



Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister

Stadt Bergisch Gladbach · 51439 Bergisch Gladbach

**CDU Fraktion im Rat der Stadt
Bergisch Gladbach
Herr Dr. Metten
Herr Henkel
Konrad-Adenauer-Platz 1**

51465 Bergisch Gladbach

Fachbereich 3-30
Rechtsangelegenheiten
Stadthaus Konrad-Adenauer-Platz
Auskunft erteilt:
Frau Niemann Zimmer 209
Telefon: 0 22 02 / 14 23 15
Telefax: 0 22 02 / 14 24 41
E-Mail: A.Niemann@stadt-gl.de

Mein Zeichen
30 01 00.16/22

Datum
30.06.2022

**Ergänzende Fragen zur Antwort der Verwaltung (Drucksache 0337/2022/1) zur öffentlichen Anfrage zur Ratssitzung am 21. Juni 2022 und zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) am 27. September 2022 zu einer mündlichen Aussage der Verwaltung zu TOP Ö 9 der Sitzung des AMV am 31. Mai 2022
Ihr Schreiben vom 21.06.2022**

Sehr geehrter Herr Dr. Metten
sehr geehrter Herr Henkel,
sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr o.g. Schreiben wird wie folgt beantwortet:

Zu I.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) definiert nicht direkt, was ein Radfahrstreifen oder Fahrradschutzstreifen ist. Eine Begriffsbestimmung ist in den Regelungen zu § 2 StVO in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu finden. Die von der Verwaltung in der Ausschusssitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 31.05.2022 zitierte Norm der VwV-StVO der enthält unter „Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ Maßgaben für Radfahrstreifen und für Schutzstreifen für den Radverkehr.

So heißt es zu Absatz 4 Satz 2 unter VwV-StVO, Rn. 8 ff. zu § 2 StVO:

Ein Radfahrstreifen ist ein durch Zeichen 237 angeordneter Sonderweg, der mittels Zeichen 295 (Breitstrich: 0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt ist. Zur besseren Erkennbarkeit ist in regelmäßigen Abständen Zeichen 237 oder das Sinnbild Radverkehr als Markierung aufzubringen. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder an Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen

www.bergischgladbach.de
info@stadt-gl.de

Allgemeine Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag 9:00 – 12:00 Uhr
Donnerstag 14:00 – 18:00 Uhr
Abweichende Öffnungszeiten
sind oben vermerkt.

Bankverbindungen:
Kreissparkasse Köln
IBAN: DE93 3705 0299 0312 0000 15
SWIFT/BIC: COKSDE33

VR Bank eG Bergisch Gladbach-Leverkusen
IBAN: DE50 3706 2600 3702 4250 17
SWIFT/BIC: GENODE33PAF

oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. Befindet sich rechts von dem Radfahrstreifen ein Parkstreifen, kommt ein Radfahrstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. In Kreisverkehren sind Radfahrstreifen nicht zulässig.

Und unter VwV-StVO, Rn. 12 ff. zu § 2 StVO:

Ein Schutzstreifen für den Radverkehr ist ein am rechten Fahrbahnrand mit Zeichen 340 markierter und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ versehener Teil der Fahrbahn. Er darf nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden und nur, 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 Radverkehr bietet. Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen, kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.

Für Fahrradschutzstreifen gilt folglich: Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen (nach der Definition VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 5 der „unmittelbar neben der Fahrbahn liegende Teil der Straße“) kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht. Etwas anderes gilt dann, wenn ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen wird.

Zu II., III. und IV:

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Anordnung eines Schutzstreifens für Radfahrer nach Zeichen 340 ist eine Beschränkung der Benutzung der Straße (vgl. VG Saarlouis, Beschl. v. 19.01.2011, Az.: 10 L 1655/10). Voraussetzung einer tragfähigen Ermessensbetätigung ist das hinreichende Auseinandersetzen mit den bestehenden Gefahrenpotentialen, den Vorgaben der Verwaltungsvorschriften zur StVO sowie der technischen Regelwerke und eine Abwägung auf dieser Grundlage.

Bei der Ausübung des Ermessens hat die Behörde sich an der VwV-StVO zu orientieren. Die Verwaltungsvorschrift soll - im Rahmen der Bundesaufsicht bei landeseigenem Vollzug von Bundesrecht - gewährleisten, dass verkehrsbehördliche Anordnungen im ganzen Bundesgebiet nach den gleichen Grundsätzen erfolgen. Wie bereits dargestellt darf nach VwV-StVO, Rn. 12 zu § 2 StVO ein Schutzstreifen für den Radverkehr nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden und nur, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Parkstände am Fahrbahnrand sollen so angelegt werden, dass zwischen dem Radverkehr und den parkenden Fahrzeugen

Sicherheitsabstände entstehen. Eine Festlegung auf eine erforderliche Mindestbreite des Sicherheitsraums enthält die VwV-StVO nicht.

Nach Ziff. 3.1 „Radverkehr auf der Fahrbahn“ der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2010; ERA 2010) sollten zwischen dem Radverkehr und den parkenden Fahrzeugen die Sicherheitsabstände beim Längsparken mindestens 0,50 m und beim Schräg-/Senkrechtparken 0,75 m betragen. Bei den ERA handelt es sich um ein anerkanntes fachliches Regelwerk von Hinweisen und Empfehlungen, das bei der Entscheidungsfindung - soweit die VwV-StVO keine anderslautenden und abschließenden Vorgaben enthalten - ergänzend heranzuziehen ist (vgl. VG Göttingen, Urteil vom 27. November 2003 – 1 A 1228/01 -, VG Düsseldorf, Urteil vom 17. Januar 2017 – 14 K 2571/16 -). In VwV-StVO, Rn. 13 zu § 2 StVO heißt es hierzu: „*Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.*“ Auch wenn die Verfasser dieser Richtlinie nicht legitimiert sind, die Aussagen der Straßenverkehrsordnung authentisch zu interpretieren, ist in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung anerkannt, dass die dort getroffenen Aussagen bei der gerichtlichen Einschätzung einer Gefährdungslage als aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisquelle ergänzend berücksichtigt werden, zumal sie durch Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10.06.2011 für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes zugeführt sind und im Übrigen den Kommunen generell zur Anwendung empfohlen sind (vgl. insoweit auch BVerwG, Beschluss vom 16.04.2012 - 3 B 62/11 -). Die Empfehlungen sind keine materiellen Rechtssätze und - anders als möglicherweise die von der FGSV herausgegebenen Richtlinien zu anderen technischen Aspekten - auch nicht als Verwaltungsvorschrift anzusehen sein, sondern können aufgrund der Tatsache, dass sie durch ein fachkundiges Gremium erstellt werden, als antizipierte Sachverständigengutachten herangezogen werden (VG Köln, Urteil vom 8. Mai 2015 – 18 K 189/14 – und Urteil vom 25. Juli 2014 – 18 K 367/14 –, VG Gelsenkirchen, Urteil vom 1. 12.2009 - 14 K 5458/08 -). Die in den ERA enthaltenen Hinweise zur Gestaltung von Radwegen entfalten daher weder gegenüber der Behörde noch gegenüber dem Gericht rechtliche Bindungswirkung, sondern treffen Aussagen zu tatsächlichen (technischen) Umständen, die bei der rechtlichen Würdigung des streitigen Sachverhalts zu werten sind. In dieser Funktion als „Stand der Technik“ können sie ebenfalls zur Feststellung von Inhalt und Umfang bestehender zivilrechtlicher (Straßen-) Verkehrssicherungspflichten der Kommune herangezogen werden (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 30. September 2020 – I-11 U 81/19 – wonach die Nichteinhaltung der ERA 2010 eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht begründen, soweit nämlich der Sicherungspflichtige den geltenden Stand der Technik nicht berücksichtigt hat; für DIN-Normen BGH, VersR 2019, Seit 1381).

Gemäß der Einleitung unter Punkt 0 der ERA 2010 gelten die ERA 2010 unmittelbar nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen, während ihre Anwendung für bestehende Straßen (lediglich) "empfohlen" wird. Die geplante Umgestaltung der Altenberger-Dom-Straße dürfte sich ohne weiteres als eine wesentliche Änderung der Straße darstellen. Jedoch wird in der Regel auch bei einer begrenzten Veränderung Anlass bestehen, den geltenden Stand der Technik einzuhalten.

Zu V.

Unter Bestandsschutz versteht man Regelungen in Gesetzen oder Verträgen, wonach Rechtsverhältnisse, die bereits vor einer verschärfenden gesetzlichen oder vertraglichen Neuregelung bestanden haben, auch dann unverändert bestehen bleiben, wenn sie in der geänderten Gesetzeslage nicht mehr vorgesehen sind und nicht mehr neu abgeschlossen werden können. In Bezug auf einen Verwaltungsakt, der nicht mit Rechtsbehelfen oder Rechtsmitteln angegriffen wurde und so rechtsverbindlich wird, spricht man von Bestandskraft. Die Behörde kann den Verwaltungsakt nur noch unter den (erschwerenden) Voraussetzungen der §§ 48, 49 VwVfG zurücknehmen bzw. widerrufen.

Bei verkehrsrechtlichen Anordnungen handelt es sich um Dauerverwaltungsakte in der Form einer Allgemeinverfügung im Sinne des § 35 Satz 2 VwVfG NRW (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 – 3 C 37.09 –). Die Bekanntgabe erfolgt gegenüber dem einzelnen Verkehrsteilnehmer, wenn für ihn die Möglichkeit zur Wahrnehmung des Verkehrszeichens besteht, ohne dass es darauf ankommt, ob er es tatsächlich wahrgenommen hat. Zu diesem Zeitpunkt beginnt der Lauf der – wegen der fehlenden Rechtsmittelbelehrung (§ 58 Abs. 2 VwGO) – einjährigen Klagefrist. Da es sich bei einer verkehrsrechtlichen Anordnung um einen Verwaltungsakt mit Dauerwirkung handelt, obliegt es der Behörde, die (fortdauernde) Rechtmäßigkeit der Regelung zu kontrollieren. Liegt eine verkehrsrechtliche Anordnung Jahrzehnte zurück, haben sich die der Anordnung zugrunde liegenden tatsächlichen und/oder rechtlichen Verhältnisse geändert und liegt ein Antrag auf Aufhebung der Anordnung vor, ist die Behörde gehalten, die Rechtmäßigkeit dieses Dauerverwaltungsakts zu überprüfen und dabei (erneut) ihr Ermessen auszuüben, ob und ggf. in welchem Umfang sie an den seinerzeit getroffenen Anordnungen festhalten will auszuüben (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22. März 2017 - 8 A 1256/14 -). Hierfür ist erforderlich, aber auch ausreichend, dass die Behörde die streitgegenständliche Regelung inhaltlich überprüft, ohne sich lediglich auf ihre Bestandskraft zu berufen.

Den von der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung Betroffenen ist daher auch nach Eintritt der Bestandskraft die Möglichkeit eröffnet, bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Überprüfung der getroffenen Regelung zu stellen und dieses Begehren gegebenenfalls gerichtlich weiterzuverfolgen (vgl. VG Berlin, Urteil vom 12. November 2003 – 11 A 606.03 –; VG Braunschweig, Urteil vom 16. April 2013 – 7 A 2194/16 – m.w.N.).

Abschließend noch eine Anmerkung zu der in der Ausschusssitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 31.05.2022 aufgeworfenen Frage, inwieweit Paketdienste rechtswidrig handeln, wenn sie trotz fehlender Parkflächen zur Auslieferung anhalten:

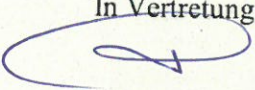
Gemäß den unter I. angeführten Vorgaben der VwV-StVO und nach Anlage 3 zur StVO wird der Schutzstreifen nicht durch ein Verkehrsschild gekennzeichnet, sondern durch Linien und Markierungen, welche als Zeichen 340 definiert sind. Der Fahrradschutzstreifen ist dem Radverkehr vorbehalten und darf von anderen Fahrzeugen nur in Ausnahmen und ohne Gefährdung des Radverkehrs überfahren werden. Die speziellen Ge- und Verbote, die aus der Markierung von „Schutzstreifen für den Radverkehr“ folgen, sind in den Nrn. 1 bis 3 der Erläuterungen zu Zeichen 340 geregelt. Nach Nr. 3 darf, wer ein Fahrzeug führt, auf durch

Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht halten (Anm: bis zur Überarbeitung der StVO im April 2020 war das Halten bis zu drei Minuten Dauer gestattet). Das absolute Halteverbot gilt nach den Erläuterungen zu Zeichen 340 Nr. 3 S. 2 (nur) nicht für Fahrräder und Elektrokraftfahrzeuge im Sinne der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung – (eKFV). Die eKFV definiert, dass Elektrokraftfahrzeuge Kraftfahrzeuge sind, die einen elektrischen Antrieb und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 6 bis 20 km/h haben (§ 1 Abs. 1 eKFV). Zudem gibt es folgende Bedingungen: Es muss eine Lenk- oder Haltestange geben. Die Nennleistung darf 500 Watt nicht übersteigen (1400 Watt, wenn mindestens 60 % der Leistung zur Balancierung verwendet wird). Es darf maximal 700 mm breit, 1400 mm hoch und 2000 mm lang sein. Das Gewicht ohne Fahrer muss unter 55 kg liegen. Ausgenommen vom absoluten Halteverbot sind folglich nur Fahrräder und kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie z.B. elektrische Tretroller und Segways, nicht jedoch Paketdienst-Fahrzeuge. Sollten letztere zur Auslieferung auf dem Schutzstreifen halten, verhalten die Fahrer sich verkehrsordnungswidrig.

Für Radfahrstreifen gilt: Ein Radfahrstreifen ist ein durch Zeichen 237 angeordneter Sonderweg, der mittels Zeichen 295 (Breitstrich: 0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt ist. Er ist nach dem Gesetz kein Bestandteil der Fahrbahn, sondern ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten. Als Teil einer sogenannten Radverkehrsanlage ist der Radfahrstreifen ausschließlich für die Nutzung durch Radfahrende bestimmt. Andere Fahrzeuge (auch Paketdienst-Fahrzeuge) dürfen diese Fahrspur nicht nutzen und demgemäß dort weder halten noch parken.

Das Bußgeld für das vorschriftswidrige Halten richtet sich in der Höhe danach, ob auf einem Schutzstreifen oder einem Radweg gehalten wird, ob ein Radfahrender behindert wurde, eine Gefährdung anzunehmen oder sogar ein Unfall entstanden ist.

In Vertretung


Harald Flügge

K.g. Di. 12.04.22