



Ansbach, den 28.01.2020

## **Anordnung einer Piktogrammreihe „Fahrrad“ und eines Schutzstreifens im Bereich Herrieder Tor bis Schalkhausen**

### 1. Anordnung eines Schutzstreifens beidseitig auf der St2246 zwischen der Fa. OBI und der Feldwiesenstraße

Die Anordnung eines Schutzstreifens für Radfahrer ist nur für innerörtliche Hauptverkehrsstraßen vorgesehen (s. ERA in Verbindung mit der StVO und der dazugehörigen VwV).

Die Staatsstraße gehört in diesem Bereich größtenteils **nicht** zum innerörtlichen Bereich.

- ➔ Eine **Innerortsstraße** oder **Stadtstraße** ist eine Straße innerhalb eines geschlossenen Siedlungsgebietes. Im Gegensatz zu Außerortsstraßen wird ihr Charakter durch **die begleitende Bebauung bestimmt**.
- ➔ Die **geschlossene Ortschaft** ist ein feststehender Begriff der deutschen Straßenverkehrsordnung und beschreibt **den räumlichen Zusammenhang von (Wohn-)Häusern**. Der Begriff dient dazu, diesen Bereich von der freien Strecke abzugrenzen und darin eigene Verkehrsregelungen aufzustellen. Dem Verkehrsteilnehmer wird der Anfang und das Ende der geschlossenen Ortschaft mit Hilfe eines gelben Ortschaftsschildes (Verkehrszeichen 310 und 311 nach § 42 Abs. 2 StVO) angezeigt. Davon abweichende Beschilderung hat keine rechtliche Verbindlichkeit. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung erfordert dafür, dass eine *"geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt"*. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, *"wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden"*.

Eine Begrenzung von 60km/h auf 50km/h ändert nichts an der Tatsache, dass es sich noch immer um eine Außerortsstraße handelt, da lediglich einzelne Gebäude, und diese auch nur auf einer Seite, vorhanden sind, die nicht als geschlossene Bebauung wahrnehmbar sind.

Weiterhin wäre es bei diesem Vorhaben notwendig, für den Radfahrer sichere Querungen zu gestalten, die einerseits auf Höhe der Fa. OBI als auch im Bereich Feldwiesenstraße zu schaffen wären.

- ➔ siehe Auszug aus der ERA:

Am Anfang und am Ende von Zweirichtungsradwegen, auch bei der Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung), ist für den Radverkehr in Gegenrichtung eine sichere Quermöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen (vgl. Nr. II.4 der VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4 StVO; Rn. 36). Das gilt auch für bestehende Radwege. Der häufigste Anwendungsfall ist dabei der Übergang zwischen der freien Strecke und der Ortsdurchfahrt. Dazu ist gemeinsam, z. B. im Rahmen einer Verkehrsschau, zu prüfen, welche Maßnahmen im Einzelfall zwingend geboten sind. Soweit straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausreichen, ist durch die Straßenverkehrsbehörden alsbald über deren Anordnung zu entscheiden.

In Betracht kommt die Schaffung von Querungsstellen mit Sperrflächenmarkierung, Mittelinsel und/oder Lichtzeichenregelung. Die Sperrflächenmarkierung allein ist zumindest im Zuge verkehrsbedeutsamer Hauptverkehrsstraßen nur für eine zeitlich überschaubare Übergangszeit bis zu einer baulichen/verkehrstechnischen Lösung vertretbar

## 2. Anordnung einer Piktogrammreihe „Fahrrad“ beidseitig vom Herrieder Tor über die Schalkhäuser Straße bis zur Fa. OBI

Hinweis auf die VwV zu § 39 StVO:

- Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verhaltensvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.
- Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen.

2.1. Durch die niedergeschriebene Absicht, dass die Piktogrammreihe „Fahrrad“ auf der genannten Strecke aufgebracht werden soll, um den übrigen Verkehrsteilnehmern zu signalisieren, dass auch Radfahrer in diesem Bereich auf der Fahrbahn unterwegs sein können/dürfen, widerspricht man hier der VwV, die wie o.a., verbietet, Verkehrszeichen anzuordnen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben.

- Durch Schriftzeichen, Sinnbilder oder die Wiedergabe eines Verkehrszeichens auf der Fahrbahn kann der Fahrzeugverkehr lediglich zusätzlich auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden. Von dieser Möglichkeit ist nur sparsam Gebrauch zu machen. Sofern dies dennoch in Einzelfällen erforderlich sein sollte, sind die Darstellungen ebenfalls nach den RMS auszuführen (VwV zu § 39 StVO).

Da die Straßenbenutzung in §2 StVO eindeutig geregelt ist, und Radfahrer im relevanten Bereich auch auf der Straße fahren dürfen, da kein offizieller Radweg mit Benutzungspflicht ausgeschildert ist, ist bereits aus diesem Grund die gewünschte Piktogrammreihe nicht zulässig.

2.2. Weiterhin fordert die VwV, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.

Eine Anbringung von Piktogrammen im Abstand von 30m (oder vielleicht auch 40m) widerspricht hier ganz klar der Forderung der VwV.

2.3. Zudem entfaltet ein auf die Fahrbahn markiertes Piktogramm keinerlei rechtliche Wirkung, da die Fahrbahnmarkierungen nur zur Wiederholung eines vertikal aufgestellten Verkehrszeichens zulässig ist (§ 30 StVO und dazugehörige VwV).

2.4. Weiterhin soll die geplante Piktogrammreihe an bestehenden markierten Parkflächen links vorbeigeführt werden. Abgesehen davon, dass sich die Piktogramme dann nahezu in der Fahrbahnmitte befinden, können sie leicht zur Verwirrung sowohl der Radfahrer als auch der Fahrzeugführer führen, wenn dort zeitweise keine Fahrzeuge geparkt sind. Sollte ein Radfahrer der Piktogrammreihe folgen, würde er, für den nachfolgenden Verkehr überraschend, auf einmal in die Fahrbahnmitte wechseln.

Die Sicherheit des Straßenverkehrs wäre somit nicht mehr gewährleistet.

Aus polizeilicher Sicht würde durch die Markierung mit Piktogrammen dem Radfahrer eine Sicherheit suggeriert, die diese Markierung nicht leisten kann.

### 3. Modellversuch AGFK in Erlangen

Derzeit läuft im Bereich Erlangen ein Modellversuch auf Veranlassung der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Bayern), der sich mit der Thematik Piktogrammketten beschäftigt (<https://agfk-bayern.de/modellversuche-der-agfk-bayern/>).

Schon aus der Tatsache, dass es sich um einen Modellversuch handelt, der unter Beteiligung des Bayerischen Staatministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und unter wissenschaftlicher Betreuung der TU Nürnberg, Prof. Dr. Harald Kipke erfolgt, ergibt sich, dass es sich um einen „Sonderfall“ außerhalb der Regeln der StVO und der einschlägigen Richtlinien in der derzeit gültigen Form handelt.

Der Stadt Ansbach wäre deshalb zu empfehlen, so ein Projekt erst nach Abschluss des Versuchs oder aber nur im Rahmen des Versuchs zu starten. Das Projekt läuft aber bereits seit Sommer 2019, die Nachuntersuchungen sollen im Sommer 2020 beginnen. Nachträglich wird Ansbach wohl nicht mehr in den Versuch aufgenommen werden können.

### 4. Fazit

Weder die Anbringung einer Piktogrammkeite „Fahrrad“ noch die Markierung eines Schutzstreifens sind aus den genannten Gründen zum derzeitigen Zeitpunkt aus polizeilicher Sicht rechtskonform.

Die VwV zur StVO ist für die Verwaltung bindend und kann nicht ,aus welchen Gründen auch immer, ignoriert werden.

Peter Hauff  
Polizeihauptkommissar+

**Polizeiinspektion Ansbach**  
**Sachbearbeiter Verkehr (Stadt)**  
**Sachbereichsleiter Verkehr**  
**Karlsplatz 6, 91522 Ansbach**