

<b>Sachgebiet</b> Bauamt	<b>Sachbearbeiter</b> Frau Sebald		
<b>Beratung</b> Bau- und Umweltausschuss	<b>Datum</b> 10.06.2026	<b>Behandlung</b> öffentlich	<b>Zuständigkeit</b> Entscheidung
<b>Betreff</b> Einrichtung einer Fahrradstraße			

**Sachverhalt:**

Der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 30.03.2026 beschlossen für den Bereich der Ringstraße – Bahnhofstraße – Rangaustraße – Pfalzhausweg eine Fahrradstraße einzurichten. Zuerst war angedacht die Fahrradstraße nur für Anlieger freizugeben. Hierauf bezieht sich die erste Stellungnahme des Landratsamtes vom 20.04.2026. Vor entsprechender Beschlussfassung wurde jedoch der Sachverhalt dahingehend geändert, dass Fahrzeuge allgemein zulässig sein sollen. Der Ausschuss hat bereits in früheren Sitzungen beschlossen, dass verkehrsregelnde Maßnahmen in einzelnen Straßenzügen in diesem Bereich nicht zu Lasten anderer Straßen gehen dürfen, dies wäre bei einer Anliegerstraße der Fall. Das Landratsamt hat hierzu mit Schreiben vom 28.05.2026 Stellung genommen.

**Antwort der Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt) vom 20.04.2026**

Die verkehrsrechtliche Zuständigkeit liegt in diesem Bereich umfänglich bei der örtlichen Verkehrsbehörde, dem Markt Cadolzburg. Dieser kann im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten prüfen, ob objektive Tatbestände ein entsprechendes verkehrsrechtliches Handlungserfordernis rechtfertigen. Die Funktion der Straße muss hierbei jedoch ausreichend berücksichtigt werden. In der Vergangenheit wurden des Weiteren sog. Vorrang- oder Vorbehaltsstraßennetze von den Gemeinden erstellt, welche durch das Landratsamt überwacht wurden. Hierzu zählten insb. die Vorfahrtsstraßen, welche zwar keine überörtlichen Straßen gem. des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes waren, jedoch eine wichtige Verkehrsfunktion innerhalb der jeweiligen Gemeinde hatten. Diese Netzlisten sind mittlerweile nicht mehr existent. Jedoch verbleibt die Verpflichtung bei den Gemeinden, die Sicherheit und Leichtigkeit auf ihrer Netzinfrastruktur und insbesondere auch auf Ortsstraßen, auf welchen erhöhte Verkehrsmengen gebündelt werden, sicherzustellen. Eine Überwachung des ehemaligen Vorbehaltsnetzes durch das Landratsamt findet jedoch nicht mehr statt, gleichwohl ist die Gemeinde an geltendes Recht und an die Funktionsfähigkeit des durch sie geplanten Netzes gebunden. Grundsätzlich wurde der Pfalzhausweg durch die Gemeinde als Erschließungs- und Hauptsammelstraße angelegt. Er wurde deshalb in einem guten baulichen Zustand errichtet und fungiert als Vorfahrtsstraße, auf welcher vorrangig der dem Wohngebiet inkl. der dortigen sozialen Einrichtungen, d.h. auch der hierfür anfallende Schwerverkehr, dienende Kraftverkehr vorgesehen ist.

Die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder voraussichtlich hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2). Auf Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein, z. B. nur Anliegerverkehr (III. der VwV-StVO zu § 31 Abs. 2 StVO).

Nach vorliegender Rechtslage wird die Einrichtung einer Fahrradstraße für den kompletten Abschnitt, insbesondere für den Bereich Pfalzhausweg – Rangaustraße – Bahnhofstraße, als Widerspruch gegen die entsprechende, tatsächlich vorliegende gemeindliche verkehrliche Planung und Nutzung gesehen. Dies könnte ggf. als Verstoß gegen den eigentlichen Widmungszweck gesehen werden. Verkehrsrechtliche Maßnahmen dürfen nicht den straßenrechtlichen Widmungen widersprechen. Es sollte zumindest die geforderte alternative Verkehrsführung auf einer anderen, das Gebiet erschließenden Straße, die den allgemeinen Durchgangs- und Schwerverkehr insbesondere für die sozialen Einrichtungen im Bereich aufnehmen soll und über die regelmäßig innerorts vorgesehene Regelgeschwindigkeit von 50 km/h verfügt, vorliegen. Bei Vorliegen entsprechender Alternativstrecken für den Kraftverkehr kann die gemeindliche Planung durchaus in Betracht kommen.

Die Literatur und Rechtsprechung betonen, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße auf einer Erschließungsstraße mit Vorfahrt nur zulässig ist, wenn die Funktion als Fahrradstraße überwiegt und die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs nicht beeinträchtigt werden (VwV-StVO Zu § 41, Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, SVR 2026, 57).

Bei hoher Kfz-Belastung (Empfehlung: bis etwa 400 Kfz/24 Std.) oder unverzichtbarer Erschließungsfunktion für Anlieger kann die Einrichtung unzulässig sein. (VG Greifswald (4. Kammer), Beschluss vom 01.10.2025 – 4 B 2891/25 HGW, OVG Münster Beschluss vom 24.6.2025 – 8 B 97/25)

Die Verwaltungspraxis verlangt ein städtebauliches Konzept und eine Abwägung aller Interessen, insbesondere bei Mischfunktionen.

Für den Bereich der Ringstraße könnte eine Umsetzung möglich sein, da diese als Tempo-30-Zone ohnehin hauptsächlich durch Anliegerverkehr (Voraussetzung für eine Tempo-30-Zone ist, dass der Durchgangsverkehr nur von geringer Bedeutung ist (XII Nr. 2 VwV-StVO zu §45 StVO)) genutzt wird.

Im derzeitig geplanten Umfang sollte von der Maßnahme aus den vorgenannten Gründen bis zur Klärung und Gesamtkonzeption abgesehen werden.

Für Rückfragen stehen die Kollegen der Verkehrsbehörde sowie mein Nachfolger gerne zur Verfügung.

**Ergänzende Stellungnahme des Landratsamtes vom 28.05.2026 unter dem Hinweis, dass die geplante Fahrradstraße nicht nur für den Anliegerverkehr frei gegeben werden soll.**

Wie bereits von meinem Vorgänger am 20.04.2026 per Mail mitgeteilt, liegt die verkehrsrechtliche Zuständigkeit für diesem Bereich vollumfänglich bei der örtlichen Verkehrsbehörde, hier beim Markt Cadolzburg. Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten muss dieser prüfen, welche objektiven Tatbestände ein entsprechendes verkehrsrechtliches Handlungserfordernis rechtfertigen. Es muss hierbei die Funktion der Straße ausreichend berücksichtigt werden. Wie bereits vorangegangen geschildert, wurde in der Vergangenheit des Weiteren sogenannte Vorrang- und/oder Vorbehaltsstraßennetze von den Gemeinden erstellt, welche durch das Landratsamt Fürth überwacht wurden. Hierzu zählten insb. die Vorfahrtsstraßen, welche zwar keine überörtlichen Straßen gem. des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes waren, jedoch eine wichtige Verkehrsfunktion innerhalb der jeweiligen Gemeinde hatten. Diese Netzlisten sind

mittlerweile nicht mehr existent. Jedoch verbleibt die Verpflichtung bei den Gemeinden, die Sicherheit und Leichtigkeit auf ihrer Netzinfrastruktur und insbesondere auch auf Ortsstraßen, auf welchen erhöhte Verkehrsmengen gebündelt werden, sicherzustellen. Eine Überwachung des ehemaligen Vorbehaltsnetzes durch das Landratsamt findet jedoch nicht mehr statt, gleichwohl ist die Gemeinde an geltendes Recht und an die Funktionsfähigkeit des durch sie geplanten Netzes gebunden. Grundsätzlich wurde der Pfalzhausweg durch die Gemeinde als Erschließungs- und Hauptsammelstraße angelegt. Er wurde deshalb in einem guten baulichen Zustand errichtet und fungiert als Vorfahrtsstraße, auf welcher vorrangig der dem Wohngebiet inkl. der dortigen sozialen Einrichtungen, d.h. auch der hierfür anfallende Schwerverkehr, dienende Kraftverkehr vorgesehen ist.

Die Voraussetzungen für die Errichtung der Fahrradstraße sind insbesondere eine hohe oder zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder die untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Straße muss hierfür geeignet sein, den Radverkehr sicher und leicht zu führen; entsprechende bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen sind erforderlich, um die Funktion als Fahrradstraße gewährleisten zu können.

Die Errichtung einer Fahrradstraße für den kompletten Abschnitt, insbesondere im Bereich Pfalzhausweg – Rangaustraße – Bahnhofstraße, widerspricht der gemeindlichen verkehrlichen Planung und Nutzung, sofern die Funktion als Hauptsammelstraße und die Bündelung des Durchgangs- und Schwerverkehrs für soziale Einrichtungen weiterhin erforderlich ist.

Nach erneuter rechtlicher Prüfung ist festzustellen, dass das von Ihnen aufgeführte Zusatzzeichen „KFZ frei“ im amtlichen Verkehrszeichenkatalog (VzKat) nicht als eigenständiges, offiziell definiertes Zusatzzeichen existiert. Der VzKat sieht verschiedene Zusatzzeichen wie etwa „Personenkraftwagen frei“ (Zeichen 1024-10) vor, aber kein allgemeines „KFZ frei“.

Die Zulassung von Kraftfahrzeugverkehr auf Fahrradstraßen ist nach der VwV-StVO nur in eng begrenzten Ausnahmefällen möglich und bedarf einer umfassenden Abwägung der Verkehrsinteressen sowie einer belastbaren Datengrundlage.

Des Weiteren befindet sich im Ortsteil Egersdorf nördlich der Bahnlinie (zwischen den beiden Gemeindestraßen Rangaustraße / Dorfstraße) ein Fußgängerweg mit dem Zusatzzeichen „Fahrrad frei“, welche für den örtlichen Radverkehr genutzt werden kann.

Es sollte daher im derzeitigen geplanten Umfang von der Maßnahme aus den oben genannten Gründen abgesehen werden.

Seitens der Verwaltung wird festgestellt, dass beide Stellungnahmen eindeutig ausfallen. Verschiedene Lösungsmöglichkeiten (30 km/h – Zone, 30 km/h im Bereich von Spielplätzen) wurden bereits seitens des Marktes angedacht, sind jedoch rechtlich nicht realisierbar.

Es wird daher vorgeschlagen, abschließend noch mit dem Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, das für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes des Marktes zuständig war, Kontakt aufzunehmen, um evtl. Lösungsmöglichkeiten zu finden.

