



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierungen
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf
Köln und Münster

- Dezernat 25 -

per E-Mail

10. Januar 2024
Seite 1 von 6

Aktenzeichen
VII C 4 - 58.91.24

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz Gelsenkirchen
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

per E-Mail

Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) schreibt im Hinblick auf den Einsatz von Schutzstreifen u. a. vor, dass Schutzstreifen nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden dürfen (vgl. VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 12 Satz 2, erster Satzteil). Die Anordnung außerhalb geschlossener Ortschaften ist im Straßenverkehrsrecht demnach nicht vorgesehen, da hier möglichst eine bauliche Trennung von Kfz- und Radverkehr erfolgen soll.

Gleichwohl können bauliche, straßenbegleitende Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege oftmals nicht zeitnah oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur mit erheblichem Aufwand hergestellt werden. Deshalb kann in besonderen Einzelfällen die Anordnung von Schutzstreifen unter bestimmten Randbedingungen auch außerorts zweckdienlich sein, wie z. B. zur kurzfristigen Schließung wichtiger Lücken im Radverkehrsnetz oder um eine zeitlich begrenzte Übergangslösung bis zur Fertigstellung eines baulichen Radwegs zu schaffen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



Aus diesen Gründen genehmige ich hiermit unter Bezug auf VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 2 Rn. 147 die Abweichung von der Vorschrift nach VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 12 Satz 2 erster Satzteil, um Schutzstreifen auch außerhalb geschlossener Ortschaften und auch bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 50 km/h anordnen zu können.

Dabei sind die nachfolgend aufgeführten Vorgaben zu beachten:

1) Allgemeines

- Über die Anordnung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften entscheiden die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens im Einzelfall und unter Beachtung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten und der Belange aller Verkehrsteilnehmenden.
- Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Vorschrift nach VwV-StVO zu § 1 Rn. 1 zu legen.
- Außerhalb geschlossener Ortschaften ist die Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs bzw. eines gemeinsamen Geh- und Radwegs der Markierung von Schutzstreifen grundsätzlich vorzuziehen. Durch solche Schutzstreifen darf eine zur nachhaltigen Sicherung des Radverkehrs separate Radverkehrsführung keinesfalls ersetzt oder deren Herstellung verzögert werden. Insbesondere außerorts sollte auf eine räumliche Trennung von Kfz- und Radverkehr hingewirkt werden. Bei großen Fahrbahnbreiten ist daher stets zu prüfen, ob aus dem vorhandenen Straßenquerschnitt eine gesonderte Radverkehrsführung entwickelt werden kann. So wird z. B. bei RQ 14-Querschnitten die Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs nach der „Arbeitshilfe zur Umgestaltung von RQ 14-Querschnitten im Bestand unter Berücksichtigung einer Radverkehrsanlage (gemeinsamer Geh- und Radweg)“ des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen empfohlen (vgl. Niederschrift zu TOP 11 der Verkehrsingenieur-Besprechung am 16./17.05.2023 - VIB I/2023).



- Es wird empfohlen, die Markierung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu kommunizieren.

2) Streckenbezogene Vorgaben

- Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nicht zum Einsatz kommen auf Straßen mit befestigten Seitenstreifen und auf BAB-Bedarfsumleitungen.
- Sie dürfen auch nicht angeordnet werden, wenn geeignete alternative Verkehrsflächen für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Im Rahmen des Anordnungsprozesses ist abzuwägen, inwieweit Komforteinbußen im Zuge von Alternativrouten wie leichte Umwege oder mäßige Steigungen zu akzeptieren sind.
- Auch auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h darf die Anordnung nicht erfolgen. Da bei Radverkehr auf Schutzstreifen eine besondere verkehrssichernde Wirkung durch eine möglichst geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit erzielt wird, ist stets zu prüfen, inwieweit die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der Vorgaben von § 45 Absatz 1 und Absatz 9 StVO abgesenkt werden kann. In die Prüfung sind u. a. die Streckenführung, die Überholsichtweiten und die Sichtverhältnisse mit einzubeziehen.
- Kuppen und enge Kurven bergen die Gefahr der Kollision von Kfz im Längsverkehr (Kuppen) und der permanenten Befahrung der Schutzstreifen durch Kfz („Kurvenschneiden“). Straßen mit Kuppen oder/und einer ausgeprägten Kurvigkeit bedürfen daher einer besonders eingehenden Eignungsprüfung.
- Es ist Sorge dafür zu tragen, dass der unter § 5 Absatz 4 StVO vorgeschriebene Mindestseitenabstand von 2,00 m für das Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokraftfahrzeug Führenden überall eingehalten werden kann.



3) Vorgaben für den Straßenquerschnitt und die Markierung

- Gemäß StVO Anlage 3 lfd. Nr. 22 (Zeichen 340) Spalte 3 Ge- oder Verbot Nr. 2 dürfen Schutzstreifen nur bei Bedarf (insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen) mit Fahrzeugen überfahren werden; dabei darf der Radverkehr nicht gefährdet werden. Angesichts dieser Verhaltensvorschrift muss eine ausreichende Restfahrbahnbreite zur Verfügung stehen und/oder die Verkehrsbelastung in einem verträglichen Bereich liegen, so dass ein häufiges Ausweichen von Kfz auf die Schutzstreifen im Begegnungsfall vermieden wird.
- Die Leitlinie für den Schutzstreifen ist im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 und als Schmalstrich zu markieren und ist im Zuge von vorfahrtberechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen.
- Die Breite der Schutzstreifen beträgt in der Regel (inklusive Leitlinie) 1,50 m.
- Rechts vom Schutzstreifen ist auf dem Randstreifen stets eine Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295, Schmalstrich) zu markieren. Die Breite der Randstreifen richtet sich nach der jeweils zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite und muss mindestens 0,12 m breit sein, um den Schmalstrich der Fahrbahnbegrenzung aufnehmen zu können.
- Die Breite der Kernfahrbahn (verbleibende Breite zwischen beidseitigen Schutzstreifen) muss mindestens 3,70 m betragen.
- Unter Zugrundelegung der Mindestbreiten von Schutzstreifen, Kernfahrbahn und Randstreifen können beidseitige Schutzstreifen demnach bereits bei Fahrbahnbreiten ab 6,94 m zum Einsatz kommen.
- Einseitige Schutzstreifen sind zu vermeiden, da diese von Radfahrenden versehentlich im Zweirichtungsverkehr benutzt werden könnten. Sie kommen daher nur in besonders begründeten Ausnahmefällen in Betracht. Dann muss die Kernfahrbahn (verbleibende Breite zwischen dem Schutzstreifen und der Fahrbahnbegrenzung auf der gegenüberliegenden Seite) mindestens 4,35 m betragen. Unter Zugrundelegung der Mindestbreiten von Schutzstreifen, Kernfahrbahn und Randstreifen beträgt die Mindestbreite der Fahrbahn 6,09 m.



4) Vorgaben für die Verkehrsbelastung

- Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) der Straße darf höchstens bei 4.000 Kfz/24h liegen.
- In besonders begründeten Ausnahmefällen kann die Verkehrsstärke zwischen 4.000 und maximal 5.000 Kfz/24h (DTVw) liegen. Dann jedoch muss die Breite der Kernfahrbahn mindestens 4,50 m betragen.

5) Vorgaben für die Ausführung

- Soll ein Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften angeordnet werden, darf in Fahrbahnmitte keine Längsmarkierung (Zeichen 295, 340) vorhanden sein und auch nicht angeordnet werden. Vorhandene Längsmarkierungen in Fahrbahnmitte sind zu demarkieren, wobei deutlich sichtbare „Phantommarkierungen“ möglichst zu vermeiden sind. Ausgenommen davon sind Längsmarkierungen in Knotenpunktbereichen, die im Zusammenhang mit Linksabbiegestreifen stehen.
- Das Sinnbild „Radverkehr“ gemäß § 39 Absatz 7 StVO ist jeweils am Beginn des Schutzstreifens und danach in regelmäßigen Abständen in Fahrtrichtung mittig auf dem Schutzstreifen aufzubringen, der Abstand der Sinnbilder zueinander in Längsrichtung sollte mindestens 50 m und höchstens 100 m betragen.
- Sofern im besonderen Ausnahmefall ein einseitiger Schutzstreifen angeordnet wird, ist im Bereich des rechten Fahrbahnrandes der Gegenrichtung (also dort, wo kein Schutzstreifen markiert wird) eine Piktogrammreihe aufzubringen. Die Genehmigung für den Einsatz von Piktogrammreihen wurde mit Erlass vom 25.01.2023 (Az: VII C 4 - 58.90.10) erteilt. Es dürfen nur die herkömmlichen Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO verwendet werden. Der Abstand der Sinnbilder zueinander in Längsrichtung sollte mindestens 50 m und höchstens 100 m betragen.
- Die Ausführung der Längsmarkierungen sowie der „Radverkehr“-Sinnbilder richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in der jeweils aktuellen Fassung.
- Eine Einfärbung der Schutzstreifen ist nicht erforderlich.



Dieser Erlass verliert seine Gültigkeit, sobald eine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage für die Markierung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften in Kraft tritt.

Die Bezirksregierungen werden gebeten, diesen Erlass an alle Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ihrer Zuständigkeitsbereiche mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weiterzuleiten.

Im Auftrag

gez.

