

## **Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 05.02.2013 – Einrichtung von Fahrrad-Schutzstreifen im Stadtgebiet, hier: Beantwortung durch das Stadtplanungsamt (SpA)**

Die Anfrage bezieht sich auf den Beschluss 10 L 1655/10 des Verwaltungsgerichtes Saarlouis vom 19. Januar 2011. Zu diesem Beschluss sind einige Vorbemerkungen erforderlich, bevor die drei Fragen der CSU beantwortet werden können.

Das Verwaltungsgericht Saarlouis sah es als erforderlich an, dass für die Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr die Kriterien des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO (Straßenverkehrsordnung) vorliegen. Absatz 9 Satz 2 soll allgemein der Reduzierung der Verkehrszeichen dienen. Verkehrszeichen sind demnach nur dann anzuordnen, wenn auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt.<sup>1</sup>

In dem vorm Verwaltungsgericht Saarlouis verhandelten Fall wurde das Vorliegen dieser Kriterien im Zuge des vorläufigen Rechtsschutzes verneint. Zu einem Urteil (Hauptsacheverfahren) ist es aus unbekannten Gründen nicht mehr gekommen.

### **Einschätzung der Rechtslage**

Aus Sicht des Stadtplanungsamtes und des für verkehrsrechtliche Anordnungen in Fürth zuständigen Straßenverkehrsamtes handelt es sich bei der Entscheidung um einen kuriosen Einzelfall. Es sind keine Urteile von anderen oder höheren Gerichten bekannt, die zu einer analogen Einschätzung gelangt wären.

Inhaltlich hat das Gericht eine Auslegung der StVO vorgenommen, die mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit vom Ordnungsgeber nicht vorgesehen und beabsichtigt war. Am deutlichsten wird dies in der derzeit aktuellen Neufassung der StVO, die Anfang April 2013 in Kraft treten soll. Sie schließt die Anwendung des § 45 Absatz 9 Satz 2 auf Schutzstreifen explizit aus.<sup>2</sup> In der amtlichen Begründung zu dieser Änderung der StVO führt der Ordnungsgeber aus:

*Eines der wesentlichen Ziele der „Schilderwaldnovelle“ ist die Förderung des Radverkehrs. Dazu wird auf die allgemeine Begründung verwiesen. Dazu gehört auch, den Behörden vor Ort größere Spielräume bei der Anlage von Radverkehrsanlagen einzuräumen. Mit diesem Ziel ist es nicht vereinbar, das Erfordernis der strengen Voraussetzungen dieser Vorschrift an die Anordnung eines Schutzstreifens zu stellen, mit dem ein grundsätzliches Überfahrverbot der Leitlinie einhergeht, was sich beschränkend auf den fließenden Verkehr auswirkt. Gleiches gilt auch für die Anordnung von Fahrradstraßen, [...]. Diese Verkehrszeichenanordnungen werden daher [...] von Satz 2 ausgenommen.*

**Bundesrat, Drucksache 428/12, Seite 145**

Mit der neuen StVO wird der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Saarlouis die Grundlage entzogen. Urteile dieser Art sind daher h. E. nicht mehr zu erwarten.

---

<sup>1</sup> BVerwG 6 R 110.98, Schreiben vom 08. Juli 1998

<sup>2</sup> Bundesrat, Drucksache 428/12, Seite 45, im Anhang wiedergegeben

## Fragen der CSU, Antworten des SpA

1. *Sieht die Verwaltung die Voraussetzungen, die das Verwaltungsgericht in der Entscheidung anführt, bei allen bisher angeordneten Fahrrad-Schutzstreifen im Stadtgebiet als erfüllt an?*

Nein.

*Wir bitten um Auflistung der bisher angeordneten Schutzstreifen mit jeweils Bezugnahme zum o. g. Beschluss.*

Folgende Schutzstreifen befinden sich derzeit im Stadtgebiet Fürth:

- Stadelner Hauptstraße, Fischerberg bis Am Regnitzhang
- Erlanger Straße, Seeackerstraße bis Anwesen Nr. 146
- Erlanger Straße, Flurstraße bis Poppenreuther Straße
- Espanstraße, Am Kavierlein bis Anwesen Nr. 98
- Karl-Bröger-Straße, Espanstraße bis Hans-Vogel-Straße
- Karolinenstraße, Schwabacher Straße bis Karlstraße
- Am Europakanal, Heilstättenstraße bis Fuggerstraße

Auf eine Bezugnahme zum Beschluss des Verwaltungsgerichtes wird im Lichte der Vorbemerkungen und der Verneinung der ersten Frage verzichtet.

2. *Werden die Anforderungen des Gerichts bei der Anordnung neuer Schutzstreifen berücksichtigt?*

Nein.

3. *Welche sonstigen Voraussetzungen wurden und werden von der Verwaltung bei der Anordnung von Schutzstreifen geprüft?*

Die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, darunter auch Schutzstreifen, ist der finale Verwaltungsakt zur verkehrsrechtlichen Umsetzung einer zuvor entwickelten Straßenplanung. Im Vorfeld sowie im Zuge einer solchen Straßenplanung werden zahlreiche Kriterien geprüft, um eine dem Stand der Technik entsprechend geeignete Lösung zu entwickeln. Eine abschließende Aufzählung dieser Kriterien kann an dieser Stelle nicht geleistet werden. Daher soll im Folgenden ein Überblick gegeben werden.

Ausgangspunkt für die spätere Entscheidung über Schutzstreifen (als eine Art von Radverkehrsanlagen) bildet die Einstufung der Straße im Netz:

- Hauptverkehrsstraßen, Vorfahrtstraßen und Straßen mit Tempo 50 erfordern in der Regel Radverkehrsanlagen (Ausnahmen: selten)
- Tempo-30-Zonen sind in der Regel ohne Radverkehrsanlagen zu planen (Ausnahmen z. B. bei Radverkehr gegen Einbahnstraßen)

Grundparameter jeder Straßenplanung sind die verfügbaren oder erzeugbaren geometrischen Randbedingungen, insbesondere Querschnittsbreiten. Diesen stehen die heutigen Anforderungen an Querschnittselemente gegenüber, also die nicht zu unterschreitenden Mindestbreiten, anzustrebenden Regelbreiten, sowie etwaige Kompromissbreiten für Gehwege, Fahrbahnen, Parkstände und eben auch Radverkehrsanlagen.

Im Zuge der Querschnittsentwicklung und im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten (Kreuzungen, Einmündungen etc.) müssen dann Entscheidungen über die Art der Radverkehrsanlage getroffen werden. Meistens werden zu diesen Fragen mehrere Varianten entwickelt und verglichen. Zahlreiche Kriterien wirken dabei in komplexen Zusammenhängen.

Einige Beispiele:

- Die Radverkehrsführung auf bzw. direkt neben der Fahrbahn – hierzu zählen Radfahrstreifen und Schutzstreifen – gilt innerorts inzwischen als eine in vielen Fällen sehr vorteilhafte und sichere Lösung. Die noch in den 1990er Jahren häufig realisierten Führungen im Seitenraum – hierzu zählen z. B. Bordsteinradwege oder für Radler freigegebene Gehwege – bergen oftmals größere Konflikte und Gefahrenpotentiale.
- Schutzstreifen zählen zu den platzsparendsten Führungsformen, da sie von Lkw und Bussen mitbenutzt werden dürfen.
- Aus heutiger Sicht ist zwischen Radverkehrsanlagen und Parkständen ein Sicherheitstrennstreifen für aufschlagende Pkw-Türen erforderlich.
- Ein hoher Anteil Lkw und Busse spricht gegen Schutzstreifen. Ebenso eine insgesamt sehr große Verkehrsmenge. Allerdings muss hierzu einschränkend ergänzt werden, dass eine sehr große Verkehrsmenge umgekehrt auch Radverkehrsanlagen besonders dringlich macht, so dass auch in stark belasteten Bereichen Schutzstreifen denkbar sind, wenn Radfahrstreifen par tout nicht unterzubringen sind.

Für die Bewertung verschiedener Varianten müssen zudem etliche Kriterien des Verkehrsflusses mitbetrachtet werden, insbesondere im Knotenbereich (abbiegende Verkehrsströme und deren zeitliche und örtliche Entflechtung).

Details können zum Beispiel dem Radverkehrshandbuch „Radlland Bayern“ entnommen werden, das im Bau- und Werkausschuss am 19.09.2012 (SpA/092/2012) vorgestellt wurde. Die Seiten 32 und 33 sind in der Anlage beigefügt. Aus ihnen geht ein Teil der Grundzüge der Methodik für die Entscheidungsfindung über die zu wählende Radverkehrsführung hervor.

Einen sehr kompakten und allgemeinverständlichen Einstieg in das Thema bietet zudem die ADAC-Broschüre „Rad fahren – auf sicheren Wegen“, die im Jahr 2011 erschienen ist (Art.-Nr. 2830162 im ADAC-OnlineShop).

Landesbehörden die nach § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) oder von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

### **§ 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis**

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen

1. von den Vorschriften über die Straßenbenutzung (§ 2);
2. vom Verbot eine Autobahn oder eine Kraftfahrstraße zu betreten oder mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen zu benutzen (§ 18 Absatz 1 und 9);
3. von den Halt- und Parkverboten (§ 12 Absatz 4);
4. vom Verbot des Parkens vor oder gegenüber von Grundstücksein- und -ausfahrten (§ 12 Absatz 3 Nummer 3);
  - 4a. von der Vorschrift an Parkuhren nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein zu halten (§ 13 Absatz 1);
  - 4b. von der Vorschrift im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290.1 und 290.2) nur während der dort vorgeschriebenen Zeit zu parken (§ 13 Absatz 2);
  - 4c. von den Vorschriften über das Abschleppen von Fahrzeugen (§ 15a);

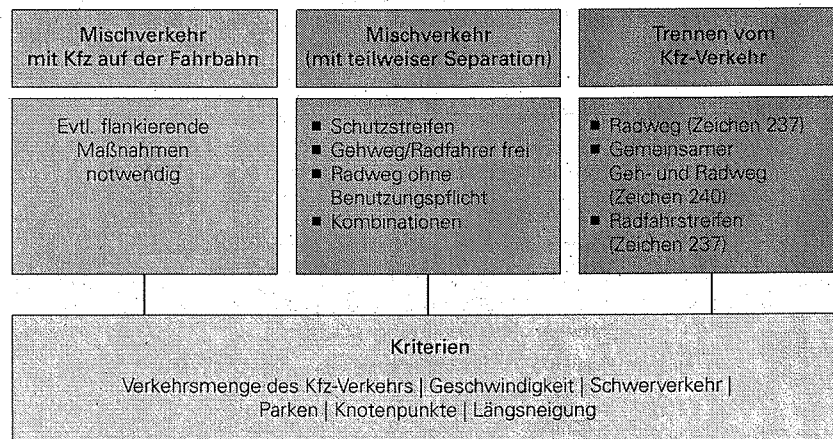


## Radverkehrsanlagen innerorts

Im Zuge innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten erfordern vielfältige Nutzungsüberlagerungen und eine oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit eine eingehende Abwägung der Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen. Heute steht ein in der Praxis erprobtes, umfangreiches Entwurfsrepertoire zur Verfügung, das über die baulichen Radwege als dem herkömmlichen Standardelement hinaus geht. Auch die neuen Regelwerke und die StVO vergrößern den Handlungsspielraum zum Einsatz örtlich angepasster, radverkehrsgerechter Lösungen. Maßnahmen, mit denen dem Radverkehr in vorhandenen Straßenräumen ohne aufwändigen Umbau Platz und Sicherheit verschafft werden kann, haben an Bedeutung gewonnen. Eine prinzipiell zu bevorzugende Führungsform des Radverkehrs gibt es nicht.

Es werden drei Gruppen von Führungsformen des Radverkehrs unterschieden, denen jeweils bestimmte Arten von Radverkehrsanlagen zugeordnet werden. Dargestellt sind auch Kriterien, die bei der Wahl einer geeigneten Radverkehrsführung berücksichtigt werden müssen.

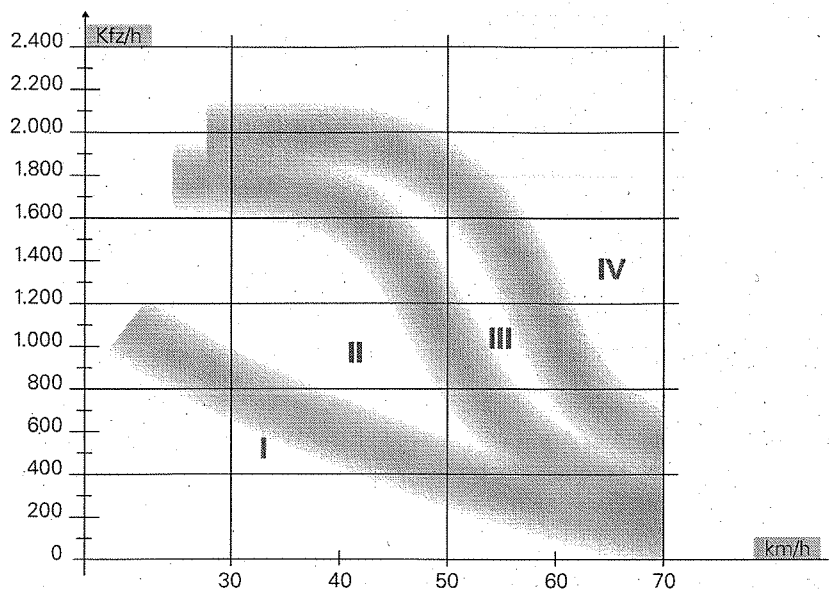
### Übersicht über die Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen und die zur Entscheidungsfindung heranzuziehenden Kriterien



Für die Planung von Radverkehrsanlagen kann bei der Vorauswahl der Führungsform die Kfz-Belastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße herangezogen werden.

Auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 30 km/h ist allein aufgrund der geringen Geschwindigkeitsunterschiede der Mischverkehr auf der Fahrbahn die regelmäßige Lösung. Bei Straßen innerorts mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h sind bei der Radverkehrsführung die Sicherheitsfragen infolge hoher Geschwindigkeitsdifferenzen besonders zu gewichten. In der Folge werden getrennte Führungen der Verkehrsteilnehmer bereit zu stellen sein.

Nachfolgende Übersicht aus der ERA gibt für die Planung einen ersten Überblick zur Vorauswahl der Radverkehrsführungen:



Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

| Belastungsbereich | Führungsformen für den Radverkehr                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| II                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schutzstreifen</li> <li>■ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>■ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>■ Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>■ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul> |
| III/IV            | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Radfahrstreifen</li> <li>■ Radweg</li> <li>■ gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln

