



Beschlussvorlage

Drucksache 00041/2026

- öffentlich -

Datum: 06.03.2026

Fachbereich	-Bauverwaltung / technisches Bauamt-		
Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion	TOP
Planungs- und Umweltausschuss	25.03.2026	beschließend	9.

Betreff:

**Fahrradstraße als weitere Prüfvariante für die Umgestaltung der Mittelstraße
hier: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16. Februar 2026**

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss des Rates der Gemeinde Schermbeck beschließt, dass die Verwaltung bei ihren Planungen zur Umgestaltung der Mittelstraße die Variante „Fahrradstraße mit Zusatzbeschilderung zur Freigabe für den PKW-Verkehr sowie einer zeitlichen begrenzten Freigabe für den LKW-Verkehr“ als weitere Planungsvariante berücksichtigt.

Sachdarstellung:

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt, die Mittelstraße im Zuge der anstehenden Umgestaltung als Fahrradstraße mit ergänzender Freigabe für den motorisierten Individualverkehr (Pkw) sowie einer zeitlich begrenzten Freigabe für den LKW-Verkehr als weitere Planungsoption zu berücksichtigen. In dieser Variante könne auch der Busverkehr problemlos – ohne eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität oder Sicherheit – in eine Richtung durch die Mittelstraße geführt werden.

Zur Begründung wird auf den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16. Februar 2026 verwiesen, der dieser Vorlage als Anlage 1 beigelegt ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Einrichtung einer sogenannten „unechten“ Fahrradstraße (also einer Fahrradstraße mit umfassender Freigabe für den motorisierten Verkehr) ist rechtlich zulässig, bringt jedoch eine Reihe praktischer, verkehrsrechtlicher und gestalterischer Probleme mit sich.

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist eine Fahrradstraße grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten. Kraftfahrzeuge dürfen sie nur benutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen ausdrücklich erlaubt ist.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist entsprechend der StVO-Novelle aus dem Jahr 2021 auf folgenden Straßen erlaubt:

- Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte,
- Straßen mit einer zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte,
- Straßen mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder
- Straßen mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) können Fahrradstraßen „im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs

angelegt werden, um hohe Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr zu ermöglichen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt ist.“

Ferner ist bei der Einrichtung von Fahrradstraßen zu beachten, dass eine Fahrradstraße nicht allein aus städtebaulichen Erwägungen angeordnet werden darf, sondern eine besondere Gefahrenlage oder eine besondere Radverkehrsbedeutung benötigt. Eine Anordnung kann rechtlich angreifbar sein, wenn der motorisierte Verkehr faktisch weiterhin dominiert (z. B. hoher Pkw, Bus- oder Lieferverkehrsanteil).

Es besteht somit das Risiko, dass die Maßnahme rechtlich nicht hinreichend begründbar oder im Streitfall nicht haltbar ist. Entsprechend ist bei positiver Beschlussfassung eine detaillierte Prüfung unter Bezugnahme der Verkehrsbehörde des Kreises Wesel erforderlich.

Eine „unechte“ Fahrradstraße, in der PKW umfassend freigegeben sind, Lieferverkehr regelmäßig stattfindet und Busverkehr geführt wird, führt häufig dazu, dass der motorisierte Verkehr das Erscheinungsbild weiterhin prägt. Dies kann insbesondere zu der Problematik führen, dass Radfahrende sich trotz formaler Bevorrechtigung nicht sicher fühlen. Es ist damit zu rechnen, dass Autofahrende den Vorrang des Radverkehrs nicht akzeptieren, es zu Konflikten bei Nebeneinanderfahren kommen kann und dass somit keine spürbare Verbesserung für Radfahrende erzielt wird.

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Freigabe für den motorisierten Verkehr wird automatisch die verkehrsberuhigende Regelung (Tempo 20) aufgehoben, da in Fahrradstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Durch diese formal höhere zulässige Geschwindigkeit kann es durch die Erwartungshaltung der Autofahrenden („Ich darf hier 30 fahren“) zu einem erhöhten Überholdruck gegenüber des Radverkehrs kommen. Radfahrende könnten sich bedrängt fühlen, die realen Geschwindigkeiten steigen, was im Widerspruch zu dem Ziel des ruhigen, aufenthaltsorientierten Ortskerns steht. Die gewünschte Attraktivitätssteigerung durch eine höhere Aufenthaltsqualität wird faktisch nicht erreicht.

Eine Fahrradstraße funktioniert nur, wenn Autofahrende die besondere Situation akzeptieren. Vor allem in der Anfangsphase nach der Einrichtung der Fahrradstraße ist dies oft nur möglich, wenn Verstöße kontrolliert werden. Fehlende Überwachung führt zu einer Missachtung der Vorrangstellung des Radverkehrs. Eine Überwachung seitens der Gemeinde Schermbeck und der Polizei ist aufgrund von personellen Kapazitäten nur eingeschränkt möglich.

Um die Wirkung der Fahrradstraße zu erhöhen sind bauliche Maßnahmen, wie eine optische Hervorhebung oder Einengungen durch Ausstattungselemente als zielführend anzusehen. Eine optische Abgrenzung der Fahrradstraße steht allerdings im Konflikt zum aktuellen Planentwurf des Landschaftsplanungsbüros, sodass die intuitive Verhaltensänderung der Autofahrenden nur schwer verstärkt werden kann. Es ist zudem damit zu rechnen, dass es zu keiner signifikanten Reduzierung der Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs auf der Mittelstraße kommt, sodass bei beidseitiger Führung des Kfz-Verkehrs entsprechender Flächenbedarf durch ausreichende Fahrbahnbreiten – insbesondere auch aufgrund des Begegnungsverkehrs mit den Bussen – zum Ausweichen zur Verfügung gestellt werden müssen. Dies begünstigt mögliches, wenn auch oft vorschriftswidriges, Überholen von Radfahrenden durch den motorisierten Verkehr.

In Bezug auf die zeitliche Freigabe des Lieferverkehrs ist damit zu rechnen, dass weiterhin – wie auch in der Vergangenheit zu beobachten – Anlieferungen auch außerhalb der vorgeschriebenen Zeiten durchgeführt werden, da Lieferzeiten oft nur schwer planbar sind.

Weiterhin ist absehbar, dass sich die verkehrliche Situation insgesamt vergleichbar mit der heutigen Bestandssituation darstellen wird, sodass die Kernziele einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs und einer Attraktivitätssteigerung durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität nicht erreicht werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Berücksichtigung einer weiteren Planungsvariante zusätzliche Planungskosten verursacht. Diese Variante ist nicht Bestandteil des derzeit an die GREENBOX Landschaftsarchitekten PartG mbB vergebenen Planungsauftrags, sodass hierfür ein gesonderter Prüf- und Planungsaufwand erforderlich wird. Die konkret entstehenden Mehrkosten müssen im Falle einer entsprechenden Beschlussfassung angefragt werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Einrichtung einer „unechten“ Fahrradstraße grundsätzlich möglich, jedoch nur dann sinnvoll ist, wenn der Radverkehr tatsächlich dominant ist und der motorisierte Verkehr deutlich untergeordnet bleibt. Es besteht das Risiko, dass die Maßnahme rechtlich nicht hinreichend begründbar ist. Eine eingehende Prüfung unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Wesel ist erforderlich.

Ohne eine konsequente Kontrolle bleibt die Maßnahme oft nur symbolisch, was zu einem Akzeptanz- und Glaubwürdigkeitsproblem führen kann. Es entsteht ein Zielkonflikt zwischen Flächenbedarf für den Kfz-Verkehr und Wirksamkeit. Im Ergebnis ist eine signifikante Attraktivitätssteigerung durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei Anordnung einer „unechten“ Fahrradstraße nicht zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen: Ja Nein

Sachkonto: 78 52 00 00

Kostenstelle:

PSP-Element: 7.000577.700.300

Investive Auszahlungen	€	Investive Einzahlungen:	€
Aufwand lfd. Jahr:	€	Erträge lfd. Jahr:	€
Aufwand in den ersten 5 Jahren:	€	Ertrag in den ersten 5 Jahren:	€
Davon Personalaufwand:	€	Saldo Aufwand / Ertrag über 5 Jahre:	€

Weitere Erläuterungen:

Die Steigerung der Planungskosten ist aktuell nicht bezifferbar und bei entsprechender Beschlussfassung zu ermitteln.

Anlage(n):

(1) Anlage 1 zu Beschlussvorlage 00041-2026_Antrag der Fraktion Bündnis 90 Die Grünen vom 16. Februar 2026

Erarbeitung der Vorlage: gez. Ramon Huld

Fachbereichs-/Verwaltungsleitung: gez. Andreas Eißing