



---

## Sachstand

---

## Verkehrszeichen und bauliche Anlagen auf Radwegen



**Verkehrszeichen und bauliche Anlagen auf Radwegen**

Verfasser/in:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Aktenzeichen:

WD 7 - 3000 - 191/13

Abschluss der Arbeit:

24. September 2013

Fachbereich:

WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Umweltschutzrecht,  
Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

Telefon:

[REDACTED]

---

## Inhaltsverzeichnis

|           |   |          |
|-----------|---|----------|
| <b>1.</b> | <b>Einleitung</b>                         | <b>4</b> |
| <b>2.</b> | <b>Begriffserklärungen</b>                | <b>4</b> |
| 2.1.      | Benutzungspflichtige Radwege              | 4        |
| 2.1.1.    | Radweg                                    | 4        |
| 2.1.2.    | Gemeinsamer Fuß- und Radweg               | 4        |
| 2.1.3.    | Getrennter Fuß- und Radweg                | 5        |
| 2.1.4.    | Radfahrstreifen                           | 5        |
| 2.1.5.    | Schutzstreifen                            | 5        |
| 2.1.6.    | Fahrradstraße                             | 5        |
| 2.2.      | Nicht benutzungspflichtige Radwege        | 5        |
| 2.3.      | Keine Radwege                             | 5        |
| <b>3.</b> | <b>Rechtliche Grundlagen</b>              | <b>6</b> |
| <b>4.</b> | <b>Mindestanforderungen an Radwege</b>    | <b>6</b> |
| <b>5.</b> | <b>Positionierung von Verkehrszeichen</b> | <b>7</b> |
| <b>6.</b> | <b>Sicherheitseinschätzungen</b>          | <b>8</b> |
| 6.1.      | Abgrenzung zum fließenden Verkehr         | 8        |
| 6.2.      | Abgrenzung zum ruhenden Verkehr           | 8        |
| 6.3.      | Planungsempfehlung                        | 9        |
| 6.4.      | Fazit                                     | 9        |

## 1. Einleitung

Der vorliegende Sachstand beschäftigt sich mit der Sicherheit im Radverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Errichtung von Verkehrszeichen und baulichen Anlagen auf und an Radwegen.

Nach einer Darstellung der verschiedenen Formen von Radwegen werden die rechtlichen Grundlagen für die Sicherheit im Radverkehr erläutert und anschließend die Regelungen betreffend die Errichtung von Verkehrszeichen und baulichen Anlagen an und auf Radwegen sowie die baulichen Mindestvoraussetzungen für Radverkehrsanlagen dargestellt. Abschließend werden Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit für Radfahrer anhand der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen vorgestellt.

## 2. Begriffserklärungen

Grundsätzlich ist der Radfahrer nach § 2 Abs. 1 StVO verpflichtet, die Fahrbahn zu benutzen. Das Rechtsfahrgebot gilt entsprechend. Ausnahmsweise kann die Nutzung einer Radverkehrsanlage angeordnet werden. Unterschieden wird daher zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen. Eine Benutzungspflicht für Radwege ist nur zur Wahrung oder Erhöhung der Verkehrssicherheit zulässig.

### 2.1. Benutzungspflichtige Radwege

Die Benutzungspflicht richtet sich nach § 2 Abs. 4 StVO. Demnach wird diese durch die Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet. Folgende Konstellationen von benutzungspflichtigen Radwegen sind üblicherweise denkbar:

#### 2.1.1. Radweg

Die Benutzung eines Radweges wird durch Zeichen 237 angeordnet. Er ist Teil der Straße, zu der auch die Fahrbahn gehört, und stellt eine erkennbare Alternative zur Fahrbahn dar. Liegen diese Voraussetzungen vor, darf die Fahrbahn selbst nur noch in Ausnahmefällen genutzt werden, etwa wenn die Benutzung des benutzungspflichtigen Radweges nicht zumutbar ist, der Radweg durch bauliche Maßnahmen unterbrochen wird oder Hindernisse die Nutzbarkeit bzw. den Zweck des Radweges beeinträchtigen.<sup>1</sup>

#### 2.1.2. Gemeinsamer Fuß- und Radweg

Der gemeinsame Fuß- und Radweg wird durch Zeichen 240 angeordnet. Hier nutzen Fußgänger und Radfahrer die gleiche Verkehrsfläche unter dem Grundsatz der Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme gemäß § 1 Abs. 1 StVO. Ausnahmen hinsichtlich der Benutzungspflicht gelten entsprechend.

---

1 Vgl. OLG Naumburg NJW-RR 2012, 275.

### 2.1.3. Getrennter Fuß- und Radweg

Der getrennte Fuß- und Radweg wird durch Zeichen 241 angeordnet und bezeichnet Radwege, die neben dem Fußgängerverkehr durch eine optische Abgrenzung errichtet werden, sodass eine Trennung der Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer erfolgt.

### 2.1.4. Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf Fahrbahnniveau angelegte Radwege. Neben dem Zeichen 237 werden sie von der Fahrbahn durch Zeichen 295 - die Fahrbahnbegrenzung in Form des Breitstrichs mit einer Breite von 0,25 Metern - begrenzt.<sup>2</sup> Diese Begrenzung darf von den Verkehrsteilnehmern nicht überfahren werden.

### 2.1.5. Schutzstreifen

Im Gegensatz zum Radfahrstreifen ist der Schutzstreifen lediglich durch eine Leitlinie - Zeichen 340 - von der Fahrbahn abgegrenzt. Diese Leitlinie darf bei Bedarf überfahren werden, sofern keine anderen Verkehrsteilnehmer dadurch gefährdet werden. Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ auf der Fahrbahn gekennzeichnet.<sup>3</sup>

### 2.1.6. Fahrradstraße

Die Fahrradstraße ist ein Radweg auf der Fahrbahn. Durch das Zeichen 244.1 wird anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr von der Nutzung der Fahrbahn ausgeschlossen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Auf einer Fahrradstraße haben unabhängig von weiteren Nutzungserlaubnisregelungen Radfahrer Vorrang.

## 2.2. Nicht benutzungspflichtige Radwege

Radwege ohne Benutzungspflicht sind fahrbahnbegleitend baulich angelegte Fahrstreifen, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Es ist - etwa durch Piktogramme - für jeden erkennbar, dass es sich um einen Radweg handelt, jedoch ist dieser ohne Benutzungsanordnung durch eines der Zeichen 237, 240 oder 241 angelegt. Diese Radwege dürfen nur rechtsseitig befahren werden, es sei denn, das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ erlaubt auch den Linksverkehr. Dies soll aber innerorts weitestgehend vermieden werden.

## 2.3. Keine Radwege

Keine Radwege sind hingegen für den Radverkehr freigegebene Gehwege. Diese bleiben ihrer Widmung nach Gehweg und sind demnach nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

---

<sup>2</sup> Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Art. 1 Zu § 2 Rn. 10.

<sup>3</sup> Vgl. Ebenda, Rn. 12.

entsprechend auszubauen. Gleiches gilt für Fußgängerzonen, die für den Radverkehr freigegeben sind.

### 3. Rechtliche Grundlagen

Die rechtliche Grundlage für das Errichten von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen - wie beispielsweise Leitpfosten - ergibt sich aus § 45 StVO in Verbindung mit §§ 39 - 43 StVO. Die Umsetzung der Straßenverkehrs-Ordnung und die Ausführung von Verkehrseinrichtungen sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. Darin wird hinsichtlich der Gestaltung der Radverkehrsanlagen auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verwiesen.<sup>4</sup>

### 4. Mindestanforderungen an Radwege

Für benutzungspflichtige Radwege gilt, dass eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden sein oder angelegt werden können muss und dass die Benutzung nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie hinsichtlich der Linienführung des Radweges eindeutig, stetig und sicher ist. Hierfür muss der Radweg hinreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraumes frei von Hindernissen - mithin also auch frei von Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen - beschaffen sein, sodass es unabhängig von den Mindestbreitenangaben in der Regel auf eine Einzelfallprüfung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ankommen wird, ob die hindernisfreie Breite des Radweges ausreicht oder nicht.

Die Gesamtbreite des befestigten Verkehrsraumes mit Sicherheitsraum - die sogenannte lichte Breite - soll nach der VwV-StVO bei baulich angelegten Radwegen und Radfahrstreifen sowie bei vom Fußweg abgetrennten Radwegen im Sinne des Zeichens 241 mindestens 1,50 Meter betragen. Diese Breite schließt die Markierung der Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295) mit ein.<sup>5</sup> Erwünscht ist eine lichte Breite von 1,85 Metern für Radfahrstreifen bzw. 2 Metern für baulich angelegte Radwege.

Ein in zwei Richtungen befahrbarer Radweg soll in seiner lichten Breite mindestens 2 Meter betragen, erwünscht sind 2,50 Meter.

Die (lichte) Gesamtbreite des gemeinsamen Fuß- und Radweges im Sinne des Zeichens 240 soll mindestens 2,50 Meter betragen<sup>6</sup>, außerhalb geschlossener Ortschaften kann diese Breite ausnahmsweise auf 2 Meter beschränkt werden.<sup>7</sup>

---

4 Art. 1 Zu § 2 Rn. 13 VwV-StVO.

5 Vgl. Ebenda, Rn. 19.

6 Erwünscht sind - sofern es die örtlichen Verhältnisse ermöglichen - ca. 3 bis 4 Meter, vgl. hierzu *Gwiasda u.a.*, in: FGSV (Hrsg.) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010.

7 Vgl. Art. 1 Zu § 2 Rn. 20 VwV-StVO.

---

Bei sogenannten Engstellen darf, sofern es aufgrund der örtlichen und verkehrsbedingten Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, für kurze Abschnitte unter Wahrung der Verkehrssicherheit von diesen Mindestvoraussetzungen abgewichen werden.<sup>8</sup>

Voraussetzung für nicht benutzungspflichtige Radwege ist lediglich die Sicherstellung einer sicheren Verkehrsführung der Radfahrer in besonderen Gefahrenbereichen wie etwa Kreuzungen, Einmündungen oder verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicherzustellen und darüberhinaus ausreichend Vorsorge zu treffen, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird.<sup>9</sup>

## 5. Positionierung von Verkehrszeichen

Sofern also der hindernisfreie Radweg die erforderliche Mindestbreite - sowohl hinsichtlich der baulichen Breite als auch im Hinblick auf die lichte Breite - erfüllt und zudem im Einzelfall keine Sicherheitsbedenken bestehen, kann nach den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen eine Positionierung von Verkehrszeichen oder auch Verkehrseinrichtungen auf einem Radweg zulässig sein. Verkehrszeichen sind allgemein nur dann zulässig, wenn sie nach Gesamtwürdigung aller Umstände geboten und erforderlich erscheinen.

Dass generell eine sichtbare Markierung und Abgrenzung des baulichen Radweges und des angrenzenden Sicherheitsraum empfohlen wird, steht dem nicht zwingend entgegen. Im Einzelfall ist immer auch darauf abzustellen, ob das konkrete Verkehrszeichen oder die konkrete Verkehrseinrichtung im gesamten baulichen Zusammenhang geeignet ist, die Verkehrssicherheit an dieser Stelle zu gefährden.

Zu berücksichtigen ist hierbei neben den Abstands- und Breitenregelungen außerdem das übliche Verkehrsaufkommen auf dem Radweg, die Notwendigkeit der Schaffung von Überholmöglichkeiten für Radfahrer und die Übersichtlichkeit der üblichen Verkehrssituation und insbesondere des Radweges.

Nicht zu vernachlässigen ist im Übrigen die Tatsache, dass auch jeder Radfahrer verpflichtet ist, sich als Teilnehmer am Straßenverkehr so zu verhalten, dass er sich unter Berücksichtigung der ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme eines den Radwegverhältnissen angepassten und den eigenen Fähigkeiten entsprechenden Fahrverhaltens bedient. Sofern es dem vernünftigen und umsichtigen Nutzer des Radweges unter den Voraussetzungen des Einzelfalls zumutbar ist, sich auf ein - insbesondere für andere Verkehrsteilnehmer sicherheitsrelevantes - Verkehrszeichen auf dem Radweg einzustellen und die Fahrweise dementsprechend anzupassen, spricht bei der Einhaltung der sonstigen baulichen Voraussetzungen daher grundsätzlich nichts gegen eine Positionierung von Verkehrszeichen auf Radwegen.

---

8 Vgl. Art. 1 Zu § 2 Rn. 22 VwV-StVO.

9 Vgl. Ebenda Rn. 30 ff..

## 6. Sicherheitseinschätzungen

Die Auswirkungen von Beschilderung, Straßenmarkierung und anderen straßenbaulichen Einrichtungen sind auch Gegenstand wissenschaftlicher, insbesondere unfallursachenerforschender Betätigung geworden. Dabei liegt ein Forschungsschwerpunkt auf besonders unfallträchtigen Stellen, wie zum Beispiel Verkehrsknotenpunkten (insbesondere lichtsignalgesteuerte Kreuzungen), Ein- und Ausfahrten und stark befahrenen Radwegen. Besonders ergiebig und gründlich sind hier die Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)<sup>10</sup>, die die Auswirkungen von Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsregelungen und Regelakzeptanz der Straßenverkehrsteilnehmer auf die Sicherheit im Straßenverkehr untersuchen.

### 6.1. Abgrenzung zum fließenden Verkehr

Neben der grundsätzlichen Empfehlung gründlicher Sicherheitsprüfungen in der Planungsphase von Radwegen, ergeben die Forschungen insbesondere die Erforderlichkeit klarer und eindeutiger Markierung von Radwegen und deutlicher Abgrenzung vom motorisierten Straßenverkehr. An Ein- und Ausfahrten, die durch Radwege gekreuzt werden, empfiehlt sich nicht die straßenbauliche Maßnahme einer sogenannten „Trassierung“, d.h. die bauliche Ausgestaltung einer Ein- oder Ausfahrt für den zügigen Autoverkehr. Vielmehr ist die geltende Vorfahrtsregelung deutlich sichtbar zu machen (beispielsweise mittels eindeutiger Markierung) und das Sichtfeld in Umgebung der Zufahrt freizuhalten. Auch sollte die Radverkehrsanlage klar von der Straße abgegrenzt werden, was auch an Engstellen durch die Wahl unterschiedlicher Farbgestaltung oder Material der Pflasterung erfolgen kann.

Als besonders unfallträchtig erweisen sich auch stark befahrene, lichtsignalgesteuerte Verkehrsknotenpunkte. Hier sollte der Rad- und Kraftfahrzeugverkehr schon im Vorfeld der Kreuzung mittels Schutzstreifen und eindeutiger Markierung getrennt werden und die Richtungen des Verkehrs (Abbieger und geradeaus Fahrende) mittels Fahrspuren voneinander separiert werden. Direkt vor der Kreuzung empfiehlt sich die Einrichtung von vorgezogenen und eingefärbten Aufstellflächen für Radfahrer, deren Größe vom jeweiligen Radverkehrsaufkommen abhängig zu machen ist. Pro Fahrrad ist eine Fläche von 2 m<sup>2</sup> einzuplanen. Insgesamt sollte großen Wert auf die allgemeine Übersichtlichkeit der Straßenverkehrssituation und Erkennbarkeit der geltenden Vorfahrtsregelung gelegt werden.

### 6.2. Abgrenzung zum ruhenden Verkehr

Zum ruhenden Verkehr sollte ein Sicherheitstrennstreifen neben dem Radweg eingerichtet werden, da häufig parkende Fahrzeuge die Radverkehrsanlagen blockieren. So liegt die Hauptunfallursache im ruhenden Verkehr auch in einer unzureichenden Breite des entlang laufenden Radweges, was durch die Einrichtung eines abgesetzten Sicherheitstrennstreifens deutlich vermieden werden kann. Daher wird nahegelegt, einen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 Metern zwischen baulichen Radwegen und der Fahrbahn bei der Planung von Radwegen ebenso zu berücksichtigen wie einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 Metern zwischen baulichen Radwegen und

---

10 Siehe insbesondere BAST V 184, „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“



---

Längsparkständen. Bei Schräg-/Senkrechtparkständen wird ein Sicherheitstrennstreifen von bis zu 1,10 Metern empfohlen.<sup>11</sup>

### 6.3. Planungsempfehlung

Weiter wird empfohlen, in der baulichen Planung keinen Unterschied zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zu machen, sodass die Mindestanforderungen an die Sicherheit und Verkehrsführung benutzungspflichtiger Radwege auch auf die nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zu übertragen sind.

### 6.4. Fazit

Generell ist daher für alle Formen von Radverkehrsanlagen festzustellen, dass die Vermeidung von Hindernissen bei den Sicherheitserwägungen für Radwege eine erhebliche Rolle spielt. Sowohl die Verkehrsführung als auch die Kenntlichmachung von Hindernissen soll dabei nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wesentlich durch Markierungen, farbliche Absetzung und Schutzstreifen erfolgen und dem Radverkehr so einen im Regelfall über das Mindestmaß hinausgehenden Raum geben, sofern der zur Verfügung stehende Verkehrsraum dies im Einzelfall zulässt.



---

11 Vgl. *Gwiasda u.a.*, in: FGSV (Hrsg.) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010.