



## Antwort zur Anfrage 1527/2023 zur Sitzung am 11.10.2023 Rechtliche Regelungen der Fahrradwege (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

### 1. *Wie stellen sich die rechtlichen Gegebenheiten der nicht mehr benutzungspflichtigen Radwege dar?*

Seit 1997 ist gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) die Überprüfung der bestehenden straßenbegleitenden Radwege anhand neuer Qualitäts- und Sicherheitskriterien verbindlich vorgeschrieben. Die Belange des Radverkehrs wurden gegenüber denen des Kfz-Verkehrs gestärkt und weitgehend gleichgestellt, was sich insbesondere im Regel- bzw. Ausnahmeverhältnis zur Benutzung der Fahrbahn ausdrückt. Benutzungspflichtige Radwege sind seitdem die Ausnahme.

Während zuvor sämtliche Radverkehrsanlagen grundsätzlich benutzungspflichtig waren, wird nunmehr in benutzungspflichtige und nichtbenutzungspflichtige Radwege unterschieden. Benutzungspflichtige Radwege werden durch die blau-weißen Schilder mit den StVO-Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) und 241 (getrennter Rad- und Fußweg) eindeutig ausgewiesen.

Nichtbenutzungspflichtige Radwege (auch „andere Radwege“ oder „sonstige Radwege“ genannt) sind hingegen nicht beschildert und Radfahrende haben die Wahl, die Fahrbahn oder den nichtbenutzungspflichtigen Radweg zu benutzen. Dabei ist aufgrund der Verkehrsführung und der baulichen Ausführung erkennbar, dass sie für die Benutzung durch Fahrräder bestimmt sind. So ist häufig das Fahrradsymbol als Sinnbild auf dem Boden aufgebracht. Für Gehwege, die durch das Zeichen 239 in Verbindung mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ (Zeichen 1022-10) ausgeschildert sind, besteht ebenfalls keine Benutzungspflicht für Radverkehr.

Mit dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 wurde der Grundsatz gestärkt, dass eine Radwegebenutzungspflicht nur dann angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Das Bundesverwaltungsgericht hat die Auffassung der Vorinstanz bestätigt, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Radwegebenutzungspflicht durch Aufstellen der Zeichen 237, 240 oder 241 nur dann anordnen darf, wenn die Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sind. Erforderlich ist danach eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurückgehende qualifizierte Gefahrenlage. „Benutzungspflichtige Radwege, die allein aus Gründen eines verbesserten Verkehrsablaufs zur Trennung des „langsamen Radverkehrs vom schnellen Kfz-Verkehr“ angelegt wurden, sind gemäß dem Urteil auf die tatsächliche Gefahrenlage des Straßenraums zu untersuchen. Demzufolge darf eine Benutzungspflicht künftig nur noch in Fällen aufrechterhalten werden, bei denen eine erhöhte Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse vorliegt. Ergibt die Untersuchung der grundsätzlichen Gefahrenlage im Straßenraum und der Mindestanforderungen der baulichen Ausführung unkritische Werte, wäre die Aufrechterhaltung der Benutzungspflicht hingegen unzulässig und damit juristisch anfechtbar.

Die Verkehrsverwaltung hatte daraus resultierende Änderungen für das städtische Radwege-

netz bereits im September 2011 dargestellt und einen Leitfaden zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht erarbeitet, der deutschlandweit für weitere Kommunen zur Orientierung in dieser Fragestellung diente und noch heute dient. Die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz erfolgte von 2012 bis Mitte 2015 in einer Feinuntersuchung. Hierzu wurde ein Kriterienkatalog entwickelt und angewandt, der dem Leitfaden gemäß alle wesentlichen Eigenschaften berücksichtigt. Dem folgte die Erstellung eines Berichts zur Einschätzung der Zulässigkeit der Benutzungspflicht je Straße, in dem allgemeine Eigenschaften und das Gefährdungspotenzial auf der Fahrbahn sowie die baulichen Gegebenheiten thematisiert werden.

Um Aussagen zu den Kriterien für die jeweilige Straße zu treffen, wurden diese detailliert in Teilabschnitten untersucht:

Allgemeine Charakteristik	Gefährdungspotenzial	Bauliche Anforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Breite und Anzahl der Fahrstreifen</li> <li>- zulässige Geschwindigkeit</li> <li>- LSA</li> <li>- Knoten</li> <li>- Beschilderung (Z 237, Z 240, Z 241)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- polizeiliche Unfalldaten</li> <li>- Haltesichtweiten</li> <li>- Verkehrsbelastungsstärken (Spitzenstundenwerte)</li> <li>- Schwerverkehrsanteil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwegbreite</li> <li>- Lichte Breite</li> <li>- Oberflächengüte</li> <li>- Linienführung</li> </ul>

2. *Welche Verkehrsteilnehmer dürfen diese Wege nutzen? Ist die Nutzung auf bestimmte Gruppen beschränkt, beispielsweise auf Radfahrer oder E-Scooter-Fahrer?*
3. *Gibt es bestimmte Fahrzeuge oder Verkehrsteilnehmer, die von der Nutzung dieser Radwege ausgeschlossen sind?*
4. *Haben Radfahrer auf nicht mehr benutzungspflichtigen Radwegen grundsätzlich Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern?*
5. *Ist es Fußgängern gestattet, diese Radwege zu betreten und zu nutzen? Falls ja, gelten hier besondere Regeln?*

Fragen 2 bis 5 werden wie folgt beantwortet:

Nichtbenutzungspflichtige Radwege stehen nur der Nutzung durch Radverkehr und E-Tretrollern zur Verfügung. Sie dürfen nicht von Fußgänger:innen, Kfz oder anderen Verkehrsträgern/Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. Radfahrende haben, unter Berücksichtigung von §1 StVO, Vorrang.

6. *Wie ist die rechtliche Situation im Falle eines Unfalls auf einem nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg? Wer trägt die Verantwortung, und welche Haftungsregelungen gelten?*

Auch nichtbenutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind weiterhin unterhaltungs-pflichtig. Sie werden in regelmäßigen Abständen begangen und verkehrssicher gehalten. Bei Unfällen ist die Polizei zur Beweissicherung und mglw. Schadensersatzforderungen hinzuzuziehen.

7. *Wie stellt sich die Situation in den Fußgängerzonen dar?*

Die Radwegebenutzungspflicht bzw. ihre Aufhebung bezieht sich auf straßenbegleitende Radwege und hat dementsprechend keinen Bezug zu Fußgängerzonen.

8. *Wie viele Kontrollen wurden in den Jahren 2022 und 2023 jeweils von der Stadt in Fußgängerbereichen (Fußgängerzonen + Gehwege) durchgeführt?*

Ja zusätzlich zu den täglichen Regelkontrollen innerhalb des Stadtgebietes Mainz, die dort wo sie vorhanden sind auch die Fußgängerzonen und immer die Gehwege beinhalten werden auch spezielle Kontrollen in den Fußgängerzonen auch punktuell gemeinsam mit der Polizei durchgeführt. Im Jahre 2022 wurden insgesamt 405 und in diesem Jahr bis dato 349 zusätzliche Kontrollen in den Fußgängerzonen durchgeführt.

*9. Wie oft wurden Verwarnungs- und oder Bußgelder für die Nutzung der Fußgängerbereiche verhängt und in welcher Höhe? (Anzahl der Verwarnungen bzw. Bußgeldverfahren je Art der Fortbewegung MIV, ÖPNV, Fahrräder, Elektroroller etc.)*

Sobald Verstöße gegen die eigentliche Nutzung der Fußgängerbereiche durch die Verkehrsüberwachungskräfte festgestellt werden, werden entsprechende gebührenpflichtige Ordnungswidrigkeitenverfahren oder Bußgeldverfahren eingeleitet. Im Jahre 2022 wurden insgesamt 6.733 und in diesem Jahr bis dato 5.616 Verfahren eingeleitet. Die Höhe der Verwarnungs- und Bußgelder liegen bei €25,- bis €70,-. Eine Aufschlüsselung nach den jeweiligen Verkehrsträgern war in der Kürze der Zeit nicht möglich.

*10. Was plant die Verwaltung, um die Kontrollaktivitäten in Fußgängerbereichen auszuweiten und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in diesen Bereichen zu erhöhen?*

Das Verkehrsüberwachungsamt wird auch zukünftig mit der gleichen Intensität die Kontrollen punktuell auch gemeinsam mit der Polizei fortführen.

Mainz, 06.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete