



An
Herrn Landrat
Robert Niedergesäß
Eichthalstr. 5
85560 Ebersberg

24. November 2020

Änderungsantrag an den ULV am 24.11.20 Top 3ö „Radltauglicher Naturerlebnispfad Grafing-Bahnhof - Moosach – Glonn“

Modifizierter Antrag aufgrund neuer Informationen (fett gedruckt die Änderungen gegenüber dem Antrag vom 13.9.20):

Der ULV stellt fest,

- dass der angedachte „radltaugliche Naturerlebnispfad“ auf dem ehemaligen Bahndamm keinen Lösungsansatz für einen alltagstauglichen Radweg auch für Schul- und Berufspendler darstellt;
- dass der ehemalige Bahndamm als schützenswerter Biotopverbund von landkreisweiter Bedeutung nicht beeinträchtigt werden soll.

Der ULV beschließt,

- dass weiterhin ein alltagstauglicher Radweg zwischen Grafing Bahnhof und Glonn angestrebt wird;
- für den Streckenabschnitt zwischen Moosach (Abzweigung Esterndorf/Oberpframmern) und Glonn entlang der bisherigen Staatsstraße 2351 **soll der ULV-Ausschuss der Straßenverkehrsbehörde einen Prüfauftrag erteilen zur Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr) und für eine Erprobungsmaßnahme einer solchen Fahrradstraße (gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 7 StVO);**
- in einer gemeinsamen Sitzung des ULV mit Vertretern der beiden betroffenen Gemeinden (Glonn, Moosach) die dazu notwendige konzeptionelle Vorarbeit zu besprechen.

Begründung:

Siehe Antrag vom 13.9.20

Am 22.11.20 ging ein Schreiben des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Berlin), ein, das für die Zulässigkeit einer Fahrradstraße außer Orts auch einer Kreisstraße die relevanten Vorschriften erörtert und neue Gesichtspunkte eröffnet.

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

Gezeichnet:

Waltraud Gruber BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Thomas von Sarnowski BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Karl Schweisfurth ÖDP

Bianka Poschenrieder SPD

Anlage: Stellungnahme ADFC vom 22.11.20

Zulässigkeit einer Fahrradstraße außerorts auf einer Staatsstraße

Ist es zulässig, eine Fahrradstraße außerorts und auf einer Staatsstraße 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 Staats- oder 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. Die Straßenverkehrsbehörde, die für diese Anordnung zuständig ist (§ 44 Abs. 1 StVO), führt die StVO als Bundesrecht aus. Sie 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 Kreis- oder Staatsstraße 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 Ausnahmevorschrift für eine Zonenregelung nach dem Vorbild des § 45 Abs. 1c StVO für Tempo 30-Zonen, 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 außerorts und sowohl **auf einer Kreisstraße als auch auf einer Staatsstraße** eingerichtet werden. Das Straßenrecht und das Straßenverkehrsrecht stehen der Anordnung nicht entgegen.

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