



Sachstandsmitteilung Nr.:	200/2024	Datum:	27.08.2024
Beratungsart:	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nicht öffentlich	

Beratungsfolge			
Nr.	Stadtvertretung / Fachausschuss		Sitzungstag
1		Ausschuss für Soziales, Sport und Kultur	
2		Bildungsausschuss	
3	x	Ausschuss für Umwelt und Verkehr	09.09.2024
4		Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauwesen	
5		Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Sicherheit und Digitalisierung	
6		Hauptausschuss	
7		Stadtvertretung	

	nachrichtlich: Junger Rat
--	---------------------------

Schluss- und Mitzeichnungen			
gez. Th. Haß		gez. Stubbmann	
Bürgermeister	Büroleiterin	Amtsleitung	Sachbearbeitung

TOP:

Verkehrsangelegenheiten;
hier: Einrichtung von Fahrradstraßen

Sachstand:

In der März-Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob im Ritzebeker Weg eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann. Die Benutzung für KFZ soll für Anlieger frei sein.

Das Ergebnis, das auch für weitere Straßen im Stadtgebiet Anwendung finden kann, liegt jetzt vor. Abzuwarten war ein Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, der am 12.06.2024 veröffentlicht wurde. Der Erlass richtet sich an die Straßenverkehrsbehörden, denen es obliegt, Verkehrsanordnungen zu erlassen. Der Erlass ist dieser SM als Anlage 1 beigelegt.

Zu diesem Erlass hat die RAD SH (Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein) erläuternde Hinweise erarbeitet, die dieser SM als Anlage 2 beigelegt sind.

Sowohl in dem Erlass des Ministeriums als auch in den Hinweisen von RAD SH wird der § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) zitiert, so dass zum besseren Verständnis dieser als Anlage 3 dieser SM beigelegt ist.

Fahrradstraßen können wie folgt beschrieben werden. Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die dem Radverkehr vorbehalten sind, eingeschlossen sind auch Elektro-Kleinstfahrzeuge wie E-Tretroller und Velo-Cars. Der Kfz-Verkehr darf Fahrradstraßen nicht oder nur sehr eingeschränkt mitnutzen. Die Fahrradstraßen sind dann entsprechend auszuschildern.

Im Unterschied zum übrigen Straßennetz hat der Radverkehr in Fahrradstraßen immer Vorrang. Das Nebeneinanderfahren mit dem Fahrrad ist in Fahrradstraßen – auch in Gruppen – ausdrücklich erlaubt.

In Fahrradstraßen darf höchstens Tempo 30 gefahren werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr sein Tempo drosseln und auf die Radfahrenden Rücksicht nehmen. Radfahrende dürfen vom Kfz-Verkehr weder behindert noch gefährdet werden. Wenn nichts anderes bestimmt ist, gilt in der Fahrradstraße die Rechts-vor-Links-Regel.

Für die Einrichtung von Fahrradstraßen muss der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart sein. Ausgewiesen werden dürfen Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, Straßen mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder Straßen mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr.

An die Ausgestaltung der Straße werden aber verschiedene Anforderungen gestellt. Eine Fahrradstraße sollte durch eine gut erkennbare und durchgehende Beschilderung und eine einheitliche und durchgehende Fahrbahnmarkierung gekennzeichnet sein. Bauliche Maßnahmen am Beginn und Ende einer Fahrradstraße können unterstützend vorgenommen werden und die Fahrradstraße sollte eine Breite von mindestens 4 m erhalten.

Abschließend ist aus Sicht der Verwaltung folgendes festzuhalten. Der Erlass des Ministeriums, ergänzt durch die Hinweise von RAD SH, stellt Fahrradstraßen zwar als wichtiges Element zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilität dar, hat aber in seinen Ausführungen einige Grenzen gezogen. Dies wird auch in einer Rücksprache zu diesem Thema mit der Verkehrsaufsicht des Kreises Plön bestätigt. Der Erlass ist nicht als pauschale Genehmigung von Fahrradstraßen zu verstehen, sondern es obliegt weiterhin den Verkehrsbehörden, Einzelfall bezogen eine Prüfung durchzuführen und eine Genehmigung auszusprechen. Hierzu bedarf es eines Konzeptes der antragstellenden Kommune.

- Ende der Sachstandsmitteilung -

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Landrätinnen und Landräte sowie (Ober-)
Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
der Kreise und kreisfreien Städte
- Straßenverkehrsbehörden -

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
Fachbereich 431, Straßenverkehrsrecht

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
- Straßenverkehrsbehörden -
in Ahrensburg, Bad Oldesloe, Bad Schwartau,
Eckernförde, Elmshorn, Geesthacht, Glinde,
Heide, Henstedt-Ulzburg, Husum, Itzehoe,
Kaltenkirchen, Norderstedt, Pinneberg, Quickborn,
Reinbek, Rendsburg, Schleswig, Wedel

Nachrichtlich:
RAD.SH, ADFC, VCD, BUND

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: /
Mein Zeichen: VII 438 – 8424/2024
Meine Nachricht vom: /

Erik Kammholz
Erik.Kammholz@wimi.landsh.de
Telefon: +49 431 988-4736
Telefax: +49 431 988-617-4736

12. Juni 2024

Anordnung von Fahrradstraßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) soll dem Land, den Kreisen und kreisfreien Städten sowie den Kommunen als Planungsinstrument für Ausbau und Optimierung wichtiger Radverbindungen dienen. Um das LRVN für alle relevanten Zielgruppen möglichst attraktiv zu gestalten, werden als Führungsformen für den Radverkehr insbesondere Radwege und Fahrradstraßen bevorzugt. Die Landesregierung sieht in Fahrradstraßen ein wichtiges Element zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilität und empfiehlt die Anordnung von Fahrradstraßen dort, wo es rechtlich möglich und geboten ist. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die ermessenslenkende Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) geben den rechtlichen Rahmen für die Anordnung von Fahrradstraßen vor.

Prüfung Anordnungsgrund Gefahrenlage

Fahrradstraßen dürfen nach der StVO nicht nach allgemeinen verkehrspolitischen Überlegungen angeordnet werden. Es bedarf **stets** einer **konkreten Gefahr** für die nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO **geschützten Rechtsgüter**.

In der Regel wird es im Rahmen der Anordnung einer Fahrradstraße um die Schutzgüter **der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs** gehen.

Das Schutzgut der Sicherheit des Verkehrs umfasst unter anderem die Grundrechte, mithin das Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Absatz 2 Satz 1 GG) und das Eigentumsrecht (Art. 14 Absatz 1 GG) von Verkehrsteilnehmenden.

Das Schutzgut der Ordnung des Verkehrs betrifft die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Eine konkrete Gefahr ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urt. vom 13.12.1979 – 7 C 46/78) anzunehmen, wenn mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle zu befürchten sind. Dabei bedarf es nicht des Nachweises, dass jederzeit während der Aufstellung des Verkehrszeichens mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist. Es müssen insbesondere nicht bereits Unfälle eingetreten sein. 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 die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt, die Annahme einer konkreten Gefahr ist also nicht ausgeschlossen, wenn zu bestimmten Zeiten der Eintritt eines Schadens unwahrscheinlich sein mag. An die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts werden geringere Anforderungen gestellt, wenn hochrangige Rechtsgüter – wie die Abwehr von Gefahren für Leib, Leben und bedeutende Sachwerte – betroffen sind (BVerwG, Urt. vom 23.09.2010 – 3 C 32/09).

Bei der Beurteilung einer konkreten Gefahr für o.g. Schutzgüter kommt es stets auf die örtlichen Gegebenheiten an, die dargelegt werden müssen. Dabei können sich auch mehrere gefahrenträchtige Umstände zu einer konkreten Gefahr verdichten. Anhaltspunkte dafür können sich beispielsweise aus der Art und Stärke des Verkehrs, hoher Durchschnittsgeschwindigkeiten, dem Zustand der Straße, geringer Fahrbahnbreiten, dem Ausbauzustand der für den Fahrzeug- und den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehenden Flächen, den Ausweichmöglichkeiten, der Inanspruchnahme von Flächen durch parkende Fahrzeuge und deren Auswirkungen auf den Verkehr, der Übersichtlichkeit der Streckenführung, der Verteilung des Verkehrs über den Tag, eingeschränkte Sichtverhältnisse etc. ergeben.

Es kommt **nicht** darauf an, ob eine **qualifizierte Gefahrenlage** besteht, also eine solche, nach der im Sinne von § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO das allgemeine Risiko einer Schutzgutbeeinträchtigung erheblich überstiegen wird. Nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 2 StVO ist nämlich im Falle der Anordnung einer Fahrradstraße die Anwendung von Satz 3 ausgeschlossen.

Die Anordnung einer Fahrradstraße muss gemäß § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO **zwingend erforderlich** sein. Das ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Beschluss v. 01.09.2017 – 3 B 50/16) der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen

Verhaltensregeln der StVO nicht ausreichen, um die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen zu erreichen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Anordnung einer Fahrradstraße dem Radverkehr grundsätzlich Vorrang einräumt. Der Radverkehr darf auch durch ausnahmsweise zugelassenen anderen Fahrzeugverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der ausnahmsweise zugelassene Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Diese Wirkungen gehen in der Regel über die allgemeinen Schutzregelungen der StVO (insbesondere §§ 1 Absatz 1, 5 Absatz 4 Satz 2 StVO) sowie über besondere Regelungen etwa die Tempo 30-Zone hinaus, müssen aber im Einzelfall anhand der bestehenden Gefahrenlage und der konkreten Ausgestaltung der Fahrradstraße dargelegt werden (vgl. dazu beispielhaft VG Karlsruhe, Urteil vom 24.05.2022 – 14 K 964/21; VG Leipzig, Urteil vom 13.10.2021 – 1 K 1108/20).

Ermessensausübung

Maßnahmen nach § 45 StVO stehen im **Ermessen** der zuständigen Behörden. Soweit es um die Auswahl der Mittel geht, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll, ist der **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit** zu berücksichtigen. Dabei ist es der Straßenverkehrsbehörde aufgrund ihres Sachverstands und ihres Erfahrungswissens vorbehalten, festzulegen, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg verspricht. Hierbei sind die betroffenen bzw. widerstreitenden Interessen der Verkehrsteilnehmenden umfassend gegeneinander abzuwägen und die Konfliktlage für alle Verkehrsteilnehmenden zumutbar aufzulösen.

Im Rahmen der Ermessensausübung ist **VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2** zu beachten.

Danach kommt die Anordnung einer Fahrradstraße 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 (Rn. 1). Es muss lediglich eine der vorgenannten Voraussetzungen erfüllt sein. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. Anliegerverkehr) darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (Rn. 2). Die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen müssen vor der Anordnung ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Eine **hohe Fahrradverkehrsdichte** setzt **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 VwV-StVO gibt keine quantitativen Vorgaben, was unter einer hohen Fahrradverkehrsdichte zu verstehen ist. Der Radverkehr sollte jedoch einen nicht unerheblichen Anteil am Gesamtverkehr ausmachen bzw. durch die Anordnung einer Fahrradstraße voraussichtlich ausmachen. Der Straßenverkehrsbehörde steht in diesem Zusammenhang ein

Prognosespielraum zu (OVG Münster, Beschluss vom 01.02.2023 – 8 A 3251). Eine hinreichend belegte Tendenz genügt (VG Karlsruhe, Urteil vom 24.05.2022 – 14 K 964/21).

Auch eine **hohe Netzbedeutung** für den Radverkehr setzt **nicht** voraus, dass der Radverkehr die **vorherrschende Verkehrsart** ist. Um eine hohe Netzbedeutung nachweisen zu können, wird die Erarbeitung von Radverkehrsnetzen in den Städten und Kreisen empfohlen. Aus den Radverkehrsnetzen sollte sich die Wichtigkeit der einzelnen Routen für das Gesamtnetz ergeben. Sofern ein Radverkehrsnetz vorhanden ist, sollte eine hohe Netzbedeutung in der Praxis das wesentliche Entscheidungskriterium für die Anordnung einer Fahrradstraße darstellen. Die hohe Netzbedeutung innerhalb eines Radverkehrsnetzes lässt sich gut darlegen und kann somit nachvollziehbar als Anordnungsgrund für eine Fahrradstraße dienen. Das OVG Münster argumentiert, dass die Prognoseentscheidung für die vorherrschende Verkehrsart darauf gestützt werden kann, dass die betroffene Straße Teil eines Radverkehrsnetzes ist (Rn. 14 OVG Münster, Beschluss vom 01.02.2023 – 8 A 3251). Sofern eine Straße Teil des LRVN ist, ist eine hohe Netzbedeutung in der Regel gegeben.

In der VwV-StVO wird die **untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr** nicht definiert. Auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) kann eine untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in der Regel jedoch nicht angenommen werden. Einen Hinweis auf die Bedeutung einer Straße für den Kfz-Verkehr können darüber hinaus die täglichen Kraftfahrzeugstärken bieten.

Es ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, eine Fahrradstraße außerorts etwa für Wirtschaftswege (sonstige Straßen) oder Gemeindeverbindungsstraßen (Gemeindestraßen) einzurichten (VG Münster, Urteil vom 11.11.2021 – 8 K 3119/18).

Durch die Anordnung einer Fahrradstraße ist anderer Verkehr grundsätzlich ausgeschlossen. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung bleibt jedoch zu berücksichtigen, dass auch Kraftfahrzeugfahrenden ein leistungsstarkes Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Insofern ist zu prüfen, ob ggf. alternative Strecken für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht zu ziehen sind. Abwägungserheblich sind jedoch nur qualifizierte Interessen, nämlich solche, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (BVerwG, Urteil vom 23.09.2010, 3 C 32.09). Umwege zur ursprünglichen Verkehrsführung sind dabei ausdrücklich möglich.

Sind alternative Verkehrsführungen nicht möglich, ist die (beschränkte) Zulassung von Kraftfahrzeugverkehr in der Fahrradstraße in Betracht zu ziehen. Dieser ist nur **ausnahmsweise** durch die Anordnung entsprechender **Zusatzzeichen** zulässig. Zu berücksichtigen ist, dass auch zur Anordnung eines Zusatzzeichens eine eigenständige Verhältnismäßigkeitsprüfung stattfinden muss, die sich auf die Verhältnismäßigkeitsprüfung im Rahmen der Anordnung einer Fahrradstraße auswirkt. Zu beachten ist, ob sich durch die (beschränkte) Zulassung des Kfz-Verkehrs für die geplante Anordnung der Fahrradstraße ggf. neue Verkehrskonflikte ergeben. Lösungen für ggf. neu entstehende Verkehrskonflikte können insbesondere in den allgemeinen Verkehrsregeln gefunden werden (vgl. dazu OVG Münster, Beschluss vom 01.02.2023 – 8 A 3251; VGH Mannheim, Beschluss vom 07.08.2023 – 13 S

1640/22)). Maßstab muss dabei nicht sein, jede konfliktträchtige Begegnung auszuschließen, sondern diese abzumildern (OVG Münster, Beschluss vom 01.02.2023 – 8 A 3251).

Anordnungsgrund städtebauliche Entwicklung

Die Anordnung einer Fahrradstraße kann auch auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO gestützt werden. Hiernach erfolgt die Anordnung zur **Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung**. Dafür ist ein tragfähiges städtebauliches Verkehrskonzept der Gemeinde erforderlich (VG Aachen, Urteil vom 23.05.2023 – 10 K 1742/21). Das BVerwG hat in seiner Entscheidung vom 20.04.1994 – 11 C 17.93 Mindestanforderungen an ein kommunales städtebauliches Verkehrskonzept gestellt:

- 1) Hinreichend konkrete Darstellung der verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden.
- 2) Das Konzept muss von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein.
- 3) Soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und –strömen zum Inhalt hat, muss es den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(-züge) entlastet und welche neuen Straßen(-züge) in für dortige Anwohner zumutbare Weise belastet werden sollen und können

Auch bei dem Vorliegen eines städtebaulichen Verkehrskonzepts steht die Anordnung einer Fahrradstraße im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde. Die vorherigen Ausführungen zum Ermessen sind zu beachten.

Ausgestaltung von Fahrradstraßen

Landesweite Vorgaben zur **Ausgestaltung von Fahrradstraßen** werden als nicht zielführend angesehen, da die bestmögliche Ausgestaltung immer von den konkreten örtlichen Gegebenheiten abhängig ist. Im Sinne eines selbsterklärenden Straßenraums sollte die Fahrradstraße für die Verkehrsteilnehmenden aber stets als solche erkennbar sein. Aus diesem Grund empfiehlt sich eine zumindest weitestgehend einheitliche Gestaltung innerhalb eines Gemeinde- bzw. Stadtgebietes. Folgende Ausführungen sind bei der Ausgestaltung von Fahrradstraßen zu beachten:

Anfangs- und Endbereiche

Der Beginn einer Fahrradstraße ist immer mit dem VZ 244.1, das Ende einer Fahrradstraße ist, abgesehen von den Ausnahmefällen der Ziff. IV VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2, immer mit dem VZ 244.2 zu kennzeichnen. Zur Verbesserung der Erkennbarkeit kann entweder das Zeichen 244.1 oder das Piktogramm „Radverkehr“ (mit oder ohne Umrandung) zusätzlich auf der Fahrbahn markiert werden. Eine Aufpflasterung zu Beginn und Ende der

Fahrradstraße kann den Verkehrsteilnehmenden überdies verdeutlichen, dass in einen besonderen Bereich eingefahren wird.

Markierungen auf der Fahrradstraße

Der ruhende Kfz-Verkehr ist einer der Hauptkonfliktpunkte für Radfahrende in Fahrradstraßen. Empfohlen wird daher in Fahrradstraßen die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr. Bei der Gestaltung des Sicherheitstrennstreifens ist darauf zu achten, dass es nicht zu Verwechslungen mit den Infrastrukturelementen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen kommen kann. Empfohlen wird daher eine unterbrochene Breitstrichmarkierung und eine Breite des Sicherheitstrennstreifens inklusive Markierung von ca. 75 cm.

Gefahrensituationen können in Fahrradstraßen auch an Knotenpunkten entstehen. In Fahrradstraßen besteht keine generelle Vorfahrt für den Radverkehr. Unter Berücksichtigung der Anordnungsgrundlage der StVO und der VwV-StVO kann eine abweichende Vorfahrtsregelung jedoch geboten sein. Dies bietet sich insbesondere für Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen des Vorrangnetzes und solche mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr an. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist die Einheitlichkeit der Vorfahrtsregelung für den kompletten Straßenzug von Bedeutung (vgl. § 8 Abs. 2 VwV-StVO). Für die Umsetzung der Bevorrechtigung an Knotenpunkten wird insbesondere die bauliche Ausgestaltung einer Gehwegüberfahrt empfohlen. An konfliktträchtigen Knotenpunkten kommen darüber hinaus zusätzliche Radverkehr-Piktogramme, bauliche Einengungen sowie Roteinfärbungen der Fahrbahn in Betracht. Eine Roteinfärbung der kompletten Fahrradstraße wird hingegen abgelehnt, weil dadurch die Wirkung der Roteinfärbung an den Konfliktpunkten abgeschwächt werden würde.

Bei der Ausgestaltung von Fahrradstraßen ist darauf zu achten, dass Rettungsdienste durch die bauliche Gestaltung nicht unnötig behindert werden. Modale Filter können ggf. dazu führen, dass Rettungskräfte Umwege in Kauf nehmen müssen bzw. Zeit für die Entfernung der modalen Filter benötigen, um zu einem Einsatzort zu gelangen. Durch baulich verschmälerte Fahrbahnen fallen ggf. Ausweichmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr weg oder die Aufstellflächen für die Feuerwehr befinden sich zu weit von den Gebäuden weg. Wichtig ist daher bei der Planung der baulichen Ausgestaltung von Fahrradstraßen eine Einbindung der Rettungsdienste.

Die vorstehende Auslegungshilfe für die Straßenverkehrsbehörden wird nicht fortlaufend um die aktuelle Rechtsprechung erweitert. Es wird diesbezüglich auf die Verantwortung aller Straßenverkehrsbehörden verwiesen, sich eigenständig über neue Entwicklungen in der Rechtsprechung zu informieren. Sollten in diesem Zusammenhang Fragen oder Unsicherheiten auftreten, stehen die obere und oberste Straßenverkehrsbehörde für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, reading "E. Kammholz". The signature is written in a cursive style with a large, stylized 'E' and a long, flowing 'K'.

Erik Kammholz

Fahrradstraßen in Schleswig-Holstein

Hinweise und Weiterführendes

zum Erlass „Fahrradstraßen“ vom 13.06.2024



Fahrradstraßen in Schleswig-Holstein

Hinweise und Weiterführendes zum Erlass „Fahrradstraßen“ vom 13.06.2024

Fahrradstraßen sind ein gut erprobtes Mittel zur Förderung des Radverkehrs. Mit dem Erlass des Verkehrsministeriums wird dieses Instrument in Schleswig-Holstein verankert. Aus diesem Anlass wollen wir mit diesem Dokument für Kommunen Hilfestellung liefern, die Fahrradstraßen inner- oder außerorts einführen wollen.

Dabei stützen wir uns auf die umfangreichen vorhandenen Studien und Leitfäden, insbesondere die im Erlass beschriebene Prüfungsregelungen, dem ADFC-SH Leitfaden und Erfahrungen unserer Mitglieds-kommunen.

Viel Erfolg!

Inhalt

Fahrradstraßen sind erwünscht	3
Zu Beginn der Planung	4
Die Prüfung durch die Verkehrsbehörden	5
Ausgestaltung der Fahrradstraße	8
Weitere Hinweise	9
Impressum	9



Fahrradstraßen sind erwünscht

Die schleswig-holsteinische Landesregierung sieht in Fahrradstraßen ein wichtiges Element zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilität und empfiehlt ausdrücklich die Einführung:

Wörtlich heißt es im **Erlass zu Fahrradstraßen**: „Die Landesregierung sieht in Fahrradstraßen ein wichtiges Element zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilität und empfiehlt die Anordnung von Fahrradstraßen dort, wo es rechtlich möglich und geboten ist.“¹

Im **Koalitionsvertrag** heißt es: „Wir wollen für erleichterte Genehmigungsverfahren zur Ausweisung von Fahrradstraßen sorgen.“²

In der „**Radstrategie Schleswig-Holstein 2030**“ werden Fahrradstraßen im Handlungsfeld 2 „Infrastruktur“ genannt: „Das vorhandene Straßen- und Wegenetz kann zudem durch verkehrsrechtliche Maßnahmen mit geringem finanziellen Aufwand fahrradfreundlicher gestaltet werden ... Hier sind die Kommunen gefordert, diese Maßnahmen im Rahmen der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu ergreifen.“

Auch im **Landesweiten Radnetz Schleswig-Holstein (LRVN)** werden Fahrradstraßen als wichtiger Bestandteil definiert: „Wo Netzabschnitte des LRVN über Nebenstraßen ... geführt werden, ist die verkehrsrechtliche Anordnung als Fahrradstraße mit passender baulicher Gestaltung besonders attraktiv. Dies kommt sowohl innerhalb größerer Orte auf Nebenstraßen parallel zu Hauptverkehrsstraßen in Betracht als auch auf kommunalen Straßen zwischen Orten bzw. Ortsteilen.“

RAD.SH Kommentar: Auf diese Aussagen kann vor Ort bei der politischen Begründung, z.B. im zuständigen Ausschuss oder in den Begründungen für die Verkehrsbehörden, Bezug genommen werden.

Weitere eher allgemeinere Argumente zur Begründung sind:

Fahrradstraßen sind ein wichtiger Bestandteil der Netzplanung

Fahrradstraßen sind eine kostengünstige und schnell zu realisierende Maßnahme zur Radverkehrsförderung und können zur schnellen Realisierung eines Radnetzes einen wichtigen Beitrag leisten. Der Radverkehr wird durch die Einrichtung von Fahrradstraßen auf wichtigen Strecken gebündelt. So werden Hauptverbindungen im Radverkehr sichtbar und können gezielt zur Lenkung des Radverkehrs eingesetzt werden.

Fahrradstraßen sind sicher

Fahrradstraßen sind eine sichere Führungsform, die von den VerkehrsteilnehmerInnen auch als sicher wahrgenommen werden. Laut Studien ist in Fahrradstraßen die Unfallschwere geringer als auf anderen Innerortsstraßen, Konflikte werden selten berichtet³. Allerdings kommt es – ähnlich wie in Tempo 30 Zonen – zu Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Bauliche Maßnahmen und eine effektive Kontrolle können hier für die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen sorgen.

¹ Quelle: Erlass Anordnung von Fahrradstraßen 2024, S. 1

² Quelle: Koalitionsvertrag 2023, S. 31

³ Quelle: Unfallforschung der Versicherer (GDV) - Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen 2016

Fahrradstraßen sind attraktiv

Bestehende Radstraßen sind nur sehr selten Gegenstand öffentlicher Diskussionen, AnwohnerInnen und NutzerInnen gewöhnen sich schnell an die Vorteile. Lediglich vor der Einführung einer Fahrradstraße wird oft Kritik laut. Diese beruht zum großen Teil auf Wissensdefiziten. Mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit können Vorbehalte abgebaut werden.⁴

RAD.SH Kommentar: Mehr Infos rund um Fahrradstraßen sind auf der RAD.SH-Seite www.rad.sh/fahrradstraßen unter „10 Gute Gründe“ zu finden. Die dort aufgeführte Power-Point-Präsentation darf kostenfrei verwendet werden.

Zu Beginn der Planung

Fahrradstraßen sollten als Bestandteil eines Fahrradnetzes geplant werden. Eine einzelne Fahrradstraße ergibt in der Regel wenig Sinn und dient häufig eher als Feigenblatt, denn als sinnvolle Ergänzung einer modernen Fahrradinfrastruktur. Zu Beginn der Planung sollte deshalb eine Netzkonzeption stehen⁵. Dann kann mit der Planung einer konkreten Fahrradstraße begonnen werden. Die daran anschließenden Schritte für die Verwirklichung einer konkreten Straße vor der Antragstellung bei der zuständigen Verkehrsbehörde sehen folgendermaßen aus:

1. **Voraussetzungen prüfen:** Geben die Örtlichkeiten überhaupt die Möglichkeit für eine Fahrradstraße her?
 - Argumente zur Begründung der Gefahrenlage. (Siehe Schritt 1 unter „Prüfung durch die Verkehrsbehörden“).
 - Grundsätzliche Anordnungsbedingungen der VwV-StVO prüfen (Siehe Schritt 3 unter „Prüfung durch die Verkehrsbehörden“).
 - Straßenbreite messen: echte Fahrradstraßen (ohne Kfz-Verkehr) 4,00 m bis 4,60 m, Fahrradstraßen mit Kfz-Freigabe 4,00 m bis 6,10 m.
2. **Übergeordnete Planung anschauen:** Liegt die geplante Fahrradstraße bereits im LRVN, als prioritäre Route im Radverkehrskonzept des Kreises, im eigenen Radverkehrskonzept oder im städtebaulichen Verkehrskonzept?
3. **Einbindung** des zuständigen politischen Ausschusses und anderer Verwaltungseinheiten. Diese sollten möglichst frühzeitig über die Planungen informiert werden.
4. **Beschluss der Politik**, eine oder mehrere konkrete Fahrradstraße einrichten zu wollen. Sofern ein Radverkehrskonzept vorliegt, reicht der Verweis, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen im Radverkehrskonzept beschlossen wurde.
5. **Die zuständige Verwaltungseinheit plant** und stellt einen Antrag bei der Verkehrsbehörde.⁶
 - Planunterlagen mit Verortung der geplanten Straße
 - Beschilderungs- und Markierungsplan
 - Charakteristik und Besonderheiten der Straße aufzeigen (Sackgasse, Wohnstraße, T 30 (Zone), Parksituation etc.)

⁴ Quelle: Landeshauptstadt München – Evaluierung Fahrradstraßen – PGV 2016

⁵ RAD.SH bietet hierzu Unterstützung an. Mehr: www.rad.sh/radverkehrskonzepte

⁶ Quelle: Kieler Leitfaden zur Anordnung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen als Ergebnis des Austauschs zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem LBV und dem MWVATT am 07.07.2023

- Beschreibung der Umgebung der Fahrradstraße (leistungsfähige Parallelstraße(n), Ausweichverkehre, Überlegung zur Vereinfachung der verkehrlichen Situation am Anfang und Ende der Fahrradstraße, sichere Ein- und Ausfahrt)
 - Kriterien der VwV-StVO vorprüfen und das Ergebnis benennen
6. **Prüfung durch Verkehrsbehörde** (siehe folgende Seite). Ablehnung, Zustimmung, ggf. Nachbesserungen.
7. **Konkrete Planung der Ausgestaltung** (siehe Überschrift „Ausgestaltung der Fahrradstraße“)

RAD.SH Kommentar: Je früher die Verkehrsbehörde in die Planung eingebunden werden kann, desto besser. Nicht allen Verkehrsbehörden sind offen für das Thema. Hier gilt es, eine gute Kommunikation aufzubauen und zu pflegen. Unser Motto: Redet miteinander!

Die Prüfung durch die Verkehrsbehörden

Das Prüfungsschema der zuständigen Verkehrsbehörden wird im Erlass des MWVATs zu Fahrradstraßen beschrieben.

RAD.SH Kommentar: Maßnahmen nach § 45 StVO stehen im Ermessen der zuständigen Behörden. Ein planerischer oder politischer Beschluss ist nicht ausreichend, da die Anordnung der Fahrradstraße eine Verkehrsbeschränkung darstellt und somit eine Rechtfertigung, die sich aus der StVO ergeben muss, erfordert. Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Hierbei sind die Interessen der Verkehrsteilnehmenden umfassend gegeneinander abzuwägen und die Konfliktlage für alle Verkehrsteilnehmenden zumutbar aufzulösen.

Das Verfahren zur verkehrsrechtlichen Prüfung zur Anordnung einer Fahrradstraße ist gesetzlich vorgeschrieben:

Schritt 1: Im ersten Schritt wird das Verkehrsregelungsbedürfnis abgeklärt. Hier gibt es drei Argumentationsansätze.

- a) In der Regel wird es im Rahmen der Anordnung einer Fahrradstraße um die Schutzgüter der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gehen. § 45 Abs. 1 StVO
- b) Die Anordnung einer Fahrradstraße kann auch auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO gestützt werden. Hiernach erfolgt die Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Dafür ist ein tragfähiges städtebauliches Verkehrskonzept der Gemeinde erforderlich.
- c) Weiterhin kann eine Fahrradstraße zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen angeordnet werden. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO

RAD.SH Kommentar: Verkehrsbehörden betrachten oft nur die Gefahrenabwehr als wichtigstes oder einziges Argument für die Anordnung einer Fahrradstraße. Dabei stehen die Argumente Ordnung des Verkehrs, städtebauliche Entwicklung und Erprobung gleichberechtigt daneben und können jedes für sich als Anordnungsgrund für eine Fahrradstraße dienen.

In der Regel wird die Anordnung einer Fahrradstraße mit dem Argument Sicherheit und Ordnung des Verkehrs begründet werden. Wichtig: **Es müssen nicht bereits Unfälle eingetreten sein**. Es reicht die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. (BVerwG, Urt. vom 23.09.2010 – 3 C 32/09).

In der Regel wird dennoch eine sorgfältige Einzelfallprüfung erfolgen. Argumente für das Thema Sicherheit können sein:

- Unfallstatistiken / Unfallhäufung, Gefahrenlagen in Parallelstraßen
- subjektive Gefahrenwahrnehmung durch BürgerInnen oder Gremien
- Sichtverhältnisse an Einmündungen
- Geringe nutzbare Straßenbreite (Gefahr von Dooring-Unfällen)
- Geringer Überholabstand
- Gehwegradeln
- Schulwege, Kinderwege, Hauptrouten, Freizeitwege

Argumente für die Ordnung des Verkehrs durch eine Fahrradstraße sind u.a.:⁷

- Geringe Straßenbreite/Engstellen < 4,50 m, die ein sicheres Überholen von Radfahrenden durch Kfz mit ausreichend Abstand (> 1,5 m) unmöglich machen
- Breite < 4,00 m erschwert die Begegnung mit Kfz-Verkehr
- Parkende oder haltende Kfz behindern den fließenden Radverkehr
- Bündelung von Radverkehr
- Stärkere Trennung von Kfz- und Radverkehr

RAD.SH Kommentar: Zur Ordnung des Verkehrs zählen ruhender Verkehr, sowie die Flüssigkeit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs. Unter letzteres wird in der Regel eine homogene Regelung des Verkehrsablaufes für alle Fahrzeuge (inkl. Fahrräder) verstanden. Die Bündelung des Radverkehrs auf Fahrradstraßen führt zu einem besseren Verkehrsfluss, dementsprechend sind (bei guter Begründung) gemäß §45 Absatz 1 Satz 1 StVO einschränkende Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr zulässig.

Schritt 2: Anordnung von Verkehrszeichen 244.1 und 244.2

- a) Die Anordnung von Verkehrszeichen wird in § 45 Abs. 9 geregelt. Danach dürfen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der **besonderen Umstände zwingend erforderlich** ist.
- b) In der Regel dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs 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.
- c) **Ausgenommen von der strengen Regel sind u.a. Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Tempo 30 Zonen.**

RAD.SH Kommentar: Es ist vorgekommen, dass sich die Verkehrsbehörden hinter dem fehlenden Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage zurückziehen. Dabei wird übersehen, dass Fahrradstraßen von dieser strengen Regel ausgenommen sind.

⁷ ADFC Handreichung Fahrradstraßen erfolgreich etablieren vom 28.5.2021

Schritt 3: Klärung der Anordnungsvoraussetzungen gemäß VwV-StVO.

Die Anordnung kommt in Betracht auf Straßen

- a) mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte,
- b) mit einer **hohen Netzbedeutung für den Radverkehr** oder
- c) auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr
- d) Eine hohe Fahrradverkehrsdichte oder eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzt 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.

RAD.SH Kommentar: Häufig wird nur die hohe Radverkehrsdichte betrachtet. Allerdings reicht auch eine hohe Netzbedeutung als Argument für eine Fahrradstraße aus. Diese Netzbedeutung kann durch das LRVN oder prioritäre Routen in Radverkehrskonzepten bzw. Radentwicklungsplänen⁸ dokumentiert werden. Da die Netzplanung die rechtlich einfachste und sicherste Möglichkeit für die Anordnung einer Fahrradstraße ist, sollte dies in der Praxis den Regelfall für die Begründung darstellen.

Konkrete Maßgaben für eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr werden nicht genannt. Diese kann aus einer geringen Kfz-belastung oder der Kfz-Netzhierarchie (Nebenstraßen) abgeleitet werden. Die Entscheidung liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Straßenverkehrsbehörden.



Weitere Hinweise zur Entscheidungsabwägung und Umsetzung von Fahrradstraßen

Durch die Anordnung einer Fahrradstraße ist **anderer Verkehr grundsätzlich ausgeschlossen**. Insofern ist zu prüfen, ob ggf. alternative Strecken für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht zu ziehen sind. Umwege zur ursprünglichen Verkehrsführung sind dabei ausdrücklich möglich.

RAD.SH Kommentar: Bei der Antragstellung mögliche Verkehrsverlagerung und alternative Führung des Kfz-Verkehrs aufzeigen.

Sind alternative Verkehrsführungen nicht möglich, ist die (beschränkte) Zulassung von Kraftfahrzeugverkehr in der Fahrradstraße in Betracht zu ziehen. Der Kfz-Verkehr ist nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zulässig. Auch zur Anordnung eines Zusatzzeichens muss eine eigenständige Verhältnismäßigkeitsprüfung stattfinden.

RAD.SH Kommentar: Letzteres ist eher die Regel, denn die Ausnahme. Es gibt in Schleswig-Holstein nur wenige Fahrradstraßen, bei denen der Autoverkehr vollständig ausgeschlossen ist. Besonders in Wohngebieten wäre es wünschenswert, die Kraftverkehr auf die Anwohner zu beschränken.

⁸ Siehe www.rad.sh/radverkehrskonzepte

Fahrradstraßen können auch außerorts etwa für Wirtschaftswege (sonstige Straßen) oder Gemeindeverbindungsstraßen (Gemeindestraßen) angeordnet werden (VG Münster, Urteil vom 11.11.2021 – 8 K 3119/18).

RAD.SH Kommentar: Fahrradstraßen kommen außerorts in der Regel auf Wirtschaftswegen in Betracht. Besondere Beachtung muss darauf gelegt werden, ob die in Frage kommende Strecke für Ausweichverkehre genutzt wird. Auch eine geringe Verkehrsbelastung kann bei hohen Geschwindigkeiten sicherheitsrelevant werden. Hierbei kommt es auch auf die Ausgestaltung der Wege an, ggf. sind diese baulich zu verändern.

Ausgestaltung der Fahrradstraße

Im Sinne eines selbsterklärenden Straßenraums sollte die Fahrradstraße für die Verkehrsteilnehmenden stets als solche erkennbar sein. Im Erlass zu Fahrradstraßen werden kaum konkrete Vorgaben beschrieben. Auf der RAD.SH Internetseite finden sich Hinweise und Gestaltungsbeispiele. Aus dem Erlass:

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit einer Fahrradstraße kann entweder das **Zeichen 244.1** oder das **Piktogramm „Radverkehr“** **zusätzlich auf der Fahrbahn** markiert werden.

Es wird empfohlen, in Fahrradstraßen die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr zu markieren.

Gefahrensituationen können in Fahrradstraßen auch an Knotenpunkten entstehen. In Fahrradstraßen besteht keine generelle Vorfahrt für den Radverkehr. Unter Berücksichtigung der Anordnungsgrundlage der StVO und der VwV-StVO kann eine abweichende Vorfahrtsregelung jedoch geboten sein. Dies bietet sich insbesondere für Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen des Vorrangnetzes und solche mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr an. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist die Einheitlichkeit der Vorfahrtsregelung für den kompletten Straßenzug von Bedeutung (vgl. § 8 Abs. 2 VwV-StVO). Für die Umsetzung der Bevorrechtigung an Knotenpunkten wird insbesondere die bauliche Ausgestaltung einer Gehwegüberfahrt empfohlen. An konflikträchtigen Knotenpunkten kommen darüber hinaus **zusätzliche Radverkehr-Piktogramme, bauliche Einengungen sowie Roteinfärbungen der Fahrbahn** in Betracht.

Bei der Ausgestaltung (nicht bei der Anordnung) von Fahrradstraßen ist darauf zu achten, dass Rettungsdienste durch die bauliche Gestaltung nicht unnötig behindert werden. Wichtig ist daher bei der Planung der baulichen Ausgestaltung von Fahrradstraßen eine Einbindung der Rettungsdienste.

Weitere Hilfen können auch die Verbände vor Ort bieten. Im Anschreiben des Ministeriums vom 13.06.2024 heißt es: „Bei der Planung der Ausgestaltung von Fahrradstraßen wird empfohlen die einschlägigen Verbände (z.B. Radverbände, Seniorenverbände, Behindertenverbände) zu beteiligen.“

RAD.SH Kommentar: Es empfiehlt sich, eine Begehung mit den relevanten Akteuren zu organisieren. Vor Ort können gleich Lösungen besprochen werden.

Abschließende Hinweise

Auf der Seite www.rad.sh/fahrradstraßen finden sich weitere Informationen rund um das Thema Fahrradstraßen:

- Einführung: Material zur Begründung einer Fahrradstraßen und das InfoSheet „Fahrradstraßen“ zum Weitergeben und Verteilen
- Gestaltung: Verschiedene Institutionen haben Gestaltungsvorschläge erarbeitet. Auf der Seite finden sich die Verlinkungen zu den Papieren. Weitere Hinweise zur planerischen Gestaltung finden sich auch in den RAD.SH Musterlösungen. www.rad.sh/musterloesungen
- Bewerbung: Die Einführung einer Radstraße muss durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um Vorbehalte abzubauen und über die Regelungen aufzuklären. RAD.SH hat dafür ein Kommunikationspaket entwickelt. www.rad.sh/kommunikationspaket-fahrradstrasse
- Fahrradstraßen außerorts: Auch wenn es bislang nur wenige Beispiele in Schleswig-Holstein gibt, ist das Potential in ländlichen Räumen nicht zu unterschätzen. Hier sammeln wir laufend die Erfahrungen.

Sollten Sie die Einführung einer oder mehrerer Fahrradstraßen planen, bieten wir gerne unsere Unterstützung an. Wenden Sie sich an unsere Planungsberatung www.rad.sh/planungsberatung/.



Impressum

Dr. Thorben Prenzel, Carsten Massau

RAD.SH

Sellspeicher - Wall 55, 24103 Kiel

www.rad.sh



[zurück](#)

[weiter](#)

Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(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. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

(1a) Das gleiche Recht haben sie ferner

1. in Bade- und heilklimatischen Kurorten,
2. in Luftkurorten,
3. in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
4. in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,
- 4a. hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,
- 4b. hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,
5. in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie
6. in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften,

wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

1. im Zusammenhang mit der Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,
2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,
- 2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,
3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,
4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

(1d) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h

angeordnet werden.

(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von mautgebührenpflichtigen Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des vom Konzessionsnehmer vorgelegten Verkehrszeichenplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans zu treffen.

(1f) Zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen ordnet die Straßenverkehrsbehörde die dafür erforderlichen Verkehrsverbote mittels der Zeichen 270.1 und 270.2 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(1g) Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Absatz 1 des Elektromobilitätsgesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(1h) Zur Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen der §§ 2 und 3 des Carsharinggesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen mit dem Carsharingsinnbild nach § 39 Absatz 11 an. Soll die Parkfläche nur für ein bestimmtes Carsharingunternehmen vorgehalten werden, ist auf einem weiteren Zusatzzeichen unterhalb dieses Zusatzzeichens die Firmenbezeichnung des Carsharingunternehmens namentlich in schwarzer Schrift auf weißem Grund anzuordnen.

(1i) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte, Fahrradzonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.

(2) Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde) – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Für Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs können nur die Bahnunternehmen durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben. Für Bahnübergänge von Straßenbahnen auf unabhängigem Bahnkörper gilt Satz 2 mit der Maßgabe entsprechend, dass die Befugnis zur Anordnung der Maßnahmen der nach personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde des Straßenbahnunternehmens obliegt. Alle Gebote und Verbote sind durch Zeichen und Verkehrseinrichtungen nach dieser Verordnung anzuordnen.

(3) Im Übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, bei Straßennamensschildern nur darüber, wo diese so anzubringen sind, wie Zeichen 437 zeigt. Die Straßenbaubehörden legen – vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden – die Art der Anbringung und der Ausgestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung fest; ob Leitpfosten anzubringen sind, bestimmen sie allein. Sie können auch – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

(4) Die genannten Behörden dürfen den Verkehr nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regeln und lenken; in dem Fall des Absatzes 1 Satz 2 Nummer 5 jedoch auch durch Anordnungen, die durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise bekannt gegeben werden, sofern die Aufstellung von Verkehrszeichen und -einrichtungen nach den gegebenen Umständen nicht möglich ist.

(5) Zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung ist der Baulasträger verpflichtet, sonst der Eigentümer der Straße. Das gilt auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen.

(6) Vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen die Unternehmer – die Bauunternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans – von der zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 3 darüber einholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen haben. Sie haben diese Anordnungen zu befolgen und Lichtzeichenanlagen zu bedienen.

(7) Sind Straßen als Vorfahrtstraßen oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichnet, bedürfen Baumaßnahmen, durch welche die Fahrbahn eingeengt wird, der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde; ausgenommen sind die laufende Straßenunterhaltung sowie Notmaßnahmen. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sich die Behörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrags zu der Maßnahme geäußert hat.

(7a) Die Besatzung von Fahrzeugen, die im Pannenhilfsdienst, bei Bergungsarbeiten und bei der Vorbereitung von Abschleppmaßnahmen eingesetzt wird, darf bei Gefahr im Verzug zur Eigensicherung, zur Absicherung des havarierten Fahrzeugs und zur Sicherung des übrigen Verkehrs an der Pannestelle Leitkegel (Zeichen 610) aufstellen.

(8) Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen durch Zeichen 274 erhöhen. Außerhalb geschlossener Ortschaften können sie mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden die nach § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs

erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. 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. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),
3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),
4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen; Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,
7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz,
8. Fahrradzonen nach Absatz 1i.

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.

(10) Absatz 9 gilt nicht, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz oder zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz getroffen werden dürfen.

(11) Absatz 1 Satz 1 und 2 Nummer 1 bis 3, 5 und 6, Absatz 1a, 1f, 2 Satz 1 und 4, Absatz 3, 4, 5 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1, Absatz 7 sowie Absatz 9 Satz 1 bis 3, 4 Nummer 7 und Satz 6 gelten entsprechend für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes für das Fernstraßen-Bundesamt. Absatz 2 Satz 1 und 4 sowie Absatz 3, 4 und 7 gelten entsprechend für Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt.

Fußnote

(+++ § 45 Abs. 11: Zur Anwendung vgl. § 52 Abs. 5 +++)