



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Inneres und Sport

Behörde für Inneres und Sport, Johanniswall 4, D-20095 Hamburg

Bezirksamt Altona
- Bezirksversammlung -

Nachrichtlich:

- Zentrale Straßenverkehrsbehörde (P/VD 5)

Amt für Innere Verwaltung und Planung
Grundsatzangelegenheiten des
Straßenverkehrs (Oberste Landesbehörde),
der Verkehrssicherheit und -überwachung

Johanniswall 4
D - 20095 Hamburg
Telefon 040 - 4 28 39 - [REDACTED]
Telefax 040 - 4 27 31 - [REDACTED]

eMail: [REDACTED]

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)
A 431/641.30-90-Farnhornweg | 641.30-90-
Farnhornstieg

Hamburg, 15. Februar 2023

„Fahrbahnbenutzungsverbot für Radverkehr im Farnhornweg und Farnhornstieg Auskunftersuchen von Stephanie Faust-Weik-Roßnagel, Benjamin Harders und Rolf Stünitz (alle Fraktion GRÜNE)“

Beschluss - Drucksache 21-3239

Die Behörde für Inneres und Sport teilt zu der nach § 27 Absatz 1 Satz 2 BezVG beschlossenen Anfrage und den Zuständigkeitsbereich der Behörde für Inneres betreffenden Fragestellungen unter Beteiligung der Verkehrsdirektion nach § 27 Absatz 2 Satz 2 BezVG Folgendes mit:

1. Gehweg-/Radwegbenutzung mit Fahrrädern

- a. *Welche Radwegbreite ist mindestens erforderlich, damit ein Radweg mit einem handelsüblichen Fahrrad gefahrlos benutzt werden kann?*

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA – Ausgabe 2010) ist ein Verkehrsraum von mindestens 0,80 m Breite für Radfahrende vorgesehen. Im Übrigen siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA – Ausgabe 2010) Ziffer 2.2. und Antwort zu 1c.

- b. *Welche Radwegbreite sieht die VwV-StVO für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht innerorts mindestens vor?*

Die Maße der unterschiedlichen Radverkehrsanlagen sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 2 Absatz 4 Satz 2 II. ausgeführt.

(vgl. http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm)

c. Welche Bedeutung haben die in der VwV-StVO definierten Mindestmaße für benutzungspflichtige Radwege im Rahmen der Ermessensausübung der Straßenverkehrsbehörden über das Vorliegen einer erheblichen Gefahrenlage?

Als Beschränkung des fließenden Verkehrs darf die zuständige Behörde eine Radwegbenutzungspflicht nur anordnen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen zu § 45 Absatz 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) genannten Rechtsgüter – also etwa der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs – erheblich übersteigt (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO). Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO können insbesondere aufgrund der Streckenführung, dem Ausbauzustand, witterungsbedingten Einflüssen, der Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen anzunehmen sein (BVerwG, Urteil vom 18. November 2010 – 3 C 42/09 –, BVerwGE 138, 159-166).

Liegen die Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO vor, kommt es für die Ermessensausübung der Verkehrsbehörde nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 2 Absatz 4 Satz 2 StVO auf die Zumutbarkeit der Radwegbenutzung, insbesondere dessen lichte Breite, und die Linienführung an.

Außerdem schreibt die VwV-StVO die Breite der einzelnen Radverkehrsanlagen nicht zwingend vor („soll in der Regel ...“) und lässt Abweichungen an kurzen Abschnitten unter Wahrung der Verkehrssicherheit zu, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist.

Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 16. April 2012 (BVerwG, Beschluss vom 16. April 2012 – 3 B 62/11 –, juris) ausgeführt, dass die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht auch dann rechtmäßig sein kann, wenn die in der VwV-StVO vorgesehene Mindestbreite des von den Radfahrenden zu benutzenden Radweges nicht erreicht wird. Entscheidend ist, ob die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrende zu einer Gefährdungssituation führen würde, die auch mit Blick auf den Ausbauzustand des Radwegs nicht hinnehmbar ist.

Im Übrigen siehe Drs. 21-2948.1. Darüber hinaus wird davon abgesehen, Einzelabwägungen, die der Vorbereitung einer straßenverkehrsbehördlichen Entscheidung und deren Ermessensausübung dienen, darzustellen.

2. Zustand der Gehwege/Radwege im Farnhornweg und Farnhornstieg

a. Wurde der oberen Straßenverkehrsbehörde die detaillierte Bestandsaufnahme der Radwege vom 27.12.2021 als Anlage zur Drucksache 21-2804 der Bezirksversammlung vor der Ermessensentscheidung zur Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht übermittelt?

- b. *Ist der oberen Straßenverkehrsbehörde der Gehweg-/Radwegzustand bekannt und wurde der vorliegende Zustand der Nebenflächen in der Ermessensentscheidung über das Fahrbahnbenutzungsverbot berücksichtigt?*
- c. *Die obere Straßenverkehrsbehörde hat festgestellt: „Der Radweg ist in vielen Abschnitten nach heutigen Standards untermaßig.“ Diese Feststellung wurde nicht ausgeführt. Über welche Breiten verfügen die Gehwege sowie die gemeinsamen Geh- und Radwege, über welche Breiten verfügen die separaten Radwege?*

Eine „obere Straßenverkehrsbehörde“ gibt es nach der StVO und somit auch in Hamburg nicht. Die Aufgaben der obersten Landesbehörde (obersten Straßenverkehrsbehörde) nach II. der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts Vom 5. Januar 1999 (Amtl. Anz. 1999, 345) werden vom Amt für Innere Verwaltung und Planung der Behörde für Inneres und Sport wahrgenommen. Die Oberste Landesbehörde hat sich mit den Inhalten der Fragestellungen nicht befasst.

Im Übrigen ist für die Unterhaltung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur der Baulastträger zuständig.

- d. *An welchen drei Stellen ist die nutzbare Breite der Radwege am schmalsten und in welcher Breite?*

Die Radwege sind zwischen ca. 0,90 m und 1,30 m breit.

- e. *In welchen Abschnitten des Farnhornwegs und Farnhornweg existieren keine separaten Radwege?*

Es existieren keine separaten Radwege zwischen Langbargheide und Elbgaustraße in Fahrtrichtung Elbgaustraße sowie zwischen Elbgaustraße und Elbkamp (Ost) in Gegenrichtung.

- f. *Wurden die Aufstellung sowie Entfernung eines Verkehrszeichens 241-31 (Radweg rechts vom Gehweg) im Farnhornweg angeordnet und aus welchen Gründen?*

Eine Anordnung des Verkehrszeichens 241-31 (Radweg rechts vom Gehweg) liegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 25 nicht vor. Es wird durch das angeordnete Verkehrszeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) ersetzt. Zur Anbringung von Verkehrszeichen ist der Baulastträger verpflichtet.

3. Verkehrsaufkommen bei Großveranstaltungen in den Arenen

- g. *Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen bei Großveranstaltungen unterteilt nach Verkehrsart?*

Fragen zu Verkehrsdaten liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Behörde für Inneres und Sport.

- h. *Können die schmalen Geh- und Radwege im Farnhornweg und Farnhornstieg bei Großveranstaltungen sicher benutzt werden?*

Ja.

- i. *Wie verhindert die zuständige Straßenverkehrsbehörde, dass nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen Teile der Nebenflächen nutzen, die sie nicht benutzen dürfen, und hierdurch den Fuß- bzw. Radverkehr gefährden?*

Die Gestaltung des Verkehrsraumes ist Aufgabe des Straßenbaulastträgers.

- j. *Wirkt es sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus, wenn mehr Menschen zu Fuß, mit Rad, Bus oder Bahn und weniger mit dem Auto zu den Großveranstaltungen anreisen?*

Eine Untersuchung liegt der Behörde für Inneres und Sport hierzu nicht vor. Im Übrigen siehe Antwort zu 3g.

4. Erhebliche Gefahrenlage gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO im Farnhornweg und Farnhornstieg

- k. *Inwiefern besteht die Gefahrenlage konkret und inwiefern ist sie erheblich höher als in vergleichbaren mehrspurigen Straßen wie der östlichen Elbchaussee, der Max-Brauer-Allee, der Holstenstraße oder im Holstenkamp, welche für den motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr ebenfalls eine hohe Bedeutung haben und einer vergleichbaren Verkehrsbelastung ausgesetzt sind?*
- l. *Welche milderen oder gleich schweren, geeigneten Mittel haben die Straßenverkehrsbehörde geprüft, um ein Fahrbahnbenutzungsverbot für den Radverkehr als eine erheblich den Verkehr beschränkende Maßnahme zu vermeiden?*
- m. *Mit welchen geeigneten Anordnungen lassen sich die Häufigkeit und das Gefahrenpotenzial von den beobachteten Geschwindigkeitsüberschreitungen im Farnhornweg und Farnhornstieg wirksam reduzieren?*

Siehe Drs. 21-2948.1. Darüber hinaus wird davon abgesehen, Einzelabwägungen, die der Vorbereitung einer straßenverkehrsbehördlichen Entscheidung und deren Ermessensausübung dienen, darzustellen.

- n. Hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde eine Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radverkehr und Kfz Verkehr mittels Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h oder 40 km/h in Betracht gezogen? Wenn ja, in welchen Straßen?*

Nein. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 4m.

- o. Wie bewertet die Straßenverkehrsbehörde das Gefahrenpotenzial aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen mit angepasster, sogenannter mäßiger Geschwindigkeit fahrenden Radfahrenden (max. 30 km/h) und zu Fuß Gehenden (ca. 6 km/h) auf Nebenflächen?*
- p. Wie wirkt sich die vermeintlich schmale Silhouette von zu Fuß Gehenden und plötzliche Richtungsänderungen von zu Fuß Gehenden, zum Beispiel mit Kindern, auf die Gefahrenlage aus?*

Der Verordnungsgeber hat hierzu Verhaltensvorschriften sowie Ge- oder Verbote in der StVO, insbesondere nach § 3 Absatz 2a und § 25 StVO sowie nach Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 zu Zeichen 237, Zeichen 239, Zeichen 240 und Zeichen 241, erlassen. Nach einer Unfallauswertung für den Straßenzug der letzten vier Jahre (2019-2022) sind keine Verkehrsunfälle zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden registriert worden. Darüber hinaus hat sich die Behörde für Inneres und Sport hiermit nicht befasst.

