

Vechta, 30.04.2026

UWG LK Vechta
Herrn Heinrich Luhr
Dammer Str. 38
49439 Steinfeld

Anfrage vom 21. März 2026: Nutzung wenig befahrener Kreisstraßen

Sehr geehrter Herr Luhr,

der jeweils erfasste motorisierte Individualverkehr auf einem Abschnitt einer Kreisstraße (Verkehrsmengen) stellt genau wie der aktuelle Zustand der jeweiligen Straße nur einen Aspekt bei der Beurteilung für einen verkehrsgerechten Ausbau dar. So sind z.B. bei einer vergleichbaren Strecke, der K260 zwischen Carum und Höne, gerade nach einem entsprechenden Ausbau die Kfz-Verkehrszahlen um ca. 80 % gestiegen. Der Verkehr wurde offensichtlich bedingt durch den vormals schlechten Ausbauzustand lediglich auf andere Strecken verdrängt.

Auch den Wunsch der jeweiligen Anlieger bzw. die Anwohnerstruktur an sich gilt es bei Ausbauvorhaben im Blick zu behalten und zu berücksichtigen. So wurde und wird insbesondere an der K267 in Schwege seit Jahren nachdrücklich ein Radweg von den Anwohnern gefordert und diesem Wunsch mit entsprechender Unterschriftenliste Ausdruck verliehen.

Aus diesem Grund haben die Mitglieder des Bau-, Struktur und Umweltausschusses im Zuge einer Kreisstraßenbereisung 2022 die konkreten Situationen / Gemengelage der entsprechenden Kreisstraßen in Augenschein genommen.

Dies vorausgeschickt möchte ich Ihre Fragen wie folgt beantworten.

Frage 1:

Die Verkehrszählungen an Kreisstraßen werden analog zu den Zählungen an Bundes- und Landesstraßen alle 5 Jahre nach einem standardisierten Verfahren durchgeführt und basieren auf mehrtägigen Dauerzählungen (und nicht auf stichprobenartiger Zählung für einen 1h-Zeitraum). Die letzte Zählung stammt aus dem Jahr 2022. Es wurden die Daten für den motorisierten Individualverkehr ermittelt, d.h. für Kfz- und Lkw-Verkehr.

- Verkehrsmengen 2021 an der K267 Schwege: 1.100 Kfz/Tag (110 LKW)
- Verkehrsmengen 2021 an der K275 Fladderlohausen: 300 Kfz/Tag (30 LKW).

Frage 2:

Um eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung (Ausweisung einer Fahrradstraße, Verkehrszeichen 244 StVO) im Ermessenswege treffen zu können, muss aus Sicht der Straßenverkehrsordnung (StVO) zumindest eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Die Straße hat eine hohe oder eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte. Dabei ist seit der Novelle der StVO nicht mehr gefordert, dass der Radverkehr die vorherrschende (also größer 50 %) Verkehrsart ist. Einen bestimmten Grenzwert (Fahrräder pro Stunde oder dergleichen) nennt die StVO bzw. die verbindliche Verwaltungsvorschrift hierzu nicht.

Der Leitfaden des Bundesministeriums für Verkehr „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ wurde nicht aktualisiert.

Zur Beurteilung wird eine Relation zum Kraftfahrzeugaufkommen und dieses auch in seiner Gesamtzahl von Bedeutung sein, denn prinzipiell sind Fahrradstraßen nur für den Radverkehr bestimmt und können (ausnahmsweise) für Kfz-Verkehr durch Zusatzzeichen frei gegeben werden.

- Die Straße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr. Die Netzbedeutung kann durch ein behördliches Konzept (Radhauptroute, Radvorrangroute, Radschnellverbindung, Bündelungsstrecke, Schließung von Netzlücken) nachgewiesen werden.
- Die Straße ist von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Das ist der Fall, wenn die Straße keine wichtige Funktion für das allgemeine Straßennetz der Autos wie Durchgangs- oder Erschließungsverkehr übernimmt.

Sollte eine der Voraussetzungen erfüllt sein, so wäre bei der Ermessensausübung von erheblichem Gewicht, ob die Fahrradstraße innerhalb oder außerhalb (unüblich) ausgewiesen werden soll und welche zumutbaren Ausweichstecken für den Kfz-Verkehr bestehen. Durch die Klassifizierung einer Straße als Kreisstraße wird die straßenverkehrsbehördliche Anordnung einer Fahrradstraße zwar nicht *expressis verbis* ausgeschlossen, führt aber zu einem Konflikt mit ihrer Zweckbestimmung, denn auf einer Fahrradstraße gilt von Gesetzes wegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Frage 3:

Ausbaustandards sind im Regelwerk RAL 2012 (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen; Kreisstraßen sind auch Landstraßen) definiert und von den Verkehrsmengen abhängig.

Hierzu hat der Bau-, Struktur- und Umweltausschuss bereits 2019 beschlossen, dass bei anstehenden Fahrbahngrundsaniierungen geprüft wird, ob ein separater Radweg angelegt werden kann/soll. Ziel war und ist möglichst 100% aller Kreisstraßen mit einem separaten Radweg auszustatten, um die Attraktivität des Radverkehrs und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Die ungünstigen Platz-Verhältnisse im Bestand der K267/Schwege und K275/Fladderlohausen wurden im Zuge der Kreisstraßenbereisung 2022 begutachtet und der Bau (neben vorhandener Unterschriftenlisten der Anlieger/Bürger) eines separaten Radweges als notwendig erachtet.

Dementsprechend hat der Kreistag mit Beschlüssen vom 12.10.2023 (K267) bzw. 25.04.2024 (K275) die Verwaltung beauftragt, die Planungen nebst Bau eines separaten Radweges durchzuführen.

Frage 4:

Eine Abstufung einer Kreis- zu einer Gemeindestraße ist unter den Voraussetzungen der Regelungen des NStrG möglich. Hierzu ist grundsätzlich eine Einigung über die Abstufung zwischen beiden betroffenen Straßenbaulastträgern (Landkreis und Gemeinde) erforderlich.

Mit freundlichem Gruß



Tobias Gerdesmeyer
Landrat