



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Spezielle verkehrsrechtliche Maßnahmen für den Radverkehr

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Referat 46 – Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit

Stuttgart, den 22.04.2024



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

aktuelle Maßnahmen-Übersicht

Schutzstreifen für den Radverkehr auf Außerorts-Straßen:

- Erlass vom 26.01.2023

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts:

- Erlass vom 20.12.2023

Radverkehrspiktogramme und -ketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen:

- Erlass vom 20.12.2023

Verkehrsrechtliche Grundlage:

Jeweils Ausnahmegenehmigung gemäß Rn. 147 zu § 46 VwV-StVO bzw. § 46 Absatz 2 Satz 1 StVO



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Referat 46 – Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit

Stuttgart, den 22.04.2024



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts

Randbedingungen

Ziel der Landesregierung / Koalitionsvertrag:

- Steigerung des Radverkehrs auf 20 Prozent aller zurückgelegten Wege bis 2030
- Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn innerorts als zusätzliche Lösung für den Radverkehr (über Ausnahmen gemäß StVO)

Begründung und Einsatzfeld für Schutzstreifen auf schmaler Kernfahrbahn innerorts:

- Nicht überall kann bis 2030 eine Radverkehrsführung umgesetzt werden, die alle Qualitätsanforderungen befriedigend erfüllt
- Gründe: v.a. Flächenkonkurrenz innerorts, relativ schmale Querschnitte im Bestand
- Daher sind alternative Lösungen – zumindest übergangsweise – erforderlich:
 - Schnellere Schließung wichtiger Lücken im innerörtlichen Radverkehrsnetz
 - Attraktivität des Radverkehrs an wichtigen Lücken im Radverkehrsnetz steigern und gleichzeitig der Verkehrssicherheit Rechnung tragen

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts

Wesentliche Inhalte des Erlasses

Welche allgemeinen Kriterien sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu beachten?

- Der in der StVO gesetzlich vorgeschriebene Überholabstand innerorts von 1,5 m muss eingehalten werden können → Festlegung von erforderlichen Mindestfahrbahnbreiten
- Andernfalls Prüfung und Anordnung von Zeichen 277.1 unter bestimmten Randbedingungen
- Die zu prüfende Geschwindigkeit für die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit beträgt in der Regel weniger als 50 km/h
- Verkehrsbelastung im Ort: Abhängig von der Fahrbahnbreite, maximal 8.000 Kfz/24 h, davon maximal 300 Schwerverkehrsfahrzeuge/24 h
- Als Voraussetzung soll ein regelmäßiger Bedarf von 100 Radfahrenden/24 h im Potential oder eine nachgewiesene Netzbedeutung bestehen

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts

Wesentliche Inhalte des Erlasses

Welche Ausschlusskriterien gibt es?

- Ausgewiesenen Umleitungsstrecken für Autobahnen
 - Wenn die Anlage einer höherwertigen Radverkehrsführung die fachlich angemessene Führungsform darstellt und z.B. über parallel verlaufende Straßen bzw. Wege eine vergleichbare Netzwirkung mit hoher Verkehrssicherheit und Attraktivität erreicht werden kann
 - Wenn eine StVO- und Regelwerks-konforme Radverkehrsführung, auch im Sinne dieses Erlasses, nur über eine Umverteilung des Straßenraums – insbesondere zulasten von Flächen des ruhenden Verkehrs am Straßenrand bzw. im Straßenseitenraum – möglich ist, ist diese bevorzugt umzusetzen.
- Notwendige bauliche Maßnahmen werden nicht durch die Anlage von Schutzstreifen ersetzt.

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts

Beispiele zu Prüfkriterien und zur Anordnung von Markierung (Auszug)

Anlage 1 zu Gz. VM4-3851-10/8

Prüfkriterien zur Anordnung von Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn innerorts sowie abgeleitete Markierungskonstellationen

Teil B (beidseitige Schutzstreifen)

Nr.	Einsatzbereiche für beidseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn innerorts ...					
	... sind möglich ab einer befestigten Fahrbahnbreite von B =	Erforderliche verkehrliche Randbedingungen:	Zu prüfende, zweckmäßige Geschwindigkeit für die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit:	Zu prüfende verkehrliche Randbedingungen für die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit:	Anordnung der Markierungen im Fahrbahnquerschnitt	
B-1	6,50 m	Schmale Kernfahrbahn	DTV ≤ 1.000 Kfz/24 h, L _{max} entfällt oder DTV ≤ 3.000 Kfz/24 h, L _{max} = 400 m	In der Regel: 30 km/h	SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV ≤ 300 Fz/24 h Verträglichkeit: Straßen mit sehr geringen Breiten sind für viele Verkehrssituationen zu schmal. Daher ist dieser Anwendungsfall auf kurze Lückenschlüsse oder insgesamt sehr günstige Verkehrsverhältnisse zu begrenzen.	
B-2	6,60 m		DTV ≤ 5.000 Kfz/24 h	In der Regel: 30 km/h	SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV ≤ 300 Fz/24 h	



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Radverkehrspiktogramme und -ketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Referat 46 – Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit

Stuttgart, den 22.04.2024



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Radverkehrspiktogramme und -ketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Randbedingungen

Ziel der Landesregierung / Koalitionsvertrag / Ministerium für Verkehr:

- Steigerung des Radverkehrs auf 20 Prozent aller zurückgelegten Wege bis 2030
- Schaffen einer verkehrsrechtlichen Anordnungsgrundlage mit Anwendungshinweisen

Begründung und Einsatzfeld für Piktogramme und Piktogrammketten:

- Hilfreich zur Kenntlichmachung des auf der Fahrbahn geführten Radverkehrs
- Sichtbarmachung des Radverkehrs
- Einsatz sparsam und nur gezielt dort, wo Wirkung über die „selbsterklärende Straße“ hinaus erfolgt
- Bei Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz auch Piktogramme als ergänzende Orientierungshilfe
- Außerorts: Beidseitige Piktogrammketten dann, wenn beidseitige Schutzstreifen aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht eingerichtet werden können.
- Außerorts sowie innerorts: Einseitige Piktogrammketten kombiniert mit einseitigen anderen Führungsformen in der Gegenrichtung sowie zur Überbrückung kurzer (Schutzstreifen-)Lücken infolge von Engstellen



(3) Radverkehrspiktogramme und -ketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Wesentliche Inhalte des Erlasses

Welche allgemeinen Kriterien sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu beachten?

- Markierung so, dass das Rechtsfahrgebot mit verdeutlicht wird.
- Bei angrenzenden Parkständen ist zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen auszubilden, um die Kollisionsgefahren zu verringern (z.B. „Dooring-Unfälle“)
- Im Bereich von Engstellen mit Mischverkehr (z. B. neben baulichen Querungshilfen oder neben dem Fahrbahnteiler in Kreisverkehrszufahrten) sollte jeweils ein Radverkehrspiktogramm in Fahrtrichtung vor der Engstelle mittig auf dem Fahrstreifen platziert werden, um zu verdeutlichen, dass hier hinter Fahrrädern hergefahren werden muss.
- Die Regelungen für den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn sind durchgängig so auszugestalten, dass Piktogramme und Piktogrammketten stets sichtbar sind und ihre Funktion erfüllen können.

Radverkehrspiktogramme und -ketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Wesentliche Inhalte des Erlasses

Welche weiteren Kriterien gibt es?

- Sinnbild Radverkehr gemäß StVO ist zu verwenden
- keine Winkelpfeile („Sharrows“)
- In Fahrradstraßen entbehrlich, da Wiedergabe Zeichen 244.1 auf der Fahrbahn Landesstandard ist
- Wegen dem einheitlichen Erscheinungsbild und dem Zonenbewusstsein gemäß § 45 StVO und VwV-StVO keine Piktogrammmarkierungen innerhalb von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche / Tempo 20-Zonen (Zeichen 274.1), verkehrsberuhigten Bereiche (Zeichen 325.1) sowie Fahrradzonen (Zeichen 244.3)
- Ergänzende Pfeilmarkierungen (Zeichen 297) im Regelfall nicht erforderlich

Exkurs: Möglichkeiten zur Hervorhebung von Radverkehr in Tempo 30-Zonen mittels Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Erlass Piktogrammketten:

- Wegen dem einheitlichen Erscheinungsbild und dem Zonenbewusstsein gemäß § 45 StVO und VwV-StVO keine Piktogrammmarkierungen innerhalb von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche / Tempo 20-Zonen (Zeichen 274.1), verkehrsberuhigten Bereiche (Zeichen 325.1) sowie Fahrradzonen (Zeichen 244.3))
- Dies gibt lediglich die geltende Rechtslage wieder und stellt keine neue Regelung dar
- Wird die Notwendigkeit zur Hervorhebung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen gesehen, bietet die StVO hierfür eigenständige Möglichkeiten:

Möglichkeiten der StVO zur Hervorhebung des Radverkehrs statt Tempo 30-Zonen:

- Linienhafter Anwendungsfall: Fahrradstraße
- Flächige Anwendungsfall: Fahrradzone
- Beide können in Tempo 30-Zonen „eingebettet“ werden bzw. ineinander übergehen (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2, zu Zeichen 244.3 und 244.4 bzw. zu den Zeichen 274.1 und 274.2)
- Kriterien und Regelungen der StVO sind zu beachten

Exkurs: Regelungen zum Verhältnis von Flächen für den Radverkehr und den ruhenden Verkehr

2 Parkraumplanung

2.1 Einführung

Das Angebot von Parkmöglichkeiten an der Quelle und an potenziellen Zielen einer Verkehrsbeziehung hat einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Erreichbarkeit. Die Flächenansprüche für Anlagen des ruhenden Verkehrs konkurrieren dabei oft mit anderen Ansprüchen an Nutzung und Gestaltung des öffentlichen und privaten Raums. Parkraumplanung ist daher ein zentrales Steuerungsinstrument einer zielorientierten Stadt- und Verkehrsplanung. Die Parkraumplanung wird in eine gesamtstädtische „strategische“ Parkraumplanung als Teil und wesentliches Instrument einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung und eine eher ortsbezogene Parkraumplanung unterschieden. Dabei bezieht sich die EAR in erster Linie auf die Planung konkreter Anlagen des ruhenden Verkehrs.

Für den öffentlichen Straßenraum gilt grundsätzlich, dass hier zunächst die zur Verfügung stehenden Flächen für regelkonforme Anlagen des fließenden Verkehrs einschließlich ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr), Rad- und Fußverkehr, für Aufenthaltsflächen und für erforderliche Stadtbegrünung zur Verfügung stehen. Mit Ausnahme von Parkständen für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Flächen für Liefer- und Ladeverkehr sollte das Parken von Kraftfahrzeugen vorrangig auf private Flächen verlagert werden.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf



EAR 23

Empfehlungen
für Anlagen des ruhenden Verkehrs

Ausgabe 2023



Quelle:
EAR, FGSV, 2023



Vielen Dank

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Telefon: 0711 89686-0

poststelle@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de

