

# Rechtssichere Anordnung im Zuge der neuen StVO und VwV-StVO

**Wolfram Mischer**  
Referent, AGFS NRW

**Christoph Querdel**  
Referatsleiter, Straßen NRW

**Clemens Vogelsang**  
Bezirksregierung Münster



# Rechtssichere Anordnung **von Maßnahmen des AGFS-Leitfadens mit den Mitteln der neuen StVO und der (neuen) VwV-StVO**

**Wolfram Mischer**  
Referent, AGFS NRW

**Christoph Querdel**  
Referatsleiter, Straßen NRW

**Clemens Vogelsang**  
Bezirksregierung Münster



# Programm

13:00

**Wo stehen wir aktuell?**

**Was steht Ihrer Anordnung von Maßnahmen des Leitfadens entgegen?**

**Was fehlt Ihnen dazu (noch) im Leitfaden?**

**Wie kann die AGFS Sie darüber hinaus unterstützen?**

**Unser Fazit aus diesem Forum?**

14:30



**Netzwerken und Kommunikation mit Kaffee (Foyer)**

# Wo stehen wir aktuell?

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | BMDV AKTUELL | PRESSE / DIGITALE KOMMUNIKATION | KARRIERE | KONTAKT / BÜRGERSERVICE | DATENSCHUTZ | EN

Themen | Ministerium | Service | Suchbegriff

Kabinett beschließt Änderungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

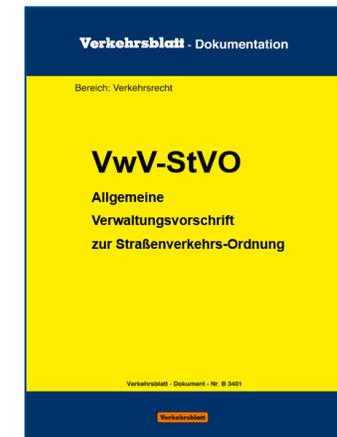
PRESSEMITTEILUNG 007/2025

## Kabinett beschließt Änderungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Wissing: Wichtiger Meilenstein für zeitgemäßes und unbürokratisches Straßenverkehrsrecht erreicht

29.01.2025  
Mobilität

ALLE PRESSEMITTEILUNGEN



„Die im Oktober 2024 in Kraft getretene Novelle der StVO verschafft den Kommunen größere Spielräume bei der Gestaltung des Straßenverkehrs vor Ort.

Um ihnen bei der Anwendung der neuen Rechtsgrundlagen die erforderliche Rechtssicherheit zu verschaffen, sind noch Folgeänderungen in der VwV-StVO erforderlich.

Der Entwurf der Bundesregierung wird nun dem Bundesrat zugeleitet, der ihn voraussichtlich in seiner Sitzung am 21.03.2025 behandeln wird.“

# Wo stehen wir aktuell?



## Die StVO richtet sich an

- die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer
- die Verwaltungen



Bundesministerium der Justiz | Bundesamt für Justiz

### Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

STVO

Ausfertigungsdatum: 06.03.2013

Vollzitat:

"Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist"

Konstitutive Neufassung gem. V v. 6.3.2013 (367) in Kraft getreten am 1.4.2013

**Stand:** Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 2.10.2024 I Nr. 299

Näheres zur Standangabe finden Sie im Menü unter [Hinweise](#)

**Fußnote**

(+++ Textnachweis ab: 1.4.2013 +++)  
 (+++ Zur Anwendung vgl. § 52 +++)  
 (+++ Zur Nichtanwendung d. Anlage 3 Nr. 22 Nr. 2 vgl. § 10 Abs. 1 eKFV +++)

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

#### Allgemeine Verkehrsregeln

##### § 1 Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.  
 (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Quelle: StVO 2013 - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis (gesetze-im-internet.de)

# Wo stehen wir aktuell?



## Die StVO richtet sich an

- die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer
- die Verwaltungen



**NEU!**

Bundesministerium der Justiz | Bundesamt für Justiz

**§ 45 (1)**  
**Die Straßenverkehrsbehörden können** die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs **beschränken** oder **verbieten** und den Verkehr **umleiten**.  
 Das gleiche Recht haben sie . . .

7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

- a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
- b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

Quelle: StVO 2013 - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis ([gesetze-im-internet.de](http://gesetze-im-internet.de))

# Wo stehen wir aktuell?



## Die StVO richtet sich an

- die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer
- die Verwaltungen



**Hier gilt  
die StVO**

## § 45 Abs. 9 StVO

1. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.
2. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.
3. Insbesondere **Beschränkungen und Verbote** des fließenden Verkehrs dürfen **nur angeordnet werden, wenn** auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse **eine Gefahrenlage besteht**, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.



4. Satz 3 gilt nicht für
  - Erprobungsmaßnahmen und Weitere

- kurze streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken
- Fußgängerüberwegen (Zeichen 293)

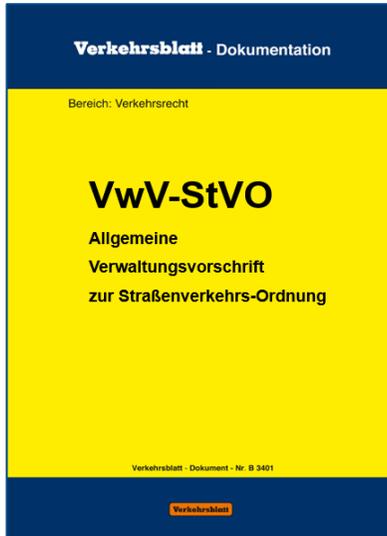
## § 45 Abs. 10 StVO

- Abs. 9 gilt nicht für
- Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse
  - Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

§ 45 Abs. 1 Ziffer 7

Quelle: StVO 2013 - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis ([gesetze-im-internet.de](http://gesetze-im-internet.de))

# Wo stehen wir aktuell?





**zu § 1 - Grundregeln**

Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) **Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.**

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift  
zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)  
Vom 26. Januar 2001\***  
 In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

**Artikel 1**

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die Eingangsworte in Absatz 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe aaa des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), des § 6 Abs. 1 Nr. 16 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 16 eingefügt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), und des § 27 des Straßenverkehrsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 3 des Gesetzes vom 7. Juli 1986 (BGBl. I S. 977) geändert worden ist, wird folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

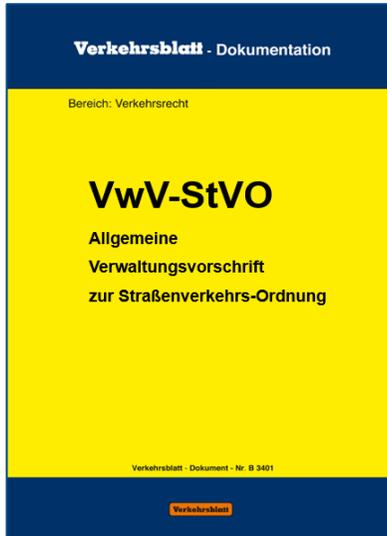
**Allgemeine Verwaltungsvorschrift  
zur Straßenverkehrs-Ordnung  
(VwV-StVO)**

**Zu § 1 Grundregeln**

- 1 I. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.
- 2 II. Öffentlicher Verkehr findet auch auf nicht gewidmeten Straßen statt, wenn diese mit Zustimmung oder unter Duldung des Verfügungsberechtigten tatsächlich allgemein benutzt werden. Dagegen ist der Verkehr auf öffentlichen Straßen nicht öffentlich, solange diese, zum Beispiel wegen Bauarbeiten, durch Absperrschranken oder ähnlich wirksame Mittel für alle Verkehrsarten gesperrt sind.
- 3 III. Landesrecht über den Straßenverkehr ist unzulässig (vgl. Artikel 72 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes). Für örtliche Verkehrsregeln bleibt nur im Rahmen der StVO Raum.

Quelle: [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund\\_26012001\\_S3236420014.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm)

# Wo stehen wir aktuell?





**zu § 1 - Grundregeln**  
 Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) **Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.**

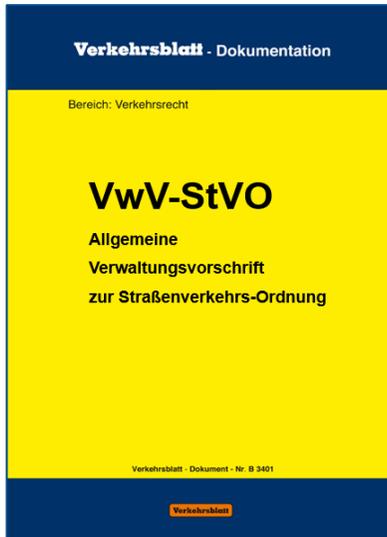
**zu den §§ 39 – 43 „Sicherheit vor Leichtigkeit“**  
*Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.  
 Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.*

**NEU - Entwurf - noch nicht gültig!**  
 zu den §§ 39 - 43 Nr. I. Ziffer 5  
 Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor.  
**Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderungen besonders zu berücksichtigen. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.**

III. Landesrecht über den Straßenverkehr ist unzulässig (vgl. Artikel 72 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes). Für örtliche Verkehrsregeln bleibt nur im Rahmen der StVO Raum.

Quelle: [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund\\_26012001\\_S3236420014.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm)

# Ist Handeln Pflicht?



## VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2, Rn. 29 - siehe auch zu § 45 Abs. 3 RN 56

Die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, **bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen** und den Zustand der Sonderwege zu überwachen. Erforderlichenfalls sind von der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei bauliche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen.

## VwV-StVO zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- II. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I erforderlich sein,
3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit **soll** auf diesen Abschnitten **in der Regel** 70 km/h nicht übersteigen.



## NRW - Auszug aus der VIB II-2019, TOP 11

### Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen

Im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 25./26.09.2018 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter TOP 4.1 u. a. ausgeführt, dass § 45 Absatz 9 StVO unter Umständen die **Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Zuge von Hauptverkehrsstraßen** unter dem Aspekt der Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs eröffne, **sofern eine Radverkehrsführung zur Trennung der Verkehrsarten nicht vorhanden sei**. Gemäß BMVI könne zur Begründung der hohe durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der jeweiligen Hauptverkehrsstraße herangezogen werden.



# Ist Handeln Pflicht?

## Neu – Entwurf

VwV-StVO zu Zeichen 274 StVO Nr. XI

- Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang **hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken.**
- Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).
- Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind.
- In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.
- Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.
- Die Anordnung kann zeitlich beschränkt werden.
- **Hochfrequentiert ist insbesondere ein Schulweg, der im Rahmen einer Schulwegplanung durch die zuständige Schule, Straßenverkehrsbehörde und ggf. Polizei und Straßenbaubehörde oder im Rahmen einer modellhaften Betrachtung als wichtiger Schulweg eingestuft wurde.**



# Ist Handeln Pflicht?

## Neu – Entwurf

VwV-StVO zu Zeichen 274 StVO

- Innerhalb geschlossener Ortschaften ist das Tempo **30 km/h zu beschreiben**.
- Dies gilt insbesondere auch in Wohnstraßen sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen.
- Im Ausnahmefall kann auf Vorfahrtsstraßen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrpläne) Rücksicht genommen werden.
- In die Gesamtabwägung sind auch Verkehrszeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.
- Die beiden Fahrtrichtungen sind zu berücksichtigen.
- Die Anordnung kann zeitlich und örtlich unterschiedlich sein.
- **Hochfrequentiert ist insbesondere ein Schulweg, der im Rahmen einer Schulwegplanung durch die zuständige Schule, Straßenverkehrsbehörde und ggf. Polizei und Straßenbaubehörde oder im Rahmen einer modellhaften Betrachtung als wichtiger Schulweg eingestuft wurde.**

The screenshot shows the website 'DEUTSCHE VERKEHRS WACHT' with a search bar and navigation menu. The main content is titled 'Radschulwegpläne' and includes a section 'Kompass im Straßenschungel: der Radschulwegplan'. Below this is a map of a school area with a legend for road types and safety features. The legend includes:
 

- guter Radweg (in einer Richtung)
- Radweg (in beiden Richtungen)
- nicht-guter Radweg (Straßen mit Parken bis zum Bordsteinschwellenverbleib, Fahrbahnverbleib)
- Kopfsteinweg
- Gefährliche Stelle (Stoßkopf)
- Kopfsteinfuß an Längskehlanlage

ter Schulwege in der Regel auf



waige negative Auswirkungen  
ebenstraßen zu befürchten sind.  
ungshilfen (z.B. Lichtzeichen-



# Ihre Fachtagung - Wo stehen Sie aktuell?



Arbeitsgemeinschaft Fußgänger und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.



[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

## Leitfaden Sofortmaßnahmen

Hinweise zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr

20. Februar 2025

## Fachtagung der AGFS NRW

Congress Center Süd der Messe Essen  
Saal Deutschland

## Wege schaffen – Wege gehen

Schnelle Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr:  
Sicher und akzeptiert!

# Ihre Fachtagung - Wo stehen Sie aktuell?

**Rechtliche Grundlagen**

**Beschränkung des fließenden Verkehrs**

**Leitfaden Sofortmaßnahmen**

Hinweise zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr

www.agfs-nrw.de

**Inhaltsverzeichnis**

- 1 Einleitung
  - 1.1 Einführung
  - 1.2 Zum Umgang mit diesem Leitfaden
  - 1.3 Rechtliche Grundlagen
- 2 Hinweise zur Planung
  - 2.1 Grundsätze der Planung
  - 2.2 Verkehrsversuch
  - 2.3 Beschränkungen des fließenden (Kfz-)Verkehrs
  - 2.4 Barrierefreiheit
  - 2.5 Sichtfelder
  - 2.6 Markierung
  - 2.7 Kommunikation
- 3 Datenblätter zu st...
  - SM 01: P...
  - SM 02A: N...
  - SM 02B: N...
  - SM 03: Ertüchtigung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr
  - SM 04: Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften
- 4 Datenblätter zu punktuellen Maßnahmen
  - PM 01: Radverkehrsführung im Bereich des Ortseingangs bei beengten Verhältnissen
  - PM 02: Umnutzung innerstädtischer Ladenlokale zu Fahrradabstellanlagen
  - PM 03A: Verbesserung der Querungsbedingungen an Knotenpunkten mit baulicher Anpassung
  - PM 03B: Verbesserung der Querungsbedingungen an Knotenpunkten ohne bauliche Anpassung
  - PM 04: Sichere Überleitung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn
- 5 Impressum

**StVO und VwV-StVO**

**Alle Maßnahmen mit dem MUNV abgestimmt**

AGFS

**1.3 Rechtliche Grundlagen**

Die rechtlichen Grundlagen aller in diesem Leitfaden vorgestellten Maßnahmen bilden die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

Bei der Erarbeitung des Leitfadens fand die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013, die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236) geändert worden ist, Berücksichtigung. Daneben sind die Vorgaben der VwV-StVO vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) eingeflossen. Darüber hinaus fand eine Abstimmung der wesentlichen Inhalte des Leitfadens mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) statt.

In Bezug auf die technischen Regelwerke wurden die aktuell relevanten Richtlinien der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) berücksichtigt. Dies erfolgte vor allem dann, wenn auf die Regelwerke z.B. in den VwV-StVO ausdrücklich Bezug genommen wird oder sie, wie z.B. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 und die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RLSA) 2015, auch noch durch einen speziellen Erlass des Landes NRW eingeführt wurden.

Darüber hinaus wurden weitere Fachliteratur, gerichtliche Entscheidungen und die Ergebnisse der sogenannten „Verkehrsingenieurbesprechung“ im Land NRW bei der Ausgestaltung des Leitfadens mit einbezogen.

Die Ausführungen in diesem Leitfaden und die dargestellten Lösungsmöglichkeiten in den Datenblättern dienen ausschließlich der Entwicklung erster Lösungsansätze für eine sichere und komfortable Gestaltung von Lückenschlüssen im Fuß- und Radverkehrsnetz. Die Anwendung des vorliegenden Leitfadens ist kein Ersatz für eine qualifizierte Fachplanung. Diese hat u.a. auf den nachfolgenden Grundlagen zu erfolgen:

- StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2023)
- VwV-StVO – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (2021)
- E-Klima – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (2022)
- RIN – Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (2008)
- RAST 06 – Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06 (2024)
- RAST 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2006)
- RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (2013)
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)
- EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (2002)
- RLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen (2015)
- H EBRA – Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (2021)
- RMS 1 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1993)
- RMS 2 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1989)
- M LV – Merkblatt für die Wahl der lichtechnischen Leistungsklasse von vertikalen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (2011)
- H RSV – Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (2021)
- H SVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (2011)
- HAV – Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (2014)
- DIN 67523 – Beleuchtung von Fußgängerüberwegen mit Zusatzbeleuchtung (2010)
- DIN 13201 – Straßenbeleuchtung (Entwurf 2020)
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum)
- Leitfaden 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum, veröffentlicht von Straßen.NRW
- Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb (2020)

Die zuvor genannten Grundlagen unterliegen in unterschiedlichen Abständen einer Aktualisierung oder Überarbeitung. Daher ist vor Anwendung der Grundlagen immer auf die Überprüfung des aktuellen Standes zu achten. In den nachfolgenden Ausführungen sind wesentliche Aspekte der genannten Grundlagen bei Bedarf kurz zusammengestellt.

AGFS

1  
1.3

Leitfaden Sofortmaßnahmen – Erstveröffentlichung innerhalb der Loseblattsammlung 05/2024 E.7

# Ihre Fachtagung - Wo stehen Sie aktuell?



Arbeitsgemeinschaft fahrender und fahrerführender  
Stellen, Standorte und Firmen in NRW e.V.



[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

## Leitfaden Sofortmaßnahmen

Hinweise zu schnell umsetzbaren Maßnahmen  
für den Fuß- und Radverkehr

Beschränkung des fließenden Verkehrs

**2**

2.3

### 2.3 Beschränkungen des fließenden (Kfz-)Verkehrs

Beschränkungen des fließenden Verkehrs, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, dürfen gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht. Daher bedarf es grundsätzlich einer Einzelfallprüfung für den entsprechenden Verkehrsraum.

Diese folgt grundsätzlich dem Vorgehen bei einem Bestandsaudit gemäß RSAS 2019 (Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen):

- I. Welche Führungsform des Radverkehrs besteht in dem betrachteten Verkehrsraum?
- II. Welche Führungsform des Radverkehrs wäre nach den aktuellen technischen Regelwerken, hier im Wesentlichen nach den ERA 2010, erforderlich, um den Radverkehr sicher zu führen?
- III. Sind der Bestand und die Ausführungen der ERA nicht deckungsgleich, ist zu prüfen, ob aus diesem Grund ein Verkehrssicherheitsdefizit vorliegt und ob aus diesem Defizit eine Gefahrenlage gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 entsteht.

Bei den ersten drei Schritten des Prüfprozesses sind die Belange aller Gruppen von Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen, insbesondere auch die des Fußverkehrs, u.a. bei der Anordnung einer gemeinsamen Führung mit dem Radverkehr. Es wird allerdings ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Beurteilung auch berücksichtigen soll, dass der motorisierte Verkehr in der überwiegenden Anzahl der Fälle der Unfallverursacher ist. Entsprechend sind dann die weiteren Schritte des Prüfprozesses durchzuführen:

- IV. Wird die Frage aus III. nach einer vorliegenden Gefahr verneint, ist diese Prüfung beendet.
- V. Wird die Frage aus III. bejaht, ist die Frage zu beantworten, ob diese Gefahr durch eine regelwerkskonforme Lösung (RAST, ERA, EFA) beseitigt werden kann:

- a. Wenn ja, ist zu entscheiden, welche Maßnahmen gemäß StVO zwingend erforderlich sind, um diese Gefahr für die Übergangszeit bis zur Umsetzung der regelwerkskonformen Lösung (RAST, ERA, EFA) zu beseitigen, damit auch bis zur Realisierung ein sicherer Betrieb der gesamten Verkehrsanlage für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden kann.
- b. Wenn nein, ist zu entscheiden, welche Maßnahmen gemäß StVO zwingend erforderlich sind, um diese Gefahr umgehend zu beseitigen, damit ein sicherer Betrieb der gesamten Verkehrsanlage für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden sichergestellt wird.

Zu den möglicherweise zu ergreifenden Maßnahmen sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Randbedingungen des Einsatzes einer Radverkehrsführung (ERA 2010) können im Einzelfall verändert werden, um die Gefahr zu beseitigen (bspw. durch Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung, Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Überholverbot für einspurige Fahrzeuge).
- Das Element eines Überholverbotes durch Zeichen 277.1 StVO findet sich nicht in den ERA 2010, denn dieses Verkehrszeichen wurde erst später in die StVO aufgenommen. Ein solches Überholverbot kann aber selbstverständlich auch eine geeignete Maßnahme auf Grundlage einer Einzelfallentscheidung sein.

Über die Anordnung von Verkehrszeichen und Markierungen entscheiden die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens im Einzelfall und unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten.

**AGFS**

E.10 Leitfaden Sofortmaßnahmen – Erstveröffentlichung innerhalb der Loseblattsammlung 05/2024

**2**

2.3

### Beschränkungen des fließenden Verkehrs – § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO

Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht.

**Einzelfallprüfung**

Ergibt die Analyse des Verkehrsraumes, dass eine besondere Radverkehrsanlage erforderlich ist, diese aber nicht vorhanden ist, ist folgender Prüfprozess durchzuführen:

- I. Welche Führungsform des Radverkehrs besteht in dem betrachteten Verkehrsraum?
- II. Welche Führungsform des Radverkehrs wäre nach den aktuellen technischen Regelwerken, hier im Wesentlichen nach den ERA 2010, Tabelle 8 sowie Bilder 7 und 8, erforderlich, um den Radverkehr sicher zu führen?
- III. Sind der Bestand und die Ausführungen der ERA nicht deckungsgleich, ist zu prüfen, ob aus diesem Grund ein Verkehrssicherheitsdefizit vorliegt und ob aus diesem Defizit eine besondere Gefahrenlage gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 entsteht.

**Besteht eine besondere Gefahrenlage?**

**JA**

Kann diese besondere Gefahrenlage durch eine ERA-konforme Lösung beseitigt werden?

**JA**

Es ist zu entscheiden, welche Maßnahmen gemäß StVO zwingend erforderlich sind, um diese Gefahr für die Übergangszeit bis zur Umsetzung der ERA-Lösungen zu beseitigen, damit bis zur Realisierung ein sicherer Betrieb der gesamten Verkehrsanlage für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden sichergestellt wird.

**NEIN**

Es ist zu entscheiden, welche Maßnahmen gemäß StVO zwingend erforderlich sind, um diese Gefahr umgehend zu beseitigen, damit ein sicherer Betrieb der gesamten Verkehrsanlage für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden kann.

**NEIN**

Prüfung ist beendet.

**AGFS**

Leitfaden Sofortmaßnahmen – Erstveröffentlichung innerhalb der Loseblattsammlung 05/2024 E.11

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Wir Sind gespannt auf die Diskussion mit Ihnen!**