

verbotswidrigen Fahrzeugverkehr gefährdet oder behindert zu werden; das gilt auch für Fußgänger in durch Z. 250 gesperrten Straßen (OLG München NZV 2014, 360). Ist Lieferverkehr freigegeben, gilt dies für alle gewerblichen Lieferungen, insbesondere den Transport von Gegenständen, Waren und Gütern (OLG Jena VRS 123, 485 = SVR 2013, 307; auch für Werbeplakate für Schaukästen), nicht aber für private Transporte (KG VRS 62, 65), auch nicht für das Abholen oder Bringen von Personen (OLG Bamberg VerkMitt 2018 Nr. 58). Sind Taxen zugelassen, gilt das nicht für Mietwagen (VG Braunschweig NZV 2001, 149). Obwohl die Ausweisung von Fußgängerzonen mit Straßenbahnverkehr aus Verkehrssicherheitsgründen unglücklich ist, gibt es solche Bereiche (z.B. in Würzburg oder Berlin). Auch Straßenbahnen unterliegen dabei der Schrittgeschwindigkeit,⁵⁴ müssen auf Fußgänger Rücksicht nehmen und dürfen sie weder gefährden noch behindern; wenn nötig, ist zu warten. Andererseits dürfen Fußgänger nach § 1 Abs. 2 den Straßenbahnverkehr nicht unnötig behindern (VGH München VRS 126, 247 und VRS 126, 307). Die Absicherung einer Fußgängerzone mit schwer erkennbaren niedrigen Ketten zwischen Pfosten kann bei Stürzen Amtshaftungsansprüche nach § 839 BGB, Art. 34 GG wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht auslösen (OLG Hamm VerkMitt 2009 Nr. 56 = NZV 2009, 450).

Zeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße)

Fahrradstraßen dienen der Förderung des Radverkehrs in städtischen Bereichen. War vorher allgemeiner Verkehr zugelassen, muss die Straße vor ihrer Einrichtung als Fahrradstraße durch Teilentwidmung dem Radverkehr angepasst werden. Bei Einrichtung von Fahrradstraßen gilt das Prinzip der selbsterklärenden Straße (dazu kritisch Koehl SVR 2018, 421 und 340). Es gelten die allgemeinen Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung, an Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrtregeln (Anl. 2 lfd. Nr. 23). Der Rückbau eines noch vorhandenen Radweges ist zwar nicht zwingend, die parallele Vorhaltung eines Radweges sollte aus Verkehrssicherheitsgründen aber vermieden oder er sollte als Gehweg (Z. 239) ausgewiesen werden. Gehwege neben Fahrradstraßen dürfen weder von Radfahrern noch von Kraftfahrern benutzt werden. Durch Zusatzzeichen zu Z. 244.1 können auch andere Verkehrsarten zugelassen werden, vor allem KFZ der Anlieger. Müllfahrzeuge dürfen Fahrradstraßen mit eingeschränkten Sonderrechten nach § 35 Abs. 6 befahren.

Auf Fahrradstraßen dürfen Radfahrer abweichend vom Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2) nebeneinander fahren; für ein sicheres Aneinandervorbeifahren ist deshalb eine Mindestbreite pro Fahrtrichtung von 2,50 m erforderlich. Fahrradstraßen stehen auch Fußgängern zur Verfügung, ohne dass es einer besonderen Beschilderung bedarf. Die Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) ist meist nicht erforderlich, aber bei entsprechender Verkehrsdichte des Radverkehrs zulässig.

Für den Radverkehr und alle durch Zusatzzeichen zugelassenen Fahrzeuge gilt höchstens Tempo 30. Fahrradstraßen sind keine Trainingsstrecken für den Radsport. Auch Radrennfahrer unterliegen dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme (§ 1 Abs. 1) und dürfen nur max. 30 km/h fahren (OLG Karlsruhe VRS 111, 447 = NZV 2007, 47 = DAR 2007, 98). Da eine Tempo

⁵⁴ Nach § 50 Abs. 3 BOSTrab müssen Straßenbahnen die für den übrigen Verkehr geltende Höchstgeschwindigkeit beachten.

30-Zonenbeschilderung durch Z. 244.1 nicht aufgehoben wird, sind die Z. 274.1 bei Einrichtung einer Fahrradstraße zu entfernen. Der Radverkehr darf durch andere weder gefährdet noch behindert werden; erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit weiter zu verringern.

Zeichen 244.3 und 244.4 (Beginn und Ende einer Fahrradzone)

Abseits des Hauptverkehrs- und Vorfahrtstraßennetzes kann sich das Bedürfnis ergeben, flächendeckende Schutzzonen für den Radverkehr durch die Z. 244.3 und 244.4 einzurichten. Verhaltensrechtlich orientieren sich Fahrradzonen an Fahrradstraßen (Z. 244.1). In ihnen ist anderer Verkehr als Radverkehr nur nach gesonderter Freigabe durch ein Zusatzzeichen zulässig. Da Fahrzeuge im Sinne der eKFV grundsätzlich auch Radverkehrsflächen nutzen sollen, besteht eine Ausnahme für diese Verkehrsart, weil diese Fahrzeuge wie der Radverkehr die Fahrbahn benutzen dürfen. Sollen weitere Verkehrsarten zugelassen werden, bedarf es einer Kennzeichnung mittels Zusatzzeichen, z.B. für KFZ der Bewohner, Lieferverkehr. Innerhalb der Zone gilt Tempo 30, wobei der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Wenn nötig, muss die Geschwindigkeit weiter verringert werden. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die allgemeinen Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und Vorfahrt. Innerorts muss abseits von Vorfahrtstraßen (Z. 306) mit Fahrradzonen gerechnet werden (§ 39 Abs. 1b). Wegen des fehlenden Sichtbarkeitsprinzips – keine Wiederholung des Z. 244.3 „Fahrradzone“ an Kreuzungen und Einmündungen – muss zur Verdeutlichung des Zonenbewusstseins innerhalb der Fahrradzone in regelmäßigen Abständen das Z. 244.3 auf der Fahrbahn aufgebracht werden.

Zeichen 245 (Bussonderfahrstreifen)

Mit Z. 245 wird ein Sonderfahrstreifen für **Linienbusse** („Busspur“) angeordnet. Der **Schüler- und Behindertenverkehr** gilt als Linienverkehr (§§ 42, 43 PBefG). Umfasst wird neben der Schüler- und Behindertenbeförderung auch der Transport zum und vom Kindergarten. Die Kennzeichnung richtet sich nach § 33 Abs. 4 BOKraft bzw. § 1 Abs. 2 BOKraft i. V. m. § 1 Nr. 4d, g und i der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des PBefG.

Weiterhin können je nach den örtlichen Bedürfnissen auf Busspuren **Taxen, Radfahrer, Krankenfahrzeuge und Busse im Gelegenheitsverkehr** zugelassen werden. Dies gilt nicht für Sonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. Auch **Elektrofahrzeuge** i. S. d. § 2 EmoG⁵⁵ oder **Elektrokleinstfahrzeuge** nach der eKFV⁵⁶ dürfen auf Busspuren zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich beeinträchtigt wird, wobei auch an den Nahtstellen zum allgemeinen Verkehr die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs stets vorgeht (Rn. 8 VwV-StVO zu Z. 245). Elektrokleinstfahrzeuge sind verhaltensrechtlich nahe am Fahrrad positioniert, Ziel ist hier eine Gleichbehandlung mit dem Radverkehr. Diese Option soll mithin unter den gleichen Voraussetzungen wie für den

⁵⁵ Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) vom 5.6.2015 (BGBl. I S. 898).

⁵⁶ Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV) vom 6.6.2019 (BGBl. I S. 756).