

## Verteiler

Ihre Nachricht:  
vom

Unser Zeichen:  
(bitte stets angeben)  
V I/22-Rad

Ihr Ansprechpartner:  
E-Mail:  
@lbm.rlp.de

Durchwahl:  
(0261) 30 29-  
Fax:  
(0261) 29141-1221

Datum:  
21.09.2010

## **Absicherung von Schnittstellen Straße-Radweg und Vermeidung missbräuchlicher Nutzung von Radwegen**

Der Betreiber einer Radverkehrsanlage und auch der, der einen Radverkehr z.B. auf einen Wirtschaftsweg zulässt, ist für eine verkehrssichere Ausgestaltung insbesondere an Querungsstellen der Wege mit klassifizierten Straßen zuständig. In Bezug auf eine möglichst verkehrssichere Gestaltung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen von Radwegen gelten folgende Grundsätze:

### **A) Verhinderung einer missbräuchlichen Nutzung von Radwegen durch Sperrpfosten**

Sperrpfosten sind in § 43 Abs. 1 StVO ausdrücklich als Verkehrseinrichtung definiert. Sie sind demnach von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen, wenn sie sich regelnd, sichernd oder verbotend auf den Verkehr auswirken (VwV-StVO zu § 43 Abs. 1).

Durch den Verweis des § 43 Abs. 1 S. 2 StVO unterliegen Sperrpfosten auch den Vorschriften des § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO. Dort ist bestimmt, dass Verkehrszeichen und –einrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Das Aufstellen von Sperrpfosten zur Verhinderung einer missbräuchlichen Nutzung von Radwegen durch andere Verkehrsteilnehmer auf der Grundlage von § 45 i.V.m. § 43 Abs.1 StVO ist ausnahmsweise nur dann zulässig, wenn eine zwingende Notwendigkeit besteht.

Dies könnte z.B. der Fall sein, wenn an einer Einmündungsstelle durch eine missbräuchliche Nutzung des Radweges durch andere Verkehrsteilnehmer – wie etwa durch landwirtschaftlichen Verkehr – eine konkrete Gefahrlage besteht und die konkrete Gefahr durch andere (auch straßenbauliche) Maßnahmen oder eine verstärkte Verkehrsüberwachung nicht verhindert bzw. beseitigt werden kann.

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht ergeben sich folgende weitere Anforderungen:

a) Die Sperrpfosten müssen für den Wegennutzer gut sichtbar sein.

Daraus folgt, dass deren Errichtung nur an übersichtlichen Stellen (z.B. nicht unmittelbar hinter einer Kurve) zulässig ist und

eine ausreichende Erkennbarkeit auch bei Dunkelheit durch entsprechende Markierungen und reflektierende, rot-weiß gestreifte Kennzeichnung des Sperrpfostens sicherzustellen ist.

b) Darüber hinaus müssen die Sperrpfosten für den bestimmungsgemäßen Nutzer des Radweges gefahrlos passierbar sein; insoweit ist insbesondere die Gewährleistung einer ausreichenden Durchfahrtsbreite links und rechts des Sperrpfostens erforderlich. Zu gewährleisten ist hierbei auch die gefahrfreie Durchfahrt für Fahrräder mit Anhänger, Liegeräder, Tandems usw.

Rechtzeitig vorher beginnende Sperrflächenmarkierungen (Zeichen 298 StVO) um den Sperrpfosten können die Erkennbarkeit und Aufmerksamkeit zusätzlich erhöhen und sind daher zu empfehlen.

## **B) Ausgestaltung von Schnittstellen Straße / Radweg**

### **1. Notwendigkeit von Umlaufsperrern**

Die Vorfahrtsregelungen im öffentlichen Verkehrsraum sind hinreichend in der StVO (u.a. § 8 StVO) geregelt.

Danach ergibt sich die Vorfahrt

- a) aus Verkehrszeichen (205, 206, 301, 306) oder
- b) dem Nachrang von Fahrzeugen, die aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße auffahren oder
- c) aus dem allgemeinen Grundsatz „rechts vor links“.

§ 45 Abs. 9 StVO bestimmt, dass Verkehrszeichen und –einrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Es ist zunächst zu prüfen, ob überhaupt eine von den normativen Vorgaben abweichende Regelung mit Verkehrszeichen zwingend erforderlich ist.

Sofern eine Vorfahrtregelung mit Verkehrszeichen (205, 206, 301, 306) erforderlich ist, reicht die Aufstellung dieser Verkehrszeichen grundsätzlich aus. Die Verhaltenspflichten des Vorfahrtverpflichteten sind in § 8 Abs. 2 StVO hinreichend geregelt.

Es ist davon auszugehen, dass Verkehrszeichen von allen Verkehrsteilnehmern beachtet werden. Sofern Verkehrsregeln missachtet werden, ist dies zunächst dem Verantwortungsbereich des Betreffenden bzw. des Aufsichtspflichtigen zuzuordnen. Ggf. ist durch bauliche Maßnahmen oder Markierungen der Kreuzungsbereich so zu gestalten, dass die vorhandene Vorfahrtregelung auch für Ortsfremde durch den optischen Eindruck verdeutlicht wird.

Umlaufsperrern sind keine Verkehrseinrichtungen. Sie werden daher nicht von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Die Entscheidung und Verantwortung zur Aufstellung von Umlaufsperrern liegt daher bei der Straßenbauverwaltung.

Bei der Entscheidung über die Aufstellung von Umlaufsperrern sind dennoch besondere Voraussetzungen zu beachten. So sind Straßen von Hindernissen und Einbauten freizuhalten.

Daher sind die Grundsätze in § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO (auf Grund besonderer Umstände zwingend geboten) gerade auch bei Umlaufsperrern sinngemäß anzuwenden.

Nur im besonderen Einzelfall, wenn sich auf Grund der besonderen Situation eine ungewöhnliche Gefährdungslage ergibt, kommt der Einbau von Umlaufsperrern als weitere Maßnahme zur „Einbremsung“ der Radfahrer ausnahmsweise in Betracht. Dies könnte z.B. der Fall sein, wenn der Radweg mit starkem Gefälle auf die Kreuzung zuläuft und dann anschließend wieder ansteigt. Hier liegt die Gefahr auf der Hand, dass Radfahrer den „Schwung ausnutzen“ wollen und daher eine besondere Gefährdungssituation gegeben ist.

## **2. Ausgestaltung**

Wird im Einzelfall der Einbau von Umlaufsperrern erforderlich, so sind diese mit einer reflektierenden rot-weißen Kennzeichnung auszustatten. Umlaufsperrern dürfen nicht zu dicht an der Fahrbahn errichtet werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass ein zügiges Räumen der Fahrbahn durch Radfahrgruppen oder Anhänger nicht mehr möglich ist (H Ras 02 Kap. 3.5.3).

Weiterhin sind sie so auszugestalten, dass unnötige Behinderungen ausgeschlossen sind und ein sicheres Befahren auch z.B. mit Anhängern möglich ist.

Wir verweisen hierzu auf die „Meckenheimer Empfehlungen für die Gestaltung von Umlaufschranken“ und bitten, diese anzuwenden.

## **C) Behandlung bereits vorhandener Verkehrszeichen- und einrichtungen sowie sonstiger baulicher Einrichtungen**

Bereits vorhandene Verkehrszeichen und –einrichtungen sowie auch sonstige bauliche Einrichtungen und Hindernisse sind auf Grundlage der zuvor beschriebenen Grundsätze zu prüfen und ggf. entsprechend zu ändern bzw. abzusichern.

Fehlt es an einer zwingenden Notwendigkeit, sind diese rechtswidrig und müssen beseitigt werden.

Abschließend weisen wir noch darauf hin, dass Radwege u.a. auch stetig sein müssen. Die häufig vorzufindende Beschilderung „Radweg Ende“ vor der Kreuzung und „Radweg Anfang“ hinter der Kreuzung widerspricht dem und ist daher insbesondere bei benutzungspflichtigen Radwegen nicht zulässig. Es handelt sich vielmehr um einen fortlaufenden Radweg, der eine Straße kreuzt und bei dem im Kreuzungsbereich ggf. Vorfahrtregelungen zu treffen sind.

  
(Technischer Geschäftsführer)