

Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 41
Schlossplatz 1–3
76131 Karlsruhe

24. August 2025

**Einwendung gegen die Absicht zur Teileinziehung des straßenbegleitenden Radwegs der L564
Az. RPK41-3911-735**

Sehr geehrte Frau Schiller,

vielen Dank für die Beantwortung der beiden Informationsfreiheitsanfragen. Insbesondere die beiden Vereinbarungen zwischen den Gemeinden, ForstBW und Regierungspräsidium haben die ein oder andere offene Frage bereits beantwortet.

Der ADFC Kreisverband Karlsruhe vertritt die Interessen seiner über 2700 radfahrenden Mitglieder im Stadt- und Landkreis Karlsruhe. Steigende Mitgliederzahlen sind Folge eines allgemeinen Trends zum vermehrten Einsatz des Fahrrades im Alltag und in der Freizeit. Eine echte Verkehrswende kann ohne attraktive Angebote, d. h. ohne Investitionen in qualitativ hochwertige Fahrradinfrastruktur nicht gelingen. Investitionen in diesen Bereich sind gesamtgesellschaftlich betrachtet gut angelegt, weil das Nutzen-Kosten-Verhältnis sehr groß. Entscheidungen, die heute getroffen werden, beeinflussen auch die zukünftige Entwicklung der Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel, das erwiesenermaßen umweltfreundlich, gesundheitsfördernd und sehr ökonomisch ist.

Gegen die Einziehung des Radwegs parallel zur L 564 zwischen Busenbach und Bad Herrenalb erheben wir folgende Einwendung. Wir möchten anregen, als Alternative zur Einziehung des Radwegs die Herabstufung zum beschränkt öffentlichen Radweg (§ 3 Abs. 2 Nr. 4 StrG) zu prüfen.

Der Radweg wurde in den Jahren 2022 bis 2025 zwischen Busenbach und Marxzell neu asphaltiert, weil die Fahrbahndecke sehr schadhaft war und an einigen Stellen komplett fehlte. Zwischen Busenbach und Marxzell ist er auch Teil des Radnetz BW.

Der Weg ist abgesehen von der Fahrbahn der L 564 der einzige asphaltierte, betonierte oder gepflasterte Verkehrsweg von Ettlingen durch das Alb tal nach Bad Herrenalb. Alle Alternativen führen über die Höhenlagen und sind mit noch mehr unnötigen Höhenmetern und Umwegen verbunden. Zwar existiert an der westlichen Talseite mit dem Graf-Rhena-Weg ein geschotterter Waldweg. Dessen Brücke über die Moosalb bei Fischweier ist jedoch mit Verkehrszeichen 239 (Gehweg) beschildert.

Von Radfahrenden kann jedoch nicht verlangt werden, sich spontan an der Moosalbbrücke in einen Fußgänger zu verwandeln. Denn Radfahrende sind nicht als „qualifizierten Fußgänger“ anzusehen, denen

nach Belieben angesonnen werden könne oder müsse, vom Fahrrad abzustiegen und fortan als Fußgänger am Verkehr teilzunehmen. (OLG Hamburg, Beschluss vom 11. 09. 2023, Az. 5 ORbs 25/23).

Die Einziehung widerspricht dem Ziel des Straßengesetz. Dies ist nach § 1 Abs. 1 Satz 1 die „Bereitstellung der öffentlichen Straßen zur Ermöglichung einer an den Bedürfnissen aller Mobilitätsgruppen ausgerichteten Nutzung des Verkehrsraums“. Ferner soll es nach Satz 2 zur Entwicklung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität beitragen und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleisten. Der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz vom 24. März 2021 (Az. 1 BvR 2656/18) bekräftigt, dass die Schutzpflicht des Staates auch die Verpflichtung, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels umfasst.

Die L 564 hat laut einer Zählung im Jahr 2023 zwischen Busenbach und Neurod eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 14799 Kfz/Tag, zwischen Neurod und Fischweier von 14378 Kfz/Tag. Die DTV des Schwerverkehrs betrug 419 zwischen Busenbach und Neurod, 525 zwischen Neurod und Fischweier. Die Straße entspricht in ihrer Ausgestaltung der Entwurfsklasse 3 nach RAL (Richtlinie zur Anlage von Landstraßen) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die Richtlinie beschreibt den anerkannten Stand der Technik. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der FGSV empfehlen in Tabelle 19 fahrbahnbegleitende Radwege bei einer DTV von mehr als 4000 Kfz/Tag bei 70 km/h; für 100 km/h ist der Wert deutlich niedriger.

Aufgrund der Lage der L 564 am Hang(fuß) zumeist in unmittelbarer Parallellage zur Albtalbahn und der Tatsache, dass die L 564 bzw. die Bahnstrecke die östliche Grenze des Naturschutzgebiets Albtal und Seitentäler bilden, würde ein straßenbegleitender Radweg im Bau unverhältnismäßig teuer werden und wäre hinsichtlich seiner Eingriffe in die Natur unverhältnismäßig, da weniger Meter weiter oben im Hang der Radweg verläuft, dessen Einziehung beabsichtigt ist.

Neben der DTV ist auch zu beachten, dass die Fahrbahn der L 564 so breit ist, dass es dort geometrisch möglich ist, als Pkw-Führender Radfahrende auch dann zu überholen, wenn ein Pkw entgegenkommt. Weil es geometrisch möglich ist, werden dort gelegentlich Radfahrende illegalerweise überholt, obwohl dann der nach § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO vorgeschriebene Überholabstand von 2,0 m (außerhalb geschlossener Ortschaft) erheblich unterschritten wird. Damit werden Radfahrende aus Unwissenheit oder Fahrlässigkeit unnötig gefährdet.

Durch die Einziehung des Radwegs fällt der Weg in den Status eines Waldwegs zurück. Nach § 37 Abs. 3 LWaldG darf der Weg zwar aufgrund seiner Breite von mehr als 2,0 m dann trotzdem noch mit dem Fahrrad benutzt werden. Er darf dann aber nur noch zum Zwecke der Erholung mit dem Rad befahren werden (§ 37 Abs. 1 LWaldG). Das Betretungsrecht im Wald, das das Radfahren miteinschließt, beinhaltet aber keinen Gemeingebrauch. Das LWaldG kodifiziert nur das vor seiner Einführung gewohnheitsrechtliche Nutzungsrecht der Waldwege unabhängig vom Besitzstatus (Dipper u.a., Waldgesetz für Baden-Württemberg, Loseblattsammlung, Stand Dezember 2017, Rn. 3 zu § 37 LWaldG).

Das Betretungsrecht nach § 37 LWaldG ist aber auf den Erholungszweck beschränkt. Gewerbliche, kommerzielle und sportliche Zwecke sind vom Betretungsrecht nicht umfasst. Laut Dipper Rn. 4 zu § 37 sei die Grenze aber unscharf und die tägliche Fahrt zur Arbeit nicht so eng zu sehen. Rechtsprechung zitiert der Kommentar dazu aber keine. Je weniger die Fahrradfahrt aber im Zusammenhang mit der Erholung der radfahrenden Person steht und je stärker sie Verkehrscharakter hat, desto weniger lässt sie

sich als Erholung(sfahrt) darstellen. Ein Befahren des Radwegs einzig und allein, um ein Verkehrsbedürfnis zu befriedigen, fällt nicht mehr darunter.

Unsere Mitglieder fahren aber nicht nur Fahrrad, weil es Spaß macht, sie Erholung suchen oder sich sportlich betätigen möchten. Sie nutzen das Fahrrad auch im Alltag – für Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Befördern von Kindern und Einkäufen oder gewerblich. Ihre Begründung, es ändere sich doch nichts für Radfahrende, weil man doch weiterhin dort Radfahren dürfe, gilt einzig und allein für die Freizeitfahrten, die unter den Erholungsbegriff fallen.

Gemäß der *Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes* vom 21. April 2020 (Einführungserlass: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. April 2020, Az. StB 11/7123.10/6-1-3172053) kommen zur Führung des Radverkehrs getrennt vom Kfz-Verkehr an Bundesstraßen die Anlage eines unselbständigen Radwegs an der Bundesstraße, die Nutzung bzw. der Ausbau anderer Wege in der Nähe in Betracht. Beim Ausbau anderer Wege in der Nähe sei es erforderlich, dass der Radverkehr in der Regel Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten sei. Die o. g. Grundsätze wurde mit Schreiben vom 5. August 2020 vom Ministerium für Verkehr eingeführt (Az. 2-3942.31/118). Damit ist festgelegt, dass die Grundsätze auch auf Landesstraßen anzuwenden sind.

Spätestens, wenn der Landesgesetzgeber sich eines Tages dazu entscheiden sollte, das Radfahren im Walde weiter zu beschränken, würde ohne Prüfung der örtlichen Verhältnisse einzig und allein die Fahrbahn der Landesstraße dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Dabei ist es Sinn und Zweck der Widmung einer Straße, Verkehrswege zu schaffen.

Der Status als Waldweg hat aber neben der Zulässigkeit des Radfahrens noch weitere negative Nebenwirkungen. Das Betreten des Waldes erfolgt nach § 14 Abs. 1 Satz 3 BWaldG auf eigene Gefahr. Wegbenutzer müssen mit walddtypischen Gefahren rechnen. Das Betretungsrecht begründet keine besonderen Verkehrssicherungspflichten für die Waldeigentümer (§ 37 Abs. 1 LWaldG). Radfahrende müssen nicht nur mit brüchigen Bäumen, sondern auch den typischen Gefahren eines Forstwegs wie z.B. Glätte, Wurzeln, Äste, Holzurückarbeiten und sogar Entwässerungsrinnen rechnen.

Nach § 38 LWaldG sind Sperren von bis zu zwei Monaten Dauer ohne Genehmigung der Forstbehörde aus wichtigem Grund, insbesondere aus Gründen des Forstschatzes, der Wald- und Wildbewirtschaftung, zulässig. Da für diese Sperren keine Verkehrszeichen der Straßenverkehrsordnung erforderlich sind, bedarf es, trotz der Bedeutung des Radwegs als Teilanlage der Landesstraße keiner Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, die von wenigen Ausnahmen abgesehen als einzige die Verkehrszeichen anordnen darf (§ 45 Abs. 1, 2 und 3 StVO).

Mofafahrende und Führer:innen von E-Bikes im Sinne des § 39 Abs. 7 StVO dürfen nach § 2 Abs. 4 Satz 6 StVO außerorts Radwege benutzen. Die Einziehung des Radwegs schafft zwar die straßenrechtliche Grundlage für die dort derzeit durch Verkehrszeichen 260 straßenverkehrsrechtlich – wahrscheinlich rechtswidrig – angeordneten Verkehrsverbote für Mofas. Sie zwingt die Führer:innen von Mofas und E-Bikes dadurch dauerhaft auf die Fahrbahn der L 564. Das wird bei einer Einziehung und somit Herabstufung zum Forstweg nach LWaldG vergessen.

Gerne sind wir zu einem Gespräch – auch im Beisein unseres Landesvorsitzenden Matthias Zimmermann – in o.g. Angelegenheit bereit.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Reichert
AG Radpolitik und Mitglied des Vorstands