

Vorlage Nr.: 2023/1005

Verantwortlich: **Dez.**
Dienststelle: **OA**

Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Planungsausschuss	30.11.2023	öffentlich	Kenntnisnahme

Kurzfassung

Eine eindeutige rechtliche Regelung auf Basis der Straßenverkehrsordnung (StVO) für die Markierung von Sicherheitstrennstreifen ist nach Ansicht der Verwaltung weiterhin nicht gegeben.

Sofern die städtischen Fachämter aus Gründen der Verkehrssicherheit die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens in Fahrradstraßen für dienlich und erforderlich halten, wird dieser jedoch markiert und insoweit von der Straßenverkehrsbehörde toleriert.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Erläuterungen

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat die Empfehlung „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ herausgegeben. Diese zeigen beispielhaft bauliche Anlagen und Markierungen für den Radverkehr und sollen die Planungen vor Ort erleichtern und im Sinne einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz landesweit einheitlich angewandt werden.

Sowohl bei der Straßenverkehrsstelle im Ordnungs- und Bürgeramt als auch im Polizeipräsidium Karlsruhe kamen Fragen zur Konformität der Musterlösungen mit den bundesweit geltenden Anordnungsregelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) auf. Eine entsprechende Anfrage wurde erstmals im März 2021 an das Ministerium gestellt.

Konkret geht es dabei um die (Rand-)Markierung von Fahrradstraßen. Die Musterlösungen sehen eine Art der Markierung vor, deren Verwendung nach den Vorgaben der StVO, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) nicht vorgesehen ist.

In der Folge hat sich die Straßenverkehrsstelle mehrfach, zuletzt mit Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup vom 24. Februar 2023, an das im Ministerium zuständige Referat gewandt.

Mit Schreiben vom 3. April 2023 hat das Ministerium für Verkehr geantwortet und mitgeteilt, dass die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens bei wörtlicher Auslegung der StVO tatsächlich nicht vorgesehen ist und auch die RMS aus dem Jahr 1993 keine angepasste Lösung bieten würde.

Dennoch sei eine Verwendung der Markierung nach dortiger Auffassung möglich. Die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens in Fahrradstraßen soll als Zeichen 295 StVO (Fahrstreifenbegrenzung) über einen unterbrochenen Breitstrich (Strich-Lücke-Verhältnis 1:1, Länge 0,5 Meter) erfolgen. Der Sicherheitstrennstreifen inklusive Markierung soll dabei 0,75 Meter breit sein. Da Fahrradstraßen nach den Vorgaben der StVO rechtlich als „Sonderweg“ einzustufen sind, kann Zeichen 295 StVO solche Sonderwege grundsätzlich „abgrenzen“ und den Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teils des Sonderwegs kennzeichnen (Anmerkung der Verwaltung: klassisches Beispiel wäre die Markierung eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens).

Den im Verhältnis 1:1 unterbrochenen Breitstrich definiert die RMS als „unterbrochene Fahrbahnbegrenzung“ und gibt als Anwendungsfall „unterbrochene Radfahrstreifenbegrenzung im Knotenpunktbereich“ mit Strich-Lückenlängen von je 0,5 Metern an. Nach Meinung des Ministeriums sei das Markierungsbild „unterbrochener Breitstrich, Strich-Lücke-Verhältnis 1:1, Länge 0,5 Meter“ somit grundsätzlich für Radverkehrsanlagen vorgesehen und eine Übertragbarkeit sei gegeben. Durch die Verwendung des Breitstrichs sei eine Verwechslungsgefahr mit anderen Markierungen (Schutzstreifen für Radverkehr) nicht gegeben. Sollte dennoch festgestellt werden, dass Radverkehr die aufgebrachte Markierung als „Schutzstreifen“ interpretiert und im Bereich des sehr schmalen „Sicherheitstrennstreifens“ fährt, sollte die Verkehrssituation in der Fahrradstraße insgesamt untersucht werden.

Das Ministerium für Verkehr teilt daneben mit, dass eine explizite Klärung durch den zuständigen Bundesgesetzgeber vorgesehen sei und dadurch zukünftig Rechtsklarheit geschaffen würde.

Eine konkrete, unmittelbare Regelung zur aufgeworfenen Markierungsfrage besteht im Ergebnis demnach nicht, was auch das Ministerium konzidiert. Die analoge beziehungsweise übertragene Anwendung einer Markierung auf eine nicht vorgesehene Situation scheidet an sich im Bereich der StVO grundsätzlich aus.

Eine Anordnungsfähigkeit ist somit aus Sicht der Stadtverwaltung weiterhin nicht gegeben.

Unbestritten – und auch wissenschaftlich belegt – ist, dass die (Schutz-)Wirkung eines solchen Sicherheitstrennstreifens in Fahrradstraßen der Verkehrssicherheit von Radfahrenden dient.

In Anbetracht des objektiv gering einzuschätzenden Risikos eines nicht rechtskonformen Sicherheitstrennstreifens in Fahrradstraßen, der in tatsächlicher Hinsicht einen Beitrag zu mehr Sicherheit leistet, hat sich die Verwaltung dazu entschieden, sich im Einzelfall nicht mehr gegen das Aufbringen eines Sicherheitsstreifens zu stellen. Sofern die städtischen Fachgremien einen Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen aus Gründen der Verkehrssicherheit für notwendig erachten, wird zukünftig – auch mit Blick auf die zu erwartende und prognostizierte Regelung durch den Bundesgesetzgeber – ein Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen markiert.