



Landratsamt Ebersberg

Antrag auf eine Fahrradstraße Stellungnahmen der Fachstellen

Stellungnahme Regierung v. OBB

Abteilung Straßenverkehrsrecht Fr. Breitenberger vom 24.09.2020

- Nach Herabstufung der Staatsstraße 2351 in eine Kreisstraße handelt es sich weiterhin um eine klassifizierte Straße. Diese muss dem überörtlichen Verkehr dienen und fließend laufen können.
- Verkehrsrechtliche Anordnungen, insbesondere solche, die sich auf den fließenden Verkehr auswirken, dürfen nach dem Willen des Bundesgesetzgebers nur unter sehr eng begrenzten Voraussetzungen angeordnet werden (§ 45 Abs. 9 StVO). Insbesondere muss aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, z. B. der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, erheblich übersteigt. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist dabei stets zu beachten.

Stellungnahme Regierung v. OBB

- Die Anordnung von Tempo 30-Zonen (VZ 274.1) oder auch 30 km/h nach VZ 274-30 (analog Fahrradstraße) auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Staats-, und Kreisstraßen) ist nach § 45 Abs. 1c Straßenverkehrsordnung außerorts nicht zulässig, was auch für die St 2351 als Staatsstraße gilt. Wenn in der Nähe eine Schule, ein Kindergarten oder ein Altenheim mit direktem Eingang zur Straße liegt, ist eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.
- Sofern die betroffenen Gemeinden die Straße in ihre Baulast nehmen und zur Gemeindeverbindungsstraße erklären, könnte über die Anordnung einer Fahrradstraße – hier darf der Kfz-Verkehr (z. B. Anliegerverkehr) nur gering sein und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h betragen) erneut nachgedacht werden.

Stellungnahme Regierung v. OBB

- Bei einer Erprobung eines Verkehrsversuches nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO muss in der Anordnung dargelegt werden, was erprobt werden soll und mit welchem Ziel. (Erprobung für maximal 1 Jahr, wenn der Verkehrsversuch auf eine dauerhafte Lösung ausgelegt ist.) Dies ist i.d.R. der Fall wenn eine Straße eine hohe Unfallhäufigkeit hat, kann diese für z.B. für Motorradfahrer versuchsweise für 1 Jahr gesperrt werden.
- Ein Verkehrsversuch darf aber nicht die Regeln der StVO aushebeln (30 km/h außerorts!).

Stellungnahme Bayer. Staatsministerium

Ministerium für Wohnen, Bau u. Verkehr Hr. Neuendorff vom 24.09.2020

- Die geplante Abstufung zur Kreisstraße bedeutet, dass die Straße weiterhin Bedeutung für den überörtlichen Verkehr haben soll. Ob die Kreisstraße diese Funktion noch für alle Benutzungsarten, für die sie gewidmet ist, erfüllen kann, wenn für einen ihrer Abschnitte die Anordnung einer Fahrradstraße (Zeichen 244.1/244.2 StVO) ergeht, oder vielmehr eine Abstufung angezeigt ist, ist aus straßenrechtlicher Sicht eine Frage des Einzelfalls.
- In den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA), wird die Fahrradstraße im Kapitel „Radverkehr in Erschließungsstraßen“ behandelt. Ausführungen zum Einsatz von Fahrradstraßen außerorts finden sich darin nicht, weil implizit davon ausgegangen wird, dass sie in der Regel ein Instrument für die Verkehrsführung innerorts darstellen.

Stellungnahme Bayer. Staatsministerium

- Die Einrichtung und Kennzeichnung von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1/244.2 StVO) kann nur streckenbezogen und nur dann und nur dort erfolgen, wo dies auf Grund besonderer Umstände zwingend geboten ist (vgl. §§ 39 Abs. 1, 45 Abs. 9 StVO), insbesondere wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Eine Beschränkung auf den Bereich innerhalb geschlossener Ortschaften ist weder durch die StVO noch die VwV-StVO vorgegeben.
- Gibt es bereits ähnliche Fahrradstraßen in Bayern, die ebenfalls außerorts liegen und als Präzedenzfall dienen könnten? Solche Präzedenzfälle gibt es für die von der Staatsbauverwaltung betreuten Straßen nicht. Ob es im kommunalen Bereich derartige Fälle gibt, ist hier nicht bekannt.
- Auf einen Verkehrsversuch nach §45 Abs. 1 wird in der Stellungnahme nicht eingegangen

Stellungnahme des AGFK Bayern

Geschäftsführung Frau Guttenberger vom 24.09.2020

- In zahlreichen unserer Mitgliedskommunen existieren bereits Fahrradstraßen. Diese nehmen dort eine wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr im Netz ein. Die Fahrradstraßen liegen in erster Linie in bebauten Gebieten, außerorts sind derzeit keine Fahrradstraßen bekannt. In fast allen Fahrradstraßen sind Kraftfahrzeuge zugelassen, es gibt kaum „echte“ Fahrradstraßen.
- Die Erfahrungen zeigen, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden soll, um alle Verkehrsteilnehmer über die richtige Verhaltensweise und Regelungen zu informieren. Ein häufiges Problem sind zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten, hier kann mit baulichen Maßnahmen entgegengewirkt werden.
- Erfahrungen mit Fahrradstraßen gibt es beispielsweise in München, Nürnberg, Bamberg, Regensburg, Memmingen, Sonthofen, Augsburg, Garching.

Stellungnahme des AGFK Bayern

- Zu Fahrradstraßen an Kreisstraßen liegen uns bislang keine Erfahrungen vor, auch eine Abfrage bei unseren Mitgliedslandkreisen hat ergeben, dass es dort aktuell keine Kreisstraßen gibt, die als Fahrradstraße ausgewiesen wurden. Eine verbindliche Aussage hinsichtlich der Rechtslage kann der AGFK leider nicht tätigen. Ggf. könnte aber das Bayerische Straßen- und Wegegesetz gegen eine Ausweisung als Fahrradstraße sprechen (Art. 3 und Art. 53/ Abs. 2 BayStrWG).

Stellungnahme vom Markt Glonn

vom 30.09.2020 Auszüge:

- Wir sind verwundert, dass von den Fraktionen ein Antrag an den Landkreis gerichtet wird, ohne vorab mit den betroffenen Gemeinden zu sprechen.
- Gemäß amtlicher Verkehrszählung von 2015 nutzen die ST2351 zwischen Moosach und Glonn 530 Fahrzeuge täglich.
- Bei einer gemeindlichen Zählung im Juli 2020 lag das Verkehrsaufkommen bei knapp 1000 Fahrzeugbewegungen am Tag (incl. etwa 200 Radfahrer).
- Durch eine Sperrung der Staatsstraße rechnet man mit zusätzlichen 500 Fahrzeugen von und in Richtung Zorneding, die den Marktplatz Glonn und den Ortsteil Schlacht belasten würden.
- In einer Mehrheitsentscheidung im Dezember 2019 hat der Marktgemeinderat Glonn die Übernahme der Straße abgelehnt. Entsprechend dem BayStrWG müssen die Gemeinden nur Straßen übernehmen, die technisch ordnungsgemäß hergestellt sind, was hier nicht der Fall ist.

Stellungnahme vom Markt Glonn

- Nach unseren Informationen ist eine Fahrradstraße auf Kreis- und Staatsstraßen nach dem BayStrWG nicht möglich.
- Der Bahndamm wurde 1994 durch einen Verwaltungsakt unter Schutz gestellt. Seitdem hat sich die Situation für Amphibien kontinuierlich verschlechtert. Da der Bahndamm bereits jetzt in der Freizeit durch Fußgänger und Radfahrer genutzt wird, werden weitere Einschränkungen abgelehnt.
- Bei einer naturnahen Verbesserung der Oberfläche des Bahndamms und einer Rücknahme des Bewuchses, ließe sich eine deutliche Verbesserung für die Freizeitnutzung erzielen. Außerdem würde die Auslichtung auch einen ökologischen Mehrwert z.B. auch für Amphibien, bringen.

Stellungnahme der Gemeinde Moosach

vom 06.10.2020 Auszüge:

- Der Radverkehr hat im Sommer 2020 von und nach Moosach deutlich zugenommen. Es wird daher begrüßt, dass die Verbindung zwischen Moosach und Glonn fahrradfreundlicher gestaltet werden soll.
- Die ST2351 ist an vielen Stellen kurvenreich, hügelig und unübersichtlich. Radfahrer insbesondere Familie mit Kindern und Senioren fühlen sich auf der Straße nicht sicher.
- Der alte Bahndamm wird heute von Spaziergängern, Joggern und Mountainbikern genutzt. Rennradfahrer, Berufspendler mit Fahrrad und E-Bike-Fahrer nutzen Bahndamm dagegen heute nicht. Diese bevorzugen asphaltierte Straßen, ein Radweg auf befestigtem Kies auf dem Bahndamm stellt daher für diese Gruppen keine Alternative dar.
- Der Bahndamm sollte deshalb unberührt bleiben.

Stellungnahme der Gemeinde Moosach

- Für eine Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer, wird im Waldbereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 für erforderlich gehalten. Außerhalb des Waldes wäre auch Tempo 50 vorstellbar. Diese Begrenzungen evt. eingeschränkt von März bis Oktober.
- Eine Benutzungseinschränkung für den übrigen Verkehr nur für Anlieger wird kritisch gesehen.

Offener Brief von BN und Aktionskreis Energiewende Glonn

Brief vom 29.09.2020

Auszüge:

- Es gilt den alten Bahndamm als Biotop zu erhalten. Derzeit sind Begegnungen zwischen Fußgängern und Radfahrern nicht selten problematisch. Bei einer Ausgestaltung zu einem radtauglichen Naturerlebnispfad, wäre ein entspanntes wandern, insbesondere mit Kindern nicht mehr möglich.
- Die ST2351 zwischen Glonn und Moosach ist für den überörtlichen Verkehr nicht relevant und für den örtlichen kaum. Die kurvige Strecke ist ein Anziehungspunkt für Motorradfahrer, aber auf Grund ihrer Schönheit wird sie auch von Radfahrern (mit Kindern) genutzt. Dabei sind entstehende Gefahrensituationen unvermeidlich.
- Auch der Lärm ist für die Anwohner mittlerweile unerträglich, fahren doch an schönen Sommertagen mehr als 250 Motorräder am Tag. Es wurde dagegen eine Unterschriftenaktion gestartet und Bgm. Oswald übergeben.

Offener Brief von BN und Aktionskreis Energiewende Glonn

- Der Antrag der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen, ÖDP/ Linke und SPD für eine Fahrradstraße wird vollumfänglich unterstützt.
- Die Behauptung sei falsch, für die Errichtung einer Fahrradstraße wäre eine Herabstufung der Staatsstraße (Kreisstraße) zur Gemeindestraße erforderlich.
- Laut Auskunft der Rechtsabteilung des ADFC Deutschland, sei die Klassifizierung einer Straße nicht entscheidend, um darauf eine Fahrradstraße zu errichten, auch außerorts.

BayStrWG zum Thema Fahrradstraße

Telefonische Auskunft von ROB, Fr. Wastl am 07.10.2020:

- Eine Fahrradstraße ist ein beschränkt- öffentlicher Weg nach Art. 53 Abs.2 BayStrWG und ist nach Art. 3 BayStrWG unter Klasse 4 als sonstige öffentliche Straße einzustufen.

Auszug BayStrWG nachfolgende Folien:

Auszug aus dem BayStrWG

Art. 3 Einteilung der Straßen, Verordnungsermächtigung

(1) Die Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Klassen eingeteilt:

1. Staatsstraßen;

das sind Straßen, die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind.

2. Kreisstraßen;

das sind Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluß von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen.

Auszug aus dem BayStrWG

3. **Gemeindeverbindungsstraßen, Ortsstraßen (Gemeindestraßen nach Art. 46).**

4. Öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt-öffentliche Wege, Eigentümerwege (sonstige öffentliche Straßen nach Art. 53).

Auszug aus dem BayStrWG

Art. 53 Einteilung der sonstigen öffentlichen Straßen

Sonstige öffentliche Straßen sind:

1. die öffentlichen Feld- und Waldwege;

das sind Straßen, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen;

2. die beschränkt-öffentlichen Wege;

das sind Straßen, die einem beschränkt-öffentlichen Verkehr dienen und eine besondere Zweckbestimmung haben können. Hierzu zählen die Friedhof-, Kirchen- und Schulwege, die Wanderwege (Art. 141 Abs. 3 Satz 2 der Verfassung), die Geh- und Radwege, soweit diese nicht Bestandteile anderer Straßen sind (selbständige Geh- und Radwege), sowie die Fußgängerbereiche.

Lenkungskreis Fahrradfreundl. LKR

Auszug aus dem Sitzungsprotokoll vom 21.11.2019

- Es wurde kritisiert, dass der Inhalt der für den ULV vorgesehenen Sitzungsvorlage völlig von dem abweicht, was in den bisherigen Beratungen aller Gremien als Zweck dieses Radweges definiert war, nämlich eine alltagstaugliche Verbindung zu schaffen, d.h. insbesondere denen ein Angebot zu machen, die täglich mit dem Rad zur Arbeit/ zum Bahnhof Grafing fahren. Nun sei ein Naturerlebnisweg vorgeschlagen, der ausschließlich am Freizeitverkehr orientiert ist.
- Die ursprüngliche Version (abschnittsweise Nutzung des Bahndammes, Teilsperrung der Straße oder straßenbegleitender Radweg) sollte weiterhin gefordert werden. Zudem würde der Grund für den Straßentausch EBE13/St2351 wegfallen, da dies auch zur Umsetzung der Radwegeverbindung vorgesehen war.

RTR Runder Tisch Radfahren

Auszug aus dem Sitzungsprotokoll vom 28.09.2020

- Zur Radachse Grafing Bhf. – Glonn:
Über das Ergebnis aus dem ULV wird in nächster Sitzung berichtet. Der RTR wird sich mit diesem „politischen“ Radweg im Moment nicht weiter beschäftigen.
- RTR besteht aus Mitgliedern des ADFC, Vertreter vom LRA und der Kommunen

Fahrradschutzstreifen an der ST2351

Prüfung einer möglichen Verwirklichung:



Fahrradschutzstreifen an der ST2351

Prüfung einer möglichen Verwirklichung:

- Dieser ist nur innerorts zulässig vgl. VwV StVO zu § 2, Absatz 4, Nr. 5:
- 5. „Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.“

Fahrradschutzstreifen an der ST2351

Prüfung einer möglichen Verwirklichung:

- Die Staatsstraße zwischen Glonn und Moosach hat eine ca. Fahrbahnbreite von 4,90 mtr bis 5,20 mtr., wenn man außen vorlassen würde, dass ein Schutzstreifen nur innerorts zulässig ist, dann bräuchte man in beiden Fahrtrichtungen je einen Streifen von 125 cm Breite, dann würden für die eigentliche Fahrbahn nur noch 2,40 bis 2,70 mtr übrig bleiben, was definitiv nicht zulässig wäre.
- Die Stadt Köln beteiligt sich an einem bundesweiten Modellversuch für Fahrradschutzstreifen außerorts teil: „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz“.
- Die geforderte Mindestbreite einer Fahrbahn beträgt dort aber 7,50 mtr.