von 4

Aktenzeichen  
VII C 4 - 58.90.10

Telefon: 0211 4566-196  
Telefax: 0211 4566-388  
joachim.klemenz@  
munv.nrw.de

## **Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen**

Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile), die im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden, um den Kraftfahrzeugverkehr in besonderen Einzelfällen auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen. Piktogrammketten zielen hauptsächlich darauf ab, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern; mit ihnen können aber auch Lückenschlüsse im Netz von Radverkehrsanlagen gekennzeichnet werden. Für die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern zu diesen Zwecken besteht im deutschen Straßenverkehrsrecht bislang keine Anordnungsgrundlage.

Grundsätzlich ist zu bedenken, dass Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr - sofern keine gesonderte Radverkehrsanlage vorhanden ist - den Normalfall darstellt, auf den grundsätzlich nicht gesondert hingewiesen werden muss. Der Einsatz von Piktogrammketten sollte deshalb

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@mulnv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße



nur in Ausnahmefällen und dort erfolgen, wo sie eine besonders zweckdienliche Wirkung entfalten.

Geeignete Strecken können insbesondere Hauptverkehrsstraßen oder Routen mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr sein, an denen noch keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden oder diese nicht umsetzbar sind, z. B. aufgrund geringer Straßenbreiten oder im Bereich von Engstellen.

Zudem ist ein zweckdienlicher Einsatz denkbar nach Aufhebung der Benutzungspflicht eines parallel verlaufenden Radwegs, um zu verdeutlichen, dass sich die Verkehrssituation geändert hat und Radfahrende nunmehr auch die Fahrbahn benutzen dürfen.

Das damalige Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM) hatte das für Verkehr zuständige Bundesministerium (BMVI, BMDV) seit 2019 wiederholt gebeten, sich zu Piktogrammketten zu positionieren und ggf. eine entsprechende Anordnungsgrundlage in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Bislang hat sich der Bund hierzu nicht eindeutig geäußert.

Aus diesen Gründen erteile ich hiermit unter Bezug auf § 46 Absatz 2 Satz 1 StVO die Ausnahmegenehmigung zur Anordnung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern gemäß § 39 Absatz 7 StVO auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr erfolgt.

Dabei ist Folgendes zu beachten:

- Über die Anordnung von Piktogrammketten entscheiden die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens im Einzelfall und unter Beachtung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten.
- Durch die Aufbringung von Piktogrammketten darf eine zur nachhaltigen Sicherung des Radverkehrs separate Radverkehrsführung keinesfalls ersetzt oder deren Herstellung verzögert werden. Dies gilt insbesondere für Hauptverkehrsstraßen, bei denen stets auf eine räumliche Trennung von Kfz- und Radverkehr hingewirkt werden sollte.



- In Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) dürfen alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder bzw. Piktogrammketten zum Einsatz kommen, nicht jedoch in Tempo 30-Zonen, Tempo 20-Zonen (Zeichen 274.1) oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1).
- Es dürfen nur die herkömmlichen Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO verwendet werden; ergänzende Pfeilmarkierungen (Zeichen 297) sind nicht erforderlich.
- Die Kombination der Sinnbilder mit Winkelpfeilen („Sharrows“) ist unzulässig, da solche Pfeile in den straßenverkehrsrechtlichen Regelwerken nicht enthalten sind.
- Die Abmessungen der Radverkehr-Sinnbilder richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in der jeweils aktuellen Fassung.
- Der Abstand der Sinnbilder zueinander in Längsrichtung sollte zwischen 25 und 50 m betragen.
- Die Sinnbilder sollten im Bereich des rechten Fahrbahnrandes aufgebracht werden. Bei angrenzenden Längsparkplätzen ist auf einen ausreichenden Abstand zum Fahrbahnrand zu achten, um die Kollisionsgefahr mit geöffneten Fahrzeurtüren ("Dooring-Unfälle") zu verringern. In Fahrradstraßen können die Sinnbilder angesichts der dort geltenden besonderen Verhaltensregeln auch mittig in der jeweiligen Fahrbahnhälfte platziert werden.
- Bei Erstaufbringung einer Piktogrammkette wird empfohlen, die Maßnahme durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu kommunizieren.

Die im Rahmen der Niederschriften zu einzelnen Verkehrsingenieur-Besprechungen (VIB) dargelegte Bitte, in Nordrhein-Westfalen keine Radverkehr-Sinnbilder als Piktogrammketten zu verwenden, ist hiermit überholt (vgl. TOP 3 VIB I/2019, TOP 7 VIB II/2021 und TOP 12.1 VIB I/2022).



Dieser Erlass verliert seine Gültigkeit, sobald eine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage für die Markierung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern bzw. Piktogrammketten auf öffentlichen Straßen mit Mischverkehr in Kraft tritt.

Die Bezirksregierungen werden gebeten, diesen Erlass an alle Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ihrer Zuständigkeitsbereiche mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weiterzuleiten.

Im Auftrag

gez.

René Usath