

Gegenüberstellung VwV-StVO vor und nach 2009

Zum 1. September 2009 waren Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) in Kraft getreten. Während die Änderungen der StVO aufgrund von Formfehlern im Frühjahr 2010 wieder zurückgenommen worden waren, blieben die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) unverändert in Kraft. Sie sind wesentliche Grundlage für die Anwendung der StVO durch Planer und Verwaltungen. Der Fachausschuss Radverkehr des ADFC stellt den Änderungen in der VwV-StVO, die den Radverkehr betreffen, in der nachfolgenden tabellarischen Synopse die vorherigen Regelungen gegenüber. Besonders wichtige Änderungen sind in **roter Schrift** dargestellt, während Passagen in **grauer Schrift** den Radverkehr nur am Rande berühren.

Mit der Neufassung der StVO 2013, die zum 1. April 2013 in Kraft treten soll, und den Änderungen für den Radverkehr befasst sich eine eigene Synopse.

VwV-StVO vor September 2009

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

Zu Absatz 4 Satz 1

8 **Auf das Gebot des Hintereinanderfahrens sind die Radfahrer bei allen sich bietenden Gelegenheiten hinzuweisen.** Wenn bei Massenverkehr von Radfahrern, vor allem bei Betriebsschluß oder Schichtwechsel größerer Betriebe, ein Hintereinanderfahren nicht möglich ist, ist darauf hinzuwirken, daß sich die Radfahrer möglichst gut in die Ordnung des Verkehrs einfügen.

Zu Absatz 4 Satz 2

9 I. Allgemeines

1. **Der Radverkehr muß in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn benutzen.** Die Anlage von Radwegen kommt im allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf erfordern. Die Kennzeichnung mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 begründet für den Radverkehr die Radwegebenutzungspflicht. **Sie trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs.**

10 2. **Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es am besten, wenn** zur Umsetzung einer im Einzelfall erforderlichen und verhältnismäßigen Radwegebenutzungspflicht ein Radweg baulich angelegt wird. Die Anlage von Radwegen ist deshalb wünschenswert und soll auch weiterhin angestrebt werden.

11 3. Ist ein baulich angelegter Radweg nicht vorhanden und dessen Anlage auch nicht absehbar, kommt die Abtrennung eines Radfahrstreifens von der Fahrbahn in Betracht. Ein Radfahrstreifen ist ein für den Radverkehr bestimmter, von der Fahrbahn nicht baulich, sondern mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennter und

VwV-StVO ab September 2009

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(entfällt)

Zu Absatz 4 Satz 2

I. Allgemeines

8 1. Benutzungspflichtige Radwege sind mit Zeichen 237 gekennzeichnete baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen, mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege sowie die mit Zeichen 241 gekennzeichnete, für den Radverkehr bestimmten Teile von getrennten Rad- und Gehwegen.

9 2. **Benutzungspflichtige Radwege** dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie **dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.** Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.

10 3. Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichneteter und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen. Zur besseren Erkennbarkeit des Radfahrstreifens kann in seinem Verlauf das Zeichen 237 in regelmäßigen Abständen

mit dem Zeichen 237 "Radweg" gekennzeichnete Teil der Straße, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung des Zeichens 237 verdeutlicht werden kann. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen; vgl. zu § 41 Abs. 3 Nr. 9. Erwogen werden kann auch eine Kombination zwischen einem baulich angelegten Radweg (z. B. im Streckenverlauf) und einem Radfahrstreifen (z. B. vor Kreuzungen und Einmündungen). Zum Radfahrstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 237; Rn. 2 ff.

12 4. Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen und ist ein Mischverkehr nicht vertretbar, kann die Anlage eines getrennten Fuß- und Radweges erwogen werden; vgl. zu Zeichen 241.

13 5. Ist ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen und ist ein Mischverkehr vertretbar, kann auf der Fahrbahn die Anlage eines Schutzstreifens oder auf dem Gehweg die Öffnung für den Radverkehr (z. B. Zeichen 240 "gemeinsamer Fuß- und Radweg" oder Zeichen 239 "Fußgänger" mit dem Zusatzschild 1022-10 "Radfahrer frei") erwogen werden. Der Anlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn soll dabei in der Regel der Vorzug gegeben werden. Zum Schutzstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 340 (Rn. 2 ff.), zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239 und zu Zeichen 240.

Zu Absatz 4 Satz 3

I. Andere Radwege

30 1. Andere Radwege sind baulich angelegt und nach außen erkennbar für die Benutzung durch den Radverkehr bestimmt. Sie sind jedoch nicht mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet. Solche Radwege kann der Radverkehr in Fahrtrichtung rechts benutzen. Es kann aber nicht beanstandet werden, wenn sie der Radverkehr nicht benutzt.

31 2. Der Radverkehr kann deshalb auch bei anderen Radwegen, insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten nicht sich selbst überlassen bleiben.

32 3. Es ist anzustreben, daß andere Radwege baulich so hergestellt werden, daß sie die (baulichen) Voraussetzungen für eine Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht erfüllen.

33 4. Ist die Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht unerlässlich, erfüllt der andere Radweg aber noch

den markiert werden. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. Radfahrstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.

11 4. Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden. Ist das nicht möglich, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.

12 5. Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig. Zum Schutzstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 340; Rn. 2 ff..

13 **Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.**

Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4

I. Radwege ohne Benutzungspflicht

30 Radwege ohne Benutzungspflicht sind für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen ohne Zeichen 237, 240 oder 241. Dabei ist zu beachten, dass

31 1. der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird und

32 2. ausreichend Vorsorge getroffen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird.

nicht die (baulichen) Voraussetzungen, kann die Kennzeichnung ausnahmsweise und befristet vorgenommen werden, wenn die Belange der Verkehrssicherheit gewahrt bleiben. Bei der Straßenbaubehörde sind gleichzeitig Nachbesserungen anzuregen.

34 5. Scheidet auf absehbare Zeit eine solche Herstellung des anderen Radweges aus und ist auch die an sich unerläßliche Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht nicht möglich, soll dessen Auffassung bei der Straßenbehörde angeregt werden. Gleichzeitig sollen andere Maßnahmen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) geprüft werden.

II. Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung

35 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht erlaubt. Links angelegte Radwege können allerdings, wenn eine sorgfältige Prüfung nichts Entgegenstehendes ergeben hat, durch die Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall mit Zeichen zur Benutzung durch die Radfahrer auch in Gegenrichtung freigegeben werden. Davon soll außerorts bei nur einseitig angelegten Radwegen in der Regel und innerorts nur in besonderen Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden.

36 2. Die Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung kann die Zahl der Fahrbahnüberquerungen für den Radverkehr senken. Andererseits entstehen neue Konflikte mit dem entgegenkommenden Radverkehr und an den Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten. Die Prüfung auch anderer Maßnahmen ist deshalb unabdingbar. Zu denken ist hier auch daran, den Bedarf zum Linksfahren, z. B. durch ein verbessertes Angebot von Überquerungsmöglichkeiten usw., zu verringern.

37 3. Voraussetzung für die Freigabe ist, daß

- a) der Radweg baulich angelegt ist,
- b) für den Radweg in Fahrtrichtung rechts eine Radwegebenutzungspflicht besteht,
- c) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume (vgl. Nummer II 2 Buchstabe a zu § 2 Abs. 4 Satz 2; Rn. 17 ff) durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2 m, beträgt und
- d) die Führung an den Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten eindeutig und besonders gesichert ist.

38 4. An Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist in der Regel a) der abbiegende Kraftfahrzeugverkehr auf der Vor-

33 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

34 2. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein **Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen "Radverkehr frei"** (1022-10) angeordnet werden.

35 3. Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.

36 4. Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.

37 5. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass

- a) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt;
- b) **nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;**
- c) dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.

38 6. An Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist für den Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße das Zei-

fahrtstraße mit dem seitwärts aufgestellten Zeichen 138 "Radfahrer" und dem Zusatzschild 1000-30 und b) der Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße mit dem Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren!" und dem angebrachten Zusatzschild "Sinnbild eines Radfahrers und von zwei gegengerichteten waagerechten Pfeilen" auf die besonderen Gefahren eines neben der durchgehenden Fahrbahn verlaufenden und zu kreuzenden Radweges aufmerksam zu machen. Zum Standort des Zeichens 205 vgl. Nummer I zu den Zeichen 205 und 206; Rn. 1. Im Zweifel und bei abgesetzten Radwegen vgl. Nummer I zu § 9 Abs. 3; Rn. 16.

Zu § 8 Vorfahrt

Zu Absatz 1

Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen

1 I. 1. Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden erkennbar sein. Wünschenswert ist es, daß sie schon durch ihre bauliche Beschaffenheit auffallen. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden. Ist eine ausreichende Erkennbarkeit nicht gewährleistet, sollten die zu der Kreuzung oder Einmündung gehörenden Verkehrszeichen (positive und negative Vorfahrtzeichen oder Gefahrzeichen 102 "Kreuzung") in der Regel auf beiden Seiten der Straße und ausnahmsweise auch über der Fahrbahn angebracht werden. Auch ergänzende Maßnahmen, wie Veränderung des Unterbrechungsverhältnisses der Leitlinien in der untergeordneten Straße, verzerrte Wiedergabe der aufgestellten Schilder auf der Fahrbahn (vgl. § 42 Abs. 6 Nr. 3) in ausreichender Entfernung oder eine besondere Beleuchtung können sich empfehlen.

20 3. Über die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen vgl. Nummer VII zu den Zeichen 205 und 206 (Rn. 11 ff.), von Vorfahrtstraßen vgl. zu den Zeichen 306 und 307, von Bundes- und Europastraßen vgl. zu den Zeichen 401 und 410.

Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

Zu Absatz 2

3 I. Die Radverkehrsführung ist eine Markierung, welche z. B. die Linienführung eines Radweges über Kreuzungen und Einmündungen hinwegführt. Die Radverkehrsführung kann, muß aber nicht, mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sein. Der auf einem Radweg herankommende Radverkehr hat deshalb der markierten Radverkehrsführung auch dann zu folgen, wenn für den Radweg keine Radwegbenutzungspflicht besteht.

chen 205 "Vorfahrt gewähren!" oder Zeichen 206 "Halt! Vorfahrt gewähren!" jeweils mit dem Zusatzzeichen mit dem Sinnbild eines Fahrrades und zwei gegengerichteten waagerechten Pfeilen (1000-32) anzuordnen. Zum Standort der Zeichen vgl. Nr. I zu Zeichen 205 und 206. Bei Zweifeln, ob der Radweg noch zu der vorfahrtsberechtigten Straße gehört vgl. Nr. I zu § 9 Abs. 3; Rn. 8."

Zu § 8 Vorfahrt

Zu Absatz 1

Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen

1 I. 1. Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden schon durch ihre bauliche Beschaffenheit erkennbar sein. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden.

20 3. Über die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen vgl. Nr. VI zu den Zeichen 205 und 206 (Rn. 6), von Vorfahrtstraßen vgl. zu den Zeichen 306 und 307

Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

Zu Absatz 2

3 I. Als Radverkehrsführung über Kreuzungen und Einmündungen hinweg dienen markierte Radwegefurten. Radverkehrsführungen können ferner das Linksabbiegen für den Radverkehr erleichtern. **Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.** Das Linksabbiegen im Kreuzungsbereich kann durch Abbiegestreifen für den Radverkehr, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrerschleusen gesichert werden. Das Linksabbiegen durch Queren hinter einer Kreuzung/Einmündung kann durch Markierung von Aufstellbereichen am Fahrbahnrand bzw. im Seitenraum gesichert werden.

II. An Kreuzungen und Einmündungen

4 1. Zur Radwegführung dienen vor allem Radfahrerfurten, Radfahrschleusen, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Abbiegestreifen. Die Radfahrerfurten geben gleichzeitig das indirekte Abbiegen, die Radfahrschleusen, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Abbiegestreifen gleichzeitig das direkte Abbiegen vor.

5 2. Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; Rn. 15 ff.) **und an Lichtzeichenanlagen** zu markieren. Die Markierung besteht aus zwei unterbrochenen Quermarkierungen in Breitstrich (0,25 m), die in der Regel 2 m Abstand haben. Davon abweichend beträgt der Abstand bei der Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung in der Regel 3 m und bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen mindestens dessen Breite.

6 3. Radfahrschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen können zusätzlich an Lichtzeichenanlagen dann markiert werden, wenn dem Radverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen dem indirekten und direkten Abbiegen eröffnet werden soll. Dies setzt eine sorgfältige Überprüfung voraus, welche die besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen hat. Bei Radfahrschleusen wird das Einordnen zum Abbiegen durch vorgeschaltete Lichtzeichen ermöglicht. Voraussetzung ist, daß der Radweg mit Radwegebenutzungspflicht neben der Fahrbahn verläuft und die vorgeschalteten Lichtzeichen für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn und den Radverkehr auf dem Radweg mindestens 30 m vor dem Hauptlichtzeichen entfernt sind. Das Haltgebot für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn wird an dem vorgeschalteten Lichtzeichen und das Haltgebot für den gesamten Verkehr wird an dem Hauptlichtzeichen zusätzlich mit Zeichen 294 "Haltlinie" gekennzeichnet.

7 Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird das Einordnen zum Abbiegen im Gegensatz zur Radfahrschleuse nur mit dem Hauptlichtzeichen und durch zwei Zeichen 294 "Haltlinie" ermöglicht, wobei das Haltgebot für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn durch ein vorgeschaltetes Zeichen 294 mit räumlichem und verkehrlichem Bezug zur Lichtzeichenanlage angeordnet wird. Radfahrschleusen ist in der Regel der Vorzug vor aufgeweiteten Radaufstellstreifen zu geben.

8 4. Abbiegestreifen können in besonders gelagerten Einzelfällen an Lichtzeichenanlagen, aber auch an gekennzeichneten Vorfahrtstraßen, markiert werden, wenn eine Radwegführung mit der Möglichkeit des direkten Abbiegens unabdingbar ist und die Anlage insbesondere von Radfahrschleusen ausscheidet.

4 II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sind Radwegefurten stets zu markieren. **Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird.**

5 III. Eigene Abbiegestreifen für den Radverkehr können neben den Abbiegestreifen für den Kraftfahrzeugverkehr mit Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) markiert werden. Dies kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn zum Einordnen

1. an Kreuzungen und Einmündungen von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen nur ein Fahrstreifen zu überqueren ist,
2. an Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtzeichenanlage nicht mehr als zwei Fahrstreifen zu überqueren sind oder
3. Radfahrschleusen vorhanden sind.

6 IV. Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird das Einordnen zum Linksabbiegen in Fortsetzung einer Radverkehrsanlage dadurch ermöglicht, dass für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn durch eine zusätzliche vorgelagerte Haltlinie (Zeichen 294) mit räumlichem und verkehrlichem Bezug zur Lichtzeichenanlage das Haltgebot angeordnet wird.

7 V. Bei Radfahrschleusen wird das Einordnen zum Linksabbiegen in Fortsetzung einer Radverkehrsanlage dadurch ermöglicht, dass dem Hauptlichtzeichen in ausreichendem Abstand vorher ein weiteres Lichtzeichen vorgeschaltet wird.

9 Bei Abbiegestreifen werden auf der Fahrbahn neben den Abbiegefahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr mit Zeichen 295 "Fahrstreifenbegrenzung" eigene Abbiegefahrstreifen für den Radverkehr markiert.

10 Der Radverkehr muß dazu den Radweg unter Beachtung der allgemeinen Verhaltensregeln des § 10 Satz 1 verlassen und auf die Fahrbahn einfahren. Bei Radwegen mit Radwegebenutzungspflicht ist die Möglichkeit zum Verlassen des Radweges mit Zeichen 297 "Pfeil links und Pfeil gerade" zu kennzeichnen und zusätzlich mit einem Zusatzschild deutlich zu machen. Bei Radfahrstreifen kann Zeichen 296 "einseitige Fahrstreifenbegrenzung" genügen.

11 5. Das direkte Abbiegen darf mit einer Radwegeführung nur dann vorgegeben werden, wenn

a) an Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtzeichenanlage die Verkehrsbelastung an der (an allen) Knotenpunktzufahrt(en) bei höchstens 1200 Kfz/Std. liegt und nicht mehr als zwei Fahrstreifen zu überqueren sind;

12 b) an Kreuzungen und Einmündungen mit durch Verkehrszeichen bevorrechtigten Knotenpunktzufahrten die Verkehrsbelastung bei bis zu 800 Kfz/Std. liegt und nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung zu überqueren ist;

13 c) in wartepflichtigen und nicht mit Lichtzeichen signalisierten Knotenpunktzufahrten dann, wenn hierfür ein besonderes und unabweisbares Bedürfnis besteht.

14 6. Die Verkehrsfläche innerhalb der Markierung kann rot eingefärbt sein. Davon soll nur in besonderen Konfliktbereichen im Zuge gekennzeichneter Vorfahrtstraßen Gebrauch gemacht werden. An Lichtzeichenanlagen und Kreuzungen mit "Rechts vor Links-Regelung" ist von einer Rot-Einfärbung abzusehen.

15 III. Eine bauliche Unterstützung der Radwegeführung (z. B. Radfahrerfurt auf Aufpflasterung) ist nicht ausgeschlossen. Die Zuordnung der Aufpflasterung zur Fahrbahn sollte dann auch baulich (z. B. durch entsprechende Materialien) zum Ausdruck kommen. Bauliche Maßnahmen können bei der Straßenbaubehörde angeregt werden.

Zu Absatz 3

16 I. Darüber, ob Radfahrer noch neben der Fahrbahn fahren, wenn ein Radweg erheblich von der Straße abgesetzt ist, entscheidet der optische Gesamteindruck. Können Zweifel aufkommen oder ist der abgesetzte Radweg nicht eindeutig erkennbar, **so ist den Radfahrern durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht aufzuerlegen.**

17 II. Über Straßenbahnen neben der Fahrbahn vgl. Nummer VII zu Zeichen 201; Rn. 17 bis 19.

Zu Absatz 3

8 I. Der Radverkehr fährt nicht mehr neben der Fahrbahn, wenn ein Radweg erheblich (ca. 5 m) von der Straße abgesetzt ist. Können Zweifel aufkommen oder ist der abgesetzte Radweg nicht eindeutig erkennbar, **so ist die Vorfahrt durch Verkehrszeichen zu regeln.**

9 II. Über Straßenbahnen neben der Fahrbahn vgl. Nummer VI zu Zeichen 201; Rn. 11 bis 13.

Zu § 19 Bahnübergänge

Zu Absatz 1

Sofern auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen je Richtung das Überholverbot häufig missachtet werden sollte,

Zu § 24 Besondere Fortbewegungsmittel

Zu Absatz 1

Zu § 31 Sport und Spiel

Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

Zu Nummer 6

44 In den Fällen, in denen Radfahrer- und Fußgängerfurten nebeneinander liegen, bieten sich folgende Lösungen an:

1. Für Radfahrer wird kein besonderes Lichtzeichen gegeben. Durch ein Zusatzschild kann deutlich gemacht werden, daß die Radfahrer die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten haben.

45 2. In den roten und grünen Lichtzeichen der Fußgängerlichtzeichenanlage werden jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gezeigt.

ist seine Unterstützung durch die Anordnung einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296) in Betracht zu ziehen.

Zu § 24 Besondere Fortbewegungsmittel

Zu Absatz 1

4 IV. Zur Freigabe von Fahrbahnen, Seitenstreifen und Radwegen

für Inline-Skates und Rollschuhe vgl. VwV zu § 31 Abs. 2.

Zu § 31 Sport und Spiel

Zu Absatz 1

1 Auch wenn Spielplätze und sonstige Anlagen, wo Kinder spielen können, zur Verfügung stehen, muss geprüft werden, wie Kinder auf den Straßen geschützt werden können, auf denen sich Kinderspiele erfahrungsgemäß nicht unterbinden lassen.

Zu Absatz 1

2 I. Die Anordnung des Zusatzzeichens mit dem Sinnbild eines Inline-Skaters und dem Wortzusatz "frei" kommt vor allem an Aufkommensschwerpunkten des **Inline-Skatens/Rollschuhfahrens** in Betracht, wenn die Beschaffenheit (Belag und Breite) der Fußgängerverkehrsanlage für diese besonderen Fortbewegungsmittel (vgl. § 24) geeignet ist. Soll ein nicht benutzungspflichtiger Radweg für das Fahren mit Inline-Skates/Rollschuhen freigegeben werden, kann das Zusatzzeichen allein ohne ein entsprechendes "Hauptverkehrszeichen" angeordnet werden.

3 II. **Radwege müssen ausreichend breit sein, um auch in Stunden der Spitzenbelastung ein gefahrloses Miteinander von Radfahrern und Inline-Skatern/Rollschuhfahrern zu gewährleisten.**

4 III. Auf **Fahrbahnen und Fahrradstraßen** darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z.B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen."

Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

Zu Nummer 6

44 Zur gemeinsamen Signalisierung des Fußgänger- und Radverkehrs gilt Folgendes: In den roten und grünen Lichtzeichen der Fußgängerlichtzeichenanlage werden jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam gezeigt oder neben dem Lichtzeichen für Fußgänger wird ein zweifarbiges Lichtzeichen für Radfahrer angebracht; beide Lichtzeichen müssen jeweils die selbe Farbe zeigen. Vgl. im Übrigen zur Signalisierung für den Radverkehr die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA).

46 3. Über der Lichtzeichenanlage für Fußgänger wird Zeichen 241 angebracht.

47 4. Neben dem Lichtzeichen für Fußgänger wird ein zweifarbiges Lichtzeichen für Radfahrer angebracht. Beide Lichtzeichenanlagen müssen jeweils die gleiche Farbe zeigen.

Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1 I. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.

4 2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.

6 III. Allgemeines über Verkehrszeichen

3. Größe der Verkehrszeichen

14 g) In verkleinerter Ausführung dürfen nur diejenigen Verkehrszeichen angebracht werden, bei denen das in dieser Verwaltungsvorschrift ausdrücklich zugelassen ist. Das Verhältnis der vorgeschriebenen Maße soll auch bei Übergrößen und Verkleinerungen gegeben sein. Im übrigen sind bei allen Verkehrszeichen kleine Abweichungen von den Maßen zulässig, wenn dieses aus besonderen Gründen notwendig ist und keine auffällige Veränderung der Zeichen bewirkt wird.

Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1 I. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.

3 **Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden;** die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.

5 2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. **Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.** Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

6 III. Allgemeines über Verkehrszeichen

3. Größe der Verkehrszeichen

17 f) Kleinere Ausführungen als Größe 1 kommen unter Berücksichtigung des Sichtbarkeitsgrundsatzes nur für den Fußgänger- und Radverkehr sowie die Regelungen des Haltens und Parkens in Betracht. Das Verhältnis der vorgeschriebenen Maße soll auch dann gegeben sein. Im übrigen sind bei allen Verkehrszeichen kleine Abweichungen von den Maßen zulässig, wenn dies aus besonderen Gründen notwendig ist und die Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit der Zeichen nicht beeinträchtigt.

25 Strecken- und Verkehrsverbote für einzelne Fahrstreifen sind in der Regel so über den einzelnen Fahrstreifen anzubringen, dass sie dem betreffenden Fahrstreifen zweifelsfrei zugeordnet werden können (Verkehrszeichenbrücken oder Auslegermaste).

26 Muss von einer solchen Anbringung abgesehen werden oder sind die Zeichen nur vorübergehend angeordnet, z.B. bei Arbeitsstellen, sind die Ge- oder Verbotsschilder auf einer Verkehrslenkungsstafel (Zeichen 501 ff.) am rechten Fahrbahnrand anzuzeigen (vgl. VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungsstafeln, Rn. 7). Insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften sollen die angeordneten Ge- oder Verbotsschilder durch

eine gleiche Verkehrslenkungs- tafel mit Entfernungs- angabe auf einem Zusatzzeichen angekündigt werden.

27 Bei den Zeichen 209 bis 214 und 245 reicht eine Aufstellung rechts neben dem Fahrstreifen, für den sie gelten, aus.

11. Häufung von Verkehrszeichen

33 Weil die Bedeutung von Verkehrszeichen bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit zweifelsfrei erfassbar sein muss, sind Häufungen von Verkehrszeichen zu vermeiden. Es ist daher stets vorrangig zu prüfen, auf welche vorgesehenen oder bereits vorhandenen Verkehrszeichen verzichtet werden kann.

42 13. a) Die Unterkante der Verkehrszeichen sollte sich, soweit nicht bei einzelnen Zeichen anderes gesagt ist, in der Regel 2 m über Straßenniveau befinden, über Radwegen 2,20 m, an Schilderbrücken 4,50 m, auf Inseln und an Verkehrsteilern 0,60 m.

45 15. Besteht bei Verkehrszeichen an einem Pfosten kein unmittelbarer Bezug, ist dies durch einen Abstand von etwa 10 cm zu verdeutlichen.

16. Zusatzzeichen im Besonderen

46 a) Sie sollten, wenn irgend möglich, nicht beschriftet sein, sondern nur Sinnbilder zeigen. Wie Zusatzzeichen auszugestaltet sind, die in der StVO oder in dieser Vorschrift nicht erwähnt, aber häufig notwendig sind, gibt das für Verkehr zuständige Bundesministerium nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im amtlichen Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) im Verkehrsblatt bekannt. Abweichungen von dem in diesem Verzeichnis aufgeführten Zusatzzeichen sind nicht zulässig; andere Zusatzzeichen bedürfen der Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle.

IV. Allgemeines über Markierungen

IV. Allgemeines über Markierungen

49 1. Markierungen sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen. Das für Verkehr zuständige Bundesministerium gibt die RMS im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

50 2. Die auf den fließenden Verkehr bezogenen Markierungen sind retroreflektierend auszuführen.

51 3. Markierungsknöpfe sollen nur dann anstelle der Markierungslinien verwendet werden, wenn dies aus technischen Gründen zweckmäßig ist, z.B. auf Pflasterdecken.

52 4. Dagegen können Markierungen aller Art durch das zusätzliche Anbringen von Markierungsknöpfen in ihrer Wirkung unterstützt werden; geschieht dies an einer ununterbrochenen Linie, dürfen die Markierungsknöpfe nicht gruppenweise gesetzt werden. Zur Kennzeichnung gefährlicher Kurven und zur Verdeutlichung des Straßenverlaufs an anderen unübersichtlichen Stellen kann das zusätzliche Anbringen von Markierungsknöpfen auf

Fahrstreifenbegrenzungen, auf Fahrbahnbegrenzungen und auf Leitlinien nützlich sein.

53 5. Markierungsknöpfe müssen in Grund und Aufriss eine abgerundete Form haben. Der Durchmesser soll nicht kleiner als 120 mm und nicht größer als 150 mm sein. Die Markierungsknöpfe dürfen nicht mehr als 25 mm aus der Fahrbahn herausragen.

55 7. Durch Schriftzeichen, Sinnbilder oder die Wiedergabe eines Verkehrszeichens auf der Fahrbahn kann der Fahrzeugverkehr lediglich zusätzlich auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden. Von dieser Möglichkeit ist nur sparsam Gebrauch zu machen. Sofern dies dennoch in Einzelfällen erforderlich sein sollte, sind die Darstellungen ebenfalls nach den RMS auszuführen.

Zu Zeichen 133 Fußgänger

Das Zeichen ist nur dort anzuordnen, wo Fußgängerverkehr außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen über oder auf die Fahrbahn geführt wird und dies für den Fahrzeugverkehr nicht ohne weiteres erkennbar ist

Zu Zeichen 138 Radfahrer kreuzen

Das Zeichen soll vor Stellen warnen, an denen Radfahrer häufig oder unvermutet die Fahrbahn kreuzen oder in sie einfahren. Kommen die Radfahrer von einer einmündenden oder kreuzenden Straße, so bedarf es einer Warnung nicht, und zwar auch dann nicht, wenn die Radfahrer dort durch eine Radfahrertfurt (vgl. Nummer II zu § 9 Abs. 2; Rn. 4 ff.) gelenkt werden. Das gleiche gilt, wenn eine Radfahrertfurt in unmittelbarer Nähe einer Kreuzung oder Einmündung angebracht ist. Dagegen ist das Zeichen erforderlich, wenn außerhalb einer Kreuzung oder Einmündung ein für beide Richtungen gemeinsamer Radweg beginnt oder endet oder dort ein Radweg für eine Richtung endet und ein für beide Richtungen gemeinsamer Radweg auf der anderen Seite beginnt.

2 Das Zeichen mit dem Zusatzschild "Zwei gegen gerichtete Pfeile" warnt vor Radwegen mit Radfahrverkehr in beiden Richtungen. Es soll aber nur ausnahmsweise an solchen Radwegen aufgestellt werden. An Kreuzungen und Einmündungen ist das Zeichen mit diesem Zusatzschild, z. B. in den untergeordneten Straßen, in der Regel nicht erforderlich, es sei denn, es handelt sich um eine Straßenstelle mit Unfallhäufung oder einen in Gegenrichtung freigegebenen linken Radweg (vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 3; Rn. 30 ff.).

Zu § 41 Vorschriftzeichen

1 I. Es empfiehlt sich vielfach, die durch Vorschriftzeichen erlassenen Anordnungen dem fließenden Verkehr zusätzlich durch bauliche Maßnahmen oder durch Markierungen nahezubringen.

2 II. Vgl. Nummer III 7 Buchstabe a und Nummer 9 zu

Zu Zeichen 138 Radfahrer

1 Das Zeichen ist nur dort anzuordnen, wo Radverkehr außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen die Fahrbahn quert oder auf sie geführt wird und dies für den Kraftfahrzeugverkehr nicht ohne weiteres erkennbar ist. Vgl. III zu den Zeichen 237, 240 und 241.

Zu § 41 Vorschriftzeichen

den §§ 39 bis 43; Rn. 19, 26 ff. Vorschriftzeichen dürfen allein über der Straße nur dann angebracht sein, wenn sie von innen oder außen beleuchtet sind oder wenn sie so rückstrahlen, daß sie auf ausreichende Entfernung auch im Abblendlicht deutlich erkennbar sind. Sonst dürfen sie dort nur zur Unterstützung eines gleichen, rechtsstehenden Verkehrsschildes angebracht werden.

3 III. Bei Änderungen von Verkehrsregeln, deren Mißachtung besonders gefährlich ist, z. B. bei Änderung der Vorfahrt, ist für eine ausreichende Übergangszeit der Fahrverkehr zu warnen, z. B. durch Polizeibeamte, durch Hinweise auf der Fahrbahnoberfläche (Nummer 3 vor Zeichen 350) oder durch auffallende Tafeln mit erläuternder Beschriftung.

Zu Zeichen 206 Halt. Vorfahrt gewähren.

1 I. Das Zeichen muß mindestens voll rückstrahlen.

2 II. In der Regel ist eine Haltlinie (Zeichen 294) anzubringen, und zwar dort, wo der Wartepflichtige die andere Straße übersehen kann. Ist es nicht möglich, die Linie dort anzubringen, so empfiehlt sich die Fahrbahnmarkierung "STOP" (Nummer 3 vor Zeichen 350) unmittelbar vor dem Rand der anderen Straße. Diese Fahrbahnmarkierung kann auch zusätzlich zu der Haltlinie zweckmäßig sein.

3 III. Das Zeichen muß außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 100 bis 150 m vor der Kreuzung oder Einmündung angekündigt werden.

Zu den Zeichen 205 und 206

1 I. Bei Änderungen von Verkehrsregeln, deren Mißachtung besonders gefährlich ist, z. B. bei Änderung der Vorfahrt, ist für eine ausreichende Übergangszeit der Fahrverkehr zu warnen.

2 II. Wenn durch Verbote oder Beschränkungen einzelne Verkehrsarten ausgeschlossen werden, ist dies in ausreichendem Abstand vorher anzukündigen und auf mögliche Umleitungen hinzuweisen.

3 III. Für einzelne markierte Fahrstreifen dürfen Fahrrichtungen (Zeichen 209 ff.) oder Höchst- oder Mindestgeschwindigkeiten (Zeichen 274 oder 275) vorgeschrieben oder das Überholen (Zeichen 276 oder 277) oder der Verkehr (Zeichen 245 oder 250 bis 266) verboten werden.

4 IV. Soll die Geltung eines Vorschriftzeichens auf eine oder mehrere Verkehrsarten beschränkt werden, ist die jeweilige Verkehrsart auf einem Zusatzzeichen unterhalb des Verkehrszeichens sinnbildlich darzustellen. Soll eine Verkehrsart oder sollen Verkehrsarten von der Beschränkung ausgenommen werden, ist der sinnbildlichen Darstellung das Wort „frei“ anzuschließen.

Zu Zeichen 206 Halt. Vorfahrt gewähren.

I. Das Zeichen 206 ist nur dann anzuordnen, wenn

1. die Sichtverhältnisse an der Kreuzung oder Einmündung es zwingend erfordern,
2. es wegen der Örtlichkeit (Einmündung in einer Innenkurve oder in eine besonders schnell befahrene Straße) schwierig ist, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der anderen Straße zu beurteilen, oder
3. es sonst aus Gründen der Sicherheit notwendig erscheint, einen Wartepflichtigen zu besonderer Vorsicht zu mahnen (z. B. in der Regel an der Kreuzung zweier Vorfahrtstraßen).

4 II. Zusätzlich ist im Regelfall eine Haltlinie (Zeichen 294) dort anzubringen, wo der Wartepflichtige die Straße übersehen kann. Bei einem im Zuge der Vorfahrtstraße (306) verlaufenden Radweg ist die Haltlinie unmittelbar vor der Radwegefurt anzubringen.

Zu den Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren." und 206 "Halt. Vorfahrt gewähren."

3 III. Das Zusatzzeichen mit dem Sinnbild eines Fahrrades und zwei gegenläufigen waagerechten Pfeilen (1000-32) ist anzuordnen, wenn der Radweg im Verlauf der Vorfahrtstraße für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist.

VII. Die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen

11 1. Jede Kreuzung und Einmündung, in der vom Grundsatz "Rechts vor Links" abgewichen werden soll, ist sowohl positiv als auch negativ zu beschildern, und zwar sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Ausgenommen sind nur Feld- und Waldwege; aber auch sie sind zu beschildern, wenn der Charakter des Weges für Ortsfremde nicht ohne weiteres zu erkennen ist; dabei wird häufig die negative Beschilderung genügen. []

Zu § 9a Kreisverkehr

2 II. Der Fahrradverkehr ist entweder wie der Kraftfahrzeugverkehr auf der Kreisfahrbahn zu führen oder auf einem baulich angelegten Radweg (Zeichen 237, 240, 241). Ist dieser baulich angelegte Radweg eng an der Kreisfahrbahn geführt (Absatzmaß max. 4-5 m), so sind in den Zufahrten die Zeichen 215 (Kreisverkehr) und 205 (Vorfahrt gewähren!) vor der Radfahrerfurt anzuordnen. Ist der baulich angelegte Radweg von der Kreisfahrbahn abgesetzt oder liegt der Kreisverkehr außerhalb bebauter Gebiete, so ist in der Regel für den Radverkehr Zeichen 205 anzuordnen.

Zu Zeichen 220 Einbahnstraße

7 III. Die Einführung von Einbahnstraßen ist erwünscht, weil diese die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs, vor allem auch der öffentlichen Verkehrsmittel fördern und übrigens auch Parkraum schaffen. Allerdings bedarf es in jedem Fall der Abwägung der durch die Einrichtung von Einbahnstraßen berührten Interessen. Es muß insbesondere vermieden werden, daß ortsfremden Kraftfahrern dadurch unangemessen erschwert wird, sich zurechtzufinden; Wegweiser können helfen. In jedem Fall ist darauf zu achten, daß für den Gegenverkehr eine gleichwertige (Einbahn-) Straßenführung in nicht zu großem Abstand zur Verfügung steht. Schließlich ist zu vermeiden, daß durch diese Maßnahmen die Verkehrsbehinderungen nur auf andere Straßen verlagert werden.

8 IV. 1. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung kommt nur in Betracht, wenn

9 a) **nach der flächenhaften Radverkehrsplanung die Benutzung der bestimmten Straßenstrecke innerorts erforderlich ist,**

10 b) die Anordnung der Einbahnstraße unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs nicht aufgehoben oder nicht durch andere Maßnahmen (z. B. unechte Einbahnstraßen mit Zeichen 267, Einrichtung eines entlang der Einbahnstraße abgetrennten Radweges) ersetzt werden kann,

11 c) **für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn eine Breite von in der Regel 3,5 m, mindestens jedoch 3 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten,** vorhanden ist; ver-

6 VI. Jede Kreuzung und Einmündung, in der vom Grundsatz "Rechts vor Links" abgewichen werden soll, ist sowohl positiv als auch negativ zu beschildern, und zwar sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Ausgenommen sind Ausfahrten aus verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1, 325.2) sowie Feld- und Waldwege, deren Charakter ohne weiteres zu erkennen ist. Straßeneinmündungen, die wie Grundstückszufahrten aussehen sowie Einmündungen von Feld- oder Waldwegen können einseitig mit Zeichen 205 versehen werden.

Zu Zeichen 215 Kreisverkehr

6 VI. Der Fahrradverkehr ist entweder wie der Kraftfahrzeugverkehr auf der Kreisfahrbahn zu führen oder auf einem baulich angelegten Radweg (Zeichen 237, 240, 241). Ist dieser baulich angelegte Radweg eng an der Kreisfahrbahn geführt (Absatzmaß max. 4-5 m), so sind in den Zufahrten die Zeichen 215 (Kreisverkehr) und 205 (Vorfahrt gewähren) vor der Radfahrerfurt anzuordnen. Ist der baulich angelegte Radweg von der Kreisfahrbahn abgesetzt oder liegt der Kreisverkehr außerhalb bebauter Gebiete, ist für den Radverkehr Zeichen 205 anzuordnen.

Zu Zeichen 220 Einbahnstraße

4 IV. 1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

5 a) **eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen;** bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,

6 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,

7 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, **ein Schutzraum angelegt wird.**

kehren dort auch Omnibusse des Linienverkehrs oder besteht stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen, so muß die Breite mehr als 3,5 m betragen,

12 d) die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an den Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) übersichtlich und die Begegnungsstrecke nur von geringer Länge ist,

13 e) für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen wurde und

14 f) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, zum Einbiegen in die Einbahnstraße in Gegenrichtung ein abgetrennter Einfahrtbereich angeboten wird.

15 2. Die Verkehrszeichen sind in jedem Fall deutlich sichtbar aufzustellen. An Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) ist insbesondere auch darauf zu achten, daß auf die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung mit dem Zusatzschild zu Zeichen 353 deutlich hingewiesen wird.

16 3. Die Straßenverkehrsbehörde muß vor der Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung das Verkehrs- und Unfallgeschehen (z. B. Verkehrsdichte, Verkehrsstruktur, Art und Umfang der Unfälle) dokumentieren und deren Entwicklung nach der Öffnung beobachten, dokumentieren und auswerten. Bei einer Unfallhäufung im Zusammenhang mit der Regelung (z. B. zwei oder mehr Radfahrunfälle mit schwerem Sachschaden bzw. Personenschaden) ist die Regelung sofort aufzuheben.

Zu den Zeichen 237, 240, 241

1 I. Die Zeichen 237, 240 und 241 begründen einen Sonderweg und kennzeichnen die Radwegebenutzungspflicht. Sie stehen dort, wo der Sonderweg beginnt. Sie sind an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; Rn. 9 ff.

2 II. Wo mit dem Zeichen 237, 240 und 241 ein Sonderweg (auch) für Radfahrer und damit eine Radwegebenutzungspflicht begründet wird, dürfen die Radfahrer an Kreuzungen und Einmündungen im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; Rn. 15 ff.) und an Lichtzeichenanlagen nicht sich selbst überlassen bleiben. Zur Radwegeführung sind hier Radfahrerfurten zu markieren. Zur Radwegeführung vgl. Nummer II 2 Buchstabe c zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 25 und 26) sowie zu § 9 Abs. 2 und 3; Rn. 3 ff. Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; Rn. 42 ff.

3 III. Das Ende der Sonderwege bedarf keiner Kennzeichnung. In unklaren Fällen kann das Verkehrszeichen mit dem Zusatzschild "Ende" angebracht sein.

4 IV. Die Zeichen können, abweichend von Nummer III 3 zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 9) bei baulichen Radwegen

8 2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 (Sinnbild eines Fahrrades und "frei") anzubringen. Vgl. zu Zeichen 267.

Zu den Zeichen 237, 240, 241 Radweg, gemeinsamer und getrennter Geh- und Radweg

1 I. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; Rn. 8 ff

2 II. Zur Radverkehrsführung vgl. zu § 9 Abs. 2, Rn. 3 ff.

3 III. Wo das Ende eines Sonderweges zweifelsfrei erkennbar ist, bedarf es keiner Kennzeichnung. Ansonsten ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.

4 IV. Die Zeichen können abweichend von Nr. III.3 zu den §§ 39 bis 43; Rn. 12 ff. bei baulich angelegten Rad-

immer, bei Radfahrstreifen in besonders gelagerten Fällen, in der Größe 1 aufgestellt werden.

Zu Zeichen 237 Radfahrer

1 I. Baulich angelegte Radwege sind, wenn die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist, in der Regel mit Zeichen 237 zu kennzeichnen; außerorts soll die Kennzeichnung stets erfolgen. Zur Radwegebenutzungspflicht und zum Begriff des Radfahrstreifens vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; Rn. 9 ff.

2 II. 1. Die Abtrennung eines Radfahrstreifens von der Fahrbahn genügt nicht, wenn die Verkehrsbelastung an Straßen mit zwei Fahrstreifen mehr als 18 000 Kfz/24 Std. und an Straßen mit vier Fahrstreifen mehr als 25 000 Kfz/24 Std. aufweist. Sie scheidet immer aus in Kreisverkehren.

3 2. Die Kennzeichnung eines Radfahrstreifens setzt voraus, daß Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen wurde.

4 3. Radfahrstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Zeichen 237 zu markieren.

Zu Zeichen 239 Fußgänger

2 II. Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen mit Zusatzschild 1022-10 "Radfahrer frei" **ist nicht ausgeschlossen**. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht auf dem Gehweg eröffnet. Eine Benutzungspflicht besteht dagegen nicht.

3 III. 1. Die Freigabe bewirkt eine teilweise Entmischung des Fahrzeugverkehrs und eine teilweise Mischung von Radverkehr und Fußgängern auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. Es ist zu erwarten, daß von einem solchen Benutzungsrecht vornehmlich ungeübte oder unsichere Radfahrer Gebrauch machen werden.

4 2. Die Freigabe kann nur dann in Betracht kommen, wenn dem straßenrechtliche Bestimmungen nicht entgegenstehen, die Interessen der vorgenannten Radfahrer dies notwendig machen und wenn die Freigabe nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Menschen, der Kinder und der radfahrenden Kinder, im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar erscheint.

5 3. Den Belangen der Fußgänger kommt dabei ein besonderes Gewicht zu, zumal der Radverkehr nach den Erläuterungen zu Zeichen 239 nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf.

Zu Zeichen 240 gemeinsamer Fuß- und Radweg

1 I. Gemeinsame Fuß- und Radwege müssen außerorts und können innerorts, wenn die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist, mit Zeichen 240 gekennzeichnet werden. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 9 ff.) und zur Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung vgl. Nummer II zu § 2 Abs. 4 Satz 3; Rn. 35 ff.

wegen immer, bei Radfahrstreifen in besonders gelagerten Fällen, in der Größe 1 aufgestellt werden.

Zu Zeichen 237 Radweg

1 Zur Radwegebenutzungspflicht und zum Begriff des Radweges vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; Rn. 8 ff.

Zu Zeichen 239 Gehweg

2 II. Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" **kommt nur in Betracht, wenn** dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

3 III. Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges sollen dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z.B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen.

Zu Zeichen 240 gemeinsamer Geh- und Radweg

1 I. Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.

2 II. 1. Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg bewirkt eine Entmischung des Fahrzeugverkehrs und eine Mischung des Radverkehrs mit den Fußgängern auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche.

3 2. In Hinblick auf die mit der Kennzeichnung verbundene Radwegebenutzungspflicht kann dies nur dann in Betracht kommen, wenn die Interessen des Radverkehrs das notwendig machen und wenn es nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Verkehrsteilnehmer und der Kinder, im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar erscheint.

4 III. 1. An Lichtzeichenanlagen kann zur Führung der Fußgänger eine zusätzliche Fußgängerfurt (vgl. Nummer III zu § 25 Abs. 3; Rn. 3 bis 5) entbehrlich sein.

5 2. An den roten und grünen Lichtzeichenanlage für Fußgänger werden in der Regel, wenn sich orts- und verkehrsbezogen keine andere Lösung anbietet, jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gezeigt. Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; Rn. 42 ff.

Zu Zeichen 241 getrennter Rad- und Gehweg

1 I. Radwege sollen, wenn die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist, von einem Gehweg baulich oder mit durchgehender weißer Linie abgetrennt und mit Zeichen 241 gekennzeichnet werden. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; Rn. 9 ff.

2 II. 1. An Lichtzeichenanlagen ist in der Regel auch eine Führung der Fußgänger durch eine Fußgängerfurt (vgl. Nummer III zu § 25 Abs. 3; Rn. 3 und 5) erforderlich. Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; Rn. 42 ff.

3 2. Nebeneinanderliegende Radfahrer- und Fußgängerfurten sind durch eine gleichartige Markierung zu trennen. Entsprechendes gilt, wenn die Radfahrerfurt nicht weit von einer Fußgängerfurt angebracht ist.

Zu den Zeichen 244 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244a (Ende einer Fahrradstraße)

1 I. Fahrradstraßen können unter Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Ihre Anwendung ist deshalb vornehmlich im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt.

2 II. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein. In Fahrradstra-

2 II. An Lichtzeichenanlagen reicht im Regelfall eine gemeinsame Furt für Fußgänger und Radverkehr aus.

Zu Zeichen 241 getrennter Fuß- und Radweg

1 I. Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn die Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt sind und die Zuordnung der Verkehrsflächen zweifelsfrei erfolgen kann. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; Rn. 8 ff.

2 II. An Lichtzeichenanlagen ist in der Regel auch eine Führung der Fußgänger durch eine Fußgängerfurt (vgl. Nummer III zu § 25 Abs. 3; Rn. 3 und 5) erforderlich. Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; Rn. 42 ff.

Zu den Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

1 I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

ßen gelten einschließlich der Vorfahrtregelung alle Vorschriften über die Straßenbenutzung auf der Fahrbahn.

3 III. Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ausgeschlossen. Vor der Kennzeichnung sind deshalb die Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie dessen Verkehrslenkung zu berücksichtigen.

4 IV. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeugführer soll dann, insbesondere wenn die Fahrradstraße als Vorfahrtstraße gekennzeichnet werden soll (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; Rn. 15 ff.), durch bauliche Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen) verdeutlicht werden. Auch ist dann Vorsorge für den ruhenden Verkehr (z. B. Besucher) zu treffen.

5 V. Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße sollte durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße begrenzenden Kreuzung und Einmündung.

Zu Zeichen 245 Linienomnibusse

8 Besondere Sicherheitsvorkehrungen für etwa vorhandenen Radfahrverkehr, z. B. Radwege, sind in der Regel unerlässlich. Radfahrverkehr ist auszuschließen, wenn sich Radfahrer zwischen dem Linien- und Individualverkehr fortbewegen müssten.

29 IV. Radverkehr kann im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse in Randlage dann zugelassen werden, wenn

30 1. die Flüssigkeit des Verkehrs mit Linienomnibussen nicht beeinträchtigt wird,

31 2. die Schaffung benutzungspflichtiger Radwege oder andere Maßnahmen, welche die Sicherheit des Radverkehrs auf der Fahrbahn gewährleisten, bei Einrichtungen des Sonderfahrstreifens nicht möglich sind,

32 3. die Verkehrsstruktur und die unterschiedlichen Benutzungsansprüche dies im Einzelfall vertretbar erscheinen lassen.

33 Wird der Radverkehr ausnahmsweise zugelassen, dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Abs. 2 Satz 3 Nr. 4 Satz 2) gezeigt werden, es sei denn, für den Radverkehr gelten eigene Lichtzeichen.

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten, außer wenn

2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen

6 4. **Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten.** Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.

7 5. Wird der Radverkehr ausnahmsweise zugelassen, dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Abs. 2 Satz 3 Nr. 4 Satz 2, 2. Halbsatz) gezeigt werden, es sei denn, für den Radverkehr werden eigene Lichtzeichen angeordnet.

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

II. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Ge-

unangemessene Geschwindigkeiten mit Sicherheit zu erwarten sind, nur auf Grund von Verkehrsbeobachtungen oder Unfalluntersuchungen dort angeordnet werden, wo diese ergeben haben, daß

5 2. auf einer bestimmten Strecke eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist. Das kann vor allem der Fall sein

7 b) auf Strecken, auf denen längs verkehrende Fußgänger oder Radfahrer häufiger angefahren oder gefährdet worden sind,

12 3. die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von anderen Verkehrsteilnehmern unterschätzt oder nicht erwartet worden sind. Das kann außerhalb geschlossener Ortschaften vor allem der Fall sein

15 c) auf Strecken, auf denen Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn häufiger angefahren worden oder in Gefahr geraten sind.

Zu Zeichen 340 Leitlinie

II. Schutzstreifen für Radfahrer

1. Allgemeines

2 Eine Leitlinie kann auch markiert werden, um die Fahrbahn in Fahrstreifen und einen oder zwei Schutzstreifen zu gliedern. Die Schutzstreifen liegen jeweils am rechten Fahrbahnrand.

3 Der Radverkehr muß den Schutzstreifen im Streckenverlauf benutzen. Dessen Benutzungspflicht ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 4 Satz 3).

4 2. Innerorts

a) Innerorts kann die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn dann in Betracht kommen, wenn

5 1. die Trennung des Fahrzeugverkehrs durch Kennzeichnung einer Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage des Sonderweges (baulich angelegter Radweg, Radfahrstreifen) aber nicht möglich ist oder

6 2. die Trennung des Fahrzeugverkehrs durch Kennzeichnung einer Radwegebenutzungspflicht nicht zwingend erforderlich wäre, dem Radverkehr aber wegen der nicht nur geringen Verkehrsbelastung (in der Regel mehr als 5000 Kfz/24 Std.) und der Verkehrsbedeutung ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und

7 3. dies die Breite der Fahrbahn, die Verkehrsbelastung (in der Regel bis zu 10 000 Kfz/24 Std.) und die Verkehrsstruktur (in der Regel Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr unter 5 Prozent bzw. unter 500 Lkw/24 Std.) grundsätzlich zuläßt.

8 Die besonderen örtlichen und verkehrlichen Umstände sind zu berücksichtigen.

b) Voraussetzung für die Markierung von Schutzstreifen innerorts ist, daß

geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nr. I erforderlich sein,

4 3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.

Zu Zeichen 340 Leitlinie

II. Schutzstreifen für Radfahrer

2 1. Die Leitlinie für Schutzstreifen ist im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 zu markieren und auf vorfahrtberechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen als Radverkehrsführung fortzusetzen.

3 2. Auf die Markierung einer Leitlinie in Fahrbahnmitte ist zu verzichten, wenn abzüglich Schutzstreifen der verbleibende Fahrbahnanteil weniger als 5,50 m breit ist.

4 3. Zu Schutzstreifen vgl. auch zu Nummer I 5 zu § 2 Abs. 4 Satz 2.

9 1. bei beidseitigen Schutzstreifen die Breite der für den fließenden Fahrzeugverkehr zur Verfügung stehenden, im Gegenverkehr benutzbaren Fahrbahn mindestens 7 m und weniger als 8,5 m,

10 2. die Breite der Schutzstreifen für den Radverkehr 1,6 m, mindestens 1,25 m und

11 3. die restliche Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr mindestens 4,5 m, höchstens 5,5 m beträgt sowie

12 4. die Verkehrsbelastung und Verkehrsstruktur eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch mehrspurige Fahrzeuge nur in seltenen Ausnahmefällen notwendig macht und

13 5. der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn durch Zeichen 283 ausgeschlossen wird.

14 c) Der Einsatz von Schutzstreifen in Kreisverkehren scheidet aus.

15 3. Außerorts scheidet die Markierung von Schutzstreifen aus.

16 4. a) Die Leitlinie ist im Streckenverlauf als unterbrochener Schmalstrich im Verhältnis 1:1:1 zu markieren. An Kreuzungen und Einmündungen soll von einer Markierung abgesehen werden.

17 b) Die Zweckbestimmung des Schutzstreifens kann in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild "Radfahrer" (§ 39 Abs. 4) verdeutlicht werden.

Zu Zeichen 357 Sackgasse

1 I. Das Zeichen sollte nur aufgestellt werden, wenn die Straße nicht ohne weiteres als Sackgasse erkennbar ist.

Zu Zeichen 357 Sackgasse

1 I. Das Zeichen ist nur anzuordnen, wenn die Straße nicht ohne weiteres als Sackgasse erkennbar ist.

2 II. Ist die Durchlässigkeit einer Sackgasse für Radfahrer und Fußgänger nicht ohne weiteres erkennbar, ist im oberen Teil des Zeichens je nach örtlicher Gegebenheit ein Sinnbild für „Fußgänger“ oder „Fahrrad“ in verkleinerter Ausführung in das Zeichen zu integrieren.

Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Zu Absatz 1 bis 1 e

Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Zu Absatz 1 bis 1 e

XI. Vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie insbesondere durch Zeichen 242.1 und 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.

Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht

Impressum

Herausgeber: Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL, c/o ADFC e.V., Postfach 107747, 28077 Bremen, www.adfc.de – Stand: 05/2009