

Wermelskirchen 22.05.2025

Fraktion im Rat der Stadt Wermelskirchen

Frau Bürgermeisterin
Marion Holthaus
per E-Mail

zur Weiterleitung
an den Vorsitzenden
des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr
Herrn Michael Schneider

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Holthaus,
sehr geehrter Herr Schneider,

im Namen der Fraktion BürgerForum stelle ich die nachfolgenden

Anfragen

zum Thema

„Radanbindung Dabringhausen an die Balkantrasse bzw. die Innenstadt von Wermelskirchen“

mit der Bitte um Beantwortung in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 23.06.2025.

a) K18 – Dabringhausen – Hilgen

Zu diesem Thema gibt es Beratungen in den Gremien des Rheinisch-Bergischen Kreises und der Stadt Wermelskirchen bereits seit dem Jahr 2019. Im September 2021 wurde auf Basis eines Gutachtens und politischen Beratungen in Burscheid und Wermelskirchen auf Kreisebene beschlossen, die Kreisverwaltung zu beauftragen, eine Ausführungsplanung in Auftrag zu geben.

Im November 2023 hat die Kreisverwaltung als aktuellen Sachstand mitgeteilt, dass noch keine Ausführungsplanung beauftragt wurde und die Bezirksregierung in 2 Fragestellungen zu beteiligen sei:

- Klärung, ob ein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist;

- Klärung, ob die K18 zur Fahrradstraße umgewandelt werden kann, weil vermutlich die Kosten eines Geh-/Radweges in der Machbarkeitsstufe zu gering angesetzt worden waren

Bis heute gibt es hierzu keine weiteren, aktuelleren Informationen seitens der Kreisverwaltung. **Hier ist die Kreisverwaltung seitens der Stadt Wermelskirchen dringend aufzufordern, zu einer konkreten Entscheidung zu kommen, die eine realistische und realisierbare Radanbindung im Kern beinhalten sollte.**

Wenn sich die beschlossene Variante des Radweges nicht umsetzen lässt, ist jede andere Variante besser als nichts zu unternehmen.

b) K15 – Antrag Fahrradstraße

Zu diesem Thema wurde seitens des Bürgerforums und der Freien Wähler am 15.5.2023 ein Antrag zur Einrichtung einer Fahrradstraße von Schürholz bis Hinterhufe gestellt.

Hierzu wird dringend um Mitteilung des aktuellen Sachstands gebeten.

Hierzu gibt es die Aussage, dass eine Fahrradstraße nur eingerichtet werden könne, wenn die Kreisstraße in eine Gemeindestraße umgewidmet wird und somit in die Verantwortung der Stadt übergeht.

Der ADFC hat hierzu eine rechtliche Ausarbeitung veröffentlicht, die dieser Anfrage als Anlage beigefügt ist. Nach dieser ist es doch möglich, auch auf einer Kreisstraße eine Fahrradstraße einzurichten.

c) L101 – Antrag Machbarkeitsstudie

Im gleichen Sitzung des Ausschusses, in dem der vorstehende Antrag zur K15 gestellt wurde, wurde durch das BürgerForum und die Freien Wähler ein weiterer Antrag zum Thema „**Machbarkeitsstudie Radweg entlang der L101**“ gestellt.

Auch hierzu wird dringend um Mitteilung des aktuellen Sachstandes gebeten.

mit der Bitte um Beantwortung in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 23.06.2025.

Mit freundlichen Grüßen



Oliver Platt

Jan Lawrenz

Anlage: Ausarbeitung des ADFC zur Zulässigkeit einer Fahrradstraße außer Orts auf einer Kreisstraße

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Zulässigkeit einer Fahrradstraße außer Orts auf einer Kreisstraße

Ist es zulässig, eine Fahrradstraße außer Orts und auf einer Kreisstraße anzuordnen?

Eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) schließt grundsätzlich anderen Fahrzeugverkehr als Radverkehr aus. Fußgängerverkehr ist immer zugelassen, auch ohne Gehwege. Zusätzlich darf durch Beschilderung anderer Fahrzeugverkehr zugelassen werden. Das ist in Deutschland praktisch in allen Fahrradstraßen der Fall. Unterschiedlich ist die Art der Ausnahme. Die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu Zeichen 244.1 StVO nennt den Anliegerverkehr. Ebenso zulässig und üblich ist die Freigabe für den Kfz-Verkehr, der dann die Regeln für das Verhalten in Fahrradstraßen einzuhalten hat: Einhalten einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Gebot, Radfahrer weder zu gefährden noch zu behindern und wenn nötig, die Geschwindigkeit weiter zu verringern (Ge- oder Verbot Nr. 2 zu Zeichen 244.1).

Fahrradstraße und Straßenrecht

Wenn vorher allgemeiner Verkehr zugelassen war, muss eine Straße vor ihrer Einrichtung als Fahrradstraße dem Radverkehr angepasst werden. Das gilt nicht, wenn Kfz-Verkehr zugelassen bleibt. Bis auf wenige Verhaltensvorschriften gelten in Fahrradstraßen die allgemeinen Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt (Ge- oder Verbot Nr. 3 zu Zeichen 244.1). Eine Fahrradstraße ist nach der StVO kein Geh- und Radweg, wie die unterschiedliche Beschilderung (Zeichen 244.1 einerseits, Zeichen 240 andererseits) und die unterschiedlichen Verhaltensregeln zeigen. Aber auch im Sinne des Straßenrechts ist eine Fahrradstraße kein „selbstständiger Geh- und Radweg“ nach Art. 53 Nr. 2 BayStrWG, sofern dort Kfz-Verkehr zugelassen ist. Ein beschränkt- öffentlicher Weg nach dieser Vorschrift und damit eine „sonstige öffentliche Straße“ nach Art.3 Abs. 1 Nr. 4 BayStrWG wäre eine Fahrradstraße allenfalls dann, wenn dort nur Anliegerverkehr (mit Kraftfahrzeugen) zugelassen wäre.

Die VwV-StVO zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bestimmt unter Rand-Nr. 45a:

„Vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie insbesondere durch Zeichen 242.1 und 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.“

Die Fahrradstraße wird als ein Anwendungsfall genannt. Notwendig ist die Teileinziehung (im Regelfall) dann, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend vom Gemeingebrauch ausgeschlossen werden. Das ist bei Zulassung des allgemeinen Kfz-Verkehrs nicht der Fall. Dagegen würde eine Herabstufung zu einem Geh- und Radweg es nach dem letzten Satz nicht erlauben, Kfz-Verkehr zuzulassen. Wenn die Kreisstraße als Fahrradstraße mit einem Zusatzzeichen für Kfz-Verkehr freigegeben bleibt, geht ihre Eigenschaft als Straße des überörtlichen Verkehrs nicht verloren. Anders wäre es einer Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“, weil sie den Durchgangsverkehr ausschließen würde.

Die Einstufung einer Straße nach dem Straßenrecht hat somit keinen Einfluss darauf, ob dort eine Fahrradstraße auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts angeordnet werden kann. Das Straßenverkehrsamt, das für diese Anordnung zuständig ist (§ 44 Abs. 1 StVO), nimmt staatliche Aufgaben wahr und nicht solche der Kommune. Es ist also nicht die Kommune, die ihre Gemeindestraße zur Fahrradstraße macht und auch nicht der Landkreis, bei dem das Straßenverkehrsamt eingerichtet ist, in Bezug auf die Kreisstraße. Das Straßenverkehrsamt ist nach § 45 StVO bei der Anordnung einer Fahrradstraße nicht einmal auf das Einvernehmen der Gemeinde angewiesen, anders als bei der Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen (Abs. 1c) oder Fahrradzonen (Abs. 1i). Auch das zeigt, dass die Einstufung der Straße nicht maßgeblich ist.

Fahrradstraße und Straßenverkehrsrecht

Die VwV zu Zeichen 244.1 StVO unterscheidet nicht nach Straßenklassen, enthält aber die Vorgabe, dass Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Das ist möglicherweise in einer Gemeindestraße eher als in einer Kreisstraße der Fall. Die vorherrschende Verkehrsart ist aber eine Frage des Einzelfalls und nicht der Einstufung der Straße.

Die VwV-StVO begrenzt die Anordnung einer Fahrradstraße auch nicht auf innerörtliche Straßen. Ein Gegenbeispiel sind Fußgängerbereiche. Sie dürfen nach der VwV zu Zeichen 242.1 StVO nur innerhalb geschlossener Ortschaften angeordnet werden. Die VwV-StVO zu Fahrradstraßen enthält keine solche Einschränkung.

§ 45 StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen. Es wäre verfehlt, in dieser Vorschrift über Abs. 9 S. 4 Nr. 2 StVO hinaus nach einer speziellen Anordnungsbefugnis für Fahrradstraßen zu suchen. Der Paragraf enthält nicht für jede Anordnung einzelne Ermächtigungen, sondern in den Abs. 1 ff teils allgemeine und teils spezielle Anordnungsvoraussetzungen. An bestimmte verkehrsrechtliche Beschränkungen stellt Abs. 9 strengere Anforderungen, von denen Fahrradstraßen wiederum ausgenommen sind. Für ihre Anordnung muss nicht der Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage nach Abs. 9 S. 3 erbracht werden, der für die Anordnung eine Strecken-Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erforderlich wäre.

Wie oben dargestellt, trifft es nicht zu, dass eine Fahrradstraße nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nur im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet werden können und dass Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ausgeschlossen sind. § 45 Abs. 1i StVO schreibt all das nur für die 2020 neu in die StVO aufgenommenen Fahrradzonen (Zeichen 244.3 StVO) vor. Diese Einschränkung für Fahrradzonen ist nicht auf Fahrradstraßen übertragbar. Es handelt sich um eine Ausnahmenvorschrift für eine Zonenregelung nach dem Vorbild des § 45 Abs. 1c StVO, die sich nicht auf eine streckenbezogene Regelung ausdehnen lässt. Dass Fahrradstraßen und Fahrradzonen unterschiedlich zu behandeln sind, ergibt sich auch daraus, dass sie im Katalog des § 45 Abs. 9 S. 4 getrennt aufgeführt sind: Fahrradstraßen in Nr. 2, Fahrradzonen in Nr. 8.

Verkehrsversuch

Verkehrsversuche sind in der jüngsten StVO-Änderung vom April 2020 erleichtert worden. Sie können nun auch ohne besondere örtliche Gefahrenlage angeordnet werden (§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 7 StVO). Wie bisher können nur Regelungen erprobt werden dürfen, die auch als endgültige Regelungen zulässig wären. Dazu gehört auch die Anordnung des Zeichens 244.1 Fahrradstraße.

Ergebnis

Eine Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr durch Zusatzzeichen kann außer Orts und auf einer Kreisstraße eingerichtet werden. Das Straßenrecht und das Straßenverkehrsrecht stehen der Anordnung nicht entgegen.

Quelle:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)
Mohrenstraße 69
10117 Berlin
Telefon: 030-2091498-0
E-Mail: roland.huhn@adfc.de
Web: www.adfc.de
Ansprechpartner: Roland Huhn, Referent Recht