

VwV-StVO bis 15.11.2021	VwV-StVO ab 16.11.2021
<p>Zu § 1 Grundregeln</p> <p>I. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr.</p>	<p>Zu § 1 Grundregeln</p> <p>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</p> <p><i>Aus der amtlichen Begründung:</i> <i>Das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die gegenwärtige Formulierung zum Stellenwert der Verkehrssicherheit und deren Positionierung in „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ Nummer 1 Nummer 2 Satz 2 VwV-StVO (Verkehrssicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs) werden weder dem Rang noch dem Anspruch von Bund, Ländern und Gemeinden gerecht. Die Aufnahme in die Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO verdeutlicht die Priorität und mündet in der Benennung der gemeinsamen Strategie und Verpflichtung zur „Vision Zero“.</i></p>
<p>Zu Absatz 4 Satz 2</p> <p>3. Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichnete und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen. Zur besseren Erkennbarkeit des Radfahrstreifens kann in seinem Verlauf das Zeichen 237 in regelmäßigen Abständen markiert werden. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. Radfahrstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.</p> <p>4. Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden. Ist das nicht möglich, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.</p> <p>Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, daß</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. (...) 	<p>Zu Absatz 4 Satz 2</p> <p>10 3. Ein Radfahrstreifen ist ein durch Zeichen 237 angeordneter Sonderweg, der mittels Zeichen 295 (Breitstrich: 0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt ist. Zur besseren Erkennbarkeit ist in regelmäßigen Abständen Zeichen 237 oder das Sinnbild Radverkehr als Markierung aufzubringen. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder an Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. Befindet sich rechts von dem Radfahrstreifen ein Parkstreifen, kommt ein Radfahrstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. In Kreisverkehren sind Radfahrstreifen nicht zulässig.</p> <p>11 4. Lässt sich ein Radfahrstreifen nicht verwirklichen, ist die Anordnung eines Schutzstreifens zu prüfen. Ergibt die Prüfung, dass die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich ist, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr zu prüfen. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.</p> <p><i>Aus der amtlichen Begründung:</i></p>

<p>bb) Zeichen 240 – gemeinsamer Fuß- und Radweg</p> <p>cc) Zeichen 241 – getrennter Fuß- und Radweg</p> <p>III. Über die Kennzeichnung von Radwegen mit den Zeichen 237, 240 oder 241 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei. ...</p>	<p><i>Ein Ziel der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist es, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Folglich sollte das grundsätzliche Ziel sein, immer eine mögliche Lösung für eine gute Radwegführung zu finden. Wenn also die optimale Lösung in Form eines Radfahrstreifens nicht umsetzbar ist, sollte zumindest die Prüfung nach anderen Optionen obligatorisch sein. Daher ist die Verwaltungsvorschrift an dieser Stelle so zu fassen, dass eine Prüfung zur Anordnung eines Schutzstreifens und alternativ die Freigabe von Gehwegen immer zu erfolgen hat.</i></p> <p>Voraussetzung für die Anordnung ist, daß</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. (...) <p>bb) Zeichen 240 – gemeinsamer Geh- und Radweg</p> <p>cc) Zeichen 241 – getrennter Rad- und Gehweg</p> <p>III. Über die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen durch die Zeichen 237, 240 oder 241 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei. (...)</p>
<p>Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4</p> <p>I. Radwege ohne Benutzungspflicht Radwege ohne Benutzungspflicht sind für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen ohne Zeichen 237, 240 oder 241. (...)</p>	<p>Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4</p> <p>30 I. Radwege ohne Benutzungspflicht Radwege ohne Benutzungspflicht sind für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen ohne Zeichen 237, 240 oder 241. (...)</p> <p>30 III. Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gekennzeichnet werden.</p>
<p>Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren</p> <p>4 II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sind Radwegefurten stets zu markieren. ...</p>	<p>Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren</p> <p>II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten stets zu markieren. (...)</p>
<p>Zu § 12 Halten und Parken Zu Absatz 3 Nr. 1</p> <p>2 Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die 5-Meter-Zone ausreichende Sicht in die andere Straße nicht schafft oder das Abbiegen erschwert, ist die Parkverbotsstrecke z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu</p>	<p>Zu § 12 Halten und Parken Zu Absatz 3 Nr. 1</p> <p>Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern keine ausreichende Sicht in die andere Straße schafft oder das Abbiegen erschwert, ist diese z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu</p>

<p>verlängern. Da und dort wird auch die bloße Markierung der 5-Meter-Zone zur Unterstreichung des Verbots ratsam sein.</p>	<p>verlängern. Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden.</p>
<p>Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil</p> <p>XI. Grünpfeil</p> <p>27 1. Der Einsatz des Schildes mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) kommt nur in Betracht, wenn der Rechtsabbieger Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen ausreichend einsehen kann, um die ihm auferlegten Sorgfaltspflichten zu erfüllen. Es darf nicht verwendet werden, wenn (...)</p>	<p>Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil</p> <p>XI. Grünpfeil</p> <p>27 1. Der Einsatz des Schildes mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) kommt nur in Betracht, wenn der Rechtsabbieger Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen ausreichend einsehen kann, um die ihm auferlegten Sorgfaltspflichten zu erfüllen. Es darf nicht verwendet werden, wenn (...)</p> <p>35 h) sich im unmittelbaren Bereich des rechtsabbiegenden Fahrverkehreine Aufstellfläche für das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung befindet.</p> <p>XII. Grünpfeil für den Radverkehr</p> <p>39 1. Für die Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr (Zeichen 721) gelten die Vorgaben der Nummer XI mit Ausnahme der Nummer 1 Buchstabe e und der Nummer 4 Satz 2 entsprechend.</p> <p>40 2. Über die in Nummer XI Nummer 1 Satz 2 genannten Fällen hinaus kommt eine Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr nicht in Betracht, wenn</p> <p>41 a) bei allgemein hohem Radverkehrsaufkommen der Anteil des geradeaus fahrenden Radverkehrs den Anteil des nach rechts abbiegenden Radverkehrs erheblich übersteigt und die Verkehrsfläche ein sicheres Überholen des wartenden Radverkehrs nicht gewährleistet oder</p> <p>42 b) der nach rechts abbiegende Radverkehr in der Knotenpunktzufahrt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240) oder einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt wird (Zeichen 239 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1022-10).</p> <p>43 Befindet sich in der Straße, in die eingebogen wird, ein baulich angelegter Radweg, muss dieser deutlich von dem daneben befindlichen Gehweg abgegrenzt sein. Warteflächen für zu Fuß Gehende müssen über eine hinreichende Größe verfügen.</p>

	<p>Entsprechendes gilt bei Vorliegen eines getrennten Rad- und Gehweges (Zeichen 241).</p> <p>44 3. Zeichen 721 ist grundsätzlich am Hauptsignalgeber anzubringen. Sind besondere Lichtzeichen für den Radverkehr vorhanden, soll Zeichen 721 am Signalgeber für den Radverkehr angebracht werden, wenn hierdurch der Fußverkehr nicht gefährdet wird.</p> <p>45 4. Eine gemeinsame Anordnung von Zeichen 720 und Zeichen 721 ist unzulässig, wenn der Radverkehr auf einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen, einem Schutzstreifen für den Radverkehr oder einem straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radweg geführt wird und der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat.“</p> <p><i>Aus der amtlichen Begründung zu Randnummer 41: Von einem der Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr entgegenstehenden hohen Radverkehrsaufkommen im Sinne von Nummer XII Nummer 2 Buchstabe a der VwV zu § 37 ist auszugehen, wenn die Radverkehrsstärke in der Zufahrt mehr als 250 Rad Fahrenden pro Spitzenstunde beträgt und der Anteil des rechts abbiegenden Radverkehrs gleichzeitig unter 10 % liegt.</i></p>
<p>Zu Zeichen 220 Einbahnstraße</p> <p>4 IV.</p> <p>1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn</p> <p>5 a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,</p> <p>6 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,</p> <p>7 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.</p> <p>2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen,</p>	<p>Zu Zeichen 220 Einbahnstraße</p> <p>4 IV.</p> <p>1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn</p> <p>5 a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,</p> <p>6 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,</p> <p>7 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.</p> <p>2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen,</p>

<p>ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 (Sinnbild eines Fahrrades und „frei“) anzubringen. Vgl. zu Zeichen 267.</p>	<p>ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) anzubringen. Bei der Begegnungsbreite im Sinne von Satz 1 Buchstabe a handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum.</p> <p><i>Aus der amtlichen Begründung:</i></p> <p><i>Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat sich unter den in der derzeitigen VwV aufgeführten Rahmenbedingungen in der Praxis langjährig sehr bewährt – auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Sie ist durch entsprechende Forschung abgesichert. Die Regelung ist durch konkrete Vorgaben klar definiert und berücksichtigt somit hinreichend die unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen. Die Anhebung der Anforderungen an die Begegnungsbreite würde die Anwendungsmöglichkeiten der Einbahnstraßenöffnung reduzieren und nicht – wie geplant und erforderlich – erweitern. Die Änderung der Mindestbegegnungsbreite wird daher abgelehnt.</i></p>
<p>Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße</p> <p>1 I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.</p> <p>2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).</p>	<p>Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße</p> <p>1. I. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte oder eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.</p> <p>2. II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).</p> <p>3. III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche</p>

	<p>Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.</p> <p>4 IV. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.</p> <p>3 III. Die VwV zu den Zeichen 274.1 und 274.2 gilt entsprechend.</p>
	<p>Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone</p> <p>1 I. Vgl. zu § 45 Absatz 1i.</p> <p>2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradzonen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).</p> <p>3 III. Die VwV zu den Zeichen 274.1 und 272.2 gilt entsprechend</p>
<p>Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit</p>	<p>Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit</p> <p>14 XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.</p>
<p>Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone</p> <p>3 III. Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in einen Fußgängerbereich (Zeichen 242.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht. Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.</p>	<p>Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone</p> <p>III. Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.</p>

	<p>Zu Zeichen 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen</p> <p>1 I. Zeichen 277.1 soll nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere aufgrund von Engstellen, Gefäll- und Steigungsstrecken, oder einer regelmäßig nur schwer zu überblickenden Verkehrslage, ein sicherer Überholvorgang von einspurigen Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann.</p> <p>2 II. Im Übrigen wird auf die Nummern III und IV der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 276 „Überholverbot“ verwiesen.</p>
	<p>Zu Zeichen 342 Haifischzähne</p> <p>1 II. Haifischzähne sind so aufzubringen, dass die Spitzen der Dreiecke in Richtung des wartepflichtigen Verkehrs zeigen.</p> <p>2 II. Soll die Markierung eine Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervorheben, ist sie auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten über die gesamte Fahrbahnbreite anzuordnen. Eine entsprechende Markierung empfiehlt sich insbesondere bei Zweirichtungsradwegen.</p> <p>3 III. Eine Anordnung zur Hervorhebung einer Wartepflicht für den Fahrverkehr infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen kommt insbesondere an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen in Betracht, die besondere Sorgfalt erfordern.</p>
	<p>Zu den Zeichen 350.1 und 350.2 Radschnellweg und Ende eines Radschnellwegs</p> <p>1 Das Zeichen dient der Kennzeichnung von Radschnellwegen nach Maßgabe der straßenrechtlichen Vorschriften.</p>
<p>Zu § 45</p> <p>Zu Absatz 1i Fahrradzonen</p>	<p>Zu § 45</p> <p>Zu Absatz 1i Fahrradzonen</p> <p>45 i I. Für die Anordnung von Fahrradzonen gilt Nummer XI der Verwaltungsvorschrift zu Absatz 1 bis 1e mit Ausnahme der Nummer 3 entsprechend.</p> <p>45 j II. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte im Sinne des § 45 Absatz 1i setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Die</p>

	<p>Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs müssen jedoch ausreichend berücksichtigt werden (Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr).</p> <p>45k III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände soll grundsätzlich verzichtet werden.</p>
--	--

Stand: November 2021