

VM2-3942-11/17

Höhere Straßenbaubehörde  
der Regierungspräsidien  
Stuttgart  
Karlsruhe  
Freiburg  
Tübingen

nachrichtlich:

Landkreistag BW  
Städtetag BW

Beiliegender Erlass der obersten Straßenverkehrsbehörde des VM wird mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung bekannt gegeben.

Die Regierungspräsidien werden gebeten, das Schreiben mit Anlage an die unteren Verwaltungsbehörden zur entsprechenden Handhabung weiterzuleiten. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung wird den Stadt- und Landkreisen, sowie den kommunalen Baulastträgern die Beachtung der Rahmenbedingungen für den Einsatz von Rad-schutzstreifen für die Straßen in ihrer Baulast empfohlen.

Dieses Schreiben wird in der „Liste der Regelwerke der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg“ (LisRe-StB-BW) im Intra- und Internetangebot des Ministeriums für Verkehr im Sachgebiet 7.4 Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung – Leit- und Schutzeinrichtungen eingestellt.

Stuttgart, den 26.01.2023  
Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg  
Abteilung Straßenverkehr, Straßeninfrastruktur  
gez. Thomas Bucher



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr • Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Regierungspräsidien  
Stuttgart  
Karlsruhe  
Freiburg  
Tübingen  
- Höhere Straßenverkehrsbehörden –

Stuttgart 26.01.2023  
Name Sebastian Kaufmann  
Telefon 0711 89686 4600  
E-Mail Sebastian.Kaufmann@vm.bwl.de  
Geschäftszeichen VM4-3851-10/5  
(Bitte bei Antwort angeben)

Nachrichtlich:  
Ministerium des Inneren, für Digitalisierung  
und Kommunen, Referat 31

Landkreistag BW  
Städtetag BW  
Gemeindetag BW

AGFK-BW

 Schutzstreifen für den Radverkehr auf Außerorts-Straßen

## Anlage 1 Prüfkriterien zur Anordnung von Fahrradschutzstreifen außerorts sowie abgeleitete Markierungskonstellationen

### I. Einführung

Mit diesem Erlass werden die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Abstimmung mit den Straßenbaubehörden ermächtigt, außerorts Schutzstreifen für den Radverkehr im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen zu ermöglichen. Die Landesregierung hat das Ziel, bis zum Jahr 2030 eine Steigerung des Radverkehrs auf 20 Prozent aller zurückgelegten Wege zu erreichen. Hierzu wurde eine Vielzahl an Aktivitäten gestartet. Diese umfassen u.a. bauliche Maßnahmen wie den Ausbau des RadNETZes Baden-Württemberg durch den Bau von Radschnell- und Radwegen. Des Weiteren

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

wurden Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen festgelegt sowie weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs gefördert.

Ziel ist ein durchgängig und sicher befahrbares Radverkehrsnetz in Baden-Württemberg. Dabei sollen außerorts – wo immer möglich – Radwege vom Kfz- und Fußverkehr getrennt geführt werden.

Auf allen Verwaltungsebenen werden große Anstrengungen unternommen, um diese Ziele zu erreichen. Nicht überall wird bis 2030 ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden sein. Teilweise fehlt es an verfügbaren Flächen oder andere Faktoren verhindern eine schnelle Umsetzung. Daher sind alternative Lösungen – im Übergang – erforderlich. Als eine Möglichkeit zur schnelleren Schließung wichtiger Lücken im Radverkehrsnetz wurde die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften identifiziert.

Forschungsergebnisse zeigen, dass die besonders kritischen Situationen (Überholvorgänge Kfz-Radverkehr bei gleichzeitigem Gegenverkehr) bei unter 4.000 Kfz/24 h nur sehr selten auftreten, darüber aber stark zunehmen. Die dargestellten Lösungen verfolgen das Ziel, die Attraktivität des Radverkehrs an wichtigen Lücken im Radverkehrsnetz zu steigern und gleichzeitig der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen. Hierzu gehört insbesondere, dass der in der StVO außerorts festgeschriebene Überholabstand von 2,0 m zwischen Kfz und Radverkehr überall eingehalten werden kann.

## II. Rechtliche Grundlagen und Delegation an untere oder örtliche Straßenverkehrsbehörden

Nach Rn. 12 zu § 2 VwV-StVO sind Schutzstreifen nur innerhalb geschlossener Ortschaften zulässig. Ein flächendeckender Einsatz von Schutzstreifen außerorts scheidet daher aus rechtlichen Gründen aus.

Nach Rn. 147 zu § 46 Abs. 2 VwV-StVO kann die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle von allen Bestimmungen der VwV-StVO Abweichungen zulassen. Dies trifft zu, wenn bei einem wertenden Vergleich des konkreten Sachverhalts mit den in der Verwaltungsvorschrift

angeführten Fallgruppen im Einzelfall eine vergleichbare Entscheidung gerechtfertigt ist.

Die Entscheidung über Abweichungen von den Vorgaben der VwV-StVO in Bezug auf Fahrradschutzstreifen außerorts wird hiermit gemäß Rn. 147 zu § 46 VwV-StVO vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als oberste Straßenverkehrsbehörde an die unteren Straßenverkehrsbehörden und die örtlichen Straßenverkehrsbehörden in ihren jeweiligen örtlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereichen übertragen. Dies gilt für die durch Erlass und Anlage definierten Anwendungsfälle. Andere Anwendungsfälle sind nicht ausgeschlossen, es entscheidet weiterhin die oberste Straßenverkehrsbehörde.

### III. Einsatzbereiche

Schutzstreifen können bis zur Umsetzung einer geeigneteren (i.d.R. baulich getrennten) Radverkehrsführung vor allem als temporäre Lösung einen Beitrag zum Erreichen der Landesziele leisten. Die Strecken sollen eine Netzbedeutung für den Radverkehr haben, also wichtige Lücken im Radverkehrsnetz schließen.

Ausgewiesene Umleitungsstrecken für Autobahnen können aufgrund der temporär sehr hohen Verkehrsbelastung nicht mit Schutzstreifen ausgestattet werden.

Auf die Anordnung von Schutzstreifen außerorts ist zu verzichten, wenn hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität geeignete alternative Wege zur Verfügung stehen.

Wo die Anlage baulich getrennter Radverkehrsführungen die fachlich angemessene Führungsform darstellt, soll eine solche errichtet werden. Notwendige bauliche Maßnahmen werden nicht durch die Anlage von Schutzstreifen ersetzt. In Einzelfällen können damit auch Netzlücken mit geringer Verkehrsbelastung langfristig geschlossen werden.

#### IV. Anordnungsvoraussetzungen

1. Es stehen keine besser geeigneten Alternativen zur Verfügung:
  - a) Stehen im übrigen Netz geeignete Wege zur Verfügung, so sind diese für die Radverkehrsführung anstelle der Anlage von Schutzstreifen zu nutzen. Dabei sind z.B. Umwege, weniger komfortable Oberflächen oder Steigungsverhältnisse oder eine geringere soziale Kontrolle im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zu Gunsten der Verkehrssicherheit zu akzeptieren.
  - b) Sind im Zuge einer Strecke abschnittsweise bauliche Radwege möglich oder bestehende, nachgeordnete Wege nutzbar, so ist dies auszuschildern und einer durchgängigen Schutzstreifenstrecke vorzuziehen. Mehrmalige Wechsel der Führungsformen – insbesondere wenn diese Querungen der Fahrbahn erfordern – sind zu vermeiden.
  
2. Voraussetzungen aus Sicht des übrigen Verkehrs:
  - a) Aus Gründen der Akzeptanz für andere Verkehrsteilnehmer soll für Schutzstreifen außerorts als Voraussetzung ein regelmäßiger Bedarf von Radfahrenden (in der Regel mehr als 100 Rf/24 h im Potential oder nachgewiesene Netzbedeutung) bestehen.
  - b) Regelmäßiger Schulwegverkehr soll nicht gezielt auf Strecken mit Schutzstreifen außerorts geführt werden.
  - c) Der gesetzlich vorgeschriebene Überholabstand von 2,0 m muss eingehalten werden können.
  - d) Ausreichende Überholsichtweiten für Überholvorgänge Kfz-Radverkehr sind zwingend erforderlich. Diese betragen für diesen Anwendungsfall in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit rund 200 bis 300 m. Sichteinschränkende Hindernisse sind möglichst zu entfernen. Im Bereich einer nicht vermeidbaren, punktuellen Unterschreitung der Überholsichtweite ist ein räumlich begrenztes Überholverbot im Regelfall sinnvoll und zu prüfen.

#### V. Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Generell wirkt bei Schutzstreifen außerorts eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit begünstigend. Näheres regelt Anlage 1. Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden können, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist, von der in Anlage 1 genannten (in der Regel

zweckmäßigen) Geschwindigkeit abweichen. Relevante Gesichtspunkte für eine Abweichung sind unter anderem die Verkehrsbelastung, Sichtweiten und die Länge des angeordneten Schutzstreifens für den Radverkehr.

Liegt die  $V_{85}$  über der  $V_{zul}$ , ist durch Umbau- oder ordnungsrechtliche Maßnahmen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sicherzustellen.

## VI. Prüfung des Einzelfalles

Die spezifischen Voraussetzungen, ob die Anordnung von Schutzstreifen im Rahmen dieses Erlasses möglich ist, sind anhand des Zusammenspiels von Fahrbahnbreite, gefahrener Geschwindigkeit, Kfz- bzw. Rad-Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteil sowie der Überholsichtweite jeweils im Einzelfall zu prüfen. Die Kriterien zur Anordnung und Markierung im Fahrbahnquerschnitt für ein- und beidseitige Schutzstreifen sind in Anlage 1 dargestellt.

Es gilt der Grundsatz, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit kritische Maßkonstellationen zu vermeiden sind.

1. Der gesetzlich vorgeschriebene Überholabstand von 2,0 m muss eingehalten werden können.
2. Bei den einseitigen Schutzstreifen soll der Radverkehr in der Gegenrichtung nicht auf der Fahrbahn geführt werden (sondern z.B. auf einem benutzungspflichtigen Einrichtungsweg im Seitenraum). Dies gilt nicht bei längeren Steigungsstrecken; dort wird bei einseitiger Führung der bergauf fahrende Radverkehr mittels Schutzstreifen geführt. In der Gegenrichtung kann bergab auf der Fahrbahn fahrender Radverkehr über Radverkehrs-Piktogramme in regelmäßigen Abständen verdeutlicht werden. Hierzu sind die Radverkehrs-Piktogramme gemäß § 39 StVO zu verwenden.
3. Bei befestigten Fahrbahnbreiten unter 6,35 m ist eine getrennte Führung des Radverkehrs der Gegenrichtung erforderlich. Die Randbedingungen für ein sicheres und StVO-konformes Überholen sind hier nicht mehr gegeben. Ausnahmen hiervon sind denkbar, wenn aufgrund der Verkehrsverhältnisse ein Überholen des Radverkehrs nahezu ausgeschlossen ist, z.B. auf Gefällestrecken mit  $V_{zul} = 50$  km/h.

## VII. Lückenschlüsse an kurzen Engstellen

Für Lückenschlüsse an kurzen Engstellen (z.B. Brücken) können besondere Lösungsbausteine eingesetzt werden:

1. Halbseitige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn durch einstreifige Kfz-Führung; Engstellen-Regelung mit Lichtsignalanlage.
2. Beidseitiges Aussetzen der Schutzstreifenmarkierung und „Überbrückung“ der Engstelle mit Piktogrammen auf der Fahrbahn (bei sehr guten Sichtverhältnissen und geringem DTV); ein Überholverbot im Bereich der Engstelle ist analog zur Unterschreitung der Überholsichtweiten i.d.R. sinnvoll und zu prüfen.

## VIII. Verkehrsschau

Für jede Strecke, auf welcher Schutzstreifen angedacht sind, ist entsprechend der VwV-StVO im Rahmen eines Vor-Ort-Termins eine Verkehrsschau durchzuführen. Dabei sind mindestens die folgenden Punkte zu prüfen und die Ergebnisse im Verkehrssicherheitsscreening als sogenanntes „Vor-Ort-Dokument“ zu hinterlegen:

Verkehrsführung, Markierung, Sichtverhältnisse, Verkehrsablauf sowie Überprüfung auf Unfallgeschehen.

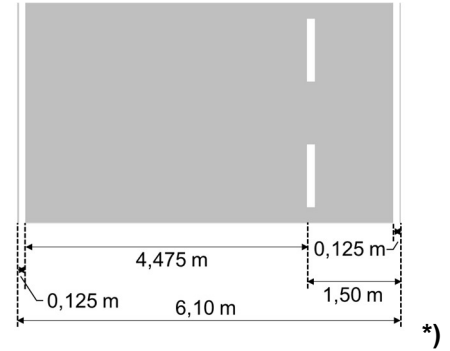
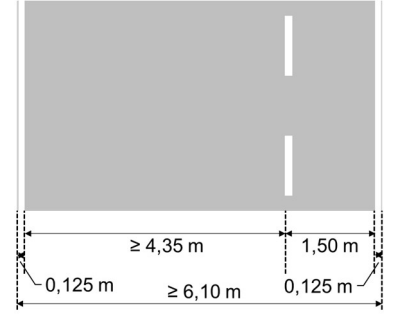
Werden bei der Wiederholung der Verkehrsschau Defizite erkannt, die eine konkrete Gefährdung von Verkehrsteilnehmern bewirken oder bewirken können, so sind diese unverzüglich zu beheben; andernfalls ist die Anordnung des Schutzstreifens umgehend aufzuheben.

## IX. Schlussbestimmung

Die Regierungspräsidien werden gebeten, die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden entsprechend zu unterrichten. Weiterhin ist der Erlass nach 2-jähriger Laufzeit zu evaluieren.

Gez. Erdmenger

Teil E (einseitige Schutzstreifen)

Nr.	Einsatzbereiche für einseitige Schutzstreifen außerorts					
	... sind <b>möglich</b> 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 Das Maß von 0,125 m gibt dabei den gesamten für die 0,12 m breite Markierung zur Verfügung stehenden Raum an.	
E-1	6,10 m	Schmale Kernfahrbahn	DTV ≤ 3.000 Kfz/24 h <b>aber</b> SV > 150 Fz/24 h möglich	In der Regel: 70 km/h  Abweichende (niedrigere) Geschwindigkeiten sind bei ungünstigen Verhältnissen zu prüfen und ggfs. anzuordnen. Dies betrifft insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überholsichtweiten</li> <li>▪ Unübersichtliche Streckenführungen</li> <li>▪ Länge des Schutzstreifens</li> </ul>	Überholsichtweite: Prüfung fällt sehr günstig aus  SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV ≤ 300 Fz/24 h  Radverkehr der Gegenrichtung wird nicht auf der Fahrbahn geführt (sondern z.B. auf einem Einrichtungsradweg im Seitenraum)	
E-2	6,10 m		DTV ≤ 4.000 Kfz/24 h <b>und</b> SV ≤ 150 Fz/24 h		Überholsichtweite: Prüfung fällt sehr günstig aus  Radverkehr der Gegenrichtung wird nicht auf der Fahrbahn geführt (sondern z.B. auf einem Einrichtungsradweg im Seitenraum)	

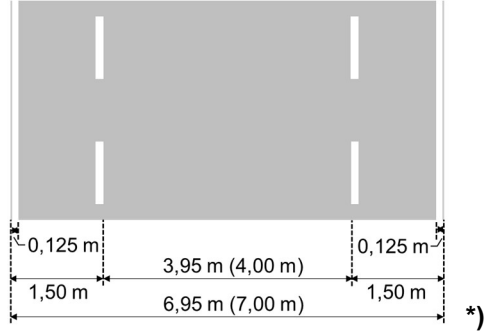
Anmerkungen siehe letzte Seite der Anlage.



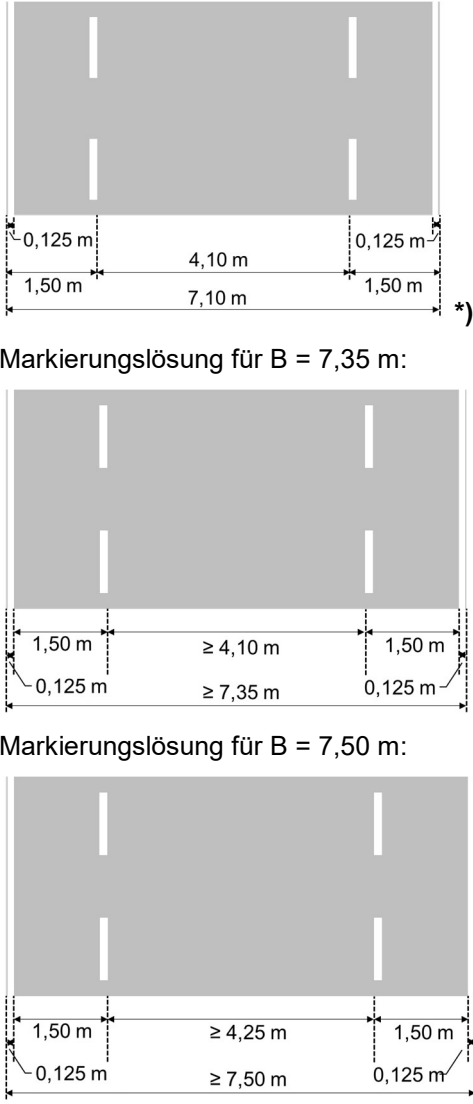
E-3	6,35 m	Ausreichend breite Kernfahrbahn	<p>DTV <math>\leq</math> 5.000 Kfz/24 h</p> <p>Anzustrebendes Grundmaß für einseitige Schutzstreifen außerorts</p>	<p>In der Regel: 70 km/h</p> <p>Abweichende (niedrigere) Geschwindigkeiten sind bei ungünstigen Verhältnissen zu prüfen und ggfs. anzuordnen. Dies betrifft insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überholsichtweiten</li> <li>▪ Unübersichtliche Streckenführungen</li> <li>▪ Länge des Schutzstreifens</li> </ul>	<p>Überholsichtweite: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen</p> <p>SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV <math>\leq</math> 300 Fz/24 h</p>	
-----	--------	---------------------------------	--	---	---	--

Anmerkungen siehe letzte Seite der Anlage.

**Teil B (beidseitige Schutzstreifen)**

Nr.	<b>Einsatzbereiche für beidseitige Schutzstreifen außerorts ...</b>					
	... sind <b>möglich</b> 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 Das Maß von 0,125 m gibt dabei den gesamten für die 0,12 m breite Markierung zur Verfügung stehenden Raum an.	
B-1	6,95 m (7,00 m)	Schmale Kernfahrbahn	DTV ≤ 3.000 Kfz/24 h <b>aber</b> SV > 150 Fz/24 h möglich	In der Regel: 70 km/h  Abweichende (niedrigere) Geschwindigkeiten sind bei ungünstigen Verhältnissen zu prüfen und ggfs. anzuordnen. Dies betrifft insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überholsichtweiten</li> <li>▪ Unübersichtliche Streckenführungen</li> <li>▪ Länge des Schutzstreifens</li> </ul>	Überholsichtweite: Prüfung fällt sehr günstig aus  SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV ≤ 300 Fz/24 h	 <p>Hinweis: Klammerwerte für B = 7,00 m</p>
B-2	6,95 m (7,00 m)		DTV ≤ 4.000 Kfz/24 h <b>und</b> SV ≤ 150 Fz/24 h			

Anmerkungen siehe letzte Seite der Anlage.

<p>B-3</p>	<p>7,10 m</p>	<p style="text-align: center;">Schmale Kernfahrbahn</p>	<p>DTV <math>\leq</math> 4.000 Kfz/24 h <b>aber</b> SV &gt; 150 Fz/24 h möglich</p>	<p>In der Regel: 70 km/h</p> <p>Abweichende (niedrigere) Geschwindigkeiten sind bei ungünstigen Verhältnissen zu prüfen und ggfs. anzuordnen. Dies betrifft insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überholsichtweiten</li> <li>▪ Unübersichtliche Streckenführungen</li> <li>▪ Länge des Schutzstreifens</li> </ul>	<p>Hinweis: Schutzstreifen mit reduzierten Breiten (1,5 m inkl. Fahrbahnbegrenzung) sind nur zulässig bis max. 4,10 m Kernfahrbahnbreite → d.h. grundsätzlich unzulässig bei B &gt; 7,35 m</p>	 <p>Markierungslösung für B = 7,35 m:</p> <p>Markierungslösung für B = 7,50 m:</p>
------------	---------------	---	---	---	--	--

Anmerkungen siehe letzte Seite der Anlage.

B-4	7,75 m	Ausreichend breite Kernfahrbahn	$DTV \leq 5.000 \text{ Kfz}/24 \text{ h}$ Anzustrebendes Grundmaß für beidseitige Schutzstreifen außerorts	In der Regel: 70 km/h  Abweichende (niedrigere) Geschwindigkeiten sind bei ungünstigen Verhältnissen zu prüfen und ggfs. anzuordnen. Dies betrifft insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überholsichtweiten</li> <li>▪ Unübersichtliche Streckenführungen</li> <li>▪ Länge des Schutzstreifens</li> </ul>	Überholsichtweite: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen  SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: $SV \leq 300 \text{ Fz}/24 \text{ h}$	
-----	--------	---------------------------------	---	---	--	--

**Anmerkungen:**

Alle Verkehrsmengen (DTV) beziehen sich auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr  $DTV_w$ .

- \*) Liegt die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite über der Mindestbreite des jeweiligen Anwendungsfalles, so sind zunächst neben den Schutzstreifen eigenständige Randstreifen am Fahrbahnrand auszubilden ( $B = 0,125 \text{ m}$ ) und anschließend die Kernfahrbahn auf maximal 5,0 m aufzuweiten. Bei größeren Breiten kann in der Regel schon aus dem bestehenden Querschnitt eine getrennte Radwegführung entwickelt werden.

Anmerkungen siehe letzte Seite der Anlage.