



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierungen
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf
Köln und Münster
- Dezernat 25 -
per E-Mail

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz Gelsenkirchen
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen
per E-Mail

03. Juni 2026
Seite 1 von 6

Aktenzeichen
VII A 4 -58.91.24
bei Antwort bitte angeben

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

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Innerörtliche Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn

Die VwV-StVO schreibt im Hinblick auf den Einsatz von Schutzstreifen u. a. vor, dass diese nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden dürfen und nur dann, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Zudem muss der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können (VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 12 Satz 2 und Satz 5). Dies ist in der Regel dann gegeben, wenn der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil („Kernfahrbahn“) mindestens 4,50 m breit ist.

Gleichwohl kann es im Einzelfall und unter bestimmten Randbedingungen zweckdienlich sein, innerörtliche Schutzstreifen auch bei schmalere Kernfahrbahnbreiten anzuordnen, insbesondere

- zur Schließung von Lücken im innerörtlichen Netz der Radverkehrsanlagen,
- zur Auflösung einer gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs,

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

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



- zur Vermeidung des häufigen Wechsels zwischen unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs,
- zur Steigerung der Attraktivität und Sichtbarkeit des Radverkehrs oder
- zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Radfahrenden.

Aus diesen Gründen genehmige ich hiermit unter Bezug auf VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 2 Rn. 147 die Abweichung von der Vorschrift nach VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 12 Satz 2 zweiter Satzteil und Satz 5, um innerörtliche Schutzstreifen auch mit schmalen Kernfahrbahnen anordnen zu können.

Dabei sind die nachfolgend aufgeführten Vorgaben zu beachten:

1) Allgemeines

- Über die Anordnung von innerörtlichen Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn entscheiden die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens im Einzelfall und unter Beachtung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten und der Belange aller Verkehrsteilnehmenden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Vorschrift nach VwV-StVO zu § 1 Rn. 1 zu legen. Auf die Vorschrift nach VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 1 Satz 1 wird hingewiesen.
- Höherwertige Radverkehrsführungen (bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen mit Kernfahrbahnen $\geq 4,50$ m, Fahrradstraßen, Fahrradzonen) sind der Anordnung von Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn stets vorzuziehen. Daher sollte in jedem Einzelfall geprüft werden, ob eine höherwertige Radverkehrsführung ggf. durch Neuaufteilung des Straßenquerschnitts erreicht werden kann, z. B. zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs. Durch Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn darf eine zur nachhaltigen Sicherung des Radverkehrs höherwertige Radverkehrsanlage keinesfalls ersetzt oder deren Herstellung verzögert werden.



- Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn sind bei hohen Schwerverkehrsmengen nur sehr bedingt verträglich, hierzu zählt auch der Linienbusverkehr. Die Verträglichkeit sinkt, je stärker der Schwer- bzw. Linienbusverkehr ist.
- Es wird empfohlen, die Markierung von Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu kommunizieren.

2) Streckenbezogene Vorgaben

- Innerörtliche Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn dürfen dort nicht angeordnet werden, wo Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 1,85 m oder herkömmliche Schutzstreifen mit Kernfahrbahnen $\geq 4,50$ m und einer Schutzstreifenbreite von mindestens 1,50 m angeordnet werden können.
- Sie dürfen auch nicht angeordnet werden, wenn geeignete alternative Verkehrsflächen für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Im Rahmen des Anordnungsprozesses ist abzuwägen, inwieweit Komforteinbußen im Zuge von Alternativrouten, wie leichte Umwege oder mäßige Steigungen, zumutbar und zu akzeptieren sind.
- Innerörtliche Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn dürfen auch nicht auf BAB-Bedarfsumleitungen und auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zum Einsatz kommen.
- Kuppen und sehr enge Kurven bergen die Gefahr der Kollision von Fahrzeugen im Längsverkehr (Kuppen) und der permanenten Befahrung der Schutzstreifen durch Kfz („Kurvenschneiden“). Straßen mit Kuppen oder/und einer ausgeprägten Kurvigkeit bedürfen daher einer besonders eingehenden Eignungsprüfung; dies betrifft vor allem die Sichtbeziehungen. Im Bereich von Kuppen kann es zweckdienlich sein, die Schutzstreifen zu unterbrechen und stattdessen Piktogrammketten zu markieren. Die Genehmigung wurde mit dem Erlass „Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen“ vom 25.01.2023 (Az: VII C 4 - 58.90.10) erteilt.



- Da eine besondere verkehrssichernde Wirkung für den Radverkehr auf Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn durch eine möglichst geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit erzielt wird, ist bei Straßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von über 30 km/h stets zu prüfen, inwieweit unter Berücksichtigung der Vorgaben von § 45 Absatz 1 und Absatz 9 StVO streckenbezogenes Tempo 30 (Zeichen 274-30) angeordnet werden kann.
- Es ist Sorge dafür zu tragen, dass der unter § 5 Absatz 4 StVO vorgeschriebene Mindestseitenabstand von 1,50 m für das Überholen mit Kraftfahrzeugen von u. a. Radfahrenden überall eingehalten werden kann. Sofern dies nicht gewährleistet werden kann, ist die Anordnung des Zeichens 277.1 zu prüfen.

3) Vorgaben für den Straßenquerschnitt und die Markierung

- Die Mindestbreite der Schutzstreifen (inklusive Leitlinie) beträgt 1,50 m. Größere Breiten sind insbesondere bei starker Längsneigung (bergauf) zweckdienlich.
- Bei allen seitlich angrenzenden Parkständen sind Sicherheitstrennstreifen vorzusehen mit einer Regelbreite von 0,75 m. Nur in besonderen Ausnahmefällen beträgt die Mindestbreite 0,50 m.

4) Beidseitige Schutzstreifen

- Die Mindestbreite der Kernfahrbahn beträgt 3,50 m, weswegen beidseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn bereits bei Fahrbahnbreiten ab 6,50 m zum Einsatz kommen können.
- Liegt die Kernfahrbahnbreite zwischen 3,50 m und 3,60 m, darf eine Anordnung nur dann erfolgen, wenn die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) der Straße höchstens 1.000 Kfz/24h beträgt. Sofern die Länge des Schutzstreifens auf maximal 400 m begrenzt wird, ist die Anordnung auch bei einem DTVw von bis zu max. 3.000 Kfz/24h möglich. In beiden Fällen darf der durchschnittliche werktägliche Anteil des Schwerverkehrs höchstens 300 Kfz/24h betragen (siehe Tabelle).



- Bei einer Breite der Kernfahrbahn zwischen 3,60 m und 4,00 m darf die Anordnung nur dann erfolgen, wenn die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) der Straße höchstens 5.000 Kfz/24h und der durchschnittliche werktägliche Anteil des Schwerverkehrs zudem nicht mehr als 300 Kfz/24h beträgt (siehe Tabelle).
- Bei einer Breite der Kernfahrbahn zwischen 4,00 m und 4,50 m darf die Anordnung nur dann erfolgen, wenn die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) der Straße höchstens 8.000 Kfz/24h und der durchschnittliche werktägliche Anteil des Schwerververkehrs zudem nicht mehr als 300 Kfz/24h beträgt (siehe Tabelle).

| Fahrbahn- breite [m] | Schutz- streifen- breite [m] | Kernfahr- bahn- breite [m] | DTVw [Kfz/24h] | Schwerver- kehr-Anteil am DTVw [Kfz/24h] | Max. Länge des Schutz- streifens [m] |
|------------------------------------|--|--|--------------------------|---|--|
| 6,50 – 6,60 | ≥ 1,50 | 3,50 – 3,60 | ≤ 1.000 | ≤ 300 | keine |
| 6,50 – 6,60 | ≥ 1,50 | 3,50 – 3,60 | ≤ 3.000 | ≤ 300 | 400 |
| 6,60 – 7,00 | ≥ 1,50 | 3,60 – 4,00 | ≤ 5.000 | ≤ 300 | keine |
| 7,00 – 7,50 | ≥ 1,50 | 4,00 – 4,50 | ≤ 8.000 | ≤ 300 | keine |

Tabelle: Beidseitige Schutzstreifen

5) Einseitige Schutzstreifen

- Einseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn sollen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zum Einsatz kommen.

6) Vorgaben für die Ausführung

- Die Ausführung der Längsmarkierungen sowie der „Radverkehr“-Sinnbilder richtet sich nach den Vorgaben für Schutzstreifen der „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS) in der jeweils aktuellen Fassung.
- Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte in besonderen Konfliktbereichen wie an Knotenpunkten (Führung über einmündende Straßen hinweg) oder an verkehrsreichen Grundstückszufahrten eine Einfärbung mit roter Farbe zwischen den beiden Leitlinien erfolgen. Auf den Erlass



„Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen“ vom 05.06.2025 (Az: VII A 4 - 58.90.10) wird hingewiesen.

Seite 6 von 6

Dieser Erlass verliert seine Gültigkeit, sobald eine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage für die Markierung von innerörtlichen Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn in Kraft tritt.

Die Bezirksregierungen werden gebeten, diesen Erlass an alle Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ihrer Zuständigkeitsbereiche mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weiterzuleiten und die Kommunen bei der Anwendung des Erlasses beratend zu unterstützen.

Im Auftrag

gez.

René Usath