

AF/2018/009

Bau- und Planungsausschuss

Beantwortung der Anfrage von BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN: Radwegebenutzungspflicht

- 1. Ist es zutreffend, dass die Benutzungspflicht für Radwege laut den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nur angeordnet werden darf, wenn Radwege nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist?**

s. Punkt 3.

- 2. Ist es zutreffend, dass die Benutzungspflicht für Radwege gemäß VwV-StVO nur angeordnet werden darf, wenn der Radweg möglichst 2,00m jedoch mindestens 1,50m breit ist?**

Gemäß der gesetzlichen Vorgaben der Verwaltungsvorschrift Absatz 2 zu §2 der Straßenverkehrsordnung hat die Benutzung des Radweges zu erfolgen, wenn der Zustand des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Dieses ist der Fall, wenn unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse der Radweg ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im Allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung. Die lichte Breite, bestehend aus dem befestigten Verkehrsraum mit Sicherheitsraum soll in der Regel für einen Radweg mindestens 1,50m betragen. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg soll in der Regel dann mindestens 2,50m betragen. Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.

Die vorgegebenen Maße beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad analog den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), auf deren Anwendbarkeit in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu §2 der Straßenverkehrsordnung hingewiesen wird.

Baulich geringere Maße bei bereits bestehenden Anlagen sind aufgrund der damaligen Regelwerke mit wesentlich geringeren Maßen noch vorhanden. Hier gilt der Bestandsschutz. Neuanlagen werden nach den zurzeit gültigen Richtlinien hergestellt.

3. Warum sind in Ahrensburg trotzdem fast alle Radwege benutzungspflichtig?

In den §§ 45 Abs. 1 und 9 sowie 2 Abs. 4 Straßenverkehrsordnung (StVO) werden die Voraussetzungen für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörden geregelt. Diese Vorschriften wurden auch nicht durch die Änderungen der StVO in der nunmehr geltenden Fassung vom 01.04.2013 aufgehoben, sondern redaktionell geändert und galten somit schon vor dem 01.04.2013.

Eine generelle Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist in der neuen StVO, entgegen der häufig vertretenen Meinung, nicht festgeschrieben. Dies wird durch die Rechtsprechung und das Vorwort zum Neuerlass der StVO bestätigt. Zitat aus den Vorbemerkungen zum Neuerlass der StVO: „ Bund und Länder halten die vorrangig von Vertretern der Fachverbände geforderte Aufgabe der mit Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Geh- und Radweg) angeordnete Benutzungspflicht im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht für angezeigt. Die Benutzungspflicht ist aber nach wie vor auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern. Diesem Gedanken, der bereits seit der Einfügung des § 45 Absatz 9 gilt wurde bereits durch die 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690) Rechnung getragen.....“ Auch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT) des Landes Schleswig-Holstein als oberste Straßenverkehrsbehörde in Schleswig-Holstein geht grundsätzlich davon aus, dass die in der Vergangenheit getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Radwegebenutzungspflicht rechtmäßig sind, gleichwohl die Straßenverkehrsbehörden aufgrund der aktuellen Rechtsprechung (u.a. des u.g. Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes) gehalten sind, ihre Anordnungspraxis und damit sukzessive auch die bereits bestehenden benutzungspflichtigen Radwege zu überprüfen. Die Aufhebung einer angeordneten Radwegebenutzungspflicht bedarf aber stets der Einzelfallprüfung. Durch die Verwaltungsvorschriften zu den o.g. Vorschriften sind den Straßenverkehrsbehörden für die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht enge Grenzen gesetzt worden.

Gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs, zu dem auch der Radverkehr gehört, nur dort angeordnet werden, wo auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. So führt das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 18.11.2010 aus, dass für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs diese Vorschrift eine Gefahrenlage voraussetzt, die – erstens - auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko

einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt. In solchen Fällen dient die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. (BVerwG, Urt. V. 18.11.2010 – 3 C 42/09 (VGH München)).

Die Verwaltungsvorschrift (VwV) I Nr. 2 S. 2 und 3 zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO führt aus, dass Benutzungspflicht Radwege nur angeordnet werden dürfen, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtsstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten. Bei den Überprüfungen der einzelnen Verkehrsanordnungen sind neben den oben genannten Vorschriften auch die Schulwegsicherung sowie die Interessen und Belange aller Gruppen von Radfahrern (sportliche, vielfahrende, unsichere, gelegentlichsfahrende, jüngere, ältere Radfahrer usw.) zu berücksichtigen.

Aber auch die sichere Führung der Radfahrer an den Kreuzungspunkten auf Hauptverkehrsstraßen, an denen die Radwegebenutzungspflicht aufgrund des Verkehrsaufkommens und damit der Sicherheit für die Radfahrer nicht aufgehoben werden kann, müssen in die Prüfung mit einbezogen werden, da in solchen Fällen ggf. bauliche Maßnahmen erforderlich sind.

Insgesamt über 240 Anordnungen zur Aufhebung Radwegebenutzungspflicht waren zu überprüfen. Das Ergebnis dieser Überprüfungen führte zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und Abbau der entsprechenden Beschilderung für folgende Straßen:

- Gartenholz/Otto-Siege-Straße/Am Weinberg
- An der Strusbek
- Ewige Weide
- Kurt-Fischer-Straße
- Kornkamp
- Alter Postweg
- Reesenbüttler Redder
- Klaus-Groth-Straße
- Große Straße
- Ahrensburger Redder
- Rosenweg

In folgenden Straßen ist geplant die Benutzungspflicht nach derzeit geplanten und laufenden Baumaßnahmen aufzuheben:

- Bahnhofstraße
- Wulfsdorfer Weg
- Ein Teilstück der Hagener Allee
- Am Hagen

Die Überprüfungen haben weiterhin zum Ergebnis gehabt, dass die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Verlauf der durch das Stadtgebiet führenden Landes- und Kreisstraßen sowie des Zentrumrings unter Beachtung der o.g. Vorschriften nicht zulässig ist, da hierdurch Leben und Gesundheit sowie Sacheigentum der Radfahrer über Gebühr gefährdet werden, bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen und den Schwerlastverkehr. Betroffen hiervon sind:

- B75 Hamburger Straße, Lübecker Straße, Woldenhorn, Bahntrasse
- L225 Bünningstedter Straße, Bei der Doppeleiche
- L224 Ostring
- L91 Manhagener Allee
- K106 Beimoorweg
- Reeshoop
- An der Reitbahn
- Manfred-Samus-Straße

4. Warum sind hingegen im restlichen Stormarn sowie in Hamburg nur sehr wenige Radwege benutzungspflichtig?

s. Punkt 9.

5. Wer entscheidet in Ahrensburg über die Benutzungspflicht?

Gemäß der Verwaltungsvorschriften zu § 2 StVO entscheiden die Straßenverkehrsbehörden nach Anhörung der Polizei und der Straßenbaubehörde über die Kennzeichnung von Radwegen, d.h. der Anordnung bzw. Aufhebung einer Radwegbenutzungspflicht. Entsprechend der Zuständigkeitsverordnung des Landes Schleswig-Holstein ist bei Gemeinden über 20.000 Einwohner der Bürgermeister bzw. die Bürgermeisterin die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Somit entscheidet bei der Stadt Ahrensburg der Bürgermeister als zuständige Straßenverkehrsbehörde, vertreten durch die Verkehrsaufsicht, über die Anordnung bzw. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht entsprechend der geltenden Rechtsvorschriften.

6. Wie kann die Aufhebung der Benutzungspflicht beantragt werden?

Jede natürliche Person, d.h. keine Parteien, Interessengruppen usw., kann beim Bürgermeister der Stadt Ahrensburg einen schriftlichen und begründeten Antrag auf Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht für eine konkret benannte Straße im Ahrensburger Stadtgebiet stellen. Die Prüfung des Antrages erfolgt für jede benannte Örtlichkeit separat, da auch die Anordnung jedes Verkehrszeichen auf einer Einzelfallprüfung basiert. Pauschalanordnungen dürfen entsprechend der gesetzlichen Vorschriften nicht erlassen werden.

7. Welche rechtlichen Mittel gibt es, gegen eine Benutzungspflicht anzugehen?

Die Straßenverkehrsbehörde erteilt bei einem, wie unter Pkt. 6 aufgeführten Antrag einen Bescheid. Gegen diesen Bescheid kann seitens des Antragstellers schriftlich Widerspruch beim Bürgermeister eingelegt werden. Sollte dieser dem Widerspruch nicht abhelfen, besteht für den Widerspruchsführer die Möglichkeit der Klage beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, das dann über den zurückgewiesenen Widerspruch entscheidet.

8. Welche Maßnahmen wurden in Ahrensburg ergriffen und welche sind geplant, um das Radfahren attraktiver zu gestalten?

In Ahrensburg besteht bereits seit mehreren Jahren eine Arbeitsgemeinschaft Radverkehr (ARGE Radverkehr), die sich mit der Sicherheit und dem Fahrkomfort der Radfahrer beschäftigt. Die ARGE Radverkehr setzt sich aus der Polizei, der Verkehrsaufsicht, dem Straßenwesen, dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) und Politikern der einzelnen Fraktionen zusammen. In der ARGE Radverkehr wurde ein neues grundlegendes Konzept erarbeitet, das in den nächsten Jahren als Richtschnur für den Radverkehr dienen soll.

Am 11.10.2012 wurde im Bau- und Planungsausschuss dem durch ein Ingenieurbüro und der ARGE Radverkehr entwickeltes Radverkehrskonzept mit neun Velorouten zugestimmt und beschlossen. Es wurden neun Velorouten sowie eine Freizeitroute festgelegt. Grundlage bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes war die ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen).

Bei Straßenneuplanungen und Sanierungen rücken die Radfahrer vermehrt in den Focus. So werden beispielsweise mögliche Verbesserungen für die Führung der Radfahrer betrachtet und diese gegebenenfalls bei einer Neugestaltung verändert.

Bei jedem Neubau oder Ersatz einer Lichtsignalanlage werden Verbesserungen in der Lichtsignalanlagenschaltung für Radfahrer geprüft und wenn möglich auch umgesetzt.

Folgende Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wurden bereits umgesetzt bzw. sind bereits in der Planung:

Veloroute A2

Der erste Abschnitt des Bereichs „Katzenbuckel“ mit der Querung des Theodor-Storm-Stieges wurde 2014 fertiggestellt. Im Theodor-Storm-Stieg wurden der Geh- und Radweg zur Verbesserung der Sichtbeziehungen auf jeder Seite in den Fahrbahnbereich vorgezogen.

Der zweite Abschnitt des Bereichs „Katzenbuckel“ mit der Querung des Wulfsdorfer Weges befindet sich in der Planung. Dieser Streckenabschnitt führt an einem Schulstandort (Selma-Lagerlöf-Gemeinschaftsschule) entlang. Hier wird für die Schule ein Erweiterungsbau erfolgen. Erst nach Abschluss dieser Maßnahme kann die Veloroute ausgebaut werden.

Veloroute A3

Der Geh- und Radweg Manhagener Allee ist ein Teilabschnitt der Veloroute A3. Die Ausschreibung für diese Maßnahme ist in diesem Jahr erfolgt, musste dann aber aus wirtschaftlichen Gründen aufgehoben werden. Die Maßnahme wird in diesem Jahr erneut ausgeschrieben, so dass voraussichtlich im Jahr 2019 der Baubeginn erfolgen kann.

Veloroute A4

Die Radwegebenutzungspflicht wurde bis auf den Streckenabschnitt „An der Reitbahn“ aufgehoben. Zur Verbesserung der sozialen Sicherheit wurde im Starweg die Beleuchtung hergestellt.

Veloroute A5

Der getrennte Geh- und Radweg auf dem Beimoorweg zwischen den Straßen Kornkamp und Alter Postweg wurde im Jahr 2015 als getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr erneuert.

Veloroute A7

In den Jahren 2013/2014 wurde die Radwegebenutzungspflicht für den Bereich Gartenholz aufgehoben und der Radverkehr baulich auf die Fahrbahn geführt. Die Erneuerung der Lichtsignalanlage am sogenannten „Weinbergknoten“ (Kreuzung Lübecker Straße/Am Weinberg/Ostring) wurde im Jahr 2015 zum Anlass genommen, die Führung des Radverkehrs in diesem Bereich neu zu gestalten. Die Lichtsignalanlage wurde für den Radverkehr optimiert.

Ebenfalls auf einem Teilstück der Veloroute A7 liegt der Platzbereich der Hagener Allee. Hier wurde 2015 der gemeinsame Geh- und Radweg um ca. 1,5 m bis 2,5 m verbreitert, so dass deutlich mehr Fläche für beide Nutzergruppen entstand. Aufgrund der stark frequentierten Parkplätze ist es derzeit nicht zielführend den Radverkehr auf die Fahrbahn zu legen.

Die Planungen der grundhaften Erneuerung der Hagener Allee sind an das vorhandene Radverkehrskonzept angelehnt. Die im Bau- und Planungsausschuss vorgestellten Ausbaupläne zeigten den letzten Planungsstand. Derzeit wird nicht weitergeplant. Ein Beschluss über die Ausbaupläne ist noch nicht erfolgt.

Im geplanten Kreisverkehr Hagener Allee/Spechtweg/Am Hagen wird der Radverkehr in Anlehnung an das Radverkehrskonzept auf der Fahrbahn geführt.

Die Sanierung der Fahrbahn im Dänenweg ist erfolgt. Hier fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn (30km/h).

Veloroute A8

In der Lübecker Straße wurde der Einrichtungsrادweg im Jahr 2015 teilweise saniert.

Veloroute A9

Diese Veloroute ist fertiggestellt. Die Verbindung zwischen dem Waldemar-Bonsels-Weg und der Richard-Dehmel-Straße wurde 2015 neu gebaut. Lediglich der Rückbau des Radweges in der Klaus-Groth-Straße erfolgt zurzeit noch nicht. Dies soll unsicheren Radfahrern weiterhin ermöglichen den noch erkennbaren Radweg zu nutzen.

Fahrradabstellanlagen

Die Qualität der Fahrradabstellanlagen wird laufend verbessert und erweitert:

So wurde in der Ladestraße die Anzahl der Fahrradboxen erhöht. Derzeit wird in der Ladestraße der Neubau einer Fahrradabstellanlage zur Erweiterung der Abstellkapazitäten geplant.

Im Bereich der Schnecke in der Bahnhofstraße wurde die Abstellanlage erweitert.

In der Bahnhofstraße wurde am „Schweinske“ die Abstellanlage überplant und die Vorderradständer (Felgenkiller) gegen komfortable Fahrradbügel ausgetauscht.

In der P+R-Anlage Lokscheunen wurde bei der Sanierung des Lokscheuens die Fahrradabstellanlage überplant und erweitert. Hier sind jetzt komfortable Fahrradbügel witterungsgeschützt vorhanden.

Am Badlantic wurden Bügel ausgetauscht und die Abstellanlage erweitert.

Bei der Erweiterung des Geh- und Radweges im Platzbereich der Hagener Allee wurden die so genannten Felgenkiller gegen komfortable Anlehnbügel ausgetauscht.

Fahrradschnellwege Metropolregion Hamburg

Die Metropolregion Hamburg (MRH) setzt zunehmend auf Radverkehr. Im Rahmen des Leitprojektes „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ wurden daher im Teilprojekt „Radschnellwege“ geeignete Korridore für Radschnellwege gesucht. Mit den Ergebnissen der Analyse soll für die ersten Korridore eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Die Stadt Ahrensburg nimmt mit dem Korridor Ahrensburg - Hamburg Volksdorf an dieser Machbarkeitsstudie teil.

Des Weiteren ist anzumerken, dass im Sanierungsgebiet der Städtebauförderung nur unter Berücksichtigung der Förderrichtlinien umgesetzt werden können. Im Zuge der Umsetzung der Förderung muss jede Maßnahme im Bauausschuss beschlossen werden. Ebenso muss das Innenministerium in Kiel (Ministerium für Inneres, Ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein, Referat Städtebauförderung) seine Zustimmung geben. Die jeweiligen Einzelmaßnahmen

aus diesem Konzept müssen dem Innenstadtkonzept mit Sanierungssatzung entsprechen.

9. Gibt es Kontakt zu anderen Kommunen/Städten, wie die es geschafft haben den Radverkehr zu attraktivieren? Wenn ja, was sind die Erkenntnisse?

Die Verwaltung nimmt regelmäßig an Fortbildungen, unter anderem an der Fachtagung Radverkehr teil. Hier findet auch immer ein reger Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen statt. Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht wird von anderen Kommunen sehr unterschiedlich gehandhabt und basiert immer auf einer Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten. Eine Schlussfolgerung für die Ahrensburger Gegebenheiten ist daher nicht möglich und daher auch nicht zielführend.

Im Auftrag

Beate Skambath