



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70173 Stuttgart

Regierungspräsidien

Freiburg

Karlsruhe

Stuttgart

Tübingen

– Höhere Straßenverkehrsbehörden –

Abteilung Nachhaltige Mobilität

Name: Dr. Sebastian Schweiger

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen: VM4-3851-9/11
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 04.08.2025

Nachrichtlich:

Abteilung 2, Referat 45

– Im Hause –

Ministerium des Inneren, für
Digitalisierung und Kommunen,
Referat 31

Landkreistag BW

Städtetag BW

Gemeindetag BW

AGFK-BW e.V.

Mehr Sicherheit und Leichtigkeit für den Radverkehr durch den richtigen Einsatz von Sperrpfosten und anderen Verkehrseinrichtungen

Einführung

Der Radverkehr ändert sich und damit auch die Gefahren für den Radverkehr. Fahrräder werden vielfältiger und schneller. Pedelecs, Lastenräder, E-Lastenräder, Spezialräder und Fahrradanhänger gehören zum Alltag. Es werden weitere Entfernungen mit höheren Geschwindigkeiten zurückgelegt, auch außerorts. Alleinunfälle von Fahrradfahrenden führen oft zu schweren Verletzungen. Die Zahl dieser Unfälle liegt auf hohem Niveau.

Von verkehrsrechtlich angeordneten Verkehrseinrichtungen wie z. B. Sperrpfosten und Umlaufsperrn innerhalb des Lichtraumprofils des Radverkehrs gehen regelmäßig Gefahren für den Radverkehr aus. Gleiches gilt für nicht verkehrsrechtlich angeordnete Einrichtungen wie



z. B. „Poller“. Bei Kollisionen mit diesen kann es zu schweren Verletzungen kommen. Solche Einrichtungen beeinträchtigen die **Sicherheit des Radverkehrs**.

Entsprechende Einrichtungen auf Radverkehrsanlagen können zudem das Befahren für Radfahrende, insbesondere von Lastenrädern, Erwachsenen-Dreirädern, Tandems oder Fahrrädern mit Anhängern, be- oder verhindern. Sie beeinträchtigen daher auch die **Leichtigkeit des Radverkehrs**.

Aus diesen Gründen soll auf Flächen des fließenden Radverkehrs auf solche Verkehrseinrichtungen in der Regel verzichtet werden.

Verkehrseinrichtungen können der Sicherheit des Radverkehrs dienen, wenn sie Verkehrsflächen des Fuß- und Radverkehrs vor dem Befahren durch Kraftfahrzeuge sichern oder den Radverkehr vor einem unbeabsichtigten Gelangen in einen anderen vorfahrtsberechtigten Verkehrsstrom (Kfz- oder Schienenverkehr) schützen.

Der vorliegende Erlass skizziert Hinweise und Regeln zur verkehrssicheren Anordnung von Verkehrseinrichtungen. Er dient den Straßenverkehrsbehörden als Richtschnur im Rahmen ihrer Ermessensentscheidungen.

Rechtlicher Rahmen

Verkehrseinrichtungen im Sinne dieses Erlasses sind Schranken und Umlaufsperrn, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen.

Verkehrseinrichtungen sind gemäß § 39 Abs. 1 in Verbindung mit § 43 Abs. 1 Satz 4 StVO straßenverkehrsrechtlich anzuordnen. Die StVO stellt seit der Fassung vom 11. Dezember 2024 in § 45 für eine solche Anordnung von Verkehrseinrichtungen zwei Wege zur Verfügung:

1. Anordnungen gemäß § 45 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 9 StVO dienen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. § 45 Abs. 9 Satz 1 enthält dabei ein Vermeidungsgebot für Verkehrseinrichtungen. Das bedeutet, dass auf Verkehrseinrichtungen überall, wo es möglich ist, verzichtet werden soll. Eine Anwendung ohne Problemlage scheidet aus. Dabei sind die nachfolgenden Punkte relevant:
 - a. Auf Flächen des fließenden Radverkehrs soll auf Verkehrseinrichtungen aufgrund des hohen Verletzungspotenzials für Radfahrende grundsätzlich verzichtet werden.



- b. Für die Anordnung ist der Nachweis einer „qualifizierten Gefahrenlage“ nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erforderlich.
 - c. Falls die Notwendigkeit von Sperrmaßnahmen besteht, sind alternative Lösungen zu Verkehrseinrichtungen vorzuziehen. Es ist stets der Grundsatz der mildestmöglichen Maßnahme zu beachten. So ist immer zunächst zu prüfen, ob die qualifizierte Gefahrenlage durch mildere Maßnahmen hinreichend gemindert werden kann, wie z. B. durch Anordnung von Gefahrzeichen, Vorfahrtregelungen mittels Verkehrszeichen, Markierungen oder sonstige bauliche Maßnahmen.
2. Anordnungen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7b StVO, für die gemäß § 45 Abs. 10 StVO die Regelungen aus § 45 Abs. 9 StVO zum Vermeidungsgebot bzw. zum Nachweis einer Gefahrenlage nicht gelten.

Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7b StVO zählen u. a. Anordnungen von Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden. Diese Bereitstellung kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge), vgl. VwV-StVO zu § 45, Rn. 14e. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist zu berücksichtigen, die Sicherheit des Verkehrs darf nicht beeinträchtigt werden (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO).

Schranken und Sperrpfosten sind nur dann zulässig, wenn sie sich regelnd, sichernd oder verbotend auf den Verkehr auswirken (vgl. VwV-StVO zu § 43 Rn. 2). Ein solcher Einsatzzweck muss also vorliegen.

Diese Verkehrseinrichtungen sind rot-weiß gestreift auszuführen. Ausnahmen davon stellen die Leiteinrichtungen (Leitpfosten, Leitschwellen, Leitborde, vgl. § 43 Abs. 1 Satz 1 StVO) dar. Sind solche oder vergleichbare Einrichtungen nicht rot-weiß gestreift, handelt es sich nicht um anordnungsfähige Verkehrseinrichtungen.

Nicht straßenverkehrsrechtlich anordnungsfähige Poller oder nicht straßenverkehrsrechtlich angeordnete Sperrpfosten, Umlaufsperrn oder Absperrgeländer im Verkehrsraum sind oft **Verkehrshindernisse**. Gemäß § 32 Abs. 1 StVO ist es verboten, Verkehrshindernisse im Verkehrsraum zu errichten, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Bei den oben genannten Einrichtungen ist regelmäßig von Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs auszugehen, wenn sie sich im Verkehrsraum des Radverkehrs befinden.



Randbedingungen zum Einsatz

3. In manchen Fällen dienen Verkehrseinrichtungen direkt der **Sicherheit des Radverkehrs**. Sie sind dann geeignet, wenn die erreichbaren Sicherheitsgewinne höher gewichtet werden, als die Gefahr, die von der Verkehrseinrichtung selbst ausgehen kann.
4. Zur Sicherstellung der **Leichtigkeit des Radverkehrs** ist bei der Anordnung von Verkehrseinrichtungen auf Radverkehrsflächen immer darauf zu achten, dass die Nutzung einer für den Radverkehr zulässigen Verkehrsfläche weder maßgeblich erschwert noch verhindert wird. Dies gilt auch für breitere oder längere Fahrräder (z. B. Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger).
5. Um Umlaufsperrn nach Möglichkeit zu vermeiden, sind insbesondere bei Querungen des Radverkehrs mit Straßen mildere Maßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Dabei ist eine Abwägung zwischen der Sicherheit sowie Leichtigkeit des querenden Radverkehrs und der Leichtigkeit des gequerten Kfz-Verkehrs vorzunehmen. In diesem Rahmen ist auch ein Absenken der zulässigen Geschwindigkeit auf der Straße zu prüfen.
6. Sperrpfosten müssen immer rot-weiß ausgeführt sein: Entweder vollständig allseitig reflektierend gemäß Zeichen 600-60 Verkehrszeichenkatalog oder mit Zeichen 605 bzw. Zeichen 626 StVO (siehe auch Nr. 12 dieses Erlasses). Zur optischen Vorankündigung von Sperrpfosten ist eine ausreichend lange, keilförmige Fahrbahnmarkierung aufzubringen (empfohlene Länge ca. 20 m vor und hinter dem Pfosten).
7. Radschnellverbindungen müssen frei von festen Einbauten sein. Ausnahmen betreffen Umlaufsperrn an Bahnübergängen.
8. Die Anforderungen von Einsatzkräften (z. B. Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste), wie beispielsweise die Erreichbarkeit von Einsatzorten, sind bei der Anordnung von Verkehrseinrichtungen zu berücksichtigen. Dabei gelten keine höheren Anforderungen als beim straßenbegleitenden Parken.

Besondere Anwendungsfälle für Verkehrseinrichtungen

9. **Geschützte Radfahrstreifen („Protected Bikelanes“)** sind Radfahrstreifen, die entweder durch eine als Markierung ausgeführte Sperrfläche oder durch eine Kombination aus Sperrfläche und darin angeordneter Trennelemente (siehe hierzu Nr. 11a dieses Erlasses)



vor dem Befahren bzw. Beparken durch Kfz geschützt sind und dadurch zu einer Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Radfahrenden beitragen.

- a. Für die Ausführung nur in Form einer markierten Sperrfläche gelten keine höheren verkehrsrechtlichen Anforderungen als für Radfahrstreifen.
 - b. Wenn eine der o. g. verkehrsrechtlichen Voraussetzungen entweder nach Nr. 1 oder Nr. 2 vorliegt, können an Radfahrstreifen zusätzlich zur Markierung linienhaft Verkehrseinrichtungen als Trennelemente vorgesehen werden. Dabei sind die Vorgaben Nr. 3 bis Nr. 8 dieses Erlasses zu beachten.
10. **Modale Filter** finden sich üblicherweise im Zuge von Wegen, Fahrradstraßen oder -zonen, in denen auch Kfz zugelassen sind. Sie können insbesondere zum Einsatz kommen, wenn entweder ab einer bestimmten Stelle die Befahrung mit Kfz untersagt ist (z. B. dem Beginn einer „echten Fahrradstraße“), oder wenn zur Verkehrsberuhigung für den Kfz-Verkehr Schleifenstraßen umgesetzt werden, die für den Radverkehr aber durchlässig bleiben sollen. Darunter fallen die sogenannten Diagonalsperren.
- a. Modale Filter sollten nach Möglichkeit ohne Sperrpfosten innerhalb des Verkehrsraums des Radverkehrs ausgeführt werden. Vorrangig sollten Alternativen (wie gegenläufige Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr) oder bauliche Maßnahmen (z. B. Fahrbahnteiler, Inseln, Fertigteilelemente) geprüft werden.
 - b. Wenn eine der o. g. verkehrsrechtlichen Voraussetzungen entweder nach Nr. 1 oder Nr. 2 vorliegt, können modale Filter, in begründeten Fällen auch mit Sperrpfosten, auf der Fahrbahn angeordnet werden. Dabei sind die Vorgaben Nr. 3 bis Nr. 8 dieses Erlasses zu beachten.

Weitere Festlegungen zu Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

11. Hiermit ergehen nach § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO die nachfolgenden Erlaubnisse:
- a. Für die Anwendungsfälle Nr. 9b und Nr. 10b darf Zeichen 628 StVO mit weißen Schwellenelementen dauerhaft eingesetzt werden.
 - b. Nicht vermeidbare Schranken bzw. Umlaufsperrn auf öffentlichen Wegen mit zugelassenem Radverkehr dürfen mit Zeichen 600 StVO kenntlich gemacht werden (alternativ kann auch Zeichen 625 StVO verwendet werden). Zeichen 600 kann auch



bei breiten Einbauten im Zuge von Modalen Filtern zum Einsatz kommen, sofern diese etwa rechtwinklig und mittig zur Fahrtrichtung stehen.

12. Für den Radverkehr ist Zeichen 626 StVO zur besseren Rundumerkennbarkeit auch in konvex gebogener oder zylindrischer Form („Leitzylinder“ bzw. „Verkehrsleitsäule“) zulässig. Ein zweckdienlicher Einsatzbereich ist für Sperrpfosten oder Masten von Verkehrszeichen gegeben, die aufgrund örtlicher Randbedingungen nur im oder direkt am Lichtraumprofil des Radverkehrs stehen können (alternativ kann auch Zeichen 605 StVO verwendet werden).

Schlussbestimmungen

13. Das Technische Regelwerk der FGSV sowie die „Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ in der jeweils gültigen Fassung sind zu berücksichtigen.
14. Die Straßenverkehrsbehörden werden gebeten, im Rahmen der turnusmäßigen Verkehrsschauen sowie bei konkreten Hinweisen, z. B. von Bürgerinnen und Bürgern, bestehende Verkehrseinrichtungen auf Flächen für den Radverkehr sukzessive anhand der o. g. Kriterien zu prüfen. Dabei sind auch bestehende Verkehrshindernisse wie nicht angeordnete Sperrpfosten bzw. Umlaufsperrn einzubeziehen.
15. Nicht mit dem Erlass übereinstimmende Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse sind gemäß der o. g. Kriterien abzuändern und anzuordnen, oder zu entfernen.
16. Werden Defizite erkannt, die eine konkrete Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden bewirken können, so sind diese unverzüglich zu beheben. Können diese Defizite nicht behoben werden, so ist die entsprechende Anordnung umgehend aufzuheben und die Einrichtung ebenfalls zu entfernen.
17. Die Regierungspräsidien werden gebeten, die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden entsprechend zu unterrichten.

gez.

Sebastian Kaufmann,
Ministerium für Verkehr