



**Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung**

Nieders. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
Postfach 1 01, 30001 Hannover

Nur per E-Mail

Region Hannover, Landkreise,
kreisfreie und große selbständige Städte,
selbständige Gemeinden, übrige Gemeinden soweit
Straßenverkehrsbehörden

Bearbeitet von Herrn Hampe

E-Mail
stefan.hampe@mw.niedersachsen.de

Nachrichtlich:

Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
43-30050/0210

Durchwahl 0511 120-
7868

Hannover
12.03.2025

Piktogrammketten mit Sinnbild Radverkehr auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 1 Abs. 1 StVO erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme. Dieser Erlass soll den Straßenverkehrsbehörden unter Bezugnahme auf die vorgenannte Regelung ermöglichen, unter bestimmten Voraussetzungen Piktogrammketten auf Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften aufzubringen.

1. Allgemeines

Im Spannungsfeld des Flächenbedarfs zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrenden in der Führungsform des Mischverkehrs auf öffentlichen Straßen werden Letztgenannte häufig gefährdet bzw. fühlen sich diese gefährdet. Diese häufig zu beobachtende Sachlage steht der beabsichtigten stärkeren Förderung des Radverkehrs für die alltägliche Mobilität im Sinne der novellierten StVO entgegen. Da wirksame Gegenmaßnahmen anhand örtlicher Gegebenheiten (Anlegen qualitativ ausreichender Radverkehrsanlagen, Schutzstreifen, Radfahrstreifen etc.) aufgrund vorherrschender Flächenkonkurrenzen zu anderen Nutzungen (z. B. Fußverkehr oder ruhender Kfz-Verkehr) häufig nicht in Frage kommen, besteht ein besonderes öffentliches Interesse darin, die skizzierten Gefährdungen zu verringern, um ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern und damit die allgemeine Verkehrssicherheit zu steigern.

Insoweit sollen Piktogrammketten zur Markierung des Radverkehrs im innerörtlichen Mischverkehr künftig im Ausnahmefall als ergänzende Maßnahme zugelassen werden, wenn vorab die Prüfung ergeben hat, dass die Errichtung einer konformen Radverkehrsanlage als Regelfall nicht umsetzbar ist, z. B. durch eine Veränderung der Querschnittsaufteilung oder Verlagerung von Flächen des ruhenden Verkehrs.

Der Einsatz von Piktogrammketten darf aber kein adäquater Ersatz für den Bau von Radverkehrsanlagen darstellen bzw. keine Auswirkungen auf etwaige Planungen zum Bau von separaten Radverkehrsanlagen haben.

2. Definition

Bei Piktogrammketten handelt es sich um eine Abfolge von Sinnbildern für Radverkehr gemäß § 39 Abs. 7 StVO, welche in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn öffentlicher Straßen in weißer Farbe markiert wird. Derartige Piktogrammketten sollen an ausgewählten Stellen allen Verkehrsteilnehmenden verdeutlichen, dass Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr erlaubt ist, also von Radfahrenden genutzt werden darf, sofern keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage vorhanden bzw. zugelassen ist.

Zur Information und Aufklärung der Verkehrsteilnehmenden sowie zur Reduzierung von Konflikten sollen derartige Markierungen das erlaubte Radfahren auf der Fahrbahn visuell unterstützen. Derartige Piktogramme dürfen nicht durch weitere Zeichen bzw. Symbole (z. B. Richtungspfeile, Sharrows o. ä.) ergänzt oder beeinträchtigt werden.

3. Grundlage und Voraussetzungen

Grundsätzlich wird der Radverkehr nach der StVO im Regelfall auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt, so dass auf diesen Fall prinzipiell nicht besonders hinzuweisen ist. Gemäß VwV-StVO zu den §§ 39-43 Ziff. IV Nr. 7 StVO kann der Fahrzeugverkehr lediglich zusätzlich auf eine besondere Verkehrssituation durch Schriftzeichen, Sinnbilder oder die Wiedergabe eines Verkehrszeichens auf der Fahrbahn aufmerksam gemacht werden. Von dieser Möglichkeit ist jedoch nur sparsam Gebrauch zu machen.

Gemäß § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO wird in derartigen Fällen hiermit eine Ausnahmegenehmigung zur Verwendung von Piktogrammketten mit dem Sinnbild „Radverkehr“ gemäß § 39 Abs. 7 StVO auf Fahrbahnen von Straßen erteilt, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird bzw. geführt werden soll.

Zuständig für die Prüfung und Anordnung von Piktogrammketten ist die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde. Der jeweils betroffene Straßenbaulastträger sowie die örtliche Polizei ist vor der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde anzuhören.

Folgende Voraussetzungen sind in diesem Zuge anhand der örtlichen Gegebenheiten einzelfallbezogen zu prüfen:

- Piktogrammketten sollen in der Regel nur auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen markiert werden, speziell auf Routen im Basis- und Vorrangnetz des Radverkehrs, an denen keine alternative Radinfrastruktur vorhanden bzw. kurzfristig umsetzbar ist;
- Insbesondere sollen Lückenschlüsse und Engstellen im örtlichen bzw. überörtlichen Radwegenetz im Fokus der Prüfung stehen - weitere mögliche Anwendungsfälle: die Aufhebung der Benutzungspflicht parallel zur Fahrbahn verlaufender Radwege bzw. die Überleitung von Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn;

- In Tempo 20-/30-Zonen (Vz. 274.1) und in verkehrsberuhigten Bereichen (Vz. 325.1) dürfen Piktogrammketten nicht zum Einsatz kommen. In Fahrradstraßen (Vz. 244.1) und -zonen (Vz. 244.3) ist der Einsatz von Piktogrammketten zwar nicht ausgeschlossen, dürfte aufgrund der baulichen Gestaltung von Fahrradstraßen und -zonen in der Regel aber nicht erforderlich sein;
- Nebenbedingungen wie die Rad- und Kfz-Verkehrsstärke, der Schwerverkehrsanteil, der ÖPNV (Buslinien, Takt, Haltestellen), die Fahrbahnbreite, der Parkdruck im Wirtschaftsverkehr (insbesondere parkende Lieferfahrzeuge auf Radverkehrsanlagen oder auf der Fahrbahn) sowie Parkplätze und deren Anordnung sind angemessen zu berücksichtigen.

Weiterhin sind folgende generelle Zielsetzungen von Piktogrammketten im Rahmen der Prüfung zu beachten:

- Die Präsenz und Rechte von Radfahrenden sollen verdeutlicht werden, indem das gegenseitige Miteinander und Verständnis zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Vordergrund steht und damit eine positive Wirkung auf das allgemeine Verkehrsverhalten entfaltet;
- Der Hinweis auf etwaige Gefahrenstellen im Mischverkehr - insbesondere an unfallauffälligen Straßenabschnitten - soll konfliktträchtige Gefahrensituationen zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr reduzieren helfen;
- Die Steigerung der objektiven Sicherheit: Änderung des Fahrverhaltens durch Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit sowie durch Reduzierung der Zahl von unerlaubt den Gehweg nutzenden Radfahrenden und damit Senkung der Konflikte mit dem Fußverkehr;
- Die Förderung der subjektiven Sicherheit: Erhöhung des Sicherheitsempfindens von Radfahrenden mittels Akzeptanzsteigerung durch andere Verkehrsteilnehmende;
- Piktogramme sollen das Miteinander im Straßenverkehr klarer gestalten, die gegenseitige Rücksichtnahme verstärken und damit die Verkehrssicherheit steigern.

4. Abmessungen

Um die Radverkehrsführung auf der Straße zu verdeutlichen, sollen in regelmäßigen Abständen weiße Fahrradsymbole auf der Fahrbahn - quer zur Fahrtrichtung ausgerichtet - markiert werden. Das Rad-Piktogramm sollte in der Regel folgende Abmessungen aufweisen:

Länge 1,30 m, Breite 1,00 m - bei breiteren Fahrbahnen: Länge 1,95 m, Breite 1,50 m.

Im Übrigen sind die Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Die Piktogramme sollten sich – je nach Bedarf – zwischen 30 und 50 Metern auf entsprechenden Straßenabschnitten wiederholen, um ins Blickfeld der Autofahrenden zu rücken und damit eine bessere Wahrnehmung der Radfahrenden sicherzustellen.

Die Lage der Piktogramme auf der Fahrbahn ist von der jeweiligen Gesamtfahrbahnbreite abhängig, sollte sich aber an folgenden Parametern orientieren:

Der rechte Piktogramm-Rand sollte jeweils einen Abstand von 1,25 m vom Fahrbahnrand ohne Parkstände bzw. mittig auf der Restfahrbahn jenseits der Parkstände aufgebracht werden zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen von Parkständen zur Abwendung der Gefahr von sogenannten

Dooring-Unfällen aufweisen. Bei unregelmäßigen Parksituationen auf der Fahrbahn sollten Piktogramme vermieden werden, damit diese nicht überparkt werden. Bei den angegebenen Abständen ist berücksichtigt, dass Radfahrende tendenziell eher rechts neben den Piktogrammen fahren.

5. Öffentlichkeitsarbeit

Generell wird eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Umsetzung derartiger Markierungsarbeiten empfohlen, um die Intention der Straßenverkehrsbehörde transparent zu verdeutlichen. Entsprechende Verlautbarungen sollten möglichst breit und angepasst an die jeweilige Zielgruppe gestreut werden, um betroffene Verkehrsteilnehmende und Anwohnende, Vertretende aus Politik und Verbänden rechtzeitig über geplante Maßnahmen und deren Gründe zu informieren.

Auch im Nachgang zur Umsetzung empfiehlt sich eine regelmäßige Information vor Ort zur Steigerung der allgemeinen Akzeptanz von Piktogrammketten und damit zugleich zur Förderung der Verkehrssicherheit.

6. Schlussbestimmung

Dieser Erlass tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft. Er tritt außer Kraft, sobald eine bundeseinheitliche StVO-konforme Anordnungsgrundlage für die Markierung von Piktogrammketten geschaffen wird.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

gez. Hampe
(elektronische Unterschrift, im Entwurf gezeichnet)