

- 2 Ist bei besonders breiten Mittelstreifen, Gleiskörpern und dergleichen der räumliche Zusammenhang zweier paralleler Fahrbahnen nicht mehr erkennbar, so ist der Verkehr durch Verkehrszeichen auf die richtige Fahrbahn zu leiten.
- II. Für Straßen mit drei Fahrbahnen gilt folgendes: 17a
- 3 1. Die mittlere Fahrbahn ist in der Regel dem schnelleren Kraftfahrzeugverkehr aus beiden Richtungen vorzubehalten. Es ist zu erwägen, auf beiden äußeren Fahrbahnen jeweils nur eine Fahrtrichtung zuzulassen.
- 4 2. In der Regel sollte die Straße mit drei Fahrbahnen an den Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt erhalten. Schwierigkeiten können sich dabei aber ergeben, wenn die kreuzende Straße eine gewisse Verkehrsbedeutung hat oder wenn der Abbiegeverkehr aus der mittleren der drei Fahrbahnen nicht ganz unbedeutend ist. In solchen Fällen kann es sich empfehlen, den äußeren Fahrbahnen an den Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt zu nehmen. Das ist aber nur dann zu verantworten, wenn die Wartepflicht für die Benutzer dieser Fahrbahnen besonders deutlich zum Ausdruck gebracht werden kann. Auch sollen, wo möglich, die äußeren Fahrbahnen in diesen Fällen jeweils nur für eine Richtung zugelassen werden.
- 5 3. In vielen Fällen wird sich allein durch Verkehrszeichen eine befriedigende Verkehrsregelung nicht erreichen lassen. Die Regelung durch Lichtzeichen ist in solchen Fällen aber schwierig, weil eine ausreichende Leistungsfähigkeit kaum zu erzielen ist. Anzustreben ist daher eine bauliche Gestaltung, die eine besondere Verkehrsregelung für die äußeren Fahrbahnen entbehrlich macht.
- 6 III. Auf Straßen mit vier Fahrbahnen sind in der Regel die beiden mittleren dem schnelleren Fahrzeugverkehr vorzubehalten. Außerhalb geschlossener Ortschaften werden sie in der Regel als Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) zu kennzeichnen sein. Ob das innerhalb geschlossener Ortschaften zu verantworten ist, bedarf gründlicher Erwägungen vor allem dann, wenn in kleineren Abständen Kreuzungen und Einmündungen vorhanden sind. Wo das Zeichen „Kraftfahrstraße“ nicht verwendet werden kann, wird in der Regel ein Verkehrsverbot für Radfahrer und andere langsame Fahrzeuge (Zeichen 250 mit entsprechenden Sinnbildern) zu erlassen sein. Durch Zeichen 283 das Halten zu verbieten, empfiehlt sich in jedem Fall, wenn es nicht schon durch § 18 Abs. 8 verboten ist. Die beiden äußeren Fahrbahnen bedürfen, wenn die mittleren als Kraftfahrstraßen gekennzeichnet sind, keiner Beschilderung, die die Benutzung der Fahrbahn regelt; andernfalls sind sie durch Zeichen 251 für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Zusatzzeichen z. B. „Anlieger oder Parken frei“ zu kennzeichnen; zusätzlich kann es auch ratsam sein, zur Verdeutlichung das Zeichen 314 „Parkplatz“ anzubringen. Im übrigen ist auch bei Straßen mit vier Fahrbahnen stets zu erwägen, auf den beiden äußeren Fahrbahnen jeweils nur eine Fahrtrichtung zuzulassen. 18

Zu Absatz 3

- 7 Wo es im Interesse des Schienenbahnverkehrs geboten ist, den übrigen Fahrverkehr vom Schienenraum fernzuhalten, kann das durch einfache bauliche Maßnahmen, wie Anbringung von Bordsteinen, oder durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Sperrflächen (Zeichen 298) oder durch geeignete Verkehrseinrichtungen, wie Geländer oder Absperngeräte (§ 43 Abs. 1 und 3) erreicht werden. 19

Zu Absatz 4 Satz 2

I. Allgemeines

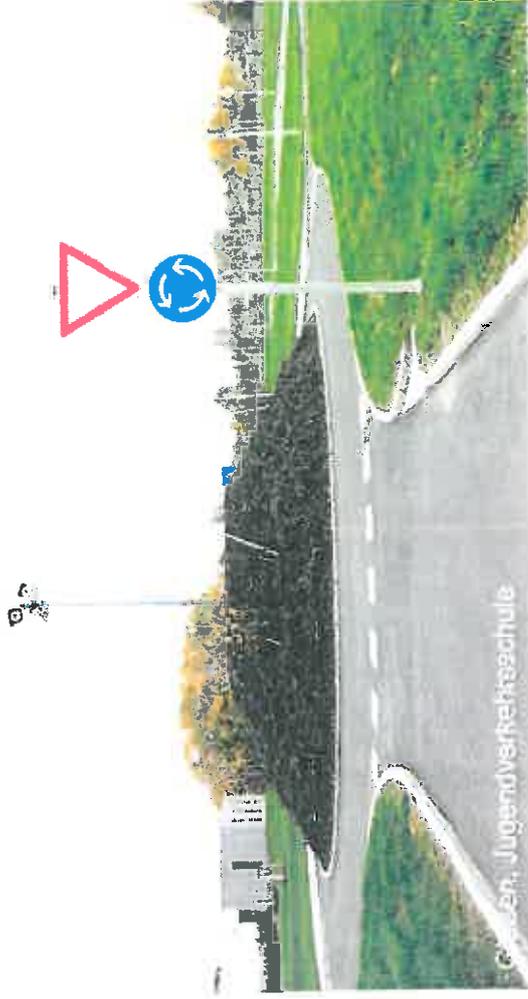
- 8 1. Benutzungspflichtige Radwege sind mit Zeichen 237 gekennzeichnete baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen, mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege sowie die mit Zeichen 241 gekennzeichneten für den Radverkehr bestimmten Teile von getrennten Rad- und Gehwegen. 20
- 9 2. 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 Vorfahrtsstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.
- 10 3. Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichneter 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 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 gekennzeichnet 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. 2ff.
- 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.

20a II. Radwegebenutzungspflicht

- 14 Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen.
- 15 Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, daß
1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. Das ist der Fall, wenn
- a) von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 „Fahrbahnbegrenzung“ abgetrennt werden kann oder
- b) der Gehweg von dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann,
- 16 2. die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Das ist der Fall, wenn
- 17 a) er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung. Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend betragen:
- 18 aa) Zeichen 237
- | | |
|--|---------------------------------------|
| – baulich angelegter Radweg | möglichst 2,00 m
mindestens 1,50 m |
| – Radfahrstreifen (einschließlich Breite des Zeichens 295) | möglichst 1,85 m
mindestens 1,50 m |
- 20 bb) Zeichen 240
- | | |
|-------------------------------|-------------------|
| – gemeinsamer Fuß- und Radweg | |
| innerorts | mindestens 2,50 m |
| außerorts | mindestens 2,00 m |
- 21 cc) Zeichen 241
- | | |
|---|-------------------|
| – getrennter Fuß- und Radweg für den Radweg | mindestens 1,50 m |
|---|-------------------|
- Zur lichten Breite bei der Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung vgl. Nummer II 3 zu § 2 Abs. 4 Satz 3.
- 22 Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.
- 23 Die vorgegebenen Maße für die lichte Breite beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad. Andere Fahrräder (vgl. Definition des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom

Radverkehrsführung an Kreisverkehren



Der Normalfall: Fahrbahnverkehr



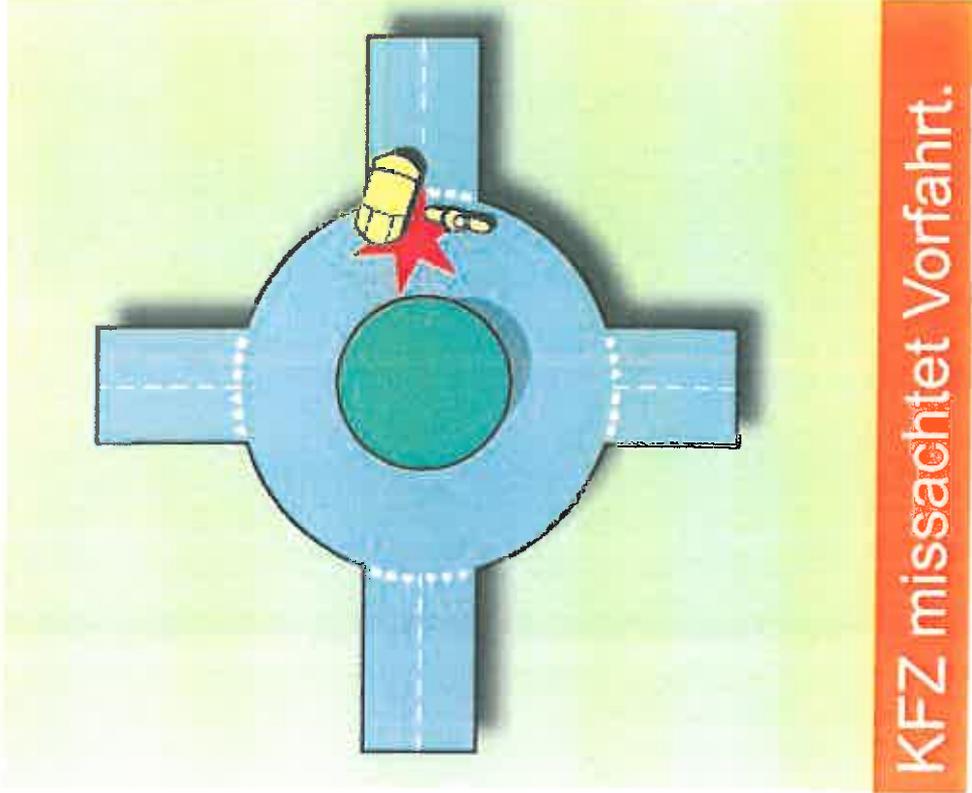
Der Radverkehr fährt vor den Autos im Blickfeld

StVO/ERA-Seminar des ADFC Hessen | 29.03.2014 | Frankfurt | 2

Bildquelle: (VCS) Verkehrsclub der Schweiz:

http://www.verkehrserziehung.ch/de/lehrmittel/Documents/vcs_de_Velofahren_im_Kreisel.pdf

Typische Gefahren im Kreisel:



StVO/ERA-Seminar des ADFC Hessen | 29.03.2014 | Frankfurt | 3

Bildquelle: (VCS) Verkehrsclub der Schweiz:

http://www.verkehrserziehung.ch/de/lehrmittel/Documents/vcs_de_Velofahren_im_Kreisel.pdf

Wie Gefahren verringern?

Aufklärung & Verhalten der Radfahrer:

- Stets vor den Kraftfahrzeugen fahren.
- Rechtsfahrgebot nicht falsch interpretieren.

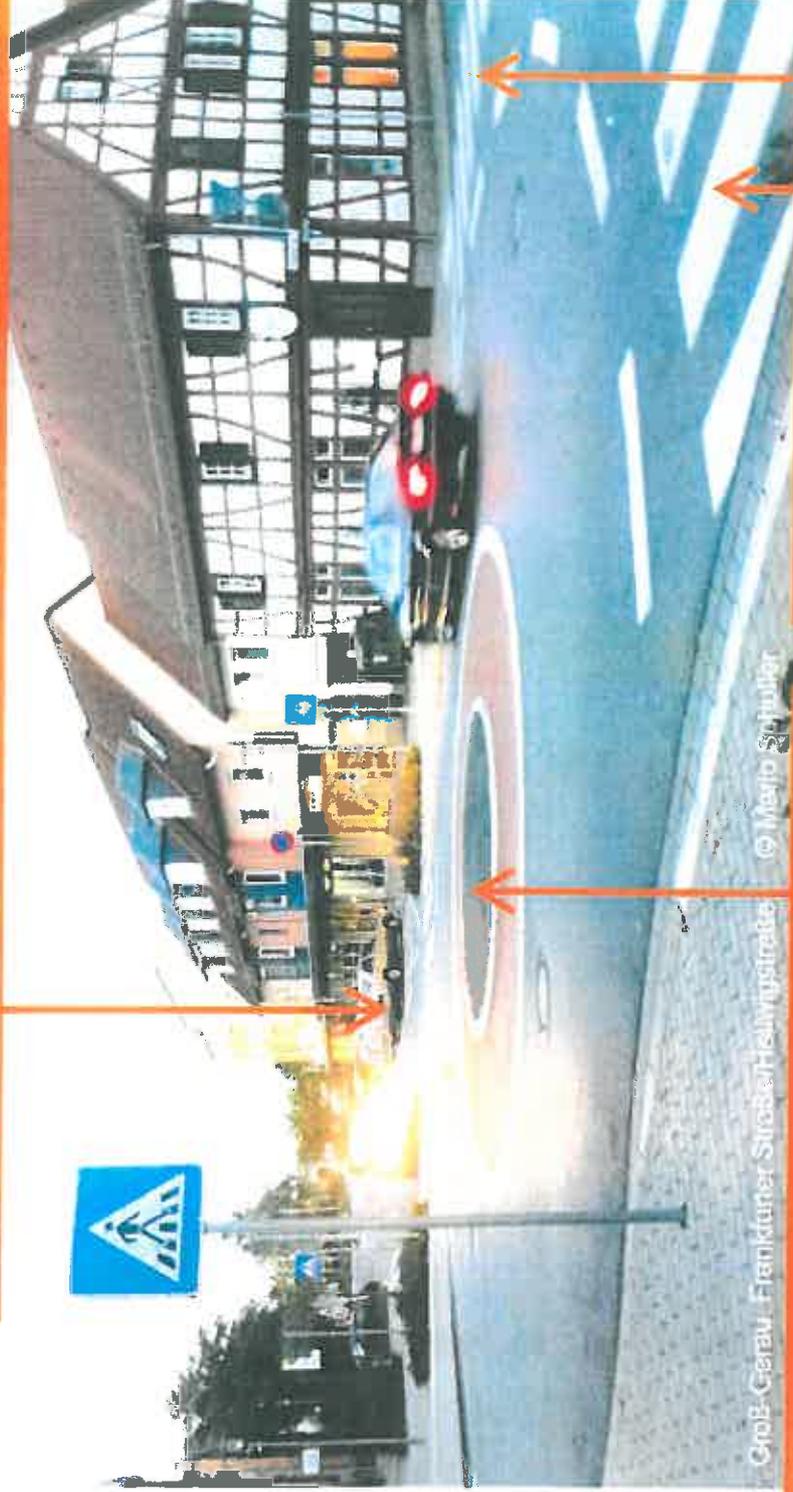
Bauliche Unterstützung:

- **Keine Radfahrstreifen/Schutzstreifen im Kreisverkehr.**
(Es gibt ein explizites Verbot in der VwV zu § 2, Absatz 4 StVO)
- Überleitung des Radverkehrs von etwaigen Radwegen/-streifen in den Fahrbahnverkehr vor der Kreisverkehrrzufahrt.
- Möglichst schmale Zufahrten zum Kreisverkehr* (3,25-3,50m)
- Möglichst schmale Kreisfahrbahn*
- Überfahren der Kreisverkehrsinsel unattraktiv machen.

1) Minikreisverkehre

[13 - 22m Fahrbahnaußendurchmesser]

Schlecht: Keine Mittelinseln in Zufahrten. Kfz-Geschwindigkeiten sind zu hoch. Ggf. werden Radfahrer überholt.



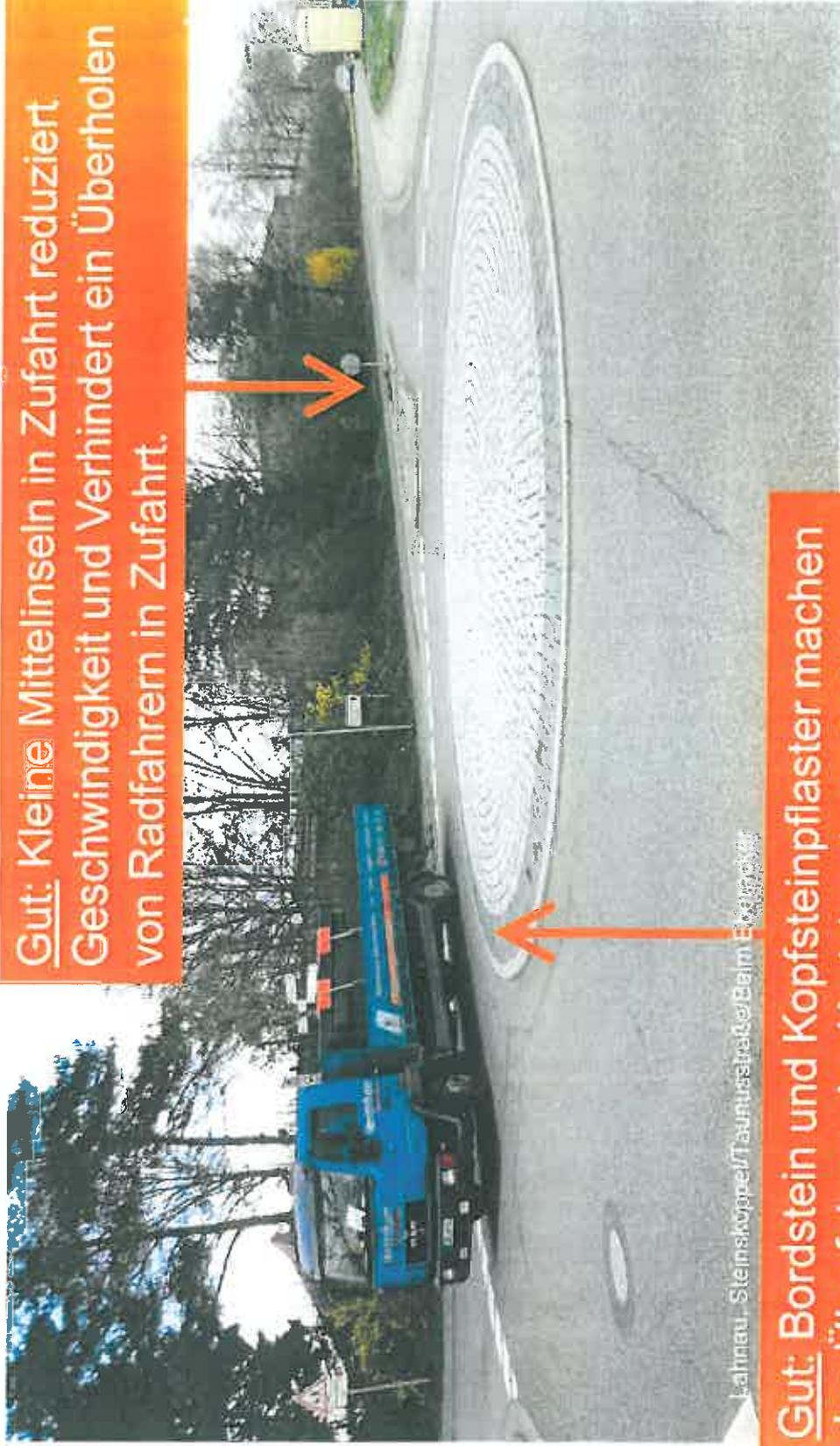
Groß-Gerau, Frankfurter Stroben/Helmwigstraße

© Maflo Spillhauer

Schlecht: Kreisinsel und Kreisinnenring können von KFZ zu gut überfahren werden.

Gut: Zebrastreifen (FGÜ) sorgen für geringe Geschwindigkeiten & Aufmerksamkeit.

1) Minikreisverkehre [13 - 22m Fahrbahnaußendurchmesser]



Gut: Kleine Mittelinseln in Zufahrt reduziert Geschwindigkeit und Verhindert ein Überholen von Radfahrern in Zufahrt.

Gut: Bordstein und Kopfsteinpflaster machen das Überfahren der Kreisinsel unattraktiv.

Lahnau, Steinskoppel/Taunusstraße/Bejm. E...

2) Kleine Kreisverkehre [26 - 40m Außendurchmesser]



StVO/ERA-Seminar des ADFC Hessen | 29.03.2014 | Frankfurt | 7

Radwege nicht durch Kreis führen

Radfahrstreifen und Schutzstreifen *beginnen* stets an dieser Stelle oder direkt hinter dem Zebrastreifen.

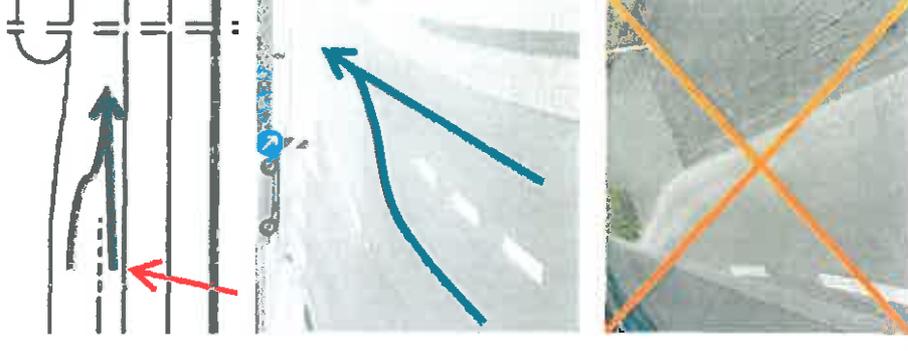
Bild 60, Seite 55
der ERA 2010

Schutzstreifen *endet* vor Beginn des Fahrbahnteilers.
Niemals Streifen bis an den **Kreisverkehr** führen!



Auf die Details achten!

- Das Ende des Schutzstreifens muss so ausgebildet sein, dass klar erkennbar ist, dass der Radfahrer geradlinig auf der Fahrbahn geradeaus fährt.
- Der Autofahrer muss erkennen können, dass er es ist, der einfädeln muss, da er (mit allen Verpflichtungen der StVO*) einen Überholvorgang durchführt, wenn er neben dem Radfahrer links des Schutzstreifens fährt. Sein Fahrbahtteil muss sich vor dem Fahrbahtteil verengen – nicht der des Radfahrers.
- Niemals darf das Schutzstreifen-Ende wie ein Beschleunigungsstreifen an einer Autobahnauffahrt gestaltet werden, denn Radfahrer können nicht auf übliche KFZ-Geschwindigkeiten beschleunigen – ihnen ist es sogar nach § 5, Abs. 6 StVO i.d.R. untersagt. Stattdessen ist es gemäß StVO Aufgabe der KFZ auf die Radfahrgeschwindigkeit abzubremsen und sich hinter dem Radfahrer einzufädeln, wenn sie vor dem Fahrbahtteil Radfahrer nicht mehr überholen können.



*) Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist Teil der Fahrbahn und kein eigener Fahrstreifen. Entsprechend überholt der KFZ-Verkehr, der an einem Radfahrer auf einem Schutzstreifen vorbeifährt. § 5 (insbesondere Absatz 4) der StVO ist also zu beachten.